

Dengang i 1965 hos PLK – fortalt af Leon Rasch om PL's næste eksportvogntog ...

I foråret 1965 fik jeg den ide at køre forbi PLK i Stockholmsgade for at få en feriebog. Desværre erindrer jeg ikke sikkert, hvem jeg først talte med. Måske var det Erik Raymond Thorfelt-Smith, men det kan også have været Helmuth Johansen(HJ). Jeg traf også Arnild Nielsen(AN), der interesseret spurgte, hvad jeg bestilte. Dertil svarede jeg, at jeg siden min afsked med PLK havde været chauffør i Oversøisk Kurve-& Bambus-industri.

Så spurgte AN om jeg ville komme tilbage og køre den nye Scania, der snart var køreklar. Det kunne jeg ikke sige nej til, så ca. 14 dage senere var jeg igen i PL uniform – den ikke var slidt op – og mødte hos Scania Bilers værksted i Valby. Der var man ved at lægge sidste hånd på vogntogets rigning af jernrør. Rigningen var konstrueret således, at een mand kunne lægge hovedvognens og anhængerens rigning ned, således at vogntogets højde blev reduceret til ca. 30 cm. højere end førerhuset. Denne specielle rigning gjorde, at jeg fremover kunne holde lige udenfor Hellesens lager, som lå 70-90 meter inde i selve Ekeberget. En gaffeltruck vil herefter kunne tømme vogntoget for paller på kort tid.

Den første levering blev for øvrigt noget af et tilløbsstykke, fordi der aldrig før var kørt et vogntog ind i Ekeberghallenes to etager. I den tilstødende 6-etagers kontorbygning stod folk i alle vinduer for at se mig bakke vogntoget ind for første gang. Jeg indrømmer, at jeg var særdeles heldig, idet jeg kun måtte "rette op" et par gange. De mange efterfølgende gange blev det til rutine.



Det lidt slidte vogntog fotograferet på en af de sidste rejser på toldstedet i Svinesund.

Efter min mening burde det nye vogntog aldrig have været god kendt, fordi hovedvognens lad var så langt, at det ragede halvanden meter ud over bagakselen. Det var derfor ikke var mig, der styrede vogntoget, men den tungt lastede påhængsvogn, når vognbanen var regnvåd, eller isglat. Min nye Scania 75 – den var nr. 2 af slagsen på Sjælland – var ikke uden børnesygdomme.

På tur nr. to eller tre hjem fra Oslo måtte jeg lide den tort, at blive slæbt op ad Hallandsåsen af en Bedford. Et tandhjul havde slået hul på mellemgearkassen, da jeg skiftede gear på vejen op. Bedforden slæbte først Scaniaen til Hälsingborg, hvorefter den hentede min anhænger, og endelig blev vi slæbt til Scania værkstedet i Valby.

Dagen efter fortalte værkføreren mig, at det ville blive en dyr regning, hvortil jeg svarede, at jeg allerede ved overtagelsen havde gjort ham opmærksom på, at det lød helt forkert, når man skiftede gear i mellemgearkassen. Jeg kunne også fortælle ham, at der kørte mindst 10 stk. Scania 76 med låst mellemgearkasse rundt i Hälsingborg og omegn.

Endvidere kunne jeg senere fortælle samme værkfører, at værkstedet havde lavet en fejl ved leveringen, fordi man ikke havde flyttet tryklufttilslutningen fra fuldt tryk til nedsat tryk. PLK fik aldrig nogen regning. Den manglende flytning af tryklufften havde jeg fået at vide under et servicebesøg hos Norsk Scania.

Ved de fleste afgang mod Oslo kunne jeg tage færgen fra Tømmergraven til Halmstad. Færgelejet lå under 200 m. fra PLK's pakhus i Tjæregade, men det hændte, at færgen sejlede, før jeg var klar. Efter en kikset færgeafgang nåede jeg således til Hallandsåsen, hvor besværlighederne begyndte allerede på vejen op, fordi vejen var meget glat. Heldigvis var der jo differentialespærre på den nye Scania, så jeg kom op til toppen, hvor der lå en stor Gulf-tank med cafeteria og en meget stor parkeringsplads.

Der var det min mening at køre ind og vente på, at vejen skulle blive gruset. Den ide var der mange chauffører, der havde fået, for selv indkørselen var spærret, så jeg havde kun en mulighed tilbage, og det var at fortsætte ned ad Hallandsåsen. På det flade stykke af åsens top så jeg et mærkelig lys, som viste sig at være fra forlygterne på et væltet lastvogntog, Jeg rullede stille og roligt ned ad åsen i lavt gear og måtte med forsigtighed skiftevis bruge motorbremsen, bremserne og hængerbremsen. Pludselig så jeg ud ad dørruden min hænger vinkelret på min venstre side. Derfor var jeg nødt til at træde på speederen for at få hængereren ind bag mig igen. På det tidspunkt følte jeg, at hjertet hoppede op i halsen, og jeg indrømmer blankt, at jeg var virkelig bange. Nedturen gik heldigvis uden uheld. Det havde nedturen ikke gjort for en kollega, hvis vogntog lå på siden for foden af bakken. Han havde ikke klaret venstre svinget for enden af Hallandsåsen. På min vej til Oslo så jeg yderlige fem vogntog, det var gået galt for. Den formiddag var jeg nok den eneste danske chauffør i Oslo.

Vi danske chauffører mødtes normal om aftenen hos "Mormor" et cafeteria, hvor der på vejen var plads til fem-seks vogntog. Den aften fik jeg skyld for at lyve, fordi mine kollegaer først var kommet til Oslo om eftermiddagen. Ingen ville tro på, at jeg var kørt ned ad Hallandsåsen i det føre. Til alt held kunne jeg gå ud i Scaniaen, åbne fartskriveren og tage skiven med ind i cafeteriet, og således bevise, hvornår jeg var kørt hjemmefra, hvilken færge jeg havde nået fra Helsingør, og præcis på hvilket tidspunkt jeg havde passeret Hallandsåsens top. Alle forstod godt, at jeg havde været bange på nedturen.

Foruden mange læs autodæk - specielt vinterdæk som min Scania også blev monteret med - fra Semperits lager hos Thor Jørgensen i frihavnen til Semperits lager i Oslo blev der leveret en del læs smøreolie fra ESSO, Prøvestenen til ESSO, Tønsberg. Det var årsagen til, at jeg mange gange benyttede færgen tværs over Oslofjorden fra Moss til Horten. Der var ret meget stykgods fra København til Oslo, hvorimod det kneb en hel del med stykgods retur. Til alt held blev der eksporteret en del Steinuld (Rockwool) fra Askim, og det blev næsten altid pakket ovenpå 5 t. Jotun maling fra Einar Sundbyes lager.

Så vidt jeg husker, kunne vogntoget rumme ca. 80 kbm. Derfor gjorde HJ vrøvl, når jeg efter et læs med maling og Rockwool skrev min afregning til omkring 27 ton, hvilket HJ ikke rigtigt kunne forstå. Men 90 kbm. sammenpresset Rockwool og 5 tons maling kunne jo ikke blive til mindre. Jeg havde "ofret en halv rød Ålborg" - købt toldfrit på færgen - til arbejderne i Askim for at få presset så mange kbm. Som muligt ind i vogntoget, medens jeg sov. De penge var givet godt ud.



Desværre måtte jeg holde op med at køre på Oslo, fordi min viv bad mig om det. Det kneb for hende at styre den ældste søn, der var begyndt at tro, at han var "mand i huset". Efter at have talt med AN kørte jeg naturligvis nogle ture mere, indtil man havde fundet min afløser.

Fra et af de sidste besøg i Svinesund

Af PLK's lagerchef fik jeg at vide, at jeg kunne blive 10-øres formand på lageret i Tjæregade, hvilket jeg straks sagde ja til.

Da jeg kom i Stockholmsgade efter min sidste tur for at afregne, fik jeg at vide, at direktøren for Paul Lehman Internationale Transporter A/S Jørgen Dithmer(JD) ville tale med mig.

Noget forbavset gik jeg op på tredje sal, hvor direktionssekretær Flemming Torp Hansen(FTH) tog imod mig, og viste mig ind til JD, som sagde, at de var meget kede af, at jeg holdt op, fordi jeg var den eneste chauffør i PLK, der havde erfaring med store køretøjer. JD blev meget overrasket og tilsyneladende glad, da jeg fortalte, at jeg begyndte på lageret i Tjæregade. Så fik jeg under den lange samtale at vide, at der ville ske store ting med trailers og containere, der - som han forklarede - var nogle store firkantede jernkasser af forskellig længde. JD var helt sikker på, at der ville være et interessant arbejde for mig, men kunne slet ikke sige, om det ville tage et halvt år, eller et helt år, før det ville begynde. Jeg var selvfølgelig glad og også lidt stolt over, at den øverste chef for koncernen havde kaldt mig op på hans kontor, og der fortalt mig om noget, der ville ske i fremtiden.



Min efterfølger blev min tidligere "beifahrer" Ernst Nielsen, som jeg overdrog et vogntog med nye presenninger.

EN ses her med vogntoget i Stockholmsgade og med den stige i hånden, der var nødvendig, når TIR-lukningen skulle foretages.

Det var afslutningen på min tid som langturschauffør for Paul Lehmann Internationale Transporter A/S.