

Kort levnedbeskrivelse, der oplyser om uddannelses- og erhvervsmæssige erfaringer m.v. -. (Curriculum Viate).

- Navn: Henning Korshøj Nielsen
Mølvangvej 50
7300 Jelling
Mail: henning@db-dk.dk
Mobil: 20323225
Tlf. 75872255
- Forældre: Niels Laurids Korshøj Nielsen (født januar 1909, død januar 1973)
og
Hustru Ellen Marie Gertrud Nielsen (født 1911, død 2005).
- Mejeribestyrer par på Give Andelsmejeri fra oktober 1939 til oktober 1971, hvor Give Andelsmejeri blev indmeldt i M.D. nu Arla.
- Jeg er født: 11. november 1946 som yngste barn af ud af en søskendeflok på 4. Har den glæde at samtlige mine tre søskende stadig er i god form og aktive, alderen taget i betragtning.
- Ægteskabelig stilling: Gift februar 1970 med børnehavepædagog Dorte Mariott Nielsen (født Ebbesen). Vi fik tilbudt en billig lejlighed – 159 kr. pr. mdr. incl. varme - på ca. 40 kvadratmeter i Holbergsgade i Århus. Det var naturligvis ikke bare lejligheden der gjorde det. Vi havde også noget (nok meget) tilfælles - kald det hvad i vil - men vi holder stadig sammen.
- Flyttede i 1973 til større lejlighed på Kirkedammen i Århus og i 1981 – jf. – ovenstående adresse – til Jelling, hvor vi erhvervede det gamle fattighus fra 1878.
- Børn: Trine Korshøj Pedersen, født september 1972 og gift med Torben Pedersen med hvem hun har to dejlige børn: Jeppe 10 år og Sofie 8 år. Trine er p.t. hos Hatting brød og har en HD uddannelse i regnskab.
Mads Korshøj Nielsen, født september 1980. Transportkoordinator i Dansk Auto Logik A/S
- Mit uddannelsesforløb:
- 1963: Gik ud af Give Folke- og Realskole i 2. real b, med en gennemsnits karakter nær ug-minus. Hverken før eller siden har jeg oplevet noget lignende. Jeg er den dag i dag overbevidst om, at mine karakterer mere skyldtes mine ældre flittige og dygtige søskende end mig. Det sociale hierarki eksisterede også dengang i bedste velgående.

- 1963 - 1966: Grinsted Gymnasium: Studentereksamen 1966 med et gennemsnit på 7,0. Fik bl.a. karakteren 3 i fransk. Indrømmet, sprog har aldrig været min spidskompetence.
- 1966 – 1969: Blev immatrikuleret på Århus og påbegyndte et studie i matematik og fysik. Boede på lejet værelse. Først på Skovbrynet og fra slutningen af 1968 på Silkeborgvej. Jeg må erkende, at jeg mistede interessen for nævnte studie. Tanken bag var: ”hvad kan jeg bruge det til”. Jeg blev kort sagt mindre frustreret.
- 1969 - 1980: Uden de store og seriøse overvejelser i øvrigt skiftede jeg studieretning til økonomi. Det opfattede jeg rent faktisk som rimelig interessant – uden at vide hvad jeg skulle bruge det til -. Det gik rimeligt indtil jeg skulle lave min hovedopgave, som jeg sad uhjælpelig fast i ca. 5 år. Baggrunden for det lange studieforløb ”set i bagklogskabens ulidelige klare lys” var og er efter min opfattelse væsentlige uoverensstemmelser om opgavens indhold og struktur, mellem min vejleder og mig.
- 1981 – 1992: Jeg var så heldig, at jeg efter afsluttet uddannelse - trods alt med et gennemsnit på 7,0 i februar 1981 fik job i Landsforeningen Danmarks Bilruter (LDB). Foreningen var en landsdækkende brancheorganisation for private rutebilejere indenfor kollektiv bustrafik i Danmark, repræsenterende ca. 450 medlemsvirksomheder og ca. 2.200 busser. Organisationen var opbygget som alle andre organisationen med geografisk lokale kredse, geografiske kredsbestyrelser, repræsentantskab og bestyrelse samt et årligt tilbagevendende delegeretmøde. I tilknytning hertil et sekretariat på 6 personer til varetagelse af de daglige kontakter til ikke mindst medlemmerne men også til mange forhandlings- og samarbejdsparterne.

Mit arbejdsområde i henhold til min ansættelsesaftale af februar 1981 lyder:

”Beregninger af kontrakter, statistik, konsekvensberegninger, analyser, forhandlinger, medlemservice og lærerkraft på kursus m.m.
Skal desuden, hvis der er brug for det, deltage i alt forefaldende arbejde på sekretariatet”.

Det blev meget hurtigt et arbejde jeg blev grebet af. Det spændende var det afvekslende i arbejdet. Den ene dag møde med en busvognmand som havde søgt hjælp på sekretariatet vedrørende uenighed med sin kontraktgiver og den næste dag forhandlinger på vegne af samtlige private busvognmænd med Amtsrådsforeningen i Danmark – repræsenterende samtlige 14 amter (trafikselskaber). Herudover undervisning på kurser for busvognmænd samt diverse foredrag og indlæg på konferencer i relation til arbejdet.

Det bemærkes supplerende at den kollektive bustrafik i Danmark var organiseret i.h.t. Kollektiv Trafikloven” af 1978 hvor der i hvert enkelt amt

blev oprettet et trafikskab, som havde ansvaret for amtets dækning med kollektiv bustrafik. Mellem trafikskaberne – organiseret i Amtsrådsforeningen – og LDB, blev der forhandlet en landsdækkende standardentreprenørkontrakt med juridiske og økonomiske betingelser for samarbejdet mellem det enkelte trafikskab og den enkelte busvognmænd. Sagt med andre ord, det var stort set en overenskomst som er velkendt mellem lønmodtagere og arbejdsgivere.

I 1984 og 1989 samt delvis i 1994 - havde jeg på embedsmandsniveau – under ansvar over bestyrelsen i LDB – ansvaret for genforhandlingerne af ovennævnte standardkontrakter (samlet omsætning ca. 4 mia. kr. pr. år).

1992 - 1999:

Blev i 1992 – i forbindelse med min direktørs pensionering – overtalt/presset til at påtage mig direktørjobbet nu også for arbejdsgiverorganisationen Rutebilejernes Arbejdsgiverforening. Det var ikke just af lyst jeg overtog jobbet. Baggrunden herfor var bl.a. at et EU-direktiv om udlicitering af kollektiv busdrift var under forberedelse. Jeg var meget bevidst om hvad det ville betyde for foreningens nuværende medlemmer, nemlig tab af kørsel/kontrakter og dermed levebrød for mange familieejede virksomheder startet op helt tilbage i 1920'erne.

Mine værste anelser gik desværre i opfyldelse. I juni 1994 blev nævnte direktiv vedtaget i EU og implementeret i dansk lovgivning. På det merkantile busområde valgte flere trafikskaber efter forhandlinger med LDB og de lokale kredse at forlænge de eksisterende kontrakter mod en betalingsmæssig rabat på ca. 3%. Det lyder let og enkelt, men det var meget vanskeligt fordi medlemmerne var dybt splittede i relation til ”valget” mellem kontraktforlængelser og udlicitering. Det var i det hele taget en stor opgave at holde sammen på foreningen og dens medlemmer.

1992 – 1996, RA.

Vi var i det sidste årti af 1990'erne – et århundrede i øvrigt som har oplevet mange store og væsentlige arbejdskampe. At 90'erne skulle afsluttes med en endnu en stor og meget voldsom arbejdskamp, havde ingen nok forestillet sig. Den kom imidlertid i form af en langvarig og brutal arbejdskamp mellem lønmodtagere og arbejdsgivere i Ri-Bus konflikten i juni 1994. En kamp – hvor jeg var perifer deltager på arbejdsgiversiden – idet ”kampen” rent fagligt hurtigt blev flyttet til regi af LO/DA. Først i november 1995 sluttede konflikten.

Min konklusion på konflikten må være: Der var ingen vindere, der var kun tabere”. Det der blev konflikten resultat kunne være opnået langt tidligere hvis ”parterne” havde haft viljen dertil. Man skal ikke glemme, - ”at viljen til at ville, giver evnen til at kunne” -.

Konflikten gav i øvrigt anledning til at Rutebilejernes Arbejdsgiverforening besluttede at indmelde sig i den meget større arbejdsgiverforening AHTS i 1996. RA blev ”gratis” optaget. D.v.s. RA bibeholdt den opsparede kapital

– ca. 10 mio. kr. – som i 1998 blev overført til en fond der skulle tilgodese tidligere rutebilejere.

1992 – 1999, LDB: Udliciteringen kostede som forventet mange medlemsvirksomheder livet. De priser for buskørsel som LDB havde forhandlet faldt hurtigt mellem 15 og 20%. Taberne var de ”gamle” etablerede virksomheder og ”vinderne” var offentlige ejede selskaber som Combust, Privatbanernes busselskaber samt udenlandsk ejede selskaber. Før udliciteringen var 80% af kollektiv bustrafik udført af private busvognmænd og nuværende markedsandel er ca. 20% og de resterende 80% af udenlandsk ejede busvirksomheder.

Det var en barsk tid. Heldigvis havde LDB i forhandlinger med Amdsrådsforeningen sikret at de tabende busvognmænd fik overtaget deres busmateriel til en forlods fastsat modelberegnet og forhandlet pris, som efter sigende ”ikke var så ringe endda”.

Lad det være indrømmet endnu engang. I nævnte periode var det svært at være direktør i LDB. De busvognmænd der har grædt ud ved ens skuldre og trængte til trøstende ord efter mistet/tvungen afståelse af virksomhed er mange og ikke under 200. Det var hårdt.

1999 – 2010, DB: De strukturelle ændringer på markedet for kollektiv bustrafik medførte at det ikke længere var muligt at opretholde en selvstændig organisation. Med virkning fra januar 1999 – efter flere års forhandlinger – fusionerede LDB med en nogenlunde tilsvarende organisation nemlig Turistvognmændenes Landsforening. Navnet blev Danske Busvognmænd.

Fra januar 2000 blev sekretariatet i Vejle nedlagt og det nye domicil for DB blev København. Det betød kort sagt, at jeg stod overfor den opgave at måtte opsig 4 afholdte kolleger og medarbejdere. Jeg fulgte selv med til København – med samme lønforhold og stort set med samme arbejdsopgaver som hidtil – men nu som vicedirektør, hvilket i øvrigt var efter eget ønske. Jeg blev boende i Jelling, men arbejdede mandag-torsdag i Kbh. hvor jeg havde lejet et klubværelse.

Det viste sig ret hurtigt at den vedtagne organisatoriske struktur med 7 kredse ikke var operationel i relation til det politiske system. Demokratisk – men absolut ikke uden modtand – blev DB opdelt i 3 geografiske kredse samt 3 faglige sektorer (rute-, turist- og handicapkørsel). Sammenlagt blev foreningen væsentlig styrket.

Fra nævnte periode skal omtales følgende meget arbejdsbelastende og tidkrævende opgaver:

Combust-sagen: Som det vil være de fleste bekendt overlevede det statsejede busselskab Combust ikke udliciteringen med de priser firmaet bød. Det blev nødvendigt for den danske stat indskyde ca. 500 mio. kr. i årene 1998-2001 for at rede firmaet for konkurs, inden det blev solgt til

engelsk ejede Arriva. I DB ansås vi statens indskud som ulovlig statsstøtte i henhold til EU- direktivet desangående. DB indbragte sagen (den danske stat) for EU-domstolen hvor DB vandt sagen efter flere års juristeri.

6. momsdirektiv: En ændring af nævnte direktiv som ønsket fra EU ville medføre en meromkostning for den kollektive busstrafik i Danmark i størrelsesorden ca. 300 mio. kr. årligt. Gennem forhandlinger med Finans- og Skatteministeriet opnåede DB kompensation herfor til sine medlemsvirksomheder.

Harmonisering af brændstofafgifter: Den kollektive busstrafik har været friholdt for at betale stats- og CO2-afgifter i forbindelse med køb af brændstof. Et EU-direktiv medførte at dette blev erklæret ”konkurrenceforvridende” Efter forhandlinger med Finans- og Skatteministeriet samt Trafikselskaber opnåede DB en kompensation til erhvervet i størrelsesordenen ca. 500 mio. kr.

Samtlige kontrakter med trafikselskaber indeholdt en omkostningsreguleringsmekanisme i henhold til hvilken rutebusvognmændenes betaling reguleredes halvårlig. I slutningen af 2008 forhandlede en ny reguleringsmekanisme der regulerer omkostningerne månedsvis.

Det endelige punktum for min aktive erhvervskarriere blev afsagt ved Højesteretsdom af 30. august 2010, hvor jeg blev idømt en personlig bøde på kr. 25.000 vedrørende overtrædelse af konkurrencelovens §23, stk. 1, nr. 1, jf.§6, stk. 1, jf.stk.3 – efter at ”sagen” havde været behandlet i Københavns Byret primo 2009 og Østre Landsret ultimo samme år.

I november 2010 fratrådte jeg i en alder af 64 år min stilling hvilket var blevet udmeldt fra min side ca. 1½ år tidligere. Hvorvidt det var på grund af min arbejdsindsats og opnåede forhandlingsmæssige resultater eller blot det at DB fremadrettet slap af med mig, melder historien intet om. Men en afskedsreception ca. 300 deltagere - medlemmer, samarbejdspartnere, kolleger – og dertil hørende gaver i overflod blev trods alt afholdt.

Således endte min erhvervsaktive karriere og jeg har ikke savnet det et øjeblik.

Otium fra 2010:

Dorte og jeg nyder fortsat – efter 44 års ægteskab - i fulde drag vores pensionisttilværelse, otium og vort samvær.

Dorte er meget fysisk aktiv i relation til diverse vandreture arrangeret af DGI motion og fritid samt i øvrigt i motionssvømning og mange andre fysiske aktiviteter.

En helt anden aktivitet for Dortes vedkommende er deltagelse i foredrag med vidt forskellige foredragsholdere og vidt forskellige emner men typisk i relation livets mangfoldigheder og oplevelser.

For mit vedkommende må jeg desværre erkende at det kniber med fysiske aktivitetsudfoldelser, hvilket i væsentligt omfang skyldes en diskusprolaps som jeg pådrog mig i 2006.

Vi har imidlertid mange fælles interesser. Først og fremmest selvfølgelig meget samvær med børn, svigersøn og ikke mindst børnebørn, men bestemt også med den nærmeste familie og ikke mindst gode venner (madklub m.v.)

Herudover læser vi meget, idet det bemærkes at det vi læser er vidt forskellig. Sommerhusferier og enkelte udlandsrejser bliver der også tid til.

Sluttelig bør nævnes at det er et arbejde i sig selv at holde hus og have.

Summa summarum: Henset til foranstående kan jeg kun konstatere, at livet set som et hele, har bragt mig mange glæder. Jeg har været privilegeret.