

# Fra toldbods-deklarering over fragtføring til logistik

## Fart over feltet

Når man som besøgende kommer til et af Paul Lehmanns 15 kontorer her i landet, er et af de første indtryk, der møder én, den fortættede atmosfære af „action“. Stemningen kan bedst sammenlignes med en Hollywood-version af en stor dagbladsredaktion, hvor fjernskriverne utrætteligt tikker meddelelser ind fra alle egne af verden, hvor telefoner kimer og besvares, og hvor hovedsprogene svirrer gennem lokalet. Kort sagt: det hele ligner kaos, men i virkeligheden er det nøje organiseret, således at alle aktører grundigt kender deres opgaver på den travle scene.

## En beskeden start

Men som så meget andet begyndte det hele i et særdeles adstadigt tempo — vel først og fremmest fordi grundlæggelsen år 1900 skete i en tid, hvor de fleste tog det lidt mere med ro.

Det var generalkonsul Paul Lehmann, som i beskedne lokaler i Ny Toldbodgade i København, åbnede et nyt speditjonsfirma med kun tre medarbejdere i en tid, da branchen endnu var på barnestadiet herhjemme. Dengang var hovedparten af de eksisterende firmaer nemlig først og fremmest beskæftigede med tolddeklarering og lokal kørsel. Paul Lehmann sigtede imidlertid på international spedition, og gennem hyppige udlandsrejser lykkedes det ham at få knyttet gode forbindelser til speditører i andre lande, som senere blev grundstammen i det verdensomspændende „agent-net“ der støtter Lehmanns internationale fragtruter og betjener danske im- og eksportører herigennem.

Henrik Lehmann overtog senere firmaet, som han ledede indtil omdannelsen til aktieselskab i 1960, og han sidder stadig i selskabets bestyrelse, men koncentrerer sig nu fortrinsvis om sit eget shippingfirma, Lehmann Junior, som blev udskilt fra Paul Lehmann i 1950.

Både Paul og Henrik Lehmann var i en årrække præsidenter for den internationale fragtorganisation, FIATA, og opnåede som sådan stor international anseelse.

## Personalet fordoblet hvert 10. år

Siden 1960, hvor Lehmann blev omdannet til akts., har firmaet udviklet sig til en transport-koncern bestående af i alt 12 selskaber, der hver for sig beskæftiger sig med systemiseret transport-afvikling, branche og markeds-opdelt, og som derved kompletterer hinanden og dækker hele transportkæden.

I de 72 år, der er forløbet siden den beskedne start med tre medarbejdere, er staben gennemsnitligt fordoblet hvert 10. år. I 1960 var der således 200 ansatte, og i dag er der ca. 400, hvortil kommer de øvrige selskaber i koncer-

nen hvis medarbejderkerne udgår fra Paul Lehmann.

## Manden i midten

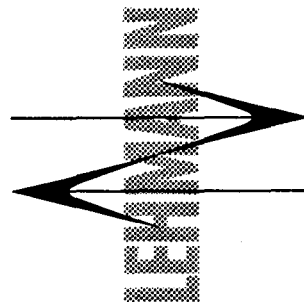
Firmaet har altid vist vejen i branchen, ikke mindst hvad angår produktudvikling og systemforbedringer. Det var f. eks. Lehmann, der — som de første — for to år tilbage indførte de såkaldte enhedsrater, der lettede erhvervslivet i de hidtil uhyre komplicerede og tidskrævende fragtkalkulationer. Systemet er senere yderligere udviklet, således at kunden nu i visse tilfælde kan få opgivet transport-prisen pr. vareenhed, endog som en procentsats af vareværdi, og ikke blot pr. 100 kg eller pr. cbm.

Speditøren er udpræget „manden i midten“, dvs. den upartiske godsformidler, som både køber og sælger sætter sin lid til. Transport er derfor en tillidssag. Det er da heller ikke tilfældigt, når Lehmann indleder sin målsætning: „på et redeligt forretningsmæssigt grundlag at drive international kontrolleret fragtføring af gods...“

Container-evolutionen har givet fragtorganisationen nye muligheder gennem oprettelse af containerfragtruter til oversøiske destinationer, dels for blandt stykgods af mindre størrelsesorden og dels for samling (konsolidering) af skandinaviske ordrer til større oversøiske kunder.

Som Storm P. siger, er statistik som en gammel gadelygte: den oplyser ikke ret meget, men er meget god at støtte sig til. Derfor foretrækker man hos Lehmann langtidsplanlægning og ledelse gennem målsætning.

I de seneste år har man derfor bevist arbejdet henimod en organisationsudvikling efter de mest moderne ledelsesprincipper med selvstyrende grup-

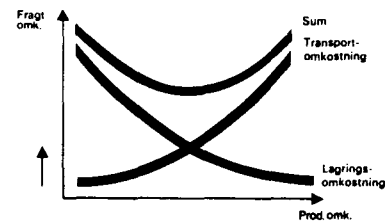
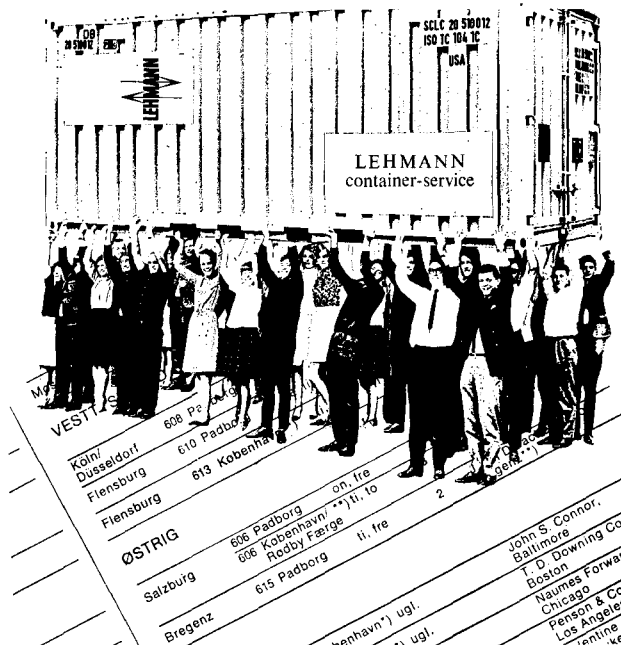


per og uddelegering af såvel beslutningsproces som ansvar. Dette giver den motivation, der betinger, at Lehmann kan fastholde sine medarbejdere gennem stadig at udvikle dem og deres jobsituation.

## Transportbehov ved voksende samhandel i EF

Bliver det et „ja“ til de europæiske fællesskaber, vil godsomsætningens stigning givetvis ikke blive mindre, hvorfor Lehmann forlængst har investeret i de nødvendige faciliteter, så man er klar til at opfylde den øgede efterspørgsel på firmaets „produkt“.

Men på længere sigt? Erhvervslivet er i stigende grad opmærksom på de besparelser, der ligger i koordineret transportføring. Logistik, eller styring af materialestrømme, vil der komme fokus på. Med den voksende samhandel ved toldmurens fald m.v. vil godsformidlingen blive en ligeså vigtig del af samfundet som f. eks. energiproduktionen, og Lehmann er sig sit ansvar bevidst.



Paul Lehmann  
Internationale Transporter Aktieselskab