

**1950erne**

Inden for shipping taler man om perioderne før og efter Suez-krisen (1956). Indtil Suez-krisen havde den internationale tommelfingerregel været, at fragten udgjorde rundt regnet 10% af vareprisen. Det kalkulerede man med i grove træk. Men med en Suez-kanal, der var lukket, måtte den vigtige arabiske olie og andet gods sejles syd om Afrika. Fragtraterne steg – og kunderne ville ikke betale. Konkurrencen i shippingbranchen var benhård og mange blev ramt af konkurs. Andre nytænkte og begyndte konstruktion af store olietankskibe og hurtige stykgodsskibe – de såkaldte containerskibe.

**Kort:**

Der er travlt hos Erik Aaen A/S. Ved indgangen til 1960erne har Erik Aaen A/S 7 ansatte og 5 agenturer:

- \* Knutsen Line / Sydamerikas vestkyst
- \* Koctug Line / Tyrkiet
- \* Zim Israel Navigation Co. / Israel
- \* Burma Five Star Line / Burma
- \* D.G. Neptun / Spanien og Portugal

**Begyndelsen**

Den 13. april 1928. Dagens navn er Justinus, og Erik Aaen bliver født

Anden Verdenskrig og besættelsen hersker, imens Erik Aaen vokser op og går skole. Kun 16 år gammel tager Erik Aaen de første skridt ind i erhvervslivet med energi og højt ambitionsniveau.

Danskerne skal finde nye ben at stå på i en helt anden verden. Erik Aaen finder sine, da han i 1945 skifter lærepladsen hos en boghandler ud med et job som shippingelev hos C.K. Hansen.

Den Kolde Krig raser, imens Danmark lærer en ny tilværelse at kende med byliv, trafik, store årgange, kønsroller, film, musik og mode.

Danmark er ved at blive et moderne samfund med stor optimisme omkring teknologiens udvikling og fascination af nye forbrugsmuligheder. Men samtidig er der mange – ofte udefra kommende – trusler mod danskernes tryghed. Det giver politikere, kulturpersonligheder og kirkens mænd dybe panderynker: kulturforfladigelse, kriminalitet, kommunisme, kønnet...

Mens de voksne har travlt med at være rigtigt voksne, holde på den pæne facade, drømme om parcelhuset og folkevognen og lytte til Giro 413, bobler og syder det af ungdommelig energi lige under overfladen. Også hos Erik Aaen.

Shippingbranchen tiltaler Erik Aaen, og udviklingen går stærkt. I 1945 fra C.K. Hansen til B&W og videre til N. Schjøtt & Hochbrandt. 1950 hos Petersen, Møller & Hoppe som linieafdelingschef. I 1954 forretningsfører hos J.P. Petersen / J. Gotfred Jensen. Men Erik Aaen vil stå på egne ben og starter derfor 1. august 1959 egen shipping- og mæglervirksomhed i Århus under navnet Erik Aaen A/S.

Lige fra starten melder en stor del af den jyske industri sig hos Erik Aaen. Da de første aftaler derfor hurtigt er på plads, kontakter Erik Aaen de væsentligste speditører i København området, som ikke har afdeling i Århus, og tilbyder dem samarbejde. Firmaet har fået en flyvende start.

**Den første udfordring**

Burma Five Star Line ankommer til Århus for at losse et større parti træ. Hos Erik Aaen A/S går alle med vanlig begejstring i gang med planlægning af losning, sortering og den efterfølgende distribution til jyske kunder. Der er lejet de nødvendige antal lastbiler, og da morgenen for losningen oprinder, er alle klar til at tage fat.

Men så kommer en opringning fra havnen ”Den er gruelig gal! Vi har brug for mange flere lastbiler. Der er alt for meget træ”.

Det viser sig, at i nattens løb har endnu et skib lagt til kaj og losset et lignende parti træ som Burma Five Star Line. På samme kaj og med identiske mærker.

Erik Aaen hyrer omgående det nødvendige antal lastvogne og får det hele leveret til kunderne.

Denne forretning, som er den første i firmaets historie, ender med at koste 5.000 kr.

**1 kr. i 1959 svarer til 10 kr. i 2000**

**1960erne**

Hovedparten af transporterne sker ad søvejen.

Ikke blot på grund af tradition, men også fordi handlen er kendetegnet ved industrilanden import af råvarer fra udviklingslandene. Det er gods i store kvanta til en ikke voldsom stor værdi (bortset fra olielasterne). Tidsfaktoren spiller heller ikke den store rolle.

Med andre ord – lasterne passer fantastisk godt til søfragt.

**Kort:**

Erik Aaen A/S flytter til Mejlgade 10. Erik Aaen A/S bliver generalagent i Danmark for Veritas ruten.

Erik Aaen bliver spansk konsul og udfylder dette hverv i de næste 25 år.

Erik Aaen er medlem af Speditør Foreningen. I løbet af de fire årtier bestriker Erik Aaen formandsposten igennem flere perioder.

**De glade 60ere**

De magre år i 50erne går nu over til en næsten eksplosiv vækst i velstanden i 60erne og ændrer helt mulighederne for den danske befolkning – på næsten alle livets områder.

60erne er de såkaldte 'gode tider', hvor der for første gang i det 20. århundrede er fuld beskæftigelse – ja ligefrem arbejdskraftmangel. Ikke kun de hjemmegående husmødre kommer ud på arbejdsmarkedet, men der importeres også udenlandsk arbejdskraft for at tilgodese industriens tilsyneladende umættelige efterspørgsel efter arbejdere. Det er denne højkonjunktur, som muliggør, at nogle af de unge begynder at eksperimentere med sig selv og med omgivelserne.

Danmark oplever ungdomsoprøret, studenteroprøret og hippier. Det er i dette årti mennesket for første gang betræder månens overflade.

Beatles, Steppeulvene og Doors er aktuelle, men alt er ikke kun fryd og fremskridt. 1960erne bringer også opførelsen af Berlin muren, Cubakrisen, Vietnamkrigen samt mordet på John F. Kennedy ind på livet af alle.

Erik Aaen er også banebrydende i denne periode. Han ser tidligt mulighederne i computerteknologien, som han anvender til at få et integreret shippingsystem udviklet i samarbejde med IBM. Teknologien udnyttes til at gøre arbejdsgange, systemer og dokumentudfærdigelser endnu mere effektive. Shippingbranchen har fået et nyt fundament.

Med samme indstilling og målrettet energi arbejder Erik Aaen med markedsundersøgelsen. Hans forretningsfilosofi er, at lokalkendskab på de oversøiske markeder er essentielt. Derfor er det en fast tradition, at han hvert år tager på en omfattende udenlandsrejse.

Erik Aaens kendskab til Sydamerika er derfor stort og med til, at han sammen med Knutsen Line op igennem 60erne manifesterer sin styrke på transporten mellem Danmark og Sydamerikas vestkyst. Erik Aaen er en af de største og har mere end 75% af den danske eksport til Sydamerika.

**Tomme skibe**

Erik Aaen lægger mærke til, at der er en del norsk skibstrafik til Danmark med tran i tønder. Men vigtigst, at skibene går tomme tilbage.

Det skal udnyttes til en god forretning.

På et møde med Knutsen i Haugesund i 1965 omtaler Erik Aaen sine planer for den gamle skibsreder, der efter at have overvejet sagen, indgår en samarbejdsaftale med Erik Aaen.

I de følgende år går der ikke længere tomme skibe tilbage til Norge.

**Flyvende problemløsning**

En travl verden. Et firma der opererer internationalt. Laster, der en gang imellem giver en ekstra udfordring. Hvordan løser en samvittighedsfuld leder det? Jo – Erik Aaen tager flycertifikat og flyver selv til Nord Europa, Nord Afrika, eller hvor udfordringen nu måtte være, og får den løst.

**Marts 1966**  
**Arbejdstiden nedsættes til 44 timer.**

**1970erne**

Transporten bliver hurtigere, sikrere og billigere. Men det er også i denne periode, at befolkningen for alvor bliver opmærksom på generne: støj og forurening. I 1975 oprettes Miljøministeriet, som bl.a. skal tage sig af disse problemer. Det resulterer i fastsættelse af grænser for støj og luftforurening samt forskrifter for transport af farligt gods. Bil- og lufttrafikken stagnerer i slutningen af 1970erne pga. de forhøjede benzinpriser.

**Krisen gennem 70erne**

I 1970erne sker der imidlertid et skifte. 1973 er året med oliekrisen. De arabiske lande kommer på verdenskortet. OPEC hæver oliepriserne, hvilket medfører oliekrise og deraf følgende arbejdsløshed i hele den øvrige verden. Energipriserne stiger ukontrollabelt. Danmark oplever bilfrie søndage, og danskerne bliver bevidste om, at de skal spare på ressourcerne. Danskerne har vænnet sig til fuld beskæftigelse og stigende velstand. Men pludselig er intet sikkert længere. De glade 60ere er blevet afløst af de mørke 70ere. 60ernes blomsterbørn afløst af punkere med sortsyn og ingen tro på fremtiden.

I 1970erne fejrer USA sin 200 års fødselsdag. Men det er også årtiet, hvor samme nation oplever Watergate skandalen og opgiver Vietnam.

Europa er delt af et jerntæppe – en vestlig og en østlig del. I Vesteuropa begynder et fællesmarked at tage form, og Danmark bliver medlem af EF.

Erik Aaen sætter et nyt land på verdenskortet: Iran. I Iran sker der store ting. Landet er i fuld gang med at opbygge en moderne storindustri. Hidtil har man transporteret gods ad landeveje og på lastbil. Men hvorfor ikke sejle de meget store mængder industrigods, spørger Erik Aaen sig selv. Derfor rejser Erik Aaen til Iran og melder sig på den danske ambassade i Teheran. Han forklarer handelsattachéen om sine planer om at sejle gods fra dansk industri til Iran. Det passer lige ind i handelsattachéens mølle. Han har længe arbejdet intenst med betydelige industriprojekter uden egentlig at være kommet ret langt netop på grund af transportproblematikken.

Med et kontor på den danske ambassade bliver en gennemgående rute fra Danmark via Göteborg til Iran en realitet og succes i næsten 10 år, indtil Ayatollah Khomeini lukker landet i 1979.

**Kort:**

Nye agenturer:

- \* Korea Shipping Corp. = nuværende Hanjin Shipping Co. Ltd.
- \* Scan-Iran
- \* Scan Pacific Lines / USA – Mellemerika

**Fjernøsten**

I 1977 har Erik Aaen ingen aktiviteter i Fjernøsten. Derfor er han meget interesseret, da hans ven Wilhelm Ötker fra Hamburg fortæller, at der er en ny rute på Fjernøsten. Rederiet er koreansk, og de planlægger en tur til Europa, hvor de vil besøge forskellige potentielle agenter i Danmark med den målsætning at etablere et agentnet. Erik Aaen er dog ikke blandt de udvalgte. Men det er ingen forhindring.

Da koreanerne lander i Kastrup Lufthavn, står Erik Aaen i ankomsthallen med et stort navneskilt. Han får kontakt med delegationen og byder dem velkommen og kører dem personligt til SAS Hotel Royal.

Velankommet bliver delegationen enige om, at den stedkendte Erik Aaen, der behersker den lokale dialekt, det engelske sprog og med liniefart som speciale, lige så godt kan fragte delegationen til dens møder rundt omkring i byen i de næste tre dage.

Det sidste besøg er den koreanske ambassade, hvor Erik Aaen bliver inviteret med inden for og præsenteret for ambassadøren. Der bliver konverseret, og udbyttet af delegationens ophold i København bliver drøftet, da ambassadøren pludselig henvender sig til delegationen og spørger: "Hvem er så jeres agent i Danmark?". Hvorefter delegationsmedlemmerne enstemmigt siger: "Jamen, det er da hr. Aaen!"

**1970**

**Gennemsnitlig indkomst pr. indbygger pr. år er kr. 24.000,-**

**1980erne**

Udviklingen af containerskibe har medført, at skibene kan befordre gods, som tidligere ikke egnede sig for søtransport.

I 80erne kan gods af høj værdi derfor sendes forsvarligt med skib. Tidsfaktoren har ændret sig. Sejltiden over Atlanten er nede på en uge. De nye, store containerskibe sejler hurtigt. Søfragt har nu bedre muligheder for at markedsføre sig i verdenshandelen.

Til gengæld taber søfragt terræn til bilen. Lastbilen vinder al lokal og internordisk fragt, da lastbilen er mere fleksibel end skibet og hurtigere kan køre en ladning varer fra Danmark til de allerfleste europæiske byer. Ja direkte til modtagerens adresse.

Luftfragten har stadig ringe kår på grund af de høje oliepriser og får kun de dyre fragter.

**Kort:**

Erik Aaen A/S flytter til Rådhuspladsen.

Nye agenturer:

\* C.G.T.M. / Kap Verde

\* NCHP

\* Amtrans

Ved indgangen til 90erne har Erik Aaen A/S 15 ansatte.

**80er boomet**

Der bliver investeret gigantiske mængder af tid og ressourcer på afbleget hår og hårgelé. Rigtig mange er iført en Culture Club T-shirt, stonewashed gulerodsbukser og solbriller med spejlglas. Skub-op isen er kommet. Det er yuppietid. Gigantiske firmaer som Pepsi Cola, Channel, Adidas, Commodore og La Coste slår igennem.

Berlinmuren falder, Limahl udgiver Never Ending Story og Matador er i fjernsynet. Der bliver indspillet uendelige mængder af musik og stakkevis af film, hvor en sej mand sætter sig op mod hele verden og vinder. Ronald Reagan er USAs præsident.

I 1982 kommer firkløverregeringen til magten. Erhvervslivet omstiller sig til de nye tider med nye ledelsesideer som motivation, omsorg for medarbejderne og strategiske planlægning.

Strategisk planlægning er også fundamental, da Erik Aaen transporterer et bryggeri til Cabo Verde.

Cabo Verde – eller De Kapverdiske Øer – er en lille øgruppe, der ligger ude i Atlanterhavet vest for Afrikas vestligste punkt. CEREM (et fælles selskab mellem Bryggeriet Ceres, Århus og Erik Emborg, Ålborg) vil bygge et bryggeri her. Erik Aaen vinder licitationen om transportdelen. En udfordring som består i at skaffe den nødvendige skibstransport og i at samle forskellige elementer vidt forskellige steder rundt omkring i Europa, Sydamerika og Japan. Nogle af delene skal desuden først en tur omkring Danmark for at blive pakket ordentligt. Den største udfordring er dog at få godset frem til Cabo Verde præcis i den rækkefølge og på de tidspunkter, hver enkelt del skal bruges i bryggeriet, så man undgår at have store lagre liggende på øen.

Et helt bryggeri med alt fra ølkasser, flasker, kapsler og paller over tungt maskineri og elektronik, humle, malt, frugtpulp ....alt! Et puslespil, der skal samles ude midt i Atlanten for at skaffe øl og sodavand til øboerne. Men projektet lykkedes. Alt når frem i den aftalte rækkefølge, bryggeriet bliver bygget, og det første øl bliver brygget ved indvielsen den 26. maj 1988.

1987 overtager sønnen Søren Aaen firmaet. I 1994 forlader Erik Aaen sit livsværk.

**2 danske mejerier transporteres til Bolivia**

Den danske mejerisektor får en ordre på to nøglefærdige mejerier til Bolivia. Hele transportopgaven sendes ud i licitation og Erik Aaen A/S vinder licitationen. Det store og minutøse planlægningsarbejde går i gang. Alt fra paller over mejerimaskiner til mælketankbiler skal afskibes i så samlet stand som muligt, da Bolivia er et forholdsvis primitivt land og med en dårlig udbygget infrastruktur.

Det bliver hurtigt besluttet, at transporten skal gå ad tre forskellige veje af hensyn til arten af godset og mejeriernes placering. Noget af godset skal transporteres via Brasilien og køre med tog til Bolivia. Noget andet skal sendes ned over Argentina ad flodvejen op til Bolivia, mens mælketankbilerne skal køre selv en del af vejen. Endelig skal det lette gods sendes ind til Bolivia fra Arica på vestkysten. Erik Aaen tænker i alt, fx bliver der bygget dæmninger over mindre flodlejer. Men det skal alligevel tage 2 år inden alt er ankommet til bestemmelsesstedet. Bolivia er et spændende land, hvor licensproblemer, toldproblemer, en regntiden osv. krydrer en i forvejen spændende transportopgave.

**1987**

**For første gang siden 2. verdenskrig har Danmark overskud på handelsbalancen.**