

Et arbejdsliv delt mellem to interesser

Erindringer fra shipping på Aarhus havn og hos Falcks vagtcentral i Aarhus, 1970-2011

AF OLE RYOLF

Med en ét-årig sproglig handelseksamen i bagagen blev forfatteren fra 1970 udlært hos shippingfirmaet Wendelbo Nielsen & Co./Lehmann Junior på Aarhus havn, hvor han arbejdede frem til 1987. Herefter skiftede han job til Falcks vagtcentral i Aarhus, og efter endnu en afstikker til havnen, nemlig hos Århus Stevedore Kompagni fra 1991 til 1996, vendte han tilbage til Falck, hvor han rundede arbejdslivet af, da han gik på efterløn i 2011.

Ole Ryolf har således delt sit arbejdsliv mellem sine to store interesser, som blev grundlagt allerede i barndommen: skibsfarten og Falcks Redningskorps. I disse erindringer fortæller han løst og fast fra disse virksomheder, om arbejdsfunktioner, arbejdskulturen, om festligheder og dertil en række mindeværdige oplevelser. I erindringerne møder vi blandt meget andet synet på indførelse af EDB. Et kamera har altid været Ole Ryolfs trofaste følgesvend, hvilket afspejles i artiklen.

Opvækst og skolegang

Jeg er født den 7. september 1951 i en lille 2. sals lejlighed i Vestergade i Århus. Min far var Falck-redder, mor dengang hjemmegående. Den 30. september samme år blev jeg i Vor Frue Kirke døbt Ole Ryolf Rasmussen – mellemnavnet er min fars fornavn. Få dage senere blev jeg indlagt på Aarhus Kommunehospital på grund af spisevægtring. Det er gået over nu.

I 1953 fik jeg en lillesøster, Bente. Den 28. april 1956 flyttede vi til en 4. sals lejlighed på 62 m² på Skovvejen, tæt på Klintegaarden, med fælles lokum på bagtrappen sammen med naboen. Efter et par år blev der indlagt oliefyrr, kakkelovnen blev fjernet, og vi fik fælles baderum i kælderen til ti familier. Lejligheden var trang, men udsigten – den fejlede bestemt ikke noget.

Udsigten har helt sikkert været årsagen til, at jeg tidligt begyndte at interessere mig for skibene – hvad sejlede de med? Hvor kom de fra? Hvilke rederier tilhørte de?

I 1964 fik vi en lillebror, Per. Det år fik jeg mit første kamera, og siden har et kamera (ikke det samme) trofast fulgt mig. Indtil da havde jeg af og til lånt min fars kamera, men dette var mit! Det var et Kodak Instamatic, og et af de første ofre for mit kamera var ØK-nybygningen "Andorra", som anløb Århus på jomfrurejsen i maj 1964. Skibet var intet mindre end verdens mest moderne fragtskib (jeg skal spare jer for de tekniske detaljer), så det måtte jeg ubetinget se. Problemet var blot, at mine forældre mente, det var en dårlig ide, at jeg skulle færdes alene på havnen. Jeg tror ikke så meget, at det var på grund af risikoen for at falde i vandet, men mere med tanke på de grumme havnearbejdere og personer, som kunne have skumle hensigter med en dreng på 12 år.

Resultatet blev, at Mor og jeg fulgtes på havnen, betragtede skibet på afstand og tog et billede af det. Mor må dog have vurderet farerne på havnen til at være få og små, for siden fik jeg lov at gå alene på havnen og gjorde det efterfølgende flere gange om ugen, altid med kameraet ved hånden.

Instamatic'et blev skiftet ud til et Canon, og i tidens løb har jeg haft flere kameraer, men i dag er det stadig sådan, at uanset hvor jeg færdes, så er indholdet i min ene jakkelomme et kamera.



Udsigten fra vores 4.sals lejlighed, mens havnen blev udvidet midt i tresserne. Foto: Ole Ryolf.

På mine ture på havnen fulgte jeg med i, hvilke skibe der anløb. Dengang var der dagligt i aviserne en oversigt over ventede skibe.

I august 1959 startede jeg i 1.C i Finsensgades Skole i Århus. Jeg var næsten otte, da jeg startede i skolen. Grunden var, at jeg ved en skolemodenhedsprøve blev erklæret ”måske egnet” til skolegang, så min mor syntes, at jeg skulle vente et år. Sådan blev det.

Efter de første syv år kom jeg i realklassen. Jeg har altid holdt af at skrive, og min drøm var dengang at blive journalist. Dengang var det sådan, at kun de almene elever kunne komme i erhvervspraktik. Det var jeg utilfreds med, men min far – der i mellemtiden var blevet vagtmester hos Falck – fik lavet en aftale om, at jeg nogle aftener kunne følge et par journalister på Jyllands-Posten. Det var spændende, og der fik jeg kontakt til bladets søfartsmedarbejder, Per Rungholm. Ham hjalp jeg med at klippe billeder fra diverse blade samt registrere dem. Det gav en lille lommeskilling, som kunne være med til at finansiere mit forbrug af film til kameraet.

Jeg skrev ofte til rederier i både Danmark og udlandet efter billedmateriale. Mange rederier var rigtig flinke til at sende billeder, postkort og brochurer og i et enkelt tilfælde endog en bog. I dag vil de formentlig henvise til at besøge deres hjemmesider?

I ottende skoleår tilbød rederiet DFDS, at et antal skoleelever kunne komme med et af rederiets skibe som praktikant (også kaldet opvasker) i nogle uger. Jeg søgte, men kom ikke i betragtning. Jeg nåede at få udstedt en søfartsbog samt komme til lungetjek. En af mine klassekammerater blev udtrukket og var nogle uger med en af landbrugsbådene til England.

Selvom skolen mente, at jeg burde vælge gymnasiet efter 3. real, valgte jeg dog handelsskolen. I august 1969 startede jeg på den et-årige handelseksamens sproglige linje på handelsskolen i Hans Broges Gade og afsluttede min eksamen i juni 1970. Jeg havde nu besluttet, at jeg ville have noget med skibene at gøre.

HAVNE NYT

VENTEDE SKIBE

MS Charlotte fra Norge med kalksalpeter.
MS Sougueta for lastning af stykgods til Vestindien.
MS Iris Jørg fra Hamburg med stykgods.
MS Draco fra Holland med stykgods.
MS Frej og MS Alli fra Finland med stykgods.
MS Gulvor fra Sverige med råjern.
MS Tingö for lastning af ost til Rusland.
MS Symery fra Rusland med mælkepulver.
MS Marion fra Rusland med trælast.
MS Vatnajökull for lastning af foderstoffer til Island.
MS Warfleth fra Stettin med jern.
MS Francisca fra og til England med containerstykgods.
MS Bremer Reeder fra Bremen med stykgods.
MT Border Lass fra England med olie.
MS Rio De Janeiro fra Pacific med stykgods.

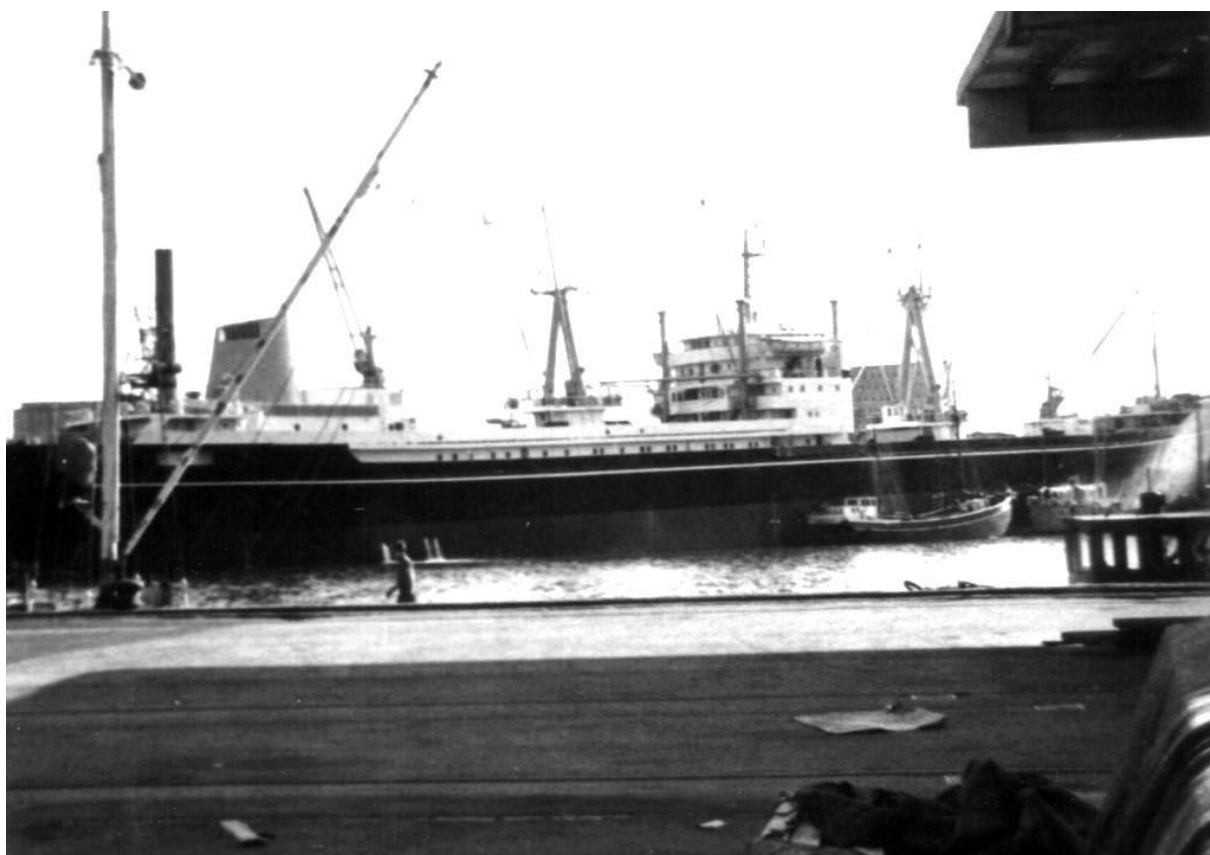
MS Casana fra Holland/Belgien m. stykgods.
MS Antje Mahler for lastning af rapsfrø til Hamburg.
MS Ulla Rask, MS Petula, MS Cito og MS Sybille, alle for lastning af soyaskrå til Gdansk.
MS Breim fra USA med soyabønner.
MS Magnolia, MS Freesia, MS Kirkham Abbey og MS Seefalke for lastning af landbrugsprodukter og stykgods til England.
MS Banka og MS Keld Stærke fra Vestengland med stykgods.
MS Hoheweg fra Antwerpen med stykgods.

**SKIBE I ARHUS HAVN
SØNDAG OG MANDAG**

Nordhavnen:
Pier 3: Rutebådene til Hundested og Oslo. Odensholm, stykg. til Pacific. Dziwozona, stykg. fra Polen. Trælastkaj: Fægge, talkum fra Norge.
Pier 2: Frej og Ali, finer fra Finland. Arösia, stykg. fra Østen. Cyklades, stykg. til Middelhavet. Pakhuskaj: Jylland, korn fra Helsingør.
Pier 1: Djursland, drænrør til Norge. Tatra, stykg. til Indien. Anna Lis, stykg. fra Bremen.
Færgepier: Færgerne til Kalundborg og Samsø.
Københavnskaj: Rutebåden til København.
Sdr. mole: Vostock VI, træ fra Sovjet.

Sydhavnen:
10 m kaj: Symeri, mælkepulver fra Sovjet.
Kornpier: Nauta, korn fra Korsør. Haka, foderst. fra Stege. Charlotte, salpeter fra Norge. Grethe Witting, fosfat fra Helsingborg.
Kulkajen: Uwe, kul fra Polen. Me Tholstrup, gas fra Kalundborg.
Flydedok: Mercandan, Kosangas og Hermann Sif.

I aviserne kunne man dagligt se listen over ventede skibe næste dag, om søndagen for den kommende uge. Udsnit af ud klip i egen samling.



”Andorra” skudt med Instamatic’et. Foto: Ole Ryolf.



Første skoledag august 1959.
Foto: Knud Jensen.

Søfartsbogen skal medbringes når den værnepligtige fremstiller sig for sessionen eller møder hos udskrivningschefen, lægdsforstanderen eller lægdsmanden eller møder til tjeneste i forsvaret.

Advarsel!
Enhver ensidig, privat ændring i eller tilføjelse til bogens indhold, specielt de på siderne 13—44 givne bevidnelser angående fartens varighed og karakter m. v., vil kunne pådrage straf for dokumentfalsk.

Boghaverens adresse i land.
Det anbefales, at boghaveren i egen interesse udfylder denne rubrik og også retter det indførte i tilfælde af adresseforandring.
~~Skovvej 40, Brabrand~~
Bentesvej 51, Brabrand

Udstedt den 18. MAJ 1967 19
af  Mønstringskontoret
Århus

167557
Søfartsbog
for
RASMUSSEN
(Efternavn; med BLOKBOGSTAVER).
Ole Ryolf
(Fornavn).
Fødselsdato: 7. september 1951.
Fødested*): Århus, Frii.


18. MAJ 1967
Mønstringskontoret
Århus
Ole Rasmussen
(Boghaverens egenhændige underskrift).

Signalement**):
Håret: blond Øjnene: grøn
Legemsbygning: almindelig
Særlige kendetegn:
Tatoveringer:

*) Angives for Københavns og købstædernes vedkommende ved by og sogn, for landkommunernes vedkommende ved sogn og amt, evt. tillige by.
**) Tages af den udstedende myndighed.

Min søfartsbog, aldrig brugt.

Kort tid før vi skulle have læseferie, var jeg en aften på besøg hos en klassekammerat, som boede på Kystvejen overfor Falck-stationen. Min far havde været på vagt den aften, og næste morgen kunne han fortælle mig, at han havde haft besøg af en medarbejder, Svend-Aage Holmberg, fra shippingfirmaet Wendelbo Nielsen & Co. Han havde brug for at leje nogle presenninger. Far spurgte ind til, om firmaet tog elever, og Holmberg kunne fortælle, at de netop den dag havde annonce i avisen, hvor de søgte to elever. Aftalen blev, at jeg skulle møde hos Holmberg i Havnegade efter skoletid. Så havde jeg en læreplads.

Wendelbo Nielsen & Co. / Lehmann Junior 1970-1987

Efter eksamen og afslutning havde jeg to fridage, inden jeg den 1. juli 1970 klokken otte mødte i Havnegade 2B. Ud over at starte job var dagen yderligere anderledes end så mange andre, for netop den dag flyttede vi fra den lille lejlighed på Skovvejen til en splinterny lejlighed på Bentesvej i Gellerup Planen i Brabrand. Så jeg gik på arbejde fra Skovvejen om morgenen og tog bussen fra rutebilstationen til Brabrand om aftenen. Man kan roligt sige, at den dag begyndte en helt ny tilværelse for mig.

Firmaet Wendelbo Nielsen & Co. blev etableret i juni 1956 som et interessentskab mellem Henrik Lehmann (indehaver af firmaet Lehmann Junior) og Hans Erik Wendelbo Nielsen, som indtil da med titlen forretningsfører havde repræsenteret Lehmann Junior i et kontor sammen med speditonsfirmaet Paul Lehmann (senere LEMAN) på adressen Havnegade 2A. Firmaet flyttede senere til adressen Havnegade 2B, en bygning, der var ejet af Henrik Lehmann.

I 1960'erne og 1970'erne var der på havnen en hel del mindre og mellemstore linjeagenturer samt et par store som Bergmann, Smith & Co og J. Gotfred Jensen. De øvrige firmaer som f.eks. Poul Nørholt, Wilson & Co., C. Clausen, DFDS, Blæsbjerg & Co. og Knud Erichsen & Co. repræsenterede typisk et enkelt eller to rederier af en pæn størrelse, men derudover flere små med mindre betydning. De fleste af firmaerne varetog desuden toldklarering mv. for faste ladningsmodtagere. Det betød, at enten bude eller elever fra alle firmaerne jævnligt besøgte de andre firmaer for at udveksle udleveringssedler og den slags.

Wendelbo Nielsen & Co. repræsenterede i Århus en del udenlandske rederier, blandt andre det tyske Bruno Bischoff Reederei i Bremen med ugentlige anløb for losning af jern. Derudover var man fortsat repræsentant for det meget større firma Lehmann Junior, som havde kontor i København. Mange år senere valgte man, at også vi i Århus skulle hedde Lehmann Junior.



*Havnegade 2B. Der blev sat flag hver morgen. Hvis vi havde skib i havnen, da så vidt muligt det pågældende rederiflag, ellers vores eget firmaflag – og naturligvis Dannebrog på flagdage, runde fødselsdage og deslige.
Foto: Ole Ryolf.*

Læretiden var aftalt til tre år, titlen var volontør, det vil sige, at der ikke blev oprettet en lærekontrakt. Det fik senere elever – med hjælp fra en fagforening - ændret, sådan at vi fik en lærekontrakt og læretiden blev reduceret til to år, men det var absolut ikke med ledelsens gode vilje. Selv vil jeg mene, at tre år ikke er for meget, hvis man skal nå at lære det hele og få rutine i alle fagets funktioner. Lønnen det første år var 850 kroner om måneden, andet år 1.050 kroner og tredje år 1.250 kroner. Beløbene blev dog forhøjet, inden de tre år var gået.

Udover Svend-Aage Holmberg var der som fuldmægtig Bent Vagner, indehaveren Hans Erik Wendelbo Nielsen (i daglig tale Wendelbo), bogholder Frøken Ulsø, en udlært Steffen Nilsson, to elever fra året før, Flemming Schmidt og Per Ørnstrup, en telefondame Majken Laursen (Laura), en korrespondent Anne Dorthe Jeppesen (Jeppe), min ”makker” Henrik Hoffstedt samt formand Henry Friis, som stod for pakhussamt kontrol af losningen af jern fra Bremerbådene og andre opgaver på havnen. Man var Des med lederne, men dus elever og udlærte indbyrdes, men oftest på efternavn, da det var det, man brugte i telefonen, overfor kunderne osv. Jeg tror, det var omkring 1980, at man indførte, at vi alle skulle være dus.

Wendelbo var af den gamle skole, boede i nabohuset sammen med fru. Han gik hver dag tur med hunden Topsy og havde den ofte med ind og hilse på. Han havde en vane med at holde ”foredrag” om de mest forskellige ting, suppleret med en evne til at vælge en travl dag. Wendelbo blev på et tidspunkt udnævnt til belgisk konsul, og i den anledning blev hans Ford Taunus skiftet ud med en Ford Consul.

Når Wendelbo dikterede breve og canvassing-rapporter (rapporter fra kundebesøg), foregik det på den måde, at sekretæren stenograferede og derefter renskrev. Først senere lærte han at bruge en diktafon. Det var stort.



*Wendelbo dikterer og i en typisk situation, hvor piben tændes.
Fotos: Ole Ryolf.*

Holmberg var perfektionist, havde mange rutiner. For eksempel brugte han at vende sin fingerring en halv omgang, hvis der dukkede noget op, som han skulle huske. Holmberg var altid på forkant med begivenhederne, fremme i skoene, og havde altid en plan B klar, hvis plan A skulle glippe. Vagner havde jeg ikke så meget med at gøre de første par år. Han var en rolig og afbalanceret leder.

Firmaet var delt i en indgående afdeling, som tog sig af import med de rederier, vi repræsenterede, samt en udgående afdeling, som tilsvarende tog sig af eksporten. Det praktiske arbejde med skibsanløb, uanset om det var losning eller lastning, lå i indgående afdeling, hvor jeg startede. Det var meningen, at min makker og jeg skulle bytte efter halvandet år, men han var glad for at være, hvor han var, og jeg var glad for at være, hvor jeg var, så man accepterede, at vi ventede tre måneder med at bytte.



Fra det første år, mens vi var i stueetagen. Henrik Hoffstedt hjælper telefondamen Randi, eller er det bare hygge? Bemærk kaffemaskinen på væggen. Til højre Margit Pedersen og Lars Peter Jessen i stueetagen. Fotos: Ole Ryolf.

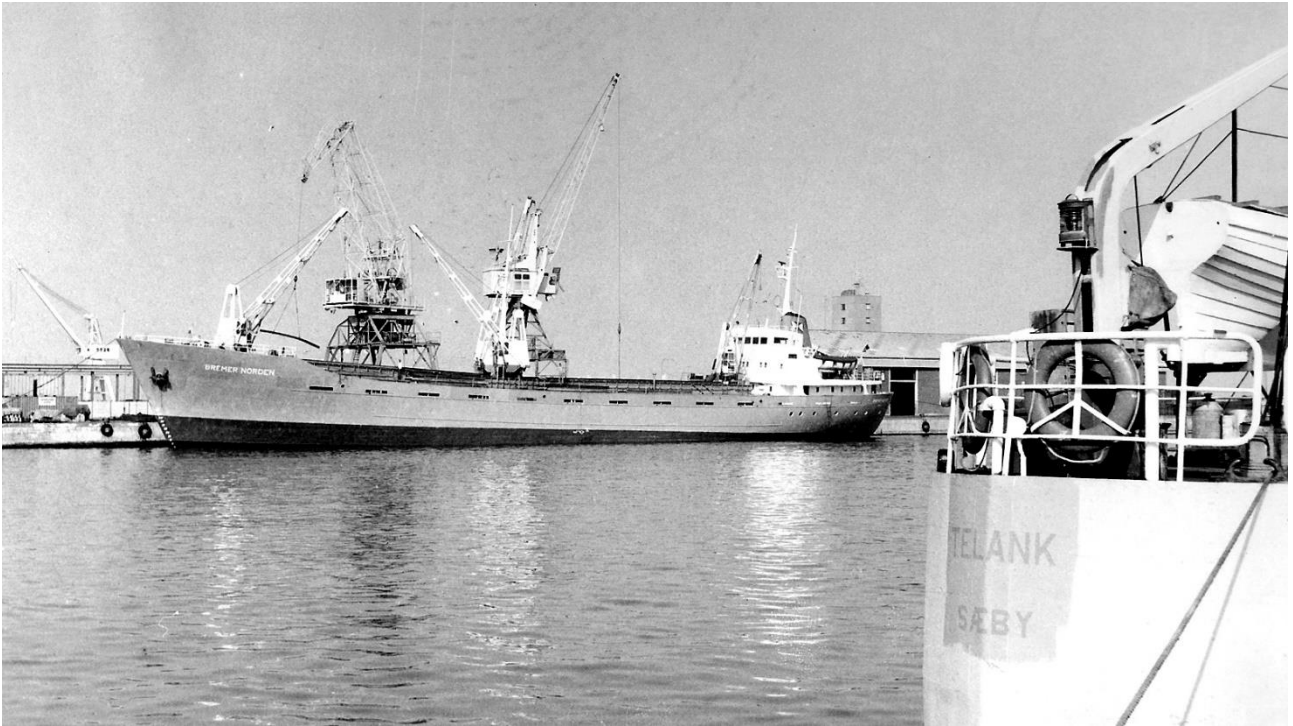
Lehmann Junior repræsenterede i Danmark en del udenlandske rederier. De mest markante var japanske Nippon Yusen Kaisha (NYK Line) til og fra Østen, to indiske rederier, brasilianske Aliança, argentinske Empresa Lineas Maritimas Argentinas (ELMA) til og fra Argentina. I november 1972 kom Avomeri Line til med to ugentlige anløb til og fra Finland. Den linje stoppede dog lige så pludseligt, som den var kommet, i maj 1975 men blev i februar 1976 afløst af Finn carriers, som skulle vise sig at blive et af firmaets største aktiver. Østtyske Deutsche Seereederei skulle vise sig med tiden også at blive et virkeligt stort agentur. Jeg fortæller nedenfor mere om nogle af disse agenturer og skibene.

Mit arbejde i indgående afdeling var alsidigt. Der var mange tråde, der skulle samles for at planlægge et skibs anløb: Havnevæsenet, Toldvæsenet, Stevedorekompagniet, proviant, ferskvand, spildolie, vaskeri, kontanter til skibet osv. Der skulle laves godslister til Stevedorekompagniet og kontrolfirmaet Dansk Tally- & Kontrol, godsregistrering til Toldvæsenet, skibene skulle indklareres – i starten kom tolderne om bord og foretog indklarering, men senere blev det overladt til agenterne. Hele proceduren med losning, kørsel til pakhus, udlevering af gods skulle ordnes. Godset skulle udleveres mod betaling af fragt samt aflevering af de nødvendige fragtdokumenter (konnossementer), der skulle arrangeres kørsel for noget af godset. Fra Brasilien omladede vi ofte gods til både Norge, Sverige, Finland og København, så der var rigtig mange aftaler, der skulle på plads og dokumenter, der skulle udskrives. Til allersidst skulle det hele samles i en afregning til rederiet.

Dengang skulle havnepengene betales, inden skibet fik lov at sejle. Det foregik hos Toldvæsenet. Ved indklareringen havde tolderne medtaget skibets målebrev (kan måske kaldes skibets dåbsattest) og det fik man udleveret, når havnepengene var betalt. Senere blev det ændret til, at Havnevæsenet sendte regning på havnepenge og vareafgift efter at skibet var sejlet igen.

Der var en af pigerne ved kassen på toldboden, som jeg syntes virkede sød. Det fortalte jeg hjemme på kontoret, og Stine (en af næste års elever) kunne blot tilføje, at det måtte da være Irene. De var veninder og havde gået på handelsskole sammen. Stine ringede straks til Irene og spurgte, om jeg måtte invitere hende i biografen. Det måtte jeg, men mere end det ene biografbesøg og en efterfølgende drink blev det ikke til.

”Bremerbådene” var de første skibs anløb, jeg fik med at gøre. Rederiet ejede en lille snes skibe, som betjente havne i Danmark, Norge og Sverige. Normalt lastede man i Bremen om tirsdagen og var klar til losning i Århus torsdag morgen.



Øverst M/S "Bremer Norden" ved Pier 3 i 1970. Nederst jern til Lemvigh-Müller & Munck A/S, der blev læsset direkte på vogne. Fotos: Ole Ryolf.

Skibene havde altid travlt. Jeg tror ikke, det var muligt at finde en telex uden ordene schnell, muss og unbedingt. Herman Voigtländer stod for trafikken, og hvis tingene ikke gik helt op, kunne man næsten se gennem telefonen, hvor gasblå han blev i hovedet.

Udover rederiets egne skibe var den lille coaster ”Roland Kruse” chartret til trafikken. Rederen var kaptajn, Hermann Kruse, en lille, kraftig mand, som vist ikke blev vasket hver dag. Under en samtale kunne han godt bøvsse flere gange, og hans kommentar var blot ”Ich bin krank”. Han brokkede sig altid over, at han fik for lidt i charter, men han fortsatte dog år efter år.

Hermann Voigtländer og næstkommanderende Eberhart Hönicke besøgte os i juni 1977 i Århus. Det lykkedes til vores store overraskelse at blive dus med dem, og fremover blev Herman Voigtländer kun lysegasblå i hovedet.

Langt størstedelen af lasten var til Lemvigh-Müller & Munck A/S, som havde et stort lager på Pier 3. Man hentede godset ved skibssiden, det blev losset direkte til de specielle vogne, som blev trukket af en traktor. Der blev læsset godt på, og det er sket mere end en gang, at en vogn er knækket sammen på midten på grund af overlæs.

De første år blev traktoren kørt af en mand, der hed Ove. Han dumpede af og til ind på kontoret til en kop kaffe, og uanset om man mødte ham der eller på havnen, var hans sprogbrug af en sådan kaliber, at det ikke tåler at komme på tryk. Hvordan det skete, ved jeg ikke, men hans kolleger fornærmede ham på et tidspunkt så meget, at han sagde op og blev havnearbejder. Det var han kun i kort tid, så blev han skraldemand. Hans afløser hed Hans. Han var en tynd splejs og blev senere formand hos Stevedorekompagniet under navnet Piberenseren.

Da Viggo stillede træskoene

Fredag den 3. september 1971 lå ved kaj 27 i Århus havn skibet ”Bremer Reeder”, som det meste af dagen havde losset nogle hundrede tons jern fra Bremen – nøjagtigt som hun og andre af rederiet Bruno Bischoff & Co.’s skibe havde gjort en gang om ugen i ”hundrede år”. Efter udlosning skulle der denne gang lastes en lidt speciel last, som skibet skulle have med retur til Bremen.

På kajen ventede havnearbejderne på lasten, som stille og roligt trillede frem på fire lastbiler fra Peter Hornbæk i Herning – dengang sikkert Hernings største vognmand med 25-30 biler, måske flere, i flåden. På kajen ventede også Svend-Aage Holmberg, som var ledsaget af en ung, håbefuld elev, nemlig mig. Jeg havde også den dag medbragt mit elskede kamera, idet jeg tænkte: ”Om 40-50 år kan jeg måske glæde nogle gamle havnetosser med mine billeder”. Det viste sig at holde stik.

Den specielle last bestod af 16 store tanke på i alt godt 54 tons. De var fremstillet hos firmaet A. Boll i Herning og skulle leveres til det store Rolandwerft GmbH i Bremen, hvor de skulle indbygges i nogle supplyskibe til rederiet A. P. Møller i København. Jernpladerne, som tankene var bygget af, havde enten ”Bremer Reeder” eller en af hendes søstre faktisk selv sejlet fra Bremen til Århus et par måneder forinden.

Den første af lastbilerne trillede frem og holdt under kranen. Havnearbejderne på kajen kløede sig lidt i håret og var i tvivl om, hvordan de skulle komme af sted med at hugge an på disse store tanke, som var læsset ”sidelæns” på ladet af lastbilen. Inden de nåede frem til en løsning, stillede lastbilens chauffør, ”Millimeter-Viggo”, i bogstavelig forstand træskoene på kajen og lod sig hive op med kranen, så han kunne hugge an.

En efter en blev tankene løftet om bord. Nu, hvor tankene vendte rigtigt, havde havnearbejderne ingen problemer med at frigøre kæder og kroge, og alle 16 tanke kom om bord uden skader. De blev behørigt surret, så de ikke rendte nogle vegne i lastrummet, og ”Bremer Reeder” var klar til at sætte kursen mod Kielerkanalen og videre til Bremen.



Lastningen af de 16 tanke fra Boll i Herning på skibet Bremer Reeder i 1971. Det er "Millimeter-Viggo" i kranen. Fotos: Ole Ryolf.

Men historien sluttede ikke der. Der skete nemlig det, at Rolandwerft GmbH gik fallit, og tre supplyskibe lå ufærdige i Bremen. Der blev indgået kontrakt med Århus Flydedok om færdiggørelse af skibene, som blev slæbt til Århus. De blev færdiggjort og afleveret til rederiet i løbet af 1972. De tre skibe fik navnene "Mærsk Helper", "Mærsk Handler" og "Mærsk Hauler".

Og hvorfra havde "Millimeter-Viggo" så sit – skal vi kalde det – kælenavn? Jo, det var sådan, at Viggo stort set var daglig gæst i Århus, hvor han læsede jern til modtagere over hele Jylland, men nok mest til Herning Beholderfabrik og A. Boll i Herning. Alle Stevedore Kompagniets truckførere vidste, at når Viggo skulle have læs, skulle pladerne ligge meget nøjagtigt på bilen, så ofte måtte de lette et bundt plader for at flytte det "en enkelt millimeter" på ladet. Overdrivelse fremmer forståelsen.

En alsidig buket af rederier

Udover Bremer-bådene havde vi også anløb af skibe med jern fra Szczecin i Polen. Det var oftest danske coastere. NYK Lines containerskibe anløb Hamburg og containerne blev kørt til Århus på lastbiler. Mange containere var "full loads", som blev tømt hos modtagerne, men der var også containere (LCL Less than Container Load) med mindre partier. De blev tømt ved vores pakhus.



Tømning af container ved pakhuset. Til venstre Christian "Grønnegade", til højre Henry Friis. Foto: Ole Ryolf.

Vi havde også anløb af skibe, som lossede fabriksnye biler fra Japan. Det var dels bulk carriers (massegodsskibe), som var blevet udstyret med dæk og ramper, dels Pure Car Carriers (rene bilskibe), der var bygget nærmest som store færger med 10-12 dæk til biler. På et tidspunkt blev det et krav, at bilerne skulle forsynes med prøvenummerplader, når de blev kørt fra skibssiden til opmarchpladsen. Det ville tage så lang tid at montere og afmontere dem, at akkorden ville blive ødelagt. Et sæt nummerplader blev bundet sammen med stropper, så havnearbejderne tog dem blot om halsen, når bilerne skulle på plads. Opfindsomhed hjælper over mange vanskeligheder.

Bilbådene var – efter datidens forhold – kæmpestore. Ofte måtte havnen hyre en eller to ekstra slæbebåde fra Svitzer. Jeg husker en af kaptajnerne sagde: "Your tugboats are very very small, but very very good"



"Jinrei Maru" en ombygget bulk carrier. Foto: Ole Ryolf.



Der losses biler fra en bulk carrier ved Pier 4. Nederst kontrollør Freddy Lundberg fra Dansk Tally & Kontrolselskab, der tjekker bilerne. Fotos: Ole Ryolf.





Der losses kaffe fra et skib fra Brasilien. De senere år blev kaffesækkene (vejer 60 kg) pakket i såkaldte Marino-slings. Det gjorde, at der kunne losses væsentligt mere pr. time end ved løse sække. Foto: Ole Ryolf.

De første år i min tid var anløbene fra Brasilien og Argentina oftest med foderstoffer og ikke meget stykgods. Den tendens vendte, og gennem årene blev der lossset rigtig meget kaffe, tobak, sisal (senere bindegarn), autodele, industrigarn, træ og konserves fra Brasilien.

I november 1977 fandt tolderne 2.125 flasker whisky om bord i det brasilianske skib "Arpoador". Det medførte en kæmpe regning for told, afgifter og bøder. Det lykkedes dog rederiet at forhandle lidt med toldvæsenet, så den endelige regning "kun" blev på lidt over 424.000 kroner. Jeg var på toldboden med checken.

De indiske skibe lastede stort set kun mælkepulver, enten en Danida-almisse eller fra EF's overskudslagre.

Deutsche Seereederei (DSR) opretholdt i mange år trafik på Middelhavet, hvor vi havde anløb cirka hver 14. dag. Her lastede vi frosne halve oksekroppe ("pistoler"), store partier kyllingefoder, maskingods samt en del udrangeret entreprenørmateriel og gamle biler. Senere havde vi også anløb af store containerskibe, som lastede til Østen. I flere år havde DSR egen feederrute fra Århus til Hamburg, først med skibet "Warin", senere søsterskibene "Rechlin" og "Tessin". Herom senere.

Losningen drøftes mellem Frede Møller fra firmaet Mammen & Drescher (repræsenterede en stor modtager af kaffe), Claus Christiansen fra Dansk Tally & Kontrolselskab samt mig (med hænderne i lommen). Dresscode? – Nej. Fotograf ukendt.





De indiske skibe var ofte af lidt ældre dato, men i modsætning til mange nyere skibe havde de smukke linjer.



Containerskibene var pænt store efter datidens skala. Her er det vesttyske "Marcon" i charter til DSR. Til højre ses hvordan containerne lastes i såkaldte celler, hvor lastningen styres i en slags skinner, og det er ikke nødvendigt at surre containerne i lasten. Fotos: Ole Ryolf.

Vi repræsenterede flere sydamerikanske rederier, som indledte en samsejling under navnet Scan-Pas. Også til Sydamerika gik der en del gamle biler. Herop var det udelukkende foderstoffer. Det argentinske rederi ELMA var dog en undtagelse. Her lastede vi i en del år massevis af frosset oksekød. Herom nærmere nedenfor.

Trafikken på Finland var stort set det eneste aktiv i firmaet, som jeg ikke var involveret i. Den havde sin helt egen afdeling. Skibene ankom og sejlede på alle tider af døgnet, og ofte skulle der også losses eller lastes i weekenderne. Jobbet var så absolut ikke et 8 til 16 job på de dage, hvor der

var skib. En fordel var der ved at arbejde lørdag, søndag eller helligdage: Der lå ikke 25 sedler med anmodning om opringning, når man kom tilbage på kontoret. Og så lige det, at man spiste på firmaets regning, ofte på det nærliggende Viking Bøfhus.

Skibene sendte telegrammer med tidspunkt for forventet ankomst samt besked om, hvad de ønskede ved ankomsten. I dagtimerne kom de på telex, men aften, nat, weekends og helligdage blev de ringet til os på vores privatnumre. Telefonen stod altid på natbordet, og blok og kuglepen var altid parat, så man ikke først skulle lede efter det klokken tre om natten.



SKIBSNAVN	HAVN	ETA.	ANK.	FRA	ETS.	TIL
BR URANUS	KØBING	2 1/2		BREMEN		GÖTEBORO
R KRUSE	AALBORG	1 1/4		BREMEN		
BR NORDEN	RANDERS	1 1/2		BREMEN		SKIENFJ
VATERLAND	AARHUS	PRIMO JAN		CONT.		
SHANGHAI LA	AARHUS	1 1/2		WALLHAMN	1/1	
BOIAFOBO	AARHUS	1 1/2		OSLO	1 1/2	MALMÖ
NEUQUEN II	AARHUS	1 1/2		AALBORG		
CANTUARIA	AARHUS	1 1/2		KBHN		STOCKHOLM
MARLY	AARHUS	1 1/2		HELSINKI	1 1/2	HEL-BORG
ERRA VERDE	AARHUS	1 1/2		BRASIL		
KOLPINSEE	AARHUS	1 1/2		WISMAR		HAMBURG
BLAN KENSEE	AARHUS	2 1/2		WISMAR	2 1/2	HAMBURG
SCHUMALDE	AARHUS	1 1/2		WISMAR		HAMBURG
POLARIS	AARHUS	1 1/2		KOTKA	1 1/2	KBHN
POLARIS	AARHUS	2 3/4		KOTKA	2 3/4	KIBZHAVN

For at gøre det overskueligt for alle, stod midt i lokalet en tavle, hvor vi opførte de skibe, vi ventede. Foto: Ole Ryolf.



Telex – også kaldet fjernskriver. Den svarer vel nogenlunde til det vi i dag kender som e-mail. Denne telex har jeg fotograferet om bord på Aarhus Søfartsmuseum. Til højre en af de længste telex-strimler fra min tid.

Mit arbejdsbord i udgående afdeling. Som det ses, var der tid til at spille med i DanToto (spil på heste). Jeg havde ikke en pind forstand på travheste, men det lykkedes mig at vinde en halvtredser i ny og næ. Foto: Ole Ryolf.



Ganske almindelige dage på kontoret, men også tid til fester

Efter et år og ni måneder byttede jeg med Henrik Hoffstedt, så jeg kom i udgående afdeling. Her var det stort set kun papirarbejde såsom duplikering af konnossementer på spritduplikator, regninger til kunderne og en del telex-skrivning (fjernskriver). Kedeligt og ikke så spændende som arbejdet, hvor man kom på skibene.

Når et skib havde lastet, skulle alle oplysninger om godset sendes til rederiet på telex. Det var ret omfattende. Man skrev først en "kladde" i form af en hulstrimmel. Den strimmel kunne blive meget lang, og hvis den knækkede, var det meget svært at sætte den sammen igen, så de fleste gange var det om igen. Arbejdet blev senere noget enklere, da alle firmaer fik telefax.

Indtil maj 1973 havde vi kontorer i stueetagen i ejendommen Havnegade 2B. Førstesalen var lejet ud til forskellige erhvervsdrivende mens andensalen rummede en meget lille frokoststue samt arkiver. Efter en større ombygning, der blandt andet medførte en stor vandskade, flyttede vi til andensalen i lyse og venlige lokaler. Stueetagen blev lejet ud til skibsprovianteringshandlen Sophus E. Johnsen & Co. Så havde vi nemt til at købe noget drikkeligt, hvis vi blev tørstige.



Havnegade 2B under ombygningen. Til højre ses de venlige kontorer på andensalen. Fra venstre: Claus Olsen, Jens Erik Bladt og Peter Schmidt. Fotos: Ole Ryolf.



Mig som nummer 33 hos Civilforsvaret i Padborg november/december 1973. Fotograf ukendt.

I 1973 blev jeg indkaldt til at aftjene min værnepligt: 30 dage ved Civilforsvaret i Padborg. Det var heldigt for mig, at jeg slap med det, for firmaet valgte – mod skik og brug – at tilbyde mig job, da jeg var udlært. Da det var job i indgående afdeling, takkede jeg straks ja. Man tilbød endda også at betale halvdelen til et kørekort, hvilket jeg også sagde ja tak til. Jeg fortsatte de opgaver, jeg tidligere har beskrevet, indtil 1987.

I forløbet skete der nogle ændringer i ledelsen, der medførte, at Bent Vagner fra januar 1976 blev direktør. Wendelbo flyttede i 1982 med resterne af det oprindelige Wendelbo Nielsen & Co. til lokaler på Fredens Torv. Han døde ret pludseligt i maj 1973, kun 62 år gammel.

Vi havde en del erhvervspraktikanter. Jeg husker især to. Den ene var en ung mand, som vi sludrede med fredag inden fyraften. Vi spurgte, om han havde fået noget ud af opholdet. Det havde han – han havde fundet ud af, at det i hvert fald ikke var denne branche, han skulle i. Men hans ophold har på den måde ikke været forgæves. En anden praktikant, Pia, kvitterede med et pænt brev, hvor hun takkede for oplevelserne. Hun fremhævede lille mig for at have taget hende med på havnen og opleve et af de store bilskibe.

Lehmann Junior var kendt for at holde nogle ret vilde julefrokoster. Dem vælger jeg at forbigå i tavshed. Hvert år var der desuden en firmafest – de første år lokalt med en lørdag aften på f.eks. Tranbjerg Kro. Senere blev det weekendophold, hvor vi blandt andet har været på Fanø, Feriehotel Fyrklit i Hirtshals og Sallingsund Fægekro.

I januar 1975 fejrede Lehmann Junior i København 25-års jubilæum. Alle medarbejdere fra København og Århus var inviteret til middag på Langelinie Pavillonen med Ulrik Ravnbøl som toastmaster. Der blev udloddet to gange to rejser til Mallorca. Middag, rejse og hotel betalt af firmaet.

I juni 1981 markerede vi i Århus vores 25-års jubilæum med en middag på Kaløvig Strandgaard. Her deltog alle medarbejdere fra Århus på nær én, som tilfældigvis skulle giftes den dag. Derudover deltog alle ”spidserne” fra København. Dagen forinden havde vi holdt reception på kontoret for kunder og venner af huset.

Flere gange har Holmberg arrangeret fisketure, først fra Århus, senere fra Ebeltoft. Nogle havde kone eller kæreste med, nogle havde børn med. Det var hyggelige ture med blandede fangster.

De senere år var det kutyme, at man gav en flaske Gammel Dansk, når man havde fødselsdag. Vi samlede omkring en lille reol i passende højde og ønskede fødselaren tillykke. Hvis det var på en stille dag, var det ikke usædvanligt, at vi efterfølgende splejsede til endnu en flaske Gammel Dansk.

Når vi inviterede kunder eller måske en kaptajn ud at spise, skete det ofte på Teater Bodega (eller Uffe, som den dengang kaldtes) i Skolegade. Det var nemt, tæt på. Vi havde en fast aftale om, at vi købte en hel flaske snaps, og stedet opbevarede det, vi ikke drak, til næste besøg. For at de ikke skulle snyde og sælge fra vores flaske til andre kunder, blev der hver gang sat en elastik rundt om flasken, der hvor vi var kommet til.

Omkring 1980 var vi fire medarbejdere – Jens Erik Bladt, Carsten Vammen, Per Ørnstrup og mig - på kursus i søret. Det foregik på Fynshav Kursuscenter i en villa, ombygget til formålet. Der var værelser på første sal og i kælderen, undervisning i stueetagen. Vi fire delte de to dobbeltværelser i kælderen. I middagspausen gik vi til købmanden og købte halvliters Tuborg, som vi lagde i lyskassen og dækkede dem med sne. Så kunne ingen se dem, og de var dejligt kolde til aften. Maden indtog vi på den nærliggende Fynshav Færgetro. En aften gik der lidt tid, inden maden - gule ærter - var klar, så vi hyggede os med lidt at drikke, for mit vedkommende en whisky. Jeg havde dog kun nået at nippe til whiskyen, da maden blev serveret. Mange år efter måtte jeg høre for at have drukket whisky til gule ærter.



Øverst til venstre firmafest på Tranbjerg Kro 1973. Foto: Leif Nielsen Øverst til højre Susanne og mig ved jubilæumsfesten på Langelinie Pavillonen. Fotograf ukendt. Nederste til venstre foto fra jubilæumsreceptionen – der har aldrig manglet fadøl, når vi festede i Århus. Foto: Ole Ryolf.

EDB begyndte at trænge sig på, vi kunne ikke undgå det. Ledelsens holdning var, at det skulle være os, der styrede EDB og ikke omvendt. Vi var nogle stykker til en lille introduktion hos firmaet Plus-Data i Skovby, og jeg må indrømme, at jeg fandt det spændende. I starten kunne det kun bruges til fakturering, alle kunder skulle oprettes med et kundenummer. Det endte med at blive kundens telefonnummer – for det første kunne man huske mange af dem, for det andet ville det være et nummer, der aldrig ville blive ændret. Senere blev det knyttet til vores telex, så vi kunne sidde på vores egen plads og skrive i stedet for i det lille telex-rum. Senere kom Stevedorekompagniet med EDB, der gjorde, at alt hvad der skulle ekspederes på containerterminalen skulle på EDB. Siden er det gået rigtig stærkt.

Havde man dengang vidst, hvilke muligheder der lå i EDB, havde man sikkert stillet større krav til leverandøren. Det kunne være, at man en gang for alle indtastede alle oplysninger om skib og gods og derefter fortalte computeren, hvilke af dem, der skulle bruges på hvilke blanketter. Det kunne have sparet mange timers arbejde.

I det sidste års tid af min ansættelse gik det tilbage for branchen, dermed også for Lehmann Junior. Flere rederier ophørte med at besejle Århus, og stemningen var lidt trykket de sidste dage i hver måned, hvor der blev holdt møder for lukkede døre, typisk efterfulgt af en afskedigelse. Jeg valgte at aflevere en uopfordret ansøgning hos Falck, som hele livet har været min anden store interesse. Jeg blev ansat som vagtmesteraspirant fra den 1. september 1987. Jeg kunne se tilbage på 17 gode, spændende og afvekslende år i firmaet.

I de 17 år hos Wendelbo Nielsen/Lehmann Junior tog jeg mange billeder selv, og sammen med avisudklip og forskellige andre udgivelser har jeg samlet 11 scrapbøger.

Jeg havde et godt samarbejde med det lille blad ”Århus Havn”, som dengang skrev meget om skibsanløb med skibe på jomfrurejse, specielle laster eller andre usædvanlige ting. Vi er nogle få fra min første tid i firmaet, som stadig ses en gang om året. Det er stort set de samme, som ofte var med på en fadøl på Nystrup (Nystrups Vinstue i Skolegyde). Den enkelte kunne nogle gange godt blive til flere. Vi kunne vist godt kaldes stamgæster på Nystrup. I den periode, hvor Elsebeth var gravid, satte hun sig ved bordet og sagde: ”Jeg ska’ ha’ en lille”. At det var fadøl, hun mente, var ingen i tvivl om. En anden gang kom fru Nystrup og meddelte: ”Der står fire fadøl, fra sidst I var her”. Kurt var hurtig til at kommentere: ”Hæld bare dem ud, de må være dovne nu”. Men selvfølgelig betalte vi for de fire fadøl. Jeg sørgede altid for at have en 20-kroneseddel bagest i tegnepungen til en taxa hjem – uden taxameter.

Her følger lidt blandede oplevelser og indtryk fra de 17 år i firmaet.

Botafogo

Vi havde blandt andet agenturet for det brasilianske rederi Empresa de Navegação Aliança S.A. Indtil midt i 80’erne havde vi et eller to månedlige anløb af rederiets skibe. Ofte omladede vi gods til andre havne i Danmark, Sverige, Norge og Finland. Vi oplevede ofte den typiske sydamerikanske mañana-mentalitet. Ved skibets ankomst – ofte om natten – aftalte vi med besætningen, at den-og-den luge skulle være åbne og klar til losning næste morgen klokken syv. Men næste morgen var der i bedste fald en eller to matroser at se på dækket, men intet var klart. Der kunne godt gå en halv times tid, inden disse søfolk i ”pistøfler” (sandaler) og beskidte kedeldragter tog sig sammen og åbnede lugerne.

Sidst i 70’erne ændrede denne tendens sig lidt efter lidt, efterhånden som yngre styrmænd og kaptajner kom til. En af disse, Nilton de Paula, mødte vi først som styrmand på skibet ”Botafogo”. Her fungerede det hele; alt var klart, når havnearbejderne mødte om morgenen. Nilton blev senere kaptajn på ”Botafogo”, og vi fik et fint forhold til ham og skibets officerer.

Jeg husker et anløb i december 1979. ”Botafogo” skulle losse tobak fra Nordbrasilien og samtidig indlade mælkepulver. For at være i stand til at tilrettelægge ekspeditionen, sendte vi en



"Botafogo". Foto: Ole Ryolf.

telex til Nilton, mens skibet lå i Bergen, og udbød os detaljer for losning og lastning samt om skibets forventede dybgang. Vi fik meget hurtigt svar:

dear friend
regarding your telex about cargo operation in aarhus (her fulgte detaljerne) stop on arrival at aarhus hope to see on the quay musicians and girls holding bands with sentences "welcome botafogo"
best regards to everyone in havnegade 2b / Nilton

Vi fik et brugbart svar omkring lasten, vi havde en plan, alt kunne times og tilrettelægges. Men den sidste bemærkning kunne vi naturligvis ikke sidde overhørig. I afdelingen havde vi nok at gøre med ekspedition af skib og gods, men vores bogholder Frøken Ulsø tog over med Niltons ønske. Jeg husker ikke, om vi forsøgte at få Pige-garden til at optræde, men tror det ikke. Der var ikke alverden af tid til at arrangere noget. I en butik tiggede vi et reklameskilt med en køn lyshåret pige. Vi fabrikerede et hjerteformet skilt med teksten "Welcome to Aarhus Botafogo" og bagpå damen limerede vi en lille kassettebåndoptager. Pige, skilt og musik var klar ved "Botafogo"s ankomst og vakte stor moro hos skibets officerer - og ikke mindst hos Nilton.

Et par år senere blev Nilton kaptajn på et af rederiets nye full-containerskibe, "Copacabana".

Brudepar

Kaptajn Niltons ønske om piger, musik og plakat var ikke den eneste specialopgave for "Botafogo". Mens "Botafogo" lossede og lastede, fik vi endnu et ønske. Skibets brasilianske Chief Mate (overstyrmand), Marco Gomes Maia, skulle giftes med en tysk pige, Gabriele Schuhr, og parret havde besluttet, at vielsen skulle foregå i Tønder. Desværre var præsten bortrejst, så det kunne ikke lade sig gøre.



Kaptajn Nilton med den kønne pige og musikken. Foto: Ole Ryolf.

Også her trådte Frøken Ulsø til. I hast fik hun arrangeret et bryllup på Århus Rådhus, så parret kunne sejle fra Århus som mand og kone. Vi syntes, at historien var så sjov, at den måtte i avisen. *Aarhuus Stiftstidende* havde dog ikke mulighed for at sende journalist eller fotograf, så der trådte undertegnede til. Billede samt omtale af brylluppet var som bagsidehistorie i avisen et par dage efter. Kort efter brylluppet – og inden ”Botafogo” igen satte kursen mod hjemlandet – afmønstrede styrmanden og fru. Et par dage før jul modtog vi en hilsen fra det unge brudepar.

Like Coffee?

På de brasilianske skibe blev vi altid budt på en kop kaffe – alt andet ville også have undret. Når man tænker på, at Brasilien er et af verdens førende lande med produktion af kaffe, undrer det imidlertid, at de drikker kaffe af små kopper. Koppen er fem centimeter høj, så der var ikke meget kaffe deri, når der også skulle være plads til grums i bunden.

Mit samler-gen bød mig at tigge en kop på et skib fra rederiet Aliança og en fra rederiet Lloyd Brasileiro. Jeg har aldrig drukket af dem, de pynter på hylden over komfuret. Vi blev dog også budt på andet end kaffe om bord, for eksempel den brasilianske øl fra bryggeriet Brahma. Den smagte rigtig godt, dengang brygget på dansk malt, sejlet til Brasilien måske på netop det skib, der bød på øl.

Men det første, man blev spurgt om, når man var bænket hos kaptajnen, var: Like Coffee?



Til venstre den lille kop fra Aliança, og til højre den lille kop fra Lloyd Brasileiro. Foto: Ole Ryolf.



"British Tay" i havnen. Foto: Ole Ryolf.

The Old Man

I januar 1975 blev vi hos Wendelbo Nielsen & Co. betroet klareringen af tankskibe for Texaco. På det tidspunkt lastede skibene ved Texacos raffinaderi ved Pembroke i Wales. Senere etableredes et raffinaderi ved Lysekil i Brofjorden (Sverige), og transporten blev derefter foretaget med mindre, indchartrede tankskibe. Langt de fleste anløb var for losning af autodiesel og fyringsgasolie.

Vores første klarering blev tankskibet "British Tay", ejet af BP. Vi vidste ikke, at et olieselskab kunne sejle for at andet selskab, og det blev da også vores eneste klarering af den slags.

Efterfølgende var det hovedsageligt de to norske næsten-søsterskibe "Texaco Oslo" og "Texaco Norge" der kom, men vi så også engelske og andre norske tankskibe. Udover Århus havde vi også lejlighedsvist klareringer ved Studstrupværket og en enkelt gang ved Nato-broen ved Lyngsbæk.

"British Tay" ankom den 22. januar 1975, og da det var vores første klarering for Texaco, fulgtes vi to mand – min chef og mig – om bord for at give skibet den bedste service, og samtidig havde vi begge lidt at lære om det nye tiltag. Da vi kom om bord, spurgte vi straks efter kaptajnen. Ham vi spurgte fangede en ung mand og sagde: "Take them to The Old Man". Det smilte vi lidt ad. Da vi lidt senere var blevet bænket hos kaptajnen og vi drøftede anløbet, ringede hans telefon. Han undskyldte overfor os, og det var lidt svært ikke at trække på smilebåndet igen, da han besvarede opkaldet ved at præsentere sig som "It's The Old Man".

To skruer

Et godt agentur var det japanske rederi Nippon Yusen Kaisha (NYK Line) med trafik på Østen, især Japan. Containerskibene så vi aldrig i Århus, men i en årrække havde vi mange anløb af bilskibe (Car Carriers), som lossede fabriksnye biler fra Japan.

Særligt én transport husker jeg fra juli 1981 – to store skibsskruer med Aalborg Værft som modtager. De var afskibet på to 20' flats og blev losset en søndag aften fra Unifeeders "Christel". Jeg kunne ikke dy mig for at være på kajen, da de blev losset. Skruerne skulle bruges til en nybygning til rederiet Ove Skou – en til fremdrift, en som reserve. Efterfølgende blev skruerne kørt til Aalborg med en specialtransport, og så var de sådan set glemt igen.

Vi stiftede dog bekendtskab med dem igen et år senere, helt nøjagtigt den 11. juni 1982, hvor vi klarerede nybygningen "Ove Skou", da den ankom direkte fra værftet.

"Ove Skou" var chartret til samsejlingen Scan-Pas, hvis deltagere var rederier fra lande på Sydamerikas vestkyst, blandt andet Peru, Bolivia og Ecuador. Rederiet Ove Skou ville indsætte nybygningen i et timecharter, der gik fra Sydamerika til Østen. Man så chancen for at få lidt penge i kassen for turen til Sydamerika ved at chartre ud til Scan-Pas for denne ene tur, der ellers ville have foregået i ballast. På den måde hilste vi igen på de to skruer.



Skruerne losses fra
"Christel". Foto: Ole Ryolf.

Færdigt Arbejde

Sådan hedder en bog fra journalist Mogens Rasmussens pen, udgivet i 1983.

Bogen handler om havnearbejdernes arbejde. I kapitlet "Skibet er ladet med..." fortæller han først lidt om en fest i Århus midtby, hvori deltager flere havnearbejdere. Kapitlet fortsætter:

Ikke langt derfra, i en næsten øde havn, vandrer en enlig mand i pæn jakke og mappe rastløs frem og tilbage på kajen. Han har nu ingen grund til at være utålmodig. Han ved præcist, hvornår "Lloyd Marabá" vil komme og er bare lidt tidligt på den.

Dér er det også. Langt ude på den anden side af ydermolen kan han ane det store skib mod den lyse nattehimmel. Snart dukker de to slæbebåde op i havneindløbet.

– Det er nu ingen billig fornøjelse, tænker han. 13.000 kroner for at blive slæbt ind til kajen. Og dertil kommer den danske lods, som de har haft ombord, siden de rundede Skagen. Han koster vel godt 7.000 kroner.

To mænd i blå arbejdstøj dukker frem mellem den store havnekrans ben. De skal hjælpe med at fortøje "Lloyd Marabá", når slæbebådene har fået skubbet det til kaj".

Manden i den pæne jakke er såmænd mig.

Videre i bogen følger man hele ekspeditionen – losning af næsten 1.000 tons kaffe og blandet stykgods. Jeg traf Mogens Rasmussen på kajen den sene aften. Han fortalte om sin bog og spurgte, om han måtte følge arbejdet på skibet. Det kunne jeg naturligvis ikke sige ja til uden at have spurgt skibets kaptajn, men han var helt med på ideen. Jeg lovede at hjælpe med oplysninger henad vejen, eneste krav var, at jeg fik et eksemplar af bogen.

Bogen er rettet mod skoleelever, og jeg må konkludere, at hvis skoleelever skal have noget ud af den i dag, må det næsten være i historietimerne. Virkelig meget er sket i de 40 år, hvor containere har overtaget. Og hvis det havde været i dag, havde jeg ikke haft nødig at være i god tid. Jeg kunne have siddet hjemme og fulgt skibet på AIS (overvågning af skibe på samme måde som GPS for biler) og først kørt hjemmefra, når det var i havneindløbet.

Selvfølgelig fik jeg en bog med en personlig hilsen fra Mogens Rasmussen. Færdigt Arbejde.

20 dollars

På kontoret ekspederede vi masser af post til og fra skibene – crew mail. Før skibenes ankomst dukkede en del breve op, som vi opbevarede i en kurv indtil skibets ankomst. Ofte dukkede der også breve op, efter at skibet var sejlet. Hvis det var et enkelt eller to breve, omadresserede vi dem blot. Hvis der var mange, kom de i en samlekuvert, som man kunne få udleveret på posthuset, og sendt videre til en havn ud i fremtiden. I ingen af tilfældene skulle der frankeres.

Også den anden vej var der breve, altså post fra besætningsmedlemmer til kærester, slægt og venner, ofte ret mange breve. De kom med i vores udgående post, og postpigen opgjorde, hvor meget porto, der var brugt på disse breve, så vi kunne tage højde for det i afregningen til rederiet.

Engang modtog vi et brev med udelukkende skrifttegn, som ingen af os kunne tyde. Da vi ventede et japansk bilskib, gik vi ud fra, at det måtte være til en om bord i dette skib. Men da vi afleverede brevet til kaptajnen, vendte og drejede han det og gav os det tilbage. Han kunne heller ikke tyde tegnene. De var ikke japanske, og han mente heller ikke de var kinesiske. Hvordan Postvæsenet havde fundet på at lægge det i vores postboks, må stå hen i det uvisse. Vi droppede det igen i en postkasse og så det aldrig mere.

Vores elev Michael fik en stak breve med hjem fra et skib, sammen med 20 dollars til porto. Vi var tre-fire stykker som aftalte, at brevene bare gik med i posten som sædvanlig, og så skulle Michael passe på de 20 dollars til dollarkursen var steget til et fornuftigt niveau. Så ville vi veksle dem og ta' os en øl på Nystrups Vinstue. Efter et par måneder eller tre steg dollarkursen til et fornuftigt leje, og vi sagde til Michael, at nu kunne han godt få vekslet de dollars. Han gik til bekendelse og fortalte, at han havde vekslet dem til en lousy kurs, en dag hvor han havde været helt på røven.

Mon ikke vi alligevel gik på Nystrup og fik en øl?

Hvordan saften fra 80 millioner appelsiner endte i havnen og på lossepladsen

Langt de fleste skibsanløb foregik uden problemer, men nogle dog med diverse udfordringer grundet vejret eller andre ”udefra kommende faktorer”. I få tilfælde gik det dog langt fra, som sømandspræsten prædikede.

Sådan et tilfælde var anløbet af det brasilianske skib ”Maringá”, tilhørende Empresa de Navegação Aliança SA, i marts 1979. Som mange gange før skulle vi omlade gods til København, denne gang blandt meget andet en del frosset orangejuice i tønder.

Juicen er koncentreret og fragtes i fryserum. 250 liter juice er i en meget kraftig plasticpose i tønden, som brutto vejer 285 kg. Selvom varen er frosset, er den stadig flydende med en konsistens, der ligner sirup eller melasse. Juicen skal fortyndes 20 gange, før den kan drikkes. På skibene fik vi af og til foræret en lille dåse med juicekoncentrat – når den var fortyndet de 20 gange og drikkeklar,

smagte den pragtfuldt. Det var den rene vare. En reklame fra dengang lød: ”16 søde appelsiner til en liter”.

Juicen var lastet i luge 5, skibets fryseluge. Den første dag lossedes fra det øverste mellemdæk, helt uden problemer. Da lugen til det nederste mellemdæk blev åbnet, åbenbares et skue, som ikke tåler sammenligning med Jerusalems ødelæggelse. Tønderne lå hulter til bulter, nogle totalt smadrede, nogle kun bulede, sammen med stuvetræ og beklædning fra fryserummet. Det var resultatet af fem døgn i Nordsøen med vindstyrke 10. Da man et par dage senere åbnede til underrummet, var situationen den samme der.

Losningen blev – af gode grunde – stoppet. De ventende kølebiler sendt hjem, surveyor (synsmand) tilkaldt, og sammen med stevedorekompagniets trafikchef måtte der lægges en strategi. Den kom til at omfatte slamsugere, Flygt Pumper, opvarmning af den tykflydende juice, åbne containere til borttransport, specialaftale med lossepladsen, elektriker fra havnen, midlertidig opbevaring af bulede tønder på told-frilager hos Cold Stores i Kolding, Dansk Tally & Kontrol til at holde styr på det hele, Falck til rengøring af tromlerne og kajen – og alt det andet.

Havnearbejderne skulle naturligvis have lidt ekstra betaling for at vade rundt i det morads. Mågerne fik et ekstra tilskud C-vitaminer. Der flød juice ud i havnebassinets, men da det var den rene vare, var der ikke tale om en forurening. For ikke at brædder, plastikposer og metalskrot skulle blive suget med op, måtte pumpningen foregå ved at man pumpede fra et trådbur.

En del af et parti juice, som skulle videre til losning i London, blev losset og spulet ren, inden det blev lastet tilbage i det fryserum, som ikke var beskadiget. I alt blev 63 beskadigede tønder og 405 ubeskadigede eller kun let bulede tønder kørt til Kolding; indholdet af 998 tønder blev kørt på lossepladsen sammen med stuvetræ, plasticposer og beklædning fra fryselugen.

Hele processen tog tre-fire dage med hårdt arbejde fra alle involverede parter. Ekstraregningen for denne specielle losning og bortkørsel mv. blev på langt over 300.000 kroner. Dertil kommer naturligvis varens værdi samt senere reparation af skibets fryserum.

Således gik det til, at saften fra 80 millioner appelsiner endte i havnen og på lossepladsen.



Dette syn mødte os, da lugerne til mellemdækket blev åbnet. Til højre de ødelagte tromler, der blev kørt på lossepladsen i åbne containere. Fotos: Ole Ryolf.

Bøffer til argentinerne

Et af Lehmann Juniors agenturer var det argentinske rederi Empresa Lineas Maritimas Argentinas, i daglig tale ELMA. Kendetegnende for rederiet var de meget smukke skibe med linjer, der mindede meget om danske skibe fra blandt andet DFDS. Indtil midten af 70erne havde vi kun sporadiske anløb, men derefter gik det i en periode stærkt. Vi lastede meget projektgods, maskingods, ost og ikke mindst frosset oksekød. Den anden vej var det foderstoffer.

De argentinske søfolk var meget gæstfri. Jeg husker en weekend, hvor et skib lossede foderstoffer, og jeg aflagde besøg om bord, blot for at høre, om alt var i orden. Jeg blev inviteret med til middagsmåltidet, som bestod af store, mørre bøffer og salat. Ved min tallerken stod en flaske kølig rødvin. Den var åben, så jeg skænkede mig et halvt glas og sendte flasken videre til min sidemand. Han satte den tilbage til mig med besked om, at det var min, han havde sin egen. Jeg skulle køre og nøjedes derfor med det halve glas.

En anden episode var ankomsten en sen aften af "Dr. Atilio Malvagni", som også skulle losse foderstoffer. Her var det den kvindelige telegrafist, som stod for papirarbejdet. Det var mens tolderne kom om bord og forestod indklareringsen. Toldbetjenten bemærkede, at der var meget vin om bord, og jeg er helt sikker på, at pigen har opfattet det som en skjult opfordring til, at han skulle have en flaske (sådan er det jo nogle steder). Der blev sendt bud efter to flasker hvidvin, og hun gav den ene til tolderen, den anden til mig. Tolderen måtte naturligvis ikke tage imod flasken, men foreslog, at vi tre kunne dele den. Jeg sagde til ham, at jeg havde tænkt mig at tage min med hjem. Og sådan blev det.

Jeg husker stadig den pige. Hun var bedårende køn og havde de yndigste dådyrøjne. Huha. Hun forærede mig en kalender med billeder af rederiets skibe – på nogle af siderne to skibe med samme navn, et ældre og et nyt.

I 1982 ophørte rederiet med at besejle nordeuropæiske havne, efter at argentinere og englænderne var røget i totterne på hinanden om ejerskabet til Falklandsøerne. Dermed ikke flere anløb fra ELMA og ikke mere oksekød. Så måtte de en tur på pampassen efter bøffer til argentinere.



Det smukke skib "Rio Colorado"

Warin

I 1983 indledte det østtyske rederi Deutsche Seereederei (DSR) en feedertrafik under navnet DSR Shuttle Service, hovedsageligt mellem Århus og Hamburg. Første anløb var ”Warin” (62 TEU), som lossede én container og lastede tre. Kun få spåede den trafik en fremtid, men det fik den. Snart fyldte vi skibet hver uge, nogle gange blev det til to anløb, og flere gange blev ”Warin” suppleret af et af sine søsterskibe ”Rechlin” eller ”Tessin”.

Kaptajnen på ”Warin”, Eberhard Alburg – af alle kaldet Ali – var en hyggelig mand, med hvem jeg efterhånden opbyggede et nært venskab, vi blev hurtigt dus. Ikke helt så tæt kom jeg på afløserkaptajnen, Heinz Matuchniak. Vi forblev Des, men et godt samarbejde havde jeg med dem begge.

Når de officielle papirer som stuveplan og indklarering var foretaget hos Ali, blev døren lukket, inden vores samtale fortsatte – ”Jeg ved ikke, hvor jeg har de andre”. Sådan var det dengang. Når jeg kom om bord på ”Warin” omkring spisetiderne, var der altid dækket op til otte i messen, skønt besætningen var på syv mand. Jeg blev fast ”inventar” ved spisebordet, uanset om det var morgen, middag eller aften. Flere gange har kokken Walther spurgt mig om aftenen, hvad jeg ville ha’ til morgenmad. Valget var enkelt, det blev ”Hakkepeter”, tatar af svinekød med rå løg, en æggeblomme, salt og peber. Dengang var salmonellaen ikke opfundet. Det varme kunne være gule ærter, and eller kanin, og næsten altid suppleret med de typiske Knödeln (kartoffelboller). Ali bød altid på en øl eller en ”cognac”, som dog ikke var på helt samme niveau, som det vi kender som cognac. Han nærmest sugede øl ud af flasken, det tog ikke mange sekunder. Man kunne vælge mellem ”Stark Öl oder Schwach Öl”. Ali var meget stolt af at kunne sige ”rødgrød med fløde” næsten perfekt.

Når tiden var til det – det var desværre for sjældent – fandt vi på at køre en tur. Sammen med Susanne og drengene har vi besøgt Moesgaard Museum, et besøg, som Ali satte stor pris på. En lørdag fik jeg planteskolen i Tingskoven til at åbne for os, da Ali gerne ville købe et par ferskentræer til sin have. Han har været med hjemme hos os og spise flæskesteg med kartofler og brun sovs. Det var et hit.

En lørdag spurgte Ali, om jeg ville hjælpe ham med at købe en fødselsdagsgave til fru Helga. Han ville gerne give hende en morgenkåbe. Heldigvis var der tid til det den dag, så vi besøgte en dametøjsforretning i Østergade. Ali kunne naturligvis ikke huske, hvilken størrelse Helga brugte, men ekspeditricen foreslog, at han udpegede en af de øvrige ekspeditricer, som havde nogenlunde samme størrelse som fru. Han valgte en sød, lyshåret pige, Bettina, som prøvede morgenkåben. Den passede hende fint, så den valgte han. På vej ud af butikken stoppede Ali op ved en udstilling af pikant dameundertøj, kiggede lidt på det og spurgte mig: ”Tror du også, vi kan få Bettina til at prøve det dér?”

I 1986 blev ”Warin” taget ud af trafikken og erstattet af ”Rechlin”. Ali blev flyttet til et andet og større skib, ”Artern”. I november 1987, kort tid efter at jeg var startet hos Falck, blev jeg ringet op af en pige fra et mæglerfirma i Skagen. Hun skulle hilse mig fra Ali, som lå i havnen for at laste fiskemel. Jeg fik byttet min vagt næste dag og tog toget til Skagen for at besøge Ali. Jeg ankom sent om aftenen og overnattede på sømandshjemmet i Skagen. Morgenen og formiddagen efter var jeg om bord og hilse på Ali, men det var ikke helt det samme som dengang. Han virkede trist. Jeg har senere erfaret, at Ali er død for en del år siden. Selvom det kunne mærkes, at tiden og livet om bord var på de betingelser, som prægede tiden med Østtyskland og Vesttyskland, så mindes og savner jeg de fortrolige stunder, jeg havde sammen med Ali om bord på ”Warin”.



”Warin” og Ali med sit typisk lune smil. Foto: Ole Ryolf.

Falcks vagtcentral 1987-1991

I mellemtiden var jeg i 1974 flyttet sammen med Susanne i en lille lejlighed i Grøfthøjparken i Viby. I 1975 flyttede vi til Janesvej i Brabrand, og det år blev vi gift. I 1978 fik vi vores første barn, Kenneth. I 1980 flyttede vi til en større lejlighed på Bentesvej i Brabrand, så vi havde plads til barn nummer to, Morten, som kom til i 1981.

Min interesse for Falck hænger naturligvis sammen med min fars job. Han startede som redder i 1947 og blev vagtmester i 1964 og var der, indtil han gik på efterløn i 1989 efter 42 års ansættelse. Halvandet år nåede vi at arbejde sammen på vagtcentralen. Derudover har både min farmor og to farbrødre i kortere eller længere tid været ansat i korpset.

Jeg er kommet på Falck-stationen på Kystvejen, siden jeg lå i barnevogn. Da jeg blev stor nok og gammel nok, blev det min tjans at gå fra hjemmet på Skovvejen med varm mad til Far hver anden aften eller søndag middag. Engang i mellem kunne man være heldig at komme med på en tur i en kranbil.

Interessen holdt ved, og jeg er kommet så meget på den Falck-station, at den næsten kunne være mit andet hjem. Mens jeg var hos Lehmann Junior, havde jeg en fast aftale med kantinemutter Marie, at jeg dumpede ind til en håndfrikadelle, eller hvad der nu var at få den dag. Jeg betalte fast 50 kroner om måneden.

Der skulle bruges tre aspiranter i 1987. Vi var fem til samtale, og jeg slap ind. Vagtcentralleder Carsten Aagaard kendte jeg jo udmærket, og han kendte mig. Kort efter var jeg på et introduktionskursus på Falck kursuscenter, som dengang lå i Silkeborg og blev ledet af Finn Thranum, som senere blev medlem af både Folketing, Regionsråd og Byrådet i Odder, dog ikke på samme tid. Et af fagene på kurset var førstehjælp. Her skulle man blandt andet give hjertemassage på en dukke, som under kørsel lå på båren i en ambulance. Det var ikke så let med sving og opbremsninger.

Jeg startede på vagtcentralen den 1. september 1987. Den første tid gik med oplæring ved telefonerne, først på medhør, derefter som sidemandsoplæring. Det var Elisabeth Hovge, der fik tjansen at lære mig op, og det var hun god til. Efter nogen tid tilsvarende ved disponeringen, her var det i stort omfang Gustav Pedersen, jeg fulgte. Desuden var man i kørselspraktik med både autohjælp og ambulance.

Alt på vagtcentralen foregik dengang på papir. Alle opgaver blev skrevet på en blanket, en såkaldt rapport, som blev stemplet i et stempelur med tid for modtagelse samt tidspunkter for opgavens start- og sluttidspunkt. Efter en hel dag ved telefonerne kunne man godt have oparbejdet en pæn skrivekrampe. Meldingsmodtagerne sendte de udfyldte blanketter til disponenterne via et tredelt transportbånd: Et til autohjælp, et til liggende sygetransport og et til siddende sygetransport.

I slutningen af læretiden kom jeg ”på hold”, det vil sige, at man fik faste makkere og kørte skiftevagter med både dagvagter, aftenvagter og nattevagter. På holdet havde man en fast rytme, så man skiftedes til at passe autohjælp, ambulancer, alarmovervågning eller den knap så populære lægevagt.

Jeg husker en weekend, hvor jeg havde påtaget mig to nattevagter lørdag og søndag på overarbejde. Da jeg mødte ind lørdag, fik jeg straks af kollegaen den besked, at Christian skulle have haft lægevagten, så den er din i nat. Sådan var det jo bare. Hvad den pågældende kollega ikke vidste var, at jeg også skulle have vagten søndag nat, så der måtte han pænt selv tage lægevagten. Jeg tror godt, jeg vidste hvad der ville være sket, hvis det havde været en anden, der havde mødt på den nattevagt.

Det var holdlederen, der om aftenen skulle lægge alle oplysninger i computeren over de reddere, der var mønstret til næste dag. Min holdleder, Orla Carlsen, var ikke meget for den slags, så han fik hurtigt lært mig, hvordan man gjorde. Jeg havde ikke spor imod det, så mens jeg mønstrede, passede han min plads.

I april 1988 skete der det, at Falck blev solgt til forsikringsselskabet Baltica. Salget kom som en stor overraskelse for alle ansatte, og man lurede jo nok, at der ville ske ændringer i arbejdsgangen og organisationen. Det gjorde der. Blandt andet begyndte man at nedlægge og sammenlægge vagtcentraler. Flere ældre medarbejdere fik fratrædelsestilbud, og et sådant benyttede min far sig af. Han gik på efterløn i april 1989, og det tror jeg ikke, at han nogensinde fortrød. Jeg kan frygte, at han ville have haft svært ved at vænne sig til næste tiltag, som var anskaffelsen af EDB i slutningen af 1989. Næsten samtidig flyttede vagtcentralen fra stationen på Kystvejen til Falck-Gården på Trindsøvej. Nu med EDB og knapt så meget skriveri - ikke flere skrivekramper.

Hos Falck var det sådan, at alle i korpset var dus – dog med undtagelse af direktør Arno Andersson, som valgte at forlade posten kort efter salget til Baltica.

I 1991 mistede Falck aftalen med lægevagten i Århus. Det betød, at fem medarbejdere blev opsagt efter SIFU-princippet (sidst ind, først ud), og jeg var desværre blandt de fem. I mellemtiden var Carsten Aagaard blevet områdeleder, så det var den nye vagtcentralleder Leon Roger Jensen, der overbragte mig den trælse besked. Jeg blev opsagt i slutningen af september til fratrædelse den 31. januar 1992, men fik allerede i november nyt job, hvor jeg kunne starte den 1. december 1991. Jeg skulle altså ansøge om – med meget kort varsel – at forlade jobbet uden at kunne give den obligatoriske måneds opsigelse. Det blev naturligvis accepteret, alt andet ville også have været uartigt. Det viste sig, at de fire kolleger, der også blev opsagt, fik deres opsigelse annulleret, men på det tidspunkt var jeg i nyt job.

Århus Stevedore Kompagni 1991-1996

I mellemtiden var min familie og jeg flyttet fra Brabrand til Baunevej i Hasselager til et lejet hus på 119 m² og drengene begyndt i Hasselager Skole.

Det nye job fra 1. december 1991 var i gaten på containerterminalen der, hvor alle containere tjekkes ind og ud, hos Århus Stevedore Kompagni. Man søgte en medarbejder til en nyoprettet stilling, og ved min første jobsamtale forstod jeg, at man ønskede jobbet besat så snart muligt. Ved den anden jobsamtale deltog blandt andre trafikchefen, som jeg kendte udmærket fra årene hos Lehmann Junior, og jeg tror bestemt, at det har været befordrende til, at jeg fik jobbet.

Jeg skulle indgå som tredjemand i et team sammen med Karl Skaftø (Kalle) og Ole "C.V." Jørgensen, hvor vi arbejdede to uger fra klokken 07 til klokken 1830 – uden pauser – og derefter afspadserede en uge. Pladsen som tredjemand havde indtil da været besat af skibsformænd på skift, og det var en ildset tjans, så min ansættelse var virkelig velkommen. Vi havde ingen afløsere til ferier, så i sommerperioden kunne vi sagtens arbejde seks-syv uger uden afspadsring. Det var hårdt, men det gav godt på lønsedlen. Både skibsformænd og ledere kendte jeg udmærket fra arbejdet på havnen, kun medarbejderne i administrationen (som ikke var i samme hus som os), var nye bekendtskaber. Tonen mellem os var derfor hurtigt slået an, da vi kendte hinanden ret godt gennem flere år.

Vores overordnede var de to driftsledere Jan Lauritsen og Steen Rasmussen, som ledede og fordelte arbejdet mellem skibsformændene. Vi så dog ikke så meget til dem, og det passede os egentlig udmærket.

Blandt skibsformændene blev vi kaldt lugekulier, blandt truckførerne burkokke.



*Mig som burkok aka
lugekuli cirka 1992. Foto i
Aarhus Havns arkiv /
Stadsarkivet).*

Fem år som lugekuli

På mine arbejdspladser har jeg altid brugt navnet Ry, så det varede ikke længe, inden jeg fik kæle/kaldenavnet Generalen. Tidligt blev jeg advaret om, at havnearbejderne, som kørte de trucks, vi skulle dirigere, kunne være nogle rå børster. Det kunne de godt være, tonen var ofte rå og sprogbruget sjofelt, men det ændrede ikke på, at alle var hjælpsomme og udførte de opgaver, de var sat til at varetage. Der kunne i perioder være ret travlt, men så kom smilet frem, når Peter Knækæg i radioen spurgte "Hvor Fanden bliver de biler af?", når der måske holdt 15-20 af dem i kø på hans område.

Vi omsatte ofte 450-500 "kasser" om dagen. Formiddagene var ofte rolige, når morgenrykket var ovre – til gengæld kunne eftermiddagene være ret hektiske. Og så kom det altid bag på vognmændene, at vi lukkede klokken 18 – og hvert år, at det var juleaften den 24. december.

Vi arbejdede godt sammen i lugen med Kalle som tidligere chauffør og bildisponent, Ole som tidligere truckfører og mig som tidligere linjeagent og bruger af containerterminalen. Til at tjekke

containerne for numre, segl og skader var der et antal ”runnere”, flere af dem piger. Jeg husker en episode, hvor en af dem, Dorthé, på en sommerdag gik med en meget lille bluse. Kalle kaldte hende ind til os og spurgte, om hun havde en god forsikring. Det undrede hun sig lidt over og spurgte, hvorfor hun skulle have det. Kalle svarede, at det var nødvendigt, for han kunne se, at hun lavede buler i chaufførernes bukser.

De chauffører, der kørte med containere, var noget af det mest stressede, jeg har oplevet. Typisk kom en chauffør hæsblæsende med ordene ”Jeg har skidetravlt, jeg skal være hos Angst & Bange i Andeby om en halv time”. Vores kommentar var: ”Så skulle du være kommet lidt før, vi har haft åbent siden klokken syv”.

Hver måned og hvert kvartal blev vores omsætning gjort op. Når underdirektør Knud Vang den 3. april fortalte, at vores omsætning af fyldte containere ud af Aarhus i første kvartal var steget med fire procent og ind til Aarhus med tre procent, kunne vi flere måneder senere læse de samme tal i opgørelsen fra Danmarks Statistik.

I de første dage af min ansættelse var det en aftale, at jeg skulle med et par gange i en truck, men senere forsømte jeg ikke nogen lejlighed til en tur med en af dem. Så var der mulighed for en lidt mere fortrolig snak. Jeg beundrede truckførerne for deres måde at håndtere tingene på, de vidste, hvad de havde med at gøre og var yderst professionelle.

Både Ørnen og Slaven og Klister-Leif

Som på så mange andre arbejdspladser florerede kæle/kaldenavne i stor stil, og det gjaldt også mange chauffører, der frekventerede containerterminalen. Chaufførerne kørte enten som selvstændige eller for de større vognmandsfirmaer og tilbragte i sagens natur mange timer alene i bilen, men dels har de sikkert haft en masse Conway-snak, dels mødtes de på udvalgte steder som containerterminaler, hos firmaer i fædrelandet, på rasteplasser eller ved pølsevogne og grillbarer. Her er sikkert udvekslet mange historier, hvoraf en del måske har givet grobund til et kæle/kaldenavn.

Nævnes kan nogle, hvor jeg ikke kender baggrunden for navnet: Go’e Herre, Futte, Gokke, Banjo og Brasso. Så husker jeg et mere, men det bør ikke nævnes her.

For andre kendte vi baggrunden for navnet: Tarok, fordi han altid havde travlt – Ørnen, han hed Øjvind – Klister-Leif, fordi han kom fra Lihme – Ole Bymand fordi han kun kørte ture i eller omkring Århus – Min Salighed fordi han ofte brugte det udtryk – Brødrene Grimm fordi de ikke ligefrem lignede fotomodeller – Bob, som egentlig hed Niels, men ofte efterlignede De Nattergales udtryk bob-bob-bob – Beostæren fordi han snakkede rigtig meget – Slaven var selvdøbt – Yrsa fordi han havde langt lyst hår – wak-wak-manden fordi ingen kunne forstå, hvad han sagde – Frede Banan, han kørte et år op mod jul et enkelt læs bananer, mens alle hans kolleger kørte appelsiner.

De fleste chauffører havde kørt ”kasser” i en del år og kendte forretningsgangen ud og ind, men der var også eksemplarer, som ikke havde følt studenterhuen trykke. Således kom en chauffør en dag med en container på vognen, som skulle læsses af, og han skulle så have en anden med ud. Han mente bestemt, at det var nemmest at læsse den nye på og så løfte den, han havde med, af bagefter.

En af de chauffører, som kom ofte og havde kørt i mange år, gik meget op i veteranbiler og knallerter. En dag kom han stolt og fortalte os, at han netop havde fundet og købt motoren til en ”røvskubber”. Han spurgte min makker Kalle, om han ville se den. Det fravalgte Kalle dog, men spurgte, hvor han havde motoren. Svaret var: ”Den ligger ude i køjen”.

En del chauffører og vognmænd havde en fastmonteret biltelefon, men mobiltelefoner var endnu ikke udbredt, så det skete ofte, at en chauffør spurgte efter en telefon. Der hang en mønttelefon på væggen, som vi henviste dem til. Flere gange kom bemærkningen ”Jamen, den skal der jo penge i!”. Dertil kunne vi kun svare ja. Hen mod slutningen af min tid i gaten blev det almindeligt, at de havde mobiltelefoner, så til sidst blev mønttelefonen næsten ikke brugt.

Det skete ret ofte, at en chauffør kom og forlangte en container, som allerede var udleveret. Så måtte vi beklage, men tilbyde, at han efter fyraften kunne få den at se på videoen fra kameraerne, der filmede alle containere, der passerede gaten.

Nogle af de vognmænd, der etablerede sig i den tro, at det var en guldgrube at køre containere, stoppede igen efter få måneder. Men rigtig mange holdt ud og var trofaste i hele "min tid". Det gælder både Ørnen og Slaven og Klister-Leif.

Bjergbestiger

Mens jeg sad i gaten på containerterminalen, blev vi en dag kaldt op af truckfører Stamme-Hans, om vi ville tilkalde værkstedet. Vi spurgte, hvad der var galt, og han fortalte, at han var gået på næsen med en Cont Champ (en stor truck, som kan række langt, i modsætning til de traditionelle containertrucks). Vi kunne ganske rigtigt se lidt af bagdelen af sådan en bag en af containerstakkene.

Vi tilkaldte værkstedet og spurgte Hans, om han var okay, hvilket han bekræftede. Derefter spurgte vi ham, hvordan han var kommet ned. Svaret kom prompte: "Ma-ma-ma-man er vel ga-ga-ga-gammel bje-bje-bjergbestiger".

Som stort set alle kolleger havde Stamme-Hans et kæle/kaldenavn. Da der var tre eller fire Hans'er, var det især nødvendigt for ikke at forveksle med Hans Søvnig eller Hans Skudhul. Men det uagtet, havde de nok alle alligevel haft et "navn".



Et par dage efter hændelsen kom en chauffør fra Ancotrans og spurgte, om vi ville have dette billede. Jeg svarede straks ja tak, og nu kunne vi se, at Hans aldrig selv var kommet ned, hvis ikke han havde haft en fortid som bjergbestiger. Fotograf ukendt.

Af andre kæle/kaldenavne på truckførere husker jeg Røde Pjevs, Per Tilst/Tillefar, Bettemand, Tom Dooley, Rodekassen, Preben Dania, Preben Sømand, Pluto, Gammel Gråhår, Megassen, Gunnar Snak-Back, Kirkeministeren, Rundsaven, Krølle-Gunnar, Koma, Jørgen Modsat, Peter Knækæg, Jan Knækæg (Peters søn), Daskemand og Kuglestøberen. De folk, der kørte terminaltraktorer, havde selvfølgelig også navne som Per Halv Tolv, Verner Bøjle, Krummen, Christian Bang-Bang, Peter Silkeborg, Kurt Sommer (hed Kurt Winther), Københavner-Ole, Småköd og Kalundborg.

Omkring 1994 blev der implementeret et nyt EDB-system. Det var for så vidt godt nok, men vi var noget utilfredse med det – dels fordi det - i modsætning til det gamle - var på engelsk, dels fordi alle de forbedringer, der i årenes løb var foretaget på det gamle, ikke fulgte med i det nye system. Der var ingen, der havde spurgt os brugere, om vi havde ønsker eller krav til det nye.

I det sidste år af min ansættelse i Stevedorekompagniet blev der varslet og indført nye arbejdsgange og ansat nye medarbejdere til gaten. De nye arbejdsgange betød, at vi nu kom til at arbejde i vagtskifte med gennemsnitlig 37 timer om ugen, og dermed ingen overtid. Afspadseringsdagene var nu ikke længere afspadsering, men fridage. Det betød naturligvis en mærkbar lønnedgang. Og endnu værre, en uvished om, hvad der ville ske, når vi havde lært de nye medarbejdere op.

I det sidste halve år af min ansættelse skete der store ændringer i arbejdsgangen med nye medarbejdere, ændringer i arbejdstiden og lønnen, hvilket fik mig til at tage imod et tilbud om at vende tilbage til Falck. Det skete i efteråret 1996. Men jeg havde det godt og sjovt i mine fem år som lugekuli.

Falcks vagtcentral 1996-2011

Et par gange var jeg blevet tilbudt at komme tilbage til Falck, og jeg fandt, at det måtte være tiden nu. Finn Thranum var i mellemtiden blevet amtsvagtcentralleder, Gunnar Thykjær var vagtcentralleder sammen med Torben Skovgaard. Jeg besøgte vagtcentralen en formiddag og fik en snak med Finn. Umiddelbart havde han ikke en ledig stilling, men der gik ikke lang tid, før han kontaktede mig og fortalte, at en vagtmester havde sagt op for at starte job hos politiet, og han tilbød mig den ledige stilling. Efter endnu et besøg var den sag i orden, jeg kunne starte med anciennitet på samme niveau, som da jeg stoppede i 1991.

1. oktober 1996 startede jeg på vagtcentralen. I de fem år, jeg havde været væk, var der sket en forholdsvis stor ændring, idet Falck havde købt Securitas og startet en samdrift, sådan at vægterne kunne køre nogle Falck-opgaver og nogle reddere var uddannet til at køre på alarmkald. Arbejdet med vægterne blev nu min primære opgave på weekend- og nattevagter.

Vægterne blev styret fra Falck, når de kørte på deres kreds (faste patruljer). Når de kørte på en alarm, overgik kontrollen til Securitas' kontrolcentral (KC), og så meldte de sig igen til os, når de var klar til at fortsætte på deres kreds.

Arbejdstilrettelægger Søren Holmgaard fik vægterne som arbejdsområde, Ove Jakobsen havde tilsvarende redderne. Dengang havde redderne stadig flere kompetencer end i dag, hvor stort set alle er specialerede. I Søren's ferie skulle Ove varetage opgaven med vægterne. Det havde nær taget livet af ham: ”Jeg vil langt hellere holde styr på 250 reddere end på 50 vægtere”.

Det var noget helt nyt og anderledes, så det krævede selvfølgelig lidt oplæring. For at opleve vægternes opgaver i praksis, var oplægget, at man skulle med som observatør tre gange, en gang fra hver station (Syd i Højbjerg, Nord på Bryggervej samt Falck-Gården). Jeg valgte dog at bruge nogle frinætter på nogle flere ture. Da jeg først var kommet ind i procedurerne og havde lært vægterne at kende, var det en god oplevelse. Alle – måske på nær en eller to – var meget positive og engagerede i deres arbejde. Hvis de havde en ledig stund, kaldte de op og spurgte, om der var noget de kunne hjælpe med.

I 2004 solgte Falck Securitas til G4S, og så forsvandt vægterne fra den ene dag til anden og blev nu styret fra KC, mærkværdigvis uden at der skete afskedigelser på vagtcentralen.

Dagvagterne gik med meldingsmodtagelse og disponering af personvogne. Man oplevede mange spøjse samtaler og bemærkninger, det kommer der lidt om senere. For eksempel havde kunderne svært ved at acceptere, at det ikke altid var muligt for Falck at åbne en låst bildør. Jeg gav gerne den forklaring, at hver gang fabrikanterne gør det sværere for biltyven, gør de det også sværere for Falck-manden. Efter at vi ikke længere skulle disponere vægterne, fik jeg mere med autohjælp at gøre.

Sammen med Ove Pedersen (bagest) styrer jeg autohjælpen. Foto: Nils-Jørgen Ribergaard.



Udover de traditionelle opgaver for et redningskorps varetog vi om aftenen, natten og i weekends telefonvagt for en lang række virksomheder. Samtalerne gik ind til os, og vi havde de forskellige firmaers vagtplaner for tilkald, så vi kunne rekvirere den rette hjælp. Omkring 2008 fik vi endda telefonvagt for et firma også i dagtimerne. Det foregik på den måde, at når kunden ringede til firmaets serviceafdeling, var det os, der besvarede opkaldet. Vi modtog besked om, hvad problemet var og hvor hastende det var, og sendte derefter opgaven videre til firmaets serviceteknikere, som ringede kunderne op i en prioriteret rækkefølge.

Nattevagterne på 13 timer (1800-0700) timer kunne ”trække tænder ud”, men særlig den nattevagt, hvor urene skulle stilles fra sommertid til normaltid. Den blev på 14 timer. Til gengæld slap man med 12 timer, når det var omvendt om foråret. Alle stempelurene skulle stilles. I løbet af aftenen kunne vi stille dem, der ikke blev brugt på nattevagten, men de resterende skulle stilles på det tidspunkt, hvor tiden skulle ændres.

I perioden var der en del udskiftninger af vagtcentralledere. Gerd Heuck, Annette Stentsøe, Peter Sølvsteen, Ulla Rasmussen, Rikke Gade, Frode Rasmussen, Finn Jensen, Gunnar Thykjær. Torben Skovgaard blev trofast på sin post. Han gik meget op i statistikker, et par gange sendte jeg ham en lykønskingsmail på Verdens Statistikdag den 20. oktober. Titlen amtsvagtcentralleder blev afskaffet og erstattet af en vagtcentralchef. Det blev først Gunnar Thykjær, senere Thomas Dietz, som stadig bar titlen, da jeg stoppede i Falck i 2011.

Sammenholdet mellem kollegerne på vagtcentralen var egentlig fint, men det kom aldrig på samme niveau som i shippingfirmaet. Det skyldtes utvivlsomt, at man var på arbejde med forskellige kolleger næsten fra dag til dag, afhængigt af, hvilken vagtform, man kørte – og der var mange, for eksempel dagvagt, DDN-vagt, 3-2-vagt og Dag-aften-vagt. Der var dog sociale arrangementer.

I december 1999 flyttedes vagtcentralen til en nyopført bygning på Brendstrupgårdsvej i Skejby, tæt på sygehuset. Samtidig blev vagtcentralerne Århus og Randers sammenlagt i den nye bygning. Forinden havde vi været på to ryste-sammen-kurser i Øer Maritime Ferieby ved Ebeltoft.



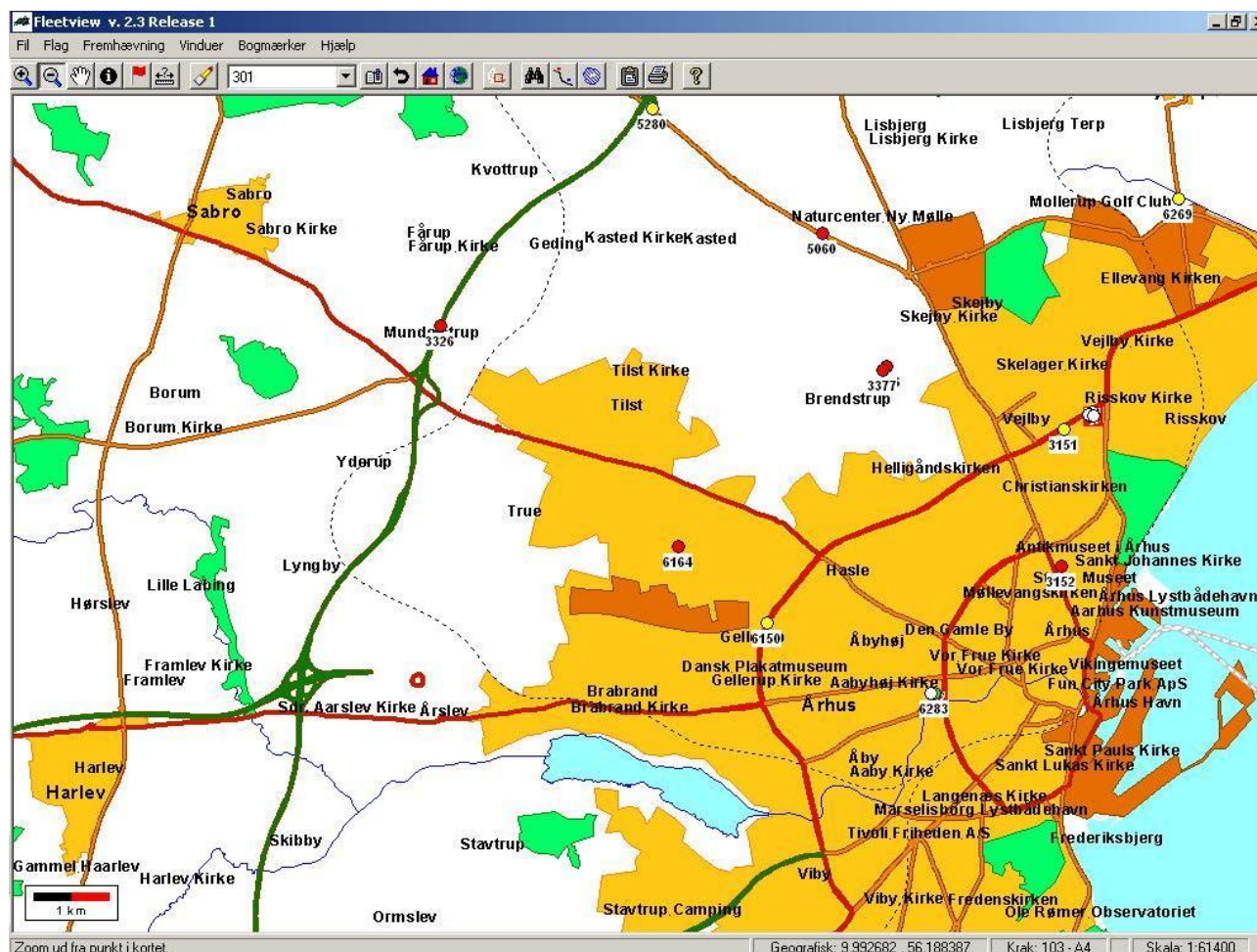
Vagtcentralen i Skejby kort før indvielsen i 1999. Den lå dengang ret øde – det blev den ikke ved med. Foto: Ole Ryolf.

Den nye vagtcentral fik sin ilddåb to dage efter, at den var taget i brug. Det var, da den kraftigste storm nogensinde (på det tidspunkt) i Danmark raserede landet den 3. december. Her kom samarbejdet med nye kolleger virkelig til eksamen.

Der er meget teknik på vagtcentralen: telefoner, computere med alskens programmer, skærme osv. Det er et sårbart arbejdsområde med blandt andet ambulancer og brandbiler. Derfor var der hele døgnet mulighed for at tilkalde den vagthavende tekniker til hardwaren og tilsvarende til software. Lige meget hvad der skulle installeres, skulle det være en tekniker, der gjorde det, så de helt havde styr på, hvordan det hele var sat sammen.

Når jeg tænker på hvor mange mennesker, jeg har arbejdet sammen med på vagtcentralerne, har der eksisteret forholdsvis få kæle/kaldenavne, men nogen har der været: Pastoren, Buddha, Morfar, Brumbassen, Skipper, Else Halv Vind, Hesten/Krikken, Mutter, Moster, Købmanden uden disk, Marmelade-Peter, Spinks, Syvogtres, Sygesedlen, Bassemand, Ole Julemand, Luffe og Guldklumpen. Helt anderledes var det blandt redderne, men dem forbigår jeg her.

I 2000 blev ambulancerne udstyret med GPS. Senere fik autohjælpskøretøjerne det også. En redder sagde en dag til os: ”Så kan I sidde og holde øje med os”. Og, ja, det kunne vi. Men det gjorde vi selvfølgelig ikke. Jeg husker en aften, hvor der udover at være mørkt var meget tåget. En grillvogn havde fået en opgave omkring Mårslet, og i området havde redderen meget svært ved at finde vej, og især finde den lille vej, han skulle ind på. Jeg fulgte ham tæt på GPS og dirigerede ham stille og roligt ind på vejen. Hvis ikke vi havde haft den mulighed, tror jeg, at han havde opgivet.



GPS-skærmen for autohjælpskøretøjerne. Screen dump: Ole Ryolf.

I årene 1997-2002 var jeg sammen med min bror Per og redder Bjarne Hinge engageret i at lave bogen ”Falck i Århus” (Århus Byhistoriske Udvalg 2002) i anledning af, at det var 75 år siden Falck etablerede sig i Århus. Det var et stort arbejde, især for Per, som skrev hele teksten. Vi interviewede flere gamle Falck-folk og indsamlede en mængde private billeder. Det, der skulle vise sig at være allersværest, var dog at fravælge billeder. Projektet blev støttet økonomisk af Falck, og på dagen var der etableret en slags Falck-station på det område, hvor stationen på Kystvejen oprindeligt lå. Den var revet ned i 1993. Alle byens Falck-biler kørte den dag ud fra denne ”station” og der var åbent hus, hvor især mange børn havde en fornøjelig dag. Dagen efter blev jubilæet markeret ved et arrangement på Falck-Gården, hvor flere prominente gæster var inviteret, blandt andre borgmester Louise Gade. Bogen blev præsenteret og foræret til alle de prominente.

Det var stort set den eneste kontakt, jeg havde med korpsets øverste ledelse. I det daglige var det vagtcentrallederne og amtsvagtcentrallederen (senere driftschefen) vi kunne referere til, og det var dem, der i givet fald stod for kontakt til direktionen. Vi havde kontakt til de enkelte stationsledere, men kun for at aftale daglig drift – hvis det var mere principielle ting, der skulle drøftes, var det også vagtcentralledelsens opgave. Vi kunne altid regne med ledernes opbakning, hvis der kom klager. Der blev ikke delt skidebatter ud ”offentligt”, det klarede vi efterfølgende internt.

I 2004 tog Susanne og jeg konsekvensen af, at drengene var flyttet hjemmefra. Vi flyttede til et lille rækkehus på Hasselengen i Hasselager.

I 2006 blev bygningen i Skejby udvidet til dobbelt størrelse. Vagtcentralen flyttede til den nye, større del, mens den gamle blev indrettet til kontorer for driftsadministrationen og vagtplanlægning. Samtidig blev vagtcentralerne i Skejby og Skive slået sammen, så vi nu dækkede hele Region Midt. Forinden havde vi været på to ryste-sammen-kurser i Feriepark Landal Søhøjlandet ved Gjern.



Den nye vagtcentral i Skejby. Foto: Ole Ryolf. Nederst lokalet med mange arbejdspladser. Foto: Falcks arkiv.

Der skete i 2006 noget for mig, som jeg ikke havde set komme: jeg gik ned med stress, min læge sygemeldte mig. Med en uvurderlig støtte fra vagtcentralledelsen, min læge, min familie samt Crecea (det, der tidligere hed Bedriftssundhedstjenesten) kom jeg stille og roligt på fode igen. Hos Crecea deltog jeg som en slags forsøgskanin i et projekt, der blev kaldt ”Diffust sygefravær”. Efter at have været sygemeldt omkring halvanden måned, startede jeg med at møde nogle få timer på job og øgede timetallet stille og roligt. Ledelsen fandt det bedst, at jeg ikke længere skulle disponere, og det var faktisk en lettelse for mig. Desuden passede det sammen med, at min kollega Merete, som varetog en del opgaver med at vedligeholde forholdsordrerne til telefonvagtssaftalerne samt vores intranet, skulle aflastes, og jeg bød ind på disse opgaver, som efterhånden fyldte mere og mere af min tid. Jeg fik indført i min jobbeskrivelse, at jeg – udover at dele opgaver med Merete - også skulle varetage ad-hoc opgaver for vagtcentralledelsen. Dem elskede jeg.

Alarmpladsen, hvor brandalarmer og tryghedsalarmer blev overvåget og brandudkald blev foretaget, var den plads, der havde flest skærme.

Et par gange om året holdt man et intranet-seminar i Vejle. Her mødtes redaktører fra forskellige afdelinger fra hele landet og blev undervist samt udvekslede erfaringer. Vi skulle give en konstruktiv kritik af hinandens portaler, og jeg husker, at en lille afdeling med fem medarbejdere (vistnok i København) mente, at det var noget pjat, at vi havde opslag på intranettet, når en kollega havde fødselsdag. Efterfølgende blev Merete og jeg spurgt, hvad vi vil ændre ved det. Jeg svarede: Ganske enkelt intet. Vi var cirka 100 ansatte på vagtcentralen, og ofte gik der længe imellem, at vi så hinanden, da vi arbejdede i mange forskellige vagtrykter. Der var flere eksempler på, at man ikke kunne huske et navn på en kollega. Her var en oplagt mulighed for at gå hen og sige tillykke og måske få en lille snak.

I 2006 fejrede Falck 100 års jubilæum. Det blev markeret med en kæmpe fest i Bella Center i København. Bustransport, hotelophold, taxa til og fra hotel, fest med god mad, drikkevarer, underholdning – alt betalt. Søren Pilmark var toastmaster, og der var underholdning af en pigearde og forskellige orkestre. Det var en stor oplevelse. De kolleger, som var vagtsatte og derfor ikke kunne være med, fik – så vidt jeg husker – en ekstra lækker middag på et andet tidspunkt.



Mig ved jubilæumsfesten i Bella Center i 2006. Foto: Susanne Ryolf.

Jeg har deltaget i en overenskomststridig arbejdsnedlæggelse, husker egentlig ikke årsagen. Vi nedlagde arbejdet et par dage, men der gik dog lidt penge ind på kontoen i slutningen af måneden. Måske nogen havde fundet dem i en papkasse et sted? Vi har også været lockoutet. Da lockouten var slut, havde jeg en kunde i telefonen, som hævdede, at vi havde strejket. Jeg korrigerede ham og oplyste, at vi havde været lockoutet – vi havde faktisk stemt ja til den pågældende overenskomst. Kunden påstod, at det var da det samme. Det mente jeg nu ikke.

Flere gange har jeg på en fridag taget med på autohjælp for at se, hvordan tingene foregik i marken og få en god snak med redderne. Jeg var med René Blittrup i en grillvogn en hel dag, Morten Schram fra Skanderborg i ATV-vogn (Auto Tekniker Vogn) og Ole Zimmermann i ”Århus ATV 1”.

De første år af min ansættelse blev lønnen forhandlet mellem Falck og HK, men det ændredes til, at vi skulle forhandle løn individuelt. Kun genetillæg og betaling for overarbejde forblev i faste rammer, forhandlet af HK. Lønforhandlingen skete med en vagtcentralleder, og der har været flere i min tid. Et par af dem opgav efter kort tid ævred og vendte tilbage til jobbet som vagtmester. Her følger et par særlige minder fra mine år på vagtcentralen.

Karbonader

Omkring årtusindeskiftet var vi fem kolleger fra vagtcentralen på kursus i Vejle. Vi blev undervist på Falck-stationen og boede på Hotel Hedegården. De fem var Ove Pedersen, Jens Didriksen, Flemming Blittrup, ”Luffe” og mig. Vi spiste fra søndag til torsdag - fem aftener - så vi skiftedes til at give en flaske vin til maden. En sød, rødhåret pige, Pernille, var vores tjener. Den første aften kaldte Ove hende hen og spurgte, om vi en af dagene kunne få karbonader. Det ville Pernille spørge kokken om. Hun kom hurtigt tilbage og meddelte, at det var så heldigt, at der var karbonader på Dan-menuen torsdag. Ove fortsatte: ”Nu hørte du godt, at jeg sagde karbonader og ikke kødboller?” Jo, den var feset ind.

Da det blev torsdag, fik vi de største karbonader, jeg nogensinde har set. Luffe, som altid havde en god appetit, havde bestilt dessert. Da han ville afbestille den, sagde Pernille: ”Det vidste jeg godt, at du ville, så jeg har slet ikke bestilt den”. Vi kunne alle fem ”nøjes” med karbonader.

Hvor Fanden er jeg?

I mine år på Falcks vagtcentral havde jeg stor respekt for de udfordringer, som redderne kom ud for i deres daglige arbejde. De løste mange opgaver med kompetence, erfaring og ikke mindst konduite. På vagtcentralen havde vi dog også vores udfordringer med at få puslespillet til at gå op. Vi havde tre ting at operere med: Biler, folk og tid. Det sidste havde kunderne dog sjældent. Oftest var det nemt at få de nødvendige oplysninger fra kunderne, men af og til kunne det være lidt af en kamp. Jeg har valgt nogle eksempler:

Gået i stå på E45: "Hvilken vej kører du på motorvejen?" - "Jeg kører mod Århus".

"Hvad er bilens registreringsnummer?" - "Hvor finder jeg det?" - "Det står på nummerpladen" - "Guuuuudd, det var da smart".

I en anden situation kan jeg høre føreren rode og skramle for at finde registreringsnummeret. Efter fire-fem minutter er hun forpustet tilbage i telefonen: "Så fandt jeg registreringsattesten bagest i handskerummet - nummeret er XXXXX" Jeg nænnede faktisk ikke at sige til hende, hvor hun også kunne have fundet nummeret.

"Hvad er det for en bil?" - "Det er en firmabil".

"Min bil er faldet ned" - Da vi kom frem, lå den med fire hjul i vejret.

"Jeg er kørt mod en mur på Viborgvej" - "Hvor er det nærmere på Viborgvej?" - "Det er lige overfor ølfabrikken".

"Hvilken farve har bilen?" - "Den har ingen farve".

"Der kommer vand ned fra luften"

"Bilen vil ikke starte" - "Hvad er det for en bil?" - "Det er min fars, det er sådan en lang gul én".

"God dag, De taler med min søns mor".

I en mere alvorlig situation løste vi dog et problem, som refererer lidt til overskriften: En motorcyklist var kørt galt og trillet ned ad en lille skrænt. Han vidste, at han ikke kunne ses fra vejen. Vi sendte en ambulance mod den pågældende vej, mens en kollega holdt forbindelse med den tilskadekomne. Da manden kunne høre ambulancen nærme sig, bad vi redderne fortsætte langsomt, men stadig med udrykningshorn. Da manden kunne høre, at nu var ambulancen meget tæt på, bad vi den stoppe, og der fandt de ganske rigtigt den tilskadekomne mand. Så han fik hjælp, selvom han dårligt vidste, hvor Fanden han var.

Falck-flaget

En søndag i 2009 henvendte en redder-kollega sig på vagtcentralen i Skejby for at leje en brystpumpe. Han gjorde mig opmærksom på, at vores flag vendte på hovedet - det havde ingen af os på job bemærket. Efter at have ekspederet, gik jeg ud og vendte flaget.

Sidst på eftermiddagen ringede en tilfældig mand til os og gjorde os opmærksom på, at flaget på Falck-Gården på Trindsøvej vendte på hovedet. Vi fik en redder på stationen til at vende Falck-flaget.

I 2008 besluttede Region Midt at hjemtage disponeringen af ambulancer og liggende sygetransport. Det skete fra november 2009. Flere kolleger søgte og fik job på regionens AMK vagtcentral (Akut Medicinsk Koordinering) og regionen lejede det første halve års tid både disponenter og meldingsmodtagere fra Falcks vagtcentral. Regionen valgte i flere år at bruge Falcks disponeringssystem EVA2000, inden man selv opfandt den dybe tallerken og barslede med nyt system.

I sommeren 2011 var jeg så uheldig at pådrage mig et mavesår, blev hasteindlagt på Kommunehospitalet og behandlet efter 53 timers faste. Efter den tur var Susanne og jeg enige om, at nu var det tid at benytte mig af det efterlønsbevis, jeg havde liggende i skuffen.

Forinden havde jeg haft et ønske om en ændret vagtform. Susanne arbejdede hver anden weekend, jeg hver tredje. Det passede ikke sammen, når vi ville være sammen med vores børn og øvrige familie. Jeg foreslog, at man kunne sætte en fjerde mand på min vagtform, men da den ikke stod i overenskomsten, var det udelukket. Indtil august, hvor jeg i min ferie blev ringet op af en kollega, som ville forhøre, hvilke weekends det passede mig at arbejde. Både hun og en anden



Falck-flaget inden jeg vendte det om. Foto: Ole Ryolf.

kollega havde hørt om mit ønske, og de var begge interesserede i netop den vagtform. Men jeg bad hende slå koldt vand i blodet, for når jeg kom tilbage fra ferie, ville jeg informere ledelsen om min beslutning om efterløn. Sådan blev det, i september afleverede jeg min opsigelse, så jeg havde sidste arbejdsdag den 30. november.



På min sidste hele arbejdsdag hyrede jeg Nils-Jørgen Ribergaard til at lave en portion skipperlabskovs til alle vagtsatte på vagtcentralen. Foto: Ole Ryolf.

På den sidste dag var der arrangeret morgenkaffe og rundstykker. Begge mine drenge havde ytret ønske om, at de og deres familier (der var dengang fire børnebørn, nu har vi seks) måtte deltage. Det fik de lov til, og da morgenkaffen var overstået, kunne jeg overlevere de helt aktuelle opgaver til en kollega og følges med familien til Storcenter Nord, hvor vi spiste frokost på Rasmus Klump Restauranten.

Det blev mit farvel til Falck efter sammenlagt 19 gode år i korpset.

Afrunding

Hvis jeg skal lave en slags sammenligning af disse arbejdspladser, må det blandt andet være, at ansættelsen i den ene branche ikke udelukkede, at jeg fulgte med i, hvad der skete i den anden. I et vist omfang bevarede jeg kontakten til nogle få kolleger, og i dag kan man næsten ikke undgå at følge med, så længe man har tidligere ledere og kolleger i sit facebook netværk.

Jeg har oplevet travle perioder hos Falck og det stik modsatte med nattevagter, der sneglede sig af sted. Da det var de samme kolleger, man havde nattevagt med, var samtaleemnerne efterhånden

udtømte, og det blev ofte til lidt løs snak om dagligdags ting. Måske med en enkelt eller to undtagelser, hvor jeg havde kontakt med en kollega udenfor arbejdstiden.

På containerterminalen samme tendens, det var de samme to kolleger, man arbejdede med på skift. De øvrige arbejdsledere så vi sjældent. De to driftsledere så vi sjældent, og især for den enes vedkommende kunne det også være lige meget. Hvis den kollega, som havde afspadsring, blev syg, kom den pågældende ind og spurgte: ”Hvem af jer skulle have haft afspadsring i næste uge?” Når vi spurgte ind til det, hvad det betød, fik vi blot svaret: ”Det kan du vel høre”. Hver måned fik alle i huset et eksemplar af Århus Havns lille blad. Når den samme leder kom med vores eksemplarer, åbnede han blot døren og smed dem på gulvet. Underlig manér efter min mening.

Så var sammenholdet hos Wendelbo noget anderledes. Vi elever kunne mødes og få en øl og måske efterfølgende besøge et af byens diskoteker til i dag var blevet i morgen – men vi mødte altid på job næste morgen. Der blev aldrig sagt noget, når vi tog en øl eller to i arbejdstiden. På travle og hektiske dage var det ret normalt, at Holmberg, Frøken Ulsø og jeg skiftedes til at give en fyraftensøl, mens vi drøftede dagens hændelser og forberedte os på den næste dags udfordringer – dem af dem, vi kendte.

Siden 2015 – med undtagelse af de to Corona-år - har et par tidligere reddere arrangeret en sammenkomst for Falck-folk fra stationen på Kystvejen. Det højeste deltagerantal har været 123. Af naturlige årsager svinder antallet af emner år for år, og der kommer kun nye til, hvis der pludselig dukker nogen op, som man ikke før har kunnet finde frem til.

Nu (2023) nyder jeg som 72-årig tilværelsen som folkepensionist. Susanne blev i sommers også pensionist. Vores børn, svigerbørn og seks børnebørn bor i henholdsvis Viborg og Hammel, og vi nyder hvert øjeblik, vi har sammen med dem.

Jeg har ikke helt sluppet kontakten til skibsfarten, følger stadig lidt med i, hvad der sker. Jeg er i bestyrelsen for Aarhus Søhistoriske Selskab og redigerer medlemsbladet Logbogen, som sendes fire gange årligt til medlemmerne. Jeg har også lavet flere indlæg til medlemsbladet for Falck Museets Venner. Min interesse for at skrive er ikke blevet mindre med årene. På opfordring af en tidligere kollega Merete fra Falck har jeg i nogle måneder næsten dagligt begået et skriv – eller en klumme, som jeg vælger at kaldet det – på min facebook-profil. Jeg har fået rigtig mange positive tilkendegivelser, og det lader til, at mange af mine venner læser disse indlæg.