

Ugens transport

Torsdag 7. marts til onsdag 13. marts 2013 - Nummer 8 - 2. årgang

Det startede med en hest

Vognmand i tredje generation fortæller historien om den 90 år gamle virksomhed - side 14 - 18.



Dansk tankvognstransportør



ansætter ny medarbejder og opruster i Sverige

Læs mere på side 10 og 11.

Per Fischer har testet en Fuso med fejleblad



Læs mere på side 4, 5 og 6.

Distributionsfirma er vokset siden krisens start i 2008

Læs mere på side 13 og 14.

Transportjuristerne skriver om æbler og andet højværdigods

Læs mere på side 7 og 8

Hvad skal vi arbejde med i fremtiden

S-R-SF-Regeringen taler om vækst og fremlagde i sidste uge en plan for, hvordan togtransporten med passagerer kan optimeres mellem de store byer. Med en fast forbindelse mellem Danmark og Tyskland over Femern Bælt vil investeringerne også gavne godstransporten med tog.

Men anlægsopgaver og transport af passagerer gør det ikke alene. Der skal også være noget at køre for og med.

Den økonomiske udvikling gennem de seneste 10-15 år har grundlæggende ændret på vores verden i det vestlige- og nordlige Europa. En stor del - måske den største del - af den velstand i form af øget købekraft, vi fik og oplevede sidst i 1990'erne og i 00'erne - var skabt af, at vi kunne få et stort udvalg af varer til en helt anden og meget lavere pris, end tidligere. Den lønstigning, som vi også gav os selv, var ganske rar. men det har vist sig, at den langt fra blev modsvaret af en produktivitetstigning.

Et eksempel på, at mange goder er blevet billigere, fik jeg forleden, da jeg sammen med nogle venner og familien besøgte Den Gamle By i Aarhus. I en 70'er forretning stod et farvefjernsyn - en stor kasse - til den formidable pris af godt 6.000 kroner. Det nyeste fladskærms-tv, vi har i stuen kostede for nogle år siden 4.500 kroner - samme størrelse, men med mange flere funktioner og sikkert mere driftssikker. Og jeg har set et tilsvarende fornylig til en endnu lavere pris.

Udviklingen kan være skræmmende, for en stor del af det arbejde, vi troede var en selvfølge, er væk eller på vej til at forsvinde.

Et spørgsmål, der træder tydeligere og tydeligere frem, men som har haft svært ved at trænge igennem i 00'erne, er:

Hvad skal vi arbejde med i fremtiden?

God læselyst.

Venlig hilsen

Jesper Christensen, chefredaktør



Brug for en hjemmeside?

- så har vi et godt tilbud til dig!

Har du endnu ikke en hjemmeside?
Så har du nu en attraktiv mulighed for at få vist din
vognmandsforretnings ansigt udadtil – sammen med et
abonnement på transportnyhederne.dk

Se demo
af din nye
hjemme-
side [her](#)

TRANSPORTPAKKE 1

Du får:

Professionel webside

- * Fuldt færdig webside med tekst og fotos, m.m.
- * Gratis profil og markedsføring af dit firma på Facebook
- * Søgeords-optimering

Abonnement på Transportnyhederne

- * Års-abonnement på Transportnyhederne.dk
- * 1 adgang til transportnyhederne.dk.
- * Adgang til transportjob
- * Fri adgang til Ugens Transport
- * Fri adgang til at bruge transportkalenderen.dk
- * Gratis annoncering på transportnyhederne.dk



TRANSPORTNYHEDERNE.DK

Tlf. +45 2720 2531 - +45 2720 2532

jesper@transportnyhederne.dk

lundblad

KOMMUNIKATION

transportpressen.dk

Tlf. +45 2494 3711

peter@lundbladkommunikation.dk



Per Fischer

tester transportmateriel

Nyt dansk Fuso koncept er på vej - med hjælp

I 2012 lancerede Mitsubishi

Danmark de første eksemplarer af opdaterede modeller i Fuso Canter serien.

Som helhed består Canter serien af fire basismodeller, der dækker de fire segmenter 3,5 ton, 5,5 ton, 6,3 ton og 7,5 ton totalvægt.

De umiddelbare mest interessante nyheder er forbundet med ansigtsløftede førerhuse og nydesignet interiør, nye motorer, fuldautomatisk gearskifte og en bred vifte af akselafstande og ekstraudstyr

I tilfælde, hvor transportopgaver er begrænset til kørsel på kortere vejstrækninger og i bytrafik er det svært at



finde fejl ved 7,5 ton modellens køre- og komfortegenskaber.

I disse for modellens rette elementer er det forholdsvis nemt at finde positive fordele som komfortabel kørestilling med blandt andet ratjustering i både hældning og højde og luftaffjedret førerstol. Et let overskueligt instrumentbord, der er spartansk, men tilstrækkelig indrettet og monteret med diverse instrumenter, advarsels- og kontrolllys.



Per Fischer

tester transportmateriel

Til let overskuelighed hører også tilstrækkeligt udsyn gennem forholdsvis store rudearealer og i sidespejlene, der er monteret på kraftige og vibrationsfrie spejlarme.

Drivlinen er harmonisk

Som helhed afslører drivlinen god harmoni med kvik acceleration, solid trækraft over et bredt omdrejningsområde og velafstemt udveksling mellem det nye automatiserede gearskifte - DUONIC - der er baseret på et dobbeltkoblingssystem.

Trækraften kommer fra en nyudviklet tre-liters, fire-cylindret turbodieselmotor med Euro 5 og EEV certificering.

Motoren - der bliver fremstillet på Ivecos motorfabrik i Torino - og efterfølgende monteres med blandt andet japansk udviklet motorstyring, producerer i det aktuelle tilfælde 180 hk og leverer et solidt drejningsmoment på 430 Nm.

For at sikre optimal mulig beskyttelse af miljøet, og opnå såvel euro-5 som EEV godkendelse, bliver motorens udstødningsgasser efterbehandlet med både SCR-teknologi og EGR.

Den topmoderne motor, med typebetegnelse 4P10-T6, repræsenterer den nyeste teknologi med blandt andet to kædetrukne overliggende knastakslar og fire ventiler per



Det nye Fuso Konzept er en kombination med et Fuso Canter chassis, og en italiensk fejlebladopbygning. På udstyrssiden er opbygningen suppleret med et 4,5 ton spil og en 2 ton gril.

cylinder, en udstødningsgas turbolader med variabel turbine geometri, common rail indsprøjtningssystem og piezo-injektorer til præcis og optimal brændstofudnyttelse.

Apropos brændstof er motorstyringen suppleret med en økonomi-funktion, som betjenes via en trykknop i



Per Fischer

instrumentbordet. Når funktionen er aktiveret, bliver motorens trækraft sat moderat ned, hvilket resulterer i nedsat brændstofforbrug.

Derudover medvirker 40.000 kilometer serviceintervaller også til en markant reduktion af driftsudgifterne.

Da også styretøj og bremsesystem til fulde opfylder de krav, som man kan og bør stilles til moderne erhvervskøretøjer, kan Canter Fuso 7C18 uden problemer manifestere sig godt i konkurrencen, som præger 7,5 ton segmentet.

Mageløst "fejeblad"

Fuso chassiser er udviklet med henblik på nem eftermontering af stort set alle tænkelige opbygninger, der holder sig indenfor en maksimal totalvægt på op til 7,5 ton.

Eksempelvis bokslad, tippelad og "fejeblad" til transport af havarerede personbiler og mindre varebiler.

Og det er netop et af de såkaldte fejeblade, der spiller en væsentlig rolle i et nyt dansk Fuso Koncept. Det er i korte træk en speciel kombination med et Fuso 7C18 chassis med dobbeltkabine og en opbygning fra den italienske producent Omars, som er en af Europas førende specialister på området transport- og bjergningsbiler. Det danske importselskab TowTec aPs i Langeskov på Fyn, har netop leveret det første eksemplar af Fuso-konceptet til Dansk Autohjælp i Langeskov.

- Udover at medvirke til øget omsætning i forretningen fra dag et, er det meningen, at det første eksemplar skal

tester transportmateriel

Såvel lad, spil og gril manøvreres let med hydraulik.



fungere som intern og ekstern demobil, siger Sven Riggelsen, som er delejer i importselskabet og vagtchef hos Dansk Autohjælp i Lunderskov.

Lav egenvægt

For at give så høj nyttelast som muligt, er fejebladet primært bygget op i aluminium. Udstyrslisten indeholder blandet andet et 4,5 ton spil og en 2 ton gril.

- At valget på chassis faldt ud til Fusos fordel skyldes flere faktorer. Den vigtigste af alle var Fusoens maksimale tekniske bagakseltryk, der gør det muligt at udnytte grillens maksimalt lovlig belastning på to ton. Men derudover blev der også skelet til manøvreedygtighed, kortest mulige vendecirkel og højest mulige nyttelast, siger Sven Riggelsen.

Yderlige specifikationer

Køretøjslængde - 8,40 meter

Ladlængde - 5,5 meter

Akselafstand - 4,75 meter

Udhæng over bagaksel - 2,5 meter.

Maksimal teknisk bagakseltryk - 6.000 kg.

Ydre vendecirkel - 18 meter.

Vejledende pris 720.000 kroner ex moms, fordelt med 400.000 kr. for chassis og 320.000 kr. for opbygning.



...om æbler og andet højværdigods

Har det betydning for transportørens ansvar, at en chauffør ved overtagelsen af godset fra afsenderen underskriver en såkaldt ”delivery note”? Kan chaufførens underskrift på en sådan ”delivery note” ændre indholdet af en allerede indgået transportaftale?

Af advokat, ph.d., Lissi Andersen Roost (lar@andersen-partners.dk) og advokatfuldmægtig, ph.d., Kenneth Melancton Nielsen (kmn@andersen-partners.dk), Andersen Partners, Kolding

På transportnyhederne.dk har man de sidste par dage kunnet læse, hvordan tyve bliver mere og mere opfindsomme, når det kommer til at stjæle gods fra lastbiler. At lastbilen er i fart, er således ikke længere i sig selv nogen sikkerhed for, at godset ikke bliver stjålet, idet tyvene ved hjælp af dristige (og farlige) klatreøvelser ikke er blege for at hoppe fra kørende biler og over på selve lastbilen. Her har de fri adgang til godset, som smides ud i rabatten og efterfølgende samles op.

Selvom juraen ikke har helt så meget Hollywood-faktor som ovenstående, er der dog for ganske nyligt faldet en Højesteretsdom, som fortjener en kommentar.

Sagen omhandler transport af elektroniske varer (blandt andet Apple-produkter), der bortkom under en transport fra København til Bologna i Italien. Da afsenderen bookede transporten ved speditøren, oplyste afsenderen ikke speditøren om godsets art. Ved afhentningen af godset hos afsenderen underskrev chaufføren imidlertid en såkaldt ”delivery note”, som angav, at forsendelsen blandt andet indeholdt visse Apple-produkter.

Chaufføren blev dog ikke orienteret om, at der skulle tages særlige hensyn eller særlige forholdsregler under den forestående transport.

Efter afhentningen af godset, som var indpakket i sort plastfilm, blev godset omlastet på speditørens lager, hvorefter transporten mod Italien blev påbegyndt. Transporten blev udført som en almindelig stykgodstransport på baggrund af et generelt transporttilbud givet fra speditøren til afsenderen.

Chaufføren overnattede under transporten på en uovervåget rasteplads i det sydlige Tyskland. Da chaufføren ankom til Italien, blev godset omlastet til en mindre varevogn, hvorefter det blev kørt ud til den endelige modtager.

Ude hos den endelige modtager stod det hurtigt klart, at der var en manko, idet pakkerne, som var forsegledede med neutral tape og ikke tape med afsenders påtrykte logo, for en stor dels vedkommende var tomme. Det var ikke muligt under sagen og har heller ikke været muligt efterfølgende at konstatere, hvor eller hvordan bortkomsten af godset var sket.

Afsenderens vareforsikringsselskab udbetalte forsikringssummen til afsenderen og rettede derefter et erstatningskrav mod speditøren. Speditøren udbetalte erstatning for det bortkomne gods til vareforsikringsselskabet, men dog kun op til det i CMR-loven fastsatte begrænsningsbeløb.

Vareforsikringsselskabet, der mente sig berettiget til fuld erstatning, anlagde sag mod speditøren ved Sø- og Handelsretten.

For Sø- og Handelsretten havde sagen to omdrejningspunkter, hvoraf kun det ene var af afgørende betydning.

Transport- juristerne



skriver

Det første omdrejningspunkt, som kun blev stedmoderligt behandlet af retten, gik på, om bortkomsten overhovedet kunne anses for at være sket i transportørens (speditørens) varetægtsperiode, som det kræves i henhold til CMR-loven.

Eftersom speditøren havde udbetalt begrænset erstatning til vareforsikringsselskabet, måtte speditøren have erkendt, at bortkomsten var sket, mens godset var i speditørens varetægt, hvorfor dette omdrejningspunkt nærmest blev behandlet som en "tilståelsessag".

Det andet omdrejningspunkt viste sig at udgøre sagens kerne. Spørgsmålet var, om speditøren under udførelsen af transporten kunne anses for at have handlet groft

uagtsomt (eller måske ligefrem forsætligt) i forhold til bortkomsten af godset.

Sø- og Handelsretten slog fast, at hverken speditørens bestående kendskab til afsenderens produktsortiment, eller det faktum, at speditøren tidligere havde udført lufttransporter af tyveritækkeligt gods for afsenderen, kunne føre til, at speditøren burde vide, at den aktuelle sending bestod af højværdigods, som skulle køres som en højværditransport med deraf følgende skærpede krav til agtpågivenheden.

Heller ikke chaufførens underskrift på den såkaldte "delivery note" ved afhentning af godset kunne føre til, at speditøren burde udføre transporten under skærpede krav

til sikkerheden. Speditøren var med andre ord berettiget til at gå ud fra, at der var tale om almindeligt stykgods, hvorfor heller ikke overnatningen på den uovervågede rasteplads kunne karakteriseres som groft uagtsomt. Speditøren var derfor i sin gode ret til kun at udbetale et begrænset erstatningsbeløb, mente Sø- og Handelsretten.

Vareforsikringsselskabet ankede dommen til Højesteret, som imidlertid stadfæstede dommen fra Sø- og Handelsretten.

Højesteret lagde også til grund, at transporten blev udført på baggrund af en aftale om transport af almindeligt stykgods - og



Transport- juristerne



skriver

på baggrund af sædvanlige fragtpreiser for stykgods. Afsenderen havde i det konkrete tilfælde ikke tilkendegivet, at særlige sikkerhedsforanstaltninger skulle iagttages, ligesom speditøren ikke i det konkrete tilfælde burde have indset, at præcis denne sending var af høj værdi.

Chaufførens underskrift på ”delivery noten” blev af Højesteret kun anset for en kvittering for modtagelse af en palle med en pakke med mål og vægt som angivet og ikke andet. Chaufførens underskrift ændrede således ikke ved den allerede indgåede transportaftale, der var en aftale om transport af almindeligt stykgods.

At chaufføren på ”delivery noten” kunne læse, at der angiveligt skulle være tale om Apple-produkter, ændrede ikke denne vurdering. I denne forbindelse må det erindres, at chaufføren stod over for en palle, der var indpakket i sort plastfilm. Under hensyntagen til at transporten blev udført på baggrund af en aftale om transport af almindeligt stykgods, kunne chaufførens valg af rasteplads heller ikke karakteriseres som groft uagtsom.

Højesteret nåede derfor frem til, at der ikke var grov uagtsomhed på speditørens side, og idet der ikke var konkrete holdepunkter for at anse godset som stjålet af speditørens ansatte, kunne der heller ikke konstateres forsæt på speditørens side.

Selvom dommen er konkret formuleret, synes der dog at kunne udledes to læresætninger heraf. For det første vil informationer, som afsenderen giver chaufføren ved transportens påbegyndelse, nok hverken udvide eller indskrænke den under CMR-loven gældende undersøgelsespligt.

Informationerne vil nok heller ikke kunne påvirke indholdet af den allerede indgåede transportaftale. Det må dog i forhold til den konkrete sag stedse erindres, at det faktum, at speditøren ved selve bookningen af transporten ikke blev orienteret om godsets karakter, at chaufføren

ikke blev informeret om særlige sikkerhedskrav for den forestående transport ved afhentningen, og at godset var indpakket i sort plastfilm, sandsynligvis har haft indflydelse på dommens resultat.

For det andet må det med dommen stå mere klart, at en afsender af højværdigods senest ved selve bookningen af transporten må gøre det helt klart for transportøren (speditøren), at der er tale om højværdigods og eventuelt acceptere en øget fragtrate.

Sørger afsenderen ikke for en klar udmelding, vil transportøren (speditøren) være berettiget til at transportere godset som almindeligt stykgods, for hvilken det gælder en almindelig agtpågivenhedsvurdering. Afsenderen må i så fald påregne at stå med en noget tungere bevisbyrde i forhold til at skulle bevise grov uagtsomhed eller forsæt på transportørens (speditørens) side.

Ovennævnte falder godt i tråd med den såkaldte ”vin-afgørelse” fra 2012, hvor afsenderen heller ikke havde oplyst transportøren om, at lasten bestod af vin af særlig høj værdi. I denne sag fandt Højesteret heller ikke, at transportøren havde handlet groft uagtsomt i forbindelse med et tyveri af de dyrbare dråber under transporten.

Alle informationer er kun til generel oplysning og kan ikke erstatte juridisk rådgivning. Hverken transportnyhederne.dk (Ugens transport) eller Andersen Partners påtager sig ansvar for tab som følge af fejlagtige informationer i artiklerne eller brevkassen eller andre forhold i forbindelse hermed.

Vækstmuligheder

Specialist i tanktransport får ny central medarbejder

Ledelsen hos Dantra, der er blandt Nordens førende udbydere af tanktransport, styrkes med en erfaren branchemand - John Johansen fra Jyllinge, som gennem over 30 år har arbejdet med tanktransport. Målet er vækst i Sverige

59-årige John Johansen, som siden halvfjerdserne har haft lederstillinger i transportsektoren, er netop tiltrådt en stilling som logistikchef hos Dantra AB, der er den svenske virksomhed i Dantra-koncernen, som med selskaber i Danmark, Sverige, Tyskland og Litauen er blandt Nordeuropas førende inden for tanktransport. Samtidig indtræder John Johansen i Dantras koncernledelse.

- I kraft af sin langvarige ledelseserfaring har John Johansen de ideelle forudsætninger for at styrke Dantra AB ledelsesmæssigt med fokus på drift og logistik. Samtidig vil vi på koncernniveau få glæde af hans netværk i branchen og store kendskab til det nordeuropæiske tanktransportmarked, siger koncernchef Kenneth Jensen.

- Baggrunden for ansættelsen er først og fremmest et ønske om at tilføre ekstra ledelsesmæssigt fokus til det voksende svenske marked. John Johansen får det daglige ledelsesansvar for drift, logistik og personale, mens transportchef Jan Hellman overtager ansvaret for salg og markedsføring. Begge vil referere direkte til Kenneth Jensen, der fortsat også er administrerende direktør for det svenske selskab.

- Siden starten i Sverige for tre år siden har vi oplevet stor vækst og skabt omkring 50 nye arbejdspladser. For at ruste Dantra AB optimalt til fortsat ekspansion er det



Vækstmuligheder



John Johansen (tv.), 59 år og fra Jyllinge, er netop tiltrådt som logistikchef i Dantras svenske selskab. Her ses han med CEO Kenneth Jensen og transportchef Jan Hellman (th.).

essentielt at optimere og strømline driften, herunder planlægning og personaleledelse. Samtidig er det oplagt at dedikere en ressource til at udnytte det store salgspotentiale, og her passer Jan Hellman perfekt, siger Kenneth Jensen.

Over 30 år med tanktransport

John Johansen startede i 1976 som chauffør hos det daværende Borup Autotransport, hvor han siden fik job som kørselsassistent og transportchef. I 1980 takkede han ja, da han blev tilbudt en chefstilling hos konkurrenten Johs. Rasmussen Svebølle, der efterfølgende satte øget fokus på tanktransport for blandt andet den kemiske industri. Efter nogle år blev han forfremmet til direktør, inden turen gik til DFDS Roland Munch, hvor John Johansen blev leder af afdelingen i København.

I 2005 fik John Johansen tilbudt et job som salgs- og markedsansvarlig for kontinenttrafikker hos finske Haanpaa Group, hvis aktiviteter i Danmark to år senere blev solgt fra til et nyt selskab, ADR Transport i Taastrup, hvor John Johansen var medejer. Virksomheden blev siden købt af IAT, hvor John Johansen indtil nu er fortsat i en salgsstilling.

'The Dantra Way'

En af John Johansens primære opgaver hos Dantra AB bliver at udbygge selskabets kompetencer og position inden for kemiske og tekniske transporter.

- Segmentet rummer stort potentiale, og Dantra kan gøre en betydelig forskel for kunderne. De danske og svenske markeder er både ens og forskellige, og en væsentlig opgave bliver at omsætte 'The Dantra Way' - vores totalkoncept for kvalitet, sikkerhed og bæredygtighed - til svenske forhold, siger John Johansen, der som logistikchef skal fortsætte ekspansionen i Sverige i de kommende år.

- Det er naturligvis en fordel, at jeg har stort kendskab til tanktransporter og til det svenske marked generelt. Vi kan gøre en forskel og er parate til at gennemføre de nødvendige investeringer i fortsat vækst.

Dantra er med sine over 100 vogntog blandt Nordeuropas førende udbydere af tanklogistik. Koncernen, der er grundlagt i 1920, består af transportvirksomhederne Dantra A/S (Danmark), Dantra AB (Sverige), Dantra GmbH (Tyskland) og DT Transport Baltic UAB (Litauen). Dantra beskæftiger totalt ca. 150 medarbejdere og har hovedkontor i Hjøllund, Danmark.

Trænger din hjemmeside til en kærlig overhaling?

Mangler du tiden til at skrive tekster og sørge for fotos til din hjemmeside? Er indholdet forældet og står nogle af siderne gabende tomme? Så overlad arbejdet til os.

Transportpakke 2

Du får:

- * Professionelle tekster
- * Flotte fotos
- * 12 årlige opdateringer af din hjemmeside
- * Søgeords-optimering
- * Firma-profil på Facebook
- og meget mere!

Abonnement på Transportnyhederne

- * Års-abonnement på Transportnyhederne.dk
- * 1 adgang til transportnyhederne.
- * Adgang til transportjob
- * Fri adgang til Ugens Transport
- * Fri adgang til at bruge transportkalenderen.dk
- * Gratis annoncering på transportnyhederne.dk

Se mere **HER**



TRANSPORTNYHEDERNE.DK

Tlf. +45 2720 2531 - +45 2720 2532
jesper@transportnyhederne.dk

lundblad
◀ **KOMMUNIKATION** ▶

Tlf. +45 2494 3711
peter@lundbladkommunikation.dk

Virksomhedsdrift

Pakkefirma startede i den økonomiske krise

Karim Bouabdallati (til venstre) og salgskonsulent i Hvidovre afdelingen Henrik

Stegmann er, sammen med de øvrige medarbejdere, klar til nye udfordringer.

Det meste af den danske vejtransportbranche har gennem snart fem år været under hårdt pres. Nogle firmaer er bukket under, mens andre klarer sig og vokser. Et eksempel er transportfirmaet Dansk Pakke Ekspres (DPE), som har oplevet fremgang i samme periode

- For at kunne holde en forretning på positiv kurs, skal man være i stand til at arbejde sig ud af kriser. Enten kæmper man sig igennem dem, eller også opgiver man, og drejer nøglen om, siger Karim Bouabdallati, ejer og administrerende direktør for transportfirmaet Dansk Pakke Ekspres.

Trods vanskelige vilkår og mange udfordringer, har DPE oplevet fremgang de seneste år i en branche, der er præget af hård konkurrence.

DPE er vokset til et forholdsvis stort landsdækkende transportfirma, som beskæftiger 70 egne og 60 fast indlejede vare- og lastbiler fra afdelinger i Hvidovre, Fredericia og Århus.

Gode og hårde tider

- I starten af 2008 var der trods alt tale om en god tid for branchen. På det tidspunkt var der mangel på transportører, hvilket sandsynligvis var årsag til, at serviceniveauet hos mange kurerfirmaer lod noget stå tilbage for det ønskværdige. Da jeg var overbevist om, at en forbedret kundeservice var vejen frem, besluttede jeg starte virksomhed med kun tre indlejede varebiler, siger Karim Bouabdallati.



Det viste sig at være en klog beslutning. Eftersom krisen på daværende tidspunkt endnu ikke havde fået sat alvorligt præg på denne del af transportbranchen, blev der hurtigt forrygende travlt, indtil branchen for alvor oplevede en mere vedvarende tilbagegang et par år senere.

Således var både 2009 og 2010 år, hvor det var meget svært at få sorte tal på bundlinjen.

Det største dilemma var, at DPE faktisk ikke kunne skaffe tilstrækkelig kapacitet med de indlejede vognmænd. Dels var mange gået konkurs, dels var nyetablering næsten umulig fordi bankerne vægrede sig for at give lån til investeringer i biler.

- Eftersom der var rigeligt med både kunder og gods, valgte vi at investere i egen vognpark. Det var en dyr løsning. Til gengæld blev vi i stand til at være med i de store udbudsrunder på kørsel, siger Karim Bouabdallati.

Da virksomheden havde tjent gode penge fra begyndelsen, var finansiering på favorable vilkår ikke

Virksomhedsdrift



De tunge køretøjer er fordelt med Renault Midlum solobiler og Renault Premium Road trækkere.

noget problem. Afhængig af indtjeningen i årene efter blev der afsat fornuftige beløb af til investeringer - eksempelvis i nye og større godsterminaler.

Stor vognpark med store og små biler

DPE's egen vognpark består dels af varebiler med op til 3.500 kg totalvægt, hovedsagligt Renault Master. Dels af to-akslede Renault Midlum lastbiler med kasseopbygning til 18 europaller og af tre-akslede Renault Premium Road.

Transportopgaverne for den samlede vognpark, der også indeholder fire, tre-akslede trailere, spænder bredt - fra eksempelvis transport af blodprøver og pakkertransport med varebiler til transport og distribution af eksempelvis blandet stykgods, temperaturfølsomt gods og farligt gods.

- At vor egen vognpark er domineret af Renault-biler, skyldes primært at vi er meget tilfredse med netop det mærke. Særligt med tanke på, at vores sættevogntrækkere kører i holdskift, har Premium Road indtil flere fordele fremfor andre mærker og modeller vi har kendskab til og har afprøvet. Frem for alt er det biler med generelt god økonomi, som især er kendetegnet ved lavt brændstofforbrug, gennemsnitligt fire til fem procent

lavere, end andre trækkere, som er prøvet her i forretningen. Derudover tilgodeser Premium Road vores chauffører med et godt arbejdsmiljø, højt komfortniveau og dermed forbedret motivation, som i sidste ende kommer forretningen til gode, siger Karim Bouabdallati.

DPE bruger i vid udstrækning Renault



Virksomhedsdrift

Det begyndte med en hest

I år kan Marius Christensen & Sønner A/S i Ikast fejre sit 90 års jubilæum.

Læs den spændende historie om firmaet, der startede med heste som transportmiddel, og i dag har udviklet sig til en topmoderne virksomhed med over 30 lastbiler og 40 medarbejdere

Marius Christensen & Sønner i Ikast fylder rundt i år, men egentlig skulle grundlæggeren af virksomheden, Marius Christensen, slet ikke have været vognmand. Han var landmand og købte ejendommen Nørregade 63 i Ikast med tilhørende jord på godt otte tdr. land i 1923.

Her begyndte han at køre for lokale for at tjene lidt ekstra, og snart var der basis for at anskaffe endnu en hest. I 1924 fik Marius Christensen overdraget renovationskørslen i Ikast for 500 kr. om året, og dagrenovationen i Ikast kommune kørte Marius Christensen & Sønner indtil 1993. Der var ikke mange huse i Ikast dengang, men udviklingen var i gang, og Marius Christensen påtog sig at grave kældre ud og køre jorden væk ved hjælp af heste.

I begyndelsen af trediverne blev administrationsbygningen og De gamles Hjem opført i Ikast, her måtte Marius Christensen leje en lastbilvognmand til at hjælpe. Da slagterhuset blev opført i

1935, måtte der igen en lastbil til hjælp, men en henvendelse til vognmand Laurids Sørensen, der plejede at klare den sag hjalp ikke, idet han skulle køre kartofler. Marius Christensen skulle bruge bilen og spurgte, hvad den kostede?

2800 kr. var svaret og så faldt håndslaget og kontanterne og Marius Christensen kunne nu opfylde sin kontrakt ved slagterhuset.

Lastbilen blev brugt ved udgravningen af Vestre skole. Her var kældrene så store, at man kunne vende lastbilen i udgravningen. Noget hidtil uset i Ikast.

I 1937 blev ejendommen på Nørregade 71 købt, i øvrigt der hvor virksomheden har til huse i dag, og i 1939 blev den første nye lastbil indkøbt og betalt kontant. Herefter bestod vognparken af to lastbiler og tre spand heste som hovedsageligt beskæftigede sig med transport af tørv fra moserne til byerne, men myremalm og okker var også væsentlige transportemner under Anden Verdenskrig.



Virksomhedsdrift



I slutningen af krigen gik Marius Christensen ind i tekstilproduktion og fik en del væve opstillet i ejendommen, men det gik man senere væk fra for udelukkende at satse på entreprenør- & vognmandsforretningen.

Fire lastbiler og fire spand heste

I 1945 blev vognparken udvidet med yderligere to lastbiler, og herefter bestod firmaet af fire lastbiler og fire spand heste.



Op til 1959 foregik al udgravning til huse og fabrikker med håndkraft, et hårdt slid. I 1959 blev den første gravemaskine købt, og det var starten på indførelse af entreprenørmaskiner i firmaet.

I 1960 blev det nuværende garageanlæg opført, og i 1962 blev den første gummiged indkøbt.

Da Marius Christensen som 74-årig i 1969 ønskede at trappe ned, bestod vognparken af 10 lastbiler og diverse entreprenørmaskiner. Anden generation, sønnerne Niels Vagn Christensen, Tage Christensen og Kurt Christensen tog over, efter at have arbejdet for deres far i mange år. Kurt Christensen forestod det administrative arbejde, Niels Vagn Christensen var maskinfører på diverse entreprenørmaskiner, mens Tage Christensen arbejdede som entreprenørformand.

Administrationen foregik fra det lille vogterhus, som lå ved banen, imidlertid blev dette hus hurtigt for lille og erstattet af en moderne kontorbygning på 200 m² i 1977. I 1980 fik Marius Christensen & Sønner det første edb anlæg og al administration har siden kørt på edb. I 1987 var Marius Christensen & Sønner med til at udvikle et disponeringsprogram til styring af ordre og biler, og det

blev i 1996 videreudviklet i samarbejde med VM data, således at al fakturering kunne foregå automatisk.

I 1984 købte Marius Christensen & Sønner vognmandsforretningen Johs. Jensen i Pårup, og det betød, at Marius Christensen & Sønner for alvor voksede til en stor virksomhed.

Stor entreprenøraftdeling

I 1987 blev der etableret et moderne værksted i den ene ende af garageanlægget, og i 1988 bestod vognparken af 25 lastbiler, samt diverse entreprenørmaskiner.

Virksomhedsdrift

To år senere blev den første trækker indkøbt, hvorefter eksportkørsel blev en ny aktivitet i firmaet. Således kørte firmaet meget eksport til Tyskland, Polen og Frankrig op igennem 90'erne, men efterhånden kunne dette ikke hænge sammen på grund af konkurrencen fra Østeuropa. I dag har firmaet en bil i Nordtyskland ca. en gang om ugen.

I 1989 blev forarbejdningsvirksomheden Søby Værk Scanfilter overtaget. Søby Værk forarbejdede kvartssand som ovntørres og sorteres til forskellige industrielle formål bl.a. sandblæsning, filtermateriale m.m..

Op igennem 70'erne og 80'erne rummede firmaet en stor entreprenøraftdeling, men efterhånden som Niels Vagn & Tage gik på pension i 1990 og 1995, blev denne aktivitet droslet ned og blev helt lukket i 2001.



Herefter var Kurt Christensen alene om virksomheden indtil 1998, hvor tredje generation, Bo Marius Christensen, blev medejer.

Masser af sand til Zoologisk Have

Marius Christensen & Sønner har i mange år arbejdet med indvinding af sand og grus og råder i dag over to sandgrave udenfor Ikast. Sandet sælges primært til betonelementfabrikker overalt i Danmark.

Sandet er EU godkendt og op igennem 90'erne blev der solgt mange betonelementer specielt til Tyskland. I dag sælges sandet primært i Danmark, men der eksporteres også til både Sverige og Norge.

Kvartssandet er godkendt til sandkassesand og faldsand til legepladser af Dancert under Teknologisk Institut.

I 1996 leverede Marius Christensen & Sønner 1000 tons skulptur sand til kulturåret i København. Det var kunstnere fra hele verden, der skulle bygge sandskulpturer af sandet fra Ikast, og skulptur sandet var det eneste sand i Danmark der kunne bruges til dette formål.



Virksomhedsdrift

I 2008 leverede Marius Christensen & Sønner ca. 800 tons okkersand til det nye elefanthus i Zoologisk have i København. Sandet blev kørt med egne lastbiler fra Ikast til Helsingør i Nordsjælland, hvor betonen blev produceret.

I 2001 blev Søby Værk Scanfilter solgt til Dansand, og Kurt Christensen gik på efterløn 1. april 2001, men desværre nåede han ikke at nyde sit otium, idet han kort tid efter fik konstateret lungehindekræft og døde den 25. juli 2001.

Generationsskiftet blev afsluttet i 2002 hvor Bo Marius Christensen købte de sidste aktier, hvorefter Marius Christensen & Sønner A/S nu ejes af Bo Marius Christensen alene.

Opbygger selv lastbiler og kærre

I 2002 begyndte Marius Christensen & Sønner selv at opbygge alle lastbiler og kærre, med en asfaltkasse, som virksomheden selv har udviklet.

Siden 1990 har Marius Christensen & Sønner kørt med isolerede biler til asfalt. Men kravene er de senere år blevet skærpet, hvorfor det var nødvendigt med nytænkning for at imødekomme asfaltfabrikernes krav.

På værkstedet arbejder en mekaniker, der står for vedligeholdelse og syn af vognparken, og desuden er der ansat en smed som står for al opbygning af forvogne og kærre.

Bilerne/kærre købes hjem som rå chassis, hvorefter alt bygges op fra bunden



på værkstedet. Selv vangerne bliver specialfremstillet på værkstedet. Siden 2002 er der blevet bygget 10 stk. forvogne med tip, fem trækere og 11 kærre.

Et andet stort forretningsområde er industrirenovation. Firmaet har arbejdet med dagrenovation siden 1924, men har også været med fra starten, når det gælder bortkørsel af erhvervsaffald. Firmaets arbejdsområde er hele Midtjylland.

Marius Christensen råder over seks biler med hejs til at tømme containere, køre sand eller asfalt, idet køretøjerne er meget fleksible. Hertil kommer to komprimatorvogne til at tømme minicontainere og vippecontainere hos virksomheder.

Slamsugning har også været en aktiv del af firmaets forretningsområder siden starten i 1923. Firmaet råder over to moderne slamsugere og operer i det midtjyske. Arbejdet rummer alt fra rensning af kloaker, tømning af



Statistik

fedtudskiller og olieudskiller, sugning af boreslam m.m.

Chauffør ansat i 32 år

Firmaets ældste chauffør har været ansat i firmaet i 32 år, og hans viden omkring kloaksystemet i det midtjyske er ekstremt stor, og det er noget, virksomhedens trofaste kunder sætter stor pris på.

Firmaet råder over to kranbiler. Den ene kører genbrugs affald, og den anden bruges hovedsageligt til grab opgaver med sand, grus & asfalt.

Desuden har virksomheden tre blokvogne, hvoraf den ene er en bloksættevogn/maskintrailer, og de andre er blokpåhængsvogne.

I dag er det største enkelte forretningsområde asfalkørsel. Firmaet kører alt det asfalt som Pankas i Funder lægger ud, primært i Jylland. Asfalkørsel er sæsonarbejde, normalt fra april til december, og af og til bruges der flere bile, end firmaet selv råder over og her hjælper mange vognmænd i det midtjyske med at få asfalten kørt ud.

I dag råder Marius Christensen & Sønner over 31 lastbiler, 29 anhængere/trailere og tre gummigeder. Alt materiel er købt og ejet af Marius Christensen & Sønner A/S, idet leasing har aldrig været på tale. Det har vist sig at være en stor styrke – set på baggrund af den den krise, som samfundet oplever i øjeblikket. Marius Christensen & Sønner er altid blevet drevet meget konservativt, og det er måske en af hovedgrundene til, at firmaet aldrig har været i økonomisk uføre.



Firmaet har i højsæsonen ca. 40 medarbejdere, hvoraf fire er administrative medarbejdere, og en del af de ansatte har været i firmaet op til 30 år.

I dag er det 48-årige Bo Marius Christensen, der står i spidsen for virksomheden. Han har været ansat i Marius Christensen & Sønner siden 1987.



Statistik

Politikontrol i to havne afslørede ulovlig cabotage

Rigspolitiets Tungvognsektion har i samarbejde med det lokale politi i Aarhus og Fredericia kontrolleret udenlandske lastbiler, der kørte til og fra havnene. Kontrollen afdækkede fem brud på cabotagereglerne. I alt kontrollerede politiet 177 udenlandske lastbiler

Tallet er, hvad Rigspolitiets Tungvognsektion fredag eftermiddag med sikkerhed kan oplyse. Ud af de 177 kontrollerede lastbiler fra udlandet tog Tungvognsektionen sig af de 139.

Samlet konstaterede politiet 18 overtrædelser - fem tilfælde af ulovlig cabotagekørsel, hvor chaufføren manglede dokumentation - mens resten af overtrædelserne gik på brud på køre- og hviletidreglerne.

Bøden for ulovlig cabotagekørsel er som udgangspunkt 10.000 kroner.

Rigspolitiets Tungvognsektion oplyser til transportnyhederne.dk på baggrund af tilbagemeldinger fra personale i havnene, at antallet af tre-akslede trækkere steg i denne uge i forhold til to-akslede trækkere.

Rigspolitiets Tungvognsektion tager resultatet af kontrollerne i Aarhus og Fredericia som et tegn på, at det har en effekt, når politiet er til stede 100 procent i havnene.

Danske Speditører spørger: Hvad får man for 17,5 millioner kr

Der mangler efter speditørernes organisationen - Danske Speditører - en oversigt over politiets resultater af den ekstra indsats mod ulovlig cabotagekørsel. - Det er ikke godt nok, siger administrerende direktør Martin Aabak, Danske Speditører

- Der er givet store summer til, at politiet kan kontrollere cabotage - i alt 17,5 millioner kroner - først 10 millioner kroner ved finanslovforliget 2011, så yderligere 7,5 millioner kroner i forbindelse med finanslovforliget 2012.

Vi har fået at vide, at politiets indsats var klar i fuldt omfang fra juni 2012, men til dato er der ikke givet nogen samlet oversigt over resultatet af kontrollerne. Vi er nødt til at sige: Det er ikke godt nok, siger Martin Aabak. Emnet har stor politisk bevågenhed, og Martin Aabak peger på, at myndighederne har et stort ansvar for, at de mange penge og mandtimer, som anvendes, bliver omsat til viden, der stilles til rådighed for erhvervet og offentligheden.

Senest er der kommet en opgørelse fra tungvognskontrollen i uge 7 som Rigspolitiets Tungvognsektion og udvalgte politikredse gennemførte som en del af en fælles europæiske kontrol af lastbiler og busser.

Statistik

Under kontrollerne blev der i perioden standset 620 tunge køretøjer - både danske og udenlandske. Der blev konstateret lovmæssig overtrædelser i forhold til 133 køretøjer, heraf 37 udenlandske køretøjer.

Rigspolitiet har over for Danske Speditører oplyst, at der var to overtrædelser vedrørende cabotagekørsel og syv vedrørende overtrædelse af godskørselsloven, men at det ikke er muligt at oplyse, hvilke overtrædelser det drejede sig om - for eksempel om det vedrører reglerne om kombineret transport.

- De kontroller, vi har set indtil nu, tegner ikke det billede, som nogle har malet i offentligheden. Vi må stille krav om mere præcision i afreporteringerne, så vi kan få

vished om problemets omfang og karakter. Kun sådan vil man kunne gøre noget ved et problem, uanset hvilket omfang det måtte have, siger Martin Aabak.

Overtrædelserne var blandt andet:

- Fejl og øvrige mangler - 24
- Fejl ved kontrolapparat - 22
- Farligt gods - 2
- Køre/hviletid - 57

Transporterhvervet trak ned

Antallet af konkurser på transportområdet er faldet med én i februar i år sammenlignet med februar sidste år. Set over den seneste periode på 12 måneder er der også tale om en tilbagegang i forhold til den foregående periode på 12 måneder.

Konkursstatistikken fra analysevirksomheden Experian over konkurserne i februar viser, at 22 virksomheder på transportområdet gik konkurs, mens der i februar 2012 gik 23 virksomheder konkurs. I februar 2011 gik 21 virksomheder konkurs, mens tallet i februar 2010 var på 32.

Hvis man ser på de seneste 12 måneder fra 1. marts sidste år til 28. februar i år gik 257 virksomheder på transportområdet konkurs, mens tallet for den foregående 12-måneders periode var på 287 konkurser - et fald på 10,5 procent.

I perioden fra marts 2010 til udgangen af februar 2011 gik 310 virksomheder på transportområdet konkurs. I den foregående periode fra marts 2009 til udgangen af februar 2010 var tallet på 317.

Belgisk leverandør af flådestyringssystemer styrker indsatsen i Danmark

Transics har forstærket sin tilstedeværelse i Danmark ved at styrke salgsteamet med en ny medarbejder. Den nye Transics account manager er Jesper Franch Østergard, som skal hjælpe Transics nuværende repræsentant, Christian Johnstad, med at udbygge Transics position i Danmark

Jesper Franch Østergard har tidligere arbejdet som key account manager hos den konkurrenrende it-virksomhed Vehco, hvor han siden 2007 har været med til at øge salget. Før stillingen hos Vehco arbejdede Jesper Franch Østergard som sales account hos Siemens VDO (2006-2007) og Vicsat - en norsk udbyder af navigationsløsninger.

Transics international har oplevet fremgang i Skandinavien i de seneste par år. Christian Johnstad har

stået for Transics-salget i Danmark siden maj 2011. Han er ansvarlig for en række eksisterende kunder som f.eks. Dantra, Kaj Madsen og Contino.

Sidstnævnte besluttede efter en grundig analyse af en række lokale FMS-udbydere sidste år at udstyre hele deres flåde med TX-MAX on-board computere og TX-CONNECT back office software.

Transics International NV, som blev stiftet i 1991, udvikler og markedsfører flådestyringsløsninger til transport- og logistiksektoren.

Transics har hovedsæde i Ypres i Belgien, men er aktiv i hele Europa.



Statistik

Dan Spedition A/S åbner i Aarhus

Efterspørgslen efter behandling af tolldokumenter får Dan Spedition A/S til at slå dørene op i Aarhus. Det er især skibsfarten i forbindelse med Aarhus Havn, der efterspørger hjælp fra virksomheden, der startede sidste efterår

I Danmarks største containerhavn, Aarhus Havn, anløber skibe, og skibe lægger fra kaj igen døgnet rundt.

Travlheden har fået Dan Spedition til at åbne kontor i Aarhus 1. marts. Kontoret ligger på Klamsagervej og har til at begynde med en medarbejder. På lidt længere sigt vil Dan Spedition A/S søge mod havnen.

- Konkurrencen har stort set ikke været eksisterende i Aarhus, når rederier og shippingfirmaer har haft brug for at få eksperter til at udarbejde tolldokumenter og sørge for, at containerne kan komme ind og ud af havnen. Derfor er vi af flere firmaer blevet opfordret til at åbne kontor i Aarhus, og det gjorde vi så 1. marts, siger Henrik Ragn, der er ejer og direktør i Dan Spedition A/S, der har hovedkontor i Padborg.

Kontoret i Aarhus bliver ledet af Torben La Cour, som er speditør og et kendt i og med den århusianske speditionsbranche. Han har 13 års erfaring i branchen og har gennem otte år arbejdet med toldbehandling og kender shippingbranchen ganske godt. Senest kommer han fra et job hos Unique Solutions.

- Vi er eksperter i tolldokumenter og kan hjælpe shippingvirksomheder og andre virksomheder med deres tolldokumenter i forbindelse med import og eksport. Vi kan også være behjælpelige med alt, hvad der skal til for at få containerne ind og ud af havnen. Vi kører flere

gange om dagen til havnen med vores kunders dokumenter, som Skat skal se. Vi oplever også, at flere og flere helt outsourcer arbejdet med tolddokumenter, så de kan bruge kræfterne på vækst i deres forretning i stedet for at bruge krudt på at holde styr på de mange og kringledede toldregler, siger Henrik Ragn.

Konkurrence er sundt

- Konkurrence er sundt, og shippingvirksomhederne i Aarhus ønsker sig mere konkurrence inden for håndtering af containerne og behandling af tolldokumenter. I forhold til resten af branchen, har vi struktureret og automatiseret en lang række arbejdsopgaver. Når man kombinerer automatiseringen med markedets dygtigste medarbejdere, så bliver vores arbejde meget effektivt og konkurrencedygtigt. Derfor kan vi tilbyde kunderne priser, som er 15-25 procent lavere end dem, de kender i dag, siger Henrik Ragn.

Han har erfaringer med, hvad velfungerende logistik betyder for virksomheder. Gennem 30 år var han medejer og administrerende direktør for Fleggaard koncernen. For fire år siden var han med til at stifte Unique Solutions, og her var han direktør indtil sidste år, hvor han startede Dan Spedition A/S.

Kunderne eksporterer eller importerer varer. Kunderne i Dan Spedition kommer fra forskellige brancher, men har det til fælles, at de importerer eller eksporterer varer.

- Papirgangene er stort set de samme til lands, til vands eller i luften. Fælles for alle kunderne er, at det er utroligt vigtigt, at papirgangene går uden problemer og fejl. Fejl i papirerne kan betyde forsinkelse, som nemt kan løbe op i rigtig mange penge. Derfor er nul fejl vores fornemste mål, siger Henrik Ragn.

Dan Spedition tæller i dag otte medarbejdere, der ved alt om håndtering af tolldokumenter.

LS Intertank fik de første seksede MAN'ere

Transportvirksomheden LS Intertank, der har hovedsæde i Mundelstrup vest for Aarhus har fået leveret de første 10 nye MAN Euro 6 lastbiler og 25 flere er på vej til virksomheden

LS Intertank har, som en del af virksomhedens strategi, et klart mål om at være teknologisk fremsynet. Derfor besluttede i efteråret sidste år at afgive en stor ordre på MANs nye Euro 6 lastbiler.

De første 10 lastbiler af typen TGX 18.440 XLS er blevet leveret, mens yderligere 25 er på vej til virksomheden.

Samtlige lastbiler er optimeret efter MANs Efficient Line principper, hvilket giver den bedst mulige brændstoføkonomi. Lastbilerne er endvidere udstyret med MAN TeleMatics, der hjælper chauffør og kørselsleder med at optimere kørslen imellem de mange kunder.

Endnu en Danmarkspremiere

Ud over at være første kunde i Danmark, der nu kører i MANs Euro 6 lastbiler, bliver LS Intertank også den første kunde i Danmark, som får glæde af MANs nye ServiceCare produkt, hvor MAN hjælper med at holde et vågent øje med lastbilerne, mens de stadig kører på landevejen og kontakter kunder, når behovet for service opstår.

Det er salgskonsulent Søren Nybroe i Århus, der har stået for leveringen hos MAN.

Ugens citat:

- Den tilbagevendende stigning i konkursantallet for februar er foruroligende, og antallet overstiger niveauerne for 2011 og 2012. Vi skal tilbage til 2010, før vi ser et højere niveau.

*Direktør Martin Hornsyld,
Bisnode Credit.*

*Ugens transport er udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Telefon: +45 2720 2531*

*Ansvarshavende chefredaktør er:
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på
email: ugenstransport@transportnyhederne.dk*