

Dengang i 1966 - fortalt af Leon Rasch om tiden som 10-øres formand på PLK's lager i Tjæregade og starten med den engelske Dodge.

De første par måneder på lageret gik med at få de langt over 100 med numre mærkede tromler og bølter i alle mulige størrelser fra Bayer Kemi sorteret nogenlunde efter nummer, således at man ikke skulle gå i en time for at finde et bestemt nummer. Dernæst fik jeg efter nogle måneder sat de flere hundrede kartonner med dunke – med så vidt jeg husker farvepulver – på europapaller. Kartonerne kom på store paller med ca. 2 ton på, som på en løftevogn på det nærmeste var umulige at trække for tre mand på lagerets gamle trægulv. Fra dag et nægtede jeg at få de tunge paller op på loftet, jeg kom i stedet for ned i gården, hvor vi med det samme sorterede kartonerne og lagde dem på europapaller.

En dag hentede FTH mig for at vise mig mit nye køretøj, der stod i havnen. Det var en brugt højre styret Dodge truck lige importeret fra England, og han var i fuld gang med at få alle papirer gjort klar. Nogle dage efter fik jeg besked på at hente et sæt prøvenummerplader, og med pladerne sat på Dodgen og papirerne i hånden kørte FTH og jeg til Statens Biltilsyn i Kvistgård i Nordsjælland. FTH havde underhånden fået at vide, at det i Kvistgård ville være noget lettere at få godkendt en truck (hovedvogn) uden sættevogn. Synet af den første truck i Danmark uden sættevogn gik glat igennem, jeg skulle bare altid have en kopi af synsattesten i vognen.

I Tømmergraven – ca. 200 meter fra PL Tjæregade var der to færgelejer. Et hvor broklappen gik op ad, og som færgeren København-Halmstad-Grenå benyttede, og et hvor broklappen gik ned ad. Sidstnævnte broklap blev pludselig benyttet ret ofte af Wallenius Line, der en gang om ugen kom med engelske trailere (sættevogne). Motorship Agencies A/S havde stevedore arbejdet, og havde entreret med vognmand K.B. Petersen om at køre de engelske trailere i land og om bord. Nogle af trailerne var meget specielle, idet afstanden fra kingpinden (den kraftige lodrette aksel der blev koblet sammen med truckens skammel) og til støttebenene var meget kort. Så kort, at der kun var en dansk indregistreret truck, der kunne kobles til den type trailer. Den truck "Dodgen" tilhørte PLK, og jeg var chaufføren. Derfor måtte jeg af og til afbryde mit arbejde som 10-øres formand, og med Dodgen trække trailere iland og om bord.

En dag viste FTH mig en meget speciel engelsk auto trailer med lavt gulv og høje sider, og spurgte om jeg mente PLK kunne bruge den. Jeg sagde nej, fordi det var en trailer til autotransport, og det ville blive vanskeligt at bruge den til transport af almindeligt gods.

Så fik jeg besked på at finde en sættevogn til Dodgen. Da jeg ikke var særlig begejstret for de danske sættevogne fandt jeg et firma i Herlev, der solgte Forss sættevogne. Et svensk mærke som jeg huskede fra min tid på de norske og svenske landeveje. Ankommet til Herlev spurgte FTH naturligvis, hvorfor PLK skulle købe den sættevogn. Jeg viste ham, hvor let en mand kunne slå de fire høje sider ned, og fjerne sidestolperne, således at der var let adgang til alle 10 meter. FTH bestilte straks et styk Forss. Det var skønt at kunne køre til Biltilsynet i Kvistgård for at få indregistreret Forss sættevognen, en type de aldrig havde set før, men som imponerede dem. Med sættevognen leverede jeg alle de armeringsjern, der blev brugt til søjlerne omkring boksen i den nye Nationalbank.



Dodgen fotograferet med Forss sættevognen. Læg mærke til de høje sider.



På dette dårlige billede taget ved PLK's lager bliver Dodgen vasket af mig



Dette billede er taget før Dodgen blev lakeret i Lehmanns farver

Derefter skete det heldigvis oftere og oftere, at jeg havde noget at bestille med Dodgen, idet PL's samarbejdspartner Meadows begyndte at sende trailere med stykgods direkte til København.

Jeg lossede stykgodset på Toldboden, hele laster var tiden ikke til endnu. Dog kom stykgodset af og til i containere, som billedet til venstre viser.

Fra England fik PLK også leveret to styk 20' og et styk 30' flat trailere (lad uden sider), således at jeg nu kunne køre med containere, det nye transportmiddel fra England. På billedet ovenfor er det 30' flat traileren, der er i brug.