

VINTAGE NYT



457



februar 2008 45. årgang

Danmarks ældste nulevende fragtmand

Tekst og foto Jørgen Kjær

Allerede som 10-årig dreng havde den nu 93-årige Johannes Schmidt fra Råsted ved Randers en oplevelse, der skulle blive et næsten ufravigeligt princip og en del af hans fremtidige forretningskoncept.

-Min mor havde astma, og var meget syg. Hun blev da også kun et par og fyrrer år. En dag lå hun og græd derinde i soveværelset, og jeg spurgte, hvad der var galt. Åh, bare hun kunne få lidt mælk, bare lidt skummetmælk, men vi har ingen penge.

-Jeg gik over på mejeriet og sagde hvordan, det var, husker Johannes Achton Schmidt tydeligt.

-Kunne jeg ikke bare få en halv liter skummetmælk? En liter kostede 5 øre den gang. Men det kunne jeg sgu' ikke!

Og så stod den lille Johannes der og havde ikke en øre, så han besluttede sig for at gå op til en gårdmand, der boede i nærheden. Han var efter sigende den rigeste mand i Råsted, han skyldte ikke noget på gården.



De første år blev vognmandsforretningen drevet med hestevogn

fik jeg to liter sødmælk.

Den dag Johannes oplevede, at han ikke kunne købe mælk til min mor, besluttede han, at han aldrig nogen sinde mere ville komme til at stå og mangle penge.

-Jeg besluttede, at hver gang jeg tjente en krone fremover, ville jeg aldrig bruge mere end de 99 øre. Det princip fastholdt vi, og jeg har aldrig siden stået og ikke kunnet

købe en liter skummetmælk, bedyrer fragtmanden i Råsted.

Da vognmandsforretningen senere udviklede sig, måtte han alligevel fravige princippet. Det var dog kun i selve bilhandlerne. Han kunne ikke nå at spare så meget op, som bilerne kostede. På den første Triangel måtte han, som vi skal høre om senere, således skrive under på et gælds-brev på 11.200 kr.

-Min far var svagelig, han blev godt nok 94 år, men allerede da han var 50 år kunne han ikke rigtig lave noget. Det var hans ryg og ben, ja det var hele hans krop, den duede ikke rigtig. Jeg var kun 16 år, da jeg for alvor kom til at hjælpe med i forretningen, og vi kørte med slagterigrise fra landmændene til Randers. Der læssede vi så foderstoffer, der skulle med tilbage til landmændene.

Første gang jeg selv kørte lastbilen var jeg 12 år gammel. Min far kunne ikke rigtig arbejde. Han kørte blandt andet dampkul til mejeriet lige over for, hvor vi boede. Han bakkede lastbilen til aflæsnings-



Danmarks ældste nulevende fragtmand Johannes Achton Schmidt fortæller sønnen Ole Achton Schmidt om de mange oplevelser.





Otto Achton Schmidt ved den første lastbil – Chevrolet 1924



Ford 1930. Johannes Schmidts første lastbil. Det var den bil han og hans kone blev forlovet i.



OAS og hunden Svip ved hans chevrolet.

rampen, og gik så hjem for at hvile sig, og jeg skulle så læsse dampkullene af. Da jeg var færdig skulle jeg køre bilen frem. Jeg tænkte, at jeg jo godt kunne køre lastbil, og så kunne jeg jo lige så godt køre den helt hjem. Det gik dog ikke helt godt. Når man først har drejet med en af de gamle lastbiler, er det næsten umuligt at rette op igen. Jeg drejede så ned til højre. Og så kunne jeg ikke nå pedalerne, så smuttede jeg ned og fik ikke rettet den op og endte i naboens hæk. Min far tog det helt pænt. ”Det skulle du ikke have gjort”, sagde han og bakkede bilen ud igen.

-Det var mit første uheld med lastbilerne, og jeg blev heldigvis forskånet for større uheld fremover.

Johannes Schmidts far, vognmand Otto Achton Schmidt, der var født i 1886, og uddannet landmand og gårdejer i Råsted fra 1914 til 1923 købte i øvrigt sin første lastbil i 1924.

-Han var meget stolt over sin åbne lastvogn med presenning, husker Johannes Schmidt. Inden havde han siden 1915 ernæret sig som vognmand med hestekøretøjer.

-Sideløbende med vognmandsforretningen havde mine forældre en gård. Han kørte med hestevogn, og jeg var tit med ude at køre grise, køer, brændsel, ja alt muligt på det åbne lad. Det var mere primitive forhold end i dag, og vejene var oftest hullede grusveje. Lastbilen var en stor lettelse, den kunne køre med den høje hastighed af 25-30 kilometer i timen. Man kunne nu sidde i tørvejr, det var behageligt selv om arbejdet var det samme hårde fysiske slid. Der skulle stadig læsses af og på med håndkraft.

-Opgaverne for vognmandsforretningen voksede langsomt i starten, men vi overtog efterhånden mange opgaver fra jernbanen. Mange kunder mente, at vi, og de andre vognmænd og fragtmænd ydede en bedre service end DSB. Vi kunne ofte levere varerne samme dag, og vi kunne levere dem direkte til kundens dør. DSB var jo bundet af jernbanestationerne. Vi havde også færre skader på de varer vi transporterede, fortæller Johannes Schmidt.

Otto Achton Schmidt var som så mange andre af den tids vognmænd og fragtmænd typiske eksempler på hvordan erhvervet opstod. Landmænd, husmænd eller håndværkere havde det som bibeskæftigelse, indtil der var nok at lave som fuldtidsbeskæftigelse.

-Den første bil, iøvrigt en ny Chevrolet fra 1924, byttede min far senere med en Ford fra 1930. Han havde også på et tidspunkt en Volvo lastbil og fra 1934 og frem til 1936 havde han endvidere en Lillebil.

Johannes Schmidt blev uddannet ved landbruget og gartneriet og blev fast medhjælper i sin fars vognmandsforretning i 1932.

-Jeg overtog så hele forretningen med gæld og det hele i 1936, fortæller Johannes Achton Schmidt.

-Lige pludselig var det hele så mit, og så skulle jeg drive forretningen. Det gik udmærket med den ene bil, for der var blevet noget mere at lave. Det sled selvfølgelig på den gamle bil. Så på et tidspunkt skulle jeg have gummi, dækkene var slidt op. Så gik jeg til automobilforhandleren, ham jeg normalt fik repareret ved, men jeg kunne ikke få nogle dæk, hvis jeg ikke havde nogle penge. Så tog jeg til vulkanisøren, der kunne det heller ikke lade sig gøre.

-Så var der ikke andet at gøre end at holde



Otto A. Schmidt NAG, købt af en vognmand i Udbyhøj. Billedet er taget ved bropillerne til den nye Lillebæltsbro, ca 1931 under en tur til Middelfart. JAS måtte sejle med færgen mellem Fyn og Jylland.



Volvo



Den første Triangel købt i 1938



JAS 's anden lastbil med generator. Chevrolet 1933

op. Min kone Petra og jeg blev enige om, at jeg kunne søge en plads som fodermester på en gård. Så kunne vi da prøve at tjene til føden på den måde.

Men så en dag i 1938 skete der noget afgørende. Da kom den danske lastbilfabrik Triangels repræsentant fra forretningen i Århus på besøg i Råsted.

-Vi har lagt mærke til dig Schmidt. Vi tror du kan drive en forretning, sagde han. De havde hørt at Johannes Schmidt var en dygtig og arbejdsom vognmand, og ved at hjælpe ham lidt på vej, ville han nok hurtigt få en større forretning op at køre, og kunne dermed blive en god kunde for den danske lastbilfabrik.

-Vil du skrive alt op, hvad du skylder, selv hvis du skylder ti kroner, for selv ti kroner var jo mange penge dengang. Den liste fik han med til sin bestyrelse, og han kom tilbage med en kontrakt på en ny Triangel, den kostede 11.200 kr med det gæld, jeg havde i forvejen. Det hele blev sat i bilen.

-Og så skal jeg love for, at vi kunne komme til at arbejde. Den var vidunderlig at køre i forhold til den gamle Ford fra 1930.

Det var en moderne bil med kort gearstang. Den havde dog en fejl, skulle det i løbet af de nærmeste par år vise sig. Den var ikke så god med gasgenerator. Det skulle helst være en topventilet motor og Triangelen var sideventilet.

-Min bror kom hjem og hjalp mig. Han var væltet med en traktor, han havde ligget nede på Lolland i lange tider. Han havde fået ødelagt sine ben. Vi arbejdede så sammen vi to. Så fik jeg det op at stå og udvandede med en Chevrolet fra 1928. Den blev brugt til hjælpekørsel, og den fik i øvrigt også gasgenerator på under krigen. Den



Den gamle 6-cylindrede Chevrolet fik også en gasgenerator under krigen.

var med topventilet motor, og den var rigtig god til gas. Det var vores nummer to bil, og det blev senere til 8-10 biler.

-Den første chauffør vi ansatte til at køre denne Chevrolet fik 20 kr. om ugen plus kost og logi. Og så kørte vi nat og dag, der var ikke noget, der hed fast arbejdstid.

-Det var i øvrigt nemt at få folk på det tidspunkt, alle dem vi skulle have fat i, og så kostede de ikke noget.

-Der var mange, der gerne ville ud at køre i bil. Der var spænding ved at få job ved en

vognmand. Det gav status i køen af arbejdsløse.

-Så kom krigen, der måtte jeg prøve at klare mig og holde min Triangel kørende. Benzinen forsvandt, men jeg havde ingen penge tilovers til at købe en gasgenerator til at sætte på bilen. Der fik jeg så igen Triangel til at træde til og hjælpe mig. Der var et firma i Kolding, der var begyndt at producere disse gasgenerators, og de kom herop og monterede en generator på min



Buick. OAS brugte denne til lillebilkørsel

Triangel. Det gik også uden penge.

-Så kunne vi klare os, og jeg købte endda en lille påhængsvogn. Det var jo flot, så kunne vi have 8 tons med.

Under krigen måtte folk leve under helt andre livsforhold end før, der var mangel på elektricitet og næsten alle andre fornødheder.

-Det var hårde tider, men vi lærte at stå mere sammen under de kriseforhold, sukker Johannes Schmidt.

-Der var meget at køre med under krigen. Mange af de vognmænd der var blusset op lige før krigen kunne ikke klare sig, de forsvandt. De kunne ikke skaffe penge til brændstof og gummi. Enkelte overlevede,



Johannes Achton Schmidt i ung udgave.

og det var oftest gamle solide firmaer. Mange gik ned, og der blev efterhånden en større efterspørgsel efter transport. Man kunne ikke få reservedele til lastbilerne.



Chevrolet 1938 med generator og ekstra køler. Købt af Johannes Schmidt, som blandt andet kørte for Hvidsten-gruppen med bilen



Plymouth med benzinmotor (efter krigen) lastet med tørv fra Bjerregrav Mose.

De blev flikket sammen så godt man kunne. For eksempel blev dækkene boltet sammen hvis de blev slidt op. Man skar hjulkasserne af andre dæk, hvis man så heldig at finde sådanne, og boltede dem på indvendigt på de gamle dæk.

-Det var næsten umuligt at have med at gøre for andre end unge mennesker. For dem kunne al ting lade sig gøre. Vi arbejdede både nat og dag, husker Johannes Schmidt.

-Det kunne slet ikke lade sig gøre at køre

det, som et firma skulle køres. Det kunne ikke lade sig gøre den gang.

Nogle specielle transportopgaver under krigen var

- resten af historien kan læses i Vintage Nyt som er udkommet til medlemmerne.



Lastkapaciteten blev noget forøget med anhængerer efter Triangelen. Her et læs eternitplader fra Ålborg.