



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

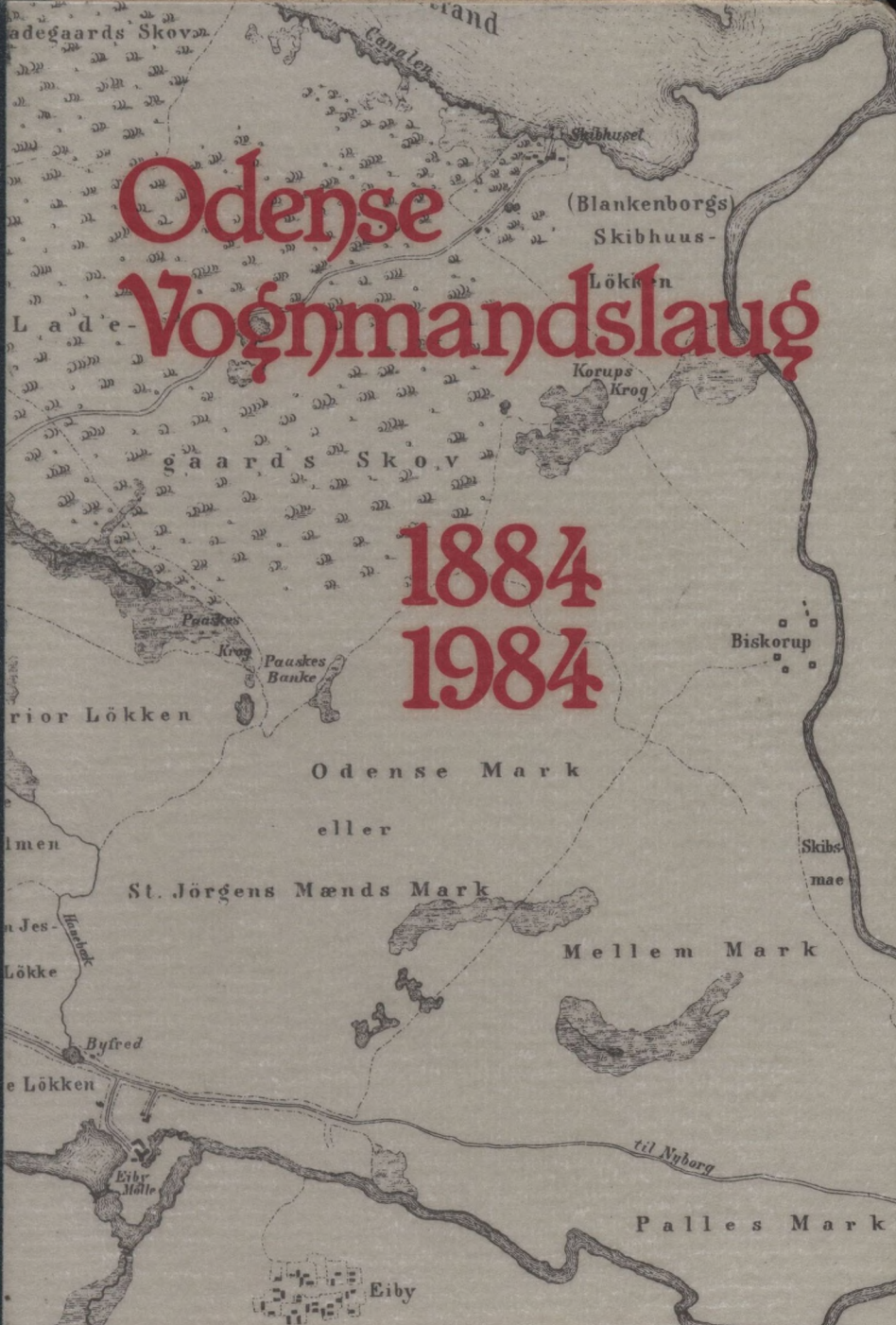
Ophavsret

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

Links

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

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



adegaards Skov

Canalen

Skihuse

(Blankenborgs) Skibhuus-

Odense Vognmandslauḡ

Løkken

Korups Krog

Lade

gaards Skov

1884 1984

Biskorup

rrior Løkken

Odense Mark

eller

St. Jörgens Mænds Mark

Mellem Mark

Skibsmae

lmen

a Jes-

Løkke

Handok

Byfred

e Løkken

Eiby Mølle

til Nyberg

Palles Mark

Eiby

Ostbek

HANS HENRIK JACOBSEN

Odense Vognmandslaug

1884 - 1984

HANS HENRIK JACOBSEN

Odense Vognmandslaug 1884 - 1984



ODENSE 1984

*Udgivet i anledning af Odense Vognmandslaugs
100-års jubilæum 11. marts 1984*

Trykt hos OAB-Tryk, Odense

Forord

Nærværende skrift er en fremstilling af to vognmands-sammen-slutningers historie: »Odense Vognmandslaug«, der endte sine dage – som de fleste andre af de gamle laug – med næringsloven af 1857, og »Odense Vognmandsforening«, der stiftedes den 11. marts 1884 og nu – under det gamle navn »Odense Vognmandslaug« – kan fejre 100-års jubilæum.

For det gamle vognmandslaugs vedkommende bygger fremstillingen på arkivalier, der opbevares på Landsarkivet. Hvad de sidste 100 år angår, bygger fremstillingen på vognmandslaugets egne arkivalier, primært bestyrelsens 6 forhandlingsprotokoller, der dækker tiden fra 1905 og frem til i dag og med sine nær 1500 tætbeskrevne sider giver et indtryk af de kår, under hvilke vognmændene har udført deres arbejde gennem de 100 år.

Den sidste bemærkning, der er indført i forhandlingsprotokollen, oplyser, at undertegnede »er gået i gang med at granske laugets historie med henblik på udgivelse af en bog i anledning af laugets forestående jubilæum, hvortil bestyrelsen har givet sin tilslutning, da den mener, at det er af værdi for kommende slægter, at laugets historie samles og kommer på tryk«.

For denne tilslutning takker jeg »Odense Vognmandslaug«s bestyrelse med oldermann Mogens Christensen i spidsen, ligesom jeg takker bestyrelsen, fordi den var indforstået med, at det nuværende vognmandslaugs historie suppleredes med en omtale af det oprindelige vognmandslaug, og i det hele taget gav mig frie hænder til udarbejdelse af nærværende skrift.

I anledning af vognmandslaugets forestående jubilæum udtrykker jeg håbet om, at dets medlemmer og andre interesserede må have glæde af de træk, der er fundet frem fra det omfattende kildemateriale, samt at lauget fortsat må have sin berettigelse, så at der engang kan føjes nyt til disse blade.

Odense Vognmandslaug 1884 - 1984

I anledning af Odense Vognmandslaug's 100-års jubilæum den 11. marts 1984 har der fra flere sider været fremsat ønske om en beskrivelse af byens vognmænd gennem tiderne.

Det er derfor med stor glæde, jeg har fået bestyrelsens tilslutning til at lade udarbejde et festskrift, og jeg skylder forfatteren, *Hans Henrik Jacobsen*, en stor tak for det store arbejde, det har været at gennemgå og bearbejde gammelt materiale på Landsarkivet og andre steder.

Det er mit ønske, at skriftet, som det foreligger, må have medlemmernes interesse og blive til gavn for eftertiden.

Odense 1984

Mogens Christensen
Oldermand

Indhold

Laug for håndværkere og næringsdrivende	9
Vognmandslaug	11
1742-1857: »Odense Vognmandslaug«	14
1884-1984: »Odense Vognmandsforening«/ »Odense Vognmandslaug«:	
Foreningens stiftelse	29
1884-1909	30
1909-1934	35
1934-1959	47
1959-1984	57
Oldermænd 1740-1821	57
Formænd og oldermænd 1884-1984	68
Æresmedlemmer	69
Kildemateriale	70

Laug for håndværkere og næringsdrivende

Hvor lang tid der har eksisteret et vognmandslaug i Odense vides ikke.

Håndværkerlaug har deres rod meget langt tilbage i tiden, og for Odenses vedkommende er der bevaret laugsskråer (laugsvedtægter) for skræddere, skindere, smede og skomagere fra tiden omkring 1500. Der er bevaret betydelige laugsarkivalier, bestående af forhandlingsprotokoller, regnskabsbøger, korrespondancesager, fortegnelse over mestre, svende og lærlinge m.v., og de giver tilsammen et godt indblik i håndværkernes liv, sådan som det formede sig under arbejdet og ved festlige sammenkomster.

Også de *næringsdrivende* blev det tidligt pålagt at danne laug. Ganske vist skulle der ikke præsteres et mester- eller svendestykke, men der var visse rettigheder, der skulle beskyttes, og det var vigtigt at forhindre indbyrdes konkurrence. Både håndværkere og næringsdrivende udgjorde et fællesskab, og den måde, de organiserede sig på, byggede på solidaritet i hverdagens arbejde. Særligt tilbud og reklamering var ukendte begreber, og et forsøg på at omgå de fællesaftaler, laugsvæsenet byggede på, straffedes med bøde. Laugene beskyttede i høj grad deres medlemmer; det var væsentligt at sikre alle arbejde, og derfor var der grænser for, hvor mange der kunne optages i de enkelte laug.

Også ud over hverdagen var der sammenhold inden for laugene. Der arrangeredes festlige sammenkomster ved bestemte lejligheder. Der blev spist og drukket godt, og laugsskråerne giver udførlige regler for, hvad der hørte sig til – og navnlig hvad der ikke hørte sig til – når laugsbrødrene samledes. Med årene blev der skabt mange traditioner, og flere er bevaret frem til vore dage.

Et håndværk eller en næring skulle have et vist omfang, før der dannedes laug. Var der i en by kun ganske få beskæftiget ved en eller anden håndtering, dannedes der sjældent laug. En købstad skulle have en vis størrelse, før der dannedes laug, og det er da

også en kendsgerning, at der fra Odenses laug er bevaret dobbelt så meget materiale som fra de øvrige fynske købstæder tilsammen. Fra Odense er der bevaret arkivalier fra ca. 25 laug, og størsteparten går tilbage til tiden før 1700. Fra de øvrige fynske købstæder er der kun bevaret arkivalier fra en halv snes forskellige laug, og materiale fra tiden før 1700 hører til undtagelserne. De laug, der hyppigst er repræsenteret i de fynske købstæder, er skomager- og skrædderlaug.

Det var almindeligt, at laugene havde egne huse, de såkaldte laughuse. I Odense var det tilfældet med både skomagere, skræddere, smede, snedkere og købmænd, og laughuse er omtalt så tidligt som omkring år 1400.

Vognmandslaug

Selv om datidens samfund i det væsentlige var selvforsynende og man i dagligdagen levede langt mere isoleret end i vor tid, var der brug for at transportere både personer og materialer. Det kunne i mange tilfælde klares ved egen hjælp, men ofte var der tale om pligtkørsler (ægter), udskrevet af myndighederne, og det blev pålagt medlemmer af vognmandslaug at udføre disse kørsler efter tur. Tidligere århundreders vognmænd udførte således i højere grad bundne opgaver, som i dag er overtaget af andre organisationer. Et vist samarbejde havde vognmandslaug med postvæsenet, der organiseredes i 1624, og dette samarbejde blev ikke mindre efter oprettelsen af Generalpostamtet i 1711. Om de odenseanske vognmænds indsats på dette område kan man læse i en interessant bog, der udkom i oktober 1983 i anledning af indvielse af byens nye posthus.

Af disse grunde var det nødvendigt at have et organiseret vognmandsvæsen, og det kom til udtryk i vognmandslaug. Et sådant stiftedes i København så tidligt som i 1478, og dets historie kom på tryk, da 500-års-dagen for dets oprettelse fejredes i 1978 (Bent Heick Hansen: »Slid og Slæb. – Historien om et laug«).

Hvornår landets næste vognmandslaug kom til vides ikke med bestemthed. Odense var landets næststørste by, og med sin gode beliggenhed mellem to overfartsbyer har der med årene været megen transport at varetage. Vognmandskørsel øgedes i takt med handel og omsætning og blev betragtet som næring på linie med andre brancher.

Odenses nuværende vognmandslaug stiftedes 1884, og det var et barn af tiden efter næringsloven af 1857, der trådte i kraft med udgangen af 1861, hvor de gamle laug ophævedes. *Et sådant laug udgjorde vognmændene i Odense*, og dets arkivalier opbevares på Landsarkivet. Det drejer sig om en laugsbog, der er ført i perioden 1742-1829, samlede regnskaber fra perioden 1770-1799 og korre-

spondance fra perioden 1764-1816. Dele af regnskaber findes fra årene 1854-57, og det tyder på, at lauet eksisterede indtil næringslovens vedtagelse.

Engelstoft nævner i sin »Odense Byes Historie« fra 1880, at Christian III i 1555 skulle have befalet, at der skulle oprettes et vognmandslaug i Odense, og han sætter det i forbindelse med, at kongen ofte holdt hof i Nyborg. Er det tilfældet, må vi konstatere, at lauet ikke har efterladt sig skriftlige vidnesbyrd fra de første 200 år af sin eksistens. Den bevarede laugsbog er ført første gang den 5. marts 1742, hvor vognmændene var samlet hos oldermand Jørgen Rasmussen. Indledningsvis er anført: »Udj Denne Bog bliefuer Inført, hvad der Passerer, naar Vognmands-Laugedt Er forsamledt i Aalder-Mandens Hus«, og det tyder på, at lauet har eksisteret før denne dag.

Odense havde på det tidspunkt knap 5.000 indbyggere, men det har næppe været antallet af indbyggere, der har skabt grundlag for et vognmandslaug. Sådanne fandtes i andre byer i det fynske område – med sikkerhed i Rudkøbing og Middelfart, og disse byer havde langt færre indbyggere. Det, der var af afgørende betydning, var Odenses beliggenhed, og der synes ikke at være tvivl om, at lauet havde eksisteret en årrække, da en laugsbog blev taget i brug i 1742.

En, der længe før ernærede sig ved transport, var den *Knud Vognmand*, der flere gange nævnes i dronning Christines regnskabsbøger. Hun fik af sin gemal, kong Hans, i 1504 overdraget Næsbyhoved Slot, og her havde hun sit hof de følgende år. De bevarede hofholdningsregnskaber giver et ret detaljeret billede af dronningens kontakt med omverdenen, og det er i den forbindelse, Knud Vognmands navn dukker op. Dronning Christine lod ham befordre både personer og gods rundt omkring til de fynske købstæder, ja helt til Ribe. At der var flere vognmænd i Odense, fremgår af regnskaberne fra 1510, hvor dronningen besøgte sin gemal i Nyborg, og i den anledning hyrede hun to vognmænd til at transportere sig og sin stab.

En gennemgang af rådstueprotokol og andet materiale i Odense magistrats arkiv viser, at man i 1600-tallet skelnede mellem små

og store vognmænd. Små vognmænd – de såkaldte småkørere – måtte forrette ture på indtil 2 mil, mens de store vognmænd havde eneret på længere ture. Dog hændte det, at de små vognmænd søgte at gå de store i bedene ved at køre mere end de to mil, de måtte, og det fik selvfølgelig ikke lov til at gå upåtalte hen.

De store vognmænd var organiseret i et laug, og det var dette laug, magistraten i 1668 forhandlede med vedrørende udførelse af de 100 årlige ægtkørsler, som Odense by havde været pålagt siden 1650. Hver af de 16 vognmænd, laugene talte (jvf. s. 15), påtog sig gratis at udføre 4 ægtkørsler om året, 2 til Middelfart og 2 til Assens eller Nyborg, mens de fik betaling for de resterende, såfremt de ikke udførtes af byens borgere. Det var kongen eller folk i kongens ærinde, der skulle transporteres, og det må have stået ret tit på, idet magistraten i 1683 gav ordre til, at 2 vognmænd altid skulle være parat med hest og vogn.

Med sikkerhed ved vi således, at der i 1600-tallet var så mange vognmænd i Odense, at det var påkrævet at danne laug.

I det følgende vil der blive beskrevet to organisationer: »Odense Vognmands-laug«, der endte sine dage i 1857, og »Odense Vognmandsforening«, der så dagens lys i 1884 og i 1944 skiftede navn til »Odense Vognmands-laug«.

»Odense Vognmandslaug«

Som tidligere nævnt var der ikke fri adgang til laugene, og det gjaldt også »Odense Vognmandslaug«. Når en vognmand blev indskrevet, fik han tildelt et laug, og det var ensbetydende med rådighed over en af laugets vogne. Der var intet til hinder for, at en vognmand kunne søge om at disponere over to laug, ej heller, at to vognmænd kunne søge om at dele et laug. Ialt var der 16 laug at besætte, og det var gældende, så længe vognmandslauget eksisterede.

Den ældste bevarede liste over laugsbrødre er fra 1742, og det fremgår, at 3 af laugets medlemmer disponerede over hver to laug:

Erik Christensen	1 laug
Jens Nielsen	1 laug
Laurits Knudsen	2 laug
Laurits Christensens enke	1 laug
Jørgen Rasmussen	1 laug
Anders Knudsen	1 laug
Mads Hansen Black	2 laug
Peter Jansen	1 laug
Niels Rasmussen	1 laug
Peder Jyde	1 laug
Knud Nielsen	1 laug
Niels Rødegaard	1 laug
Søren Langhoff	2 laug
Ialt	16 laug

Senere blev det almindeligt, at to vognmænd delte et laug. Sidste gang, der indførtes en medlemsliste i laugsbogen, var i 1816, og da var 5 af laugene besat af hver to vognmænd.

I de sidste år er laugsbogen ikke ført med samme omhu som tidligere. En liste over laugsbrødre foreligger fra 1802, og på grund-

lag af de givne oplysninger, kan det meddeles, hvem der havde de enkelte laug:

- Laug nr. 1: Niels Jensen (indskrevet 1795)
- Laug nr. 2: Rocco Zolezzi (indskrevet 1796)
- Laug nr. 3: Hans Andersen Juul (indskrevet 1791)
- Laug nr. 4: Peder Christensen (indskrevet 1783)
- Laug nr. 5: Knud Chr. Nielsen (indskrevet 1782)
- Laug nr. 6: Hendrich Hansen (indskrevet 1782)
- Laug nr. 7: Hendrich Nielsen (indskrevet 1802)
- Laug nr. 8: Mads Pedersen Greve (indskrevet 1791)
- Laug nr. 9: Hans Frandsen (indskrevet 1802)
- Laug nr. 10: Knud Langhoffs enke
(Knud Enghoff indskrevet 1767)
- Laug nr. 11: Johan Clausen (indskrevet 1793)
- Laug nr. 12: Peder Staffensen (indskrevet 1794)
- Laug nr. 13: Søren Appelbyes enke
(Søren Appelbye indskrevet 1783)
- Laug nr. 14: Friedrich Andersen (indskrevet 1795)
- Laug nr. 15: Mads Pedersen Greve (indskrevet 1771)
- Laug nr. 16: Hans Andersen Juul (indskrevet 1793)

I perioden 1742-1816 har vognmandslauget således talt mellem 13 og 21 medlemmer, og de har haft de 16 laug og udført det arbejde, der har været pålagt hvert enkelt. Der er ialt registreret op mod 100 laugsbrødre, og systemet var det simple, at et nyt medlem kunne indskrives, når der var et laug ledigt. Eksempelvis fremgår det af den ældste liste over laugsbrødre, at Anders Knudsen havde laug nr. 4. 1783 overtoges det af Peder Christensen, der blev indskrevet i vognmandslauget 19. juli samme år, og han havde det indtil 1810, hvor sønnen Christian Pedersen overtog det, efter at han den 24. januar samme år var indskrevet i vognmandslauget.

For indskrivning i lauget betaltes ialt 11 rdl. og 3 mark fordelt på følgende poster:

Til laugsladen	4 rdl.	For gilde	3 rdl.
Indskud for gård og vogn	4 rdl.	Til laugssamling	3 mark

No 1784 4 16 December 1784
 Laugnt for samlet indtægter
 Niels Langkjærs paa Ved Landdomer
 Benders og Dreiers Kæmmerer og blev
 samlet til Jugtkæmmerer for Brekhusens
Laug nummer 3 - Niels Madsen
 og betalte for Selarium lig Laugnt
 og Ladum: - - - - -
 for indtægter til Ladum - - - 4rd -
 lig Jugtkæmmerer for Brekhus - 4rd -
 til Gildet - - - - - 3rd -
 for Laugs Samling - - - - - 11rd 3^{mk} -
 Opnustaanen til 3rd 1^{mk} -
 Niels Madsen Laurant til Anværing
 Højesteret Niels Langkjær

Den 16. december 1784 overtog Niels Madsen laug nr. 3 efter Søren Jacobsen, og han betalte for optagelse i laugnt: 4 rdl. til laden, 4 rdl. for gård og vogn, 3 rdl. til gildet og 3 mk. til laugssamling, ialt 11 rdl. og 3 mk.

En række vognmænd var medlem af laug^{et} i en længere årrække, og de kom naturligt til at sætte deres præg på laug^{ets} virke. Det gjaldt bl.a. følgende, der alle var medlemmer 20 år eller mere (de anførte årstal er første og sidste gang, de pågældende er anført i laugsbogen):

Anders Knudsen (1742-1783)
Søren Langhoff (1742-1783)
Laurits Rasmussen (1753-1782)
Jørgen Pedersen Greve (1764-1784)
Knud Langhoff (1767-1795)
Mads Pedersen Greve (1771-1806)
Knud Chr. Nielsen (1782-1802)
Henrik Hansen (1782-1814)
Peder Christensen (1783-1810)
Johan Clausen (1793-1821)
Frederik Andersen (1795-1816)
Niels Jensen (1795-1816)
Roch Zolezzi (1796-1815)

I mange tilfælde har det været en livsbeskæftigelse at være vognmand, og ofte overtog en søn forretningen efter faderen. Navnene Appelbye, Black, Greve og Langhoff forekommer således i flere generationer. Laug^{et} synes at have haft en vis stabilitet, og det har uden tvivl været en fordel, når der skulle vælges ledelse.

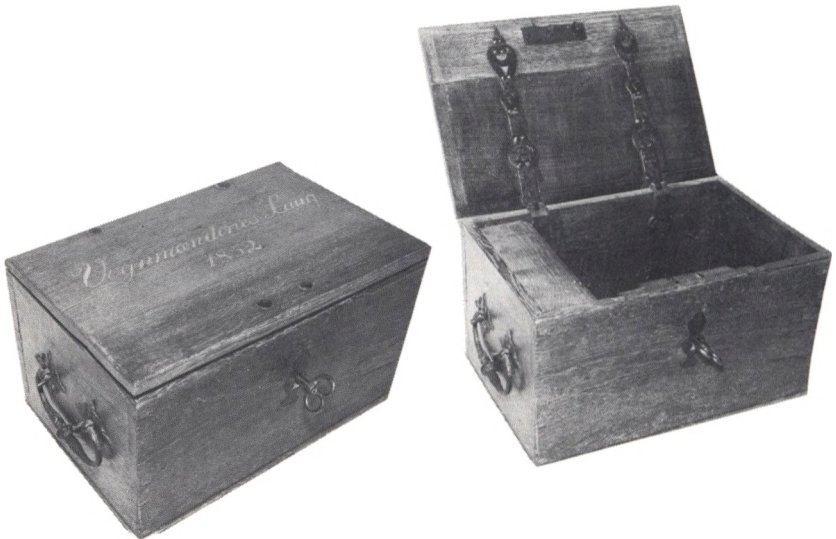
I spidsen af laug^{et} stod en oldermand, der valgtes for 2 år ad gangen. Hvervet gik på omgang, men under særlige omstændigheder kunne et medlem fritages, hvilket dog kun kunne ske med øvrighedens tilladelse. Nogle gange løstes problemet ved, at den sidende oldermand fik sin periode forlænget. Sandsynligvis har det været en uskreven lov, at man har skullet være medlem af laug^{et} et par år, før man kunne få overdraget embedet som oldermand, og det er grunden til, at visse vognmænd kom til at varetage hvervet flere gange med forholdsvis kort mellemrum. Oldermandsskifte fandt normalt sted omkring nytår. En liste over samtlige oldermænd i perioden 1740-1821 findes si. (67).

Hvert år udpegedes 4 vognmænd som oldermændens assistenter. Her var det naturligt erfaringerne, der talte, og det er de samme navne, der gang på gang dukker op.

Oldermanden havde ansvaret for laugets regnskab. Samtidig med, at oldermændsskiftet fandt sted, flyttedes laugsladen, og forinden var det kontrolleret, at den indeholdt, hvad den skulle.

Laugets medlemmer samledes 4 gange om året i oldermændens hus for – som det hedder på laugsbogens første side – »at Afgørre, hvad Stridigheder i Laugedt maatte forrefalde«. Ved den lejlighed betalte medlemmerne »tidepenge« (kvartalspenge), og de blev lagt i laden. Beløbet svarer til vore dages kontingent, og det var så beskedent som 4 skilling, der forfaldt 11. marts, 11. juni, 11. september og 11. december.

Byens øvrighed førte tilsyn med laugene. Valg af oldermænd fandt ifølge laugsartiklen sted på rådstuen, og møderne i oldermændens hus overværedes af borgmesteren eller landsdommeren, der overvågede, at alt foregik, som det skulle, ifølge den flere gange omtalte, men ikke bevarede laugsartikel.



Vognmandslaugets lade fra 1852.

Det var vigtigt, at der blev gjort notat, hvis der blev taget af ladens beholdning, og oldermanden skulle på et bestemt tidspunkt af året gøre »rigtig Regnskab« for laugget.

Foretog et af laugets medlemmer noget, der stred imod laugsartiklen, blev det behandlet i borgmesterens eller landsdommerens nærvær, og vedkommende blev idømt en mulkt, der skulle tilfalde byens fattige. Af stridigheder synes der dog kun at være forekommet få. I 1746 blev Gertrud Nielsdatter idømt en bøde, fordi hendes tjenestekarl havde tøjret hendes heste på det areal, som vognmændene anvendte til græsning for deres heste, og i 1761 blev vognmand Poul Andersens enke dømt til at betale ½ rdl. til de fattige, fordi hun havde befordret landfysikus Johs. Eichel fra Odense til Assens, »endskiøndt Touren dengang ej tilfaldt Hinde«. Befordring af embedslæge og andre øvrigheds personer gik på tur blandt laugets medlemmer, og fruene var åbenbart kommet en postgang for tidligt! Sager, der omtales, var af denne størrelsesorden, og de skiftende oldermænd synes ikke at have haft besvær på grund af medlemmer, der ikke overholdt indgåede aftaler.

Laugets medlemmer havde eneret på at udføre vognmandskørsel, herunder transport, der blev pålagt af myndighederne. Taksten for de enkelte former for transport fremgår af plakater, der med passende mellemrum blev udstedt af Generalpostamtet. Størstedelen af den korrespondance, der er bevaret, stammer da også fra Generalpostamtet og magistraten i Odense. Sidstnævnte havde pligt til at overvåge, at ingen udførte arbejde, der rettelig tilfaldt vognmandslaugets medlemmer, og den holdt opsyn med, hvem af byens borgere der – ud over vognmændene – holdt hest og vogn. Flere fortegnelser er bevaret, og det fremgår, hvor mange heste byens borgere havde på stald:

1799: 38 borgere - 88 heste

1804: 48 borgere - 109 heste

1807: 52 borgere - 114 heste

Det fremgår tillige, hvor de pågældende borgere havde deres gårde, og det giver et indtryk af byens omfang i begyndelsen af 1800-tal-

let: 31 af de 52 borgere, der i 1807 holdt heste, var bosat i Overgade, Nedergade, Vestergade og Nørregade, 6 på torvene, i Kirkestræde og Dansestræde, de resterende uden for St. Jørgens Port, Vestre Port og Nørre Port, og sidstnævnte har formentlig været landbrugere. Størsteparten af byens øvrige borgere, der holdt hest, var købmænd, slagtere, værtshusholdere og gæstgivere.

Langt den største del af laugets korrespondance angår transport for diverse myndigheder. Militærpersoner og civile embedsmænd som biskop, stiftamtmand og stiftsfysikus havde ret til fribefordring, og den udførtes af vognmandslaugets medlemmer efter ordre fra magistraten. Bestilling af fritransport tilgik ikke vognmandslauget direkte, men ekspederedes via amtmand og magistrat. Eksempelvis tilskrev amtmand Bardenfleth den 26. august 1810 magistraten i Odense således:

»Efter Hans Durchlaucht den commanderende Generals Befaling har jeg den Ære at anmode den Kongelige Magistrat om, behageligst at ville foranstalte den 27de August følgende Befordring for Højsamme med Følge, nemlig

- a) Klokken 6½ om Morgenen her i Odense paa Slottet: 4 Forspandsheste, 1 tospændt Førmandsvogn*, – for mig: 4 Forspandsheste, alle til Gribsvad – og til Skifte:
- b) Klokken 9 i Gribsvad: 8 Forspandsheste, 1 tospændt Førmandsvogn til Striib.

Odense den 26de August 1810

Carl Bardenfleth.

Den, som amtmanden har skullet ledsage på en rejse til Jylland, har sandsynligvis været Frederik VI's svoger, prins Christian af Hessen, der efter at de spanske og franske tropper havde forladt Odense, blev udnævnt til højstbefaldende over Fyn med bolig på Odense Slot. Han var på det tidspunkt en svækket mand, og amtmanden ledsagede ham på hans rejser.

Amtmanden tilskrev som nævnt magistraten, denne lod »rekvisitionen« gå videre til oldermanden for vognmandslauget, og han

*Fo(e)rmandsvogn: Vogn til befordring af fragt.

gav ordre til den vognmand, der stod for tur, når det gjaldt fribefordring. Fremgangsmåden har været den samme, når civile embedsmænd har skullet gøre brug af fribefordring.

At der var tale om et betydeligt antal transporter fremgår af bevarede fortegnelser over frikørsler i årene 1807-16 samt de regninger, der udstedtes til magistraten af vognmandslauget:

Afgivne Fri-Befordringer:	December 1813	Januar 1814
a) For Militaire:	70 Kørsler 1.570 rdl.	99 Kørsler: 2.171 rdl.
b) For afsendte Stafetter:	113 rdl.	47 rdl.
c) For Civile:	6 Kørsler: 129 rdl.	10 Kørsler: 237 rdl.

Også leverancer til det kongelige hof nød fribefordring, og flere gange er der gjort notat om transport af østers og rådyr til majestæten.

Civil fribefordring beløb sig gennemsnitlig til en halv snes kørsler om måneden. I april 1816 var der eksempelvis tale om 3 arrestanter, der skulle befordres til eller fra henholdsvis Bogense, Nyborg og Langesø; 3 gange transporteredes der østers til Nyborg, og dertil kom prins Christian og stiftamtmanden, der befordredes til Nyborg, en skyttekonduktør, der skulle til Bogense, og en sagfører, der bragtes til Nyborg. Når det gjaldt fribefordring, synes embedsmænd, arrestanter og østers at have været i forgrunden! For de 10 befordringer i april 1816 indkasserede de odenseanske vognmænd 137 rdl.

Militær fribefordring var i overtal, og det gjaldt ikke mindst i 1808, hvor der var spanske og franske tropper indkvarteret på Fyn. Et særligt regnskab er ført for perioden 8. marts til 5. september, og i løbet af det halve år indførtes 2.250 militære transporter, for hvilke de odenseanske vognmænd indkasserede 4.913 rd., hvortil kom tilsigelsespenge (85 rdl.) og drikkepenge (81 rdl.).

I april udførtes eksempelvis 180 transporter fra Odense, og de havde følgende mål:

Gribsvad	79 kørsler
Middelfart/Strib	32 kørsler
Nyborg	41 kørsler
Svendborg	7 kørsler
Fåborg	4 kørsler
Assens	2 kørsler
Bogense	2 kørsler
Kerteminde	3 kørsler
Ringe	1 kørsel
Refsvindinge	1 kørsel
Ejlby	1 kørsel
Herregårde, hvor der var indkvartering (Erholm, Østergård, Gyldensteen, Ravnholt, Harritslevgård og Grøftebjerg)	7 kørsler
Ialt	180 kørsler

Den normale takst for drikkepenge var 8 skilling, men i enkelte tilfælde er der betalt op til 32 skilling. Tilsigelsespenge beløb sig fra 6 til 24 skilling. For selve befordringen betaltes ifølge plakater eksempelvis i 1811 1 rdl. og 4 mark pr. mil for transport med holstenske vogne og 1 rdl. og 3 mark pr. mil for transport med mindre postvogne, for returbefordring $\frac{3}{4}$ af taksten.

Under indkvarteringer som i 1807-08 og 1813-14 betød militære fribefordringer betydelige indtægter for vognmændene. Enkelte dage kom der op til en halv snes tilsigelsesbilletter fra magistraten, og det betød en tur for de fleste af laugets medlemmer. Befordring af militærpersoner kulminerede i november 1807, hvor der de første 9 dage af måneden foretoges 52 kørsler. På turene til overfartsbyerne har der været tilbagelagt 8-10 mil, og det må have været en dagstur for kuskene.

I sådanne perioder har de odenseanske vognmænd næppe kunnet udføre andet end militærtransporter. I fredeligere perioder var det begrænset, hvor mange militærpersoner der skulle befordres; i

1812 blev de odenseanske vognmænd således kun bestilt til at foretage 30 kørsler for militærpersoner.

Det er kørsel med »Kareter og Chaiser«, der oftest er omtalt, og det tyder på, at kørsel med personer lagde større beslag på vognmændenes aktivitet end kørsel med gods.

I begyndelsen af 1800-tallet rejstes spørgsmål vedrørende den del af byens jord, der henlå til brug for befordringsvæsenet. Det fremgår af skrivelser, at byens vognmænd »fra de ældste Tider har været tilstaaet Brugen af tvende betydelige Løkker, tildeels af Byens bedste Jorder, kaldet Bolbroløkken og Rødegaardsløkken af 100 Tdr. Land«. Magistraten stillede på dette tidspunkt forslag om, at vognmændene til byen afstod Bolbroløkken mod til gengæld at få Skytteløkken og Helteengen, der lå uden for henholdsvis Møllebro og St. Jørgens Port. Det areal, vognmændene hidtil havde kunnet anvende til græsning, udgjorde som anført 100 tdr. land, hvorimod det, de fik tilbudt, kun udgjorde 64 tdr. land.

Magistratens forslag var en følge af ansøgning fra vognmandslauget 1799 om at måtte beholde de jorder, de hidtil havde haft i brug. De var inddelt i 32 lodder, 2 pr. laug, og vognmandslauget frygtede, at disse lodder skulle hjemfalde til byen, »naar de nuværende Vognmænd og deres Enker, Tid efter anden, afgaae«. Magistraten og de Eligerede Mænd var enige om, at et mindre areal end det oprindelige måtte blive henlagt under byens befordringsvæsen, idet det var til byens bedste, at vognmændene udgjorde et laug, og stiftamtmanden fulgte 1802 indstillingen. Lauget fik lov til fast at disponere over de 64 tdr. land, hvoraf Odense by krævede en årlig afgift på 59 rdl.

I flere byer, bl.a. i København, findes en Vognmandsløkke, og det er jord, der tidligere har været tillagt det lokale vognmandslaug; vognmændene kunne på denne måde få græsning til deres heste, uden at de selv behøvede at være ejere af jord. – På et kort fra 1717 over Odense med omliggende marker er Vognmandsløkken aftegnet sydvest for Aaløkken og Aaløkkeskoven (jvf. omslagstegning). Her ses tillige Rødegaard's Mark.

I laugets regnskaber er omtalt en gård, som lauget ejede, og herom oplyser skøde- og panteprotokol, folketællingslister m.v.:

1771 udstedtes skøde til vognmandslauget på en gård i St. Jørgensgade »beliggende ved Pjente Møllens Slusebro«. Gården havde hidtil været ejet af bogtrykker Peder Wilhelm Brandt, og han afstod den til laudet, idet han betingede sig, at han kunne disponere over nogle få værelser, så længe han levede. »Samtlige Vogn-

249-

1787-	Udkøbt af Jorden nævnte indgiftene og indtægterne og resten for året 1787 - 6 -	rd	sk	mk
	indgift!			
No 1	Løn for hus og for rent indtægter	31	5	-
No 2	Gaardens Skatter og Afgifter	33	5	8
No 3	Indkomster Afgifter	42	1	13
No 4	Skatte og Afgifter og indtægter	5	1	8
	indtægter Summa	112	5	13
	Indtægte -			
No 5	Hjælp Løn for rent indtægt. Løn	51	4	0
No 6	Hjælp Løn for rent indtægt	0	0	8
No 7	Løn for rent indtægt			
No 8	Indkomster indtægt Summa	77	0	2
		157	0	10
		112	5	13
	For året 1787. rd 6 sk 13 mk 13	18	1	13
	182 4 13 sk. Niels Langhoff: Hans Jørg Kendingshoff			

Oversigt over Vognmandslaugets regnskaber fra 1787, der udviser et overskud på 18 rd. og 13 sk. Halvdelen af laugets udgifter udgøres af renter og afdrag (31 rd. og 3 mk.) og skatter og afgifter (33 rd., 5 mk. og 8 sk.), mens de største indtægtsposter stammer fra udlejning af gården (51 rd. 4 mk.) og indskrivningspenge fra nye medlemmer af laudet (34 rd. og 1 mk. under nr. 8).

mænd her udi Odense...maa nyde, bruge og beholde Gaarden og sig samme nyttiggjøre« hedder det i skødet; undtaget var dog vognmand Rasmus Black, og det tyder på, at han alene ikke har været indforstået med købet og følgelig ikke har skullet påtage sig nogen forpligtelser.

Det var en trelænget gård, hvis forhus, vestre og østre længe omfattede henholdsvis 10, 8 og 11 fag, og dertil hørte »et Stykke Hauge Jord«. Gården rummede 9 lejligheder, og lejen, der tilfaldt lauet, beløb sig til ca. 50 rdl. om året. Ifølge folketællingslisten 1787 beboedes lejlighederne af handskemagersvend Jens Philipsen, vægter Carsten Marvig, infanterist Peder Stegmann, pensionist Jens Bonnesen, konsumtionsbetjent Hans Bartrum, skrædder Niels Schrøder, konsumtionsbetjent Johan Barreisen, handskemagersvend Jens Jacobsen og handskemager Hans Randers. På nær én var de alle gift og havde børn, og der er optegnet 37 personer som boende i ejendommen.

I forbindelse med købet optoges 2 lån: 600 rdl. hos Søren Pedersen i Dømmestrup og 200 rdl. hos Mads Boesen i Vigerslev, og renter og afdrag beløb sig til ca. 30 rdl. om året. Dertil kom skatter, afgifter og udgifter til reparationer, og der kan næppe have været tale om noget større overskud. Om købet af gården er sket med henblik på indrettelse af laugshus vides ikke. I hvert fald er det en kendsgerning, at lauet fortsat holdt sine møder i oldermandens hus.

Gården, der var den første i St. Jørgensgade på den nordre side, afhændedes 1797 til vognmand Niels Jensen, idet lauet betingede sig at måtte opbevare 2 chaiser i portrummet. Gården, der havde matr.nr. 64, udstykkedes og afhændedes ad flere gange og kom i perioden 1800-15 til at omfatte ialt 8 matrikelnumre, hvoraf de 2 fik numre i St. Jørgensgade, henholdsvis nr. 2 og 4, de resterende i Pjentedamsgade. Vognmand Niels Jensen beboede selv den østre del af forhuset indtil 1819.

I laugets regnskabsbog er indført regnskaber fra perioden 1770-99. Bortset fra de første og de sidste år i perioden har regnskaberne en ensartet opstilling, og de lader sig umiddelbart sammenligne. I perioden 1773-94 varierer laugets årlige indtægter fra 83 til

192 rdl., dets udgifter fra 61 til 319 rdl., og bortset fra årene 1775, 1778, 1779 og 1790 udvises der et rimeligt pænt overskud.

Indtægter og udgifter er specificeret i hver 4 grupper:

Indtægter:	Udgifter:
Gaardens Indtægter	Rentepenge
Vognenes Fortjeneste	Gaardens Skatter og Udgifter
Tide-Penge	Vognenes Udgifter
Aparte Indtægter	Aparte Udgifter

1787-89 beløb laugets indtægter og udgifter sig eksempelvis til følgende:

1787: Indtægter	137 rdl. 0 mark 10 skil.
Udgifter	112 rdl. 5 mark 13 skil.
Overskud	18 rdl. 0 mark 13 skil.
1788: Indtægter	82 rdl. 2 mark 5 skil.
Udgifter	61 rdl. 5 mark 13 skil.
Overskud	20 rdl. 2 mark 8 skil.
1789: Indtægter	124 rdl. 5 mark 3 skil.
Udgifter	100 rdl. 4 mark 14 skil.
Overskud	24 rdl. 0 mark 5 skil.

En væsentlig del af indtægterne hidrørte som nævnt fra udlejning af gården i St. Jørgensgade. Andre indtægter hidrørte fra indskrivning i laug (11 rdl. og 3 mark pr. laug), idømmelse af bøder »for ikke at møde eller komme for sildig til Laugshus«. En del af de indkomne bøder tilfaldt byens fattige børn.

Afdrag og renter beløb sig som nævnt til 31 rdl., henholdsvis 24 rdl. til Søren Pedersen i Dømmestrup og 7 rdl. til købmand Mogens Faber i Odense, der må have overtaget forpligtelserne efter Mads Boesen i Vigerslev. For gårdens vedligeholdelse er der betalt større og mindre beløb til murer, tømrer, snedker, smed og glarmester, og der er betalt ca. 8 rdl. om året i skatter og afgifter, bl.a.

*Vognmandslaugets
ældste fane er forsynet
med Frederik VII's våben
og stammer fra tiden
omkring 1850.*



vand- og brandskat og jordskyldspenge. – Af vogne er omtalt de lukkede chaiser og kareter og de åbne jagtvogne og postvogne, og til deres vedligeholdelse er der indkøbt smørelse og kønrøg og betalt regninger fra smed, karetmager og sadelmager, hvilket dog kun beløb sig til få rdl. om året. – Blandt faste »aparte udgifter« er anført »portpenge til Nyborg« (4 rdl. om året for passage af byporten), »postpenge« (porto), indkøb af stemplet papir til udfærdigelse af kontrakter, løn til laugsskriveren (4 rdl. om året) samt fortærringer ved laugssamlinger. Udgifter hertil beløb sig normalt til ca. 1 rdl, med mindre der fandt indskrivning sted. I forbindelse hermed erlagde det nye medlem som nævnt 11 rdl. og 3 mark, og heraf gik de 3 mark til bespisning af laugets øvrige medlemmer. Det var et ret betydeligt beløb, der skulle betales i indskud, men det var næppe penge, der var givet dårligt ud. Medlemskab af et laug indebar en vis garanti for fremtiden. Laugene havde myndighederne i ryggen, og med fastsatte priser for de enkelte ydelser hindredes konkurrence fra kolleger og udenforstående. Ulovlig transport blev omgående meldt, og oldermanden og hans assistenter sørgede for,

at bestilte transporter blev ligeligt fordelt mellem laugsbrødrene.

På et væsentligt punkt synes det gamle vognmandslaugs medlemmer at have udført andre opgaver end den senere vognmandsforenings: Transport af personer spillede en større rolle end transport af gods, og arbejdet svarede i det væsentlige til det, som lillebilselskaber og busselskaber siden tog sig af. Dertil kom, at det var laugene, der ejede vognene og udlejede dem til sine medlemmer. 1770 lånte laugene således 200 rdl. af byens fattigvæsen for at »bekoste og anskaffe de Carosser, Chaiser og Jagt Vogne, som efter Kgl. allernaadigst Rescript bør være ved Laugene«, og af det beløb, der betaltes for optagelse i laugene, var 4 rdl. »Indskudspenge for Gaard og Vogne«.

I midten af 1800-tallet havde laugene udspillet deres rolle. Med grundloven af 1849 var der givet løfte om næringsfrihed, og løftet indfries ved næringsloven af 1857. Visse laug ophævedes, andre førtes videre som faglige foreninger, og det blev delvis tilfældet med »Odense Vognmandslaug«.

Odense Vognmandsforening/ Odense Vognmandslaug 1884-1984

Foreningens stiftelse

I årene efter 1850 fulgte gode tider for Odense, hvilket bl.a. kom til udtryk i anlæg af en række industrielle virksomheder, eksempelvis Albani-Bryggeriet (1859), Odense Sukkerkøgeri (1872), Odense Glasværk (1873) og Dalum Papirfabrik (1875). Byen var i stærk vækst, og fra 1850 til 1880 øgedes befolkningstallet fra 11.000 til 21.000.

Den stærke udvikling, byen oplevede, kom ikke umiddelbart til at betyde bedre kår for dens vognmænd. Med næringsloven øgedes den fri konkurrence, og da der var forholdsvis mange vognmænd og »småkørere«, var priserne ofte beskedne. Dertil kom, at der med årene skabtes andre transportmuligheder. Således har det uden tvivl kunnet mærkes, at der åbnedes en jernbane over Fyn i 1865, og at der etableredes privatbaner til Svendborg, Bogense og Assens i henholdsvis 1876, 1882 og 1884.

En af de opgaver, byens vognmænd fik overdraget, var kørsel af is til Albani-Bryggeriet. I midten af februar 1884 holdt vognmændene »isgilde« hos gæstgiver Larsen i Frue Kirkestræde, og det var ved den lejlighed, tanken om dannelse af en vognmandsforening fremkom. 6 af byens vognmænd – Niels Larsen, N.C. Johansen, Hans Jørgensen, Lauritz Petersen, Mads Petersen og Erik Hansen – deltog i gildet, og det var førstnævnte, der fremsatte ideen med en sammenslutning for at komme den fortsat stigende konkurrence i møde. Man enedes om at indkalde til et møde hos gæstgiver Larsen i Overstræde den 11. marts samme år, og 30 af byens vognmænd efterkom opfordringen. Vognmand N.C. Johansen, Tolderlundsvej, fremlagde planerne, og de vandt tilslutning fra alle sider. Man betragtede vognmandsforeningen som en realitet, og der ned-sattes et udvalg bestående af N.C. Johansen, Niels Larsen, N. Jørgensen, Lauritz Petersen og H.P. Gøtsche, der fik til opgave at udarbejde love, takster m.v.

Foreningens formål skulle være »at støtte Vognmændene i enhver Henseende«, og de fremmødte så måske fremtiden lidt lysere i møde, da de forlod Larsens sal hin martsaften for 100 år siden.

1884-1909

Foreningens første møde blev holdt den 25. marts 1884 hos vognmand og gæstgiver Mads Petersen i Stålstørde. Vedtægter blev forelagt og vedtaget, og det samme gjaldt diverse takster: indskud: 1 kr., kontingent: 1,50 kr. pr. kvartal, samt mulker for udeblivelse fra foreningens møder. Endelig foretoges valg af formand, og valgt blev N. C. Johansen. Det nedsatte udvalg udgjorde bestyrelsen.

Foreningens første forhandlingsprotokol er ikke bevaret, og det



Foreningens stiftere og første bestyrelse: N. Jørgensen, Lauritz Petersen, N. C. Johansen, H. P. Gøtsche, Niels Larsen.

*Kort tid efter sin
stiftelse anskaffede
foreningen egen fane.*



er derfor begrænset, hvad man ved om foreningens virke i de første år. Til gengæld er foreningens medlemsprotokol bevaret fra starten, og det fremgår, at foreningen talte 51 medlemmer ved udgangen af det første år. I løbet af de følgende år øgedes antallet, og i årene før og efter århundredskiftet talte foreningen 80-90 medlemmer. Størsteparten er anført med vognmandskørsel som eneste profession, enkelte tillige som entreprenører, hestehandlere, brændselshandlere, brolæggere, jordbrugere, restauratører o.lign., og de må i tilknytning til deres erhverv have haft en så omfattende transportvirksomhed, at de har tilsluttet sig foreningen. Foreningens formand drev således en solid brolægger- og entreprenørvirksomhed, og det samme var tilfældet med en anden af forenings stiftere, Hans Jørgensen, hvis virksomhed videreførtes under navnet »Hans Jørgensen & Søn«.

Foreningens første år synes at have været præget af en vis uro. Det væsentlige var at sikre foreningens medlemmer rimelige ind-

tægter, og til det formål udarbejdedes en såkaldt priskurant. Der var ikke enighed om den kurs, der skulle følges, og gang på gang måtte det konstateres, at priskuranten blev overtrådt. Foreningen havde ikke mindre end 6 formænd i det første årti af sin eksistens, og det var først, da vognmand M. J. Petersen, Stålstræde, kom til i 1893, at det lykkedes at få udarbejdet en priskurant, der blev fulgt. Det var medvirkende til i de følgende år at skabe respekt om vognmandsstanden, og det bidrog til at skabe et rimeligt grundlag for medlemmernes indtjeningsmuligheder. Hidtil havde mange haft svært ved at klare sig, men kårene bedredes betydeligt i de to perioder på tilsammen 14 år, hvor M. J. Petersen stod i spidsen for foreningen (1893-99, 1900-08).

1890-92 havde foreningens ophavsmand, vognmand Niels Larsen, beklædt formandsposten. Han er omtalt som den, der satte gang i den finere kørsel i Odense. Endnu var hesten den eneste trækraft, og man kunne se heste forspændt charabancer og landauere. I løbet af 1890'erne tog droskekørslen til, og ved århundredets slutning fandtes der i Odense 18 drosker, der havde faste holdepladser ved banegården, diverse forlystelsesetablissementer o. lign. Det var dog ikke enhver beskåret at befordre byens borgerskab. Når en droskeplads blev ledig, skulle der indsendes ansøgning for at kunne få lov til at overtage den, og skulle der oprettes en ny droskeplads, skulle politimesteren give sin tilladelse. Byens sidste hestedroske havde holdeplads ved Fyns Forsamlingshus indtil 1925. På det tidspunkt var det bildrosker, der dominerede gadebilledet. Hvornår den første af slagsen holdt sit indtog i byens gader fremgår ikke, men det kan senest være sket i 1909, hvor et af laugets medlemmer, vognmand J. Hansen, Nedergade, ansøgte politimesteren om at måtte få tildelt holdeplads på Flakhaven for autobildroske med kendingsnummer M 52.

Det var dog først og fremmest godstransport, medlemmer af »Odense Vognmandsforening« tog sig af. Betingelse for optagelse i foreningen var, at vognmanden var bosat i Odense, og medlemskab opnåedes ved underskrivelse af priskuranten. Overenskomsten, der trådte i kraft i juni 1907, er bevaret. Det fremgår af samme, at »underskrevne Vognmænd og Smaakørere i Odense forplig-

ter sig til nøjagtig at overholde Prislisten for Vognmandskørselen i Odense Købstad og Omegn«, at ingen må yde »Rabat, lang Henstand, Eftergivelse, Procenter e.l.«. Overtrædelse af priskuranten medførte bøder, og enhver havde pligt til at anmelde den kollega, der »gjorde Brud paa Prislisten«. Sidstnævnte skulle vise sig at være det, der kom til at optage foreningens bestyrelse mest i mange år fremover. Den holdt fast møde én gang om måneden, og der blev ikke holdt mange møder, uden at priskuranten og dens overholdelse kom på tale.

Vognmændenes kunder var primært byens håndværksmestre og deres leverandører, så som grusgravsejere, teglværksejere og kalkværksejere. Priskuranten tilgik dem af byens håndværksmestre, der var medlemmer af den lokale arbejdsgiverforening, og de var ved overenskomst forpligtet til at benytte medlemmer af »Odense-se Vognmandsforening« til transport af materialer.

Den vigtigste kunde var gennem en lang årrække Odense kommune. Primært gjaldt det transport af vejmaterialer, kørsel med sneplov og bortkørsel af sne. Byen var inddelt i 3 distrikter med hver en vognmand som formand, og det var også vognmænd, der fungerede som snefogeder. Sneførsel blev udbudt i licitation, og den øvrige kommunale kørsel blev fordelt ved en ekstraordinær generalforsamling hvert år.

Bestyrelsen havde også selskabelige interesser at varetage. Hvert år arrangeredes en sommerudflugt for foreningens medlemmer med nærmeste familie, og der var normalt god tilslutning. Det var begrænset, hvor langt man kunne nå omkring pr. hestevogn, og udflugtsmål ved århundredets begyndelse var Blommenslyst Kro, Slukefter Kro, Næsbyhovedbroby Kro og Stige Kro. Faste traditioner var afholdelse af skyttelaug i Hunderup Skov og senere i Næsbyhoved Skov, gammelmandsbal om foråret, andespil om efteråret samt juletræsfest 1. nytårsdag. En festkomite på tre medlemmer tog sig af arrangementerne, hvortil foreningens kasse ydede et pænt tilskud.

På forskellig måde søgte foreningen at yde sine medlemmer hjælp. En begravelseskasse oprettedes på initiativ af M. J. Petersen i 1903, og den talte efter ét års forløb 59 medlemmer. Kontin-



Vognmandslauget på udflugt i begyndelsen af århundredet.

gentet androg fra starten 30 øre pr. kvartal, men forhøjedes til 60 øre pr. kvartal i 1908. Der var pligt til at deltage i medlemmers begravelse, og de, der udeblev, blev idømt en mulkt på 2 kr.! Ved den årlige generalforsamling valgtes en fanebærer og to fanevagter, og de paraderede, når der blev taget afsked med et af foreningens medlemmer. – Medlemmer, der kom i nød, gik som regel ikke for-gæves til foreningens bestyrelse, og der ydedes regelmæssigt støtte til »Samaritanen«.

Foreningens virke udvidedes betydeligt i de år, hvor M. J. Peter-sen var formand. I 1908 trak han sig tilbage, og han afløstes af J. Petersen, Bjerggade. Året efter kunne foreningen fejre sit 25-års jubilæum, og det markeredes ved »et Gammelmandsbal med gratis Spise med Snaps og Øl« på restaurant »National«. For traktemtet betalte foreningen 317 kr., og hertil kom 25 kr. i drikkepen-ge til kelnerne og 28 kr. til musikken. Det har uden tvivl været et

overdådigt arrangement. Året før blev der ved sommerudflugten på Slukefter Kro serveret ½ kylling, koldt bord, øl og snaps til en pris á 1,80 kr. pr. kuvert!

1909-1934

Den ældste forhandlingsprotokol, der er bevaret, er påbegyndt den

Overnævnte Andragende bevilgedes.

2. Der var indkommet Klage over at Selskabet med Nybløgningen af Tuden ved Kastanien ^{af Hermann Petersen} var blevet overdraget Kommendantene M. Pedersen, P. Thomsen, S. C. Johansen og Birløffer Hans Hansen. Bestyrelsen fandt at dette Selskab ligesom anden kommerciel Klubbed kunde overdrages Foreningen, og blev nedsatte derfor et Udvalg bestående af Formanden og P. Hansen idangaaet til at forhandle med Statsingeniøren Sagen.

3. Regnskab for Sommerudflugten var fremlagt; det udviste følgende Udgifter:

Kørselen over Tåsinge	-----	Kr 5,00
Risem med Toget	-----	.. 27,60
Musikken	-----	.. 44,00
Sange	-----	.. 11,00
Programmer	-----	.. 4,00
Købt til Spisning og Ryge	-----	.. 0,95
Forbering til Musik, Musikken og	-----	.. 16,05
Jugthjemsens Hvæst	-----	.. 153,60
		<u>Falt 153,60</u>

Da der ikke forelaa andre Sager stilledes ~~Midt~~ *Da Odense*

I 1910 gik udflugten til Tåsinge. Turen fra Odense til Svendborg blev tilbagelagt med tog, hvorefter der var rundtur på Tåsinge i hestevogn. De samlede udgifter til transport, musik, sange, bespisning af kuske og musikanter m.v. beløb sig til 153 kr. og 60 øre.



Almindelig vognmandstransport udførtes i 1920'erne med hest og vogn. Dette og flere af de øvrige billeder tilhører firmaet Chr. Eriksen & Søn, der er den ældste af de nuværende vognmandsforretninger i Odense.

27. januar 1905, og fra da af er vi bedre orienteret om foreningen og dens virke.

Perioden, der her skal behandles, kom til at bære præg af krigen og de vanskelige år, der fulgte i dens kølvand.

Foreningen talte ret konstant 90 medlemmer. Når antallet ikke øgedes i 1920'erne i takt med bilernes fremkomst, skyldtes det, at vognmænd, der gjorde brug af biler, dannede deres egen forening, »Odense Vognmandsforening af 1926« – på trods af, at det ved en generalforsamling i oktober 1925 var blevet vedtaget at optage vognmænd, der betjente sig af automobiler. Den eksisterende forening søgte i flere år forgæves samarbejde med den nye forening, idet man var af den opfattelse, at det kun kunne være til skade, at der var to konkurrerende vognmandsforeninger i byen. I 1933 frem-



Vognmandstransport ved Odense Havn.

sattes der dog et forslag, der kunne accepteres af begge parter, hvilket resulterede i, at »Odense Vognmandsforening af 1926« ophævedes, og at dens ca. 30 medlemmer indgik i den oprindelige vognmandsforening. Ved udgangen af indeværende periode talte foreningen da ca. 125 medlemmer. 1919 indførtes begrebet passivt medlem; i praksis drejede det sig om en halv snes forhenværende vognmænd, der for reduceret kontingent fortsatte deres medlemskab.

De vanskelige kår under krigen afspejlede sig tydeligt i størrelsen af indskud og kontingent. Det symbolske beløb, der i foreningens første år var betalt som indskud ved indmeldelse i foreningen, var i 1902 og 1907 blevet sat op til henholdsvis 35 kr. og 100 kr. Under krigen øgedes det til 200 kr., og i 1918 var det nødvendigt yderligere at øge det til 500 kr. I 1922 kunne det dog atter sættes ned til 200 kr., og det kom til at gælde for resten af perioden. Kontingentet,



Foreningens medlemmer udfører vognmandsarbejde på ladesporet bag det tidligere Toldkammer på Vestre Stationsvej.

der oprindeligt havde beløbet sig til 1,50 kr. pr. kvartal, steg i 1917 til 3 kr. pr. kvartal, i 1918 til 5 kr. pr. kvartal, i 1921 til 6 kr. pr. kvartal.

Også priskurantens takster måtte reguleres. Mens de hidtil havde været behandlet under ét, nedsattes der i 1914 3 udvalg til behandling af de områder, der udgjorde størsteparten af det, der transporteredes, og det drejede sig om kul, sukker og korn samt bygningsmaterialer. Ifølge foreningens love kunne priskuranten kun ændres på en generalforsamling, og man oplevede i disse år, at der med korte mellemrum indkaldtes til ekstraordinær generalforsamling med henblik på regulering af priskurantens takster. Det var også tilfældet i årene efter krigen; i 1927 afholdtes eksempelvis 5 generalforsamlinger. Bestyrelsen holdt fortsat bestyrelsesmøde en bestemt ugedag i begyndelsen af hver måned, og det foregik som regel på Fyns Forsamlingshus.

Krigen havde ikke været ret længe, før der var vanskeligheder

*Vognmandsforeningens
fane fra 1924.*



*Fanen, der havde tilhørt
Odense Vognmandsforening
af 1926, skænkedes ved
foreningens ophør i 1933 til
Odense Vognmandsforening.
I modsætning til de
tidligere faner bærer denne
som symbol en lastbil.*



forbundet med at skaffe foder til hestene. I april 1917 var situationen forværret i en sådan grad, at foreningens bestyrelse måtte rette henvendelse til Indenrigsministeriet for at bede om hjælp. Staten kunne kun skaffe majs, og da de slap op, måtte man nøjes med klid som foder. Dertil kom stærke prisstigninger på hø og halm. –

Da krigen var på afstand, normaliseredes forholdene, og både 1920 og 1921 kunne priskurantens takster sættes ned med 10%.

Det var sandsynligvis på baggrund af usikre vilkår som følge af krigen, at der dannedes en sammenslutning af samtlige fynske vognmænd. Der nedsattes i 1917 et udvalg, og resultatet blev dannelsen af en Centralforening for Fyn. Det var formanden for »Odense Vognmandsforening«, vognmand J. Pedersen, der var primus motor, og han indvalgtes tillige i bestyrelsen for Landsorganisationen af vognmænd i Danmark. Det øgede arbejdsområde bevirkede, at foreningen omkring 1920 lod ansætte forretningsførere.

Også på anden måde organiserede vognmændene sig. Et resultat af industriens vækst var dannelse af fagforeninger og arbejdsgiverforeninger. I Odense dannedes bl.a. en afdeling af »Dansk Arbejdsgiver- og Mesterforening«. På et ret tidligt tidspunkt blev der truffet aftale med arbejdsgiverforeningen, hvis medlemmer forpligtede sig til udelukkende at benytte medlemmer af vognmandsforeningen til diverse former for transport. Det var flere gange på tale, at vognmandsforeningens medlemmer skulle indmeldes i arbejdsgiverforeningen, og det blev enstemmigt vedtaget ved en generalforsamling i 1918. Det skete på privat basis, dog fremgår det af bevarrede medlemslister, at størsteparten af vognmændene indmeldte sig i foreningen.

Ikke desto mindre var det indgåede aftaler og priskurantens overholdelse, der stod på dagsordenen ved en væsentlig del af bestyrelsesmøder og generalforsamlinger. Gennemlæsning af forhandlingsprotokoller giver således indtryk af ret urolige organisationsforhold i de første årtier af århundredet:

Brud på priskuranten af enhver art var en alvorlig forseelse, og medlemmer af foreningen havde som nævnt skrevet under på at anmelde kolleger, såfremt de fik nys om uregelmæssigheder. Da en vognmand i 1907 gav procenter, idømtes han således en bøde på 100 kr., og det var et stort beløb efter datidens forhold. Senere kom det for dagen, at 10 vognmænd havde kørt koks til 35 øre pr. 100 kg. i stedet for 40 øre ifølge priskuranten, og der blev omgående indkaldt til ekstraordinær generalforsamling. Her blev det ført til protokols, »at de Synder, der er begaaet, skal være dem forladte«;

dog henstilledes det på det kraftigste, at de for fremtiden overholdt priskuranten; i modsat fald ville de »blive klappet af efter de strengeste Forholdsregler«!

Der blev grebet hårdt ind, såfremt firmaer eller håndværksmestre, der var medlemmer af arbejdsgiverforeningen, benyttede vognmænd, der ikke var medlemmer af vognmandsforeningen. Omkring 1920 måtte bestyrelsen konstatere, at flere og flere benyttede »Transport-Compagniet«, der ikke var medlem af vognmandsforeningen. Man fandt, at »Transport-Compagniet« modarbejdede foreningen, og sagen stod på i 5 år, før det lykkedes at få indgået et forlig. – En sag mod stevedor P. Simonsen gik til retten, og han blev dømt til at betale en bod på 5.000 kr. til foreningen. – 1922 var det »Foreningen af Arbejdsgivere indenfor Handelsstanden i Odense«, der benyttede andre vognmænd end de organiserede, og efter forhandlinger underskrev begge parter en kontrakt. – Ikke sjældent blev der erklæret blokade mod organiserede håndværksmestre, der benyttede ikke-organiserede vognmænd; eksempelvis forekom det, at håndværksmestre lod vognmænd fra landet køre mursten fra fynske teglværker til byen. Gang på gang måtte det henstilles til medlemmer af arbejdsgiverforeningen, at de lod vognmandsforeningens medlemmer varetage deres transport, og til det formål udsendtes med jævne mellemrum fortegnelse over foreningens medlemmer.

Set med nutidens øjne kan det synes, at foreningens bestyrelse til tider gik i meget små sko. Således blev engang i 1920'erne et større firma anklaget, fordi det havde benyttet en ikke-organiseret vognmand. Firmaet oplyste, at det havde benyttet medlemmer af »Odense Vognmandsforening« til transport for ca. 30.000 kr. det forudgående år, men i et enkelt tilfælde havde ladet en brændselshandler udføre kørsel for 100 kr. Det skete for et tilgodehavende, og da den pågældende brændselshandler var ved at standse sine betalinger, havde man ladet ham selv befordre brændsel til firmaet. Det tålte foreningen ikke, og det blev vedtaget, at medlemmerne ikke måtte køre for firmaet, når det »brugte Kjøretøjer, der stod uden for Foreningen«!

Der var mange bryderier i disse år, og ofte gik bølgerne højt i

bestyrelsen. I 1911 nedlagde samtlige bestyrelsesmedlemmer deres mandat, da idømmelse af en mulkt blev nedstemt ved generalforsamlingen. Nøjagtig det samme gentog sig i 1926. To år senere var foreningen tydeligt inde i en krise: I september 1928 blev det hævdet, at formanden kørte grus til Frederiksbroens Mørtelfabrik til en pris, der lå under kurantens. Med én dags varsel blev der indkaldt til ekstraordinær generalforsamling, og her hævdede formanden – uden tvivl med rette – at generalforsamlingen ikke var lovlig indvarslet. En gruppe medlemmer krævede formandens afgang, men det blev nedstemt med 26 stemmer mod 18.

Så skarpe modsætninger var der i disse år, at der var bestyrelsesmedlemmer, der nedlagde deres mandat, mens andre blev tvunget til det efter vedtagelse på generalforsamling. Det skyldtes næppe, at vognmandsforeningens medlemmer var mere stridbare end tilsvarende foreningers medlemmer. Hvad forhandlingsprotokollen afslører er nærmere tidens ugunst. Om året 1928 blev der ved generalforsamlingen det følgende år udtalt, at der var alt for mange vognmænd. Dirigenten sluttede »med at udtale det Haab, at der snart maatte blive saa meget at bestille, at der kunne blive nok til alle, saa at dette kunne bidrage til lidt mere Sammenhold i Foreningen i Fremtiden«.

I de følgende år var det en stående vending, at dirigenten indledte generalforsamlingen med opfordring til at forhandle i fordragelighed. At man havde divergerende opfattelser af tingene, viste en afstemning om et lovforslag 1935, hvor der var 36 stemmer for, 33 imod, mens 3 stemmer var blanke! Det var krisetider, og det kom i høj grad til at præge foreningens arbejde. I sine beretninger omkring 1930 lagde formanden ikke skjul på, at det var dårlige tider for vognmændene.

Det var ellers folk med erfaringer, der sad på bestyrelsesposterne. Fr. Rasmussen var formand i de vanskelige år efter oprettelse af »Odense Vognmandsforening af 1926«, og han havde tidligere en kortere periode været formand. 1929 afløstes han af P. Kirkegaard, og han kom til at beklæde formandsposten i næsten 20 år. 1932 trak R. Thomsen sig tilbage efter 20 års arbejde som sekretær; 26 år havde han fordelt det kommunale arbejde mellem foreningens



Foreningens bestyrelse i jubilæumsåret 1934. Fra venstre V. Hansen, Gram Hansen, P. Kirkegaard (formand), A. Andersen, H. Hansen, A. Eriksen og Chr. Nielsen.

medlemmer, og han havde været foreningen en så god støtte, at der blev holdt en fest til ære for ham, da han samme år fyldte 75 år. 1940 trak H. Hansen sig tilbage efter at have været medlem af bestyrelsen i 30 år, deraf 25 år som næstformand. Gang på gang var de blevet genvalgt med akklamation, og det kan kun være tegn på, at de har haft medlemmernes agtelse. Når der var problemer udadtil, stod bestyrelsens medlemmer sammen, og de gav ikke efter for konkurrence fra anden side. Det var inden for foreningens egne rammer, der var divergerende meninger, og problemerne kan i det væsentlige tilskrives de vanskelig kår i årene omkring 1930, sådan som det fremgår af referatet af generalforsamlingen dette år: »Formanden gav en meget skarp Irettesættelse og lod vide, at det absolut ikke var Meningen, at Foreningens Medlemmer skulle konkurrere hinanden ud«.

Det hørte til bestyrelsens opgaver at føre forhandlinger vedrørende chaufførernes og kuskenes lønninger. Ofte blev der fremsat

krav om løntillæg, og som regel lykkedes det at komme overens. I 1936 lå chaufførernes ugeløn på 54 kr., kuskenes på 55 kr. På samme tid fremsattes der krav om 6 dages sommerferie med fuld løn! Tillige overvejedes det at følge Odense kommune og indføre week-end lørdag eftermiddag mod at forlænge arbejdstiden ½ time de øvrige dage i ugen. At det har været et nyt begreb for sekretæren, viser den måde, han staver det på: Vigind!

Kommunen var for øvrigt fortsat en god kunde for foreningens medlemmer. Den samlede kørsel for kommunen androg eksempelvis i 1917 45.000 kr., i 1935 61.000 kr. I 1930'erne kom der en ny kunde til, idet militæret hvert år rekvirerede en række biler og hestespand til kørsel i forbindelse med efterårsmanøvren.

Hvad foreningens økonomiske forhold angik, udvistest der sjældent de store udsving. Foreningens formue (excl. begravelseskassens) beløb sig i 1920'erne til ca. 15.000 kr., og regnskabet udviste som regel et mindre overskud eller et mindre underskud.

1922 fremsatte Falck tilbud om fælles forsikring for vognmandsforeningens medlemmer. Tilbuddet lød på 825 kr. for det kommende år, og det blev akcepteret. Medlemslister og regnskaber er bevaret, og de er af interesse, idet de oplyser os om firmaernes kapacitet: I perioden 1922-34 var ca. 65% af foreningens medlemmer – sandsynligvis de med den største kapacitet – medlemmer af Falck, og oversigterne fortæller om bilernes fremtrængen på hestevognenes bekostning:

	Abonnenter	Hestespand	Biler
1923-24	54	110	8
1928-29	52	92	21
1933-34	91	57	115

Taksten var ved periodens slutning 1,50 kr. pr. hestekøretøj, 5 kr. pr. bil.

De 8 biler, der forsikredes i 1923, tilhørte vognmændene H.J. Christensen, J. Hansen, J. Jensen, P. Kirkegaard og R. Larsen. De to sidstnævnte, der havde deres forretninger på Nørrebro, var dem,

der disponerede over det største antal køretøjer, for vognmand Kirkegaards vedkommende 7 vogne og 3 biler, for vognmand Larsens vedkommende 8 vogne og 1 bil.

Når det drejede sig om foreningens festlige virke, gled de faglige problemer i baggrunden. Man fastholdt de gamle traditioner med gammelmandsbal, skyttelaug, andespil og juletræsfest nytårsdag.

På ét punkt kunne vore dages vognmænd sikkert nok ønske sig tilbage i tiden: Gammelmandsballet indledtes med spisning; i 1923 var menuen helleflynder, flæsketeg, kalvesteg og is til en pris á 2,50 kr. pr. kuvert, året efter suppe, fisk, dyresteg og is til en pris á 6 kr. pr. kuvert!

Den årlige sommerudflugt afvikledes samtidig med Centralforeningens årsmøde, og målet var i disse år en af de fynske kystbyer. 1921 foretoges udflugten for første gang pr. bil, og turen gik til Assens.

I 1924 holdtes 40-års stiftelsesfest, og foreningen fik ved den lejlighed en ny fane. Bag initiativet stod en komité af foreningens damer, der fandt, at foreningens fane fra 1886 var så medtaget, at



Laugsudflugt 1933.



Fra festen på Fyns Forsamlingshus i anledning af laugets 50-års jubilæum den 11. marts 1934. Mindre end et 6-mands orkester kunne ikke gøre det!

den burde have en ny. Da »Vognmandsforeningen af 1926« i 1933 opløstes og dens medlemmer indgik i »Odense Vognmandsforening«, besluttede de at skænke denne deres fane. Sidstnævnte markerer den nye tid, idet den som symbol bærer en lastbil, mens »Odense Vognmandsforening«s fane som symbol bærer den oprindelige hestetrukne droske, rigsvåben samt Odense-liljen.

Der holdtes fortsat stiftelsesfest i marts måned, og ved stiftelsesfesten den 11. marts 1934 kunne foreningen fejre sit 50-års jubilæum. Der var middag med kuvert á 7 kr., dans til klokken halv to, hvorefter den ifølge referatet særdeles vellykkede fest sluttede med koldt bord med varm ret!

Ved den lejlighed blev der udgivet et lille festskrift. Det oplyser bl.a., at Centralforeningen for Fyn på daværende tidspunkt talte

177 medlemmer, 112 i Odense, 46 i Svendborg, 13 i Nyborg og 6 i Middelfart.

Ifølge en erhvervstælling i 1925 var der på Fyn ialt 595 vognmandsforretninger, heraf 285 i købstæderne, og de beskæftigede ialt 900 personer, heraf 480 i købstæderne. De knap 600 virksomheder disponerede over ca. 900 hestekøretøjer og ca. 500 automobiler, og heraf benyttedes 730 hestekøretøjer og 220 automobiler til fragtkørsel, resten til personkørsel. I de følgende år steg antallet af automobiler betydeligt, og omkring 1932 oversteg antallet af lastbiler antallet af hestekøretøjer hos vognmændene.

Ved 50-års-jubilæet i 1934 havde foreningen en samlet formue på 47.000 kr., hvoraf en strejkefond udgjorde 14.000 kr. og begravelseskassens formue androg 10.000 kr. Flere gange var der udbetalt økonomisk støtte til medlemmer, der var kommet i nød på grund af vedvarende sygdom, og i 1914 havde foreningen stillet et beløb på 2.000 kr. til rådighed for medlemmer, der måtte komme i vanskeligheder som følge af krigen. Man havde således ikke glemt, at foreningen også havde et socialt sigte.

1934-1959

Også denne periode kom hurtigt til at stå i krigens tegn. Det kom bl.a. til udtryk ved større afgang og større tilgang af medlemmer end under normale forhold. Siden nedlæggelsen af »Vognmandsforeningen af 1926« i 1933 havde foreningen talt mellem 125 og 130 medlemmer; i krigens første år faldt antallet stærkt, men de øgede vanskeligheder betød sammenhold og øget tilgang. Den 1. januar 1946 talte foreningen således 131 medlemmer, den 1. januar 1947 143 medlemmer, den 1. januar 1948 151 medlemmer, hvilket var det højeste antal medlemmer, foreningen på noget tidspunkt havde haft. I de følgende år reduceredes antallet til ca. 130, inklusive passive medlemmer.

Den vigende tilgang i krigens første år hang delvis sammen med dannelsen af en konkurrerende forening, »Odense Vognmandsforening af 1940«. Den afgav billigere tilbud til kommunen end »Odense Vognmandsforening«, og det gav anledning til problemer

de følgende år. 1944 opløstes foreningen, og dens 15 medlemmer optoges i »Odense Vognmandsforening« de følgende år.

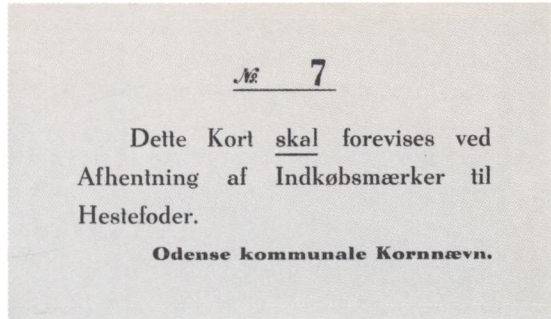
Årene omkring 1935 betegnes som forholdsvis gode for foreningens medlemmer. Dårlige tider var imidlertid på vej, og allerede i 1939 indførtes benzinrationering. Samme år steg benzinprisen til 36 øre pr. liter, og det bevirkede, at priskurantens takster måtte forhøjes to gange. I april 1941 var dagsprisen for benzin nået op på 1,06 kr. pr. liter, og det var en realitet, at priskurantens takster lå 70% over 1939-tallene. Vognmænd, der benyttede heste, fik også problemer som følge af krigen; foderstofforretningerne kunne ikke skaffe korn nok, og man var henvist til at bruge majs som foder.

Sådan kunne det selvfølgelig ikke fortsætte, og for at redde situationen måtte man tage gasgeneratorer i brug. De var vanskelige at have med at gøre og var ret usikre i drift. Chaufførerne krævede ekstra løn for besværet med gasgeneratorerne, og Falck måtte sætte kontingentet op for vogne med gasgenerator. Mens taksten for en benzinbil i 1943 var 5 kr., var taksten for en gasgeneratorbil 19 kr., og det fortæller noget om den usikkerhed, der var forbundet med at køre med gasgenerator.

De forringede kår for vognmandskørslen som følge af krigen aflæses nok tydeligst i materialet vedrørende medlemskab af Falck, idet man dog må formode, at ikke alle lod samtlige køretøjer registrere:

	Antal benzinbiler	Antal gasgeneratorbiler
1940	127	0
1941	90	35
1942	54	77
1943	17	147
1944	1	123
1945	12	111
1946	175	30
1947	184	21
1948	271	0

Under krigen rationeredes hestefoder, og vognmændene måtte sikre sig indkøbsmærker hos de kommunale myndigheder.



Hvad antallet af hestespand hos vognmændene angår, var det stærkt på retur i 1930'erne. Under krigen øgedes antallet af registrerede hestevogne fra ca. 40 til ca. 80, men 1947 var antallet atter ca. 40, og i løbet af få år reduceredes det til det halve. De sidste hestespand forsvandt omkring 1960, hvor antallet af lastbiler hos de odenseanske vognmænd registreredes til ca. 300.



Kedeltransport i Danmarksgade 1939.



Maskintransport for Thrige 1944.

Firmaer, der hævdede sig med den største kapacitet hele perioden, var Hansen, Henriettelyst og P. Kirkegaard, Nørrebro. I årene op mod krigen kørte de to firmaer med henholdsvis 3 hestespand/9 lastbiler og 4 hestestand/6 lastbiler, i slutningen af 1950'erne med henholdsvis 25 og 15 lastbiler. Næst i rækken kom Th. Christensen, Jægerhusvej, med en kapacitet på 5 til 7 lastbiler. Et firma med en tilsvarende kapacitet var Chr. Eriksen & Søn, Nørrebro, der var det sidste firma, der udelukkende betjente sig af hestevogne, og da det i 1950'erne udskiftede hestevognene med lastbiler, var der sagt farvel til tidligere tiders vognmænd med et større antal heste på stald.

De allersidste vognmandsheste forsvandt dog først fra Odenses gader i midten af 1960'erne. Den, der beholdt hestene så længe, var vognmand Poul Sigvartsen, DSB's Vognmandsforretning, hvis to sidste hestevogne betjente ruten fra banegården til Kongensgade, Vestergade og Overgade, og på denne strækning kunne det betale sig at benytte hestevogne frem for biler. Uden tvivl var der også pietet med i billedet.

Flere større firmaer med egen transportvirksomhed var medlemmer af foreningen. Det gjaldt fra foreningens start Hans Jørgensen & Søn, senere DSB's Vognmandsforretning og Odense Omnibusselskab.

Det var dog fortsat kun vognmænd og firmaer i Odense kommune, der kunne blive medlemmer af foreningen, og der blev fortsat taget stilling til medlemskab i hvert enkelt tilfælde. Omegnens vognmænd var henvist til medlemskab af »Fyns Stifts Fragt- og Vognmandsforening«.

Stillingtagen til medlemskab var ikke mindst påkrævet i årene efter krigen, idet der var vognmænd, der havde påtaget sig kørsel for værnemagten ud over den kørsel, som det var pålagt foreningens medlemmer at udføre. Flere vognmænd blev nægtet optagelse i foreningen, og et medlem, der havde haft samkvem med tyskerne, blev ekskluderet af foreningen. I dette tilfælde måtte der 6 års



For at passere bakken må to biler yde hestevognen assistance. Billedet stammer fra 1946, hvor ikke alle biler var kommet i gang efter krigen.



Undertiden er transporter så tunge, at der kræves mere end én trækraft. Billedet er fra 1950'erne.

forhandlinger, en retssag og flere ekstraordinære generalforsamlinger til, før vognmanden blev genoptaget i foreningen.

De opgaver, foreningens medlemmer udførte, svarede i det væsentlige til dem, der tidligere er omtalt. Da der i 1938 blev afgivet tilbud, blev der »appelleret til Humanitet overfor Kommunen«, da den fortsat var en god kunde for foreningen. Indtægter ved kommunal kørsel beløb sig således i 1936 til 66.000 kr., i 1941 til 171.000 kr.

Den kommunale kørsel varetoges af en fordelingsmand, der valgtes blandt vognmændene uden for bestyrelsen. Opgaver, der skulle fordeles, var bl.a. kørsel af vejmaterialer, snekørsel og renovationskørsel. Yderligere fordeltes en række snepløve og snekrabere blandt foreningens medlemmer. I løbet af 1950'erne antog den kommunale kørsel et sådant omfang, at der nedsattes et fordelingsudvalg på 7 vognmænd, 3 af bestyrelsens medlemmer og 4 af de øvrige medlemmer.



Lastbiler i Sct. Jørgensgade 1953.

Under krigen blev det henstillet til foreningen at stille med vogne til oprydning efter bombeskader. Foreningen påtog sig opgaven, men forlangte en længere frist end en halv time fra bombeangrebet til arbejdets påbegyndelse, idet det ville kræve, at der skulle være fast vagt ved heste og vogne. – På en trist baggrund måtte vognmændene konstatere, at der var nok at bestille i krigens sidste år.

I årene efter krigen var der nedadgående tendens i beskæftigelsen. Mange firmaer anskaffede selv vogne, og det gav vognmændene mindre at bestille. Flere gange diskuterede man priskurant contra fri konkurrence, men man fastholdt fra foreningens side, at der fortsat skulle koncession fra myndighederne til for at drive vognmandsnæring. For at blive optaget i foreningen stilledes som betingelse, at man var ejer af et køretøj, og med årene var der færre, der afvistes. Den nye holdning kom til udtryk ved generalforsamlingen i 1952, hvor et medlem fremsatte den bemærkning, at det var tarveligt, at kolleger skulle melde hinanden, for at priskurantens takster kunne blive overholdt. På den anden side blev der fra entre-



ODENSE VOGNMANDSLAUG

Følgende Lønninger

er gældende fra 1. Marts 1944.

Chauffører Ugeløn	84,38	Kuske Ugeløn	88,01
Timeløn	1,78	Timeløn	1,72
1. Overtime	2,10	1. Overtime	1,92
2. "	2,21	2. "	2,04
3. "	2,42	3. "	2,07
Nat, Søn- og Helligdage	2,73	Nat, Søn- og Helligdage	2,79

Chauffører der kører med Gasbiler erholder ekstra 75 Øre pr. Dag.

Hestepasning: 1 Sp. 4,52 pr. Uge
2 og 3 Sp. 6,12 pr. Uge
derudover pr. Sp. 1,00 pr. Uge

Vognmanden er pligtig at holde Chauffører og Kuske ulykkesforsikret fra den første Dag de kommer til Skade for 3,00 daglig.

Lønningsliste for
chauffører og kuske,
gældende fra
1. marts 1944.

prenrørers side gjort forsøg på at trykke priserne, og det var nødvendigt at have nogle faste retningslinier. Problemerne var generelle for landets vognmænd, og denne del af det organisatoriske arbejde blev delvis overtaget af Landsforeningen. Det var også i Landsforeningen, det i 1953 blev vedtaget, at medlemmer kunne idømmes bod fra 50 kr. til 10.000 kr. alt efter forseelsens størrelse.

Også vedrørende chaufførers og kuskers lønninger måtte der jævnlige føres forhandlinger, men der synes dog sjældent at have været større uoverensstemmelser mellem foreningen og diverse fagforbund. I begyndelsen af 1950'erne var ugelønnen steget til ca. 150 kr. Chaufførerne havde på dette tidspunkt en arbejdsuge på 48 timer, kuskene en arbejdsuge på 51 timer.

Også kontingentet måtte følge med tiden. 1952 steg det til 8 kr., 1954 til 13 kr., 1958 til 16,25 kr. pr. kvartal, hvortil kom et beløb på 40 kr. til Landsforeningen. I samme periode øgedes løn til oldermann og sekretær, der ved periodens slutning fik henholdsvis 1500 kr. og 800 kr. om året.

I forbindelse med foreningens 60-års stiftelsesfest i 1944 foreslog vognmand Rich. Schou, at »Odense Vognmandsforening« skulle ændre navn til »Odense Vognmandslaug«, og så godt som alle foreningens medlemmer stemte for. Det var en gammel tradition, der blev vakt til live, og det havde til følge, at formand og næstformand skiftede deres titler ud med oldermann og viceoldermann.

I den periode, der behandles her, havde laug et kun 3 oldermænd. P. Kirkegaard, der stod i spidsen for forening og laug i nær 20 år, afløstes 1948 af A. Andersen, men han fortsatte sit arbejde i bestyrelsen og beklædte posten som viceoldermann i yderligere 3 år. 1954 trak A. Andersen sig tilbage som oldermann, og han afløstes af Axel Hoff Bjerg, der havde været medlem af bestyrelsen siden 1947 og haft posten som viceoldermann efter P. Kirkegaard.

Hvad de festlige arrangementer angår, skete der ikke væsentlige ændringer – bortset fra de sidste krigsår, hvor de voksende vanskeligheder hindrede afholdelse af større fester. Det synes laugets festudvalg at have rådet bod på allerede i november 1945, hvor der samme dag holdtes generalforsamling, andespil og spisning, hvor der serveredes suppe, høns i asparges, kalvesteg og flæskesteg, karamelrand med is samt mocca til en pris á 12 kr., hvoraf foreningen ydede de 10 kr. i tilskud! – Trods restriktioner holdtes dog 60-års stiftelsesfest søndag den 12. marts 1944, men man begrænsede sig til spisning om eftermiddagen.

Lauget ydede et pænt tilskud til de årlige arrangementer, og festudvalget bestræbte sig på at gøre dem så festlige som muligt. På et vist tidspunkt blev det pålagt udvalget at arrangere alt »på bedste og billigste måde«, og det kan ethvert festudvalg vist nikke genkendende til! – Alt forblev dog som før, bortset fra at julefesten flyttedes fra nytårsdag til 3. juledag, og at gammelmandsballet tog navneforandring til stiftelsesfest. Det blev menuen dog ingenlunde ringere af! 1952 var det på tale at stryge festerne, men der var stort



Bestyrelsen ved 75-års jubilæet i 1959. Bageste række fra venstre: H. M. Hansen, N. Sørensen, Helge Madsen, S. Ejlersen; forreste række fra venstre: Th. Rask, Axel Hoff Bjerg (formand), C. C. Hansen, Carl Larsen.

set enighed om, at »fester hørte med til en forening« og var med til at skabe sammenhold. Forslaget var affødt af sparehensyn, og næste år nøjedes man med 3 retter ved stiftelsesfesten.

Årene op til 75-års jubilæet i 1958 betegnedes som ret gode for vognmændene. Der var større byggearbejder i gang, og der var som helhed god beskæftigelse for vognmændene. Projekter, hvortil der kørt byggematerialer, var ikke kun begrænset til Odense. I slutningen af 1950'erne opførtes eksempelvis Lindø-værftet og Siø-dæmningen, og i begge tilfælde var Odense-vognmændene i aktivitet.

Da 75-års jubilæet nærmede sig, besluttede man at indbetale 2% af beløb for kommunalkørsel, og det viste sig at være en god måde at disponere på, idet udgifterne til festen kom til at beløbe sig til 20.000 kr. Som gæster inviteredes borgmester, politimester, stadsingeniør, havneingeniør, markforvalter, vejinspektør, repræsentanter for Landsforeningen Danske Vognmænd, Falck og den lokale

arbejdsgiverforening samt formænd og næstformænd for vognmandsforeningerne i Svendborg, Nyborg, Fåborg og Middelfart, og den lange række af gæster giver et indtryk af, hvem vognmandslauget i det daglige samarbejdede med.

Dagen startede med nedlægning af krans på afdøde formænds grave. Sidst på formiddagen var der reception på Fyns Forsamlingshus, efterfulgt af frokost for særligt indbudte. Til aftenfesten havde der tegnet sig 166 deltagere. Som det hører sig til ved slige lejligheder, blev der holdt en række taler og sunget sange, forfattet i dagens anledning. For underholdningen sørgede kgl. skuespiller Elith Foss.

I forbindelse med jubilæet udnævntes vognmand P. Kirkegaard til æresmedlem af lauget som tak for 29 års medlemskab af bestyrelsen, deraf som tidligere nævnt 19 år som formand og oldermann.

1959-1984

Vi nærmer os den tid, som de, der er medlemmer af lauget i jubilæumsåret, har et relativt godt kendskab til, men også de sidste 25 år har deres historie, og de skal omtales på samme måde som den forudgående periode:

Det er gået vognmandsstanden, som det er gået andre dele af erhvervslivet. De større virksomheder har haft bedre muligheder for at klare sig end de mindre, og det har reduceret antallet af vognmænd. I de første år af perioden talte foreningen mere end 100 medlemmer. Nedgangen markeredes i 1960'erne, og siden begyndelsen af 1970'erne har lauget haft 60-80 medlemmer. I jubilæumsåret har lauget 70 medlemmer. Det oprindelige krav om, at kun odenseanske vognmænd kan optages i vognmandslauget, er opgivet, og der har de sidste årtier været tilgang af flere udenbys vognmænd.

Falcks liste over abonnenter blandt laugets medlemmer udviser det samme: Mens antallet af abonnenter i 1960'erne gennemsnitlig lå på 110, har det i 1970'erne gennemsnitlig ligget på 70. Antallet af registrerede lastbiler er tilsvarende faldet fra ca. 275 til 175. Firmaer, der i denne periode over en længere årrække har disponeret

over mindst en halv snes større vogne, har været Hansen, Henriettelest, Harald og Mogens Nielsen, Georgsgade, Poul Schou, Aaløkke Allé, senere Rugaardsvej, Børge Folmar Hansen, Nørrebro, Svend Wetche, Vindegade, senere Wichmannsgade, Axel Bjerg, Juelsgade, Mogens Christensen, Victoriagade, Ejvind Olsen, Blåbergvej, H. V. Schou, Sct. Jørgensgade, Ove Jensen, Svendstrupvej og K.L. Gundersen, Blommenslyst.

Sammenlignet med tidligere tider har der i indøværende periode været ret urolige forhold på arbejdsmarkedet. Ofte har lønkrav fra arbejder-side – i nærværende tilfælde fra chaufførernes organisationer – ført til konfliktsituationer, og det har ikke kunnet undgå at præge vognmandsstanden. Forhandlingerne har dog været ført i landsorganisationerne LDV (Landsforeningen Danske Vognmænd) og DVA (Danske Vognmænds Arbejdsgiversammenslutning) og har kun indirekte berørt det lokale foreningsarbejde.

Selv om forholdet mellem arbejdere og arbejdsgivere på mange områder er blevet skærpet og der er opstået konkurrence fra andre sider, vidner laugets forhandlingsprotokol om fredelige tilstande. Der har i de senere år ikke været afholdt generalforsamlinger med så dramatisk forløb som tidligere, og det har hørt til sjældenhederne, at der har været indkaldt til ekstraordinær generalforsamling. I 1950'erne indkaldtes der til ekstraordinær generalforsamling hvert år i november, når den kommende vinterkørsel skulle planlægges, men det fandt man ikke grund til mere i 1964, hvor man besluttede udover den ordinære generalforsamling i februar kun at lade afholde medlemsmøde, når det var påkrævet. Det har eksempelvis været tilfældet i forbindelse med indførelse af moms (1967), CPR og kildeskat (1970), på det faglige plan fartskrivere, køre- og hviletidsbestemmelser (1976) m.v.

Der er fortsat en priskurant, hvis takster skal overholdes. Ved en generalforsamling i 1962 faldt der en bemærkning om, at det altid havde været og fortsat var en æressag for vognmændene at overholde priserne, og priskuranten har da heller ikke skabt problemer som i tidligere tid. Taksterne anmeldes af LDV, men Monopoltilsynet fører kontrol med priser og aftaler, og derfor giver det ikke problemer af større art for den enkelte forening. – En priskurant

trådte i kraft den 1. november 1969, og den var gældende indtil 1978. Efterhånden var der kommet 19 tillæg til priskuranten af 1969, og det gav anledning til udarbejdelse af en ny priskurant.

Gennemgående synes laugets vognmænd at have været tilfredse med indgåede aftaler. Det har været gældende for den kommunale kørsel, der stort set dækker de samme områder som tidligere. Transport af vejmaterialer, kørsel med sneplove og grusspredere, renovationskørsel m.v. henhører under stadsingeniøren, og han har på kommunens vegne anmodet lauget om at afgive diverse tilbud, på hvilket grundlag der som regel uden større uoverensstemmelser er skrevet kontrakt vedrørende kommunal kørsel. Lauget har som tidligere en fordelingsmand, der har til opgave at fordele de kommunale kørsler mellem laugets medlemmer, og det har kun givet anledning til få problemer. Flere gange i begyndelsen af perioden blev der rejst krav om, at medlemmer, der var bosat uden for bygrænsen, også skulle have andel i den kommunale kørsel, men det blev nedstemt. Efterhånden flyttede flere og flere af byens vognmænd uden for byen, idet vogne og maskiner stillede krav om større og større plads, og på det grundlag fandt man det da også rimeligt, at det ikke kun var de vognmænd, der var bosat i selve byen, der fik andel i den kommunale kørsel. Omfanget af samme var for øvrigt ikke steget i takt med den øvrige udvikling. I 1969 indtjente de odenseanske vognmænd således kun 160.000 kr. ved kommunal kørsel, og forholdsmæssigt var det et noget mindre beløb end det, der tidligere var indtjent ved kommunal kørsel. En væsentlig årsag til den reducerede kørsel for kommunen har været, at kommunen til stadighed har udvidet sin egen vognpark, og det har lauget naturligt ingen indflydelse på. – Fordelingsmand i en længere periode var H. M. Hansen. 1974 afløstes han af Jørgen Mathiesen, der varetog jobbet, indtil han 1981 afløstes af Erik Hansen.

De interne regnskaber har ikke givet anledning til større uoverensstemmelser. Årsregnskabet revideres af registreret revisor og fremlægges derefter ved et bestyrelsesmøde for to på generalforsamlingen valgte kritiske revisorer, hvorefter det tilstilles samtlige medlemmer af lauget. Forelæggelse af regnskabet ved generalforsamlingen har de senere år sjældent affødt mange spørgsmål. Kon-

tingentet er blevet forhøjet med passende mellemrum, og bestyrelsens forslag er blevet fulgt (1962: 25 kr. pr. kvartal, 1967: 35 kr. pr. kvartal, 1970: 50 kr. pr. kvartal, 1973: 100 kr. pr. kvartal, 1978: 135 kr. pr. kvartal), og det samme gælder diæter til bestyrelsesmedlemmer (indtil 1961 500 kr. om året, fra 1979 3.500 kr. om året) og løn til oldermann (indtil 1969 1.500 kr. om året, fra 1979 4.000 kr. om året) og sekretær (indtil 1967 800 kr. om året, fra 1979 4.000 kr. om året).

Stigninger i 1960'erne har uden tvivl virket mindre generende end stigninger i 1970'erne. Der har været tradition for, at oldermannen har indledt sin beretning med at karakterisere det forudgående år, og bemærkningerne i 1960'erne er ret positive. De fleste år betegnes for vognmændene som gode eller tilfredsstillende; først i slutningen af 1960'erne sniger det lille ord »ret« sig ind foran godt eller tilfredsstillende. I takt med lønstigninger (chaufførers ugeløn 1963: 267 kr., 1968: 408 kr.) fulgte forhøjelse af kørselspriser, og som helhed var der ingen beskæftigelsesmæssige problemer. Selv om lønkravene til tider blev fundet uhørte og afgørelsen ikke altid faldt ud til fordel for vognmændene, var vilkårene acceptable.

I løbet af 1970'erne ændredes billedet ret kraftigt. Tidens ugunst fik hele erhvervslivet at føle, og særlig mærkbart for vognmændene var energikrisen og som følge deraf stigende olie- og benzinpriser og forhøjelse af takster for færgeoverfart. Også vægtafgifter forhøjedes betydeligt. Et af de områder, der har været hårdest ramt i 1970'erne, har været byggesektoren, og det har ikke kunnet undgå at sætte sit præg på vognmandskørslen. Enkelte år har været betegnet som acceptable, andre som jævnt gode eller ret dårlige.

En styrke i krisetiderne har været det sammenhold, der har præget arbejdet i bestyrelsen. Der har været holdt bestyrelsesmøde i begyndelsen af hver måned med undtagelse af månederne juli og august, og der har sjældent været noteret større modsætninger. Genvalg har hørt til dagens orden, og det er som regel sket med akklamation. Siden 1954 har lauget således kun haft 2 oldermænd. Axel Hoff Bjerg var en mand, der nød sine kollegers tillid, og han hyldedes af laugets medlemmer, da han i 1972 havde været medlem af bestyrelsen i 25 år og 18 år siddet i LDV's hovedbestyrelse.

1973 trak han sig tilbage som oldermand, men forblev som menigt medlem af bestyrelsen, indtil han i 1976 afstod sin forretning. Som oldermand afløstes han 1973 af Mogens Christensen, der havde været medlem af bestyrelsen siden 1961 og således var fortrolig med laugets arbejdsområder. – Da Nic. Sørensen efter 9 år som viceoldermand i 1978 trak sig tilbage, fulgte man en gammel tradition og valgte i hans sted det medlem af bestyrelsen, der havde den højeste anciennitet, og det var H. V. Schou, der havde været medlem af bestyrelsen siden 1960. – 1968 benyttede laug et lejlighed til at hylde Svend Ejlersen, der da havde været sekretær i 25 år. Såvel Hoff Bjerg som Svend Ejlersen udnævntes 1975 til æresmedlemmer af laug et.

Der vælges fortsat festudvalg, og dets medlemmer bestræber sig på at holde de gamle traditioner i hævd. Da udgifterne til jubilæumsfesten i 1959 var betalt, vedtog man fortsat at opkræve en beskedent del af indtægterne ved den kommunale kørsel til afholdelse af fester, og det medførte, at laug et fortsat kunne yde et betydeligt tilskud, når medlemmerne samledes i et festligt lag, hvad enten det var til stiftelsesfest, keglespil, andespil eller juletræsfest. Når medlemmerne blev bespist, blev den tidligere standard holdt, og når der blev fremsat forslag om, at festerne skulle indskrænkes, blev der protesteret. Følgelig måtte man acceptere, at kuvertprisen steg. Mens den i 1968 beløb sig til 30 kr., måtte man i 1976 erlægge 80 kr., i 1982 140 kr. pr. kuvert. Menuen lød da på flødelegeret aspargessuppe, dyrekølle med salat Waldorff og vildtflødesauce og skal af orangesorbet fyldt med is iblandet svedsker, blødt i grøn Chartreuse og hertil chokoladeovertrukne syltede figer! De mange retter, laug ets medlemmer gennem årene har sat til livs, vidner om, at de har haft sans for andet end det rent faglige!

Hvad den festlige side af foreningslivet angår, opstod der et lille problem i 1977. De fynske keglebaner var nedlagt, og medlemmerne måtte begive sig til Bramdrupdam Skov for at få deres spillelyst styret. En gammel tradition skulle holdes i hævd, og laug et spenderede buskørsel med efterfølgende gratis bespising. 1982 blev også denne keglebane nedlagt, og kegleturen måtte aflyses!



Bestyrelsen for Odense Vognmands­laug i jubilæumsåret 1984. Øverste række fra venstre: Erik Hansen, Preben Rasmussen, Poul Wetche, Hardy Andersen. Nederste række fra venstre: H. V. Schou, Mogens Christensen (oldermand), Preben Eriksen.

Der er taget hul på 1980'erne, og laugets 100-års jubilæum er umiddelbart forestående. Billedet tegner sig i store træk som tidligere. Bestyrelsen varetager medlemmernes interesser, og der føres hvert år forhandlinger med Odense kommune med henblik på udførelse og fordeling af kommunal kørsel, ligesom der hvert år træffes sær­aftale med Falck. Lønningerne stiger og det samme gør kørselstak­sterne, men der er sammenhold, og det gælder om ikke at give efter over for pres, der kommer udefra. Det er stramme økonomiske tider, og der er flere vognmænd, der er gået konkurs. På dette punkt har vognmandsstanden måttet dele kår med andre dele af erhvervslivet.

Bestyrelsen følger den linie, der hidtil har været ført. Der afhol­des et månedligt møde undtagen i sommermånederne. Olderman-

den fremlægger regnskabet ved den årlige generalforsamling, og medlemmerne accepterer den kontingentforhøjelse, der må foretages med jævne mellemrum. På lokalt plan omgås laugene med planer om at erhverve eget hus.

Der er et godt samarbejde med landsorganisationerne. Ved en generalforsamling i november 1961 blev det vedtaget pr. 1. juli 1962 at udmelde laugene af den lokale arbejdsgiverforening og tilslutte det Danske Vognmænds Arbejdsgiversammenslutning (DVA), idet man fandt, at det tjente vognmændenes interesser bedre og tilmed var billigere. Det overvejes nu at indmelde DVA i Dansk Arbejdsgiverforening.

Landsforeningen Danske Vognmænd (LDV) talte ved begyndelsen af 1970'erne ca. 7.500 medlemmer, fordelt på knap 100 foreninger, og der var hos disse vognmænd beskæftiget ca. 15.000 chauffører. Tallene har været dalende i de sidste 10 år, hvor udviklingen som i andre dele af erhvervslivet er gået i retning af færre, men større virksomheder. I dag er 90 vognmandsforeninger med ialt 6000 medlemmer tilsluttet LDV, og der er beskæftiget ca. 15.000 (chauffører, personale på kontorer og værksteder). På Fyn er der udover i Odense vognmandsforeninger for Fyns Stift, for Svendborg amt samt for Svendborg-Fåborg-Nyborg, og de tæller tilsammen knap 400 medlemmer.

Ved »Odense Vognmandslaug«s 99. ordinære generalforsamling, der afholdtes den 28. februar 1983, talte laugene 70 aktive og 14 passive medlemmer. Regnskabet, der blev forelagt, havde et overskud på 27.391 kr. og balancerede med 701.028 kr. Laugets formue beløb sig til 370.910 kr.

I jubilæumsåret udgøres bestyrelsen af vognmændene Mogens Christensen, Poul Wetche, Erik Hansen, Hardy Andersen, H. V. Schou, Preben Eriksen og Preben Rasmussen.

Jubilæumsfestlighederne løber af stabelen den 10. marts 1984.

Laugene kan da se tilbage på 100 års virke. Det begyndte i al beskedenhed den 11. marts 1884, men der var næppe gået mere end et år, før foreningen omtrent talte det samme antal medlemmer, som laugene har i dag. Det oprindelige laug var nedlagt som følge af næringsloven af 1857, men det skulle vise sig, at der fortsat



var behov for en sammenslutning inden for vognmandsstanden i en by som Odense, og det er fortsat tilfældet den dag i dag. Der er sammenhold, når der diskuteres faglige spørgsmål, og når der festes. På dette punkt er der ikke sket forandringer i de 100 år, der er gået.

Det er der til gengæld, når vi ser på det materiel, vognmændene betjener sig af. Engang var det hestetrukne åbne vogne med en beskeden lasteevne, der sås i Odenses gader. I dag er det store lastbiler med anhængere, der hører hjemme i vognmandsgårdene, og de har en lasteevne på indtil 30 tons. De kører i ind- og udland, og opgaver, der udføres, er udvidet i et omfang, man ikke havde forestillet sig, da det var hestevogne, vognmændene kørte rundt med. Annoncering er i dag et udbredt fænomen med henblik på at skaffe kunder, og annoncer fortæller, at vognmændene har specialiseret sig på forskellig vis. Udover almindelig godstransport udfører de flyttetransport, maskintransport, spærtransport, bådtransport, speditionstransport, containertransport m.v., og de betjener sig foruden af vare- og lastvogne af blokvogne, sættevogne, containervogne, tankvogne, kølevogne, dybfrostvogne m.v. Toppelad, grabber og kraner har afløst spade og skovl, og det er yderligere tidsbesparende, at en stor del af vognene er radiostyrede. De store tekniske fremskridt har lettet arbejdet for vognmænd og chauffører, og

Nye tider: Moderne trailer-transport (si. 64) og krantransport (si. 65).



de er i dag i stand til at udføre opgaver af helt anden art, end da iskørerne for 100 år siden holdt møde og dannede en forening for at komme den fortsat stigende konkurrence i møde.

Hvad fremtiden bringer, er der ingen, der tør forudsige, men med den udvikling, vi oplever i årtierne op mod år 2000, er der ingen tvivl om, at der fortsat vil være opgaver at løse for vognmændene.



- men der var engang, hvor trækraften skulle have særlig pleje.

Oldermænd 1740-1821

Tiltrædelsesår:

1740 Jørgen Rasmussen	1780 Niels Knudsen
1742 Niels Rasmussen	1782 Simon Borch
1744 Mads Hansen Black	1784 Simon Langhoff
1746 Peter Hansen	1786 Mads Greve
1748 Peder Jensen	1788 Niels Langhoff
1750 Erik Christensen	1792 Peder Christensen
1752 Søren Langhoff	1796 Johan Clausen
1754 Niels Rødegaard	1802 Hans Andersen Juul
1756 Anders Knudsen	1804 Frederik Andersen
1758 Søren Langhoff	1806 Hans Fransen
1760 Anders Knudsen	1810 Niels Jensen
1762 Jacob Andersen	1810 Peder Staffensen
1764 Hans Pedersen	1814 Roch Zolezzi
1766 Rasmus Black	1816 Christian Pedersen
1768 Laurits Rasmussen	1817 Johan Clausen
1772 Knud Langhoff	1820 Mads Pedersen
1776 Jørgen Pedersen Greve	1821 Hans Sørensen Appelbye
1778 Klaus Hansen	

Formænd/oldermænd for Odense Vognmandsforening/ Odense Vognmandslaug

1884-1887 N. C. Johansen
1887 (+) Lars Petersen
1887-1890 H. Hansen
1890-1892 Niels Larsen
1892-1893 Hans Jensen
1893-1899 M. J. Petersen
1899-1900 C. Hansen
1900-1908 M. J. Petersen
1908-1911 J. Pedersen
1911-1912 R. Thomsen
1912-1913 J. Pedersen
1913-1914 Fr. Rasmussen
1914-1915 H. Rasmussen
1915-1926 J. Pedersen
1926-1929 Fr. Rasmussen
1929-1948 P. Kirkegaard
1948-1954 A. Andersen
1954-1973 A. Hoff Bjerg
1973- Mogens Christensen

Æresmedlemmer

- (1904) N. Jørgensen
- (1904) J. Petersen
- (1904) L. Møller
- (1904) R. Krogh
- 1905 J. Hansen
- 1909 Niels Hansen
- 1911 Niels Larsen
- 1916 Niels Andersen
- 1921 M. J. Petersen
- 1921 Mads Madsen
- 1923 Erik Hansen
- 1928 Chr. Madsen
- 1941 J. K. Sørensen
- 1941 Henrik Petersen
- 1941 Carl Nielsen
- 1941 H. Rasmussen
- 1941 Fr. Rasmussen
- 1941 N. P. Hansen
- 1958 P. Kirkegaard
- 1964 H. Ahrenkilde
- 1964 Chr. Olsen
- 1975 A. Hoff Bjerg
- 1975 Svend Ejlersen
- 1981 Knud Hansen
- 1981 Nic. Sørensen

Kildemateriale

Utrykt kildemateriale:

Landsarkivet:

Vognmandslauget: Laugsbog 1742-1829
Laugets regnskaber 1770-99
Laugets korrespondance 1764-1816

Vognmandslaugets arkiv:

Forhandlingsprotokoller 1905-13, 1913-25, 1925-34, 1934-42, 1942-54,
1954-83 (excl. 1979-81)
Medlemsprotokol 1884-1942
Protokoller vedr. Falck-kontingent 1922-42, 1942-43, 1943-61, 1962-79
Fortegnelse over Odense Vognmandsforenings Medlemmer i den lokale
Arbejdsgiverforening 1924-52
Fortegnelse over medlemmer af Odense Vognmandslaug's faglige
Hjælpefond 1953-64
Medlemsbog for Begravelseskassen 1903-19

Trykt kildemateriale:

Bent Heick Hansen: Slid og slæb. Historien om et Laug. Udsendt af
Kjøbenhavns Vognmandslaug ved dets 500 års jubilæum
den 29. april 1978
Carl Nielsen: Odense Vognmandsforening 1884-1934
C. T. Engelstoft: Odense Bys Historie, 1880
H. St. Holbeck: Odense Bys Historie, 1926
Aage Fasmer Blomberg: De magre år. Odense 1660-1700, 1980
Finn Grandt-Nielsen: Lov og lausting i Odense, 1969