



Interview med Mads Kofod umiddelbart efter hans
fratrædelse som adm. direktør for
BornholmsTrafikken



MADS KOFOD OG DEN BORNHOLMSKE MOTORVEJ

Det følgende er et kun let redigeret interview afskrevet i sin helhed fra en lidt over to timers båndoptagelse. Et uddrag kan findes i fagbladet CO-Søfart nr. 2-2010.

Interview v/ OleS

Var det grækerne og samsingerne som blev Mads Kofod's Waterloo, eller en uskøn alliance med en pengemaskine som er større end Bornholm?

Efter 10 år som administrerende direktør for BornholmsTrafikken, valgte Mads Kofod overrumplende at træde tilbage med øjeblikkeligt varsel d. 25. marts, to dage efter SamsøPosten kunne citere direktøren for udtalelser til TV2-Bornholm, som var lidet flatterende for samsingerne. Udtalelser som slet ikke skulle have været bragt.

CO-Søfart fik onsdag d. 7. april et eksklusivt interview med Mads Kofod under en biltur fra Rønne til København. Interviewet kommer rundt om kærligheden til Bornholm, overenskomstforhandlingerne, hvor Mads Kofod indledningsvis var forhandlingsleder for Bilfærgernes Rederiforening, og om der findes en bornholmsk BornholmsTrafikken om 5 år.

Indledningsvis kan det være på sin plads at bemærke, at CO-Søfart dybt beklager Mads Kofod's fratræden. Der er snart kun bank-tanterne tilbage i den danske rederibranche.

TIÅRETS SÆRLIGE MÆRKEDAGE

15-04-2000 "Villum Clausen" indsat på ruten Rønne-Ystad
01-07-2000 Øresundsbroen indviet
01-10-2004 Københavnsruten nedlagt
01-05-2005 BHT bliver aktieselskab med staten som ene-ejer
01-05-2005 Ropaxerne indsat på ruten Rønne-Køge
14-12-2006 "Villum Clausen" kolliderer med molen i Rønne
17-04-2007 Nordic Ferry Services (NFS) stiftet

23-11-2007 Clipper køber Scandlines Sydfynske
01-01-2009 Sydfynske A/S lægges i management hos NFS
01-10-2009 Efter vunden licitation overtager NFS ruten Hou-Sælvig
15-07-2009 "Kanhave" indsættes på ruten Hou-Sælvig

Bornholmske licitationsperioder:
maj 2005 til august 2011
1/9-2011 til 1/9-2017 (vundet af NFS)

MADS KOFOD CV

14-06-1951 Født - og opvokset i Rønne.

20-03-1967 Søfartsbog udstedt i Rønne.

Ud af 3. real og sejlede messedreng i Kongelige Grønlandske Handel.

1969 Kogtved Søfartsskole.

Aspirant i Lauritzen

1973 Uddannet skibsfører.

Sejlede styrmand i Lauritzen til 1977.

1979 Uddannet maskinmester og sejlede i kort tid som maskinmester.

1980 Uddannet navigationsskolelærer

Underviste Københavns Navigations-

skole og sideløbende mange år på Søværnets Officersskole på Holmen.

1984-1988: Fuldmægtig i Industriministeriet

1988-1990: Planlægningschef i DSB Røderi

1990-1993: Afdelingschef i DSB's internationale afdeling

1993-1996: Adm. direktør i DanRail A/S

1996-1998: Stykgodschef i DSB stykgods

1998-2000: Vicedirektør i Dansk Management Forum og senest direktør i Dansk Maritimt Institut

20-03-2000: Adm. direktør BHT.

RUTERNE

Var det bornholmerne selv som, sammen med turisterne, valgte den lovpriste og komfortable natrute mellem Rønne og Københavns inderhavn fra, da der kom et hurtigere alternativ?

Det der skete med københavns-ruten var jo, at da "Villum" startede ud i 2000, så fik vi kort tid efter åbnet Øresundsbroen og det vil sige at så blev rejsetiden forkortet mellem Rønne og København fra ca. 6 timer til ca. 2,5-3 timer. Før Øresundsbroen var der en fordeling af passagerer på omkring 50:50 på de to ruter. Efter broen skiftede situationen i løbet af et års tid til ca. 80:20, med 80% som tog vejen over broen.

Det udhulede selvfølgelig helt københavner-rutens økonomi. Det var ikke spor overraskende. Udover forholdet med rejsetiden kom at prisen for turen over broen var lavere, end hvis man valgte køje med natfærgen.

Det var sikkert også forudsigeligt at folkestemningen gik den anden vej og nogle lavede en underskriftsindsamling som gav 33.000 besvarelser. Spørgsmålet lød: "Synes du man skal bevare natfærgen til København eller synes du ikke man skal bevare den". Svaret på det spørgsmål er selvindlysende at man gerne vil bevare den. Det havde været noget helt andet hvis man skulle vælge mellem de to ruter.

Kunne man ikke have gjort natruten mere oplevelsesinteressant?

Nej - der var ikke muligheder for at efterligne DFDS-konceptet fra Oslo-ruten. Den kunne ikke planlægges tidsmæssigt så der var muligheder for narrestreger. Der var heller ikke muligheder for noget interessant tax-free-salg. At vi bornholmere så blev sure over nedlæggelsen var der heller ikke noget overraskende i. De fleste mennesker er ikke meget for forandringer.

Den mere aktuelle diskussion om super-



færger contra hurtigfærger på Rønne-Ystad-ruten, afstedkommet af de stående diskussioner om komfort og sejladsikkerhed med "Villum".

Den ligger lige til højrebenet. Superfærgerne sejler langsommere. Så enkelt er det. Superfærgerne vil være mere stabile, men det skal sættes i forhold til at "Villum" har 1% aflysninger om året på grund af vejret.

Passagerudviklingen med ro-paxerne og konsekvenserne for cateringbesætningen, har det ikke været en kendt udvikling fra lanceringen i 2005?

Ja, vi sluttede jo med omkring 216.000 passagerer da natruten til København blev lukket og så skulle vi se hvordan det gik. I dag er vi nede på 70-80.000 begge veje, og det er egentligt et tal som er re-

lativt højt synes jeg, taget i betragtning at det er en natur til Køge og ikke længere til København.

Det catering-koncept vi startede op med var baseret på at man skulle kunne få samme service, som man tidligere kunne få på natfærgerne til København. Men vi måtte selvfølgelig reagere på det styrt-dykkende passagertal. Man skal også tænke på at ro-paxerne ligger og sejler på Ystad om eftermiddagen, og nogle gange sker det med 0 passagerer, 1 passager eller 2 passagerer, og så kan man altså ikke have en cateringbesætning på 8 mand.

FÆRGEALLIANCERNE

Troen på, at alliancen med Clipper i NFS kan føre til udvikling af en endnu større bornholmsk virksomhed, er den ikke lige

så urealistisk som troen på at natruten til København kunne overleve en Øresundsbro eller ro-paxerne til Køge kunne blive en passager-succes?

Clippers engagement, det må Clipper selvfølgelig fortælle dig om. Men vores interesse i at finde en partner skyldtes at vi følte os truede i forbindelse med de påkrævede EU-licitationsudbud. Når man kun har ens egen aktivitet at lægge ind i et tilbud, så er alle ens omkostninger selvfølgelig indeholdt i et tilbud, mens alle andre som ville byde per definition ville have andre aktiviteter, og dermed kunne forsøge at overtage et fremmed marked uden at lægge alle udgifterne ind i tilbuddet.

Så det var et forsøg på at sprede udgifterne og på den måde forbedre konkurrenceevnen. Kombineret med en dagsorden om at fastholde og helst udbygge arbejdspladserne på Bornholm. Bornholm er jo et udkantsområde, og os som er bornholmere ved at arbejdspladserne er alfa og omega for hele øen. Det er klart at hvis vi kunne udbygge virksomheden til at omfatte alle danske færgeruter, så ville det også kunne styrke det bornholmske grundlag. Det var sådan set det, som det i al sin enkelthed handlede om. Vi vidste jo godt at det var os som havde færgeekspertisen, hvor Clipper på shippingsiden er bomstærke men mangler færgeekspertisen.

Men har du ikke oplevet at BHT i dine ti år som direktør, er gået stille og roligt i opløsning som bornholmsk virksomhed?

Det ord vil jeg ikke bruge. Sammenholdt blandt de ansatte i dag er lige så stort som det var i 2000. Men det du kan have ret i er, at frygten for fremtiden er større i dag end i 2000. Dengang var vi alle born-

holmere, også i ledelsen. I dag er der ingen i ledelsen som bor på Bornholm. Når man er medarbejder og mister den daglige omgang med ledelsen, så har man selvfølgelig retten til at blive usikker på hvad der nu skal ske. Den afbornholmifisering i ledelsen som nu er en realitet, den giver uro i rækkerne, det er der ingen tvivl om og det kan jeg sagtens sætte mig ind i. Det skete også mens jeg var der, men dengang kunne jeg personligt med en vis vægt gå ind og sige at det her, det er en bornholmsk virksomhed, og jeg bor her selv. Når det er sagt er jeg dog ikke i tvivl om, at der ingen planer er om at flytte hele eller dele af administrationen væk fra øen. Men ledelsesgruppen må starte på en ny tilværelse som pendlere.

For nogle år siden begyndte signaler om etablering af et nyt større dansk færgerederi. Hvordan var forspillet blandt de danske færgerederier mod at etablere en mere omfattende færgesalliance?

Det startede sådan set allerede for ti år siden hvor snakken begyndte om at lave et samlet indenrigs færgerederi. Ret hurtigt i 2001 begyndte vi at regne på hvordan en model kunne se ud, om der ville være en synergi, og i givet fald hvor stor den ville være. På det tidspunkt var Scandlines ikke solgt endnu, og det specielle var at vi alle vidste at Scandlines var store og





stærke, og hvis de f.eks. ville give sig til at byde på BHT, og hvis de **ville** vinde, så havde vi nok haft svært ved at vinde over dem, fordi vi ikke havde andre aktiviteter at fordele vores omkostninger på.

Så der var to ting i det, krydret med den sunde fornuft. Den ene ting var at etablere et samlet færgereferi for indenrigsruterne, fordi der ville være synergi i det, og på den anden side ville virksomheden stadig ikke være større end en enkelt ledelse, skruet rigtigt sammen, sagtens kunne løfte den opgave. Man ville kunne få et mere ensartet koncept til fordel for kunderne, og det skal jo ikke glemmes at sejladsen først og fremmest handler om kunderne.

Min bestyrelse arbejdede ihærdigt på at det skulle realiseres, men kunne ikke finde en vej igennem og vi kunne ikke blive enige, fordi der var for mange særinteresser. Det endte så med at jeg en dag i 2006 kommer i kontakt til Clipper gennem ejeren, Torben G. Jensen, og den

senere bestyrelsesformand for NFS, Jan Meinertz, og de fattede så interesse for det og vi gik i gang.

Det lykkedes med stiftelsen af NFS, og kort efter vandt vi Samsø-vest ruten og Clipper købte Sydfynske fra Scandlines, som i mellemtiden var solgt ud af statens besiddelse, og hvor Scandlines ønskede at skille sig af med indenrigsruterne. Så inden vi havde set os om, så var en stor del af planen faktisk en realitet, uden Mols-Linien var en del af den. Vi fik så til opgave at drive ruterne fra Bornholm og skabe et fælles brand.

Er hele licitationssystematikken til skade for passagererne, eller for øernes sammenhængskraft?

Det må man vurdere fra sag til sag. Som udgangspunkt er sejladsen på øer med et indbyggertal under 10.000, kombineret med noget sommerturisme, meget vigtig for øens eksistens. Der er derfor enorm fokus på servicen som alle har en mening om. Det kræver en del ledelseskrafter at håndtere, men indtjeningen er beskeden sammenholdt med, at der er tale om investeringer af en vis størrelse i materiel, havneombygninger m.v. I disse situationer er konkurrence ikke specielt sundt, fordi man ofte får prisen/tilskuddet konkurreret så langt ned, at forretningen er marginal. Borgerne synes måske det er for skrabet, og lysten til ekstra sejlads hos operatøren er begrænset.

Hvis en kommune selv ønsker at drive en overfart som en integreret del af forvaltningen, kan man undgå EU-udbud. Det er situationen på Ærø og det var situationen på Bornholm indtil 2005 hvor ruterne blev lagt ud i konkurrence – som i øvrigt blev vundet af staten, nu via et A/S og dermed efter "arm length" princippet.

Så øerne kan få det som de vil have det. Men faren er – som det var tilfældet på Bornholm – at det bliver for støvet og for dyrt at drive, fordi konkurrenceelementet er væk. Så svaret er ikke entydigt.

OK-FORHANDLINGERNE

Overenskomstforhandlinger i år. Hvordan kom du ind og blev forhandlingsleder for bilfærgerne?

Det var simpelthen min tur. Jeg var medlem af bestyrelsen i Bilfærgernes Rederiforening, og de andre medlemmer havde tidligere været forhandlingsledere. Så det var ikke særlig videnskabeligt.

Skatten sat på spidsen og truslen om udflugning af udenrigsruterne til Tyskland og Sverige. Enten ophæves den automatiske skatte-regulering af DIS-indkom-

sterne eller der flages ud.

Fra næste år hvor den nye hurtigfærge "Leonora Christine" indsættes på Rønne-Ystad, og "Villum Clausen" fortsætter i sommerhalvåret, vil BHT kunne få meget ud af en udflugning, og Scandlines sejler jo stort set kun på DIS. Så virkeligheden som vi ser den er, at vi var og stadig er i en økonomisk krise her i landet, og for vores vedkommende har krisen betydet en økonomisk nedgang på omkring 20-25%, uden vi egentlig rigtig har haft mulighed for at reducere omkostninger i et større omfang.

Med de nye bundlinjetal og på den baggrund, havde vi forventet som minimum at få en nulløsning, og en fælles erkendelse af, at det ville være trist hvis nogle skulle dreje nøglen om. Om det vil være tilfældet kan man kun gætte på, men det





er i hvert fald en opgave som adm. direktør at gøre hvad man kan for at geare rederiet til den situation man befinder sig i.

Er det ikke det samme udspil som det vi har set hos slagterierne, hos Danish Crown, at enten smutter I 20-25% ned i løn, eller også flytter vi hallerne til udlandet? Nulløsningen indeholder jo en betragtelig nettolønsforringelse for de DIS-lønnede, taget skattereformen i betragtning. Hvordan skulle en færge-DIS-sejler opleve det du kalder en nul-løsning, for at være en nulløsning, når han oplever kollegaen lige ved siden af på DAS-færgerne få værdien af hele skattereformen direkte i lønposen? Han vil selvfølgelig opleve en decideret lønforringelse. Hvordan kan I sammenligne færgesejladts med langfartssejladts på den måde I gør? Er det ikke jer der i licitationsmaterialet har forsømt at tage højde for, at en evt.

skattereform har direkte lønmæssige konsekvenser for jeres DIS-ansatte, således at en skattereform kan afsmittes på billetpriserne - på samme måde som der er adgang til at udløse olietillæg?

Det man kan sige er, at når man laver sine tilbud, så lægger man selvfølgelig også en kalkuleret beregning omkring lønudviklingen ind i tallene som matcher det man forventer samfundsudviklingen tilsiger.

Ja, lagt nogle få procent ind, men ikke taget højde for en markant skattereform uagtet man har en DIS-flåde med nettolønninger.

Nej, men jeg tror ikke at nogen, heller ikke fra foreningernes side, havde taget med i deres betragtninger at regeringens forårspakke på skatteområdet kunne udløse

nogle lønstigninger på både 5 og 10 procent for de højestlønnede på færge-DIS. Dengang vi lavede skatteprotokollaterne tilbage i 2000, havde alle nok forventet at lønaglidingen ville være parallel både i DAS og i DIS. Ingen havde forestillet sig disse skatteproblemer dengang, og jeg er ikke i tvivl om, at hvis det var gået den anden vej, mon så ikke foreningerne havde rejst spørgsmålet som deres hovedpine?

Det forstår jeg så ikke. Vi har i færgeverdenen, side om side, DAS-lønninger og DIS-lønninger. Det er DAS-lønningerne som er udgangspunktet og hvis skatten stiger så den DAS-lønnede får mindre udbetalt, så forstår den DIS-lønnede da også så udmærket hans DIS-løn bliver mindre værd. Det er jo netop det som er den store pointe i den årlige automatiske skatteregulering i færgesystemet.

Det er rigtigt, men det som var særligt i det her tilfælde, er at skattelettelser er et økonomisk instrument som regeringen råder over og som de har anvendt for at få gang i hjulene igen, og som de har påtaget sig ansvaret for bliver finansieret. Men lige præcis i det her særlige tilfælde er det rederierne der kommer til at finansiere skattelettelsen på færge-DIS overenskomsterne, og ikke staten som det er tilfældet på DAS-området, og på alle andre overenskomster i dette land. Her beder de rederne om at finansiere skattelettelserne. Og det var ikke hensigten, og det var det vi råbte vagt i gevær over. Det var ikke meningen vi skulle betale ekstra løn til de ansatte under DIS hvis skatten faldt og det er blevet resultatet.

Men hvorfor skal så, på den anden side den søfarende lide under et skattesystems konsekvenser, blot fordi I profiterer af et subsidiesystem?

Jeg ved ikke helt med at vi ”profiterer på et subsidiesystem”. Jeg tror aldrig det har været regeringens tanke at skattereforment skulle finansieres af virksomhederne. Det var en utilsigtet bivirkning og vi forventede derfor der måtte komme en løsning fra forligsinstitutionen på sagen. Det var den forståelse vi appellerede efter, og det var egentlig også vores indtryk at forligsmanden godt forstod problemstillingen. Men han kunne så altså ikke finde en løsning på det. Om der så kommer en løsning på det i næste omgang i forhold til officererne, det skal jeg ikke kunne sige, det kan da være, og det kan også være der ikke gør. Men som jeg ser det, så er situationen ganske alvorlig og kan koste arbejdspladser, og det er ikke retorik.

På langfarten bliver danskerne jo i forvejen sparket i land i en løbende strøm fra nedefra til opetter, hvor alle midler bliver brugt for at komme stærkest ud af den øjeblikkelige situation. Og på langfarts-DIS har vi ikke de samme vilkår med automatisk sammenhæng mellem DAS og DIS, - det er to forskellige verdener.

Det er rigtigt, men for langfartens vedkommende kunne jeg forestille mig at løsningen var, at man simpelthen ikke kompenserede søfolkene for skatten, fordi der jo er paralleloverenskomster med





andre landes søfolk, der så pludseligt ville være meget billigere at anvende.

Løftet om de 1,65 i timen for de faglærte som et forhåndstilsagn, det var vel nyt for dig.

De 1,65 vil jeg simpelthen ikke sige noget om, det ville ikke være fair overfor rederiforeningen som jeg har repræsenteret.

Et eller andet sted mener jeg, at vi på de meniges område har en urimelig (eller politisk?) situation, i og med at vi har to fagforbund, Sømændenes Forbund og Metal Søfart. Metal Søfart adskiller sig ved at medlemmerne på den ene eller den anden måde har et svendebrev, eller noget som kan sidestilles hermed, samtidig med, at de har de kvalifikationer der skal til for at kalde sig befarnede skibsassistenter.

Det er klart og ikke overraskende for nogen, at den personalekategori ikke ønsker at blive lønnet dårligere end medlemmerne af Sømændenes Forbund. Det kan jeg sagtens forholde mig til, så jeg kan egentlig godt forholde mig intellektuelt til at Metal Søfart er mellemfornøjet med, hvis faglærte hos Sømændenes Forbund skulle få mere end medlemmerne hos Metal Søfart. Det er ikke svært, og det har da heller ikke været tilfældet endnu.

Årets forhandlinger overordnet set?

Jeg syntes at de endte med at forløbe i god ro og orden. Da først vi var nået til erkendelse af, at vi ikke kunne blive enige, så gik vi i forligsen og så kom der et forlig på plads der. Men stemningen var vel udmærket og der var en forståelse for at man måtte afslutte det gennem forligsen. Det jeg selv er opmærksom på det er, at man repræsenterer nogle medlemmer i baglandet og forhandlinger skal ikke gå hen og blive personlige.

Med et smil på læben kan jeg henvise til Francis Coppola's film der hedder Godfather, hvor der i Godfather III falder bemærkningen "Dont hate your enemy, it affect your judgement", og det kan man også sige her. Man skal ikke lade sig gribe af en negativ stemning og blive gal, fordi det forværrer simpelthen bare forhandlingsklimaet og dermed resultatet.

SAMSØ

Kan du ikke snakke lidt om dine oplevelser med Samsø?

Jo, det kan jeg godt. Historien starter jo med at vi får bygget en færge nede i Grækenland, at vi sådan set gik i gang med at bygge flere af dem. Vi fik som bekendt leveret færgen i juli måned 2009, og så tidligt som oktober året før, skulle den have været leveret. Det blev den så ikke, den blev forsinket, og de fire gange den blev forsinket må jeg erkende, selv i bakspejlets klare lys, at jeg gjorde og sagde det jeg mente var rigtigt på det tidspunkt hvor jeg gjorde og sagde det.

Der er ingen tvivl om at det var let for samsingerne og sige at jeg tog fejl fire gange, og så havde jeg et problem med

at tage fejl. Men man skal ikke glemme at vi var rigtig mange som diskuterede tingene før vi udtalte os, og jeg tror ikke at nogen af os havde fantasi til at forestille os at den ene gang ville føre den næste med sig. Hver gang vi meldte noget ud, så lignede det en meget realistisk plan i forhold til hvor hurtigt det tidligere var gået. Så det jeg egentlig siger det er, at hen mod slutningen af processen så faldt byggehastigheden og færdiggørelses hastigheden, den faldt markant. Det kunne vi ikke forudse ville ske.

Til at begynde med troede vi at det var lige på grund af den og den konkrete forklaring. Til sidst gik det op for os at grækerne ikke ønskede at bygge færgerne færdig, fordi de kunne blive ved med at hive penge ud af os, så længe færgerne lå i Grækenland. Så det var egentlig ikke os som var naive, det troede vi i hvert fald ikke selv på dengang, selvom vi måske

nok var det i bakspejlet, men vi var fanget i en fælde med en næsten færdig færge vi skulle have i søen.

Så kommer vi endelig hjem med færgerne, men der var ikke nogen som var lydhøre over forklaringen på forsinkelserne. Tværtimod blev vi kaldt utroværdige fordi vi vedblev med at sige at færgerne kom, og så kom den ikke alligevel. Det er selvfølgelig sagt af mennesker, som ikke har viden om hvad der kan foregå når man bygger skibe. Det er desværre meget almindeligt at skibe bliver forsinket både i hele og halve år når man bygger i udlandet. Fiskeridirektoratet har lige måtte sige farvel til en nybygning i Spanien, efter den var blevet halvandet år forsinket, og sådan er der masser af eksempler på at skibene bliver forsinket.

Men i forhold til samsingerne, så kunne de ikke forstå det og det havde fatale følger,





fordi de mistede tilliden til at det vi sagde var rigtigt. På den ene side kan man sige de havde ret, for når vi sagde at færgen kom hjem, så kom den jo ikke hjem, men det som på den anden side var rigtigt, det var at vi selv troede på det, og det tror jeg ikke at samsingerne troede. Jeg tror at samsingerne egentlig troede at vi bevidst løj, og det er nok det som har gjort mest ondt på mig, at de troede vi havde urent mel i posen, at vi prøvede at snyde dem og at vi bevidst løj. Det vil jeg godt erkende i dag, at det gjorde usædvanligt ondt og skulle det igennem. Så kan man igen sige at vi var naive, og vi skulle bare og hvad ved jeg, men nu siger jeg bare hvordan vi oplevede det.

At færgen så også var utrolig svær at få ud af Grækenland, den mellemregning kan jeg godt springe over, men jeg kan bare sige, at det var et helvede at få den ud af Grækenland. Et helvede. Jeg var dernede seks uger i træk og det lykkedes til sidst, men jeg må sige at situationen kunne som ingenting have ført til at vi slet ikke havde fået skibet, og det havde ligget dernede den dag i dag. Der blev virkelig gjort en indsats for at få den færge hjem, og det var ikke en helt ufarlig indsats der blev gjort. Så da den færge endelig kom

hjem, så var vi utrolig slidt både fysisk og psykisk.

Færgeren kom markant for sent hjem, den var blevet markant dyrere og den var behæftet med markant mange fejl og mangler. Fejlene førte til yderligere forsinkelser, de førte til havarier, og vi måtte chartre ekstra skibe ind, og på et tidspunkt måtte vi købe både "Vesborg" og "Kyholm" som en konsekvens. For simpelthen at sejle bare så nogenlunde det antal mennesker som gerne ville transporteres. Som et kuriosum kan jeg så nævne at vi transporterede 5% flere passagerer i 2009 end der blev transporteret i 2008, som ellers havde været det højeste år nogensinde, selvom vi havde en miserabel fartplan.

Men historien eskalerede altså, særlig i SamsøPosten - som vi i foreningen følger nøje med i, på samme måde som vi følger med i BornholmsTidende - og den eskalerede derhen hvor der blev produceret en lokal parodi-plakat af dig. Hvordan tog du det?

Jeg var selvfølgelig ikke glad for den, for den rørte ved min egen selvopfattelse. Jeg har aldrig opfattet mig selv som hverken en svindler eller en løgner,

**Brudte løfter & dårlig service
- Gratis kaffe er ikke nok!**

Multi-kalder "Første kommer til tåle"

**HVORDAN SYNES DU
SELV DET GÅR?**



**Læs desuden:
-Samsinger: "Vi savner Valther Merrild!"**

eller en som er utroværdig. Jeg havde på det tidspunkt nået at leve 58 år af mit liv, uden der på noget tidspunkt havde været nogen, som havde beskyldt mig for bare en af de ting som stod på plakaten. Og så er det en ubehagelig voldsom oplevelse at blive udstillet på den måde.

Sat i relief til træskulpturen som blev udstillet ved landevejen og som skulle forestille Valther Merrild.

Ja, men det som står tilbage i mit hoved, og det kan godt være jeg her igen er naiv, det er hvad det er for nogle kræfter som fører til at mennesker opfører sig på den måde.

Hvad er det som sker i "ø-hovederne", og der kan man vel tage både Bornholm og Samsø. Er det et spørgsmål om hvor store eller små øerne er?

For det første vil jeg sige, at jeg har en

opfattelse af, at mon ikke de fleste mennesker på Samsø er gode, sunde og fornuftige mennesker, som hverken kunne drømme om at lave plakater eller andre ting. Det er nok i virkeligheden ikke ret mange mennesker når det kommer til stykket som puster til ilden. Det er mit gæt. Så vil jeg også sige at det under ingen omstændigheder berettiger mig til at udtale mig som jeg gjorde i fjernsynet. Det var hentet fra noget jeg opfattede som en privat samtale, hvor jeg gjorde opmærksom på, at det selvfølgelig ikke skulle med i den endelige udsendelse.

Båndoptageren var tændt i fem timer og udsendelsen varede 11-12 minutter. Jeg var chokeret over det kom med, og det tror jeg også hende som lavede udsendelsen var. For det første skulle jeg slet ikke have sagt det, selvom jeg havde en klar aftale med journalisten om ikke at bringe det, men nu havde jeg sagt det, og det kan jeg ikke rigtig lave om. Sådan noget skal man jo ikke sige, det skal man jo ikke.

Men grunden til at jeg sagde det, skal du nok henføre til det jeg sagde lige før. Det var nogle voldsomme oplevelser jeg havde haft med de mennesker derovre, både på møder med udvalgte samsinger, men også i form af den plakat som blev lavet. Som stadig, vil jeg understrege, ikke retfærdiggør det jeg siger. Men jeg troede ikke det kom i, og jeg tror alle vi kender til at vi går og tænker mange ting som vi ikke siger. Og sådan er det.

FRATRÆDELSE OG FREMTID

Fratrædelsen, den kommer jo lige hak i hak med udtalelserne til TV2 Bornholm, og hvis man ikke ved bedre, så tænker man, at det du sagde, sagde du nok fordi det var planlagt at du skulle fratræde.



Jeg kan i hvert fald sige, at de sidste par år, og det kan du også fornemme på det jeg har sagt, de sidste par år har været specielle. For det første var det de sidste par år før jeg havde været der i 10 år og det er i sig selv en lang periode i sådan et job. Jeg havde også været administrerende direktør før jeg kom til BHT, så faktisk havde jeg haft et anstrengende job i ret mange år. Det er altid godt at ryste posen og få nye kræfter ind, især når udviklingen var som den var. Og min omsorg for Bornholmstrafikken er større end det personfikserede. Det i sig selv kunne godt retfærdiggøre fratrædelsen.

Men der skal ikke herske nogen tvivl om at arbejdsglæden den var gået fløjten på grund af den kritik der var omkring de ting vi foretog os. Og hvis ikke der er en arbejdsglæde ved at stå op om morgenen og gå på arbejde, så skal man ikke gøre det. Det kan selvfølgelig være lidt arrogant at sige, men nu er jeg altså i en situation hvor jeg fylder 60 til næste år, så jeg klarer mig endda. Jeg syntes ikke det var sjovt mere. Det var gået for langt i forhold til hvad jeg syntes var morsomt. Og, så er den ikke længere.

Og så er det jeg har sagt endda kun delvist sandt. Den gode forklaring var først og fremmest "mission completed". Alle aktiviteter var nu samlet på Bornholm og

sammenlægningen aftalt og ved at blive gennemført.

Kan du tilskrive noget af det, at den virksomhed du var adm. direktør for i 10 år, at der blev flyttet rundt på beslutningsprocesserne, også geografisk mellem Rønne og København. At det ikke længere var den rene bornholmervirksomhed som det var før alliancen med Clipper?

Ja, men så må jeg sige, at jeg ligger som jeg selv har redt, i og med at jeg selv har været med til at etablere denne virkelighed, så her kan jeg ikke klandre nogen. Men når det er sagt, så er det rigtigt at det er noget specielt at have tre forskellige virksomheder, hvor man går til tre forskellige bestyrelsesmøder med forskellige mennesker, som i øvrigt er blevet skiftet ud i stort omfang inden for de sidste par år. Det bidrager ikke til enkeltheden, og overskueligheden og genomsigtigheden, og det er klart, at kombineret med alle de andre ting, så blev det lidt uklart hvad der i virkeligheden skete.

Det kan du også tilskrive at jeg nu syntes, at nu var nok nok. Tingene hænger jo sammen. Omvendt vil jeg så sige, at det her var altså den fase vi skulle ind i, og jeg er ikke i tvivl om, at det skal nok ende med den juridiske sammenlægning af de tre enheder vi alle arbejder på, den skal nok lykkes til sidst, det er jeg ikke i tvivl om. Det vil også være synd for virksomhederne hvis ikke det lykkes.

Nogen afsluttende bemærkninger?

Jeg kan sige og det er mere sådan generelt, det positive i det hele, det er at når jeg tænker på de mennesker som reelt udgør Bornholmstrafikken, så er der ikke noget specielt ved den administrerende direktør, det er bare ham der

tegner det. De mange som udgør rederiet, de er meget meget loyale, og har gjort en kæmpe indsats for at få tingene til at foregå på den rigtige måde.

Til trods for den lidt diffuse ejerstruktur, så har der på de indre linier hvor vi har haft vores samarbejdsudvalg, været en meget høj grad af forståelse for situationen og en utrolig loyalitet over det som kan tænkes at blive en fælles virksomhed. Det er overraskende, for det er de selv samme medarbejdere som i stort omfang har måtte holde for, når der skulle være nedskæringer, og det er også foregået på en utrolig ansvarlig måde.

Det er jeg, den dag i dag, dybt taknemmelig over. Som jeg også sagde tidligere, det som er sværest ved at holde op, det er sgu ikke alle bekymringerne, men det er at forlade det sammenhold som man føler man er en del af, hvor hver især er et led i en kæde. Og den administrerende direktør er ikke nødvendigvis stærkere

end de øvrige led i kæden og det giver et kick for mig at arbejde på den måde. Det har været alle pengene værd.

Hvad så nu, skal du ud og sejle?

Nej, jeg har ikke gjort mig klart endnu hvad jeg skal. Lige for tiden skal jeg ordne en masse praktiske ting og så har jeg først og fremmest min familie og mine venner at tage hensyn til. Dem har jeg ikke taget meget hensyn til i meget lang tid, og det kan jeg faktisk mærke allerede nu, at jeg tænker mere på min familie end jeg har gjort tidligere og har også mere glæde af samværet end jeg havde tidligere.

Nu ligger det ikke til mig at have dårlig samvittighed, men man kan godt få tanken, hvor meget godt samvær man er gået glip af i de år her. Og så er jeg også dybt taknemmelig over for min familie, at de har kunnet holde mig ud, for jeg har sikkert ikke været en særlig nærværende mand for min kone, eller





en særlig nærværende far for mine børn. Der har jeg i hvert fald noget at rydde op i nu, og det er jeg i fuld gang med. Det kan udgøre det for et fuldtidsjob i en periode.

Hvad jeg ellers finder ud af det ved jeg ikke. Det er jo rigtigt at jeg har et sønæringsbevis som jeg prøver at få generhvervet, og som jeg også generhvervede for 5 år siden. Det ligger der ikke nogen aktuelle planer i nødvendigvis. De papirer er simpelthen en del af min identitet, og derfor skal jeg også have dem. Hvad det så fører til det er ikke til at vide, og det er en meget rar tanke at man ikke ved alt her i livet. Alle de ting der er forudsigelige, de mister ofte deres glød, men det som er uforudsigt, tanken om det ukendte, den er altid fascinerende.

Filosofien?

Jeg kan i hvert fald sige at det med at det er en bornholmsk virksomhed og at den ligger på Bornholm, ligger mig meget

på sinde, mere end jeg egentlig var klar over.

Det kan jeg også mærke i dag hvor jeg ikke er der længere. Det er ufatteligt ufatteligt vigtigt at rederiet har sit fodfæste på Bornholm. Det gør mig faktisk ondt med den usikkerhed jeg mærker i dag ligegyldigt hvem jeg møder. Alle giver udtryk for deres usikkerhed og at de er kede af at hele ledelsen er skiftet ud med ikke-bornholmere.

Men jeg har jo selv ansat dem allesammen på deres faglige kvalifikationer og mens jeg selv var der, var jeg garant for det bornholmske. Til gengæld ved jeg også at ingen arbejder på at flytte rederiet væk fra Bornholm, men det er klart at jo flere nøglemedarbejdere der ikke er bornholmere, jo mindre lokalt islæt vil der være. Og det er altså vigtigt at man forstår at der skal være et bornholmsk islæt og en forståelse for Bornholm. Havde øen ikke været der, havde der heller ikke været en bornholmstrafik.

Det er vel ikke svært at forestille sig et scenarie i dag, hvor på den ene side de to hurtigfærger som der vil være fra 2011 mellem Rønne og Ystad flager svensk og får svensk besætning, og hvor du i en større virksomhed som rumler rundt i hele Danmark, herunder Rønne-Køge, principielt ikke har noget behov for at have bornholmere ansatte.

Jamen, der er da slet ingen tvivl om at man sagtens kunne flytte aktiviteterne ud af Bornholm. Man kunne sagtens have et call-center liggende hvorsomhelst, men jeg tror ikke virksomheden ville blive drevet bedre af den grund. Nærhedsprincippet er jo et godt princip. De medarbejdere som er der, de vil nok være mere engagerede når det netop er Bornholm det hele drejer sig om, hvis de også rent faktisk har deres daglige udkomme, deres løn, deres familie osv på Bornholm. Jeg vil gå så vidt at jeg vil sige, det er det som har givet BHT sit særpræg.

Jeg har været i flere virksomheder, men jeg har aldrig oplevet det særpræg jeg har oplevet i BHT, hvor der er et sammenhold og en forståelse for at det her er vigtigt for os allesammen, som ligger udover hvad man normalt møder i virksomheder. For selvfølgelig er alle interesserede i at deres virksomhed bliver bevaret, men her kommer det bornholmske islæt ind i billedet, og jeg tror at de rødder som har fat her, de ligger meget dybere end man umiddelbart forestiller sig. Der er familier hvor far og mor og begge børnene med onkler og tanter arbejder i trafikken.

BornholmsTrafikken er jo en institution på Bornholm, det er ikke kun et trafikelskab og det er ikke kun en stor arbejdsplads, det er simpelthen et begreb. Det er også fordi det er en virksomhed som har eksisteret siden den 14. februar 1866. Det

er klart at virksomheden af mange også opfattes som et livsvilkår. Jeg kan huske at min farmor som var russer, men altså gift med en bornholmer, sagde, at når natfærgeren sejler om aftenen, så kan man godt føle sig helt ensom. Forbindelsen den har virkelig en indflydelse på hvordan folk har det.

Så kan man sige at det gælder for alle øer, men læg mærke til at blandt alle øer, er der nok ikke nogen som har en så svag trafikforbindelse som Bornholm, hvis man måler det på afgang. Om vinteren er der en hurtigfærge om morgenen og en hurtigfærge om aftenen, og det er hvad der er. Så kan man komme til Ystad om eftermiddagen med ropax, men den sejler med en ankomst som svarer til hurtigfærgens, så den tæller ikke. Så er der en natfærge til Køge og det er så tre afgang.

Men se dig omkring i landskabet, hvor mange afgang er der f.eks. på Samsø, der er syv afgang også på den sorteste vinterdag, hvor mange er der på Ærø, der er endnu flere. Og det er på godt og ondt sikkert med til at skabe bornholmernes opfattelse af hvordan verden ser ud.

Hvordan vil du opleve det om f.eks. fem år, hvis nu denne udvikling som du har haft dine aktier i og været en del af omkring etableringen af NFS, og satsningen



var at den bornholmske virksomhed ville vokse, men virksomheden i realiteten er blevet spredt rundt om i landskabet?

Dårligt, det skal jeg være fuldstændig ærlig om. Jeg ville synes det simpelthen ville være tragisk, og det ville også være urimeligt, og jeg håber heller ikke det vil komme til at ske. Jeg tror altså ikke der bliver flaget om på hurtigfærgerne til Ystad, det tror jeg ikke.

Men de kapitalinteresser som i dag er kommet ind og spiller deres beslutningsrolle, de er da i bund og grund hamrende ligeglade med de særlige bornholmske interesser, de ser kun efter størrelsen på overskuddet og ikke en brik andet.

Nu ved jeg at TV2 Bornholm har et inter-

view med Per Gullestrup (Clipper-direktør) på mandag, og så må vi se hvad han siger om det spørgsmål. Men mon ikke han siger at det skal være en bornholmsk virksomhed.

Vi vil gerne tro på dig, men er der nogen af os som tror på en Per Gullestrup?

Og det spørgsmål fik vi så ikke noget svar på da vi var kommet til noget omkørsel ved søerne og Nørrebrogade som forvirrede Mads Kofod's GPS, og vi måtte koncentrere os om den sidste strækning.

Vi slukkede båndoptageren og den afrundende interessante del af samtalen var helt uden for referat, mens Mads fandt sin biograf hvor familien ventede.

