

Dengang i 1966 - fortalt af Leon Rasch om tiden da PLK's tredje Scania kom i arbejde ...

I midten af marts 1966 fortalte FTH mig, at han havde bestilt en ny Scania 76 til mig, fordi der den 1. april ville komme en færge fra Finland til Færgehavn Nord. Med den nye Scania skulle jeg losse og laste færgen Finndana hver onsdag aften kl. 2000 og søndag morgen kl. 0600.



Her er den nye Scania LB76 med 240 HK fotograferet på den anden side af havnen overfor PLK's lager.

Søndag d. 3. april blev Færgehavn Nord indviet, idet færgen Finndana lagde til ved det inderste færgeleje af de færgelejer, der var. De tre lejer bestod kun af et skrå betonfundament, der gik fra kajens højde og ned til lidt under vandlinjen. Stevedorefirmaet var Bil-Færge-Terminalen (BFT) som havde en enkelt havnearbejder til at tage trossen. Endvidere havde BFT anbragt en gammel 10 kbm. container til redskaber.

Øverste tolder var toldvagtimester Bøndergård, som jeg kendte fra Turborg Havn. Han var alene ved de første færgeanløb, og kunne ikke huske, hvordan han skulle udfylde de TIR-carnet, som de første finske lastvognschauffører havde med fra Helsinki. Bøndergård vidste, at jeg havde kørt med TIR-carnet tidligere. Derfor trak mig ind på kontoret for at jeg kunne vise ham, hvor han skulle kvittere, og hvilken del han skulle rive af for at beholde. Vi fik i sagens natur et ret tæt forhold, og han skulle næsten altid have en cigaret af mig, hvad enten det var onsdag aften, eller det var søndag morgen. Når jeg havde trukket en to-tre gamle anhængere fra borde, så de kunne blive tømt for stykgods, var det kaffetid om bord på færgen. Efter at have nydt kaffen og brødet var det tid til at ryge en af de mange cigaretter, som personalet havde stillet frem i bægre. Så var det Bøndergård spurgte mig, hvor mange cigaretter, han skyldte mig. For øvrigt kikkede han altid den anden vej, når jeg gik i land med et karton billige cigaretter. Han vidste godt, at jeg ikke handlede med cigaretterne. Til erstatning for de store presenninger, som stykgodset blev anbragt under de første uger, stod der pludselig en stor hal – BFT var rigtigt rykket ud i færgehavn Nord.

Efter et eller to anløb havde Finndana hver gang én eller to trailere fra den finske vognmand Kiitoliikenne - der kørte for speditonsfirmaet Polar Express – med til losning og lastning i bl.a. PLK's lager, Tjæregade.

Jeg fik efterhånden rigeligt at arbejde med, idet jeg stadig kørte med Dodgen og de specielle engelske trailere.



Da englænderne så begyndte at sende store nye trailere fra Road Ferry, som det fremgår af venstre billede, og British Railway til Danmark, og jeg også brugte Scaniaen til de finske trailere, vist på højre billede. ja så sluttede mit job som 10-øres formand på lageret.

I juli holdt Finndana op med at anløbe København. Finnlines lod i stedet for deres to en del større færger Finn hansa og Finnpartner anløbe København på vejen fra Helsinki til og fra Travemünde. Færgerne kunne ikke få vand nok under kølen i Færgenhavn Nord, derfor flyttede man til frihavnen pakhus 18. Der var der ingen færgeklapec, men i færgens venstre side, femten til 20 meter fra stævnen var der en stor sideport. Den blev åbnet frem mod stævnen, 2 stykker ca. en meter brede jernslidsker blev lagt fra kajen og fastgjort til lugeåbningen så de passede til Scaniaens sporvidde. Mellem slidskerne bandt man tovværk i siksak, således at ingen kunne falde ned i vandet. Der var fra en til halvanden meter fra kajen til skibssiden.

Den losning og lastning var et tilløbsstykke. Blandt de mange tilskuere oppe på det frie dæk stod Henrik Lehmann, der skulle have været ret bekymret, da jeg skubbete en lastet anhænger uden bremses op ad slidskerne. Hvis Scaniaens bremses havde svigtet, var hænger, Scania og jeg blevet våde, såfremt færgens højre sideport ikke kunne holde til påkørselen. Færgernes autodæk var i midten på langs delt af et område med elevatorer, trappeopgange og adgang til maskinrum etc. Derfor kom jeg rigtigt på arbejde, det samme gjorde dog færgernes styrmænd, idet de under såvel losning, som lastning stod ved den åbne bovport for at sikre sig, at selve broklappen ikke blev lagt for langt ned. Hvis broklappen kom for langt ned kunne wirer og hydraulik ikke holde, når jeg med Scaniaen kørte ud på klappen for at rette trailerne op, så jeg kunne bakke ned langs midtersektionens venstre eller højre side.

Det var Københavns Frihavn, der betalte PLK for arbejdet. For selv at kunne klare losning og lastning mødte der en aften en formand med en stor traktor, der var monteret med store og ekstra brede dæk. Skamlen, der var placeret over bagakslen skulle jo kunne tage de ti ton akseltryk fra trailerne. Traktorføreren gjorde, hvad han kunne, men hans køretøj var alt for stort og klodset til, at han kunne manøvrere på færgeren, så det arbejde måtte frihavnen opgive.

Sidst på sommeren gik jeg på ferie, og selvom mine afløsere, to biler, to mand og Erik Kern(EK) mødte talstærkt op, så gik det desværre – efter hvad jeg fik at vide - helt galt, men man fik både losset og lastet. Frihavnen indgik derefter en aftale med Skandinavisk Linietrafik A/S i Tuborg Havn, som havde en tugmaster. Et køretøj der var specielt udviklet til at køre trailere fra borde og om bord på færger, idet føreren havde to rat i kabinen, således at han kunne styre tugmasteren i begge kørselsretninger. Den indgåede aftale gjorde, at det desværre blev slutningen på mit arbejde med losning og lastning af færger.

Der var absolut ikke kørsel nok at beskæftige mig og Scaniaen. Derfor gik jeg i mange timer og puslede om køretøjet. Jeg fik ændret skammelopbygningen, så det blev muligt også at koble de gamle engelske trailere på. Derfor måtte jeg til biltilsynet i Kvistgård med en engelsk trailer for at blive godkendt. Jeg fik ændret skærmene over baghjulene, således at det blev til fire halvskærme. De bageste skærme blev monteret således, at de kunne tages af med baglygter og projektører, således at de kunne bruges som nødlygtebræt. Man havde endnu ikke lavet en standard for, hvordan ledningerne til stoplys, baglys og afviserblink skulle monteres i sammenkoblingerne, således at man kunne få alt lys på en hvilken som helst trailer, hvad enten den var finsk, svensk, engelsk eller dansk.

En dag blev jeg kaldt ind til PLK's direktør Kai Stahl Hansen(KSH), som meddelte mig, at han ikke kunne have mig gående ude i garagerne og rode med min bil, når der var en ledig byvogn. Jeg gjorde KSH opmærksom på, at jeg ifølge aftale med JD ikke var ansat til at køre byvogn, når der ikke var noget at bestille for Scaniaen, samt at det ikke var min skyld, at min vogn ikke havde noget at bestille. En enkelt dag ville jeg godt afløse ved sygdom etc., og jeg ville også gerne give et nap med ved levering af tunge ting, som pengeskabe, og ved opbygningen af en udstilling i Bella Centeret, når bare jeg havde Scaniaen med i tilfælde af en kørselsordre. Det forekom mig, at KSH ikke var helt tilfreds med mit svar. Men jeg deltog både i levering af to pengeskabe, og i opbygningen af en messe i Bella Centeret på Bellahøj.

Da KSH overhovedet ikke gjorde noget for at skaffe arbejde til mig, blev jeg gal i hovedet. En morgen bad jeg min viv ringe til FTH, og sige til ham, at Scaniaen stod på den ESSO tank – 100 meter fra min bopæl – og nøglerne var på ESSO tankens kontor. Jeg kom ikke mere.

FTH spurgte, hvad der dog var i vejen, hvortil hun svarede, at det viste hun ikke, men jeg ville ikke tale med nogen. Scaniaen blev ikke afhentet.