

# Postkørsels- kontorets Historie

## 1907-1997



**Kildemateriale:** *Posthornet*, årgang 1917 og 1936  
Personalebladet Postillon/KØR  
Personalebladet Husavisen/PTM  
P&Ts årbøger  
Medarbejderinformation, nr. 1-4 / 1985-86  
Fakta om TRP/1994

**Foto:** Torben Byfoged  
Jørgen H. Nielsen  
Niels Bornholt Rasmussen  
Fa. "Triumph"  
m. fl.

**Udlån af fotos m.v.:** Elith Cronberg  
Oluf Gustavsen  
Svend Huvendick  
Finn Oldengaard  
Per Poulsen  
William Poulsen  
Post- og Tele Museum  
m. fl.

**Tegninger:** Svend Huvendick

**Forsiden:** Amagerfælledvej 42, anno 1920

**Tryk:** Kailow Tryk, 2720 Vanløse



## En epoke er slut

Det var en epoke der sluttede, da garageanlægget i Njalsgade lukkede ved udgangen af 1997. Det var det der gjorde, at jeg kort før udflytningen til centrene gik i gang med at indsamle materiale til en historisk fortælling om perioden 1907-1997.

1907 var året hvor motoriseringen holdt sit indtog ved Postvæsenets anskaffelse af en Ellehammer-motorcykel og det var det år hvor Postvæsenet selv begyndte at overtage postkørslen i København. Derfor er det naturligt at starte historien i 1907.

Kørselskontoret, som det altid blev kaldt lige meget hvad det officielle navn var, har altid været en god arbejdsplads med et tæt sammenhold og en særlig atmosfære. Jeg selv kom dertil i april 1969, så det blev til 28 år der. Den tid jeg selv har haft på en god arbejdsplads, vil jeg gerne fastholde ved at fortælle arbejdspladsens historie. I første omgang fremstillede jeg historien i plancheform. Disse plancher er ophængt 3 steder i Post Danmark. Med dette blad indfrier jeg mange kollegers ønske om et samlet materiale om Kørselskontorets historie. I det sidste års tid har jeg arbejdet på at få det økonomiske på plads og jeg glæder mig over, at det nu er lykkedes. En stor tak til alle som har bidraget med fotos, udklip, oplysninger m.v. En særlig tak til Post Danmark Hovedkontoret, LO, Dansk Postforbund, Københavns Postbudeforening, Københavns Postcenter samt Københavns Pakkecenter i Brøndby, som alle har sponsoreret dette blads udgivelse.

Overchauffør  
Niels Bomholt Rasmussen  
Post Danmark  
Sikkerhedstjenesten, KHC

## Kært barn har haft mange navne!!

Ved århundredets begyndelse blev al postkørsel i København udført af et såkaldt Postholderi, der havde kontrakt med Postvæsenet om kørsel af brevpostvogne, pakkepostvogne og faktagevogne til omdeling af pakker, ligesom Postholderiet var forpligtet til at afgive stafetter og vogne til ekstrabefordringer.

Postkørslen antog i århundredets begyndelse et stort omfang. I 1911 anvendtes 30 lukkede brevpostvogne, 5 lukkede pakvogne og 8 åbne vogne. Til pakkepostens omdeling havde man 34 faktagevogne samt en charabanc til befordring af brevbærere til de yderste distrikter. Postholderiet havde 92 heste, ligesom man havde 62 postilloner ansat i sin tjeneste.

Først ved indførelsen af motoren overtog Postvæsenet efterhånden selve postkørslen i København.

**Automobilgaragen  
Postautomobilerne  
Postkørselskontoret  
Transportkontor Øst  
Postens  
Transporttjeneste  
Post Danmark  
Transport/Biltjenesten**



*Den første motorcykel i Postvæsenets tjeneste, 1907.*

## 1907 Motoriseringen

Motoriseringen holdt sit indtog ved at Postholderiet anskaffede en Ellehammer-motorcykel med sidevogn, idet udvekslingstiden mellem Banegaardspostkontoret og Amagerbanen var meget knap. Banegaardspostkontoret lå hvor Paladsbiografen ligger i dag. Det var chaufførformand H.P. Ludvigsen der kørte den første tur.

Premieren fandt sted den 1. august 1907 kl. 05.15. Postmængden var så stor, at posten måtte stables så højt på sidevognen at den ragede over førerens hoved.

Fuldmægtig Broge fulgte med på cykel. Det bestemtes at avissækkene for fremtiden skulle sendes med hestevogn.

Motoriseringsforsøget var en begivenhed aviserne slog stort op.

Motorcykler var på det tidspunkt så stor en sjældenhed, at de havde lov til at køre på cykelstierne.

## 1908 Det første automobil

Motorcyklen blev opgivet. Statsbanerne og rederiet Øresund

brugte automobiler til befordring af rejsende og rejsegods mellem Hovedbanegården, færgelejerne i Frihavnen og postdampskibenes anløbsplads i Havnegade og da overgangstiden mellem tog og skib var afpasset efter automobilkørsel var det meget nærliggende at benytte bil i stedet for de hidtil anvendte hestekøretøjer.

Da bilen på det tidspunkt ikke var et driftsikkert befordringsmiddel blev det besluttet fra den 1. maj 1908 at leje et automobil til "forsøgsvis udførelse af posttransport" primært mellem banegården og de forskellige skibe og færges.

Vognens udlejer leverede selv chaufføren, som for øvrigt senere blev ansat i Postvæsenet. Forsøget faldt så heldigt ud, at bilen fra 1. april 1909 blev overtaget af Postvæsenet. Samme år anskaffede man yderligere 2 biler af samme mærke fra fabrikken Berliet i Lyon. De var alle benzinmotorvogne og blev benyttet på de længste ruter. Kørslen i den indre by blev endnu besørget af hestekøretøjer. Der blev indrettet garager i Postgården i Løvstræde, K, hvor reparationer på køretøjerne også blev udført på Postvæsenets eget værksted.

*1909. De 3 første postautomobiler i Postvæsenets tjeneste, alle fra fabrikken Berliet i Lyon.*



## 1911 Elektromobiler

De forskellige begyndervanskeligheder virkede ikke mere afskrækkende end at postvæsenet i sommeren 1911 gik i gang med at anskaffe 2 store og 2 små elektriske drevne automobiler. Samme efterår anskaffede man yderligere 7 store og 1 lille, idet det var hensigten ved den nye Centralpostbygningens ibrugtagning i 1912 at tilret-



telægge lokalkørslen i seks faste ruter, der hver skulle køres 9-10 gange dagligt. De elektriske biler havde en aktionsradius på 75-80 km og kunne med fuld belastning køre 20 km/t.

I oktober 1911 blev et nyt garageanlæg med ladestation og værksted taget i brug. Beliggenheden i Stoltenbergsgade tæt ved den nye Centralpostbygning var ideel for postkørslen. Forbindelseskørslen mellem denne og brokontorerne udførtes med elektriske vogne. Dette dækkede dog ikke behovet, en del pakkepost samt pakkeomdeling blev stadig befordret ved hjælp af hestekøretøjer.

## 1917 Postvæsenets Automobilgarage

Den 1. april 1917 oprettedes under Overpostmester embedet en afdeling af automobildriften. Fuldmægtig af første grad A. M. Kjeldsen blev driftsbestyrer af denne nye afdeling, kaldet Postvæsenets Automobilgarage. I 1919 nedlagdes Postholderiet helt og al postkørsel overgik til Postautomobilerne, ligesom pakkeomdeling kom til at ske med automobiler. Med første verdenskrig fulgte benzinrestriktioner. Postvæsenet gik derfor over til at benytte elektriske automobiler. I den anledning forøgedes antallet af elektromobiler i finansåret 1919-1920 til 48 stk. I de to følgende finansår skete der en yderligere forøgelse, således at antallet af elektromobiler kom op på 69, hvilket var det største antal. Efter verdenskrigens afslutning blev der igen indkøbt benzinvogne, den første i 1924.

## 1920 - 1925 Garageanlægget flyttes

Garageanlægget i Stoltenbergsgade blev snart for lille. Derfor opførtes nye garager på et af Krigsministeriet afstået areal på Amagerfælledvej 42. Det nye garageanlæg blev taget i brug i 1920.

*Det nyopførte garageanlæg, Amagerfælledvej 42 blev taget i brug 1. juni 1920.*



Foruden store garagehaller og værkstedsfacilitet med ladestation m.v. opførtes kontorbygning og tjenestebygning for driftsbestyrer, vagtmester og 2 postchauffører.

*1922. Elektromobil "L.O." til rutekørsel. Reg.nr. K 1759.*







Øverst til venstre:  
1922. Elektromobil "Elite" til  
faktagekørsel. Reg.nr. K 8583



Øverst til højre:  
1920-1922. Elektromobil til  
faktagekørsel. Bygget af  
Kramper & Jørgensen, Horsens.  
Reg.nr. K 6739



I midten:  
1920-1922. Elektromobil.  
Specialtransportvogn fra  
postgården i Løvstræde, K til  
Omkarteringspostkontoret.

Nederst:  
Del af kørselskontorets garagehal  
på Amagerfælledvej 42. Billedet er  
fra midten af 20'erne.







Driftsbestyrerens tjenestebolig indeholdt: spise-stue, anretter-værelse, herreværelse, dagligstue, køkken, bad, 2 toiletter, 3 sove-værelser, 2 pigeværelser samt kælderrum. Der hørte 800 m<sup>2</sup> have til.

Tjenestebolig til vagtmester og 1 postchauffør var i en særskilt bygning. Vagtmesterens bolig indeholdt: spise-stue, dagligstue, sove-værelse, køkken, toilet og bruse-bad, soveværelse og et par mindre rum. Postchaufførens tjenestebolig bestod af dagligstue, køkken, toilet og brusebad, soveværelse og et par mindre rum.

Den sidste tjenestebolig til en postchauffør var indrettet over kundelokalerne og indeholdt spise-stue, dagligstue, soveværelse, køkken og toilet.

Den samlede udgift til opførelsen var 819.362 kr.

En gang i 20'erne blev postmester V.V. Arnskov udnævnt til driftsbestyrer efter afdøde A.M. Kjeldsen.

I 1924-25 begyndte udskiftningen af enkelte elektromobiler til ben-

zinmotorvogne og den 24. august 1929 overgik hele postkørslen i København til disse og dermed var de elektriske biler en saga blot. Ladestationen kunne nedlægges.

## 1927 P og T sammenlægges

Da Postvæsenet og Telegrafvæsenet i 1927 blev sammenlagt, var de under Telegrafvæsenet hørende værksteder beliggende i de gamle uhensigtsmæssige bygninger i Frederiksholms Kanal. Da det blev



*Til venstre: Elektromobil anno 1922. Blev benyttet til pakkeomdeling. Reg.nr. K 8582. Foto: V. Lowener, Ingeniørafd.*

*Til højre: 1922-1925 Elektromobil "L.O." Omnibus. Blev benyttet til transport af københavnske brev-bærere, hvis distrikter lå langt fra kontoret, bl.a. fra K hvor man havde 5 ombæringer om dagen. Tidligere var denne befordring sket i charabanc. Overchauffør Larsen - "Smeden" viser køretøjet frem. Reg.nr. K 3916.*

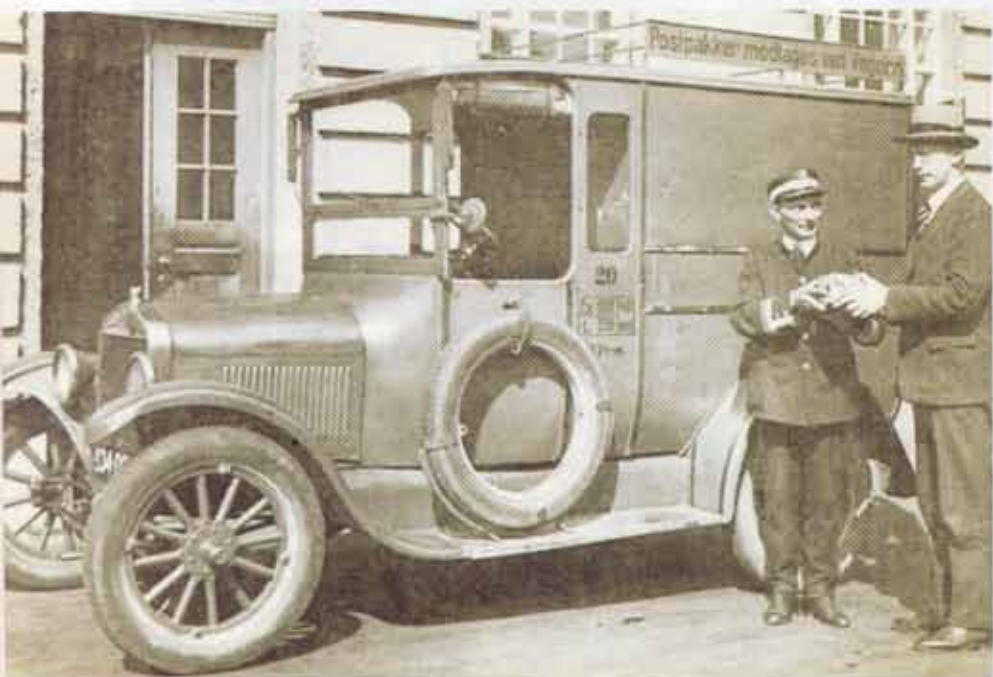
*Gård 3/Omkarterings-postkontoret, 1924*





besluttet at det nye P&T's tekniske afdeling skulle overtage de værksteder der hidtil havde været tilknyttet Automobilgaragen, blev værkstederne flyttet fra Frederiksholms Kanal til Amagerfælledvej. I samme tidsrum flyttede girotrykkeriet fra den gamle girobygning i Holbergsgade til P&T's værksteder på Amagerfælledvej. Flytningen var tilendebragt i 1930.

Pakkepostvogn, Lyngby 1933.



Alle skrivelser stiledes nu til Post- og Telegrafvæsenets Automobilgarage.

## 1931 - 1932 En postchaufførs hverdag

I 1931 udnævntes Kaptajn A. M. Nielsen til driftsbestyrer efter V. V. Arnskov. Den 1. juli samme år ændres kontorets navn til: Postautomobilerne.

I 1932 bestod vognparken af i alt 88 postvogne, 2 skolevogne og 19 motorcykler.

26 af disse vogne blev benyttet til rutekørsel, 33 til pakkeomdeling i Storkøbenhavn, mens resten benyttedes som reservevogne til ekstrakørsel og pakkeomdeling i omegnen. Motorcyklerne benyttedes til kassetømning og ekspreskørsel.

Personalet bestod af driftsbestyrer, 1 overassistent, 1 kontorassistent, 1 vagtmester, 2 chaufførformænd, 30 postchauffører samt 2 postbude til at renholde garage, gård og gade samt centralvarmeanlæg o.l.

Postchaufførernes tjeneste blev så vidt muligt lagt til en uafbrudt tjeneste i 8 timer. Til eksempel: Chaufføren afhenter vognen i garagen kl. 04.20 og kører til kl. 12.20. Han afløses i Centralpostbygningen, hvor eftermiddagstjenesten møder kl. 12.20. Denne melder sig til formanden i garagen pr. telefon og fortsætter derefter kørslen til kl. 20.20. Vognen køres i garagen og forsynes med benzin og olie til næste morgen.

Chaufføren havde pligt til at holde sin vogn velsmurt og pudset og i øvrigt sørge for at den var forsynet med benzin og olie og vand på køleren.

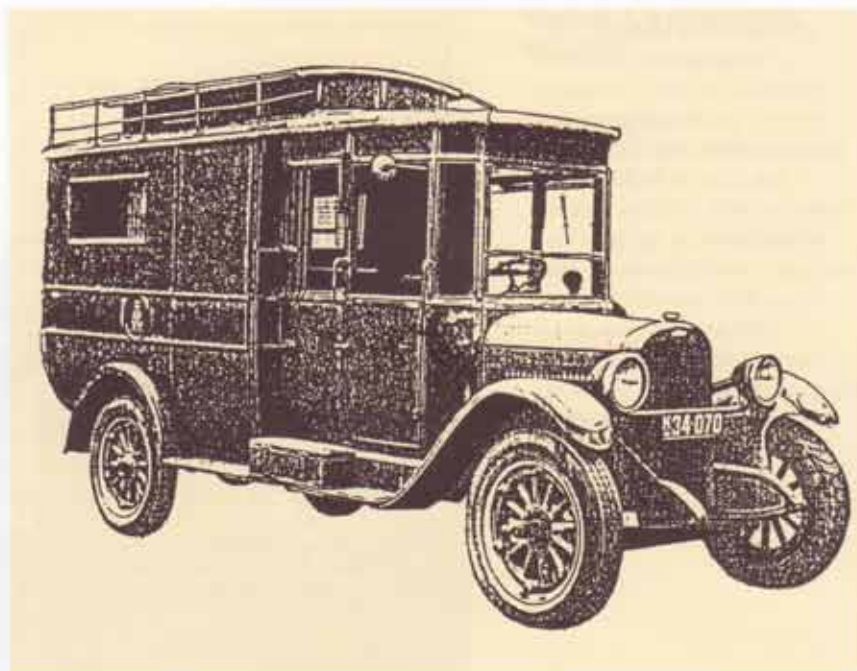
Den daglige kørsel for vognene var på ca. 3.000 km og for motorcyklerne ca. 700 km.

I de år var det længste en postchauffør kom ud, Hellerup, Charlottenlund, Klampenborg, Gentofte, Lyngby, Holte, Kastrop, St. Magleby og Dragør. På "skæve" helligdage kørte man også til alle stationerne på Slangerbypbanen.



## 1939 For lidt plads

I årenes løb fik værkstederne overdraget mange nye opgaver bl.a. frimærketrykkeriet, dette sammen med den voksende vognpark gjorde at pladsforholdene på Amagerfælledvej blev så trange, at det kort før anden verdenskrig blev besluttet at leje et 9000 m<sup>2</sup> stort areal vest for det daværende garage/værkstedskompleks. Her opførtes 70 garager, smørehal, vaskehal, kontorbygning med tjenestebolig samt kedelhus alt sammen til brug for Postautomobilerne, således at det oprindelige garagekompleks skulle overgå til værkstedernes brug.



Årgang 1940

sten ved Postkørselskontoret dateret d. 15. september 1942:

## 1940 - 1942

### Postkørselskontoret

I 1940 ændres kontorets navn til Postkørselskontoret.

2. verdenskrig stak dog en kæp i hjulet på de planlagte udvidelser. En del garager og lokaler blev taget i brug i 1941 og i '42 blev kontorbygningen med tjenestebolig opført; men først i 1952 stod hele garageanlægget færdig med i alt 132 garager. Anlægget var opført efter de nyeste principper for garageanlæg og var forsynet med de mest moderne hjælpemidler til vognvask og smøring.

I 1942 tiltræder V. J. Jacobsen som driftsbestyrer i stedet for A. M. Nielsen.

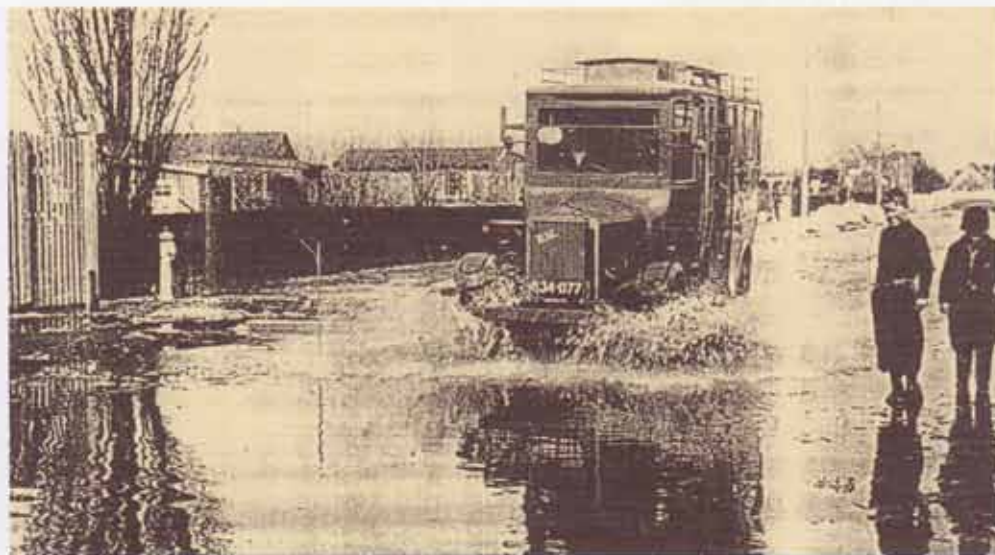
Her følger et udpluk af: Forretningsorden vedrørende Chaufførtjene-

### Tjenestebytning

Det er tilladt at bytte tjeneste indbyrdes, men en tilladelse kan ikke gives dersom nogen chauffør ved bytningen vil få mere end 12 timers tjeneste i et døgn.

Tjenestebytning bør indskrænkes til det mindst mulige og bør i almindelighed kun finde sted mellem de chauffører der indbyrdes alternerer om de samme tjenester

*Efter snevinteren 1941 var der om foråret store oversvømmelser på Vest Amager. Her er det en af Postvæsenets vogne – med gas-generator – der prøver at forcere vandmasserne på Kongelundsvej. Tårnby lokalarkiv.*





Driftsbestyrer V. J. Jacobsen  
1942-1959

**75** En kendt tidligere postem-  
bedsmand, fhv. driftsbestyrer  
V. J. Jacobsen, fylder i dag 75  
år. Han er født i København og ind-  
trådte i postvæsenet i 1910. Efter af-  
sluttet uddannelse blev han assistent  
i 1917. Syv år se-  
nere kom han til  
det daværende  
postkørselskontor.  
Derefter tilhørte  
han denne vigtige  
afdeling af det kø-  
benhavnske post-  
væsen i en periode,  
i hvilken automobi-  
lerne helt fik over-  
taget. I 1937 blev  
han kontrollør og  
fem år senere  
driftsbestyrer for  
postautomobilerne.



V. J. Jacobsen

Han trådte til i institutionens al-  
lersorteste periode, da det var en  
kunst overhovedet at holde kørselen  
igang. Men han klarede skærene og  
oplevede siden den stærke udvikling,  
der kom i efterkrigstiden, på ud-  
mærket måde. For fem år siden tog  
han afsked.

Personalet samlet til  
tjenestevalg, 1953:

Bjarne Johnsen, Poul Jensen,  
Henning Hansen, Hjortnæs,  
Lippert, driftsbestyrer Jacobsen,  
Mikkelsen, Ole Olsen, Helmersen,  
Melchior, Frode Pedersen,  
K. B. Jensen, Børge Clemmesen,  
Stenstrup, Hans Larsen,  
Chr. Petersen, Sylvest, Ernst,  
Danmarks Ole, Friis Hansen,  
Frederiksen, Tikøb, Børge Nielsen,  
Nicolaj, Osvald H., Rye H.,  
Westergård, Rothberg,  
E. Cronberg, Smedens søn,  
Aksel Johansson, Alnor,  
Redningsmanden, Hjalmar  
Poulsen, Kurt Degenkolw,  
Åge Hansen, Slagteren.

### Ind- og udlæsning af post:

Ind- og udlæsning af post i auto-  
mobilerne påhviler chaufføren.  
Navnlig skal han altid *personligt*  
foretage ind- og udlæsning af vær-  
diposer og værdipakker. Post m.v.  
til et posthus skal altid afleveres  
til en tjenestemand.

### Befordringen

Når post befordres i automobiler-  
ne skal disses sikkerhedslukke

altid være slået for. For omnibus-  
sernes vedkommende skal skod-  
derne være trukket for ruderne og  
sæder og ryglæn være vendt. Når  
post befordres oven på vognene,  
skal godset være forsvarligt forsur-  
ret eller sammenstuvet således, at  
det er udelukket at det kan falde  
af under kørslen.

### Havari

I alle situationer hvor et postauto-  
mobil bliver utjenstedygtig og  
chaufføren ikke selv er i stand til  
inden for en kort rimelig tid at  
rette fejlen, tilkaldes en hjælpe-  
vogn fra garagen. Medfører vog-  
nen post og er der fare for at plan-  
mæssige tilslutninger til afgående  
tog og skibe, samt ombæring  
hvor postbudene venter, skal glip-  
pe, skal sådan tilslutning søges  
opnået ved benyttelse af autodro-  
ske. For så vidt ikke hele posten  
kan rummes i drosken, kan alm.  
pakker efterlades i postautomo-  
bilet, som aflåses. Chaufføren  
kører med drosken som ledsager.  
Ved mindre poster kan sporgvogn  
benyttes. Alle udgifter i forbindel-  
se med disse dispositioner afhol-  
des af Postvæsenet.  
Droskechauffører henvises til at







1953. Postbud Elith Cronberg fremviser sin Chevrolet P.J. E. Cronberg kom fra en stilling som overpostbud ved Kastrup Postkontor, men måtte søge ned som postbud for at få delt tjeneste ved KØR. Efter et forløb som chauffør og overchauffør kom udnævnelsen som chaufførformand i februar 1976 og som vagtmester i januar 1983. Cronberg kunne den 15. marts 1984 fejre 40 års jubilæum og gik på pension den 30. september 1986.

sende regningen til Postkørselskontoret.

## 1943 Krigen

Verdenskrigens benzinrestriktioner medførte en del indskrænkninger i kørslen, således var der ved tjenestevalget 1943, 33 tjenesteafsnit fordelt på 25 tjenester på valg. Brændstofmanglen betød ligeledes at der måtte monteres trægas- eller koksgenerator på bilerne, hvilket medførte ikke så lidt mere ekstraarbejde for chaufførpersonalet, for ikke at tale om risikoen for kulilteforgiftning. Krigen betød en vældig nedslidning af den værende vognpark. I 6 år blev der ikke udskiftet biler. Oktober 1945 blev der nedsat et udvalg, der skulle finde en vogntype som kunne afløse de gamle biler.

Valget faldt på den amerikanske Chevrolet hvoraf der til P&T blev leveret/fremstillet 5 typer, udskiftningen begyndte i 1948.

Den 8. april 1946 blev Postchaufførernes Jubilæumsforening stiftet. CP, Chaufførernes Personaleforening blev stiftet den 8. september 1948.

## 1950 - 1975 Opsvinget

I 1956 fik Postkørselskontoret leveret de første Opel Blitz, som erstatning for Chevrolet'erne og i 1958 fik vi leveret de første Bedford lastvogne af typen KCC. Der var efter krigen sket en langsom udvidelse af personalestyrken i

Formand Henning Hansen, Danmarks Ole og Oluf Gustavsen ordner papirer m.v. i den gamle garagevagt, julen 1962.







*Personalet samlet ved et tjenestevalg 23. maj 1964.*

*På billedet ses i første række bl. a. Westergård, Oluf Gustavsen og Oste Henning.*

*I midten er bl. a. Hans Jepsen, Poul Jensen, Henning Hansen, Otto Andersen, Elert Christensen, Frode Pedersen, Børge Kofoed, Perletand og Ernst G. Hansen. Bagerst er det Cilius Olesen, Preben Pedersen og N. P. H. Andersen.*

*Følgende skulle også gerne være med på billedet: Stille Larsen, Åge Tolderlund, Hjalmar Poulsen, Steenholdt, Skyggebjerg og Grøn Malling, Peter Alnor, Alfred Jensen og P. A. Olsen m. fl. Undskyld de enkelte øgenavne, men hvem husker de rigtige navne så mange år efter?*

takt med udvidelse af opgaver og materiel.

A. C. P. Mikkelsen tiltræder som driftsbestyrer i 1959 og afløser dermed V. J. Jacobsen.

I 1960 var der ansat 3 vagtmestre, 5 formænd, 55 overchauffører, chauffører, postbude, 1 montør og omkring 20 ekstrachauffører.

Disse ekstrachauffører udførte afløsnings- og hjælpetjeneste samt vognvask, olieskift og smøring, både i garagen og ved motorcykelgaragen, der var flyttet ind i Centralpostbygningen.

Op gennem 60'erne skete der en forøgelse af personalet i takt med nye arbejdsopgaver, som udvidelse af lokalkørslen, da postbefordringen med S-tog ophørte pr. 28. maj 1967 samt nye ture til og fra Birkerød, afhentning af post fra tog 22 m.v. i Roskilde, udkørsel af foreliggende post til Hellerup, Charlottenlund, Klampenborg, Gentofte og Holte i tilslutning til 3. ombæring. Postkørselskontoret

var herefter normeret med 82 chauffører.

22. november 1966: Der udleveres nu arbejdshandsker til dem der kører UNION-ture (Bogklubben UNION, Ølby/Køge). Det drejer sig om 5 mand, kontrollør Møllerstrøm fra kontoret meddeler dette.





Nederst på side 12:

Linie 13 svinger fra Bernstorffsgade ind på Politortorvet. Bygningen helt til venstre var A. W. Kirkebyes kontorbygning. Imellem Kirkebye Bananer og Centralpostbygningen kan man lige se toppen af Postbanegården. Den lå hvor opkørslen fra Nordporten er i dag. Billedet er taget kort tid før sporvognslinien blev omlagt til busdrift, 1. november 1964.

Øverst til højre på side 13:

Chauffør Oluf Gustavsen præsenterer her en Bedford Diesel (4 cylindere) som var den første ved kontoret. Billedet er taget mellem Postbanegården og Centralpostbygningen (spor 700) i 60'erne.

I midten på side 13:

Chauffør Oluf Gustavsen viser stolt en Opel Blitz frem ved gavlen af Postbanegården i Bernstorffsgade, ca. 1965.

Nederst til højre på side 13:

Påhængsvognen anvendtes fra 1. august 1958 til ruten København-Rønne. Her trukket af en Chevrolet forsynet med pressenning. (Grisevognen). Chauffør S. J. A. Johansson (Den store).







Postkørselskontoret kunne den 1. april 1967 fejre 50 års jubilæum. Det blev markeret ved besøg af kuglepostvognen, den "moderne" vogn er en Chevrolet P.J. Leveringen af denne vogntype startede i øvrigt i 1948 som led i Marshallhjælpen – et bidrag fra USA til genopbygning af Europa efter verdenskrigen. P&T fik bevilget 4,5 mio. kr. Karosseriet til disse vogne blev bygget hos karetmagere i Sorø og Asnæs.

Tankanlægget i Njalsgade. Overchauffør Johannes F. Jensen gør Blitzzen klar til dagens arbejde. Bemærk den høje benzinstander, som var rød. Billedet er fra 1970'erne.



I 1966 blev der oprettet egentlige bankvogntjenester, og 16. maj 1967 blev parkeringsarealet udvidet yderligere med et 9000 m<sup>2</sup> stort areal, beliggende mellem garagerne og Politiskolen. Der blev opført en ny service/vaske/smørehal, hvilket skete i 1968.

To år senere blev det nødvendigt at inddrage en række garager til opholdsstue, garderoberum, mødelokale og køreskole, ligesom "gøgeungen" værkstederne overtog garager til værksteder og lagerrum.



Til belysning af virksomhedens vækst gennem årene anføres nogle få, men meget sigende tal, som vist i skemaet nederst på side 15:

I 1967 flyttede udlandspakke fra Omkarteringspostkontoret (Omk.) til Fuglebækvej i Kastrup og så vidt det huskes, var det også omkring den tid hvor Toldpostkontoret flyttede fra Omk. til Kødbyen.

9. februar 1968: Generaldirektoratet meddeler at fra og med terminsleveringen pr. 1. juli 1968 vil uniformen til bl.a. chauffører og overchauffører blive fremstillet i gråblå





farve i stedet for som hidtil i mørkeblå farve.

18. maj 1968: Køreplansskiftet betyder at der nu skal køres til Hillerød og på enkelte ture til Græsted og Helsingør. De fleste tilslutninger til rutebilerne i Valby (DSB) bortfalder og vi skal selv køre

igennem til bl.a. Solrød Strand m.fl.

15. juni 1970: Omkarteringspostkontoret tager en lejet gaffeltruck i brug ved Postbanegården. Dette sker på foranledning af et forslag som postvagtmester I.C.T. Kalby i Århus fremsatte overfor Generaldirektoratet d. 8. december 1965.

Øverst til venstre:

Et nyt parkeringsanlæg tages i brug sommeren 1967. Alle lastvogne er af mrk. Bedford. Til højre på det s/h billede ses 2 hængere som blev benyttet til al post til og fra Bornholm i 60'erne og 70'erne.

Øverst til højre:

Driftsbestyrer K. V. Andersen 1971-1981.

Nederst til højre:

P&T havde egen køreskole ved Kørselskontoret. Kørelærer Knud Sørensen med en af sine elever ved rattet. Formentligt er billedet fra 70'erne.

| År   | Antal vagtm. og formænd | Antal ochf., chf. og postarb. | Antal automobiler | Antal motorcykler | Antal knallerter |
|------|-------------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| 1929 | 3                       | 39                            | 76                | 4                 | -                |
| 1939 | 4                       | 44                            | 138               | 47                | -                |
| 1949 | 6                       | 47                            | 148               | 61                | -                |
| 1959 | 8                       | 52                            | 165               | 97                | -                |
| 1967 | 14                      | 100                           | 325               | 121               | 71               |





Man forhastede sig ikke med anskaffelsen af de dengang moderne hjælpemidler.

1. april 1971 tiltrådte Karl Viggo Andersen som driftsbestyrer og afløste dermed A.C.P. Mikkelsen som havde været chef siden juli 1959.

**1973:**  
Opførelsen af den nye post-terminal er i gang. Nordporten er i dag hvor den gamle indgang var (midt i billedet).



i kontorbygningen. I stueetagen havde ledelsen til huse.

26. april 1971: Byggeudvalget holder informationsmøde i den nye postgirobygning i Bernstorffsgade angående udvidelsen af Centralpostbygningen, hvor til brev- og pakkesorteringen til sin tid vil blive overflyttet.

Postkørselskontoret var stadig inde i en rivende udvikling, kør-

Postbane-  
gården  
1973







*Yderst til venstre:  
1972: Fa. Triumph i Espergærde  
har bestilt Postkørselskontoret til  
at afhente forårskollektionen af  
damelingeri.*

*I midten:  
Overchaufførerne Jørgen Holm og  
Niels B. Rasmussen stabler de  
store, men lette pakker.*

*Til højre:  
Aflæsning af pakker i Postbane-  
gården.  
Til venstre på billedet ses første  
etape af den nye postterminal.  
Billedet er fra midt i 70'erne.*

selsområdet blev udvidet mere og mere, en udvikling der bl.a. medførte en betydelig mandskabsforøgelse på langt over 100 pct. samt en tiltrængt modernisering og fornyelse af vognparken. K.V. Andersen forstod betydningen af samarbejde og var afgjort personalets mand.

I 1973 blev der sat 10 stk. Ford lastvogne type D 400, i drift, men blandt personalet var der ikke den store begejstring for disse vogne, så det blev ved de 10 lastvogne. Ford lastvognene var ellers tænkt som Bedford'ens afløser.

## 1976 - 1980 Den gyldne periode

Udvidelser af opgaver synes ingen ende at tage. I maj 1977 etableres 2 daglige dobbeltture, via Dragør - Limhamn, til den nye postterminal i Malmø, kaldet Malmø Ban. Bent Kønig og Ejner Nielsen var faste chauffører på denne tur gennem mange år. Malmø Ban blev indviet

i 1975 og rummede de mest moderne tekniske hjælpemidler til postbehandling der fandtes på markedet. Der blev behandlet og videre ekspederet post fra ca. 58 posthuse i en radius af ca. 50 km. I gennemsnit blev der hvert døgn behandlet ca. 500.000 brevforsendelser samt ca. 20.000 pakker. Den faste rutefart til og fra Malmø fortsatte til foråret 1993, hvorefter turen blev overtaget af en privat vognmand. Forinden var dog både Bent Kønig og Ejner Nielsen gået på pension.

Der skete et par ting mere i 1977: Kontorets postadresse blev ændret fra Amagerfælledvej 42 til Njalsgade 101.

Første nummer af personalebladet "Postillonen" udkom i oktober måned. Redaktionen bestod af Flemming Hansen, som var ansvarshavende, samt Svend Huvendick, Kristian Haubro og Jørgen Bengtvig. Bladet var på 12 sider og indeholdt bl.a. oplysning om at CP holdt efterårsfest på





1979: Indkørsel til Omk. og Pbg. fra Bernstorffsgade. Postbanegården er gjort klar til nedrivning. Glasburet til højre i billedet blev kaldt "Villa Fjolle". Herfra blev kørslen ledet af vagtmestre og formænd fra Kørselskontoret.

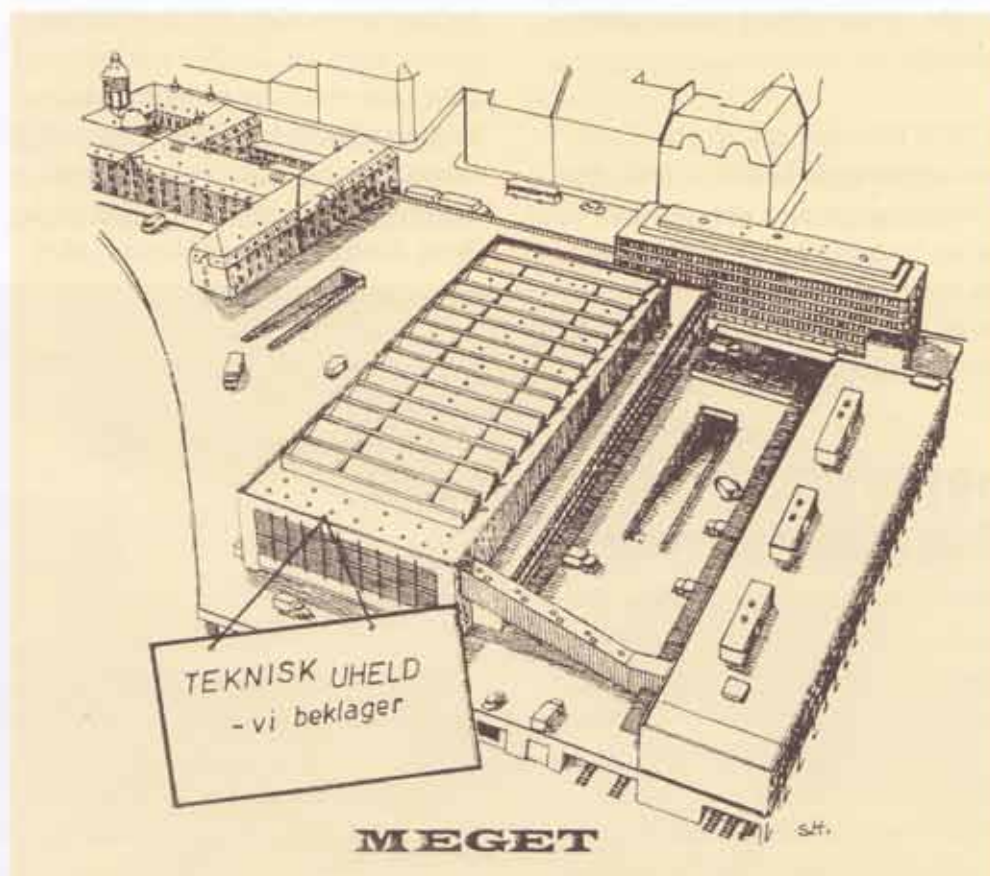
Øverst i midten: Et vemodigt syn, Postbanegården jævnes med jorden i efteråret 1979. Th i billedet 1. etape af den nye postterminal (PTM).



restaurant Bellahøj, hvor der serveredes det store kolde bord m/lune retter, velkomstdrink, een øl og kaffe. Pris 35,00 kr. for medlemmer.

I 1978 blev der foretaget en vurdering af Postkørselskontorets areal-

behov frem til 1998, og dette behov blev alene til parkeringsareal opgjort til ca. 20.000 m<sup>2</sup>, hvilket svarede til en udvidelse på 25%. Denne udvidelse kunne kun ske ved leje af naboarealet, men dette tillod myndighederne ikke, idet man ville disponere over arealet til







opførelse af et Islamisk Kulturcenter. Københavns kommune havde flere gange antydnet, at disse pladsproblemer skulle søges løst udenfor Amager, idet man havde et stærkt ønske om at begrænse trafikken mellem Amager og Sjælland via Langebro og Knippelsbro. Desuden havde man planer om en udvidelse af Njalsgade, bl.a. etablering af en midterrabat.

I 1979 var det Danmarks tur til at tage en postterminal i brug. I Sommeren 1979 indvies Postterminalen i København (PTM). Postterminalen blev nabo til den gamle bygning fra 1912, hvor både Generaldirektoratet og Omk. havde til huse, samt til Postbanegården som var taget i brug 21. november 1931. Brevposten var det første der blev behandlet i PTM. Kort tid efter fulgte pakkerne. Postbanegården fungerede sideløbende et stykke tid, hvorefter den blev jævnet med jorden i efteråret 1979.

Alle glædede sig til at tage den nye postterminal i brug, nu skulle det være slut med at holde i kø

ved spor 700 bag Postbanegården, - eller når der ikke var mere plads, med at blive sendt over på synspladsen ved Politigården, for at holde i kø der. Det skulle også være slut med at læsse pakker af i depot. Dengang var der to vognrækker der anløb Omk. og Postbanegården, kaldet 16 og 18 rækken. Det var næsten de samme vogne, der kørte begge rækker, så hvis 16 rækken ikke kunne få læsset af til tiden, opstod problemet for de vogne, der skulle afposte en gang mere. Chaufførernes fyraften blev tit overskredet og som følge

*Ikke alle lastvogne kunne selv køre hjem i garagen. Maj 1980.*

*Julen 1979. Ophobning af pakker ved Postbanegården i en juleperiode var ikke noget særsyn, men at det også skulle forekomme ved den nye postterminal, ak ja!*





Postmester  
Ellif E. Jensen.  
1981-1997.

## POSTKØRSELSKONTORETS NYE POSTMESTER



deraf gik bølgerne tit højt på de spontane lokalmøder. Nøgleaflevering var en af de ting der blev gennemført. Man kunne aflevere bilnøglen til vagtmesteren en 1/2 time før sluttid. En anden ordning var som nævnt aflæsning i depot.

Den nye postterminal skulle afhjælpe disse gener, men sådan kom det ikke til at gå. PTM var plaget af mange tekniske problemer, behandlingstiden for posten var for lang, især for pakkernes vedkommende. Problemerne i PTM var mange, så synspladsen blev stadig benyttet til at holde i kø. Planerne for den nye terminal havde været klar i mange år inden opførelsen. I Generaldirektoratet kunne man i starten af 60'erne se en model af den nye postterminal, og på denne kunne man se, at taget på hovedbygningen ud mod Bernstorffsgade, var tænkt som landingsplads for helikoptere med direkte forbindelse til lufthavnen. Men da den nye postterminal stod færdig havde man bygget en ekstra etage på i stedet og udeladt

helikopter landingspladsen. Postgirokontoret havde sit hovedsæde her i nogle få år, inden udflytningen til Høje Taastrup.

Overflytningen til PTM betød en udvidelse af opgaver og dermed en udvidelse af både personale og materiel, således var der på et tidspunkt ca. 350 vogne, personalestyrken bestod af 13 personer på kontoret, 6 vagtmestre, 18 formænd, ca. 400 overchauffører, chauffører, postbude pp og ekstra-chauffører, 1 mekaniker og 12 montører, i alt en betragtelig udvidelse fra en lejet vogn med chauffør i 1908. Vognparken var, generelt betragtet, så god som nogensinde før. Opel Blitz blev løbende udskiftet med Fiat'er og to år forinden var man begyndt udskiftningen af Bedford'en med Volvo lastbiler. 1977 var også året, hvor man begyndte afhentning af pakker m.v. ved store firmaer, udkørsel til postkontorer af "Samvirke" (FDB) og "Motor" (FDM). Desuden var der afhentning af køretøjer ved Bornholmerbåden i Havnegade, til- og afpostning på Kystbanen. Bogklubben Union i Ølby v/Køge havde daglig brug for 5 - 7 lastvogne til afhentning af bogpakker. Fra Daells Varehus postordreafd. i Esrungade blev der også afhentet mange pakker i den periode. På dette tidspunkt var Postkørselskontoret normeret med 110 overchauffører i lønramme 5 og 55 i lønramme 3.

## 1981 - 1990 Sparerunde nr. 1

Den 22. juni 1981 blev der indkaldt til et orienterende møde for personalet vedrørende de spare-



forslag som var modtaget fra Overpostmesterembedet. Sparekravene var bl.a. besparelser på ringbind og plastomslag, lukning for det varme vand, ingen hovedrengøring, kun reparation af biler, hvis fremdriften eller færdselsloven krævede det. Af andre mere alvorlige besparelser var at nøgleafleveringsordningen skulle fjernes, depotvognene afskaffes, 13 og 14 vognrækken skæres bort o.s.v. Hvis alle besparelserne blev gennemført ville dette betyde en personalereduktion på 35-40 mand, som dog ikke ville betyde fyring, allerbøst forflyttelse.

Den 1. december samme år tiltrådte Eilif E. Jensen som postmester og afløste dermed driftsbestyrelsen K.V. Andersen, som havde været plaget af sygdom i det sidste års tid. K.V. Andersen fratrådte efter 47 år i P&T, deraf de sidste knap 11 år som chef for "KØR". Ved K. V. Andersens fratræden blev tjenesteboligen omdannet til kontor.

Postillonen bringer i april 1982 et indlæg om øgenavne ved Postkør-



*"Amager Rundt" 16. maj 1982. Servicevognen af mrk. Fiat er sammen med deltagerne fra KØR nået til Sydstranden.*

selskontoret. Forfatteren var redaktøren af Postillonen, Svend Huvendick:

### Øgenavne

Som på så mange andre arbejdspladser, har der altid ved Postkørselskontoret eksisteret øgenavne. Mange personer har mere end eet øgenavn. Redaktionen har prøvet at samle en række øgenavne der har været/er i brug ved Postkørselskontoret, mange kender deres eget øgenavn, men enkelte formodes ikke at have kendskab, idet

*Køreskolens køretøjer fremvises. Kørelærerne er fra venstre: John Jørgensen, Svend Huvendick, Mogens Larsen og Bjarne Alting. Ca. 1985-86.*







*"Amager Rundt", 12. maj 1985.  
Der gøres klar til start ved B&W  
på Refshaleøen.*

enkelte navne er meget nærgående, men vi vil blot prøve at nævne dem og prøve at rubricere dem.

Den mindste gruppe omfatter øgenavne, der har relation til vedkommendes navn, i et enkelt tilfælde relation til en andens øgenavn:

*Gas, H. V., Balladefoged, Hr. Jensen, Karl Tyndskid, Pa-Ole, Mølleren, Kong Kønig og Kronprinsen, Skarnbassen, Rotten.*

En lidt større gruppe kan henføres til tidligere eller nuværende (fritids-)beskæftigelse:

*Cigarhandleren, Fyr-Mikkel, Fyr-Børge, Falck-Steen, Garder-Ole, Hunde-Jakob, Persillegartneren, Fodermesteren, Sømanden (flere), Købmanden, Keramik-Møller, Kirkegårdsgraveren, Murer-Kaj, Maleren, Oste-Henning, Oste-Finn, Slagteren (flere), Hestehandleren, Smeden, Ivgitut.*

Der er en stor gruppe hvor øgenavnene stammer fra vedkommendes påklædning, udseende eller særlige karakteristiske måde at bevæge sig på:

*Cigar-Peter, Asterix, Den Store, Den Hvide Neger, Skæg, Det Tårnhøje Helvede, Fluesnapperen, Fremmedarbejder-Jan, Fesser, Fine-Søren, Gamle-Svend, Fine Hansen, Gamle Ole, Grev Horn, Indianer-Søren, Krølle, Stamme-Søren, Koloriebomben, Knud Rødvind, L.S.D., Lillebror, Sydmolukken, Lange-Jørgen, Michelin, Miss Piggy, Maverick, Pive-Holm eller Kammerangeren, Perletand, Piberenseren, Andy Pandi, Store Fødder.*

Den største gruppe er den hvor øgenavnet på en eller anden måde henviser til episoder eller opførsel i al almindelighed ved Postkørselskontoret:

*Der er ca. 50 år  
mellem de to post-  
biler. 1935/1985.*





*Snuseren, Bilinspektøren eller Snuse-Peter, Brok-Ole, Femøren, Flipper, Fyldepennen eller Penne-Ole, Undulaten, Fugle-ungen, Foxterrieren, Fedt-Mikkel, Grøn Maling, Guldgård, Hæmoriiden, Johannes-Dræberen, Jet Hansen, Problem Poul-sen, Stille Larsen, Spæk-Meyer, Kristian Blodtryk, Laurits Guldstøv, Lige-et-øjeblik-Christiansen, Løgne-Larsen, Lufthavns-Jan, Mikrometerskruen, Mors Erling, Morfar, Mors Dreng, Oliepinden, Olfert, Pist-Hansen, Flommand, Smedens Søn eller System-Larsen/Systemet, Suppe-Jensen, Spørge-Jørgen, Søndagsgeneralen, Paven, Sneglen, Skrige-Lars.*

Der er en lille gruppe der har navn efter deres hjemsted:

*Frederikshavneren, Hvidovre Mogens, Tåstrup Jan, Hellerup Niels, Sønderomme, Hansen Høng.*



Medarbejdermøde i garagen. Postmester Eilif E. Jensen tegner og fortæller. August 1985.

Der er en lille gruppe til rest, som formodentlig godt kan rubriceres i en af de nævnte grupper, men forfatteren har ikke kendskab til hvorfor disse øgenavne er opstået: *Frede Fup, Gonzo, Høvdingen, Hallo-Kaj, Kaptajnen, Kørnehuset, Prærie-Ole, Putte-Niels, Søren Savsmuld, Putte, Smølven.*

Det er ikke alle øgenavne der er kommet med her, men de er et bredt udsnit af hvad der var/er af øgenavne. Det vil nok føre for vidt at komme ind på bl.a. de episoder der ligger til grund for nogle af dem, selvom der ligger mange sjove historier bag flere af dem.

*Citat slut.*

I juli 1982 beretter Postillonens om et nyt postkørselskontor. Der mangler nu plads til ca. 40 vogne, som parkeres vilkårligt på arealet med alle de ulemper dette medfører.





*Fra den 1. januar 1986 blev der indført skærpet adgangskontrol ved PTM. Her foretages visitation ved Sydporten.*

Problemet er nu helt akut, men intet sker.

11. november 1982 blev den sidste Opel Blitz solgt. I mere end 20 år har den været anvendt ved KØR og som i sin tid afløste den gamle faktegevogn PJ'eren. Fiat skal nu være Blitzens afløser, men at finde en vogn med samme egenskaber som Opelen var i besiddelse af, lykkedes aldrig.

I november 1985 udsendes et blad Medarbejder-information/Projekt

KØR, til samtlige ansatte, omhandlende det projektarbejde der skulle i gang ved KØR. Den 1. september 1985 tiltrådte 3 projektledere, Bjarne Thoning, Mogens Jørgensen og Michael Dahl. Deres opgave var at gøre driften mere rationel ved hjælp af EDB, radiodirigering m.v. I alt blev der udgivet 4 informationsblade frem til september 1986. Personalet reagerede omgående, inden for 11 måneder fra 1985-86 var der en afgang på 132 mand, en ren personaleflugt. Før i tiden var det både svært og attraktivt at komme til KØR, nu havde man et problem med at holde på medarbejderne.

Den 1. januar 1986 blev Postkørselskontoret direkte underlagt Generaldirektoratet. Siden april 1917 havde kontoret været underlagt Overpostmesterembedet i København og havde administreret alle postkøretøjer i København, i alt godt 900 biler, traktorer og knallerter. Fra nytår overgik køretøjerne til de enkelte kontorer, således der kun ville være egne køretøjer ved KØR som nu skiftede navn til Transportkontor Øst.

Rationaliseringen fortsatte, personalet var frustreret og havde fuldstændig tabt gnisten, humøret var på nulpunktet. Dette gav sig udslag på mange måder. Maj 1986 var sidste gang personalet ved

*Under denne overskrift bragte Postillon en artikel om den store personaleflugt fra KØR. På ca. 11 mdr. (1.6.85 – 21.4.86) rejste 132 personer ud af en styrke på 350.*

**DER ER PERSONALEFLUGT  
FRA KØR  
132 MAND VÆK PÅ 11 MÅNEDER**



KØR deltog i motions-cykelløbet "Amager Rundt". Siden 1982 havde der været stor interesse for dette arrangement.

I januar 1988 blev jernbanepostkontorerne 1 og 2 (Kbh. og Fa.) samt Transportkontor Øst sammenlagt til en postkreds, benævnt Postens Transporttjeneste (PTJ). I starten af året blev der etableret en transportplanlægningssektion, som skulle planlægge bl.a. landsgående transporter, sikkerhedstransporter m.v. En del af planlægningsopgaverne var den såkaldte speditjonsfunktion d.v.s. valg af transportører (KØR; DSB; private vognmænd etc.). Kort sagt skulle KØR i fremtiden konkurrere med andre vognmandsforretninger, både på pris og kvalitet. I starten havde man til huse i nogle skurvogne som var placeret bag kontorbygningen, senere flyttede man til Bernstorffsgade 32. Postmester Eilif E. Jensen fulgte med. Denne afdeling fik benævnelsen TPC, afdelingen på Amager,

BIL. Som afdelingsleder på Amager/BIL udnævntes Bjarne Thoning.

Det var nu blevet hverdag igen. EDB systemet for drifts- og vognstyring, kaldet "DOVS" fungerede. Dette skulle bruges til at få overblik over den daglige driftsafvikling samt mulighed for bedre planlægning. Endvidere kunne man hurtigere rette fejl på kørselslisterne, få bedre overblik over vognparken, lave konsekvensberegning her og nu ved ændringer af ture m.v. DOVS havde også den fordel at man undgik et stort antal fotokopier med oplysninger og rettelse



De 3 sidste Bedford, type KCC. November 1986.

TIL PERSONALET:  
I anledning af den store afgang fra Transportkontor Øst, skal man bede den sidste der rejser, om at slukke lyset og låse for porten!  
På forhånd tak.

Indlæg i Postillon 1986.



Minimetroens linieføring havde været diskuteret i mange år. I juli 1991 bragte DSB-bladet denne tegning, hvor man forestillede sig metroens udseende og linieføring... gennem indkørslen til PTJ's garageanlæg. Postillonen bragte tegningen i september 1991 og skrev på baggrund af de mange rygter om PTJ's nedlæggelse: "Måske er der ikke noget der hedder PTJ til den tid, eller også er garageanlægget placeret et helt andet sted i byen. Enhver må tænke sit."

Minimetroen blev påbegyndt i 1996 og fik en lidt anden linieføring.



på rettelse. Derimod blev den påtænkte indførelse af radiodirigering ingen succes, dele af systemet fungerede ikke tilfredsstillende. Radiosystemets kontraktpris var på knap 5 mio. kroner. Biltelefon blev dog fast inventar i vognparken.

Det mærkes nu for alvor at BIL er ude for konkurrence med alle de private transportører. Det gælder om at levere den bedste vare til lavest pris. Sikkerhedstjenesten udvides kraftigt i august 1988. Der indgås kontrakt med DSB om afhentning af intrader på samtlige stationer i HT-området. Dette betyder en personaleforøgelse fra 2 til 12 chauffører.

## 1991 - 1992 Sparerunde nr. 2

I starten af 90'erne gik der mange rygter om PTJ's nedlæggelse.

Efter et seminar den 3. juli 1991 udtalte postmester Eilif E. Jensen til Postillonen, at postledelsen over ham havde tilkendegivet at man ingen planer havde om at flytte transportopgaverne helt eller delvis fra PTJ til f.eks. postcentre. Dermed være ikke sagt at kørselsopgaver ikke kunne udføres decentralt, hvor dette var hensigtsmæssigt og økonomisk fordelagtigt, men styring af lastbilen, og landsgående transporter samt postkørslerne i PTM's og HPC's område forudsattes fortsat udført/styret af PTJ, men på nye præmisser set i forhold til nu. Dermed skulle rygterne om PTJ's nedlæggelse være manet i jorden.

Rygterne om PTJ's nedlæggelse var fremkommet p.gr.a. et transportprojekt, der var sat i gang godt 1 år tidligere, hvor selve PTJ blev analyseret og hvor transportstrukturen i København blev undersøgt.



17. februar 1992 blev dette projekt gennemført, hvilket betød at der skete en reduktion i antallet af chauffører, arbejdsledere og administrationspersonale på ca. 25 %, samtidig skete der en reduktion i vognanvendelsen på ca. 45 lastbiler. Målet var at spare 35 mio.

Postillonen som var udkommet siden 1977, måtte også lide blodet p.g.a. disse kraftige besparelser. Ledelsen ville ikke mere bekoste udgivelsen, så den 1. april 1992 udkom bladet for sidste gang.

1. april 1992 havde kontoret 75 års jubilæum. Denne milepæl blev på baggrund af tingenes tilstand ikke fejret eller markeret på nogen måde!

I april blev PTJ opdelt i 3 afdelinger: Vognmandsforretning, Speditionsforretning og fælles APØ (administration, personale, økonomi). Samtidig flyttede vognmandsforretningen (den tidligere drifts-afdeling) tilbage til Njalsgade. Kørselsdisponeringen (AFC) blev nedlagt og PTJ havde herefter ikke fast placeret arbejdsledelse i KHC (Københavns Postcenter tidl. PTM).

Der var således en afklaring på den nærmeste fremtid og en mulighed for at "øve" sig på de forretningsvilkår der ville blive gældende når vi formentlig, som alle andre postkredse skulle være resultatcenter pr. 1. januar 1993.

*I foråret 1991 udskrev Postvæsenet i samarbejde med Dansk Design Center en konkurrence, hvis hovedtema var beklædninger for to typer medarbejdere: Det cyklende og motoriserede postbud, Arbejdsledere (vagtmaster m.m.).*

*Vinder af konkurrencen blev Vibeke Lassen Nielsen, som modtog 150.000 kr. for sit vindertforslag. Leveringen af den nye uniform blev påbegyndt i 1992. Til chauffører m.v. skete leveringen i 1993. På billedet er det daværende fellestillidsmand Henrik Christensen, der agerer model i samspil med en fabriksny Volvo. Nyhavn danner kulisser.*







*Overchauffør Finn Oldengaard er vel ankommet til Hamburg 3 Pakkecenter efter ca. 7 timers kørsel incl. færge Rødby-Puttgarden. 1994-95.*

## 1993 - 1996 Nye tider

Forandringerne skete nu meget hurtigt, sommetider fra dag til dag.

I foråret 1993 afløses Bjarne Thoring af Kurt Madsen på posten som afdelingsleder.

I efteråret 1994 oprettes en rute til Hamburg 3 Pakkecenter med post fra Internationalt Postcenter (INC). Den første tur blev kørt tirsdag den 4. november 1994 med afgang fra INC kl. 05.30 og man var hjemme igen ca. 15 timer efter. Chaufførerne der udførte denne tur på skift: Finn Oldengaard, Per Geertsen, Allan Mortensen, John "Diesel" L. Nielsen, Kjeld Meyer, Per "Post" Børger, John Jørgensen, Allan Larsen samt Bent Christensen var alle meget begejstrede for den lange tur, men glæden varede kun kort.

Efter 8 mdr. blev turen overdraget til en privat vognmand, idet Hamburg 3 Pakkecenter blev flyttet til Hannover (nyt centralt pak-

kecenter). Selvom Finn Oldengaard og andre forsøgte at finde en brugbar løsning med henblik på at fortsætte kørslen, så ville man ikke bruge penge på nye dobbeltdækkere og -trækkere. Som så meget andet handlede det nu om, hvem der kunne udføre arbejdet til den laveste pris.

Driftsmæssigt var 1994 et godt år, men skadestatistikken samt overarbejdsforbruget betød et underskud på ca. 4 mio. Dette blev dog opvejet af et overskud i TPC/APØ, så der blev samlet et overskud på ca. 1 mio. kr.

### 1994 i tal:

- Lastbilerne kørte 4.480.585 km
- Fra tankanlægget blev der tanket 959.424 liter brændstof
- Der blev brugt ca. 6.6 mio. kr. til reparation.

Alle ansatte i P&T, inkl. chaufførpersonalet havde nu fået nye røde uniformer i helt nyt design.

Ved udgangen af 1994 faldt lovgrundlaget for Postvæsenets omdannelse til Post Danmark endelig





1



Billederne 1-4:  
Nye typer af køretøjer  
fremvises, april 1994.

2



4







Øverst til venstre:  
Bankvogn, type Mercedes som  
blev benyttet i perioden  
1983-1995.



Øverst til højre:  
I årene 1996-97 leveredes  
9 Ford Transit m. forhøjet tag  
til sikkerhedstjenesten.

Skolevognen var i drift fra  
januar 1988 til oktober 1996,  
hvor den ved køreskolens  
nedlæggelse blev solgt til  
"Strandens Køreskole".



på plads. Generaldirektoratet blev nedlagt, Post Danmarks bestyrelse blev etableret og der skete væsentlige ændringer i den centrale ledelse. Generaldirektør Helge Israelsen var således nu adm. direktør med ansvar overfor en bestyrelse.

Navneændringen fra Post- og Telegrafvæsenet til Post Danmark sker den 23. februar 1995 og den 13. marts samme år blev PTJ ændret til Post Danmark Transport/Biltjenesten.

Ved udgangen af 1995 fratræder Kurt Madsen og som afdelingsleder tiltræder Kim Esbensen.

Sikkerhedstjenesten udvider kraftigt pr. 1. januar 1996, grundet en kontrakt med den landsdækkende forretningskæde Netto. Kørslen for DSB ophører pr. 30. januar samme år. Den nye kontrakt betyder en forøgelse af chauffører i sikkerhedstjenesten med 6 personer, og i løbet af året leveres 4 nye sikkerhedsbiler, mrk. Ford Transit. I løbet af 1997 sættes yderligere 5 nye vogne i drift.

Køreskolen, som i sine velmagts dage havde ca. 200 elever pr. år og 4 kørelærere, nedlægges den 1. oktober 1996. Alle nye medarbejdere skal nu være i besiddelse af kørekort ved antagelsen.



## 1997 Udflytningen

Siden 1982 havde man talt meget om et nyt garageanlæg. Men det var gennem årene kun blevet til lappeløsninger som ikke rakte ret langt. Lastvognene var efterhånden blev større og større, både 12, 15, 18, 21 burs vogne samt sættevogne og trailere. En overgang havde vi endda en 2 etagers vogn (dobbeltdækker) med plads til 53 bure.



*Øverst: Bygningen midt i billedet blev opført i 1942. På første sal var tjenestebolig for den fungerende driftsbestyrer. I stueetagen var der kontorer.*

*Bygningen tv som blev opført på samme tid rummede garagevagt, personalevagtimesterkontor, opholdslokale for chauffører, toilet og i kælderen var der fyrrum samt garderober.*

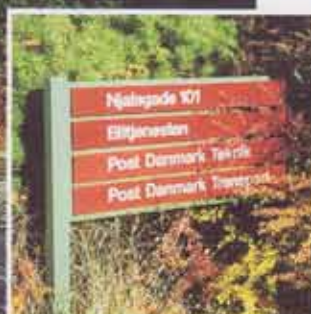
*Ved K. V. Andersens fratræden i december 1981 blev tjenesteboligen omdannet til kontorer og nogle år senere flyttede garagevagten, personalevagtimesterkontoret m.v. over i den samme bygning.*

*Den gamle garagevagt blev yderligere nogle år senere indrettet til motionsrum m. bad og toilet for personalet.*

*I midten: Amagerfælledvej 42 var den gamle indkørsel til garagen fra 1920 – ca. 1939.*



*Den "nye" indkørsel fra Njalsgade, men først i 1977 blev postadressen ændret til Njalsgade 101.*



*Alle billeder i resten af hæftet, er optaget i december 1997.*









1. Værkstedets udrykningstraktor til bugsering og starthjælp af biler.

2. Den lave længe var tidligere garager. Ca. 1970 blev den omdannet til spisestue, toiletter, garderobeskabe, køreskole og tillidsmandskontor.

3. Vaskehal bygget i 1968.

4. Servicefunktionen:  
Fra venstre Jørgen N. Jensen,  
Uffe B. Madsen, Flemming  
Hansen.

5. Volvo, type FL6 og overchauffør  
Per Malling Jensen.



6. Smedeværkstedet.

7. Udkørslen til Amagerfælledvej.

8. Autoværkstedet.

9. En præsentabel vognpark







*Endnu en del af den præsentable vognpark.*

Men nu ser det ud til at lysne. Fra mandag den 29. december 1997 skal der køres fra det nye Københavns Pakkecenter BRC i Priorparken, Brøndby. En del af pakkeposten i KHC skal også flyttes til det nye center.

Sikkerhedstjenesten flytter med vognpark og personale til KHC.

Pr. 1. december 1997 bestod personalet i Njalsgade af 198 personer, fordelt på 181 chauffører, 3 montører på pladsen, 8 vagtmestre, heraf 2 på personalekontoret samt 6 personer i den administrative ledelse på 1. sal.

I det nye center i Brøndby er der brug for 135 chauffører, KHC skal bruge 35 mand, i Ringsted Post-

center, RgC er der brug for 16 mand og i Hillerød 4 mand, i alt 190 stillinger.

Vognparken bestod ved udgangen af november af i alt 74 enheder, fordelt på 59 lastvogne, 4 sættevogne, 11 anhængere samt 10 sikkerhedsbiler, heraf 1 lastvogn.

Til ny chef i TPC er udnævnt Kim Berthelsen som får titlen transportcenterchef. Han afløser postmester Eilif E. Jensen, som fratrådte i efteråret, men som indtil efteråret 1998 skal virke som konsulent.

Det sidste halve år har været præget af den forestående flytning. Ledelsen i Njalsgade har det meste af tiden været næsten halveret, da man sideløbende også skulle tilrettelægge arbejdet i BRC.

Flytningen medfører endvidere at chaufførernes marketenderi lukker og der vil blive holdt auktion over inventaret, jubilæumsforeningen har indkaldt til ekstraordinær generalforsamling, motionsklubben ophører, inventaret vil man forsøge at sælge.

Chaufførernes Personaleforening CP, som for øvrigt i 1998 kan fejre 50 års jubilæum, har på en generalforsamling besluttet at fortsætte.

Postkørselskontorets Pensionistklub PKP, som blev stiftet den 8. februar 1993, leder nu med lys og lygte efter nye lokaler, hvor klubbens nuværende 51 medlemmer kan mødes. Mandag den 8. december 1997 afholdtes den sidste julefrokost i køreskolens tidligere lokaler.



Lørdag den 8. november 1997 skulle der være afholdt flyttefest i garagen for samtlige nuværende og tidligere ansatte ved kontoret. Der var udsendt indbydelser og alle glædede sig, ikke mindst pensionisterne. Men p.g.a. en uoverensstemmelse mellem dele af ledelsen og tillidsmændene blev festen aflyst få dage før afholdelsen.

## 1998-? Fremtiden

Efter bedste evne har jeg forsøgt at beskrive de første 90 år. Ideen til dette har jeg haft længe, men først da flytningen blev en realitet gik jeg i gang med at samle materiale til historien.

Mange timers arbejde ligger bag dette projekt, men det har været et meget interessant stykke arbejde. Endnu en gang en stor tak til nuværende og tidligere ansatte som har bidraget med oplysninger og fotos og en særlig tak til alle sponsorerne.

Hvad fremtidens historie skal handle om, er svært at spå om. Men det er mit håb og ønske at andre, om nogle år, vil føre historien videre til glæde for kommende generationer.



*De to øverste billeder:  
Mandag den 8. december 1997 var pensionisterne samlet til den sidste juletrøst, som blev afholdt på Amager.*

*Nederste billede:  
Stifter af Postkørselskontorets pensionistklub PKP og formand for samme fhv. postvagtmester Johannes Jensen, til højre i billedet.*



