

Dengang i 1967 - fortalt af Leon Rasch om den nye tilværelse og ...

Det var en meget_mærkelig fornemmelse at møde kl. 08.00 hver dag, og bare dirigere min chauffør AV - der nu havde overtaget Scaniaen - samt tage telefonen. Jeg fik naturligvis travlt med at ringe til kunderne for at fortælle, at jeg nu var havnet på kontoret, således at de fremover ikke skulle ringe til 1963 - mobiltelefonens nummer - men til mit nr. på kontoret.

Jeg blev tildelt den specielle opgave at være rådgiver, når en PL filial stod foran køb af en stor lastvogn. Meningen var, at PL fremover skulle være på forkant med hensyn til at transportere containere sikkert, måske fordi en af PLK's lastvogne havde været tæt på at miste en 20' container. Et indkøb kort tid efter blev til en lastvogn med containerlåse.

PL havde lejet kontorer i Færgehavn Nord, derfor flyttede AN med ICO, agenturet for Sea Containers Ltd. og PLK's Englandsafdeling dertil. Noget tid efter blev Scaniaen og de fire trailere, samt min chauffør og jeg også overført til ICO. Materiellet fik nyt logo - tre Lehmannblå babycontainere på en ramme med bogstaverne I C O på hver sin container.

Til at begynde med var der ikke nok kørsel at lede, derfor fik jeg overdraget styringen af de på depot værende containere fra Sea Containers Ltd. Endvidere udlejning af containere, samt til-, & afgang af samme. Der blev heldigvis på et tidspunkt så meget kørsel, at jeg en dag sagde ja til en ældre vognmand Erik Winther(EW), der kom og gerne ville køre for ICO. Vognmanden havde 2 mindre lastbiler, som kunne køre med henholdsvis en og to babycontainere. EW kom efterhånden til at køre og gøre en hel del mere for ICO.

Jeg tror, at ICO blev agenter for endnu et rederi, for en dag lagde et skib med en bestemt slags salt til kaj. Saltet - der var i sække - skulle ICO levere til Novos fabrik i København. EW blev kontaktperson til skibet, og det var derfor ham, der måtte fortælle AN, at havnearbejderne strejkede. De ville have regntøj og handsker, fordi der var gået hul på nogle af sækkene. AN måtte punge ud, men næppe var havnearbejderne gået i gang igen, før de smed alt det nyindkøbte tøj. De ikke kunne holde akkorden med al det tøj på. På det tidspunkt var EW holdt op med selv at køre som chauffør, han havde i stedet fået en søn til at køre.

Så vidt jeg husker skulle der leveres 3-4 læs salt om dagen. Derfor blev der fremstillet 2 lad, der med en gaffeltruck kunne sættes på vore 20' container trailere, og fastgøres med containerlåsene.

Saltkørselen var årsagen til, at PL's første eksportvogn – der havde stået gemt væk et par år – fik afkortet chassisrammen, lagt en skammel på og godkendt til at køre med vore 20' trailere.

Nu var tiden kommet, hvor jeg antog en chauffør til at køre den gamle Scania. AN godkendte mit valg, og Scaniaen kørte virkelig mange læs salt. På et tidspunkt skulle der også leveres salt til Novos fabrik i Kalundborg.

Takket være kørselen af salt blev der så meget at bestille, at jeg næsten havde en truck og trailer fra vognmand Willy Andersen(WA) kørende hver dag og hele dagen. Det holdt dog op, fordi der var gået al for lang tid med en transport, således at jeg fik mistanke om, at vogntoget samtidigt med at det arbejdede for ICO, også kørte for vognmanden selv. Chaufføren tilstod, og så var det slut med den vognmand.

Vognmand EW sagde, at han i løbet af et par dage godt kunne have et vogntog parat i stedet for den afskedigede WA, idet han havde en søn til, som var klar til at køre som chauffør.

Først i september 1969 holdt jeg mine 14 dages ferie. EW havde tilbudt AN, at han godt ville afløse mig i min ferie, derfor måtte jeg instruere EW i at føre oversigten med Sea Containerne, samt hvordan jeg brugte kørselskortene på den tavle, der ved hjælp af nævnte kort viste kundens navn, hvilken trailer containeren stod på, og hvornår og hvem der havde kørt containeren ud.

Da jeg vendte tilbage efter min ferie, havde EW fyret min ene chauffør. Jeg fortalte EW, at den beslutning var meget utilfreds med, og at han havde foretaget sig noget, som han absolut ikke kunne tillade sig. EW tog min irettesættelse meget ilde op, så der blev kold luft imellem os.

AN spurgte mig, om ikke EW's søn kunne køre den gamle Scania, indtil jeg havde fundet en anden chauffør. Jeg var ikke vild med tanken, men sådan blev det i få dage, således at saltet kunne blive leveret. Nogle dage senere kom chaufføren, der havde kørt for WA til mig, og spurgte, om han kunne få det ledige job, for han var raget uklar med WA. Da han jo tidligere havde været ærlig overfor mig, fik han jobbet.

Desværre følte jeg, at den kolde luft bredte sig til hele kontoret, og selvom jeg prøvede at sige til mig selv, at det nok var noget pjat, havde jeg på fornemmelsen, at AN og de andre tre på kontoret ligesom holdt mig uden for samtalerne.

1969 / 70?: En omvæltning ...

Så skete der noget, der ændrede min tilværelse komplet. Direktøren for PLK Kai Stahl Hansen kom og gav mig en fyreseddel. Om han samtidig gav mig en grund, husker jeg ikke. Jeg følte, at det var en slags tak for sidst, da jeg ikke ville køre byvogn, for hvorfor var det ikke AN, der gav' mig fyresedlen? Trods alt gav opsigelsen mig en vis ro, for tingene var nu sat på plads, så jeg kunne komme videre.

Jeg må blankt indrømme, at det havde set bedre ud, hvis AN under en samtale havde sagt, at EW havde tilbudt at klare mit job på en billigere måde, så den besparelse kunne han som direktør ikke sige nej til. Det havde været ærlig snak, som jeg godt kunne have forstået.

Sådan sluttede i 1969 eller 1970 mine år hos ICO, Leman A/S og Paul Lehmann Internationale Transporter A/S, de bedste år af mine i alt 57 år på arbejdsmarkedet.

PS.

Da jeg heller ikke var god til årstal i skolen, må læserne bære over med mig, hvis årstallene ikke er helt korrekte.

I dag fortryder jeg bittert, at jeg hverken fik taget billeder af Ekeberg-hallene, af mine specielle forbedringer på Scaniaen, af "mine chassiser" med og uden lad, af traileren med den flytbare bogie, eller af den gamle ombyggede Scania.

Mine to chauffører kom ca. et par måneder senere til at arbejde hos mig i firmaet BHT Trucking A/S. De ønskede ikke at arbejde under EW. De vendte dog senere tilbage til Leman A/S, den ene som kørselschef, den anden som formand på lageret i Tjæregade, da Bech Trans overtog BHT Trucking, og forringede deres løn. Jeg advarede mod forringelsen, men chaufførerne var væk, da jeg vendte tilbage efter min ferie. Jeg sagde op og startede "Rasch Trans Continentale Trailer-, & Containertransporter", med hovedvægten lagt på transporter til & fra Hamburg.

Jeg skulle bruge en vognmand, så hvorfor ikke bruge en jeg selv havde oplært? Rigtigt, min vognmand blev Winthers Transport Service.

Kronen på værket "de bedste år" følte jeg virkelig, at jeg fik, da jeg den 8. maj 2010 på Club XL's generalforsamling i Herning blev æresmedlem nr. 5.

Tak til alle der føler, at de ikke har spildt tiden ved at læse om min tid i et firma, der i hvert fald den gang lagde øre til "en mand på gulvet".

Leon Rasch

ÆXL 05