

GENERALKONSULEN OG HANS ENESTE BARN - TRANSPORTKOMPAGNIET NORD

Hvordan 75 års transporthistorie
bliver til en af Danmarks
største uddannelsesfonde
inden for handel
og transport



Af Mogens Brix Westergaard

Udgivet af Hedorfs Fond



Frode Hedorf

Generalkonsulinde Anna Hedorf og Generalkonsul Frode Hedorfs Fond

Bestyrelse

*Ole Wiberg, formand
Jørgen Mølvang
Niels Hofman Laursen*

Direktør

Torben Scheel Persson

Fondssekretær

Anne Guinot

Revision

*Mortensen & Beierholm
Statsautoriseret Revisionsaktieselskab*

Telefon: 43 48 96 51

Telefax: 43 48 96 03

E-mail: Fonden@Hedorf.dk

Web: Hedorf.dk

Banemarksvej 48 – 50E

Postboks 125

2605 Brøndby

CVR-nr.: 11 72 10 01

Indholdsfortegnelse

Forord	5
Kapitel 1	
På vej ind i det nye årtusinde: 1992 – 2002	9
Kapitel 2	
Fremgang, tilbagegang og fusion: 1986 – 1994	15
Kapitel 3	
Udvikling: 1961 – 1986	23
Kapitel 4	
Stabilisering: 1952 – 1961	31
Kapitel 5	
De unge år: 1930 – 1952	47
Kapitel 6	
Mennesket Frode Hedorf	59
Kapitel 7	
Fokus på Hedorfs Fond	71
Bilag	
a) Personalialia	79
b) Udbetalinger	81



*Bestyrelsen i Hedorfs Fond og Hedorf Holding A/S.
Fra venstre: Ole Wiberg, Niels Hofman Laursen og Jørgen Mølvang*

Forord

Danmark er som bekendt fattig på råstoffer, men heldigvis rig på mæcener, der har overdraget deres "livsformuer" til brug for dygtiggørelse af det menneskelige råstof. I denne fornemme række af danske mæcener indgår Frode Hedorf som en af de mere fremtrædende.

I anledning af 75-året for stiftelsen af hans livsværk Transportkompagniet Nord A/S har bestyrelsen for Hedorfs Fond ønsket at tegne en profil af mennesket Frode Hedorf. Motiverne hertil er mangfoldige, dog især for at ære hans minde og de mange medarbejdere, der igennem årene har bidraget til, hvad der i dag udgør en af landets største uddannelsesfonde. Endvidere er det frem over muligt, når legatmodtagere stiller det naturlige spørgsmål: "Hvem var egentlig Frode Hedorf?", at de kan få stillet deres berettigede nysgerrighed.

Samtidig med profileringen af Frode Hedorf gives et bidrag til udformningen af et væsentligt kapitel i de senere års udvikling i den danske og for så vidt også den nordiske transportsektor. For at kunne bevare overblikket og bedømme proportionerne er den historiske fremstilling vendt på hovedet, idet det aktuelle leje er valgt som udgangspunkt for den samlede fremstilling.

Bestyrelsen udtrykker sin varmeste tak til direktør Mogens Brix Westergaard for hans sobre og hengivne profilering af mennesket Frode Hedorf og – takket være hans livslange tilknytning til Transportkompagniet Nord – hans afbalancerede og indsigtfulde redegørelse for de mange brikker, der har ledt os frem til den aktuelle struktur.

Endvidere takkes kommunikationsrådgiver Claus Arboe-Rasmussen og fondssekretær Anne Guinot for deres betydelige indsats for at give dette skrift dets særlige præg både i form og indhold samt de mange "øjenvidner", der med præcision har berettet om deres relation til Frode Hedorf og den historiske samtid, hvori deres "vidneudsagn" er blevet givet.

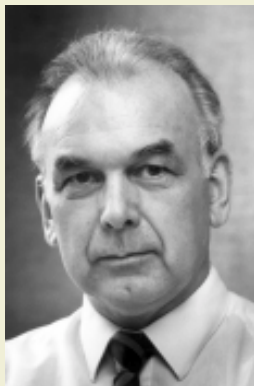
Brøndby, 17. november 2002. Niels Hofman Laursen, Jørgen Mølvang, Ole Wiberg



Generalkonsulen og hans eneste barn - Transportkompagniet Nord

Det historiske materiale, som er indsamlet og bearbejdet af Mogens Brix Westergaard, er redigeret af direktør Claus Arboe-Rasmussen, Clar Public Relations.

Direktionssekretær Anne Guinot, Danzas ASG Euro-cargo A/S, har bistået i alle faser af publikationen.



Mogens Brix Westergaard (f. 1932) var ansat i Transportkompagniet Nord fra 1955 til 1996. I 1971 blev han udnævnt til filialdirektør for Aalborg samt ansvarlig for Norden-trafikkerne vest. Fra 1991 til 1993 var Mogens Westergaard adm. direktør for selskabet og fra 1992 til 2000 direktør for Hedorfs Fond og Hedorf Holding A/S.

Byen San Marino, hvor Frode Hedorf blev udnævnt til Generalkonsul i 1947, er smukt beliggende på Monte Titanos stejle vestlige skråning omsluttet af Italien.

*Fem "øjenvidner",
der var med fra
Frode Hedorfs tid i
50'erne og som har
sat deres præg på
Nords udvikling.
Fra venstre: Horst
W Henningsen,
Gunnar Hansen,
Keld Walthing,
Wolfgang Classen
og Mogens Brix
Westergaard.*



Kapitel 1 På vej ind i det nye årtusinde 1992-2002

”Historie er mere eller mindre vås. Det er tradition,” sagde automobilets opfinder, amerikaneren Henry Ford ved indgangen til det 20’ende århundrede. Her hundrede år efter må vi give ham ret.

2002

Historie er en tradition, der giver os tid til eftertanke og inspiration til fremtidens udfordringer. Frode Hedorf var et spændende menneske, en pioner på det transportmæssige område, men også med usædvanlige menneskelige egenskaber.

Det er gennem hans vidt forgrenede netværk, ”øjenvidnerne” kalder vi dem i dette jubilæumsskrift, at vi forbinder fortid med nutid og fremtid. Over hundrede år tilbage i historien til generalkonsul Frode Hedorfs fødsel den 11. oktober 1891.

Her i det 21’ende århundrede er vi blevet 100 års transport- og samfundsudvikling rigere og med rivende fart på vej mod nye udfordringer. Danzas ASG Euro-cargo A/S er i dag en dynamisk transportvirksomhed med 750 ansatte og en omsætning på 1,7 mia. kr., men som har dybe rødder i fortiden. Tilbage til stiftelsen af Transportkompagniet Nord A/S i 1927 og over Øresund, hvor AB Svenska Godsbilcentraler, senere ASG, blev stiftet i 1935. Endelig helt tilbage til 1815, hvor Louis Danzas startede Danzasvirksomheden i 1815 i Alsace og videre til Basel, hvor Danzas koncernen har haft hovedsæde siden 1870.



*Generalkonsul Axel R Camitz
(tv) var den første adm. di-
rektør fra ASG AB, der blev
indvalgt i Nords bestyrelse i
1960. Til højre Frode Hedorf.*

Nord bliver overtaget af ASG

Den 1. januar 1992 solgte Hedorf Holding 55% af aktierne i Nord Transportkompagni A/S til ASG AB, som allerede i 1988 havde erhvervet 10%, og selskabet blev videreført under navnet ASG Denmark A/S. Dette selskab har i de seneste ti år været præget af agentskift, vækst og fusioner. Fra at være et 100 % dansk selskab ejet af Generalkonsulinde Anna Hedorf og Generalkonsul Frode Hedorfs Fond blev det pludselig en del af en nordisk koncern med 7000 medarbejdere.

Med fusionen fik ASG og Hedorf Holding hver to bestyrelsesmedlemmer i ASG Denmark A/S, og ASG fik ret til at besætte formandsposten, mens Hedorf Holding udpegede næstformanden.

ASG havde i en lang årrække haft en bestyrelsespost i Nord, som ASGs adm. direktør besatte (startende med Axel R. Camitz og senere Arne Sjöberg, Hans Ekberg og Bengt Jönsson). Ordningen udsprang af et personligt venskab mellem Frode Hedorf og Axel R. Camitz. I januar 1994 overdrog Hedorf Holding A/S de sidste 35% af aktierne i ASG Denmark A/S til ASG AB.

I 1993 fik direktør Jørgen Mølvang en plads i ASG ABs koncernbestyrelse i Stockholm.

Logo

Det synlige bevis på ASG's ejerskab blev farveskiftet fra Nords velkendte brune biler til ASGs blå og gule farver. I Nords logo, hvor der tidligere stod Nord, kom der nu til at stå ASG.

Nords brune logofarve kan i øvrigt føres helt tilbage til 1960-62, hvor Horst Henningsen og Mogens Brix Westergaard, som havde ansvaret for den nordiske trafik, var til et møde med ASG i Stockholm. Her blev de konfronteret med ideen om, at alle biler beskæftiget i udlandstrafik til og fra de nordiske lande skulle farveadskilles med den brune farve i modsætning til den blå/gule farve, der blev anvendt af alle biler beskæftiget af ASG både i indenrigs- og udenrigstrafik. Nord var straks med på den idé (også fordi designmanualen blev overleveret helt uden vederlag) i modsætning til vennerne i Norge og Finland, der ønskede at beholde egne farver.



Nords brune og gule lastbiler i ASG design var et kendt syn på vejene i årene 1962 – 1992.

I 1992 indgik ASG en strategisk alliance med EUs førende transportselskab Danzas. En kolossal omvæltning og udfordring der betød, at ASG udskiftede alle sine samarbejdspartnere i Europa med Danzas.

”Jeg startede selv i 1993 som logistikchef i ASG med opgaven at udvide lagerfaciliteterne og danne et logistikcenter i Danmark. Dette stod klart i 1995 i Hvidovre og kontrakter med tredjeparts-logistik blev indgået med mange store kunder. I dag hører dette selskab under Danzas ASG Solutions A/S,” siger adm. direktør Torben S. Persson, Danzas ASG Eurocargo A/S.

I 1994 fusioneredes ASGs landbaserede transportere med datterselskabet ERT. Et nyt selskab under navnet ASG European Road Transport så dagens lys ultimo 1995.

”Det store agentskifte fra Danzas til ERTs agentnet måtte forberedes i nattens mulm og mørke, og det var en stor mundfuld at få så mange nye samarbejdspartnere til at samarbejde. Terminalen i Brøndby, som Nord byggede i 1973, blev med et slag for lille til denne ekspansion. Lageret måtte udvides, og dele af administrationen måtte leje sig ind i naboejendommen,” tilføjer Torben Persson.

Danzas opkøber ASG

Et par rolige år fulgte, og ASG ERT havde godt fat i det nye agentnet, da næste store overraskelse indtraf i slutningen af 1999. Danzas AG opkøbte ASG-koncernen. Endnu engang skulle agentnettet udskiftes. Det danske selskab kom nu pludselig med i en virkelig stor international koncern med 40.000 Danzasmedarbejdere fordelt på 800 kontorer i 170 lande. Landtransportdelen i Danmark drives i dag under navnet Danzas ASG Eurocargo A/S.

I 1990 kom et par enkelte biler i Nords nye rød/hvide design på gaden. Efter ønske fra ASG blev ellipsen bevaret i logo.



Kapitel 2

Fremgang, tilbagegang og fusion 1986-1994

Perioden fra først i 1980'erne til midten af årtiet bar i Danmark præg af Poul Schlüters mindretalsregering med Konservative, Venstre, Centrum-demokrater og Kristeligt Folkeparti. Firkløveret hed regeringen, og mere end et hundrede gange i sin levetid blev den nedstemt og måtte bøje sig for oppositionen. Nogenlunde det samme pres blev Nord udsat for fra svenske ASG i disse år, og i 1988 fik ASG et længe næret ønske opfyldt, da Fonden solgte ti procent af aktierne i Nord til ASG AB.

Et nyt holdingselskab så herefter dagens lys, Hedorf Holding A/S, der købte aktierne i det gamle Nord. Bestyrelsesmedlemmerne i det nye Nord-selskab var grosserer Nils Jørgen Kiær, direktør Aksel Peter Holm Schmidt, direktør Bengt Åke Lennart Jönsson samt direktør Jørgen Mølvang, der erstattede Ebba Larsen, som forlod bestyrelsen på grund af alder. Nils Kiær blev valgt til formand efter Jan Kobbarnagel.

I de følgende år indledtes mere intense forhandlinger om et strategisk nordisk samarbejde mellem Nord og ASG. Der var også livlige diskussioner om modernisering af Nords logo, idet ledelsen i Danmark havde et ønske om et helt nyt design i rødt og hvidt. Forslaget falder i første omgang, idet det blev mødt af stærke protester fra Bengt Jönsson, der fastholdt, at det vil bryde med den nordiske identitet. Senere på året 1990 kom et par enkelte røde biler dog ud på landevejen. I perioden kommer der også nye kontorer i England og i Tyskland.

1988



To bestyrelsesformænd i samtale under indvielse af Brøndbys højlager i 1989. Tv Nils Kiær, medlem af Nords bestyrelse fra 1976 til 1994 og formand fra 1988, og Jan Kobbørnagel, formand for bestyrelsen fra 1961 til 1988.

ASG køber yderligere 55% af Nord

Den 29. maj 1991 tager bestyrelsesformand Nils Kiær, bestyrelsesmedlem Jørgen Mølvang og direktør Mogens Brix Westergaard til Stockholm for at diskutere ASGs ønske om større indflydelse i Nord. Resultatet bliver et "letter of intent", hvori det foreslås:

- ◆ Oprettelse af et selskab ASG Holding A/S, hvor ASG ejer 65 % og Hedorf Holding 35%.
- ◆ At dette selskab ejer 100 % Nord/ASG A/S og fly/sø selskabet ASG (Danmark).
- ◆ At ASGs og Nords bygninger købes af ASG/Nord Holding A/S. Den offentlige ejendomsvurdering er for Nords bygninger = 65,9 mill. kr. og for ASG = 23,3mill.kr. Altså i alt 89,2 mill. kr.

Nævnte dokument, der indeholder en lang række andre vigtige afsnit af betydning for aftalen, blev på stedet formuleret af Nils Kiær, der som jurist på dygtig vis formåede at få dette første udkast formuleret.

Nils Kiær og Jan Kobbernagel orienterer i august 1991 Ebba Larsen om planerne:

"Det er ikke uden vemod, at vi medvirker til denne strukturændring, som de ændrede markedsforhold tvinger os til at acceptere. Vi tror, det er nødvendigt, for at Nord kan overleve. Det er dog en god trøst, at vi mener at handle i Hedorfs ånd ved at sikre Nords fortsatte beståen som en dansk expeditiv virksomhed. Og det er ikke mindst en glæde for os, at vi hædrer Frode Hedorfs minde ved at skabe en kapitalstærk Fond, som bærer hans navn, og som i mange år fremover vil kunne bidrage til fremme af dansk handel og transport."

Den 12. december
1991 blev de endelige
dokumenter om salg af
Transportkompagniet
Nord A/S til ASG AB
underskrevet af Hedorf
Holding A/S.
Fra venstre ses advokat
Arne Madsen,
Jørgen Mølvang, Jan
Kobbervang og
Nils Kiær fra Hedorf
Holding A/S



Indtjeningen var stærkt faldende, da ASG i februar 1992 udsender en specialavis, Global Transporter, der skal orientere markedet om fusionen med ASG den 1. januar samme år. Avisen ledsages af et brev underskrevet Mogens Brix Westergaard og Gösta Thulin, der i en periode som sideordnede direktører havde ansvaret for selskabets daglige ledelse med sæde henholdsvis i Brøndby og i Kastrop. Målet med fusionen er en kontrolleret vækst, og koncernchef Bengt Jönsson skriver således i specialbladets leder:

”ASG betragter Norden som sit hjemmemarked. Derfor er det naturligt, at Nord Transportkompagni slutter sig til for at skabe et stærkt nordisk alternativ på det danske marked. ASG har samarbejdet med Nord i over 40 år og tilmed været medejer i en årrække. De to virksomheder kender hinanden godt. Det er dog ikke vort mål at blive størst. Den lokale tilstedeværelse og den personlige kontakt mellem vore kunder og medarbejdere er vort vigtigste aktiv.”

Han suppleres heri af Carl-Erik Svendsen, der igennem mange år har været medarbejderrepræsentant i bestyrelsen for det danske selskab.

”I Nord har vi længe ventet på, at fusionen ville blive en realitet, og vi lægger ikke skjul på, at vi er stolte over, at ASG har valgt at gennemføre den nordiske model sammen med os. Nord-medarbejderne indgår i fusionen med den viden og specielle forretningsmoral, som er opbygget gennem mange år, og som har skabt Nords gode renommé. Vi er overbevidste om, at det ikke mindst er de kvaliteter, som ASG er interesseret i,” siger Carl-Erik Svendsen.

Den skærpede konkurrence og de ændrede markedsforhold medfører dårlige resultater og ændrede ledelsesforhold gør, at Fonden presser lidt på for at få ASG til at overtage de resterende aktier i Nord.

I 1992 blev Nord til ASG, og lastbilerne blev i hurtig takt malet i ASGs blå og gule farver.



ASG overtager resten af aktierne i Nord

Til sidst efter vanskelige forhandlinger falder alle brikker dog på plads, og den 1. januar 1994 overdrager fondsbestyrelsen de resterende 35 % af aktierne til ASG AB. Alternativet havde været, at ASG havde udvidet aktiviteterne i sit danske luftfragtselskab til også at omfatte landtransport. Uden Nords viden havde ASG nemlig sideløbende forhandlet med Samson Transport A/S om køb af dette selskab.

Ved overdragelse af de resterende aktier i 1994 omdannes ASGs tidligere danske selskab til et ejendomsselskab, der køber alle Nord-terminalerne.

Torben Scheel Persson udnævnes til adm. direktør 1. februar 1994.

Dagbladet Børsen kan den 24. februar 1994 under overskriften "**ASG nu helt svensk**" skrive,

"Nu ejes ASG Denmark A/S 100 % af den svenske speditionsgigant ASG AB, Stockholm. Resterne af det fordums ganske store og meget velkonsoliderede danske speditionsføretagende Transportkompagniet Nord A/S er nu overtaget af svenskerne. Transportkompagniet Nord var i 1970'erne og ind i 1980'erne en af de mest velkonsoliderede danske speditionsvirksomheder og repræsenterede ASG-koncernen i Danmark. ASG Denmark omsætter for kr. 388 mill. i 1993, har 300 ansatte og er underskudsgivende"

Direktør Ebba Petersen var frontfigur, da Transportkompagniet Nords medarbejdere i København blev fotograferet til årets julekort i 1970.



Kapitel 3

Udvikling: 1961-1986

1961

Efter Frode Hedorfs død i 1961 blev Frode Hedorfs højre hånd, frk. Ebba Petersen (gift Larsen), udnævnt til direktør. I 1963 bliver Aksel Schmidt ansat som sideordnet direktør. Ebba Petersen havde fortrinsvis ansvaret for administration og personale. Frk. Petersen, som hun blev tiltalt, var en lille kvinde med et fast blik, der i mange af hendes arbejdsår kunne virke streng og hård, men med årene mildnedes hendes træk. I bund og grund var Ebba Petersen en varm og venlig person.

Ægteparret Hedorf havde ingen børn, og Frode Hedorf havde derfor i sit testamente allerede den 20. september 1960 bestemt, at virksomheden skulle videreføres efter hans død ikke mindst af hensyn til de ansatte. Han bestemte testamenterisk, at Nord skulle overgå til en fond, som skulle være universalarving, og som skulle overtage alle aktierne i Transportkompagniet Nord og de tilsluttede datterselskaber. Der skulle ikke være aktionærer, der kunne kræve udbytte, og virksomhedens overskud skulle udelukkende tilfalde fonden. Pengene skulle anvendes til velgørende formål navnlig til uddannelse af unge inden for handel og transportvirksomhed herunder udlandsophold med henblik på dygtiggørelse og fortsat uddannelse. Legaterne skulle fortrinsvis gå til studerende på Handelshøjskolen i København eller Niels Brock og tilsvarende skoler i provinsen.

Eksekutor var professor og landsretssagfører Jan Kobbernagel, der ved Frode Hedorfs død udnævnes til formand for både Nord og den nye Fond. Fonden stadfæstes dog først den 30. november 1963 under navnet Generalkonsulinde Anna Hedorf og Generalkonsul Frode Hedorfs Fond. Fondens grundkapital var på kr. 900.000. I de første år blev der overhovedet ikke betalt udbytte til Fondens, alt blev lagt til side. Som Fondens formand udtalte: "Det er vigtigt, at vor virksomhed og dens ledelse har de absolut bedste værktøjer til at drive selskabet frem." Denne holdning i bestyrelsen indebar, at Nord i modsætning til mange konkurrenter meget tidligt kunne bygge moderne terminaler og kontorfaciliteter i Danmark.

I 1965 opførte Nord egen terminal i Bådehavnsgade.



I 1962 oprettedes en DATRA filial i Haderslev, fordi NORD/DATRA (Danske Transportcentraler A/S) fik alle transporterne fra Nederlanche Linoleums Fabriek i Krommenie. En god hjælp til at hente denne ordre hjem kom fra Nords salgskontorchef greve Eiler Brockenhuus Schack, hvis svigersøn var direktør i det hollandske firma. På ugebasis drejede det sig om 2-3 biler. Grev Brockenhuus Schack havde sine egne måder at sælge på.

”Jeg skulle oplæres i salgsarbejdets svære kunst og var med på kundebesøg sammen med greven. Her stod han i sin grønne jægerjakke og stak sin paraply i maven på den første person, han mødte, og bad om at komme til at tale med mandens direktør. Denne utraditionelle åbning står vist ikke i nogen lærebog om sælgertræning,” fortæller Gunnar Hansen, Graasten, som blev ansat i Nord i 1959.

Planer om egen terminal og om lån af ASG

Ved overgang til fondseje var aktiekapitalen i forhold til aktivitetsområdet meget beskedent. Kun på kr. 152.441, og likviditeten var anstrengt. Tanken om at skaffe ny kapital opstod derfor i 1964 i forbindelse med ønsket om at opføre egen terminal i Bådehavnsvej.

I bestyrelsen drøftede man flere muligheder. ASGs adm. direktør Axel R. Camitz, der i flere år havde været medlem af bestyrelsen, foreslog, at Nord kunne låne kr. 200.000 af ASG, eller ASG kunne alternativt købe aktier i Nord for samme beløb. ASG havde nemlig en plan om at købe sig ind i Nord eller Nords datterselskab DATRA, som så kunne fusioneres med ASG og det DSB ejede selskab Team Trailers A/S. Argumenterne fra ASG's side var, at Nord var for lille til at stå alene, men det lykkedes Nord at undgå øget indflydelse fra ASG, idet man efter nye forhandlinger fik lånetilsagn til terminalbygget fra Nords egen bank.

Det nye og større pakhús skulle bruges til at betjene den stigende trafik til og fra Sverige. Disse planer føres ud i livet i 1965, hvor man bygger 1000 m² lager, fuld kælder og 220 m² kontorer.



Det var både bestyrelsesformand Kobbarnagel og direktør Aksel Schmidts ønske at bevare Nord som selvstændigt dansk selskab så længe, dette var muligt. Det var selskabets mål at maksimere overskuddet for herigennem at skaffe tilstrækkelig kapital. Dette mål blev nået i årene op mod 1970, så Nord også kunne bygge moderne terminal og kontorlokaler andre steder i Danmark til at modtage de stigende godsmængder.

I 1971 blev Ebba Petersen pensioneret, og Aksel Schmidt stod alene som adm. direktør i spidsen for Nord indtil pensionsalderen i 1986. I 1971 udnævnes endvidere regnskabschef Kaj Gundersen og transportchef H.W. Henningsen til direktører i Nord, og filialbestyrer Mogens Brix Westergaard bliver filialdirektør i Danske Transportcentraler A/S.

Samme år kommer den nye toldlov, som gør Bådehavns terminalen for lille. Nu var det nemlig muligt at opbevare importgods på eget lager. Planen er derfor at bygge et større anlæg, der kunne huse godsekspedition og kontorer. Den nye terminal indvies den 21. november 1971 på Banemarksvej 48 i Brøndby og er stadig i brug. Året efter i 1972 blev Nord kontaktet af Danzas i Frankfurt med forslag om samarbejde, og ad denne vej blev der senere knyttet forbindelse til Danzas i Kiel og Lyon.

I 1971 opførte Nord en stor terminal i Brøndby, dengang i meget landlige omgivelser (foto til venstre). Disse blev dog hurtigt opslugt af erhvervsbyggeri, som det ses på fotoet på højre side, taget i 1991.



I 1986 blev Aksel Schmidt (th) pensioneret efter 25 år i Transportkompagniet Nords tjeneste. Han blev afløst af Karsten Holbek (tv). I midten ses ASGs adm. direktør Bengt Jönsson.



50 års jubilæum

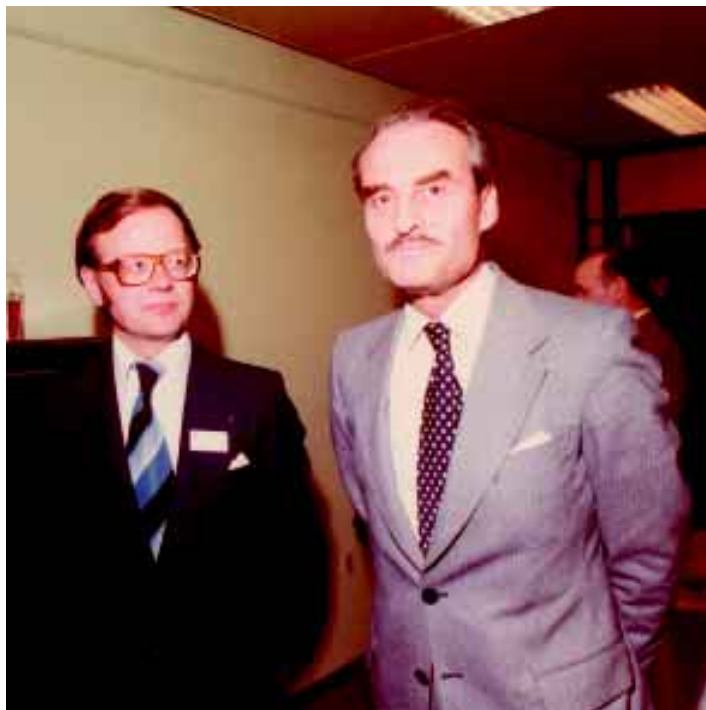
I 1977-1978 udsender Nord i anledning af 50 års jubilæet en lille imagebrochure, der i tekst og fotos giver et nutidigt indtryk af virksomheden, der er vokset til en landsdækkende forretning med 248 specialister og rådgivere. Der er afdelinger i København, Aalborg, Aarhus, Esbjerg, Haderslev, Odense og Padborg. I Sverige samarbejder man med ASG. I Finland hedder samarbejdspartneren Fin-nexpress og i Norge O.Næss. På det internationale samarbejdes der med branchens dygtigste speditører som Danzas, RSK, Edouard du Boris, Frans Maas, Weltifurrer, Sceta-Batim og Atege. Selv så fjerne steder som USA, Fjernøsten og Australien er med i samarbejdsordninger.

I 1979 beslutter man sig til at bygge højlager i Aalborg og kontorhus i Padborg. Året efter i 1980 køber Nord 20 % af aktierne i Helsingør Godsregistrering A/S.

I 1984 oprettes der datterselskab i England. I perioden frem til 1986 installeres også den første datamaskine i Nord. Det sker i Aalborg.

I 1986 fratræder Aksel Schmidt som adm. direktør, men indtræder i Nords bestyrelse. Han afløses af Karsten Holbek.

Leif Schiander (th), adm. direktør for Adams Transport og formand for Speditørforeningen på besøg hos Transportkompagniet Nord i anledning af selskabets 50 års jubilæum i 1977. Tv ASGs adm. direktør Hans Ekberg, medlem af Nords bestyrelse.



Kapitel 4

Stabilisering 1952-1961

1952

I 1950'erne blev livet i Danmark præget af radiokommunikation, som danskerne havde lært at holde af under Besættelsen. Radioen var Statsradiofonien, der var statsfinansieret via licens. Kun det der var godt, oplysende og lødigt og ikke gav den danske folkesjæl varige skader, slap forbi Radiorådet.

”Jeg var ansat ved Nord fra 1948-1952 som leder af eksportafdelingen, der havde 5-6 medarbejdere. Jeg forlod firmaet, fordi jeg ikke kunne acceptere Hedorfs personalepolitik. Jeg ønskede ikke at følge hans instruktioner om, hvorledes f.eks. elever skulle irettesættes. I min tid blev der oprettet baneforbindelser til Schweiz, Tjekkoslavakiet, Tyskland og Holland. I Holland gik man dog hurtigt over fra bane til lastbiltransport via firmaet Van Gend & Loos,” husker Arvid Lindstorff, senere filialdirektør for Adams Transport i Århus og formand for den lokale speditørforening.

Leif Schiander, tidligere adm. direktør i netop speditørfirmaet Adam og formand for Dansk Speditørforening, supplerer med, at han ganske vist kun har mødt Hedorf en gang, men opfattede ham som ”en hård negl af den gamle skole”.

”Nord var i Hedorfs tid ikke medlem af Speditørforeningen, og kontakten til branchen var præget af Hedorfs negative indstilling til konkurrenterne. Blandt kunder var Nord kendt som et veldrevet selskab med en god service, specielt til Sverige. Jeg har dog også hørt, at alle chauffører, der besøgte hovedkontoret i København skulle holde sig på den rigtige side af skranken (ydersiden), når de havde ærinde og i øvrigt ikke færdes på kontoret,” fortæller Leif Schiander.



DANSKE TRANSPORTCENTRALER A/S

i samarbejde med

AB SVENSKA GODSCENTRALER

- ... Direkte biltrafik til og fra alle større pladser i Danmark og Sverige.
- ... I tilslutning hertil regelmæssige forbindelser med og Finland.
- ... Specialbiler til levnedsmiddeltransporter, f. eks. kød, ost og smør samt varmevogne til f. eks. grænsager m. m.
- ... Hurtig — sikker og økonomisk transport.

En stor dag for Danske Transportcentraler A/S (Nords datterselskab), da Hans Kongelige Højhed Kong Frederik IX besøgte selskabets stand under Food Fair udstillingen i Aalborg i 1960.

Keld Walthing, der var blevet ansat i Nord som elev allerede i 1954, og som en lang årrække var leder af Nords klareringsafdeling, kan godt huske de barske år, men hæfter sig mere ved de positive sider af virksomhedens dagligdag.

”I de første år oplevede jeg Frode Hedorf som en meget hård arbejdsgiver. Han var respekteret af personalet, men vi var lidt bange for ham. Da jeg blev udlært i Nord i 1957, blev jeg imidlertid fastansat og oplevede her den markante flytning af hovedkontoret til Rådhuspladsen. Den gang var der ikke så mange biler i København, så det var lidt af en københavnerbegivenhed, når der pludselig holdt et par franske lastbiler foran hoveddøren på Rådhuspladsen. Nord har også gennem mange år og har stadig et meget positivt samarbejde med Det kgl. Teater i København. Samarbejdet indebærer, at vi udfører transporterne for teatret, når de tager på udlandsturné til f.eks. USA og Fjernøsten. Det betyder gerne 3-4 containere fyldt med teaterrekvisitter,” fortæller Keld Walthing.

Bane- eller lastbiltransport

Langt op i 1950'erne var banetransport dominerende, når det gjaldt transport til og fra udlandet og rundt i Danmark. Danske speditører samarbejdede med udenlandske partnere om at sende gods på bane, både stykgods i banesamlevogne og hele ladninger. I praksis skete det ved, at en eller flere speditører lejede en hel banevogn ved jernbaneselskaberne til fast pris. Herefter var det de samarbejdende speditørers opgave og ind i mellem problem at få så meget gods på disse vogne, at der også blev fortjeneste. Der blev udarbejdet tariffer for fragt, klarering, lokaltransport etc., så kunderne kunne beregne omkostninger ved at sende f.eks. 250 kg fra Paris til Herning. Jernbaneknudepunkterne var Padborg og København, og på samme vogn kunne der være gods til samarbejdspartnerne i de nordiske lande. Godset blev sorteret manuelt og omladet via speditørens ofte primitive pakhuse. Flere rederier inklusiv DFDS opretholdt dog rute trafik med skib til og fra Sydeuropa og mellem København og de større provinsbyer. Disse rutebåde modtog al slags gods og blev flittigt benyttet af Nord.



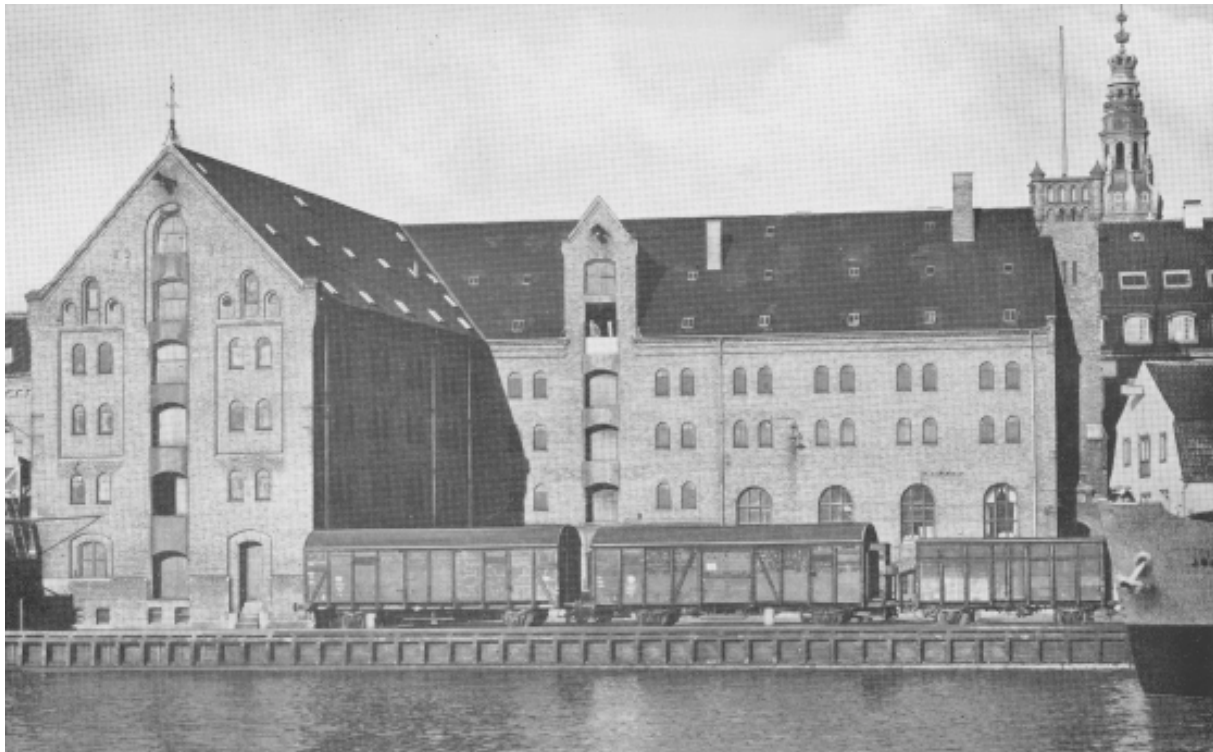
I 50'erne skulle alt stykgods ekspederes via toldkammeret, så varerne skulle losses og læsses en ekstra gang for kontrol.



I forbindelse med den internationale trafik var toldklareringen en vigtig indtægtskilde for speditørerne. Alt stykgods skulle ekspederes via toldpakhus. Med en klareringsangivelse i hånden var det ofte speditørelven, der skulle gå til det lokale toldkammer. Her blev indholdet kontrolleret, og på toldkassererkontoret blev der betalt arbejdspenge og told for kundes regning - en langsommelig og besværlig ordning.

I denne tid kan man undre sig over, at Hedorf ikke gjorde mere ved de internationale kontakter inden for lastbiltransport. Han vidste ikke selv meget om international biltrafik og koncentrerede sig derfor helst om lokale forhold og havde i øvrigt svært ved at løsrive sig fra sin tro på jernbanetransporten. Først i 1950'erne fik han dog kontakt til store europæiske speditører som Reinholdt Kock i Wuppertal, Gebrüder Ullman i Hamburg og Van Gend & Loos i Utrecht.

Det var derfor ikke så underligt, at Hedorf gik med en drøm baseret på, hvad han havde set i Sverige. Selvom Nord var agent for udenlandske jernbaneselskaber, kunne han godt se, hvilken vej udviklingen blæste. Lastbilen var fremtidens godstransportør. I vort broderland havde ASG med succes introduceret lastbilerne til fast rutetrafik mellem egne kontorer i alle større byer. På den måde kom man tæt på kunderne og kunne dække erhvervslivets behov for godstransport over hele landet. Nord fulgte eksemplet ved at starte sin første afdeling i provinsen. Det blev Aalborg Transportcentral A/S, som skulle være spydspids for senere kontorer, hvori de lokale bynavne skulle indgå i firmanavnet. Et samarbejde med Landsforeningen for Danske Vognmænd (LDV) skulle bakke ideen op i forhold til lokale vognmænd, og provinskontorerne skulle mod provision markedsføre, modtage bookinger og fordele godset til vognmændene.



Denne flotte bygning på Christians Brygge husede Nord fra 1956 til 1959. Den tætte beliggende til vand og bane var helt ideel.

I København blev der oprettet en afdeling af Danske Transportcentral (kaldet DATRA). Lastbilen der kørte mellem København, Stockholm og Göteborg blev døbt Nordpilen.



Oprettelse af Aalborg Transportcentral A/S

Speditør Peter Lyngdorf ansættes den 1. maj 1956 som første chef for Aalborg Transportcentral. Han husker ansættelsessamtalen med Hedorf, hvor denne fortalte om sin vision med transportcentraler i alle større danske byer og samarbejdet med Landsforeningen for Danske Vognmænd.

”Nord havde kontrakt på transport af tusindvis af mursten fra danske teglværker.” fortalte Hedorf mig. Dette skulle være lokkemaden for vognmændene til at vælge netop Aalborg Transportcentral som distributør. Det blev dog ikke til noget med de mange mursten. Nord blev underbudt af de allerede etablerede speditørselskaber, ” fortæller Peter Lyngdorf, der året efter siger sit job op på grund af netop det bristede løfte om gods i stor stil til vognmændene. En anden årsag var den hårde konkurrence om indenrigsgodset og vognmændenes frygt for at miste anden kørsel, hvis de kørte for den nye Aalborg speditør. Den danske Hedorf vision efter svensk ASG-model faldt derfor til jorden.

Det allerede etablerede kontor i Aalborg måtte derfor finde andre indtægtskilder. Det lykkedes for Peter Lyngdorf at overtage nogle løbende transporter fra Tyskland til Volvo AB i Göteborg. Dette blev grundlaget for en senere meget positiv udvikling på det svenske marked. Frode Hedorf fastholdt derfor sin vision om flere provinskontorer, nu baseret på at man fortrinsvis skulle beskæftige sig med udenrigstrafik.

Da man skulle etablere sig i Aarhus, var der desværre allerede her etableret et firma ved navn Aarhus Transportcentral A/S, så derfor kom Hedorfs selskaber fremover til at hedde Danske Transportcentraler A/S i daglig tale kaldet DATRA. I København oprettes der også et DATRA-selskab med hovedvægten på transporter til og fra Sverige. Lasteevnen var bil med anhænger og ca. tolv tons. Der oprettes lastbiltrafik mellem København, Stockholm og Göteborg, og Nord købte egen lastbil, der fik navnet Nordpilen. Det går dog ikke så godt, så bilen blev solgt til en af Nord's vognmænd. I Tuborg Havn oprettes der kontor for havneekspedition.

I København var Nord i 1956 flyttet til adressen Christians Brygge 9-11, hvor man lejede 350 m² kontor. I sidebygningen var der stort og rummeligt lager i rampehøjde og med direkte tilknytning til banespor. Nord havde nu fem lastbiler og 40 ansatte. Snart må man dog også flytte fra Christians Brygge, da bygningerne skulle rives ned.



Frode Hedorf var en god vært for sine udenlandske gæster. I 1957 stod han for afholdelsen af en international kongres. Deltagerne var indehavere af agenturer for forskellige europæiske jernbaner.

”Da vi boede på Christians Brygge var der ansat tyve medarbejdere heraf tolv elever, og eleverne skulle hver morgen komme med rene negle, der blev tjekket. Når posten kom, sorterede Hedorf den selv. Hver medarbejder havde et nummer, og hvis Frode Hedorf havde kommentar til et brev, skrev han f.eks. på korrespondancen: Nr. 69 kom ind til mig. Da jeg en aften havde overarbejde på kontoret, kom Hedorf ind og spurgte mig, om Nord fortsat var den største speditør på Toldboden. Jeg svarede som sandt var, at de andre speditører havde flere klareringer, og at Leman og Samson var større. Hedorf blev sur og gav mig en overhaling. Der var nemlig andre Nord-ansatte, der havde bildt Hedorf ind, at Nord var den største speditør,” fortæller Poul Nyman, der var ansat i Nord fra 1955-1958.

LINJETRAFIK

I 1957 ansættes Horst W. Henningsen på kontoret i København med ansvaret for de skandinaviske trafikker.

”Tiden 1957-1960 var vigtig og skelsættende, da Nord og ASG indfører den såkaldte linjetrafik. Hidtil havde de lastbiler, der kørte, kun været på farten, når der var gods at transportere, og trafikken var derfor uregelmæssig. ASG havde erfaringer fra Sveriges indenrigstrafik, hvor lastbiler kørte mellem alle større destinationer i en regelmæssig trafik med faste tider. Systemet var ligesom med tog og rutebiler, der kørte til tiden, selvom der ikke var passagerer med. Et sådant troværdigt trafiksystem med lastbil var ukendt i Danmark,” fortæller Horst Henningsen. Systemet med regelmæssighed spredtes til hele Danmark og bliver grundlag for en stor stigning i godsmængden og en flot stigning i Nord's økonomiske resultater.

Han husker også, da svenskerne tillod import af det såkaldte ”mellanöl”. Øllet havde så lav alkoholprocent, at det måtte sælges i de svenske butikker. På et enkelt døgn transporterede ASG og Nord 4500 tons øl på 210 lastbiler til alle svenske destinationer, så øllet kunne stå klar på hylderne til de tørstige svenskere allerede fra morgenstunden. Disse transporter af øl var basisgodset, som gjorde, at Nord, tidligere end konkurrenterne, kunne drive linietrafik med bil ud af København direkte til en lang række svenske destinationer.

I 1957 kan man i datidens aviser under overskriften ”Transportkongres i Nykøbing Sj.” læse, at ”et lille eksklusivt selskab fra de tre nordiske lande holder interskandinavisk kongres. Kongressen tilrettelægges af generalkonsul Hedorf, og de 15-16 deltagerne skal spise på hotel Phønix og på rundtur til Odden og Dragsholm Slot.” Deltagerne var indehavere af agenturer for forskellige europæiske jernbaner.



Sidst i 50'erne var øltransporterne af stor betydning for Nord og ASG. Dette basisgods gjorde, at Nord kunne drive linietrafikker ud af København direkte til en lang række svenske destinationer.

På grund af Hedorfs nære samarbejde med SJ (Svenska Jernvägar) og ASG tildeltes Transportkompagniet Nord i 1959 den ærefulde titel af Hofspeditør til Det kongelige svenske Hof.

1959

Fra Wolfgang Classen, der var startet som rejsesekretær hos Nord, og som senere avancerede til leder af Aalborg-afdelingen, kender vi følgende udslag af Hedorfs humor.

”Under afvikling af vor sommerferie havde vi tre ungarle, vognmand Bent Jensen, Mogens Brix Westergaard og jeg selv lejet et sommerhus i Løkken, og den der skulle passe forretningen kunne køre frem og tilbage i bus. På grund af god indsats i Aalborg tilbød Hedorf at betale lejen for sommerhuset. Vi ungarle fik i ferien drukket en masse øl, som vi på regningen betegnede som rundstykker og sendte videre til Hedorf. Et par dage efter feriens afslutning ringer generalkonsulen og siger til mig: Det er dog en forfærdelig masse rundstykker, De har fortæret Hr. Classen. Vi tror, at chefen havde lugtet luntten og sikkert moret sig over historien”, siger Wolfgang Classen.

Endnu mens man residerede på Christians Brygge, blev der skrevet aftale med det amerikanske REA Express, som påtog sig alle forsendelser til og fra USA. Nord fik især glæde heraf, da amerikanske turister i København købte møbler og kunst, som så REA distribuerede videre til USA. REA's priser var rasende dyre, så via en kompliceret tarif måtte Nord selv udregne ekstraprisen til de københavnske forretninger. En ekstrapris som man i øvrigt havde en god fortjeneste på.

*Det var i denne Bedford, at
vognmand Bent Jensen og hans
bror Aage Jensen kørte fra Aal-
borg til Stockholm første gang –
og overnattede på Grand Hotel.*





D. JENSEN
RNBOG
TELF. 37

TRANSPORTKOMPAGNIET NORD A/S



I 1959 flyttede Nord ind på Rådhuspladsen, hvor man blev lige til 1971. De ansatte nød beliggenheden, men chaufførerne havde deres problemer med den københavnske trafik og parkeringsforhold.

Rådhuspladsen

1959

I 1959 flytter Nord ind på Rådhuspladsen nr. 4, 2. sal i Utrechtbygningen, hvor man lejer 350 m² kontor og et gammelt dårligt pakhús på Kalvebod Pladsvej med højt til loftet, hvor Det kgl. Teater tidligere havde haft kulisseeopbevaring. Gunnar Hansen, Graasten, der var ansat i Nord fra 1959-1984 husker godt flytningen.

”Udsigten fra kontoret var pragtfuld. Et enkelt kik, så sugede man København til sig. På Hedorfs kontor stod endda en sovesofa, som jeg ved overarbejde sneg mig til at overnatte på. Det var så om at huske at vågne om morgenen, før Hedorf ankom.”

Gunnar Hansen husker også, at Hedorf en dag havde udtrykt særlig tilfredshed med hans arbejde, og som belønning forærede ham et sæt skræddersyet tøj. Det tøj gik han længe i. Gunnar Hansen fik også som en af de første i Nord egen firmabil, og da Hedorf blev syg, kørte Gunnar Hansen frem og tilbage mellem Skt. Lucas Stiftelsen og Rådhuspladsen med papirer til underskrift.

*Klareringschef K. Hyllested på sit fine kontor.
Knud Hyllested blev ansat i 1941 og gik på pension i 1961.*



Kapitel 5

De unge år og omgangstonen 1930-1952

1930

Tirsdag den 29. oktober 1929 brød helvedet løs på Wall Street i New York. Kurserne faldt og den amerikanske børs krakkede. Kun få lande blev dog så hårdt ramt som USA, men også Danmark mærkede den økonomiske snert, dog i relativt mild grad. På det tidspunkt havde cigarsorterer Thorvald Stauning, Socialdemokratiet og magister P. Munch, Det Radikale Venstre, allerede i et halvt år dannet regering. En regering, der holdt helt frem til Besættelsen, og som i øvrigt i 1935 blev kendetegnet for valgsloganet "Stauning eller Kaos".

Det var under disse indre og ydre forhold, at Frode Hedorf den 15. november 1930 havde købt Nord af AB Transportkompagniet i Stockholm. Forretningsunderlaget var modtagelse og omlæsning af banesamlevogne fra Sydeuropa, og udgangspunktet var Bernstorffsgade 15-17, København. Beliggenheden tæt på DSB vidner om Hedorfs fortid som trafikassistent og et ønske om at samarbejde med jernbanerne.

En elev beretter

Transportkompagniet Nord havde i starten inklusiv Frode Hedorf og Ebba Petersen kun fem ansatte. En af dem var den 16-årige elev Steffen Otto Steffensen;

"Jeg kan huske, at vor kusk hed hr. Rasmussen. Han havde ansvaret for firmaets hest, der stod opstaldet i en gul bygning ved Kongens Bryghus. Væsentligste aktiviteter var banetrafikken Paris-København og København-Fredericia-Vejen. Da en elev ved fejlslæsning havde beskadiget 25 baller bølgepap forlangte Hedorf, at eleven selv skulle betale. Dette resulterede i en gevaldig ballade med elevens far, og læreforholdet blev ophævet. Når vi på kontoret spiste frokost, foregik det på gangene i Skattepalæet, som dengang var en del af Bernstorffsgade 17, indtil skattefolkene ikke længere kunne udholde lugten af leverpostej. Derefter måtte det ske på en trappeopsats uden for bygningen. Hedorf selv nød sin frokost indendørs med en Hof på sin skrivemaskine. Arbejdstiden var kl. 7-17 inklusiv lørdag. Elevlønnen var kr. 25 pr. måned."

*Da Nord blev grundlagt i 1927, foregik al transport til havn og bane med hestevogn.
Nords hest Lotte måtte ofte tage turen til Københavns havn.*



I 1937 må Nord flytte til større lokaler i Anker Heegaardsgade 5. Her lejer man to værelser i stue-etagen og senere yderligere 100 m² i samme opgang. Frode Hedorf plejer i disse år forbindelserne til udenlandske jernbaneselskaber, og under jernbanemøder i Sverige og Norge møder han repræsentanter for ASG / AB Svenska Godscentraler, hvis hovedaktionær er Svenska Järnvägar.

Sverige var på det tidspunkt allerede pionerer på lastbiltransport, som havde set dagens lys allerede ved århundredeskiftet, men var da for lille og for langsom i forhold til toget. Allerede i begyndelsen af 1930'erne var der 40.000 lastbiler på de svenske landeveje, som sloges med jernbanerne og kysttrafikken om godset. Resultatet var katastrofalt lave priser for al godstransport. Sveaboglagets adm. direktør Emanuel Högberg fik imidlertid i 1935 bestyrelsen til at skabe

”ett holdningsbolag för varandra och kusttrafiken samarbetande godsbil eller bilgodscentraler, placerade över hela landet”. Navnet var AB Svenska Godsbilcentraler, i daglig tale ASG AB.

Instruks til personalet

Vi ved ikke meget om Nords aktiviteter i Danmark op til og under selve besættelsen, blot, at da klareringschef Knud Hyllested ansættes i 1941 har kontoret syv ansatte, to lastbiler til bytrafik og et lagerlokale på 60 m² i Stoltenbergsgade. Alt gods bæres op og ned, da der ikke var noget hejseværk. Men af en instruks til personalet dateret 1943 fremgår det, at kontoret blev kørt med militær disciplin. Eksempler herpå følger:

- ◆ Møder en Funktionær for sent, skal dette uopholdelig meldes til Direktøren.
- ◆ Kunder, der indfinder sig på Kontoret skal modtages af en overordnet Funktionær.
- ◆ Funktionæren skal rejse sig, såfremt der tales til en Kunde, der står op.
- ◆ At give Kunder en god Betjening er Personalets vigtigste Opgave.

SØFART

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

BANKET ANNE PLADS 30, TELF. CENTRAL 6388. (FRA KL. 17—I CENTRAL 52,287).

Indenlandske Ruter:

Afgang ubestemt. Oplysninger gives paa C. 63 00, Lokal 72 (Styk gods) og Lokal 130 (Partigods).

VEJLE og Opland

Motoriskib laster forv. 2./5.

Eriksen & Petersen A/S

Havneg. 21 C. 74 98 — 10,488

TIL VEJLE

M/S Inger 1 Dag.

Fuld Last anmeldt.

Skib laster igen Lørdag/Mandag.

Gods bedes anmeldt.

TIL AALBORG

M/S forv. 30. da.

TIL ODENSE

M/S forv. 30. da.

TIL STOCKHOLM

og OSLO

Samlevogne afgaar ugentl.

Gods bedes anmeldt.

Emil Stephensens Eff.

Amaliegade 31. Cir. 49 19.

Til ODENSE og

alle Stationer paa de fynske Privatbaner

M/S Anna laster 1 Dag og Lørdag.

M/S Erna laster Mandag og Tirsdag.

Gods bedes anmeldt.

TRANSPORTKOMPAGNIET NORD A/S

C. 86 20, Lokal 6 og 9. PALSE 80 57.

ANTHON HØEG

Hedert.

KØBENHAVN—RANDERS

og RETUR

„Birgitte Høeg“ laster forv. 30./4.

Anmeldelse af Gods modt.

Stryhn & Resmann,

Harry Resmann

Statsaut. Skibsmægler.

Amaliegade 36 - C. 323.

TIL KOLDING

Skib laster Tirsdag og Onsdag.

TIL RANDERS

M/S Olga og M/S Fremad laster 1 Dag 1

TIL BORNHOLM

KØBENHAVN—RØNNE:

N/S Østersøen

Onsdag og Lørdag Kl. 21.

Gods modt. Onsd. og Lørd. fra Kl. 9—13

M/S Ella laster Lørd. Gods modt. Lørdag

fra Kl. 9—15.

Gods bedes anmeldt.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866

Ekspedition, Expedition, Godstransport ved

Th. Hørrig, Tordenskjoldsgade 34

Søgnedage 8—18. Telf. 18 63 og 11,663.

PROVINSPAKETTEN

Tlf. 14,145, 14,170. Nyhavn 30. Viggo Hansen.

Til Odense:

„Alex“ Lørdag til Kl. 15.

Fuld Last anmeldt.

ØSTBORNHOLM

Havnegade udfer 25. Central 52 52 og 10,052.

Til Havn, Aalborg-Sandvig, Gudhjem, Svanekø, Svane.

E/S „Carle“ Mandag og Tirsdag Kl. 21.

Gods modtages Mandag og Tirsdag 7—14.

Skibe laster:

TIL KOLDING

M/S forventelig 30. April.

TIL HORSSENS

M/S forventelig 1. Maj.

TIL VEJLE

M/S forventelig 2. Maj.

Gods bedes anmeldt til

Samson Transport Co.,

Amaliegade 35.

Central 11,016

Uden Ventetid modtages

Gods i

Pakhus Tuborg Havn

Mandag — Onsdag — Fredag

HELE FYN VIA ODENSE

M/S Inge laster Lørdag

VEJLE

En annonce fra 1945 kundgør lastning af M/S Anna og M/S Erna og efterlyser gods i denne forbindelse.

I 1946 bliver Frode Hedorf anmodet om at give tilbud på modtagelse, advisering og distribution af gods til Danmark på ASGs indgående samlevogne fra Sydeuropa. Den 29. maj skriver Nord til ASG og takker for forespørgslen.

1946

” Gennem Kontorchef R. Wienberg, AB Transportkompagniet, Malmø er vi blevet anmodet om at give Tilbud på Fordeling af Gods fra indgående Samlevogne. Vi takker Dem for Forespørgslen og tillader os at meddele, at vor direktør F. W. Hedorf i Løbet af nogle Dage ankommer til Stockholm i anden Anledning og vil tillade sig at aflægge Dem et besøg”.

Brevet er underskrevet af Hedorf selv, og bemærkningen ”i anden Anledning” skal nok tages med et vist forbehold. Besøget og det efterfølgende samarbejde udvikler sig til en egentlig agentaftale, der dog først i 1959 bliver til en underskrevet kontrakt.

Den afgaaede Formand takkede paa de danske Bestyrelsesmedlemmers
Vejne Kaptejn Lindnir for godt og loyalt Samarbejde og de svenske Ak-
tionærer for den Fjæln, der ogsaa har været vist de danske Bestyrelses-
medlemmer.

Da ingen yderligere ligende Odels, udtalede Dirigenten den oven-
nævnte Generalforsamling for haardt.

Generalforsamlingen havde Kl. 4⁰⁰ Eftermiddag.

John Lindnir Stig Ulrich J. C. Jensen. Dirigent

Aar 1931 den 11 Februar Kl. 20⁰⁰ afholdtes Bestyrelsesmøde paa
Selskabets Kontor, Bernstorffsgade 15-17.

Samtlige Bestyrelsesmedlemmer var tilstede tillige med Selska-
bet's Herrer Sekretær M. Jensen.

Dirigenten P. W. Hedberg gennemgik Selskabets Vedtægter og gjorde
i store Træk Rede for Virkelsen heraf forsaavidt den havde
Interesse for den ovrigt Del af Bestyrelsen.

Det reviderede Regnskab for Driftsaaret 1930 blev fremlagt og god-
kendt af Bestyrelsen.

Det vedtoges at meddele Selskabets Bogholdereste, Kontor, Eli-
sabeth Klausen, Søpassagen 16^{te}, Protokollen.

Mødet havde Kl. 10³⁰ Evt.

A. Hedberg

A. Hedberg.

M. Hansen.

Aar 1931 den 30 Marts Kl. 10.00 afholdt Transportkommissionen og
nied Hord Ks. ovennævnte Generalforsamling paa Selskabets
Kontor, Bernstorffsgade 15-17.

Fra 1927 til 1958 blev bestyrelsesprotokollen ført med Frode Hedorfs sirlige håndskrift. Bestyrelsen bestod i 1930 af Frode Hedorf, Anna Hedorf hans hustru og Martha Hansen, Anna Hedorfs søster.

Et forsøg på at samle Norden

1948

I et protokollat 1. juni 1948 mellem F. Hedorf, Transportkompagniet Nord, H. Thagaard, Godscentralen, Oslo, og AB Svenska Godscentraler, Stockholm, underskrevet af G. Holmgren, kan vi læse, at man ønskede at danne en samarbejdsblok i Skandinavien, der skulle generere trafik til alle tre selskaber. Blandt andet diskuterede man specialtrafikken København-Oslo, og hvorledes man skulle forholde sig til den hårde konkurrence fra blandt andet Adam Transportkompagni. Et andet diskussionspunkt er transportskader. Da der ofte skete skader under transporten København-Oslo, blev man enige om at holde særligt udkik med lastbiltransporterne under transitturen gennem Sverige. Protokollatet er det første egentlige forsøg på at koordinere trafikken henover de nordiske grænser og fremstår som en samlet enhed i jagten på flere udenlandske godstransporter.

I disse år er der tæt korrespondance med ASGs adm. direktør og generalkonsul for Libanon, Axel R. Camitz, samt direktørerne Joel Carlsson og Gunnar Larsson og disponent Harald Linqvist. Fra 1950 udvides korrespondancekredsen med direktør Hans Taagard, Godscentralen A/S, Oslo, der var ASGs norske agent. Brevkorrespondancen vidner om et personligt venskab mellem Anna og Frode Hedorf og de nordiske direktører. Blandt andet inviterede han sine gæster til optagelse i Chr.4's Laug i Jens Bangs Stenhus i Aalborg og på datidens bedste restaurant, den italienske restaurant Italiano.

Fra en korrespondance mellem speditør Arvid Lindstorff og Frode Hedorf dateret den 12. december 1949 fornemmer vi Hedorfs interesse for udlandet. Den unge Lindstorff skal starte på kontoret den 9. januar 1950, men er forinden på egen hånd på rundtur i England. Hedorf beder den unge mand sondere terrænet for mulige engelske samarbejdspartnere både på transportsiden, men også gennem salg til grossister og større købmænd.

Frode Hedorf holdt af at invitere sin forretningsforbindelse til middag i Viwex. Her i 1950 med direktør Camitz, ASG AB med frue og byrådschef Berger med frue. Anna Hedorf ses i midten.



Hedorf er blandt andet meget interesseret i salg af te og har startet distributionen for et London-firma og tilmed salg af orangemarmelade. Han skriver i sit brev til Lindstorff i England om Nords aktiviteter.

”Stockholm-ruten går godt, og der er tale om at sætte vogne i gang to gange ugentligt. DSB kører nu fra Padborg til Paris på 38 timer, men kan ikke prismæssigt konkurrere med bilerne. Det er devalueringen, der gør det. Den tyske jernbanefragt betales som bekendt i dollar. Den 19. december skal der være et stort møde i Bruxelles om fragtnedsættelser, og når det er i orden, skal vi have fat i Holland. Jeg tænker, at jeg sammen med en embedsmand fra Generaldirektoratet rejser til Utrecht i begyndelsen af det nye år og optager forhandling med de hollandske baner. På tilbagerejsen aflægger jeg besøg i Hamburg for at tale med tyskerne. Eksportafdelingen, hvor De og Deres to hjælpere skulle have plads er flyttet til kassererkontoret. Afdelingen er gået uden gnidninger eller reklamationer af betydning, men har ikke været ude for nogen udvidelse med undtagelse af Stockholm-trafikken.”

Hedorf er en god og flittig vært for sine forretningsforbindelser, og i 1950 giver han middag på den kendte restaurant, Wivex i København. Deltagerne er præsidenten for Deutsche Bundesbahn, professor dr. Noormann, Th. Jensen fra DSB og ledende embedsmænd fra Danmark og Tyskland. Professor Noormann er en gammel bekendt af Hedorf, idet de før Anden Verdenskrig havde lavet aftale om en undtagelsestarif for transporten af 5000 tons foderstof fra Ungarn til Danmark.

I disse år forsøger Hedorf også at cementere samarbejdet med de ungarske, tjekiske, hollandske jernbaner samt agenturerne for de nordiske baneselskaber. Nord bliver også generalagent for banerne i Estland, Letland og Litauen. Disse jernbaneagenturer betød måske ikke meget økonomisk for Nord, men det var æren, der var det vigtigste for Hedorf. Nords logo bar i øvrigt ligesom banerne det kendte vingehjul.

*I 1952 boede selskabet i Anker Heegaardsgade.
Der herskede ro og orden på kontorerne.*



Personaleinstruks

Fra en personaleinstruks 1952 til de ansatte i Nord kan vi læse følgende:

- ◆ Personalet skal møde tækkeligt påklædt uden alt for skrigende Farver, soigneret og med pudset Fodtøj.
- ◆ Ingen må bevæge sig langsomt og uenergisk, altså ikke slentre.
- ◆ Kun den Funktionær, der har Kundeekspedition må dreje hovedet efter Indgangsdøren, når nogen kommer ind. Hos andre er det utidig Nysgerrighed, der generer den Indtrædende og sinker Dem selv i Arbejdet.
- ◆ Alle Henvendelser til Direktionen skal først forelægges til vedkommende Funktionærs Foresatte.
- ◆ Når Direktøren ankommer om Morgenen, skal Personalet rejse sig fra Bordene og gøre Front mod Direktøren om som med en Mund råbe: Godmorgen Hr. Direktør. "
- ◆ Ved Service forstår vi de Tjenesteydelser, der ydes Kunder ud over den ved Ekspeditionen nødvendige Hjælp, og som har til Hensigt at skabe Velvilje for Selskabet.

Hedorf havde i øvrigt for vane at låse indgangsdøren hver morgen kl. 8.00 præcis, således at medarbejdere, der ikke mødte rettidigt, bagefter skulle afgive forklaring på fremmødet. Det skete ved, at han bad prokuristen om at bringe vedkommende "synder" til sit kontor. Her forløb samtalen således:

"Kan prokuristen spørge hr. Madsen, hvorfor han kom tre minutter for sent på arbejde i dag?"
 Herefter stillede prokuristen samme spørgsmål til hr. Madsen, og efter svaret vendte prokuristen sig til Hedorf og gentog hr. Madsen svar.

Frode Hedorf (th) tager imod direktøren for det amerikanske selskab Raailway Express Agency foran Transportkompagniet Nords bygning i Chr. Brygge i 1958.



Kapitel 6

Mennesket Frode Hedorf

1891-1961

1891

Det 20. århundrede kendetegnes oftest som automobilets tidsalder, men også som barnets århundrede. Den sidste betegnelse kommer fra den svenske reformpædagog og kvinderets-forkæmper Ellen Keys, der udgav bogen "Barnets Århundrede" i år 1900. Bogen var et lidenskabeligt forsvar for barndommen og et opråb til alle forældre om at tænke sig om mere end en gang, før de satte børn i verden, samt at voksne i stigende omfang fik blik for barnets særlige natur og behov og indrettede samfundet herefter.

Den bog kunne købmand Hans Peter Henriksen og hustru Hanne Margrethe (født Nielsen) af naturlige grunde ikke have læst, for den 11. oktober 1891 føder de en søn Frode Henriksen i Stedstrup, Kirke-Eskildstrup ved Ringsted, og den 19. december døbes han Frode. Frode Henriksen har en bror Frede og en søster Herdis, fra den lokale folkeskole i Stedstrup kommer Frode i Ringsted Borgerskole. I 1904 hvor Frode er 13 år gammel skriver lærer Knud Pedersen, Næsby Skole, hvor Frode havde modtaget privatundervisning, følgende anbefaling:

"Frode Henriksen, søn af Købmand Henriksen i Glumsø, har i det forløbne Aar modtaget Undervisning i Engelsk og Tysk og gjort respektable Fremskridt i disse Fag, således at jeg antager ham for moden til at kunne følge Undervisningen i Mellemskoleklasserne. Han er en flink, beskedent, velbevogt og flittig Elev, hvem det er mig en Fornøjelse at give mine bedste Anbefalinger med ud i livet"

Hans vidnesbyrd fra mellem- og realeksamen fra Ringsted Borgerskolen viser pæne karakterer. Ved mellemskoleeksamen i juni 1907 får han 5.15 i gennemsnit ud af en karakterskala fra 8 til 0. Hans højeste karakter er seks, som han får i Engelsk, Tysk, Historie og Orden. I hans skudsmål fra realeksamen den 6. juli 1908 står der således: *"Han har arbejdet ihærdigt og fornuftigt paa at udvide sine Kundskaber og udvikle sine ret gode Evner. Hans Opførsel har altid været upaaklagelig"*.

*I 1921 blev
Frode Hedorf gift med
Anna Hedorf, som
gennem mange år var
ansat hos Magasin du
Nord. Anne Hedorf
var medlem af bestyrelsen for Transport-
kompagniet Nord og
prokurist i firmaet.*



DSB og Forsvaret

Efter realeksamen med gode karakterer kommer Frode i 1908 som trafikalev til DSB og senere til Amagerbanen. Fra 1915 aftjener han sin værnepligt i Kystartilleriet som kornet og sekondløjtnant med tjeneste på Middelgrundsfortet.

Frode Henriksen forlader hæren i 1919 for en ansættelse i handelsfirmaet Armour and Company, hvor han efter halvandet år bliver salgschef. I 1922 forlader han Armour for at arbejde som selvstændig parthaver i firmaet "Pens & Hedorf", der handlede med konserves og kolonialvarer en gros.

I 1921 blev Frode Henriksen gift med Anna Pouline Larsen den 6. december i Søllerød Kirke. Anna Larsen var født i København den 5. februar 1893. Samtidig ansøger han Overpræsidenten i København om at skifte familienavnet Henriksen ud med navnet Hedorf, dannet med H fra Henriksen og Frode stavet bagfra. Tilladelsen bliver givet den 22. maj 1922. Senere sætter Frode Hedorf et W ind som mellemnavn, men oprindelsen heraf kan ikke spores. Det nygifte par flytter til en lejlighed på Strandvejen 30. Den 1. april 1924 tegner grosserer Hedorf lejekontrakt med Direktoratet for Stadens faste Ejendomme i København for lejligheden Borups Plads 30, 2.sal til venstre. Lejligheden er på tre værelser til den årlige husleje af kr. 744. I lejekontrakten fremgår det, at det er forbudt at have husdyr, samt at leg på trappe og gange ikke er tilladt.

Under sit nye navn får han nogle år senere ansættelse hos Ford Motor Compagni i Sydhavnen som assistent til salgsdirektøren. Vi ved fra brevvekslinger, at han i 1925, hvor han er 34 år, søger en højere stilling som Road Inspector. I 1926 forlader han Ford for at starte sit eget engrosfirma på Borups Plads i København. At det ikke udelukkende var engroshandel, han beskæftigede sig med, vidner en aftale med Forsikrings-aktieselskabet Absalon dateret 15. juli 1926 om. Heri fremgår det, at han mod provision kan sælge forsikringer til autobranschen.

Nords første logo lagde sig tæt op ad jernbanernes logo med vingehjulet.



Endelig kan vi af en brevveksling mellem speditionsselskabet Anders Nielsen & Co i København og AB Transportkompagniet i Stockholm, dateret den 27. januar 1927 læse:

”I Anledning af at Herr F. W. Hedorf søger Stilling i Deres ærede Firma skal vi udtale. Vi har gennem 5 Aar haft Lejlighed til at arbejde sammen med Herr Hedorf, dels mens han var ansat i Armour & Co, dels mens han har drevet selvstændig Firma. Igennem denne Periode har vi lært Herr Hedorf at kende som en dygtig og energisk Forretnings-speditjonsmand, der sikkert vil være absolut egnet til at lede Deres Filial her i København. Vi kan i alle Retninger give Herr Hedorf vor bedste anbefaling”.

Stiftelse af Transportkompagniet Nord A/S

Den 17. november 1927 stiftes Transportkompagniet Nord A/S af AB Transportkompagniet. Af stiftelsesoverenskomsten fremgår det, at det er kaptajn John Lindner, sekretær Kay Ulrich og overretssagfører J.C. Jerslev, der står bag selskabet, der skal drive speditjons- og transportvirksomhed primært gennem samlastning af gods på banesamlevogne mellem Skandinavien og Kontinentet. Aktiekapitalen er på kr. 25.000.

Fra adressen Bernstorffsgade 15-17, København, drives forretning, og Frode Hedorf er ansat som chef med en årsløn på kr. 7.000 og to procent i provision af fragtfortjenesten. Den væsentligste indtægt for det nystartede firma var bane-trafikken fra Paris, hvis last af stykgods var til hele Skandinavien. I København lossede og sorterede man godset, som blev videresendt med bane til danske kunder og AB Transportkompagniets afdelinger i Sverige og Norge.



Helt op i 50'erne var lastbilen oftest kun et supplement til banetransporten, således at den kun blev benyttet til lokaldistribution.



Regningen på de forskellige tjenesteydelser bliver omgående udskrevet. Hver morgen mødte et antal bude op på kontoret og cyklede derefter rundt i hovedstaden for at opkræve penge, før godset blev udleveret.

Samtidig får Hedorf ansvaret for den internationale samlastningstrafik. Det sidste skaber dog problemer, for på et bestyrelsesmøde den 5. januar 1929 beklager han sig over vanskelighederne med at varetage det danske selskabs forretninger samtidig med, at han har ansvaret for AB Transportkompagniets internationale samlastningstrafik, hvorfor han ønsker at blive fritaget for denne del af sine arbejdsopgaver. Bestyrelsen og direktionen i Stockholm godkender dette med et ønske om, at Frode Hedorf skal koncentrere sig om det danske firma og skriver

”och att Ni därför önskan att bliva fritagen från detta värv, i det Ni föredrog att uteslutande varka för det danske Selskab, som Ni ansåg hava gode utvekslingsmöjligheter. Vi hoppas att det skall lyckas Eder at arbeta upp detta til en ledande ställing”.

Ændringen i ledelsesansvaret udspringer sandsynligvis af den megen trafikdiskussion om omlastning, videreforsendelse, fragter, gebyrer, manglende gods, forsinkelser etc. Problemer man kan nikke genkendende til i moderne tids trafiksamarbejde. En anden god årsag kunne være Frode Hedorfs temperament. Han var træt af at blive dirigeret fra Stockholm og ønskede at blive sin egen herre. Det resulterer den 15. november 1930 i, at Hedorf køber Nord for kr. 13.000, hvoraf der skal betales 6 % i rente til summen er betalt. Betalingen sker gennem et afdrag på kr. 400 pr. måned. Samarbejdsaftalen indeholder også en klausul om, at hvis der ikke opstår et brud, skal aftalen løbe i ti år, og at parterne ikke i samme periode hverken direkte eller indirekte må åbne kontorer i det andet land.

Under megen pomp og pragt blev Frode Hedorf (tredje fra højre) i 1947 indsat som Generalkonsul for San Marino i den smukke byrådsal.



FOTO S. MARINO
P. Balogh

Generalkonsul i San Marino

I 1947 bliver Hedorf tildelt retten til at repræsentere lilleputstaten i Italien, republikken San Marino. Retten udmønter sig i en generalkonsultitel den 12. august 1947. San Marino er en bystat på 61 km² med 17.000 indbyggere beliggende på Monte Titanos stejle vestlige skråning omsluttet af Italien. Han var meget stolt af denne titel og får derfor syet en generalsuniform hos Fratelli Reanda i Rom med trekantet hat, lang sabel og masser af medaljer. Generalsuniformen var ophængt på Frode Hedorfs kontor, og en kontorelev havde til opgave dagligt at støve den af. Senere donerer Hedorf under sine rejser til San Marino penge til et hjem for forældreløse børn, måske i sammenhæng med, at ægteparret Hedorf ikke selv havde børn.

Fra Republikken San Marinos Statssekretariat for Udenrigssager modtager generalkonsulen den 5. april 1949 i øvrigt et kuriøst brev. Heri fremgår det,

”at republikken San Marino, der ikke har forbindelse til havet, har foretaget alle skridt for at opnå anerkendelse af søfartsflaget ifølge Barcelona overenskomsten og er i færd med at indrette et søfartskontor”. Formålet har helt klart været en forespørgsel fra Hedorf om at udnytte republikken til at udstede ”bekvemmelighedsflag” og dermed opnå de skattefordele, som de senere så rigeligt er udnyttet af bl.a. Bermuda.

Helt op til halvfemserne, hvor Nord blev til ASG, fortæltes anekdoter til de nyankomne om Frode Hedorf i firmaet. Blandt andet at han ofte, når han skulle ud med sine forretningsforbindelser besøgte restaurationen om eftermiddagen, så de ansatte kunne titulere ham korrekt ved ankomsten, og at en af Nordes medarbejdere blev pålagt at ringe til ham under middagen, således at Generalkonsul Hedorf højt og tydeligt blev kaldt til telefonen. På sin bil havde Generalkonsulen ret til at sætte vimpler foran og CD skilt bag, hvilket selvfølgelig blev udnyttet. Hedorf levede sig sådan ind i sin værdighed, at han en dag i affektion råbte til en medarbejder: Kan De komme ud af mit Konsulat!

*De nyudnævnte honorati-
ores bliver eskorteret
gennem byen af San Ma-
rinos æresgarde. Forrest
regenterne (Capitani
Reggenti), der sammen
med statsrådet har den
udøvende magt. Denne
ceremoni kan stadig ople-
ves to gange årligt.*





*Fru Karin Rohweder
(foto fra 1958)*

Fra fru Karin Rohweder har vi følgende beretning.

1961

”Frode Hedorf var helt igennem forretningsmand. Firmaet var hans et og alt. Han nød at være vært for sine forretningsforbindelser og give store middage på Wivex. I det daglige levede han ellers ret beskedent med en lille bil og en lejlighed, hvor der ikke engang var installeret badeværelse. Jeg ledsagede ham ofte på rejser i ind- og udland, da jeg som sprogkyndig kunne tolke på både fransk og italiensk. Han var et familiemenneske og tog sig kærligt af sin hustru. Hans lykkeligste øjeblikke var, når han kunne glæde børnene og nonnerne i San Marino med pengegaver. Hvis vi undervejs på rejsen mødte en Nord bil, skulle han lige tjekke, om den nu var præsentabel. Han kunne godt ind imellem være brysk over for sine ansatte, men deres velfærd lå ham på sinde. Da vi havde købt sommerhuset Lillebo i Odsherred, havde han en plan om at bygge et nyt hus til os og overlade sommerhuset til personalet. Tegningerne blev lavet, men Hedorf blev syg. Selv på Sct. Lukas Stiftelsen ville han ikke give slip på denne drøm.”

Den 3. januar 1955 dør Anna Hedorf 62 år gammel,
og den 29. november 1961 dør Frode Hedorf 70 år gammel.

Professor Jan Kobbarnagel, udpeget af Foreningen til Unge Handelsmænds Uddannelse, var Fondens første formand og sad i bestyrelsen fra 1964 til 1993. Direktør Ebba Petersen var udpeget af Nord og sad i bestyrelsen fra 1967 til 1991.



Kapitel 7

Fokus på Hedorfs Fond

1963

Fonden er oprettet i medfør af generalkonsul Frode Hedorfs testamente af 20. september 1960 med kodicil af 23. juni 1961. På nuværende fundats er der i dens oprindelige form givet kongelig konfirmation den 30. november 1963.

Fondens kapital bestod i 1964 af den formue, der ved afslutning af generalkonsul Frode Hedorfs dødsbo er udlagt fonden i arv. Ved Hedorfs Fonds oprettelse var egenkapitalen på kr. 152.441.

Det skyldes således Frode Hedorfs sidste vilje, at Fonden blev oprettet, og nogle af de mange tusinde studerende, der har modtaget et legat, har måske sendt en venlig tanke til denne for dem ukendte giver.

Siden de første uddelinger den 5. februar 1970 på Anna Hedorfs fødselsdag er der uddelt over 80 mill. kr. Heraf er mere end 65 mill. kr. uddelt inden for de sidste ti år, efter at Nord Transportkompagni A/S blev solgt til ASG AB i 1992. Dette kan Fonden i allerhøjeste grad takke ledelse og medarbejdere for, der drev kompagniet videre efter Hedorfs død. Der blev igennem årene oparbejdet en betydelig formue, som hovedsageligt var bundet i terminaler, og det var denne formue, der i 1992 og endeligt i 1994 blev frigivet, da Fondens bestyrelse ved salget ønskede at efterleve fundatsen om økonomisk forsvarlighed.

Det havde i en lang årrække været ASGs ønske at erhverve aktier i Nord. Der blev ført forhandlinger herom helt tilbage fra 1964. Dette ønske fra ASG om direkte indflydelse blev ikke mindre over de følgende år, men det lykkedes bestyrelsesformand Jan Kobbernagel og den adm. direktør Aksel Schmidt at bevare Nord som et selvstændigt dansk selskab gennem mange år. At afvise ASGs ønske om øget indflydelse har altid været en balancegang, idet den svenske trafik var helt afgørende vigtig for Nordts økonomi.



*Danzas overtog i år 2000 aktiviteterne fra tidligere Nord/ASG.
Danzas ASG Eurocargo A/S's adm. direktør er Torbens Scheel Persson,
der tillige er direktør i Hedorfs Fond og Hedorf Holding A/S.*



I 1992 voksede Fondens kapital til 121,5 mill. kr., og den udgør i år 2001 132,8 mill. Det er afkastet af denne formue, der ligger til grund for de årlige uddelinger.

Adm. direktør Torben Persson overtog i 2000 posten som direktør for Hedorfs Fond og Hedorf Holding A/S fra direktør Mogens Brix Westergaard.

”Det er vigtig at støtte uddannelse og i særdeleshed transportbranchen. Det giver udvikling og udfordringer for ikke mindst de mange unge, der interesserer sig for transportudviklingen i Danmark og internationalt. Jeg er derfor stolt af at knytte et så traditionsrigt navn som Hedorf til en moderne virksomhed som Danzas ASG Eurocargo,” tilføjer Torben Persson.

Fondens formål

Hvert halve år uddeler Fonden legater til merkantile formål. Vi har i et bilag vist en oversigt over uddelingerne i hele perioden. Vil man have en nærmere beskrivelse af disse midler, henviser vi til årsregnskabet eller til vor hjemmeside www.hedorf.dk

Fondens formål er at virke til fremme af handel og transportvæsen, og legaterne tilfalder fortrinsvis studerende fra handels- og handelshøjskoler, der tager en del af deres uddannelse i udlandet samt kandidater fra merkantile uddannelser, der ønsker en overbygning i udlandet. Derudover støttes specielle forsknings- eller analyseopgaver inden for samme formål.

Fondens bestyrelse skal i henhold til fundats bestå af tre personer, hvoraf mindst en skal have særlig tilknytning til uddannelse inden for handel, og mindst en skal have indsigt i handels- og finansforhold. Ét medlem udpeges af Handelskammeret, ét medlem udpeges af FUHU, medens disse to medlemmer herefter udpeger det tredje medlem til bestyrelsen.

Formand for Fonden er direktør Ole Wiberg, der er udpeget af FUHU. Ole Wiberg indtrådte i bestyrelserne for Hedorfs Fond og Hedorf Holding A/S i 1992 og afløste i 1994 professor Jan Kobbernagel som formand. Jan Kobbernagel var i 1964 udpeget af FUHU. Direktør Niels Hofman Laursen afløste i 1996 direktør Nils Kiær som Handelskammerets repræsentant. Direktør Jørgen Mølvang, der er formand for Hedorf Holding A/S, indtrådte i bestyrelserne i 1994.

Hedorfs Fonds første Pris til Erhvervsproglig Forskning blev uddelt i 1994 til professor Lita Lundquist, i midten. Bag prismodtager ses indstillingsudvalget direktør Ole Wiberg, prorektor Bente Kristensen og professor Morten Nøjgaard. Yderst til venstre professor Jens Rasmussen og yderst til højre dekan Ole Helmersen.



Hedorfs Fonds pris

På et bestyrelsesmøde i Hedorfs Fond den 22. december 1993, det sidste i professor Jan Kobbarnagels mangeårige formandsperiode, blev det besluttet at oprette Hedorfs Fonds Pris til Erhvervs sproglig Forskning. Den uddeles hvert andet år til en forsker, der har udmærket sig ved en betydelig indsats for udviklingen af forskning inden for de erhvervs sproglige studier i Danmark, især for så vidt angår opnåelse af ny erkendelse inden for den erhvervs sproglige forskning, faglig - herunder pædagogisk udvikling, til gavn for de erhvervs sproglige studier og brobygning mellem erhvervs sproglige og -økonomiske discipliner.

Prisen, som overdrages i tilknytning til en ceremoni med en festforelæser udvalgt af prismodtager, udgjorde oprindeligt kr. 50.000, men er fra 2000 forhøjet til kr. 75.000, der kan anvendes til studierejse i udlandet.

Den første prisoverrækkelse fandt sted den 18. november 1994, hvor prisen tilfaldt professor Lita Lundquist, Handelshøjskolen i København. Derefter er prisen uddelt den 22. november 1996 til docent Heribert Picht, Handelshøjskolen i København, den 27. november 1998 til docent Johannes Wagner, Odense Universitet, den 1. december 2000 til lektor Arnt Lykke Jakobsen, Handelshøjskolen i København og den 29. november 2002 til professor Bodil Nistrup Madsen, Handelshøjskolen i København.

Indstillingsudvalget består af prorektor Bente Kristensen, Handelshøjskolen i København, professor Morten Nøjgaard, Syddansk Universitet samt Ole Wiberg i sin egenskab af formand for Hedorfs Fond.



To på toppen.

Michael Wielandt nåede helt til tops, da han under sit praktikophold ved den Kgl. Danske Ambassade i Sydafrika besteg Kilimanjaro i bidende frost.

Linda Lutze afsluttede sit studieophold på Staffordshire University med en Bachelor's degree og stråler om kap med solen.



Linda og Michael

Netop ungdommen har meget at takke Hedorfs Fond for. Igennem de 40 år Fonden har uddelt legater til brug for transportmæssige og merkantile studier i udlandet, har tusinder unge danskere fået glæde heraf. En af dem er Linda Lutze fra Frederiksberg i København. Linda fik i 2002 mulighed for at studere på Staffordshire University i England og afslutte med en Bachelor (Hons) i Marketing Management.

”Det er sådan med de fleste ting i livet, at alting er, hvad man selv gør det til. På Staffordshire var man selv ansvarlig for sin egen læreproces, og hvis man engagerer sig i sit studieår, står der en utrolig venlig, faglig og meget dygtig lærerstab parat til at hjælpe. Mit ophold her har givet mig ”blod på tanden” til at videreuddanne mig. For at få det optimale ud af en overbygning, som enten bliver cand. merc. Handelshøjskolen i København eller en Masteruddannelse fra et andet anerkendt engelsk universitet, tager jeg først nogle års erhvervs erfaring. Det engelske universitetsophold gav mig personligt det ekstra overskud, der skal til for at hjælpe andre mennesker med et smil på læben,” fortæller Linda Lutze.

Stud. merc. finansiering Michael Wielandt fra Hobro i Jylland tog lidt længere væk for sit legat fra Hedorfs Fond. Rejsen gik til Den Kgl. Danske Ambassade i Pretoria, Sydafrika, hvor han i 2001 og et år frem var trainee i handelsafdelingen.

”Arbejdsopgaverne var at hjælpe danske virksomheder med at finde informationer om det sydafrikanske marked. Der skulle oprettes databaser, korresponderes med danske og sydafrikanske myndigheder, og det var en meget selvstændig stilling. Når kollegernes computere på ambassaden voldte problemer, ja så var det også mig, der blev tilkaldt. Jeg har fået et godt kendskab til Sydafrika og økonomien i det sydlige Afrika. Det kunne jeg ikke have erhvervet hjemme fra Danmark. Det har samlet været en fantastisk oplevelse, og en ballast i min kuffert, jeg kan bruge i mit studie og mit videre karriereforløb. Samtidig gav det indsigt i en anden kultur og en fantastisk natur, hvor højdepunktet var bestigelse af Afrikas højeste bjerg, Kilimanjaro, som dog ligger i Tanzania. Jeg vil helt klart anbefale andre unge at tage udenlands,” siger Michael Wiebrandt.

TRANSPORTKOMPAGNIET NORD A/S



Direktører

Frode Hedorf	1927 - 1961
Ebba Petersen	1961 - 1971
Aksel Schmidt	1961 - 1986
Kaj Gundersen, økonomi	1971 - 1987
Horst W Henningsen, Norden	1971 - 1988
Mogens Brix Westergaard, Norden	1971 - 1992
Karsten Holbek	1986 - 1991
Mogens Brix Westergaard	1991 - 1992
Gösta Thulin	1991 - 1992
Claus Møller, Kontinent	1992 - 1998
Gert Jensen, økonomi	1993 - 1997
Bent Lund Thomsen	1992 - 1994
Peter Krohn, økonomi	1997 -->
Torben Scheel Persson	1994 -->

TRANSPORTKOMPAGNIET NORD A/S

Stiftere

Kaptajn John Lindnér, bestyrelsesformand	1927- 1930
AB Transportkompagniet, Stockholm	1927- 1930
sekretær Kay Ulrich	1927- 1930
overretssagfører J. C. Jerslev	1927- 1930

Bestyrelsesmedlemmer

Frode Hedorf	1930- 1961
Anna Hedorf	1930- 1954
Edvard Hansen	1955- 1960
Martha Hansen (Anna Hedorfs søster)	1930- 1962
Jan Kobbernagel (fm)	1961- 1989
Frk. Ebba Petersen (fru Ebba Larsen)	1962- 1989
Axel R. Camitz, ASG	1960- 1970
Arne Sjöberg, ASG	1970- 1976
Hans Ekberg, ASG	1976- 1985
Aage S. Nilsson	1964- 1970
Jørgen Plenge	1971- 1975
Nils Kiær, (fm fra 1988/1992)	1976- 1994
Bengt Jönsson (fm fra 1992), ASG	1985- 1992
Aksel Schmidt	1986- 1991
Gunnar Malm (fm), ASG	1993- 1996
Tore Liedholm, ASG	1994- 1996
Alf Karlsson (fm) ASG	1996- 2001
Jan Åström, ASG	1996- 1997
Jørgen Mølvang (fm Hedorf Holding A/S)	1989- 1997
Claes Gard, ASG	1997- 1999
Håkan Ericson (fm) Danzas ASG	1998- 2002
Lars Sundman (fm) Danzas ASG	2002 -->



Frode Hedorfs virke var livet igennem internationale transporter.
 Hans eftermæle er også præget af det internationale, da den Fond,
 han stiftede, hvert år uddeler op til 1000 rejselegater til unge handelsfolk.

	Kr. Nutidsværdi	Kr.
1969/71	214.000	35.000
1972 /73	349.000	75.000
1973/74	291.000	72.000
1974/75	359.000	97.500
1975/76	538.000	159.000
1976/77	372.000	122.240
1977/78	406.000	147.000
1978/79	769.000	305.000
1980	822.000	366.000
1981	864.000	430.150
1982	867.000	475.000
1983	744.000	436.000
1984	789.000	491.500
1985	843.000	550.000
1986	989.000	668.500
1987	919.000	646.000
1988	1.099.000	808.000
1989	1.414.000	1.081.000
1990	1.253.000	990.000
1991	1.117.000	904.500
1992	4.028.000	3.328.000
1993	5.810.000	4.859.000
1994	5.198.000	4.435.000
1995	5.347.000	4.658.000
1996	6.111.000	5.435.000
1997	5.252.000	4.774.000
1998	4.756.000	4.404.700
1999	7.752.000	7.354.200
2000	7.413.000	7.240.172
2001	7.157.000	7.157.600
2002 estimeret	7.000.000	7.000.000
I alt	80.842.000	69.505.062



Siden Fonden blev stiftet efter Frode Hedorfs død i 1961, og de første uddelinger fandt sted den 5. februar 1970 på Anna Hedorfs fødselsdag, er der til dato uddelt legater for kr. 69.505.062 eller omregnet til nutidsværdi 80,8 mill. kr. Heraf er 65,8 mill. kr. uddelt inden for de sidste 10 år, efter at Nord Transportkompagni A/S blev solgt til ASG AB i 1992.





Hedorfs Fond

Fondens formål er at virke til fremme af handel og transportvæsen ved at yde støtte til unge, som ønsker videre uddannelse inden for sådan virksomhed. Fonden yder legatportioner til uddannelse i udlandet samt til gennemførelse af specielle forsknings- eller analyseopgaver.