



På Club XL's generalforsamling 2010
overtalte Flemming Dahl mig til at
skrive om min tid hos PL. Derfor ..

*Paul Lehmann's
første eksportchauffør
Leon Rasch fortæller
i november 2012 om
PLKs første eksportvogntog
og*

Dengang i 1964 hos Paul Lehmann – fortalt af Leon Rasch som PL's første eksportchauffør med PL's første eksportvogntog ...

I 1964 kørte jeg som chauffør for Shippingagenturet Thor Jørgensen A/S, der havde et lager i Københavns Frihavn. Lageret var med jernbanespor lige udenfor bygningen, og en dag var jeg med til at tømme en godsvogn for autodæk fra det østrigske firma Semperit.

Det skulle senere vise sig, at jeg fik rigtig meget med dæk fra det firma at gøre. Ved et senere besøg på nævnte lager faldt jeg i snak med en chauffør fra vognmandsfirmaet Kjeld Hansen(KH) Fredensborg, som fortalte mig, at speditjonsfirmaet Paul Lehmann Internationale Transporter A/S(PL) vist manglede en chauffør til at køre på Norge.

Den oplysning lurede jeg lidt på, og da jeg den efterfølgende lørdag fik at vide, at jeg godt kunne tage hjem igen, fordi der ikke var noget arbejde den dag, tog jeg ind på Thor Jørgensens kontor for at få afregnet – der var jo intet arbejde.

Jeg har aldrig været god til at gå ind i et firma for at søge arbejde, men i løbet af mandagen fik jeg taget mig sammen og tog til Stockholmsgade 41, hvor jeg først gik ned i den forkerte kælder til "Frede Flyttegod", som henviste mig til nr. 41. Efter nogle forsøg fandt jeg frem til Walter Petersen(WP), som jeg fik en lang snak med, hvorunder jeg fik at vide, at der var afgang mandag og torsdag til Oslo Vi drøftede også løn, og hvis jeg ikke husker meget galt, så blev lønnen 21 øre pr. km, og 4 kr. pr. ton / 4 kbm.

Jeg fik også lige hilst på direktør Arnild Nielsen(AN), som bød mig velkommen. Jeg var absolut tilfreds, og skulle møde torsdag eftermiddag for at tage med KH's chauffør til Oslo. Det var sidste tur til Oslo som chaufføren skulle køre i sin Scania 55, for vogn- toget skulle nu males i Lehmanns farver, så det blev klart til mig.

Mandag var jeg så igen hos WP, dels for at fortælle lidt om, hvordan turen var gået, men også for at WP kunne få at vide, om jeg mente, at jeg kunne klare jobbet. Det svarede jeg naturligvis ja til, og jeg fik så besked på at tage til Troelstrup i Vester Voldgade, for at få uniform, skjorte, slips, kittel og regnfrakke, som alle andre chauffører i firmaet.

Efter de forskellige genstande var taget frem, skulle der så tages mål til benklæder og jakke. Måltagningen til benklæderne gik glat, men da skrædderen kom med en chaufførjakke med stiv flip og påsatte lommer, sagde jeg pænt nej tak.

Skrædderen insisterede på, at det var den jakke chaufførerne hos Lehmann brugte, hvilket jeg ikke var i tvivl om. Jeg ville bare ikke gå med sådan en jakke.

Skrædderen ringede til AN, som spurgte mig, hvorfor jeg ikke ville have den jakke. Jeg svarede, at jeg skulle være i Oslo tirsdag eftermiddag/aften og fredag eftermiddag/aften. Det var vel ikke meningen, at skulle tage civilt tøj med for at undgå at gå i en chaufføruniform i de tidsrum. AN kunne heldigvis godt forstå argumentet, men sagde, at Paul Lehmann emblemet i metal skulle være på jakken. Det syntes jeg var helt i orden, og jeg fik en pæn jakke. Efter min lille obstruktion viste det sig, at kun en enkelt chauffør mere blev iklædt den gamle uniformsjakke, medens andre herefter blev iklædt model "Rasch".

Jeg kunne ikke forstå, hvorfor mange Oslo borgere bukkede sig sidelæns, da jeg de første dage kørte rundt i Oslo. Pludselig gik det op for mig, at de bukkede sig for at kunne læse skriften på det nye Lehmann logo.

Efter at have kørt i nogle uger, spurgte WP om jeg kunne tage Ernst Nielsen(EN) tidligere kranvognschauffør, der havde fået stort kørekort af PL med, da han skulle køre Scania nr. 2. Jeg var meget betænkelig, men da jeg kom til at huske på, hvor svært det var for mig at komme i gang som "beifahrer" ved grænsen – ingen sønderjyder ville hjælpe en københavner – så jeg sagde ja.

Der var mange ting for en byvognschauffør at lære. F.eks. at man ikke kørte med nedrullet siderude og armen ud ad rudeåbningen, men holdt begge hænder på rattet, når et tungt lastet vogntog var i fart. Samt at man ikke holdt en hastighed på 60 km/tm. når man ikke kunne se vejbanen tydeligt nok langt frem i køreretningen.

Det manglede udsyn kostede – fordi det pludseligt gik nedad og farten derfor blev 70-80 km/tm. I stedet for at bremse forsigtigt, gik EN i panik og gav sig til at skifte et gear ned. Det resulterede i en renoveret motor, fordi en plejlstang gik ud gennem motorblokken. Det uheld lærte EN en hel del af, og han lyttede herefter til mig.



Efter at EN fik Scania nr. 2 kørte jeg i nogen tid alene, men fik så en ung fyr Ole til oplæring. Men efter nogle få måneder kørte jeg igen alene, fordi Ole fik Scania 2 at køre. Årsagen kender jeg ikke.

Billedet til venstre er det eneste af PL's første eksportvogn.

En norsk jente læner sig kælent op ad Ole.

Scaniaen med de 120 hestekræfter kom langt omkring, og leverede metalbarrer til Volvos fabrik i Charlottenberg, ESSO smøreolie til ESSO's lager i Tønsberg, Helleesen batterier til lageret i Ekeberghallene i Oslo, samt naturligvis stykgods til Tollpost i Oslo. Uden at komme hjem blev jeg en gang sendt til PL, Herning, der havde et læs gulerødder fra en gård i nærheden af Ikast, der skulle til Oslo

Foruden stykgods fra Einar Sundbyes lager i Oslo blev der hentet:

Plasticgranulat i Porsgrunn - Masonitplader i Gjøvik - Baller med uldgarn fra Godsbanen i Oslo- Månedsbladet Daffy fra Norsk Aller, Oslo. Den første tur med granulat fra Porsgrunn var noget besværlig, fordi 20 t. på en Scania 55 med 120 hk. på en isglat vej opad 6-7% stigning ikke lige er sagen, når samme Scania var uden differentialespærring. Alt gik smertefrit, indtil jeg på en tur fra Oslo blev sendt til Skinnskatteberg - et pænt stykke nord for Örebro - efter et læs Masonitplader.

Efter læsningen kørte jeg til et cafeteria i Örebro kl. ca. 21.30 for at vi - min viv var med på turen - kunne få lidt at spise. Så gik turen ellers mod København. Ved tre-tiden kunne mine øjne ikke mere, så jeg fandt et sted, hvor jeg kunne parkere, og min viv fik besked på at vække mig efter et par timer. Hun vækkede mig, som aftalt, og turen gik direkte til modtageren, hvor husker jeg ikke.

Efter aflæsningen kørte jeg til Stockholmsgade, hvor WP sagde, at han havde ventet mig dagen før. Det hjalp ikke, at jeg forklarede ham, at den gamle Scania ikke kunne køre hurtigere, og at jeg havde været her flere timer senere, hvis min viv ikke havde sørget for at vække mig efter to timers søvn.

WP fortalte, at han havde en chauffør(Ole) i overskud - derfor skulle jeg nu kun køre hver anden tur. Hvorfor den anden Scania, der også var i Lehmanns farver, ikke skulle køre mere, fik jeg aldrig at vide. Det sagde jeg nej til, fordi jeg ikke var ansat til at køre byvogn de andre dage. Jeg husker ikke, om WP fyrede mig, eller om jeg sagde farvel og tak, men sådan sluttede første del af min tid som eksportchauffør hos Paul Lehmann Internationale Transporter A/S.