

Ugen der Gik

Nr.7

01. oktober 2004

Goddag Køge!

Så kom dagen, hvor Jens Kofoed stolt gled ind i Køge havn og lod sig fejre med flag, blomster og glade taler. Et stort antal køgensere og bornholmere var mødt op på Køge havn her til morgen for at beundre synet af den første færge med passagerer fra Bornholm. Kajen var tæt pakket og en vurdering lyder på, at der var cirka 1000 mennesker. Køge Skoleorkester leverede musikken, og der blev budt på morgenbrød på kajen. Selv de kørende passagerer var der tænkt på, de fik poser med morgenbrød rakt ind ad vinduet i deres bil, idet de kørte fra borde.

Køges borgmester var en stolt mand og bød velkommen. Og BornholmsTrafikkens styrelsesformand Henrik Frisch holdt på rederiets vegne en tale, hvor han takkede for den flotte velkomst. Han komplementerede også den flotte terminal:

- Den er bestemt BornholmsTrafikken værdig, slog han fast.

Og så fortalte han de fremmødte lidt om vores rederis historie - det er jo et fint og gammelt et af slagsen. Og han konstaterede at folk, når der er gået nogen tid, nok alligevel vil blive glade for at komme til Køge, hvor man gør en stor indsats for, at vi skal føle os velkommen - og hvor der jo blandt andet også er nemmere adgang til motorvejsnettet, end der har været fra Kvæsthusbroen i København.

Jens Kofoed er således dagens tophistorie i både aviser og TV, og Køge Dagblad har historien både på forsiden og stort slået op inde i avisen. De skriver bl.a.:

Færgen ankom lidt forud for tidsplanen, og kaptajn Jens Andersen var rigtig godt tilfreds med »premieren« i Køge.

- Vi var inde lidt før tid, og vi kunne da godt se, at orkestret fik lidt travlt med at komme på plads, men når det nu er det første anløb, så ville jeg hellere være her lidt før tid end lidt for sent, forklarer Jens Andersen, som også kaldte velkomsten overvældende.



Den allerførste tur til Køge



Her til morgen blev ruten til Køge officielt indviet, men det var faktisk ikke første gang, Jens Kofoed ankom i Køge havn. For otte dage siden var der nemlig prøvesejlads, og regnskabs- og ITchef Peter Havskov Christensen var med på turen. Han fortæller:

- Ja, den 23. september var jeg passager på Jens Kofoed på turen fra København til Køge.

- Vejret klarede op, da vi nærmede os Køge. Det virkede ikke, som om kaptajn og styrmand var specielt påvirkede af, at de skulle anløbe en ny havn. De havde selvfølgelig kigget på deres søkort på forhånd, og der var ikke antydningen af nervøsitet på broen. Vi drejede rundt uden for havnen og bakkede ind. Den bedste udsigt var derfor fra agterdækket, og den nye terminal i glas og aluminium tager sig rigtig godt ud, når man anløber.

Hjertelig velkommen

Både klappen til biler og passagerlandgang passede til alles store tilfredshed perfekt til skibet, og første gæst ombord på skibet i Køge var havnechef Niels Peter Nielsen.

- Havnechefen er en utrolig flink mand, som man umiddelbart er på fornavn med. Han bød velkommen, og det var tydeligvis ikke blot af ren høflighed. Man kunne mærke hans reelle glæde over, at BornholmsTrafikken nu kommer til Køge (og nok også lidt over, at de ret dyre havneanlæg passede til skibet), fortæller Peter.

Selv vejret havde Køge Havn sørget for til prøvesejladsen. Det var flot, mens skibet var der, men det begyndte at regne lidt efter skibet var sejlet tilbage mod København.

- Terminalen ligner stadig en byggeplads, men der sker store fremskridt hver dag.

Ingen vold eller graffiti

Efter møder med elektriker og leverandør af billetautomater tog Peter S-toget på den efterhånden berygtede strækning fra Køge til København. Han skulle nemlig med natfærgen tilbage til Bornholm:

- Ud fra avisskriverier havde jeg forventet en nærmest dramatisk tur. Men mine forventninger blev ikke indfriet. Der var mange frie pladser, ingen indvandrere og ingen personer, der på nogen måde kunne opfattes som truende. En ganske begivenhedsløs tur, hvor kun et mobilopkald forhindrer, at man falder i søvn. Den eneste anden passager i denne del af toget er en ung dansk pige, som sidder og sover. Skræmmekampagnen i medierne om netop denne strækning virker i mine øjne vildt overdrevet.

- For dem der endnu ikke har haft fornøjelsen at være i Køge kan jeg kun sige, at I har noget at glæde jer til. Det virker, som alle i Køge er glade for, at vi kommer og gør alt for at vi skal føle os velkommen.



Terminalen i Køge fotograferet ved prøveindsejlingen en uge før indvielsen.

Blomster fra en passager

Linda fra Povl Anker har denne søde historie at dele med os andre:

- Vi lå i Kbh., og en kvindelig passager kom hen og spurgte mig, om vi havde en kagekasse ombord. Undrende svarede jeg nej. Derefter spurgte hun igen, om vi havde en kagekasse. Igen måtte jeg sige nej, men nu undrede jeg mig rigtig meget, for det er meget sjældent, jeg har været ude for passagerer, der har stillet sådanne spørgsmål. Så jeg kunne ikke lade være med at spørge - hvorfor?

Jo, det var fordi, det var allersidste gang hun var med, hvor vi ankommer i Kbh. Med en tåre trillende ned ad kinden sagde hun, at det var hun meget ked af. Derfor ville hun gerne give 100 kr til en kage/kaffekasse.

- Jeg svarede hende, at det var utroligt sødt af hende. For mig selv tænkte jeg - hvordan vi skulle få de 100 kr til at række, så hele besætningen på alle dæk kunne få glæde af dem? Så jeg sagde til hende, at når vi nu ikke har nogen kage/kaffe-kasse, om hun så ikke i stedet ville købe en lækker kage til familien derhjemme og så mindes os på den måde. Men nej - vi skulle have de 100 kr! Så kunne jeg jo ikke andet end sige 1000 tak.

Vi gik så over til at snakke lidt om Kbh. kontra Køge. Det er jo mange passagerers ynglingsemne for tiden. Hun fortalte, at hun havde vinterdæk med, som hendes svoger ville komme og hente her til morgen - og sådanne muligheder

/tjenester er det jo slut med fremover, eftersom svogeren bor i Kbh. og hun vil ankomme til Køge. Det syntes hun var meget trist. Hun fortalte også, at hun har sejlet med os i 54 år, så det derfor var meget underligt og sørgeligt, at det nu er slut med ruten til Kbh.

- Mens vi snakkede, tænkte jeg på højtryk, hvordan jeg skulle løse problemet med de 100 kr, for det var jo synd, når hun så gerne ville glæde besætningen, hvis det kun var en lille del, som kunne nyde hendes gave. Kager for 100 kr rækker jo ikke langt, når vi er så mange.

- Det endte med jeg spurgte hende, om det var okay med hende, hvis jeg gik i byen og købte en buket blomster og satte dem her i receptionen. For her kommer næsten alle forbi på et eller andet tidspunkt, og så kan de nyde synet. Det syntes hun var en god ide.

- Så da jeg fik fri den eftermiddag, benyttede jeg min sidste fri-eftermiddag i Kbh. til at gå en tur op til bl.a. Magasin. Der kan der købes mange forskellige løse blomsterbundter til en fair pris, som kan sættes sammen til en ret stor og flot buket. Resultatet ses på billedet herover.



Farvel til Vilja

Ved halv 10-tiden her til formiddag sejlede fragtfærgen Vilja ud af Rønne havn for sidste gang og denne gang med tom bug. Tre gange tuttede den - til et sidste farvel.

Forinden havde den afleveret det sidste læs gods fra Køge. Sidst på dagen lykkedes det at få fat i kaptajn Finn Esben Hansen via hans mobiltelefon:

- Jeg har været meget glad for at sejle med Vilja, fortæller han.

- Nu skal skibet på værft og bagefter går turen til Rotterdam. Vilja er nemlig solgt og skal efter værftopholdet videre ud i verden.

BornholmsTrafikkens godschef Jesper Holm har været glad for samarbejdet:



Efter 12 måneder i BornholmsTrafikken skal Vilja nu videre.

- Så det er jo altid lidt vemodigt, når det er slut.

Derfor er Jens Kofoed sat til salg

I BornholmsTrafikken har vi længe vidst, at den dag ville komme, hvor Jens Kofoed skulle sættes til salg. Det er den nu, og selvom sagen midlertidig er sat på "vent", så strømmer køberne til.

- JK er sat til salg af den simple grund, at den ikke er krævet i udbudsmaterialet. Hvor meget vi end gerne vil beholde den, er det ikke muligt, forklarer direktør Mads Kofod.

-Det vil simpelthen kræve, at vi får en ekstra check på mellem 50 og 100 mio kr. fra staten på een gang, fortæller Mads og uddyber:

- Der er indgået politiske aftaler om, hvordan en balance for det statslige aktieselskab Bornholmstrafikken A/S skal se ud. Denne balance er bestemmende for, hvor mange penge staten skal indskyde i aktieselskabet. Statens indskud er igen fastlagt under forudsætning af, at Jens Kofoed bliver solgt pr. 1. maj 2005.

- Hvis vi bliver bedt om at beholde Jens Kofoed, så stiger de samlede aktiver i aktieselskabet og dermed vil også egenkapitalen og statens indskud stige.

Og så er der også en anden grund:

Skibet skal være rentabelt

Fra 1. maj 2005 er det aktieselskabet Bornholmstrafikken A/S, der ejer Jens Kofoed og det er derfor aktieselskabet der sælger skibet.

Aktieselskabet *kan* vælge at beholde skibet, men det kræver, at det er en lige så god forretning som at sælge det. Der skal altså være beskæftigelse til skibet, som kan give en fornuftig forrentning af den kapital, som dermed er bun-

det. Den beskæftigelse til skibet har vi ikke.

- Vi gør meget for at finde på ekstra aktiviteter i aktieselskabet, som kan supplere indtægterne fra de aktiviteter, vi skal sejle i ht. kontrakten, men de bestræbelser vi gør i den retning går i første omgang ud på at udnytte den ledige kapacitet, der er med den tonnage og sejlplan der er i kontrakten.

Kan vi ikke bare vælge at beholde skibet?

Nej, aktieselskabet kan naturligvis ikke vælge at beholde skibet og bare lade det ligge som reserve for det tilfælde, at der bliver brug for det ved et eventuelt nedbrud med hurtigfærgen. Det ville være en ren omkostning.

- Det eneste der kan gøre det muligt at beholde Jens Kofoed, er hvis der fra politisk side findes vilje til - og mulighed for - at bede Bornholmstrafikken A/S om en ekstraydelse i tillæg til den kontrakt, der er indgået mellem Bornholmstrafikken A/S og Trafikstyrelsen. Ellers er skibet pr. definition overflødigt efter 1. maj 2005.

- Vi kan kun beholde Jens Kofoed, hvis vi bliver bedt om det og kan blive enige med Trafikstyrelsen om en pris.

- Men hvis der kommer et spørgsmål om, hvad det vil koste ekstra for Bornholmstrafikken A/S at beholde Jens Kofoed, så vil vi naturligvis give et tilbud på dette og være indstillet på at indgå en aftale herom med Trafikstyrelsen.

- Alt i alt vurderer vi dog ikke mulighederne for at beholde Jens Kofoed for store – det kræver en ekstraordinær politisk vilje og endnu har vi ikke set nogle synlige resultater der går i den retning.

Mads Kofod



Analyse af færgetrafikken

Er dem ovre i København onde ved os bornholmere, når de tager vores natfærge til hovedstaden fra os? Det er spørgsmålet i denne journalistiske analyse af DR Bornholms journalist Peter Skafte, som blev bragt i radioen 29/09/2004:

Er trafikministeren og Folketinget nogle arrogante bavianer, der er bedøvende ligeglade med VORES ønsker og behov? Det skulle man næsten tro, når man hører den forurettede tone i færgedebatten, som ikke mindst Bjørn Carlsen, Erik Pedersen og Joan Erlandsen er eksponenter for. Peter Skafte har fulgt Bornholmstrafikkens gøren og laden i næsten 10 år, og ifølge ham forholder det sig nærmest modsat. Statsmagten lever i høj grad op til sit ansvar for at sikre Bornholm en tidssvarende færgebetjening:

Natfærgerne stopper nemlig, fordi vi har fået hurtigfærgerne, Øresundsbroen og IC Bornholm. Staten pumper jo ikke først 100vis af millioner af kroner i en ny hurtigfærge, en bro og nye tog for derefter at støtte en alternativ rute. Sådan sagde DSBs passagerchef Bjørn Wahlsten her i Bornholms Radio helt tilbage i november 1998. Så det er længe siden, alle med kendskab til BornholmsTrafikken kunne se den logiske skrift på væggen. Natfærgerne til København forsvinder som passageroute.

Da det endelige færgeforlig så var en realitet i år 2002, brugte formanden for Folketings Trafikudvalg Kaj Ikast en anden vending, da han forklarede, hvorfor københavneren selvfølgelig skulle lykkes.

- Ruten er meget dyr i drift, og vi bygger jo heller ikke to motorveje lige ved siden af hinanden i Jylland, sagde han og pegede samtidig på, at staten støtter besejlingen af Bornholm med mange millioner kroner årligt i driftstilskud. Så staten er ikke specielt nærig, når det gælder forpligtelsen til at sikre en tidssvarende færgebetjening af Bornholm.

Villum Clausen er dyr i drift, Øresundsbroen kostede milliarder af kroner, andre millioner er gået til at sikkerhedsopgradere de to gamle færger efter Estonias forlis, og der er flere gange brugt millioner af statskroner på at øge gods-kapaciteten.

Og når vi så kigger på det færgeforlig to, som et nærmest enigt Folketing har støttet, ja, så er det da klart, at mange pendlere er kede af, de ikke mere kan komme direkte til København. Men forliget har altså også en række positive sider, som vi ikke kan tillade os at glemme.

- Godskapaciteten øges markant, og godstaksterne sænkes 30 procent. Det øger Bornholms konkurrenceevne ganske betragteligt.

- Børn under 12 år rejser gratis ifølge med voksne. Det er en gevinst for børnefamilierne - også dem der overvejer at flytte herover.

- Der er mulighed for Bornholmerkort og bizz, som sikrer fastboende stor rabat på både bil og passagerbilletter året rundt.

Ville vi være villige til at droppe disse fordele for at bevare natruten? Et hypotetisk spørgsmål, men svaret ville nok være nej - vi vil have både i pose og sæk - altså to motorveje ved siden af hinanden. Sådan har trafikminister Flemming Hansen i hver fald oplevet det. Han erkendte kort efter, det sidste forlig var indgået, at det ikke tog hensyn til alle de bornholmske krav.

- Der er altså også noget, der hedder penge, og vi har været tvunget til at prioritere. Og her har vi altså valgt lavere priser på bekostning af en meget stor kapacitet, sagde ministeren.

Det bornholmske ramaskrig efter det famøse færgeforlig nummer et førte som bekendt til færgeforlig nummer to, som giver rimelige forhold for pendlere, og som jo er det, vi kommer til at leve med i årene, der kommer.

Så også her lyttede statsmagten til vores ønsker og krav - godt nok først i anden omgang. Man kan så spørge sig selv, hvorfor regering og Folketing vedtog færgeforlig et og til dels også færgeforlig to bag om ryggen på bornholmerne? Hvor var tilliden og den konstruktive dialog blevet af? Ja, også her må vi gribe i egen barm.

For det første var der stærkt modsatrettede interesser på Bornholm. Erhvervslivet og passagerne havde langt fra de samme ønsker. Det gjorde det svært at blive hørt og taget alvorligt. De bornholmske forhandlere havde ikke prioriteret deres krav - det virkede som om, vi ville have både i pose og sæk. For det andet har statsmagten tidligere oplevet, at BornholmsTrafikken brugte løs af statens penge næsten efter forgodtbefindende.

- Du er slet ikke god nok til at passe på statens penge, lød det i den tidligere direktør Kaj Dinesens øre, da kontorchef Jakob Fuchs fra Trafikministeriet ringede og fyrede ham. Så ministeriet har følt et stigende behov for en stram og central styring af Bornholmstrafikkens økonomi. Men det har vi altså til dels selv været ude om. Så alt i alt er det ikke rimeligt at klynke og klage over færgeforlig to og forsætte med at bekræfte os selv i, at de onde på den anden side vil ødelægge vores transportvej.

De har tværtimod hjulpet os med det, vi ikke selv kunne finde ud af. Nemlig at prioritere statspengene til besejlingen af Bornholm bedst muligt.

Kilde: www.dr.dk/bornholm



Hvordan tackler man ubehagelige kunder?

Der er ganske få minutter til færgen afgår. En mand kommer hen til skranken i servicecentret, han har glemt sit Bornholmerkort derhjemme.

- Men jeg vil s'gu have rabatten alligevel! siger han med høj røst til damen bag glasset.

Uret tikker, og kunden er både stresset og ophidset. Det er jo knald-ærgeligt at glemme sit kort derhjemme, og tanken om, at turen nu kommer til at koste ham det dobbelte er mere, end han kan klare. Han bander og svovler, da serviceassistenten ved skranken venligt fortæller ham, at han desværre ikke kan få rabatten uden at have sit Bornholmerkort med.

- Jeg *skal* fandeme have den rabat, og det skal du ikke sidde der og bestemme! råber kunden og er nu helt rød i hovedet og vild i blikket. Hans arme flyver i vejret, og han fægter rundt med dem. Serviceassistenten rykker stolen lidt tilbage. Hun er lige nu meget glad for, at der er en kraftig glasplade imellem kunden og hende selv.

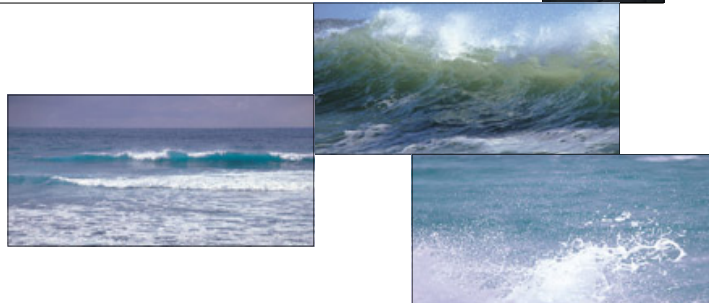
Kunden benytter den tid, det tager at printe en billet ud, til at true serviceassistenten med, at han "nok skal komme tilbage senere og få den rabat". Han ser på nuværende tidspunkt helt eksplosiv ud og forlader skranken med en standard billet i hånden. Serviceassistent rejser sig fra sin plads. Hun må lige ud bagved og sunde sig et øjeblik.

En episode som denne er ikke spor usædvanlig for de ansatte i BornholmsTrafikken, som har den direkte kontakt til kunderne. For at give personalet nogle redskaber til at håndtere de konflikter, der uvægerligt opstår, var det meste af personalet i Servicecenter Rønne 21-22/9 på et minikursus i konflikthåndtering.

Underviser på dagen var Bjarke Jakobsen, der oprindeligt er uddannet som styrmand hos Lauritzen og i dag arbejder som rådgiver og underviser. Målet for dagens kursus var at give de fremmødte et nyt syn på konflikter:

- De fleste af os opfatter konflikter som noget ubehageligt og negativt, men i virkeligheden indeholder konflikter kimen til forandring og udvikling - på såvel det personlige som på det arbejdsmæssige plan, forklarer Bjarke Jakobsen og uddyber:

- Der opstår konflikt, når man bryder med gamle arbejdsmønstre og når nogen finder på nye ideer og begynder at gøre tingene på en ny



måde. Vi mennesker bliver simpelthen utrygge, når tingene pludselig skal gøres på en anden måde, end vi er vant til.

Mere selvstændige medarbejdere

I "gamle dage" havde hver virksomhed en høvding i toppen, høvdingen udstedte ordrer og de ansatte gjorde, som der blev sagt. I dag er virksomhedernes struktur generelt meget fladere, og det forventes i høj grad, at medarbejderne selv får ideer, kan tage initiativer og selv løse problemer og konflikter.

En af pointerne på dagen var, at har man forståelse for en konflikt, kan man forholde sig til konflikten og dermed påvirke den situation man står i.

- Hvis man er bevidst om sin egen adfærd kan man ændre den, og det kan så få den person, man står overfor til også at få lyst til at ændre sig, og derved kan man skabe en helt ny og mere positiv situation - og komme videre.

Konfliktens 7 trin

En konflikt kan inddeles i 7 trin:

- Trin 1 er der, hvor en konflikt opstår og det drejer sig om "sagen", forklarer Bjarke Jakobsen. Får man ikke løst konflikten her, vil situationen spidse til, og man ryger op på trin 2, hvor det pludselig drejer sig om "personen", som man har konflikten med. ("Han er s'gu da i øvrigt også et fjols!" kan man lige høre for sig). Bliver konflikten heller ikke løst her, så tilspidser den bare yderligere, og til sidst holder man helt op med at høre på hinanden og det bliver ubehageligt. Sagen går med andre ord mere og mere i hårdknude.

I mange uløste konflikter er der en vinder og en taber, og på kurset fortalte Bjarke Jakobsen om "mediation" - en metode til at løse konflikter på en værdig måde, så begge parter i konflikten bliver "vindere" og føler, at de har fået en god løsning på deres problem. Ifølge evaluerings-skemaerne, som blev udfyldt sidst på dagen, var kurset en succes.