

Fakta ark om udgivelsen "Gods på vej"

Vognmandsfaget har en lang historie. Igennem de første to tusinde år skete der ikke store forandringer. En eller to heste foran en stiv arbejdsvogn klarede størstedelen af landets transport ved det dominerende landbrug. Vogntypen forandredes ikke meget over tid, men kunne med få stykker træ ændres fra at køre med hø til tunge sten.

I byerne var behovet for kørsel så stort, at der kom professionelle vognmænd. Allerede i 1478 var der så mange i København, at de slog sig sammen i et vognmandslav – det første trin på vejen til nutidens landsorganisation DTL. Det varede dog længe, inden de øvrige større byer fik så mange vognmænd, at de også fik lav.

Den danske transportstatistik gennemgås i bogen. Figurer om transporteret gods viser udviklingen – at transporten på vogn kun voksede langsomt; efter 2. Verdenskrig fik den en kraftig vækst til den dominerende stilling den har i dag. Bogen viser også, at den officielle statistik er meget upålidelig. Til eksempel har cabotage-kørsel ved udenlandske vognmænd antagelige et langt større omfang end den officielle statistik fortæller.

Den virkelige opgangstid skete i årene lige efter 2. Verdenskrig. Der kom nye kraftige lastvogne på markedet, og der kom gang i kørsel til fjerne lande og til mange store byggerier. Det var den mest krævende periode for chauffører og vognmænd, hvor der ikke fandtes mobiltelefoner, og hvor de tunge vogne ikke havde servostyring, aircondition eller blot behagelige sæder.

Statslig regulering har været nødvendig for køretøjernes tekniske udformning. Igennem flere hundrede år lykkedes det dog ikke de danske konger at få bønderne til at køre med en bred hjulafstand, så der kunne indføres store vogne i hele landet. Vejene var dengang kun hjulspor, og da bøndernes små stive vogne var de fleste, kunne kongen og andre fra byerne kun med besvær køre med deres store vogne på landet. Faktisk måtte kongen bygge sine egne veje for at komme frem med de store vogne; bomme og soldater søgte at hindre den øvrige befolkning i at anvende vejene.

I dag er alle dele af transporterhvervet blevet reguleret. Hvor det tidligere var frit at nedsætte sig som vognmand og alle med kørekort kunne sætte sig bag rattet, stilles der i dag store krav til både vognmand og chauffør. Der er også opbygget et stort regelsæt; ikke kun kørsel med farligt gods er kompliceret.

Standarder har været vigtige. Alle dele af transportfaget nyder godt af de oparbejdede standarder for ensartede mål og egenskaber. Standard paller har f.eks. gjort kørsel og læsning med gaffeltruck mulig.

Den store forandring skete mellem 1950 og 1980. I 1950 var en fragtmand ikke forpligtet til at føre regnskaber; chauffører måtte arbejde frit. Det var med kun få forbehold frit at etablere sig som vognmand, og reglerne for godkendelse af køretøjer var rimelig simple. Denne frihed ændredes; i 1980 skulle en vognmand ikke blot føre regnskaber, men også opkræve moms og kildeskat for staten. Chauffører var pålagt skrappe regler for hvile- og arbejdstider, der var indført en lang række restriktioner og reguleringer for at etablere sig som vognmand, og der fandtes et omfattende regelsystem for lastvognes indretning og anvendelse styret af stadig stærkere statslige styrelser og internationale organisationer, ligesom branchen selv udviklede standarder på stadig flere områder. Disse forandringer gjorde det muligt sammen med teknologisk fornyelse i forsyningskæder og anden infrastruktur at transportere 4 gange mere gods i 1980 som i 1950. Forudsætningen for den høje velfærd skyldes "det højteknologiske samfund", som vejtransporten er en vigtig aktør i.

Gennemgående i bogen er et fokus på varer og transportkæden mellem producent og aftager. Kombineret med statistikken vises det, at kørsel for landbruget og byggeri og anlæg udgør en meget stor del af transporten. Det er også brancher, hvor efterspørgslen svinger meget fra år til år og fra årstid til årstid. Et par cases beretter om hvorledes nye transportformer totalt forandrede brancher med til eksempel kørsel med elementer til montagebyggeri og indhentning af mælk i tankvogne.

Solide og stabile køretøjer og gode veje er nødvendige for vognmandsfaget, og bogen gennemgår de mange tekniske landvindinger, der skete med opbygninger, motorer, gear, pneumatik og smøreolier. Særlig fokus er der på dækket, hvor det faktisk først var muligt at bygge et lavtryks dæk i 1930'erne; først da var det muligt at køre med store og hurtige køretøjer uden at ødelægge vejene. Vejenes bæreevne er dog også selv blevet forbedret kraftigt især fra 1960'erne.

Citat fra bogen:

"Transport er et uhyre vanskeligt emne. Det er bevægelse i tid og rum, og når den er gennemført, er den usynlig, men har skabt en værdi. Det er en ydelse, som skal igangsættes, gennemføres og afsluttes på meget kort tid. Det er samtidig et produkt, som i ekstrem grad styres af meget kraftige svingninger i efterspørgsel f.eks. efter konjunkturer, sæson eller tid på dagen."

Mens jernbanetransport og skibsfart udføres af stramt styrede store selskaber, udføres vejtransporten af små enheder i en meget dynamisk branche. Der har derfor været meget lidt kildemateriale at skrive vejtransportens historie på. Den svage organisation har også betydet, at

mens skibsfart og jernbane har store og velfungerende museer med mange ansatte, findes der ingen på et dansk museum, som på fuld tid beskæftiger sig med vejtransporten – samme nedprioritering er i øvrigt tilfældet på universiteterne. Burchardt opfordrer i et afsluttende kapitel derfor til, at der bliver satset mere på forskning i vejtransport, så sektoren kan få den opmærksomhed, den fortjener.

Bogen er skrevet af tidligere direktør for Danmarks Vejmuseum, Jørgen Burchardt, som de sidste år har været tilknyttet Danmarks Tekniske Museum. Han har tidligere skrevet bushistorie og karrosseribyggeri og om fabrikation af dele til personbiler, men ville udfylde det hul der fandtes, når ingen tidligere havde skrevet vognmandsfagets historie. Arbejdet har taget mange år og er kun lykkedes takket være forfatterens ihærdighed og i sidste ende støtte fra blandt andet FDE-Fonden, DTL og Danmarks Tekniske Museum.

”Gods på vej” er på 1.500 sider fordelt på tre bind; den indeholder 327 fotografier, 59 figurer, 75 tabeller, 2457 noter og er indbundet i hardcover. Fra d. 19. januar kan bogen købes i boghandlen for 960 kr.

For yderligere information kontakt venligst direktør for Danmarks Tekniske Museum, Jesper Buris Larsen på jubl@tekniskmuseum.dk eller forfatteren Jørgen Burchardt, der kan kontaktes på jorgen.burchardt@mail.dk eller tlf. 62623617.

Illustrationer

Fotografierne findes i bedre kvalitet på bogens presseside www.goo.gl/MjiU9l



Erhvervshistoriker Jørgen Burchardt



Lastbil fra omkring 1917. Inden pneumatikken skulle der en bremsemænd med for at stoppe anhænger.



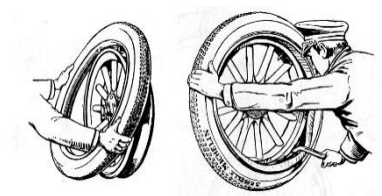
Veje på landet var tidligere blot hjulspor skabt af de mange uaffjedrede bøndervogne. Vogn ved Roskilde i 1753.



Fragtmænd som ham ved Brobyværk Kro en kold dag omkring 1900 sørgede for landets transport i lange perioder. Han blev dog snart udkonkurreret af jernbaner, men transporten kom tilbage på vejene efter 1920'erne.



Inden der blev udviklet standarder kunne der være store problemer med at koble forvogn og anhænger sammen som her i 1930'erne.



Hyppige punkteringer betød, at tunge lastvogne længe måtte køre med faste hjul. Først i 1930'erne kom der egnede lavtryksdæk.



Den danskbyggede Triangel fra 1918 kunne leveres med tippelad. Det nødvendige hjælpemiddel blev dog først almindeligt i 1960'erne.



Nye opbygninger kunne betyde branchers forvandling. Mælketankbiler som denne en af de første fra DDMM i Kolding forandrede mejeribranchen fra mange små mejerier til få store rationelle.



Lastvogne var også med til at revolutionere byggebranchen, huse og haller bygget af elementer og forspændte dragere voksede op fra 1960'erne.



Ny vejkonstruktioner gjorde det muligt at køre med større køretøjer. Denne jyske hovedvej kunne dog ikke klare forårstørbruddet i 1963.



Danmarks Vej- og Bromuseum ved indvielsen i 2011.



Store og hurtige køretøjer blev farlige i trafikken, og der blev efterhånden stillet store krav til chauffører og udstyr. Denne chauffør ved Heden i 1951 burde nok have været mere opmærksom, da han bakkede.