

heriblandt en lang række formandsposter. Han har siddet i Roskilde Byråd som repræsentant for det Konservative Folkeparti fra 1978 til 1985. Bjørn Dahl indvalgte i byrådet af Venstre i 1986 og er p.t. 1. viceborgmester.

Roskilde Trælasthandel A/S (Trælasten)

Forhistorien kan begynde i Sankt Peders Stræde nr. 5. Her havde greve Mogens Scheel en forretning, der handlede med hårdtræ (d.v.s. løvtræ som bøg, eg, ask, m.m.) og krydsfinér. Ekstra lagerplads havde han på strandgrunden overfor sin villa på Frederikborgvej 72.

I 1942 udsender han til sine kunder et katalog over de varer, han sælger. I kataloget fortæller han også om vanskeligheder med vareforsyningen på grund af den tyske besættelse - og anbefaler krydsfinér til mørklægning i stedet for mørklægningsgardiner af sort papir.

Ved krigens slutning samler han sin forretning på Frederikborgvej 63 - nu kaldet Tømmergrunden.

I 1949 sælger Mogens Scheel sin forretning til Albert West Rasmussen, som er købmandsuddannet i Nykøbing Falster, for 69000 kr. West Rasmussen ændrer forretningens karakter til handel med trælast og byggematerialer med navnet Roskilde Trælasthandel A/S - i daglig omtale: Trælasten.

Ti år efter overtagelsen var der kommet så meget gang i byggeriet, at tømmerpladsen, der kun var på 4000 m², var blevet for trang, så man måtte leje supplerende lagerplads i omegnen.

I Roskilde Øst nord for Københavnsvej anlagde kommunen i begyndelsen af 1960'erne et meget stort areal til industri og pladskrævende engroshandel. Hertil var kollegaen Fa. Otto Bønnelycke flyttet i 1965. Som følge heraf købte kommunen Bønnelyckes tømmerplads i Ringstedgade i 1968 og samtidig købtes Trælasten på Frederikborgvej, som til gengæld købte 10000 m² af kommunen på Bytoften 4 i det nye industrikvarter. Senere tilkøbes yderligere 15000 m². I 1971 flyttes fra Frederiksborgvej til den nye adresse.

I 1984 sælger West Rasmussen forretningen til sin førstemand Kaj Bredo, som kun får kortvarig glæde af sin nyerhvervelse - han dør i 1987, kun 47 år gammel.

Scandinova koncernen overtager Roskilde Trælasthandel A/S i 1988.

Silvan Plus 4K

KKKK A/S, der havde udviklet storbyggemarkederne 4K, købte i 1984 den forhenværende Roskilde Betonvarefabriks grund og bygning på Københavnsvej. Her blev indrettet et 4K byggemarked med et varesortiment i alt

til hus og have. Navnet 4K stammer fra et gammelt selskab Københavns Kul og Koks Kompagni, som, da kul og koks forsvandt som almindelig handelsvare, gik over til at handle med byggematerialer.

Tidspunktet for ekspansion på byggevareområdet var imidlertid uheldigt valgt. 1980'erne var med undtagelse af 1985-86 nogle særdeles dårlige år for branchen. Derfor fusioneredes i 1990 med Det Danske Trælastkompagni A/S (DDT), hvorefter 4K byggemarkederne kom til at hedde Silvan Plus 4K. Disse ejes af et separat selskab, hvoraf DDT har 53% af aktierne og KKKK A/S de resterende 47%. KKKK A/S er iøvrigt tyskejet.

Silvan byggemarkederne fandtes i forvejen over hele landet, men Silvan Plus 4K forretningerne er større. Silvan er navnet på DDT's byggemarkedskæde.

Inter Træ A/S

Dette selskab er anderledes i sin struktur end de forannævnte, idet det handler engros med træindustrien, større snedkerier og også med andre trælastforretninger. Man handler altså ikke detail "fra åben bod", som det hedder med et godt, gammelt udtryk. Selskabet er en specialforretning i hårdttræ d.v.s. bøg, eg, mahogni m.m. og også en del i skandinavisk fyr. Som kuriosum kan nævnes, at man netop for øjeblikket har egeplanker på lager, der kommer fra de "flådeegge", der blev plantet efter englændernes ran af den danske flåde i 1807.

Selskabets direktør og ejer er Per Mønsted, som startede sit firma i 1977 og dengang handlede fra sin private bopæl. Da behovet for lager opstod, blev det klaret i første omgang ved lejemål. I 1987 byggedes lagerhal og kontor på Navervej 26 i Roskilde.

Roskildes havn og handelen

Siden vikingetid ved vi, at Roskilde har været besejlet af handelsskibe på trods af fjordens vanskelige besejlingsforhold, især den lavvandede passage over Selsø grund ved Eskildsø. Her var kun omkring en meter vand, så skibenes lastemulighed var stærkt begrænset.

Ifølge et notat af universitetslektor Karl-Erik Frandsen findes der byfogedregnskaber fra de første ca. 30 år af 1600 tallet, der fortæller om mange anløb af skibe med fisk, øl fra Rostock og træ fra Norge og Sverige. Øllasterne var oftest på 2 læster à 12 tønner = ca. 4 ton. Det drejer sig altså om småskibe. Af hensyn til vanddybden i fjorden måtte de større fragtskibe losse i Frederikssund, hvorefter varerne blev bragt til Roskilde i mindre fartøjer.

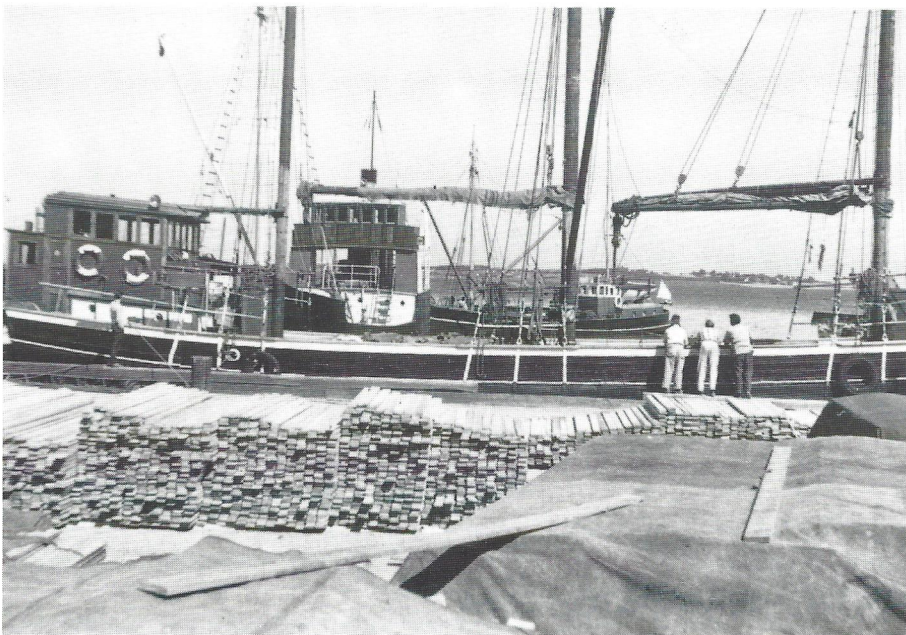
En indberetning af 22. december 1735 fra Roskilde meddeler følgende: "Eftersom ingen mand her i byen ejer noget fartøj, har de få handlende til dato betjent sig af fremmede, dog indenrigske, fartøjer for at få deres nødvendige varer hertil. Denne bys indbyggers største handel er i særdeleshed med Norge og Jylland, hvorfra de får deres tømmer og brædder samt fiskevarer, som de som følge af den meget dårlige indsejling til Roskilde har



Skib med trælast i Roskilde Fjord, 1930'erne.



Losning af trælast til Ledreborg Tømmerhandel.



Roskilde Havn, 1958.

store vanskeligheder med at få frem, især hvad tømmeret angår, idet de må losse skibene 2-3 mil (1 mil = 7 km) herfra og enten flåde ladningen op til byen, hvorved undertiden i hårdt vejr en del forsvinder, eller de må, når storm helt forhindrer det, opstable tømmeret på strandbredden og lade det bevogte, hvorved købmandens profit selvfølgelig bliver ringe, da han oven i købet må betale sådanne ladninger i rede penge, da der næsten ingen ting udføres fra denne by.

Hvad nu de handlende angår, ville det hjælpe, om byen nogensinde skal kunne komme på fode igen, hvis følgende allerunderdanigste forslag vil blive taget i betragtning:

Vi beder om, at Deres Excellence (stiftsbefalingsmanden) ville hjælpe byen med en mudderpram og dertil hørende instrumenter samt folk, som kunne opmudre Selsøe Grund 1,5 mil nede i fjorden, især da samme grund næppe er over 200 favne i længden, thi kunne man på dette sted få 10 à 12 fod (3-3,50 m) vand, da ville byens handel og næring med tiden forbedres betydeligt, da fartøjer så kunne sejle lige ind til byen."

Denne citerede indberetning var gengivet i Historisk Samfunds årbog fra 1917.

I Hans Rønø's "Roskilde Bogen" fra 1964 og 1965 findes et par afsnit om havnen. Heri nævnes, at der i 1768 i "Danmarks Spejl" står følgende: "Skibsbroen, som for et par årstid siden er anlagt ved stranden straks



Fa. Otto Bønnelyckes træstabler på havnepladsen, Roskilde Havn, 1930.



Losning af cement, Roskilde Havn, 1949

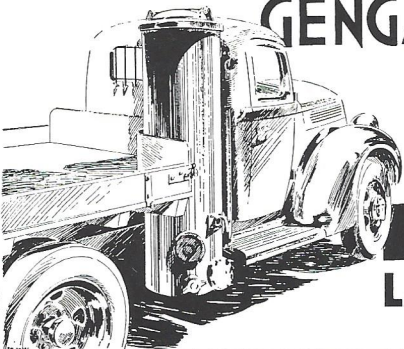
nedenfor det såkaldte Sct. Jørgensbjerg, til bekvemmelighed for de handlende og sejlende i almindelighed og for Sukker Raffinaderiet især, som med et eget dertil indrettet skib, kaldet Sukker Skibet eller Roskilde Ark, afhenter sine stenkul og rå sukker med videre direkte fra København, da de øvrige 3 eller 4 små jagter som høre købmændene til, sejler kun mellem Roskilde og Frederikssund, hvor de fleste her til byen forskrevne købmandsvarer for de høje grundes skyld (Selsø grund) må losses".

I 1776 ansøger købmændene i Roskilde Hans Kongelige Majestæt om "opmudring på kongelig bekostning" og forklarer, at alle skibe med last til Roskilde må losses i Frederikssund, og godset fragtes videre i småbåde, fordi de to grunde Selsø grund og Vimmelskaftet ved Skuldelev umuliggør sejlads med skibe, der stikker dybere end 2-3 fod (63-95 cm).

Den flere gange efterlyste rende gennem Selsø grund blev gravet i 1833-36. Det tog altså 100 år at få ønsket opfyldt!

Utallige skibe blandt andet med træ og byggematerialer har i årenes løb anløbet Roskilde havn med varer til byens købmænd og tømmerhandler i laster op til ca. 130 ton, som var maximum med sejlrendens vanddybde på 3 meter.

Fra 1950 kan jeg fortælle af egne oplevelser: Ledreborg Tømmerhandels sidste skib med trælast - en skibslast af forskallingsbrædder fra Finland - var jeg med til at losse i 1958. Jeg kan huske, at min far, Ledreborg Tømmerhandels direktør Harald Dahl, ikke kunne hyre havnearbejdere til



GENGAS-ANLÆG

for

FORD 8

LASTVOGNE

VALD. EIVIL

aut. Ford-Forhandler

Allehelgensgade 15
Telefon 281 (2 Linier)

—

Moderne
Reparations-
værksted

losningen, da dette arbejde efterhånden var blevet uvant. Derfor måtte vi sende vore egne arbejdere fra tømmerhandelen til havnen.

Skibet, en tremastet skonnert med hjælpemotor, blev losset ved, at skibets mandskab arbejdede ombord med at samle brædderne i slæng (bundter), der med skibets spil blev lagt op på kajen. Herfra lagde vore folk brædderne ud på havnepladsen sorteret i dimensioner og længder.

Efter endt losning, som varede 2-3 dage, læssede vi brædderne på vores lastbiler - vi havde to på det tidspunkt - og kørte dem hjem til tømmerhandelen i Ringstedgade. Her blev aflæsset og opstillet i træladen, hvad den kunne rumme. Resten blev sat i stabel, det vil sige, brædderne blev lagt i en krydsstabel med rigelig luft for ventilation, og der afsluttedes med et bræddetag. Det skal bemærkes, at alt dette arbejde blev udført med håndkraft.

Fa. Otto Bønnelycke havde i de år mange træstabler stående på havnepladsen. Det var dengang almindeligt, at træet i Sverige og Finland blev fældet om vinteren, savet op om foråret, lufttørret til "skibningstørt" over sommeren og sejlet til bl.a. Danmark i september-oktober. Det var derfor store mængder, ja hele årets forbrug, der ankom inden for et kort tidsinterval. Derfor var det nødvendigt at oplagre i tømmerstabler.

Wandel Petersens købmandsgård i Skomagergade (tidligere P.A.Schram) havde et stort træskur på havnepladsen lige overfor skibsprovianteringsforretningen. Det købte Ledreborg Tømmerhandel, der som de øvrige forretninger havde behov for ekstra lagerplads. På toppen af skuret placeredes et stort skilt med Ledreborg Tømmerhandels navn - og bagved stod Bønnelyckes stabler opmarcheret!

Indtil der blev bygget en cementfabrik ved Karlstrup i 1958 (den stoppede produktionen i 1975) var Fa. Otto Bønnelycke og Ledreborg Tømmerhandel A/S importører af cement til Roskilde og opland fra cementfabrikken i Ålborg. Vi havde en konkurrent i Foderstofflen, der importerede Andels cement, ligeledes fra det nørrejyske. Vi var altså tre importører, der fik skibsladninger med cement til Roskilde Havn, skibsladninger à 2-3000 poser à 42 $\frac{3}{4}$ kg.

Havnearbejdere samlede poserne i slæng, som skibets spil hejste op på lastbiler, hvor chaufføren stillede poserne i rækker. Herefter hjem på tømmerpladsen med læs à 100-125 poser, som blev båret ind på lageret. Håndkraft igen!

Da Forsøgsstationen Risø blev bygget i perioden 1956-58, havde Ledreborg Tømmerhandel 2-3 skibe med cement i havnen om ugen i de travleste perioder.

Under en strejke i 1960'erne på cementfabrikken i Karlstrup blev skibs-



Tre generationer: Fra højre Harald Dahl, direktør 1931-72. Børge Dahl, direktør 1972-92. Bjørn Dahl, direktør 1992. Billedet er fra generationsskiftet i 1992.



Håndværksmuseets stifter og ejer, Børge Dahl.

transport over havnen genoptaget for et kortere tidsrum.

Ud over de nævnte varer var der også trafik ind og ud af havnen af foderstoffer og korn.

Omkring 1965 er Roskilde havns saga som varetrafik-havn ude.

Mit liv med Ledreborg Tømmerhandel A/S

Jeg blev født i 1932, året efter tømmerhandelens start. Familien boede i den store villa, som fulgte med halmvarefabrikken, der var købt i 1931, fordi den med sit jordareal og sin placering ved indkørslen fra syd og vest til Roskilde var velegnet til en tømmerhandel. Jeg blev altså allerede fra barnsben vant til omgangen med træ og andre byggematerialer samt omgang med håndværkere, som var selskabets kunder.

I de første mange år betragtede jeg selvfølgelig det hele som en herlig legeplads for mig selv og mine legekammerater. Dengang kunne det lade sig gøre at have en flok unger til at lege "skjul" eller "røvere og soldater" på pladsen, da trafikken endnu var begrænset. En herlig legeplads iøvrigt!

I 1935 byggede man den store røde trælade, som står endnu midt på tømmerpladsen - jeg er med på billedet fra rejsegildet.

Så snart vi var store nok, 10-12 år, fik min bror og jeg små opgaver med at rydde op og sætte varer på plads, og jeg drømte tidligt om, at jeg skulle være tømmerhandler, når jeg blev stor.

Selskabets kontor var to værelser i villaen. Resten af stueetagen plus 1. salen var privaten. Her boede vi til 1951, da vi måtte flytte, for at kontoret kunne udvides. Indtil da havde min mor deltaget i arbejdet med at renskribe selskabets fakturaer med pen og blæk, før de kunne sendes til kunderne. Jeg kom i Allehelgensgades skole i 1940, det første år under besættelsen. Tyskernes tilstedeværelse i Roskilde havde allerede da indflydelse på livet i byen: Min skoletid var det første år fra kl. 15-17.

Også på tømmerhandelen kunne krigen mærkes. Der var snart ikke mange varer på lageret. I træladen var der langt mellem brædderne, og lastbilen måtte køre på generatorbrænde (gengas). Den fik påmonteret en slags kakkelovn, hvor chaufføren måtte fyre med småt bølgebrænde, der dannede en gas som erstattede benzinen.

Efter realeksamen på Katedralskolen i 1949 kom jeg i lære i ØK's træafdeling, hvor jeg lærte køb og salg. Vi købte træ i Sverige og Finland og solgte det til Sydafrika, Australien og Sydamerika.

Efter værnepligt ved Marinen blev jeg i 1954 sendt til ØK's filial i Vancouver i Canada - jeg "fejrede" min 22 års fødselsdag i toget på vej over den canadiske prærie. Efter et halvt år på ØK's kontor måtte jeg forlade firmaet, da jeg giftede mig. Herefter arbejdede jeg et par år derovre som

arbejdsmand dels på en krydsfinerfabrik og dels i en tømmerhandel, til jeg vendte hjem til den fædrede forretning i 1957.

Jeg husker, jeg havde lidt svært med den sjællandske dialekt lige i starten. En af vore landhåndværkskunder, en tømmermester fra Mannerup, kom en dag og skulle have noget "aj". Den kunne jeg ikke klare og måtte henvise ham til vores pladsformand, som iøvrigt talte ravjysk. Men da tømmermesteren nogle dage efter skulle have noget "bøj", gik der en prås op for mig, for det havde jeg da hørt før. Så nu vidste jeg, hvad eg og bøg hed på godt sjællandsk.

På det tidspunkt jeg begyndte på Ledreborg Tømmerhandel, var det begyndt at gå stærkt med byggeriet i Danmark. Parcelhusenes tid var netop begyndt, og det varede ved indtil 1974, da den første oliekrise gjorde afbræk i økonomien. Indtil da havde der været uafbrudt fremgang. I de næste 20 år har vi måttet leve med store op- og nedture.

Indtil 1964 blev trælast solgt i tommer (") og alen (°). Hidtil havde danske savværker opskåret tømmer og brædder i danske tommer og alen (1 dansk tomme = 2,62 cm., 1 alen = 62,8 cm.). Importeret trælast blev savet i engelske tommer (") og fod (') - (1 engelsk tomme = 2,54 cm., 1 fod = 30,48 cm.). Rummål ved køb var den engelske standard (std. = 165 kubikfod (kbf.) = 4,67 m³). Et læs træ på jernbanevogn var på ca. 5 std., altså ca. 25 m³. Idag er læssene dobbelt så store og kommer nu mest med lastbil.

Det krævede lidt mere af en trælastmand end almindelig hovedregning at omsætte priser fra kbf. til pris pr. alen eller fod! Vi havde hjælp af store udviklede omregningstabeller. I 1970 gik savværkerne over til metermål. Dimensioner er herefter i m/m og pris pr. m.

I 1972 afløste jeg min far i direktørstolen, og i de følgende 20 år var jeg tømmerhandleren. I 1992 fulgte endnu et generationsskifte, idet min søn Bjørn Dahl overtog virksomheden.

Jeg er nu formand for bestyrelsen og stadig delvis aktiv i forretningen, idet jeg endnu er indkøber af vores trælast, en gren af forretningen, jeg altid har omfattet med særdeles kærlighed.

I 1964 begyndte jeg en indsamling af gammelt værktøj, der har været brugt til arbejde med træ. Alle træhåndværk er repræsenteret i samlingen, som siden 1977 har været offentligt tilgængelig i mit private museum "Håndværksmuseet", som befinder sig på tømmerhandelen. Aldersmæssigt består samlingen af værktøj fra slutningen af 1700 tallet til ca. 1950. Der er fri adgang til museet i forretningens åbningstid.

Afslutning

Der er i årenes løb sket en kolossal udvikling i trælastbranchen. I begyndelsen drejede det sig om tømmer og de grovere byggematerialer. Fra 1950'erne har varesortimentet gjort, at tømmerhandelernes ansigt udadtil er blevet til storbutikker, byggemarkeder, der forhandler alt til byggeri, hus og have. Idag er det selvfølge, at også isenkram, VVS varer, køkkener, malervarer og meget andet købes i en tømmerhandel/byggemarked. Nogle kædeforretninger som Silvan Plus 4K og Bauhaus er mere at ligne med varehuse med privatkunder som målgruppe på cash and carry basis.