



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

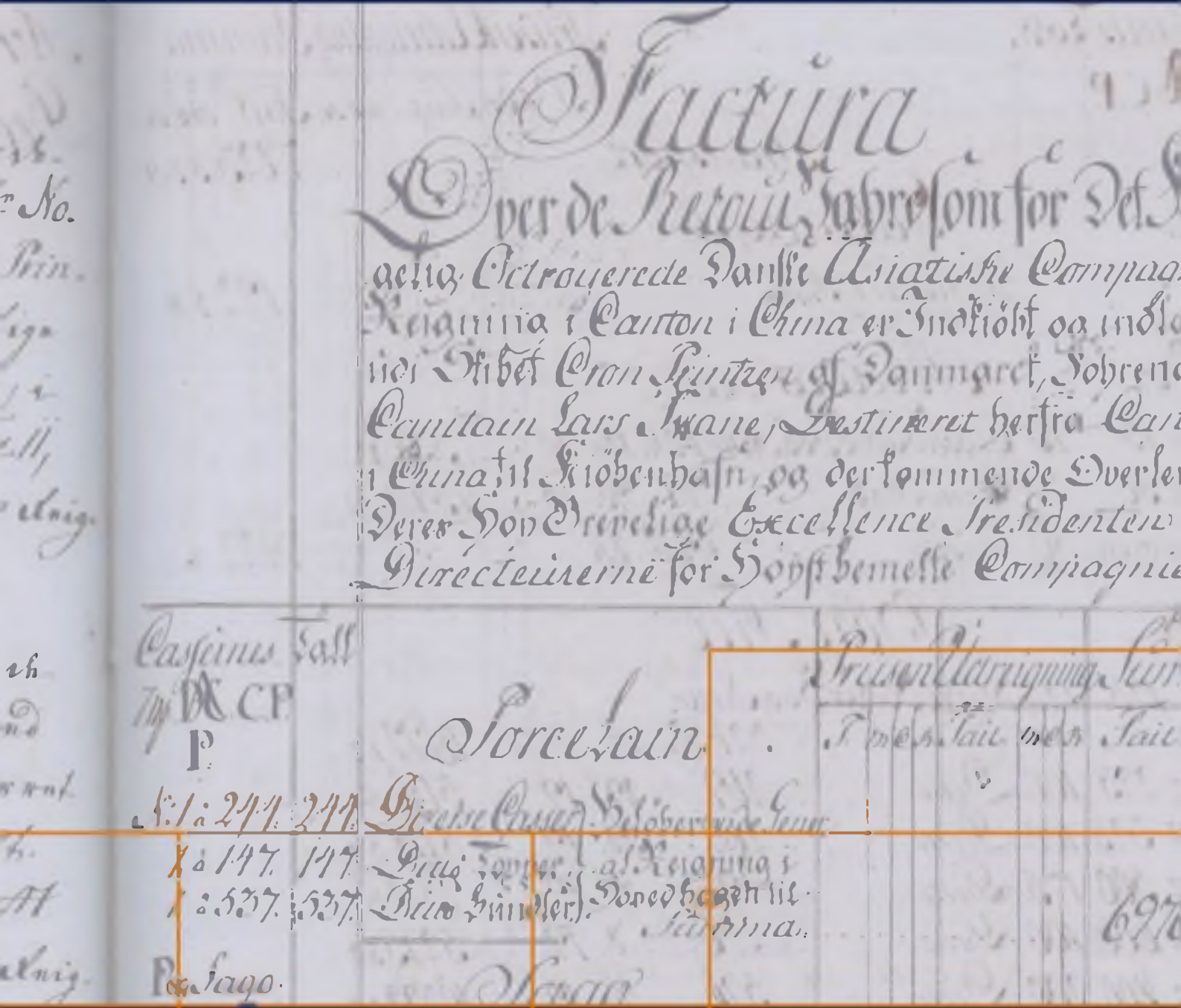
Links

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

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



Erhvervshistorisk Årbog



Den danske varetransport på vej

En mangesidet aktivitets historie og struktur

AF JØRGEN BURCHARDT

Fragttransport på vejen er et af landets store og vigtige erhvervsområder. Det er samtidig et område af uhyre kompleksitet. Det er derfor ikke mærkeligt, at den historiske forskning – med enkelte undtagelser - i stor udstrækning har undgået området. Den internationale forskning har tilsvarende haft begrænset omfang.

Denne artikel bidrager til den danske historieskrivning ved at se områdets dynamik over et langt tidsperspektiv for at lære transportens natur at kende. Studiet vil benytte etnologisk metode til at supplere den hidtidige forskning. Etnologien ser et fænomen i en kulturel helhed. Denne tilgang ligger langt fra naturvidenskabens og en del samfundsforskningens ønske om snævert fokuserede problemstillinger. For et område som vejtransporten er den etnologiske tilgang frugtbar, idet områdets kompleksitet ikke kan forstås ved kun at fokusere på snævre problemstillinger; en forståelse af kombinationen af de mangesidede relationer er nødvendig.

Hestevognenes periode

Vejtransportens fødsel

Den første transport i Danmark kender vi kun meget lidt til. Den foregik i forhistorisk tid, og kun meget spredte arkæologiske fund giver glimt fra perioden. Mens okse- og hestetrukne køretøjer i stort tal kørte på Romerrigets veje, havde køretøjer heroppe i det kolde Nord ingen veje at køre på.

De første vogne var tohjulede kærre, og i hvert fald i den sene bronzealder kom lave arbejdsvogne med fire tunge skivehjul ud at køre. Vogntypen er kendt fra den romerske jernalder og senere fra det germanske område. Den udviklede sig til den stive landbrugsvogn, som i store træk var den samme type i et par tusinde år.

Vognen kunne i de første århundreder laste 3-400 kg og under gode forhold køre med en hastighed på ca. 4 km/t. Den blev anvendt til lokal transport i landbruget såsom kørsel med gødning, afgrøder og brændsel. Veje var dengang hjulspor skabt af gentagen kørsel. Først langsomt etableredes et landsækkende vejnet, idet datidens mange sumpede områder skulle befæstes, og vandområder forsynes med broer, vadesteder og færgefart. I vikingetiden formodes det overordnede vejnet at blive etableret.

Transporten udførtes antagelig af bønder med heste eller okser, der ud over plov også kunne trække en vogn. De udførte højst sandsynligt transport for lokale, som ikke selv rådede over køretøjer. Persontransport skete også med hestevogn, hvis man ikke, som flertallet gjorde, gik eller – som de velstående – red på hest.

Et organiseret transportsystem opbygges

Transporten blev i middelalderen organiseret på en ny måde, hvilket skete sideløbende med fremvæksten af en centraliseret kongemagt. Kongen – eller samfundet om man vil – havde behov for transport. En del af den daglige transport udførtes af ansatte kuske tilknyttet slotte og gårde, men der var jævnlige ved spidsbelastninger behov for yderligere køretøjer – antagelig i den første tid beordret efter behov. Regler var udformet ud fra princippet om en rimelig retfærdig fordeling af den skat, den i realiteten var. Skatter af den type kaldtes ”ægt”; den lokale godsejer kunne modtage vognægt som en del af sine bønders afgift for at have/leje deres bondegård, og tilsvarende kunne kongen rekvirere ægt. Til eksempel blev det omkring år 1500 præciseret i privilegiebreve til købstæderne, at alle borgere med hesteforspand skulle stå til rådighed for kongen. Som det hed i privilegierne for Korsør fra 1505: *”Borgerne skal altid være redebonne årle og silde, nat eller dag, når dem tilsiges, med at føre vort folk og tjenere ud og ind i riget til lands og vands.”* Det var store ønsker for folk i en meget benyttet overfartsby.¹

Samfundet var bygget op på et lenssystem, hvor lensmanden skulle holde kongens gods i drift og sørge for at opkræve landgilde og andre afgifter. De færreste betalinger skete med penge, og bønderne måtte derfor køre deres afgifter til nærmere anviste steder. Til eksempel skulle Fyns godt 7.000 bøndergårde i mange år i 1500- og 1600-tallet betale mere end 100.000 tønner korn årligt i landgilde og tiende. Med en gennemsnitlig last på 2-3 tønner korn kunne der blive tale om op imod 40.000 årlige køreture på Fyn alene med korn.² Hertil kom bøndernes kørsel af korn og mel til eget forbrug til og fra øens mere end 150 møller – i snit en mølle for hver 40-50 gårde.³

Især bønder med bopæl tæt på de store trafikveje eller tæt på kongens slotte eller fæstningsværker skulle ofte levere kørsel. Når der tilmed skulle bygges nyt, var de nærliggende egne bønder beskæftiget med at køre. Brændsel var den største vare, hvor Københavns Slot til eksempel i 1594 skulle have leveret 9.500 læs brænde fra sjællandske skove. Byrderne blev naturligvis søgt udjævnet, så bønder med mange transportopgaver fritoges for andre afgifter.⁴

Også byernes næringsdrivende med vogn og heste måtte bidrage til kørsel for øvrigheden. Det ved vi fra tider med et stort behov for transport, hvor alle køretøjer måtte udskrives. I 1643 skulle prins Christian have hele sit og en svogers hof fra Nykøbing til København. Prinsen og svogeren kørte i egne vogne, som kun skulle have skiftet heste undervejs, men selvom flere hoffolk kunne køre sammen, var der behov for 57 ekstra vogne. I Køge måtte bønder tage hovedparten af transporten ved at stille 38 vogne, de lokale vognmænd kunne kun levere ni vogne, mens de sidste ti vogne blev suppleret af andre borgere fra Køge; det ses altså, at lokale erhvervsdrivende havde langt flere køretøjer, end dem vognmændene rådede over.⁵

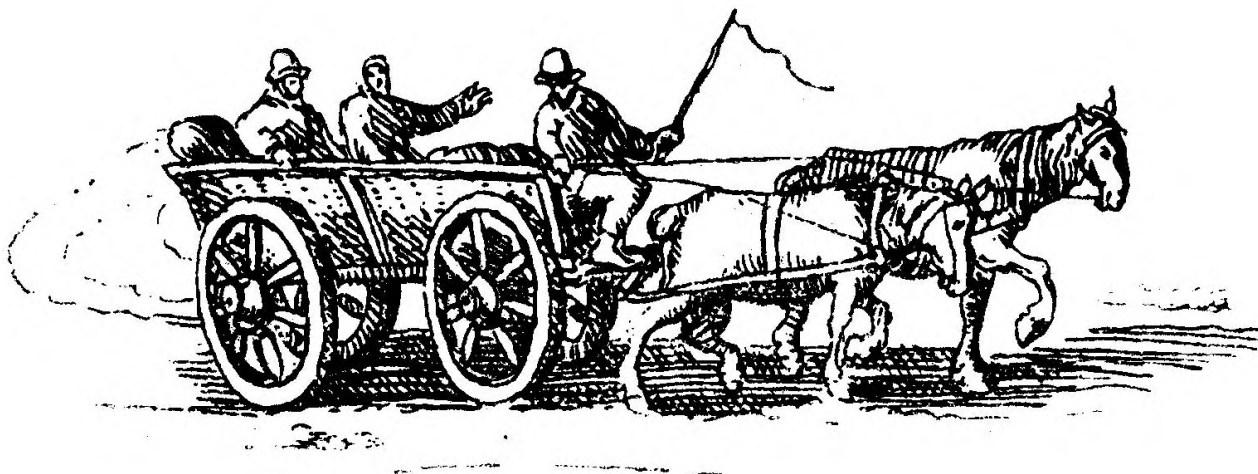
Til de helt store transportopgaver hørte flytning af kongens hof fra et slot til et andet – det såkaldte ’kongelige fadebur’. For at begrænse følgets (mis)brug af køretøjer angav Frederik II i 1596 en liste over, hvad de forskellige områder maksimalt måtte råde over. Kongens kokke måtte have 40 køretøjer, vinkælderen 24, sølvkammeret 16, bageren 7, tvættersken 7 osv. For hele kongens familie, regering med embedsmænd, hofpræst, musikere, apoteker, læge osv. skulle der i alt skaffes 540 vogne.

En del af pligtkørslen for bønder og borgere var antagelig udviklet ud fra gamle kutymmer. Til eksempel bestod arbejdet med at vedligeholde veje ofte i at køre grus og sten. De lokale beboere vedligeholdte deres egne veje, som det stod i Jyske Lov, hvilket sikkert blot var en nedskrevet regel praktiseret gennem århundreder.

Mens bønder stod for de lokale veje, havde de ikke interesse i en større regional vej, hvorfor myndighederne måtte lovgive og regulere. Disse veje blev efterhånden vedligeholdt gennem et pligtarbejde, det såkaldte hoveri. Det var en ikke særlig populær skat, som undertiden også kunne anvendes til nybygning af veje. Det var tilfældet i 1760, hvor der skulle bygges vej til kongens slot i

Fredensborg. Amtmanden for København gjorde dog opmærksom på, at kongen kun kunne råde over 780 vogne fra amtets bønder, og da de maksimalt ydede fire dage med deres spand (hestevogn og heste, altså fire spanddage), og da de i forvejen skulle vedligeholde de gamle alfarveje, måtte kongen nøjes med 1/3 af deres arbejde.⁶

Det var undertiden ikke muligt, at det offentlige krævede kørsel af fæstebønderne. I 1784 måtte man reducere deres kørsel, da der var mangel på foder på grund af tørke. Hestene ville blive helt udmattede, hvis de skulle deltage i det hårde arbejde med at køre sten. Myndighederne var klar over, at de ikke skulle belaste bønderne for meget; samme hensyn havde man ikke taget i Frankrig, hvor de voldsomme byrder ved byggeriet af de franske chaussées var medvirkende til den franske revolution. Derfor sørgede man herhjemme for meget omhyggeligt at fordele hoveribyrden på alt hartkorn – fra 1791 skulle også andre jordbesiddere som for eksempel præstegårde være med til at betale. Samtidig blev der sat et effektivt loft på hoveriet. En almindelig dansk bondegård skulle årligt betale vejhoveri med 11-12 spanddage, hertil det samme antal dage med kørsel af sten (hvilket kunne gøres i landbrugets døde perioder).



Hestevognen uden affjedring var standardvognen for landets bønder og småhandlende. Igennem mange hundrede år havde den samme udformning som i 1587. Braunius Theatrum Urbium, gengivet fra Troels-Lund: Dagligt liv i Norden, s. 163.

Vognmandserhvervets opståen

Vognmandserhvervet etablerede sig først i byerne, hvor transportbehovet var så stort, at man kunne have det som hovedbeskæftigelse. I de store byer var konkurrencen samtidig ringe fra bønder med heste og vogn.

København blev både landets hovedstad med hof og garnison, og tilmed blev byen den førende handelsby, hvilket gav behov for transport. Vognmændene blev tidligt så mange, at de kunne organisere sig i et lav i 1478 i lighed med, hvad købstædernes håndværkere gjorde for at regulere og styre deres erhverv. Lavets vedtægter, den såkaldte 'skrå', blev senere i 1518 stadfæstet af Københavns borgmestre og råd, hvorved lavet blev anerkendt af byens offentlighed. Der var antagelig ofte problemer med at håndhæve autoriteten i lavet, for byens råd skulle ifølge skråen stille en rådmand til disposition som bisidder.

Byens ledelse var også interesseret i et velfungerende lav, for man havde faktisk indgået en nærmest genial aftale. Ved at give lavets medlemmer eneret på kørsel, fik man et fungerende erhverv. Byen nærmest forærede vognmændene rådighed over en vognmandsmark, hvor de kunne slå høg og lade deres heste græsse. Allerede i 1540 – og muligvis før – havde byens vognmænd fået denne jord mod en minimal afgift på 4 rdl. 1 mark. Det formodes, at arealet til billige penge er givet som betaling for, at vognmændene renholdt byens gader, torve og almindelige stræder.⁷

Den vigtige kørsel med at fjerne gødning udførtes hver fredag på skift efter omhyggelige regler. Denne transport var særlig omfattende, idet arkæologiske undersøgelser har vist, at 80 % af kulturlagene i købstæderne stammer fra de fire hundrede år i tiden 1000 til 1400, mens kun 20 % af lagene er opstået i de efterfølgende 600 år op mod vor tid. Med andre ord var byerne vokset takket være befolkningen og deres husdyrs afføring og affald, men fra 1400-tallet sørgede vognmændene for at fjerne det meste; det viser deres vigtige rolle for bybefolkningens levevilkår.⁸

Indsamling af affald blev løbende sat i system. I 1680 nævnte en forordning, at ladefogeder hver dag ved morgengry skulle gå gaderne igennem med en skralde for at få indvånerne til at feje for deres dør, så vognmændene kunne samle affaldet ind. Betegnelsen 'skraldemand' blev det folkelige navn for vognmænd med denne opgave. En senere forordning bestemte, at hvis vognmændene glemte at tage skralderne med på vognen, kunne politimesteren idømme dem en bøde på 1 mark.⁹

For at blive medlem af lavet, skulle en vognmand aflægge ed på at overholde vedtægterne. Han skulle også råde over tætte vogne, lukkede for og bag, til at køre gødning i med plads til tre tønder.¹⁰

Kørslen udførtes efter takster fastlagt af bystyret. For at undgå, at vognmændene tog overpriser, blev taksterne slået op på vognmændenes lavshus, på rådhuset og ved datidens store trafikknudepunkt, havnen. I 1590 kostede det ifølge priskuranten 8 skilling at køre et stort læs malt til stranden, og et læs tønder (6 stykker) for kørsel inde i byen blev betalt med 2 skilling. Kørsel til én af de nærmeste købstæder, til eksempel Roskilde, kostede 2 mark om sommeren og 3 mark om vinteren. På den tid skulle en kusk have 2 skilling om dagen + kost eller 6 skilling, hvis han klarede kosten selv.

Som medlem af lavet var man forpligtet til at køre for både kongen og for byen, hvilket man dog fik betaling for. Vognmændene fik også andre opgaver, hvor de i hvert fald fra 1543 skulle vedligeholde dæmninger, veje og broer uden for byens porte, men til gengæld blev fritaget for at betale grøftpenge, eller de undgik andre ulemper, f.eks. at skulle indkvartere ryttere og lejesoldater.

Vognmændene overholdt dog ikke altid reglerne om at køre for folk. Vognmændene fandt undertiden taksterne for lave, og hvis kørslen skete til fjerntliggende steder uden chance for returlast, nægtede vognmænd ofte at køre, eller de krævede dobbelt takst, hvilket magistraten gjorde opmærksom på i 1629 var imod reglerne.¹¹ Problemet fortsatte, og i 1771 opfordrede myndighederne alle til at angive vognmænd, som havde krævet for høj takst. Anmelderen "*skal få prompte justits og med deres navns fortielse nyde halvdelen af straffe bøderne*"; anonymt angiveri er altså ingen ny opfindelse.

Behovet for kørsel svingede meget, og undertiden kunne Københavns 40 vognmænd ikke klare kørslen. Det skete til eksempel i forbindelse med de store årsmarkeder på Sjælland, hvorfor bønder og andre med vogne fik tilladelse til at køre for købmænd, kræmmere og markedsgæster fem dage før og fem dage efter et marked.¹²

I perioder var behovet for transport så stort, at vognmændene ikke havde brug for lavets beskyttelse. I 1622 blev lavet reorganiseret efter en periode uden lavstvang. I tiden uden regulering var der blevet næsten 100 vognmænd, men de nye regler fastsatte herefter kun 40 medlemmer af lavet. Hver vognmand skulle de råde over 2 par heste, hvor det ene sæt skulle bruges i byen og det

andet til udenbys kørsel. Han skulle samtidig have to vogne, hvor den ene skulle være en gadevogn. Mindst to af lavets medlemmer skulle kunne køre med tønner, eller også skulle de have vogne så tætte, at de kunne køre kalk. Hvis en vognmand var uheldig at blive så forarmet, at han kun kunne køre med én hest foran sin vogn, så skulle han ved ægtkørsel kun køre med et halvt læs.¹³

Over årene udvidede og specialiserede vognmandsfaget sig. Der etableredes et ekstra vognmandslav ("det lille"), hvis vognmænd ikke helt var på niveau med vognmændene i det gamle lav.¹⁴ De fleste af disse boede uden for byens porte, og deres kørsel var i stor udstrækning sand, grus og andet bygningsmateriel til lavere betaling til byens byggepladser – de var 'sandagere'. De skulle dog også deltage i turnus med at fjerne dagrenovation fra byens gader og torve.

Køretøjerne forbedredes tilsvarende over årene. Der udstedtes en befaling i 1680 om gaders renholdelse og brolægning med krav til køretøjerne: det store lav skulle stille med store køretøjer med 3 ½ alen mellem gavlene i længden (en alen var ca. 63 cm). Det lille lav kunne nøjes med 3 alen lange vogne. Alle køretøjer skulle være beslået med to jernbånd i bunden, så brædderne ikke skiltes ad, og skarnet "*strøes og tabes langs gaden*".¹⁵

Kørsel for kongen skulle oprindeligt ske uden beregning, men fra 1628 fik de betaling, bortset fra de otte første kørsler, der blev betragtet som en naturalieskat. Vognmændene fik ved samme lejlighed lov til at tage breve med på deres køreture, hvilket blev starten på vognmændenes postkørsel de følgende 250 år.

Behovet for transport steg fortsat kraftigt og dermed antallet af vognmænd. Omkring 1700 havde byen omkring 100 vognmænd og 40 sandagere. Der var samtidig sket en ændret magtfordeling, idet det nu var byens styre, som gav tilladelse til nye medlemmers optagelse i vognmandslavene.

I takt med at København voksede, brød transportsystemet delvist sammen. Fjernelse af dagrenovationen var ikke nogen populær opgave, og byen måtte udnævne en generalrenovationsdirektør til at tage ansvaret for opgaverne. Det lykkedes ikke at løse opgaverne, selvom han havde fået en slags kommunal kørselsafdeling med 24 mand og tilhørende heste og vogne, hvor udgifterne blev fordelt på byens borgere. Vognmændene blev helt fritaget for at køre dagrenovation, mens de mod betaling fortsat skulle sørge for at fjerne affald fra gaderne.

I stedet fik medlemmer af det lille vognmandslav kørslen af dagrenovation; deres vogne skulle være nummererede, og det blev indskærpet, at de havde vogne af en nødvendig kvalitet; der skulle være plads til fire tønner med skrå sider, der skulle være tætte, og samtidig skulle de have dæksler af tjæret sejldug bestrøet med jernspåner. Kørekarlene blev formanet at køre i 'fodgang', altid på højre side af gaden, og de måtte kun aflevere læs på lossepladsen.¹⁶ Forordningen blev dog regelmæssigt overtrådt, og folk klagede over affaldet fra utætte vogne. I 1854 kunne politiet også konstatere, at natførerne på gaden piskede på hestene og kørte i galop, så indholdet i vognene blev spildt.¹⁷

Den store by fik også et stigende behov for personkørsel, hvilket vognmændene ikke kunne klare med deres primitive køretøjer. En gruppe driftige hyrekuske med lukkede vogne tilbød kørsel ved f.eks. kirkegang for hoffolk og andre fornemme uden egen vogn. I 1705 etableredes et nyt lav for personkørsel, som straks fik 30 medlemmer med hver to lukkede vogne og fire heste; der havde øjensynligt været en livlig trafik trods det manglende lav. Få år senere havde lavet 81 medlemmer, og efter endnu nogle år var antallet af køretøjer oppe på hele 104 kareter.

Det var svært for vognmændene at fastholde deres monopol. Selvom der kom nye regler for lavet i 1753, blev det stadig tilladt for ubemidlede at rejse med bøndervogne mod en ringe betaling. Samtidig måtte håndværkere og entreprenører benytte deres egne heste til at køre byggematerialer til de huse, de opførte. Møllere, blegmænd, bønder og officerer måtte endda køre med egne køretøjer, når de skulle køre for kongen.

Med regelmæssige mellemrum klagede vognmændene over, at de ikke fik tilstrækkeligt med indtægter. De havde svært ved at klare foder om vinteren, købe nye heste og vedligeholde køretøjer. Der har tilsyneladende været mange konkurrenter, og det hjalp øjensynligt heller ikke med jævnlige formaninger fra øvrigheden om, at vognmændene var eneberettigede til at befordre rejsende.

For at fordele arbejdet ligeligt, havde lavet igennem mange år haft en "rulle" til at holde styr på fordelingen. En vognmand kunne råde over flere ruller. Således havde det københavnske lav i 1840'erne 18 medlemmer, som fordelte 25 ruller mellem sig. Til hver rulle hørte en wienvogn, to fjedervogne, en postvogn og seks heste med seletøj samt postmundering til kusken. Hertil kom fem brædevogne til arbejdskørsel. Hver vognmand havde naturligvis mange kuske at køre for sig (i 1806 beskæftigede lavets da 15 vognmænd hele 100 kuske). Dette meget udstyr var nødvendigt, da der på den tid var blevet en livlig trafik med årligt omkring 20.000 rejsende gennem Vesterport.

De gode tider varede ikke ved for vognmændene. Der opstod konkurrerende transportformer, da dampskibe fra 1842 leverede en fast rutefart for både passagerer og gods, og med den første jernbane 1847 København-Roskilde fik vognmændene også konkurrence på landjorden.



Transport med hestevogn var en nødvendighed i alle byer. Her venter vognmænd på Hauser Plads i København på at få tur, mens gadefejerne til venstre er på vej ud i byen for at fjerne affald. Efter maleri af Rasmus Christiansen 1884, Københavns Museum.

Vognmænd uden for København

Arbejdet som vognmand havde ringere vilkår i Danmarks øvrige byer. Kong Christian 2. havde ellers ønsket at reformere alle købstæders transportsystemer, og vedtog derfor en omfattende land- og bylov i 1522. Loven holdt kun et år, indtil kongen blev afsat, men den viser dog kongens intentioner, at der skulle være vognmænd i alle købstæder. Alle skulle køre for 4 skilling pr. mil efter kl. 3 om sommeren og kl. 7 om vinteren.¹⁸

Forordningen var ønsketænkning, for i lange perioder var der kun basis for egentlige vognmænd i de helt store byer. Meget af den nødvendige transport udførtes af folk med hovedbeskæftigelse i et andet erhverv og med kørsel som bibeskæftigelse.

Langsomt voksede transportbehovet og vognmandserhvervet, og i lighed med København etableredes lav i andre danske byer. I 1680 fandtes et vognmandslav i Viborg med hele 68 medlemmer. Det var mange vognmænd i en lille by med få tusinde indbyggere, men mange af medlemmerne havde andre erhverv ved siden af som fiskere, skolemestre og rebslagere. Et nyt lav i 1701 havde dog kun 'rene' vognmænd, og medlemstallet blev da også kraftigt reduceret.¹⁹ Grunden til Viborgs gode kår for vognmænd var, at byen lå i et knudepunkt for hele Nørrejyllands trafik, og samtidig havde store administrative institutioner.

Også provinsens lav blev søgt reguleret. I Christian d. 5.s lov fra 1683 er gengivet ældre bestemmelser (antagelig oprindelig fra 1661) om, at en rejsende ikke må betale mere end kongens takster for transport, som alle værtshuse i købstæderne skulle have ophængt.²⁰

Taksterne var lidt forskellige fra årstid til årstid, hvor vinterperioden med dens særlige udfordringer med sne og ekstra foder blev aflønnet med en højere betaling. Således var en tur fra København og til Helsingør (inklusive den tomme returkørsel) på 20 skilling pr. mil om sommeren og om vinteren 24 skilling. Det var en ret stor aflønning, idet den svarede til, hvad en daglejer kunne tjene på to uger ved at arbejde på Københavns Befæstning.²¹

Transport af fragt og personer steg kraftigt om sommeren, og denne sæsonsvingning kunne vognmændene ikke håndtere. Der var ikke økonomi i at holde vogne og heste for spidsbelastningens skyld. Selvom man søgte at overholde krav om, at hvert medlem holdt mindst én vogn og to heste, og at de var parat til at køre med en times varsel, var det ikke tilstrækkeligt. Denne times varsel var en så høj standard, at de færreste byer kunne overholde ønsket.

Odense havde som en af rigets største byer relativt tidligt et vognmandslav. Kong Christian 3. skulle i 1555 have befalet, at der blev oprettet et lav, så han kunne få transport i forbindelse med sit hof i Nyborg. Allerede i 1600-tallet skelnede man i byen mellem små og store vognmænd, hvor små vognmænd – småkørere – måtte tage ture på op til 2 mil, mens de store vognmænd havde eneret på de længere ture. Der måtte være et system til at organisere disse forskellige privilegerede grupper, og det er naturligt at tænke på, at kongens ønske om et lav også var blevet opfyldt.

I 1668 var Odense by pålagt at yde 100 årlige ægtkørsler, og de 16 medlemmer af vognmandslavet skulle hver påtage sig fire ægtkørsler om året, hvoraf de to gik til Middelfart og to til Assens eller Nyborg.

Lavet i Odense ejede køretøjer, som medlemmerne lejede. Når der blev en plads ledig i lavet, kunne det nye medlem overtage det tidligere medlems køretøj. Mange vognmandslav rundt om i landet havde i lighed med det københavnske rådighed over arealer for græsning og høslæt. I Odense havde vognmændene fra tidlig tid rådighed over store arealer med nogle af byens bedste landbrugsjorder på 100 tdr. land, opdelt i 32 lodder med 2 pr. medlem. Det blev justeret i 1802, så lavet kunne disponere over 64 tdr. land mod en årlig afgift på 59 rdl.

Vognmændene i et lav måtte kun køre i byens område, og transporter gennem landet gik derfor som en perlekæde, hvor vognmændene mødtes, hvor to områder stødte op mod hinanden, så godset kunne omlades. Endnu kan man se et sådan udvekslingssted bevaret, en "runding", ved den gamle landevej ved Krebshuset i Sorø.

Denne regel blev ikke altid overholdt. Til eksempel blev vognmændene i Odense utilfredse, da kolleger fra Nyborg kørte gennem Odense mod vest. Omvendt blev vognmændene i Nyborg utilfredse, da de odenseanske vognmænd en vinter kørte videre over isen mod Korsør.²² Reglen blev dog lempet i 1700 for senere at blive afskaffet helt.²³

Som nævnt havde ikke alle byer vognmandslav, og i disse byer administreredes transporten derfor anderledes end i byer med lav. Til eksempel havde Køge intet lav, hvorfor bønderne fra omegnen på skift måtte stille på torvet med en egnet vogn, så der altid var to vogne til rådighed til at køre ægtkørsel. To tredjedel af kørslen skete dog ved hjælp af lokale vognmænd, som ofte kunne levere bedre køretøjer, end hvad en bonde kom kørende med.

I 1804 påbød endnu en forordning, at byer uden lav – og i øvrigt også landområder – skulle organisere transporten gennem lav. I de følgende år oprettedes 34 nye vognmandslav og befordringsstationer landet over, men da rigets økonomiske forhold de følgende år forringedes, måtte en lang række byer opgive at befordre gennem lav, og transporten måtte i stedet varetages af alle, som rådede over heste og køretøj.

Ved loven om næringsfrihed i 1857 bortfaldt også vognmænds særstilling. Mange kunne nu få næringsbrev som vognmand; til eksempel fik gæstgivere at vide, at deres automatiske ret til at bage, brygge og brænde brændevin ophørte, men at de til gengæld ”kunne få adkomst hertil såvel som på vinhandel og vognmandsnæring”.²⁴

Motoriseringen får indpas

Hestevogne fortsatte et stykke tid

Lastvogne kom til landet i de første år af 1900-tallet, men den traditionelle transport med hestevogn blev ikke udkonkurreret. Tværtimod havde samfundet generelt et stigende behov for transport, som hestevogne i stigende grad var med til at opfylde,²⁵ og hestevogne og lastvogne kørte længe ved siden af hinanden på vejene, og mange vognmænd havde begge transporttyper.

Umiddelbart efter 1. Verdenskrig nåede transport med hestevogne sit absolutte højdepunkt, og endnu frem til slutningen af 1920'erne var kørsel med heste den vigtigste vejtransport. Herefter gik det jævnt tilbage, hvor flere og flere opgaver blev taget fra hestevognene. Den næste verdenskrig gav transportformen en genfødsel, men nu anvendtes hestevognene kun af nød, og da de motoriserede gummihjul igen begyndte at rulle, reduceredes hestevognskørslen for alvor.

Kørsel med hestevogne var meget velegnede til ture over små afstande, og hvor varer skulle sættes af mange steder. Den totale kørte længde var begrænset, hvilket ikke belastede hestene særlig meget, så de kunne nemt være klar til at køre igen næste dags morgen. Når afstandene blev længere, eller hvis der blev kørt med tungt gods, var det mere problematisk med hestene. Hvis de skulle køre mere end 30 km, måtte de normalt have en hviledag den følgende dag, hvorfor et andet spand heste skulle være klar til at overtage kørslen; et ekstra spand betød en betragtelig forøgelse af udgifterne, hvorfor lastvognene fik et fortrin.²⁶

I løbet af 1910'erne begyndte de første vognmænd at anskaffe lastvogne, og disse vognmænds medlemskab af vognmandsforeninger kunne derefter blive et problem. Når en vognmand med hestevogne også anskaffede sig en lastvogn, fortsatte han i de fleste foreninger blot sit medlemskab af foreningen. Derimod blev anmodninger fra nye medlemmer udelukkende med lastvogne behandlet forskelligt rundt om i landet. I Aarhus havde ejere af lastvogne søgt om at blive optaget i den lokale vognmandsforening i 1916, men først i 1933 kom de ind i varmen. Tilsvarende optog Odense Vognmandsforening i begyndelsen heller ikke de motoriserede vognmænd i foreningen, og de måtte da oprette en decideret forening for vognmænd med biler, Odense Vognmandsforening af 1926.

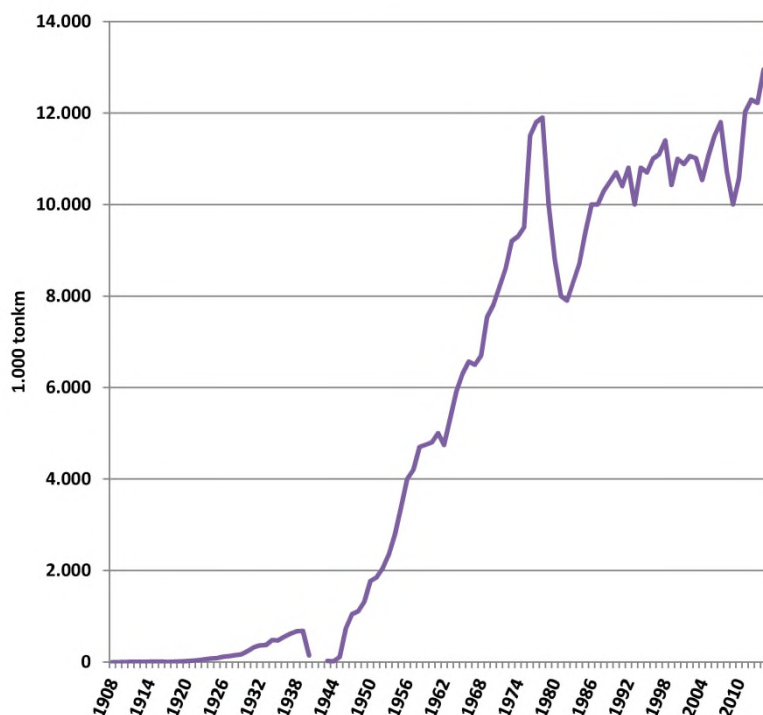
Fra Odense ved vi hvorledes de lokale vognmænd blev motoriseret. I 1923 havde 54 vognmænd i den lokale vognmandsforening f.eks. i alt kun 8 biler, men flere end 110 hestespand. Fem år senere var antallet af biler steget til 21, mens hestevognene stadig dominerede massivt med 92 hestespand. Først i begyndelsen af 1930'erne brød motoriseringen for alvor igennem og blev dominerende. Således rådede de da 91 vognmænd i Odense i 1933 over 115 biler, men nu kun 57 hestespand.²⁷ Der skete en vis opbremsning i anskaffelsen af lastvogne i 1927, hvilket højst sandsynligt har sammenhæng med en ny lov om fragtmandskørsel.

Lastvognene fik efterhånden også flere fortrin i forhold til hestevognene. I 1935 viser et tilbud fra Aalborg og Omegns Vognmandsforening, at en lastvogn på en dag kunne køre $12\frac{1}{2}$ m³ til en pris på 25 kr. pr. dag, mens en hestevogn kun kunne klare $7\frac{1}{2}$ m³ til ganske vist en mindre pris på 19 kr. pr. dag, men alt i alt var den traditionelle transportform 25 % dyrere – kørslen med lastvogn kostede altså pr. m³ 2 kr., mens hestevognene skulle have $2\frac{1}{2}$ kr.

Under 2. Verdenskrig fik hestevognene igen en opblomstring, men det ser ud til, at lastvognene trods alt fortsat var i flertal. Allerede i 1946 oversteg antallet af motorkøretøjer blandt medlemmerne af vognmandsforeningen i Odense antallet af hestevogne i 1940, og i 1960 forsvandt det sidste hestespand fra byen, hvor antallet af lastvogne til gengæld var nået op på 300. Samtidig skal man huske på, at lastvognenes størrelse øgedes meget i de år, hvorfor deres kapacitet var steget mere end antallet umiddelbart viser.²⁸

Den samme udvikling skete andre steder, f.eks. i København, hvor kun få vognmænd med hestevogne holdt længe ud. Af de 524 medlemmer af Københavns Vognmandslaug i 1955, var de 488 rene lastvognvognmænd, 24 havde både motorkøretøjer og hestevogne, mens 12 udelukkende havde hestevogne.²⁹

Transportarbejdet med lastvogn tonkm pr.
år



Hvor samfundet år 1900 fungerede ved blot at flytte gods lidt mere end 500.000 tonkm. om året, havde samfundet hundrede år senere opbygget en så stor trafikal infrastruktur, at denne transport kunne klares på blot en uges tid. Bortset fra under besættelsen har der været en stadig fremgang i den motoriserede transport indtil et midlertidigt stop ved energikrisen i 1978. Fremgangen skabtes ikke alene gennem flere køretøjer, men lige så meget gennem en øget produktivitet takket være bedre teknologi ved køretøjer og veje samt en bedre styring af transporter. Gengivet efter Burchardt: Gods på vej, s 90.

Lastvognenes eksplosive vækst

Lastvogne blev introduceret i større stil ved Dansk Bicykle-Klubs udstilling i Odd Fellow Palæet i 1902, hvor der allerede efter udstillingens første dag var solgt fem lastvogne samt 22 personbiler. Som journalisten i Politiken skrev, ”er der håb om, at det muntre billiv, der for øjeblikket rører sig på Københavns gader, ikke vil være helt forbigående, men sætte sig spor i fremtiden” – man må sige, at det kom til at ske. Billivet blev ikke midlertidigt.³⁰ Længe var store lastvogne dog et særsyn. Da der i Københavns Havn blev indskibet tre lastvogne i 1912, var Politikens journalist på pletten sammen med en pressefotograf.³¹

Lastvognene fik deres store gennembrud i 1. Verdenskrig. Jernbanerne kunne ikke klare den store transport af militært materiel til fronten.³² Mens Frankrig kun havde knap 15.000 lastvogne i 1914, fandtes der ved krigens afslutning 180.000 køretøjer alene i den allierede zone.³³ Ved krigens afslutning, havde den amerikanske hær 39.000 køretøjer i overskud, som blev solgt i Europa.³⁴ En del af disse efter den tids standard velkørende lastvogne kom til Danmark og var med til at sætte en ny standard for, hvad køretøjer skulle kunne.

Da lastvognene blev pålidelige køretøjer, kunne en energisk ejer og chauffør hurtigt få en virksomhed op at stå. Hvis han ikke selv havde pengene, kunne han finansiere købet via afbetaling.³⁵ Forretningen kunne hurtigt bygges op ved at dække et område på op til 80 km i radius, hvilket dengang nogenlunde var grænsen for at kunne nå en tur frem og tilbage på en dag. Med forbedrede køretøjer, bedre veje og højere hastighedsgrænser kunne det dækkede område udvides. Det varede dog længe, inden der blev indrettet sovekabine i førerhuse, og ved kørsel fra provinsen til f.eks. København måtte chaufførerne lejlighedsvis overnatte på billige pensionater.

*Efter 1.
Verdenskrig
begyndte de tunge
lastvogne for alvor
at blive indført i
Danmark. Her ses
den danskbyggede
Triangel ved en
prøvekørsel i 1924.
Med dens 6 tons
last måtte den
højest køre 18 km/t.
Foto: Odense Bys
Museer.*



Der skete et stort teknologisk spring for lastvogne i 1927-1928. Der blev generelt anskaffet større køretøjer, og stort set alle de mindre køretøjer fra før 1928 var skrottet 8 år senere. Den kraftige kapacitetsudvidelse med større køretøjer betød, at behovet for nye vognmandsfirmaer var begrænset. De bestående firmaer kunne i stor udstrækning klare efterspørgslen.

Der fandtes flere slags vognmænd med hvert deres behov for køretøjer. I det ene ende af spektret var der endnu i 1937 fragtmænd, som ikke rådede over eget køretøj! De kørte med tog, og benyttede budcykler i begge ender af fragtruten.

I den anden ende af vægtskalaen finder vi i 1930'erne de helt store lastvogne i byerne og hos eksportvognmænd; det største køretøj var en Bedford model 1935 med en firhjulet påhængsvogn til en last på 7.640 kg.

Jernbanerne havde i begyndelsen af 1900-tallet været landets vigtigste indenlandske transportmiddel i næsten en generation. I Danmark spillede staten helt fra jernbanernes start en stærk rolle ved at skulle give tilladelse til koncession, og snart fik staten også et økonomisk engagement gennem ejerskab og garanti for en vis del af økonomien. Staten satte takster og greb på alle måder ind i jernbanedriften.

Efter banerne havde udkonkurreret langdistance vejtransport med hestevogn, blev konkurrencen med motorkøretøjerne vendt om, hvor vejtransporten udkonkurrerede banerne. Efterhånden som biler blev driftssikre, havde de mange fordele frem for jernbanerne. En vogn kunne således køre til modtageren, så snart den var læsset, mens godsvogne måtte vente på, at de kunne indgå i togdriftens meget stive køreplan. Modtagerens behov kunne derved langt lettere opfyldes. En lastvogn kunne samtidig læsse gods af mange forskellige steder, hvor jernbanerne var afhængige af jernbanestationer og læssespor. For kunderne var det let at håndtere transporten, idet de kun skulle lave en aftale med ét selskab for at få sit gods transporteret og f.eks. ikke selv behøve at træffe aftale med to vognmænd om at få godset transporteret til og igen fra jernbanestationer.

Jernbanerne havde endnu fordele frem for lastbilerne, f.eks. ved kørsel over lange strækninger og ved kørsel om natten. Alligevel blev konkurrencen fra lastbilerne for alvor kraftig i slutningen af 1920'erne, med den nye generation af kraftige lastvogne kom på markedet. Banerne forsøgte sig med store prisnedsættelser, men uden at vinde markedsandele.³⁶ En vognmand kunne som regel sætte sine egne takster, og hvis han havde en tom lastvogn på vej hjem, kunne han sætte en lav takst på returgoods og alligevel tjene ekstra.³⁷ Jernbanernes takster var derimod meget stive. Ekspedienterne på alle landets jernbanestationer skulle slavisk følge de lange lister over takster, som naturligvis i princippet var fastsat i forhold til konkurrencesituationen med lastvognene, men uden den fleksible rabat, en vognmand kunne give.

Konkurrencen mellem jernbaner og lastvogne gik også på, hvor hurtigt gods kunne fremføres, og især var hastigheden begrænset på de private baner. Mens Statsbanerne til eksempel i gennemsnit havde 5 km mellem stationerne på strækningen Fredericia og Nyborg, lå stationerne på privatbanerne tæt med kun et par km's afstand.³⁸ Kapaciteten på privatbanerne var samtidig relativ beskeden på grund af simple tekniske anlæg. Der blev f.eks. ofte brugt forholdsvis spinkle skinner på godt 22 kg pr. løbende m. – undertiden købt brugt hos Statsbanerne – og de begrænsede langt op i tid den maksimale hastighed til kun 40-45 km/t.³⁹

Fleksibiliteten var ikke lastvognenes eneste fordel. En yderligere fordel var, at godset var under opsyn af en chauffør hele vejen, og behovet for ekstra kraftig emballage blev reduceret, når godset ikke skulle omlades undervejs. På togene var godset ikke under konstant opsyn, og meget kunne ske ved omladningen med både uheld og tyveri. Hvis godset krævede bestemte temperaturer, var lastvognen en stor fordel; transport med jernbane var en mere usikker transportform med flere muligheder for at snævre temperaturgrænser blev overskredet.

Infrastrukturen lægges fast

Da motoriseringen for alvor begyndte at brede sig på de danske veje efter 1. Verdenskrig, kunne mange se en forretning i at etablere kørsel i fast rutefart. Busdrift var det første, hvor infrastrukturen blev lagt fast i et mønster, som godstransporten senere fulgte. Antallet af rutebilruter steg med eksplosiv hast. I den første samlede køreplan over danske bilruter udgivet i 1921, kunne man læse om hele 347 ruter. To år senere var antallet fordoblet,⁴⁰ og i 1926 fandtes 715 ruter med et rutenet på i alt 19.420 km.

Det var en trussel mod jernbanerne, og det medførte en regulering af rutebilkørslen i 1923, idet den nye færdselslov bestemte, at man skulle have det lokale amtsråds tilladelse til at køre rutebil. Samtidig fik amtet lov til at beskatte det nye transportmiddel. Mange amtsråd udnyttede lovens muligheder for regulering og beskatning, hvilket man godt kan forstå, da amterne ofte havde penge i klemme i lokale jernbaneselskaber.

Med de mange busruter opstod en skånselsløs konkurrence.⁴¹ Rutebilselskaber konkurrerede nogle steder om næsten de samme ruter, men værst – set fra det offentliges side – var den kraftige konkurrence for især jernbaner og sporveje. De bestående busselskaber var dog også bange for nye konkurrenter, hvilket fik en nydannet forening for busejere til at henvende sig til Ministeriet for Offentlige Arbejder med ønske om en regulering. Ministeriet var lydhørt, og nedsatte en kommission for at kulegrave området.⁴² Både jernbanerne og de igangværende rutebilejere ønskede således at stoppe konkurrencen, og deres indbyrdes forståelse kom til at ligge bag en ny lov, som trådte i kraft i 1927. Jernbanerne skulle langt hen ad vejen have første prioritet, mens busser skulle være et supplement, dels ved at udfylde jernbanetomme områder, dels ved at forgrene trafikken til og fra jernbanestationerne.

Samtidig blev der i 1927 vedtaget en tilsvarende lov om fragtkørsel, Fragtmandsloven. Den blev central, idet meget af fremtidens politik blev lagt fast bl.a. for en særlig sammensætning af den danske transportbranche.⁴³ Den indførte en væsentlig skelnen mellem de forskellige former for transport gennem et nyt begreb for en regelmæssig kørsel i rute til samtidig befordring af gods for flere af hinanden uafhængige personer, nemlig 'fragtmandskørsel'. Hertil skulle man have tilladelse, hvor dog industri- og handelsvirksomheder frit måtte køre på ruter, men kun med egne varer.

Loven forhindrede transporten i at udvikle sig dynamisk efter samfundets behov. Kørsel med lastvogn var hermed ikke mere et frit erhverv, hvor alle med en vogn kunne køre som de ville. Til eksempel måtte private firmaer i industri eller handel ikke tage returgoods fra andre ved deres regelmæssige transport; det ville have været licenskrævende fragtmandskørsel. De måtte altså køre retur med tomme køretøjer.

For at få denne tilladelse, skulle vognmænd i første instans søge de lokale myndigheder i de områder, man kørte igennem. Hvis en fragtmand kørte igennem to kommuner, var det altså de to sogne/kommunalråd plus amtsrådet, som skulle give tilladelse. Hvis der kørtes igennem flere amter, skulle begge amter være indforståede. Hvis blot et sogn eller amt ikke accepterede, skulle Ministeriet for Offentlige Arbejder afgøre sagen.⁴⁴ I øvrigt skulle ministeriet altid i sidste ende vurdere sagen, selvom alle lokale myndigheder havde sagt god for en tilladelse. Ministeriet kunne f.eks. tage forbehold, hvis bestående jernbaners interesser blev truet.⁴⁵ Kun hvis der var 3/4 flertal i det berørte amtsråd, kunne en sådan rute få lov til at fortsætte.

Forholdene på Fyn kan vise, hvordan forholdene generelt var skruet sammen. I Assens Amtsrådsreds fandtes 23 ruter, hvoraf hele 15 gik igennem Odense Amtsrådsreds til Odense. Alle ruter var private og meget små. Ud over indehaveren fandtes måske en enkelt chauffør bortset fra en enkelt rute med to chauffører. Der fandtes to ruter Middelfart-Odense, men med hver sit

ruteforløb.⁴⁶ Den ene rute kørte gennem småbyerne mellem Skrillinge og Vissenbjerg, og vognmanden har i 1927 fået tilladelse til at køre med en Ford med en maksimal last på 2,2 ton; turen til og fra Odense kørtes tre gange om ugen.⁴⁷

Igennem mange år løb koncessionerne for 5 år ad gangen.⁴⁸ Normalt var der ikke de store problemer med at forny en bevilling. De relevante institutioner skulle ganske vist høres hele vejen igennem – hvilket blev taget helt bogstaveligt: hvert sogneråd, hvert byråd, amtsråd, baner, postvæsen, trafikudvalg samt forskellige organisationer som Landsforeningen af danske Vognmænd, skulle høres hver gang om deres indstilling til en bevilling.⁴⁹ Et eksempel fra 1935 viser forløbet: Politimesteren i Assens skrev et brev den 24. december, som de involverede parter skulle høres om. Dette brev gik nu fra hånd til hånd. Først fik politimesteren i Middelfart brevet, som gik videre til byrådet. Herfra fik Fyens Stiftsamt brevet, der gik videre til Udby Sogneråd, herefter Føns-Ørslev sogneråd inden det nåede til Vejle Amtsråd. Herfra gik det videre til byrådet i Fredericia, som sendte det videre til amtsvejsinspektøren i Vejle amt, som tilsvarende skulle have en mening om sagen. Politimesteren i Fredericia var den sidste person på listen, og kædebrevet gik nu færdigbehandlet tilbage til Odense Amt. Hele brevets rejse var afsluttet d. 20. marts efter knap 3 måneder.⁵⁰

Et særligt problem opstod, når koncessionen skulle overdrages til en ny ejer. Eneretsbevilling for koncessionen gav en økonomisk fordel, men for at undgå spekulation, skulle myndighederne også godkende den økonomiske side af overdragelse. Det drejede sig især om værdien af lastvogne. Da en fragtmand i Middelfart omkring 1959 ønskede at afhænde sin fragtrute Odense-Middelfart til sønnen, bestemte amtet, at hans lastvogn måtte overtages for 10.000 kr., og at aktieposten i fragtcentralen i Odense var 4.000 kr. værd.⁵¹



Bortset fra transport af fisk og andet letfordærligt skete transporten frem til 1950'erne i stort omfang først med jernbane for efterfølgende at blive distribueret lokalt med lastvogne som her fra Det Forenede Olie Kompagnis lager i Aalborg i 1924. Fotograf: Tønnies. Aalborg Stadsarkiv.

Politiet stod ikke kun for det praktiske med at besørge tilladelserne gennem systemet fra myndighed til myndighed, men skulle også sørge for at sikre sig, at ansøgeren var en pålidelig person. Hans vandel blev undersøgt ved nærmest et forhør, hvor der i den skriftlige rapport om hans personlige forhold f.eks. kunne stå, at politiassistent NN havde „afhørt“ vedkommende, som om det havde været en potentiel forbryder.⁵²

I 1937 fandtes 491 fragtmandsruter i landet med en gennemsnitlig rutelængde på 33 km. De havde 558 køretøjer, så for det meste blev en rute altså blot kørt af et enkelt køretøj. De fleste vognmænd brugte også deres lastvogne til anden kørsel, hvorfor det kan være svært at angive eksakte oplysninger om kørslen. Vognenes totale lasteevne var 1.395 ton, hvilket i snit gav en vægt på 2½ ton.⁵³

Jernbanerne overtog imidlertid mange bestående fragtmandsruter. I første omgang spillede Statsbanerne på modsætninger mellem de bevilgende parter i sagen, amtsrådene og byerne. Når der var uenighed, blev sagen sendt til afgørelse i Ministeriet for Offentlige Arbejder, som normalt tog jernbanernes parti. For ikke at få for meget modstand, tilbød Statsbanerne at købe de private ruters vogne og personale, og måske endda ansætte den tidligere ejer som driftsleder på fast løn.⁵⁴ På Fyn blev vognmandsruterne efterhånden overtaget af jernbanerne. I 1949 var der givet 31 koncessioner, og kun de 9 blev kørt af private vognmænd og det på strækninger uden konkurrence med togene.⁵⁵

Omkring 1950 blev modstanden mod ministeriets favorisering af statsvirksomheden stærk, og der nedsattes et Landsnævn for Omnibus- og Fragtmandskørsel. På lokalt plan skulle amtslige trafikudvalg behandle sagerne og for ruter gennem flere amter skulle afgørelsen ligge hos Landsnævnet.⁵⁶

Fragtmænd var ikke de eneste med lastvogne i en regelmæssig rutefart med gods for andre. Postvæsenet øgede tilsvarende antallet af motorkøretøjer i løbet af 1920'erne. Allerede i 1924 havde postvæsenet flere biler end hestevogne - henholdsvis 194 og 113 stykker. I 1934 fandtes 377 biler og 19 hestevogne, og i 1954 var postvæsenet nået op på 554 biler, men ingen hestekøretøjer.⁵⁷ De fleste af postvæsenets biler var mindre varevogne, men havde dog også en del mellemstore lastvogne.

Transport til og fra jernbanestationer

Modsætningsforholdet mellem jernbane og lastvogn var ikke mere alvorlig, end at jernbaneselskaberne meget tidligt fandt ud af at udnytte det nye motoriserede køretøj. Således finansierede Statsbanerne i 1912 to lastvogne til Dragerforeningen i København for transport af rejsegods fra og til jernbanen. Samme år begyndte kunder at køre med lastvogne til Statsbanernes godsbanegård, hvorfor banerne anlagde en vendeplads for det nye køretøj.⁵⁸

Fragtgodt blev kørt til og fra jernbanestationer fra omkring 1923 med såkaldte stationsautomobiler. Generelt skulle de sikre en billig og sikker kørsel af gods til stationerne – og dermed undgik jernbanerne, når godset én gang var sat på en lastvogn, at det blev kørt helt frem til bestemmelsesstedet. Jernbanerne var bevidst om konkurrencen fra lastvognene, og dette var en af metoderne til at beholde deres plads i distributionsnettet.⁵⁹

Normalt fik en vognmand et fast månedligt tilskud af en rimelig størrelse for at stå til rådighed, mens indtægten fra de løbende takster var sat meget lavt.⁶⁰ Ordningen udvidedes de følgende år, så kunderne også kunne få vognladningsgodt leveret på lastvogn til lave takster. Der var dog forskellige ordninger ved de forskellige baner.

Da konkurrencen mellem lastvogne og jernbanerne blev særlig følelig i slutningen af 1920'erne, etablerede Statsbanerne i 1928 et såkaldt transportagentur. Det var nærmest et salgskontor, hvis medarbejdere skulle tage personlig kontakt med mistede kunder for at få deres

fragt tilbage på skinner. De skulle samtidig indberette til den centrale ledelse om markedsforholdene.⁶¹ Medarbejderne havde tillige den konkrete opgave at reorganisere kørslen til og fra stationerne. I stedet for den hidtidige kørselsordning oprettedes lokale indleverings- og afhentningssteder hos lokale handlende for stykgods og undertiden tillige for vognladningsgods.

I modsætning til mange udenlandske jernbaneselskaber valgte man i Danmark at bygge den lokale transport på selvstændige, lokale vognmænd og ikke et stort centralt transportselskab. I 1929 var der indgået aftaler med ca. 330 vognmænd.⁶² Hvor der ikke fandtes egnede vognmænd, etablerede Statsbanerne deres egen kørselsafdeling. Allerede i 1929 havde 328 ud af ca. 400 stationer kørselsordningen på plads – benævnt ”oplandskørselsruter”, som skulle sikre ”dør til dør” transport. I slutningen af 1920’erne omfattede ordningen mere en 1 mio. ton gods, hvilket svarede til omkring 17 % af det transporterede.⁶³

I 1931 kunne selveste generaldirektøren for Statsbanerne udtale, at persontransport var en dårlig forretning, at stykgods nærmest gav underskud, men at vognladningstrafikken med gods i hele vogne derimod var en god forretning. I Danmark omfattede det kun 32 % af omsætningen, mens det i Sverige og Tyskland udgjorde henholdsvis 46 % og 52 %.

Statsbanerne blev paradoksalt nok i perioder landets største transportør med lastvogne. Allerede i slutningen af 1940’erne mærkede man for alvor problemer med godstransporten. Statsbanerne havde fået store problemer med godstog på strækningen med deres mange ekspeditioner på de små stationer. Det blokerede strækningen, og derfor inddrog man de standsende godstog fra 1949. Man kunne løse problemet ved at tage transport væk fra jernbanen. Der var store udgifter ved de langsomme godstog, og man valgte at lade at lade godset køre til praktisk beliggende moderstationer, hvorfra nyanskaffede lastvogne skulle omlade godset for udkørsel.⁶⁴ Det skete først på hovedstrækningen Nyborg-Middelfart for at prioritere den gennemkørende togtrafik og snart fulgte flere strækninger.

Statsbanerne fortsatte med at udbygge sin kørselstjeneste med lastvogne. Herved fik banerne på sin vis en biaktivitet, som i perioder var landets største vognmandsvirksomhed. I 1959 havde banerne 237 lastvogne og påhængsvogne, og der blev løbende anskaffet nyt udstyr. En særlig stor udbygning skete i midten af 1960’erne, hvor der i 1965 kørte 423 enheder (inklusive vognbjørne) med en kørsel på i alt mere end 6 mio. tonkm om året.⁶⁵ Herefter faldt antallet af køretøjer til et lavere niveau, men kørslen blev samtidig intensiveret.⁶⁶

Det store antal køretøjer var dog ikke tilstrækkeligt til at dække al transport for banerne. Private vognmænd måtte stadig levere transport. I begyndelsen af 1970’erne ændrede Statsbanerne i øvrigt sin politik for stykgods. Man ønskede ikke at anskaffe flere køretøjer, men man ville råde over køretøjer på fuld tid og ikke som tidligere, hvor vognmænd kørte på deltid for jernbanerne. Den nye ordning trådte i kraft i 1972 i forbindelse med etablering af et knudepunktsystem under betegnelsen DSB Systemtransport, hvor Statsbanerne nøjedes med at køre gods med tog mellem 20 stationer, mens den øvrige trafik foregik med lastvogn. Foreningen af DSB Vognmænd i Danmark var med til at forhandle aftalerne i stand for 90 vognmænd.⁶⁷

Fragtmandshaller

Fragtmandssystemet udvikledes til et velfungerende net af sammenhængende enkeltfirmaer, som tilsammen leverede en god del af landets transport. Herved kunne stort set alle dele af landet sende og modtage gods.⁶⁸

Nogle ruter kørte godset direkte fra afsender til modtager. Det skete, når fragtmænd på sin rute kom tæt forbi modtageren, hvorved fragten kom frem dag-til-dag. Hvis kunden ikke lå på ruten, blev der tale om omlæsning f.eks. på de fælles fragtceneraler. En omlæsning kunne resultere i en

dags længere transporttid, og hvis man var meget uheldig at have to omlæsninger, kunne transporten tage yderligere en dag.

Omlæsningen skete fra gammel tid ved samlingssteder i byerne, hvor vognene mødtes. Her læssedes af og på, man modtog ordrer og afregnede. Kunder kunne indlevere varer, og fragtmændene udvekslede gods med hinanden.

De fleste og største mødesteder lå naturligt i København. De lå dels omkring banegårdsterrænet, dels i historiske gamle gæstgivergårde i nærheden. Vestergade var fra gammel tid et naturligt tilholdssted, for vejen var den naturlige indfaldsvej for alle rejsende til København fra landsiden.⁶⁹ Fragtbiler har også haft tilholdssted i Studiestræde. Den forholdsvis smalle plads var indrettet med båse med tavler til at angive, hvilke byer de respektive biler modtog gods til.

Et andet tilholdssted lå langs Frue Kirke på gaden Dyrkøb. Gods skulle indleveres i en mørk kælder, hvis man ikke kunne levere direkte til en holdende lastvogn. Der var en provinsagtig, robust hygge i gæstgiveriernes fragtmandsboder.⁷⁰ En beskrivelse af fragtmændenes tilholdssteder lyder således:

I den mørke vintereftermiddag lyser petroleumslampen med rød glans på varerne, som hober sig op i de talrige bokse i boden, hvor chauffører og fragtmænd modtager forsendelser til det hele Sjælland, til Lolland og Falster. Der er travlhed før aftenvognenes afgang. Helt til Rødby går vognene frem og tilbage med pakker og pakkenelliker, tønder og sække.

Berømtest blandt alle fragtmandsgårde er 'Hotel Tre Hjorter' i Vestergade, hvor 12-15 fragtmænd har deres faste stude. Gården er lang, dyb, krum og snørklet og en hel labyrint af afsnit og boder. Et ejendommeligt og broget liv rører sig på de toppede brosten, og ustandselig råbes fragtmændenes bynavne, der næsten har erstattet deres borgerlige: – En pakke til dig, Roskilde! Der spørges efter Sorø! Har nogen set Vordingborg?



Fragtcentraler blev vigtige, for at fragtmændene kunne udveksle varer og kunderne kunne aflevere gods. Her ses Pantheonsgades Fragtcentral i Odense i 1935. Fotograf: H. Lønborg. Odense Bys Museer.

Der var utilfredshed med trængslen i de snævre gader, hvor vognmændene blokerede for den øvrige trafik. Vognmændene stiftede derfor i 1927 Landsforeningen af Fragt- og Vognmænd i Danmark, der som hovedindsats etablerede en fragtmandshal. Bistået af Københavns Kommune som ejer af grund og bygninger kunne Københavns Fragtmandshal indvies i 1933 som en af Europas dengang største og mest moderne fragtmandshaller. Kommunen havde betinget sig, at enhver fragtmand med ærinde i København fremover var forpligtet til at anvende hallen. Den var indrettet på Halmtorvet i to tidligere slagtehaller med et samlet areal af 3.000 m² og tilkørsel til fire 60 m lange læsseramper. Fragtmandshallen fik også egen telefonforbindelse med hele 15 telefonlinjer og 30 ekstraapparater.

Efter besættelsen begyndte trafikken med fragt at stige, og den blev efterhånden så omfattende, at kunder holdt i kø på Halmtorvet for at indlevere gods. Ekspeditionen blev til stadighed belastet, så der i de daglige myldretider nærmest herskede kaotiske forhold. Ind- og udlevering skete ved de samme ramper, og lange køer af vogne kæmpede for at komme til. Ventetider på 2-3 timer var således ikke unormalt.⁷¹ Der var ikke altid kapacitet til at afsende gods, hvorfor fragtmandshallens forvalter måtte gå ned gennem den lange række af lastvogne og satte kryds på dørene med et stykke kridt. Hvis en vogn ikke fik et kryds, måtte chaufføren vente med at aflevere sit gods til næste dag.

Fragtmandshaller i provinsen

Fragtmandene i provinsen havde tilsvarende mødesteder. I lighed med at Sjælland havde fragtmandshallen i København som centrum, udgik oplandsruterne på Fyn og Nordjylland henholdsvis fra Odense og Ålborg. Østjylland havde flere centre, mens det øvrige Jylland og Lolland/Falster ikke havde noget egentligt kraftcentrum og derfor ingen oplandsruter.⁷²

I mange mindre byer havde fragtmændene som i Sorø og Slagelse holdeplads ved den lokale rutebilstation. I mellemkrigstiden var begrebet fragtcentral endnu ikke indarbejdet, hvorfor centralen også blev kaldt fragtmandshal, fragtmandscentral, rejsebudcentral eller lastvognstation.⁷³

Fragtmændene i Århus havde i lighed med de københavnske vognmænd deres samlepladser ved købmandsforretninger, havnen og jernbanestationen.⁷⁴ I 1935 kunne en egentlig fragtcentral indvies i Toldbodgade ved havnen. Her fandtes alle nødvendige faciliteter for de 45 tilsluttede fragtruter fra så godt som alle egne af Jylland og efter Lillebæltsbroens åbning tillige fynske vognmænd.⁷⁵ Den havnenære beliggenhed blev opgivet, da havnen mistede sin betydning, og da godsmængderne samtidig steg 10 % om året, blev lokalerne for små. Man flyttede derfor i 1967 fragtcentralen til en trafikalt bedre beliggenhed i Åbyhøj. Den nye fragtmandshal med et 4.000 m² stort pakhuis og 1.600 m² kontorer og serviceanlæg blev en succes. Den erstattede både de 600 m² på Toldbodgade og Lastbilcentralen på Hammelbanen med dens 200 m². Godsmængden steg 30 % på to år, hvor der i 1969 ekspederedes mellem 600 og 800 ton gods om dagen fordelt på 7.000 ekspeditioner. Indenfor få timer ankom 1.000 vogne fra kunder og 400 vognmandsbiler. Ved godsets ankomst læssedes godset på paller og anbragtes på en transportvogn med angivelse af nummeret på boksen for den angivne vognmand. Herved blev det undgået, at de afleverende vogne skulle køre fra boks til boks for at aflevere gods alle steder, som det var tilfældet ved den gamle fragtmandshal i Toldbodgade.⁷⁶

Odense fik også tidligt tre små fragtcentraler, som holdt til i ringe og simple bygninger. Klostervejs Fragtcentral var etableret så tidligt som i 1922. Der havde desuden været en fragtcentral ved rutebilstationen i Kongensgade, men da den nye ejer af rutebilstationen, de fynske privatbaner, opsagde lejemålet med 14 dages varsel i 1934, måtte vognmændene herfra finde nye lokaler, hvilket blev Vester Varecentral. Desuden fandtes Pantheongades Fragtcentral.⁷⁷

Generelt finansieredes de mange udvidelser og nybygninger af fragtmandshaller i 1960'erne både gennem private og offentlige midler. Til eksempel var en ny fragtmandshal i Sønderborg på

500 m² i 1969 finansieret af 16 andelshavere, mens en 630 m² ny bygning i Fredericia blev bygget af kommunen og lejet ud til vognmændene.⁷⁸

Den øgede kørsel i efterkrigstiden gav behov for fragtmændscentraler mange steder i landet. Initiativtagerne var som regel fragtmænd med langturskørsel i samarbejde med den lokale kommune. Til eksempel savnede lokale vognmænd en fragtmændshal i Silkeborg, og i 1960'erne etablerede egnens største vognmand et aktieselskab, hvor han som storinteressent også blev formand. Centralen blev etableret i forbindelse med byens nye erhvervsområde tæt på ringvejen.⁷⁹

Fragtmænd i nyere tid

Oprindeligt var kørsel som fragtmænd ofte kombineret med andre transportopgaver. Fragtkørslen blev efterhånden hovedbeskæftigelsen, som det var hos fragtmænd Svend Hansen i Kolding med ruten 211 mellem Kolding-Fredericia-København. I København indsamledes gods rundt hos kunderne, og sammen med det indleverede fra fragtcentralerne, blev det kørt med fire lastvognstog kl. 16:30 mod Kolding. Efter ankomst til Kolding fordeltes godset til modtagerne den følgende formiddag.

I Kolding blev ca. 20 % af godset indleveret til fragtcentralen, mens de øvrige 80 % afhentedes hos lokale kunder, og begge dele kørt til Svend Hansens egen terminalbygning. Kl. 19 var alt godset klart til at blive kørt mod København. I hovedstaden kørtes stort set alt gods til fragtcentralerne i Glostrup og Teglnholmen, hvorfra københavnske vognmænd den følgende formiddag fordelte det til modtagerne. I alt kørtes dagligt ca. 600 forsendelser, og de 600 fragtbreve håndteredes af 3 kontordamer. 2 mand koordinerede den daglige kørselsplanlægning, og til kørslen var der i alt 14 chauffører til rådighed.⁸⁰



DSB gik fra 1950'erne for alvor ind i vejtransporten. Her har en nyleveret lastvogn ca. 1950 fået monteret et trailerlad. De fleste af selskabets lastvogne var af det engelske mærke Bedford som denne. Fotograf ukendt. Dansk Veteranbil Klub.

Fragtmandssystemet var i 1960'erne udviklet til et finmasket net landet over. Hovedparten af ruterne havde en daglig afgang i begge retninger. Ruter med meget lidt gods blev dog betjent sjældnere. En lang rute med kun én vogn kunne på en dag kun nå turen den ene vej. Ved en kortere rute kunne vognmanden have en anden beskæftigelse ved siden af, f.eks. ved at køre med grise til slagting, som typisk foretoges 2-3 gange om ugen, og hvor der blev taget returgoods med tilbage. Korte ruter med meget transport, f.eks. København-Hillerød, kørtes flere gange om dagen. Ind- og udlevering af gods var ikke så skemalagt som hos Statsbanerne og Postvæsenet, men svingede meget fra fragtmand til fragtmand. En kort rute mellem to store byer med flere daglige afgange havde tilhørende indlevering om morgenen eller aftenen til udlevering henholdsvis eftermiddag eller næste formiddag. Længere ruter havde typisk afhentning eller indlevering om eftermiddagen og udbringning næste formiddag.⁸¹

Først i starten af 1970'erne begyndte fragtmand også at hente gods hos kunderne, og udviklingen fortsatte, så 90 % af godset i dag afhentes. I hele landet kørte i 1975 omkring 2.200 køretøjer på 880 ruter, De 500 var oplandsruter, hvor gods distribueredes fra den lokale fragtmandshal og ud til det nærmeste opland på en rute på 20-40 km. Disse ruter blev kørt med 900 lastvogne, mens kørslen på de øvrige 380 lange ruter mellem fragtcentralerne blev kørt med 1.300 lastvogne.⁸²

De fleste vognmænd kørte med vogne på 12-16 ton totalvægt, mens lange ruter blev betjent med vogntog op til den maksimale tilladte størrelse på dengang 32 ton. Det var almindeligt med forvogn og påhængsvogn af hensyn til kørsel til kunder med trange indkørsler, men storindkøbere som dagligvaresektoren fik varer leveret med veksellad eller sættevogn. Læssebagsmæk på forvognen var et normalt udstyr.

I 1973 ekspederede de danske fragtmand ca. 10 millioner fragtbreve, og da hvert fragtbrev i gennemsnit omfattede 3,7 enheder og ca. 80 kg gods, var den årlige mængde transporteret gods 800.000 ton af 37.000 kolli, hvilket langt overgik Statsbanernes årlige transport på 517.000 ton.⁸³ Fragtmandshallen blev af mange omgange udvidet, men hele tiden opstod nye problemer med de stigende mængder gods. Ved den københavnske fragtmandshals etablering i 1933 blev der dagligt indleveret ca. 150 tons gods, mens der i 1961 skulle hele 1.100 ton til og fra hallerne. Der var altså sket en syvdobling af godsmængderne og transporteret på op til 2.000 køretøjer om dagen – heraf 1.700 kundevogne – med 300 samtidige køretøjer ved spidsbelastning.⁸⁴ Selv oprettelsen af fem mindre godsterminaler rundt om i hovedstadsområdet aflastede ikke den store central tilstrækkeligt. Fragtmændene fik derfor en ny fragtmandshal i Glostrup i 1968, og endnu en fragtmandshal etableredes centralt i København på Teglnholmen i 1983. Allerede i 1993 måtte man udvide aktiviteterne med en ny terminal i Høje Taastrup.

Mange fragtcentraler holdt flyttedag flere gange. Især de centrale placeringer tæt på bymidten mistede deres betydning, og mange centraler blev derfor flyttet til de nye trafikalt bedre placeringer ved store færdselsårer. I 1970'erne blev der etableret en del nye lokale fragtcentraler omkring i provinsbyerne. Antallet af fragtcentraler toppede i 1979 med 43 centraler rundt om i landet.⁸⁵

Lovgivningen om fragtkørsel ændredes drastisk i 1989, hvorefter alle vognmænd frit måtte køre fragtkørsel. De hidtidige privilegerede fragtmand ønskede at beskytte deres interesser, hvilket skete ved at danne en stærk fælles organisation Danske Fragtmænd a.m.b.a. i 1990.⁸⁶

Danske Fragtmænd udvikledes fra servicevirksomhed til et egentligt firma. Allerede i 1970'erne blev en god del af de enkelte fragtmænds salgsarbejde overtaget af ansatte salgskonsulenter til at stå for det opsøgende salgsarbejde. Med en markedsandel på ca. 60 % omkring 2005 stod fragtmandene stærkt, og de udvidede deres ydelser med nye produkter som f.eks. gods i hele vognladninger og partigods direkte fra afsender og til modtager. Erhvervslivet havde behov for dag til dag levering, og da postvæsenet havde problemer med at opfylde den målsætning, gik vognmændene også ind på dette område.⁸⁷

Efterhånden som erhvervsvirksomhederne indførte en lean produktion, ønskede de at reducere deres lagre, og der opstod lagerhoteller som servicevirksomheder med ydelse til at opbevare og forsende varer på kundernes vegne. I 1980'erne oprettede fragtmænd lagerhoteller rundt om i landet i forbindelse med fragtcentralerne.⁸⁸

En begivenhed i år 2000 markerede den endelige sejr for lastvognstrafikken over jernbanetransporten mht. stykgods. Igennem mere end 100 år havde Statsbanerne været den helt store aktør, og til alle tider havde de private vognmænd set skævt til banernes konkurrencefordel takket være statens underskudsdekning. Statsbanernes aktiviteter blev udskilt i et selvstændigt aktieselskab, DSB Gods,⁸⁹ og da områdets underskud forblev uholdbart store, valgte staten til sidst at sælge divisionen DSB Stykgods til Danske Fragtmænd.⁹⁰

Vognmandens valg af køretøj

Vognmandserhvervets centrale redskab har altid været køretøjet, og det rigtige valg af type, størrelse og kvalitet var vigtig for en sund forretning. Der har altid været mange udgaver af lastvogne at vælge imellem, og hertil tillige valg af eventuelle anhængere og sættevogne. Alle disse valg skulle tages ud fra en analyse af den forventede kørsel – hvilke varetyper skulle transporteres, over hvor lange afstande, i hvor store mængder etc.⁹¹

De fleste lastvogne blev importeret som et bart chassis, og oveni skulle vælges den rigtige opbygning hos en af landets mange karrosserifabrikker, hvor lastvognen byggedes færdig.⁹² Herved var der en unik mulighed for at skræddersy en lastvogn til et bestemt behov. Karosseriet kunne få den ønskede længde og være specielt bygget som lukket eller åben i mange variationer. Ikke kun den 'almindelige' lastvogn blev skræddersyet, men der kom også et stigende antal specialkøretøjer som tankvogne, brandbiler, cementblandere, skraldevogne osv. Dog varede det længe med specialiseringen, idet der i 1948 endnu ikke var bygget særligt mange specialkøretøjer, idet de kun udgjorde 3 % af samtlige erhvervskøretøjer.

Omkring 1920 var valget for en vognmand, om han skulle anskaffe sig en standardvogn til en last på ½ eller 1 ton eller anskaffe en mindst dobbelt så dyr vogn med en lidt større last. Flertallet af vognmændene havde tidligere kørt med hestevogne, hvor standardvægten var 1,8 ton, hvorfor de ofte ønskede den høje vægt.⁹³

Den nye generation af lastvogne i 1930'erne bragte lasten for standardkøretøjer op på 3-4 ton, mens de dyrere specialvogne tilsvarende rykkede op i vægtklasser. Efter 2. Verdenskrig forskød grænserne sig yderligere, så en standardvogn nåede op på 5 ton last og i midten af 1950'erne 7 ton.

De større vogne betød, at det ikke mere var rationelt at køre med et lille vareparti direkte til aftagerne. I stedet anvendtes en større vogn til at køre store samlede læs til et lager, hvorfra mindre vogne distribuerede videre i småpartier. Dette forklarer, hvorfor antallet af små vogne steg, samtidig med at der kom flere store vogne, mens antallet af vogne i mellemgruppen faldt.

Tidligere kunne en lille vognmand klare de fleste transportopgaver med et enkelt køretøj med et langt universallad med plads til både stykgods og langt gods. Samtidig havde vognen måske en tippeanordning, så den også kunne anvendes til jordkørsel. Specialkørsel kunne naturligvis kræve særlige stativer for byggelementer eller ramper for autotransporter.

Det lukkede lad havde som regel en fast bund og med to standardopbygninger i enten presenningsstativ eller fast kasse. Presenningsstativ med presenning var den mest udbredte opbygning. Den faste kasse kunne specialindrettes for særlige transporter til f.eks. møbeltransport eller afskårne blomster.

Ved vogne for jordkørsel valgte ofte korte vogne med gode manøvreegenskaber på snævre arealer omkring bygge- og anlægsarbejde. Omkring 1966 kunne de betydende bilfabrikker levere træk på to bagaksler, hvor tilmed den forreste bagaksel kunne være styrbar.⁹⁴ Vogne til



Anhænger fra fabrikken Triangel i 1918 viser tydeligt, at teknologien endnu skulle udvikles meget for at give en større produktivitet. Da lastvogne ikke havde hydraulik eller pneumatik, måtte der sidde en mand i huset på anhænger for at bremse, når lastvognens fører gav tegn. Fotograf: Otto Nørmark. Odense Bys Museer.

entreprenørkørsel slides meget, hvorfor der skal vælges højeste kvalitet. Til eksempel holdt et lad hos en vognmand i 1970'erne kun et par måneder ved kørsel med granitblokke.⁹⁵

Opbygningen af køretøjet skete yderligere ud fra den ønskede lasteevne og tekniske indretning. Lasteevnen omfattede ikke alene den vægt, vognen kunne bære, men også godsets volumen. Nogle lastvogne opbyggedes til at opnå den størst mulige volumen. Op til 80 m³ rum kunne opnås ved at nedbygge sættevogn og anvende særlige små hjul.

Bestemmelse af lasteevnen er et kompliceret regnestykke, hvor vognmanden på den ene side ønsker meget udstyr, men på den anden side skal overholde komplicerede officielle regler for vægtens størrelser ud fra kombinationer af antal aksler, brug af bogie, afstande mellem aksler, antal hjul og fordelingen af vægten. Samtidig skal køretøjets egenvægt indregnes, hvor hvert ekstra hjulpar, aksel, lift og andet udstyr reducerer den endelige nyttelast. I teorien kunne lastvogne konstrueres til at udnytte lovgivningen optimalt, men i realiteternes verden når man sjældent disse grænser. Det var f.eks. fra 1977 tilladt at køre 20 ton totalvægt med en 2-akslet lastvogn, men totalvægten nåede som regel højst 16½ ton.

Chassishøjden var endnu et af vognmændenes valg. Den bestemtes af selve køretøjets tekniske opbygning, men også af størrelsen på de ønskede hjul. Et lavt chassis – en såkaldt

nedbygning - var en fordel ved stykgodskørsel med mange daglige på- og aflæsninger, men derimod var højden af mindre betydning ved entreprenørkørsel.

Valget af køretøjer kan illustreres fra overvejelser fra bryggeriet Carlsberg, som i midten af 1950'erne havde 75 lastvogne og 100 heste. Lastvognene kørte ikke mere end 20-30 km om dagen, og de behøvede ikke at kunne laste mere end 7-8 ton. Kørslen var ved lav hastighed, og ved den rette gearing kunne firmaet klare sig med små benzinmotorer. Til gengæld holdt motorerne ikke særligt længe, fordi der var meget kørsel med kold motor. Den optimale vogn for Carlsberg var en distributionsvogn med en forvogn med 50 HK motorkraft til at trække en sættevogn for ca. 8 ton. Sættevognen kunne dækkes med en presenning for at beskytte varerne mod sollys, regn og sne.

Til kørsel i nærtransport og ved distributionskørsel har et almindeligt lille førerhus været tilstrækkeligt. Det tog ikke plads op for last, og samtidig vejede det mindst, så vognen kunne køre med en større last. Ved kørsel på lange ture blev førerhuse med sovekabine derimod hensigtsmæssige, da chaufføren derved ikke behøvede at bruge tid og penge på overnatning på hotel. De første førerhuse havde en ret simpel opbygning med en enkelt seng og ekstra plads til sengetøj m.v., så chaufføren blot kunne trække gardiner for, så han kunne sove i mørke. Ofte hørte en særlig varmeovn med, så det ikke var nødvendigt at have motoren kørende for at holde varmen. De helt store flagskibe på landevejene i nyere tid har en dobbelt sovekabine med ståhøjde omkring sengen. Samtidig findes alt nødvendigt udstyr som køleskab, kogegrej og hvad man ellers har brug for i det daglige.

Blokvogne er en nedbygget vogntype, hvor den særlige opbygning er beregnet til at klare meget tunge laster. Vægten skal naturligvis fordeles på et meget stort antal aksler, typisk 6 eller 9, hvor hver aksel monteres med 8 hjul. I 1988 kunne landets største blokvogn klare 532 ton.⁹⁶ Ved transport af meget store enheder kunne flere blokvogne kobles sammen. Da kun det første sæt af blokvognenes hjul kunne styres fra trækkeren, måtte de øvrige hjul styres manuelt af en medhjælper bag på vognen eller gående ved siden af køretøjet. Hastigheden måtte højst være 15 km/t. Vognene er senere blevet større og mere automatiserede.

Ikke mindst sættevogne er blevet populære i nyere tid, hvor selve vognen kan kobles af, så chauffør og trækker ikke behøver at vente på af- og pålæsning.



Efter 1960'erne blev specialkøretøjer almindelige. Her er det en kølevogn, som vognmand Frode Laursen kørte fast med for Føtex siden 1970. ITD's billedarkiv.

De nyeste vogntyper

Den tekniske forandring har været omfattende, hvor de tekniske løsninger til stadighed har tilpasset sig de lovgivningsmæssige rammer og kommercielle muligheder.

Den mest anvendte type lastvogn i Europa er i nyere tid presenningsvognen introduceret i slutningen af 1960'erne.⁹⁷ Den kom for alvor på markedet i 1980'erne som en erstatning for lastvogne med et fladt lad, hvor godset blev dækket af en sammenbundet presenning. Fordelene var åbenlyse: presenningen kunne hurtigt sættes fast på stativet, og den kunne hurtigt rulles op på alle sider, så gaffeltrucks kunne læsse og losse køretøjet. Dens presenning er monteret på et spinkelt metalskelet, hvis ringe vægt gør nyttelasten høj. Presenningen kan ved transport af store enheder helt fjernes. De bløde sider gør det dog vanskeligt at surre godset, og der er heller ikke megen støtte, selvom man godt kan placere forstærkende brædder på presenningens skelet.⁹⁸

Presenningsvogne er forsikringsmæssigt en lukket vogn, og tyveri dækkes derfor helt på samme måde som ved en ægte kassevogn med faste sider. Reglerne omkring plomberingen er ret strikse. Presenningen skal være syet med et antal huller, som passer til øjerne monteret på køretøjet. En toldsnøre trækkes igennem alle øjerne for at holde presenningen på plads, og snørens to ender plomberes. I tilfælde af uheld med en presenning skal den godkendes på ny efter reparation.

Kassevognen var tidligere den mest almindelige type, hvor sider og loft er faste. Den anvendes også i dag, hvor den har stor fordel som flyttevogn eller ved transport af hængende konfektion.

I takt med at industrien fremstillede kemiske produkter i store mængder, måtte transportsektoren følge med. Mange stoffer transporteres i dag i 'bulk' som til eksempel cement, gødning, foder og tusindvis af kemikalier i alle former fra faste til gasarter.⁹⁹ Ikke mindst tankvogne blev vigtige for denne transport. Egentlige allround tankvogne med mulighed for at køre mange forskellige typer indhold dukkede først op sent i 1950'erne, efter at rustfrit stål og coatede tanke kom frem.¹⁰⁰ Tanke kan isoleres eller opvarmes. Øl, spiseolier og vin tager skade af frost, mens omvendt flydende sukker og bitumen skal opvarmes for ikke at stivne. Tanke til transport af svær olie eller asfalt isoleres, så temperaturfald begrænses til 1 grad pr. time.

Tømningsmetoden blev ligeledes speciel for mange stoffer. Især meget brandfarlige væsker må ikke pumpes på grund af eksplosionsfare. Acetone og metanol skal derfor tømmes via fald, og ved andre stoffer må der benyttes trykluft til at trykke indholdet ud.



Produktiviteten for en chauffør er steget mere end 50 gange på mindre end 100 år. En typisk lastvogn i 1921 lastede omkring 2 ton og med den i højeste tilladte hastighed på 25 km/t, hvorfor vognens kapacitet var 50 tonkm/t. En stor lastvogn i dag kører typisk med 32 ton, og med 80 km/t er kapaciteten 2.560 tonkm/t. I virkeligheden er produktivitetsforøgelsen meget større end 50 gange, da aflæsning og pålæsning i dag klares på meget kort tid. På korte ture er produktiviteten måske endda steget 200 gange. Til venstre: Fotograf ukendt. Til højre: Martin Gravgaard, Frode Laursen.



Forøgelsen af vejtransportens produktivitet skyldtes i høj grad forbedret emballage og bedre mekaniske læssemetoder. Her ses en gaffeltruck i færd med at læsse en lastvogn i ca. 1980. Foto: Ole Buntzen. Danmarks Jernbanemuseum.

Det komplicerede tekniske valg er ikke slut med dette. Slangerne indgå i overvejelserne, hvor der til fødevarer kun må anvendes slanger godkendt af sundhedsmyndighederne. Meget aggressive væsker skal tilsvarende have særlige slanger.

Tankvognene blev i øvrigt til stadighed større, men indtil slutningen af 1950'erne måtte tankvogne for benzin kun rumme 12.300 l. Kun ved kørsel inden for eget depotområde blev der givet tilladelse til større tankvogne på op til 16.000 l.¹⁰¹ Da de generelle vægtgrænser blev sat op i 1958, fulgte den tilladte grænse for tankvogne også med op. Først var den på 16.000 l, og i 1972 blev der bygget tankvogne til 25.000 l.¹⁰²

En beretning fra en vognmand i 1971 fortæller lidt om hans overvejelser om anskaffelse af en vogn for kørsel med fyringsolie i tankvogn om vinteren i kombination med entreprenørkørsel i sommerhalvåret. Hans køretøj var om sommeren udrustet med et tippelad til en last på 7.400 kg, men var i perioden december til april erstattet af en olietank til 9.200 l.¹⁰³

I mange år skete transport af let fordærvelige varer som fisk blot på almindelige ladvogne i kasser med is fra isværker. Den isolerede lukkede lastvognskasse indførtes for transport over længere afstande, men der var ikke mange af disse vogne sammenlignet med jernbanernes mange kølevogne. Kød blev længe betragtet som en mindre fordærvelig vare. Til eksempel kunne kød fra slagterier både sommer og vinter blive transporteret i en åben ladvogn beklædt med lærred i bunden og siderne. Først omkring 1965 blev det normalt, at slagterier anskaffede sig kølevogn.¹⁰⁴

Det varede generelt længe, inden kølesystemer slog igennem i Europa. De fik betydning lige efter krigen, da jernbanerne i Europa var bombede, hvorfor transport af letfordærvelige fødevarer

måtte foregå med lastvogn.¹⁰⁵ De første kølevogne havde ikke selv et egentligt køleanlæg, men var afhængig af ekstern køling. Den første kølevogn omkring 1928 anvendte råis og salt som kølemiddel. De første kølevogne uden råis havde køleplader, som om natten blev koblet til virksomhedernes stationære køleanlæg baseret på ammoniak. Kølingen var altså baseret på, at vognene skulle stå i nærheden af et køleanlæg. Indtil 1950'erne var de fleste kølevogne baseret på denne metode.¹⁰⁶ Lastvogne med påsat kølesystem var mere mobile og havde eldrevne anlæg. De skulle blot tilsluttes elektricitet om natten, for at vognen var nedkølet og klar til arbejdsdagen næste morgen. For længere transporter var et egentligt køleanlæg dog nødvendigt.

Den første kølevogn med indbygget køleanlæg trukket af egen motor byggedes antagelig i 1931. Det store anlæg var af samme type, som brugtes i forretninger og restaurationer, og da kassen og køleanlæg var tungt, kom vognens egenvægt op på 5 ton, og med en nyttelast kun lidt over 3 ton.¹⁰⁷

Distributionsvogne er som oftest mindre vogne til at fordele varer til forretninger i byers smalle gader. Deres opbygning specialiseredes op mod 1980. I branchen regnede man med, at de i gennemsnit holdt stille 2/3 af arbejdstiden, og de skulle ikke køre de store afstande.¹⁰⁸ En typisk distributionsvogn kunne dengang have en lasteevne på 7.350 kg (inkl. opbygningen) med plads for 14 paller. Der skulle være dør i bagenden og plads til en palleløftevogn. Pallerne skulle fastgøres via surring med beslag i gulvet eller via bindestænger, så de ikke væltede.

Brugen af påhængsvogne har næsten altid været reguleret. I Danmark måtte en påhængsvogn oprindeligt kun kobles til den forvogn, den var indregistreret til.¹⁰⁹ Nye anhængertyper har set dagens lys med sættevognen (trailer eller semi-trailer) som den vigtigste. De store sættevogne kan rumme store mængder last, hvorfor det ofte tager lang tid at læsse og losse en sættevogn. For at udnytte materiellet optimalt, kan trækkeren i stedet for at vente køre med en anden sættevogn.

I lighed med lastvogne bygges sættevogne til mange specialformål som til fragt af containere, med gardinopbygning, fladvogn, almindelig last, isoleret, med tank eller tippelad. Allerede i 1930 fandtes sættevogne, men de blev for alvor først anvendt i 1970'erne. I 1980 udgjorde kørsel med sættevogn eller anhænger næsten 2/3 af den totale lastvognskørsel, mens kun en god tredjedel skete med solokøretøjer.¹¹⁰

Trækkeren blev klart den dyreste enhed ved sættevognstransport, mens sættevognen til gengæld er simpel og billig. Et firma ville derfor let kunne komme ind i denne del af branchen ved blot at anskaffe sig sættevogne, som oftest blev malet i firmaets farver og bomærke. Vognmænd med sættevognstrækkere kunne så lejes til at transportere sættevognene.

Størrelse lastvogne og varevogne 1960-1990

	1960	1970	1980	1988	1990
< 2 t	112.012	132.892	87.491	58.294	55.242
2-3 t	11.754	50.142	81.730	143.739	149.895
3-4 t	6.602	17.218	35.420	43.482	42.429
4-10t	29.445	16.867	14.896	11.429	10.459
10>	5.879	29.297	32.264	35.562	35.216

Tabellen viser en klar tendens over de 30 år: varevognene blev større og gruppen af middelstore lastvogne reduceredes kraftigt, mens antallet af store lastvogne blev større. Kilde: Statistisk Årbog diverse årgange.

En speciel udgave af sættevogne er vekselladet, som kan beskrives som en sættevogn uden hjul. Den kan i lighed med en container udveksles mellem lastvogn og tog, men vekselladet er dog ikke så stabilt, at det kan stables. De løse lad sættes af hos brugeren, så lastvognen kan køre med et andet veksellad. Veksellad har samme fordel som en container ved at kunne fyldes og plomberes af kunden.

Fordelen med veksellad er, at håndtering ikke kræver særlige maskiner eller udstyr, men bilerne skal dog have en ret tung chassisramme, og sammen med vekselladets egenvægt på omkring godt 2 ton, reduceres køretøjets samlede lasteevne noget.¹¹¹ Under kørsel er vekselladet låst fast med beslag. Veksellad har desuden en stor lasteflade til 34 europaller og større lasteevne pr. egenvægt end den traditionelle container.¹¹² Vekselladets standardbredde på 2½ m. er bedre egnet til kørsel med de europæiske standardpaller på 80 x 120 cm.¹¹³ I perioden 1984 til 1988 næsten 10-dobledes anvendelsen af veksellad. Det var fortrinsvis for international transport, idet mere end 70 % kørte over grænserne.¹¹⁴

Et hejselad ligner et veksellad. Forskellen er, at det ikke bliver sat på støtteben men sættes direkte på jorden. Trækkeren har et specielt udstyr til at trække hejseladet ned og op. Disse hejselad er normalt en stålkasse, som er let at fylde med industri- og byggeaffald.

Forsyningskæder og delmarkeder

Danmarks transport udføres på en række forskellige delmarkeder. Dette kapitel beskriver hvordan forskellige typer af gods og deres forsyningskæder er med til at skabe nogle af disse delmarkeder. For at vise de forskellige områders vigtighed beskrives områdenes aktuelle størrelse i den nationale transport anno 2016 iflg. Danmarks Statistik. Den aktuelle stilling er kombineret med historiske tilbageblik, og samtidig indgår de specielle forhold som sæsonsvingninger, specielle køretøjer m.v.

Danmarks Statistik tæller desværre kun transporten med køretøjer på minimum 6 tons, hvorfor en stor del af distributionskørslen med typisk mindre køretøjer ikke medtages i den officielle statistik. Denne kørsel omtales i det følgende, når den skønnes at have et væsentligt omfang. Beskrivelserne af Danmarks varetransport er naturligvis kun summarisk, men de anviser i hvert fald nogle af transportbranchens mangesidede aspekter.

Entreprenørkørsel og anden lokal kørsel

Dette transportmarked har været en af landets største. Her flyttes de største mængder for et område – 43 % af samtlige ton. Turene er dog korte, hvorfor andelen af transportarbejdet kun er den næststørste på 27 % af den samlede transport.¹¹⁵

Entreprenørkørsel er meget afhængig af konjunkturerne, idet de bestemmer omfanget af byggeri og anlægsarbejder. En opgørelse angiver, at transportudgifterne i byggebranchen i 1961 lå på 10 % af byggeriets totale omkostninger¹¹⁶ En anden samtidig undersøgelse angav en endnu højere andel. Ifølge den skulle transporten udgøre 20 % af omkostningerne ved et beboelseshus, og transporten nåede op på 30 %, hvis de forberedende jordarbejder blev talt med.¹¹⁷ Der var stor forskel på transportprisernes andel af de enkelte produkters priser. Ved grus og sten var transportudgifterne meget tæt på 100 %, idet råvarerne nærmest var gratis. Omvendt var transportomkostningerne ved betonvarer kun på 9 % af produkternes værdi.¹¹⁸

Det angives, at der til en lille lejlighed i 1951 anvendtes 127 ton byggematerialer, hvor mursten udgjorde 30 ton, grus 54 ton, mørtel 23 ton og 7 ton cement.¹¹⁹ Et enkelt enfamilieshus forbrugte omkring 1960 op mod ¼ mio. enkeltdele ud af 1.000 forskellige typer.¹²⁰



Et af landets største områder for transport er byggeri og anlæg. Her køres de største mængder, men da turene er korte, overgås området dog af kørsel i forbindelse med landbruget. Her er en betonkanon ved at blive tanket i Faaborg. Foto fra Faaborg Byhistoriske Arkiv.

Transport af grus hører til et af landets suverænt største transporter. Ifølge en opgørelse fra 1979 blev der på land gravet 35 mio. m³, og hertil kom en ukendt mængde gravet i havet. Betonindustrien anvendte knap 7 mio. m³, hvori indgik sten og skærver hentet fra søbunden. Største anvendelse skete i byggesektoren, hvor mørtelindustrien anvendte 1 mio. m³, ved selve byggeriet 5½ mio. m³ som fyld, godt 2 mio. m³ til beton støbt på stedet og 1 mio. m³ til fugtisoleringer arbejder. Ved anlægsarbejde dominerede fyldmaterialer med ca. 8 mio. m³, mens stabilgrus og andre forædlede produkter fulgte efter med 7½ mio. m³. Desuden anvendtes lidt over 2 mio. tons i asfaltindustrien.¹²¹

Byggepladser ligger spredt på mange lokaliteter, som skifter næsten hvert år. Omkring 1960 fandtes ca. 20.000 forskellige pladser.¹²² Hertil kom lejlighedsvis eksportkørsel, blandt andet eksport af sand til Nordtyskland.

Sand og grus tilstræbes leveret fra lokale forekomster. Byggematerialer som cement, mursten, asfalt og andre byggematerialer transporteres dog typisk over længere afstande. Transporten er ofte udført af lastvogne med tippelad, hvor dog mange produkter i nyere tid transporterendes med specialkøretøjer som cement i tankvogne og beton i betonkanoner.

Byggeriet var tidligere meget sæsonpræget med stort set alle aktiviteter i sommerperioden, og transporten fulgte naturligt byggeriet. Allerede kort efter 2. Verdenskrig iværksattes initiativer for at sprede byggeriet over året, og dermed spredte transporten sig også tidsmæssigt.¹²³ Dette influerede også på transportforholdene, og ikke alene blev sne og mørke et problem, men arbejdet kom til at foregik på tider af året med kraftig nedbør i de sene efterårsmåneder.¹²⁴ Det blev nødvendigt at anlægge svelleveje for de tunge lastvogne og entreprenørmaskiner.

Leverancer til et byggeri består af flere typer. Der er de ordreproducerede varer, som specielt er bestilt og fremstillet til byggeriet, og her er ofte samtidigt aftaler om leveringstidspunkt og leveringsform. Lagerproducerede varer følger de normale handelsmønstre, og her kan leverancerne

komme direkte fra en producent eller fra et grossistlager. En grossist har naturligvis ofte varer fra mange leverandører, hvorfor et koordineret indkøb er vanligt.

Endelig findes en ret stor transport væk fra byggepladsen. Det kan være returgods af for meget bestilt materiale, af genbrugsemballage og af flere forskellige typer af affald.

Kørsel med byggelementer

Transport af byggeelementer blev et særligt transportområde efterhånden som elementbyggeriet blev almindeligt fra 1950'erne. De mindste elementer kunne transporteres på almindelige lastvogne, mens de større væg- og facadeelementer krævede et specielt konstrueret køretøj. Det var ofte en sættevogn med en teltformet gitterkonstruktion, så elementerne kunne stå næsten lodret. Montagen skete ved hjælp af tårnkraner på skinner, som på byggepladsen kunne hugge an i bolte indstøbt i elementerne.¹²⁵

Planlægningen af de store byggerier Ballerupplanen og Gladsaxeplanen i begyndelsen af 1960'erne skete nærmest med planøkonomiske aftaler. I alt skulle der leveres 3.500 lejligheder fordelt over 5 år, og efter det første halve års indkøring skulle der fra landets første fuldautomatiske elementfabrik, Modulbeton mellem Roskilde og Hillerød, afsendes elementer til 8 lejligheder om dagen, således at der hver dag transporteredes 130 dækelementer og næsten lige så mange vægelementer.¹²⁶ Transporten af lette facadeelementer fra Velux-fabrikken på Fyn til hovedstaden skete på lastvogne i nummererede bundter svarende til de forskellige lejlighedstyper. Facadeelementerne kom færdige i containere med glas i vinduerne og færdigmalede.¹²⁷

Afgørende for elementbyggeriet var en ny ledelse af byggerier, hvor den traditionelle form med arkitekten til at styre både projektering som byggeri blev forladt til fordel for en styring lagt hos et selvstændigt firma. De helt store elementer måtte køres på blokvogn. I 1964 var 18 m. lange elementer ikke ualmindelige, og ved de største transporter på 21 m. i slutningen af 1960'erne måtte man søge politiet om tilladelse i hvert enkelt tilfælde.¹²⁸ Elementerne blev til stadighed større, og mange fik længder på 35 m. og en vægt på 20 ton. I 1967 fik en vognmand endda opgaven at transportere en gangbro fremstillet i spændbeton på 28 m længde og med en vægt på 22 ton fra Hedehusene til Birkerød. Der måtte anskaffes en ny blokvogn med fire aksler med to bogier.¹²⁹

For at rationalisere kørslen af færdige elementer blev der fra 1970'erne søgt at levere enhedslaster, hvor reolsystemet på anhængerens blev brugt både på fabrik og på byggeplads. Elementerne blev altså ikke mere læsset fra en reol på fabrikken og til lastvognens reol og senere læsset af til en ny reol på byggepladsen.¹³⁰

På byggepladser sker ofte begivenheder, som forårsager forsinkelser af montagen. Byggeledelsen kan ændre på den lagte plan ved at bede elementfabrikken om at udskyde levering af elementer. Ønsket om at udskyde elementer sker ofte, og 14 % udskydelse er ikke ualmindeligt.

Affald og sne

En af de mest kritiske opgaver var tidligere natrenovationen, som i de store byer skulle hentes hver dag, hvilket blev udført af private vognmænd på kontrakt. Selvom Københavns kommune allerede i 1857 havde etableret et kloaksystem, var det i de første mange år forbudt at tilslutte vandklosetter. Efterhånden som alle byer blev kloakerede, svandt kørslen med natrenovationen, men endnu i slutningen af 1960'erne kørtes der natrenovation på Sydvestamager.

Kørsel med affald er et område med en meget stor teknologisk udvikling. Nogle steder har kommunen været ansvarlig for renovationen, og andre steder har det været en privat opgave. I København blev der indført en ensartet ordning for alle dele af Københavns kommune, og fra 1964

havde det koncessionerede firma Københavns Grundejeres Renholdningsselskab, KGR, ansvaret for afhentning af affald i hele kommunen.¹³¹ Tidligere blev renovationen kørt af mange forskellige vognmænd og med mange forskellige køretøjer. Da et enkelt firma blev ansvarlig, blev det muligt at gøre det på en ensartet måde. Fra midten af 1950'erne anskaffede KGR moderne grønmalede vogne, og samtidig fik medarbejderne arbejdstøj i samme farve til at erstatte deres traditionelle uniform i form af forklæde og bærevest af læder. I 1972 ændredes emballagen for affaldet, hvor man gik væk fra de gamle tunge jernbøtter, som skulle bæres. Erstatningen blev runde bøtter, der kunne transporteres på små kærre. Logistikken ændredes ikke alene på transportsiden. Transportselskabet skulle rådspørges om affaldsrummernes placering ved alt nybyggeri, inden der blev givet byggetilladelse.

Efterhånden ændredes folks affald, og derved skiftede behovet for tømning af affald. Hidtil havde aske udgjort store dele af affaldet, men med opvarmning fra oliefyr og fjernvarme forsvandt denne affaldstype. I stedet opstod nye affaldstyper i form af papir, pap og plastik fra den indpakning, som fulgte selvbetjeningstidens nye indkøbsvaner. Der skulle derfor indføres køretøjer med mulighed for at komprimere affaldet med første forsøg i København i 1951 med en snegl til at komprimere affaldet i skraldevognen.

I mange kommuner blev de oprindelige skraldespande erstattet af affaldssække af papir eller plast. Herved undgik skraldemændene at returnere spande til ejendommene. I 1990'erne blev spandene de fleste steder afløst af firkantede plastbeholder på egne hjul.

Snerydning er en helt speciel og kærkommen opgave for vognmændene om vinteren, hvor byggeri og landbrug har lavsæson. Typisk har en kommune aftaler med en række vognmænd om at stille med vogne i tilfælde af snefald.¹³² Der skete en vis centralisering af arbejdet omkring 1970, hvor færre vognmænd fik opgaverne. For at kommuner og datidens amter kunne være sikre på, at vejene blev hurtigt ryddet, blev punktlighed og et stort beredskab vognmandens recept på at klare sneopgaverne. En vognmand kunne blive ansvarlig for et bestemt geografisk område i amtet, og hertil kom måske et længere kommunalt bivejsnet. Til eksempel havde en vognmand i sæsonen sat syv lastvogne af til snerydning, hvor kommunen leverede sneplov til fire af vognene samt salt- og grusspreder til andre tre. Vognmanden rådede i øvrigt over tre gummigeder, som kunne sættes ind ved særligt slemt vejr. Vognmanden fik et symbolsk beløb på 500 kr. pr. vogn for at holde køretøjet disponibelt for vejvæsenet, og så skulle han ellers stå til rådighed dag og nat og køre mod timebetaling. Typisk tog rydning og spredning 3-4 timer, og for at det var en god forretning, skulle vognene have andet at køre med, når de kom hjem.

Vognmænd har generelt stået for meget lokal kørsel. Blandt andet har der været kørsel for kommuner, som det fortælles senere i artiklen. Der fandtes dog mange kommuner, som selv havde kørselsafdeling. Landets største var naturligvis Københavns Kommunes Kørsels Afdeling, KKKA, som i 1957 havde 65 biler. Der var i stor udstrækning tale om en fuld udnyttelse af køretøjerne, og hvis kørselsafdelingen ikke kunne overkomme alle opgaver, blev der ved spidsbelastninger indgået aftaler med private vognmænd.¹³³

Kørsel for landbruget

Landbrugssektoren har altid været den sektor med den største del af landets transport. Den pålæssede godsmængde på 33 % i 2016 er ikke på højde med entreprenørkørsels 43 %, men det udførte transportarbejde er langt det største – næsten 39 %.¹³⁴

Kørsel med foderstoffer og gødningsstoffer voksede kraftigt i slutningen af 1800-tallet, da importen for alvor begyndte. Landbruget omlagdes til animalske produkter, og da det danske korn ikke dækkede foderbehovet, måtte der importeres foderstoffer i stærkt stigende mængder. I 1874 importeredes således 11.500 ton oliekager, mens importen i år 1900 var steget til 201.500 ton. I

samme tidsrum steg importen af majs fra 4.400 ton til 407.900 ton,¹³⁵ og siden er importen steget yderligere.

Grovvarehandlens struktur har altid været afhængig af transportmulighederne. Da det første andelsbaserede indkøb skete i 1874,¹³⁶ var jernbane og hestevogn de mest udbredte transportmidler, hvorfor rammerne for den geografiske udstrækning for de enkelte andelsforeninger blev bestemt af dem. Lige som der fandtes knap 2.000 mejerier til at dække mælkeindsamlingen i Danmark, etableredes 1.568 lokalforeninger for grovvarehandel. Antallet af lokale enheder er reduceret over tid, men endnu i 1964 havde 257 foreninger pakhuse og/eller andre anlæg som mindre møllerier, blandingsanlæg til svinefoder og sædekornsrensere; hertil kom kørsel fra 454 brugsforeninger med grovvarehandel.¹³⁷

Der blev nye produkter at transportere, da foderblandinger til kvæg introduceredes omkring 1910, og op mod 1930'erne tilsvarende blandinger til grise, høns og kyllinger. De blev i stigende grad anvendt af de specialiserede landbrug. På grund af foderblandningernes begrænsede holdbarhed på 8 uger, og siloanlæggenes begrænsede kapacitet, var produktion til lager begrænset, hvorfor en regelmæssig transport var nødvendig.¹³⁸ I 1970'erne steg anvendelsen af fuldfoderblandinger til svin og søer til at udgøre 25 % af foderet, mens fjerkræ fik næsten al sit foder dækket gennem blandinger.¹³⁹ Foderblandinger var i 1979 nået op på næsten 5 mio. ton. 4/5 af foderblandingerne til kvæg blev kørt til landmanden direkte fra de store produktionsanlæg hovedsagelig beliggende i havnebyerne. Derimod blev mere end halvdelen af foderet til svinene leveret fra omkring 100 større fabriksanlæg.¹⁴⁰

De omfattende strukturforandringer i landbruget siden 1950'erne med færre brug, større specialisering, stigende produktivitet og større mekanisering betød en ændring af distributionsmønstret. Folkeholdet reduceredes, og herved reduceredes også muligheden for at hente og bringe varer til den lokale jernbanestation. Landmanden ønskede i stedet at få tingene bragt til og fra gården; den lokale transport udskiltes altså gradvist fra landbruget, og lastvognene bragte i stedet varerne direkte til landmanden uden om et lokalt mellemlid.¹⁴¹



Efter grænserne for den tilladte vægt blev hævet kraftigt i 1955, kom der for alvor store lastvogne til landet. Det blev blandt andet Volvo L 485, som blev bygget 1953 til 1973. Volvo Museum.

Også på anden måde betød landbrugets omstilling, at transporten ændrede struktur. I 1949 havde næsten alle landets mere end 200.000 landejendomme både høns, grise, køer og heste. Dette ændredes radikalt, hvor antallet af bedrifter i 1994 var faldet til under 70.000. Når hver gård havde fået betydelig mere jord, var stordrift og specialisering for alvor blevet en mulighed, og der skulle leveres mere til de enkelte brug.¹⁴²

Mere end halvdelen af svinebesætningerne i 1975 havde under 50 svin, mens kun 1 % havde over 500 svin. 20 år senere var antallet af producenter faldet fra 73.000 til 22.000, og størrelsesforholdet var helt ændret. De store producenter havde anskaffet siloer, hvor tankvogne blæste foderet ind.¹⁴³

Der kom efterhånden en del transport af danskproducerede grøntfoder. Der havde siden 1934 været fremstillet kunsttørret lucerne og græs, men først fra 1960 tog produktionen for alvor fart fra 25.000 ton til mere end 350.000 ton i 1972. Transporten i sæsonen var intens med kørsel i døgn drift fra avlerne til tørrerierne.¹⁴⁴

Meget transport ved landbruget sker til og fra lagre. Især ved landbrugets store omstilling i 1960'erne etableredes flere og større lagerbygninger. Høstmængden steg i løbet af få år fra 4 til 6 mio. ton takket være indførelsen af mejetærskere. Hidtil var kornet opbevaret på landmandens høloft med leverancer til kornhandlerne over 6 til 8 måneder. Med mejetærskerne blev kornet tærsket ved høsten og afleveret i løbet af få uger. Selvom det endnu blev tærsket i sække, skulle det ofte våde korn fra mejetærskerne hurtigt renses, tørres og lagres i siloer.¹⁴⁵ Til eksempel byggedes i 1959 en silo til 12.000 ton med tilhørende foderfabrik i Københavns Frihavn. Firmaet KFK udvidede i 1980 til en samlet lagerkapacitet på 90.000 ton; selskabets nyeste anlæg i Nykøbing Falster var indrettet til at modtage mere end 1.000 ton korn i timen. Det var derfor et betragteligt antal lastvogne, selskabets kørselskontor skulle koordinere kørslen for.¹⁴⁶

Omkring 1990 handlede de stadigt større grovvarefirmaer for alvor direkte med udlandet,¹⁴⁷ og stordriften medførte forandringer i transportformen. Importen havde hidtil været foretaget med små coastere på op til 600 ton med varer fra Bremen, Hamborg og Rotterdam, men med større indkøb kunne selskaberne i stedet importere varerne direkte til dansk havn. Århus Bulk Terminal blev etableret for at kunne modtage foderstof og gødning og selv udskibe korn i laster på op til 60.000 ton. Med en vanddybde på 13½ m. kunne fem store skibe af panamax-størrelsen tømmes og læsses samtidig.

Alt i alt udviklede foderstofbranchen sig hen imod færre og større firmaer samtidig med, at færre og større anlæg placeredes længere væk fra de enkelte aftagere. Til gengæld måtte landmændene aftage større mængder. Siden 1970'erne blev der derfor etableret mange siloanlæg på de enkelte gårde.¹⁴⁸ Udviklingen betød lavere priser for produkterne, men samtidig skulle kunderne lægge udgifterne til den længere transport oveni. Hos grovvareselskaberne udgjorde transportomkostningerne i 1980 i snit 20 % af omsætningen for udgifter til både hjemtagning og udbringning. Omkostningerne fordeltes på 37 % til kørsel med egne vogne og 56 % til fremmede vognmænd, og hertil kom 7 % til øvrige transportomkostninger. Den store andel af kørsel med fremmede vognmænd skete for at modvirke sæsonsvingningerne. Der var især lavsæson for udkørsel af korn om sommeren frem til høsten. Tilsvarende blev der ikke kørt særlig mange foderblandinger til kreaturer, mens dyrene var på græs. Endelig kørtes der ikke meget kunstgødning ud efterår og vinter. I lavsæsonen ville selskaberne køre med egne biler, mens eksterne vognmænd måtte træde til i højsæsonerne.¹⁴⁹

Generelt blev logistikken forbedret. Tidligere havde der været tre dages leveringstid, inden lastvognen kom med varerne, men i 1997 var udviklingen hos DLG for større og mere effektive salgsterminaler så langt fremme, at firmaet leverede grovvarer på paller inden for 1-2 dage. Kørslen organiseredes forskelligt i de forskellige firmaer. DLG koordinerede kørslen på landsplan fra en central kørselsafdeling; dog kunne enkelte chauffører være tilknyttet regionale afdelinger for

at klare lokal kørsel. Hos FAF havde chaufførerne før 1997 kørt på relativt faste distrikter og ruter, men herefter koordineredes kørslen tilsvarende fra en central kørselsafdeling. Hos KFK var chaufførerne ansat i de regionale hovedafdelinger, hvor chaufførerne var organiseret i selvstyrende sjak på 5 mand om 4 biler; dog blev tankvognskørslen ledet af den centrale logistikafdeling.¹⁵⁰ Transporten styredes også regionalt. Der blev givet besked til den centrale transportafdeling i Viby om at reservere køretøjer til transporten. På et enkelt år, 1995, stod firmaet alene for en transport med lastvogn på 5 mio. ton ud af hele grovvarebranchens lidt over 20 mio. ton.¹⁵¹ KFK rådede da over 115 egne lastvogne og havde samtidig aftale med vognmænd om yderligere et par hundrede lastvogne. I høsttiden var det totale antal køretøjer alene for KFK oppe på 6-800 vogne, idet firmaet modtog ca. 700.000 ton markafgrøder til fordeling til lagre og fabrikker. Tidligere ejede KFK endnu flere lastvogne, men koncentrerede sig efterhånden primært om foderbusser.

Kontraktavl var i fremgang omkring år 2000. Konstruktionen for kontraktavl for en landmand med kornavl var, at han tegnede en kontrakt med grovvareselskabet om at levere en bestemt mængde korn til en fast pris. En sådan kontrakt indeholdt en lang række betingelser - ikke mindst om leveringstider og leveringsmængder.

Kørsel af korn til eksport kom til at ske i store portioner, hvor der så vidt muligt kørtes direkte fra landmanden og til udskibning. Lagre fyldt i høsten benyttedes dog som buffer, og især i udskibningshavne var de vigtige, idet rettidige leverancer var væsentlige ved læsning og losning på op til 600-700 ton i timen, hvilket ville svare til, at der skulle ankomme en lastvogn hver tredje minut dagen igennem.

Styringen af leverancerne sker i dag på to niveauer. De helt store leverancer af til eksempel foderblandinger sker hovedsagelig gennem kontrakt salg. De fleste svineproducenter indgår kontrakt for et år ad gangen, mens kvægproducenterne aftaler leverancer for tre terminer. Ordrene lægges i koncernens IT system, hvorefter der gives besked til den relevante fabrik om at fabrikere ordren til den bestilte tid. Kun mindre mængder varer udleveres direkte fra en lokal forretning, hvor de som regel lagerføres.¹⁵²

Den fysiske transport har undergået store forandringer. Foderstof blev oprindelig leveret i lejede sække, som skulle returneres. Distributionen blev kraftigt rationaliseret, da foderet i løs form i tankvogne efter amerikansk forbillede blev indført i Danmark i 1959, den såkaldte foderbus. Det blev kørt direkte til landmanden, for at blive blæst ind i gårdens siloanlæg. Transportformen var mere rationel og beskyttede samtidig foderet mod forurening og fugt. Til gengæld skulle landmanden anskaffe sig særlige anlæg i form af lager- og modtagelsesfaciliteter på gården. Leverancerne kom enten fra de store firmaers anlæg ved de store provinshavne eller fra regionale depotanlæg, hvis der var længere afstande mellem havn og forbruger. Landmændene fik ofte en bonus, hvis leverancer kunne udføres via tankvogn.

De større enheder har tilsvarende betydet et behov for mere effektiv losning og læsning, og der skete f.eks. en teknisk fornyelse af tankvognene ved at udvide antallet af aftapningshuller. Mens det tog mere end en ½ time at fylde de første store tankvogne, er læssetiden i dag nedsat til 5-10 minutter. Tilsvarende fornyelser hos landmanden betød også en reduktion af aflæsningstiden.¹⁵³ I 1980'erne var foderbusserne typisk med anhængere og af stærkt varierende størrelse. Vognenes tanke var opdelt i rum, og da der ikke kunne afvejes hos landmanden, blev foderblanding til hver enkelt landmand fyldt i hver sin tank.¹⁵⁴ I 1996 var den typiske foderbus 4-akslet med en last på seks gange tre ton. Af KFK's daværende 40 foderbusser kunne de 36 dreje på tre aksler for at have en bedre manøvrerevne på de snævre veje ved gårdene.¹⁵⁵

Landbrugslandet Danmark fik naturligt en egen produktion af kunstgødning. En stor del var fremstillet hos Dansk Svovlsyre og Superphosfat-Fabrik (det senere Superfos) med fabrikker fem steder i landet.¹⁵⁶ For at gødningen skulle blive klar til udkørsel om foråret, kørtes superfosfatet i store mængder om vinteren med jernbane til lokale depoter.

I stedet for transport i sække blev NPK-gødning i stigende grad i 1970'erne leveret som løsvare. Der blev derfor anlagt en række lagre i danske havne og byer for gødning i løs vægt. Ved siden af den årlige produktion af superfosfat (på 438.000 ton i 1951) importeredes kali- og kvælstofgødning. Der kom efterhånden nye former for gødning, hvor blandt andet flydende ammoniak krævede specielle lagre og særlige systemer til transport og udbringning. Blandt andet etableredes i 1960 et særligt lager i Midtjylland, hvortil store bloktog med op til 1.400 ton i en årrække kørte ammoniak til lageret. I slutningen af 1970'erne udgjorde den flydende ammoniak op mod 40 % af kvælstofforbruget i landbruget, og samtidig betød brugen af ammoniak et stigende behov for kalk leveret fra de indenlandske kalkbrud. I takt med landbrugets stigende dyrkning af vinterafgrøder faldt andelen af flydende ammoniak dog.¹⁵⁷

Sukkerroer

Transporten af sukkerroer i efterårsmånederne fik for alvor sin vækst, da der i 1880'erne etableredes en række sukkerfabrikker.¹⁵⁸ Sukkerfabrikkerne brugte oprindeligt jernbaner og smalsporede roebaner, men efterhånden gik en stor del af transporten over til lastvogn. Tilførslerne af roer skulle ske i et kontinuerligt forløb, så der ikke blev mangel på roer eller der skete en ophobning. Dette medførte en meget detaljeret leveringsplan for vognmænd og jernbaner både ved levering af roer men også returkørsel af affald retur til landmændene.¹⁵⁹ Tidligere anvendte roedyrkerne selv det meste af affaldet fra sukkerfabrikkerne, da det var velegnet som kreaturfoder. Det var store mængder, idet det svarede til mere end halvdelen af den totale roemængde. I takt med at besætningerne svandt ind, kørtes en del af de udkogte roesnitter til de nye store tørrerier, hvor det i lighed med lucerne tørredes og pressedes til foderpiller. Kørslen kunne dog godt medføre et kapacitetsproblem, idet snitterne kun kunne holde sig et par dage, inden de gik i gæring og blev forringede.¹⁶⁰

Roesæsonen startede ved høsten og endte i december. Omkring 1970 skete transporten ved, at en vognmand kørte til roekuler placeret ved fast vej, hvor han med eget grej læssede sine køretøjer. Inden roekampagnens start var der indgået en aftale om et leveringsprogram, som nøje skulle overholdes. Der kunne ofte køres 22 ture på en dag. Vognmanden kørte på kontrakt med landmændene, og sukkerfabrikken var han i stadig kontakt med om leverancerne fra de forskellige steder.

Grøntsager og blomster

Transport af fødevarer var en af lastvognenes tidligste laster. Disse varer blev antagelig transporteret i samme forhold som i USA, hvor en opgørelse fra 1953 viser, at mere end halvdelen af alle landbrugsvarer blev leveret med lastvogn. Æg og levende høns blev stort set udelukkende kørt med lastvogn. Frugt og grøntsager på lastvogn udgjorde 51 % af mængderne, mens mælk og smør havde en andel på henholdsvis 75 % og 68 %.¹⁶¹ I dag er næsten al transport på lastvogn.

Grøntsager og blomster skal leveres friske kort efter høst. Transporten skete især tidligere via et lokalt marked eller auktion, hvor grossister opkøbte partier og sendte varerne videre. Avlerne gik især fra 1970'erne over til at levere på kontrakt. Herved kunne produktionen bedre planlægges, således at transporten kunne ske i større mængder og til nogenlunde fast tid. Især leveringer til de nye ferskvareterminaler blev forsøgt koordineret meget tæt. Hver avler fik en aftale om at levere bestemte sorter i bestemte uger. De helt konkrete aftaler omkring leveringen koordineredes umiddelbart før de effektueredes. Hver morgen inden kl. 7 kunne avleren ringe for at høre om det helt aktuelle behov for dagens leverance, som han skulle levere sorteret og pakket på terminalen kl.

18 om aftenen. På den måde var varerne i forretningerne mindre end en dag gamle, men det stillede naturligvis store krav til en vognmands fleksibilitet.

Transporten af grøntsager er oftest udført med kølevogne. I takt med at salget af blomster steg kraftigt i 1990'erne, øgedes antallet af specialbyggede vogne. De havde ofte flere adskilte rum med adgang fra sidedøre. Blomsterne og grøntsager skulle have en fast temperatur uafhængig af omgivelsernes varme eller kulde. Særlige gasser kunne fyldes i rummene for at forlænge blomsternes friskhed og forhindre frugter som f.eks. jordbær i at overmodnes.¹⁶²

Brød, levende dyr og kød

Fødevarer har altid været sarte produkter, som har krævet en nænsom transport. Samtidig skulle de leveres, så de stadig var friske. Brød blev i mange år i de store byer distribueret med hestevogne, men efterhånden overtog lastvognene også denne transport. Til eksempel skulle fabriksfremstillet brød hver dag fordeles for at være frisk i forretningerne, og på det område gik Københavns Brødfabrik i 1950'erne helt væk fra hestevogne til udelukkende at benytte lastvogne. Fabrikken havde gennem årene eksperimenteret sig frem til en optimal sammensætning af vognparken. I 1958 rådede fabrikken over 125 lastvogne.¹⁶³ Brødfabrikken kørte både byture i det central København og landture til omegnens brødudsalg.

Kørsel af kreaturer til slagteri overgik tidligt til lastvogne. Ofte havde vognmænd kontrakter med slagteriet for transporten fra et lokalt område. Derimod transporteredes de færdige varer fra slagteriet længe med banevogne, da de dels skulle transporteres over længere afstande, og dels fordi jernbanerne kunne levere ventilerede og isafkølede vogne, hvilket vognmænd først kunne stille med op i 1960'erne.¹⁶⁴

Beslutningen om at skifte transportform var ikke alene et prisspørgsmål. Da Odense Eksportslagteri gik over til lastvogne i 1950, skyldtes det, at vejtransporten tog betydeligt kortere tid, og at dyrene slap for stød og slag fra de ekstra omladninger til og fra togene, hvilket forringede kødets kvalitet.

Odense slagteris område opdeltes i 4 gange 80 leveringsdistrikter med 80 vognmænd til at klare kørslen, der skulle tilrettelægges, så vognmændene kunne få tid til at klare deres øvrige kørsel med kreaturer.¹⁶⁵ Den lokale vognmandsforening var med til at forhandle aftalen på plads. Priserne var der ikke det store problem med, idet der var enighed om at følge Landsforeningen af Danske Vognmænds (LDV) takster på området. Men opstart af det nye system omfattede mange forskellige aftaler om ruter, tider osv. Slagteriet havde selvfølgelig ret til at sætte en vognmand fra arbejdet, men foreningen fik en aftale med slagteriet om, at foreningen skulle træde til med en anden vognmand i tilfælde af utilfredshed med en vognmand. Kørslen med grise til slagteriet krævede kræfter, når dyrene blev læsset med håndkraft, hvorfor der ofte var en medhjælper med på turene. Et af de springende punkter for vognmændene var den ret udbredte grisedød. Her skulle vognmændene lære, at de var de ansvarlige, hvilket også fremgik af de normale forsikringsbetingelser. Slagteriernes Forskningsinstitut gik i samarbejde med vognmændene om bedre konstruktioner af vognene. Således blev der i 1959 udviklet en griselæsser til et mindre slagtesvin ad gangen. De store søer skulle dog stadig løftes op på en rampe for at blive lempet over på ladet.¹⁶⁶ Senere introduceredes en bagsmækelevator, der kunne løfte 6-8 grise ad gangen, hvorved en mand kunne klare arbejdet alene.

Også på slagteriområdet skete der en koncentration af produktionen i lighed med mejerisektoren. I 1966 fandtes 62 større slagteanlæg, mens antallet 20 år senere var faldet til 16. Da antallet af dyr ikke faldt i perioden, er de enkelte slagterier altså blevet større og transporterne derved længere.¹⁶⁷ De længere transportafstande forøgede dyrenes stress, hvilket gik imod tidens trend henimod bedre dyrevelfærd.¹⁶⁸ Især efter udstedelse af Justitsministeriets nye regler i 1964 om

dyrevelfærd blev der stillet store krav til vognenes indretning og ventilation, hvilket førte til store ændringer i transportbranchen. Det kunne kun svare sig økonomisk, hvis et køretøj indrettet til transport af svin kørte alle ugens dage, hvor der tidligere måske kun var kørt svin enkelte dage. Dette medførte derfor en ændring af slagteriernes arbejdsplaner, og at der blev færre vognmænd til at køre.¹⁶⁹ Mens bilerne i 1950'erne oftest kun kunne køre med ca. 25 svin ad gangen, findes i dag specialbyggede grisevogne i to etager på op til 12 m længde og med plads til 100 svin.

Kørsel med dyr er også blevet en specialitet på grund af nye arbejdsrutiner ifølge reglerne for kørsel med dyr. Køretøjerne skal vaskes og desinficeres efter hver transport, og dette arbejde skal noteres på fragtbrev eller i en logbog. Ved transporttider på over 8 timer er der til eksempel også i dag krav om at udarbejde en ruteplan ved transporter til andre lande.¹⁷⁰ Kørsel med dyr har krævet noget særligt af chaufførerne. Som en af landet største vognmænd inden for kørsel med kreaturer udtalte i 1974:¹⁷¹

Vi har stadigvæk stor glæde af disse transporter med levende dyr – som virkelig er en speciel transportform, ikke mindst for chaufførerne. Man skal vide, hvordan man skal køre blidt i svingene og blødt ved opbremsninger for ikke at skade dyrene. Mange af vore bedste eksportchauffører har vi selv lært op netop gennem kreaturtransporterne.

Mejeriprodukter

Omkring 1930 var flere eksportfirmaer begyndt selv at hente smørdritlet fra mejerierne med lastvogn for at køre dem direkte til eksporthavnen; antagelig transporteredes 1/3 af eksportsmørret allerede dengang med lastvogn, mens eksporten til det sydlige udland udelukkende foregik med tog. Fordelene ved brugen af lastvogne var, at varerne kom hurtigere frem, og at man undgik omlæsningsene på jernbanestationerne.

Mælk blev oprindeligt solgt i løs vægt, hvor kunden kom i forretningen eller ved mælkevognen på gaden for at få hældt mælk i sin mælkekande eller spand. Således skete størstedelen af mælkehandlen, da husmødrene stort set alle var hjemmegående.¹⁷²

Hver dag skulle mælken køres ud, for at forretningerne kunne sælge frisk mælk. Alene i København drejede denne transport sig i slutningen af 1950'erne om tre mio. l mælk og fløde om ugen.¹⁷³ Kørslen på den ene af de tre dominerende mejerier i København, Enigheden, blev udført med mejeriets 180 hestevogne. De blev senere erstattet af 75 lastvogne, hvor den sidste hestevogn afskaffedes i 1955; chaufførerne vedblev dog med at hedde ”mælkekuske”. Mejeriet angav som begrundelse for afskaffelsen, at hestene var blevet dårlige til vejtrafikken, mens bilerne havde halveret transporttiden til yderdistrikterne inklusive Kgs. Lyngby og Gentofte.

Lastbilerne var indrettet til ikke alene at kunne rumme mælkekasser, spande og junger. Der skulle tillige være en art ekspedition fra ladet, hvilket krævede mere plads end normalt. Læsningen af lastvognene skete ved hjælp af gaffeltrucks kort efter midnat. Det skete efter ordresedler, som kuskene fra engrosvognene og detailsalgsvognene havde afleveret den foregående eftermiddag. Klokken 3:30 kunne kuskene møde op for at starte deres køretur.

Lastvognene skulle have mælkeflasker med retur fra forretningerne. I det hele taget betød mælkeflaskerne meget for transporten. En kasse med mælk vejede 22 kg, men heraf var over halvdelen, de 12 kg, emballage. Engangsemballagen kom efter midten af 1960'erne gradvist frem i forretningerne; udviklingen gik stærkt fra 1971, da loven om mejeriudsalg blev ændret. Nu måtte også købmænd og andre forretninger sælge mælk, og her var systemet med returflasker uhensigtsmæssigt.¹⁷⁴

En af de største forandringer af transport skete ved afhentning af mælk på gårdene. Fra de første andelsmejerier og næsten 100 år frem hentedes mælk med mælkejunger. Ved landmandens

ejendom samledes jungerne, der blev hentet og tømt på mejeriet for efter rengøring igen at blive returneret til landmanden.

Hidtil nøjedes hvert mejeri med at få mælk fra den omkringliggende egn. Hver eneste dag året rundt skulle mælken transporteres fra landmand til mejeri. Det var store mængder, det drejede sig om; da den årlige mælkemængde var størst i 1938, skulle der køres 5.450.000 ton mælk til mejerierne. På hjemvejen var der ofte fodermælk i jungerne, som mejerierne ikke selv kunne udnytte, men som landmændene kunne fodre køer og grise med. Ca. 70-75 % af mælken transporteredes retur, så den samlede transport med mælk var på omkring 9.265.000 ton om året.

Det varede en del år inden motoriseringen nåede til mejerierne. Lastvogne var ganske vist allerede i 1920'erne begyndt at køre mælketure. Ofte havde en vognmand mælkekørsel om morgenen, inden han benyttede vognen til anden kørsel. Kørsel med lastvogn udgjorde de første år dog kun en meget lille del af den samlede transport – knap 2 % af mælken på Fyn blev som den mest omfattende kørt med motorkøretøj.¹⁷⁵

Den første afhentning af mælk fra gårde ved tankvogn skete for Solbjerg Mejeri i København. Mejeriet var et privat bymejeri med mælk fra meget store leverandører rundt omkring på Sjælland. Første afhentning igangsattes i 1954 med lastvogne med løst monterede tanke på ladet.¹⁷⁶ Da forsøget blev en succes, indførtes systemet i 1961 for alle de 26 vognmænd, som kørte for mejeriet.¹⁷⁷

I 1961 skete der for alvor et skred i udviklingen af afhentningen af mælk ved de mindre mejerier. Blandt andet anskaffede Borup Andelsmejeri fire lastvogne i 1961, da det indførte tankafhentning.¹⁷⁸ Fra 1964 ændredes for alvor det hidtidige afhentningssystem med junger til et system baseret på mælketankvogne. Herefter gik det derimod stærkt, hvor stort set samtlige danske mejerier på få år gik over til at hente mælk med tankvogn. Mens knap 10 % af mælken i 1965 blev hentet via mælketankvogn, var andelen i 1972 steget til 80 %.¹⁷⁹

Typisk har landmanden en gårdtank i malkerummet på 250-300 l, som chaufføren suger mælken op fra, samtidig med at mængde og kvalitet noteredes.¹⁸⁰ Transporten med mælketankvogn skete ikke mere efter en fast rutine; et nyoprettet kørselskontor for flere mejerier leverede turlister til tankvognene tilknyttet kontoret.

I slutningen af 1970'erne var antallet af tankvogne beregnet ud fra, at hver vogn skulle kunne lønne 1½ chauffør. Hver chauffør arbejdede fire dage og holdt to dage fri. For at chaufførerne kunne få en 40 timers arbejdsuge, måtte hver vogn være til rådighed 60 timer om ugen.¹⁸¹ Et nyt problem for mejerierne var renholdelse af tankvogne. Hvor man tidligere kunne rengøre jungerne på mejeriet, måtte mejerierne etablere nye rensemetoder. Lastvognenes forskellige slangeforbindelser skulle tilsvarende omhyggeligt renses og steriliseres.¹⁸²

Oftest anskaffede mejerierne i stor udstrækning selv den nødvendige vognpark. Mens vognmænd hidtil kunne køre med mælkejunger om formiddagen og ellers have dagen fri til at benytte lastvognen til andet arbejde, var dette ikke mere muligt. Køretøjet var blevet et specialkøretøj, som ikke kunne benyttes til andet end at køre med mælk.¹⁸³ Vognmænd kunne i teorien have fået en forretning i kørslen. Når det ikke skete i særlig stor udstrækning, skyldes det sikkert, at kørslen skulle koordineres i så tæt sammenhæng med mejeriernes interne aktiviteter, at det var mest hensigtsmæssigt, at mejerierne også lagde kørselsruter og koordinerede afhentning og aflevering. Hertil kom rengøring, som mejerierne i forvejen havde ekspertise og udstyr til.

Fisk

Fisk er som bekendt et let fordærveligt produkt, hvilket stiller store krav til en hurtig og skånsom transport for at holde varens pris. Stort set alle havnebyer har haft fisketransport, mens landets største marked naturligtvis lå i København med et stort fisketorv ved Gl. Strand. Fisk i kasser kom

til København med bil, tog eller rutebåd, mens hovedparten af de levende fisk blev sejlet til torvet. I 1943/1944 tilførtes 12.000 ton fisk, hvoraf ca. 30 % kom direkte med båd.¹⁸⁴

Størstedelen af de landede fisk blev eksporteret. Fisketransporten har naturligt været størst fra Danmarks indtil for nylig største fiskerihavn, Esbjerg. Transport med tog var langsom, og samtidig var godstogenes køreplan ikke lagt i forhold til at få fiskene frem i rette tid til fiskemarkedernes åbning. De første lastvogne med fisk kørte fra Esbjerg i 1927. Dengang varede turen med tog Esbjerg-Hamborg normalt mindst 14-15 timer, mens en lastvogn kunne klare turen på 11-12 timer. Allerede i 1928 kunne større og hurtigere lastvogne nå til Hamborg på 7 timer.¹⁸⁵ I mange år blev der kørt med åbne vogne, hvor kasserne blot blev læsset på og fik en presenning over. Først kørtes der udelukkende med levende fisk, men fra midten af 1930'erne kom isede fisk til.¹⁸⁶

I alt regner man med, at der i 1944 var omkring 130 danske lastvogne med kørsel til Tyskland. For 1960 angives det, at 41 % af fiskeeksporten kørte på lastvogn, mens andelen i 1974 var steget til 76 %.¹⁸⁷

Øl og sodavand

Øl har hørt til en stor del af befolkningens daglige forbrug, og transporten har været et synligt indslag i gadebilledet. Stort set alle byer med respekt for sig selv har haft et bryggeri. Ølflasker begyndte at blive anvendt i større stil i 1800-tallet, hvor hvert bryggeri havde egne flasker, men i 1904 indførtes en standardflaske.¹⁸⁸ Det betød en bedre mulighed for transport, og efterhånden som de store bryggerier for alvor transporterede flaskeøl over store afstande, faldt de små bryggerier væk.

Hestetransport var fordelagtigt ved den lokale transport, hvor der blev bragt fulde flasker ud og tomme flasker hjem. Da lastvognene dukkede op, erstattede de i første omgang de længere ture i oplandet, og til sidst også kørslen i byerne.

Transporten foregik i mange år på jernbane til små og store depoter i de fleste byer. Især efter 2. Verdenskrig blev depoterne flyttet til stationens nærhed for at undgå transport mellem by og station. Transporten blev hurtigt så stor, at bryggerierne selv anskaffede sig jernbanevogne med bryggeriets bomærke påmalet.

Carlsberg anskaffede i midten af 1950'erne 22 store sættevogne til distribution i København.¹⁸⁹ Mens der havde været 204 heste i stalden i 1940, faldt antallet til 36 i midten af 1960'erne.¹⁹⁰ De nye sættevogne havde en lav læssehøjde på 1 m. hensigtsmæssig ved læsning med gaffeltrucks.¹⁹¹ De havde jalousidøre i siden, hvilket gjorde det let at på- og aflæsse i hele ladets længde fra begge sider. Der var plads til 192 kasser øl af den daværende type til 50 flasker; altså i alt 9.600 flasker.

Personalet ved distribution af bryggeriprodukter skulle ikke alene udøve en chaufførs sædvanlige funktioner, men tillige virke som sælgere hos kunderne, hvorfor de var forsynet med ens huer og forklæder. Derfor var distributionen opdelt i distrikter betjent af de samme biler og samme personale hver dag.¹⁹²

Trods bryggeriernes mange egne biler har det dog også været nødvendigt at få vognmænd til at hjælpe til. Især i perioder med spidsbelastninger som ved jul, påske, pinse og perioder med varmebølge måtte fremmede vognmænd træde til. De ekstra vognmænd kunne også køre med materiel med bryggeriets logo.

	1000		km pr tur	1000 ton		1.000 tonkm	
	Ture med læs	Kørte km med læs		Pålæsset gods	Transportarbejde		
GODS I ALT	10.957	1.205.960	110	177.351		12.943.238	
Landbrugs-, skovbrugs- og fiskeriprodukter	1.171	143.675	123	24.662	14%	2.053.254	16%
Fødevarer, foderstoffer, drikkevarer, tobak	1.975	249.599	141	33.016	19%	3.038.350	23%
Kemiske produkter, gødningsstoffer, plast, gummi		27.856	134				
Grus, sten, sand, ler, salt, asfalt		87.599	47	76.311	43%	3.519.380	27%
Byggematerialer, mineralske	4.076	94.061	85				
Jord og affald		41.933	50				
Tomme containere og veksellad		19.198	70				
Kul		469	28	2.349	1%	163.390	1%
Malme, jern og andet metal	116	12.045	122				
Tekstilvarer og beklædningsgenstande	402	16.802	150	3.902	2%	356.244	3%
Forarbejdet træ, papir og papirvarer		34.538	119				
Benzin og andre mineralolieprodukter	243	32.808	135	5.519	3%	477.253	4%
Metalvarer		36.714	124	8.677	5%	789.234	6%
Maskiner, hvidevarer, el-artikler mv.	842	24.403	102				
Transportmidler og dele dertil		21.449	126				
Møbler og andre færdigvarer		22.912	167				
Brev- og pakkepost	152	30.362	200	1.682	1%	216.950	2%
Flyttegods	93	8.768	94	417	0%	31.837	0%
Stykgods, blandet gods	1.656	270.281	163	17.768	10%	2.013.771	16%
Ukendt godsart, fx i containere	230	30.486	133	3.046	2%	283.577	2%

Tabellen giver et billede af transportens mange delmarkeder. Entreprenørmarkedet står for 43 % af det pålæssede gods, men da turens længde ikke er særlig lang, udgør transportarbejdet kun 27 %, som dog stadig er landets største transportområde. Områder med transport for gruppen landbrug og naturprodukter og gruppen for fødevarer m.v. har tilsammen 39 % af transportarbejdet og 33 % af det pålæssede gods. Bemærk at transport til landbruget (landbrugsprodukter, gødningsstoffer og foderstoffer) indgår i begge grupper. Stykgods omfatter de fjerde fleste transporter og de fleste kørte km. med læs. Tabellen omfatter kørsel med lastvogne over 6 ton. Distributionskørsel med varevogne og mindre lastvogne er derfor ikke medtaget Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken NVG41.

Stykgods og forarbejdede varer

Stykgods er et af de store områder med 18 % af transportarbejdet i 2016, når brevpost og pakkepost indgår. Hertil kommer transport af forarbejdede industriprodukter på 9 %. I de seneste år er transport af stykgods overgået til store fragtfirmaer, hvis egne terminaler landet over svarer til – og erstatter - fragtmændenes fragtmanshaller. I det følgende nævnes enkelte af områdets transporter.

Kørsel med kolonialvarer har undergået store forandringer på grund af ændrede handelsformer. Omkring 1960 var grossisternes varesortiment inden for kolonialvarer de traditionelle varer som sukker, mel, gryn og salt, men sortimentet blev i de følgende 20 år udvidet betragteligt i forbindelse med en brancheglidning hos kolonialbutikker, som begyndte at sælge alle slags varer. Samtidig med udvidelsen i bredden blev sortimentet også udvidet i dybden med et langt større antal varianter og/eller mærker af den enkelte vareart.¹⁹³

Der skete sideløbende en kraftig centralisering i detailhandlen. I 1966 fandtes 13.744 butikker, mens antallet i 1980 var næsten halveret til 7.617 butikker. Langt størstedelen af

omsætningen lå endda hos de lidt mere end 1.000 supermarkeder ud af de i alt 4.800 selvbetjeningsforretninger. En stor del af forsyningerne leveredes af dagligvaregrossister med faste aftaler med kæder og forretninger, som var medlem af særlige foreninger. Omkring 85 % af forsyningerne fra grossiererne skete via lastvogne, mens 15 % af varerne kom via såkaldte S-lagre, hvor købmændene selv afhentede varer. Mere end 1/3 af varerne blev dog leveret uden om grossisterne direkte fra fabrik og til forretning eller via en ferskvareterminal.

Der fandtes fem store grossister i 1982 med leverancer til hele landet. De leverede fra centrallagre, hvor hver grossist havde mellem to eller otte lagre til at dække landet. De enkelte grossister leverede mange forskellige varenumre. FDB lå i spidsen med 45.000 forskellige varenumre i 1979. FDB indførte som den første i 1982 natdistribution til forretningerne og havde i lighed med flere grossister desuden selv natdistribution fra hovedlager til centrallager.

De direkte transportomkostninger til chaufførløn, afskrivning på biler, leasing, salgsfragt, benzin etc. udgjorde i 1979 omkring 15 % af grossisternes samlede omsætning. De private varegrossisters udgifter til transport var fortrinsvis med egne vogne for 61 % af udgifterne, i leasede vogne for 16 % og kørsel med fremmede vognmænd for 23 %. FDB kørte udelukkende med fremmede vognmænd.

Udbringning af kolonialvarer og andre varer til mange små forretninger har en helt anden karakter end de nævnte distributioner med transport i stor skala til forretninger med stor omsætning. Receptionen på et hotel, små kiosker og kontorer serviceres i stedet af meget små varebiler med levering direkte fra leverandør med varevogn, med små lastvogne på op til 5 ton eller med en blandet last på biler på op til 16 ton.¹⁹⁴

Møbler

Til at illustrere de mange delmarkeder på transportområdet kan tages transporten af møbler. Møbler vejer ikke særlig meget, men de skal beskyttes godt, da selv mindre skrammer vil kunne ødelægge et produkt. Selvom emballagen gennem årene blev bedre, var fragtmænd og Statsbanerne ikke interesseret i disse varer, da der let kunne ske skader. Specialindrettede vogne og chaufførers kendskab til læsning gjorde transporten lønsom.

Transporten hos den store møbelfabrik Domus Danica havde i midten af 1960'erne en betydelig eksport. Firmaet havde haft egne lastvogne til at transportere møbler i Danmark, hvor man især havde været glad for reklameeffekten. Firmaet solgte dog sine lastvogne, idet man kunne få den samme tjeneste udført ved vognmandskørsel. Økonomien ved denne løsning var bedre, da vognmanden kunne benytte materiel og mandskab til andre opgaver i døde perioder. Vognmanden anskaffede sig endda specialvogne, som fortrinsvis blev benyttet til kørsel for møbelfirmaet, og som derfor kunne have firmaets logo malet på vognkassen.¹⁹⁵

Mindre møbelfabriker havde ikke helt samme mulighed. De kunne i stedet få en vognmand til at distribuere deres møbler til de danske forretninger sammen med andre fabrikkers møbler. I den niche dannede en vognmand i 1970'erne et transportfirma med lager på Sjælland og i Jylland, hvorfra han kunne distribuere i hele landet.

Et andet eksempel fra møbelbranchen er Krøluldfabrikken Lama i Ørholm.¹⁹⁶ Egen udkørsel blev valgt for bedst muligt at sikre, at produkterne kom frem i ubeskadiget stand. Med firmaets egne vogne behøvede madrasserne kun at blive emballeret med en tre-lags papirpose. Hvis de derimod skulle sendes med bane, måtte de emballeres i trækasse eller træramme.

Fabrikens varer var meget voluminøse, og køretøjerne var specialindrettede, så varerne kunne komme frem i ubeskadiget stand. Lastbilerne kørte efter faste køreplaner. Det betød, at virksomhedens sælgere kunne oplyse kunderne om leveringstidspunkt. Firmaet havde fire store sættevogne til at dække størstedelen af landet, mens København blev dækket med tre mindre

køretøjer, hvis størrelse naturligt var begrænset af forholdene for kørsel og parkering i hovedstaden. De mindste byer blev dog betjent af jernbanerne. I begyndelsen af 1970'erne overgik transporten dog til vognmandskørsel på kontrakt.¹⁹⁷

Fra kul og koks til benzin og olie

Brændsel har altid været en nødvendighed for opvarmning og madlavning. Industrialiseringen betød en yderligere stigning i behovet for brændsel til f.eks. dampmaskiner og procesvarme. Stenkul blev den nye tids vidunderprodukt, som hovedsagelig blev sejlet til landet. En del kul kom tillige med tog fra Tyskland. De på et tidspunkt mere end 100 gasværker i landet blev fyret med stenkul, og deres affaldsprodukt koks blev solgt til opvarmning. Det blev ikke alene kørt ud til forbrugerne, men kuske og medhjælpere skulle desuden bære det ind til kundernes opbevaringssted.

Især de store kraftværker anlagt ved kysten fik direkte leverancer, hvorfor de ikke krævede særlig meget indenlandsk transport, og det antages, at mere end 90 % af kullene anvendtes i de store havnebyer, mens kun 10 % sendtes videre ind i landet.¹⁹⁸

Transporten af brunkul under og efter 2. Verdenskrig udførtes i stor udstrækning med lastvogne. Især de store kraftværker Vestkraft i Esbjerg og Midtkraft i Århus fortsatte med at fyre med brunkul, indtil det sidste leje lukkede i 1970.

Danmarks energiforsyning har i lange perioder været baseret på olieprodukter. Selvom oliefyrene de fleste steder er udfaset, udgør kørsel med mineralprodukter 4 % af transportarbejdet. I de første mange årtier med olieprodukter skete den indenlandske transport med jernbane fra tankanlæg ved havnene og til oplag i de større byer. Fra tankanlæggene kørtes produkterne til forbrugerne med hestevogn eller lastvogn.

Den helt store omstilling til energiforsyning med olie og benzin skete i takt med bilismens folkelige gennembrud fra 1960'erne. I samme periode skiftede opvarmningen til oliefyr. Størstedelen af benzinselskabernes distribution udførtes da med tankbil. I takt med at tankvognene blev større, blev det muligt at rationalisere distributionssystemet. Således skar Shell sine depoter i provinsen ned fra 36 til 22 i begyndelsen af 1950'erne. Man begyndte også at gå bort fra transport med jernbane for i stedet at køre direkte til tankstationer og forbrugere fra Prøvestenen i København eller lageret i Fredericia. Mens kørslen med lastvogn i 1951 udgjorde 37 % af transporterne, lå andelen i 1954 på 54 %.¹⁹⁹ På det tidspunkt var den største af Shells ca. 130 tank- og lastvogne på 16.000 l, og takket være en omlægning af tankstationernes tanke fra 1.700 l til 8.000 l som standard, kunne en meget mere rationel transport planlægges.²⁰⁰

Kørslen med tankvogne udførtes primært af olieselskaberne selv. Dog var transporten af fyringsolie i vinterperioden så sæsonbestemt, at det ikke var økonomisk forsvarligt selv at have tankvogne til hele denne kørsel. Den udførtes i stedet af vognmænd, som om sommeren ombyggede lastvognene til f.eks. kørsel ved entreprenørarbejde, hvorved de kunne køre hele året.²⁰¹

Den daglige business

Dette kapitel handler om, hvorledes transporten er organiseret både lokalt hos de enkelte virksomheder og branchevis herunder en omtale af de landsdækkende organisationer.

Vognmandsfagets grundprincipper blev formuleret i 1974 af en af landets største vognmænd, Frode Laursen, som pointerede, at der skulle være gode medarbejdere, alsidighed, fleksibilitet, effektivitet og punktlighed,²⁰² og at *"Dette kræver, at vognmanden sørger for ordnede forhold for sine folk, at han ikke selv er bange for at tage fat – og så skal der selvfølgelig også lidt held og handelstalent til."*

Laursen skabte et af landets største transportfirmaer. Ud over opbygning af et distributionsnet med tilhørende vogne krævede en vognmandsforretning som hans en infrastruktur i form af lagerkapacitet og garageplads. I 1974 rådede firmaet over en moderne distributionsterminal på 4.500 m² med brede overbyggede tilkørselsramper. Firmaets bygninger havde et samlet areal på 6.587 m² inklusive garager, administration og værksted. Værkstedet havde tre mekanikere beskæftiget, og ud over at klare den løbende vedligeholdelse og reparation kunne de i nødstilfælde rykke ud ved nedbrud på køretøjer.

Vognmandsfirmaer skulle som nævnt være meget fleksible og effektive til at opfylde samfundets behov for transport. Denne fleksibilitet fremgår af udviklingen hos vognmandsfirmaet P. Bang Jensen i Hadsten, som udnyttede nye muligheder i takt med udviklingen. Jensen var efter 2. Verdenskrig så småt startet som vognmand med blandt andet mælkekørsel, og han rådede over en grusgrav, hvorfra han leverede materialer til de lokale byggerier. I 1952 kom direktøren fra Dansk LECA forbi grusgraven, og efter en snak blev vognmanden leverandør til fabrikken. Kørsel med det færdige produkt fra fabrikken fik Jensen efterfølgende en aftale om, og efter at hans lastvogne var blevet udstyret med høje ladsider, kørte han fra 1954 også som fast vognmand for fabrikken ud til cementstøberier. Fabrikkens kørsel voksede, og med kørslen på hele Jylland og Fyn fik Jensen returlæs med tilbage. Blandt andet kørte han nye personvogne til bilforhandlere, og da denne del af forretningen gik godt, anskaffede han sig en lastvogn specielt bygget til at klare 7 personbiler ad gangen. Det specialbyggede lad kunne hurtigt afmonteres, så vognen også kunne køre med andet gods.²⁰³

Næste generation i familien overtog virksomheden i 1968, hvor to sønner kom med i firmaet efter henholdsvis overstået soldatertjeneste og mekanikeruddannelse. Virksomhedens aktiviteter voksede, og især transporten af personbiler var vigtig. På et tidspunkt havde virksomheden 50 køretøjer, hvoraf de 18 var biltransportere. Kørslen med LECA produkter var desuden udvidet med eksportkørsel til Tyskland, Holland og Belgien, og der anskaffedes en speciel silovogn til en del af denne kørsel. Biltransporterne var blevet stordrift, hvor til eksempel et skib med 3.000 biler skulle losses i løbet af 2 dage.

I begyndelsen af 1980'erne kom en nedgangsperiode for byggeriet og privatforbruget, og både kørslerne med LECA og personbiler blev ramt. Selvom køretøjerne for biltransporterne byggedes om til at kunne køre med halm til Sverige, måtte firmaet reducere antallet af vogne og flytte til mindre lokaler. Da konkurrencen var blevet for hård i år 2000, solgte den sidste ejer firmaet til en anden vognmand for at gå på efterløn.

Transport med last- og varevogne 1953

	industri & håndværk		handel		vognmænd	øvrige	i alt
	engros	detail	engros	detail			
køretøjer	29.419	7.622	14.958	16.464	11.211	79.674	
lastevne ton totalt	54.107	18.173	14.162	54.529	18.428	159.399	
snit/vogn	1,8	2,4	0,9	3,3	1,6	2,0	
gods i alt 1000 t	29.882	9.456	14.563	51.642	7.874	113.417	
tonkm mio.	635	206	93	1.251	136	2.321	
udnyttelsesgrad %	50	55	45	64	49	52	
kørte km (1.000)	15.500	16.800	12.300	21.300	10.000	75.900	

Endnu i 1953 blev det meste gods kørt af erhvervsdrivende med egne køretøjer. Det var fortrinsvis med mindre køretøjer, hvor detailhandlen havde små varevogne på under 1 ton, mens vognmændenes lastvogne i snit var over 3 ton. Vognmændene kørte dog længst med sit gods og stod derfor for det største transportarbejde. Udnyttelsesgraden hos de erhvervsdrivende var kun sjældent over 50 %; kun vognmændene kunne med 64 % takket være returlæs. Kilde Statistisk Årbog 1919 og 1940; bearbejdet tabel Gods på vej, s. 690

Eksempler på virksomhedstyper

Vejtransporten har bestået af mange forskellige firmaer med forskellig vægt på vognmandskørsel, shipping, spedition og flere andre opgaver eller kombinationer heraf. Især fra 1960'erne dannede den stigende specialisering generelt en række delmarkeder i vognmandsbranchen uden nogen større gensidig konkurrence. Til gengæld fandtes inden for hvert enkelt delmarked en udbredt konkurrence i perioder med overkapacitet, hvor vognmænd var tilfredse med lave priser, blot de fik dækket de variable omkostninger sammen med et minimalt dækningsbidrag.

Firmaers valg - egne vogne eller kørsel med vognmænd?

Første type virksomhed er den, som kører med egne produkter, men ikke for andre. Alle firmaer af blot en vis størrelse havde fra 1920'erne haft en lastvogn eller i det mindste en varevogn. Bagere og smede kunne derved hente gods på jernbanestationen eller køre varer til kunder, og i øvrigt anvendtes mange vogne også til privatkørsel. Vejtransport blev også efter 2. Verdenskrig i stort omfang udført med firmaets egne køretøjer. Langt over halvdelen af lastvogne og varevogne var f.eks. i 1948 ejet af firmaerne selv, mens egentlige kørselsvirksomheder kun ejede 27 % af køretøjerne.²⁰⁴

Vognmændene stod dog for langt den største del af transportarbejdet. Hvis man regner ud fra antallet af kørte tonkm, stod vognmændene i 1955 for 57 % af kørslen, industrien på 26 %, og engroshandlen 9 %. Mindste andel af kørslen havde detailhandlen med 4 %, som jo også naturligt kun kørte over små afstande.

De helt store køretøjer udnyttedes mest effektivt og kørte samtidig også de fleste km. Vognene med en læseevne på over 5 ton kørte i produktionsvirksomheder lidt over 25.000 km, mens de hos vognmændene kom helt op på 37.000 km om året.

Firmaerne har forskellige transportbehov, og her følger enkelte eksempler for at vise de store forskelligheder. Den såkaldte firmakørsel har i stor udstrækning bestået i at distribuere virksomhedens færdigvarer til kunder og transport af varer mellem firmaets forskellige afdelinger. Firmakørsel har en lang række fordele, hvor den vigtigste er, at der kan køres, så snart der er et behov, for det er ikke sikkert, at et vognmandsfirma har ledig kapacitet på det ønskede tidspunkt.

Et første eksempel er slagterigiganten Tulip, Vejle, hvor den interne transport bestod af transport mellem slagteriets forskellige afdelinger med slagterier og lagre to steder i Vejle og otte andre byer. Kørslen udførtes af ni egne sættevogne, og hertil kom fire lejede biler,²⁰⁵ og hvor transporten styredes af en kørselsforvalter. Seks af bilerne var på forhånd båndlagt til at køre fast mellem slagteri og frysehus eller til storkunders lagre. De øvrige syv enheder trak 16 kølesættevogne, som benyttedes som mobile lagre på slagterierne.

Næste eksempel viser et eksempel på kørsel med firmavogn udelukkende for distributionskørsel til kunder. Firmaet Hede Nielsen i Horsens fremstillede gasser til industrien og medicinske gasser til sygehuse og læger. 24 vogne med en last på op til 48 ton stod for transporten af gas, hvoraf de 15 var ladvogne til flasker og de øvrige var tankvogne. Kunderne stillede krav til leveringstidspunktet, og chaufføren skulle ikke alene aflevere gassen, men også udføre en række serviceydelser samt evt. medtage tom returemballage.

Firmaerne havde dog også fordele ved kørsel med ekstern vognmand. Returgodsproblematikken er oplagt, men det vigtigste var nok at transport med eksterne vognmænd kunne holde udgifterne nede. Firmaet fik f.eks. mindre administration, når det ikke skulle håndtere en transportafdeling med tilhørende ansættelser, vedligeholdelse og reparationer. Administrationen omfattede kun et simpelt fragtrekningskab, og man blev fri for at skulle planlægge ruter. Samtidig var

det lettere at forudberegne transportomkostningerne. Endelig var transportomkostningerne udelukkende variable omkostninger, idet der ikke skulle anskaffes dyre køretøjer.

I 2016 var andelen af kørsel med egen firmabil 13 % af godset og 16 % af transportarbejdet.



Mange virksomheder har valgt at køre med egne køretøjer. Her er det en mælketankvogn ved Grenå Mejeri i 2004, som benytter mejeriets anlæg til at rejse slanger og tanke. Foto: Jørgen Burchardt.

Varetransport blev „just in time“

Transport af gods blev fra 1970'erne i stigende grad logistiske totalløsninger. Et dansk eksempel er rederiet DFDS, som efterhånden udviklede sine aktiviteter fra ren rederivirksomhed til at omfatte større dele af transportkæden med blandt andet dør-til-dør løsninger. I 1966 oprettede DFDS en afdeling til at rådgive selskabets kunder, og da rationaliseringerne gav resultater, blev afdelingen i 1977 omdøbt til DFDS Transport. Landtransport indgik fra 1975 i selskabet gennem køb af både danske og engelske vognmandsselskaber.²⁰⁶

DFDS fik en dominerende position på dør-til-dør transporten til England, hvor det kontrollerede hele transportkæden i form af egne skibe, kørselselskaber, trailere og terminaler. Aktiviteterne blev udvidet yderligere med en service for store kunder til at planlægge deres logistik gennem en særlig afdeling, Logistisk Afdeling fra 1989. Luftfragt blev samme år yderligere en del af selskabets aktiviteter. I 1991 opererede DFDS Transport gennem egne vognmandsvirksomheder

samt private vognmænd med ca. 5.000 containere over hele Europa. I slutningen af 1990'erne var DFDS' vognmandsforretning landets største ved at disponere op mod 1.000 lastvogne og 850 medarbejdere.²⁰⁷ I 1999 styrkedes området for logistik yderligere ved køb af Dan Transport,²⁰⁸ som dog blev solgt fra igen det følgende år til transportfirmaet DSV.²⁰⁹

Blandede vognmandsforretninger

Blandede vognmandsforretninger med en lille håndfuld vogne til at klare de fleste opgaver i lokalsamfundet var typisk i lastvognstransportens første år. Da vognmandserhvervet markerede sig som en selvbevidst ny erhvervsgruppe i 1937 med storværket *Dansk godstrafik med auto*, fremgik det, at mange havde en blandet forretning med en lastvogn og måske også en taxa eller en bus. Da tilsvarende bøger blev udgivet i 1956 og 1969 fandtes stadig en mængde små vognmænd, men nu havde de fleste koncentreret sig om lastvognskørslen.²¹⁰

Arbejdsdagens indhold for en lille vognmand i størstedelen af 1900-tallet var meget forskellig fra dag til dag og fra sæson til sæson. En vognmand fra Silkeborg fortæller f.eks. fra begyndelsen af 1950'erne:²¹¹

Sommetider begyndte arbejdsdagen klokken 5 om morgenen og til ud på aftenen. Vi kørte for en del private, der gerne ville have kørt efter normal arbejdstid. Vi kørte i ca. 10 år for Simonsens Planteskole i Balle, hvor der var en del kørsel forår og efterår. For teglværket kørte vi lokalt, men også til f.eks. Ikast og Herning. I tre måneder kørte vi 1½ million sten til Skanderborg – 3.000 sten pr. læs. Vi skulle selv læsse stenene, og det var ikke alle, der kunne finde ud af det. Vi kørte også fiskekasser fra Funder til Esbjerg. Vi fik det ordnet sådan, at der alene over førerhuset kunne stables 72 kasser. Alle kneb gjaldt. Fra Esbjerg tog vi så ral med tilbage til Silkeborg.

Kørsel med lastvogn har haft en natur, der favoriserede det lille lokale firma: et køretøj og én chauffør. De fleste køreture var korte, og servicen krævede et lokalkendskab og personlig kontakt. Samtidig har de små firmaer kunnet undgå nogle af de store firmaers faste udgifter, hvor til eksempel vognmandens hustru kunne klare telefon og økonomi, uden at der skulle betales til fremmed hjælp.

De mellemstore firmaer kører på mange måder som de mindre firmaer. De kan dog byde ind på større opgaver, hvilket stiller større krav til driften. Generelt for stort set alle typer vognmandskørsel er den vigtige disponering af køretøjerne. For mellemstore og store virksomheder har det vigtigste arbejdsredskab været en stor disponeringstavle med en linje til hver vogn, hvor der blev skrevet chaufførens navn, afgangssted og ankomststed. Dette kunne op mod nutiden for de mere avancerede firmaer kombineres med et satellitovervågningsystem koblet til edb. Kundernes ønsker skal opfyldes inden for rimelighedens grænser, og samtidig skal køre/hviletidsbestemmelserne selvfølgelig også overholdes.²¹²

En type af de mellemstore firmaer har været vognmanden med en alsidig forretning. Til eksempel kan nævnes vognmand Alf Gregersen i Brobyværk, som i begyndelsen af 1970'erne rådede over 13 lastvogne og 3 gummigeder. Han kørte en del grus- og stenkørsel med udgangspunkt i egen grusgrav, men kørte også med stykgods. Tre af vognene var udstyret med kraner. En af hans største kunder var en konservesfabrik. I det meste af perioden fra marts til december kørte kun en enkelt vogn for fabrikken, men når f.eks. ærterne høstede, var han med til at afbøde spidsbelastningen, hvor fabrikken kunne beskæftige 12-15 biler. Derfor måtte vognmanden låne vogne hos andre vognmænd; lejlighedsvis disponerede han helt op til 48 vogne. Om vinteren kørte flere af hans vogne fast for snefyndning.²¹³

Eksportkørselstilladelser

	virksom- heder	tilladelser	tilladelser pr. virksomhed
1970	167	389	2,3
1975	218	646	3,0
1980	247	837	3,4
1985	280	1.072	3,8
1990	605	3.546	5,9
1993	2.043	8.239	4,0

Administrationen af eksportkørselstilladelser til kørsel i Tyskland var den skrappeste regulering af den danske vognmandsbranche. Gennem fordelingen kunne nye vognmænd holdes væk fra den lukrative eksportkørsel. Stigningen i antal tilladelser pr. virksomhed antyder en forfordeling af de virksomheder, som i forvejen havde tilladelser. I 1993 lige før dereguleringen ser denne tendens ud til at være blevet vendt. Kilde: Gods på vej, s.803. Kjær og Bilgrau: Omkostninger i eksportvognmandserhvervet 1994.

Langturskørsel og specialtransport

Der er mange forskellige profiler for firmaer, og det kan være svært at udskille typer. Her følger et eksempel på langturskørsel fra tiden omkring 1980, som antagelig blev drevet som de fleste andre firmaer med langturskørsel.

Vognmand Johannes Rasmussen, Svebølle, kørte fortrinsvis langturskørsel med hele eller store dele af læs. Kørslen var både transport mellem Øst- og Vestdanmark og eksportkørsel til udlandet samt lidt almindelig vognmandskørsel på Sjælland.²¹⁴ Firmaet havde 48 trækkere til at køre firmaets 128 sættevogne. Desuden fandtes 18 vogntog med forvogn og anhænger. Firmaet kunne tilbyde alle former for transport, hvorfor der iblandt vognene fandtes både køle/frostbiler, tankvogne og almindelige presenningsbiler. 75 chauffører stod for kørslen, og hertil kom et kontorpersonale på 14 personer; heraf stod de 7 personer for administrativt arbejde, og 7 arbejdede med disponeringen. I disponeringen indgik ud over selve kørselsplanlægningen og udfyldelse af transportpapirer også opsøgning af kunder og salg af transport – ikke mindst arbejdet med salg af returlæs var vigtigt og omfattende. Faktisk udgjorde arbejdet med den indenlandske transport størsteparten af arbejdet. En god del af arbejdet med at disponere eksportkørslen bestod i at koordinere overdragelse af køretilladelser vognene imellem – frem til det Indre Marked i 1993 skulle vognmænd med kørsel gennem Tyskland have køretilladelser, og omkring 1980 skulle tilladelserne fysisk flyttes fra vogn hjemkommet fra Tyskland til vogn på vej sydpå. Selv ved kørsel på udlandet bestiltes transport normalt med så kort varsel, at vognene kørte fra Danmark, inden returtransporten var solgt. Endnu i de år fandtes ikke telefonforbindelse med langturschauffører, så når chaufføren havde overstået den første del af transporten, måtte han ringe hjem for at høre, om der var en plan for hjemtransporten.

En helt anden type er specialistvognmanden, der havde fundet en niche gennem en særlig teknisk indretning af køretøjer og/eller ved at kunne levere en speciel ydelse. Det var svært at komme ind på et specialområde, idet det tog tid at indarbejde forretningen. Når udstyret var i orden, kunne priserne til gengæld være høje. Høje priser var også nødvendige, da man ikke kunne bruge køretøjerne til andet end specialkørslen.

Eksemplet fra vognmand Torben Rafn fortæller lidt om en specialistvognmands udvikling. Torben Rafn startede op i 1966, hvor han specialiserede sig i tunge og besværlige transporter. I 1980 rådede firmaet over 30 egne køretøjer og 30 fremmede køretøjer. I 2016 var vognparken

udvidet til over 59 trækkende enheder, 65 blok-sættevogne og 218 blokvognsaksler til modulblokvogne. Mens den største blokvogn i 1980 kunne laste 86 ton, var største last 35 år senere 130 ton på en modulblokvogn med op til 150 aksler. Blokvogne kunne sammenkobles parallelt til en lastkapacitet på over 3.000 ton.²¹⁵



Vognmandsfirmaer har specialiseret sig i nicheområder. Her er det en blokvogn fra firmaet Torben Rafn i færd med at transportere en 280 tons tung transformator. Foto: Firma Torben Rafn.

De helt små vognmænd

Oprindeligt var en vognmand typisk selvlært i alle branchens forhold. Han havde måske fået en relevant uddannelse som automobilmekaniker, og ellers havde han som chauffør selv siddet ved rattet i flere år, inden han overtog faderens virksomhed eller etablerede sin egen.²¹⁶ Den baggrund betød, at vognmanden kunne ordne alle de nødvendige opgaver omkring et køretøj. Det gjorde det unødvendigt med udgifter til et dyrt mekanikerværksted, når vognmanden selv kunne udføre småreparationer, skifte olie og udføre alle de jævnlige justeringer. Herved kunne køretøjet også udnyttes optimalt, når der ikke opstod tab af ture på grund af værkstedsbesøg.

Transport stiller ikke alene krav til vognkapacitet, men også til en smidighed med hensyn til omstilling i forbindelse med sæsonsvingninger og spidsbelastninger. De mange selvkørende vognmænd fungerede som uundværlige stødtropper, der trådte til, når efterspørgslen toppede. Den gamle tids allround vognmand afløstes dog med tiden af vognmænd med en meget mere specialiseret kørsel.²¹⁷

De selvkørende vognmænd lærte at klare sig selv, ikke mindst eksportvognmændene, der måtte håndtere de mange problemer på de europæiske veje før mobiltelefonenes tid. De fik ofte en dyb mistro til myndigheder, idet embedsmænd ved grænseovergangene iflg. deres mening ikke gjorde andet end at sinke og kontrollere dem. Samtidig var chaufførerne som regel snarere handlingens mænd end forhandlingens.²¹⁸

Den store og den lille – DSV og vognmanden

DSV er landets største virksomhed inden for vejtransport. Firmaet er samtidig et af verdens helt store fragtfirmaer, som vurderes til at være nummer 5 på ranglisten over speditører.²¹⁹ I 2016 havde virksomheden en nettoomsætning på knap 68 mia. kr. og en bruttofortjeneste på næsten 16 mia. Ved årets udgang beskæftigedes knap 45.000 personer fuldtids. I Danmark er virksomheden målt på omsætning på en plads som nr. 12, og større end de i offentligheden mere kendte LEGO, Coop, Danfoss og SAS.

Firmaet stod oprindeligt for lokal entreprenørkørsel, men arbejder nu med transport over hele kloden, hvor 31 % af omsætningen hentes uden for Europa. Vejtransport var firmaets oprindelige aktivitet, men i takt med at firmaet er gået ind i international transport, er både transport med skib og fly kommet til. Således står kørsel med lastvogne for 40 % af omsætningen, mens søfart og luftfart deler 46 %.

Under firmaets udvikling mod de internationale aktiviteter blev det oprindelige forretningsområde med entreprenørkørsel i 2004 udskilt i et selvstændigt firma, DSV Transport, som siden er vokset og i dag har en opsætning på 750 mio. kr. leveret af kørsel med over 400 køretøjer og ca. 1.000 trailere.

Fra den store virksomhed til den lille. Her er blandt Danmarks knap 5.000 vognmænd udvalgt en ret typisk vognmand, Ejvind Guldborg i Karise. Han startede sin virksomhed i 1984 med en enkelt lastvogn med tip. Han er nu gået over til at køre med trækere, og kører i dag entreprenørkørsel og asfalt med tipsættevogne, men kan også klare kørsel med tankvogne eller internationale transportere, hvis det skulle være. Hver af de seks vogne køres af en fast chauffør. Til eksempel køres en af vognene fast af Peter, som har været ansat siden 1991. Vognmanden selv har også sin faste lastvogn.²²⁰

Forretningen hører hjemme i Karise, hvor vognmanden har opstillet en kontorpavillon, hvor han kan mødes med sine chauffører og ordne det daglige regnskab. Der er også blevet bygget en hal, hvor vognene kan vedligeholdes og repareres.



Der står DSV på siden af lastvognen, et af verdens største transportfirmaer. Lastvognen ejes dog ikke af selskabet, men af en af de mange vognmænd, som kører for DSV. Foto: DSV.



Da den lille vognmandsforretning Ejvind Guldborg i Karise fik en ny lastvogn malet i sine egne farver, skulle man tro, at han klarede alle sager selv. Skiltet på taget for "DSV Transport" afslører, at vognmanden var tilsluttet DSV, som i øvrigt altid havde leveret arbejdet og som sørgede for afregning. Guldborg skulle blot sørge for, at hans chauffører udførte opgaverne. Foto: Ejvind Guldborg.

Vognmanden går naturligvis meget op i det tekniske udstyr. Han har i mange år kørt med Scania lastvogne, men skiftede efterhånden over til MAN. Blandt andet fik han af forhandleren en splinterny vogn ved 25 års jubilæet med 680 HK og høj hytte, og som fik en ny Kel-Berg letvægtstrailer som fast følgesvend.

Det kunne lyde som to helt forskellige forretninger, men faktisk hører de sammen. DSV ejer nemlig stort set ingen køretøjer; selve kørslen er lagt ud til selvstændige vognmænd som Ejvind Guldborg. Omvendt har Guldborg altid fået sin kørsel gennem DSV. Han kan koncentrere sig om at drive sin virksomhed. DSV har en salgsorganisation til at skaffe ordrer, og hvis vognmanden selv skaffer en ordre i ny og næ, kan DSV's tilbyde afregning og fakturering af kunder. Den helt store fordel ved at være med under det store firmas paraply er, at selskabet leverer en kørselsplanlægning for vognmanden. Herved udnyttes vognene i så stor udstrækning, som en lille lokal vognmand med entreprenørkørlens mange skiftende opgaver aldrig kunne organisere.

En fordel for DSV er, at de fleste anlægsaktiver ejes af de tilsluttede vognmænd. Konceptet kaldes 'asset light', hvor der ikke bindes kapital i de mange køretøjer, og måske vigtigere, at beslutningsprocessen er decentral taget af de enkelte vognmænd, så indkøb af vogne tages af folk meget tæt på udstyrets anvendelse, ja, ofte selv kører som chauffører.

Disse selvkørende vognmænd har med det store firma i ryggen samtidig et stort firmas fordele. Der findes en brændstofaftale med høj rabat uden depositum, og der er aftale med leverandør af dæk. Ligeledes får vognmændene en rabat ved at udnytte det store firmas aftaler med lastvognleverandører. Oveni findes den nødvendige viden i det store selskab omkring branchens vilkår omkring lovgivning, overenskomster etc.

DSV blev oprindeligt stiftet i 1976 under navnet De Sammensluttende Vognmænd af 10 selvstændige vognmænd for at drive et fælles kørselskontor. Ejerkredsen er siden udvidet kraftigt og bestod f.eks. i 1990 af 50 vognmænd.²²¹ Når forretningsmetoden er lykkedes for DSV, skyldtes det hårdtint at kunne håndtere branchens skisma: på den ene side at vognmændene er deres egen herre og ikke ønsker at have nogen til at kikke med over deres skuldre, men på den anden side skulle der være et internt fodslav, så de fleste af vognmændenes kørsler gav indtægter i DSV's regnskaber. Undertiden var vognmændene fristet af at køre uden om DSV, hvis de blev tilbudt et højere honorar, men det lykkedes generelt DSV at holde denne kørsel nede på et så lille niveau, at firmaet kunne holde sine indtægter. Hvis DSV's ledelse opdagede omgåelse, kunne vognmænd risikere, at miste kørsel eller at blive ekskluderet af selskabet.²²²

Succesen skyldes en god forretningsans. I starten blev firmaet kendt som prisdykker med en prissætning 10 % under de normale takster; da DSV havde vundet en licitation med kørsel af jord fra Roskilde Ring, blokerede den lokale vognmandsforening i 1976 DSV's lastvogne. Selskabet var også smart til at udnytte nye forretningsmetoder. Hovedaktiviteterne for DSV var oprindeligt entreprenørkørsel, hvor kørsel med opgravet jord hørte til de største aktiviteter. Her gik DSV aktivt ind for at finde gårde tæt på anlægsarbejdet, hvor gårdmændene havde marker med lavninger, som de havde fordel af blev udfyldt; DSV's vognmænd undgik derved meget kørsel, hvorved de blev konkurrencedygtige trods et lavere tilbud end de øvrige vognmænd.

Firmaet er i stor udstrækning vokset ved at overtage andre firmaer i ind- og udland. DSV fik udvidet aktiviteterne med eksportkørsel som hovedaktivitet ved at overtage to store firmaer. I 1990 rådede DSV over 1.000 transportenheder, og ved at overtage endnu et firma, blev det samtidig landets største transportør af tørlast, da man overtog 40 tørsilovogne. I 2000 købtes det største danske speditiønsfirma DFDS-Dan Transport.²²³

En særlig afdeling hos DSV er Solutions, som står for totalløsninger. Til eksempel har DSV indgået en 5-årig kontrakt med den danske detailkoncern Tiger, som arbejder aggressivt med at etablere detailbutikker i land efter land. 20 uger efter at et nyt land har fået sin første butik, skal DSV have etableret centrallager og distribution. Andre store kunder er f.eks. Jysk, Danfoss og Top-Toy. De stiller alle store krav til deres speditiønselskab for at sikre deres 'just-in-time' leverancer - 'freight forwarders' kaldes selskabets rolle.

Største fragtmandsvirksomheder 2008

Nettoomsætning mia. kr.

DSV Road	4,69
Danske Fragtmænd	3,03
DSV Air & Sea	2,55
Arla Foods Distribution	1,5
HCS Transport & Spedition	1,5
Schenker	1,42
Freja Transport & Logistics	1,25
Andreas Andresen	1,23
Itella Logistics	1,11
Frode Laursen	1,07

I 2008 dominerede tre virksomheder listen over Danmarks 11 største fragtvognmænd. DSV og Danske Fragtmænd var langt større end de øvrige på listen. To af virksomhederne var i øvrigt filialer af udenlandske koncerner. Kilde: Gods på vej, s.645, JB Business Information Transport: Fragtvognmænd. Analyserapport 2009.

Specialisering og samarbejde

En anden udvikling i nyere tid er sket på det organisatoriske område. Længe bad transportkøberne typisk en vognmand eller speditør om at få leveret en transportydelse, og når der var indgået en aftale om pris, kvalitet og andre leveringsbetingelser, var transportkøberens rolle ude af billedet. I de seneste årtier har mange transportkøbere i stærkere grad ønsket at beholde kontrollen med selve tilrettelæggelsen af transporten. Det har været tilfældet i dagligvarebranchen, men også i en del andre brancher. Transportkøberne har også haft behov for en længerevarende sikkerhed for sin transport, hvorfor langtidskontrakter blev nødvendige. Samtidig har de lange kontraktperioder gjort det muligt, at samarbejdspartnerne rimelig trygt kan udveksle forretningshemmeligheder. Transporten for Dansk Supermarked er et eksempel på en sådan tæt integreret distributionsløsning, hvor selskabet har lagt sin transport ud hos en selvstændig vognmand. I øvrigt har også speditørerne selv i udstrakt grad outsourcet deres aktiviteter ved ikke længere selv at eje trækkerne. Til eksempel ejede det store Blue Water Transport omkring 2007 500 trailere, men ingen trakkere, hvad man lod vognmændene om.²²⁴

Hele denne omstilling har betydet en ændring i kontrakterne i transportbranchen. Kravet om præcision og regularitet fra detailhandlens side har f.eks. betydet, at vognmandsfirmaerne har måttet regulere deres forretning efter disse klare ønsker. Således har der været stramme aftaler omkring tidspunkter for afhentning hos leverandører, for aflevering og for afhentning hos centrallager. Hertil kom regler for returnering af returvarer og for chaufførernes adfærd og aktiviteter. I forretningsaftalerne indgik tillige regler om principperne for afregning og ikke mindst aftaler om udveksling af informationer om fremtiden, så vognmanden kunne forberede sig på nye butikker og anden øget kørsel. Samtidig skulle en aftale indeholde principper for erstatning og forsikring.²²⁵

Vognmanden fik gennem disse detaljerede og længerevarende kontrakter langt større mulighed for at planlægge sin forretning. Det blev dermed i stor udstrækning muligt at foretage nyinvesteringer med en rimelig sikkerhed for afskrivningen, og firmaet og chaufførerne fik et indgående kendskab til deres respektive kørselsområder.

Spedition

Speditørbranchen har en vigtig rolle som formidler af transportopgaver. Oprindeligt fandtes en skarp opdeling mellem speditører og vognmænd, hvor speditøren stod for markedsføring af transport og alle de tilhørende tjenesteydelser, mens vognmanden sørgede for transporten fra punkt A til punkt B. Speditøren var transportarkitekten, som planlagde og tilrettelagde transporten.²²⁶

Speditørens ”forretningshemmelighed” har altid ligget i at kende markedet. Firmaet ville som regel kunne forhandle en transport til en billigere pris, end kunden selv kunne. Markedets svingninger overvågedes fra time til time, og speditøren fik erfaring med hvilke vognmænd, man kunne stole på. Især international transport er så kompliceret, at en erfaren speditør ofte har været nødvendig for at indgå de rette aftaler.²²⁷

Når speditøren har fundet den eller de bedste transportører, skal firmaet samtidig sørge for at tegne forsikring, lave aftale med transportør om at få godset afhentet og afleveret samt bistå ved udfærdigelse af de nødvendige dokumenter. Dem er der mange af med udførselsangivelse, transportdokument og konsulatsfaktura. Hertil skal firmaet sørge for toldklarering og skiftende grader af opfølgning på leverancer og information om transportforløb, og endelig kan komme en lang række øvrige tjenester som inkasso, oplagring osv.

Et eksempel på et af de store tidlige speditørfirmaer er Andreas Andresen i Padborg. Firmaet startede i Vamdrup i 1916, hvor stifteren kunne se, at der var behov for hjælp til firmaer med at få deres gods over grænsen. Eksportører og importører boede ikke i nærheden, og især

toldklareringen var vigtig, idet næsten alt gods på den tid fysisk skulle ind i toldlokalerne for at blive klareret.²²⁸ I 1930 blev firmaet overtaget af en lokal mand, Andreas Andresen, hvis navn det bar i de følgende årtier. Toldsatserne var komplicerede, og speditønsfirmaet kendte dem. Andresens virksomhed kunne dog også tilbyde andre aktiviteter som oplagring, samlevogne og omekspedition af vognladninger. Herved kunne der spares på fragten, når gods fra flere kunder kunne samles i en enkelt vogn.

Firmaet voksede i takt med, at eksporten steg. Konkurrencen var hård, men med en stigende samhandel over grænsen kunne man overleve gennem specialisering. Andresen specialiserede sig således i transport af fødevarer.

Tilsvarende specialiserede andre speditører sig. Nogle var kendt med transport til Afrika, nogle havde kendskab til transport med køle- og frysevarer, og atter andre vidste noget om transport af IT-udstyr eller messeleverancer. Ladningsspeditører blev en særlig type speditør, ofte specialiseret på bestemte destinationer, som levede af at chartre og udchartre hele ladninger.

Også stykgodstransport kunne speditører indgå i. Arbejdet med at samle enkeltordrer sammen og fordele dem på biler er et stort puslespil med mulighed for fortjeneste, hvis indsatsen er effektiv. Ved udenlandske forsendelser råder disse stykgodsspeditører over kontakter til speditører i andre lande. Disse kontakter – eller agenter som de også kaldes – står for arbejdet i modtagerlandet. Godset fra lastvogne kan blive omlæsset på agentens terminal til videre udkørsel, og agenten samler omvendt gods sammen til lastvognens returkørsel. De økonomiske transaktioner er ret kompliceret, hvorfor det kræver nøjagtige aftaler eller en høj grad af tillid. Stykgodsspeditører råder ofte over egne terminaler, hvor godset kan samles, eller hvorfra det kan distribueres.

Ligesom mange speditører har købt egne køretøjer, har mange store vognmandsvirksomheder etableret en speditønsafdeling. Det var dog først gennem EF's liberalisering af kørselsordningerne fra sidst i 1980'erne, at speditørerne for alvor kunne få licenser på kørsel i Tyskland – som kun vognmænd hidtil havde haft mulighed for at få.²²⁹ Denne brancheglidning skete for alvor efter 1970'erne. Også rederier gik ind som nævnt i speditøns- og vognmandsbranchen med DFDS som den største aktør.

I 1970'erne blev man klar over, at det juridisk var flydende, om en speditør var fragtfører eller ej. Speditøren havde fået et større ansvar i en mere kompliceret verden, og det var nødvendigt med en juridisk afgrænsning mellem formidler- og fragtførerrollen i henhold til transportjuraen.²³⁰

Speditøren udførte oprindeligt transport for andres regning og risiko. I nutiden er ansvaret ændret, så det – som det hedder i Dansk Speditørforenings bestemmelser i dag ”...*sørger for transport af gods med eller uden fragtføreransvar, sørger for oplagring...*”. Fragtføreransvaret lå tidligere kun hos vognmanden eller rederiet; nu kan speditører altså også være fragtfører.²³¹ Det er fragtføreren, som har ansvaret for godset under transporten indtil det afleveres til aftalte transporttid. Det er også ham, som skal betale erstatning, hvis der skete skade eller opstod større forsinkelser.²³² Allerede i slutningen af 1970'erne var der juridisk klarhed over, at speditøren var fragtfører, hvis firmaet stod for samlegodstransporter.

Speditørernes organisation Dansk Speditørforening undgik igennem mange år at optage medlemmer med tilknytning til vognmandsvirksomhed, men i længden kunne man ikke forhindre brancheglidningen. Årsagen var bl.a. ejerskab af trailere, som i modsætning til trækere og lastvogne ikke krævede vognmandstilladelse. Ved at få skiftende vognmænd med trækere til at håndtere trailerne, fungerede speditørfirmaer med trailere i stor udstrækning alligevel som en vognmandsvirksomhed.

Vognmændenes organisation

De første lokale vognmandsforeninger

Med loven om næringsfrihed mistede vognmændene muligheden for en stærk organisation til at styre erhvervet. Deres interesser havde de stadig til fælles, hvorfor der mange steder opstod nye samarbejder. En af de første, måske den første, mere permanente organisation var Odense Vognmandsforening, der blev startet i 1884. I løbet af få år havde foreningen 80-90 medlemmer, hvoraf enkelte tillige dog arbejdede som entreprenører, hestehandlere og andet. Foreninger i de øvrige to store provinsbyer, Aarhus og Aalborg, startede i henholdsvis 1896 og 1900. Det var en tid med en kraftig agitation for fagligt sammenhold i fagforeningerne, og i kølvandet på fagforeningerne etableredes arbejdsgiverforeninger som modpart.

Den primære årsag til sammenslutningerne var et behov for at få fagets interesser varetaget gennem velordnede forhold – især ønskede man at undgå konkurrence fra underbydende vognmænd. Til eksempel ønskede Odense Vognmandsforening at sikre sig, at foreningens takster blev overholdt, og den lokale arbejdsgiverforening sørgede samtidig for, at dens medlemmer var forpligtede til at benytte medlemmer af vognmandsforeningen. Det skete dog alligevel ofte, at virksomheder benyttede billigere vognmænd, der stod uden for vognmandsforeningen. I disse tilfælde kunne medlemmer af arbejdsgiverforeningen blive dømt ved retten til at betale en bod til vognmandsforeningen.

De fleste foreninger havde som regel to aktiviteter til fælles: at stå for den kommunale vognmandskørsel og at fastlægge ensartede priser og vilkår. Kommunernes opgaver voksede stærkt i de år, og vognmandskørsel hos en kommune kom til at omfatte mange store og små opgaver såsom kørsel med jord, kul til og koks fra det kommunale gasværk, sne og renovation. Opgaverne svingede i omfang, men de kom regelmæssigt hvert år, hvorfor de var meget eftertragtede. Omvendt var kommunerne interesserede i at kunne nøjes med en fast aftalepartner, og hvis vognmandsforeningen var denne partner, kunne medlemmerne af foreningen få kørslen på skift til den tariffmæssige betaling. Foreningen fremstod på denne måde som et kollektiv, men vognmændene stod i andre forbindelser frie i forhandlinger med potentielle kunder, når tariffen blev fulgt nogenlunde.

Kommunens kørselsopgaver blev sendt i udbud, og da lokale vognmænd uden for foreningen sjældent var store nok til at byde, vandt vognmandsforeningen oftest licitationen.²³³

De ensartede priser sikredes gennem en skriftlig og ofte bogtrykt priskurant. Disse priskuranter kunne være meget detaljerede beskrivelser af kørsel ud fra lokale forhold; i andre tilfælde var taksterne blot udregnet efter brug af en vogn med startpenge og en stigende betaling efter afstand.²³⁴

Vognmænd var kolleger, men i høj grad også konkurrenter. Der var derfor ofte stridigheder på foreningernes møder, når medlemmer blev anklaget for at gå under taksten. Hvis det kunne bevises, stod synderen til en bøde. Hvis det ikke kunne bevises, kunne bølgene gå meget højt med efterfølgende retssager og ekstraordinære generalforsamlinger. Mærkeligt nok forligedes vognmændene som regel meget hurtigt og kunne have et tæt samarbejde kort tid efter. Det ser ud til at have været vigtigt for vognmænd at være samarbejdsduelige på alle områder.

Nogle foreninger startede selskaber, der kunne levere nødvendige ydelser til medlemmerne. Det kunne være en grusgrav, hvorfra medlemmerne kunne få de byggematerialer, vognmænd ofte skulle levere.

Landsforeningen Danske Vognmænd

Man fandt efterhånden ud af, at der manglede en landsorganisation til at varetage erhvervets interesser. Lastvognenes længere kørsel betød, at transporterne ikke mere foregik i små lukkede områder omkring en by. Vognmandskørsel dækkede regioner eller endda store dele af landet, hvorfor det var nødvendigt med landsdækkende aftaler og ordninger. Efter flere forsøg stiftedes i 1947 en stærk landsdækkende forening, Landsforeningen Danske Vognmænd, LDV. Organisationen indgik snart i et tæt samarbejde med staten omkring forskellige spørgsmål. Allerede i 1947 fik foreningen f.eks. en repræsentant i benzinnævnet, hvor rationeringen blev administreret.²³⁵

I 1949 udsendtes en landsdækkende priskurant gældende for alle foreninger under forbundet, og de mange forskellige lokale overenskomster var dermed en saga blot.²³⁶ Priskuranterne mistede lidt af deres betydning, da Monopoltilsynet i 1961 pålagde vognmændene, at kuranterne kun måtte være vejledende. Samtidig skulle alle vognmænd frit kunne byde ved licitationer, og foreningens vedtægter måtte ikke forbyde medlemmer at samarbejde med vognmænd uden for foreningen.²³⁷

Da kørslen på udlandet voksede i 1930'erne, blev det naturligt at eksportvognmændene sluttede sig sammen i en fælles organisation. Udenlandske Automobiltransporter (UAT) etableredes i 1934, hvor de store indsatsområder blev problemerne omkring valuta og forsikring.²³⁸

Foreningen af Danske Eksportvognmænd (FDE) stiftedes i 1948 for at arbejde for de særlige interesser ved eksportkørsel.²³⁹ FDE indgik fra begyndelsen i et tæt samarbejde med Ministeriet for Offentlige Arbejder. Ministeriet ønskede at føre kontrol med modtagerne af tilladelser til kørsel i Tyskland. FDE skubbede på for at mindske antallet af tilladelser, og foreningen havde ingen kommentarer, da ministeriet fratog 150 vognmænd deres tilladelse.²⁴⁰

Styrke og politisk interessevaretagelse

De mange transportvirksomheders ofte ringe størrelse har ikke befordret en stærk organisation. Der er således mange eksempler på uenigheder og manglende fodslag i organisationerne. Det hedder således om foreningen bag fordelingskontoret IAT i Esbjerg, at der opstod problemer med nye medlemmer i 1960'erne: *"Vognmænd er og bliver individualister. Det er måske ét af de karakteristika, vi er glædest for. I foreningssammenhæng er det imidlertid ikke ubetinget en egenskab, der befordrer samarbejdet"*. Optagelsen af nye medlemmer fik det gamle sammenhold og stabilitet til at smuldre, idet de nye *"foretrak selv at bestemme og vel også troede, at de kunne det hele bedre selv."* Det stillede vejbranchen svagt, når der ikke kunne tales med én stemme over for myndighederne, f.eks. vedrørende holdningen til lovgivningen.

Selv hos Foreningen af Danske Eksportvognmænd, FDE, var der en stor intern uro på trods af foreningens medlemskreds af større og succesfulde vognmandsfirmaer. I foreningens første 20 år var intern splittelse en daglig orden, og frem til 1968 havde foreningens 5 direktører og forretningsførere alle sagt deres job op i utide eller var blevet afskediget. De valgte formænd havde heller ikke siddet i særlig mange år ad gangen, og mange bestyrelsesmedlemmer havde forladt foreningen, hvorefter de ofte havde været med til at etablere konkurrerende foreninger.

En ting kunne man dog blive enige om. Alle vognmandsorganisationerne førte i lighed med fortidens vognmandslav en politik for at begrænse konkurrencen i branchen. Et eksempel fra omkring 1970 viser dette. Den danske regering ønskede flere tilladelser på transportkørslen i Tyskland, hvilket den tyske regering ville tillade, hvis reglerne om den danske refusion af vægtafgift blev ophævet. Vognmandserhvervet var blankt afvisende over for den løsning, for netop knapheden gav de etablerede eksportvognmænd en god ekstrajntjening.

Prisaftaler og selvjustits

Vognmænd har selvfølgelig generelt ønsket at køre efter takster, som dækkede deres udgifter og gav en rimelig fortjeneste. Man har i branchen altid set skævt til konkurrenter, som underbød med unfair takster. Foreningerne havde som regel mulighed for at indkalde et medlem, hvis bestyrelsen blev opmærksom på, at medlemmet havde forbrudt sig mod reglerne. Hvis medlemmet ikke mødte op for bestyrelsen, blev medlemmet pålagt en bod. Bøden kunne i 1949 være på 10 kr., hvorefter synderen fik endnu en indkaldelse.²⁴¹

Vedtægterne i foreningerne stillede ofte mindre skrappe krav til aftaler om returlæs. Vognmanden havde i forvejen fået sin kørsel betalt, og returlæset var i stor udstrækning rent overskud oveni. Derfor kunne vognmændene altså tit tage returlæs til en mindre pris, men herved blev de øvrige vognmænd underbudt, hvilket vedtægterne ikke gav mulighed for at sanktionere.²⁴²

Sammenholdet i foreningerne kunne godt komme til at stå sin prøve, når forholdene i branchen ændrede sig. Det blev tilfældet, efter at nogle vognmænd havde anskaffet sig større køretøjer og påhængsvogne, hvorved de kunne køre mere og derved også tjene mere.²⁴³ I 1950 klagede en række vognmænd med ”almindelige” vogne på 3½ - 5 tons over, at de store vognmænd pressede priserne, for de ville ikke udkonkurreres af vognmænd med større udstyr. Deres protester ændrede dog ikke vognmandsforeningens politik om udregning af tarifferne.

Arbejdsgiverforening

Da LDV ved stiftelsen havde valgt ikke at være en egentlig arbejdsgiverforening, måtte der findes en løsning på arbejdsgiverproblematikken. I 1960 kunne der ikke samles flertal for en indmeldelse i Dansk Arbejdsgiverforening, og en gruppe vognmænd etablerede derfor i 1962 en selvstændig arbejdsgiverforening, Danske Vognmænds Arbejdsgiversammenslutning (DVA). Samme år etablerede andre vognmænd yderligere en forening med samme opgave, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforeningen (VA), som meldte sig ind i Dansk Arbejdsgiverforening (DA).²⁴⁴

Organisationsforholdene var med andre ord rodede. Da der i 1961 opstod en arbejdskamp omkring lønforhold, stod LDV uden for konflikten, mens medlemmerne af DA måtte lockoute. Chaufførernes fagforening krævede en lønforhøjelse på 86 øre, men var blevet tilbudt 16 øre. Konflikten fortsatte i tre uger, hvor LDV vognmænd i solidaritet skulle undlade at tage konfliktramt arbejde. Der opstod dog mange konfliktsituationer, hvor fragtcentraler blev blokeret og foderstoffer hevet af lastvogne for at hævne landbrugets stop for mælkeleverancer til byerne. Det hele endte med, at regeringen greb ind og ophøjede et mæglingsforslag til lov.²⁴⁵

Der viste sig efterhånden et stigende behov for en stærkere organisation, og i 1985 blev LDV og DVA formelt slået sammen til Danske Vognmænd (DV) – Hovedorganisationen af 1985. Efter modstand fra især de mindre vognmænd var DV ikke medlem af Dansk Arbejdsgiverforening, hvorfor en del vognmænd stadig foretrak at være medlem af VA. Der var ikke mange medlemmer af foreningen, men de repræsenterede omkring en tredjedel af vognmandserhvervets lønsum.²⁴⁶

Endelig i 1999 fik transporterhvervet en fælles organisation til at tale medlemmernes sag, da Dansk Transport og Logistik – Danske Vognmænd (DTL) blev brancheorganisation ved sammenlægning af Danske Vognmænd, Foreningen af Danske Eksportvognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening. Virksomheder med lønnet arbejdskraft skulle samtidig være medlem af Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), som VA indgik i.

Diskussion af vejtransportens marked og produktive enheder

Når man skal sammenligne den danske transport med forholdene i udlandet, må det på forhånd nævnes, at kildematerialet er begrænset. Min bog, ”Gods på vej”, forsøger på 1.500 sider at samle den kendte viden om området. Denne artikel kondenserer bogens stof i artikelform omkring transporterhvervets struktur og diskuterer denne problemstilling specifikt. Der er tidligere udgivet enkelte fremragende monografier såsom ”De danske eksportvognmænds historie” og ”Transportgiganten” om firmaet DSV’s historie, men de belyser kun toppen af isbjerget, mens transportområdets fulde kompleksitet stadig gemmer sig under vandlinjen i oceanernes mørke.²⁴⁷

Samme mangel på forskning findes i udlandet. I USA findes ingen national historie, men kun enkelte større værker. ”Trucking Country” fortæller en politisk erhvervshistorie, hvor lastvognstransportens fremvækst i USA skabte to parallelle transportområder: den frie distribution af landbrugsvarer og den øvrige transport - reguleret og fagforeningsstyret.²⁴⁸ ”The Big Rig: Trucking and the Decline of the American Dream” er en antropologisk skildring af de sidste årtiers forvandling af langturskørslen.²⁴⁹ Især efter den politiske regulering blev afviklet fra 1980 mistede fagforeningerne deres indflydelse, konkurrencen blev skarp og lønningerne var ikke mere i top.

Der findes en del punktstudier udført af økonomer. Nogle citeres i det følgende trods deres indlysende svaghed med at forklare historisk udvikling. Disse forskere ønsker at skabe samfundsvidenskabelige modeller, som opstilles i ofte lange matematiske formler. Man har tydeligt et ønske om at kunne give en abstrakt, generel og universel viden, som det er tilfældet inden for naturvidenskaben. Man kan misunde disse forskeres klare opfattelse af elementer i deres fremstilling af transportbranchen; marked, brancher og økonomiske enheder føjer sig fint sammen i forskernes ligninger. Når man som historiker har kendskab til den komplekse virkelighed med stadig forandringer over tid, er det svært at se de samme faste former og konturer i en transportbranche med dens nærmest uendelige antal konstellationer. Økonomernes enkeltelementer er ikke konsistente over tid, hvorfor modellerne selv får begrænset holdbarhed. Tilmed bygger de ofte på et yderst tyndt materiale; til eksempel bygger en artikel sine teorier ud fra 154 spørgeskemaer, som er frembragt ud fra en udsendelse med en svarprocent på under 14 %.²⁵⁰ Kritikken til trods har økonomiske forskere udviklet teorier, som kan inspirere den historiske forskning.

Hvis vi skal undersøge de sidste 100 års historie, konstaterer vi, at det empiriske materiale er tyndt. Transport spejler al industri, byggeri, landbrug og handel. Ændres produkter og leveringsform blot et sted, berører det alle transportens mange led. Transportens historie er derved lige så kompliceret som alle de øvrige dele af erhvervslivets historie tilsammen. I store træk ved vi, at transport har været udført af vognmænd men også af mange andre. I motortransportens første tid med små køretøjer fandtes ikke nogen særlig skelnen mellem varevogne og godskørsel med lastvogne bortset fra, at varevogne ofte var lukkede. Mange erhvervsdrivende udførte tillige fragtkørsel for andre af ukendt omfang, og den officielle statistik giver kun de overordnede konturer. Således kørte i 1935 kun 9.209 af landets mindst 26.554 lastvogne hos rene transportvirksomheder, mens størsteparten kørte i de øvrige erhverv fordelt med nærmest halvdelen i industri og håndværk og den anden halvdel i handlen. Største sektor i produktionsvirksomheder var bryggerier, mejerier og brødfabrikker, mens detailhandlen havde købmandsforretninger og bageriudsalg i spidsen.

De ca. 11.157 transportvirksomheder i midten af 1930’erne var også selv meget forskellige, hvor under halvdelen udelukkende kørte med fragt med lastvogn (4.991), yderligere 1.348 kørte fragt med hestevogne, mens knap 1.000 virksomheder kørte både med fragt og personer. Den gennemsnitlige virksomhed havde mindre end en ansat størrelse udover ejeren i virksomheden.

Organiseringen af vejtransporten ændredes, da lastvognene blev større fra 1950'erne, hvor de officielle regler justeredes for at udnytte bedre bremses og anden ny teknologi. Vægtgrænserne hævedes ved lov i 1955, og samtidig kunne de køre længere takket være regler om højere hastighed fra 1953. Med lastvognenes forøgede kapacitet kom der et skel ned til de øvrige erhvervs distributionskøretøjer – med kassevogn af mærket Hanomag som typisk eksempel.

Virksomheder med det største antal køretøjer fandtes ofte uden for kredsen af rene vognmandsvirksomheder. DSB's kørselstjeneste var således i mange år landets største virksomhed med 423 lastvogne i 1965, Shell havde i 1950 ca. 130 tank- og lastvogne, i midten af 1960'erne havde bryggeriet Carlsberg 155 lastvogne, foderstofvirksomheden KFK rådede i midten af 1990'erne over 115 egne lastvogne, og Københavns Brødfabrik distribuerede i 1958 deres brød med mere end 125 lastvogne.

Områdets kompleksitet er på en måde uforståelig, for arbejdet udføres af næsten ens køretøjer kørt af en chauffør. Selvom der især i nyere tid er bygget mange specialkøretøjer, er branchens karakteristisk i stor udstrækning baseret på, hvordan man organiserer opgaverne for disse (oftest) mænd og deres køretøjer. Branchens bredde skabes gennem firmaers forskelligartede organisering af de mange forskellige arbejdsopgaver.

I de seneste årtier er der sket en stor omstilling i erhvervslivet generelt, som har haft betydning for transporterhvervet. Inden for handlen er sket en kraftig centralisering i dagligvaresektoren med færre men større forretninger, og hvor frie handlende er erstattet af forretninger tilsluttet store indkøbsorganisationer.

Der er etableret en meget udbygget international arbejdsdeling, hvor de forbedrede internationale transporter har betydet en effektiv fordeling af varer via bl.a. containere. Samtidig er virksomhederne gået over til en meget mere præcis styring af produktion og distribution i koncepter som "just in time". Sideløbende skete en kraftig brancheglidning mellem vognmænd og speditører – store vognmandsfirmaer fik in-house spedition, og speditørfirmaer anskaffede egne køretøjer for at kunne styre transporten i alle led.

I lærebøger for erhvervslivet angives ofte en fordel med store firmaer. Siden Adam Smiths nu klassiske værker har "economies of scale" været et begreb for en fordel med stordrift – de faste udgifter kan spredes ud på et større antal producerede enheder, der kan gives kvantumsrabat ved større indkøb, udgifter til administration kan fordeles på flere enheder, reklameudgifterne pr. potentiel kunde bliver lavere osv.²⁵¹ Store virksomheder kan råde over medarbejdere med ekspertviden, som mindre firmaer ikke har råd til, og kun ved at få de nævnte stordriftsfordele, vil man kunne overleve i den hårde konkurrence.

Så vidt lærebøger om erhvervslivet. Disse regler gælder dog ikke umiddelbart for vognmandsbranchen; hvis vi ser nærmere på den historiske udvikling, har der ikke været tale om, at store virksomheder totalt har udkonkurreret mindre virksomheder, og der har stort set aldrig været tale om, at stordriftsfordelene har været så store, at de ikke har givet plads til nye virksomheder. Den danske vognmandsbranche har igennem mange år været domineret af små og mellemstore virksomheder. Det har vi set i hele perioden med kørsel baseret på hestevogne, hvor de fleste vognmænd havde et par enkelte vogne. Omkring 1840'erne havde landets førende vognmænd – dem som var medlem af det københavnske vognmandsmaal – en målsætning om at skulle have mindst 9 køretøjer af forskellig type til at dække en bred række af behov.²⁵² Kort forinden havde lauget i alt beskæftiget 100 kuske, og enkelte virksomheder var relativt store, men de havde antagelig ikke mere end 20-25 kuske.

I England var enkelte virksomheder langt større end de danske. Således havde den største virksomhed i London i 1836 mere end 100 vogne. De store virksomheder var dog fortrinsvis inden for persontransport; varetransportens virksomheder var lige som i Danmark langt mindre.²⁵³

Antagelig gik den meget tidskritiske persontransport fortrinsvis over land, mens den mindre tidskritiske varetransport gik med skib.

Vognmandsfaget var oprindeligt baseret på en virksomhed, hvor vognmandens hest bestemte den radius, inden for hvilken vognmanden kunne drive sin virksomhed. Det var afstanden, som en hest kunne køre frem og tilbage i løbet af en dag. Vognmanden kendte derfor alle potentielle kunder i området, og hans muligheder for at udvide forretningen var begrænset til, hvad denne kundekreds gav mulighed for.²⁵⁴

Da lastvognene kom til, kunne man tro, at der var basis for at store firmaer opstod, men det var ikke nødvendigvis tilfældet. I hvert fald har der i branchens første generationer været en tendens til, at små firmaer klarede sig godt, og at de eksisterede sammen med enkelte større virksomheder. Den samme tendens kan ses i andre lande.²⁵⁵ Når det samtidig krævede forholdsvis få penge at komme ind i branchen gennem køb af en lastvogn på afbetaling, kunne selv små vognmænd være med, når driftsomkostningerne pr. enhed således ikke var meget mindre ved store firmaer end ved små. Branchen har derfor haft tendens til hård konkurrence, hvor der ofte i nedgangstider blev råbt op om 'overkapacitet' og 'destruktiv konkurrence'. Der har derfor også allerede tidligt været forsøg på at 'stabilisere markedet'. Det har vi hørt om fra de historiske vognmandslav, og de tilsvarende politiske ønsker blev rejst i 1970'ernes kriseår.²⁵⁶ Der er sket en udvikling mod større selskaber, men langt fra i den udstrækning man kunne forvente.

Den selvkørende vognmand er et gennemgående fænomen i vognmandsbranchen. I 1935 fandtes i alt 4.991 rene vognmandsvirksomheder med varekørsel, og ud over vognmændene selv arbejdede her kun 3.542 chauffører, kuske og andre ansatte – i alt altså mindre end en person var i gennemsnit ansat pr. virksomhed. Desuden fandtes 1.348 virksomheder udelukkende med kørsel med hestevogne, og her havde kun halvdelen en ansat.²⁵⁷ Endnu i 1959 havde 58 % af medlemmerne af Danske Vognmænd kun én vogn. Selvom der skete store koncentrationer i 1960'erne og 1970'ernes erhvervsliv, gik det langsomt med udviklingen mod større enheder i transportbranchen. I 1965 viste statistikken, at 95 % af danske vognmænd havde 5 biler eller færre. Kun 4½ % havde 6 biler eller flere.²⁵⁸

Mange lande har endnu en stor andel af små vognmandsvirksomheder med en til fem køretøjer. I 1997 var andelen i Sverige 91 %, i Italien 95 %, i Finland 96 % og i Spanien hele 98 %. Tyskland, Frankrig og England havde stort set den samme andel som Danmark, mens kun Belgien og Holland havde en lavere andel med henholdsvis 68 % og 57 %. Samme mønster med små firmaer ses uden for Europa med 84 % af de store lastvogne i USA ejet af små vognmænd.²⁵⁹

De lidt større firmaer dominerer dog i USA, hvor de i snit i 1997 havde knap 15 ansatte, mens den gennemsnitlige størrelse i Europa var langt mindre med knap 4 ansatte i snit. De spanske virksomheder var de mindste med 2 ansatte.²⁶⁰ I Danmark var størrelsen under det europæiske gennemsnit med 2,7 fuldtidsbeskæftiget og 3,9, hvis også deltidsbeskæftigede medtages.²⁶¹

Store kunder er interesserede i kun at have én leverandør til deres transport, så de let kan aftale og koordinere kørsel. Med en generel udvikling i samfundet mod større selskaber i handel og produktion, har denne mekanisme været med til at befordre større vognmandsfirmaer. Det samfundsmæssige behov for store enheder kan dog også opfyldes. Det kan ske gennem sammenslutninger af vognmænd, kendt internationalt som "lorry centrals". Mange små firmaer og nutidens stigende krav til effektiv styring over store geografiske afstande lyder som et paradoks, men kan forklares gennem en udbredt brug af kontraktkørsel med mindre vognmænd som underleverandører, hvor store speditører og vognmandsfirmaer mestrede kørselsdisponeringens puslespil og udnyttede materiellet optimalt. Herhjemme kender vi det fra DSV, som opererer med mange frie underleverandører, men som sikrer, at det over for kunden ser ud, som om kørslen sker af et enkelt firma.²⁶²

Denne form for samarbejde har været kendt længe, og dets former er fornyet i takt med ændrede behov. På grund af branchens store svingninger i efterspørgsel, har vognmænd ofte måtte afslå at opfylde en kundes behov. De har i stedet sendt opgaven videre til andre vognmænd mod ofte et beløb på 4-10 % af opgaven (10 % var normal speditørprovision). Man kan også se systemet, hvor mindre vognmandsforeninger som nævnt bød på de løbende store lokale opgaver for kommune eller slagteri, og hvor opgaverne fordeltes blandt medlemmerne mod et mindre dækningsbidrag til foreningens kontor. Systemet har haft mere faste organisatoriske rammer, som da International Auto-Transport (IAT) blev etableret i 1931 for at fordele kørslen med fisk mellem Esbjerg og Tyskland; de tilsluttede vognmænd fik kørsel på skift, så de undgik at skulle køre med halvfylde vogne. IAT omdannedes i øvrigt i 1970'erne til et ordinært firma.²⁶³ En tilsvarende udvikling skete som nævnt med De S sammensluttede Vognmænd (DSV), hvor firmaet har beholdt konceptet udelukkende at køre med underleverandører. Der findes ingen opgørelser over omfanget af underleverandører i vognmandsbranchen, men også andre af landets helt store virksomheder som Freja og Frode Laursen benytter sig af forretningsformen.

De selvkørende vognmænds aftaler med store firmaer kan kaldes en "quasi-integration" i højere organisatoriske strukturer.²⁶⁴ Denne hybridform angives at have størst fordel for det store firma frem for en vertikal integration, idet risikoen ikke ligger hos det store firma men hos de små. Det er i teorien rigtigt, men når man konkret ser på virksomheder som DSV, kører deres undervognmænd ofte på kontrakter, som løber over mange år; faktisk findes der vognmænd, som igennem mange årtier aldrig har kørt fra andre selskaber. Det er rigtigt, at det er de små vognmænd, som bærer udgiften for investering i nyt udstyr, men får al mulig hjælp af det store firma som mængderabat og konkret rådgivning, og ofte hjælper det store firma med at kautionere for lån eller leasingkontrakter for sine vognmænd.

Enkelte studier har haft til formål at finde den mest effektive størrelse af vognmandsvirksomheder ("minimum efficient scale") for at lovgivere kunne regulere erhvervet til denne optimale størrelse.²⁶⁵ Det var tilfældet med et udkast til "Draft Regulation" af Europa Kommission i 1971, og det blev helt konkret realiseret i 1947 i England, da størstedelen af landets vognmandsfirmaer blev nationaliseret og samlet i store enheder. Den danske regulering har været ret begrænset bortset fra den nævnte regulering af fragtkørsel. Der skete faktisk først en egentlig begrænsning, da eksportkørslen i efterkrigsårene blev begrænset gennem udstedelse af licenser. Tyskland var interesseret i at holde antallet af lastvogne med licens nede for at beskytte jernbanerne, og de danske vognmandsorganisationer støttede begrænsningen, så der ikke kom nye konkurrerende firmaer på området. Ved udstedelse af nye licenser skete muligvis endda en forfordeling af de virksomheder, som i forvejen havde tilladelser.²⁶⁶ I takt med at behovet steg, blev der dog givet flere tilladelser. I 1970 var der givet 389 tilladelser til eksportkørsel, og især i 1990'ernes begyndelse kom flere til, så der i 1993 fandtes 8.239 tilladelser. Kravet om licens blev senere erstattet af de mere liberale eksportkørseltilladelser for hele EU.

Der har især i USA været et boom i forskningen af transportbranchen, antagelig fordi erhvervet oplevede et stort gennemtræk af chauffører, hvorfor forskere har søgt at finde metoder til at fastholde dem i virksomhederne. Arbejdsmarkedspolitikken har naturligvis været i fokus, og her har de nære forhold med løn, compensation, sikkerhed og tid hos familien været i fokus.²⁶⁷ Quasi-integration angives at være en effektiv organisationsform, fordi den løser problemet med "moral hazard".²⁶⁸ Chauffører har valgt faget, fordi det giver dem en vis frihed for overvågning,²⁶⁹ men ifølge synspunktet om "moral hazard", skal de overvåges, så de udnytter deres køretøj mest effektivt. Ifølge synspunktet var det en fordel at ansætte selvkørere, da de selv var interesseret i at spare på brændstof og køre mest hensynsfuldt. Dette argument holder ikke for nyere tid, hvor stort set alle køretøjer i Europa har installeret fartskriver og mange firmaer lokaliserer køretøjer ved hjælp af GPS; centralt kan store firmaer overvåge samtlige chaufførers handlinger; chaufførerne kan

efterfølgende stilles til ansvar for afvigende ruter eller forsinkelser. Argumentet forklarer ikke, hvorfor DSV og tilsvarende firmaers chauffører for størstedelens vedkommende er ansat i små firmaer, som kører som underleverandører. Vognmændene i de små firmaer har ikke problemer med ”moral hazard”, hvorfor der må findes andre årsager.

Økonomer har forklaret strukturen gennem ”transaction cost economy” (TCE), hvor firmaer vælger den mest økonomiske løsning blandt de muligheder, som er givet efter de stiafhængige rammer.²⁷⁰ Disse økonomer har dog ikke nogen nærmere forklaring på, hvorfor der lige præcis er en økonomisk fordel gennem anvendelse af selvkørere og underleverandører.²⁷¹

Den store andel af selvkørere i lande som USA kan delvist forklares gennem økonomiske fordele gennem mindre skat og besparelse af udgifter til lønmodtagere f.eks. den ret dyre sygeforsikring; firmaer kan i USA spare 30 % på udgifter til chauffører ved at ansætte selvkørere.²⁷² Fordele af samme størrelse har der ikke været i Danmark. Der var en vis fordel indtil omkring 2010, hvor selvkørende vognmænd var fritaget for at skulle overholde arbejdstidsregler, mens ansatte chauffører skulle følge EUs ret skrappe regler. Fagforeningerne har lettest ved at få indflydelse i store firmaer, hvor ikke kun chauffører men også personalet i de vigtige godsterminaler er organiseret. Når transporten udføres af mange små virksomheder, kan det være sværere at kontrollere løn og medlemskab af fagforening. I USA har chaufførernes fagforening, the Teamsters, decideret har haft åbnet for, at ikke kun selvkørende vognmænd kunne blive medlem men også vognmænd med flere ansatte chauffører; dette er dog ikke set i Danmark. Det nævnes også om forholdene i USA, at de mange selvkørende vognmænd ofte er blevet lokket ind i situationen ud fra et håb om at blive selvstændige og følge ”the American dream”. De kan få en værdighed og identitet som selvstændige, men de opdager også de potentielt fatale problemer ved sygdom, ulykker og nedbrudt materiel.

En forklaring er mere lige for: de små firmaer og især selvkørende giver den nødvendige fleksibilitet i branchen. Stive regler kan ikke håndteres af store organisationer; fleksibiliteten er naturligvis optimal ved selvkørere, som selv kan planlægge deres tid, men også et mindre vognmandsfirma ledet af en erfaren chauffør har en så tæt kontakt til chaufføren og kendskab til hans personlige forhold, at de optimale aftaler for alle parter kan indgås.²⁷³ Denne fleksibilitet har et stort firma med fagforeningernes opmærksomhed svært ved at levere trods alle nye management tiltag og elektronisk overvågning.

Til eksempel har spidsbelastninger ofte betydet overarbejde, hvilket ikke alene har haft betydning for chaufføren:²⁷⁴

Det har ikke altid været lige let at være gift med en chauffør. Min kone kunne aldrig vide sig helt sikker på, hvornår jeg kom hjem, og det har været et problem at holde maden varm. Vi kom til at bo sådan, at min kone kunne holde øje med, hvornår jeg kom hjem. Hvis jeg blinkede to gange med lyset, kunne hun godt gå i gang med sovsen, for så kom jeg hjem.

”Maskine og mand er ét”, kan man sige om chaufførernes forhold til deres køretøj. Mange vil gerne have deres navn malet på lastvognen, og hvis flere kører vognen, får de i det mindste et skilt med deres navn til forruden. Dette personlige forhold er unikt på arbejdsmarkedet. Meget få industriarbejdere, om nogen, ønsker at få deres navn skrevet på den maskine, de arbejder ved.

Det er rigtigt, at adgangen til at eje et køretøj og blive vognmand har været let. I mange år har det været muligt at købe et køretøj på afbetaling, og blot man havde et ’stort’ kørekort, kunne man blive vognmand. Først i de seneste år er lovgivning og regler igen blevet strammet, så der stilles større krav til adgang for at være vognmand for vogne over 3½ t (at den kommende vognmand har 5 års erfaring fra branchen, har gennemgået en obligatorisk mindre uddannelse, kan stille en stor kaution m.v.) på samme måde, som chauffører i dag ikke kun skal have et kørekort, men også løbende skal deltage i kurser i varierende omfang efter det transporteredes farlighed.

Markedsdannelse er en særlig problemstilling. Især økonomisk forskning benytter meget ofte begrebet ”marked”, hvor markedet implicit dækker hele vognmandsbranchen.²⁷⁵ Det er meget svært at genkende dette marked, når man som forsker med øje for mikrohistorien ser på de mange forskellige områder, hvor vognmænd er aktive. Der er mange delmarkeder med deres helt eget liv og betingelser, som endda kan skifte betydeligt over året eller efter konjunkturer. Et delmarked kan tilmed være opdelt i undermarkeder. Til eksempel er entreprenørkørsel et delmarked med transport til mange byggepladser. Dette delmarked kan yderligere deles i undermarkeder, hvor transport af cement med tankvogn eller byggeelementer med reoltrailer kræver særudstyr. Vognmænd i entreprenørbranchen kan i løbet af året bevæge sig over i andre delmarkeder, f.eks. køre landbrugsprodukter i højsæsonen ved høst.²⁷⁶

Indførelse af ny teknologi kan i øvrigt i øvrigt ændre delmarkederne. Da det blev almindeligt at anvende trailere, kunne vognmændene koncentrere sig om den kørende enhed, trækkeren. Det var ikke mere nødvendigt, at påhængsvognen – nu traileren - også var ejet af vognmanden. Det blev således ofte kunden, som ejede en eventuelt specialbygget trailer.

1910-1940	<p>den lokale distribution motoriseres</p> <p>lastvogne og varevogne af ens størrelse</p> <p>statslig regulering</p>
1950-1980	<p>bedre veje, større hastigheder, større køretøjer</p> <p>national kørsel går fra skinner til vej</p> <p>omladning effektiviseres med gaffeltrucks og paller</p> <p>specialisering og specialkøretøjer</p> <p>tilvæksten går til vognmænd</p>
1980-2017	<p>just-in-time i produktion og handel, udvidet international vare udveksling</p> <p>deregulering</p> <p>brancheglidning spedition-vognmandsvirksomhed</p> <p>brug af trailer skiller kørsel og varebeholder</p>

Den motoriserede transports historie kan i grove træk opdeles i tre epoker. I den første periode frem til 1940 blev motorkraften taget i brug, og da den fik betydning, fik den en mild regulering. Efterkrigsårene frem til 1980 var motortransportens store periode med kraftig fremgang, tekniske og økonomisk. Udviklingen er fortsat efter 1980, hvor punktlighed og effektivisering kom i højsædet. Figur: Jørgen Burchardt.

Afslutning

Vejtransportens historie viser en aktivitet, som er skiftet efter behov og tekniske muligheder. I størstedelen af forløbet udførtes transport som en nødvendig bibeskæftigelse hos bønder og andre næringsdrivende; kun et lille mindretal kunne leve som vognmænd. Først de seneste årtier har professionelle transportører domineret arbejdsopgaven, men faktisk ved vi ikke med sikkerhed, om det skete for 50 år siden eller senere. Som det er angivet, er der store huller i den officielle

statistik;²⁷⁷ kørslen med mindre lastvogne og varevogne har sammen med cabotagekørsel af udenlandske lastvogne et ukendt omfang.

I det hele taget er godstransport på vej et vanskeligt emne. Ved jernbanen kender vi til køreplaner og ruter ligesom et nøjagtigt kildemateriale er bevaret. Vejtransporten er til gengæld nærmest historieløs i arkiverne, hvor meget få optegnelser af transporter er bevaret.

Forskernes manglende arbejde med området er forståeligt. Når en transport er overstået, er der udført en samfundsgavnlig handling, men resultatet er usynligt bortset fra at en vare er flyttet fra et punkt og til et andet. I modsætning til de fleste områder inden for produktion og handel, hvor der kan produceres til lager, kan transportens ydelse ikke gemmes. Behovet skal ofte opfyldes her og nu, hvilket giver store svingninger i efterspørgslen. Chauffører og hans familie må leve med arbejdsforhold, hvor arbejdsdagens afslutning er usikker efter trafikpropper, uheld, forsinket af- eller pålæsning eller blot for mange opgaver.

Denne artikel giver et bud på udviklingen, men jeg er klar over behovet for at vide mere om de mange forskellige delmarkeder og om man overhovedet kan tale om markeder, når efterspørgsel og transportbranche ændrer sig så radikalt og hurtigt i takt med at de erhvervsområder, man servicerer, forandrer sig?

Spørgsmålene står i kø, og tilmed er variationerne i transportens historie nærmest uendelig mange. Der ligger et vanskeligt, men også spændende, arbejde og venter på at blive udført.

Litteraturliste

Ammerdown Group (1980): *The transport and slaughter of farm animals. Report of a seminar held 1980 at Ammerdown, Radstock, Nr. Bath*. Bristol: Ammerdown Group.

Andersen, Karen Marg. Groth (1983): *Konstruktion og vurdering af en ruteplanlægningsmodel for Korn- og Foderstof Kompagniet. Bilag: Handelshøjskolen i Århus*.

Andreasen, Claus Bo og Hans-Henrik Jørgensen (1991): *Kampen om grovvare-andelen*. Esbjerg: Institut for samfunds- og erhvervsudvikling, Sydjysk universitetscenter (Notat, 20/91).

Armstrong, John (2003): *Companion to British road haulage history*. London: Science Museum.

Arruñada, Benito, Manuel González-Díaz og Alberto Fernández (2004): "Determinants of organizational form: transaction costs and institutions in the European trucking industry". I: *Industrial and Corporate Change* 13 (6), s. 867–882.

Bagwell, Philip Sidney (1974): *The transport revolution. From 1770*. London: Routledge.

Bagwell, Philip Sidney og Peter J. Lyth. (2002): *Transport in Britain, 1750-2000. From canal lock to gridlock*. London, New York: Hambledon and London.

Baker, George P. og Thomas N. Hubbard (2003): "Make versus buy in trucking: asset ownership, job design, and information". I: *The American Economic Review* 93 (3), s. 551–572.

Bayliss, Brian T. (1973): *Road haulage industry since 1968*. London.

Bayliss, Brian T. (1981): *Planning and control in the transport sector*. Aldershot: Gower.

Bayliss, Brian T. (1986): "The structure of the road haulage industry in the United Kingdom, and optimum scale". I: *Journal of Transport Economics and Policy*, s. 153–172.

Belman, D., Francine Lafontaine og Kristen A. Monaco, Kristen A. (2005): "Truck drivers in the age of information: transformation without gain". I: Dale Belman og Chelsea White III (red.): *Trucking in the Age of Information*. Burlington: Gower Publishing, Ltd, s. 183–212.

- Belman, Dale; White, Chelsea C. (red.) (2005): *Trucking in the age of information*. Burlington: Gower Publishing, Ltd.
- Bertelsen, Pernille (1983): *Mælkevejen. Distributionsforandringer som vejen til en ny mejeristruktur*. Roskilde.
- Birch, Jens og Michael Sinding (2003): *Bustrafik i Helsingør - dengang. Historien om Hornbækbanens busser og bybusserne i Helsingør*. København: Sporvejshistorisk Selskab.
- Bjørn, Claus (1976): *Fyens Andels-Foderstofforretning gennem 75 år 1901-1976*. Svendborg: FAF.
- Blomberg, Åge Fasmer (1980): *De magre år. Odense 1660-1700*. Odense: Odense kommune (Odense bys historie).
- Blüdnikow, Bent (1993): *Post og Tele under samme tag. P&Ts historie. 1927-1960*. København.
- Bogrow, A. (1983): "Les groupes frigorifiques pour le transport routier à longue distance. Historique et evolution." I: *International Journal of Refrigeration* 4, s. 225-230.
- Bramsen, Bo (1972): *Trifolium gennem næsten 75 år. En beretning om sjællandske og lollandske herregårdes mejerivirksomhed : Andelsselskabet Trifolium: Trifolium*.
- Bruun, Carl (1901): *Kjøbenhavn. Del III*. København.
- Bruun-Petersen, Jens (1985): *Danske godsvogne, anden del. Lukkede standardgodsvogne med 16,3 m² bundflade*. København: PT Bøger (Jernbanemateriel, 3).
- Bryrup, J.; Wærum (1962): "80.000.000 mandtimer årligt - mest transport". I: *Dansk Teknisk Tidsskrift* (10), s. 266-271.
- Buch, J. M. (2013): "Mælk i løs vægt - på flasker - i kartoner". I: *Mælkeritidende* (18), s. 6-7.
- Burchardt, Jørgen (2005): *En dansk bushistorie. Busbyggeri på Aabenraa Karrosseri 1930-2004*. Ringe: Museumsrådet for Sønderjyllands Amt / Forlaget Kulturbøger.
- Burchardt, Jørgen (2017): *Gods på vej. Vejtransportens danmarkshistorie*: Danmarks Tekniske Museum/Kulturbøger.
- Böcher, Steen B. (1944): "Esbjerg og lastbilerne". I: *By- og Erhvervsøkonomiske Oversigter* 4 (2), s. 8-13.
- Chow, Garland og Rob Weston (2008): "The status of owner-operators under the Canada labour code: is change needed?" I: *Transportation Journal* 47 (4), s. 42-50.
- Christensen, Villads (1912): *København i Kristian den Ottendes og Frederik den Syvendes Tid 1840-1857*. København: Gad.
- Christensen, Hans (1987): *I autotransportens tjeneste: IAT*.
- Christian V (1929): *Kong Christian den Femtes danske Lov. Ved Justitsministeriets Foranstaltning udg. paa Grundlag af den af V. A. Secher med Kildehenvisninger forsynede Udg. af 1911*. København.
- Dahl, Bjørn Westerbeek (2010): "I kongeligt ærinde". I: *SKALK* (2), s. 18-24.
- Dahl, Bjørn Westerbeek (2011): "Hest, én vogn - bort og tilbage". I: *Årbog. Lolland-Falsters Historiske Samfund* 99, s. 20-31.
- Dahl, Bjørn Westerbeek (2012): "I offentligt ærinde". I: *Fund og forskning i Det kongelige Biblioteks samlinger* (51), s. 149-164.
- Damgaard, Thorkild (1988): *Vejtransport. 2nd ed.* København: Dansk Speditørforening.
- De Danske Statsbaner (1929): *Takster for afhentning og tilbringning af gods paa stationer udenfor Kjøbenhavn*. København: De Danske Statsbaner.
- Dolriis, Ole (2016): *Fynske transportveje fra 1536 til 1793*. Odense (manuskript).

ECMT (udg.) (1999): *Social aspects of road transport*: OECD Publishing.

Edwards, Roy (2009): *The development of road hauled rail services on the LMS c1918-c1930. From administrative failure to technical success?* Paper, conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M).

Edwards, Samuel Lloyd og Brian T. Bayliss (1971): *Operating costs in road freight transport. A study of the costs of operating road goods vehicle fleets and of the performance and costs of running vehicles of different types and sizes*. London: Dept. of the Environment.

Egefors, Erland (2009): *Triangel. De forenede Automobilfabriker A/S*. Hadsten: Motorploven.

Elert, Carsten (1987): *Den teknologiske udvikling på mejeriområdet*. Roskilde: Institut for Miljø, Teknologi og Samfund, Roskilde Universitetscenter.

Ellbrecht, G. (red.) (1932): *Dansk Mejeristat. [Bd. V]. Randers Amt. Hjørring Amt. Thisted Amt. Biografier. Afhandlinger. Hovedoversigt*: Vort Samfund.

ETI (udg.) (1989): *Effektiv kørselsplanlægning*. København.

Federspiel, Søren, Kjeld Simon Villadsen (1992): *MB, Mineralolie brancheforeningen i 75 år. Den danske smøreoliebranches historie 1917-1992*. København: MB.

Fernández, Alberto, Benito Arruñada og Manuel González Díaz (2000): "Quasi-integration in less-than-truckload trucking". I Claude Menard (red.): *Institutions, contracts and organizations*, s. 293–312.

Gibson, Thomas (2001): *Road haulage by motor in Britain. The first forty years*. Aldershot, Burlington VT: Ashgate.

Giese, E. B. (1966): "Transport af betonelementer". I: *Transport* (12), s. 462-463 og 468-470.

Gregson, Nicky (2017): "Logistics at work: Trucks, containers and the friction of circulation in the UK". I: *Mobilities* 12 (3), s. 343–364.

Gudmand-Høyer, Marthe og Finn Jakobsen (1981): *Teknologisk udvikling i grusbranchen*. København: Miljøministeriet, Fredningsstyrelsen (Råstofkontorets teknologiserie, 4).

Gundelach, Jørn (red.) (1969): *Dansk vognmandserhverv. Faglig biografisk håndbog for den organiserede godstransport*. København: Forlaget Liber.

Hamelin, Patrick: "Social aspects of road transport drivers working hours". I: ECMT (udg.): *Social Aspects of Road Transport*: OECD Publishing, s. 67–88.

Hamilton, Shane (2006): "Trucking country: food politics and the transformation of rural life in Postwar America". I: *Enterprise and Society* 7 (4), s. 666–674.

Hamilton, Shane (2008): *Trucking country. The road to America's Wal-Mart economy*. Princeton: Princeton University Press (Politics and society in twentieth-century America).

Hamilton, Shane (2009): "The populist appeal of deregulation: Independent truckers and the politics of free enterprise, 1935–1980". I: *Enterprise & Society* 10 (1), s. 137–177.

Hansen, Bent Heick (1978): *Slid og slæb. Historien om et laug*. København: Kjøbenhavns vognmands-laug.

Hansen, Jens Hjorth (1993): *Vognmænd og vareture. Erindringer fra transporterhvervene i Dragsholm Kommune*. Dragsholm: Dragsholm Lokalhistoriske Forening.

Harper, Donald Victor (1959): *Economic regulation of the motor trucking industry by the States*. Urbana: University of Illinois Press (Illinois studies in the social sciences, 43).

Henman, P. S. (1962): "The Economics of Goods Transport by Road". I: *Institute of Transport Journal*, s. 259–271.

- Holmstrom, Bengt og Paul Milgrom (1994): "The firm as an incentive system". I: *The American Economic Review*, s. 972–991.
- Hurup, Nic (red.) (1937): *Dansk godstrafik med auto*. København: Dansk Erhvervsforlag.
- Hurup, Nic (1936): *Dansk person- & rutebiltrafik samt Falcks Redningskorps*. København: Dansk Erhvervsforlag.
- Illeris, Sven (2007): *Hernings Erhvervshistorie 1950-2006*. Herning: Historisk Forening for Herning Kommune (Herning-bogen, 2007).
- Ipsen, E. J. (1926): *Kongelig dansk Automobil Klubs Historie gennem 25 Aar, 1901-1926*. København.
- ITD - International Transport Danmark (udg.) (2005): *International Landevejstransport 2005-2006*. Padborg.
- Jacobsen, Hans Henrik (1984): *Odense Vognmandslaug 1884-1984*: Odense Vognmandslaug.
- Jeppesen, M. (1932): "Mælkens og Mejeriprodukternes Transport". I: G. Ellbrecht (red.): *Dansk Mejeristat*. [Bd. V]. Randers Amt. Hjørring Amt. Thisted Amt. Biografier. Afhandlinger. Hovedoversigt: Vort Samfund, s. 136–163.
- Jeppesen, Hans, Svend Aage Andersen og Hans Chr. Johansen (2001): *Containere & koncentration. Dansk søfarts historie. 7. 1960-2000*. København.
- Johansen, Hans Chr. (1997): *Jernbanerne i bilismens skygge. Bind 3 1950-1997*. Odense: Jernbanemuseet (På sporet 1847-1997, 3).
- Just, Flemming, Carsten Porskrog Rasmussen og Ib Gejl (1996): *Fra købmandsgård til koncern. Korn- og Foderstof Kompagniet 1896-1996*. Århus: Erhvervsarkivet.
- Jørgensen, Steffen Elmer (2001): *Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*. Odense: Dansk Vejhistorisk Selskab (Odense University studies in history and social sciences).
- Karlsen, Svend Børge (1995): *Dansk Landbrugs Grovvarerelskab. Selskabets oprettelse og første 25 år: 1964 1969 1994*. København: Dansk Landbrugs Grovvarerelskab.
- Keeler, Theodore E. (1989): "Deregulation and scale economies in the US trucking industry: an econometric extension of the survivor principle". I: *The Journal of Law and Economics* 32 (2, Part 1), s. 229–253.
- Kjær, Jørgen (2008): "Kollerupmølleren - vognmandsfirmaet P. Bang Jensen, Hadsten". I: *Glimt fra Favrskov-området*, s. 6–29.
- Klausen, Susanne og Kåre Nissen (1979): *Mælkeindsamling*. København: Den kgl. Veterinær- og Landbohøjskole, Mejeriafdelingen.
- Kolberg, Ole (1965): "Tankhenting av melk vil tvinge seg fram". I: *Mejeriposten* (54), s. 211–213.
- Kornum, Niels (1997): "Forsyning og distribution af dagligvarer i et kædeperspektiv - analyse af relationen mellem dagligvarekæde og transportør". I: *Transportvirksomheders relationer*. Bilagsrapport. København (Notat. Transportrådet, 1997:7.1), s. 201–207.
- Kritz, Lars (1974): *Optimum structure and size of road haulage firms. Positive and negative effects of specialization*. Stockholm: Industriens Utredningsinstitut (Booklet from IUI, 60).
- Kærgaard, Anders (2000): *Hjulspor. Aalborg og Omegns Vognmandsforening gennem 100 år, 1900-2000*. Aalborg: Aalborg Stadsarkiv.
- Larsen, Keld Dalsgaard (2002): *Silkeborg vognmandsforening gennem 100 år. 1901-2001*. Silkeborg: Silkeborg Vognmandsforening.
- Le Gavrian, P. (1926): "Vejene under krigen 1914-1918". I: *Dansk Vejtidskrift*, s. 34–44.
- Lebech, Mogens (1970): *Solbjerg 1895-1970*. København: Solbjerg.

- Lemvig-Fog, Finn (1973): "Transporten mellem elementfabrik og byggeplads". I: *Byggeindustrien* 24 (4), s. 190–193.
- Lively, Cassandra (2010): *In the Driver's Seat: Living and Working as a Trucker*. Loyola University, Chicago.
- Lumsden, Kenth (2004): *Truck masses and dimensions. Impact on transport efficiency*. ACEA.
- Lyngsø-Petersen, E. (1968): "Transportudgifterne i byggeriet udgør mellem 70 og 95 af arbejdslønnen". I: *Transport* (5), s. 24.
- Madsen, Otto (1991): *P&Ts historie. Til 1711*. København.
- Menard, Claude (red.) (2000): *Institutions, contracts and organizations*.
- Monopoltilsynet (1982): *Engroshandelen med dagligvarer*. København.
- Mortensen, Axel (1969): Fremtidens lastvogntransport. I Jørn Gundelach (red.): *Dansk vognmandserhverv. Faglig biografisk håndbog for den organiserede godstransport*. København: Forlaget Liber, s. 71–84.
- Møgeltoft, Jørgen (red) (1983): *Det ruller deruda!* Glostrup: Københavns Fragtmandshal.
- Møller, Vilhelm og Viggo Hansen (1901): *Meddelelser om Vognmændenes Laug og Foreninger i Tidsrummet fra 1478-1901*. København.
- Nielsen, Oluf August (1872-87): *Kjøbenhavns diplomatarium. Samling af dokumenter, brev og andre kilder til oplysning om Kjøbenhavns ældre forhold for 1728*. Udg. ved Kjøbenhavns kommunalbestyrelses omsorg af O. Nielsen. København: I kommission hos G.E.C. Gad.
- Nielsen, Oluf (1877): *Kjøbenhavn i Middelalderen*. København: Gad (Kjøbenhavns Historie og Beskrivelse).
- Nielsen, Ronald (2009): *Fra én til hundreder af heste. Træk af 100 års vognmandshistorie i Viborg og omegn*. Viborg: Midtjyllands Vognmandsforening.
- Nielsen, Anders Rehde (2010): *Just Justesen 100 år i Faaborg. En virksomheds- og familiekrønike*. Faaborg: Lise og Niels Justesen.
- Ousager, Steen (1988): *Politik på skinner. Lokalbansespørgsmålet og Nordfyns privatbaner i dansk trafikpolitik ca. 1920-1970*.
- Ousager, Steen (1997): *Krige og fornyelse. På sporet 1847-1997 Bind 2 1914-1950*. Odense: Jernbanemuseet.
- Pedersen, Hans (2003): "Ballerup-planerne". I: *Byhornet* (3), s. 5–15.
- Porsmose, Erland, Birgit Bjerre og Kurt Risskov Sørensen (2000): *Kerteminde bys historie*. Kerteminde: Kertemindeegnens Museer.
- Rallis, Tom (1967): *Capacity of transport centres. Ports, railway stations, road haulage centres and airports : A comparative operational research study in queueing and systems engineering*. København: Fr. G. Knudtzons bogtrykkeri (The Technical University of Denmark. Department for Road Construction, Transportation Engineering and Town Planning. Report. 35).
- Rasmussen, Carsten Porskrog (1988): *Dokumentation vedrørende de danske eksportvognmænds historie*.
- Rasmussen, Christina Hauberg (2005): *Danske fragtmænd gennem 100 år*. Åbyhøj: Danske Fragtmænd.
- Rasmussen, Lorents B. og John Aagaard (2012): *Transportgiganten. Historien om DSV*. Odense.
- Rigsrevisionen (2001): *Beretning til statsrevisorerne om DSB's afvikling af egen godsvirksomhed*.
- Rudolf, Poul (2003): *Indre sammenhold ydre styrke. Kjøbenhavns Vognmands-laug 525 års jubilæum fra 1478 til 2003*. København: Kjøbenhavns vognmands-laug.

- Schmitto, Fritz og Th. Gelardi (1938): *Automobilets historie og dets mænd. Under medvirkning af en kreds af ansete fagmænd*. København: A. Jørgensen.
- Sheryn, Hinton J. (1997): *An illustrated history of cranes*. Shepperton: Ian Allan.
- Simonsen, Johs Bredmose (2001): *Havn og skibe. Esbjerg havn 1868 - 2000*. Esbjerg: Esbjerg Byhistoriske Arkiv (Skriftrække. Esbjerg Byhistoriske Arkiv B, 27).
- Skak, Johs, Johs. Munch-Petersen og P.E. Malmstrøm (1962): "Elementfabrikken Modulbeton". I: *Byggeindustrien*, s. 387–391.
- Skovmand, A. (1984): *Køb og salg af transport*. København: Foreningen til Unge Handelsmænds Uddannelse (Materiale til transport).
- Skovmand, A. (1984a): *Transportteknik. Materiale til Transport I. del B*. København: Foreningen til Unge Handelsmænds Uddannelse (Materiale til transport).
- Skrivergaard, Knud (1964): "Kroerne - alfarvejens bedested". I: Kristjan Bure (red.): *Danske veje*; Årbog for Turistforeningen for Danmark. København, s. 91–102.
- Sommer, Finn M. og John Houman Sørensen (1997): *Medarbejderuddannelse - change og trussel. Uddannelsestænkning, planlægning og barrierer for uddannelse i grovvarebranchen*.
- Sornn-Friese, Henrik (2001): *Learning in firms and markets. Organizational adaptations and industry dynamics in the Road Haulage Industry in Denmark in the 1990s*. København: Samfundslitteratur (Ph.D.serie, 2001-23).
- Sornn-Friese, Henrik (2005): "Interfirm linkages and the structure and evolution of the Danish trucking industry". I: *Transportation Journal*, s. 10–26.
- Sornn-Friese, Henrik, og Søren Henning Jensen (2006): *Interfirm Linkages and the Vertical Structure and Dynamics of the Danish Trucking and Congress Tourism Industries*. DRUID, Copenhagen Business School, Department of Industrial Economics and Strategy/Aalborg University, Department of Business Studies.
- Stigler, George J. (1983): *The organization of industry*. University of Chicago Press Economics Books.
- Svejstrup, P. P. (1953): *Trafikforholdene på Fyn ca. 1950*.
- Sørensen, Leo (u.å.): *Sådan kan det gå. 50 år i transportens tjeneste*.
- Taylor, G. Stephen, Michael S. Garver og Zachary Williams (2010): "Owner operators: employing a segmentation approach to improve retention". I: *The International Journal of Logistics Management* 21 (2), s. 207–229.
- Thomsen, Kristian Buhl (2009): *Danske byers historie gennem 1300 år*. Dansk Center for Byhistorie. Aarhus. www.byhistorie.dk/danske-byers-historie-gennem-1300-aar.
- Thorsøe, Søren (1992): *DFDS 1866-1991. Ship development through 125 years - from paddle steamer to ro/ro ship ; skibsudvikling gennem 125 år - fra hjuldampere til rulleskib*. København: DFDS.
- Thorsøe, Søren, Peter Simonsen, Søren Krogh-Andersen og Henrik Vaupel (2006): *DFDS 1991-2006. Skibsudviklingen fortsætter*. København: DFDS.
- Torben Rafn (u.å.): *Vognmand Torben Rafn*. Sommersted.
- Trafikkommissionen (1939): *Bilag til Betænkning afgivet af den af Ministeriet for Offentlige Arbejder under 30. December 1936 nedsatte Trafikkommission*. København (2).
- Transportrådet (1997): *Transportvirksomheders relationer. Bilagsrapport*. København (Notat. Transportrådet, 1997:7.1).
- Tschudi, Peter F. (1990): *Transportbranchen i Danmark. Transportanalyse juli 1990*. København: JB.

- Viiholt-Nielsen, Lars, John Poulsen og Ole-Chr. M. Plum (1997): *Privatbanerne gennem 150 år*. Smørum: Banebøger.
- Viscelli, Stephen R. (2010): *Buying it: Class, culture, and the making of owner-operators in Long-Haul trucking*: Indiana University.
- Viscelli, Steve (2016): *The big rig. Trucking and the decline of the American dream*. Oakland.
- Voltelen, Mogens, og Flemming Nielsen (1952): *Byggeprisens bestanddele. Beregnet ved et 3-etagers boligbyggeri i provinsen i april 1951*. København: Statens Byggeforskningsinstitut.
- Voss, M. Douglas; Joseph D. Cangelosi Jr, Michael Rubach og S. Scott Nadler (2011): "An examination of small motor carrier survival techniques". I: *The International Journal of Logistics Management* 22 (1), s. 87–103.
- Weyde-Andersen, Henrik (1945): "Københavns forsyning med fisk". I: *Det danske marked*, s. 248–262.
- Williamson, Oliver E. (1979): "Transaction-cost economics: the governance of contractual relations". I: *The Journal of Law and Economics* 22 (2), s. 233–261.
- Williamson, Oliver E. (1981): "The economics of organization: The transaction cost approach". I: *American journal of sociology* 87 (3), s. 548–577.
- Williamson, Oliver E. (2005): "Transaction cost economics and business administration". I: *Scandinavian Journal of Management* 21 (1), s. 19–40.
- Wittendorff, Alex (1973): *Alvej og kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede*. København: Akademisk Forlag (Skrifter udg. af Det Historiske institut ved Københavns Universitet, 4).
- Økonomi- og Erhvervsministeriet; Transport- og Energiministeriet (2007): *Analyserapport om vejtransportbranchen. April 2007*. København: Økonomi- og Erhvervsministeriet; Transport- og Energiministeriet.
- Ølholm, Torben (2004): *På landevejene med kulde og varme*. Padborg: Knud Hansen Holding.
- Ølholm, Torben (2007): *Padborg. En by i bevægelse*. [1. oplag]. Padborg: Institut for Transportstudier.
- Ølholm, Torben (2013): *Andreas Andresen. Brikker til en mosaik*. Skive: Luise Andresens Fond.
- Aagesen, Aage (1949): *Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark. Summary in English*. København: Hagerup. (Kulturgeografiske Skrifter. Kongelige Danske Geografiske Selskab, 5).

Noter

- ¹ Madsen: *P&Ts historie*, s. 125.
- ² Porsmose et al: *Kerteminde bys historie*, s. 196.
- ³ Dolriis: *Fynske transportveje fra 1536 til 1793*, s. 34.
- ⁴ Wittendorff: *Alvej og kongevej*, s. 110.
- ⁵ Wittendorff: *Alvej og kongevej*.
- ⁶ Jørgensen: *Fra chaussé til motorvej*, s. 47.
- ⁷ Møller og Hansen: *Meddelelser om Vognmændenes Laug og Foreninger*.
- ⁸ Thomsen *Danske byers historie gennem 1300 år* og Hansen *Slid og slæb*.
- ⁹ Hansen: *Slid og slæb*, s. 78.
- ¹⁰ Nielsen: *Kjøbenhavn i Middelalderen*, s. 254.
- ¹¹ Nielsen: *Kjøbenhavns diplomatarium*, Bind III, s. 130.
- ¹² Nielsen: *Kjøbenhavns Diplomatarium*, Bind III, s. 606.
- ¹³ Nielsen: *Kjøbenhavns Diplomatarium*, Bind II, s. 695.
- ¹⁴ Nielsen: *Kjøbenhavns Diplomatarium*, Bind II, s. 604. Der fandtes lavsregler omkring år 1664, men lavet kan være ældre.
- ¹⁵ Nielsen: *Kjøbenhavns Diplomatarium*, Bind VI, s. 730.
- ¹⁶ Bruun: *Kjøbenhavn*, del III, s. 118.
- ¹⁷ Christensen: *København i Kristian den Ottendes og Frederik den Syvendes Tid*, s. 148.
- ¹⁸ Madsen: *P&Ts historie*, s. 123.
- ¹⁹ Nielsen: *Fra én til hundreder af heste*, 8.
- ²⁰ Christian V: *Kong Christian den Femtis danske Lov*, s. 450-451.
- ²¹ Dahl: *I kongeligt ærinde*, Dahl: *Hest, én vogn – bort og tilbage* og Dahl: *I offentligt ærinde*.
- ²² Blomberg: *De magre år*, 219.
- ²³ Porsmose, Bjerre og Sørensen: *Kerteminde bys historie*, s. 23.
- ²⁴ Skrivergaard: *Kroerne – alfarvejens bedested*, s. 100.
- ²⁵ Burchardt: *Gods på vej*, s. 153-156.
- ²⁶ Gibson: *Road haulage by motor in Britain*, s. 47.
- ²⁷ Hurup: *Dansk Person- & Rutebiltrafik*, s. 139.
- ²⁸ Jacobsen: *Odense VognmandsLaug*.
- ²⁹ *Danske Vognmænd*, nr. 4, 1955.
- ³⁰ *Politiken* 15/3 1902.
- ³¹ *Politiken* 12/4 2012.
- ³² Ipsen: *Kongelig dansk Automobil Klubs Historie gennem 25 Aar*, s. 88.
- ³³ Le Gavrian: *Vejene under Krigen 1914-1918*.
- ³⁴ Gibson: *Road haulage by motor in Britain*, s. 126.
- ³⁵ Dette var udbredt i branchen i lighed med ved salg af busser, jfr. DAB's finansiering af nogle af de første busruter (Burchardt *En dansk bushistorie*, s. 12.)
- ³⁶ Ousager: *Krige og fornyelse*.
- ³⁷ Edwards og Bayliss: *Operating costs in road freight transport*.
- ³⁸ Agesen: *Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark*.
- ³⁹ Ousager: *Politik på skinner*, s. 22 og Trafikkommissionen: *Bilag til Betænkning*, bd. 1, s. 262.
- ⁴⁰ Ousager: *Krige og fornyelse*.
- ⁴¹ Birch og Sinding: *Bustrafik i Helsingør*.
- ⁴² Ousager: *Krige og fornyelse*.
- ⁴³ Hurup: *Dansk Godstrafik med Auto*.
- ⁴⁴ Ousager: *Krige og fornyelse*, Schmitto og Gelardi: *Automobilets Historie og dets Mænd*, Hurup: *Dansk Godstrafik med Auto* og Hurup *Dansk Person- & Rutebiltrafik*.
- ⁴⁵ *Dansk Vejtidskrift* 1927, s. 226.
- ⁴⁶ Trafikkommissionen: *Bilag til Betænkning*, bilag s. 54.
- ⁴⁷ Trafikudvalget for Assens Amtsradsreds. Journalsager Fragtmandsruter j.nr. 1-23. Koncession nr. 14.
- ⁴⁸ Trafikudvalget for Odense Amt. Forhandlingsprotokol for fællesmøder 21/4 1960 og 13/2 1961.
- ⁴⁹ Trafikudvalget for Assens Amtsradsreds. Journalsager, Fragtmandsruter 1950, rute nr. 23.
- ⁵⁰ Historien handler om en tilladelse om omnibuskørsel, men proceduren var præcis den samme ved fragtmændenes tilladelser. Trafikudvalget for Assens Amtsradsreds. Journalsager. Omnibusruter j.nr. 1-8.
- ⁵¹ Trafikudvalget for Odense Amt. Forhandlingsprotokol for fællesmøder 28/1 1959.

- ⁵² Trafikudvalget for Assens Amtsradsreds. Journalsagaer. Fragtmandsruiter j. 1950, nr. 15.
- ⁵³ Trafikkommissionen: *Bilag til Betænkning*, s. 44-45.
- ⁵⁴ Vinholt-Nielsen et al: *Privatbanerne gennem 150 år*, s. 51, Johansen: *Jernbanerne i bilernes skygge*, s. 153-154 og Ousager: *Krige og fornyelse*, s. 251-252.
- ⁵⁵ Svejstrup: *Trafikforholdene på Fyn*, s. 82.
- ⁵⁶ Dresler 2003.
- ⁵⁷ Blüdnikow: *Post og Tele under samme tag*, s. 201-203.
- ⁵⁸ Ousager: *Krige og fornyelse*, s. 46 og Politiken 3/1 1912.
- ⁵⁹ Svejstrup: *Trafikforholdene på Fyn*, 31 og Ousager: *Politik på skinner*, s. 51.
- ⁶⁰ Svejstrup: *Trafikforholdene på Fyn*, s. 70.
- ⁶¹ Ousager: *Krige og fornyelse*, s. 198.
- ⁶² De Danske Statsbaner: *Takster for Afhentning og Tilbringning af Gods paa Stationer udenfor Kjøbenhavn*.
- ⁶³ Ousager: *Krige og fornyelse*, s. 188.
- ⁶⁴ *Danske Vognmænd* nr. 6, 1950, s. 27.
- ⁶⁵ DSB Årsberetninger, diverse årgangen.
- ⁶⁶ DSB Årsberetning 1974/75.
- ⁶⁷ ”DSB vognmændene hilser den nye ”Systemtransport” velkommen”, *Danske Vognmænd*, nr. 10, 1972, s. 30-31 og 33.
- ⁶⁸ Skovmand: *Køb og salg af transport*.
- ⁶⁹ Møgeltoft: *Det ruller deruda!*, s. 11-15.
- ⁷⁰ Møgeltoft: *Det ruller deruda!*. Citatet er skrevet med moderne retskrivning.
- ⁷¹ ”Københavns fragtmandshal udvider”, *Danske Vognmænd*, nr. 1, 1953.
- ⁷² Skovmand: *Køb og salg af transport*, s. 41.
- ⁷³ Rasmussen: *Danske fragtmænd gennem 100 år*, s. 53.
- ⁷⁴ Johansen: *Jernbanerne i bilismens skygge*, s. 19-20.
- ⁷⁵ Hurup: *Dansk Godstrafik med Auto*, s. 249 og Rasmussen: *Danske fragtmænd gennem 100 år*, s. 53.
- ⁷⁶ ”Fragtcentral-nettet bliver tættere”, *Danske Vognmænd*, nr. 12, 1969, s. 21-23 og ”Ny stor moderne fragtmandshal i Århus til 10 mill. Kroner”, *Danske Vognmænd*, nr. 1, 1968, s. 18-19.
- ⁷⁷ Rasmussen: *Danske fragtmænd gennem 100 år*, s. 33 og 52-55.
- ⁷⁸ ”Fragtcentral-nettet bliver tættere”, *Danske Vognmænd*, nr. 12, 1969, s. 21-23.
- ⁷⁹ Larsen: *Silkeborg vognmandsforening*, s. 49.
- ⁸⁰ ETI: *Effektiv kørselsplanlægning*.
- ⁸¹ Rasmussen: *Danske fragtmænd gennem 100 år*, s. 67-69.
- ⁸² ”Kollektiv stykgodstransport med lastvogn”. I: *Danske Vognmænd* nr. 5, 1976, s. 24-25.
- ⁸³ ”Distribution af stykgods”, *Transport*, nr. 3, 1973, s. 31.
- ⁸⁴ Rallis: *Capacity of transport centres*.
- ⁸⁵ Rasmussen: *Danske fragtmænd gennem 100 år*, s. 33 og 52-55.
- ⁸⁶ Rasmussen: *Danske fragtmænd gennem 100 år*, s. 80-87.
- ⁸⁷ ”Bilpakkesystem sikrer levering fra dag til dag”, *Danske Vognmænd*, nr. 5, 1980, s. 49.
- ⁸⁸ Rasmussen: *Danske fragtmænd gennem 100 år*, s. 80-87.
- ⁸⁹ Rigsrevisionen: *Beretning til statsrevisorerne om DSB's afvikling af egen godsvirksomhed*.
- ⁹⁰ Rasmussen: *Danske fragtmænd gennem 100 år*, 73-75.
- ⁹¹ Skovmand: *Transportteknik*, s. 117-125.
- ⁹² Rigsarkivet. Industriel produktionsstatistik forskellige år (originale indberetningsskemaer).
- ⁹³ ”En lastvognsmand betragter færdselsloven”, *Erhvervskørsel*, august 1955, s. 107-109 og *Erhvervskørsel*, september 1955, s. 119-121.
- ⁹⁴ ”Der var meget at lære i Frankfurt”, *Danske Vognmænd*, nr. 10, 1967, s. 25.
- ⁹⁵ ”Granitkørsel – et hårdt speciale”, *Danske Vognmænd*, nr. 7, 1976, s. 20-21.
- ⁹⁶ Damgaard: *Vejtransport*, s. 24-25.
- ⁹⁷ Armstrong: *Companion to British road haulage history*, s. 117.
- ⁹⁸ Damgaard: *Vejtransport*, s. 18-19 og 37.
- ⁹⁹ Sheryn: *An illustrated history of cranes*, s. 7-17.
- ¹⁰⁰ Armstrong: *Companion to British road haulage history*, s. 88.
- ¹⁰¹ ”Benzintankvognene bliver større”. I: *Erhvervskørsel* februar 1958, s. 23.
- ¹⁰² ”Valg af transportmåde”. I: *Transport* nr. 1, 1966, s. 9 og 30.
- ¹⁰³ ”Scania LB 80 Super”, *Danske Vognmænd*, nr. 8, 1971, s. 32-33.
- ¹⁰⁴ Nielsen: *Just Justesen 100 år i Faaborg*, s. 52.

- ¹⁰⁵ International Directory of Company Histories 1996 og Bogrow: *Les groupes frigorifiques pour le transport routier à longue distance*.
- ¹⁰⁶ ”Danske langvejs-kølevogne”, *Transport*, nr. 5, 1963, s. 170-171.
- ¹⁰⁷ Egefors: *Triangel*, s. 270-272.
- ¹⁰⁸ ”Opbygning af distributionsvogne”. I: *Transport* 1977, nr. 9, s. 52 og ”Sådan er distributionskørsel”. I: *Danske Vognmænd* 1975, nr. 4, s. 27.
- ¹⁰⁹ Damgaard: *Vejtransport*, s. 17.
- ¹¹⁰ Danmarks Statistik A14 1981, s. 400.
- ¹¹¹ Damgaard: *Vejtransport*, s. 18.
- ¹¹² Skovmand: *Køb og salg af transport*, s. 76.
- ¹¹³ ”Forslag til dansk standard for veksellad”, *Danske Vognmænd*, nr. 3, 1977, s. 25 og 28.
- ¹¹⁴ Tschudi: *Transportbranchen i Danmark*, s. 74-75.
- ¹¹⁵ Danmarks Statistik. *National vejgodstransport efter lasttype, tid, godsart og enhed*, 2016. Statistikbanken NVG 121.
- ¹¹⁶ ”Byggematerialernes distributionsnet”. I: *Byggeindustrien* nr. 15, s. 251-255.
- ¹¹⁷ Citeret efter Mortensen: *Fremtidens lastvogntransport*.
- ¹¹⁸ ”Byggematerialernes distributionsnet”. I: *Byggeindustrien* nr. 16, s. 277-283.
- ¹¹⁹ Voltelen og Nielsen: *Byggeprisens bestanddele*.
- ¹²⁰ Bryrup og Wærum: *80.000 mandtimer årligt – mest transport*.
- ¹²¹ Gudmund-Høyer og Jakobsen: *Teknologisk udvikling i grusbranchen*, s. 11-12.
- ¹²² Bryrup og Wærum: *80.000 mandtimer årligt – mest transport*.
- ¹²³ Svejstrup: *Trafikforholdene på Fyn*, s. 131.
- ¹²⁴ Statens Ingeniørforenings Byggerationaliseringsudvalg 1956.
- ¹²⁵ Giese: *Transport af betonelementer*.
- ¹²⁶ Skak, Munch-Petersen og Malmstrøm: *Elementfabrikken Modulbeton*, s. 57.
- ¹²⁷ Pedersen: *Ballerup-planerne*, s. 10.
- ¹²⁸ Lyngsø-Petersen: *Transportudgifterne i byggeriet*.
- ¹²⁹ ”Den eneste i Danmark”. I: *Transport* nr. 9, 1957, s. 26.
- ¹³⁰ Lemvig-Fog: *Transporten mellem elementfabrik og byggeplads*.
- ¹³¹ Federspiel og Villadsen: *MB, Mineralolie brancheforeningen i 75 år*.
- ¹³² ”Snemanden på Fyn”, *Danske Vognmænd*, nr. 1, 1974, s. 20-21.
- ¹³³ ”Passiar med en kommunal storvognmand”. I: *Erhvervskørsel* februar 1957, s. 14-16.
- ¹³⁴ Danmarks Statistik. *National vejgodstransport efter lasttype, tid, godsart og enhed*, 2016. Statistikbanken NVG 121. Statistikken udskiller ikke kørsel med gødningsstoffer fra områder uden for landbruget, hvorfor der ikke kan gives et eksakt tal for kørslen for landbruget.
- ¹³⁵ Monopoltilsynet: *Engroshandel med dagligvarer*, s. 47.
- ¹³⁶ Andreasen og Jørgensen: *Kampen om grovvare-andelen*, s. 17.
- ¹³⁷ Karlsen: *Dansk Landbrugs Grovvarereselskab*.
- ¹³⁸ Monopoltilsynet: *Engroshandel med dagligvarer*, s. 60-62.
- ¹³⁹ Monopoltilsynet: *Engroshandel med dagligvarer*, s. 19 og 29-31.
- ¹⁴⁰ Just, Rasmussen og Gejl: *Fra købmandsgård til koncern*, s. 99-100.
- ¹⁴¹ Svejstrup: *Trafikforholdene på Fyn*, s. 114.
- ¹⁴² *Statistisk Årbog* diverse årgange.
- ¹⁴³ Bjørn: *Fyens Andels-Foderstofforretning gennem 75 år*.
- ¹⁴⁴ Just, Rasmussen og Gejl: *Fra købmandsgård til koncern*, s. 154-156.
- ¹⁴⁵ Bjørn: *Fyens Andels-Foderstofforretning gennem 75 år*, s. 90 og Just, Rasmussen og Gejl: *Fra købmandsgård til koncern*, s. 62-63.
- ¹⁴⁶ Just, Rasmusen og Gejl: *Fra købmandsgård til koncern*, s. 184.
- ¹⁴⁷ Karlsen: *Dansk Landbrugs Grovvarereselskab*, s. 87-88.
- ¹⁴⁸ Bjørn: *Fyens Andels-Foderstofforretning gennem 75 år*, 90 og Just, Rasmussen og Gejl: *Fra købmandsgård til koncern*, 62-63.
- ¹⁴⁹ Monopoltilsynet: *Engroshandel med dagligvarer*., s. 199-201.
- ¹⁵⁰ Sommer og Sørensen: *Medarbejderuddannelse*.
- ¹⁵¹ Just, Rasmussen og Gejl: *Fra købmandsgård til koncern*, s. 362-364 og 372-374.
- ¹⁵² Monopoltilsynet: *Engroshandel med dagligvarer*, s. 185.
- ¹⁵³ Just, Rasmussen og Gejl: *Fra købmandsgård til koncern*, s. 362-364 og 372-374.
- ¹⁵⁴ Andersen: *Konstruktion og vurdering af en ruteplanlægningsmodel for Korn- og Foderstof Kompagniet*.
- ¹⁵⁵ Monopoltilsynet: *Engroshandel med dagligvarer*, s. 39 og 142-143.

- ¹⁵⁶ Bruun-Petersen: *Danske godsvogne*, s. 81-83.
- ¹⁵⁷ Bjørn: *Fyens Andels-Foderstofforretning gennem 75 år*, s. 90.
- ¹⁵⁸ Bruun-Petersen: *Danske godsvogne*.
- ¹⁵⁹ Svejstrup: *Trafikforholdene på Fyn*, s. 109.
- ¹⁶⁰ ”En dag i roekampagnen”, *Danske Vognmænd*, nr. 11, 1973, s. 26-27.
- ¹⁶¹ Harper: *Economic regulation of the motor trucking industry by the States*, s. 6.
- ¹⁶² Armstrong: *Companion to British road haulage history*, s. 159.
- ¹⁶³ ”Vi ved næsten alt om vore vogne”. I: *Erhvervskørsel* marts 1958, s. 29-31.
- ¹⁶⁴ Svejstrup: *Trafikforholdene på Fyn*, s. 118.
- ¹⁶⁵ *Danske Vognmænd* nr. 1, 1951, s. 9.
- ¹⁶⁶ Hansen: *Vognmænd og varetare*.
- ¹⁶⁷ Bertelsen et al.: *Mælkevejen*, afsnit 2.3.2.1.
- ¹⁶⁸ Ammersdown Group: *The transport and slaughter of farm animals*, s. 6.
- ¹⁶⁹ ”Forsøg med rationel svinetransport”, *Danske Vognmænd*, nr. 4, 1980, s. 29-30.
- ¹⁷⁰ ITD: *International Landevejstransport 2005-2006*, s. 56.
- ¹⁷¹ ”Startede som chauffør – nu har han 54 store lastvogne”, *Danske Vognmænd*, nr. 4, 1974, s. 39 og 41.
- ¹⁷² Buch: *Mælk i løs vægt – på slasker – i kartoner*.
- ¹⁷³ ”På en virksomhed hvor chaufførerne er kuske”. I: *Erhvervskørsel* februar 1959, s. 18-20.
- ¹⁷⁴ Bramsen: *Trifolium gennem næsten 75 år*, s. 260.
- ¹⁷⁵ Jeppesen: *Mælkens og Mejeriprodukternes Transport*.
- ¹⁷⁶ Lebech Solbjerg 1895-1970, 130-131.
- ¹⁷⁷ Tanktransportssystem af gårdmælk et led i rationalisering. I: *Transport* nr. 9, 1963, s. 334. Lebech: *Solbjerg 1895-1970* angiver dog s. 139, at den første egentlige afhentning med tankvogn skete i 1965 – måske gælder det afhentning i egentlige tankvogne og ikke i løse tanke på ladet af lastvogne.
- ¹⁷⁸ ”Mælk tankbil”. I: *Transport* nr. 1, 1962, s. 37.
- ¹⁷⁹ Elers: *Den teknologiske udvikling på mejeriområdet*, s. 18.
- ¹⁸⁰ Kolberg: *Tankhentning av melk vil tvinge seg fram*.
- ¹⁸¹ Klausen og Nissen: *Mælkeindsamling*.
- ¹⁸² ”Tanktransportssystem af gårdmælk et led i rationalisering”. I: *Transport* nr. 1, 1962, s. 334.
- ¹⁸³ ”Mejerierne kører mælken selv fordi vognmændene ikke vil”. I: *Danske Vognmænd* nr. 5, 1967, s. 35.
- ¹⁸⁴ Weyde-Andersen: *Københavns forsyning med fisk*.
- ¹⁸⁵ Böcher: *Esbjerg og lastbilerne*.
- ¹⁸⁶ Christensen: *I autotransportens tjeneste*, s. 18.
- ¹⁸⁷ Rasmussen: *Dokumentation vedrørende de danske eksportvognmænds historie*, s. 44.
- ¹⁸⁸ ”Flaskens historie”, Det danske Ølakademi. www.olakademiet.dk, marts 2016.
- ¹⁸⁹ ”Sættevognen sejrede over de jydsk bryggerheste, men ...” I: *Erhvervskørsel*, juli/august 1957, s. 76-78.
- ¹⁹⁰ Valg af transportmåde. I: *Transport* nr. 1, 1966, s. 5.
- ¹⁹¹ ”Sættevognen sejrede over de jydsk bryggerheste, men ...” I: *Erhvervskørsel*, juli/august 1957, s. 76-78.
- ¹⁹² ”Valg af transportmåde”. I: *Transport* nr. 1, 1966, s. 6-7.
- ¹⁹³ Monopoltilsynet: *Engroshandel med dagligvarer*.
- ¹⁹⁴ Lumsden: *Truck masses and dimensions*.
- ¹⁹⁵ ”Valg af transportmåde”. I: *Transport* nr. 1, 1966, s. 5.
- ¹⁹⁶ ”Et privat transport-net der dækker hele landet”. I: *Erhvervskørsel* juli 1960, s. 131-132.
- ¹⁹⁷ ”Startede som chauffør – nu har han 54 store lastvogne”, *Danske Vognmænd*, nr. 4, 1974, s. 39 og 41.
- ¹⁹⁸ Bruun-Petersen: *Danske godsvogne*, s. 58.
- ¹⁹⁹ *Produktivitetsnyt* nr. 5, 1955, s. 12-13.
- ²⁰⁰ ”Valg af transportmåde”. I: *Transport* nr. 1, 1966, s. 9 og 30.
- ²⁰¹ ”Tankbiler til olieprodukter”. I: *Transport* nr. 9, 1972, s. 35 og 37-38.
- ²⁰² ”Startede som chauffør – nu har han 54 store lastvogne”, *Danske Vognmænd*, nr. 4, 1974, s. 39 og 41.
- ²⁰³ Kjær: *Kollerupmølleren*.
- ²⁰⁴ Danmarks Statistik: *Statistiske Efterretninger 1955*, nr. 72.
- ²⁰⁵ ETI: *Effektiv kørselsplanlægning*.
- ²⁰⁶ Thorsøe: *DFDS 1866-1991* og Jeppesen, Andersen og Johansen: *Containere & koncentration*, s. 235.
- ²⁰⁷ Simonsen: *Havn og skibe*, s. 204.
- ²⁰⁸ Thorsøe: *DFDS 1866-1991* og Jeppesen, Andersen og Johansen: *Containere & koncentration*, s. 235.
- ²⁰⁹ Thorsøe, Simonsen og Krogh-Andersen: *DFDS 1991-2006*.
- ²¹⁰ Hurup: *Dansk Godstrafik med Auto og Gundelach: Dansk vognmandserhverv*.

-
- ²¹¹ Larsen: *Silkeborg vognmandsforening gennem 100 år*, s. 42. Erindringer er lettere redigeret.
- ²¹² Sørensen: *Sådan kan det gå*, s. 48-49.
- ²¹³ ”Snemanden på Fyn”, *Danske Vognmænd*, nr. 1, 1974, s. 20-21.
- ²¹⁴ ETI: *Effektiv kørselsplanlægning*.
- ²¹⁵ Torben Rafn: *Vognmand Torben Rafn*. og oplysninger på firmaets hjemmeside maj 2016 (www.torben-rafn.dk).
- ²¹⁶ Damgaard: *Vejtransport*, 27.
- ²¹⁷ ”Strukturen i vognmandserhvervet”, *Danske Vognmænd*, nr. 4, 1970, s. 19.
- ²¹⁸ Rasmussen: *Dokumentation vedrørende de danske eksportvognmænds historie*, s. 208.
- ²¹⁹ Kilden er Journal of Commerce baseret på omsætningen i 2015, hvor DSV og den fusionerede virksomhed UTi Worldwide Inc. Indgår.
- ²²⁰ ”DSV-vognmand i 25 år”, *Lastbilmagasinet* 27/3 2009 og interview med Ejvind Guldborg august 2017.
- ²²¹ Tschudi: *Transportbranchen i Danmark*, s. 57-58.
- ²²² Rasmussen og Aagaard: *Transportgiganten*, s. 109-118.
- ²²³ Illeris: *Hernings erhvervshistorie 1950-2006*, s. 97.
- ²²⁴ Ølholm: *Padborg*, s. 61.
- ²²⁵ Kornum: *Forsyning og distribution af dagligvarer i et kædeperspektiv*.
- ²²⁶ Damgaard: *Vejtransport*, s. 61-68.
- ²²⁷ Økonomi- og Erhvervsministeriet: *Analyserapport om vejtransportbranchen*, s. 109.
- ²²⁸ Ølholm: *Andreas Andresen*.
- ²²⁹ Rasmussen: *Vækst og virke ved grænsen*, s. 213-214.
- ²³⁰ Skovmand: *Køb og salg af transport*, s. 105-106.
- ²³¹ Skovmand: *Køb og salg af transport*.
- ²³² Damgaard: *Vejtransport*, s. 108.
- ²³³ *Danske Vognmænd* nr. 1, 1950, s. 9.
- ²³⁴ Priskurant for Faaborg Vognmandsforening 1923; Kongelige Bibliotek Småtryksafdelingen.
- ²³⁵ *Danske Vognmænd*, nr. 6, 1950, s. 6.
- ²³⁶ Kærgaard: *Hjulspor* og Gundelach: *Dansk vognmandserhverv*.
- ²³⁷ Kærgaard: *Hjulspor*.
- ²³⁸ Egefors: *Triangel*.
- ²³⁹ ”FDE gennem 25 år.”, *Danske Vognmænd*, nr. 6, 1973, s. 43-45.
- ²⁴⁰ Rasmussen: *Dokumentation vedrørende de danske eksportvognmænds historie*, s. 20-22 og 83-85.
- ²⁴¹ *Danske Vognmænd* nr. 8, 1949, s. 15.
- ²⁴² *Danske Vognmænd* nr. 3, 1950, s. 12.
- ²⁴³ *Danske Vognmænd* nr. 6, 1950, s. 24.
- ²⁴⁴ Rudolf: *Indre sammenhold ydre styrke*.
- ²⁴⁵ Kærgaard: *Hjulspor*.
- ²⁴⁶ Rudolf: *Indre sammenhold ydre styrke*.
- ²⁴⁷ Burchardt: *Gods på vej*, Rasmussen: *Dokumentation vedrørende de danske eksportvognmænds historie* og Rasmussen og Aagaard: *Transportgiganten*.
- ²⁴⁸ Hamilton: *Trucking country*.
- ²⁴⁹ Viscelli: *The big rig*.
- ²⁵⁰ Voss et al: *An examination of small motor carrier survival techniques*.
- ²⁵¹ Stiegler: *The organization of industry*.
- ²⁵² Burchardt: *Gods på vej*.
- ²⁵³ Bagwell: *The transport revolution*.
- ²⁵⁴ Henman: *The economics of goods transport by road*, citeret efter Kritz: *Optimum structure and size of road haulage firms*.
- ²⁵⁵ Harper: *Economic regulation of the motor trucking industry by the States*, s. 21.
- ²⁵⁶ Kritz: *Optimum structure and size of road haulage*.
- ²⁵⁷ *Statistisk Årbog* 1940, tabel 89.
- ²⁵⁸ ”Vognmandserhvervets struktur”, *Danske Vognmænd*, nr. 5, 1965, s. 21.
- ²⁵⁹ Hamelin: *Social aspects of road transport drivers working hours*.
- ²⁶⁰ Arruñada et al: *Determinants of organizational form*.
- ²⁶¹ Sammenstilling fra *Statistisk Årbog* 1997; tallet indbefatter fragtvognmænd m.v. og rørtransport
- ²⁶² Lumsden: *Truck masses and dimensions*.
- ²⁶³ Rasmussen: *Dokumentation vedrørende de danske eksportvognmænds historie*, Simonsen: *Havne og skibe*, s. 8 og Christensen: *I autotransportens tjeneste*.

-
- ²⁶⁴ Fernández et al: *Quasi-integration in less-than-truckload trucking*. Vi kender ikke omfanget af selvejende vognmænd i Danmark; et studie fra USA angav, at 29 % af chaufførerne i USA's 20 største transportfirmaer med fuld last var selvejere. Belman et al: *Truck drivers in the age of information*.
- ²⁶⁵ Bayliss : *Planning and control in the transport sector* og Bayliss: *The structure of the road haulage industry in the United Kingdom, and optimum scale*.
- ²⁶⁶ Rasmussen: *Dokumentation vedrørende de danske eksportvognmænds historie*.
- ²⁶⁷ Taylor et al: *Owner operators*.
- ²⁶⁸ Arruñada et al: *Determinants of organizational forms* og Fernández et al: *Quasi-integration in less-than-truckload trucking*.
- ²⁶⁹ Lively: *In the driver's seat*; Baker og Hubbard: *Make versus buy in trucking* diskuterer kontrol kontra frihed.
- ²⁷⁰ Williamson: *Transaction-cost economics*, Williamson: *The economics of organization* og Sornn-Friese og Jensen: *Interfirm linkages and the vertical structure and dynamics of the Danish trucking and congress tourism industries*.
- ²⁷¹ Edwards og Bayliss: *Operating costs in road freight transport* og Bayliss: *The structure of the road haulage industry*.
- ²⁷² Vincelli *The big rig*, s. 11-112; om tilsvarende forhold i Canada, se Chow og Weston: *The status of owner-operators under the Canada labour code*.
- ²⁷³ Holmstrom og Milgrom: *The firm as an incentive system*, Baker og Hubbard: *Make versus buy in trucking*, Gregson: *Logistics at work*, Taylor et al: *Owner operators* og Sornn-Friese: *Interfirm linkages and the structure and evolution of the Danish trucking industry*.
- ²⁷⁴ Larsen: *Silkeborg vognmandsforening*, s. 32. Erindringerne er lettere redigerede og forkortede.
- ²⁷⁵ Til eksempel angiver Keeler: *Deregulation and scale economies in the US trucking industry*, at der ikke findes lokale markeder, men at USA er ét stort sammenhængende marked, fordi køretøjerne kan køre overalt.
- ²⁷⁶ Et studie af engelske forhold bekræfter markedsopdelingen. Til eksempel er vognmandsvirksomhederne med kørsel for landbruget generelt relativt små, mens kørsel med foderstof og gødning besørgeres af store firmaer. Bayliss: *Road haulage industry since 1968*.
- ²⁷⁷ Burchardt: *Gods på vej*, s. 1256-1278.

Erhvervsfremme i en nordjysk arbejdsløshedsø Beretning fra Jetsmark Kommune i 1950'ernes sidste halvdel

AF BØRGE MØLLER

Jetsmark Kommune i Vendsyssel var i 1950'erne Danmarks største arbejdsløshedsø, altså den kommune med den højeste arbejdsløshedsprocent. Driftige unge mennesker på egnen tog fat på opgaven med at skabe arbejdspladser i den lille sognekommune nordvest for Aalborg. Artiklens forfatter var en af dem.

I en blanding af dokumentation og erindring fortælles i artiklen om erhvervsfremmearbejdet i kommunen i de vigtige år i 1950'ernes sidste halvdel, hvor egnens største arbejdsplads, Kaas Briketfabrik, var under afvikling, og hvor nye arbejdspladser var påkrævet. Det er en beretning om et tøvende sogneråd, om mere eller mindre forstående politikere – og om benspænd fra såvel konkurrerende virksomheder og rigide bureaukrater. I beretningen omtales også flytning af arbejdskraft til Sjælland, som et af de tiltag, som politikere syntes var en god idé.

Men det er især en historie om foretagsomhed. I 1955 holdtes i Pandrup en stor erhvervsudstilling, der fik landsdækkende presseomtale, og den gav stødet til nye virksomheder på egnen. Inden for arbejdsløshedsbekæmpelse blev Jetsmark Kommune en foregangskommune, som andre kommuner lod sig inspirere af – og som landets ledende politikere måtte forholde sig til.

Første version af beretningen er skrevet i 2002-2003 og indleveret til Egnssamlingen i Saltum sammen med bl.a. fotodokumentation. Nærværende version er bearbejdet og revideret af årbogens redaktion og forfatteren i 2017.

Forord

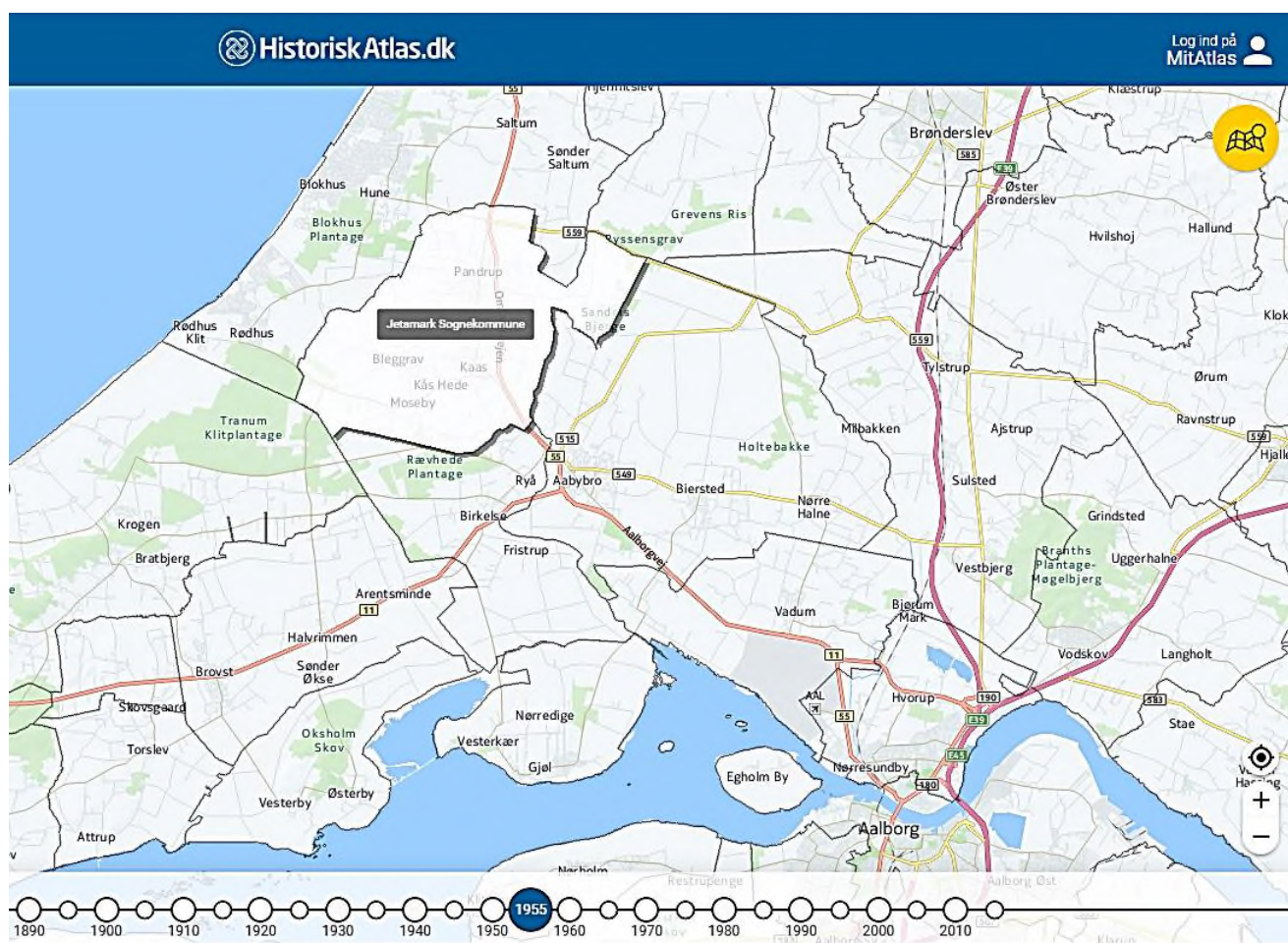
Denne beretning er blevet til på opfordring af nu afdøde, tidligere fagforeningsformand og byrådsmedlem, Arne Rye. I 2002 gjorde han mig opmærksom på, at det snart var 50 år siden, at erhvervsfremmearbejde i Jetsmark Kommune begyndte. Dengang, i 2002, lå Nordjyllands største arbejdsplads, Flextronics, fortsat i Pandrup, og den så Arne Rye som det foreløbigt bedste resultat af dette erhvervsarbejde. Arne Rye bemærkede, at jeg var den sidste af den lille flok mænd, der i 1950'erne tog opgaven op, som fortsat levede. Derfor måtte det være min pligt at sørge for, at historien blev skrevet. Altså kort sagt: Skrive historien om genrejsningen af arbejdspladser i Jetsmark Kommune efter at tørvemosernes og briketfabrikkens betydning var ved at være slut.

Efter mange betænkeligheder begyndte jeg forsigtigt på opgaven, som jeg tænkte mig at udforme som en egnbeskrivelse. Efterhånden som arbejdet med historien og undersøgelsen af begivenhederne skred frem, ændredes indholdet i væsentlig grad til en beskrivelse af vanskelighederne ved opbygningen af et nyt samfund, herunder den politiske træghed og kapitalpolitiske modstand, som vi mødte, og som bl.a. medførte en stor pressedækning i landsdækkende dagblade.

Mange slag blev tabt, men flere blev vundet, således at Jetsmark Kommune, der i 1970 blev til Pandrup Kommune og nu er indgået som en væsentlig del af Jammerbugt Kommune, i dag står

som et levedygtigt og moderne samfund. Der er siden 2003, hvor beretningen i al væsentlighed lå færdig, ganske vist sket mangt og meget, bl.a. måtte Flextronics lukke, men der er også skabt nye virksomheder. Det kan man i dag forvise sig om i bl.a. Pandrups industriområde, hvor Bent Exners markante skulptur VÆKST blev opstillet i 1993 som et symbol på dynamikken på egnen.

”Man er ikke landsforvist, naar man bor i Pandrup” og ”Jetsmark Kommune vil bevise, at den ikke er »langt ude på landet«” hed det i nogle avisoverskrifter i 1955. Det er forfatterens tro, at de slumrende kræfter, der dengang spirede frem som reaktion på egnens høje arbejdsløshed, fortsat kan findes overalt i det, der i de senere år er blevet benævnt ”Udkants-Danmark”. Beretningen er først og fremmest en fortælling om vendsysselsk stædighed, kamplyst og optimisme i Jetsmark Kommune i 1950’ernes sidste halvdel, men det også mit håb, at den vil have interesse for folk, der i vor nutid står med tilsvarende udfordringer.



Jetsmark Sognekommune lå nordvest for Aalborg. Pandrup var med 1.112 indbyggere i 1955 kommunens største by. Ved kommunalreformen i 1970 indgik Jetsmark sammen med omkringliggende sognekommuner i Pandrup Kommune, som i 2007 blev sluttet sammen med kommunerne Brovst, Fjerritslev og Aabybro til Jammerbugt Kommune. Gengivet med tilladelse fra HistoriskAtlas.dk.

Der var engang en arbejdsløshedsø!

- - to lange og ét kort fløjtesignal, ”G” i morsealfabetet! Det var det hemmelige fløjtesignal i Pandrup FDFs Egerpatrolje tilbage i fyrerne, og det sidder så solidt indarbejdet i hoved og rygrad på alle os, der var med i patruljen den gang, at jeg er helt sikker på, at hvis jeg mange år senere havde fløjtet signalet uden for Oak Hill School i Connecticut i USA, så ville det ikke have været længe, før et vindue ville blive lukket op, og Lars Guldager, the Executive Director, havde stukket hovedet ud!

Jeg stak også hovedet ud af vinduet den aften i påsken 1954, da der blev fløjtet to lange og en kort udenfor på Bredgade i Pandrup. Det var BS, Børge Sørensen, dyrlægens Børge, der stod dernede og piftede. Han var hjemme på påskeferie fra sine HA-studier på Handelshøjskolen i København. Han ville op og ha’ en sludder, og sikkert også gerne en påskebryg!

Dette fløjtesignal – de to lange og det korte, blev starten på industrialiseringen af Jetsmark Kommune, og denne beretning er skrevet til minde om dyrlæge A.V. Sørensen og hans to drenge, Bent og Børge. Desværre er alle tre døde i dag, men de var hovedhjørnestenene i det bygningsværk, man startede opførelsen af den gang i 1954. Utroligt mange timer, utroligt meget arbejde og utroligt mange penge kom det til at koste dem. Det var synd, at de ikke kom til at leve længe nok, til at se hvad det hele resulterede i; en tid med masser af flotte virksomheder og masser af arbejdspladser.

I hele efterkrigsperioden 1945-55 havde der i Hjørring, Thisted og Aalborg amter været en betydelig større arbejdsløshed end i det øvrige land, specielt i landkommunerne hvor der ind imellem kunne konstateres arbejdsløshedsprocenter på op til 42, og den officielle arbejdsløshedsstatistik viste, at uanset om det var sommer eller vinter, uanset vejrlig og hvad andet der ellers kunne tænkes at have indflydelse på beskæftigelsen, var ledigheden så langt den største i landkommunerne.

Medvirkende hertil havde i høj grad været, at den indenlandske brændselsforsyning stagnerede kort efter krigens afslutning, hvor forsyningen af kul og olie udefra igen blev mulig. Derved blev beskæftigelsen i tørvemoserne voldsomt reduceret. For både Nordjylland og landet som helhed spillede flere årsager ind i samme takt; nemlig den voldsomme mekanisering som landbruget undergik, en mekanisering som fortrængte tusinder af medhjælpere fra landbruget.

Jetsmark kommune var hårdest ramt af alle danske kommuner og lå uheldigvis i toppen på alle oversigter over arbejdsløsheden; alle var klar over den umulige situation der herskede i alle de mange arbejdsløshedsramte familier. Man havde i mange, mange år været fortrolig med den uafvendelige situation, at vintertid var lig med arbejdsløshed. I sommertiden, hvor man kunne have arbejde i tørvemosen, ved kommunens vejvæsen eller ved landbruget, måtte man skyndsomt sørge for at betale den gæld, man havde sat sig i i løbet af den foregående vinter. Beklædning og fodtøj til børnene, som der ikke havde været penge til længe, skulle også indkøbes, og samtidigt skulle der lægges penge til side til næste arbejdsløshedsperiode, for arbejdsløshedsunderstøttelse var nærmest ikke eksisterende.

Det var forhold man var vant til, og som man efterhånden havde lært at affinde sig med, men nu hvor arbejdsløshedsperioderne blev længere og længere, og de småjob man kunne redde sig, blev af kortere og kortere varighed, blev det virkelig vanskeligt at holde familien oppe.

Fagforeninger, sogneråd, amtsråd, folketing og regering stred for at bedre forholdene. I Bo Lidegaards biografi ”Jens Otto Krag 1914-1961” kan man læse:

Det var et fast socialdemokratisk synspunkt, at arbejdsløsheden ikke var naturgiven, men udtryk for det kapitalistiske systems iboende modsætninger. Det var ligeledes partiets opfattelse, at arbejdsløsheden kunne nedbringes, hvis man fra statslig side førte den rette politik, ja, at den takket være regeringens politik *var* nedbragt fra sin kulmination på næsten 32 procent i 1932 til ”kun” 22 procent i 1937. Der var langt igen, og Krag forsøger i fire artikler i *Jern- og Metalarbejderen* sidst i

1938 og først i 1939 at komme med en sammenhængende forklaring på, hvorfor tallet fortsat var så højt – og hvad der kunne gøres for at nedbringe det.

Krag skelner her ”mellem en Erhvervspolitik, der har til Formaal at forøge Beskæftigelsen, og en Socialpolitik, der har til Formaal at mildne og afbøde Beskæftigelseskrisens Virkninger.” (...)

Nøglen lå således i at øge produktionen på områder, der ikke belastede betalingsbalancen. Det kunne være felter, hvor dansk produktion trådte i stedet for importerede varer, eller eksportvarer, som ikke krævede større import af råvarer.” (...) Det kroniske handelsunderskud skabte en konstant mangel på fremmed valuta, der igen tvang regeringen til nidkær kontrol med, hvad denne valuta blev anvendt til. Hver ny aktivitet, der sattes i værk, og som skabte udsigt til øget beskæftigelse, medførte uvægerligt en øget import af råvarer Danmark ikke havde råd til.

Krag havde fra slutningen af 1930'erne, særlig som skribent i fagbevægelsens blade, gjort sig energiske anstrengelser for at formidle komplicerede økonomiske sammenhænge for socialdemokratiske tillidsmænd – og måske også lidt for at demonstrere, at han, akademikeren og fagøkonomen, havde et politisk sigte med sine studier og stillede sin ekspertise til rådighed for det sociale og økonomiske reformprogram, som Socialdemokratiet stod for. Det handlede mest af alt om, hvordan arbejdsløsheden kunne nedbringes. Som andre unge økonomer havde Krag her et skarpt blik for den rolle, staten kunne spille ved gennemførelsen af beskæftigelsesfremmende foranstaltninger, først og fremmest store anlægsarbejder og boligbyggeri. (*Lidegaard, bd. 1, s.102 f. og s.172*).

Vi skrev nu 1954 og arbejdsløsheden var et kæmpeproblem, ikke mindst i Jetsmark kommune. Der havde i årene under 2. verdenskrig været ekstraordinært gode beskæftigelsesmuligheder, først og fremmest naturligvis ved produktion af dansk brændsel som tørv og briketter. Også anlæggelsen af de tyske fæstningsarbejder langs vestkysten, gravning af pansergrave på kryds og tværs i baglandet og endelig de store udvidelsesarbejder af flyvepladsen ved Aalborg havde givet arbejde til mange. I flere år havde arbejdskraften søgt hertil for at deltage i disse arbejder, og mange var blevet hængende her efter krigen.

Boligsituationen fastholdt arbejdskraften her på egnen. Bortvandringen til andre landsdele med bedre beskæftigelsesmuligheder, som var den helt naturlige løsning som alle anbefalede, blev umuliggjort af boligsituationen. Havde man egen bolig, hvilket var det helt almindelige her, hvor der kun var yderst få lejeboliger, var det umuligt at sælge den, og det var lige så umuligt at finde en bolig på den egn hvor der måske var en lille chance for at finde et job.

Nedgangen i landbrugets beskæftigelsesmuligheder i netop disse år, medførte ligeledes et behov for en bortvandring fra egnen, der vanskeliggjordes om ikke umuliggjordes af bolignøden, og af mangler i arbejdsløshedsforsikringsystemet, der f.eks. ikke så sig i stand til at yde rejse- og flyttetilskud, og af manglen på skattemæssige fradragmuligheder i forbindelse med befordringsudgifter og udgifter ved dobbelt husførelse.

I årene 1951/54 havde der i Jetsmark kommune været en gennemsnitlig arbejdsløshedsprocent på 29,7 hvor gennemsnittet for alle landets provinsbyer i samme tidsrum kun var 4,2 %. Sognerådsmedlemmerne havde brudt hjernerne for at finde beskæftigelsesarbejder, der kunne iværksættes med statstilskud, for kommunekassen var tom. Mange deputationer havde Jetsmark Sogneråd sendt til København for at søge frigivet beskæftigelsesarbejder og på anden vis søge støtte til afhjælpning af de store arbejdsløshedsproblemer kommunen havde at slås med.

Dyrlæge A.V. Sørensen sad i sognerådet og var formand for teknisk udvalg (vejudvalget) og som sådan leder af mange af disse deputationer, og da dyrlægens yngste søn, Børge, læste på Handelshøjskolen i København og var huskendt i Kongens by, var han blevet inddraget som cicerone for Jetsmarkfolkene under Københavns-opholdene.

Allerede i 1949 havde regeringen efter forhandling med arbejdsmarkedets parter nedsat en Arbejdsmarkedskommission, der havde til opgave at undersøge forholdene på arbejdsmarkedet og udarbejde forslag til løsning af beskæftigelsesproblemerne. Professor Jørgen S. Dich, Aarhus Universitet, havde udarbejdet et ”*Promemoria vedrørende Foranstaltninger til Bekæmpelse af*

Arbejdsløsheden i de såkaldte Arbejdsløshedsøer”, og på baggrund heraf havde kommissionen nu udarbejdet en betænkning, der anviste forskellige forslag til løsning eller forbedring af forholdene. Under udførelsen af sit cicerone-job havde Børge Sørensen fået kendskab til de forskellige forslag til støtteforanstaltninger, kommissionen overvejede, og var klar over, at skulle Jetsmark kommune kunne udnytte de muligheder, støtteforanstaltningerne tilsyneladende åbnede adgang til, måtte man være lynhurtig. En lille landkommune som Jetsmark ville ellers uhjælpeligt komme til kort over for de vakse købstæder, med smarte erhvervschefer og dygtige embedsmænd. Han drøftede sagen med sin far, dyrlægen, og sammen tumlede de to nu med tanken om hvordan Jetsmark skulle te sig.

Tankerne var begyndt at tage form. En plan tegnede sig, og det var denne plan, som Børge ville delagtiggøre mig i, da han den aften i påsken 1954 fløjtede neden for mit vindue: to lange og ét kort!



De sørgelige rester efter den glørværdige Kaas Briketfabrik. Fra etableringen i midten af 1920'erne og knap fire årtier frem kom fabrikken til at spille en central rolle for beskæftigelsen i Jetsmark Kommune – og for den danske brændselsforsyning. Foruden varme til frysende danske hjem, havde Kaas Briketfabrik også i hele dens levetid en vigtig funktion ved at understøtte undervisnings- og kulturinstitutioner i den fattige egn. I 1950'erne ændrede forsyningssituationen sig ved import af kul og olie, og fabrikken var i hastig nedgang, og den lukkede definitivt i 1966. Jetsmark Kommune kom til at stå med den enorme arbejdsløshed, der gav Jetsmark kommune prædikatet som "Danmarks Arbejdsløshedsø Nr. 1". Det var årsag til de initiativer, der efterfølgende beskrives her. En flok lokale ildsjæle har nu igennem mange år utrætteligt, men foreløbigt uden resultat, kæmpet for at bevare stedet som et minde om et hjørne af dansk industrihistories store betydning. Foto 2017: Allan Vestergaard.

Jeg har en plan!

Dagbladet Ny Tid 25. marts 1955:

I god ro og orden marcherede 216 arbejdsløse arbejdsmænd i går eftermiddags de 3 km fra Kaas til Pandrup, for overfor Jetsmark Sogneråd at understrege deres krav om arbejde. Over 380 mand er ledige i tiden; 30 af dem har opbrugt deres understøttelse og må have socialhjælp, og 70 af dem har været uden arbejde fra 7 til 10 måneder. Der er regulær nød i mange hjem, og de følte alle sammen, at de måtte gøre noget, selv om de måske ikke havde stor tiltro til virkningen af et demonstrationstog.

Dette var bare en af de mange avisartikler, der dengang forsøgte at skabe indtryk af den arbejdsløses barske hverdag. En hverdag, som langsomt, lidt efter lidt, smittede af på alle andre i lokalsamfundet. De, der havde arbejde var ikke langt fra at have dårlig samvittighed. Samtalen med den arbejdsløse nabo og ven var blevet så underlig tvungen og ufri; man søgte at undgå at møde ham. Og efterhånden som flere og flere måtte slutte op i de arbejdsløses rækker, blev man mere og mere nervøs for hvornår det mon ville ramme en selv. Købmanden overvejede gang på gang, hvor langt han mon turde gå. Både Jens og Søren og alle de andre, der nu i årevis havde "haft en bog" hos ham, hvor familiens køb blev noteret til betaling når det næste gang blev den første; hvor længe turde han blive ved med at yde denne kredit, og hvordan skulle han bære sig ad med at sige, at nu var det slut!? Og omsætningen faldt i alle forretninger og hos alle håndværkere. De få der ikke var ramt, blev alligevel forsigtige og holdt igen. Hele det lokale samfund blev skruet ned, holdt tilbage. Ingen turde rigtig noget mere. Det var med alle sådanne tanker i baghovedet, at de to Børge'r mødtes den dag i påsken.

Men dyrlægens Børge havde en plan! Vi skulle ha' fabrikker til kommunen! Vi skulle beskæftige vores arbejdere her hvor de boede! Vi skulle ikke lade dem flytte bort efterladende deres usælgelige boliger der bare hurtigt ville blive fyldt op med husvilde andre steder fra. Det at have ledig arbejdskraft skal være et plus for os, for det har man ikke alle steder! Ingen landkommuner overhovedet tør tro på en fremtid med industrier, hvis de ikke selv har råstoffer i deres undergrund; så de gør akkurat lige så lidt som vi.

Men: VI SKAL GØRE NOGET!

Der er ingen tvivl om at folketinget må vedtage nogle støttelove til fordel for arbejdsløshedsøerne, og det bliver ganske sikkert i form af billige lån og afdragsfrihed for de der vil bygge virksomheder og skabe beskæftigelse i arbejdsløshedsøerne. Jeg har drøftet det hele med far. Vi skal være parate til at springe ud, så snart loven bliver vedtaget. Vi skal have store annoncer i Berlingske Tidende og i Jyllands Posten samme dag, hvor vi tilbyder gratis industrigrunde, masser af lånemuligheder, vores lokale pengeinstitutter må være parate og hjælpe, og arbejdskraft har vi jo nok af. Jeg klarer ministerierne i København; skaffer støtte hos myndighederne, og løber de københavnske industrier på dørene. Du skal sidde her hjemme og tage imod emnerne når de dukker op. Skrive til de der reflekterer på vores annoncer, fortælle dem om mulighederne, præsentere dem for kommunens folk, for de håndværkere der skal bygge fabrikkerne, og følge dem i banken. Far har lovet at klare sognerådet; de må skaffe pengene og være lidt vakse!

Dyrlægens Børge var i besiddelse af enorme overtalelsesevner, og de påskebryg, vi sad og drak, hjalp ham måske også. I hvert fald havde jeg lovet ham al den bistand, jeg kunne opvise – inden det blev påskemorgen.

Jetsmark Erhvervskontor

En intensiv korrespondance mellem et kvistværkelse i Pandrup og en mandskabsstue på Høveltegård Kaserne i Nordsjælland, hvor Børge Sørensen nu befandt sig ved telegraftropperne efter afsluttet eksamen på Handelshøjskolen, tog nu sin begyndelse. Kontakter skulle opbygges, oplysninger indhentes. Kommunekontor og Sogneråd skulle vækkes og forsøges skubbet i gang på en pæn måde. En henvendelse til ingeniør Andersen på Briketfabrikken og til bagermester Honoré, om sammen med dyrlægen og os to, at danne et lille selvbestaltet erhvervsråd, blev positivt besvaret og en række møder hos Honoré fastlagde arbejdsgangen. De ”voksne” medlemmer lovede at træde til hvor vi mente der krævedes en ”voksen henvendelse”; f.eks. lovede Honoré at snakke med pengeinstitutterne om, hvad de kunne hjælpe os med af oplysninger og støtte af forskellig art, og ingeniør Andersen stillede sig til rådighed hvis der mødte emner op hvor der skulle diskuteres tekniske problemer. Dyrlægen forelagde hele vores ide for Jetsmark sogneråd, og der accepterede man at vi dannede et sådant erhvervsudvalg, der skulle forsøge kontakt med fabrikker og virksomheder for eventuelt at få lagt afdelinger i Jetsmark. Sognerådet udpegede dyrlægen og de to sognerådsmedlemmer Thorvald Pedersen og Lars Ovesen til at være vores kontaktpersoner, der kunne bistå med råd og dåd. Men ellers måtte sognerådsformand Chr. Hollensen konstatere, at der ikke var penge til noget. Man kunne vel betale vores frimærker, men ellers måtte vi vide, at kommunen ikke havde penge til at sætte arbejde i gang, udover de 190.000 kr. man havde fået i tilskud til reparation af Engesgårdsvejen, og så havde ministeriet godt nok givet mundtligt tilsagn om et senere tilskud til Udholmsvejen og til Toftegårdsvejen, men derudover var der ikke penge til noget som helst!

Mens Kejser Haile Selassie besøgte København, gik vi gik i gang med at indsamle alle relevante oplysninger om lokale forhold, som udefrakommende mulige industrifolk og arbejdsgivere kunne tænkes at efterspørge, og det viste sig hurtigt at være en ret omfattende opgave. Det drejede sig selvfølgelig i første omgang om oplysninger om den til rådighed værende arbejdskraft: faglært, ufaglært, køn, alder, uddannelse, arbejdserfaringer m.m. .. Udbud af ledige lokaler (værksteder, lader o.lg.), velegnede industrigrunde (tilkørselsforhold, kloakering, mulighed for vigespor til privatbanernes skinnenet), byggemodenhed, ejerforhold og grundpriser. Forsyningsforhold til vand og kraft; spildvandsafledning m.m.

Også oplysninger om lokale kreditmuligheder, lokale banker og sparekasse, lokale beskatningsforhold, boligforhold, skoler og alt hvad der kunne oplyses positivt om biblioteker, biografer, sportsforeninger, detailforretninger osv., alt skulle indsamles så mulige forespørgsler omgående kunne besvares. Kæmner Søndergaard blev stillet forvirrende mange spørgsmål, og Thorvald Pedersen, der var bestyrelsesmedlem i en lokal transformatorforening og Lars Ovesen som sad i Arbejdsmandsforbundets bestyrelse, måtte træde hjælpende til. Mange, mange formiddage måtte isenkramekspedienten spørge sig fri og spurte på cykel til Cannerslund, dyrlægens bolig, for at forelægge spørgsmål og henvendelser. Her blev det til en ekstra kop morgenhe og gensidig orientering, om hvad den anden Børge havde kunnet berette fra København, om sine talrige besøg i arbejdsministeriet og i landsforeningen Dansk Arbejde m.m. Herfra videre på cykel de næste 100 meter over på Alderdomshjemmet. Her var Lars Ovesens kone forstanderinde, og her nede i kælderen, i alderdomshjemmets store køkken, ventede Lars Ovesen med kaffe og rullepølsemedder, spændt på at høre nyt om hvad der kunne være dukket op.

Endnu var der ikke vedtaget nogen støttelove til fordel for arbejdsløshedsøerne, men det gjaldt jo også om at være foran, være parat til at rykke ud så snart loven blev vedtaget. Den 15. april 1955, mens polioepidemien brød ud i København, var der en lang debat i folketinget om vedtagelse af lovene om arbejdsløshedsbekæmpelse i arbejdsløshedsøerne – ofte kaldt AØ-områderne.

Det drejede sig om fire lovforslag som Hedtofts socialdemokratiske regering lagde frem til debat, og som blev modtaget med velvilje og forståelse for, at dette var noget der hastede; noget der

gerne skulle kunne vedtages inden folketinget rejste hjem på sommerferie, så den lange debat sluttede med henvisning til hurtig behandling i et udvalg. De fire love drejede sig om:

1. Gennemførelse af lempelige afdrags og forrentningsvilkår for lån til virksomheder med henblik på forøget eksport.
2. Fastsættelse af lempeligere afdrags og forrentningsvilkår til industrivirksomheder til produktivitets- eller produktionsfremmende investering og rationalisering.
3. Forhøjelse af tilskuddet til grundforbedring fra 33 1/3% til 50%.
4. Lempelse af afdrags- og forrentningsvilkårene for modernisering og rationalisering af fiskerivirksomheder.

Selvfølgelig var der forskellige politiske indvendinger. Venstremanden Jens Edvard Foged mente at arbejdsløshedsproblemerne kunne løses ved at flytte den ledige arbejdskraft derhen hvor der var arbejde. Han efterlyste indstillingen fra krigsårene, hvor arbejdsløse fra København og andre større byer drog til brunkulslejerne og tørvemoserne, selv om det var forbundet med noget primitive boligforhold. Den arbejdsløse måtte kunne rejse efter nye arbejdspladser selv om man måtte være borte fra hjemmet nogle dage ad gangen. Arbejdsminister Jens Otto Krag erklærede sig enig med Foged; arbejdsanvisningen måtte effektiviseres, men i øvrigt mente han ikke at kontorerne på Slotsholmen skulle bestemme hvordan de forskellige love skulle udnyttes. Den nye lovgivning skulle i høj grad appellere til det lokale initiativ, til både de offentlige og private initiativtagere. (ifølge Aalborg Stiftstidende 16. april 1955)



Denne artikels forfatter Børge Møller ses her i ungkarlehybelen oven over faderens isenkrambutik i Pandrup. Kvistværøset fungerede i midten af 1950'erne som "kommunalt erhvervskontor". Privatfoto.

Men det lokale initiativ lå altså allerede på lur i Jetsmark, og kommunens udsendte medarbejder i København, Børge Sørensen, havde drøntravlt. På alle fridage drog han fra kasernen i Høvelte til København, styrtede rundt fra den ene ekspeditionssekretær og kontorchef til den anden, rundt i de forskellige ministerier, der havde med vores problemer at gøre. Hans ungdommelige gå-på-mod og optimisme og meget høflige fremtræden, hjalp ham til mange værdifulde kontakter. Han stillede sig også beredvilligt til rådighed, når deputationer fra Jetsmark sogneråd var på besøg på Slotsholmen. Jetsmarkfolkene var lykkelige for at få en stedkendt vejviser, der også om aftenene efter møderne hos ministrene, folketingspolitikere og embedsmændene, var en velorienteret guide rundt i byens aftenliv, og som oven i købet kunne sørge for at alle kom velbeholdne ombord inden Aalborgbådens afgang.

En særdeles livlig korrespondance flød mellem de to Børge'r i henholdsvis København og Pandrup. Et brev af 19. april 1955 viser besværet med at få kommunen optaget i landsforeningen Dansk Arbejdes industriplaceringstjeneste og med at skubbe på det træge sogneråd, hvor et udvalg nu syv år efter at det blev nedsat for at udarbejde en byplan, stadig ikke var kommet i gang. Endvidere omtaler brevet en af udvalgets allerførste henvendelser til en dansk industri om at henlægge en afdeling i kommunen. Ikke overraskende gik henvendelsen til den stærkt ekspanderende Danfoss-virksomhed. Brevene giver et indtryk af den amatørisme, men samtidig også den brændende iver, der prægede hele arbejdet i den første tid. Den næste epistel fra Pandrup til Høvelte fortsætter i Danfoss-sporet, der efter nogen diskussion og Andersens betænkelighed ved at udstille vor uformåenhed, endte med afsendelse af et brev. Desværre er kopien af vor henvendelse til Danfoss bortkommet, men nogle få dage senere indløb så svaret fra Nordborg: *"Jeg har med tak modtaget Deres venlige brev af 7.d.m. men må meddele, at Deres forslag ingen interesse har for mig. Med venlig hilsen, sign. Mads Clausen."*

Børge Sørensen, "Dyrlægens Børge", var en af ildsjælene bag erhvervsfremmearbejdet i Jetsmark i midten af 1950'erne. Han studerede dengang ved Handelshøjskolen i København – og aftjente derefter værnepligt på Høveltegård Kaserne i Nordsjælland. Børge Sørensen havde derved bedre mulighed for at banke på dørene i ministerierne end folkene hjemme i Jetsmark Kommune. Her er Børge Sørensen fotograferet ved skrivemaskinen i 1957. Privatfoto.



Der kom altså et venligt svar fra fabrikant Mads Clausen, Danfoss, men jo desværre negativt som langt, langt de fleste svar vi modtog på de henvendelser vi afsendte til højre og venstre, hver gang en avisartikel gav os en ide, og hver eneste gang afsendt med den allerstørste forventning og ungdommelige optimisme. Det lille udvalg i Pandrup var dagligt i indbyrdes kontakt, og ind imellem de små møder, måtte der også findes tid til de lidt større:

... vi var alle tre (Andersen, Honoré, Børge M) sammen med en del af sognerådet og Alfred Søborg (formand for Arbejdsmændenes fagforening, Pandrup-Kaas afd.) med et par arbejdere, til foredrag og diskussion ude i Aalborg. Professor Dich, Aarhus Universitet, indledte med en omtale af kommissionens arbejde og betænkning. Han stillede sig meget skeptisk mod tanken om oprettelse af industrier i Jetsmark eller i andre landkommuner. For ham var den eneste mulighed at flytte arbejderne bort til steder hvor der var behov for arbejdskraft!

I Jetsmark havde der i april i nogle dage været 450 arbejdsløse ud af 522; en arbejdsløshed på 86 %! Med forårets komme blev der igen mulighed for beskæftigelse og i maj måned viste det sig, at arbejdsløshedsprocenten var faldet til 17 %, men 16 mand var blevet beskæftiget med en udvidelse at Jetsmark kirkegård og bygning af et meget arbejdskrævende kirkegårdsdige, 37 mand var i Sandmosen, 34 mand rundt om forskellige steder på kommunevejene, alt dette var rent beskæftigelsesarbejde, alene sat i gang for beskæftigelsens skyld uden hensyn til den tomme kommunekasse. Talte man disse 87 mand med, ville arbejdsløshedsprocenten stadig være helt oppe på 34 %.

For yderligere at fremtrylle beskæftigelse foreslog sognerådet at staten erhvervede 300 moselodder i Sandmosen nord for Vedsted Hede og foranstaltede en opdyrkning, som den man her i årene efter krigen havde udført i Tranum Sandmose. Direktør Jørgensen, Kaas Briketter a/s, havde i månedsvis arbejdet på et større projekt omfattende kultivering og opdyrkning af hele 300 ha i Koldmosen, bestående af i hundredvis af bittesmå, meget lange men meget små moselodder, tilhørende forskellige lodsejere rundt om i hele egnen, idet hver enkelt landejendom fra gammel tid havde fået tildelt en sådan parcel i mosen til tørveskær. Der var stadig en del tørvemasse gemt under flyvesandet som ved samlet foranstaltning kunne udnyttes, men som for den enkelte i alt for mange tilfælde var både for småt og for besværligt. Nu var det lykkedes for direktør Jørgensen at udrede hvilke parceller der tilhørte hvem, han havde udarbejdet et stort projekt der kunne give langvarig beskæftigelse til mange folk, og bagefter efterlade de 300 ha som værdifuld landbrugsjord til korndyrkning. Briketfabrikken stod overfor ophugning af det nu overflødige, men meget værdifulde hydro-peat-anlæg, som man tilbød at stille gratis til rådighed, ligesom man tilbød at overtage styringen og hele administrationen af det store projekt.

Den 9. marts 1956 kunne direktør Jørgensen forelægge projektet for alle lodsejerne på et møde på Pandrup Hotel, men det hele strandede på enkelte lodsejeres modstand. Kaas Briketter kunne skrinlægge planerne igen; det store forberedende arbejde var spildt. Det kan i vore moderne tider, hvor man kan få lov til at ekspropriere værdifuld agerjord til anlæg af golfbaner, synes uforståeligt. Men den private ejendomsret var endnu den gang helt ukrænkelig.

Den lokale afdeling af Dansk Arbejdsmands Forbund lagde også hovederne i blød og kom frem med et forslag om opdyrkning af et areal syd for Nordre Udholmsvej, og udlægge det til grøntsagsgartneri og frugtplantager. Sognerådet videregav ideen til FDB, men den blev aldrig realiseret.

I et brev hjem 17. maj 1955 skriver Børge Sørensen efter et møde i Arbejdsministeriet, for gensidig orientering:

Først redegjorde jeg for de foreliggende planer og om oprettelsen af Erhvervskontoret. Kontorchefen var meget tilfreds, selvom han forstod de vanskeligheder vi måtte kæmpe imod. Dernæst kom vi ind

på spørgsmålet om den praktiske gennemførelse af de forskellige støttelove. Til de forskellige love findes tilhørende bekendtgørelser, som ministeriet nu sender til dig. Jeg bad om at få flere eksemplarer fremsendt. Vil du lade mig få et sæt sendt herover. Så må vi sætte os grundigt ind i præmisserne, for at kunne betjene emnerne med en vis sikkerhed. Spørgsmålet om forretningsgangen gav følgende resultat: der vil i morgen, onsdag, på et ministermøde blive vedtaget et regulativ gående ud på, at der i arbejdsløshedsramte amter skal oprettes amtsudvalg der skal behandle arbejdsløshedsproblemerne og tjene som ministeriets mere lokalt prægede organ. Ser du faren? Vi kan risikere at falde i hænderne på et tilfældigt sammensat udvalg med en ligeså tilfældig forretningsgang! Så diplomatisk som muligt fremførte jeg denne mening, og nu har vi så – i kraft af at Jetsmark kommune er den eneste kommune med et egentligt erhvervskontor (!) blandt arbejdsløshedsøerne – fået tilladelse til bare at komme direkte til ministeriet med problemerne! Så det skal nok gå. Kontorchefen var meget imødekommende og meget interesseret i hele vores sag. Han betroede mig, at der inden længe ville blive indkaldt en delegation fra kommunen; så skulle vi jo gerne være helt i gang forinden.

Men det var ikke nok at have opbakning i arbejdsministeriet, vi måtte udbrede kendskab til vore problemer og til de muligheder vi kunne fremvise, for hele offentligheden. Vi måtte skaffe os presse. Penge til markedsføring lå det meget tungt med, så vi måtte skaffe os presse uden at det måtte koste noget. Men hvordan? Da Pandrup by blev dannet 60 år tidligere, havde de den gang tilflyttede forretningsfolk slået på stortromme ved afholdelse af en stor erhvervsudstilling. Det måtte vi kunne gøre igen! – Den 15. maj 1955 skrev vi til sognerådet:

Indenfor den nærmeste fremtid vil det af Jetsmark Kommune støttede erhvervskontor være klar til at begynde sin aktivitet for at trække nye virksomheder til kommunen. Over en bred front vil man søge at komme i forbindelse med eventuelle emner og forelægge de argumenter for dem, der kan begrunde en virksomhedsanlæggelse i Jetsmark kommune.

En uomtvistelig vanskelighed som melder sig uden direkte forbindelse med erhvervsvilkårene, er den kendsgerning, at Pandrup og Kaas af mange mennesker ikke skønnes at rumme ret mange af de bekvemmeligheder og goder, som arbejdsvilkårene i større byer indebærer. Der tænkes her især på den videre skoleuddannelse for børnene, manglende muligheder for samkvem med kolleger indenfor erhvervet, mindre og færre forretninger og håndværksvirksomheder, og færre muligheder for adspredelse.

For at råde bod på denne ”badwill”, der afgjort har været medvirkende til, at der indtil dato ikke findes egentlige industriforetagender i de to byer, foreslår vi, at der til efteråret afholdes en stort anlagt erhvervsudstilling i Pandrup. Formålet med udstillingen skal være gennem tilskueres besøg og ikke mindst ved presseomtale, at give offentligheden det indtryk, at kommunen allerede HAR et næringsliv med driftige forretninger og håndværksvirksomheder, og som et vigtigt kulturelt islæt, at der også ER muligheder for ”åndelig føde”.

Begrundelsen for at afholde udstillingen til efteråret er, at den som nævnt skal tjene til at vinde offentligheden eller grupper af denne som goodwillspredere og fjerne badwill, så arbejdsvilkårene i erhvervsfremstødet bliver gjort lettere. Endelig er der det vigtige forhold, at den kan skabe en ønskværdig presseomtale på et tidspunkt, hvor første runde i erhvervsfremstødet er ved at være tilendebragt.

Udstillingen foreslås afholdt under Pandrup Borger- og Håndværkerforenings ledelse med kommunal støtte, idet den dog søges gennemført hvilende økonomisk i sig selv!

I et brev den 19. maj orienteredes Børge Sørensen om den hjemlige modtagelse af udstillingsplanerne og om en henvendelse til FDB's kemikaliefabrik i Esbjerg.

Vores henvendelse til FDB i anledning af deres kemikaliefabriks vanskeligheder med naboklager over røg og støj nede i Esbjerg, var endnu ikke besvaret, men fagforeningsformanden Alfred Søborg fortalte, at han havde bakket vores henvendelse op, da han havde været i København. Han havde tilfældig mødt ”min veninde Lis Groes, - det er vel ikke også din veninde?” og havde

gennem hende været i forbindelse med hendes mand, der var direktør for FDB. Søborg fik svar fra Groes; de havde drøftet vores henvendelse på et bestyrelsesmøde, og det var ikke uden interesse. Men de ville allerede nu, inden nogen forhandlinger blev indledt, gøre opmærksom på, at vi i givet fald måtte tage dem som de var, med ildelugt og skident spildvand. Lugten mente vi nok vi kunne finde plads til; spildvandet var nok et alvorligere problem. Vi vidste jo ikke hvor forurenset vandet kunne være; om en klaringsdam, som kommunen netop havde projekteret, og hvor urenhederne kunne bundfældes, ville være tilstrækkelig. Det var den gang endnu den eneste rensende foranstaltning, man kunne forestille sig i en dansk landkommune.

Sagen gav anledning til hektisk aktivitet. Dette var jo den allerførste chance vi havde fået at prøve kræfter på, og at det så var et selskab som FDB der stod bag; det var et firma alle sognerådsmedlemmer kendte og havde tillid til, så vi blev alle helt febrilske. Kun ingeniør Andersen bevarede hovedet koldt og optegnede roligt og sagligt de forhold der skulle undersøges og de spørgsmål der skulle stilles. Imidlertid løste FDBs Esbjerg-fabrik sine problemer ved at købe og nedrive de nabohuse, hvis indehavere havde forvoldt dem alle problemerne. -- Vi måtte forsøge at falde ned igen og tage fat på næste opgave.

I den positive stemning FDB-sagen havde hensat sognerådet i, havde man bevilget os hele 1.000,- kr. til en annoncekampagne. Med det prisniveau vi kender i dag, lyder det helt vanvittigt at man kunne få nogen som helst avertering for kun 1.000,- kr. men vores annonce:

Påtænker De ETABLERING ELLER FLYTNING AF INDUSTRIVIRKSOMHED er der gode muligheder i Jetsmark Kommune i Nordjylland. Kommunen tilbyder interesserede meget billige og egnede industrigrunde fint beliggende nær bane og hovedvej. I henhold til finansministeriets støttelove for arbejdsløshedsøer, kan der tillige regnes med lån fra staten på 80-90 % af etableringsomkostningerne (afdragsfrit i de første 5-10 år). Er De interesseret i nærmere oplysninger bedes De omgående sætte Dem i forbindelse med ERHVERVSKONTORET I PANDRUP.

kunne den gang i 1955 indrykkes én gang i Berlingske Tidende for 145,- kr, og 3 gange i Jyllands Posten for kun 165,- kr i alt. Så vi startede annonceringen og opdagede først for sent, at vi havde gjort støttelovene til finansministeriets, selv om de rettelig var handelsministeriets, men der var tilsyneladende ingen der opdagede fejlen. Da daværende Arbejds- og Økonomiminister Jens Otto Krag's dagbøger her for nylig dannede grundlag for en stor biografi, var vi meget spændt på at læse, hvad der deri kunne stå om vores meritter. Ikke så meget om vores fejl i annoncen, men i høj grad hvordan man i den socialdemokratiske regering havde fulgt hele problemstillingen omkring arbejdsløshedsøerne og de meget alvorlige problemer deres vælgere her i Nordjylland havde at kæmpe imod. -- Ikke et ord var der om hele dette kæmpeproblem, som for os var det vigtigste af alt! Men vi vælger at tro at det er biografens forfatter, Bo Lidegaard, der har sprunget dette kapitel over; det er jo heldigvis ikke så aktuelt mere.

Kommunen havde storsindet lovet at dække alle de direkte udgifter til telefon og porto m.m. og betalte da også omgående og kontant de 21 kr., vi havde forbrugt i april måned. Det var til tider lidt vanskeligt at overbevise alle sognerådsmedlemmerne om nødvendigheden af arbejdet; at det var noget der kunne bruges til noget, og at det skulle koste penge?! For at give dem et indtryk af arbejdets omfang, fik dyrlægen arrangeret at jeg mødte op ved alle sognerådsmøder og gav dem en orientering om hvad der var sket siden sidst. Jeg blev puttet ind i kaffepausen, så foruden refusion af vore frimærker fik jeg både kaffe og kage, og tilmed også "røgelse". Her kunne jeg så fortælle om de mange henvendelser vi rettede mod både øst og vest, og om de reaktioner vi modtog tilbage, og der er såmænd ikke noget at sige til den sunde skepsis disse voksne landmænd og arbejdsmænd mødte min meget ungdommelige begejstring med.

Og så blev da omsider vores første rigtige annoncekampagne skudt af. Jetsmark Kommunes første offentlige henvendelse til den danske industri og offentlighed, om at anskue problematikken

omkring industriplaceringen helt anderledes end hidtil. Man ville åbne folks øjne for den ufaglærte arbejdsmand, der i Jetsmark Kommune hidtil kun havde kunnet ernære sig ved i nogle sommermåneder at arbejde med en skovl imellem hænderne; arbejde på akkorder, der takket være et umenneskeligt slid og tempo, satte ham i stand til at tjene lige nøjagtigt så meget i den alt for korte sæson, at han med den største sparsommelighed kunne forsørge sin familie igennem den alt for lange vinter uden indtægter ud over den lillebitte understøttelse. Måske kunne han være heldig, at nogle dages lønindtægt, som snekaster i vinterens løb, kunne forsyne børnene med lidt nyt og varmt tøj. Denne arbejdsmand skulle man nu pludseligt anskue som en potentiel industriarbejder. En industriarbejder der takket være sin robusthed, sin nøjsomhed og sin flid, lige fra han som lille purk havde måttet hjælpe i mosen med at sikre familiens brændsel og varme, og takket være den naturlige villighed og vilje til at holde fast, rigtig holde fast, hvis drømmen om varigt arbejde skulle gå i opfyldelse, ville efter lidt omskoling kunne udvikle sig til en virkelig værdifuld industriarbejder.

Vi havde udtalelser fra både direktør Johs. Jørgensen og fra ingeniør Svend Aage Andersen, fra Kaas Briketter, der enslydende kendetegnede Jetsmark-arbejderen som en uhyre stabil arbejdskraft, uden opsætsighed, uden sygefravær, punktlig, præcis og flittig, men kunne man overbevise fremmede industrifolk herom?

Responserne på annoncerne begyndte at dukke op takket være en solid samtidig tekstomtale i aviserne. Der var forespørgsel fra unge håndværkere der var interesseret i at etablere sig. Der var henvendelser fra eventyrere og fuseraster med højtflyvende planer men uden kapital. Der var en efterlysning af en "kold jomfru" til en restauratør på Sjælland, men der var også forsigtige, kortfattede forespørgsler med nøjagtige og præcise spørgsmål, og der var i denne allerførste omgang to henvendelser, der i tiden der fulgte virkelig gav det lille primitive erhvervsråd og det endnu mere primitive erhvervskontor arbejde at tage fat på – og den ene henvendelse resulterede et år senere i åbning af en af Pandrups første nye virksomheder.

Flytning af arbejdskraften

Som den første og bedste løsning på arbejdsløshedens problem havde Arbejdsmarkedskommissionen i sin betænkning nævnt muligheden for at flytte den ledige arbejdskraft væk til andre egne hvor man manglede arbejdskraft. Det syntes jo da også absolut at være den mest logiske løsning, men Arbejdsmarkedskommissionen nævnedes selv en række utilsigtede uheldige følger en sådan bortflytning ville få.

For det første påpegedes de meget store krav der i så fald måtte stilles til det offentlige arbejdsanvisningssystem for at forhindre at nye arbejdsløshedser ville opstå på steder hvortil mange arbejdssøgende flyttede fra andre landsdele. En væsentlig vanskelighed ville også være fremskaffelse af boliger. At give tilflyttende arbejdsløse fortrinsret til ledige boliger kunne være særdeles problematisk, da det ville være direkte i strid med de gældende regler for boliganvisning, der både stillede krav til den boligsøgende husstands størrelse, men også krævede en vis tids forudgående bopæl i kommunen. En absolut ikke uvæsentlig vanskelighed ville være forbundet med at hjælpe de fraflyttende familier i arbejdsløshedserne af med deres boliger. Købere fandtes jo ikke i de områder, og det kunne derfor komme på tale at staten måtte købe disse boliger med videresalg for øje. Der kunne dog i den forbindelse sikkert imødeses en måske ikke uvæsentlig prisstigning på huse i disse områder, og der måtte regnes med økonomiske tab for staten. Samtidigt kunne måske forventes uro ved at forhindre husvilde og arbejdsløse fra andre egne af landet i at stille krav om disse boliger.

Det var absolut ikke problemløst da staten i samarbejde med Ballerup-Måløv kommune besluttede sig for at prøve at overflytte et antal arbejderfamilier fra Jetsmark. En delegation fra

Ballerup-Måløv med borgmester Aage Hansen i spidsen drog til Pandrup hvor man i forvejen havde averteret efter interesserede familier. Der havde i første omgang meldt sig 30 familier, men man havde kun boliger til de 15, så på et møde på Jetsmark Kommunekontor blev disse 15 så udpeget. De blev foreløbigt garanteret ét års arbejde ved kloakeringsarbejder i Ballerup, og sikret en moderne 2 ½ værelses lejlighed med alle moderne bekvemmeligheder. Jetsmark sogneråd besluttede at betale flytteomkostninger plus den første måneds husleje, og fagforeningen betalte togbilletten for familierne, der naturligvis glædede sig til at flygte fra den langvarige, ja nærmest konstante arbejdsløshed, samtidigt med at de følte en nagende usikkerhed over flytningen til storbyen og til alt det ukendte.

De fik ikke lov til at flytte ubemærket! Den sidste tid før flytningen blev familierne hjemsøgt af journalister fra alle egne af landet. Det var første gang man i Danmark forsøgte en sådan samlet flytning af arbejdsløse familier, og det var med et stik i hjertet at de tilbageblevne Jetsmark-arbejdere hørte om vilkårene der mødte deres kammerater. Tænk sig: varigt arbejde 12 måneder om året, og selv om man skulle betale den svimlende sum af 190,- kr. i månedlig husleje, så kunne de også regne med at tjene ikke mindre end 225,- kr. om ugen, og en familie med 2 børn ville få et børnetilskud der svarede til 20 % af huslejen. Har man 3 børn gives 35 %, 4 børn 45 % og 5 børn hele 50 %. Den familie der i 3 år ikke havde haft råd til at købe det mindste tøj hverken til konen eller manden, kunne blive helt tosset i hovedet ved tanken.

Dagbladet B.T. havde en stor reportage om flytningen den 15. juli 1955, hvor fagforeningsformand Alfred Søborg drypper lidt malurt i bægeret.

I alle årene fra 1950 havde de arbejdere der havde haft mulighed for at søge andet sted hen til arbejde og bolig gjort det, og kommunens indbyggertal var da også fra 1950 til 1955 faldet fra 5.113 til 4.895.

I flere år havde fagforeningen søgt at få så mange som muligt sendt på sæsonarbejde i Grønland, og i august 1955 anviste Hjørring Amts Arbejdsanvisningskontor ufaglærte arbejdsløse ikke-forsørgere arbejde i Sverige ved svenske industrier, og da nu Finansudvalget bevilgede tilskud til dobbelt husførelse så også gifte arbejdere kunne søge udenlands, var der mange Jetsmark-arbejdere der drog nordover og østover, men det var jo kun midlertidigt arbejde. Dog viste det sig senere at være adskillige arbejdere der blev i Sverige; nogle fik kæresten eller konen med derover, andre fandt sig en svensk flicka.

Erhvervskontoret ofrede megen tid på pressens repræsentanter der besøgte Jetsmark. Skulle vi have held med vores foretagende var vi i høj grad afhængig af at omverdenen fik kendskab til vor eksistens. Og vi fik virkelig presseomtale, i tusindvis af millimeter. Vi var glade og taknemmelige for de lokale avisers omtale, men var klar over at vi skulle have fat i de store landsdækkende dagblade for at vække respons, og det lykkedes at få nærmest personligt venskab opbygget til Jyllands Postens Orla Johansen og til Berlingske Tidendes erhvervsredaktør J. Bøggild-Christensen, der begge skaffede os store helsides artikler i deres søndagsudgaver. Den 14. august 1955 skrev Berlingske Tidende bl.a. i en stort opsat helsides artikel om baggrunden for den nordjyske arbejdsløshed, om vanskelighederne ved at løse arbejdsløshedsproblemet ved flytning af den ledige arbejdskraft, og om Jetsmarks initiativer.

Redaktøren nåede for øvrigt at blive højligt imponeret over Jetsmark-arbejderens kræfter. Vi kørte ham en tur rundt i kommunen i dyrlægens Vauxhall, og selv om A.V.Sørensen var fortrolig med kørsel på dårlige veje, kørte vi uhjælpelig fast på en af de sandede veje ude i Sandmosen. Nogle tørvearbejdere der arbejdede i et nærliggende tørveskær kom sindigt gående over til os, 4 mand tog fat i hver sit hjørne af bilen, og tilsyneladende med største lethed løftede de den tunge bil op af sporet og satte den ind på fast grund. Det resulterede i en omtale i Berlingske Tidende og overskriften: FOLK DER KAN OG VIL BESTILLE NOGET !

Bortflytningen af arbejdskraften til steder hvor man manglede arbejdskraft, viste sig altså hurtigt at være problematisk. Dansk Arbejdsmands Forbunds lokale afdeling påpegede lynhurtigt, at ved udflytning tages altid de bedste folk; de mest stabile og flittigste, og i stedet får man mindre velkomne tilflyttere til de ledige boliger og lejligheder, og så er man faktisk ringere stillet end før. Arbejdsmandsforbundet vendte sig imod yderligere fraflytning, og uden lokalt initiativ på dette område, kunne Arbejdsministeriet intet udrette. Da Arbejdsministeriet i 1958 i sin betænkning nr. 206 ser tilbage på erfaringerne med flytning af arbejdskraften konstateres det da også:

Flytning af arbejdskraften i større omfang vil i almindelighed i tilflytningsområdet stille krav om udbygning af gadenettet, vand-, gas-, og kloakledninger, opførelse af boliger, skoler og sociale foranstaltninger, medens der i fraflytningsområdet vil opstå uheldige konsekvenser i henseende til stadigt mindskede eksistensmuligheder ved handel og håndværk, øgede udgifter for den tilbageblevne befolkning til oprettelse af offentlige funktioner, såsom trafikmidler, skolevæsen etc. For den enkelte arbejder vil krav om bortflytning ofte kunne medføre økonomiske vanskeligheder, såsom afhændelse af eget hus til en lav pris og de ulemper, som er forbundet med at tilpasse sig et fremmed miljø ... udvalget har derfor set bort fra spørgsmålet om arbejdskraftens flytning.

Betænkningen anviste forskellige muligheder for staten til at støtte en forbedring af produktionsapparatet i vid forstand, og dermed også støtte bestræbelserne for en forøgelse af beskæftigelsen på stedet. Man kommer ind på forbedringer af kommunikationsnettet og kraftforsyningen, med tilvejebringelse af industriarealer, etablering af værkstedshuse og opførelse af funktionær- og arbejderboliger. For Jetsmark kommune havde især bemærkningerne om hensyntagen til driften af privatbanerne og anvisning på ændret prisfastsættelse for elkraftforsyning interesse. Udvalget mente at have konstateret en stigende tendens til at forsyningsselskaberne videresolgte elektriciteten til de erhvervsdrivende forbrugere for en fast afgift plus betaling af forbrug efter kostpris. Men den store organiserede flytning af vores arbejdere, og dermed fjernelsen af en meget stor del af hele kommunens eksistensgrundlag, var altså opgivet. Men der var hver sommer mulighed for at et antal arbejdere kunne få beskæftigelse nogle måneder ved at søge til Grønland, og Amtsarbejdsanvisningskontoret for Hjørring Amt anviste arbejdere der var arbejdsløse, ufaglærte, og ikke forsørgere arbejde i Sverige ved svenske industrier. Finansudvalget havde bevilget et tilskud til dobbelt husførelse til arbejdere der lod sig hverve, så nu kunne også gifte arbejdere komme med til Sverige.

Jyllands Posten havde 5. august 1955 et interview med Arbejds- og Økonomiminister Jens Otto Krag, der her også slår fast at fraflytning ikke kan løse problemet og peger i stedet på at man nu gennem lovgivningen har forsøgt at skabe lettere finansiering af nye beskæftigelsesmuligheder, men at det tilkommer kommunerne at tage initiativet, hvorefter regeringen vil yde al den hjælp det er den muligt.

Lovene var vedtaget med en række udpegede kommuner der var særligt hårdt ramt af arbejdsløshed, i tankerne, og det var her lovenes bestemmelser kunne udnyttes, hvilket naturligt nok gav anledning til protester fra de kommuner der næsten kunne fremvise en tilsvarende arbejdsløshedsprocent, men sådan vil det jo altid være når der skal trækkes grænser.

Amtsrådsmedlem, fagforeningsformand Bjørn Jacobsen, Aabybro, var stærkt imod at man trak bestemte kommuner frem til en favorisering, på bekostning af andre kommuner, der ved dygtighed og i tide havde løst sine beskæftigelsesproblemer. F.eks. havde Aaby-Biersted kommune i de foregående år udført vejarbejder for 4 millioner kr., samt bygget skole for 800.000 kr. Selv om man havde fået store tilskud hertil, var det stadig en hård belastning for en lille kommune, og når dens ydeevne var udtømte, ville arbejdsløsheden stige. En sådan udtalelse var jo lige ved at kunne give os dårlig samvittighed, men heldigvis stivede Jyllands Posten os af igen, da den 11/10 1955 skrev:

... Jetsmark viser sig værdig til sit eget ry som en driftig kommune. Endnu inden lovene var forelagt, behandlet og vedtaget, havde man skaffet sig forhåndsorientering og organiseret fremstødet, og samme dag som loven lå underskrevet på kongens bord, trådte Pandrup Erhvervsudvalg i funktion. Gennem en storstilet offentlig henvendelse, indbød man initiativrige forretningsmænd til at benytte sig af de to iøjnefaldende fordele som Jetsmark byder på: der er ledige hænder, og der er mulighed for billige byggegrunde og billige lån!

Og hvordan gik det så familierne der flyttedes til Ballerup. Fra at have været tvunget til at ernære en familie på 6 personer de 10 af årets måneder, med kun 92 kr. om måneden i understøttelse, var der nu mad i gryderne hver dag. Man kunne begynde at spare sammen til nye møbler, og måske drømme om et pænt vendetæppe på gulvet. Men på arbejdspladsen var vores folk ikke så populære. Bare det at de havde fået lejlighed ved at springe over ventelisten på 300, hvoraf mange havde ventet i evigheder, og det kneb også lidt med at blive enige om hvordan akkordaftalerne skulle forstås. Inden der var gået 2 år, var de første 2 familier flyttet tilbage; man havde ikke kunnet finde sig selv derovre i storbyen. Livet er ikke kun et spørgsmål om boligstandard og timeløn. Kaj Bundvad der nu havde overtaget Arbejdsministeriet slår da også fast i et interview i bladet Arbejdsgiveren den 1. oktober 1957, at løsningen på arbejdsløshedens problem ikke ligger i en flytning af arbejdskraften, men i en politik, der placerer industrien der, hvor arbejdskraften er til stede.



Kaj Bundvad var nok den minister, der tog problemerne med arbejdsløshedens mest alvorligt. Her første side med interviewet med ham i Arbejdsgiveren 1. oktober 1957.

Erhvervsudstillingen

Som det fra alle sider var blevet påpeget, var det op til det lokale initiativ, hvad der skulle komme ud af støttelovens intentioner, og det var jo netop det, vi havde indset og accepteret, da vi besluttede os til at gå i gang. Ligesom borgerne i Pandrups barndom i 1890'erne havde indset, at omverdenen skulle gøres opmærksom på byens eksistens og dens muligheder, og derfor satsede rigtig mange penge og rigtig meget arbejde på at arrangere en erhvervsudstilling, havde vi indset nøjagtigt det samme. Således havde arrangement af en stort anlagt erhvervsudstilling været med i vores tidligste overvejelser.

Vores henvendelse til sognerådet den 15. maj 1955 var blevet modtaget, om end ikke med begejstring, så dog med accept af, at vi gik videre med planerne, blot det ikke kom til at koste kommunen noget.

Vi gik i samarbejde med Borger- og Håndværkerforeningen, hvis formand, farvehandler og biografdirektør Svend Steffensen, og kassereren, købmand Vagn Jensen, indgik i planlægningsarbejdet med Børge Møller og trikotagehandler Bech, samt fra Moseby uddeler Tidselbach og fra Kaas mekaniker Niels Mejlholm. Der var enighed om at det skulle slås stort op. Stående fra alle egnens forretninger, både fra Pandrup, Kaas og Moseby, plus håndværkervirksomheder og industrier, hvoraf vi jo desværre kun havde Kaas Briketter, nu hvor teglværket lå underdrejet, skulle der skabes plads til i Pandrup Afholdshotels store og lille sal og i 2 store barakbygninger der skulle opføres på fortovet ude foran hotellet, plus landboauktionshallen der kort forinden var indrettet i kroens tidligere rejsestald. Forlystelser, underholdning og tombola blev henlagt til kroens sal. Teknisk skole skulle lægge lokaler til en præsentation af kommunens foreninger og ungdomsorganisationer, og til en mindeudstilling om forfatteren Thomas Olesen Løkken, arrangeret af bibliotekaren, realskolelærer Jeppe Burkal, og i forbindelse hermed havde Centralbiblioteket i Hjørring arrangeret en større udstilling af Vendsyssel-litteratur. Et andet klasselokale rummede skorstensfejer William Aarestrups store voliere med 125 forskellige levende fugle, en stor samling sjældne sommerfugle tilhørende Harry Sørensen, Ingstrup, og en stor møntsamling tilhørende vognmand Lars Bak, Vester Hjermitalev. Endvidere tegninger, oliemalerier, håndarbejder, arbejder i peddigrør, træsløjd, amatørfotografier og meget, meget mere. Et lokale ovenpå rummede en række gamle bondemøbler fra 1730 til 1850, hentet fra egnens slægtsgårde hvor man også havde lånt gamle dragter og husgeråd. I realskolens bygning på markedspladsen, den nuværende Ungdomsborg, havde Jetsmark Sogns Jagtforening en vildtbiologisk udstilling udlånt fra Dansk Vildtbiologisk Station på Kalø. Landboforeningen i samarbejde med Husmandsforeningen havde opstillet en stor landbrugsfaglig plancheudstilling, og i gymnastiksalen var udstillet mønstreksempler på et moderne karlekammer og et pigeværelse, og en smuk borddækningsudstilling udført af forskellige kunstnere, bl.a. kunstmaleren Carlo Wognsen. Ude på markedspladsen udstillede Jagtforeningen andefugle, agerhøne- og fasanopdræt og forskellige vildt-foderpladser. Om fredagen var der i forbindelse med "Landbodagen" med landbrugstekniske film og foredrag arrangeret stor udstilling af moderne landbrugsmaskiner. Om lørdagen var der i samarbejde med husholdningskonsulenterne i Hjørring Amt arrangeret "Husmoderdag", ligeledes med film og foredrag og masser af demonstrationer, og endelig var der søndag "Motordag" med udstillede automobiler, foredrag og demonstration ved Justitsministeriets udvalg til større færdselssikkerhed samt specialudstillinger af særlig interesse for motorfolk, opvisning ved 10. regiments motorordonnanser, Jiu-jitsu opvisning og endelig besøgte udstillingen af danmarksmesteren i Judo der kastede med et antal medbragte ofre. Nørresundby Politi mødte op med udstyr til færdselsundervisning af børn: små køretøjer, færdselsskilte, fodgængerfelter og små børne-politiuniformer.

I salgsmaterialet der blev udsendt til alle kommunens virksomheder anførtes der, efter at der var redegjort for hele udstillingens ide og organisering:

... som De ser af ovenstående, er der lagt op til det helt store slag. Der vil kunne forventes stor publikumstilstrømning, og den reklame den enkelte udstiller vil opnå, kan få uvurderlig betydning for forretningens fremtidige udvikling, forudsat naturligvis at den nødvendige standard er til stede.

- Det er imidlertid en stor opgave; så stor at den kun kan løses med et tilfredsstillende resultat hvis alle erhvervsdrivende i kommunen går til arbejdet med den rette vilje. Vi skal give et fulgyldigt billede af hvad vi kan præstere og hvad vi kan yde vor kundekreds; vise det friske og driftige initiativ kommunens handlende og håndværkere altid er i besiddelse af.

På vedlagte planer vil De kunne danne Dem et indtryk af hvordan standene vil blive placeret i lokalerne. Priserne for standene vil beløbe sig til ca. kr. 20,- pr m², opsat og tapeteseret, færdig til dekoreret. Til denne pris kommer dog et mindre tillæg til forsikring. Selv om der vil være nattevagt med hunde i alle lokaler, skal der tegnes forsikring. Brandforsikring vil koste kr. 1,10 pr. 100 kr. forsikringssum og tyveriforsikringen der dækker for nat- og formiddagstimer hvor udstillingen ikke er åben for publikum, vil koste 2 o/oo af de udstillede varers værdi.

De af udstillere lejede stands må ikke fremlejes til andre firmaer uden efter aftale med udstillingskomiteen. Desuden vil der være forbud mod at skilte med priser på de udstillede varer.

For at højne udstillingens dekorative kvalitet som helhed, har komiteen ansat en chefdekoratør der er i besiddelse af den nødvendige erfaring på dette område. Komiteen anbefaler de enkelte udstillere at benytte sig af denne fagmand og hans assistenter ved indretningen af deres stande. Hans pris er kun kr. 50,- pr. stand; heri indbefattet alt dekorationsarbejde, skilteskrivning, materialer, farver m.m. Ved særligt store stande, eller ved særligt fint udstyrede stande, vil prisen dog være efter aftale.

For at sikre at udstillingen kan fremtræde som et hele af høj standard, forlanges det at alle udkast og skitser til hver enkelt stand skal godkendes af chefdekoratøren (Jørgen Hedegaard, box 10, Nørresundby), inden opstillingsarbejdet påbegyndes.

Torsdag den 11. august afholdes planlæggende møde på Pandrup Kro kl. 20, hvor de forskellige udvalg vil blive nedsat og hele sagen drøftet til bunds. Det er af stor vigtighed at alle giver møde denne aften. Sidste frist for tilmelding til udstillingen er lørdag den 10. sept., og udstillingen løber af stabelen 14., 15. og 16. okt.

Skrivelsen var underskrevet af Pandrup Borger- og Håndværkerforening og af Jetsmark Kommunes Erhvervskontor. På mødet den 11. august blev så nedsat de forskellige udvalg der hver især havde ansvar for deres område. (se tekstboks næste side)

Der blev virkelig lagt et solidt arbejde i planlægningen; skulle udstillingen virke efter hensigten, måtte alle være med, og alle måtte være indstillet på at yde det ypperste

De hamrer og banker og saver,
de triller og trækker og traver
mellem kroen og hotellet og butikkerne,
og alle mand er på stikkerne.
Hvad vil de med al den færden?
Jo, se. Man vil vise alverden
de måder Jetsmark erhverver på,
så nu kan De tro der er nerver på.

Sådan skrev senere kirkeminister Mette Madsen under pseudonymet KAY i Pandrup-Kaas-Avis. Ingen anede hvem der gemte sig under det mystiske pseudonym, der uge efter uge kommenterede livets gang i Jetsmark. Dagen før udstillingens åbning digtede hun:

Den arme Børge Møller ser
man flintre hist og her og der,
han sjældent spiser, aldrig sover.
Oh, gid han holder søndag over!

TEKNISK UDVALG der skulle sørge for lokaler, barakker, tilbygninger og indretning, opsætning og tapetesering af stande, opvarmning af udstillingslokalerne, fremskaffelse af rengøringspersonale og – materialer og desuden sørge for toiletter og parkeringsforhold, kom under ledelse af vejassistent V.Th.Olsen.

BELYSNINGSUDVALGET stod for alle el-installationer til standene og for oplysning af udstillingslokalerne, illuminering af indgange og facader, og oplysning af parkeringspladser. Det blev ledet af installatør Johs. Andersen.

REKLAMEUDVALGET skulle forestå al reklame, annoncering, plakater, pressekontakt, redigering af program og salg af annoncer heri, og kom til at bestå af bogtrykker H.V.Larsen, biografdirektør Eiler Bielefeldt og isenkræmmer Oluf Møller.

FORLYSTELSESDUDVALGET under ledelse af trikotagehandler Bech, tog sig af alle former for forlystelser og underholdning, skulle træffe aftale med et Tivoli, leje højttaleranlæg omfattende alle udstillingslokaler og træffe aftale med Koda.

TOMBOLAUDVALGET skulle rette henvendelse til byens handlende og håndværkere og en del af disses leverandører for at indsamle gevinster til en kæmpetombola, arrangere denne tombola samt forestå bortlodninger, lodseddelsalg og amerikansk lotteri. Dette udvalg stod under købmand Vagn Jensens ledelse.

REGNSKABS- & KASSEUDVALGET under sparekassedirektør Chr. Enevoldsen, stod for indkassering af stand-afgiften, betaling for annoncer i programmet, billetsalget samt trykning af billetter og løbende forsyning med vekselpenge.

HUSMODERUDVALGET der arrangerede Husmoderdagen og de specialudstillinger der hørte hertil, demonstrationer af elektriske køkkenmaskiner, ernærings-, fryse- og køleudstilling, madlavningsdemonstrationer og borddækningsudstilling m.m.m. blev ledet af husmoder, fru Nina Fruensgaard.

LANDBOUDVALGET stod under ledelse af gårdejer Erik Eriksen, Sigsgård, og planteavlskonsulent Albert Albertsen, V.Hjermitslev, og skulle tage sig af alle arrangementer i forbindelse med Landbodagen, havebrugsudstillingen, pige- og karlekammerudstilling i samarbejde med FDB-møbler.

MOTORUDVALGET med dyrlæge A.V.Sørensen i formandsstolen stod for opvisning af militærets Trainkorps, foredrag og demonstrationer ved Justitsministeriets udvalg for større færdselssikkerhed, samt for jagtforeningens demonstrationer og plancheudstillinger.

HOBBYUDVALGET bestående af lærerne Jeppe Buhrkall og Harald Lundgaard fra den private realskole i Pandrup, lærer Maxen, Skolehjemmet Kjettrupgård og lærer Anders Mogensen, Kirkeskolen. Udvalget skulle forestå mindeudstillingen for forfatteren Thomas Olesen Løkken, indsamle og udstille flotte hobby-samlinger fra egnen, gamle almuemøbler og husgeråd, gamle Pandrup-fotos, privatejede malerier og andre kunstgenstande, foruden at styre de mange foreningers og institutioners præsentationer (f.eks. FDF, Hjemmeværnet, Røde Kors, foreningen Norden m.fl.)

Og det var virkelig travle dage. Efter en meget treven start, hvor ingen rigtig kunne tage sig sammen til at gå med på ideen og tegne sig for en stand, blev det takket være dyrlægens indsats vendt i sidste øjeblik. På et afsluttende møde på hotellet, hvor man var tæt på at aflyse hele arrangementet, og hvor alle sad og gemte sig og ikke ville sige noget, rejste dyrlægen sig og gav os alle en ordentlig opsang og beskyldte alle for at være feje svæklinge, der ikke turde stå op og være

os selv bekendt. "Er det et underskud I er bange for? Jeg melder mig og lover at dække de første 1000 kr. underskud, der må blive! Ka' I så vågne op, det her det SKAL gennemføres!" Denne gang som mange gange tidligere, og mange, mange gange senere, formåede dyrlæge Sørensen at vende en stemning og få sat gang i sagerne, ofte på egen bekostning. Denne gang kom det ikke til at koste ham noget, for udstillingen kom til at give et pænt overskud, men så billigt slap han ikke altid. For at lette forståelsen af dyrlægens indsats i dette tilfælde, har vi udregnet på basis af almindeligt brugte normtal, at dyrlægens underskudsgaranti den gang, i dag ville svare til ca. 10.000 kr., og det svarede faktisk til et helt års understøttelse til en arbejdsløs Jetsmark-familie. Det vendte stemningen øjeblikkelig; alle tilmeldte sig, og så blev der travlt, og der blev faktisk ikke tid til at den arme Børge Møller kunne sove.

Både han og alle de andre i komiteen måtte tage de sidste nætter med i brug for at få alt klar til åbningen. Meget sent den allersidste aften, eller rettere nat, gik de tre forretningsudvalgsmedlemmer, Svend Steffensen, Vagn Jensen og Børge Møller på en sidste inspektion rundt i udstillingssalene. Udstillerne var efterhånden sivet hjem i seng i forhåbning om at næste formiddag ville give dem tid til at gøre alt færdigt. Nattevagterne med deres hund havde for længst taget over, men inde i auktionshallen blev der stadig arbejdet på kraft. Muremester Harald Jensen havde bestemt sig for at udstille et komplet badeværelse med første klasses flisearbejde. Men badekarret var ikke kommet i tide, så nu var Harald Jensen begyndt i stedet at opmure et fornemt badekar med fliser både indvendigt og udvendigt, og med fine indbyggede nicher for svamp og sæbe. Det blev meget, meget fint, men hvad klokken er blevet inden Harald Jensen har kunnet vakle hjem, det ved jeg ikke, for da var vi tre længe forinden søgt hjem til Steffensen for at få en velfortjent bid natmad med en øl og en dram. Og der sad vi så og skålede og lykønskede hinanden med det foreløbige resultat, da vi pludselig blev klar over, at vi helt havde glemt åbningstalen! Vi måtte i gang med det samme; det turde vi ikke udskyde til morgendagen, for da blev der nok ikke sammenhængende to minutter til den opgave. Og der sad vi så og supplerede hinanden med at finde fornemme og fornuftige vendinger. Men da faldt Børge Møller i søvn. De andre gav ham et tæppe over ryggen, som han sad der ved bordet, og så lavede de talen færdig!

der er vækst
I VENDSYSSEL

**Erhvervs-
udstilling**
i Pandrup
14., 15. og 16. Oktober

Fredag d. 14.: **Landbodag.**
Film, Foredrag, Maskinudstilling m. m.

Lørdag d. 15.: **Husmoderdag.**
Film, Foredrag, Demonstrationer m. m.

Søndag d. 16.: **Motordag.**
Opvisning af 10. Regiments Motor-
ordførers, Jiu-Jitsu, Danmarksme-
steren i Judo og hans stakkels Ofre.

Udstillingen aabnes hver Dag Kl. 14.
Forystelser og Underholdning. Stor Tombola.
Alle tre Dage Færdsspil under Politiets Medvirken.

KOMITEEN

Plakat og løbeseddel til erhvervsudstillingen, der skulle skildre kommunen som et sted med vækst, erhvervsliv og kulturinstitutioner, der gjorde et liv tåleligt og godt, men man var opmærksom på vanskeligheder med at skaffe beskæftigelse til tilflyttende ingeniørers og funktionærers hustruer.

Dagen efter kunne vi så omsider tage imod vore udstillingsgæster med en lang række honoratiorens i spidsen. Efter Steffensens endnu natfriske velkomsttale, åbnede amtmand K.O. Møller, Hjørring, udstillingen med en masse ros og endnu flere gode ønsker. Vores gode ven i Arbejdsministeriet, fuldmægtig Lund, bakkede op med gode løfter om hjælp og støtte. Politimester Elmer Nyborg, Nørresundby, hofjægermester Ove Skeel, Birkelse, bankdirektør Robert Lund, Aalborg, og toldvagtmester Skov Jensen, Løkken Turistforening, havde gode ord, og endelig kunne formanden for Hjørring Amts Landøkonomiske Selskab gårdejer Erik Eriksen, Sigsgaard, husholdningsudvalgets formand fru Margrethe Støve, Pandrup Mark, dyrlæge A.V. Sørensen og realskolelærer Jeppe Burkall, Pandrup, redegøre for de forskellige specialarrangementer i forbindelse med udstillingen. Og så må jeg indrømme, at jeg overhovedet ikke kan huske om man skålede eller om man drak kaffe, eller om det også var noget vi i skyndingen helt havde glemt at forberede.



En så stor udstilling i en lille landkommune var den gang et særsyn, der påkaldte sig pressens opmærksomhed og gav anledning til mange og store avisartikler. Avisudklip i scrapbog i Egnssamlingen i Saltum. Collage: Kenn Tarbensen.

Hele Pandrups mystiske og ukendte huspoet KAY digtede om udstillingen i Pandrup-Kaas Avis:

Her har vi by, og her har vi råd,
her har vi samlet alt, hvad der betyder no'et.
Her er Jetsmark Sogneråd,
det betyder virk'lig no'et,
komiteens sekretær
og en enkelt vet'rinær,
pressen og hvad dermed følger,
her er selve Amtmand Møller.

- Adel og borger, bønder og mester,

alle de indbudte udstillingsgæster
sidder og står, plads skaffes mås!
De kom næsten i hver sin bås.

Her har vi manden, der passer sin stand,
her er en anden, der bare ser den an,
her er olie og briketter
og bedårende korsetter,
her er skjorter, ski og sko
og forlov'lsebord for to,
her et lækkert lille køkken, her er talspil, prøv dog lykken.
Her er små og store kager
og en rigtig kringlebager,
her er lige, hvad De søger
nemlig sparekassebøger.

- Her er tombola med piger der svanser,

her har vi A.V.s motorordonnanser.
Ta' te' Tadoo i Pandrup-Kaas,
tvillingbyer i samme bås.

Her har vi skolen med fugle i bur,
her har vi stuen med gammel fin kultur.
Her er fugle med kultur
og et grønt bornholmerur,
her er gamle kobberpotter,
her er søde slanke lotter,
her er vist de rette rammer
om et yndigt karlekammer,
her er skønne malerier,
jagtgeværer og gevir.
Her er bagre, ingeniører
samt en frisk forretningsfører,
her er ham de alle følger,
her er Amtmand Børge Møller.

- Alle erhvervsrådets repræsentanter

hermed vil tilråbe stor-fabrikanter:
Kom me' en fabrik! Arbejdere fås!
Så bliver vi glade i Pandrup-Kaas.

Kay

p.s. (til udstillingskomiteen): Jeg digtede om Jer, til natten blev bleg,
og dertil jeg satte forhåbningen.
I fik også succes, men det sårede Kay, at han ikke blev indbudt til åbningen.

Alle aviser flød over med begejstrede, rosende artikler og flotte overskrifter: Jyllands Posten: ”Jetsmark udstillingen imponerede gæsterne”. Aalborg Stiftstidende: ”Frisk initiativ i Pandrup”. Aalborg Amtstidende: ”Et kraftfuldt bevis på, at Jetsmark vil løse sit problem”. Vendsyssel Tidende: ”Pandrup har Lov til at være stolt af Erhvervsudstillingen”. Ny Tid: ”Erhvervsudstilling i Pandrup af meget imponerende omfang”. Og hvad vi var allermest stolte og tilfredse med: en helsides artikel i Berlingske Tidende, der jo var avisen, vi skønnede kom ud til alle de betydningsfulde fabriksejere og direktører, som vi jo gerne ville have i tale: ”Godt nyt fra Nordfronten”:

... historien om to unge mænd, der gik til kamp mod Danmarks værste arbejdsløshed og nu kan notere de første lovende resultater. De to Børge’r, der svejsede 5000 skeptiske vendelboer sammen til en begejstret enhed og nu med en imponerende udstilling har vist, at Jetsmark nok ligger langt borte, men alligevel ikke er nogen udørken.

De første arbejdsopgaver efter udstillingen

Udstillingen og den omfattende presseomtale resulterede i en mængde henvendelser fra hele landet. Først og fremmest forespørgsler fra en mængde andre kommuner der bad om gode råd, for nu var de ved at indse, at de jo da hellere måtte vågne op og stige på vognen. Der var som nævnt en restauratør på Sjælland, der efterlyste en ”kold jomfru”, men også mange efterlyste gode stabile formænd og forskellige faglærte arbejdere, som vi jo desværre ikke rigtigt så os i stand til at hjælpe med. Men også mange virksomheder bad om at få tilsendt materiale og oplysninger om lånemulighederne som støttelovene gav adgang til.

Udstillingen havde 8.000 betalende gæster på de 3 dage, og det var virkelig mange den gang, hvor de færreste havde privatbiler og derfor let kunne lægge en søndagstur forbi. Regnskabet balancerede med 29.898 kr. og gav et overskud på 4.325 kr. For os i dag ligner det småpenge, men dengang var det tal der virkelig kunne imponere. Udstillingen direkte satte erhvervsrådet i forbindelse med hele 13 interesserede emner; mulige nye virksomheder af forskellig størrelse. De store virksomheder var det som om vi ikke rigtigt turde tro på; vi havde jo friske erfaringer med både Danfoss og FDB, og med de stærkt svingende konjunkturer, som prægede industrien dengang, var vi også nervøse for at risikere, at blive meget afhængig af en enkelt stor virksomhed. Men nu havde vi i hvert fald fået arbejdsopgaver at tage fat på.

I København brugte Børge Sørensen alle ledige øjeblikke på at styrte rundt til ministerier og direktorater for at udbygge kontakter, som vi måtte forudse at få behov for, når og hvis vi rigtigt fik noget på gaflen, og så måtte vi jo skyndsomst i gang med de foreløbige 13 emner, som erhvervsudstillingen havde sat os i kontakt med. Samtidigt opgjorde vi også hvilke andre muligheder for udvikling og beskæftigelse, vi kunne få øje på, og opstillede de fordele, vi mente at kunne tilbyde evt. kommende virksomheder.

Blandt Jetsmarks fordele fremhævede vi:

- Velbeliggende og meget billige industrigrunde.
- Fortræffelige vej- og jernbaneforbindelser til Aalborg, Brønderslev og Hjørring, og afstanden til Nørresundby Lufthavn og havn, er ikke større end fra Københavns omegnskommuner til Københavns Havn og til Kastrup.
- Billig elektricitet, lave skatter, og en god beliggenhed for det nordjyske marked.

- Virksomheder kan påregne statsfinansiering af etableringsudgifterne i form af statslån til 5 % rente op til 80-90 % af de samlede etableringsomkostninger. På lånene kan der ydes afdragsfrihed for en periode op til 10 år. Jetsmark kommune har på forhånd regeringens tilsagn, om at ansøgninger vil blive behandlet hurtigt og velvilligt.
- Kommunens største aktiv er den ledige og villige arbejdskraft af en særlig stabil karakter. Lokale arbejdsgivere erklærer, at den lange ledighedsperiode ikke har skadet deres arbejdsvillighed.
- Mulighed for omskoling eller oplæring af arbejdskraften på det kommende Statens Arbejdsmandskursus i nabokommunen mod vest.
- Kapitaltilskud fra lokale arbejdsmænd. På vegne af den lokale afdeling af Dansk Arbejdsmandsforbund fremsætter det socialdemokratiske sognerådmedlem Lars Ovesen Larsen følgende tilsagn: ”Skulle en virksomhed overveje at etablere sig her i Jetsmark kommune, er de 500 arbejdsløse arbejdsmænd rede til at lægge en kapital på op til 20.000 kr. på bordet, til hjælp ved finansieringen af virksomheden. 20 kr. kan hver enkelt af os nok afse, selv om vi er fattige, og der er nogle der kan klare mere. Forudsætningen er naturligvis, at virksomheden giver beskæftigelse. Er det tilfældet, så kom til os!”

Der blev lagt mange hoveder i blød for at finde frem til initiativer, der kunne give beskæftigelse på den ene eller anden måde. Efter ideoplæg fra direktør Jørgensen, Kaas Briketter, gav finansudvalget betydelige bevillinger til Det Danske Hedeselskab til moseundersøgelser i de nordjyske amter. Hensigten hermed var at få en oversigt over den tilbageværende brændselsreserve og over arealer der kunne egne sig for kultivering. Her tænkte man især på afgravede tørvearealer.

Dyrlæge A.V. Sørensen indsendte tillige en ansøgning til Finansministeriet om totalisatorbevilling til en motorbane, han sammen med repræsentanter for K.D.A.K. og Dansk Automobilsports Union planlagde på velegnede arealer i Jetsmark. Bilsportsfolkene var meget begejstrede for arealet, som de mente ville give fortræffelige muligheder for at indrette en ny bilvæddeløbsbane på størrelse med Roskilde-Ring, men var i øvrigt forbeholdne for tanken om totalisatorspil. Både direktør K.J. Ibsen og vicedirektør Vagn Loft, K.D.A.K., mente at spillelysten hos publikum ville forflygtige det væsentlige ved bilsporten, hvorimod dyrlægen mente at dette nye aspekt var det der skulle hjælpe projektet igennem. Finansministeriet sagde imidlertid nej, og en ide, der kunne have skabt en del beskæftigelse måtte henlægges.

Mindre end to måneder efter erhvervsudstillingen, var man også kommet så langt med forhandlingerne med to af de mulige nye virksomheder, nemlig firmaet Pronol i Vejle, som var en kemisk virksomhed til fremstilling af forskellige tjæreprodukter, og en påtænkt ny virksomhed, der skulle hedde Jydsk Formfiner, at sognerådet besluttede at ansøge Hjørring Amt om tilladelse til gratis at stille industrigrunde til rådighed for disse to nye virksomheder. Amdsrådet gav kort før jul 1955 den ønskede tilladelse, men under forudsætning af indenrigsministeriets godkendelse.

Allerede i januar kom imidlertid Indenrigsministeriets afslag på ansøgningen. Kommunen måtte ikke yde lån, ikke give byggegrunde, garantere eller på anden vis begunstige private virksomheder, og selv alvoren i arbejdsløshedsø-problematikken anså man ikke for stærk nok til at bære en dispensationsansøgning igennem.

Lokalt var man meget utilfreds med afgørelsen, da man var vidende om at mange andre kommuner landet rundt, især købstadskommuner, i kampen om erhvervsvirksomheder ofte skred til venligheder af denne art, men at man nok blot undlod at spørge, og genialt pakkede gaverne ind til usynlighed, ved at sælge grundene til symbolske priser.

Arbejdsløsheden i et større perspektiv – og tilbage til jorden

I seks store artikler i vinteren 1956 (25.februar – 3.marts) skildrede dagbladet Information problemerne omkring arbejdsløsheden i Jetsmark kommune. I den første artikel beskæftigede avisen sig med arbejdsløshedens årsager, hvorefter man i de følgende artikler kom ind på arbejdsløshedens virkninger; den forringede arbejdsevne, den svækkede arbejdslyst, den sociale forarmelse, de rystende boligforhold, depressionerne og fattigdommens sygdomme, fødselshyppigheden, spædbørnsdødeligheden og aborterne, for så i den sidste artikel at redegøre for det, der hidtil var gjort, og hvad der i fremtiden kunne gøres for at hjælpe.

Artiklerien tegnede et rystende billede af de umenneskelige forhold, som de mange langtidsledige var henvist til, og den satte spørgsmålstegn ved fortsat flytning af arbejdskraften på grund af manglende boliger i de byer, hvortil flytning skulle ske, fordi arbejdet her skulle kunne findes, og den var heller ikke optimistisk med hensyn til mulighederne for at skabe arbejdspladser indenfor kommunen. Informations Aksel Christensen sluttede med:

Indtil beskæftigelsesproblemet er løst, trænger et andet spørgsmål sig på: Kan samfundet, der alt for sent er gået i gang med dette arbejde, have god samvittighed med hensyn til arbejdsløshedens sociale og menneskelige følger? Er det rimeligt at mennesker som på grund af samfundets manglende indgriben år efter år, har været næsten kronisk arbejdsløse, fortsat skal leve under ganske uværdige forhold?

Arbejdsløshedsforsikringens og den sociale forsorgs ydelser er alt for utilstrækkelige, når arbejdsløsheden bliver mere end et rent midlertidigt fænomen. Som fortalt i de tidligere artikler, er der år for år sket en stadig social reduktion. Eksistensminimummet er for længst passeret – i den gale retning.

Hvis man fra samfundets side havde erkendt dette, kunne man have iværksat sociale særforanstaltninger i de arbejdsløshedshærgede områder. Arbejdsløshedsunderstøttelserne kunne være suppleret med en hjælp uden retsvirkninger, og overgangen til socialhjælp – uden tilbagebetalingspligt og uden risiko for valgretsfortabelse – burde ikke have medført et forringet levestandard. Herigennem ville man have kunnet holde den alvorligste nød fra døren og undgået mange af fattigdommens sygdomme, men man ville måske også have vist de arbejdsløse, at VILJEN til at hjælpe var til stede. Kunne megen bitterhed ikke herved være undgået?

På dette område kan der endnu sættes ind, men det bør kraftigt understreges, at der samtidig må gøres alt for at opnå en effektiv løsning på beskæftigelsesproblemet. En større offentlig hjælp til understøttelserne må ikke blive en sovepude, men den bør alene ydes, fordi samfundet ikke hidtil har iværksat ønskelige, effektive foranstaltninger. Herved er arbejdsløshedens menneskelige og sociale side trådt så kraftigt frem. Nogle stumper kan endnu reddes, om end det i mange tilfælde vil være for sent. Regningen vil en skønne dag forfalde til betaling.

I en kronik samme dag anviste Information løsningen: Der var næppe anden udvej end at bygge boliger til de arbejdsløse passende steder i landet, og gennemføre storstilede ”tvangsflytninger” og tilbunds gående saneringer af de nuværende arbejdsløshedsboliger. Samtidigt måtte der fra statens side sættes ind med storstilet omskoling. Ikke alene var der i almindelighed for mange arbejdsmænd her i landet, men når det i det hele taget var svært at skaffe alle arbejdsmænd arbejde, var det naturligvis dobbelt så svært, at skaffe arbejde til arbejdsmænd, der i løbet af ti frygtelige år var forvandlet til dårlige arbejdsmænd. Takket være statens fejlgreb måtte disse mennesker, ifølge Information, nu med en fast og bestemt, men venlig hånd ledes ind i en ny tilværelse. Man måtte opgive enhver tanke om, at arbejdsløshedsøerne kunne likvideres med liberale midler eller ad frivillighedens vej. Hvem der end oprindeligt havde hovedskylden for miseren, og hvad man end kunne bebrejde de enkelte familier, så turde der i hvert fald nu ikke være tvivl om, at staten sad tilbage med sorteper, dvs. ansvaret!

Lokalt mente vi jo nok, at situationen her var malet uforkammet sort (eller måske mørkerød?), og vi var overbeviste om, at en forbytning af to fotos i den ene artikel ikke var en tilfældig fejl, men absolut gjort med overlæg. Jetsmarks sognerådsformand, gårdejer Kr. Hollensen, der i artiklen skildres som en typisk repræsentant for de rige bønder og sognekonger, der lukkede kassen i for de sultne og fattige arbejdsløse, så på fotografiet absolut ud til at være den beskedne og følsomme mand, han i virkeligheden var, ja, på billedet så han nærmest ynkelig og underkuet ud. Fotografiet af arbejdsmændenes fagforeningsformand, Alfred Søborg, der i artiklen tildeles al den medynk, man kan stille op, viser sig på fotoet som en hård banan, en proprietærtype, der er vant til at kommandere og få sin vilje. For at gøre hele skildringen troværdig, byttede man om på teksterne til de to fotografier! Voila!

Informations forslag om arbejdskraftflytning blev 22. marts 1956, altså et par uger senere, imødegået af stiftamtmand Lorck-Madsen, Aalborg, der i et interview i Aalborg Amtstidende efter afholdelse af nyt arbejdsløshedsø-udvalgsmøde i Aalborg Amt udtalte:

En flytning af arbejdskraft som i Jetsmark, kunne måske være en udvej nogle steder. Men det er min bestemte opfattelse, at de lykkeligste ordninger er dem, hvor man undgår flytning af arbejdskraften. Nordjylland er en egn, som i andet end landbrugsteknisk forstand kan opdyrkes på mange måder. Der skulle være brug for alle de mennesker der går ledige, når blot de rette projekter finder de rette mænd.

I en artikelserie i det socialdemokratiske dagblad Ny Tid skrev den socialdemokratiske folketingsmand Peter Nielsen, Nørresundby, der i høj grad var gået ind på vores problemer og for vores synspunkter, om, hvordan man i efterkrigstidens England havde løst deres arbejdsløshedsø-problem. Som demokrater ville englænderne ikke tvangsforflytte arbejdsløse medborgere, og parlamentet nægtede at tillade tvangsforflytning af arbejdspladser. I stedet havde man benyttet byplanloven til at dirigere virksomhederne til arbejdsløshedsøerne. Det var simpelthen sket ved at forbyde placering af nye virksomheder på steder, hvor der var arbejde nok at få, og samtidigt vanskeliggøre udvidelse af bestående virksomheder i samme områder.

For at orientere alle kommunens borgere om det hidtidige arbejde, og om mulighederne for fremtidige resultater, inviterede de tre borger- og håndværkerforeninger i Pandrup, Kaas og Moseby i samarbejde med Dansk Arbejdsmandsforenings Pandrup-Kaas afdeling til stort borgermøde på Pandrup Hotel den 24. august 1956. Fagforeningsformand Alfred Søborg bød velkommen og der var derefter indlæg af amtsrådsmedlem Bjørn Jacobsen, Aabybro, af sognerådsformand Kr. Hollensen, Kaas, af vejudvalgsformand, dyrlæge A.V. Sørensen, Pandrup, erhvervsøkonom Børge Sørensen, Pandrup, cementstøber Ingemann Iversen, Kaas, sognerådsmedlem og kontorbestyrelse A.P.Nielsen, Kaas, tørvefabrikant Chr. Bentsen, Moseby, og arbejdsmand Jens Nielsen, Moseby.

Der blev ved mødet fremsat stærke ønsker om, at kommunen skulle sætte vejarbejder i gang, og på den måde skabe beskæftigelse en tid frem. Børge Sørensen gjorde rede for de mange forhandlinger, som Erhvervskontoret havde ført med mulige nye industrier, og vanskelighederne med at få disse industriers lånebehov til at passe med de lånemuligheder, som de nye støttelove for arbejdsløshedsøerne åbnede for. Støttelovenes formålsparagraffer knyttede sig til eksporterende og valutaskabende virksomheder, og forfulgte derved et dobbelt formål. Synspunktet var, at man ikke på samme tid kan samle sig om at sætte noget nyt i gang og samtidig garantere eksport. Enten må det være et eksportfremstød, eller en arbejdsskabende virksomhed, som man ville stille på benene. Hovedindvendingen mod støttelovene var ikke blot, at de var urealistiske i deres formål, men også i deres administration. Man måtte efterlyse faste retningslinjer. Skulle der virkelig skabes jobs og arbejdsmuligheder, måtte for det første midlerne til udlån være til stede, men for det andet måtte kravene også være så rimelige, at man ikke udelukkede muligheder. Hvis man kun kunne hjælpe ved flytning eller udvidelse af bestående velkonsoliderede virksomheder, kom man ikke langt, og den slags virksomheder kunne jo sikkert nok klare sig i forvejen uden statsstøtte.

Drøftelserne mandede ud i vedtagelse af en erklæring, der skulle efterlyse fastere retningslinjer for anlæg af industrivirksomheder i arbejdsløshedsøerne, og tillige fordre en udvidelse af det erhvervsrådgivende arbejde. Man foreslog oprettet et samlet erhvervsråd for det forsømte Nordjylland i lighed med Sønderjyllands Erhvervsråd. Erklæringen blev tilstillet samtlige nordjyske folketingsmedlemmer, Hjørring Amtsråd og Arbejdsløshedsø-udvalget for Hjørring Amt.

Cykelstelfabrikken indvies – med lidt malurt i bægeret

Dagbladet Ny Tid skrev 9. oktober 1956: *"Arbejdsminister J.O.Krag meddeler Ny Tid, at der netop i dag er bevilget det første lån til en ny industri i Jetsmark Kommune!"*

Allerede ét år efter den store erhvervsudstilling kunne man så indvie den første industrivirksomhed, Erling Diness' Cykelstelfabrik. Der var tale om en flytning og videreførelse af Claudi Fischers stelfabrik i Aalborg, der var ejet af grosserer P. Brokholm og ingeniør E. Diness. Diness havde købt sin kompagnon ud og flyttet virksomheden til et tidligere autoværksted tilhørende Anders Iversen og Erik Sørensen, der lå lige midt mellem Kaas og Pandrup. De først producerede 8.000 cykelstel var på forhånd solgt til grossister indenfor branchen, og man regnede med en årlig produktion på 20.000 enheder; cykelstel, knallertstel og sækkevogne, et tal, der skal ses i lyset af et årligt salg i hele Danmark på 150.000 cykelstel, 60.000 knallertstel og 40.000 sækkevogne. Fra starten var ansat seks mand, som snart skulle forøges til 20 mand, efterhånden som de gradvist blev lært op.

Det var en stor dag for Jetsmark, da man endelig kunne indvie denne nye fabrik. Flagene var hejst, vinglassene fyldt, boremaskiner og drejebænke pyntet med blomster, og gæster kom der fra nær og fjern. Der var mødt repræsentanter for Hjørring Amt, fra Arbejdsministeriet, fra Amtsarbejdsanvisningskontoret, Centralforeningen for Danmarks Cykel- og Autoindustriforening, fra Jetsmark Sogneråd, Dansk Arbejdsmandsforbund (som havde kautioneret for et banklån på 5.000 kr.). Fuldmægtig Lund fra Arbejdsministeriet sagde i sin tale, at man glædede sig over denne, den første virksomhed i en arbejdsløshedsø. Virksomheden var ikke bare den første, men den var samtidigt et forsøg, hvis udfald ville være af største betydning for, om der kom flere virksomheder. Fra branchen, fra cykelgrossererne, lød der en begejstret hyldest til ingeniør Diness og til hans initiativ med at fremstille danskproducerede, prisbillige cykelstel, som der var stort behov for. Fest og forventning over hele linjen. I ugens kommentar i Pandrup-Kaas Avis skrev den anonyme KAY:

Vi bøjer os dybt for erhvervsrådets mænd,
vort sogns aller fagreste smykke.
Hvert udtryk for tvivl ta'r vi i os igen,
Jert indfald var ikke en nykke.
Svend Aage, og Børge, og Børge og Svend
(og A.V.) med flere til lykke!

Kay

Den optimistiske stemning som indvielsesfesten havde hensat alle i, gav anledning til smil og klap på skulderen, og minsandten om ikke sognerådet besluttede sig for at smede nu, mens jernet var varmt. Først i december smed de alle hæmminger, og lukkede op for den store pengekasse. De indrykkede en annonce i både Jyllandsposten, Aalborg Stiftstidende, Aalborg Amtstidende, Ny Tid og i Vendsyssel Tidende:

GRATIS LOKALER

Den tidligere Moseby skole er til rådighed for et industriforetagende, gerne lettere industri (ingen støj). 100 kvm. gulvareal, vand og lys, lejlighed medfølger. Rigelig arbejdskraft, gode lånemuligheder (arbejdsløshedsø).

Jetsmark Kommune

Midt i den store optimisme og begejstring lød der pludselig voldsomt forurettede røster fra Kaas Håndværker- og Borgerforenings formand, tørvefabrikant C. Rasmussen på foreningens årlige generalforsamling i 1957, samme dag som indvielsen havde fundet sted. Han rettede en voldsom kritik af placeringen af de nye virksomheder, som efter hans mening burde have ligget i Kaas. Ny Tid bemærkede 4. maj 1957: *"Formanden oplyste ikke, at det var Pandrups borgere der havde skaffet den nødvendige startkapital til opførelse af virksomhederne!"*.

Erhvervskontoret tog straks handsken op og inviterede til møde i Arbejdernes Hus i Kaas med drøftelse af om virksomhederne virkelig var forkert placeret i kommunen. Her blev redegjort for hele baggrunden for erhvervskontorets arbejde, for tæppefabrikkens eget valg af placering (se s. 106 f.) og cykelstelfabrikkens placering midt mellem Kaas og Pandrup, og om pågående forhandlinger om placering af en mulig kommende plastfabrik midt i Kaas og en maskinfabrik i Moseby. Chr. Rasmussens kritik blev således afvist og samtidigt blev det henstillet afslutningsvis, at man indstillede den gamle rivalisering mellem Kaas og Pandrup, og samlede alle kræfter på at løfte i flok. Vognmand Peter Christensen, Moseby, kvitterede da også straks med at tilbyde at opføre et værkstedshus i Moseby, hvis man kunne finde en mindre virksomhed, der ville flytte ind.



De to Børge'r skåler ovenpå den først succes, indvielsen af Pandrup Cykelfabrik i 1956. Privatfoto.

Videre frem - gartnerier

Internt i det lille erhvervsråd følte man sig grebet af gå-på-mod og gik i gang med at opstille nye arbejdsopgaver. Man gjorde et kraftigt fremstød for læplantninger på egnen. Læplantninger ville ikke alene rent klimatisk være en stor fordel for den meget nøgne og flade egn, og derved dens forblæste landbrug, men ville samtidigt give megen beskæftigelse. Der var netop den gang mulighed for at opnå store tilskud til plantning af læhegn. Lodsejerne skulle kun betale 50% af planterne og kun 5% af arbejdsudgifterne. F.eks. kunne man plante en kilometer læhegn bestående af firårige zitkagraner for en udgift for lodsejeren på kun ca. 66 kr. Ligeledes rettede man henvendelse til alle erhvervsgartnerne i Nordjylland, som man tilbød jord af høj bonitet til rimelige priser, gode lånebetingelser ved evt. opførelse af drivhuse og varmecentral, ligesom man påpegede de gode trafikale forbindelser til Gartnerens Salgsforening.

Henvendelsen resulterede i anlæg af et stort drivhusgartneri på Pandrup Kær, og salg af Risagergård øst for Pandrup til gartner Johannes Christensen, Vejgård, Aalborg, der anlagde et tulipanløgsgartneri. Johannes Christensen var en af de første herhjemme, der havde taget avlen af blomsterløg op i konkurrence med Holland. Han havde tidligere drevet en stor virksomhed i Romdrup, men i isvinteren 1941-42 fik han sine løg ødelagt, og led store tab, men havde nu atter fået mod på at prøve igen. På Risagergård skulle 60 tønder land benyttes til avl af blomsterløg; i første omgang tilplantedes 20 tdr. land, og hvert forår i mange år kunne man glæde sig over de vidstrakte blomstermarker nord for Lundbak.

I 30 år havde der ved Mylius Erichsensvej i Aalborg – på Sohngårdsholms gamle markjorder – ligget et stort gartneri, der tilhørte handelsgartner Henning Hansen. Nu blev gartneriet købt af Aalborg kommune for at skabe plads til den voksende bys store boligbyggerier, og Henning Hansen måtte som så mange andre gartnerne, både før og efter, rykke udenfor bygrænsen, fordi hans arealer blev alt for dyre at drive gartneri på. Han lod sig lokke af mulighederne for billige statslån til bygning af et nyt stort gartneri i Jetsmark, og købte ved Søkær ved hovedvejskrydset nord for Pandrup 12 tdr. land til formålet. Det var Henning Hansens plan at anlægge to drivhusgartnerier dér, hver på seks tdr. land. Det ene skulle drives af hans søn, gartner Børge Hansen, og det andet af en af dennes venner fra landbohøjskolen.

Imidlertid havde man planlagt uden at tage Jordlovsudvalget i ed. I 1957 var det endnu god politik at oprette små husmandsbrug, og lovgivningen gjorde det meget vanskeligt at inddrage landbrugsjord til gartneri. Jordlovsudvalget kunne eller ville ikke finde mulighed for at dispensere anderledes, end at gartner Hansen måtte opgive det ene gartneri og sælge seks tdr. land igen, og samtidigt se i vejviseren efter en stor del af statslånet, og det endda kun takket være en væsentlig større imødekommenhed fra Landbrugsministeriet, end man havde mødt i Jordlovsudvalget.

Erhvervskontoret måtte indse, at det var vanskeligt at rådgive på områder, hvor man ikke havde ekspertise, og måtte samtidigt lide den tort at læse Jordlovsudvalgets formands bemærkninger i et læserbrev i avisen: *"initiativ er godt, det skal ingen lastes for, men man bør dog også betænke, at de mennesker, som i tillid til at rådgiverne ved, hvad de indlader sig på, går ud i en risiko, og let kan komme ud for meget store vanskeligheder, og økonomisk og menneskelig ruin kan blive følgen."*

Det var en stor skuffelse. Børge Hansens kammerat måtte bakke ud af projektet, og det samarbejde og den interne konkurrence, der var lagt op til, måtte opgives. Det endelige projekt skulle stå til i alt 195.000 kr. og man tog straks fat på udgravningen til de store drivhuse, hvoraf det første skulle stå færdig allerede den 1. juli, og beplantes med tomater. Det næste store drivhus skulle benyttes til Fresia-avl, som var et af gartnerens specialer. Hele gartneriet kom til at bestå af fem drivhuse, varmecentral, pakkeri og privatbolig.



Drivhusgartneriet ved Søkær kom op at stå i rekordfart på trods af jordlovsudvalgets formand, der dengang endnu foretrak ledig landbrugsjord anvendt til statshusmandsbrug. Øverst ses varmecentralen og nederst drivhus med fresia-kulturer. Privatfotos 1957.

Og hvad så mere?

Erhvervskontoret i Jetsmark fortsatte ufortøvet med bl.a. disse tiltag:

- Man opfordrede til at foretage modernisering af svinestalde og tilbød hjælp ved ansøgning om statsstøtte og projektering.
- Man søgte udarbejdet projekt til afvanding af engarealerne mellem Lundbakvejen og Kalsensgårdsvej.
- Man udarbejdede orienteringsmateriale om grundforbedringsarbejder, dræning og dybdepløjning.
- Man tilbød assistance ved erhvervsvejledning for skolernes afgangsklasser.
- Man agiterede for placering af en sportshal for hele herredet i Jetsmark Kommune.
- Man oprettede sekretariat for landsforeningen Dansk Arbejde.
- Man undersøgte muligheden for udnyttelse af de store forekomster af østersskaller i engene omkring Ryå.
- Man udarbejdede forslag til beskæftigelseskabende foranstaltninger til forelæggelse for regeringen vedr. reparation af ældre beplantninger og plantager, renholdelse af læplantninger forbeholdt ældre arbejdere, og forslag om indførelse af statstilskud til landbrugets silobyggeri.
- Man arbejdede for oprettelse af boligselskab til fremskaffelse af moderne lejeboliger som en forudsætning for tilflytning af ledere ved nye virksomheder.
- Man arbejdede for oprettelse af investeringsfond til støtte for bygning af industri- og værkstedsbygninger.

Det fremstød for læplantning, som erhvervskontoret forestod i 1956, havde bl.a. til resultat at stamhuset Birkelse besluttede sig for et meget omfattende læplantningsprojekt ved dets to store forpagtergårde, Ny og Gammel Toftegaard. Plantningen skulle bestå af hele fem rækker træer i kilometerlange bæltter. Hedeselskabet, der havde stået for projektet, havde udregnet at det ville beskæftige 15-20 arbejdere i 3-4 måneder, og det blev en meget medvirkende årsag til at Hedeselskabet besluttede sig for at anbringe en plantningsleder i Jetsmark Kommune, og Hedeselskabets plantningsleder Kjeld Gyldenløve, blev forflyttet fra Rubjerg, og beskæftigede herefter 25 mand 10 måneder årligt i mange år. Det giver megen beskæftigelse, når 50 cm dybe planterender skal graves med håndkraft.

Under den forberedende dybdegravning, to spadestik dybt, stødte man på en hel del østersskaller i jorden. Østersskallerne har ligget der, lige siden istidshavet i forhistorisk tid dækkede egnen, og man undersøgte straks om dette ”nye” råstof kunne udnyttes kommercielt. Optagning ville jo uden tvivl kunne give en masse beskæftigelse. Desværre var forekomsterne alt for små til at man kunne påregne en profitabel udnyttelse, men erhvervskontoret havde endnu en gang bevist at man var lysvågen og fuld af initiativ. Senere er det blevet opdaget, at østersbankerne ved Toftegaard allerede i 1831 blev besat af prins Christian, den senere kong Christian 8., men at han også opgav en udnyttelse af fundet.

På alle tænkelige måder søgte erhvervskontoret at skabe beskæftigelse, man satte sig således i spidsen for at samle landmændene der havde de ovennævnte engarealer på vestsiden af Ryå's forløb gennem Jetsmark, for samlet at afvande de store områder der hver vinter henlå oversvømmede. Chr. Pilgaard, Aldershvile, havde nogle år forinden drænet sin eng, med meget overbevisende resultat i form af bedre afgrøder. Dræningsmester Th.M. Thøgersen, Nr. Saltum, og landbrugskandidat Nis Conrad, Vester Hjerimitslev, udarbejdede projektet og forelagde skitseforslaget for grundejerne.

I samarbejde med Hvetbo Herreds Landboforening, Jetsmark Husmandsforening, Pandrup Lokalforening, andelsselskabet TECTUM og Aalborg Amts Svineslagteri, søgte man at omplante den bornholmske I-V-plan til Sydvestvendssyssel. Man søgte at skabe interesse for modernisering,

ventilering og isolering af egnens svinestalde uden at den enkelte landmand selv skulle skaffe lån eller finansiering. Betalingen skulle skaffes ved at slagteriet tilbageholdt 25-30 kr. pr. afregnet svin samt 1/3 af årsoverskuddet, indtil gælden var betalt.

Man gik også hårdt i brechen for at Hjørring Amts 5. hovedkreds' planlagte halbyggeri skulle placeres i Jetsmark, ligesom man i samarbejde med "Arbejderbo" forsøgte at danne et boligselskab. De dengang forestående "store årgange" gav også anledning til bekymring og initiativer, Ved folketællingen i 1950 var 1.600 af Jetsmarks 5000 indbyggere (32 %) under 14 år, og flere var siden kommet til. Man anslog at ca. 1/3 af kommunens beboere i 1957 var under 18 år, og man imødeså store problemer med fremskaffelse af lærepladser og uddannelse til så mange. I samarbejde med kommunens foreninger arrangerede man et erhvervsvejledningsmøde i Pandrup Kino, hvor man fik Hjørring Amts erhvervsvejleder P.F. Kofod til at holde foredrag og vise film om erhvervsvalg og uddannelse.

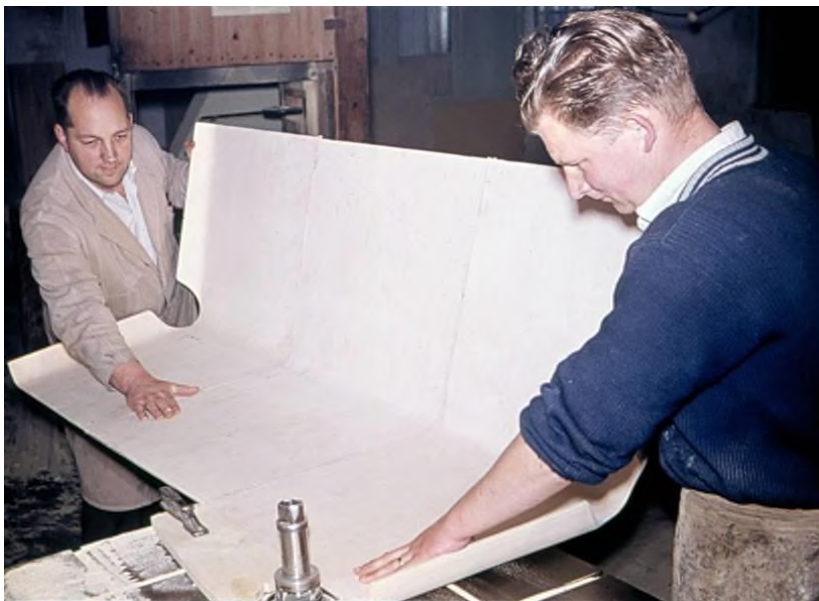
Det ovennævnte virksomhedsemne Pronol blev desværre ikke til noget. Efter adskilligt arbejde med bl.a. at sikre vigespor fra Hjørring Privatbaner til den udsete byggegrund nord for Pandrup, måtte projektet opgives. Her som senere i mange andre tilfælde, strandede tilsyneladende fornuftige projekter enten på mangel af tilstrækkelig driftskapital eller på ugunstige udtalelser fra den branche som den nye virksomhed fremtidigt skulle konkurrere mod.

Jydsk Formfineer lykkedes det derimod at få skubbet i gang, om end på et lidt spinkelt grundlag. Svend Aage Hansen havde været den allerførste der reagerede på kontorets annonce i Jyllands Posten den 31. juli 1955. Han reagerede straks samme dag annoncen var i avisen. Han havde som sagt været værkfører i en jysk træindustri der beskæftigede 40 mand, men havde nu fået lyst til at starte for sig selv med en fabrik for skolemøbler og halvfabrikater til andre træindustrier.

Svend Aage Hansen havde gode forbindelser til en række mulige fremtidige leverandører og aftagere, og han havde fine referencer og anbefalinger. Han havde uddannelse, initiativ og vilje, men ikke så mange penge. Han købte Bredgade 27 i Pandrup, hvor der tidligere havde været en tømrervirksomhed, og hvor der nu blev lavet en tilbygning til værkstedet. Bygning og maskiner beløb sig til 91.000 kr., heraf et statslån på 45.000 kr., resten var privat kapital samt banklån mod kaution fra lokale borgere. Kernen i produktionen var en tysk produceret fineerpresse til 30.000 kr., som der i forvejen kun fandtes tre af i Danmark. I samarbejde med fabrikant Vermund Larsens stålmøbelfabrik i Nørresundby startedes en produktion af en morsom lille gyngestol, og sammen med stålvirksomheden LET i Børglum produceredes skolemøbler, blandt andet til den nybyggede Pandrup Skole. Der blev dog hovedsageligt produceret halvfabrikater til andre virksomheder, bl.a. hele vognladninger formpressede stolesæder til Holland.



Den ufaglærte arbejdsmand Gunner Jensen fra Kaas ved limpåsmøremaskinen på "Jydsk Formfineer" i januar 1956. Han var en af de energiske Jetsmark-arbejdere, der fra starten udnyttede de muligheder statens arbejdsmandsskoler åbnede for. Privatfoto.



Fabrikant Svend Aage Hansen og møbelsnedker Bjarne Billeskov Pedersen kantfræser bundpladen til den lille sofa. Det var de to faglærte, som påtog sig oplæringen af de ufaglærte i produktionen, der også kom til at omfattede fremstillingen af fjernsynskabinetter. Privatfoto.

Pandrup Tæppefabrik

I løbet af vintermånederne 1957 kom kontoret i forbindelse med tæppefabrikant Arno Kovalleck, Nørresundby, der her havde et mindre væveri. Han havde mulighed for at opnå et stor stabil ordre på vendetæpper, men havde ikke mulighed for at påtage sig ordren på grund af pladsnød. Hvis man i Pandrup kunne tilbyde passende lokaler, var Kovalleck klar til omgående at flytte, men tiden var kostbar. En betingelse for at ordren kunne hentes hjem, var at der blev handlet straks. Et lokalt byggekonsortium blev stabled på benene fra dag til dag. Arkitekten Bent Sørensen udarbejdede tegninger som natarbejde, og den 1. april indleveredes ansøgning om statslån til byggeriet til Handelsministeriet, hvor ekspeditionssekretær Agbo stod parat til at følge sagen igennem systemet i ekspresfart. Imens gik håndværkerne i gang med at beregne byggeomkostningerne for den 300 m² store fabriksbygning, der i alt skulle beløbe sig til 80.000 kr. Konsortiet skulle stille med 60 % af byggesummen, og resten skulle komme fra staten. Byggeriet skulle forestås af murermestrene Verner Olsen og Sølvtoft Knudsen & Pirrupshvarre, og allerede inden svar indløb fra staten, var soklen færdigstøbt. Den 30. april 1957 forelå der accept fra staten, og straks samme dag var der rejst flagalle, pressen indkaldt og fabrikanten med familie og sogneråd og andre honoratiores i stiveste puds, var mødt op for at forestå grundstensnedlæggelsen.

Grundstensnedlæggelsen foregik i strålende sol og i en helt speciel boblende optimistisk stemning hvor alle så ud, som ville de bryde ud i jublende sang. Grundstensdokumentet der blev nedlagt i et blyør lød:

Denne bygning er opført af følgende borgere i Pandrup: dyrlæge A.V. Sørensen, isenkræmmer Børge Møller, arkitekt Bent Sørensen, murermester Verner Olsen, murermester Sølvtoft Knudsen, erhvervsøkonom Børge Sørensen, handelsmand Harald Pedersen og lægesekretær frk. Annemarie Pedersen, til brug for tæppefabrikation. Borgerne stiller beløbet til rådighed for at hjælpe på den store arbejdsløshed i Jetsmark Kommune, og de er på et senere tidspunkt villige til at overlade bygningen uden fortjeneste til fabrikant Arno Kovalleck.

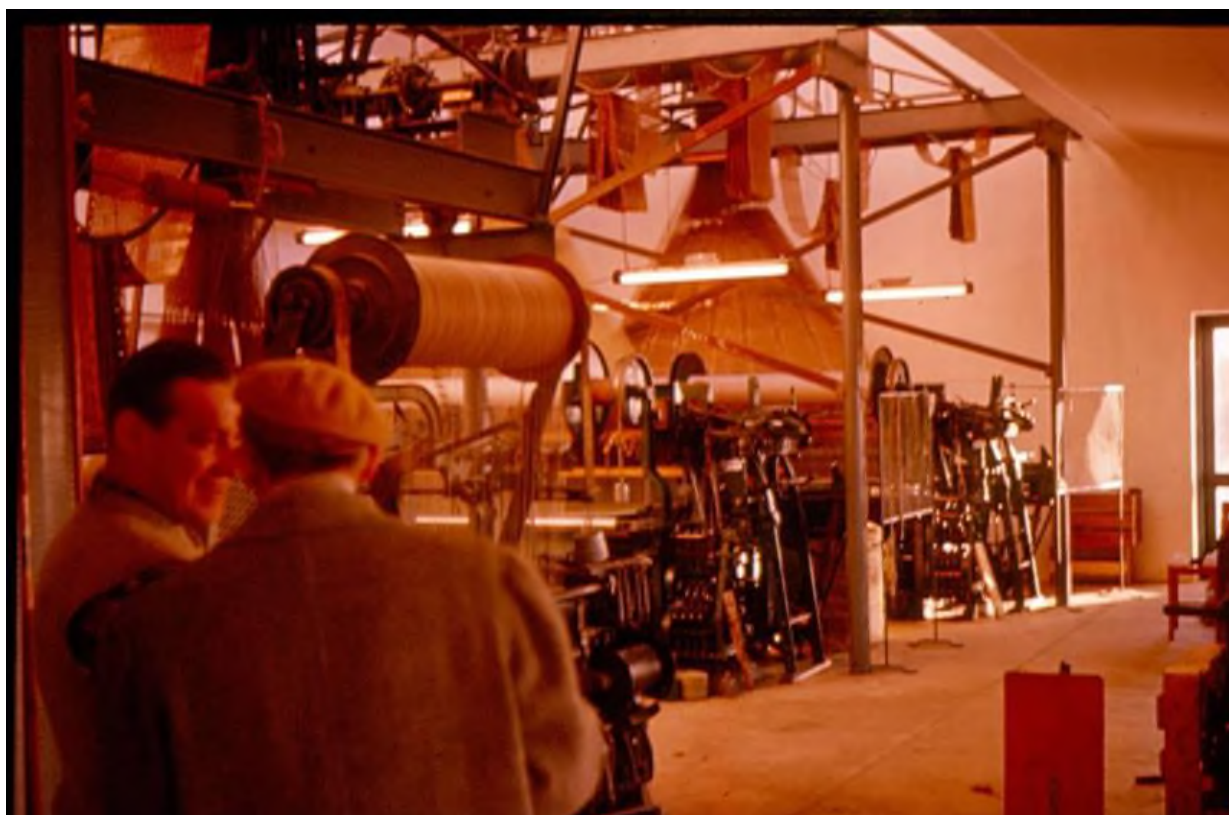
De tre grundsten blev nedlagt af sognerådsformand Kr. Hollensen, Kaas, der med den første sten ønskede Kovalleck held og lykke til at føre virksomheden frem til gavn for ham selv og hele Jetsmark Kommune. Fabrikant Kovalleck nedlagde den anden sten og udtalte: *"Det er mit håb, at virksomheden må blive til gavn for hele kommunen og for min kunde i København, der har købt produktionen langt frem i tiden."* Den tredje sten nedlagde dyrlæge Sørensen: *"Idet jeg på konsortiets vegne nedlægger denne sten, udtaler jeg håbet om, at den bygning der her skal opføres, må indfri de krav og forventninger, vi stiller til den."*

Straks efter grundstensnedlæggelsen 30. april tog byggeriet fart i et helt amerikansk tempo, og allerede 22. juni var byggeriet så vidt fremskredet, at opstillingen af maskinerne kunne begynde. Fra fabrikken i Nørresundby overflyttedes de hidtidige løbevæve, og fra Sverige kom tre kæmpestore tæppevæve, seks meter høje, fra TEXO fabrikken i Älmhult. Investeringen hertil var i første omgang 56.000 kr. Hele første års produktion var allerede afsat ved fabrikkens festlige indvielse, der fandt sted 2. august, og hvortil alle kommunens borgere var inviteret til at komme og bese fabrikken i funktion. Ved indvielsen deltog fra arbejdsministeriet fuldmægtig Jørgen Koch, der nu var manden, der i ministeriet specielt havde Jetsmark Kommune som arbejdsområde, og han kunne i sin tale love, at det nys overståede regeringsskifte ikke ville resultere i nogen svækkelse af bestræbelserne på at hjælpe i arbejdsledsområderne.

Halvandet år senere, i november 1958, kunne fabrikant Arno Kovalleck og den nu ansatte prokurist E. Nielsen invitere pressen til præsentation af en helt ny serie gulv-vendetæpper på en imponerende udstilling, der blev arrangeret på Pandrup Kro. Det var tæpper designet af årtiets førende designere, arkitekterne greve Sigvard Bernadotte og Acton Bjørn. En serie heluldne vendetæpper, der både i komposition, farve og vævning var i en meget høj kvalitet. Serien var opkaldt PAN-TÆPPER efter fabrikkens hjemby, og hvert mønster havde sit PAN-navn: Pan-optikon, Pan-orama, Pan-ama, Pan-tomine og Pan-theon.



Designerne Sigvard Bernadotte og Acton Bjørn stod bag Pandrup Tæppefabriks nye kollektion af vendetæpper. Her ses de ved præsentationen på Pandrup Kro i november 1958. Foroven tæppefabrikant Arno Kovalleck, som med hjælp fra borgerne i Pandrup i 1957 skabte Pandrup Tæppefabrik. Foto: Egnssamlingen, Saltum /egnssamlingen.dk.



Øverst Pandrup Tæppefabrik under opførelse i foråret 1957. Arkitekt Bent Sørensen peger – stående sammen med Børge Møller. Nederst tæppefabrikant Arno Kovalleck, der fremviser de store tæppevæve som man havde kunnet installere kun 50 dage efter første spadestik ved fabrikkens opførelse. Privatfotos.

Da fabrikken flyttede til Pandrup et år tidligere, skyldtes det i høj grad manglende plads, som det lokale byggekonsortium løste for virksomheden. Men også forventningen og muligheden for at opnå billige statslån til fornyelse og udvidelse af maskinparken havde spillet stærkt ind. I tillid til fuldmægtigens optimistiske udtalelse ved indvielsen, havde man indtil nu, foreløbigt haft indsendt to ansøgninger om statslån til forøgelse af maskinparken, men begge gange havde man modtaget afslag.

Virksomheden kørte derfor nu med en meget stram økonomi, og et par år senere, i marts 1961 måtte Kovalleck give op. Ikke fordi der var vanskeligheder med at afsætte produktionen; lige til det sidste arbejdede man i toholdsskift, men rentebyrden var for stor, eller egenkapitalen var for lille. Kovalleck måtte som en dybt skuffet mand fyre medarbejderne, sige lejemålet op og indgive konkursbegæring.

En måned senere, 1. april 1961 overtog fabrikant P. Pedersen, der kom fra en stilling som vævemester i Herning, Pandrup Tæppefabrik, omdannede den til et aktieselskab og udvidede både fabrikken og medarbejderstaben. Efter de første to år i Pandrup, udtalte P. Pedersen sin store anerkendelse af den flid og akkuratelse Jetsmark-arbejderne udviste og sagde bl.a.:

I det hele taget har jeg det indtryk, at det kan betale sig at flytte en industrivirksomhed til områder, hvor den ledige arbejdskraft findes. Når vi dermed kan give folk det, de længe har savnet mest, nemlig beskæftigelse, tror jeg, og ved jeg af erfaring her, at de går helt særligt ind for at klare og bevare arbejdet, og det er af stor betydning!

Fabrikken havde indtil da eksporteret pæne partier vendetæpper til Tyskland og USA, og lå netop da i forhandling om en anselig eksport til Norge.

Jens Otto Krag i Jetsmark

Arbejdsministeriets folk fulgte arbejdet i Jetsmark tæt; ekspeditionssekretærerne Lund i Økonomi- og Arbejdsministeriet, og Agbo i Handelsministeriet, var i tæt og jævnlig kontakt med de to Børge'r fra Pandrup. Takket være den personlige goodwill man havde opnået i begge ministerier, var det lykkedes at aftale en helt speciel ekspeditionsform. Når vi ekspederede færdigt udarbejdede låneansøgninger til Handelsministeriet, sendtes samtidigt kopi til Arbejdsministeriet, der så ved passende henvendelser til kollegerne i Handelsministeriet fulgte sagen op og fremskyndede behandlingen af lånesagen mest muligt.

Arbejds- og økonomiminister J.O. Krag kom også til Jetsmark. På et møde i Kaas Forsamlingshus forsøgte han at overbevise alle om, at man nok i ministerierne havde viljen, og også i nogen grad evnen til at hjælpe, men at en forudsætning for en virkelig ændring af tingenes tilstand, forudsatte et virkeligt initiativ fra kommunens side. Han slog fast, at beskæftigelsesarbejder kun er en nødhjælp, og at man måtte finde andre veje for at bekæmpe arbejdsløsheden. Han håbede, at det ville gå op for industrien, at der er betydelige fordele ved at placere virksomheder i områder hvor der er rigelig arbejdskraft.

De store amtsarbejdsløshedsudvalg

De store udvalg, der var blevet nedsat både i Hjørring og i Aalborg amter, under ledelse af de respektive amtmænd og bestående af magtfulde politikere og iderige og foretagsomme embedsmænd, var i sin tid blevet søsat under megen ståhej, og med store forhåbninger til at der nu

endelig skulle ske noget; at arbejdsløsheden nu endelig skulle manes i jorden. Med så mange dygtige og erfarne folk i sving, og med folketingets vedtagne støttelove i ryggen, måtte der da nu kunne ske noget.

Men, som Vendsyssel Tidendes redaktør Nørrelykke skrev i sin avis den 3. marts 1957:

Optimismens rus blev kortvarig, og i dag sidder store dele af befolkningen tilbage med tømmermændene, og må med en vis bitterhed i sindet erkende, at der er sket intet eller lidt. Beskæftigelsen er ingenlunde blevet bedre, og om en mere konstant beskæftigelse er der slet ikke tale, snarere tværtimod. Hvad der er sket, er faktisk blot dette, at det står mere og mere klart, at den siddende regering og statsadministrationen på trods af gyldne løfter og opfordringer til at vise lokalt initiativ, reelt ikke har rørt en finger for at skabe en fast linie for en ændring af forholdene på arbejdsløshedsøerne. Og før en sådan fast linie er skabt, er der ingen chancer for at nå videre frem, og frem skal man, eftersom katastrofens omfang tegner sig tydeligere og tydeligere, ikke blot rent økonomisk, men også menneskeligt!

På et møde i Hjørring Amts Arbejdsløshedsudvalg på Løkken Badehotel i maj 1957, drøftede man beskæftigelsesmuligheder ved vejanlæg og plantning. Lige efter Befrielsen var der fremkommet en plan om anlæggelse af en kystvej hele vejen ned langs vestkysten, men planen var blevet henlagt, da den ikke mødte tilstrækkelig velvilje. Nu havde Børglum-Furreby kommune anlagt et par kilometer vej på strækningen, og derved skabt fornyet aktualitet for planen. Amtsvejsinspektør N.L. Dam foreslog på mødet, at man tog hele planen op til fornyet drøftelse. Man kunne jo håbe, at hensynet til de beskæftigelsesskabende muligheder, der lå i planen, ville kunne ændre Folketingets syn på hele sagen. Skovridder S. Larsen, Tolne, og klitplantør Poul Plesner, Blokhus, redegjorde for mulighederne for beskæftigelse ved omfattende plantninger langs vestkysten. Denne plan blev nogle år senere realiseret i stort omfang, og har været med til helt at ændre det vestvendsysselske landskab og klima.

Sognerådsformanden i Løkken, stationsforstander Vestergaard, påtalte ved mødet vigtigheden af, at bevare de små tekniske skoler, som netop da var i fare på grund af centralisering. Han sagde, at den håndværksmester på landet – i en arbejdsløshedsø – der fremtidigt ved, at hans lærling flere gange om året vil være borte fra arbejdspladsen i dagevis, altså for at følge undervisningen i en købstad, nok ville være yderste betænkelig ved at antage en ny lærling, og dermed ville man modarbejde den udvikling, der var i gang med at få uddannet ungdommen i arbejdsløshedsøerne.

Jetsmarks første egentlige erhvervskontor

I Aalborg Stiftstidende stod at læse 16. januar 1957:

I halvandet år har erhvervsarbejdet i Jetsmark været baseret på et kontor, der arbejder på privat initiativ med nogen økonomisk støtte fra kommunen. De første resultater har man kunnet fremvise både i efteråret og nu, og der er blevet høstet erfaringer i mange retninger, der rigtigt udnyttet vil kunne få stor betydning for hele egnens fremtidige erhvervsmæssige udvikling.

Arbejdet kan imidlertid ikke fortsætte på det hidtidige grundlag. Erhvervsøkonom Børge Sørensen og isenkramkommis Børge Møller, der bistået af erhvervsudvalgets to øvrige medlemmer, bagermester E. Honoré, Pandrup, og civilingeniør Sv.Aa. Andersen, Kaas, samt et sognerådsmedlem, dyrlæge A.V. Sørensen, Pandrup, har forestået arbejdet med at bringe kommunens problemer til offentlighedens kendskab, samt at udnytte den hjælp, staten har tilbudt arbejdsløshedsøerne, kan ikke fortsat afse den megen tid, arbejdet kræver.

Imidlertid har det også fra starten været udvalgets arbejde blot at vise, at det kunne nytte noget, og dette har det bevist. Spørgsmålet er nu, om man skal finde frem til et grundlag for en

fortsættelse og udvidelse af arbejdet; gøre erhvervskontoret til et virkeligt handlekraftigt organ, eller om man skal ophøre med aktiviteten og lade det værdifulde erfaringsmateriale gå tabt. Sognerådet er gået ind for at arbejdet skal fortsætte!

De mange initiativer erhvervsrådet havde fremvist på vidtforgrænsede områder, havde sammen med de første spæde resultater overbevist sognerådet, også de mange skeptiske medlemmer, om at der virkelig var muligheder, og at det ville være uforvarsligt ikke at fortsætte arbejdet, selv om det ikke mere kunne være gratis for kommunen. På et ekstraordinært sognerådsmøde var kommunens erhvervsproblemer eneste punkt på dagsordenen, og her blev det vedtaget at forsøge etableret et rigtigt erhvervskontor, foreløbigt for en treårig periode. Der skulle nedsættes et erhvervsråd bestående af 15 medlemmer. Sognerådet skulle heraf vælge de tre, Pandrup Borger- og Håndværkerforening to og følgende hver ét medlem: Kaas Borger- og Håndværkerforening, Moseby Borgerforening, Pandrup Bank, Hvetbo Herreds Sparekasse, Dansk Arbejdsmands Forbund, Landboforeningen, Husmandsforeningen, Grundejerforeningerne, og endelig skulle de private bidragsydere vælge to medlemmer til rådet. Alle skulle vælges for en periode på tre år.

Det foreløbige udkast til love skitserede rådets opgaver til at det skulle samle alle kræfter, der vil arbejde for Jetsmark Sogns trivsel og fremgang, udbygge sognets erhvervsliv, såvel ved medvirken til oprettelse af nye virksomheder, som ved indstilling til sogneråd eller andre myndigheder om arbejder, der kan give øget beskæftigelse. Ud af rådets midte skulle der vælges et forretningsudvalg, der skulle ansætte en kvalificeret erhvervschef, og sætte skub i sagerne sammen med ham.

På et senere møde, hvori kommunens større foreninger deltog, nedsatte man et arbejdsudvalg, der skulle forsøge at opnå det økonomiske grundlag for arbejdets videreførelse og en omskabelse af Jetsmark Erhvervskontor til en selvejende institution. Udvalget kom til at bestå af bagermester Honoré, Pandrup, tørvefabrikant Chr. Rasmussen, Kaas, sognerådsmedlem Lars Ovesen Larsen, Pandrup, dyrlæge A.V. Sørensen, Pandrup, husmand Chr. Jensen, Pandrup Kær, arbejdsmand Chr. Frederiksen, Moseby og Børge Møller, Pandrup.

Ved Jetsmark Sogneråds møde den 7. marts 1957 vedtog rådet at yde erhvervsarbejdet i kommunen tilskud i form af dækning af en erhvervssekretærs løn i en treårig periode. De to Børge'r var nødt til at bakke ud af det efterhånden altopslugende arbejde. Børge Sørensen havde efterhånden afsluttet både soldatertjeneste og studier på Handelshøjskolen i København, og stod nu for at skulle på videreuddannelse i U.S.A., og Børge Møller havde jo altså et fuldtidsarbejde, der var blevet skrækkeligt forsømt nu i år og dag.

Foreløbigt antog sognerådet på erhvervsrådets anbefaling H.C. Steen-Jørgensen, der kom fra en stilling som erhvervschef i Glostrup kommune. Han blev foreløbigt ansat i en 4 måneders prøvetid, til en løn på 1.200 kr. månedligt. Ved endelig ansættelse ville kommunen betale en løn stadig på 1.200 kr. om måneden, men plus et bonustilskud for hver fastbeskæftiget arbejder, han fik ansat ved nyetablerede virksomheder.

En betingelse for aftalen var, at det private erhvervsråd ad privat vej selv skaffede økonomisk dækning for kontorets drift, ikke under 8.000 kr. årligt. Til at følge og kontrollere erhvervsrådets arbejde, nedsatte sognerådet et udvalg bestående af dyrlæge A.V.Sørensen, Pandrup, arbejdsmand Lars Ovesen Larsen, Pandrup, arbejdsmand Jens Hansen, Kaas, og gårdejer Thorvald Pedersen, Pandrup Kær.

Den nye erhvervschef tiltrådte omgående; der var masser af opgaver at tage fat på, og Steen-Jørgensen viste sig hurtigt at være særdeles iderig og fuld af energi. Kontoret blev indrettet i østgavlen af kommunekontoret, hvor senere Jyske Bank fik til huse. Overfor kontoret havde sygekassen kontor, og sygekassekasserer Børgeesen og Steen-Jørgensen fandt sammen flere gange dagligt omkring et par kaffekopper. Her kunne Børgeesen give den nye erhvervschef en løbende

orientering om lokale forhold og særheder. Steen-Jørgensen tog straks fat på at udsende spørgeskemaer til samtlige arbejderhjem, dels for at få oversigt over den mulige arbejdskrafts eventuelle uddannelse og specielle ønsker, samt for at undersøge interessen for hjemmebeskæftigelse for arbejderkonerne. Der var muligheder for som hjemmeindustri at fremstille mellemlægsservietter med H.C. Andersen-motiver, strikkede ting, handskesyning og lignende, og på den måde kunne kvindernes hjemmearbejde skabe et supplement til den arbejdsløse mands meget beskedne indtægt.

Jetsmark kommune var efterhånden blevet landskendt og flere og flere kommuner følte sig fristet til at efterligne Jetsmark-initiativet. Støvring, Hadsund og Als var de første til at henvende sig og anmode om gode råd og assistance, og Steen-Jørgensen gjorde sig ikke kostbar, men drog villigt ud og holdt foredrag om veje og vilkår.

Helt fra USA og England kom man tilrejsende for at lære os kunsten af. Blandt andet kom den engelske labour-attaché Gordon Wallis, der var tilknyttet den engelske ambassade i Stockholm, på besøg i de nystartede virksomheder i Pandrup, for at studere den danske arbejdsløshedsbekæmpelse. Både England og Sverige led som Danmark af stærk arbejdsløshed i begrænsede områder, men havde her større mulighed for lokal foretagsomhed, idet kommunerne der – og ikke som her – var totalt afskåret for at yde forskellige former for økonomisk hjælp til nye virksomheder, f.eks. i form af investering i værksteds- og industrihuse. I Danmark modsatte Indenrigsministeriet sig absolut, at der fra nogen by eller kommune blev gjort noget ekstraordinært i retning af at hjælpe virksomheder til etablering, enten ved kreditter, lån eller ved overdragelse af egnet grund på særligt gunstige betingelser.

Ammoniakfabrik i Store Vildmose?

Et af de virkelig store og meget interessante projekter, der aldrig blev realiseret, var planerne om oprettelse af et stort tørvefyret kraftværk i Store Vildmose, hvor der skulle fremstilles flydende ammoniak, som man anså for at være fremtidens gødning. Tanken om et kraftværk i Vildmosen var en gammel ide, som allerede var blevet luftet af ingeniør Nyeboe først i århundredet, og som senere direktør Jørgensen, Kaas Briketter argumenterede for – og kæmpede for – i årevis. Nu var det en privat kreds med blandt andre godsejer Flemming Juncker, der stod bag planen, og havde rettet henvendelse til hofjægermester Ove Skeel, Birkelse Hovedgaard, om erhvervelse af ca. 1000 ha. højmose langs Dalgasvej i Vildmosen. Arealet med dets tørveforekomster skulle kunne sikre tilstrækkelig brændsel til 50 års produktion.

Opførelsen af kraftværk og fabrik blev skønsmæssigt anslået til at koste 50 millioner kroner. En væsentlig del af beløbet skulle gå til anskaffelse af maskinerne fra USA, hvor der allerede var lignende fabrikker i gang. Konsortiet var i kontakt med en af de store franske banker, der dog ønskede garantier fra den danske stat.

Man anså en sådan indenlandsk gødningsproduktion for at være af den allerstørste betydning for landet. En årsproduktion på 33.000 tons flydende ammoniak ville betyde en årlig besparelse på mere end 100 millioner kroner i udenlandsk valuta.

Staten var imidlertid samtidigt i gang med sammen med arbejdsløshedsø-udvalgene i Hjørring og Aalborg amter, at undersøge mulighederne for at afbrænde den samme tørvemasse i Aalborg elværk. Elværket ønskede at få fra 100 til 200 tons tørvsmuld dagligt. Oparbejdningen af tørvsmulden skulle gå efter samme principper som Kaas Briketter benyttede. Smulden ”høvles” af mosen af traktortrukne fræsere, hvorefter den tørres og skubbes sammen i store dynger hvorfra den overføres til læsseapparater og videre i store containerlastvogne direkte til kraftværket i Aalborg, hvor det ville blive afbrændt sammen med det øvrige brændsel, idet det blæses direkte ind i fyret efter stoker-princippet.

Man var i regeringskredse ilde berørt over, at der nu kom et lignende initiativ fra en privat kreds, ligesom man vist heller ikke var begejstret for udenlandsk kapital i dette specielle tilfælde. Men i første omgang skulle hele projektet behandles i Jordlovsudvalget og i Landbrugsministeriet, og hele spørgsmålet om anlæg af veje, der kunne tage den store tunge trafik skulle også løses. Prøvefyringer på værket i Aalborg var afsluttet med gunstigt resultat, og kapitalbehovet for denne udnyttelse, som kunne beskæftige ca. 40 ufaglærte arbejdere, var anslået til ca. 7 mill. kr. Men ingen af projekterne blev nogensinde realiseret.

Tvangsopsparingen i 1957

Regeringen og Folketingets flertal vedtog i sommeren 1957 en form for tvangsopsparing, hvor betalingen af første rate skulle forfalde til betaling allerede i løbet af efteråret 1957. Jetsmarks erhvervsudvalg frygtede den lammende virkning, som tvangslånet ville kunne få for de nystartede virksomheder. Deres økonomi var allerede strakt til det yderste. Man frygtede også for den virkning, som tvangsopsparingen kunne få på investeringsvilligheden med hensyn til en fortsat opførelse af værkstedshuse og industribygninger, som Jetsmark Kommune var så afhængig af. I en henvendelse til finansminister Viggo Kampmann, som også blev sendt til alle partiernes gruppeformænd, og til alle de nordjyske folketingsmedlemmer, skrev man blandt andet:

1. Her i kommunen og måske i flere andre kommuner i AØ-områder, er der af sogneborgere investeret beløb i nystartede virksomheder. I et enkelt tilfælde er beløbene retsgyldigt bundne i 20 år. Pålægger man sådanne skatteborgere yderligere tvangsopsparing, virker en sådan direkte hæmmende på det arbejde, der i AØ-området gøres for at støtte etablering af nye virksomheder til binding af ledig arbejdskraft. Konklusion: I de enkelte konkrete tilfælde, bør skatteborgeren efter ansøgning til ministeriet, og efter fornøden dokumentation af kapitalbindingens art og størrelse, fritages for tvangsopsparing i det omfang der dækkes af nævnte kapitalbinding.

2. Efterhånden som indbetalingen af de pålignede tvangsopsparede beløb indgår, vil følgen heraf blive særlig følelig i AØ-områderne, idet erfaringen viser, at den økonomiske støtte til etablering af nye virksomheder, fortrinsvis ydes af små-sparere; skatteborgere med ringe kapital. Konklusion: Ministeriet bør i det omfang skatteborgeren ønsker at investere kapital i nye virksomheder i AØ-områder, frigive indbetalte tvangsopsparede beløb. Sådant frigivelse bør også finde sted, når skatteborgere fra IKKE AØ-områder, ønsker at investere kapital i en ny virksomhed beliggende i et AØ-område. En sådan ordning vil være et gavnligt og tiltrængt incitament for arbejdet i AØ-områderne.

3. To af de her nystartede virksomheders indehavere vil formentligt blive pålignet tvangsopsparing. I betragtning af at for sådanne indehavere, der har etableret virksomhederne delvist med statslån til maskiner m.v. og til virksomhedernes indretning, men som ikke har kunnet bevilges driftslån af statsmidler, vil en tvangsopsparing virke uretfærdig og direkte hæmmende for udbygning af virksomheden. Konklusion: Indehavere af nystartede virksomheder bør fritages for tvangsopsparingen, når det godtgøres for myndighederne, at beløbet er anvendt til yderligere udbygning af virksomheden.”

Henvendelsen rejste stor opmærksomhed over hele landet. hvor stort set alle dagblade refererede de uheldige virkninger, som tvangslånet ville få for en fortsættelse af Jetsmarks bestræbelser på at skabe arbejdspladser lokalt. De borgerlige aviser var ikke sene til på lederplads at drage i felten imod tvangsopsparingen. Den 20. august 1957 skrev Jyllands Posten:

...Finansministeren har derfor en grund til at se velvilligt på forslaget om dispensation til Jetsmark og andre A-øer. Men han og hans regeringskolleger må samtidigt gøre sig klart, at hele landet er i samme situation som ”øerne”. Selvfølgelig mærkes det ekstra hårdt hvor arbejdsløsheden i forvejen er særlig stor og langvarig, men det mærkes overalt, at staten gennem tvangslånet tager de penge, som erhvervslivet skulle have brugt til iværksættelse af arbejde og produktion. Der har jo trods al skatteplyndring stadig været folk, som følte trang til at sætte noget i gang. Måske har de stadig lyst, men Kampmann har berøvet dem evnen til det; selve de midler, de skulle have virket med. På samme måde har der stadig været folk, som trods skatteplyndringen ikke kunne lade være med at bestille noget. Nu kan det være svært nok at finde nogen, som vil påtage sig f.eks. et ekstraarbejde, der kan bringe hans indtægt op over tvangslåns-grænsen, eller i det hele taget folk, som er interesseret i at tjene mere.

Dette er Socialdemokratiets, de Radikales og Retsforbundets bidrag til det danske samfunds økonomi, i en situation, som kun kan reddes ved arbejde og produktion. De bremser foretagsomhed og arbejdslyst; de fremtvinger arbejdsløshed. Men måske har de tænkt sig, at det ville mildne tilværelsen for Jetsmark og lignende områder, HVIS HELE LANDET FORVANDLES TIL ÉN STOR ARBEJDSLØSHEDSØ!”

Samme dag sluttede Aalborg Amtstidende sin leder således:

... Nej, lad os blot se i øjnene, at tvangslånets usvigelige følgesvend er øget arbejdsløshed og økonomiske vanskeligheder for mange virksomheder. At tvangslånets virkninger forekommer dobbelt grelle i arbejdsløshedsområderne, hvor de offervillige borgere, der har ydet en både beskæftigelsesmæssig og menneskelig indsats, straffes af staten til tak, gør naturligvis det hele endnu værre!

Alle aviser bombarderede finansministeren med spørgsmål om hans stilling til Jetsmark-andragendet. I første omgang undveg han bekvemt at svare ved at hævde, at brevet slet ikke var nået frem til Finansministeriet. Dernæst skulle brevet, da det endeligt var nået frem, først behandles af embedsmændene, der skulle afgøre, om spørgsmålet var vigtigt nok til at ulejlig ministeren. Omsider, den 6. september, svarede ministeren på brevet, der var afsendt den 15. august, at han da meget gerne ville forhandle problemerne med erhvervsrådet, men at hele sagen var sendt til undersøgelse i regeringens skatteudvalg, og han anså det for bedst, at forhandlingerne ventede til udvalget havde sagt sin mening. Senere skulle sagen undersøges i Arbejdsministeriet. Den ville nemlig kunne få mange alvorlige konsekvenser, så arbejdsminister Kaj Bundvad ville nok finde det rigtigst at forhøre Hjørring Amts Initiativudvalg i arbejdsløshedsproblemerne, for at høre hvordan man så på sagen fra lokal side. Men alle var da naturligvis meget gunstigt indstillet og ville behandle sagen så hurtigt som overhovedet muligt.

Det gav jo alt sammen luft omkring sagen, så man kunne få tid til på forskellig vis – og på forskellige steder – at udtale positiv interesse for løsning af de alvorlige arbejdsløshedsproblemer. Ingen måtte tro, at man slet ikke anså det muligt at skabe industri-arbejdspladser i landkommuner!

På et stort møde på Lollands Højskole beskæftigede både økonomiminister Bertel Dahlgaard og finansminister Viggo Kampmann sig med problemerne, og sidstnævnte sagde bl.a.:

Skal vi ledigheden blandt de ufaglærte til livs, tror jeg vi må angribe problemerne på en ny måde. Jeg tror ikke på, at man kan bremse udviklingen i de store byer, men vi kunne derimod stimulere interessen for at få arbejde i gang ude i landet. – Spørger man om grunden til at der ikke oprettes virksomheder ude omkring, ja så er svaret, at man mangler bygninger og penge til finansiering. I Holland tager det offentlige risikoen ved at bygge fabriks og værkstedslokaler til udlejning. Her overfor vil det måske blive sagt, at staten ikke skal blande sig i erhvervslivet. – Men kan det offentlige støtte boligbyggeri og udstykning til husmandsbrug, hvorfor skulle det da ikke kunne lade sig gøre, at

hjælpe det mindre håndværk og den mindre industri? Det kunne ske ved at Nationalbanken anbragte penge i bankerne i de områder, hvor det kniber med midler til finansiering.

Imens lod finansministeren Jetsmark-folkene forstå, at deres andragende var affattet på en måde, så en gennemførelse ville give alvorlige praktiske konsekvenser. Det ville derfor tage tid at bearbejde forslaget, for man ville prøve at finde frem til en form, der kunne virke tilfredsstillende over hele landet, altså også udenfor arbejdsløshedsø-områderne. I en kronik i Dagens Nyheder 15. september skriver Viggo Kampmann:

Da en af de fornemste opgaver for et erhvervsråd vel må være at henlede offentlighedens opmærksomhed på sin bys eller kommunes eksistens, må dette absolut siges at være lykkedes til fulde i dette tilfælde. Båret på en stemningsbølge imod stabiliseringslånet, har Jetsmark Kommune fået sit navn slået fast som arbejdsløshedsø. Derimod er det vel tvivlsomt, om en imødekomme af andragendet ville hjælpe kommunen meget. Desværre er det jo sådan, at netop i arbejdsløshedsøerne er indkomsterne små, og hvis indkomstfordelingen i kommunen ikke har ændret sig på afgørende vis i de sidste år, vil jeg tro, at næppe 2 % af de godt 2000 skatteansatte i Jetsmark skal svare stabiliseringslån. Tilmed vil lånet for langt de fleste næppe overstige få hundrede kroner, og antallet af lånepligtige der skal svare mere end 1000 kr., vil sikkert ikke blive et tocifret tal!

Tableau!!! Da der endelig den 14. oktober forelå svar fra Finansministeriet, var det ikke uventet negativt. Undervejs i tvangsopsparringssagen havde arbejdsminister Kaj Bundvad ved flere lejligheder udtalt forståelse for holdningen i Jetsmark. Han forstod, at det var afgørende at holde liv i optimismen og foretagsomheden, og han kunne også forstå, at selv om det måske kun var ganske få i Jetsmark, der havde en indkomst, der medførte at de skulle betale dette tvangslån, så var det jo måske netop disse få mennesker, vi havde haft en mulighed for at overtale til disse støtteinvesteringer. Han frygtede, at hvis det lokale initiativ trak sig tilbage i skuffelse og håbløshed, ville det være et umenneskeligt tilbageskridt for de mange arbejdsløse, der nu ellers var ved at oparbejde en smule tiltro til fremtiden. Man havde oplevet lyse øjeblikke, hvor man havde kunnet skimte lys for enden af den lange mørke tunnel.

Omskoling af arbejdskraften som løsning?

Timing'en var perfekt; samtidigt med finansministerens afvisning, tændte arbejdsminister Kaj Bundvad et nyt håb ved at nedsætte et nyt ministerielt udvalg med en lang række eksperter, tekniske, kommercielle og finansielle, fra en lang række ministerier og organisationer.

Gennem en industrilokalisering skal udvalget søge frem til industriarealer, vand, gas, kloak, elkraft, veje, jernbaner, havne m.m. og klarlægge betingelserne for ydelser af lån m.v. ved placering af nye virksomheder.

Endvidere skal det undersøge mulighederne for finansiel bistand til etablering af industri- og værkstedshuse, anskaffelse af maskinelt udstyr, samt støtte til eventuelle funktionær- og arbejderboliger i forbindelse med virksomhederne.

Desuden kan nævnes undersøgelse af mulighederne for skattelempelser, kommunegarantier eller statsgarantier for lån til erhvervsformål, mulighederne for at tilvejebringe større likviditet i vedkommende lokale pengeinstitutter, og om der kan fremskaffes industrigrunde fra kommunerne på lempelige vilkår.

Også spørgsmålet om taksterne på de lokale el-værker m.v. må undersøges, ligesom udvalget skal komme ind på problemerne i forbindelse med omskoling af arbejdskraft fra områder med høj ledighed.

Endelig vil det påhvile udvalget at klarlægge mulighederne for at inddrage lokale kredse og personer, samt offentlige myndigheder, til et samarbejde om løsningen af den betydningsfulde opgave.

Udvalget skulle således komme omkring mange forhold, herunder mulighederne for omskoling. Ved indvielsen den 1. november 1957 af den nye arbejdsmandsskole i Sandmosen nordvest for Brovst deltog da også både udvalgets formand, [har vi et navn???], og arbejdsminister Kaj Bundvad. I den forbindelse var de også på besøg i Pandrup for at se de tre nye virksomheder.

Arbejdsmandsskolen var støttet af Marshallhjælpen med en million kroner, og var den femte i rækken af nye arbejdsmandsskoler fordelt rundt om i landet. Den var den første, der specielt var bygget og indrettet til formålet, idet de øvrige var indrettet i nedlagte tidligere ungdomsskoler. Ved indvielsen deltog også den amerikanske ambassadør og en række nordjyske folketingsmedlemmer, amtspolitikere, fagforeningsrepræsentanter m.fl.

Ufaglærte arbejdsmænd kunne her deltage i kurser indenfor kloakering, dræning, bygge og anlæg (forskalling og jernbinding), og senere kom også svejsning til. Skolen i Sandmosen fik som leder tidligere lærer og skovfoged H. Hjorth Andersen, og en række lokale fik beskæftigelse ved skolen, bl.a. landinspektør Jarl Mogensen og tømrer Oscar Højen som instruktører i kloakering, dræning og nivellering, og tømrer Erik Simonsen som instruktør i forskallingsarbejder. Skolen kom i årene derefter til at spille en meget stor rolle for den meget store opvakte gruppe arbejdsmænd, der havde indset, at dygtiggørelse var vejen til beskæftigelse.

Allerede i et interview i Jyllands Posten den 5. august 1955 havde daværende arbejdsminister Jens Otto Krag svaret på spørgsmålet, om ikke omskoling af arbejdskraften vil kunne afhjælpe en del af arbejdsløshedsproblemet, således:

Den er i tankerne. Vi har Statens Arbejdsmandskursus, der i fjor blev søgt af 1.200. Tallet kan se beskedent ud, men det var det højeste hidtil, og fremgangen vedvarer. Vi har netop i tankerne at indrette et kursus i Jetsmark kommune, og det vil dels give arbejdsmændene mulighed for beskæftigelse ved mere specialiseret arbejde, men omvendt også give virksomhederne lejlighed til at bruge ufaglært arbejdskraft til visse grene af produktionen.

Ellers fortsatte meget som hidtil. I januar 1958 gjorde Arbejdsministeriet i et cirkulære opmærksom på ydelser og ekstra tilskud, der kunne gives til arbejder, der var godkendt i henhold til beskæftigelsesloven fra 1946, der omfattede vinterarbejde vedrørende landvinding, grundforbedringsarbejder samt klargøring og byggemodning af arealer til industrigrunde. Fra alle sider dukkede der ideer til beskæftigelse op i den retning. Der var forslag om afvanding af Ulvedybet, Nibe Bredning, Egholm-Gjøl området og arealerne ved Nørholm Hage. En deputation fra de nordjyske fagforeninger drog til møde med regeringen og de nordjyske folketingsmedlemmer, og efterlyste uddybning af Hals Barre, bygning af en frihavn i Aalborg, projektering af en ny bro eller tunnel over Limfjorden, udvidet boligbyggeri i Aalborg, og udflytning af industrivirksomheder. Finansminister Kampmann mente, at man nu inden længe, burde tage risikoen ved at lægge 120 millioner kroner på bordet til bygningen af en havn ved Hanstholm.

Jetsmarks erhvervschef Steen-Jørgensen var desuden i forbindelse med Danish Arctic Contractor, for at få nordjyske arbejdere sendt på sæsonarbejde i Grønland. Det Nordjyske Erhvervsråd arbejdede nu også med planer om oprettelse af et Nordjysk Erhvervskontor med selvstændigt sekretariat og erhvervschef, der skulle arbejde for alle kommuner i Nordjylland.

Jetsmarks Erhvervsråds første generalforsamling

I februar 1958 kunne man afholde erhvervsrådets første generalforsamling efter at kontoret nu havde virket et helt år. Kommunen havde i dette år betalt 14.400 kr. til aflønning af erhvervschefen, hvorimod alle kontorholdsudgifter, kørsel, porto m.v. var blevet betalt af borgere og foreninger m.m., der havde tegnet sig for en garantikapital. Ved kontorets drift var der i årets løb igangsat arbejder for 251.299 kr., hvilket formentlig ville medføre en skatteindtægt på mindst 25.000 kr., så indtil nu var det ikke nogen dårlig handel, som sognerådet var indgået på.

I årets løb var der afsendt 1.185 breve, modtaget 915 besøg på kontoret, og opnået avisomtale i 53 danske dagblade og tidsskrifter på ikke mindre end 28.242 linjer, hvilket svarede til over tre hele aviser udelukkende om Jetsmark og Pandrup. Endelig havde man medvirket med råd og dåd ved oprettelse af tilsvarende erhvervsråd i Solbjerg, Bælum, Als, Aars, Fjerritslev, Løkken, Støvring, Øster Vraa og Sindal kommuner og på Læsø. Det var et initiativ, der for øvrigt skaffede Steen-Jørgensen en voldsom kritik fra lokale fagforeningskredse, der ikke, når det kom til stykket, var voldsomt solidariske med de arbejdsløse kolleger i andre nordjyske kommuner; dem behøvede vi ikke at hjælpe!

I det hele taget kunne det indimellem knibe med tålmodigheden. Erhvervschefen var hele tiden så hemmelighedsfuld; han ville ikke fortælle om de mange projekter, som man vidste, at han gik og var optaget af. Man ville ikke rigtig forstå, at det skulle være nødvendigt med al den anonymitet omkring de forespørgsler, som erhvervskontoret modtog fra eventuelt kommende nye virksomheder. Hvorfor måtte man ikke få noget at vide? Hvorfor var det projekt, som han havde arbejdet på for fire måneder siden, endnu ikke blevet til noget? Hvorfor kunne kommunen ikke bare sætte noget vejarbejde i gang?

Ugens kommentar i Pandrup-Kaas Avis:

Steen-Jørgensen for fra land til strand
med vågne spejderblikke,
fik mangan virksomhed i stand,
hvor folk kan stå og flikke.
Så store planer omgås han,
at mange skeptisk råber: Mand!
Den sten man ikke løfte kan, den bør man lade ligge.

- - - -

Men se, det gør han ikke!

Kay

Sognerådsmedlemmerne følte sig sikkert også selv holdt udenfor mange gange, og lod sig indimellem irritere over de mange spørgsmål og den megen sladder. I februar 1958 tog man derfor handsken op. Hvis borgerne virkelig ønskede information – så skulle de også have den! Man afholdt et offentligt møde på Pandrup Kro. Tilstrømningen til mødet var enorm; salen var propfuld og flere måtte gå med uforrettet sag. Og så begyndte sognerådsformand Kr. Hollensen og dyrlæge A.V.Sørensen at begrave folk med informationer. Informationer om love og regler, om tilskudsmuligheder, om manglende tilskudsmuligheder, om bekæmpelse af oksebremselarver, om skatte- og socialforsorgsspørgsmål, om statistikker og analyser: tørt, tørt stof som ingen kunne overskue, endsige forstå.

Kay kommenterede således:

Nu skal jeg fortælle Jer om Pandrup.
Pandrup var en tem'lig artig by,
men den plagede altid med sin spørgen,

når kommunen bygged på sit ry.
Sognerådet blev så trætte af det.
Det, der spurgtes om, var noget pjat.
Tit man spurgte bare for at spørge:
Hvoffer, hvoffer dit og hvoffer dat?
Hvoffer har Steen-Jørgensen ingen vinger?
Hvoffer er Ajs-Peter mon så stout?
Hvoffer er vort rådhus her i Pandrup?
Hvis det lå på Skadbak var det sjovt!
Hvoffer ska' vi ikke ha' kloakker?
Hvoffer ska vi altid af med skat?
Hvoffer har vi ingen røde "Poster"?
Hvoffer, Hvoffer dit og hvoffer dat=
Hvoffer vil borgmest' ren abdicere?
Hvoffer mon han længes mod sin muld?
Hvoffer har vi ikke seminarium?
Hvoffer laver Guldberg ikke guld?
Hvoffer skal vi altid ha' kloakker?
Hvoffer holder kæmner'n ikke kat'
Hvoffer, hvoffer dit og hvoffer dat?
Men en dag blev de "de NI" for meget.
Borgerne fik sandelig besked.
Luften sang af lange paragraffer,
renter, tilskud, tal og saglighed,
indtil folk stak fingrene i ørene,
rejste sig og råbte : Stop nu her!
Hvoffer har jeg dog så ondt i ho'det?
Jeg skal aldrig spørge fjollet mer!

Men der var også jævnlige opmuntringer at få! Jetsmark kommune blev over hele landet holdt frem som et lysende eksempel på en kommune, der virkelig ville løse sine problemer. Formanden for erhvervsrådet, dyrlæge A.V. Sørensen, blev tildelt landsforeningen Dansk Arbejdes initiativdiplom, som yderst sjældent, om nogensinde, er blevet tildelt en mand uden for industrien. I sin overrækkelsestale udtalte Dansk Arbejdes lokalformand, direktør Henning Kirkeby, De Danske Spritfabrikker, sin store beundring for dyrlægens store initiativ og energiske indsats for at skaffe industrier og virksomheder til Jetsmark kommune. Han sagde bl.a.: *"Det var dyrlæge Sørensen der stod bag gennemførelsen af propagandaudstillingen i Pandrup i 1955 og den efterfølgende oprettelse af erhvervskontoret. Han har ligeledes både personligt og økonomisk stillet sig bag flere af de projekter som er gennemført i Pandrup!"*

Cykelstelfabrikkens genvordigheder

Straks fra starten lå cykelstelfabrikken inde med ordrer på seks måneders produktion, og allerede i de første tre måneder blev der fremstillet 4.000 cykelstel, og det tilmed på trods af forsinkelser med råvareleverancer fra Tyskland og stærkt forsinket udbetaling af det bevilgede statslån på 85.000 kr. De første 12 mand var beskæftiget, og der var stor interesse fra mange cykelgrosserer om at aftage cykelstellene, der var meget konkurrencedygtige på både pris og kvalitet.

Før flytningen til Pandrup kalkulerede Diness med en arbejds løn pr. fabrikationsenhed på 7,37 kr. I Pandrup viste den tilsvarende arbejds løn sig kun at beløbe sig til 4,83 kr. pr. enhed, så det var i virkelighed et fantastisk strålende resultat Jetsmark-arbejderne præsterede. Disse arbejdere,

som en enkelt avis tidligere så hånligt havde kaldt ”Roearbejdere”, kunne næsten gå lige ind fra ”Roemarken”, og ved akkordarbejde på cykelstelfabrikken tjene 340 kr. på en uge, hvilket var særdeles flot i betragtning af at den normale ugeløn for en industriarbejder var 200 kr.

De i forvejen eksisterende danske cykelfabriker brød sig selvsagt ikke om den nye konkurrent, og i september tog man skridt til indgåelse af et bemærkelsesværdigt samarbejde. Den store danske cykelfabrik i Odense, Smith & Co, indgik i et nært samarbejde, om ikke ligefrem overtagelse, af størsteparten af den danske cykelproduktion, og den derved muliggjorte ekspansion rimeliggjorde måske udsagnet, der nu fremførtes, nemlig at der i Danmark ikke manglede produktionskapacitet på området

Sammenslutningen havde primært til formål, at forberede branchen på en imødegåelse af den konkurrence, som man kunne forvente i et eventuelt europæisk fællesmarked. Nu i første omgang kunne det benyttes til at bearbejde Pandrup-fabrikens hovedaftagere blandt cykelgrossererne. Nu talte man jo med én mund på næsten alle leverandørers vegne. Man formoder, at der er blevet truet med lukning for den fortsatte adgang til leverancer af de danske fabrikkers mærkevare-cykler, såfremt man fortsatte med at aftage Pandrup-stellene, som cykelhandlerne selv færdigsamlede med hjul, sadel m.m. I hvert fald strømmede det pludselig ind med ordreannulleringer til Diness fra alle de cykelhandlere, der ugen før var vildt begejstrede for Pandrup-cyklerne og bare ønskede at forøge deres ordrer. I november måtte Pandrup-fabrikken træde til afskedigelse af 10 mand, og gå i gang med at undersøge optagelse af evt. andre produktionsgrene.

Cykelstelfabrikens helt uventede afsætningsvanskeligheder viste sig meget vanskelige at overvinde. Den store goodwill, man havde mødt fra cykelgrossisterne og cykelhandlernes side ved fabrikens indvielse, var nu pludseligt og helt uforståeligt afløst af ordreannulleringer. Til trods for meget konkurrencedygtige tilbud fra Pandrup-fabrikken, viste det sig, at cykelbranchen i høj grad var afhængig af de store fabrikker. Fra flere sider, ikke mindst fra fagforeningsside, var man imidlertid indstillet på, at virksomheden i Pandrup ikke måtte give op. Her var tale om et vigtigt forsøg på at placere nye virksomheder i et område med meget stor arbejdsløshed, og skulle det lykkes at skabe en fremtid for de mange arbejdsløse, måtte forsøget ikke kuldsejle.

De Samvirkende Fagforbund lagde også hovederne i blød. Man betragtede cykelstelfabrikens vanskeligheder som et regulært mordforsøg fra den bestående industri, der ikke ønskede konkurrence påført fra små virksomheder med statsstøtte. De Samvirkende Fagforbund dannede i al hemmelighed et handelsselskab med det formål at skaffe fagforeningernes medlemmer forbrugsvarer til favørpris. Det nystartede selskab hed Contractor, og det havde hovedkontor på Rosenørns Allé i København, men alle fagforeningskontorer rundt i hele landet skulle fungere som underafdelinger, dvs. ordreoptagelseskontorer. Som første varetildning til fagforeningsmedlemmerne ville man lægge ud med en meget billig kvalitetsbørnecykel, fremstillet på Pandrup-fabrikken. I første omgang afgav Contractor ordre på 100 cykler ugentligt i foreløbigt to år. Da der hvert år sælges 25-30.000 børnecykler her i landet, og da en stor del af disse antageligt blev aftaget af folk, der var medlemmer af en fagforening, regnede man med, at produktionen hurtigt ville kunne stige, og måske i løbet af et par år nå helt op på 15-20.000 stk. årligt.

Ordren på en sådan cykel skulle blot afgives på fagforeningskontoret, der videregav den til handelsselskabet i København, hvorefter cyklen ville blive afsendt direkte fra fabrikken til køberen. Det blev på denne måde første gang herhjemme, at man ved salg til en forbruger gik helt uden om både grossist- og detailhandlerledet, men samtidigt sikrede man 11 Jetsmark-arbejdere fortsat beskæftigelse. Erhvervschef Steen-Jørgensen sagde til Aalborg Amtstidende den 17. marts 1958:

Det er klart, at der også i Pandrup er erhvervsfolk, der normalt ikke er tilhængere af en fremgangsmåde som vor, men vi tænker først og fremmest på beskæftigelsen i kommunen. Kan vi ikke få større beskæftigelse gennem det private initiativ, må vi få det på anden måde. Da vi i sin tid skulle interessere industrien for vore problemer, skrev vi til 85 af vore største virksomheder, men kun

tre gad svare, og disse tre beklagede alle, at tiden ikke var til den slags. I øvrigt er princippet i vor afsætning til Contractor, og dette firmas videresalg ved kontrolstederne, nøjagtigt det samme, som gennem den sidste menneskealder har været praktiseret af brugsforeningerne, slutter erhvervschefen.

Salget af børnecykler skulle kun være en begyndelse; de ville senere, så hurtigt aftalerne kunne indgås, blive efterfulgt af et tilsvarende salg af barnevogne, køleskabe, fjernsynsapparater, knallerter, og mange andre artikler, som netop fagforeningsmedlemmer er stortaftager af.

Den borgerlige Aalborg Stiftstidende skrev 9. marts bl.a.:

Det er især fra socialdemokratisk side der kaldes til aktion imod arbejdsløsheden. Sådan set meget logisk. Det er socialdemokratiets politik med store skatter og tvangslån, der bærer en væsentlig del af ansvaret for den store arbejdsløshed, fordi denne politik berøver erhvervslivet den kapital, ved hjælp af hvilken det skulle investere og dermed skaffe nye beskæftigelsesmuligheder. Også af en anden grund er det naturligt, at man er så aktiv fra socialdemokratisk side, eftersom det er arbejderne, der gennem arbejdsløshed må bære den tunge byrde af denne politik. Og da arbejdernes ledere ikke kan eller vil indrømme nødvendigheden af at ændre signaler og dermed tage fat, fat på ondet ved dets rod, sættes der ind over for følgerne. - - Imidlertid må man være klar over – og det siges også fra socialdemokratiets side at det ér man; at der ikke kan nås resultater der betyder noget, dersom man ikke får det private erhvervsliv med. Jamen, så er det da en meget uklog, direkte ødelæggende metode, at man når det drejer sig om afsætning af produkter fra et foretagende, hvis placering i en arbejdsløshedsø understreges, prøver at spænde en del af det private erhvervsliv af, nemlig handelen. Det vil skade afsætningen af industriens produkter indtil ødelæggelse, dersom den ikke kunne benytte handelens folk, der har gjort salg til deres livsopgave.

Den indsats som skal gøres over for arbejdsløsheden, skal ikke gøres ved at nogle kommer i arbejde det ene sted, men gør andre arbejdsløse det andet. Det skal være noget positivt, der sættes ind på nyskabelse, og ikke ved indirekte at lægge bestående samfundsfunktioner for had!

Cykelbranchen søgte straks foretræde for statsminister H.C. Hansen, minister for udenrigsøkonomi Jens Otto Krag og økonomiminister Bertel Dahlgaard for at udvirke, at leveringsaftalen mellem Pandrup-fabrikken og Contractor blev annulleret. Men man nøjedes ikke hermed. Man lagde pres på Pandrup-fabrikkenes råvareleverandører, så disse så sig nødsaget til at annullere ordrer som de allerede havde bekræftet. Flere råvareleverandører skrev direkte, at de måtte annullere ordren, da de var blevet truet hertil fra anden side. Cykelfabrikantforeningens formand erkendte den indirekte boykot i interviews i flere dagblade, men undskyldte sig med, at der var for mange cykelfabriker i Danmark, og at statslånet på 85.000 kr. var givet under forkerte forudsætninger, idet det kun burde være givet til en virksomhed inden for en industrigren med manglende leveringsevne. Til Jyllands Posten udtalte fabrikanten:

Boykot er jo forbudt, men der er jo så mange måder at reagere på. Er der noget at sige til, at de der bliver trådt på halen siger miiav? Vi synes ikke at loven er respekteret, ved at der er givet statslån til Pandrup-fabrikken efter AØ-loven, og vi vil ikke stiltiende se på den hjælp, som nu gives Diness fra fagforeningerne. Derfor protesterer vi!

Ny Tid skrev:

Her er det nemlig det frie initiativ indenfor erhvervslivet, der er knægtet, ikke af de fæle socialdemokrater eller af staten, men derimod af en mægtig virksomhed, der ikke tåler konkurrence på markedet!



Fotos fra cykelstelsfabrikken. Her kom ufaglærte arbejdsmænd direkte ind og udskiftede skovlen med industriens maskiner uden at blinke, men de kunne også på akkord tjene en ugeløn på 340 kr. mod den normale løn for den faglærte på kun 200 kr. Det endeløse stålband vales til cykelfølge af den ufaglærte. Manden med piben er fabrikanten, ingeniør E. Diness, der svejser en cykelfælg i november 1956. Privatfotos.

Den store danske cykelfabrik i Odense, Smith & Co, formåede ikke blot at få cykelgrossererne til at annullere deres ordrer, men også at stoppe alle leverancer fra danske stålrørsleverandører til Pandrup. Også de store tyske leverandører beklagede, at de ikke kunne levere mere. Det kommunistiske dagblad Land & Folk bemærkede, at Smith & Co igennem sin egentlige bagmand, direktøren for A/S Skandinavisk Motor Compagni, og dennes forbindelse til Folkevognsfabrikken i Tyskland, havde en indirekte forbindelse til de tyske stålleverandører, som Pandrup-fabrikken nok ikke kunne stikke.

Sagen vakte enorm opsigt over det ganske land; aviserne skrev spalte op og spalte ned, hvor alle sagens aspekter blev vendt og drejet og den 13. marts 1958 rejste den kommunistiske folketingsmand Aksel Larsen spørgsmålet derom overfor handelsminister Kjeld Philip. Spørgsmålet lød: *"Vil handelsministeren foranledige, at monopoltilsynet optager den igangsatte materialeboykot af cykelfabrikken i Pandrup til behandling?"*

Redaktør C. Nørrelykke, Jetsmark Kommunes meget forstående ven på Vendsyssel Tidende, skrev 14. marts 1958 en lang og meget grundig redegørelse for hele sagens forløb i sin avis, og stillede bl.a. spørgsmålstegn ved cykelfabrikantforeningens krav om, at det skulle være en forudsætning for statslån til nye virksomheder, at disse ikke måtte kunne påføre andre virksomheder konkurrence og tab, og efterlyste positiv medvirken fra industriens side ved at lægge filialer ud i arbejdsløshedsområderne. Redaktør Nørrelykke sidestillede industriens krav om betingelser for nye virksomheders adgang til statslån, med indeklemte husmænds fratagelse af retten til erhvervelse af tillægsgjord, og påpegede industriens moralske ansvar for medvirken til afskaffelse af arbejdsløshedsområderne ved at lægge filialer ud.

Også i denne sag lod den allestedsværende KAY sin røst høre. Den 28. marts 1958 stod der at læse i Pandrup-Kaas Avis:

Ved påsketid jeg sætte vil min Pegasus på græs
og møde våren på en lille cykel fra Diness.

Det burde alle gøre, for man finder ingensteds
så fin en racer som en lille cykel fra Diness.

En dame mangler kaffebønner. Tingeling! Ekspres
bliver de leveret på en lille cykel fra Diness.

Hr. dyredoktor Madsen, som kurerer får og gæs
sku' passe praksis på en lille cykel fra Diness.

Og Toftegårds forpagter kunne vise sand nobless
og ta' til bridge på en lille cykel fra Diness.

Lad bilen stå, du travle mand med jaw og nervepres,
og nyd naturen på en lille cykel fra Diness.

O Steffensen, o du, som trækker væddeløbets læs,
hold op med heste, prøv en lille cykel fra Diness.

Da vil vi se Steen-Jør'n sen være rigtig i sit es,
når alle kører på en lille cykel fra Diness.

Cykelfabrikkens vanskeligheder resulterede i første omgang i en akkord, som efter nogen tid blev ændret til en tvangsakkord på krav fra en enkelt kreditor, et stort Odense-firma, men

vanskelighederne med råvaretilførslen gjorde det umuligt for Diness at overholde akkorden. Selv om regeringen forsøgte at presse levering af stålrør fra Øst-Tyskland hurtigt igennem, lykkedes det ikke i tide: på dato og klokkeslæt blev der indgivet konkursbegæring, og Diness måtte lukke og slukke.

Hele den spegede sag omkring cykelstelfabrikken fik et litterært efterspil, da forfatteren Hans Jørgen Lembourn i (1958) 1962 skrev sin satiriske skæmteroman ”Grev Frederik eller Den bedste af alle verdener”, hvor cykelstelfabrikken i skikkelse af en knallertfabrik, og selskabet Contractor omdøbt til Kooperativt Fælles Køb, forkortet KOFÆKØB, i et kapitel gennemlever hele sagsforløbet. Her udtaler en af romanens gennemgående figurer:

... af denne triste historie kan man lære, at når selv fagforeningerne optræder kapitalistisk, så går alt hurtigt galt. Det var åbenbart for enhver, at jeg for en enkelt vares vedkommende, var meget nær ved at skabe den bedste af alle sociale situationer...

Fjernsynsfabrikken i Pandrup

I juli måned i 1958 modtog erhvervskontoret en henvendelse fra et handelsfirma i København, der hed Tepanco. Direktøren Aage Kierkegaard havde tegnet kontrakt på at skulle levere 10.000 fjernsynsapparater over en toårig periode til Samkøb, der var et nystartet og fagforeningsejet selskab. Samkøb var opstået på ruinerne af det kuldsejlede selskab Contractor, der som ovenfor nævnt også en periode havde været aftager af produkterne fra cykelstelfabrikken. Contractor var gået konkurs samtidigt med cykelstelfabrikken og var nu helt ude af billedet. Fagforbundene var dog så optaget af ideen, der lå bag, nemlig at skabe et handelsfirma, der ved store samlede indkøb af cykler, knallerter, køleskabe og fjernsynsapparater kunne tilbyde fagforeningsmedlemmerne disse varige forbrugsgoder uden om de sædvanlige salgskanaler, og dermed også til en uhørt lav pris. Fagforeningskontorerne skulle ligesom i Contractors tilfælde optræde som ubetalte formidlere.

Derfor havde Dansk Arbejdsmandsforbund, Kvindeligt Arbejderforbund, Dansk Slagteriarbejderforbund, Tobaksarbejderforbundet, Dansk Skrædderforbund, Dansk Tekstilarbejderforbund samt Bogbinderi- og Kartonnagearbejderforbundet stiftet Samkøb med en aktiekapital på 300.000 kr.. Et halvt år efter stiftelsen udvidedes aktiekapitalen til 920.000 kr. – aktierne ejedes af de nævnte fagforbund og af Arbejdernes Landsbank.

Ideen med Samkøb var som nævnt, at selskabet ved optagelse af ordrer i fagforeningskontorerne, skulle kunne skaffe den danske arbejder gode varer meget billigere end de ellers kunne købe dem i den private detailhandel. Varerne skulle forudbetales; kontant betaling, og kunne efter en kort leveringstid afhentes på fagforeningskontoret, hvortil de blev sendt direkte fra fabrikkerne.

Tepanco så her en chance, og afgav et tilbud, der nu var accepteret: 10.000 fjernsynsapparater løbende leveret over 24 måneder. Tepanco havde indgået aftale med Arel-fabrikkerne i Belgien om levering af komponenterne og med Philips i Holland om billedrør. Man skulle nu bare finde frem til et lokale, hvor samleproduktionen kunne finde sted, til den nødvendige arbejdskraft og til en leverandør af kabinetterne, men det hastede. Det hastede meget!

Netop ugen forud havde vi i Pandrup fuldført opførelsen af tæppefabrikken. Kun én måned og atten dage efter underskrivelsen af entreprisekontrakten med de vakse Pandrup-håndværkere, kunne bygningen afleveres klar til indflytning. Det var virkelig et tempo, der tiltalte folkene fra Tepanco. Kunne man gentage en sådan hasteopførelse, var firmaet villig til at lægge virksomheden i Pandrup. Det lokale byggekonsortium, der havde opført tæppefabrikken måtte i gang igen. Man havde håbet at kunne få flere med til at dele risikoen, men tiden var så knap, at der ikke var tid til at afvente, at



Fjernsynsfabrikken i Pandrup blev i 1958 bygget i lyn tempo, "Pandrup-tempo". Øverst ses Falck, der hjalp med at montere gitterspærerne. I midten ses håndværkere og investorer, der andægtigt lytter til sognerådsformandens ved rejsegildet, og nederst ses fabrikken med flagalle ved indvielsen. Privatfotos.

de nølende kunne tage en beslutning, så det blev de samme, der måtte løbe risikoen igen. Men håndværkerne var jo altså også de samme, og de viste igen, at de til enhver tid kunne gøre sig fortjent til titlen som Danmarksmestre i opførelse af industribygninger i rekordtempo. Kun otte uger efter det første spadestik, var de første fjernsynsmodtagere færdigproduceret i de nye lokaler.

Virksomheden blev ledet af Aksel M. Ludvigsen, en tidligere udlandsdanske, der i mange år havde optrådt som sælger af bl.a. flyvemaskiner og våben på verdensmarkedet. Han havde handlet over hele verden, men havde mistet hele sin formue ved socialiseringen i Ægypten, hvor han dengang boede, men hans venskab med direktør Kierkegaard, Tepanco, havde skaffet ham stillingen. Teknisk chef var en belgisk ingeniør, monsieur Meire, der var udstationeret af Arel-fabrikken. Fra starten bestod arbejderstaben af 20 ufaglærte arbejdsmænd, der uden det fjerneste kendskab til TV-teknik, endsige lodning af ledninger og komponenter, efter en lynhurtig omskoling, der hovedsageligt bestod af et lodde-kursus, kunne indgå i produktionen; fingernemme, lærevillige, interesserede, med lyst og energi, og lykkelige for at få arbejde!

Der blev kommunikeret på fingersprog med den belgiske ingeniør. Blev det rigtig teknisk og vanskeligt, måtte det foregå på engelsk eller fransk med direktør Ludvigsen som tolk. Lagerchefen havde nogen erfaring fra et tidligere job som værkfører i København; han var eneste radiomekaniker. En ung elektriker blev hurtigt oplært til at reparere TV-apparaterne, og han fik som medhjælp en arbejdsmand, der i sin fritid havde fusket med reparation af radioapparater.

Kabinetterne blev fremstillet af en nystiftet virksomhed, Pandrup Træindustri, der blev stablet på benene i ekspresfart af dyrlægen og hans arkitekt søn. De rykkede ind i snævre værksteder, hvor firmaet Jysk Formfineer havde fremstillet skolemøbler i samarbejde med stålmøbelfabrikken LET i Børglum. Virksomheden, som var den første man havde trukket til Pandrup efter arbejdsløshedsstøttelovene var vedtaget, var desværre gået konkurs, men nu blev den fallerede fabrikant så værkfører i den nye virksomhed i sine egne tidligere lokaler. Pladsen var alt for lille; hver gang man havde 6 kabinetter færdige, måtte man sende en mand af sted med dem på en trækvogn, for man kunne simpelthen ikke huse dem. Snart måtte man sprede fabrikationen ud på flere håndværker-værksteder – til Knud Hougaard Andersen i Korsgade, der i en fart udvidede sit værksted til formålet, og til Vilhelm Larsen i Kaas. Efter at cykelstelfabrikken var kvalt og helt ude af sine lokaler, rykkede Pandrup Træindustri ind her, og så blev der produceret kabinetter!



Efter en kort, men grundig oplæring kom kvinder fra egnen i beskæftigelse på fjernsynsfabrikken som loddedamer. Privatfoto.

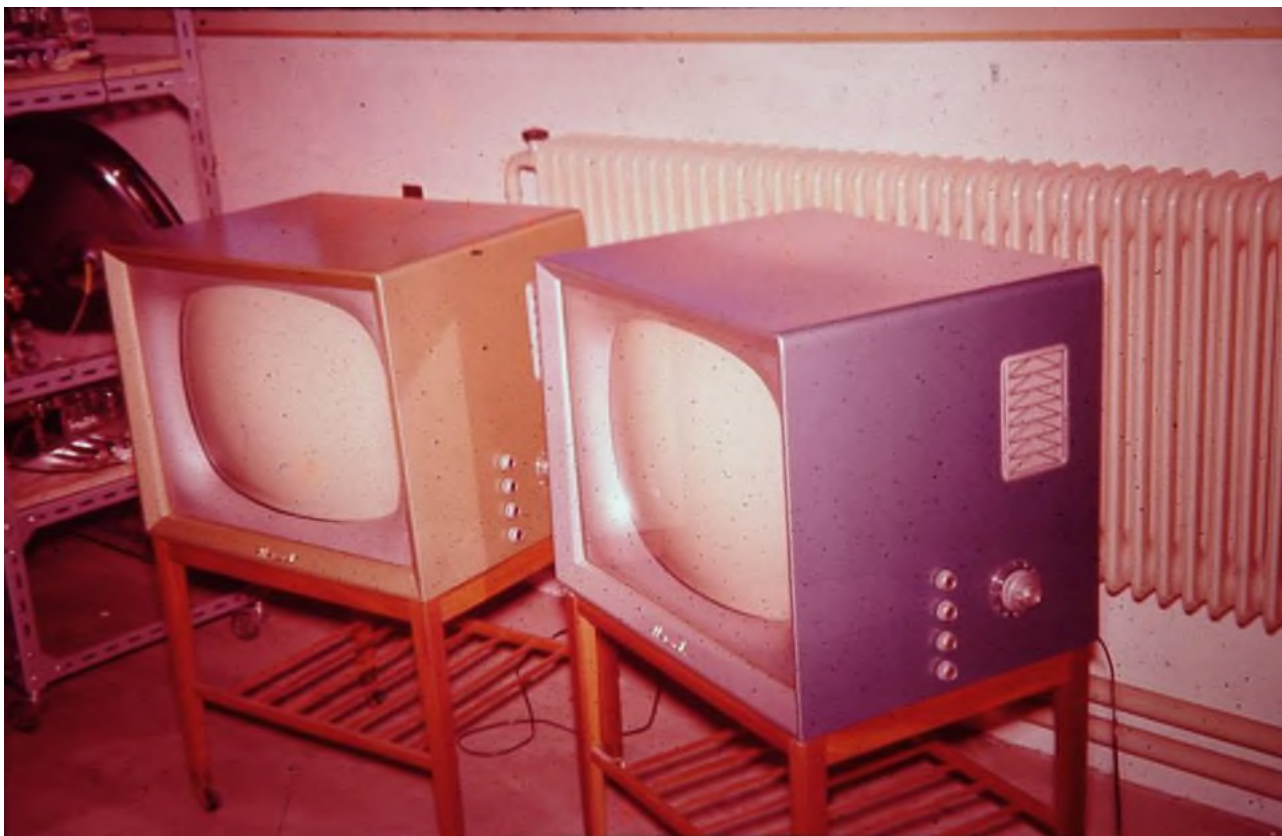


Som et led i den grundige kvalitetskontrol indgik alle billedrør i en grundig praktisk afprøvning inden monteringen. Her prøvestanden for afprøvningen. Privatfoto.

Alt var gået glat og fint; en flyvende start! Byggeri, indretning, arbejdskraft, omskoling – alt var forløbet uden problemer. Men da Pandrup-Kaas afdelingen af Dansk Arbejdsmandsforbund i januar havde kvartårlig generalforsamling vedtog man på formanden Alfred Søborgs forslag en protestskrivelse rettet til sognerådet og erhvervsrådet. Man var utilfreds med, at der på fjernsynsfabrikken var ansat et antal unge ugifte medlemmer af forbundet. Dem forlangte man udskiftet med ældre, gifte familieforsørgere, og stillede krav om, at der ved fremtidige nyansættelser kun måtte ansættes arbejdskraft, der var anvist af fagforeningen.

Det var et krav som virksomheden naturligvis måtte afvise, og selv om Alfred Søborg rasede, måtte han affinde sig og trøste sig med, at det netop nu så ud til, at hans anstrengelser for at skaffe Jetsmark-arbejdere sæsonarbejde på Grønland, nu endelig så ud til at lykkes. Sommeren før var det lykkedes at få 20 mand derop, og for den kommende sæson så det ud til at blive plads til 40 eller 50.

Men som nævnt gik alt andet fint og glat på fabrikken; alle arbejdede målbevidst og uhyre flittigt på at producere for fuld kraft. Toldvæsenet måtte med mellemrum oprette ”toldstation” på Pandrup Jernbanestation, når der kom fjernsynskomponenter og billedrør fra Holland og Belgien, afsendt i forseglede jernbanevogne direkte til vigespolet ved siden af ”svinefolden” på Pandrup Station.



Færdige AREL tv-apparater fra Tepanco fjernsynsfabrikken i Pandrup. Privatfoto.

De første seks måneder var gået, men pludseligt en onsdag aften ved fyraftenstid blev alle arbejdere bedt om at blive. Direktøren havde en meddelelse! Direktør Ludvigsen kom så og sagde, at han desværre ikke kunne sige noget. Alle ville få udbetalt løn til og med dato, men ingen skulle møde på arbejde næste dag, og ingen skulle møde, før de hørte nærmere! – Og så tog direktøren og Pandrups nye erhvervschef H.C. Steen-Jørgensen ruteflyet til København!

Eventyret omkring SAMKØB var nu også brudt sammen. Fagforeningernes salg havde slet ikke stået mål med forventningerne og med de forpligtelser selskabet havde indgået med sine leverandører. Man havde bl.a. placeret en ordre på ikke færre end 15.000 knallerter hos knallertfabrikken i Skulderløse, og ved siden af den store fjernsynsordre til Tepanco i Pandrup havde man også afgivet store ordrer på fjernsynsapparater hos Jensen Television og køleskabe fra Danmax. De to millioner kunder, nemlig alle de organiserede arbejdere og deres familier, som man få måneder tidligere havde erklæret at have, var ikke sådan at få ud at starthullerne i den fart, man havde regnet med. De store kontraktlige indkøb, som man havde forpligtet sig til, var alt for store, og man forsøgte nu at snyde sig uden om. For Pandrup fjernsynenes vedkommende, forsøgte man at annullere hele ordren under foregivende af, at apparaternes kvalitet ikke var i orden.

20 mand på fjernsynsfabrikken og 30 mand på kabinetterne var blevet arbejdsløse. På knallertfabrikken i Skulderløse stod 80 mand på gaden, og ligeledes hos Danmax og Jensen Television. Alle landets aviser fulgte sagen om den store likvidation med de store milliontab. Man lugtede skandale, og mente at jalousi mellem fagforeninger for ufaglærte og fagforeninger for faglærte samt indblanding fra Arbejdernes Landsbank var årsagen.

Vendsyssel Tidende skrev i en leder 17.april 1959:

... hvorvidt et regeringsindgreb i forbindelse med fjernsynsfabrikken i Pandrup vil kunne ventes, står endnu ikke helt klart, men meget tyder herpå. Allerede for en uges tid siden blev det fra regeringsside antydnet, at spørgsmålet om fabrikken i Pandrup måtte løses snarest og på en heldig måde, men når der ikke er grebet ind skyldes det formentlig dels striden inden for fagbevægelsen, dels den omstændighed, at folk bag blandt andet Nordjyllands-planen ikke har ønsket regeringsindgreb til fordel for Pandrup, idet de mener at et sådant indgreb vil være til ubodelig skade for egnsudviklingsplanerne. Så hellere ofre det, som man møjsommeligt har bygget op i Pandrup. En mand som arbejds- og boligminister Kaj Bundvad er imidlertid klar over, at det med hensyn til Jetsmark kommune gælder andet og mere end nogle små virksomheder der beskæftiger et halvt hundrede mennesker, ja, at det meget let kan betyde enten eller, når talen er om egnsudvikling, og hvad dermed følger.

I øvrigt kunne Pandrup fabrikken tilbagevise Samkøbs påstand om apparaternes dårlige kvalitet. Det skete ved at fremsende en afprøvningsrapport fra Teknologisk Institut, der absolut ikke kunne støtte Samkøbs påstande. Men Tepanco måtte træde i likvidation, da den løbende ordre på de 10.000 fjernsynsapparater til Samkøb brat var stoppet. På dette tidspunkt var der heraf kun leveret 2.000 stk., og heraf henstod halvdelen usolgte på Samkøbs lager.

De halvt hundrede mennesker, der havde været beskæftiget ved produktionen i Pandrup, var pludseligt arbejdsløse. Aalborg Amtstidende havde 26. april 1959 en snak med en af disse, Markus Kjeldsen, der havde været lagerforvalter på Tepanco:

... det er trist at gå her hjemme hele dagen uden at have noget særligt at rive i. Skal man til at gå alt for længe, er det ikke til at holde ud. For slet ikke at tale om det økonomiske. Man kan måske nok en tid klare sig for 100 kr. om ugen, men fortsætter det ret længe, bliver det svært at klare situationen. – Vi håber alle, at det kommer til at gå godt med fabrikken igen. Det er en dejlig virksomhed at arbejde på. Vi på landet er måske ikke så forvante, men vi har på fabrikken fundet rigtig gode forhold; med et skab til hver arbejder, med baderum og med en gratis kop kaffe hver dag, og først og sidst: flinke folk i ledelsen der altid er imødekommende. Så godt som hver dag siden påske har jeg været ude på fabrikken, for at høre om der var noget nyt om genoptagelse af produktionen. Vi håber alle at det bliver alvor nu, så vi kan komme i gang igen. Hele styrken, på nær to der har fået arbejde andet sted, er klar til at tage fat på en frisk!

Den 1. august 1959 kunne man atter hæve likvidationen, og produktionen var allerede et par dage forinden sat i gang igen. Alle kreditorer fik hele deres tilgodehavende og endda med renter. Samkøb var ude af billedet, men i stedet havde Tepanco indgået aftale med FDB og flere større grossister inden for branchen. Midt i sommervarmen i juli måned lancerede FDB og FDBs stormagasin Stilman Pandrup-fjernsyn med fuld garanti og service, og til kun 1.285 kr., hvilket var markedets absolut billigste.

FDB havde ikke tidligere beskæftiget sig med salg af fjernsynsapparater, og specialbranchen så naturligvis meget misbilligende på denne nye konkurrent. I Aalborg lagde en kreds af ni fjernsynsforhandlere den tidligere så hadske indbyrdes konkurrence på hylden, og fandt hinanden i et nyt samarbejde, der alene gik ud på at tilbagevise denne nye konkurrent. Ad forskellige kanaler hos grossisterne opkøbte de et antal Arel-fjernsyn fra Pandrupfabrikken og udbød dem nu i kæmpe helsides fællesannoncer til kun 995 kr., og oplyste samtidigt, at skønt dette apparat var af en særlig konstruktion, der egentlig berettigede det til at ligge i en høj prisklasse, ønskede man at gøre det til et "folkefjernsyn" – derfor den lave pris!

Af hensyn til storkunden FDB, der stadig holdt den aftalte pris, lukkede Pandrup-fabrikken for alle leverancer gennem grossisterne til Aalborg-forretningerne, der altså til trods for den "berettigede høje prisklasse" solgte apparaterne til 80 kr. under indkøbspris. Efterhånden som det

nu blev umuligt for Aalborg-forretningerne at fremskaffe yderligere apparater, samtidigt med at de så deres nye konkurrent fortsætte uforknytt, skiftede man nu helt taktik. De måtte jo melde udsolgt, men det sidste apparat, man havde tilbage, udstillede man helt demonteret, så man herpå kunne demonstrere for kunderne, hvorfor man nu måtte ophøre forhandlingen. ”Folkefjernsynet” havde desværre vist sig at være af en så dårlig kvalitet, at man ikke kunne forsvare at sælge dem, ”men vi kan i stedet anbefale disse meget mere kendte fabrikater i en langt bedre kvalitet, og til en pris der såmænd ikke er så farligt meget højere!”

Og alt imens solgtes der TV-apparater i Nordjylland som aldrig før. Folk, der dengang var beskæftiget ved stormagasinet Stilman på Bispensgade i Aalborg, kan endnu henført berette om det salgseventyr, man oplevede; hvor dekoratørerne næsten hver dag måtte pynte vinduerne om, fordi de var blevet ribbet for udstillede Arel-apparater.

Man fremstillede nu to slags fjernsyn under tre forskellige navne på Pandrup-fabrikken: AREL, TEPA og LUMA. Arel var det oprindelige belgiske mærke, Tepa var et andet navn for det samme apparat til salg gennem grossisterne. Det var et dansk navn; en forkortelse af fabrikkens navn. Det senere tilkommende LUMA apparat, var lavet specielt til kooperationen især i Sverige, og det skulle være helt på højde med de bedste mærker på markedet.

Fabrikken kørte nu på fuld kraft for at dække efterspørgslen, og hele arbejdsstyrken havde i perioder en arbejdsdag på 12 timer, så der blev tjent penge! Imidlertid kunne importørerne af de kendte store udenlandske mærker ikke bare sidde og se på, at den nordjyske priskrig bredte sig ud over hele landet, og helt udelukkede dem fra markedet, så de måtte jo reagere, og selv blande sig i krigen. Snart rasede den ”totale krig” på fjernsynsmarkedet. Fortjenesten til både forhandler og fabrikant dalede og dalede, og da man nåede til vinteren og foråret 1962, var det slet ikke morsomt længere.

A/S Tepanco i København, som ejede fabrikken i Pandrup, fandt en fortsat produktion urentabel. De lukkede og slukkede og trak sig tilbage med en glimrende fortjeneste. Snart stod bygningerne tomme, og en række arbejdere, der på de 4 år var blevet komplet forvandlet, fra ufaglært arbejdskraft, ”roearbejdere”, der kun kunne drømme om en fremtid med en skovl eller hakke i hånden, til nu særdeles habile og effektive elektroniske montagearbejdere, men desværre nu igen arbejdsløse som før!

Dagbladet B.T. skrev 26. maj 1962:

... der er bitterhed i Jetsmark over industriudflytningen fra København. Landsdelen nord for Limfjorden har stadig 2500 ufaglærte mænd uden fast beskæftigelse. Den sidste statistik fra 1960, viser en arbejdsløshedsprocent på ikke under 37. Erhvervschef Steen-Jørgensen, Pandrup, siger: ”I praksis grupperer de nye industrier sig alligevel omkring hovedstaden – og de mangler stadig arbejdskraft der. Til os siger man: Hvorfor flytter de arbejdsløse ikke? – Men hvor skulle de flytte hen? Hvordan skulle de få en lejlighed? Og hvem skulle købe deres huse her? Folk bliver boende nord for Limfjorden, fordi de hører til her. De nye industrier der kommer her, vil finde en mere stabil arbejdskraft end nogen andre steder. Problemet ”flakkeri på arbejdsmarkedet” kendes ikke; her bliver folk hvor de er, og de er parate til at tage fat – nu!

Det lokale konsortium, der i 1958 havde opført fabriksbygningen og lejet den ud til fjernsynsfabrikken, kunne udbyde den til salg eller leje nu fire år senere. 700 kvadratmeter værkstedshal, kontorer og kantine var til salg for 160.000 kr. En tilsvarende bygning i et traditionelt københavnsk industrikvarter ville koste langt over en halv million kr., og i tilgift kunne køberen her garanteres arbejdskraft i næsten ubegrænsede mængder, og hvis køberens produktionsplan krævede specialoplæring, var det nødvendige antal arbejdere straks parate til at lade sig omskole og til at dygtiggøre sig.



Det skete mange andre ting i Jetsmark Kommune på denne tid. Her ses vognmand Edmund Clausen med et læs madrasser fra Pandrup Boligmontering i 1960. Under forretningen på Stationsvej havde Gunner Christensen et møbelpolsterværksted, hvor der også blev fabrikeret madrasser i stor skala. Privatfoto.

Fortsat kamp på mange fronter

Vi havde virkelig fået held med at henlede hele landets opmærksomhed på arbejdsløshedsspørgsmålet, og måske som følge heraf flyttede i efteråret 1958 Den Sociale Højskole et hold elevers undervisning til Jetsmark en periode. Under ledelse af lektor og sociolog dr.scient.soc. Erik Høgh indlogeredes eleverne på Pandrup Kro. Herfra drog de ud og foretog interviews med ikke færre end 203 tilfældigt udvalgte arbejderfamilier, næsten alle ufaglærte.

Den spørgeskemaundersøgelse, som erhvervskontoret tidligere havde foretaget med udsendelse af skemaer til samtlige arbejderhjem, resulterede bl.a. i, at man i efteråret 1958 kunne knytte kontakt mellem fabrikant E. Reinhold, der havde en handskefabrik i Søborg, København, og fru Else Møller-Jensen, gift med lærer Aage Møller-Jensen, Pandrup. Hvis man lokalt kunne finde et antal damer der var interesserede i at sy handsker som hjemmeindustri, ville fabrikanten stille materialer, skind, nål og tråd til rådighed, og afsætte de færdige handsker. Fru Møller-Jensen påtog sig at instruere og oplære kvinderne, at stå for kvalitetskontrollen og fremsendelsen af handskerne til København. Meget hurtigt var 16 damer oplært og i gang med produktionen, og man håbede senere at kunne udvide til i alt 40 damer

Erhvervschef Steen-Jørgensen kæmpede til stadighed, og – efter den kraftige kritik fra fagforeningen og fra sognerådsmedlemmerne fra kommunens søndre del – efterhånden udelukkende

for at finde virksomheder til placering i Kaas-området. Sidst på året 1958 lykkedes det med økonomisk støtte fra et antal Kaas-borgere, at etablere en produktion af kølediske i det gamle Kaas Forsamlingshus ved Langgade. Desværre ramtes virksomheden allerede i februar 1959 af en heftig ildebrand, der ødelagde fabrikken og hele varelageret. Og desværre havde virksomheden ingen driftstabsforsikring, så virksomhedens indehaver måtte lukke med et stort økonomisk tab.

Andelsvaskeriforeningerne "Vendsyssel" og "Himmerland" foreslog i februar 1959, at der opførtes endnu et stort andelsvaskeri, og på en generalforsamling i Odd-Fellow palæet i Aalborg, besluttedes det at arbejde hen imod en placering i Kaas, og der nedsattes et udvalg til at arbejde videre med sagen. Selskabet fik en velegnet grund ved Brogårdsvej på hånden. Der regnedes med et bebygget areal på 715 m², en investering på 590.000 kr. og en beskæftigelse på 20 damer i vaskeriet, en vaskerimester, en vaskeriasistent, to chauffører og to damer på kontoret. Men desværre: Der var andre, der gerne ville have sådan en virksomhed, og selv om Steen-Jørgensen og erhvervsrådet kæmpede bravt, løb Vraa af med sejren.

Da Tepanco indstillede produktionen af fjernsynsapparater i Pandrup, ophørte dermed desværre også produktionen af fjernsynskabinetter hos snedkermester Knud Hougaard i Pandrup, hos tømrermester Vilhelm Larsen i Kaas, og hos Pandrup Træindustri som dyrlæge A.V.Sørensen havde startet med sine to sønner i den tidligere cykelstelfabrik mellem Kaas og Pandrup. Her havde man imidlertid erkendt, hvilken vej vinden blæste; man havde forudset fabriksstoppet og i tide indgået aftale med kendte møbelarkitekter og kunne nu fortsætte med at producere forskellige møbler, reolarrangementer, skænke m.m., der fik en god modtagelse på hjemmemarkedet, ligesom det lykkedes at få en mindre eksport i gang til Tyskland, England og U.S.A. Arkitekt Bent Sørensen ledede produktionen og broderen erhvervsøkonom Børge Sørensen påtog sig eksportchefens rolle. Eksportafdelingen udviklede senere eksportbistand for en række mindre møbelfabrikker i Jylland.

Efter at fjernsynsfabrikken var lukket ned og flyttet bort, kom der omgående en henvendelse fra en tysk fjernsynsfabrik, der så en mulighed for, ved at tage TV-fabrikationen op igen i Pandrup, på den måde at komme ind på det danske marked, og dermed spare told ved eksport til EFTA-landene, men nu blev disse planer opgivet igen. Det skyldtes den danske regerings planer om ansøgning om optagelse i Fællesmarkedet sammen med England. Den tyske fabrik ville jo så ikke længere have nogen fortrinsstilling frem for andre tyske producenter. Det tyske foretagende måtte dog betale 4.000 kr. i "sagsomkostninger", men det gav jo ikke nogen beskæftigelse, og den store tomme fabriksbygning var stadig tom.

Men så i februar måned i 1963 modtog vi en henvendelse fra det velrenommerede Roskilde-firma Rias, hvis to indehavere, havde fået kontakt med den store finske koncern Wärtsiläs Solifer. I 1961-62 havde Rias forhandlet sig frem til optagelse af en licensproduktion af den finske concerns Solifer-Ripa-radiatorer, der efter planen skulle fremstilles i lejede lokaler på Sjælland. Man havde allerede inden forhandlingerne var afsluttet præsteret at sælge et større antal radiatorer til det danske marked, og pressede på for hurtig igangsætning af produktionen. Foruden radiatorerne overvejedes det også at starte en licensproduktion af samme firmas hængsler, der var en helt ny konstruktion, meget hurtigere at montere end de dengang almindelige Hamborg-hængsler. Det danske "Byggecentrum" havde netop udregnet, at man alene ved det igangværende byggeri, ville kunne spare ca. 300.000 arbejdstimer ved at skifte over til de nye hængseltyper.

Finnerne var stærkt interesseret, ikke mindst på grund af den tilsyneladende snarlige danske indtræden i Fællesmarkedet, og da de øjeblikkelige lokalemuligheder i Roskilde viste sig at være for snævre, åbnedes der for muligheden af at etablere sig i Pandrup. Ligesom forventningerne om Danmarks indtræden i Fællesmarkedet havde ødelagt et projekt for os, måtte vi nu pludselig konstatere, at da den franske general De Gaulle ved optagelsesforhandlingerne i Bruxelles, kategorisk sagde nej til dansk og engelsk optagelse i Fællesmarkedet, kom dette også til at ødelægge et projekt for os. Straks finnerne hørte om De Gaulles "nej" trak de omgående

følehornene tilbage. Det var mulighederne for eksport til det store europæiske fællesmarked, og ikke bare det beskedne danske marked, der havde gjort finnerne interesseret i det danske samarbejde, og dermed etableringen i Pandrup.

Den udpegede daglige leder af den påtænkte virksomhed, der i tillid til projektets realisering havde solgt sin bolig i Roskilde, og var flyttet til Pandrup, forsøgte at redde sit fremtidige arbejde ved at indgå aftale med finnerne. I stedet for fabrikation ville han blot oprette et salgsagentur for deres hængsler og øvrige bygningsbeslag. Selskabet skulle hedde Dansk Solifer, og det lykkedes ham at få en sjællandsk pengemand til at indtræde og sikre den tomme fjernsynsfabrik til formålet. Imidlertid viste det sig ret hurtigt, at denne løsning ikke var bæredygtig, men i stedet lykkedes det dem at gøre den københavnske bygmester S.A. Geschwendtner og arkitekt Hoff Møller, der ejede Ceny-Tag i Roskilde (der fremstillede cementtagsten), interesseret i at anlægge en filial i bygningen, og dermed fik Jetsmark igen en ny god virksomhed i den tidligere fjernsynsfabrik. Arkitekt Bent Sørensen flyttede sin tegnestue ned på fabrikken, hvor han blev daglig leder for den halve snes arbejdere, der her fik godt arbejde. De lavede et virkeligt godt produkt; så godt at Dansk Eternitfabrik nogle år senere overtog fabrikken. Desværre for at nedlægge den, viste det sig. Så var de fri for en besværlig konkurrent.



Jetsmarks eneste industribygning fra før krigen udover briketfabrikken. Den var opført til fabrikation af urkasser. Under krigen blev her savværk for det stærkt efterspurgt brændsel for gasgeneratorer til biler. Efter krigen blev bygningen anvendt til Iversen & Sørensen's Autoværksted, indtil cykelstelfabrikken rykkede ind. Derefter startede brødrene Børge og Bent Sørensen fabrikation af fjernsynskabinetter og møbler i bygningen, der senere blev anvendt til Melvin Mikkelsens Møbelfabrik. Når blot et industrihus var bygget solidt, fik det sjældent lov til at stå ledigt. Privatfoto.

Jetsmark-synspunkter i efteråret 1959

Efter at man havde drøftet statsministerens bryllup med Helle Virkner færdig, var beskæftigelsesproblemerne og de nye virksomheder igen det helt overordnede samtaleemne blandt alle i kommunen, og synspunkterne var mangfoldige. Snart lod man sig rive med af begejstringen og optimismen, når der dukkede rygter op om nye forestående industriprojekter, for straks efter, når disse rygter blev aflivet, at synke ned i depression og negativitet. Den skuffede forventning blev lynhurtigt ændret til sladder og nedgørelse af alt og alle. Alle, der vovede at fremkomme med positive synspunkter om kommunens muligheder, måtte finde sig i, at disse udtalelser blev vendt og drejet, fremhævet og forgyldt, eller sværtet til og trampet på. Mange var sande mestre i at fordreje et udsagn en lille bitte smule; bare nogle ganske få grader, hvorved der var dannet basis for at et helt nyt rygte, straks kunne starte en ødelæggende kampagne mod alle fornuftige tiltag!

Sådan noget som placeringen af en evt. ny virksomhed kunne give anledning til timelange drøftelser om, hvorfor det netop skulle være i den ende af kommunen, og hvorfor ikke hellere købe grunden af ham eller ham?

Selv kommunens nys sognerådsformand, Chr. Andersen, Skotøjslageret, fik ørene i maskinen, da han på et møde i Kaas vovede at påstå, at den tryghed fagforeningerne skabte for sine medlemmer, var med til at nedbryde initiativet blandt de samme medlemmer:

... Når man ser hvordan tilbøjeligheden til at beskæftige unge piger på de nye virksomheder breder sig på bekostning af familieforsørgere, bliver man klar over, at vi ikke er inde på den rette vej. Det rigtige må være at afstive eksisterende virksomheder ved, gerne gennem erhvervsrådet, at fortælle virksomhedens chef eller personale, hvad der kan gøres til ophjælpning af produktionen, og eventuelt udvidelse af arbejdsstaben. Jeg er ledet ind på disse tanker, ved at gå tilbage til første verdenskrig. Den gang fandtes ikke fagforeninger i samme grad som nu. Den tids arbejdsløse var henvist til at klare sig selv. Og det mærkelige skete: - de formåede det. Den gang fandtes alene på Røde Hede 27 slagtere. De var krejlere i den forstand, at de havde det ganske Vendsyssel som marked. Deres vogne sås overalt, hvor der var købere til kødet fra heden. Andre havde som valgsprog: "Har jeg en hest og en vogn, kan jeg altid klare mig." Derfor søgte de i en periode hvor det var småt med arbejde, at få en selv nok så ussel krikke og en vogn, og så drog de på langtur med varerne, som regel brændsel fra mosen, eller kalk fra f.eks. et kalkværk i Saltum eller Jetsmark. Det var for øvrigt betegnende for den tids mennesker, at de sjældent fandt på at gå til fattigvæsenet. Så skulle det da først være rent galt; sygdom f.eks.. - Vi har da for øvrigt virksomheder liggende i kommunen. Hvad siger man til teglværket i Pandrup? Det er købt af et udenbys firma, og firmaet ser åbenbart sin interesse i ikke at genåbne det. I hvert fald må det forbløffe mig og andre som bor i kommunen, at se f.eks. Saltum Teglværk arbejde under højtryk - og hente leret her hos os - - på samme tid som vi ligger stille! - "Dette med krikken og vognen...? spørger journalisten. "Jeg ved godt hvad De vil sige, at det ikke lader sig gøre nu om dage. Det er utvivlsomt rigtigt, at det ikke er hver mand givet, at begynde "på et eller andet", og hente succes'en derved. Men med det jeg har sagt, vil jeg kun pege på det faktiske forhold, at vi er blevet mindre initiativrige, og at skylden sandsynligvis ligger i den store betryggelse gennem blandt andet fagforening og arbejdsløshedskasse!" (fra interview i Aalborg Stiftstidende, okt. 1959).

Problemet med de unge pigers ansættelse i de nye virksomheder havde Chr. Andersens forgænger i sognerådsformandsstolen gårdejer Kr. Hollensen allerede været inde på fire år tidligere, da han havde hørt, hvordan man aflønnede de unge piger på Pandrup Tæppefabrik og på Fjernsynsfabrikken. Han forudså, at nu var det slut med at få hushjælp, da man umuligt kunne betale så høj en løn i husholdningerne eller på gårdene, og det kom jo til at passe. Dette, ligesom næsten alt muligt andet er lavet om, og ændret til ukendelighed, igennem de 50 år der er gået siden da, og hvem kan mon forestille sig, hvordan forholdene i det, der engang var Jetsmark Kommune, ser ud om bare 25 år mere.

Efterskrift

I betænkningen vedrørende arbejdsløshedsøerne i Jylland, som Arbejdsmarkedskommissionen udgav den gang i 1955, og som havde været årsagen til at alt det her beskrevne blev sat i gang, blev der i de afsluttende bemærkninger anført:

Det har været fremhævet foran, at en øget beskæftigelse i de ledighedsramte områder, ikke vil kunne tilvejebringes uden et betydeligt lokalt initiativ, den fornødne baggrund herfor vil foreligge, såfremt regeringen tiltræder de foran skitserede forslag om begunstiging af områderne i forskellige henseender, men kommissionen ønsker at pege på, at det muligvis ville være hensigtsmæssigt, om der blev oprettet særlige lokale, initiativtagende udvalg for de pågældende købstæder og landkommuner. For at kunne virke efter hensigten, må sådanne udvalg sammensættes på et højt plan og omfatte bl.a. de ansvarlige lokale myndigheder, de erhvervsdrivende, arbejdsorganisationerne og pengeinstitutterne; for landkommunernes vedkommende bør udvalgene oprettes amtsvis.

Dette var ordene, der inspirerede, men som samtidigt også for de gode Jetsmark borgere tegnede et billede af ”et udvalg sammensat på et højt plan”! Et så højt plan; med alle interesser repræsenterede, at vores lokale interesser højst sandsynligt ville drukne. Vi gjorde os klart, at skulle vi opnå noget, skulle vi i gang straks, længe inden de store fælles initiativudvalg kunne stables på benene.

Takket være Børge Sørensens meget tidlige orientering og hans store overtalelsesevne overfor alle os hjemme på egnen, kom Jetsmark så overrumplende hurtigt på banen, og opnåede så hurtigt og så massivt, hjulpet af en interesseret og velvillig presse, at få tegnet et så positivt billede af mulighederne i Jetsmark, at myndighederne følte sig presset til at støtte og underbygge den spæde udvikling – i starten sikkert meget mod deres vilje,

Mange gange mærkedes det, at det absolut ikke havde været meningen fra politisk og sagkyndigt hold, at Jetsmark nogen sinde skulle have nogen industri, og det samme gjaldt for alle de andre arbejdsløshedsøer. Her skulle arbejderne være nærtboende arbejdskraftreserve for de allerede eksisterende industrikvarterer i købstæderne. Men det turde man rent politisk ikke sige lige ud. I arbejdsministeriets betænkning nr. 206, står der om erhvervslokalisering bl.a. ”... *at tiltrækning af erhvervsvirksomheder ud fra snævre lokalprægede interesser, som ikke er overensstemmende med samfundsmæssige hensyn, søges modvirket...*”

Det kunne være vanskeligt, ud fra alle de smukke ord, hvormed man fra officiel side havde prist det lokale initiativ og nødvendigheden heraf, at aflæse hvad politikere og embedsmænd mente, kunne være ”*overensstemmende med samfundsmæssige hensyn*”. Rigtig mange beskæftigede sig med problemerne dengang og det har de faktisk gjort lige siden. Problemerne er blevet anskuet fra alle mulige synsvinkler. For eksempel gik Socialforskningsinstituttet i januar 1986 i gang med en undersøgelse af mulighederne for at sætte aktiviteter i gang til nedbringelse af den stadigt store arbejdsløshed. I første omgang resulterede undersøgelsen i en rapport og en anbefaling af afholdelse af en ide- og erhvervskonference, og i efteråret 1986 afholdt daværende Pandrup Kommune så en storstilet Erhvervs- og beskæftigelseskonference på Rødhus Klit Feriecenter. Her deltog en lang række folketingsmedlemmer, byråds- og amtsrådsmedlemmer, repræsentanter for fagforeninger, skolevæsen, erhvervslivet, arbejdsformidlingen, fremtidsforskere, forskningsassistenter m.fl. I den afsluttende publikation (nr. 164) fra Socialforskningsinstituttet, slås det fast, at kommunens arbejdsløshedsproblem ikke skyldtes manglende motivation og uddannelse hos den lokale arbejdskraft.

Starten blev gjort, vognen skubbet i gang – og langsomt kom den i fart. Den ene virksomhed efter den anden dukkede op. Mange forsvandt igen; mange endda meget hurtigt. De mange eksperter og økonomer i ministerierne og i pengeinstitutterne, lod sig presse af folkestemningen, af pressen, og af deres egne tidligere forblømede argumenter og udtalelser, til at yde støtte til alt for

skrøbelige projekter. Projekter, hvor idealistiske iværksættere blev hjulpet i gang med penge til produktionsapparatet, men uden at man sikrede sig at den nødvendige driftskapital var til stede. Måske presset af brancheorganisationer, der kun betragtede disse nye arbejdspladser som utidig konkurrence, forhalede man desuden udbetaling af de bevilgede lån, så den alt for spinkle egenkapital forduftede som dug for solen. Det havde man kun skuldertræk tilovers for.

Men arbejdspladser blev der trods alt skabt. Nu her mere end 50 år senere er udviklingen nået steder hen, som ingen den gang overhovedet turde drømme om. Lige som Jetsmark-arbejderne under både Første og Anden verdenskrig viste, at de havde viljen til at blive landets mest effektive tørvearbejdere, viste de nu, at de også havde viljen til at blive meget effektive industriarbejdere, direkte hentet ind fra arbejdet ved landbruget og fra tørvegraven.

Manuskript, scrapbøger og de fleste fotos til denne historie er afleveret til Egnssamlingen i Saltum / www.egnssamlingen.dk.



Den 13 meter høje Exner-skulptur VÆKST, der triumferende byder velkommen til industrikvarteret mellem Pandrup og Kaas. Det industrikvarter, der blev det håndgribelige bevis på, at ufaglærte landarbejdere med den rette ånd og lidt oplæring kan blive værdifulde arbejdere inden for både jernindustrien, den grafiske og elektroniske industri, ja, med lidt lykke og lidt held, er det vel egentlig kun energien og fantasien, der sætter grænserne! Foto 2017: Allan Vestergaard.