

Dengang i 1966 - fortalt af Leon Rasch om hændelsen, der satte fut i fejemøget ...

En uge senere ringede FTH igen og spurgte min viv, om han måtte komme og tale med mig. Jeg nikkede, og en time efter sad FTH i vor stue. Han spurgte naturligvis, hvad der var i vejen.

Jeg forklarede ham, at jeg havde mistet lysten til mit arbejde, fordi ingen i PLK gjorde noget for at jeg kunne få noget at bestille med min Scania, der nu kunne trække alle former for trailere. Men det var vognmændene med ringe køretøjer, der havde nok at bestille.

FTH spurgte, om jeg havde nogle ideer, jeg sagde ja, og tog et nyt ESSO autokort over Sjælland, Lolland, Falster og Møn frem. Kortet havde jeg delt op i syv zoner med nærmeste store by indenfor zonen. Eksempelvis var grænsen for zone A Ring 3. Zone B indbefattede byerne Helsingør, Hillerød, Roskilde, Landsbyen Osted, og endelig Køge. Zonerne gik afstandsmæssigt ud fra København, taksterne havde jeg beregnet mig frem til ud fra køretiden. I zonerne A & B skulle en trailer eller container sættes af, i de øvrige zoner skulle kunden have 2 timer til at tømme eller laste enheden. I zonerne A og B ville afhentning finde sted, når kunden ringede, at enheden var tom eller lastet.



Dette billede taget af Stornos fotograf. Billedet har som en sidevæg været vist på udstillinger i næsten hele verden.

Det var første gang fotografen kunne sidde inde i førerhuset og tage et billede, der viste, hvordan mikrofonen ved hjørnestolpen, og styreenheden og højttaleren kunne placeres.

For at undgå tomkørsel, skulle jeg have en telefon i bilen, således at kunden kunne ringe direkte til mig, hvilket efter min mening ville give en virkelig god service. Booking skulle normalt ikke gå via PLK. FTH tyggede lidt på mit forslag, og sagde så, at jeg ville høre fra ham ligeså snart, han havde talt med JD.

Jeg tror, at det allerede var næste dag, FTH ringede og fortalte, at JD havde sagt gå i gang, og at biltelefonen var bestilt. A4 ark med min zoneinddeling og anvisning på, hvordan jeg kunne kontaktes i bilen, ville også blive kopieret.

FTH fortalte endvidere, at man var blevet enige om, at jeg skulle have basis på kontoret i Tuborg Havn. Der sad i forvejen Flemming Voss, der styrede trafikken på Finland, så det ville passe fint.

Trave Line anløb Tuborg Havn med to færger fra Helsingborg til Trave-münde fire gange i døgnet. Derfor kom der gang i hollandske trailere og ind imellem tyske. Selv svenskerne kunne finde på at sende trailere uden truck til Tuborg Havn. Så jeg fik endelig noget at bestille.

Jeg fik et autoelektrikerfirma til at konstruere en omskifterboks inde i førerhuset på Scaniaens ledningsnet til trailerne. På den måde kunne jeg bytte om på alle udgående ledninger, således at der kunne komme alle former for lys bagud til en hvilken som helst trailer.

Datterselskabet International Containers A/S(ICO) var som agenter for Sea Containers Ltd. begyndt at få anløb af et lille containerskib hver uge fra England til BFT i færgehavn Nord.

Det var årsagen til, at der nu skulle bestilles 2 styk 20' chassis til containere. Jeg fortalte FTH, at de burde være nøjagtigt, som de 20' chassis fra firma Fruehauf i Tyskland, som jeg havde kørt med. Vi kørte til påhængsvognfabrikken DAPA, hvor jeg spurgte salgschefen, om de kunne fremstille de korte chassis med en 12 ton bogie(2 bagaksler) og 10 ton tryk på kingpinden. Så vidt jeg husker ville han hurtigt vende tilbage. Nogle dage senere var jeg igen hos DAPA, hvor jeg så en skitse fra konstruktørerne. Jeg aftalte så de nødvendige enkeltheder, der drejede sig om placering af reservehjul, mulighed for placering af logo, samt ledningsnettet og baglygtearrangementet med værkføreren.

Det var svært, at få værkføreren til at forstå, at jeg absolut ikke var tilfreds med DAPAs normale bagbjælke, fordi den bjælke langt fra opfyldte mine krav til sikkerhed. Han ringede til FTH for at få ændret mine krav, men fik den besked at fremstille de to 20' chassis nøjagtigt, som jeg ville have det, ellers var der ingen ordre.

Det gik pludseligt hurtigt med mange forskellige aktiviteter. En dag fik jeg besked på at køre til Tuborg Havn, for at hente nogle nye containere med Forss sættevognen. Når jeg havde fået læs, skulle jeg ringe til FTH for at få yderligere besked. Beskeden lød, at jeg skulle køre til PLK's pakhus ved Østerport, og der vente på JD, som var meget spændt på at se de første containere af den type i Danmark. JD var særdeles tilfreds med de Lehmannblå containere og sagde, at jeg skulle køre til Stockholmsgade 41, hvor der ville komme en fotograf, der ville finde ud af, hvor der bedst kunne blive taget nogle gode billeder.



Først ca. et halvt år senere så jeg at, rederiet ØK også havde købt den type container, der blandt andet blev brugt til proviant. Til gengæld var ØK hurtigere til at købe en speciel kraftig stålramme, der var beregnet til, at tre babycontainere kunne stå fastlåst på tværs af kørselsretningen. Stålrammen med tre containere havde præcis de samme mål som en 20' container, og kunne derfor staves og behandles som en almindelig 20' container.

Legetøjs fabrikken Bambola i Tåstrup var vistnok den første kunde, der fyldte en 20' container til England. Kunden havde tidligere brugt babycontainere. Det var nok grunden til, at de blev noget overraskede, da jeg satte traileren af, og bad dem om at ringe til mig, når containeren var lastet. Så hurtigst som muligt, ville jeg komme og hente container og papirer. Jeg må blankt indrømme, at jeg kun kørte ca. en kilometer væk, fordi jeg ikke havde andet at bestille.

Nogle måneder senere fik jeg også et 40' chassis med – som noget helt nyt – en flytbar 16 ton bogie. Jeg ønskede at kunne flytte bogien for at kunne placere en tung 20' container helt ud til bagenden af chassiset. Det var endvidere fremstillet således, at også 30' og 35' containere kunne låses korrekt med containeren placeret helt ud til bagenden.

Alle PLK's lastvogne havde, så vidt jeg husker, garage i Telemarksgade på Amager, i hvert fald var det umiddelbart i nærheden. Jeg havde også garage til Scaniaen der, men brugte kun garagen til opbevaring af ekstra hjul med vinterdæk, samt ekstra reservehjul. I alt kørte mine 2 trucks, tre chassis og en sættevogn rundt på 46 hjul, og medbragte 6 reservehjul. Jeg havde altså min gang sammen med PLK's andre chauffører, men så dem sjældent i garagen på grund af mine arbejdstider.

Ved chaufførernes julefrokost 1966 kom jeg tilfældigvis til at sidde ved siden af Allan Vilfort(AV), som jeg med det samme kom på bølgelængde med. Så efter et par timers snak spurgte jeg ham, om det ville være noget for ham at blive min afløser. Dertil svarede han, at det lød interessant, men han havde ikke førerbevis til anhænger. Jeg fortalte ham, at det skulle han ikke tænke på, det ville han få, hvis han sagde ja til mig. AV fortalte senere, at han betragtede vor samtale som lidt fulde-mandssnak, indtil FTH spurgte ham, om han ville være min afløser. AV fik det udvidede førerbevis, og "kom i lære" hos mig. Selve det at køre et meget større køretøj, kom han hurtigt efter, men arbejdet var en helt anden verden for ham. Efter en meget kort læretid vendte han tilbage til PLK's kørselsafdeling, men en dag blev to trucks for meget for mig, derfor fik AV den højre styrede Dodge at køre.

PLK havde en lille afdeling – en mand – der havde med sværgodstransport at gøre, det var prokurist Erik Kern(EK). Han fik den udmærkede ide, at jeg og Scaniaen skulle med på sådanne transporter, hvis der ikke var andet at bestille. Ideen var sådan set god nok, for hvorfor betale Møbeltransport Danmark for en "bremsevogn", når PL havde et egnet køretøj til det arbejde. EK forklarede, at en bremsevogn blandt andet havde til opgave at hjælpe blokvognens trækkende køretøj med at køre langsomt nedad bakke.

EK kunne åbenbart få ideen igennem, for EK og jeg kørte til Pålængsvognfabrikken NOPA og bestilte et lad, der kunne kobles på truckens skammel. Helt sikker er jeg ikke, men jeg tror, at lasteevnen blev 10 ton. Den nye mulighed for arbejde blev brugt en gang med betonklodser som last, men Scaniaen kom aldrig i brug som bremsevogn.

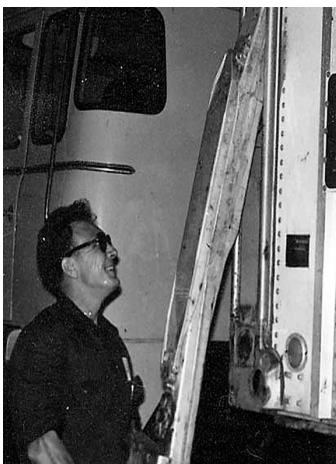


Et check før afhentningen fra A/S NOPA



Ladets placering studeres grundigt

Der blev pludselig nok at bestille, dels fordi forbindelsen i England begyndte at sende køletrailere til Danmark, dels fordi Moore-Mc Cormack Lines regelmæssigt anløb frihavnen med Containere.



Thor Jørgensen A/S havde kun Bedford trucks med begrænsede muligheder for sammenkobling med de specielle containere. Nogle af 20' containerne havde indbyggede støtteben i hjørnestolperne.



Kingpinden var indbygget i bunden, og den sidste nederste tredje del af containerens bund i hver side bestod af en ca. 10 cm lodret skinne med et ca. 3 cm hul for hver ti cm. Hullerne blev brugt til at sammenkoble en eller to løse aksler til en container, der så var klar til kørsel.

Alt nødvendigt lys var også indbygget, derfor var det på et tidspunkt kun min Scania, der kunne klare kørselen. Ikke alle containere fra og til USA, havde transport fra / til frihavnen inkluderet, derfor fik jeg også lidt at bestille med containere fra det rederi. En eftermiddag fik jeg således besked på at køre til Grønttorvet i Valby, hvor der stod en 40' container, som jeg skulle levere næste morgen til JAKA i Brabrand, hvis jeg kunne. Containeren stod naturligvis hos JAKA næste morgen.

Jeg er ikke sikker, men jeg mener at kunne huske, at jeg fik besked på at køre til Esbjerg efter en UCC køletrailer, der skulle til København. Efterhånden blev der meget kørsel med forskellige engelske køletrailere. Jeg var blandt andet to gange i Hasle efter kyllinger på Bornholm, og mange gange på slagteriet DAK i Ringsted.



Klar til afgang fra Rønne

Den ene gang – en lørdag ved tre-tiden nåede jeg til det befærdede kryds Ellebjergvej, Trekronergade (der dengang ikke var spærret) og Stubmøllevej på vej til Færgehavn Nord, da der lød et brag.

Begge Scaniaens dæk i højre side var eksploderet. Medens jeg satte trailerens støtteben til jorden, kom der en betjent på motorcykel op på siden af mig. Han bad mig høfligt om at få traileren væk fra det befærdede kryds. Han fulgte mig om på den anden side af køretøjet, så dækene på Scaniaen, kontaktede Politigården pr. radio, og meddelte at krydset ville være spærret i lang tid. Den meget store Shell tank, der lå på hjørnet af Ellebjergvej og Stubmøllevej havde hverken en ny slange eller et nyt dæk, og kunne derfor ikke hjælpe mig den lørdag. Alt var lukket hos PLK, så jeg kunne ikke få nogen hjælp derfra.

Jeg tog en Taxa til garagen, fik fat på et reservehjul, som taxachaufføren heldigvis sagde ja til at tage med tilbage til Scaniaen. Efter at have fjernet de eksploderede dæk, og monteret reservehjulet og hjulet fra garagen, anbragte jeg det ene eksploderede dæk i reservehjulsophængen, det andet afleverede jeg til Shell tanken til mulig reparation. Ved 20-tiden fortsatte jeg til færgehavn Nord. Det blev sen aftensmad den lørdag.

En enkelt gang blev jeg sendt til et frysehus i Nysted. Den lastede trailer afleverede jeg efter al sandsynlighed i Fægehavn Nord. Jeg erindrings kun, at jeg har været i Esbjerg 3-4 gange med en lastet trailer.



Kun en gang blev det aftalt, at jeg skulle aflevere en køletrailer på færgeren Sjælland til en bestemt afgang, fordi der så ville være en truck ved færgens ankomst til Nyborg. Åbenbart havde færgens personale ingen viden om aftalen, for da jeg som sidste køretøj havde bakket om bord, og var placeret helt ude i stævnen, begyndte mandskabet at lukke adgangen med store planker. Jeg stod på dækket og var ved at sænke trailerens støttehjul, da jeg opdagede, at de var i færd med lukke. Derfor skreg jeg nej og fik dem til at forstå, at jeg ikke skulle med. Da jeg rullede fra traileren stod de to mand måbende og så til, derfor sagde jeg til dem, at der stod en truck i Nyborg og ventede på traileren. Det var måske tredje gang, nemlig første, sidste og eneste gang at en af DSB's færger sejlede en løs trailer over Storebælt.

Pakning og transport af møbler til USA i containere var også kommet godt i gang. Lagerfolkene på PLK's pakkeri i Tjæregade havde travlt



Her er det en 20' container på et af engelske chassiser, der er ved at være færdiglastet.



Og her er det en 40' container på Forss traileren, som Gorm er ved at gøre klar til afgang.

Læg mærke til den manglende fastgørelse af containeren til ladet. Sådant blev mange containere transporteret på den tid. Det varede dog ikke længe før jeg havde fået en smed havde fremstillet otte specielle skruevinger, der kunne gribe fat i containernes hjørner og trailerens chassisramme. Så var det heldigvis slut med at køre så farligt.

En dag blev jeg kaldt til FTH i Stockholmsgade for at få at vide, at man syntes, at det ville være bedst - nu hvor der var ret meget at bestille - at jeg kom ind på kontoret som månedslønnet kørselschef for container- og trailer transporter. Naturligvis blev jeg både overrasket og glad, men et sådant tilbud havde jeg aldrig tænkt på, derfor måtte jeg have lidt tid til at tænke. Da jeg ikke kunne forvente den samme indtægt, måtte jeg helt naturligt have min viv med på råd, før jeg kunne sige ja tak.

Det blev et ja, og så jeg fik at vide, at jeg skulle have et skrivebord ved siden af EK i kælderen i Stockholmsgade.

Dermed begyndte en ny og anderledes arbejdsdag for den nu forhenværende chauffør Leon Rasch og den fremover månedslønnede kørselschef Leon Rasch.