

100-meter mester i stykgods

Tekst og foto: Claus Sjödin / CSPress.dk

Brunkul. Hele Viktor Sørensens virksomhed begyndte med brunkul. I efteråret 1946, året efter anden verdenskrigs afslutning, startede Viktor Sørensen med at køre brunkul fra Søby brunkulslejer udenfor Herning til forskellige virksomheder i Århus. Og mens han bumlede over Jylland i sin fladsnude ladvogn fra Fiat, gjorde han sig måske tanker om, at han gerne ville udvide med en vogn eller to.

Nu mere end 60 år senere er brunkulstransporten kun noget, der nævnes i virksomhedens skåltaler. Siden dengang er firmaet stille og roligt vokset og beskæftiger i dag omkring 125 medarbejdere, og virksomheden har til huse i nye moderne lokaler med tilhørende fragthaller i Logistikparken ved Årslev vest for Århus.

”Vi er 100-meter mester i stykgods”, kommer det prompte fra transportchef Kenneth Jespersen, da han skal forklare, hvilke godsformer lastbilerne hos Viktor Sørensen transporterer. Fragtmandsfirmaet Viktor Sørensen A/S, der er en del af Danske Fragtmænd, kører hvert døgn vejene tynde med lastbiler fyldt med gods, der skal frem til kunderne. Det kan være alt fra store afløbsrør til byggeriet, cykler til den lokale cykelhandler i Hirtshals eller paller med varer til Københavnske supermarkeder. Senest er virksomheden med i en treårig aftale, som Danske Fragtmænd har indgået med Sanistål. Aftalen betyder, at Viktor Sørensen A/S fremover kan tilbyde sine kunder at hente og levere u håndterlig gods med kranbil, et område der er helt nyt for virksomheden.

Fejl måles i promiller

Mange ting kan gå galt, når man skal transportere gods. De mest almindelige er, at godset går i stykker, eller det bliver afleveret på en forkert adresse.

Når godset går i stykker, skyldes det ofte, at det ikke er pakket rigtigt og tilstrækkeligt ind. ”Der er mange der ikke kan forstå, at varen kommer sikkert frem fra Kina til Århus havn, for så at gå i stykker fra Århus Havn og til kunden”, siger Kenneth Jespersen. Det er der dog en ganske naturlig forklaring på. Når varen forlader Kina, rejser den trygt og sikkert de mange tusinde kilometer godt beskyttet inde i en container, uden at den skal flyttes eller omlastes.

Anderledes ser det ud når varen skal videre ud til kunden. Her kan den blive omlastet tre til fire gange. Hvis emballagen ikke er tilstrækkelig, så stiger risikoen for, at noget kan gå galt.

For ganske få år siden, kunne det være en umulig opgave at finde tilbage til et stykke gods, som var afleveret på en forkert adresse. I dag er det blevet meget nemmere, fordi alle virksomhedens 80 chauffører har en lille håndholdt computer med på ruterne. Den registrerer med GPS, hvor godset er afleveret. ”Vi kan faktisk se, om et stykke gods er afleveret på den ene eller den anden side af en lager-bygning, eller om godset er afleveret hos genboen”, forklarer Kenneth Jespersen. Geo-positionering kan

endnu ikke forhindre, at godset bliver afleveret på en forkert adresse, men er et rigtig godt værktøj til at finde frem til det, hvis der er sket en fejl. Ifølge Kenneth Jespersen kommer mere end 99,5 procent af alt gods frem til den rigtige modtager rettidigt og uden transportskader.

Modulvogntog

I november 2008 begyndte et treårigt forsøg med modulvogntog på udvalgte dele af det danske vejnet. I dag kører der omkring 250 af disse vogntog på vejene. Ud af Viktor Sørensens 55 lastbiler er de 16 modulvogntog. ”Fordelen ved disse vogntog er, at de kan fragte en større mængde gods, og dermed bliver blandt andet miljøbelastningen mindre”, siger Kenneth Jespersen.

Et modulvogntog kan fragte cirka en tredjedel mere gods sammenlignet med en konventionel lastbil med hænger.

Kenneth Jespersen kører ikke selv lastbil til daglig. Som transportchef er det hans opgave, at være det koordinerende led mellem materiel og transport. Men det var alligevel ham, som kørte det modulvogntog, der transporterede Kronprins Frederik igennem den røde snor ved indvielsen af det nye transportcenter 4. juni sidste år.

”Det var godt nok på tale, at Kronprinsen selv skulle køre lastbilen igennem snoren, men det faldt til jorden, fordi han ikke har kørekort til hænger”, fortæller Kenneth Jespersen.

Godt samarbejde på havnen

Med finanskrisens ankomst, er det ikke blevet nemmere at drive forretning. Mængden af gods er faldet. Det samme er priserne. I januar 2009 var Viktor Sørensens lastbiler med Molslinien 843 gange, til sammenligning var det tal faldet til 546 i januar i år. Virksomheden henter og leverer gods til stort set samtlige firmaer på Århus havn, derfor er det ikke underligt, at de blå biler ofte er at se i havnemiljøet. Kenneth Jespersen er begejstret for samarbejdet med virksomhederne på Århus havn, men giver i samme åndedrag plads til ønsker om forbedringer.

”Vi glæder os virkelig til den nye Marselis-tunnel bliver bygget, så adgangsforholdene for lastbilerne bliver bedre, og så håber vi, at Molslinien bliver flyttet fra sin nuværende placering til et nyt færgeanlæg på Østhavnen”, siger han.

Kenneth Jespersen vurderer, der vil blive færre men større transportcentre i de kommende år. Han har specielt et ønske til fremtiden.

”Jeg håber, at ordningen med modulvogntog bliver permanent, så virksomheden kan fragte mere gods på færre enheder”, siger han.

Modulvogntogene vil holde omkostningerne og miljøbelastningen i transportbranchen nede. De to ting er vigtige i fremtidens transportsektor. Her vil overskrifterne netop være miljø og økonomi.