

En lastbilchaufførs arbejdsvilkår

Af Ejner Larsen

Som det vil fremgå af Ejner Larsens beretning neden for, var det ikke altid lige morsomt at have med biler at gøre under besættelsen.

Benzinen blev hurtigt rationeret; gummi blev rationeret, hvilket betød, at man ikke kunne få nye dæk til biler, motorcykler og cykler bortset fra »2. sorteringsmateriale«. Hvad det kunne udvikle sig til, kan man læse om i denne erindring, som Ejner Larsen, Solrød, har skrevet til Solrød lokalhistoriske Forening.

Havde vognmændene det svært under besættelsen, havde chaufførerne det ikke nemmere. Ville man ikke være blandt de arbejdsløse, der mødte til kontrol hver dag for at få et stempel, så man kunne hæve sin understøttelse en gang om ugen – det kunne blive til omkring 24 kroner – måtte man tage hvad der var af arbejde. Da jeg nu mest var interesseret i at arbejde som chauffør, måtte jeg skifte arbejde, når den vognmand jeg kørte for, ikke havde mere gummi eller vognen var på værksted – hvor der ikke umiddelbart kunne skaffes reservedele – ja, så måtte jeg søge til andre, der var kørende.

Nu skal man jo huske på, at alle bilfabrikker forlængst var gået over til at producere krigsmateriel, så næsten alle reservedele skulle hentes hos ophuggeren, og dem var der heldigvis mange af. Det meste af Københavns sydhavn var næsten kun belagt med ophuggere. Der var enkelte ting, man helst skulle have fra reservedelslager, såsom stempler, stempelringe og pakninger, de ting kunne man ikke så godt bruge brugt. Her i Havdrup havde vi en mekaniker, der nærmest var tusindkunstner. Han boede i et temmelig gammelt hus, der blev kaldt for »Dueslaget.« Dette navn havde det fået, fordi der havde boet en mand med familie, der hed Peter Due – men det var jo vores mekaniker, jeg lige ville fortælle lidt om. Han var udlært grovsmed og maskinsmed – de to fag fulgtes jo gerne ad den gang – og skulle der laves noget i essen og/eller smedes på ambolten – ja, da må man sige, at han var på hjemmebane.

Dette med at behandle et stykke jern det havde vi enormt meget brug for, for vi kunne ikke købe noget nyt. Mekanikeren måtte selv smede styrekugler, og måtte også smelte lejer med hvidmetal, og da stod han der og

skrabede dem med en håndskraber – ja, der var vist ikke den ting, han måtte give op over for, når det drejede sig om biler og maskiner.

Men det hændte da også, at vi der kørte, kunne få brug for et værksted om natten. Det var dog ikke noget problem, for mekanikeren boede jo i et hus med bliktag – ja, så samlede man nogle mini-sten og kastede op på taget. Det varede så ikke længe, før der kom et hoved til syne i tagvinduet. Man fremsagde så sit ærinde, og dersom man udelader ederne, sagde han faktisk ikke noget til dette. Han kom bare ned og lukkede op, og vi gik i gang med reparationen. Det kunne tage fra et kvarter til flere timer – men så vidt jeg erindrer, var det meget sjældent, at han måtte opgive. Der var ikke noget, der hed nattakst.

Jeg kørte en lang overgang fragttur med en Ford A, 1930. Det var på ruten Havdrup – København. Bilen kørte på benzin et kort stykke tid efter besættelsen, men måtte så derefter køre på gengas, som det hed i daglig tale. Der kunne man vel nok tale om sundhedsfare, for når alle vognene der holdt i Københavns fragtmandshal havde motorerne i gang, så kunne man tale om os. På en generatorbil stoppede man jo ikke motoren – den fik som regel lov til at snurre hele dagen, men dersom man ikke kørte, måtte man jo inden man kørte derfra, støde brændet sammen, ellers ville der blive et »hul« i gassen, og så ville bilen uvægerlig gå i stå ude i trafikken – som regel det mest trafikerede sted den kunne finde.



Til venstre: mekaniker Hartvig Hansen, Havdrup. Til højre: chauffør Ejner Larsen, Havdrup. Læg mærke til mørklægningslygterne. (1941).

Arbejdet på en fragtbil var meget forskelligt fra anden vognmandskørsel. Det var med masser af småpakker, og man opsøgte de mest mærkelige steder. Man kom ind i de inderste baggårde og op på femte sal med en halv tønde kartofler. Besættelsen havde jo efterhånden sat sit præg på bybilledet. Der kom masser af cykler på gaden – og hestevognene var det daglige trafikmiddel man så, både som person- og godsbefordring.

Dette arbejde gik, så længe der var gummi og vogntøj til det. Da så fragtmanden måtte til at sende varerne med banen, ja, så måtte jeg jo finde mig et andet arbejde.

Jeg var heldig at få job hos en vognmand, der kørte almindelig vognmandskørsel. Det var grus, sten, tørv, korn og mel – ja alt, hvad der nu hører til en sådan blandet landhandel. Dette gik da også godt et stykke tid, indtil det begyndte at knibe med gummi, og det viste sig ved, at jeg på et læs med en såkaldt sættevogn – måtte skifte hjul fire gange, så jeg til sidst kørte enkelthjul over det hele, og det var jo ikke lige sagen. Ja, så kulminerede det, da jeg var to dage undervejs med et læs mursten til Viby. Da måtte jeg trille med hjulet fra Øm og til Roskilde, hvor der var en vulkanisør, der var skrap til at sætte kapper i dæk. Det foregik med bolte, og det man kaldte svensk stanglim. Det skete jo også at kantråden sprang – normalt ville et sådant dæk være blevet kasseret – men dengang havde man en smed, der lavede en jernring, der passede i fælgkanten, og på denne måde kunne der køres mange kilometer endnu på dette dæk.

Men efter det De nu har læst, kan De jo næsten regne ud, at det nu var tid at søge andet arbejde, og som tænkt, ja så gjort. Men denne gang blev det hos en vognmand, der kørte mælk, ost og smør til København. Det var jo nemlig sådan, at disse vognmænd fik ekstra tildeling af gummi, og det betød skam meget for – som man siger – det holdt jo hjulene igang. Der var dog bare den hage ved det nye gummi, at det var lavet af kunststof. Kassen var celuld – hvad det så var for noget – og gummiet sagdes at komme fra Faxe Kalkbrud.

Der var stor fordel ved at køre for et mejeri, da smør og ost jo var en mangelvare og derfor i meget høj kurs på det sorte marked. Dersom man havde smørmærker, kunne man jo købe hele verden, i hvert fald kunne man få al den gode tobak, man kunne ryge, men det var ikke så meget mærkerne, det var nærmest smørret i pakker, som jeg fik af mejeristerne, med hvilket jeg kunne bytte og få tobak eller andre gode forbrugsvarer. Der var en omfattende byttehandel mange steder, men hvor de fik varerne fra, spurgte man jo ikke om. Det blev fortalt, at det var noget besættelsesmagten skulle have haft, så man fik jo ingen dårlig samvittighed af den grund.

Sådan en lastbil var nu ikke for hvem som helst at begynde at køre med. Det tog skam sin tid at blive dus med den, for dersom den ikke blev behandlet rigtigt, kørte den altså bare ikke. En gang kom der to mænd, som gerne ville låne bilen, men de ville have chaufføren med, da de skulle ud i nogle skove og hente noget. Men een ting ved jeg, det var ikke brænde de skulle hente. Jeg tror nok, at jeg kørte i det meste af Nordsjællands skove den nat, men jeg havde heldigvis taget rigeligt med generatorbrændsel med.

Mens jeg er ved bilen, kan jeg lige fortælle, at mærket var Krupp, og at den motor, der hørte til, var luftkølet. Men det gik ikke så godt med gas, så der blev lagt en Master Buick i, og det gik skam udmærket, selv om det kneb med at bremserne ville fungere - men der var jo ikke den store trafik på vejene. Det var værst, når man skulle rundt i København og måtte køre på håndbremsen, men da bilen larmede en del, var folk jo advaret i tide, så det ikke var nødvendigt at bremse op i utide ved, at folk kom ud foran bilen.