



H. K. Samuelsen Transport A/S

Spedition gennem 75 år

H. K. Samuelsen Transport A/S

H. K. Samuelson Transport A/S

Spedition gennem 75 år

H. K. Samuelsen Transport A/S
Spedition gennem 75 år

Udgivet af H. K. Samuelsen Transport A/S,
i anledning af firmaets 75 års jubilæum.

Tekst: Henrik Rath Paulsen
Foto: H. K. Samuelsen Transport A/S's fotoarkiv
Layout og tryk: Langenberg Grafisk

Oplag: 800 stk.

Indhold

Forord...	side 7
Hans Kristian Samuelsen – firmaets grundlægger...	side 9
Arven føres videre...	side 17
H. K. Samuelsen Transport A/S... 1931 – 2006	side 22
En velkomsthilsen - <i>af Kurt Larsen</i>	side 55
Et nyt fundament - <i>af Carsten Piepgras</i>	side 60
Fortællinger fra en svunden tid... Omkring læretiden - <i>af Leif Gr. Thomsen</i> HKS og havnemiljøet - <i>af Franz E. Hansen</i> Oplevelser med et par vognmænd - <i>af Thøger Lønholm</i>	side 65
Hændelser og anekdoter... På cykeltur efter danske skibe Da "Trillingen" kæntrede Ølgraverne på lossepladsen	side 83
Resume - dansk...	side 91
Resume - english...	side 100
Kildeliste...	side 109
Tak...	side 111

Forord

H. K. Samuelsen Transport planter i år en historisk milepæl. Firmaet fylder 75 år og det vil vi gerne markere med denne jubilæumsbog. Vi har i firmaet gennem de senere år gået med mange overvejelser om, hvordan vi får et langt stykke lokalt erhvervshistorie sikret for eftertiden.

H. K. Samuelsen Transport har i mange år været et stort aktiv for Sønderborg Havn, men nye vinde blæser konstant og med containertrafikkens indtog for nu over 30 år siden blev Sønderborg - hvad skibstrafikken angår - stadig mindre betydningsfuld. Store havne som for eksempel Århus og Hamborg har taget over.

Men H. K. Samuelsen fortsatte som en voksende lokalforankret virksomhed, med grundlæggeren af samme navn i spidsen helt frem til 1983. Med denne bog vil vi gerne fastholde historien om både dengang og nu og samtidig hylde en driftig mand og hans mange gode ansatte, som har bidraget til at føre firmaet frem til den position, vi har i dag.

Omstillingsparathed har været nøgleordet for vækst. I den sammenhæng har vi i den fremtidige eksistens søgt nye og større samarbejdspartnere for at kunne indfri kundernes krav i den moderne transportbranche.

Derfor er denne bog på en måde også en slags streg i sandet – et tilbageblik, hvor vi glæder os over og mindes de gode gamle dage og samtidig åbner den næste port ud mod en ny tid og nye udfordringer.

Hermed ønskes du god læselyst.


Carsten Piepgras
Direktør



Hans Kristian Samuelsen

– firmaets grundlægger

“Var det ikke for aftalen med DFDS, havde det næsten været håbløst”.

Ordene stammer fra Hans Kristian Samuelsen og er sagt i forbindelse med hans virksomheds 50 års jubilæum i 1981. For i de første år udgjorde DFDS’ to ugentlige ruter mellem København og Sønderborg omkring 90 procent af forretningen.

I 2006 kan virksomheden fejre 75 års jubilæum. De færreste havde dengang fantasi til at forestille sig iværksætter-ideen, som den 27-årige H. K. Samuelsen fik tilbage i 1931, udvikle sig til det, vi kender i dag.

Selv nåede H. K. Samuelsen lige netop at opleve sit livsværk runde et halvt århundrede. Den 12. juli 1983 døde han 79 år gammel.

En personlig fortælling

Havnen og miljøet deromkring, det var hans lidenskab. Der foregik ikke noget på havnen, som han ikke fandt interessant.

Inden vi begiver os ud i fortællingen om

speditionsfirmaets mangeårige og på mange måder alsidige historie, vil vi indlede jubilæumsskriftet her med at tegne et billede af en driftig iværksætter og chef. Både gennem optegnelser og fortællinger han selv har givet sine erhvervskolleger i kraft af sit medlemskab i Rotary, men i lige så høj grad ved hjælp af tidligere ansatte og andre med tilknytning til hans virksomhed.

Netop under et foredrag i Rotary i 1969 beskrev H. K. Samuelsen meget malende og indholdsrigt sin opvækst og læretid:



"Jeg blev født den 12. april 1904, i øvrigt på min søsters 10 års fødselsdag. Det skete oppe i det mørke Jylland i Aalestrup, hvor mine forældre dengang boede. Mine forældre var begge gårdmandsbørn fra Lolland og skulle som sådan have fortsat ved landbruget, men min far ville være håndværker.

Når jeg siger, at mine forældre dengang boede i Aalestrup, hænger det sammen med, at far ud fra et religiøst standpunkt havde tilmeldt sig Kristelig Dansk Fællesforbund, og det betød, at han måtte skifte arbejde, når fagforeningen forlangte, at han i stedet for skulle være medlem der.

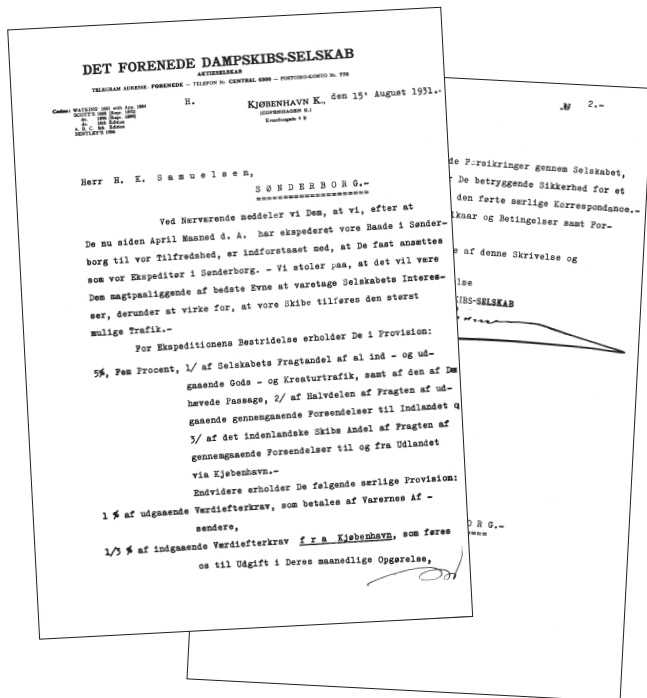
Hovedparten af mine barndomsår har jeg imidlertid tilbragt i Vejle, hvorfra jeg har mange gode minder. Vi, mine fire søskende og jeg, voksede op under forhold, som man i dag ville kalde fattige, dog kun i materiel henseende, for der blev sunget, spillet og festet så stort med små midler, at det stadig i dag for mig står som et eventyr.

De små midler derhjemme medførte, at jeg hurtig fandt ud af, at lommepenge og lidt mere til måtte jeg selv skaffe mig, og jeg har haft mange jobs, som i øvrigt bragte både mig og den anden part fornøjelse. Der blev dog også tid til sammen med gode kamerater at drive al slags sport, og vi trivedes dejligt uden tilskud af nogen art.

På en eller anden måde fik jeg også taget en realeksamen. For øvrigt bestod en af mine beskæftigelser i, at jeg på torvet udenfor realskolen havde lært en frugthandler at kende og ham passede jeg forretningen for i det store frikvarter, og når jeg ellers kunne afse tid.

Torvet er også på anden måde i venlig erindring. En dag skulle jeg et ærinde for en

Brevet fra Det Forenede Dampskibs-Selskab (DFDS), dateret august 1931, hvor man beder H. K. Samuelsen om at blive fast ekspeditør. "Vi stoler på, at det vil være Dem magtpaaliggende af bedste evne, at varetage Selskabets interesser", står der blandt andet i brevet, der var Hans Kristian Samuelsens forretningsgrundlag fra starten.



af mine lærere i Vejle bank og fandt ved indgangen en konvolut med 500 kroner – mange penge dengang, og det gav findeløn – det ene kom til det andet.

Efter realeksamen kom jeg gennem en forbindelse – det var svært dengang – i lære på et stort kontor i Vejle. Glæden varede kort, for ikke længe efter måtte jeg forlade stillingen. Sagen var den, at man fra HK forlangte, at jeg skulle melde mig deri, og min far sagde nej. Heldigvis varede det ikke så længe, inden jeg var så heldig at få en stilling hos en skibsmægler i Aabenraa.

Min afsked med Vejle foregik på den måde, at far ledsagede mig per cykel til landevejen udenfor byen, hvorefter jeg fortsatte på min gamle racer til Aabenraa. Denne dag blev også på anden måde skelsættende, for efter den tid var jeg i stand til at kunne klare mig selv.

Hos P. F. Cleemann i Aabenraa fandt jeg et godt sted at være. Min chef, som jeg stadig er gode venner med, var retfærdig men streng. Jeg skulle vel egentlig være lærling, men blev aldrig betragtet som sådan. Derfor blev for eksempel handelsskoleundervisning betragtet som noget, der kom som det allersidste. Da jeg engang kom rettidig til undervisningen, der påbegyndtes kl. 19.30, selv om jeg altid kom direkte fra kontoret og havde en mellemmad med i lommen, klappede hele klassen.

Dette syn på handelsskolen ændrede sig

imidlertid for min chef, da det viste sig, at hans elev som eneste fik udmærkelse ved afslutningen, og da det var første hold efter genforeningen, gjorde Handelsstandsforeningen meget ud af det.

Det glemte han mig ikke for og allerede efter to års forløb hos ham skaffede han mig en stilling til videreuddannelse hos shippingfirmaet Zerssen, ved Kieler kanalen med hovedkontor i Rendsborg.

Det var en svær overgang, stadig kun 19 år gammel kom jeg til et land, som endnu ikke havde forvundet sårene efter den første verdenskrig. Der var mange politiske uroligheder, kriminaliteten var stor og overfald hørte til daglig foreteelse.

Mit job var at ekspedere skibe, der anløb havnene omkring Rendsborg og videre ud langs kanalen, og dette foregik på alle tider af døgnet inklusive helligdage. Det var temmelig bekendt, at jeg altid havde penge på mig til afregning med skibene, så jeg måtte passe meget på og indrette mig efter forholdene. Samtidig oplevede jeg den tyske inflation med al dens uretfærdighed, og siden da er inflation for mig et skrækkeligt ord.

Selv om jeg arbejdede under hårde betingelser, arbejdstiden var ikke fastlagt, man havde at være disponibel, når skibene løb ind med kort varsel i kanalen, så der var ikke mange nætter, hvor telefonen ved siden af sengen holdt sig i ro. Men arbejdet med skibe af mange nationaliteter var interessant,

og man kom ud for mange forhold, der lærte en at træffe afgørelser på egen hånd. Som eksempel kan jeg anføre, da jeg en nat havde en dansk damper fra J. Lauritzen under ekspedition udbrod der brand i skibets last. Der blev arrangeret det nødvendige med brandvæsenet, men da ilden stadig greb om sig, og der kunne være fare for, at den ville springe over på mit firmas store brændselslager, fandt jeg, at jeg måtte meddele min chef hvordan det så ud og vækkede ham per telefon. Efter at have hørt på mig fik jeg det korte svar: "De er jo dernede", så senere hen var jeg klar over, at man regnede med, at jeg klarede problemerne.

Efter et par års forløb antog jeg en stilling som udenlandskorrespondent i København, men forskellen mellem det frie liv ved kanalen, selv om jeg også der havde kontorarbejde, og at sidde ved en skrivemaskine hele dagen med udsigt

til en sort bagmur, var så stor, at jeg havde svært ved at finde mig til rette.

Gennem en af mine kolleger i Rendsborg, som jeg korresponderede med, fik chefen det at vide, og han skrev derfor til mig, om jeg ikke ville komme tilbage. Jeg sagde ja, ledige stillinger hang dengang ikke på træerne, men efter yderligere tre år havde man faktisk næsten taget pusten fra mig, og selv om den gamle konsul lovede mig guld og grønne

skove, forlod jeg Rendsborg, idet jeg havde fået en stilling hos Christian C. Albertsen i Sønderborg.

Min gamle chef i Aabenraa havde ikke glemt mig, og det var ham, der havde skaffet mig stillingen, og jeg begyndte så her i byen i oktober 1928.

I Rendsborg havde jeg lært en ung pige at kende, der

lige som jeg var indvandret, ganske vist fra syden, fra Westfalen, og da vi begge ikke var så begejstrede for de indfødte Holstenere, slog vi vore pjalter sammen, og det resulterede i, at vi blev gift her i Sønderborg i 1929. I vort ægteskab har vi en søn, Gunner, der er cand. pharm.

I 1931 på min 27 års fødselsdag gjorde jeg mig selvstændig. Det var i ordets sande betydning i al beskedenhed. Min hele kapital bestod i den erfaring, jeg gennem 10 hektiske år havde indvundet.

Her startede H. K. Samuelsen. Bygningen var placeret syd for Chr. d. X's bro på allsiden.



Hans Kristian
Samuelsen

I 1931 på min 27 års fødselsdag gjorde jeg mig selvstændig. Det var i ordets sande betydning i al beskedenhed. Min hele kapital bestod i den erfaring, jeg gennem 10 hektiske år havde indvundet. Det gik langsomt fremad, og det gik godt til vi nåede 1939, hvorefter arbejdet ved havnen næsten gik i stå under krigen. I 1945 kom der dog igen liv i forretningen, og siden er det stadig gået fremad.

I dag er det jo sådan, at arbejdstiden er blevet kortere, og selv om det også i vor branche er blevet bedre, så er skibsfart og spedition stadig noget, der giver arbejde på alle tider af døgnet, og for vort vedkommende er det for eksempel sådan, at weekenden er den travleste tid i ugen.

Heldigvis har jeg gennem årene kunnet samle gode medarbejdere, som trods alt med stor interesse går ind for deres arbejde, og at de kan lide det, må fremgå af, at både mine medarbejdere på kontor og pakhuse er blevet hos mig i mange år.

Korrekt, nobel og vellidt

Fra nu tidligere ansatte og folk med tilknytning til H. K. Samuelsen er det et billede af et

varmt og omsorgsfuldt menneske, der tegner sig bag den ambitiøse forretningsmand Hans Kristian Samuelsen.

"Jeg mindes ham som en nobel og meget korrekt person. Han engagerede sig i alt omkring havnen og kom jævnligt for at hilse på – han var et dejligt og behageligt menneske", tidligere toldforvalter Claus Nissen.

"Med chefen var man Des og på efternavn. Umiddelbart lidt distancerende, men han var en chef, der i høj grad bekymrede sig for sine ansattes trivsel. Han kunne mærke på en, hvis der var noget i vejen. Så kom han for at snakke", Franz E. Hansen, tidligere leder af søfragt-afdelingen og ansat gennem mere end 46 år.

"Hans Kristian Samuelsen stod allerede dengang for en moderne ledelseskultur, hvor man ikke var bange for at tildele ansvar. Han var en mand, der kunne begå sig på alle niveauer og han huskede også ind i mellem en kasse øl til havnearbejderne", Heinrich Wilhelm Petersen – tidligere direktør for Transit Transport Flensborg og bestyrelsesmedlem i H. K. Samuelsen Transport A/S.

*Ølpause til
havnearbejderne.*



"Hvis han var i dårligt humør, så kørte han sin vej for ikke at komme til at skælde ud. Det skete, han gjorde det ufortjent. Så kunne man opleve ham kredse lidt rundt om en for ligesom at vise, at han havde fortrudt", Carsten Piepgras, i dag direktør for H. K. Samuelson Transport A/S.

"Jeg mindes specielt starten før min læretid i 1969. I mit stive konfirmationstøj mødte jeg op hos H. K. Samuelson til en snak. Jeg var begyndt på handelskolen og H. K. Samuelson spurgte, om lærebøgerne ikke var dyre. Ud over at betale bøgerne besluttede han, at jeg skulle have 100 kroner om måneden – og det med tilbagevirkende kraft. Da jeg kom ud fra samtalen stod jeg pludselig med et par tusinde kroner i hånden og min far, der ventede ude, troede ikke sine egne øjne. Jeg ser episoden som et godt eksempel på den omsorg og omtanke for sine ansatte, der var så kendetegnende ved H. K. Samuelson", Carsten Piepgras, direktør.

"Engang i slutningen af 60'erne havde vi haft mere travlt end sædvanligt. Jeg nævnte det i det stille over for H. K. Samuelson, hvorefter han sagde: Tag dem med en tur til Hamborg, så skal det nok hjælpe. Vi skulle bare have bilag med hjem og fik desuden en portion

D-mark til at invitere vores koner med ud", Thøger Lønholm - tidligere lagerformand.

"Han var en meget pålidelig person. Aftaler blev overholdt – et ord var et ord", Heinrich Wilhelm Petersen.

Arbejdsgiveren

Et af Hans Kristian Samuelsons øvrige foredrag i Rotary giver et meget godt billede af hans syn på det at være selvstændig forretningsdrivende:

Arbejdsgiverens job er hårdt og ingen kender otte timers dagen eller fri weekend. Man skal være født dertil og kunne beskæftige sig dermed dag og nat.

"Jeg er altså én af de mange tusinde i vort land, der af nogle benævnes som udbytttere, af andre som motor for fremskridtet, og så er der oven i købet nogle der mener, at vi kunne bruges til at forøge velstanden.

Som alle arbejdsgivere bærer jeg ansvaret for hele min forretning og for samarbejdet, og det er en selvfølge, at jeg har den finansielle risiko. Det er klart, at jeg er interesseret i, at bedriften giver overskud, og det er ikke alene en privat sag for arbejdsgiveren, men også en pligt overfor de mennesker, der er knyttet til virksomheden.

En arbejdsgiver kan kun klare sig ved sin præstation. Konkurrencen skal nok sørge for, at træerne ikke vokser op i himmelen. Kundernes fordringer om at blive betjent

stadig bedre er en hård nød for arbejdsgiveren at knække. Men dette er ingen grund til klage, for enhver arbejdsgiver med respekt for sig selv ved, at dette burde være nøglen til fremskridt, således nemlig, at alle må anstrenge sig for at være mindst lige så dygtige som den anden, og mon det så ikke går fremad.

Det kan forekomme mærkværdigt, at man i det offentlige mange gange har et ensidigt og ofte forvrænget syn på arbejdsgiveren, og det kan til dels bero på, at man ikke tager hensyn til de krav, der stilles til denne.

Hvad fordres der da af den, der vil gøre sig selvstændig? Først og fremmest må han vide, hvad han vil, om han vil producere eller om han vil handle. Så fordres der penge, egne eller fremmede, og sidst men ikke mindst medarbejdere, der er egnede og villige til sammen med ham at prøve at køre løbet.

Resultatet er aldrig garanteret, men skulle han gå hen og få succes, så vil der være mange, der taler om profit (ordet er ikke ubekendt i Rotary), men alle disse ved bare ikke, at uden profit går det ikke. Det stiller sig nemlig anderledes end med en embedsmand, der, dersom han vil, kan bruge sin hele indkomst. Arbejdsgiveren må, dersom han vil være "up to date" stadig forny sig, og man kan vel sige, at ingen virksomhed ved slutningen af året må se ud, som da året begyndte. Dertil må han tage sig af fortjenesten, og så må han



H. K. Samuelsen, som altid nobel og velklædt, ved sin mørkeblå Mercedes

passer på samtidig at henlægge en reserve, der kan tjene til at overstå en dårlig tid og til at opretholde stillingen for de ansatte. Men når alt kommer til alt, hvem er det da, der har den største interesse i arbejdsgiverens forretning?

Det er staten. Det bliver derfra overset, at arbejdsgiveren ikke er en ko, som æder i himlen og bliver malket på jorden. Den kan trods alt ikke give, hvad andre allerede har taget.

Der er ingen tvivl om, at staten har brug for umådelige midler, men jeg er bange for, at dersom den gennem hushøje beskatninger går udover det tilladelige, så kunne den derigennem tage initiativet fra arbejdsgiveren.

Arbejdsgiverens job er hårdt og ingen kender otte timers dagen eller fri weekend. Man skal være født dertil og kunne beskæftige sig dermed dag og nat. Tilfredsstillelse finder den gode arbejdsgiver i resultatet, pengene kommer i næste linie.

Af alle arbejdsgivere, som jeg har kendt gennem 40 år, kom kun de igennem, som var fyldt af deres opgave, og som var klar til at bringe et offer”.

En holdning der fortæller meget om en målrettet mand, der var sig sin opgave særdeles bevidst. På ét punkt ville Hans Kristian Samuelson dog ikke føre forretning:

“Han lod vide, at han aldrig investerede i pantebreve. Han havde ikke samvittighed til at afgøre andres økonomiske skæbne så direkte”, direktør i H. K. Samuelson Transport A/S, Carsten Piepgras.

Arven føres videre

Ud over Hans Kristian Samuelsen skal der her ikke undlades at nævne to andre ledende og nu afdøde personer i firmaets historie. Det drejer sig om Egon Leineweber og Chr. H. Simonsen, der var direktører i firmaet.

I 1971 oprettede man Sønderborg Stevedoring A/S (losning og lastning af skibe), hvor de to herrer blev aktionærer.

Begge var i høj grad præget af H. K. Samuelsen's ledelsesstil. Arbejdsmæssigt var det Simonsen, som tog sig af det administrative, mens Leineweber var den mere udadvendte og udfarende kraft. Christian Simonsen og Egon Leineweber udgjorde tilsammen det team, der efter Hans Kristian Samuelsen's død førte firmaet videre.

Christian Heinrich Simonsen

Direktør Christian Heinrich Simonsen blev født i Haderslev den 28. november 1928. Som ung kom han i 1946 i lære hos speditioonsfirmaet H. K. Samuelsen på havnen i Sønderborg. I starten boede han i et lille

værelse hos dengang Nordisk Brændselskompagni på havnen. Han havde efter læretiden en kort afstikker til et firma i Esbjerg, men vendte ret hurtigt tilbage til Sønderborg.

I 1978 overtog han funktionen som statsautoriseret vejer og måler efter H. K. Samuelsen. Igennem mere end 45 år var han ansat i firmaet, hvor han med dygtighed, akkuratesse, stor

personlig indsats og helhjertet engagement først blev udnævnt til prokurist og senere direktør. Han var ved sin død direktør i Sønderborg Stevedoring A/S og medlem af bestyrelsen i H. K. Samuelsen.

Christian H. Simonsen havde talent for øko-



nomi og tal og blev hurtigt firmaets finansmand og administrator, men han var også den, der førte firmaet ind i edb-alderen. Han var manden, der sjældent så tilbage, men fremad mod nye udfordringer.

Der herskede stor respekt om Chr. H. Simonsen hos både kunder og kolleger. Han var et utroligt aktivt menneske, selskabelig og socialt, med stor menneskekendskab, personlig udstråling og med humoristisk sans. Han var den morgenfriske, som roede hver morgen klokken 06.00 sammen med et par gode venner, og han var også aktiv gymnast. På det kreative område gjorde han en del i at tegne og male billeder.

I en snes år sad han som formand for arbejdsgiverforeningen "Havne- og Købmandsorganisationen" og var desuden i en lang årrække medlem af Sønderborg Rotary Klub. Her var han præsident i årene 1981 til 1982.

Den 31. maj 1993 gik han på pension og blev kort tid efter ramt af sygdom. Han døde den 7. marts 1994.

Christian H. Simonsen var gift med Else og i ægteskabet var der to børn, Søren og Susanne.

Egon Leineweber

Direktør Egon Leineweber blev født i Sundsmark den 16. september 1930. Efter studentereksamen på Sønderborg Statskole kom han 1949 i lære hos H. K. Samuelsen. Han

var i øvrigt skolekammerat med H. K. Samuelsons søn - Gunner Samuelson. Efter afsluttet militærtjeneste vendte han tilbage til firmaet.

Leineweber blev først udnævnt til prokurist, senere til direktør og efter H. K. Samuelsons død i 1983 til administrerende direktør.

Herudover var han aktiv som direktør for HKS Invest Sønderborg A/S, bestyrelsesformand for H. K. Samuelson Transport A/S samt bestyrelsesmedlem i Fonden for HKS Shipping & International Spedition.

I en årrække repræsenterede han desuden arbejdsgiversiden i Sønderborg Havneudvalg og sad som æresmedlem i bestyrelsen for DPD Danmark (Dansk Pakke Distribution). Egon Leineweber var en mand med en fremragende opfattelses- og arbejdsevne. Få kunne som ham formulere sig korrekt og ordentligt på skrift. Hans hjerte lå i firmaet, som han med sikker hånd, stor personlig indsats, omhu, ærlighed og loyalitet førte videre. Han gik forsigtig, men velovervejnet ind i beslutningsprocesser og nød stor respekt hos kunder og kolleger indenfor branchen.



Egon Leineweber var en person, der nemt kom tæt ind på folk. Ikke mindst af den grund var han den, der skaffede nye kunder og forstod at pleje de gamle. Mange gode personlige relationer var et af hans kendetegn.

Fritiden brugte Egon Leineweber blandt andet til humanitært arbejde i Junior Chamber og Lions Club. I flere år sad han desuden som medlem af kommunens havneudvalg. I fritiden spillede han tennis og var vinterbader.

Den 1. august 1999 kunne Egon Leineweber fejre sit 50-års jubilæum og i den anledning modtog han Dronningens fortjenestmedalje med krone. På grund af hans alvorlige sygdom blev dagen dog kun fejret med den nærmeste familie. Sygdommen tvang ham til at stoppe i firmaet tidligere end ønsket, men nutidens mere hårde og hurtige forretningsstil ville bestemt heller ikke have været noget, som Leineweber ville have bifaldt.

Direktør Egon Leineweber døde den 17. januar 2000. Han var gift med Bodil og i ægteskabet var der tre sønner, Peter, Poul og Morten.

Carsten Piepgras

Efter grundlæggeren Hans Kristian Samuelson samt direktørerne Simonsen og Leineweber, er Carsten Piepgras den tredje generation og nuværende direktør i firmaets 75-årige historie.

Carsten Piepgras blev den 17. september 1951 født i Tønder. Faderen var selvstændig grossist i olie og smøreprodukter og moderen var ansat i køkkenet på Tønder Sygehus.

Som dreng drømte Piepgras om et voksenliv som tømrer og snedker. Han havde fået en værktøjskasse til jul og fik kontakt til en snedker i byen, hvor han købte spånplader og teaktræsfiner. I børneværelset blev der fremstillet både gardinkasser og boghylder. Savsmuld og høvlspåner var dog efter moderens mening for meget af det gode og Piepgras fik tildelt sit eget lille værksted i kælderen.

Men ikke altid bliver drømme til virkelighed. Forældrene havde andre planer med sønnen og en læreplads i Handelsbanken i Tønder kom på tale. Imidlertid foreslog en ven af huset, at drengen kunne blive speditør. Det måtte da være et afvekslende job, hvor man kunne komme vidt omkring. Efter afsluttet realeksamen og efterfølgende handelseksamen kom Piepgras den 1. august



1969 i lære som speditør hos HKS. Han fik et møbleret værelse i Sønderborg og en hektisk tid tog sin begyndelse. Ikke sjældent var der arbejdsdage helt til klokken 22.00.

Efter endt læretid i august 1971 blev han fastansat som bildisponent. Nyudlært og sin unge alder til trods klarede han opgaverne godt. Med årene kunne han udvide forretningsområdet og tre til fire nye medarbejdere blev ansat.

H. K. Samuelsen havde for alvor fået øjnene op for Piepgras' talenter og ville for alt i verden beholde ham i firmaet. En god medarbejder skulle man ikke lade gå, og Samuelsen tilbød ham derfor til enhver tid den samme løn, som han eventuelt måtte få tilbudt andetsteds.

Militæret kaldte til session. Tanken om at skulle spille tiden som soldat blev for meget for unge Piepgras. Pligtøvelserne ved militæret ville kun forstyrre hans ny erhvervede liv som speditør og derfor måtte der ske et eller andet. Ved sessionen gik det pludselig galt med det ene øre. Han kunne ikke høre noget og blev sendt til læge. Her var det galt med hørelsen på det andet øre.

Tilbage ved sessionens anden runde og udstyret med en lægeattest på det forkerede øre blev Piepgras kasseret og kom ikke til at aftjene sin værnepligt.

Det blev begyndelsen til en lang og succesrig karriere i speditørb Branchen. I årenes løb afsluttede Piepgras sin merkonomuddannel-

se, og han holdt sig løbende ajour ved at deltage i forskellige kurser.

Generationsskiftet i firmaet skete i 1993. Direktørerne Simonsen og Leineweber trak sig tilbage, og Carsten Piepgras blev udnævnt til direktør. Sammen med direktør Søren Jensen fra Dan Transport A/S udgjorde han det nye ledelsesteam. Den todelte ledelse varede dog kun ganske få år, hvorefter Piepgras alene overtog ledelsen af firmaet.

Ligesom sine forgængere, Simonsen og Leineweber, er også Piepgras meget præget af H. K. Samuelsen's ledelsesstil og de værdier han stod for.

Han er særdeles bevidst om at føre firmaet videre i H. K. Samuelsen's ånd. Han holder på stil og etikette, han er den fødte købmand med en fantastisk næse og sans for at lave forretninger. Firmaet er hele hans liv og han går helhjertet og fyldt med engagement og nøjagtighed til værks. Såvel hos medarbejderne i Sønderborg og Padborg samt i hele organisationen hersker der stor respekt omkring hans person og hans faglige ekspertise. Hans tempo kører altid i højeste gear, og man skal virkelig løbe stærkt for at kunne følge med.

Piepgras er den udadvendte, udfarende og inspirerende chef. Han stiller store krav til sig selv og sine medarbejdere. Men han er i allerhøjeste grad også den chef, der vil sine

medarbejdere det bedste. Han har et udpræget menneskekendskab og han mærker omgående, når man ikke har det godt.

Af natur er han humoristisk og lattermild. Men omvendt er han også dybt seriøs og alvorlig. Han tolererer ingen form for sjusk og slendrian.

Piepgras har et meget stort netværk og det er ofte i forbindelse hermed, at han er i stand til at få nærmest umulige opgaver til at gå op i en højere enhed. Han er forretningsmand med stil og gentlemen holdning som varemærke. En aftale er en aftale, et ord er et ord og en spade er en spade.

Piepgras er desuden en meget engageret mand i det lokale liv. Han er aktiv som formand i Fonden for H. K. Samuelson Shipping og International Spedition, bestyrelsesmedlem i HKS Invest Sønderborg A/S, medlem i bestyrelserne for Industrigruppen Sønderborg, Padborg Speditørforening og

HTS Sønderjylland. Han er arbejdsgiverrepræsentant i bestyrelsen for Business College Syd og medlem i Sønderborg Rotary Klub. I sidstnævnte fungerede han som præsident i perioden 2003 – 2004. I en årrække var han også medlem af bestyrelsen for H. K. Samuelson Transport A/S, og han sad i Sønderborg Kommunes Havneudvalg.

Carsten Piepgras lever sammen med Susan Beck. De har hver en datter, Christina og Melissa.

Så ofte det er muligt nyder han fritiden sammen med familien i sommerhuset på Rømø.

”Hvis man skal beskrive Carsten Piepgras er det faktisk ikke nok med et par sider. Der er så meget action i ham, og han har så vanvittig mange nuancer, så man kan skrive en hel bog”, Jutta Hammer, sekretær gennem 7 år og ven gennem 15 år.

H. K. Samuelson Transport A/S

Den spæde start

Hans Kristian Samuelson lagde den 12. april – på sin 27-års fødselsdag – grundstenen til firmaet H. K. Samuelson.

Samme dag overtog han ekspeditionen af DFDS's to ugentlige sejlads mellem København og Sønderborg og fik dermed lejlighed til at benytte rederiets pakhús med tilhørende kontor. Det lå dengang placeret tæt op mod Chr. den X's Bro i Sønderborg Sydhavn. Det var en begyndelse under beskedne forhold, og i starten beskæftigede firmaet kun en lærling på kontoret. Men frem til krigens udbrud i 1939 gik det fremad med alt der vedrører en havn: Skibsekspedition, spedition, stevedoring, toldklarering, assurance med blandt

andet en overtagelse af Lloyds London agenturet (forsikringselskab). De fem krigsår var en hård tid for firmaet. Således måtte rutebåden til København i lange perioder indstille sejladsen.

I 1945 kom der igen gang i hjulene, men inden nyt personale kunne indarbejdes, måtte både H. K. Samuelson og hans hustru arbejde nærmest i døgndrift. I 1950 blev firmaet desuden statsaut. vejer og måler.

Toldekspedition af lastbiler fra Transit Transport Flensborg ved den gamle og nu nedrevne toldbygning nær Sønderborg Slot.





Nyt pakhus og kontor i 1952 med vejerboden til højre.



Firmaets første truck. På trucken Bubbi og formand Peter Larson.

I 1952 var forholdene ved den oprindelige beliggenhed i Sydhavnen blevet for små. Gennem stor imødekommethed fra kommunens havneudvalg blev det muligt, at bygge et nyt pakhus med kontor placeret ved havn og jernbanespor neden for kasernen. Året efter – i 1953 – modtog firmaet i øvrigt sin første truck. DFDS leverede en udslidt model fra København. Hen ad vejen kom yderligere seks trucks til. Den ene måtte på et tidspunkt en tur i havnebassinet, da en lagerarbejder glemte at trække håndbremsen, så den rullede ud over havnekajen.

Firmaet var i øvrigt kendt som en af de mest eftertragtede lærepladser, efterfulgt af Told og Skat samt det daværende Kamgarnsspinderi.

Vokseværk og nyt navn

Med den stadig stigende im- og eksport fra store og mindre industri- og handelsvirksomheder i området blev der efterhånden, som der kunne skaffes mere plads, bygget nye pakhuse og kontorer på omkring 4.500 kvadratmeter med gode tilkørselsforhold. HKS-terminalen var nu bemanded med et erfarent personale, der var udstyret med moderne gaffeltrucks samt losse- og lastegrej. Havnens kraner havde op til 60 ton løfteevne og var i stand til at give al slags gods en god og hurtig ekspedition. Det stod i stærk kontrast til den første elkran på havnen, der kunne løfte to til tre ton. HKS var i begyndelsen af 60'erne stadig et mindre spedititionsfirma med omkring ti mand på kontoret og seks til syv på lageret. Aktiviteterne på lageret og de dertilhørende opgaver var dengang hovedsagelig tilknyttet DFDS. Det var DFDS, der ejede havnebygningerne og lossematerialer. To gange om ugen var der skibsforbindelse til København med et 1200 ton kystmotorskib ved navn "Koldinghus". Lasten til Sønderborg bestod for størsteparten af øl fra Carlsberg og Tuborg. De resterende ton var delvis til Danfoss og eksisterende kolonial en gros firmaer.



Alt godset står klar til afskibning foran bygningen.

Tilbage til København var lasten tom returgods til bryggerierne og en del lokalgoods fra diverse Sønderborgfirmaer. DFDS-bygningen bestod af det, der i dag huser kontoret, dog var bygningen dengang omkring 30 til 40 meter længere. Kontorarealet begrænsede sig til de første tre vinduer fra vestsiden. Resten var lager. Modsat lå omkring 350 til 400 kvadratmeter pakhuis, som husede de løbende HKS-aktiviteter. Forretningen med Danfoss kom officielt i stand i 1958, hvor man i en skrivelse til H. K. Samuelsen forespurgte, om man kunne være behjælpelig med transportopgaver. De forretningsmæssige relationer mellem Hans Kristian Samuelsen og grundlæggeren af



Danfoss, Mads Clausen, eksisterede før den tid på et mere uhøjtideligt plan.

En hesteko fulgte med

Således havde Hans Kristian Samuelsen hjulpet Mads Clausen med at flytte nogle baraker fra Esbjerg til Elsmark, hvor der i forbindelse med fødegården skulle være produktion. Samuelsen var også manden Mads Clausen gik til, da han under opstarten af det, der

Nederst: Den nuværende administrationsbygning var oprindelig næsten lager i hele sin længde. Der var kontorlokaler i venstre ende.





i dag er en verdensomspændende koncern med handel på kryds og tværs af landegrænser, havde en forsendelse til Norge. Efter sigende henvendte Mads Clausen sig til Samuelsen med ordene: "Jeg har en pakke til Norge – hvad gør vi nu?".

En særlig sjov og mindeværdig begivenhed fandt sted på Nordals en dag, da Mads Clausen og Hans Kristian Samuelsen var af sted i bil sammen og punkterede undervejs. Mens Clausen gik i gang med hjulskiftet, kiggede Samuelsen sig lidt omkring. På en nærliggende mark fandt han en gammel ud-tjent hestesko lige der, hvor administrationsbygningen til Danfoss ligger i dag. Hesteskoen blev siden en fast følgesvend for Samuelsen i form af en plads under hans skrivebord. Hesteskoen er den dag i dag at finde på direktørens kontor – dog på en plads i vindueskarmen.



HKS havde desuden et godt samarbejde med skibsmægler Søren Jansen. De to parter havde fra starten af en aftale om, at ingen gik hinanden i bedene.

Losning af kævler på storkajen i Sønderborg.



Danfoss chauffør Peter Christiansen har læsset til Nordborg.

Søren Jansen var en dygtig skibsmægler, der fik masser af gods ind over Sønderborg Havn. Man lossede store mængder SPO plader til køleskabsindustrien hos Brdr. Gram i Vojens og ligeledes til Vestfrost i Esbjerg. Sønderborg Skibsværft var også i drift på det tidspunkt og modtog store mængder jernvarer.

Fra Danfoss kom der hver morgen en stor lastvogn med automatikvarer. Samme vogn kom igen med gods til middag. Der kom også kompressorer med en mindre sættevogn. Kompressorerne var emballeret i kartoner eller med seks til ti styk i trækasser. Godset til Brasilien og Peru blev pakket i kasser, og det som var i kartoner blev sendt med vagon til Italien. Der skulle ca. 2000 kartoner til for at fylde en vagon med 20 ton, så det var en masse håndarbejde.

På havnefronten var der også en del arbejde. Der kom jern fra Tyskland og fra Frederiksværk – i øvrigt et forretningsområde, der voksede enormt i tiden fra 1960-1980. På daværende tidspunkt lå der tre store jernfirmaer i Sønderborg. Det var Hans Knudsen A/S, som senere blev til Jernkontoret A/S. Så var det Sønderborg Jernforretning og Louis Petersen, der mest handlede med rør i alle størrelser. Dertil kom JF-Fabriken, der importerede en del stål selv.



JF-Fabriken modtog også store mængder jern. En del blev leveret gennem Jernkontoret.

Ligeledes var der en del gødning og kalk med skib til de herboende foderstoffirmaer, som på daværende tidspunkt var Fyns Andels Foderstof, Muus Odense, Brødr. Ewers, KFK og Det Danske Gødningskompagni. Desuden blev der losset en del opskåret træ i form af brædder og planker til de to trælastfirmaer, som dengang var i Sønderborg. Brædderne lå løst i lasten og blev samlet i slæng, som havnearbejderne sorterede op i længde med et fods interval. Det var jo et møjsommeligt arbejde, som tog lang tid, så ikke sjældent tog det fire til fem dage at losse en båd på



Store trækævlere til Kr. Stærks finerfabrik blev transporteret ad vandvejen.

Finland, men senere også en del fra Rusland. Det opskårne træ gik senere over til at blive leveret med wagon fra Sverige og Finland. Men HKS fik stadig en bid af kagen, da man lossede alle wagner på firmabiler.

I samme periode begyndte det at komme skibe fra Afrika og Fjernøsten med kævlere (træstammer) til Kr. Stærks Finerfabrik på Sundeved-siden. Det var noget af det mest risikofyldte at losse. Det var træstammer med en vægt på fem til tyve ton. Da de var meget slimede af at have ligget i floderne i udskibningshavnene, var de temmelig levende. De rullede rundt i alle retninger. Men alvorlige

skader blev man forskånet for. I anden sammenhæng huskes en episode specielt. Det var da H. K. Samuelson var så uheldig at træde ud foran en truck, kørt af formand Thøger Lønholm, der kom med gods til lastning. Han væltede omkuld og blev i ambulance kørt til skadestuen, hvor man heldigvis kunne konstatere, at han var sluppet billigt. Skulderen var dog slået ret slemt, så han holdt sengen en uges tid. Thøger Lønholm var meget ked af denne episode men H. K. Samuelson sagde til ham: "Folk der går i vejen må regne med at blive kørt ned".

På lageret hos DFDS havde man dengang to trucks, der betjente båden "Koldinghus" og de øvrige kunder, der kom til lageret. Omtrænt 80 procent af fragten var til ølbiler. Det var en komfortabel tid for ølkuskene dengang – de stod med hænderne i lommen, mens DFDS-lagerfolkene tømte og læssede deres lastbiler. Ellers kom der diverse engros-firmer som skulle betjenes. I sommeren 1962 blev der købt en Towmotor truck til HKS-lageret. Den var brugt, men i god stand. Før den tid måtte man klare sig med en løftevogn og en sækkevogn.



I tiden fra 1965-1970 blev HKS' lagerareal øget med 200 procent



De mange træstammer til Kr. Stærk dækkede af og til store dele af Alssund

I løbet af 1962 blev godsmængden fra Danfoss større og eksporten gik til stadig flere lande. Der blev dengang også sendt en del kompressorer til et par tyske køleskabsfabrikker, men meget var stadig i sin begyndelse. Kun knap ti procent af den danske befolkning havde et køleskab. De kompressorer, der blev sendt til Tyskland, blev læsset på biler fra Vognmand Jens Jensen, Bov.

Arbejdet gik sin gang og den 14. september 1963 skiftede firmaet navn til **H. K. Samuelson Shipping & International Spedition A/S**. Torben Vilstrup Christensen, der senere var med til at stifte fonden bag virksomheden, blev firmaets første revisor.



*Chr. H. Simonsen (i midten)
i snak med havnearbejderne.*



Kaptajn Petrow.

Flere Danfoss-aktiviteter

I vinteren 1962-1963 var HKS-pakhuset blevet udvidet med omkring 350 kvadratmeter. Danfoss fik konstrueret nogle træammer, der kunne rumme 45 kompressorer og kunne håndteres med truck. Vægten pr. rumme var omkring 500 kg. Samtidig anskaffede Danfoss to sættevogne mere, som kunne laste omkring 10 til 12 ton. Produktionen af kompressorer blev øget markant, for der var god efterspørgsel.

Der blev på daværende tidspunkt sendt kompressorer til Sverige, Tyskland, Østrig og Schweiz med lastvogn og til Italien og Jugoslavien med wagon. Danfoss oprettede handelsfirmaer i mange europæiske lande, det første i Tyskland. Aktiviteterne smittede af på HKS.

MS Ostsee



godsmængden beskeden, men den voksede støt og roligt i begge retninger. Alle både fik fællesbetegnelsen "Hamburgpakket".

I begyndelsen var der ingen faste ugentlige afgange, man sejlede efter behov. HKS havde aftale med flere skibsførere. Var der flag på stangen så var der last at hente.

I løbet af 1963-1964 kom kystmotorbåden "Ostsee" med kaptajn Petrow i fast charter for C. Clausen og da begyndte de ugentlige afgange. Desuden var der "Iris Jörg" på omkring 500 ton og "Iris Clausen" med en lasteevne på omkring 600 ton.

Fra Hamborg ankom varer til de lokale jernfirmaer. Ligeledes begyndte tekstilvirksomheden Møller & Co. at importere varer fra Fjernøsten. Godset ankom i solide trækasser og blev kørt af vognmand A. Keldorf til lageret i Voldgade.

Godsmængden fra Danfoss øgedes fra år til år.

I løbet af 1964 kom der også andre kunder, som benyttede ruten til Hamborg. I samme årrække øgedes også mængden af andre

varer over kajen. Importen af jern og stål fordobledes år efter år. JF-Fabriken øgede produktionen af landbrugsmaskiner enormt, og de blev for en stor part udskibet via havnen til mange europæiske lande.

HKS fik anskaffet en truck mere for hvert år, og de blev større og mere kraftfulde. Man læssede en masse gods fra havnen på forskellige firmabiler. Det blev afregnet pr. ton og var en stor indtægtskilde.

I tiden fra 1965-1970 blev HKS' lagerareal øget med 200 procent. Samtidig flyttede Danfoss sit kompressor-færdig-lager (KFL) fra Nordborg til HKS i Sønderborg. Otte til ti Danfoss-medarbejdere og overværkfører Konrad Nielsen fulgte i den forbindelse med. De klargjorde eksportordrerne af kompressorer. Også de færdige termostater kom til HKS og blev klargjort til eksport.

Stykgods i store mængder

Havnefoged Skov kunne fortælle, at broen måtte op omkring 50 gange daglig for små



Landbrugsmaskiner fra JF-Fabriken klar til afskibning.



Kompressorer på KFL-lager fra gulv til loft.

og større skibe. Ikke alle skibe gik ind i eller ud fra Sønderborg havn. Mange småskibe foretrak Allsund for sit beskyttede farvand – adskillige benyttede også havnefogeden som lods.

Billedet i havnetrafikken var hektisk og spraglet: Turistbådene, fiskerfartøjer, skuder med jernstygods, et 1.500 ton finsk motorskib – "Frej af Helsinki" – i færd med at laste de karakteristiske røde landbrugsmaskiner fra JF. Længere henne Det Forenede Dampskibsselskabs "Koldinghus" i færd med at laste stykgods, som den gjorde to gange om ugen på sin rute fra Kolding til København – via Aabenraa eller Svendborg.

Stykgods i stort tal samt kul, olie/benzin og kreaturer fyldte havnen. Sønderborg var blevet en art specialhavn for stykgods, for hele Sønderjylland, højt op i Jylland og endda lidt af Fyn med.



Havnestuen, hvor mønstringen af havnearbejderne foregik.

Der blev sejlet med "Koldinghus" indtil omkring 1970. Da fik DFDS bygget fire ens skibe til at betjene provinsen med. Det var roll-on/roll-off-skibe, hvilket vil sige, at man kørte direkte ombord med trucken. Da "Koldinghus" sejlede, skulle der syv til otte havnearbejdere til at betjene det. "Trillingen", som Sønderborg-skibet hed, kunne få havnearbejdere betjene, så der blev sparet en del lønudgifter.

H. K. Samuelson beskæftigede i slutningen af 60'erne et fast personale på omkring 30

"Koldinghus".





HOKI-bygningen blev senere toldkontor og fungerede til sidst som HKS-lager indtil den for et par år siden blev revet ned og et nyt lager opført samme sted.

mennesker. På de travle dage, med antagelse af losse- og lastemandskab, nåede antallet let op på 100 mand. I Havnestuen sad daglejerne og ventede på arbejde. Der var mønstring hver dag klokken 7.30 og 12.30. Mandskabet blev også hentet i Aabenraa og Haderslev. Havnearbejderne havde deres eget "superhold", hvor der ikke var plads til slendrianer. Der var afregning fra job til job. Ikke så sjældent lå konerne på lur, når der var lønudbetaling, så resten af familien kunne få en andel, inden alle pengene blev drukket op. Chr. H. Simonsen fik i øvrigt indført, at havnearbejderne op til jul fik en del af lønnen i form af kødpakker og andet mad, så der var til hele familien.

Båden "Koldinghus" sejlede fast med varer af enhver art: Øl, Danfoss-produkter, råvarer til Danfoss, tomme ølflasker i bjergevis retur til København, dyrehuder – i daglig tale kaldet "aflagt tøj" fra Riggelsen – og sågar en enkelt campingvogn. Fra Australien og New Zealand ankom uld til Sønderborgs store erhvervsvirksomhed, A/S Det Nordiske Kamgarnspinderi. Da bryggerierne gik over til togtransport af øllet, blev det dødsstødet for Københavnertrafikken pr. båd. Det resulterede i, at DFDS nedlagde størsteparten af deres provinspakhuse. HKS købte bygningen, som havde huset lager og kontor til DFDS. Gennem årene havde H. K. Samuelson stadig måttet udvide sine lagerfaciliteter. Ikke alle



Danfoss-kompressorer lastes med kran til skib.

varer fra speditjonsfirmaet gik ad søvejen. Meget kom med lastbiler – enten direkte fra Sønderborg eller via forbindelser – om det så var fra Haparanda i det nordlige Sverige eller Persien det nuværende Iran. I det sidste tilfælde via Hamborg.

H. K. Samuelsens speditjonsvirksomhed med ekspedition af stykgods af enhver art var dog ikke hele historien. Stevedore, hvilket indelbar losning og lastning af et stort antal af skibe i havnen, hørte også til arbejdet. I den nu nedrevne HOKI-bygning ud mod kaseren havde toldvæsenets godsregistrering til huse. Der udførte tolderne deres arbejde med registrering af godset, så der var et tæt samarbejde mellem HKS og tolderne – ikke mindst efter Danmarks optagelse i EF i 1972. Fragtbådernes skippere havde deres "kis-puslege" med tolderne. De kendte selvfølgelig

deres eget skib ud og ind, og historier vil vide, at de kendte adgangen til de medbragte flasker med spiritus – uden at plomberingen på skabet blev brudt.

Også salg af billetter for DFDS på ruter til Norge, England, De Kanariske Øer og Middelhavsområdet, tog H. K. Samuelsen sig af. Blandt de lokalkendte rejsende var apoteker Juhl, der således havde taget Middelhavsturen fem år i træk.

Stor betydning for havnetrafikken

I en samtale med avisen Sønderjyden gav kæmner Kæstel nogle tal for udviklingen. Tallene er Sønderborg havns skibs- og vareafgifter, og selv om de er undergået en prisstigning, er de tydelige nok til at fortælle om den imponerende udvikling.

Medens beløbet for året 1935/36 var 161.614 kroner dalede det for det første besættelsesårene til 79.908 kroner, og det holdt omtrent alle besættelsesår. I 1950/51 var indkomsten af skibs- og vareafgifter steget til 148.435 kroner, fem år senere til 164.438 kroner. Herefter kom det store spring: I 1960/61 var indtægten 390.249 kroner og i 1965/66 nåede skibs- og vareafgifterne helt op på 510.348 kroner.

Fire virksomheder dominerede, når man taler om havnens økonomi og beskæftigelsen på havnen i 60'erne. Det var Kristian Stærks krydsfinerfabrik og Solofabrikken, H. K. Samuelsens Shipping og Spedition samt

spritbådene. Både krydsfiner- og glucose-fabrikken ved Verdens Ende hørte til blandt kunderne hos H. K. Samuelson.

Både geografisk og økonomisk lå Sønderborg havn dengang lunt i svinget. Anden verdenskrig havde betydet en tilbagegang, men efter krigen kom der, som beskrevet, skred i udviklingen – den industrielle og forretningsmæssige udvikling i Sønderjylland og dermed også for havnene. I særdeleshed for Sønderborg havn, der nød godt af den specielle industrielle fremgang i området.

Gods fra Flensborg

Danfoss byggede i slutningen af 60'erne en kompressorfabrik i Flensborg. Da Danmark på daværende tidspunkt ikke var medlem af EF – og for at slippe for toldafgifterne – blev der leveret kompressorer fra Flensborg til det europæiske marked. Men også den øvrige verden fik kompressorer fra Flensborg. Kompressorerne blev af vognmand Søren Andersen i Spang kørt i uemballeret stand til HKS, hvor de så blev pakket i kasser og gjort klar til oversøisk forsendelse.

I begyndelsen af 70'erne var eksportsektoren hos HKS på sit højeste. Der blev i den periode dagligt kørt omkring 250 ton gods fra Danfoss i Nordborg og Flensborg til HKS. Ligeledes blev der ekspederet enorme mængder automatik. Fra Flensborg-lageret modtog HKS omtrent 50 ton pr. dag i gennemsnit. Alt automatik blev pakket i trækasser, men fra slutningen af 60'erne gik man over til at sende automatik pakket på paller, som så var pakket i træemballage til eksport. Med "Hamborgpaketten", der var den første rutebåd til Hamborg og i daglig tale kaldet "HP", blev der hver uge i snit afsendt fra 300 og 500 ton gods. Halvdelen kom fra Danfoss og det øvrige fra forskellige andre kunder.

En af de største afskiber, volumenmæssigt, var Brdr. Gram i Vojens, der solgte komplette fryseanlæg. Et sådan anlæg havde et rumfang på 400 til 500 kubikmeter og en totalvægt på 150 ton. Også JF-Fabriken øgede sin eksport voldsomt. Landbrugsmaskiner til det oversøiske marked var emballeret i crates (tremmekasse) og havde et anseeligt rumfang. Importen fra Hamborg nåede også stør-

Solobygningen var markant på havnefronten



DFDS
DFDS

FRA DØR TIL DØR
MED DFDS

Fra gamle dage

re mængder, og det var hovedsagelig tekstilvarer til Møller & Co. Det var ikke usædvanligt at en indgående "Pakett" havde halvdelen af båden fyldt med tekstilvarer.

I perioden fra slutningen af 60'erne og frem til 1990 havde HKS i øvrigt også en stor forretning i at leje truck med fører ud til virksomheder i og uden for Sønderborg.

Truckførerne læssede maskiner af og på rundt omkring og var på diverse byggepladser for at flytte byggemateriale. Blandt andet i forbindelse med opførelsen af den nye del af sygehuset i Sønderborg. Der var dagligt en truck deroppe under byggeriet.



Ro/Ro skibet "Scandia" lægger bagklappen på kajen, mens stævnens skibsskruer holder det på plads.

"Scandia" medbragte sin egen truck med en løfteevne på 25 ton.

Containernes indtog

I starten af 70'erne begyndte containerne at komme på markedet.

De første containere blev sendt med Danfoss gods til USA. Senere kom der flere, som modtog containergods. I begyndelsen læssede man containere med truck og inde i selve containeren med løftevogn. Senere fik HKS anskaffet truck i en sådan højde, at de kunne køre ind og ud af containerne.

I det store og hele havde H. K. Samuelson personligt et meget godt overblik over, hvad der skete, men i forbindelse med indførelsen af containertrafikken tog han grueligt fejl. Da de første containere kom frem, mente han, at det var noget nymodens pjat, som hurtigt ville få en afslutning. Det ville blive alt for dyrt med at anlægge nye havne med kranterminaler. Ligeledes skulle der jo anskaffes specialskibe til transport af containere, men man fik alligevel anskaffet sig en containertruck indkøbt i Sverige.

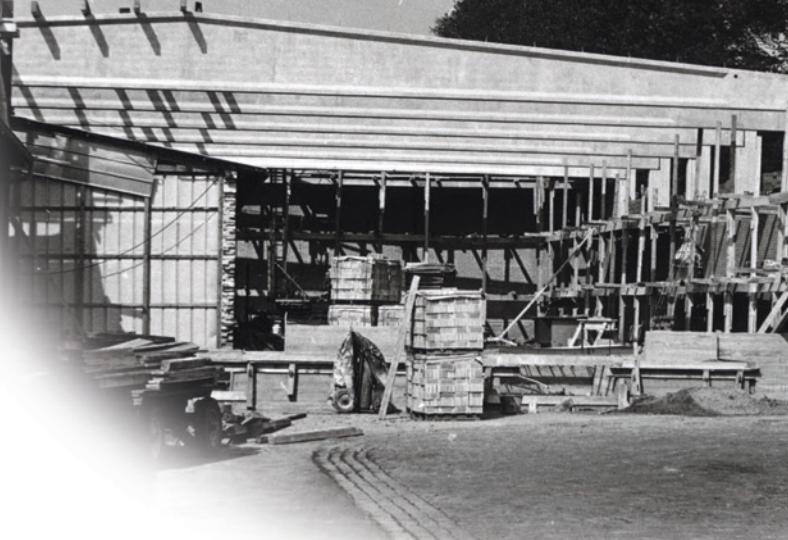


Containerne viste sig da også at være kommet for at blive. Trucken havde firmaet i øvrigt megen glæde af, da flere virksomheder i byen og omegnen kunne tilbydes løft af maskingods og andre varer med en totalvægt på op til 18 ton.

I midten af 70'erne indstillede DFDS, som tidligere beskrevet, den faste forbindelse til København. HKS købte pakhuset og fik bygget en stor lagerbygning i tilknytning til den eksisterende bygning med moderne elektriske køreramper. Samtidig blev hele det gamle HKS pakhusanlæg benyttet til færdiglager for kompressorer. I det nye pakhus kom alt ind, hvad man modtog fra færdiglageret i Nordborg. Og det var i mellemtiden blevet til anseelige mængder. Der var dage, hvor man modtog op til 80 ton. Danfoss Nordborg var desuden begyndt at producere hydraulikmotorer, og de havde en stor vægt pr. palle. Det øgede tonnagemængden meget. HKS læssede hver dag biler til hele Europa. Der



Imens det gamle pakhus var i drift blev der udvidet "hen over hovedet" af det gamle.



Opførelse af nyt 1000 m² pakhus i 1970 som blev understyret med moderne elektriske hæve-/sænkeramper.

var faste afgangsdage til de forskellige lande. Den største modtager af automatik var Danfoss Offenbach, som man læssede mandage og torsdage. En overgang var der i Sønderborg besøg af en mindre containerbåd, der samlede containere til afskibning fra enten Göteborg eller Hamborg og videre til USA og Canada. Den trafik var åbenbart dyr for rederiet, for den holdt ikke så længe.

Kongeskibet "Dannebrog" og et uheld med kongens Bentley

Indtil 1972 kom kongeskibet "Dannebrog" på besøg hver sommer, som vi nu efterhånden kender det igen. Dengang med Kong Frederik IX og Dronning Ingrid, som skulle videre til deres sommerophold på Gråsten Slot. Op til ankomsten var der stort postyr. Jernbanesporene på kajen blev fyldt med sand, så de kongelige ikke skulle vælte i dem. Ligeså blev alt gods, der stod på kajen, pakket ind

i presenninger - for de kongelige måtte ikke se, at det var en arbejdsplads, de var kommet til. Et år var der en smart pressefotograf, der tog et billede af Slesvigske Regiment, som ankom fra Haderslev hver gang til kongemodtagelsen. Fotografen tog et flot billede af regimentet, da de stod ud for gødningskompagniet. Oppe på væggen stod: DET DANSKE GØDNINGSKOMPAGNI – og altså soldaterne nedenfor.

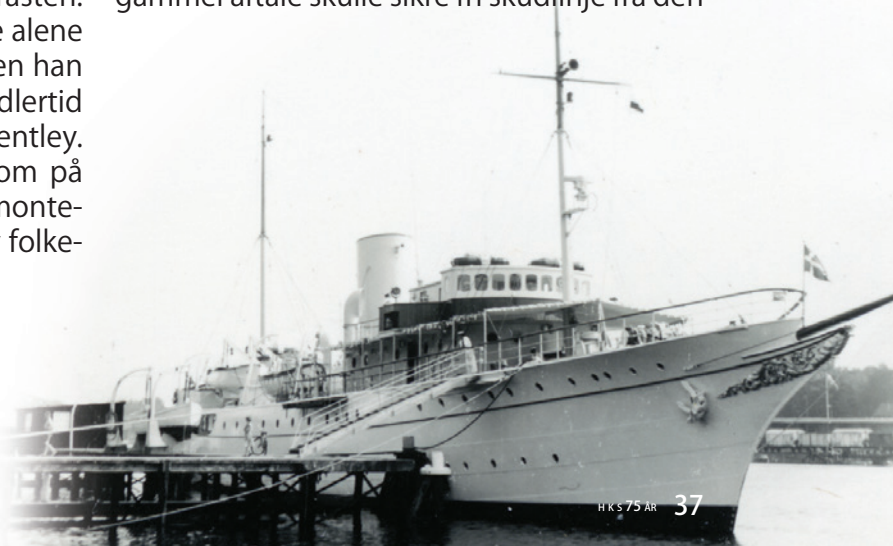
Det følgende år ved kongemodtagelsen kom der en otte til ti soldater fra kasernen med hvide lagner, der var syet sammen, så de kunne dække hele gavlen. Uden at få tilladelse fra ledelsen i gødningskompagniet, gik de op på taget for at hænge det ud over gavlen. Men da kom direktøren fra firmaet og satte en stopper for det. Soldaterne måtte gå slukørede hjem til kasernen. HKS var dog også lidt uheldig med en kongebil. Kongeskibet "Dannebrog" lå altid ved Kongebroen i de seks uger, hvor kongefamilien var i Gråsten. Ret ofte kom Kong Frederik IX kørende alene dertil og var et par timer ombord, inden han kørte hjem igen. En truckfører var imidlertid så uheldig at bakke ind i kongens Bentley. Den fik højre forskærm ødelagt og kom på værksted hos P. Borne, hvor der blev monteret en ny. Det kostede mere end en ny folkevogn.

Kongeskibet "Dannebrog" ved Kongebroen.

Et nyt selskab bliver stiftet

I 1971 fik man overdraget godsregistreringsstedet af bilgods. Det var stedet hvor varerne blev toldbehandlet. I den forbindelse havde toldvæsenet kontor og personale i den gamle HOKI-bygning. Samme år oprettedes også **Sønderborg Stevedoring A/S**. Stevedoring var en betydelig aktivitet på det tidspunkt. Egon Leineweber og Chr. H. Simonsen, der begge havde været ansat i firmaet i over 30 år, blev direktører og aktionærer i selskaberne. Firmaet var i øvrigt god til at holde på sine ansatte. De fleste af den faste stab på 25 medarbejdere havde været ansat i firmaet i flere årtier.

I begyndelsen af 70'erne var der planer om at bygge en etage oven på de eksisterende lagerbygninger. Medarbejderne blev involveret med opfordring om at komme med ideer. Det bedste forslag skulle honoreres med 500 kroner. Planerne blev dog droppet fordi en gammel aftale skulle sikre fri skudlinje fra den





HKS bygningerne set fra søsiden.

bagvedliggende kaserne og op til skanserne på Dybbøl. Samuelsen holdt dog ord og gav 500 kroner til alle de ti ansatte, som var kommet med et forslag.

Rutebådene lagde fra kaj i Sønderborg helt frem til foråret 1971. Til det sidste fyldt til randen med gods, men tiden og dens teknik var løbet fra dem.

Mens rutebådenes betydning svandt ind, blomstrede industrivirksomhederne op. De skulle have råvarer leveret, og færdigprodukterne skulle eksporteres. Losning og lastning kom til at udgøre en stadig større del af aktiviteterne, og siden kom også transport- og vareforsikring samt toldklarering til.

H. K. Samuelsen fremhævede helst ikke nogen industrier frem for andre. Det er dog ingen hemmelighed, at Danfoss gennem årene havde været en særdeles vigtig kunde.

”Det har været vor lykke, at vi har haft denne vældige udvikling i vor lokale industri”, sagde direktør Samuelsen.

Branden på finerfabrikken og nedgang i godsmængden

Kr. Stærk's finerfabrik brændte i vinteren 1972 men blev genopbygget og fortsatte produktionen i yderligere et par år. Men næsten symbolsk blev branden et billede på virksomhedens endeligt. Efterhånden blev der importeret store mængder finer fra Fjernøsten og Afrika, og det til priser Stærk's fabrikker slet ikke kunne konkurrere med. Novopan A/S købte hele fabrikken, demonterede alle maskiner og solgte dem i Sydamerika. Bygningerne blev brugt som lager for deres import af finerplader, der ankom i containere og blev tømt af HKS, så lidt tjente man på den

Samarbejdet med Dan Transport, udviklede sig så positivt, at man i 1992 valgte at lade det omfatte alle arbejdsområder og stiftede **H. K. Samuelsen Transport A/S.**

Losning af et stort parti opskåret finer til møbelindustrien fra "MS Lavaux".



nye ejer. Men det var kun en stakket frist, så lukkede også Novopan.

JF-Fabriken fremstillede landbrugsmaskiner, hvor HKS håndterede den mængde, der blev sendt oversøisk. Det foregik nu i containere, og det var temmelig teknisk at læsse dem med de ret så store crates. HKS måtte anskaffe sig en fem ton truck, der var nedbygget, så den kunne køre ind i en container. Men i det store og hele gik det langsomt ned med godsmængden på havnen.

Mere fragt med fly

Der var fra slutningen af 60'erne og frem en stadig større mængde, der blev sendt som luftfragt. Det begyndte ganske småt fra starten, men også den form for forsendelse øgedes kolossalt. Netop i år for 40 år siden – nemlig i 1966 – blev HKS IATA-agent (International Air Transport Association forkortet, IATA, er en sammenlutning af hovedparten af verdens luftfartssels-

Senere leder af luftfragt-afdelingen hos HKS, Carl "Calle" Johansen (tv) ser til mens en lastbil læsses i den gamle lufthavn.





Carl Johannsen begyndte som elev. Senere startede han firmaets luftfragtadeling som han i alle årene var leder af. Han var ansat i firmaet i mere end 40 år.

Luftfragten bliver pakket på paller der efterfølgende rulles på plads i det indre af en fragter.

skaber). Dermed kunne man nu også på det område yde kunderne en optimal service.

Men forhistorien er en smule længere. Det var den daværende forsendelseschef hos Danfoss, Sven Shermer Simonsen, der mente, at HKS burde undersøge mulighederne for at kunne ekspedere luftfragtsforsendelser fra Sønderborg. Han anslog det kunne gøres med en halv times arbejde om dagen.

HKS kontaktede SAS Cargo, hvor man så velvilligt på ideen. For at få lov til at udfærdige fragtbreve og dermed



Lastelugen på et Varig fly som er et brasiliansk luftfartselskab

være berettiget til en kommission, skulle man være agent for IATA. Men for at blive IATA-agent skulle man have en vis omsætning. SAS og tyske Lufthansa viste god vilje og gav HKS lov til at starte på forventet efterbevilling. Kun et halvt år efter havde firmaet opnået det eftertragtede agentur.

Ved samme lejlighed blev Sønderborg common-rated med København. Det vil sige, at raterne fra Sønderborg var de samme som ud fra København. Det var et godt salgargument over for kunderne.

I begyndelsen blev godset leveret til det lokale flyselskab Cimber Air, der fløj med fly af typen Heron – et fire motorers fly med plads til 15 passagerer og lidt gods. Senere fulgte flytypen Nord 262.

Mængden voksede dog hurtigt og ofte blev det nødvendigt at sende godset med lastbil til lufthavnen i Billund, København eller Hamborg. Samtidig kom flere luftfragtspeditører til og konkurrencen blev mere hård. Derfor





besluttede HKS sig i 1990 for at indgå et samarbejde med Dan Transport, der dengang var en af de største på området.

Det blev til HKS Dan Transport med eget kontor på havnen, side om side med de øvrige aktiviteter. Det blev et samarbejde, der udviklede sig så positivt, at man i 1992 valgte at lade det omfatte alle arbejdsområder og oprettede **H. K. Samuelson Transport A/S**. (Mere om det i et senere afsnit)

Luftfragten var stadig i rivende udvikling, ikke mindst med kundernes krav om "just in time"-leveringer (levering til rette tid). Gennem DanTransport fik HKS en størrelse, der gjorde firmaet stærkt på luftfragtmarkedet.

Fonden kommer til

Grundlæggeren Hans Kristian Samuelsons

Aktivitet på havnen set fra kasernen.

eneste søn Gunner – som på det tidspunkt havde valgt en pharmaceutisk uddannelse og levevej – var ikke interesseret i at overtage virksomheden. Derfor kom oprettelsen af en fond ind i billedet. På den måde kunne Egon Leineweber og Christian H. Simonsen sættes ind som ledere og fonden stå som ejer. Torben Vilstrup Christensen, der blev firmaets revisor ved omdannelsen til aktieselskab i 1963, var skrædderen bag fonden, der blev stiftet den 17. september 1980.

Et halvt århundrede

I 1981 – i øvrigt samme år som Als fik nok en bro til fastlandet – rundede H. K. Samuelson Shipping & International Expedition A/S et



halvt århundrede. Stadig med sin grundlægger som chef.

Det var altså ingen dårlig idé, den dengang 27-årige Hans Kristian Samuelsen fik, da han slog navneskiltet op. En af grundene til H. K. Samuelsen's konsolidering og fremgang kan tillægges evnen til at omstille sig og følge med.

I et avisinterview udtalte direktør Samuelsen: *"Det har været en udvikling fra muskelkraft til trucks og moderne kraner. Når vi i trediveerne fik en ladning salpeter fra Norge, tog det de 30-40 mand en uge at losse skibet. I dag tager det otte timer for tre mand".*

Han havde sine 77 år til trods ingen planer om at trække sig tilbage:

"Så risikerer jeg at miste mit gode helbred. Jeg kan ikke have det bedre, så længe jeg

virker her blandt dygtige medarbejdere. Det er min interesse".

Firmaet var på det tidspunkt ramt af afmatning, hvilket havde medført en vis stagnation, men man var optimistisk.

"Vi står på 50 års dagen med de bedste forbindelser til førende linierederier i ind- og udenlandske transportforetagender, godt rustet til de kommende års opgaver i international spedition og transport", tilføjede H. K. Samuelsen.

50 års jubilæum hos H. K. Samuelsen på det nu nedrevne Strandpavillon. Her er det grundlægger Hans Kristian Samuelsen til venstre i billedet, mens den nuværende direktør, Carsten Piepgras, står helt til højre.

Olieeventyr

I nogenlunde samme periode var HKS også involveret i et lokalt olieeventyr. Texaco ledte efter olie i undergrunden i farvandet et stykke syd-øst for Kegsnæs. Det var første gang, der var påvist olie i de indre danske farvande. Forberedelserne havde stået på i et par uger og var temmelig omfattende, da der var lokaliseret giftgas i form af svovlbrinte i borehullet.

Det nødvendige grej til arbejdet blev fragtet af et par forsyningskibe. Sønderborg Havn var udgangspunkt for transporten. Hele havnen var nærmest på den anden ende, og der lå udstyr overalt.

Nyt dansk olie-fund ved Als

Prøveboringer starter i dag

Af Mogens Møller
Oliesen

Oliekonsernet Texaco har fundet olie syd for Als. I dag indleder konsortiet en koøbar prøveproduktion, de skal vise, om forekomsten er stor nok til at udvinde.

Fundet kan få afgørende betydning for olieefterforskningen i Danmark. Det er første gang, at der er påvist olie eller gas i de indre danske farvande.

— Alene det, at konsortiet har fundet olie syd for Als, er et stort succes, der for første gang viser, at der er olie og gas i de indre danske farvande.

— Hvilket er alle danske olie-fund op til. Nordens. Et fund uden for kan gøre det danske område betydeligt mere interessant for olieelskaberne.



Oliefundet er gjort syd for Als ved Pals Rev, kun få kilometer nord for Sønderborg. Resultatet af prøveproduktionen kan få betydning for olieefterforskningen i Danmark. Det er første gang, at der er påvist olie eller gas i de indre danske farvande.

Borechefen Bill White bekræfter, at Energitilsynet har givet tilladelse. Forberedelserne har stået på i 14 dage og har været temmelig omfattende, fordi giftgassen svovlbrinte er påvist i borehullet.

Gennemboret

Så vidt Politiken erfarer, er der tale om et forholdsvis trykt kulstofindhold. I første omgang blev gennemboret udført af amerikanske ingeniører i samarbejde med danske myndigheder.

Det er anden gang, at efterforskningen i første udførelse resulterer i en testproduktion. Første gang var i forbindelse med dette år, da Britoil fandt olie i Nordensøen. Resultatet er omgivet en stor fortrolighed, men det vil store forbrugere og olieproducenter i Danmark og i andre dele af verden.

— Texacos partnere i konsortiet er selskaberne Murphy, Casan, Cypel, Petrus, Interpris og Dopsal. Texaco er den ledende partner i Dansk Undergrunds Consortium, der har leveret omkostningerne til søgen uden at gøre fund.

Olie i store værdifulde mængder blev det dog ikke til.

Overvejelser om fremtiden

Efter Hans Kristian Samuelsens død den 12. juli 1983 begyndte store overvejelser i direktionen om, hvordan man kunne sikre firmaet i fremtiden. Den lokale forankring var stadig vigtig, men samtidig stod det klart, at fremtidens vækst skulle bygge på samarbejde med større aktører i branchen. Inden samarbejde og senere sammenlægning kom på tale, skulle H. K. Samuelsen dog gennem en turbulent periode.

Grundlæggeren Hans Kristian Samuelsens eneste søn Gunner – meddelte den 15. januar 1990 at hans mor, Liselotte Samuelsen, havde overdraget sine aktier til ham. I den forbindelse redegjorde Gunner Samuelsen for, hvorledes han kunne tænke sig fremtiden for selskaberne H. K. Samuelsen A/S og Sønderborg Stevedoring A/S. Efter forhandlinger med revisionen, familien Samuelsen og bestyrelsen opnåede man



Oliefundet syd-øst for Als midt i 80'erne gav også ekstra arbejde til H. K. Samuelsen.



RAUCHEN

VERBODEN

TYRUSLAND

LAVAU

70'erne

En stor tung generator skal løses fra skibet og fragtes med blokvogn videre til Sønderborg Kraftvarmeværk.

enighed om, at familien solgte deres aktier til selskabet. I samme forbindelse ville Liselotte Samuelsen og Gunner Samuelsen udtræde af selskabernes bestyrelse.

De øvrige mindretalsaktionærer afstod ligeledes deres aktier, således at samtlige aktier i H. K. Samuelsen A/S overgik til Fonden for H. K. Samuelsen. Ligeledes ejede H. K. Samuelsen A/S dengang alle aktier i Sønderborg Stevedoring A/S.

Den 2. juli 1990 kunne man byde to nye bestyrelsesmedlemmer velkommen. Det var Heinrich-Wilhelm Petersen og Andreas Clausen. Bestyrelsen konstituerede sig med Andreas Clausen som formand. Samme dag overtog statsaut. revisorer Martin Lorenzen og Christian Bang Petersen revisionen på vegne af revisionsfirmaet C. Jespersen.

En måned senere, 1. august 1990, etablerede en mangeårig samarbejdspartner på luftfragtområdet – ASG – sig i Sønderborg. Dan Transport A/S ønskede også at etablere sig i området som luftfragtspejter. Det var lykkedes de nævnte firmaer at ansætte luftfragtmedarbejdere fra HKS. Efter intense drøftelser nåede man til



enighed med Dan Transport om at oprette et selvstændigt aktieselskab, der fremover skulle varetage Dan Transport A/S og H. K. Samuelsen A/S fælles luftfragtaktiviteter i området. Det nye selskab blev HKS-Dan Transport A/S og var ejet med 50 procent af hver af de stiftende selskaber. Samarbejdet fungerede godt, og de første fire måneder gav et overskud på 46.653 kroner. Den 24. april 1991 deltog direktionen i generalforsamlingen i HKS-Dan Transport A/S, hvor begge parter gav udtryk for tilfredshed med udviklingen i selskabet.

Den 16. oktober 1990 var der ekstraordinær generalforsamling i H. K. Samuelsen A/S i forbindelse med organisationsændringen og den derpå følgende opskrivning af aktiekapitalen. Og i december 1990 var der desuden ekstraordinær generalforsamling i Sønderborg Stevedoring A/S – ligeledes i forbindelse med en opskrivning af aktie-



Fra generationsskiftet i ledelsen i 1993. Til venstre afgående direktør Chr. H. Simonsen og afgående direktør Egon Leineweber yderst til højre. I midten til højre den nyudnævnte direktør Carsten Piepgras, der i en periode indgik i en todelt ledelse med Søren Jensen, Dan Transport A/S. Et par år senere overtog Carsten Piepgras hele ledelsen af firmaet.

kapitalen fra 300.000 til 500.000 kroner. I løbet af året var selskabet blevet aktionær i Padborg Stevedore Kompagni A/S. I samme periode lavede daværende margarinefabrik Alfa-Solo A/S en aftale med H. K. Samuelsen, om et lejemål på 1.700 kvadratmeter pakhuis på havnen. Alfa-Solo forblev på området i en lang årrække.

Projekt "Magnitogorsk" for Fr. Petersens Maskinfabrik

I december 1990, kort efter perioden hvor Dan Transport kom ind i billedet, forestod H. K. Samuelsen det første af to Ruslandsprojekter for Fr. Petersen Maskinfabrik i Smøl. Her skulle teglværksmaskiner sendes med jernbanen til Rusland. Opgaven var at koordinere afhentning af de færdigemballerede maskiner i Smøl og

Ragebøl, bestille den nødvendige kapacitet hos DSB, læsse og sikre kasserne på wagonerne og arrangere selve jernbanetransporten fra havnen i Sønderborg til slutdestinationen i Magnitogorsk i Uralbjergene på grænsen til Kasakhstan.

Til en del af kasserne måtte man benytte specielle blokvogne for at transportere kasserne ned til havnen. Selve lastningen og sikring med wirer blev foretaget af HKS-folk med formand Thøger Lønholm i spidsen. Læsningen tog fire til fem dage før DSB kunne trække wagonerne over Chr. X's bro – fem ad gangen på grund af vægten.

Men i Rusland er sporbredden en anden, end den vi kører på i Vesteuropa. Kasserne skulle derfor læsses om på andre wagoner inden turen kunne fortsætte. Da maskinerne omsider ankom til Magnitogorsk var plankerne, som trækasserne var lavet af, forsvunden. Russerne havde ved stoppestederne sneget sig op på siden af wagonerne og derefter "stjålet" plankerne. De blev brugt til at reparere deres boliger – og nogle måske til brændsel i de kolde egne.

Formand Thøger Lønholm står og ser hvor næsteurring skal monteres. I baggrunden P. Nielsen (Nalle).





Teglværksmaskiner klar til afskibning til Magnitogorsk.



slutning samme sommer. Legatet trådte i stedet for en reception for kunder og venner af huset og uddeles stadig hvert år med 3 gange 10.000 kroner.



Legat i stedet for jubilæumsreception

I anledning af, at det den 12. april 1991 var 60 år siden selskabets stifter, Hans Kristian Samuelsen, startede egen virksomhed på Sønderborg havn, valgte selskabet den 2. maj 1991 at overrække Sønderborg Handelsskole en check på 60.000 kroner som et legat for afgangende HH-studerende. Legatets navn blev **H. K. Samuelsen Legat** og uddeles med et årligt beløb på tre gange 10.000 kroner. Det første legat blev uddelt ved skolens af-

Sammen igen

Efter at Dan Transport var kommet ind i billedet havde luftfragtfolkene været fysisk placeret andetsteds på kontorer. Men den 1. januar 1992 samlede H. K. Samuelsen Transport alle aktiviteter – det vil sige også sø- og bilfragt samt lageraktiviteter – over til HKS-Dan Transport. Det gamle navn H. K. Samuelsen Shipping & International Spedition samt HKS-Dan Transport blev til H. K. Samuelsen Transport. Direktør Carsten Piepgras blev i første omgang leder af hele bilafdelingen, terminaldelen og salget. I juni 1993 indgik han så i en todelt direktion med en Dan Transport-direktør, inden han kort efter selv overtog hele ledelsen i virksomheden. Det betød samtidig, at alle medarbejdere igen kom under samme tag. Konkurrenten,



Tv. adm. bygning og th. produktionshallerne hos Danfoss i Monterey, Mexico.

svenske ASG, der egentlig var årsag til de nye ejerforhold, fik kun få år i det sønderjyske og lukkede igen.

Eneste krav forud den her nævnte store fusion var, at man beholdt en selvstændig direktion og eget bogholderi. Men sammentømringen gjorde, at man nu var rustet til langt større fremtidige opgaver. Det var den lokalkendte speditør sammen med giganten. Dan Transport havde stor respekt for det mindre speditørfirma. Ikke mindst på grund af ledelsesformen og en mangeårig sund økonomi og sans for at se fremad.

Året efter, i 1994, døde Chr. H. Simonsen.



En fabrik flyttes til Mexico

En meget stor og krævende opgave – vel nok den største nogensinde – fik H. K. Samuelson i midten af 90'erne. Det drejede sig om flytningen af en kompressor-fabrik til Danfoss-Mexico. Maskiner blev demonteret og flyttet fra Danfoss i Flensborg, Slesvig og Nordborg og pakket i containere og flats (åben container). Derefter blev de sendt videre med skib fra Hamborg via Houston i Texas, til Monterrey i Mexico. Transporten af maskiner og råmaterialer til kompressor-fabrikationen, opkøbt i forskellige europæiske lande, havde HKS ansvaret for. I alt en samlet transportopgave på mellem 13.000 og 15.000 fragtton. Her indgik også specialudstyr fra Kina og USA. Da produktionen i Mexico gik i gang skulle der også leveres råmaterialer som f.eks. kobberruller/-tråd, jernvarer, statorer, rotor, kompressorblokke og sågar styropor til emballering. Det viste sig nemlig umuligt at skaffe disse ting i området, der kunne modsvare Danfoss' høje

kvalitetskrav. Derfor blev råvarer og andet halvfabrikata leveret fra de sædvanlige leverandører i Europa.

Hele koordineringen, pakningen og transporten af forsyningerne var lagt i hænderne på H. K. Samuelsen Transport. Fra Sønderborg blev der afskibet mellem to og seks 40-fods containere om ugen, der blev sendt via Hamborg til Houston i Texas. Var der hasteforsendelser i leverancerne, blev de sendt med fly for ikke at forsinke produktionen.

– Det gav til tider meget rejseaktivitet til Mexico, men også mange gode menneskelige kontakter med folk fra en helt anden forretningskultur, mindes direktør Carsten Piepgras.

Alle transporter gik af tids- og sikkerhedsmæssige årsager til Houston, hvorefter

fragten blev kørt med lastbiler til den amerikansk-mexikanske grænseovergang i Laredo for at blive fortoldet. Ved grænsen til Mexico skulle tolderne kontrollere indholdet i trækasserne. I enkelte tilfælde blev de åbnet med en motorsav med deraf stor fare for at ødelægge maskinerne. Derfor lod man fremstille trækasser, der havde luger i. På den måde kunne tolderne slet og ret åbne dem for at tjekke indholdet.

Herefter gik turen videre til Danfoss i Monterrey. Ofte var leverandøren i Europa lidt forsinket og derfor blev alt gjort for at fremskynde transporten med luftfragt. Hos Hapag-Lloyd havde man hver uge mellem seks og otte containerpladser til rådighed.

Men der kunne naturligvis også forekomme fejl, som følgende fortælling viser:

– Jeg mindes stadig, da en maskine emballeret i en trækasse blev forbyttet i havnen. På



Annonce i en mexicansk avis i april 1997 i forbindelse med åbningen af fabrikken.

Emballering af produktionsudstyr og pakning i containere hos Danfoss, Nordborg.





Vor samarbejdspartner og gode ven gennem årene Frederico E. Mondragón Del Valle. Direktør og ejer af firmaet CIA. Regiomontana de Navegacion, S.A.D.E.CV.

grund af størrelsen kunne den ikke pakkes i container eller på flat, men skulle afskibes såkaldt "break-bulk" (stykgods) fra Bremen i selskab med en lignende kasse til Ford i Detroit, fortæller Franz E. Hansen, der på daværende tidspunkt var leder af søfragt-afdelingen og involveret i projektet.

Ford-kassen blev losset i Houston og HKS-forsendelsen i New York.

Ingen, hverken i Houston eller New York – hvor mærkeligt det end lyder – havde, trods korrekt godsmærkning, bemærket fejlen.

HKS-kassen blev nu kørt videre med lastbil til Detroit, men da man undervejs skulle passere flere viadukter, blev træbeklædningen – på grund af højden - pillet af og maskinen fortsatte nu kun beskyttet af plastik-folie. Fadæsen blev dog opdaget inden man nåede Detroit, og bilen blev omdirigeret til Houston hhv. Laredo.

Samarbejdet med Frederico har medført et særdeles godt venskab. Her ses direktør Carsten Piepgras sammen med Fredericos familie hjemme privat.

Alt det vidste man hos H. K. Samuelson ikke noget om, før man om eftermiddagen fik en alarmerende melding, at man havde modtaget en uemballeret maskine.

– Vi fik hurtigt sat vor partner i Bremen på sagen og fik kort efter forklaringen.

Jeg skal gerne indrømme, at det var nogle efterfølgende nervøse dage. Af frygt for et eventuelt erstatningskrav blev alle implicerede i transporten – havnemyndigheder i Bremen og New York, rederi, trucker med flere holdt ansvarlige, men heldigvis slap vi med skrækken, tilføjer Franz E. Hansen.

Men alt får som bekendt en ende og således ophørte også HKS-agenturet for Hapag-Lloyd/Fellowship – vel nok efter ønske fra rederiet og på grund af sparehensyn. Fellowship, København og Aarhus fortsatte som generalagenter, men nogle år senere blev også Aarhus-kontoret nedlagt.



DFDS kommer tilbage

I 1999 kom der imidlertid til at ske endnu et ejerskifte. Denne gang mere overraskende, idet FLS Industries A/S valgte at sælge deres aktier i Dan Transport Holding A/S til DFDS A/S. Det nye navn blev DFDS Dan Transport A/S.

Det var i og for sig et historisk ejerskifte set med HKS-øjne, da man dermed var tilbage ved udgangspunktet for firmagrundlæggelsen i 1931, hvor DFDS var byggestenen til H. K. Samuelson.

Den nuværende direktør, Carsten Piepgras, mindes en episode fra et møde i Horsens, hvor han møder en dame fra DFDS. Piepgras hilser på med ordene "Goddag, Carsten Piepgras fra H. K. Samuelson – det nye selskab I har købt", hvorefter hun svarer: "Nej, I er det gamle selskab, som nu er vendt tilbage".

Der skulle dog ikke gå så lang tid, før DFDS Seaways valgte at sælge deres transport- og speditjonsdel til DSV (De Sammensluttede Vognmænd af 13.7.1976 A/S). I september 2000 oprettede man DFDS Transport A/S. DSV ejer således det nye selskab og sammenlægningen skaber en af de største transport- og logistikvirksomheder i norden med en årlig omsætning på 18 mia. kroner.

Egon Leineweber nåede netop at opleve ejerskiftet til DFDS, inden han døde i januar 2000.

Solvognen lastes i en container hos HKS i Sønderborg.



En lidt anderledes forsendelse

Året forinden – i september 1999 – havde HKS stået for endnu en noget anderledes transportopgave. Ingeniørstuderende ved Syddansk Universitet i Sønderborg skulle have en bil, drevet af solceller, sendt til Australien for at deltage i World Solar Challenge – et 3000 kilometer langt løb tværs gennem hele kontinentet. Vognen, der var døbt Solvogn Danmark 3, blev pakket i container hos H. K. Samuelson Transport og kørt til Hamborg, hvorfra den skulle sejles med skib til Melbourne. Hvordan det gik de fire deltagere, melder historien ikke noget om, men solvognen kom både frem og tilbage i god stand.

Med specialbil fra Astrakhan

Begyndelsen af 2000 bød på en lidt særegen opgave for H. K. Samuelson. Det var nummer to i rækken af transportopgaver for Danfoss i Flensborg, hvor man med hjælp fra Danfoss-ansatte skulle demontere, pakke og transportere et brugt produktionsanlæg fra

Astrakhan i Rusland (Astrakhan er en Russisk region beliggende i sydøsten af den europæiske del af Rusland) til fabrikken i Flensborg og en til Crnomel i Slovenien.

Forberedelserne var ret så omfattende. Alt lige fra søm og hammer til brød og spegepølse skulle køres til det fremmedartede sted. Alt blev fyldt i en container, der blev forsvarlig aflåst. Den skulle også bruges til at låse værdigenstande inde om natten i Astrakhan.

Medarbejderne var af sted i knap tre uger og fik pakket store som små kasser til videre-transport på 25 lastbiler. Her sprang specielt den største kasse i øjnene. Den blev transporteret på en blokvogn. Det krævede yderligere en speciel rute fra Astrakhan til Kleipeda i Litauen, hvorfra hele vogntoget blev sejlet med færge til Fredericia. Her blev det læsset om på en dansk blokvogn, der kørte kassen til Tyskland. Tre russiske chauffører var med

Omlæsning af den ton tunge kasse på blokvogn, om natten.



Fra højre: Carsten Piepgras og René Toft Schach sammen med, i rødt, de russiske chauffører samt en DFDS medarbejder.

på turen og er en lang historie i sig selv. På den én uge og 2.500 kilometer lange tur, der blandt andet gik gennem dybe snemasser, boede de i en lille skurvogn, der på bedste Storm P.-manér var sat på forvognen af lastbilen.

Men hele produktionsanlægget kom godt frem – og hos Danfoss var man meget tilfreds.

Aktiviteter i grænselandet

I forbindelse med DFDS Transports flytning af biltrafikken fra Padborg til Lund ved Horsens, overtog H. K. Samuelson Transport A/S told- og grænseformaliteterne for DFDS-

En af speciallastbilene fra Astrakhan. På ladet ses chaufførens selvbyggede "bolig".



koncernen. I november 2002 blev HKS Grænsespedition A/S skabt og flyttede til egne lokaler i Padborg i februar året efter. Grænsespeditionen blev placeret i forbindelse med OK Truckcenter, som er en servicebygning for lastbilchauffører.

Udviklingen går i dag forrygende og fra at være seks ansatte i begyndelsen (tre fra HKS og tre fra DFDS) er der i dag 15 beskæftiget i afdelingen.

Nye tider

I årene op til H. K. Samuelson Transports 75-års jubilæum stod det mere og mere klart for både direktion og bestyrelse, at der skulle træffes nogle afgørende beslutninger for fremtiden. I samtlige erhvervsgrøner fusionerede såvel store som mindre selskaber med hinanden, og transportbranchen var bestemt ingen undtagelse. Flere selskaber var ved at udvikle sig til rene transportgiganter, og chancerne for at overleve som "det lille firma" svandt betydeligt.

Uden på nogen måde at presse på, havde administrerende direktør i DFDS-koncernen

– Kurt Larsen – i flere samtaler med Carsten Piepgras luftet tanken om at overtage de sidste 50 % af aktierne fra HKS Invest. Såvel Piepgras som de øvrige bestyrelsesmedlemmer var dog tøvende med at tage en beslutning. Alle var enige i, at den lokale arbejdsplads skulle sikres og det havde første prioritet. En eventuel salgspris var ikke uinteressant, men i dette sammenhæng havde det kun sekundær betydning.

Kurt Larsen viste stor forståelse for de følelser og det ansvar, Carsten Piepgras havde overfor det firma, der i den grad havde præget ham gennem 35 år. Firmaet, dens medarbejdere samt sikring af en god og solidt arbejdsplads lå nu på Piepgras' skulder som en tung arv, der skulle løftes videre til en sikker fremtid. Bestyrelsen i HKS Invest stod sammen om deres direktør og alle var sig særdeles bevidste om, at deres kommende beslutning nok var det tungeste valg, de nogen sinde skulle træffe. Efter mange intense møder, samtaler og overvejelser, besluttede man i begyndelsen af 2005 at overdrage de sidste 50 % til DFDS-koncernen.

HKS Grænsespedition A/S i Padborg kom til i januar 2003 og er nu også en del af DFDS Transport (Denmark) A/S. Beliggenheden på Lejrvejen ved OK Truckcenter giver masser af trafik.





Fra venstre er det fra DFDS: Jørgen Møller, president i DFDS New York, Poul Nielsen, dir. i DFDS, Jens Lund, dir. i DFDS, Kurt Kokhauge Larsen, adm. dir. i DFDS og længst væk i billedet Henrik Nielsen, dir. i DFDS.



Fra højre er det fra HKS: dir. Carsten Piepgras, adm. direktør, Andreas Clausen, dir. for HKS Invest, Gunnar Sørensen tidl. kontorchef i Danske Bank, advokat Søren Nygaard og bagest i billedet Chr. Bang Petersen revisor for H. K. Samuelsen Transport A/S.

Den officielle overdragelse af HKS-aktierne skete – med tilbagevirkende kraft - den 10. marts 2005 under et møde hos DFDS i Brøndby.

I begyndelsen af jubilæumsåret – nøjagtig den 01. januar 2006 – tog H. K. Samuelsen Transport A/S det afsluttende skridt og skiftede navn til DFDS Transport (Denmark) A/S, der tegner sig for en årlig omsætning på 1,8 mia. kroner og har 375 ansatte, inklusive de nytilkomne fra Sønderborg og Padborg og er en del af DFDS Transport Group A/S.

Navneskiftet kommer samtidig med, at Sønderborg Kommune har store planer med havneområdet, der planlægges overtaget af et kommunalt erhvervselskab, med henblik på at gøre plads til mere liberalt erhverv,

butikker og hoteldrift på bekostning af den hidtidige og mere gængse havneindustri. Skibstrafikken flyttede fra byen allerede for flere år siden og direktør Piepgras har i sammenhæng med kommunens planer udtalt, at han på længere sigt ikke ser det nødvendigt for firmaet at blive ved havnen.

“Jeg er ikke i tvivl om, at beslutningen fra 2005 – om at smede os helt sammen med DFDS – var rigtig. Det har været en periode med mange omstillinger, men samtidig en fastholdelse af arbejdspladser og ansatte. Transportmarkedet er i den grad globaliseret og fremtidens styrke ligger i at være én stor spiller”, siger direktør Carsten Piepgras.

En velkomsthilsen

Et 75-års jubilæum er altid en stor bedrift, så jeg vil gerne benytte lejligheden til at ønske alle nuværende og tidligere medarbejdere og bestyrelsesmedlemmer et stort tillykke med jubilæet. Samtidig vil jeg også gerne takke for den indsats, I alle har lagt igennem årene i H. K. Samuelsen Transport A/S.

I H. K. Samuelsen Transport A/S regi er det med 75-års jubilæet en æra der slutter, men det er bestemt også en ny æra der starter i DFDS Transport familien.



Slægtskabet er af ældre dato, idet DFDS Transport Group A/S har ejet 50 % af aktierne siden slutningen af 80'erne. Det var det daværende DanTransport A/S (senere DFDS DanTransport), som indledte samarbejdet med H. K.

Samuelsen Transport A/S. Gennem en fusion mellem DFDS DanTransport og DSV Samson - der resulterede i DFDS Transport Group A/S - opstod slægtskabet mellem H. K. Samuelsen Transport A/S og DFDS Transport Group A/S.

Det har været et slægtskab, som DFDS Transport Group A/S gennem alle årene har sat stor pris på. Der har i H. K. Samuelsen Transport A/S altid hersket en stærk kultur, som blandt andet har markeret sig ved en meget stærk lokal tilknytning og identificering, hvilket har resulteret i, at firmaet har en unik position i det sønderjyske.

Det er netop den unikke position i lokalsamfundet, der gjorde det interessant for DFDS Transport Group A/S, at få H. K. Samuelsen Transport A/S med som et fuldgyldigt medlem af familien ved at erhverve de sidste 50 % af aktierne i firmaet. Når man så kobler den stærke lokale position med "HKS kulturen", hvor hver enkel medarbejder er yderst engageret, motiveret og dygtig og samtidig har et meget tæt samarbejde med deres kunder, så har man en meget interessant kombination. Det var også netop

det, der gjorde det så interessant for DFDS Transport Group A/S at få 100 % fodfæste i Sønderjylland.

Når jeg således kigger frem, så ser jeg en utrolig spændende fremtid for DFDS Transport Group A/S såvel i Sønderjylland som i resten af verden. Vores klare målsætning er vækst både lokalt og globalt. Det bedste udgangspunkt for en global vækst er, at den lokale forankring er på plads, hvilket netop kontoret i Sønderborg er et godt eksempel på. Den lokale forankring giver god grobund for en fortsat vækst i Sønderjylland, idet man står endnu stærkere i dag, hvor man har ca. 11.000 kolleger, fordelt på 276 lokationer i 36 lande, i ryggen.

Ingen kan spå om fremtiden, men jeg ser spændt fremad, hvor der er mange vækstplaner for DFDS Transport Group A/S og herunder også lokalt i Sønderjylland.

Endnu en gang ønskes H. K. Samuelsen Transport A/S et stort tillykke med dagen.

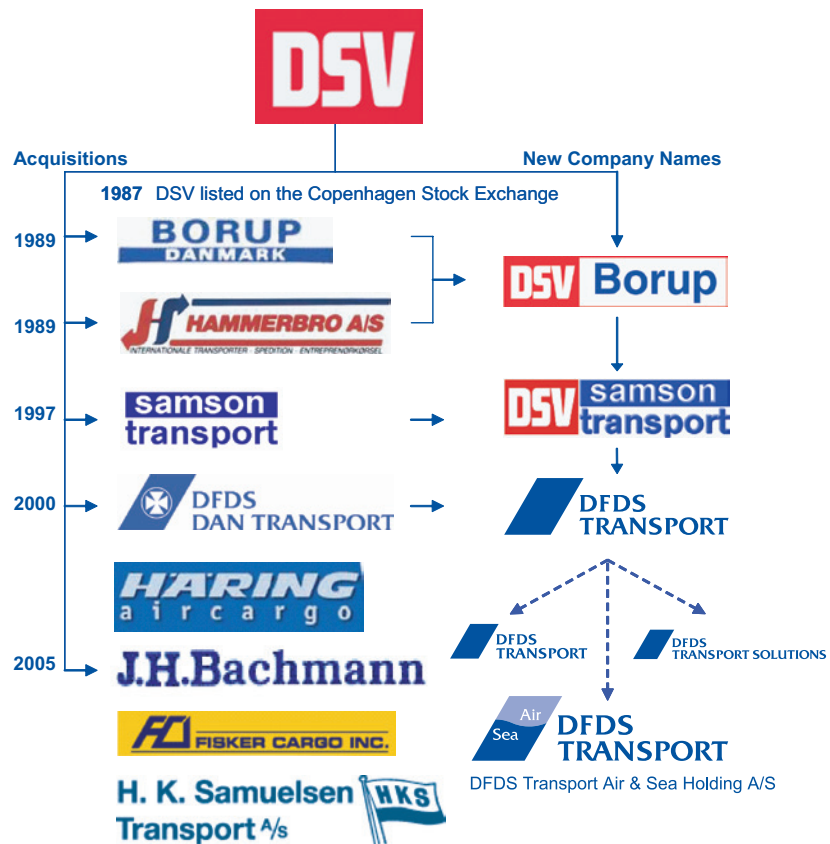
Med venlig hilsen



*Kurt K. Larsen
Adm. direktør i DFDS*



80'erne



- 1976 DSV A/S blev etableret af 10 uafhængige vognmænd
- 1997 DSV opkøber Samson Transport og fusioneres til DSV Samson Transport
- 2000 DSV opkøber DFDS Dan Transport Group, firmaet fusioneres med DSV Samson Transport til DFDS Transport
- 2002 DFDS Transport Group deler selskabet op i tre divisioner. DFDS Transport (Denmark) grundlægges sammen med resten af Air&Sea divisionen
- 1989 DSV opkøber Borup Autotrans og Hammerbro og fusioneres til DSV Borup
- 2005 DFDS Transport Air & Sea Holding A/S opkøber det tyske Hering Aircargo og J. H. Bachmann International Logistics sammen med det canadiske firma Fisker Cargo. Derudover rekvireres de sidste 50% af aktierne i H. K. Samuelson Transport A/S og firmaet fusioneres med DFDS Transport (Denmark) A/S
- 1976 10 independent haulers established DSV
- 1997 DSV acquired Samson Transport and merged into DSV Samson Transport
- 2000 DSV acquired DFDS Dan Transport Group, the company merged with DSV Samson Transport into DFDS Transport
- 2002 DFDS Transport Group of companies was divided into three divisions. DFDS Transport (Denmark) was founded, along with the rest of the Air&Sea Division
- 1989 DSV acquired Borup Autotrans and Hammerbro and merged into DSV Borup
- 2005 DFDS Transport Air & Sea Holding A/S acquires the German companies Hering Aircargo and J. H. Bachmann International Logistics along with the Canadian company Fisker Cargo. Furthermore, the last 50 % of the shares of H. K. Samuelson Transport A/S is bought and the company merges with DFDS Transport (Denmark) A/S

Et nyt fundament

Afsluttende ord af Carsten Piepgras

Efter lange og tunge overvejelser som jeg gjorde mig omkring salget af de resterende aktier, er vi nu en del af DFDS Transport Holding koncernen. Efter godt og vel 1 år må jeg konstatere, at det har været det eneste rigtige at gøre for på den måde at sikre medarbejdernes og firmaets fremtid. Vi har været i stand til at fastholde arbejdspladserne i Sønderborg og Padborg. Et kraftigt fundament er skabt for fremtiden, som danner grundlag for, at vi kan fastholde og udbygge vore aktiviteter på alle transportbranchens facetter. Vi er i dag en del af en transportgigant, der har store ambitioner om at blive en af de tre største spillere i Europa. Koncernen har en kraftig vækst og en stærk økonomi, som er de bærende elementer for at nå vort mål. Vores stærke lokale forankring i det sønderjyske område kombineret med en transportgigant gør, at vi er i stand til at servicere det sønderjyske erhvervsliv optimalt på alle transport- og logistikområder. Det er vigtigt, at vi er i stand til at møde de nye transportkrav om-

kring globalisering vi konfronteres med i dag. Transport vil aldrig gå af mode, og derfor ser jeg en fremtid med mange spændende udfordringer som vi – takket være et dygtig og engageret medarbejderteam – vil være i stand til at løse. Igennem hele HKS's historie har det været afgørende at være omstillingsparat. Det er stadig højt aktuelt og en forudsætning for succes. Vi er glade og stolte af at være en del af DFDS Transport Holding. Selvom vi tilpasser os nye tider, værner vi om den gamle HKS ånd. Mit ønske for fremtiden er, at vi fælles også fremover evner at fastholde og udbygge aktiviteterne i det sønderjyske område, og dermed sikrer vores tilstedeværelse i lokalområdet. Så længe vi kan præstere en tilfredsstillende bundlinie har vi "taletid" i koncernen. Fusionerne har gennem en årrække været både lærerige og udfordrende, og der ligger en spændende fremtid foran os med store muligheder.



Citat fra
A. P. Møller
– en ledetråd for
Carsten Piepgras.



Nye tider





Air
Sea **DFDS
TRANSPORT**
DFDS Transport (Denmark) A/S



Location Padborg



Location Sønderborg



Fortællinger

fra en svunden tid

Omkring læretiden

Fortalt af Leif Gr. Thomsen
Udlært hos H. K. Samuelsen

Når stemninger og situationer fra en svunden tid skal formidles, er det ikke noget så velegnet som vedkommendes personlige fortællinger. I dette afsnit af jubilæumsbogen bringes derfor en række fortællinger fra tidligere ansatte i H. K. Samuelsen.



"I 1953, den 1. april, var jeg i besiddelse af en realeksamen og faktisk uden tanker om, hvad der nu skulle ske.

Sagen var, at jeg hele min drengetid havde drømt om noget med flyvning, drømt om at blive pilot, civil eller ved forsvaret. Men det store chok oplevede jeg i en alder af ca.

13-14 år, der var nemlig et ærligt menneske der sagde til mig, at pilot, det blev jeg aldrig med kun ét øje. Hvad var der så? For mig slet ingenting, for der var ikke andre ønsker. Der var nogen der sagde, at man kunne blive flymekaniker. Men tanken om at gå og lave fly, som de andre skulle flyve, den var helt umulig.

Mine forældre var enige om, at hvis jeg fandt mig noget på et kontor, så kunne jeg gå og have det lunt og rart, indtil jeg skulle pensioneres. Jeg kan godt forstå min far, for han havde oplevet mange værksteder med kulde og gennemtræk, ikke absolut befordrende for helbredet. Og helt ærligt, som lille var man noget af et skrog med en del sygeophold bag sig. Alt dette plus en god portion ubeslutsomhed gjorde, at jeg imødekom geografilærer Novrups tilbud om et besøg hos speditør H. K. Samuelsen på havnen i Sønderborg. Skibe og den slags lød spændende - måske var der fremtid i det.

Jeg aftalte et møde med H. K. Samuelsen. Iklædt min konfirmationshabit mødte jeg op på firmaet. Samtalen var ikke lang. Hr. Samuelsen smilede meget og kiggede en del ud ad vinduet, som om han havde meget at skulle holde styr på. Men han virkede i det hele taget meget venlig. Han kunne godt bruge mig, og han sagde, at jeg kunne få en løn på 75 kroner om måneden til at begynde med. Jeg havde ingen krav og mente, at det måtte være, hvad man var værd. Læretiden var fire år.

Den 1. april 1953 var man så kontorelev. Firmaet var et sted med mange funktioner. Den mest iøjnefaldende var agenturet for DFDS med to ugentlige både fra København, skiftevis "MS Møen" og galeaserne "Frem" og "Jens Juel". Så var der stevedoringdelen – losning og lastning af skibe på havnen. Så var der speditionsafdelingen, altså besørgelsen af fragt til og fra den ganske verden. De store kunder var Danfoss og Det Nordiske Kamgarnsspinderi. Så var der toldklarerings-

Jeg aftalte et møde med H. K. Samuelsen. Iklædt min konfirmationshabit mødte jeg op på firmaet.

afdelingen, som jeg selv skulle stifte endog meget kendskab til. Så var der agenturet for Lloyds i London, som forsikrede alt mellem himmel og jord. Så var der agenturet for Clausens rederi, der resulterede i klarering af kreaturbådene, som sejlede til Flensborg og Eckernførde med levende kreaturer og grise. Så var der vejningen, idet H. K. Samuelsen var statsautoriseret vejer og måler. Den del af forretningen så man nu ikke meget til i

starten. For til bestillingen hørte en brovægt, hvorpå man kunne veje hele lastvogne, og den befandt sig for enden af Helgolandsgade.

I min allerførste læretid befandt firmaet sig med pakhus og det hele på Als-

sidens sydlige side af broen, lige ud for Brock & Co. Her lagde DFDS-skibene til, og specielt var "MS Møens" silhuet et kendt indslag i hele Sønderborgs havnebillede. For øvrigt et mærkeligt skib at kigge på, noget langt i det. Det kom sig af, at skibet på et eller andet tidspunkt var blevet forlænget med en midtersektion, hvilket fuldstændigt ødelagde skibets proportioner. Skipperen hed Knudsen, og han var en lidt tvær type, som ikke brød sig meget om lærlinge og al den slags. Til gengæld beundrede chefen

"MS Møen" lægger til kaj og i forgrunden en bil fra jernfirmaet Hans Knudsen.



skibskaptajnerne over al måde og syntes, at de var de eneste værdige repræsentanter for hankønnet.

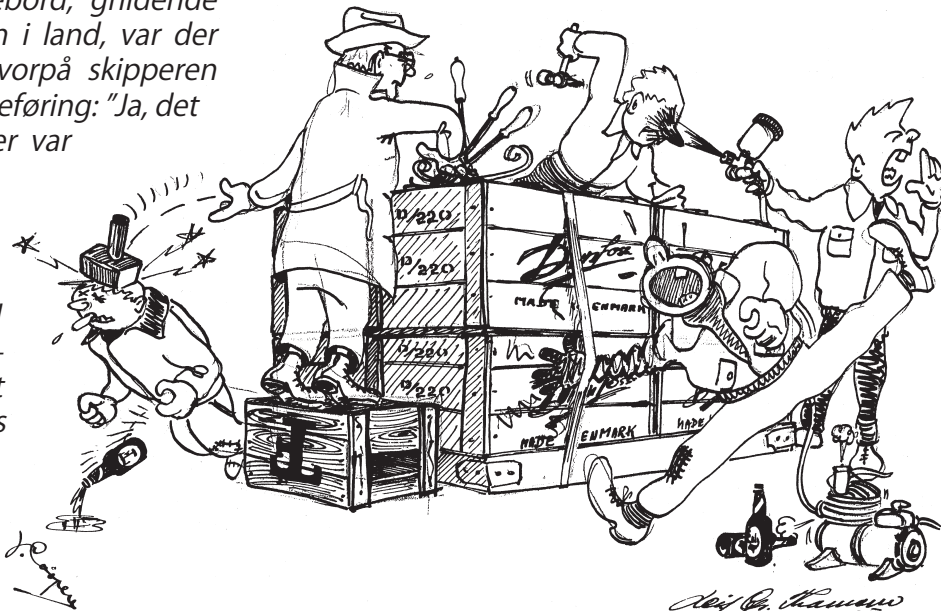
De små skibsførere på galeaserne var runde og flinke folk og dygtige til at finde vejen – selv når der var havis. Sådan kom "Jens Juel" ind en lørdag hen ad eftermiddagen en kold vinterdag, efter at det lille skib havde prøvet sig frem syd om Sjælland og Fyn for at finde vejen gennem isen. Mere end et døgn havde skipper stået til rors sammen med en knægt, og han var godt træt, da han endelig lagde til ved vor kaj og kom ind for at låne telefonen. Da var det, at chefen (sådan kaldtes H. K. Samuelsen i det daglige personalet indbyrdes) forlod sit skrivebord, gnidende hænderne: "Nå, velkommen i land, var der noget is i København?" Hvorpå skipperen svarede med indædt stemmeføring: "Ja, det kan De eddermame tro, der var vaniljeis, nougatis, chokola-deis og hvad ved jeg".

Yngste mand

Tiden på det gamle sted ved broen varede ikke længe – kun en måned – idet firmaet havde bygget nyt pakhus

og fik nu marinestationen som nærmeste nabo. Men dem så vi ikke meget til udover, at der hver morgen hen ad 9-10 stykker kom en søvrig mariner cyklende for at hente morgenbrød.

Ved det nye pakhus – som havde kontorafdeling i den sydlige ende – blev også installeret en ny brovægt. Dermed kom det hele nu under ét tag. Betjeningen af brovægten, som hidtil i den gamle vejerbod var blevet varetaget af en ung person, som nu meget passende skulle ind og springe soldat, overgik hermed til det øvrige personale, det vil sige hovedsageligt til yngste kontorelev.



Tegnet af Leif Gr. Thomsen

Der var således mange forskelligartede forretninger, der skulle udføres i løbet af en arbejdsdag, og en del af arbejdsgangene var henlagt til stort set alle døgnets timer.

Som yngste elev havde man bestemte pligter at udføre, såsom pasning af brovægten, løbe i byen med fragtbrevsinkasso eller bankforretninger, arkivere gårsdagens post på en måde, så den kunne findes igen samt sørge for, at aftenens post kom af sted, specielt den rekommenderede del, som jo skulle ekspederes før posthusets lukketid.

I forbindelse med klareringen af dagens post skete der engang noget, som vi aldrig fik nogen rigtig forklaring på. Vi skulle etablere en kolonnebog, hvori dagens breve skulle indføres og portobeløbet anføres. Jeg vælger at tro, at bogen skulle tjene som en slags statistik, for vi havde megen post. Der har for mig at se aldrig været grund til, at chefen skulle have mistanke om, at der blev rapset af frimærkekassen. Jeg tror nok, at vi alle sammen var bundløs ærlige og loyale.

Eleven lige over mig hed Gerhard Jensen, og ham kendte jeg fra skolen. Vi var sammen hos Samuelsen i et år, så kom han ind til marinen for at aftjene sin værnepligt. Han var en lidt underlig fyr, klarede sig selv for sin ringe lærneløse. Da han var færdig med værnepligten, fik han ansættelse hos Jepsens

Rederi i Aabenraa og blev sendt til Hong Kong. Vi så ham aldrig mere. På et langt senere tidspunkt hørte jeg nyt om ham, det var i 1986 i forbindelse med en samtale med Ribes turistchef, som også havde haft ansættelse hos Jepsen i Hong Kong. Han kendte godt Gerhard og kunne fortælle, at denne havde giftet sig med en kineser, og sådan gjorde en hvid mand altså ikke.

Gerhard Jensens spartanske livsmåde gav sig udslag i, at han aldrig spiste frokost. Han erstattede frokosten med en pibe tobak, som han nød i middagspausen. Ellers spiste han på et pensionat oppe på Helgolandsgade, vist nok det samme, som Simonsen benyttede.

Kunstneriske Simonsen

Simonsen var udlært hos H. K. Samuelsen. Efterhånden som firmaet voksede, forsvandt han mere og mere fra de daglige ekspeditioner og tog sig efterhånden kun af bogholderiet, som han murede sig inde i "glasburet" med i det nye kontor. Jeg beundrede Simonsen meget for hans ualmindeligt flotte skrift, lidt kunstnerisk var han også, ihvertfald kunne han tegne.

Når manifeste, fragtbreve osv. til DFDS skibene skulle skrives, var det altid pæneste, når Simonsen skrev dem. Og selvom det var hurtigt skrevet, kunne det læses. Dengang

skrev man ikke manifester med kuglepen, de blev skrevet med en velspidset kopiblyant i adskillige kopisæt. Ellers forventedes det, at man havde sin egen medbragte fyldepen. A propos fyldepenne, så kan jeg huske, at H. K. Samuelsen havde en Parker i den dyre ende, og den glemte han altid i åben stand på skrivebordet. Når han så endelig skulle skrive under på noget, ville den ikke skrive, fordi pennen var tørret ind. Så skulle pennen ligesom løbes i gang,

og det gjorde Samuelsen altid i den første krusedulle af H'et. Derfor ser hans underskrift ofte pudsig ud.

En distræt chef

H. K. Samuelsens distræthed gjorde sig udslag på flere måder. Da vi boede henne under broen, havde chefen en Opel Olympia helt magen til den, som forretningsfører K. Alberg henne fra Fyns Andels Foderstofforretning havde. En dag havde chefen været henne hos Alberg i et eller andet ærinde, og da han skulle tilbage, snuppede han Albergs Olympia. Åbenbart stillede man sin bil fra sig uden at tage nøglen ud. Fejltagelsen blev først opdaget, da Alberg sætter sig ind i den tilsvarende Olympia, og han har givetvis sagt: "Hvad satan i helvede, det er sgu ikke min bill!"

Da firmaet flyttede fra Chr. den X's bro til Marsbroen, var vi kun Chr. Simonsen, Gerhard Jensen og mig på kontoret. Danfoss var i en voldsom ekspansion dengang.

Man sagde De til hinanden, sådan var tiden. Lærlingene sagde dog du til hinanden, og var man én gang du, holdt det. Så vidt jeg erindrer, var der kun to udlærte personer, jeg var dus med. Det var toldassistent Skotte og pakhusformand Nissen – begge fra toldboden.

Ude på pakhuset regerede Büttner som formand, og til hjælp havde han Chr. Lauritsen og Poul Nielsen, som begge boede oppe på Lyshøj. Büttner – eller kun Bütt – havde det ikke altid lige nemt, for han var nærmest døv. Det kom sig af, at han engang havde haft noget ørevrøvl, og ørelægen puttede noget i øret på ham og lukkede med en klat vat og gav ham besked om at komme igen 14 dage senere. Så døde ørelægen, og så mente Bütt, at så faldt alle aftaler bort. En dag fik han afsindigt ondt i det syge øre, og så måtte en anden læge pille alt det stads ud af øret på ham, og siden havde han været nærmest døv.

Otto Büttner
også kaldet Bütt



Det med Büttners døvhed gav mange muntre misforståelser. En gang havde mandskabet under losning af rutebåden været lidt hårdhændede med noget fodertran til Vitfoss i Gråsten og nogle malingsdunke til en malermester i Sønderborg. Chefen snakkede med Bütt om kalamiteten og han foreslog, at man erstattede malermesterens maling og smurte det, der var tilbage, på pakhusportene.

"Nej, det kan vi ikke!" sagde Bütt. "Hvorfor ikke", svarede Samuelsen, "de trænger jo". "Nej, det lugter forfærdeligt!" svarede Bütt. Han snakkede om fodertran mens chefen snakkede om maling.

Den glemte motorcykel

Livet på pakhuset kunne være muntert, særlig når Chr. Lauritsen demonstrerede, hvordan han kunne slå kraftspring med den ene hånd i lommen. Det kunststykke tjente han mange bajere på hos uvidende.

Men når der var ruteskib på, og lasten for eksempel op mod en ringridning var domineret af masser af paller med øl, kunne der godt være nerver på, for skibet skulle jo sejle til tiden. Det skete, at man skulle losse både Aabenraa- og Haderslevlast for



Der håndteres store mængder øl på kajen

at kunne komme til Sønderborglast, og disse fremmede forsendelser skulle selvfølgelig lastes igen, inden skibet fortsatte på sin rute. Da skete det en lørdag, hvor en af galeaserne havde været der, at man havde losset nogle papemballerede motorcykler bestemt for Aabenraa, og fem minutter efter skibet havde kastet fortøjningerne, dukkede de formastelige motorcykler op bag et eller andet inde på pakhuset. Bütt ind på kontoret, han ville ikke snakke med chefen, han ville snakke med Simonsen. Uh den var gal, hvad gør vi? Simonsen var en rolig mand, så han fandt en

udvej, nemlig at lade vognmand Keldorf køre til Aabenraa med motorcyklerne, så kunne forhandleren måske nå at få sine motorcykler inden lukketid. "Bütt, nu er der vel ikke mere der skal til Aabenraa?" formanede Simonsen. "Nej, nej, vi har kigget efter." Bütt ordnede vognmanden og da han var kørt, tørrede Bütt sveden af panden.

Da skete det utænkelige, nemlig at der dukkede endnu en motorcykel op til Aabenraa, og det fik kun vi lærlinge at vide. Bütt var fortvivlet og så kun som udvej at ringe til Keldorf og bede om den anden lastvogn, som også skulle en tur til Aabenraa, denne gang for Bütt's egen regning. Han turde ikke sige det inde på kontoret.

Da Keldorfs anden lastvogn således rumlede henover brostenene på vej mod Aabenraa, drog Bütt et kostbart, om end lettende suk. Da fik lærlingene en rigtig ond ide: Inde på pakhuset lå et sæt motorcykelindpakning, som en lokal motorcykelforhandler havde efterladt, eftersom de hentede deres motorcykler selv. De trak dem hjem i en snor bag en anden motorcykel. På det tidspunkt havde jeg en lille DKW motorcykel, og den pakkede vi ind i den der pap, skrev Aabenraa udenpå med mærkekridt og stillede den i et hjørne af pakhuset. Så viste vi den bare til Poul Nielsen, som spærrede øjnene op og skreg på Bütt. Oplevelsen var voldsom, for den stakkels mand løb skrigende hen ad havnen for lige-

som at kalde Keldorf tilbage, men denne havde passeret broen på sin vej mod Aabenraa.

Toldarbejde

Da firmaet flyttede fra området ved Chr. den X's bro, var vi kun Chr. Simonsen, Gerhard Jensen og mig på kontoret. Danfoss var i en voldsom ekspansion dengang, og godsmængden til Nordborg varenorm ligesom eksporten, der bare voksede. En del af den indgående godsmængde var toldgoods, og den blev forsendt til Nordborg for klarering deroppe. Der var en toldkontrollør ansat ved Nordborg Toldsted, og han bestilte stort set ikke andet end at fortolde Danfoss importvarer. Ved siden af havde han et forsikringsagentur, der tegnede Danfoss-personalets pensionsordninger. Han må have levet godt.

Jeg vil i mit stille sind tro, at man for ikke at belaste den gode toldkontrollørs rygte anmodede firmaet Samuelson om at overtage fortoldningsforretningerne ved toldstedet i Sønderborg. Dette gav yderligere travlhed i et firma, hvor kontoret åbnede kl. 08:00 om morgenen og lukkede kl. 18:00. Men det var velset, at man blev der til mindst kl. 18:30, så arbejdsdagen var lang. Vi sukede efter en hånd mere, og chefen meddelte en dag, at han havde et nyt ungt menneske på vej, og han kom fra Ribe, var søn af en af chefens Rotary venner, og han hed Lorenzen. Lorenzen var student, og han bar præg af noget akademisk med distance. Der var ikke

nogen, der som han kunne tage telefonen, sige "Det er hos Samuelsen – ja goddag – et lille øjeblik" og så henvende sig til chefen for at meddele "det er fru".

Øj, i Jensens tid sagde man bare "det er Deres kone".

Lorenzen medbragte en NSU motorcykel, og da jeg ved Samuelsens hjælp havde opnået indkøbstilladelse til en lille DKW, var det Lorenzen og mig, der tog os af de løbende forretninger, som mest bestod af inkasso i byen, postbesørgelse, klarering af forskellige skibe, vejer- og målerjobs og så den stigende toldklarering henne på toldboden.

Det er i grunden fantastisk, hvad vore motorcykler udrettede i firmaets interesse, og vi fik ingen benziningodtgørelse. Til gengæld kunne det ske, at chefen ved en måneds udgang med glæde i stemmen meddelte, at det havde sandelig været en travl måned, og så lagde han en ekstra 100 kroneseddel i lønningsposen.

En uhyggelig historie

Udover den almindelige kontortid var vi klar hele døgnet. Det kunne ske, at en kreaturbåd skulle klareres hen ad midnat eller en tidlig morgen, eller også kom der en lastvogn syd-fra med råvarer til Danfoss, og da man dengang kalkulerede med meget små råvarelagre deroppe, skulle den fortoldes, når den var fremme.



Havnen i morgendis

Der er en uhyggelig historie fra dengang, som ofte den dag i dag hjemsøger mig i tankerne. Det var vist nok en sending kapillarrør fra Tyskland, som var på vej, og Poul Jensen fra indkøbsafdelingen havde instrueret os om, at den sending skulle toldklareres straks ved ankomsten i Sønderborg, så den kunne være fremme på fabrikken til morgenholdet kl. 07. Dette kunne lade sig gøre, eftersom lastvognen blev spottet nede i Tyskland et sted, og

man beregnede, at den ville være fremme i Sønderborg ved kl. 05:00. "Den ordner De, Thomsen". "Javel". Toldvæsenet blev rekvireret til dette meget tidlige tidspunkt, papirerne blev gjort klar - alting var klart. Hjemme instruerede jeg min mor om, at hun skulle vække mig kl. 04:30 næste morgen, så jeg kunne være på plads og i orden. Og her sker miseren: Min mor kommer på aftalt tidspunkt for at vække mig, og jeg svarer i søvne, at jeg slet ikke skal op endnu, og den troede min mor på.

Jeg ankom til kontoret lidt i otte, og hvilket hus der stod. Simonsen var allerede kommet, og han havde talt med en vred mand fra Danfoss, og selvsagt kunne Simonsen ikke forklare ret meget. Vognmanden stod stadig på toldboden, og ham fik jeg af sted i en fart.



De gode toldere morede sig ikke ret meget, de havde nok ondt af mig. Simonsen bad mig ringe til Poul Jensen for selv at forklare, og det var pinligt. Poul Jensen var eksofficer fra hæren, så han kendte godt at åle en stakkels lærling. Forsendelsen var således to timer for sent på vej, og to timer er meget, når man tænker på, at en hel afdeling ikke havde noget at lave, fordi de manglede kapillarrør. Den slags oplevelser, tror jeg nok, bringer mennesker tættere sammen, fordi man lærer af dem. I det hele taget var vi i firmaet meget dygtige til at klare det umulige, og det tror jeg, Danfoss satte pris på, selvom vi sjældent fik skulderklap.

Dokumentfalsk

Et helt specielt tilfælde om det at klare det umulige var dengang, vi begik dokumentfalsk. På det tidspunkt var Egon Leineweber – tidligere elev i firmaet – kommet tilbage igen. For øvrigt efter aftjent værnepligt og en tids ansættelse hos Emil Steffensen i København, hvor han havde lært en masse om eksportforretning. Ved siden af var han en meget dygtig ung mand med en fremragende opfattelses- og arbejdsevne. Han var for resten den eneste på kontoret, der turde fortælle det til chefen, hvis dennes vurdering af en sag var forkert. Og chefen lyttede meget til Leineweber.

Lærling Lücke og i baggrunden hektografen oven på pengeskabet

Fra omkring starten af 60'erne var Danfoss-eksporten til Sydamerika og andre steder i stærk ekspansion, og vi var med som speditører. Det var enormt, hvad der blev skrevet af konnossementer, der igen blev stemplet med henholdsvis original og copy – non negotiable. Da disse B/Ls skulle udfærdiges med et hav af kopier, havde firmaet anskaffet en kopimaskine – en såkaldt hektograf. Den bestod af en stor, flad trækasse med hektografmassen som et endeløst bånd, der blev trukket frem og tilbage ved nogle håndruller. I skrivemaskine skrev man et forlæg med et hektografsvært papir på, således at teksten kom til at stå med hektografsværte. Denne del pressede man ned på hektografmassen, hvor den skulle ligge en tid, så hektografmassen kunne suge skriften i sig. Derefter kunne man lægge blanke B/L oven på teksten, rulle engang, trække af, hvorefter teksten stod nok så nydeligt et antal gange.

Nå, tilbage til dokumentforfalskningen. Vi havde en sending, der skulle med et skib fra Hamburg til Sydamerika. Handelsbanken var involveret, alt var timet, lastvognen var læsset og klar til at køre til Hamburg. Det var eftermiddag, og Schröder fra Handelsbanken ringede for at fortælle, at de skulle bruge en underskrift på Danfoss-fakturaen fra rederiet

i Hamburg som kvittering for, at forsendelsen (i millionklassen) var lastet på skib i Hamburg. Vor forbindelse i Hamburg var Hohmann & Bauer, og underskriften skulle præsteres af den gode hr. Busch.

Situationen blev vurderet af Leineweber og chefen og man konkluderede, at selv om man satte sig i chefens Mercedes og drønedde til Hamburg for at få underskriften, kunne man ikke være tilbage tidsnok til, at banken kunne videreeksportere papirene inden for stipuleret tid. Jeg kan huske, hvorledes tiden stod stille. Da foreslog jeg, at vi forfalskede hr. Busch's underskrift her og nu,

Da foreslog jeg, at vi forfalskede hr. Busch's underskrift her og nu, selvfølgelig efter aftale med den herre.

selvfølgelig efter aftale med den herre. Chefen så straks mulighederne, og da vi havde Busch-underskriften på adskillige papirer, var det let for mig at kopiere den med min gode fyldepen. Chefen ringede hr. Busch op og forklarede ham sagen. Busch

var fornuftig og meddelte, at hvis eftergørelsen var så god, at ikke engang hr. Samuelsen eller hr. Leineweber kunne se forskellen, så var "alles in Ordnung".

Efter at have øvet nogle gange blev underskriften skrevet på en af fakturaerne, og så af sted til banken inden lukketid. Der var ingen der spurgte, og vi snakkede ikke mere om den sag, sikkert godt det samme.

HKS og Havnemiljøet

Fortalt af Franz E. Hansen,
tidl. leder af afdelingen for søfragt

Den 1. august 1955 startede jeg som elev i H. K. Samuelsen.

I den første tid var vi kun chefen Hans Kristian Samuelsen, to udlærte – Egon Leineweber og Christian Simonsen samt tre elever: ældste, mellemste og yngste.

Efter tre års læretid aftjente jeg min værnepligt i to år og blev efterfølgende af Samuelsen opfordret til at vende tilbage til HKS. Her var jeg ansat, indtil jeg efter mere end 46 år gik på efterløn den 31. januar 2002.

Som elev havde man dengang mange gøremål. De første var naturligvis de

opgaver, man fik tildelt af tidl. yngste – nu mellemste elev – som for eksempel alle byture. Det foregik på egen cykel til bank og toldkamret for indklarerung af skibe, der losse og lastede fra og til udlandet i vort regi. I forbindelse med de forskellige skibs anløb, var det elevens opgave at holde styr på papirerne, der fulgte i kølvandet. Yngste mand skulle på jernhesten for at indkassere fragt- og bropenge (vareafgift til havnen) for de varer, der kom med DFDS' ruteskib fra København. Det kunne være alt fra kaffebønner fra Brasilien til kafferisteriet Tingleff, store partier uld fra Australien og New Zealand til Kamgarnspinderiet og – op mod jul – appelsiner fra Israel.

Firmaet arbejdede også som Statsautoriseret Vejer og Måler og havde brovægt beliggende ved kontorbygningen. Her var det også primært yngste elev, der skulle klare vejningen – både på brovægten og andre kontrolopgaver i byen. Der skulle udskrives regninger og sørges for udbringning



af samme. Indenbys foregik det per cykel. Arbejdstiden var ofte til hen på aftenen. Hertil kom to gange ugentlig skolegang på Handelsskolen fra kl. 15 til 20 og 18 til 20. Weekendfri var det officielt fra lørdag kl. 13 – men det blev ofte eftermiddag, før der kunne holdes weekend. En dejlig lang weekend... syntes vi dengang.

Kreatur-mareridt

HKS havde også agenturet fra C. Clausen Dampskibsrederi A/S og dermed kontakten til kreatur-eksporten fra Sønderborg til Flensburg og Kiel.

Kreaturbådene – jeg husker de tyske småskibe fra Foerde Reederi. Det var "Flamingo" og "Albatros" og "Habicht", der sejlede ned til Kieler Bucht fuldlastet med kreaturer.

Skibene lastede i Kolding eller Aabenraa og anløb Sønderborg hen på aftenen eller natten for at laste kreaturer opkøbt af tyske forhandlere. Det var noget af et mareridt at ekspedere skibene. Ved ankomsten skulle skibet først indklarerer hos Toldvæsnet og efter færdig lastning udklareres samme sted. Men ret hurtigt fik man dog lavet "et praktisk arrangement" med toldbetjenten.

Noget af det sidste, der skulle ske var, at kaptajnen skulle underskrive konnossementerne (fragtdokumenterne) for at bekræfte modtagelsen af antallet af kreaturer. Det foregik i sidste øjeblik. Herefter skulle man hurtigt fra borde inden landgangen blev taget.



En ung Franz E. Hansen med sin elskede Adler skrivemaskine

Det foregik, mens kreaturerne fortsat blev jaget ombord... ad samme landgang. Jeg er flere gange sprunget fra skibet ned på kajen, efter at landgangen var blevet fjernet. Herefter skulle der sendes telex til modtagerne i Flensburg eller Kiel med oplysninger om, hvornår skibet var sejlet fra Sønderborg og med hvor mange kreaturer og til hvilke opkøbere.

Ofte blev det sent – men så kunne der også falde en "fortrolig konvolut" i lommen fra chefen.

Der var liv på havnen dengang

Regelmæssigt kom der skibe fra Belgien og Vesttyskland med jern og stål til importører



Iris Jørg

i det sønderjyske. Og trækævlér fra Vestafrika blev losset hos Kristian Stærks' Finerfabrik. Danfoss' eksport af blandt andet kompressorer til oversøiske destinationer var i en rivende udvikling. Vi havde et fortræffeligt samarbejde med Hohmann & Bauer i Hamburg, der dengang var agent for DFDS. Gennem dem ekspederede vi vort oversøgods med forskellige rederier. Transporten til Hamburg foregik med bil. Ved større mængder, blev der tilsluttet småskibe gennem vor kollega her i byen – skibsmægler Søren Jansen.

Men samarbejdet med C. Clausen blev til mere end kreatureksporten. Efterhånden havde vi kontakten til så store export- og importgods-

mængder, at der var basis for regelmæssige skibsforbindelser til og fra Hamburg.

Udover at være havneagent her på pladsen blev vi sub-agent for C. Clausen-Linieagenturer, det vil sige underagent for de store tyske rederier som Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Sued, Deutsche Afrika Linien og flere.

Stykgodsbådene kom primært med tekstilvarer i kartoner fra Fjernøsten, og på eksportsiden var der produkter fra Danfoss, JF-Fabriken, Brødrene Gram i Vojens og andre sønderjyske exportvirksomheder.

Således ekspederede vi store mængder mælkepulver fra Samden i Aabenraa. Der var flere skibe i charter: Flagskibet "Iris Clausen"

Stykgodsbådene kom primært med tekstilvarer i kartoner fra Fjernøsten og på eksportsiden var der produkter fra Danfoss, –JF-Fabriken, Brødrene Gram i Vojens og andre sønderjyske exportvirksomheder.

– et ombygget kreaturskib med en seks-syv mands besætning - blandt andet en kok, der havde "festmiddag" på menuen, når der var anløb i Sønderborg.

Også andre skibe som "Ostsee" og "Iris Joerg" var i fast charter, medens der blev sluttet andre både efter behov.

Man havde naturligvis sine "favoritter". "Peter Meyer" var en af dem, hvor man tilbragte nogle hyggelige timer ombord med kaptajn Peter.

Samarbejdet med C. Clausen, København var godt. Chefen, Thorup Andersen, kunne godt være højtråbende, men det vænnede man sig til. Befragteren og senere afløseren Niels Rysgaard havde ofte sit hyr med havnearbejderne i Frihavnen i København, hvor dagen ofte (citater): "gik op i lo...".

Naturligt var vi sidste havn på ruten til Hamburg, derfor blev det ofte først anløb lørdag eller søndag. Gods fra andre havne, der var blevet shortshipped (ikke kommet rettidig) på grund af manglende plads, det kunne også være fra havne, hvor der måske ikke havde været basis for et anløb og derfor blev kørt i bil til Sønderborg.

Af en eller årsag fandtes der nogle bestemmelser, der sagde, at last til visse oversøiske destinationer skulle sendes med skib til lastehavnen for eksempel Hamburg, så det nød lokal-rederierne godt af.

På basis af lokal-konnossementet kunne der så tegnes et såkaldt "through-Bill of Lading",

hvor oversø-rederne dækkede en stor del af for-fragtomkostningerne.

Men så skete jo det, man kunne forvente: Branchen blev for "kreativ".

Der blev efterhånden i stort omfang udfærdiget skibsdokumenter - skønt godset fysisk blev kørt med bil til lastehavnen til meget lavere omkostninger. Det gav en god fortjeneste til visse lommer. Reglerne blev senere ændret, således at "pre-carriage by truck" (forud kørsel med lastbil) blev tilladt.

Dette samt opstarten af container-trafikken blev nok begyndelsen til enden for lokal-rederierne.

Clausen fusionerede med det konkurrerende tyske Bugsier-Reederi og sejlede i nogle år med "Iris Joerg" og "Peter Meyer" i fast charter. Andre skibe blev sluttet for en enkelt rejse. Container-transport med disse skibe var slet ikke rentabelt, så transporten blev mere og mere overtaget af feeder-skibe, der er specielle container-skibe samt bil og tog. Anløbene var ikke mere ugentlige og stoppede midt i 80'erne.

Man må nok erkende, at det charmerende havnemiljø er forbi på Sønderborg Havn.

Der er ikke mere den fysiske kontakt med godset, der nu pakkes i containere eller læses på biler hos afskiber.

Men søfragt-aktiviteterne var ikke forbi.

Kort efter fusionen mellem de to tyske stor-rederier Norddeutscher Lloyd og Hapag blev der i januar 1971 dannet et nyt firma –

Fellowship - af de to danske agenter A. Henriksen og Petersen, Møller og Hoppe. De var tidligere agenter for henholdsvis Nordeutscher Lloyd og Hapag.

Fellowship, der havde kontorer i Århus og København, blev generalagenter for det nye Hapag-Lloyd og havde også agenturene for DDG-Hansa, Rickmers-Line og flere. HKS blev underagent i Sydjylland, og tilsvarende var der agenter i Aalborg, Vejle og Odense. I forvejen virkede HKS som agenter for ØK's Fragtafdeling – det senere Alfragt.

Fragtafdelingen var under Mærsk's opstart på Fjernøsten også agent for dette rederi og HKS har således i sin tid også tegnet Mærsk-konnossementer. Men ikke mindst samarbejdet med Hapag-Lloyd gav flere store projektopgaver.

Blandt dem transporten af køle/fryseanlæg fra Brødrene Gram i Vojens med store koller til blandt andet USA og Kina. Godset blev kørt til Sønderborg, hvor vi tidligere sendte det med lokal-båden til Hamburg, blev det nu pakket i containere og på flats. Der blev brugt mange nattetimer til tjek af godset for få bestilt det rigtige antal af containere og flats.

Kundekredsen fordelte sig i hele det syd- og sønderjyske område og talte blandt andre Bryggeriet Fuglsang i Haderslev, hvor adskillige containere malt blev sendt til Mellemamerika, Fjernøsten og Japan. Desuden landbrugsmaskiner fra JF-Fabriken og kødkonserver fra Slagteriregion Syd i Gråsten og Blans til USA.

Lastning af containere på "MS Tina".

Oplevelser med et par vognmænd

Fortalt af Thøger Lønholm,
tidl. lagerformand



Vi havde jo en del udenbys og lokale vognmænd, der fragtede vores gods rundt omkring, og i den forbindelse er der også lidt at fortælle. Lokalt var der to vognmandsfirmaer, der skal fremhæves. Det er A. Keldorf og August Jørgensen.

Keldorf kørte alt lokalt her og nu. Når vi ringede efter en vogn, var den på pladsen indenfor fem minutter. Senere kørte Keldorf også en del hastegods til

Norge og Sverige i mindre partier. August Jørgensen kom ind i billedet i midten af 60'erne, da vi fik en del opgaver om at fragte gods fra havnen til Danfoss. Efterhånden kom der så meget gods over havnen, at Danfoss' egne lastvogne ikke kunne klare det. Og det var et herligt samarbejde, for August Jørgensen var en person man kunne stole på. Senere kom firmaet så til at køre alt vores gods til de forskellige udskibningshavne i Danmark. Det var hovedsagligt alt gods til England via Esbjerg. Mængden dertil svingede en del, men vi sendte da ret ofte to til tre komplette lastvogne med 20 til 25 ton på hver om ugen. Ligeså da eksporten af kompressorer var på sit højeste, blev der kørt store mængder af disse til udskibning fra Århus eller Ålborg. En fredag aften, da vi havde læsset tre træk med hver 25 ton kompressorer til udskib-



Formand Thøger Lønholm har det store overblik ved læsning af Brdr. Gram gods på lastbiler.

ning fra Ålborg, kom HKS og spurgte August Jørgensen om følgende:

"Der står Cairo via Alexandria på kasserne, hvilken vej skal de sendes?"

August Jørgensen svarede på sønderjysk: "Det ve æ it men vi kør øve Rachebøl" ("Det ved jeg ikke, men vi kører over Rachebøl").

Og det var jo et meget logisk svar.

Ligesom Keldorf, så smed August Jørgensen alt hvad han havde i gang for at betjene os. Han tippede en gang et helt læs grus

i grøften ved Langdel for at få en vogn fri. Gruset skulle så senere læsses med skovl på en anden vogn. En overgang havde vi næsten en vogn af August Jørgensen i gang hver dag. Desuden benyttede vi os af en del udenbys vognmænd i flere år. Blandt andre Jens Jensen fra Bov og Transit Transport Flensborg, der kørte Danfoss-stykgods til Tyskland, Østrig og Schweiz. Så var det Vald. Jensen & Søn fra Hornborg. De kørte alle kompressorer og automatik til Sverige og Norge.

Hændelser og anekdoter

På cykeltur

efter danske skibe i 1945

Scenen er Tyskland 1945. Forarmet, ødelagt og militært slået efter næsten seks års krig.

Ved Kruså-grænsen til – hvad der nu er britisk besættelseszone – stod en sommerdag to danskere med deres tandem og oppakning. De ligner slående to turister, der skal ud at opleve sommeren på udenlandsk.

Men Tyskland er endnu ikke tilgængeligt for turister, næppe heller særlig egnet. De to cyklisters udseende bedrager da også. De er på vej til et ganske bestemt arbejde i Nordtyskland. De britiske styrker har tilladt det, men danskernes ansøgning om at "gøre" landsdelen i bil – da den trods alt har en vis geografisk udstrækning – er blevet afslået.

De to er dampskibsekspeditor H. K. Samuelson, Sønderborg, og kaptajn A. Raahauge, DFDS.

Anledningen er, at DFDS i krigsårene har måttet se 14 af sine passagerskibe forsvinde på sydlig kurs, det indenrigs passagerskib "Kjøbenhavn" – senere minesprængt ved Hals Barre – og Oslobåden "Dronning Maud" alle-rede i 1942, resten i løbet af 1944. Beslaglagt

af den tyske besættelsesmagt og for største-delen ført bort, mens tusindårsriget lang-somt, men sikkert sejrer 12 års terrorregime ihjel.

Hensigten har kunnet anes. Tyskerne har siden efteråret 1944 manglet skibe til blandt andet en storstilet evakuering af tyske borgere fra de baltiske randstater og Østpreussen. De to danskeres opgave er at sørge for, at så mange som muligt af de 14 forsvundne DFDS-skibe – damperen "M. G. Melchior" når aldrig Tyskland grundet kulmangel – leveres tilbage.

Grænseformalia overstås og Samuelson og Raahauge cykler sydpå. Hans Kr. Samuelson har via sine forbindelser i de tyske havne en ide om, hvor skibene kan være. Men skibskendingen er overladt kaptajn Raahauge, der under krigen har ført DFDS' dampere "Tyr" og "Uffe", og som helt bogstaveligt kender sine pappenhejmere.

Første mål er Flensborg havn. Her finder de Århus-ruteskibet "C. F. Tietgen" og Islandsbåden "Dronning Alexandrine" under navnene "Dragonnier" og "Lome".

Ved den nærliggende flådestation Mürwik kan kaptajn Raahauge udpege motorskibet "Vistulas" karakteristiske silhuet. Skibet ligger som lazaretskib "Würzburg" ved flådestationen i et svineri uden lige og befængt med tyfus. DFDS' udsendte er stærkt i tvivl, om skibet nogen sinde igen kan bruges til sit egentlige formål.

På DFDS' vegne gør Hans Kr. Samuelson over for den britiske flådekommandant krav på de tre passagerskibe. Samme aften cykler danskerne hjem. Deres transit-visum duer ikke. De skal have et andet, og samtidig skal de have mere proviant med til resten af turen, der viser sig at vare i tre uger.

Næste dag går det mod Rendsburg, hvor et lazaretskib ved navn "Frankfurt" minder dem påfaldende om Oslobåden "Kronprins Olav", der har været oplagt i Danmark med maskineriet fjernet. Flådekommandanten underrettes.

Videre til Kiel, Det Tredje Riges store flådehavn ved Østersøkysten. Her har danskerne held i uheld eller rettere omvendt. Hjælpekrydseren "Grenadier" lig med Englandsbåden "England" brændt til vrage i en dok efter en bombefuldræffer i vinterens løb.

Fra Kiel cykler Samuelson og Raahauge til Lübeck, hvor to sejlklare hjælpekrydsere –

På DFDS' vegne gør
Hans Kr. Samuelson
over for den britiske
flådekommandant krav
på de tre passagerskibe.

"Kurier" og "Pionier" – viser sig identiske med Englandsbådene "Esbjerg" og "Parkeston", begge i rædselsfuld stand, der rejser rimelig tvivl om også deres fremtid. Rutens fjerde søsterskib - "Jylland" – der ved juletid 1936 har været tæt på en brandkatastrofe efter en

maskinrumsekspllosion i rum sø, lader sig derimod ikke se. "Kurier" og "Pionier" slæbes begge mod København, men kun "Pionier" alias "Parkeston" når frem. "Kurier/Esbjerg" minesprænges ved Stevns og synker. Det bjærges i miserabel forfatning

og sælges til et spansk rederi, som reparerer og ombygger det og driver det som ruteskib mellem Barcelona og Mallorca i godt en snes år.

Udover at finde disse syv DFDS-skibe gør de to cykelgesandter også 1866-rederiet på Bornholm en tjeneste. De opdager dette selskabs passagerskib "Hammershus" i Rendsburg og gør kollegialt krav på at få også det udleveret til Danmark.

Alle syv DFDS-skibe samt "Hammershus" kommer tilbage, Esbjerg dog kun for den korte bemærkning og vraget af England blot for at hugges op i Sønderborg. Alle de øvrige må desinficeres og repareres for store beløb ligesom fem andre, der siden dukker op.

Da "Trillingen" kæntrede



"Vandet fossede ind, så jeg måtte springe for livet. Gaffeltrucken, jeg skulle have kørt om bord, gik til bunds, og kun få minutter efter lagde skibet sig oven på den", sagde truckfører Kaj Gejl, Augustenborg. Jo, det var ikke udramatisk den dag i april 1968, da DFDS' kun seks måneder gamle roll on/roll off-fragtskib "Trillingen" fik overbalance.

Efter at havde fået 197 ton stykgods til København om bord, skulle gaffeltrucken køres igennem losselugen, der danner en del af skibssiden. Mens trucken holdt med forhjulene på "Trillingens" mellemdæk og baghjulene på land, begyndte skibet at hælde. Til sidst så meget, at vandet trængte ind gennem lugens nederste del.

Fragtskibet "Trillingen" kæntrede i april 1968 i Sønderborg Havn, da en gaffeltruck gav skibet slagside så vandet fossede ind gennem de nederste luger i lastrummet.

Slagsiden blev omkring 80 grader, så en tredjedel af styrehuset kom under vand. Ingen af den otte mand store besætning kom dog noget til. Alle nåede de at springe i land. Falck Zonen, som det hed på det tidspunkt, måtte rykke ud med pumper, men inden udrykningsvognene kom, lå "Trillingen" på siden på seks meter vand.

Ved søforhøret en måneds tid efter koncentrerede man sig meget om den truck på fire ton, der var gået i stå ved den ene lastluge. Man benyttede gas frem for diesel til driften af truckene – det var billigere, men også mindre pålideligt.

Formanden Peter Larsson, Sønderborg, der stod for arbejdet med lastningen, oplyste da også, at skibet var lastet korrekt – også før han ved 18-tiden overtog ledelsen efter sin kollega Thøger Lønholm, Broager.

Så der var ikke meget andet at holde sig til, end at en truck på fire ton, lastet med 800 - 1000 kg huder, skulle have forårsaget kæntringen af "Trillingen", der i uheldsøjeblikket var lastet med 194 ton huder samt flasker med øl og sodavand.

Truckfører Kaj Gejl, der havde ført trucken, forklarede, at han kun havde én flaske gas på som brændstof. Der er plads til to flasker på køretøjet, men da én normalt er nok til 10 timers kørsel, regnede han ikke med at gå i stå efter et par timers arbejde. Netop som han havde fået gaffelen under en bakke med huder, hvis vægt han anslog til 300 kg, gik trucken i stå. Han firede huderne af, men da var vandet allerede begyndt at trænge ind gennem lasteportene.

Kaos på Sønderborg Havn



DFDS
DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB AKTIESELSKAB KØBENHAVN

**NYT SKIB PÅ
SØNDERBORG-RUTEN**
pallet- og containerbøden
m/s „TRILLINGEN“

Losser og laster i København: Mandag og torsdag
Losser og laster i Sønderborg: Tirsdag og fredag
Rationel godsbehandling
Læsning og lastning efter »roll-on-roll-off« metoden
Billige fragtrater
Gennemgangskonossementer til og fra udlandet

Nærmere oplysninger hos:
H. K. SAMUELSEN
SHIPPING - INTERNATIONAL SPEdition A/S
SØNDERBORG (011) 2444



Ølgraverne på lossepladsen

"Trillingens" last med blandt andet øl og vand skulle kasseres og blev derfor kørt til lossepladsen, der lå, hvor Amtsgymnasiet nu er. Toldvæsenet slettede nemlig afgiften på øllet imod, at partiet blev destrueret – det vil sige gravet ned på lossepladsen og knust af bulldozere. I dagene efter deponeringen udløste "skatten i jorden" sit helt eget lille ølgravereventyr. For

kunne jo være, at enkelte flasker havde holdt til den hårde behandling.

Det lykkedes da også nogle at redde sig nogle flasker påskeøl ganske gratis for ulejligheden med at grave. Toldvæsenet var ikke

Ølkasser med indhold blev kørt til destruering på en fyldeplads beliggende nær det nuværende Sønderborg Amtsgymnasium. I de følgende dage fulgte et sandt ølgraver-eventyr. Der var nemlig hele flasker holden.

d e t





begejstret, men da ingen lov forbød folk at grave øl op forsøgte man noget andet. Det var at forlange afgiften betalt af bryggeriet for både knuste og hele øller. Ingen skulle beskyldte Toldvæsenet for at lade folk drikke afgiftsfrit øl.

Øllasten i "Trillingen" blev godt og grundig smidt rundt under kæntringen

INTERNATIONAL TRANSPORT & LOGISTICS



 **DFDS
TRANSPORT**

www.dfdstransport.com

Resume – dansk

Manden bag firmaet

"Var det ikke for aftalen med DFDS, havde det næsten været håbløst".

Ordene stammer fra Hans Kristian Samuelson og er sagt i forbindelse med hans virksomheds 50 års jubilæum i 1981. For i de første år udgjorde DFDS' to ugentlige ruter mellem København og Sønderborg omkring 90 procent af forretningen.

I 2006 kan virksomheden fejre 75 års jubilæum. De færreste havde dengang fantasi til at forestille sig iværksætter-ideen, som den 27-årige H. K. Samuelson fik tilbage i 1931, udvikle sig til det, vi kender i dag.

Selv nåede H. K. Samuelson lige netop at opleve sit livsværk runde et halvt århundrede. Den 12. juli 1983 døde han 79 år gammel.

Fra nu tidligere ansatte og folk med tilknytning til H. K. Samuelson er det et billede af et varmt og omsorgsfuldt menneske, der tegner sig bag den ambitiøse forretningsmand Hans Kristian Samuelson.

"Med chefen var man Des og på efternavn. Umiddelbart lidt distancerende, men han var

chef, der i høj grad bekymrede sig for sine ansattes trivsel. Han kunne mærke på en, hvis der var noget i vejen. Så kom han for at snakke", Franz E. Hansen, tidligere leder af søfragt-afdelingen og ansat gennem mere end 46 år.

"Hans Kristian Samuelson stod allerede dengang for en moderne ledelseskultur, hvor man ikke var bange for at tildele ansvar. Han var en mand, der kunne begå sig på alle niveauer og huskede også ind i mellem en kasse øl til havnearbejderne", Heinrich Wilhelm Petersen – tidligere direktør for Transit Transport Flensborg og bestyrelsesmedlem i H. K. Samuelson Transport A/S.

"Hvis han var i dårligt humør, så kørte han sin vej for ikke at komme til at skælde ud. Det skete, han gjorde det ufortjent. Så kunne man opleve ham kredse lidt rundt om en for ligesom at vise, at han havde fortrudt", Carsten Piepgras, direktør i H. K. Samuelson Transport A/S.

Ud over Hans Kristian Samuelson skal der her

ikke undlades at nævne to andre ledende og nu afdøde personer i firmaets historie. Det drejer sig om Egon Leineweber og Chr. H. Simonsen, der var direktører i firmaet.

I 1971 oprettede man Sønderborg Stevedoring A/S, hvor de desuden blev aktionærer.

Begge var i høj grad præget af H. K. Samuelsens ledelsesstil. Arbejdsmæssigt var det Simonsen, som tog sig af det administrative, mens Leineweber var den mere udadvendte og udfarende kraft. Christian Simonsen og Egon Leineweber udgjorde tilsammen det team, der efter Hans Kristian Samuelsens død førte firmaet videre. 3. generation og nuværende direktør i firmaets 75 års historie er Carsten Piepgras.

Begyndelsen

Hans Kristian Samuelsen lagde den 12. april – på sin 27-års fødselsdag – grundstenen til firmaet H. K. Samuelsen.

Samme dag overtog man ekspeditionen af DFDS's to ugentlige sejlads mellem København og Sønderborg og fik dermed lejlighed til at benytte rederiets pakhuse med tilhørende kontor. Det lå dengang placeret tæt op mod Chr. den X's Bro i Sønderborg Sydhavn. Det var en begyndelse under beskedne forhold, og til at begynde med beskæftigede firmaet kun en lærling på kontoret. Men frem til krigens udbrud i 1939 gik det fremad med alt der vedrører en havn: Skibsekspedition, spedition, stevedoring, toldklarering,

assurance med blandt andet en overtagelse af Lloyds London agenturet. De fem krigsår var en hård tid for firmaet. Således måtte rutebåden til København i lange perioder indstille sejladserne.

I 1945 kom der igen gang i hjulene, men inden nyt personale kunne indarbejdes, måtte både H. K. Samuelsen og hans hustru arbejde nærmest i døgn drift. I 1950 blev firmaet desuden statsaut. vejer og måler.

I 1952 var forholdene ved den oprindelige beliggenhed i Sydhavnen blevet for små, og gennem stor imødekommenhed fra kommunens havneudvalg blev det muligt, at bygge et nyt pakhuse med kontor placeret ved havn og jernbanespor neden for kasernen.

Med den stadig stigende im- og eksport fra store og mindre industri- og handelsvirksomheder i området blev der efterhånden, som der kunne skaffes mere plads, bygget nye pakhuse og kontorer på omkring 4.500 kvadratmeter med gode tilkørselsforhold.

HKS var i begyndelsen af 60'erne stadig et mindre speditjonsfirma med omkring ti mand på kontoret og seks til syv på lageret. Aktiviteterne på lageret var dengang hovedsagelig tilknyttet DFDS og de dertilhørende opgaver. Det var DFDS, der ejede havnebygningerne og de tilhørende lossematerialer. To gange om ugen var der skibsforbindelse til København med et 1200 ton

kystmotorskib ved navn "Koldinghus". Lasten til Sønderborg bestod for størsteparten af øl fra Carlsberg og Tuborg. Af de resterende ton var en del til Danfoss. Hertil kom de dengang eksisterende kolonial en gros firmaer.

Forretningen med Danfoss kom officielt i stand i 1958, hvor man i en skrivelse til H. K. Samuelsen forespurgte, om man kunne være behjælpelig med en transportopgave. Men de forretningsmæssige relationer mellem Hans Kristian Samuelsen og grundlæggeren af Danfoss, Mads Clausen, eksisterede før den tid på et mere uhøjtideligt plan.

En hestesko fulgte med

Således havde Hans Kristian Samuelsen hjulpet Mads Clausen med at flytte nogle barakker fra Esbjerg til Elsmark, hvor der i forbindelse med fødegården skulle være produktion. Samuelsen var også manden Mads Clausen gik til, da han under opstarten af det, der i dag er en verdensomspændende koncern med handel på kryds og tværs af landegrænser, havde en forsendelse til Norge. Efter sigende henvendte Mads Clausen sig til Samuelsen med ordene: "Jeg har en pakke til Norge – hvad gør vi nu?".

En særlig sjov og mindeværdig begivenhed fandt sted på Nordals en dag, da Mads Clausen og Hans Kristian Samuelsen var af sted i bil sammen og punkterede undervejs. Mens Clausen gik i gang med hjulskiftet

kiggede Samuelsen sig lidt omkring. På en nærliggende mark fandt han en gammel udtjent hestesko lige der, hvor administrationsbygningen til Danfoss ligger i dag. Hesteskoen blev siden en fast følgesvend for Samuelsen i form af en plads under hans skrivebord. Hesteskoen er den dag i dag at finde på direktørens kontor – dog på en plads i vindueskarmen.

Forretningerne med Danfoss skulle dog også vise sig at vokse fra sidst i 50'erne og frem. Fra virksomheden på Nordals kom der flere gange daglig en stor lastvogn med automatikvarer og kompressorer, som enten var emballeret i kartoner eller med seks til ti styk i trækasser. Godset blev pakket i kasser til Brasilien og Peru, og det som var i kartoner blev sendt med bane til Italien. Der skulle ca. 2000 kartoner til for at fylde en vagon med 20 ton, så det var en masse håndarbejde.

I løbet af 1962 voksede godsmængden fra Danfoss og efterhånden blev der eksporteret til flere lande. Der blev dengang også sendt en del kompressorer til et par tyske køleskabsfabrikker, men meget var stadig i sin begyndelse. Kun knap ti procent af den danske befolkning havde et køleskab.

Navneskift

Arbejdet gik sin gang og i forbindelse med stiftelsen af aktieselskabet skiftede firmaet den 14. september 1963 navn til

H. K. Samuelson Shipping & International Spedition A/S. Torben Vilstrup Christensen, der senere var med til at stifte fonden bag virksomheden, blev firmaets første revisor.

Billedet i havnetrafikken var hektisk og spraglet: Spritbådene, fiskerfartøjer, skuder med jernstygods, et 1.500 ton finsk motorskib – "Frej af Helsinki" – i færd med at laste de karakteristiske røde landbrugsmaskiner fra JF-Fabriken. Længere henne Det Forenede Dampskibsselskabs "Koldinghus" i færd med at laste stykgods, som den gjorde to gange om ugen på sin rute fra Kolding til København – via Aabenraa eller Svendborg. Stykgods i stort tal samt kul, olie/benzin og kreaturer fyldte havnen. Sønderborg var blevet en art specialhavn for stykgods, for hele Sønderjylland, højt op i Jylland og endda lidt af Fyn med.

H. K. Samuelson beskæftigede i slutningen af 60'erne et fast personale på omkring 30 mennesker, og på de travle dage med mønstring af losse- og lastemandskab nåede antallet let op på 100 mand. I Havnestuen sad daglejerne og ventede på arbejdet. I begyndelsen af 70'erne var eksportsektoren hos HKS på sit højeste. Der blev i den periode dagligt kørt omkring 250 ton gods fra Danfoss i Nordborg og Flensborg til HKS. Ligeledes blev der ekspederet enorme mængder automatik. Fra Flensborg-lageret modtog HKS omtrent 50 ton pr. dag i gennemsnit.

"Hamborgpaketten" var den første rutebåd mellem Hamborg og Sønderborg – i daglig tale kaldet "HP". Med den blev der hver uge i snit afsendt mellem 300 og 500 ton gods. Halvdelen var Danfoss-gods og det øvrige fra forskellige andre kunder. En af de største afskibere var Brdr. Gram i Vojens, der solgte komplette fryseanlæg. Importen fra Hamborg nåede også større mængder, og det var hovedsagelig tekstilvarer til Møller & Co.

Containertrafikken

I starten af 70'erne begyndte de første containere at komme på markedet.

De første containere blev sendt med Danfoss gods til USA. Senere kom der flere, som modtog containergods. I begyndelsen læsede man containere med truck og inde i selve containeren med løftevogn. Senere fik HKS anskaffet truck i en sådan højde, at de kunne køre ind og ud af containerne.

I det store og hele havde H. K. Samuelson personligt et meget godt overblik over, hvad der skete, men i forbindelse med indførelsen af containertrafikken tog han grueligt fejl. Da de første containere kom frem, mente han, at det var noget nymodens pjat, som hurtigt ville få en afslutning. Det ville blive alt for dyrt med at anlægge nye havne med kranterminaler. Ligeledes skulle der jo anskaffes specialskibe til transport af containere, men man fik alligevel anskaffet sig en containertruck indkøbt i Sverige.

Containerne viste sig da også at være kommet for at blive.

En overgang var der i Sønderborg besøg af en mindre containerbåd, der samlede containere til afskibning fra enten Göteborg eller Hamborg og videre til USA og Canada. Den trafik var åbenbart dyr for rederiet, for den holdt ikke så længe.

I midten af 70'erne indstillede DFDS, som tidligere beskrevet, den faste forbindelse til København. HKS købte pakhuset og fik bygget en stor lagerbygning i tilknytning til den eksisterende bygning. I 1971 fik man overdraget godsregistreringsstedet af bilgods. I den forbindelse havde toldvæsenet kontor og personale i den gamle Hoki bygning.

Samme år oprettedes også **Sønderborg Stevedoring A/S**. Stevedoring (losning og lastning af skibe) var en betydelig aktivitet på det tidspunkt. Egon Leineweber og Chr. H. Simonsen, der begge havde været ansat i firmaet i over 30 år, blev direktører og aktionærer i selskaberne. Firmaet var i øvrigt god til at holde på sine ansatte. De fleste af den faste stab på 25 medarbejdere havde været ansat i firmaet i mange år.

Mere luftfragt

Der var fra slutningen af 60'erne og frem en stadig større mængde, der blev sendt som luftfragt. Det begyndte ganske småt fra starten, men også den form for forsendelse øgedes kolossalt. Netop i år for 40 år siden –

nemlig i 1966 blev HKS IATA-agent (IATA er forkortelsen for International Air Transport Association og er en sammenslutning af hovedparten af verdens luftfartsselskaber). Dermed kunne man nu også på det område yde kunderne en optimal service.

I begyndelsen blev godset leveret til det lokale flyselskab Cimber Air, der fløj med fly af typen Heron – et fire motorers fly med plads til 15 passagerer og lidt gods. Senere fulgte flytypen Nord 262.

Mængden voksede dog hurtigt, og ofte blev det nødvendigt at sende godset med lastbil til lufthavnen i Billund, København eller Hamborg. Samtidig kom flere luftfragtspeditører til og konkurrencen blev mere hård. Derfor besluttede HKS sig i 1990 for at indgå et samarbejde med Dan Transport ejet af FLS Industries A/S, der den gang var en af de største på området.

Det blev til HKS Dan Transport med eget kontor på havnen side om side med de øvrige aktiviteter. Det blev et samarbejde, der udviklede sig så positivt, at man i 1992 valgte at lade det omfatte samtlige aktiviteter og ændrede firmanavnet fra H. K. Samuelssen Shipping & International Expedition A/S til **H. K. Samuelssen Transport A/S**.

Fremtiden

Efter H. K. Samuelsons død i 1983 overtog Egon Leineweber og Christian Simonsen ledelsen af firmaet.

Overvejelserne i direktionen handlede om, hvordan man kunne sikre firmaet i fremtiden. Den lokale forankring var stadig vigtig, men samtidig stod det klart, at fremtidens vækst skulle bygge på samarbejde med større aktører i branchen. Inden samarbejde og senere sammenlægning kom på tale skulle H. K. Samuelson dog gennem en turbulent periode.

Den 15. januar 1990 meddelte Hans Kristian Samuelsons søn, Gunner Samuelson, cand. pharm., at hans mor, Liselotte Samuelson, havde overdraget sine aktier til ham og i den forbindelse givet en redegørelse for hvorledes han kunne tænke sig fremtiden for selskaberne H. K. Samuelson A/S og Sønderborg Stevedoring A/S.

Efter flere forhandlinger med revisionen, familien Samuelson og bestyrelsen opnåede man enighed om, at familien solgte deres aktier til selskabet.

1. august 1990 etablerede en mangeårige samarbejdspartner på luftfragtområdet – ASG – sig i Sønderborg. Også Dan Transport A/S ønskede at etablere sig i området som luftfragtspeditor. Det var lykkedes de nævnte firmaer at ansætte luftfragtmedarbejdere fra HKS.

Efter intense drøftelser nåede man til enighed med Dan Transport om at oprette et selvstændigt aktieselskab, der fremover skulle varetage Dan Transport A/S og H. K. Samuelson A/S fælles luftfragtaktiviteter i området. Det nye selskab blev HKS-Dan Transport A/S og var ejet med 50 procent af hver af de stiftende selskaber. Samarbejdet fungerede godt, og de første fire måneder gav et overskud på 46.653 kroner. Den 24. april 1991 deltog direktionen i generalforsamlingen i HKS-Dan Transport A/S, hvor begge parter gav udtryk for tilfredshed med udviklingen i selskabet.

Efter at Dan Transport var kommet ind i billedet havde luftfragtpersonalet været fysisk placeret andetsteds på kontorer. Men den 1. januar 1992 flyttede H. K. Samuelson Shipping og International Spedition A/S alle aktiviteter – det vil sige også sø- og bilfragt samt lageraktiviteter – over i HKS Dan Transport A/S, som samtidig skiftede navn til H. K. Samuelson Transport A/S. Carsten Piepgras, der i første omgang var blevet leder af hele bilafdelingen, terminaldelen og salget, blev i juni 1993 udnævnt til direktør. Efter en kort tid i en todelt direktion sammen med en Dan Transport direktør, overtog Piepgras selv hele ledelsen af virksomheden.

Alle medarbejdere kom samtidig under samme tag igen. Konkurrenten, svenske ASG der egentlig var årsag til de nye ejerforhold,

fik kun få år i det sønderjyske og lukkede igen. Eneste krav forud den her nævnte store fusion var, at man beholdt en selvstændig direktion og eget bogholderi. Men sammenlægningen gjorde, at man nu var rustet til langt større fremtidige opgaver. Det var den lokalkendte speditør sammen med giganten. Dan Transport havde stor respekt for det mindre speditørfirma. Ikke mindst på grund af ledelsesformen, en mangeårig sund økonomi og evnen til at være fremsynet. Året efter samlingen af firmaet under samme tag igen døde Chr. H. Simonsen efter kort tids sygdom.

En fabrik flyttes til Mexico

En meget stor og krævende opgave – vel nok den største nogensinde – fik H. K. Samuelsen i midten af 90'erne. Det drejede sig om flytningen af en kompressor-fabrik for Danfoss-Mexico. Maskiner blev demonteret og flyttet fra Danfoss i Flensborg, Slesvig og Nordborg og pakket i container og flats. Derefter blev de sendt videre med skib fra Hamborg. Transporten af maskiner og råmaterialer til kompressor-fabrikationen opkøbt i forskellige europæiske lande, havde HKS ansvaret for. I alt en samlet transportopgave på mellem 13.000 og 15.000 fragtton.

Alle transporter gik af tids- og sikkerhedsmæssige årsager til Houston i Texas, hvorefter fragten blev kørt med lastbiler til

den amerikansk-mexikanske grænseovergang i Laredo for at blive fortoldet. Herefter gik turen videre til Danfoss i Monterrey. Ofte var leverandøren i Europa lidt forsinket og derfor blev alt gjort for at fremskynde transporten med luftfragt. Hos Hapag-Lloyd havde man hver uge mellem seks og otte containerpladser til rådighed.

DFDS kommer tilbage

I 1999 kom der imidlertid til at ske endnu et ejerskifte. Denne gang mere overraskende, idet FLS Industries A/S valgte at sælge deres aktier i Dan Transport Holding A/S til DFDS A/S. Det nye navn blev DFDS Dan Transport A/S.

Det var i og for sig et historisk ejerskifte set med HKS-øjne, da man dermed var tilbage ved udgangspunktet for firmagrundlæggelsen i 1931, hvor DFDS var byggestenen til H. K. Samuelsen.

Den nuværende direktør, Carsten Piepgras, mindes en episode fra et møde i Horsens, hvor han møder en dame fra DFDS. Piepgras hilser på med ordene "Goddag, Carsten Piepgras fra H. K. Samuelsen – det nye selskab I har købt", hvorefter hun svarer:

"Nej, I er det gamle selskab, som nu er vendt tilbage".

Der skulle dog ikke gå så længe, før DFDS Seaways valgte at sælge deres transport- og speditønsdel til DSV (De Sammensluttede

Vognmænd af 13-7 1976 A/S). I september 2000 oprettede man DFDS Transport A/S. DSV ejer således det nye selskab og sammenlægningen skaber en af de største transport- og logistikvirksomheder i norden med en årlig omsætning på 18 mia. kroner. Egon Leineweber nåede lige netop at opleve ejerskiftet til DFDS Seaways, inden han døde i januar 2000.

I forbindelse med DFDS Transports flytning af biltrafikken fra Padborg til Lund ved Horsens overtog H. K. Samuelsen Transport A/S told- og grænseformaliteterne for DFDS-koncernen. I november 2002 blev HKS Grænsespedition A/S skabt og flyttede til egne lokaler i Padborg i februar året efter. Grænsespeditio-

nen blev placeret i forbindelse med OK Truck-center, som er en servicebygning for lastbilchauffører.

Udviklingen går i dag forrygende og fra at være seks ansatte i begyndelsen (tre fra HKS og tre fra DFDS) er der i dag 15 beskæftiget i afdelingen.

Nye tider

I årene op til H. K. Samuelsen Transports 75-års jubilæum stod det mere og mere klart for både direktion og bestyrelse, at der skulle træffes nogle afgørende beslutninger for fremtiden. I samtlige erhvervsgrøne fusionerede såvel store som mindre selskaber med hinanden, og transportbranchen var bestemt ingen undtagelse. Flere selskaber var ved

*Strategimøde på en ny måde
i sommerhuset på Rømø*



at udvikle sig til rene transportgiganter, og chancerne for at overleve som "det lille firma" svandt betydeligt.

Uden på nogen måde at presse på, havde administrerende direktør i DFDS-koncernen – Kurt Larsen – i flere samtaler med Carsten Piepgras luftet tanken om at overtage de sidste 50 % af aktierne fra HKS Invest. Såvel Piepgras som de øvrige bestyrelsesmedlemmer var dog tøvende med at tage en beslutning. Alle var enige i, at den lokale arbejdsplads skulle sikres og det havde første prioritet. En eventuel salgspris var ikke uinteressant, men i dette sammenhæng havde det kun sekundær betydning.

Kurt Larsen viste stor forståelse for de følelser og det ansvar, Carsten Piepgras havde overfor det firma, der i den grad havde præget ham gennem 35 år. Firmaet, dens medarbejdere samt sikring af en god og solidt arbejdsplads lå nu på Piepgras' skulder som en tung arv, der skulle løftes videre til en sikker fremtid. Bestyrelsen i HKS Invest stod sammen om deres direktør og alle var sig særdeles bevidste om, at deres kommende beslutning nok var det tungeste valg, de nogen sinde skulle træffe. Efter mange intense møder, samtaler og overvejelser, besluttede man i begyndelsen af 2005 at overdrage de sidste 50 % til DFDS-koncernen.

Den officielle overdragelse af HKS-aktierne skete – med tilbagevirkende kraft – den 10. marts 2005 under et møde hos DFDS i Brøndby.

I begyndelsen af jubilæumsåret – nøjagtig den 01. januar 2006 – tog H. K. Samuelsen Transport A/S det afsluttende skridt og skiftede navn til DFDS Transport (Denmark) A/S, der tegner sig for en årlig omsætning på 1,8 mia. kroner og har 375 ansatte, inklusive de nytilkomne fra Sønderborg og Padborg og er en del af DFDS Transport Group A/S.

Navneskiftet kommer samtidig med, at Sønderborg Kommune har store planer med havneområdet, der planlægges overtaget af et kommunalt erhvervselskab, med henblik på at gøre plads til mere liberalt erhverv, butikker og hoteldrift på bekostning af den hidtidige og mere gængse havneindustri. Skibstrafikken flyttede fra byen allerede for flere år siden og direktør Piepgras har i sammenhæng med kommunens planer udtalt, at han på længere sigt ikke ser det nødvendigt for firmaet at blive ved havnen.

"Jeg er ikke i tvivl om, at beslutningen fra 2005 – om at smede os helt sammen med DFDS – var rigtig. Det har været en periode med mange omstillinger, men samtidig en fastholdelse af arbejdspladser og ansatte. Transportmarkedet er i den grad globaliseret og fremtidens styrke ligger i at være én stor spiller", siger direktør Carsten Piepgras.

Resume – english

The man behind the company

“Had it not been for the contract with DFDS it would almost have been impossible”.

The statement was made by Hans Kristian Samuelsen in connection with the 50th anniversary of his company in 1981. The reason was that the two weekly DFDS services between Copenhagen and Sønderborg made up nearly 90 percent of the business during the first years.

In 2006 the company celebrates its 75th anniversary. Only few could imagine that the business set-up conceived by the 27 year old H. K. Samuelsen back in 1931 would evolve to the company we know today.

H. K. Samuelsen lived to see the 50th anniversary of his life’s work. On July 12th 1983, he died at the age of 79.

When previous employees and people with relations to H. K. Samuelsen describes the ambitious businessman Hans Kristian Samuelsen, a picture of a warm and caring person emerges.

“When addressing the boss the tone was formal and at a last name basis, which may

appear distancing, however, he was a boss who cared deeply for his employees’ welfare. He could tell if something was wrong and then he would come to talk”, Franz E. Hansen, former manager of the sea freight department and employed for more than 46 years.

“Back then Hans Kristian Samuelsen was already practicing modern leadership and not afraid of delegating responsibility. He got on with people at all levels and would also remember to buy a beer for the dock workers every once in a while”, Heinrich Wilhelm Petersen, former Managing Director for Transit Transport Flensburg and member of the board in H. K. Samuelsen Transport A/S.

“If he was in a bad mood, he would leave the office to avoid scolding someone. Occasionally, he would scold someone undeservedly. Afterwards, you would see him circling around you to show that he regretted the incident”, Carsten Piepgras, Managing Director of H. K. Samuelsen Transport A/S.

Besides Hans Kristian Samuelsen, Egon

Leineweber and Chr. H. Simonsen, both former managing directors of the company, should be mentioned. Both are unfortunately deceased.

In 1971, they established and were shareholders in Sonderborg Stevedoring A/S. Both were characterized by the H. K. Samuelsen management style. Simonsen would take care of the administrative work while Leineweber was the outgoing force. Christian Simonsen and Egon Leineweber was the management team that took over the company when Hans Kristian Samuelsen passed away. Third generation and present Managing Director of the 75 year old company, is Carsten Piepgras.

The beginning

Hans Kristian Samuelsen laid the foundation stone for the H. K. Samuelsen Company on his 27th birthday i.e. on 12th April 1931.

On that very day, the company took over the handling of DFDS' two weekly sailings between Copenhagen and Sonderborg thus getting the opportunity to use the shipping line's warehouses and offices. At the time, it was located close to Chr. X Bridge in the southern part of Sonderborg Harbour.

It was a modest beginning and the company only employed one trainee in the office. However, up until the beginning of World War II in 1939, the company progressed in all dock related businesses: Shipping, forwarding, customs clearance, and insurance

including the take over of the Lloyds London agency. The five war years were a difficult period for the company and the sailings to Copenhagen were suspended for long periods.

In 1945 the situation improved. However, before new employees could be hired, both H.K. Samuelsen and his wife worked around the clock. In 1950 the company became sworn measurer and weigher as well.

By 1952 the company had outgrown the original premises and through a good cooperation with the local authorities a new warehouse and offices were built at another port location close to the railway tracks.

Due to the expanding import and export of the local industry, the company continued to expand its facilities whenever possible resulting in warehouses/offices of approx. 4,500 square meters with easy access.

During the beginning of the 60'ies, HKS was still a rather small forwarding company employing about 10 people in the office and 6-7 at the warehouse. At the time, the warehouse activities were mostly related to DFDS, which owned the port buildings and the loading equipment. Twice a week, a 1,200 ton heavy coaster, "Koldinghus", would sail to Copenhagen. Most of the cargo to Sonderborg consisted of Carlsberg and Tuborg Beer. Some of the remaining cargo was destined for Danfoss and the grocery

wholesalers which existed at the time.

The Danfoss business started officially in 1958, when H. K. Samuelsen received a letter requesting their services. However, the business relationship between Hans Kristian Samuelsen and the founder of Danfoss, Mads Clausen, existed long before then, though at a more informal level.

A horseshoe – the token of luck

Hans Kristian Samuelsen had assisted Mads Clausen in moving some huts from Esbjerg to Elsmark, the birthplace of Mads Clausen, where he wanted to start manufacturing. Samuelsen was also the man Mads Clausen turned to during the startup of Danfoss, today an international group trading worldwide, when he had a shipment for Norway. The story goes that Mads Clausen contacted Samuelsen with the words: "I have a shipment for Norway. What do we do?".

A particularly funny and memorable incident took place one day at North Als when Mads Clausen and Hans Kristian Samuelsen ended up with a flat car tire. While Clausen started changing the tire, Samuelsen looked around. On a nearby field he found an old and worn out horseshoe right where the Danfoss headquarter is located today. Ever since Samuelsen kept the horseshoe under his desk as a token of luck. Even today the horseshoe is to be found at the managing director's office,

placed on the window sill.

From the late 50'ies and onwards the Danfoss business grew. Several times a day, a large truck arrived from the company on North Als carrying automatic controls and compressors, packed either in cartons or with six to ten pieces in wooden boxes. The cargo packed in the wooden boxes were shipped to Brazil or Peru whereas the cartons were sent by rail to Italy. It took approx. 2,000 cartons to fill a wagon with 20 tons, so it took quite a bit of manual labor.

During 1962, the cargo volume from Danfoss increased and the company exported to more countries. At the time, quite a few compressors were sent to a couple of German refrigerator factories, although everything was still at its beginning since only about ten percent of the Danish population owned a refrigerator.

Change of name

Time passed and in connection with the conversion into a limited company on the 14th September 1963, the company name was changed to **H. K. Samuelsen Shipping & International Spedition A/S**. Torben Vilstrup Christensen was the company's first auditor and he later took part in establishing the foundation behind the company.

Port traffic was varied and hectic: Tourist vessels, fishing boats, vessels loading iron,

"Frej of Helsinki", a 1,500 tons Finnish motor vessel loading the characteristic red agricultural machinery from the JF-Factory. A bit further down, the "Koldinghus", owned by the "Forenede Dampskibsselskab" was loading LCL twice a week on its way from Kolding to Copenhagen via Aabenraa or Svendborg. Large quantities of LCL, coal, fuel/gas and cattle filled the port. Sonderborg had become a port more or less specializing in LCL to all of Southern Jutland and way up in Jutland and even parts of Funen. Toward the end of the 60'ies H. K. Samuelsen employed approx. 30 people full time and on busy days the number of employees would easily reach 100, including the loading and unloading staff. During the early 70'ies, the export departments at HKS were at their highest. During that period about 250 tons cargo was daily transported from Danfoss in Nordborg and Flensburg to HKS. Likewise huge quantities of automatic controls were dispatched. In average HKS received approx. 50 tons per day from the Flensburg warehouse. The "Hamborgpaketten", known as the "HP", was the first liner between Hamburg and Sonderborg and it carried between 300 and 500 tons cargo in average per week. Half of the cargo was for Danfoss and the rest was spread on a number of customers. One of the largest shippers was Brdr. Gram in Vojens, selling complete refrigerating systems. The import from Hamburg also reached a significant size

and primarily consisted of textiles to Moeller & Co.

The container traffic

During the early 70'ies the first containers were introduced to the market.

The first containers were loaded with Danfoss cargo to the USA. Later the container cargo expanded in general. At first the containers were loaded with a fork-lift truck that was too large to enter the container. Thus you had to use a small lift within the container. Later HKS acquired a fork-lift truck that could enter the container making the loading process easier. All in all H. K. Samuelsen had a good grasp of the general freight market. However, when the container traffic was introduced he was mistaken. When the first containers were introduced, he considered them to be a novelty that would soon disappear. He claimed it would be too expensive to build new ports with crane terminals and furthermore it would require vessels designed specifically for container transport. However, as it turned out the containers were here to stay, and a container truck was nevertheless acquired in Sweden.

For a short period, a smaller feeder collected the containers in Sonderborg that were to depart from Goeteborg or Hamburg to the USA or Canada. Apparently, the feeder was expensive for the shipping line since it did not last long.

As already mentioned, DFDS discontinued the weekly sailings to Copenhagen in the mid-70'ies. HKS bought the terminal and built a large warehouse in connection with the existing building. In 1971 the customs registration of road cargo was handed over to HKS and in this connection the customs authorities occupied the old HOKI building. The same year, the "Sonderborg Stevedoring A/S" was founded. Stevedoring (loading/unloading of vessels) was a considerable activity at the time. Egon Leineweber and Chr. H. Simonsen, who had both been employed for more than 30 years, became managing directors and shareholders in both companies. The company saw very little changes in its staff since most of the 25 employees had been there for many years.

More air freight

From the late 60'ies and onwards more and more cargo was sent by air. It started up slow, but also this type of shipments increased drastically. This year 40 years ago, i.e. in 1966, HKS was nominated IATA agent (i.e. International Air Transport Association which is an association covering most airlines worldwide). As such HKS could provide the best service within air freight as well.

In the beginning, the cargo was delivered to the local airline Cimber Air which used the Heron plane with four engines and room for

15 passengers and a little cargo. Later on the Nord 262 plane was used.

The volume increased quickly and often it was necessary to ship the cargo to Billund, Copenhagen or Hamburg airports by truck. Meanwhile more and more air freight forwarders appeared and the competition was fierce. Consequently, in 1990 HKS decided to join forces with Dan Transport, owned by FLS Industries A/S and one of the largest players in the market.

The cooperation resulted in HKS Dan Transport which had its own office next door to the other activities. The cooperation was a success and therefore it was expanded to comprise all of the activities in 1992. At the same time the company name was changed from H. K. Samuelsen Shipping & International Spedition A/S to **H. K. Samuelsen Transport A/S.**

Reflections on the future

Already by the mid-80'ies, the management began discussing how to secure the company in the future. The local attachment was still significant although it became clear that the future growth should be generated through cooperation with the larger players in the market. However, before a cooperation and the later merger were an issue, H. K. Samuelsen was to experience a turbulent period.

On 15th January 1990, Hans Kristian Samuelson's son, Gunner Samuelson, announced that his mother, Liselotte Samuelson, had handed over her shares to him and in that connection he gave an account of how he thought the future of H. K. Samuelson A/S and Sonderborg Stevedoring A/S should be.

After long negotiations between the auditor, the Samuelson family and the board, it was agreed that the family should sell their shares to the company.

On 1st August 1990, a long-term partner with in air freight, ASG, opened a branch in Sonderborg. Furthermore, Dan Transport A/S wanted to set up as air freight forwarder in the area and both companies had managed to hire HKS air freight employees.

As a result of intense discussions with Dan Transport A/S, it was agreed to establish an independent limited company that was to handle the joint air freight activities of Dan Transport A/S and H. K. Samuelson A/S. The new company, HKS-Dan Transport A/S, was a 50/50 joint venture. The cooperation went well and yielded a profit of DKK 46,653 during the first four months. On 24th April 1991 the management participated in the general meeting of HKS-Dan Transport A/S in which both parties expressed their satisfaction with the development of the company.

Since Dan Transport had come into the picture, the air freight staff had worked from separate offices. However, 1st January 1992 H. K. Samuelson Shipping and International Spedition A/S transferred all of their departments, i.e. including sea freight, road and warehouse activities, to HKS Dan Transport A/S. Present managing director Carsten Piepgras was appointed manager of road, warehouse and sales. In June of 1993 he became part of a joint management with a Dan Transport director and shortly after he took over the management of the entire company.

As a result all employees now worked under the same roof again. Swedish-owned ASG, the competitor that was the cause of the restructuring, only lasted few years in Southern Jutland before they closed again.

Only demand in relation to the mentioned merger was that the company kept its own management and bookkeeping. As a result of the merger, the company was ready to face the future. It was the locally well-known forwarder hand in hand with the giant. Dan Transport had great respect for the smaller forwarding company, not least because of its management style, many years with a sound economy and the visions for the future.

Moving a factory to Mexico

During the mid-90'ies, H. K. Samuelsen took on a very comprehensive and demanding task, probably the largest ever, namely moving a compressor factory for Danfoss, Mexico. Equipment was dismantled and transported from Danfoss in Flensburg, Schleswig and Nordborg and packed into containers and flats. Then it was shipped out from Hamburg. HKS was responsible for the transport of equipment and raw materials purchased in various European countries. In total a transportation task of between 13,000 and 15,000 tons.

For time and safety reasons, all shipments were sent to Houston, Texas and then trucked to the Mexican border in Laredo and declared there. From Laredo the cargo was taken to Danfoss in Monterrey. Often the delivery from the European suppliers was late and the cargo had to go by air in order to save time. HKS had six to eight weekly allocated containers with Hapag-Lloyd.

DFDS returns

In 1999 yet another change in ownership took place. This time it came as a surprise, since FLS Industries A/S chose to sell their shares in Dan Transport Holding A/S to DFDS A/S. The new company name was DFDS Dan Transport A/S.

From a HKS perspective it was a historic change in ownership, since HKS was back where it started in 1931 when DFDS was the cornerstone of H. K. Samuelsen. The present managing director, Carsten Piepgras remembers an episode from a meeting in Horsens, where he met a woman from DFDS. Piepgras greets her with the words: "Hello, I'm Carsten Piepgras from H. K. Samuelsen. The new company you've acquired" and she replies: "No, you're the old company that has returned".

Not long after the takeover, DFDS Seaways decided to sell the transport and forwarding business to DSV (De Sammensluttede Vognmænd af 13.7 1976 A/S). In September 2000 DFDS Transport A/S was established. DSV owns the new company and the merger created one of the largest transport and logistics companies in Scandinavia with a yearly turnover of DKK 18 billions.

In connection with DFDS Transport moving the road traffic from Padborg to Lund, outside Horsens, H. K. Samuelsen Transport A/S took over the customs clearance and border formalities from the DFDS Transport Group. In November 2002 HKS Grænsespedition A/S was established and moved into its own premises in Padborg in February of the following year. The Grænsespedition was located at an OK Truck Center, which is a service facility for truck drivers.

Things have evolved quickly, it began with six employees (three from HKS and three from DFDS Transport) and today 15 people are employed.

New Times

During the years that led up to the 75th anniversary of H. K. Samuelsen Transport, it became clear for both the management and the board of directors that they needed to make some crucial decisions regarding the future of the company. Within all branches of industry, both small and large companies merged and the transport business was no exception. More companies were expanding to become regular transport giants and the chances of survival as “the small company” were dwindling.

During more talks with Carsten Piepgras, though without pressure, Managing Director of DFDS Transport Group, Kurt Larsen, had aired the idea of taking over the last 50% of the shares from HKS Invest. However, both Piepgras and the rest of the members of the board were hesitant in making a decision. All agreed that first priority was to secure the local workplace. A potential selling price was also important but secondary in this connection.

Kurt Larsen showed great sympathy for the feelings and the responsibility Carsten Piepgras had for the company that had marked

him through 35 years. The company, its employees and the securing of a good and solid workplace was a responsibility and a heritage that rested on Piepgras’ shoulders. It was a heavy burden to carry and securing the future of the company was essential. The board in HKS Invest supported their managing director; however, everyone was fully aware of the fact that the decision they were to make would probably be the hardest one ever. After many intense meetings, conversations and considerations, it was decided to transfer the last 50% of the shares to DFDS Transport Group in the beginning of 2005.

During a meeting at DFDS Transport in Brøndby, the official transfer of the HKS shares took place on 10th March 2005, backdated from January 1st 2005.

In the beginning of the anniversary year, on 1st January 2006 to be exact, H. K. Samuelsen Transport A/S took the final steps and changed its name to DFDS Transport (Denmark) A/S, which is a part of DFDS Transport Group. DFDS Transport (Denmark) A/S has a yearly turnover of DKK 1.8 billion and has 375 employees including the newcomers in Sønderborg and Padborg.

The change of name is coincident with local authorities having great plans for the harbour area. The plan is that a local trade development board is to take over the har-

bour area with the purpose of making way for service professions, shops and hotels at the expense of the current and more traditional harbour industry. In this connection, managing director Carsten Piepgras has stated that in the long run he sees no need for the company to remain located at the harbour since the shipping services left Sønderborg years ago.

"I have no doubt that the decision made in 2005 regarding the merger with DFDS Transport was the right one. It has been a period with many changes, however, at the same time jobs and employees have been secured. The transport market of today is a global one and the strength of the future lies in being a big player", says Managing Director Carsten Piepgras.

Kildeliste

Optegnelser af Hans Kristian Samuelson
Avisudklip fra Jydske Tidende, Sønderjyden og B.T.

Tak

Tak til følgende tidligere ansatte og andre med tilknytning til H. K. Samuelson Transport A/S:

Tidl. tolder Claus Nissen

Tidl. best.formand i HKS Transport Andreas Clausen

Tidl. best.medlem og dir. i Transit Transport Flensborg Heinrich Wilhelm Petersen

Tidl. medarbejder Leif Gr. Thomsen

Tidl. leder af søfragtafdelingen i HKS Franz E. Hansen

Tidl. lagerforvalter Thøger Lønholm

Tidl. leder af luftfragtafdelingen i HKS Carl "Calle" Johannsen

Tidl. revisor i HKS Fonden Torben Vilstrup Christensen

Sekretærerne, Jutta Hammer og Jane Bak

Revisor i HKS Invest og HKS Fonden Christian Bang Petersen

Tidl. havnemester Lass Andersen

Bodil Leineweber

Else Simonsen



H. K. Samuelson Transport A/S
75 års jubilæum

