

Influenza

1. Iagttag den størst mulige Renlighed.
2. Hold Haanden for Munden, naar De hoster eller nyser.
3. Pas paa, at ingen hoster, nyser eller taler ind i Ansigtet paa Dem.
4. Hold Hævedragten ren, særlig hvor den bruges af mange.
5. Sørg for god Venting og Værelser.
6. Hold de raske saa vidt muligt borte fra de syge.
7. Undgaa unødvendig Besøg hos de syge.
8. Staa ikke for tidligt op efter Sygdommen.
9. Undgaa Steder, hvor mange Mennesker er samlede.
10. Udsæt større Møder og Forsamlinger.
11. Kør ikke mere end nødvendigt i Sporvogn.
12. Sørg for, at Børnene er saa meget som muligt i fri Luft.

Læs mere side 16 - 21

Sundhedsstyrelsen, 17. Oktober 1918.

Sygdom og sundhed - og veje mod solens energi

2021 stod på mange måder i sygdommens tegn, hvor corona-virussen fortsatte fra året før og til sidste sekund - med udsigt til mere af samme slags i det nye år.

Set fra denne plads var 2021 også et år, der stod i sundhedens tegn. Både helt konkret med hensyn til at bringe så mange som muligt levende gennem året - men også i mere overført betydning, da 2021 sammen med året før satte fokus på det sunde i at have et velfungerende samfund, der bygger på, at langt størsteparten af befolkningen yder sit - og lever med og accepterer, at en lille gruppe af en eller anden grund er kommet til at stå på sidelinjen.

Set i et større perspektiv var 2021 også året, hvor der blev sat yderligere gang i omstillingen til et mere bæredygtigt samfund, når det gælder energiforsyningen.

På transportområdet kan vi med tilfredshed konstatere, at der i løbet af året er kørt et stort antal elektriske busser og taxier ud på gader og stræder overalt i Danmark. Og at der kommer flere til i 2022 og årene efter.

Vi kan så håbe på, at energiforsyningen i form af el fra vindmøller og solceller - og fra biofyrede kraftvarmeværker kan følge med efterspørgslen. Det er der noget, der tyder på, da politikerne i Folketinget har truffet flere beslutninger på energi-området, der peger i den retning.

I den forbindelse må vi med et lille smil pege på, at udviklingen går hurtigt. Så hurtigt, at politikerne på Christiansborg må have svært ved at følge med. Det "ambitiøse mål" om at nå enten 750.000 eller 1.000.000 biler med elektriske drivlinjer i 2030 ser ud til at være inden for rækkevidde uden de store sværslag og "ambitioner". Vores lyst til at køre elektrisk er i øjeblikket større, end politikerne og andre vurderede i 2019.

Politikerne har også truffet beslutninger om at støtte anlæg, der kan omforme elektrisk energi fra solceller eller lidt mere indirekte fra vindmøller til energi i andre former - eksempelvis ammoniak, brint og methanol - så der også er vedvarende energi til rådighed, når solen er gået ned og vinden er taget af.

Udviklingen går hurtigt og positivt set i den rigtige retning, så der er håb for fremtiden.

Godt nytår

Jesper Christensen, chefredaktør

*Magasinet Bus bliver udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Telefon: +45 2720 2531*

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på email:
redaktionen@transportnyhederne.dk*

Magasinet Bus udsendes frit til alle med interesse i området for passagertransport - med fokus på transport med bus, minibus og taxi. Magasinet Bus ser også på andre områder for passagertransport, der berører transport med bus, minibus og taxi - eksempelvis tog og færger. Magasinet Bus udkom første gang i efteråret 2012.

NEW CROSSWAY NATURAL POWER

BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



MILJØVENLIG

Færre partikler, mindre NO_x, mindre støj
Op til 95% mindre CO₂-udledning med biogas
Overholder by- og omegnszonerens strenge miljøkrav

IMPONERENDE TCO

Attraktiv naturgaspris
Hurtig, ren og sikker tankning
Konkurrencedygtige serviceaftaler hos IVECO BUS-forhandlere

UDSKIFT 1 TIL 1

Samme bushøjde, sædekapacitet og bagagerum
Cursor 9 CNG-motor med samme effekt og drejningsmoment
Samme rækkevidde op til 600 km med 4 x 375 liters CNG-tanke

EKSPERTISE I NATURGASTRANSPORT

IVECO har mere end 20 års erfaring og lederskab i CNG-teknologi
Næsten 6.000 CNG-busser i drift i hele Europa
Førende i EU inden for intercity-segmentet

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2020

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport

DSB solgte knap 250.000 pladsbilletter i juleugen

I uge 51 - i dagene 20 til 26. december 2021, solgte DSB knap 250.000 pladsbilletter og refunderede omkring 18.000 billetter og pladsbilletter. Salget er cirka 75 procent større end i julen 2019, der var den sidste jul inden corona. I 2019 var der ikke krav om pladsbillet

- Tallene illustrerer samtidig, at kunderne er trygge ved at rejse med tog, og at de kvitterer for de tiltag, der er med coronapas, pladskrav og øget rengøring undervejs. I udrejsetrafikken i perioden 20. - 24. december kom 75,8 procent af kunderne, der rejste på tværs af Danmark, frem til tiden inden for tre minutter, siger informationschef i DSB Tony Bispeskov.

Mange af dem, der rejste hjem fra jul 25. - 26. december, fik til gengæld en noget anden oplevelse. Her satte Bane-danmarks arbejde med flere og tilbagevendende signal- og skinnefejl præg på punktligheden. I flere tilfælde tog det flere timer at lokalisere og rette fejlene og punktligheden tog et dyk, så 46,0 procent af kunderne, der rejste på tværs af landet, kom hjem fra jul til tiden.

Fra 27. december og frem til og med 16. januar er det gratis at bestille pladsbilletter til rejser med InterCity-, InterCityLyn- og Lyn+togene. Udover mundbind eller visir er der i InterCity-, InterCityLyn- og Lyn+togene krav om, at passagerne har et gyldigt coronapas og pladsbillet.

Der er ikke krav om coronapas eller pladsbillet i regionaltoget, S-tog og Øresundstog, hvor passagerne typisk foretager kortere rejser.

Passagerer, der ikke ønsker at rejse, kan ekstraordinært få refunderet billetter og kort uden gebyr - herunder Orangebilletter, Ungdomskort og pladsbilletter. Det gælder foreløbig til og med 16. januar 2022.



Få transportnyheder dagligt direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement på transportnyhederne.dk ved at klikke her!

FynBus' Markedskonsulent Krestina Lauridsen med diplommet for Handicapprisen 2021 i kategorien Tilgængelighedsprisen. (Foto: FynBus)



Trafikselskab får pris for øget tilgængelighed for handicappede

Torsdag blev trafikselskabet FynBus, der står for den kollektive transport på Fyn, kåret som vinder af Handicaprådet i Odenses "Tilgængelighedspris". - Vi er meget stolte over nomineringen og modtagelsen af Handicaprådets Tilgængelighedspris. Prisen er modtaget for arbejdet med at implementere elektriske ramper i busserne, så fysisk handicappede har mulighed for at transportere sig alene rundt uden ledsager, siger FynBus' Markedschef Jan Gudmann Hansen i forbindelse med prisen

Hvert år uddeler Handicaprådet i Odense priser til en person, virksomhed eller organisation, som gør en ekstra indsats for mennesker med et handicap i Odense. I år havde medlem af Danske Handicaporganisationer Odense, Nina Breilich, indstillet FynBus til Handicaprådets Tilgængelighedspris for trafikselskabets vedholdende arbejde for at gøre den kollektive trafik mere tilgængelig - eksempelvis ved at installere elektriske ramper i de fynske busser.

- Vi er meget stolte over nomineringen og modtagelsen af Handicaprådets Tilgængelighedspris. Prisen er modtaget for arbejdet med at implementere elektriske ramper i busserne, så fysisk handicappede har mulighed for at transportere sig alene rundt uden ledsager, siger FynBus' Markedschef Jan Gudmann Hansen og fortsætter:

- FynBus arbejder derudover med tilgængelighed i bredere forstand og har lavet tiltag til både blinde og svagtseende samt personer med demenssygdom. FynBus vil i de kommende år øge indsatsen omkring tilgængelighed ved blandt andet at få etableret et tilgængelighedsforum.

Handicaprådets Tilgængelighedspris gives for at øge tilgængeligheden, så det er nemmere for borgere med handicap at deltage i samfundslivet.

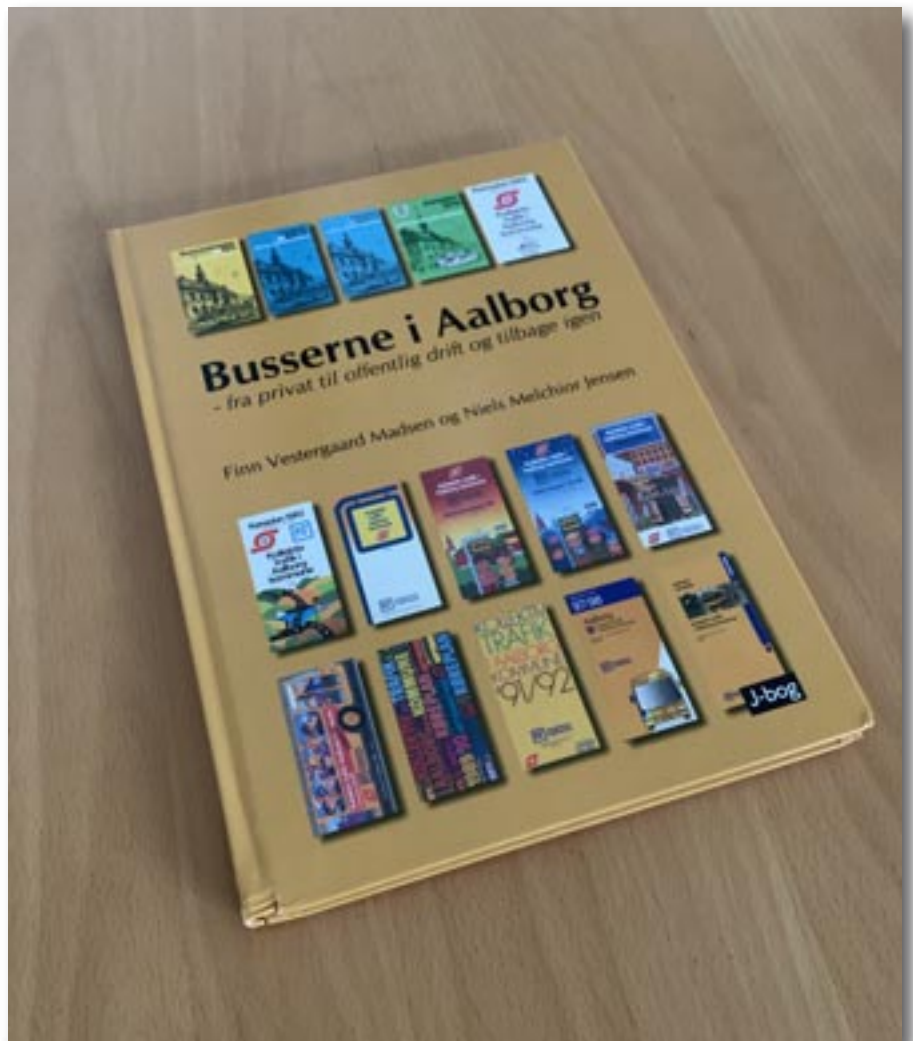
Forfattere med samlet 75 års erfaring med kollektiv trafik præsenterer bog om busserne i Aalborg

"Busserne i Aalborg - fra privat til offentlig drift og tilbage igen". Det er titlen på en ny bog, som Finn Vestergaard Madsen og Niels Melchior Jensen står bag. Bogen, der netop er udgivet, har fokus på årene fra 1976 til 2000, hvor Aalborg Kommune var ejer eller medejer af Aalborg Omnibus Selskab. Kommunen betalte 14,8 millioner for selskabet i 1976 og måtte 24 år senere sælge sin ejerandel for 0 kroner

Foruden arkiver er bogen baseret på timelange interviews med personer, der har været centrale igennem årene - blandt andre Kirsten Hein, der var rådmand under den 11 dage lange natbustrejke i 1986, rutebilejer Poul Erik Thinggaard, der var med både før og efter kommunens engagement og Torben Svane Olsen, der var direktør i de seks år fra 1994 til 2000, hvor busselskabet var et aktieselskab.

Kommunen erkendte efterhånden, at den ikke var god til at drive et busselskab, og omdannede i 1994 AOS til et aktieselskab med DSB som hovedaktionær. Aktieselskabet vandt licitationen over bybuskørslen i 1996, men tilbuddet var alt for lavt, og ejerne måtte spytte nye millioner i selskabet.

I den samme periode blev der i Aalborg skabt et af Danmarks bedste busnet. Aalborg Byråd har gennem årene været villig til at investere i anlæg, der kunne gøre den kollektive trafik mere attraktiv.



Kollektiv transport

Aalborg var i første række, da der blev etableret telebusser i 80'erne, servicebusser og lavgulvsbusser i 90'erne, metrobusser i 00'erne og i dag med Plusbussen, der udelukkende skal betjenes med el-busser.

Byrådet ville have lighed for borgerne, så da Nordjyllands Amt ikke ville lave et trafikselskab i 1978, lavede Aalborg Kommune sit eget med et fælles takstsystem for alle busser i kommunen. Det fik danmarkshistoriens korteste levetid på under to år, for amtet og de øvrige kommuner blev på den måde presset til at danne Nordjyllands Trafikselskab (NT) i 1982.

Bogen indeholder delafsnit om en række andre emner - personale, chefer, værkstedet, busveje, natbusser, rutebilstationer, buskørslen i bykernen, Aalborg Nærbane, Lufthavnsbanen, hybridbusserne, takster og billetering, større køreplanændringer og en oversigt over, hvornår de enkelte busser er anskaffet.

Bogens forfattere har begge været ansat i Aalborg Kommune og har tilsammen over 75 års erfaring med kollektiv trafik.

Bogen, der er i A4-format, er på 128 sider med omkring 175 illustrationer. Prisen er sat til 295 kroner.

Du kan automatisk få
Magasinet Bus
hver gang det udkommer
direkte i den indbakke
Klik **her** og skriv dig på vores mail-liste
Det er ganske uforpligtende
og uden omkostninger



Østrigs største busoperatør bestiller brint-elektriske busser i Polen

ÖBB Postbus, der betegnes som Østrigs største busoperatør, har indgået en aftale med den polske busproducent, Solaris, om, at Solaris skal levere fem brint-elektriske busser. De brint-elektriske busser skal betjene passagerer i byen Villach i det sydøstlige Østrig

Ordren på de fem brint-elektriske Solaris Urbino 12-busser er den første i en rammeaftale, som ÖBB Postbus og Solaris indgik i 2021, og som rummer mulighed for ordre på op til 40 brint-elektriske busser. Solaris skal levere de første fem busser, der vi have en rækkevidde på 350 kilometer, i slutningen af november 2022.

ÖBB Postbus prøvekørte en brint-elektrisk Solaris Urbino 12-bus i foråret.

ÖBB Postbus og Solaris har samarbejdet siden 2009. I dag har ÖBB Postbus i alt 169 Solaris-busser i sin flåde.

Solaris lancerede sin brint-elektriske Urbino 12-bus i 2019. Ind til videre har Solaris solgt omkring 100 brint-elektriske Urbino 12-busser til kunder i Østrig, Tjekkiet, Frankrig, Tyskland, Holland og Sverige.



ÖBB Postbus prøvekørte en brint-elektrisk Solaris Urbino 12-bus i foråret - i blandt andet Villach.





Hollandske lavgulvsbusser med el-motorer skal køre i København

Busoperatøren Nobina er klar til at modtage den første ud af fire ordre på busser leveret af hollandske Ebusco. Den første ordre er på 13 lavgulvsbusser af modellen Ebusco 2.2

I 2022 vil Ebusco arbejde på de næste tre ordre, så det totale antal busser, som den hollandske busproducent skal levere til Nobina i Danmark kommer op på 79.



FABRIKSNY DEMOBUS - TIL HURTIG LEVERING

SCANIA BEULAS JEWEL DOBBELTDÆKKER – SUPER LUKSUS

Ved at vælge en fabriksny Scania demobus vil du ikke kun bidrage til et bedre miljø, men også gøre en god investering. Uanset hvilken type busdrift du beskæftiger dig med, kan Scania's busser og turistbusser hjælpe dig med at forbedre effektivitet, brændstofforbrug og produktivitet.

Kontakt Dan Schroeder på 25 51 80 83 for mere information. Der er mulighed for attraktiv leasing og serviceaftale.

SPECIFIKATIONER

SÆDEKAPACITET: 83+1+1 luksusstole

DRIVLINE: 450HK Euro6 Pure SCR, 12-trins Opticruise

SIKKERHED: AEB, ACC, ESP, LDW

UDSTYR: Stort TM køkken, toilet, sovekabine, USB, 220V, DVD m. 4 monitorer, køleskabe, fjernbetjente bagagelemme, gulv med træ-finish + m.m.





Tohjulet vejhjælp overhaler firehjulet

I tæt trafik er en cyklende mekaniker mere effektiv, end den traditionelle teknikerbil, når det handler om at komme hurtigt frem med vejhjælp. Det viser SOS Dansk Autohjælp's erfaringer efter et halvt år med to specialbyggede vejhjælpscykler i drift i i København og på Frederiksberg

Cyklerne, der kører på pedalkraft og el, er i drift, når der er mest trængsel i trafikken i Hovedstaden - typisk på mandage, fredage, i weekender og ved større begivenheder, der kan medføre tæt trafik. En halvårsevaluering viser, at cyklerne har overhalet de klassiske teknikerbiler i forhold til, hvor mange assistancer, der kan køres på en vagt i København, når der er trængsel på vejene.

- Vi kan se, at vejhjælpscyklerne som forventet giver rigtig god mening i Hovedstaden, hvor trafikforholdene giver vores biler udfordringer med at komme frem. Erfaringerne er så gode, at vi nu overvejer at udvide med flere vejhjælpscykler i hovedstadsområdet, siger Jan Bøjstrup Christensen, der er SOS Dansk Autohjælp's direktør for mobility i Danmark

Materiel

Siden de to specialbyggede cykler blev sat i drift 1. maj, har de tilsammen kørt 2.370 kilometer. Det svarer til, at hver cykel har været en tur til Oslo og tilbage igen. Cyklerne indstiller driften i vinterperioden, når der er sne og glatte veje.

Udover at løse et konkret problem med trængsel i trafikken, bidrager cyklerne til SOS Internationals ønske om at finde flere løsninger på klimaudfordringerne.

Fakta om vejhjælpscyklerne:

- Vejhjælpscyklerne er i drift i København og på Frederiksberg
- Cyklerne har en rækkevidde på 100 kilometer på en opladning
- Otte reddere har været på kursus i betjeningen af vejhjælpscyklerne
- Hver cykel vejer ca. 150 kg inklusive udstyr
- Vejhjælpscyklerne kan udføre assistance indenfor, nødtætning, hjulskift, døroplukning, rudeafdækning og starthjælp til både 12 og 24 volt





Ebusco's Peter Bijvelds rejste personligt til München for at overlevere den første Ebusco 3.0 til Veit Bodenschatz fra Stadtwerke München. Han medbragte også nummerplade af kulfiber med dato og underskrift. Ebusco bruger i vid udstrækning kulfiber i busserne.

Tredie generation af e-busser kører ud fra hollandsk producent

Busoperatøren Stadtwerke Munich blev den første, der kan køre ud med hollandske Ebusco's tredje generation af batterielektriske busser

Det skete fredag 17. december, hvor Ebusco leverede de første Ebusco 3.0 busser til Stadtwerke Munich. Ebusco producerer sine tredje generationsbusser i Deurne i Holland. Ebusco's første generationer bliver produceret i Kina.

Ebusco peger på, at man med busserne kan reducere CO2-udledningen med omkring ét kg pr. kørt kilometer.



Vi strækker os laaaangt for at finde den helt rigtige bus til vore kunder



Turistbus hentet hjem fra Frankrig



Bus med toilet & tekøkken til børnehave

... skal vi også hjælpe dig?

Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn
Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308
E-mail: lb@busimport.dk

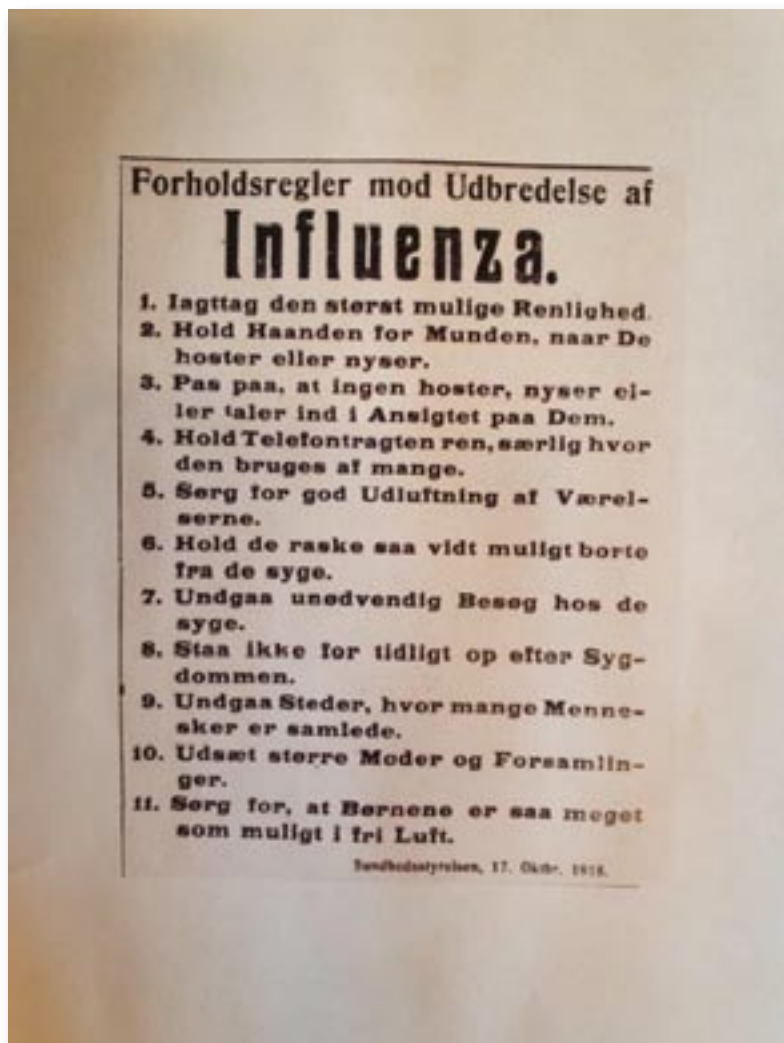
Salg: Sjælland
Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680
E-mail: mp@busimport.dk

Værksted/Lager
Tlf. +45 7456 1326
E-mail: info@busimport.dk

CEO: Dan B. Pedersen • Tlf. +45 4035 6252 • E-mail: dbp@busimport.dk

Svend K. Pedersen • Tlf. +45 4017 4791

Rejser med blind passager



I forbindelse med Den Spanske Syge - en type influenza, der sandsynligvis stammede fra Amerika og som hovedsageligt ramte den unge del af befolkningen, kom myndighederne med en række anbefalinger.

Sygdomme rejser med som blinde passagerer

I menneskets historie - og ikke mindst, da det begyndte at flytte sig over længere afstande - var sygdom og død ofte med som den blinde passager

Af Rolf Brems

Med det sidste udbrud af corona-varianten omikron så man, hvordan at få tilfælde var fløjet ind fra Sydafrika, og selvom man forsøgte at inddæmme smitten, er den løbet løbsk og er ved at lægge samfundet ned igen. For et par hundrede år siden ville smitten havde været årtier undervejs, men med nutidens massetransport spredes smitten på rekordtid.

I tidligere tider var det eksempelvis kopper, dødens Engel, som den også blev kaldt, der hærgede. Den har i historien været den mest dødelige. Vikingerne var plaget af den, men det var trods alt begrænset, hvor meget de kunne udbrede den, fordi de ramte personer havde en høj dødelighed.

Op gennem det næste årtusind med 1300-tallet som højdescore hærgede pesten. Den blev bragt til Italien via Krim, og menes at komme fra Asien, hvor den var mere almindelig. Det tog fem år, før den nåede Danmark. Smittekilden var lopper, som overførte sygdommen fra person til person. Dengang var kollektiv trafik ukendt, oksekærrer fragtede måske varer rundt til landsbyerne, men ellers var det skibe, som på større afstande kunne bringe sygdom med sig.

Rejser med blind passager

Siden det første udbrud i midten af 1300-tallet vendte pesten tilbage med mellemrum i anden halvdel med yderligere fire pestudbrud, og i løbet af 1400-tallet var der ca. ni i landet. Der blev meldt om så stor dødelighed i landet, at Kong Valdemar Atterdag i 1354 eftergav al dødsstraf, sikkert på grund af befolkningsmangel i landet. Den sidste pestepidemi ramte Danmark i 1711.

Ca. 100 år efter kom den næste epidemi i form af kopper.

Den første vaccine

Men heldigvis skabte den engelske læge Edward Jenner (1749-1823) grundlaget for en effektiv vaccine mod kopper. Edward Jenner observerede, at mange malkepiger fra den egn, han kom fra, ikke blev smittet af kopper. Han fandt ud af, at de var delvis resistente, da de var smittet med kokopper fra koens patter.

Kokopper kunne give grimme ar på hænderne, men sygdommen for malkepigerne var ikke dødelig. Før en vaccine blev udviklet, døde ca. 400.000 europæere om året af kopper.

Kopper er en særdeles smitsom og farlig virussygdom, hvor den smittede fik høj feber og voldsom hovedpine efter et par uger. Kroppen blev dækket af smertefulde, væskende blærer. Sygdommen angreb nyrerne, lever og blærer. Over halvdelen af de smittede døde. Overlevede man, var man ofte blind og kroppen oversået med ar.

Tvungen vaccination

I begyndelsen af 1800-tallet blev Danmark ramt af flere koppe-epidemier, og i 1810 indførte den enevældige Frederik VI tvungen vaccination mod kopper i Danmark. Andre lande fulgte med i bekæmpelsen.

Hvis man ikke var vaccineret, kunne man ikke blive konfirmeret, gift eller få en læreplads. I 1831 blev det lovbestemt, at børn først måtte begynde i skolen, når de var vaccineret mod kopper.



Rejser med blind passager

Så når man ser på nutidens restriktioner mod corona, kan man på sin vis se at historien gentager sig.

Som ved de andre epidemier var det stadig ikke noget, der bevægede sig hurtigt gennem landet. Ofte kunne man endda udpege smittebæreren - det kunne være en soldat, der var vendt hjem, eller en kusk, som var rejst ind fra en anden landsdel.

Den almindelige borger havde ikke behov for en større mobilitet, og de få, der rejste, kunne, hvis man havde råd, tage med postvæsnets persontransport.

Indtil 1829 var der ikke nogen regelmæssig transportmulighed. Ofte var det at gå med sin oppakning den eneste mulighed, hvis ikke man som sagt kunne komme med en post eller pakkevogn.

Men fra 1829 begyndte dagvogne at køre mellem byer og landsdele på faste tidspunkter. De blev hurtig populære, og alene på Sjælland transporteredes i 1832 ca. 10.000 mennesker, svarende til ca. en procent af befolkningen. Et lavt tal set i forhold til, at 600.000 i andet kvartal af 2019 benyttede jernbanen, eller ca. 10 procent af befolkningen pr. dag.

Inden de regelmæssige transportmuligheder begyndte at køre, kunne der gå uger eller måneder, ja år, inden smitten nåede andre landsdele. Med koppe-epidemien kunne den hærge i København uden et eneste tilfælde i for eksempel Vendsyssel. Tre år efter var det lige omvendt. København var koppefri, men smitten havde nu ramt Vendsyssel. Så vendte koppe-epidemien om, og sådan kunne det bølge frem og tilbage. Men en øget vaccination lagde efterhånden en dæmper på udbruddene.

Men smittens udbredelse foregik ganske langsomt, man kunne til dels nå at forberede sig og inddæmme samt isolere tilfældene.

Jernbanen

Men det skulle ændre sig. Med jernbanens anlæggelse i 1847 begyndte en transportrevolution, der skulle forandre menneskets bevægelse over større afstande.

Samtidig begyndte store dampskibe at sejle imellem kontinenterne. En tur fra England til Amerika kunne gøres på fem-seks dage. Det betød, at kopper, der har en inkubationstid på 8-16 dage, snildt kunne fragte en smittebærer over Atlanten uden, at der kom et udbrud på skibet.

Men med flere og flere vaccinerede slap Danmark og de omkringliggende lande for flere alvorlige udbrud af kopper.

Den spanske syge var en influenza - sandsynligvis fra Amerika

100 år efter koppe-epidemien kom Den Spanske Syge til Danmark i 1918. Det menes, at den kom fra Amerika, men den blev først registreret i Spanien. Den Spanske Syge, der var en influenza-virus, lagde så at sige hele Europa ned på rekordtid - dels på grund af første verdenskrig og de enorme antal transporter af soldater i tætpakkede skibe og togvogne, dels på grund af jernbanen, der i Danmark var nået ud til de ca. 500 byer, som nu kunne kalde sig stationsbyer. Omkring 24 millioner rejser blev der foretaget i 1914 ud af en befolkning på 3 millioner.

Fælles for offentlig transport er som idag, mange mennesker på relativ begrænset plads. Dette gjaldt også datidens boligforhold med mange mennesker i små lejligheder og ofte med fælles toiletter.

Man var fra myndighedernes ikke særlig godt forberedte. Dels fordi Den Spanske Syge først blev betragtet som blot en influenza. Men det viste sig at være en alvorlig én af slagsen, som i 10 - 20 procent af tilfældene udviklede sig til lungebetændelse, som den gang ofte fik en dødelig udgang.

Rejser med blind passager

Den Spanske Syge kom i tre bølger. Ved den første i foråret 1918 sendte man skoleelever hjem, men det var ikke et overordnet direktiv, men snarere styret lokalt af den stedlige politimyndighed. Lukning af spisesteder, teatre og forlystelsesteder ville man ikke indføre, dertil var sygdommen ikke alvorlig nok.

Rejserestriktioner

Ved den anden bølge i efteråret 1918, som ramte med fornyet styrke og var den mest dødelige, begyndte myndighederne efter krav fra passagererne at indføre restriktioner i blandt andet tog og sporvogne. Det var de rene smittebomber, man stod ofte som sild i en tønde, og selvom man anbefalede at hoste i et lommeterklæde, skulle de samme hænder som holdt lommeterklædet, højst sandsynligt tage fat i holdestænger og dørhåndtag.

Der blev nu udbudt et færre antal billetter pr. tog, men ved sporvejene i København fastholdt man de normale antal pladser pr. vogn. Dog fik man selv smagt sin egen medicin, da man på et tidspunkt manglede 250 funktionærer på grund af sygdom og ikke kunne bemane alle bivoerne.

Men det, som man fra myndighedernes side for alvor blev opmærksom på, var, at smitten ikke som ved koppe-epidemien brede sig langsomt, men så at sige rejste med datidens fart i damploget.

Med oprettelsen af Statens Seruminstitut i 1902 og Sundhedsstyrelsen i 1912 fik man lagt grunden til en samlet og ko-



**Papirhætter til
Telefon-Talerøret**

**Hygiejniske og æstetiske.
Bedste Beskyttelse mod Smitte gennem
Telefonen.**

Æsker med 100 Stk. Kr. 1,50.

Forretningen lukker Kl. 6. Lørdag Kl. 7.

**Standard Mønstertorretning, Vimmelskaffet 45, Kbh. K. Tlf. 9704
og 5094**



Rejser med blind passager

ordineret indsats mod fremtidige epidemier. Det nyttede ikke længere, at det var den stedlige politimester eller embedslæge, der skulle tage de fornødne tiltag.

Pandemi

100 år senere sidder vi igen i suppedasen. Nu er det en smitsom corona-virus, som har bredt sig fra den ene verdensdel til den anden i hidtil uhørt tempo. Smitten spreder sig som tidligere med tiden rejsemønster, hvor billige flybilletter til "pøbelraketter" betyder, at over 10 milliarder mennesker flytter sig i fly om året. Det svare til at, alle mennesker på hele jorden rejser med fly mere end en gang årligt.

Om coronaen så er opstået på grund af flagremus eller på et dyremarked i Kina, hvor de stablet i bure besørger oven i hinanden, er i og for sig ligegyldigt - epidemier er ikke noget nyt.

Vi har haft SARS i starten af nullerne, svineinfluenza - og Hongkong influenza i slutningen af 1960'erne.

Ej heller er konspirationsteoretikere noget nyt. Ved Koppevaccinationerne i 1800-tallets Amerika opstod der en bevægelse, som anklagede myndighederne for at ville slå folk ihjel med vaccinerne. De ville ikke lade sig vaccinere - men døde istedet.

Så der er ikke noget nyt under solen. Kun hastigheden på diverse epidemiers fremmarch, som ind til videre ser ud til at ramme med 100 års mellemrum, og så sociale medier, som hurtigt på tvivlsomt grundlag kan dømme og udkamme medborgere.

Mellem 15.000 og 20.000 danskere mistede livet til Den Spanske Syge. Den ramte oftest de yngre årgange, og der var ingen kur mod den.

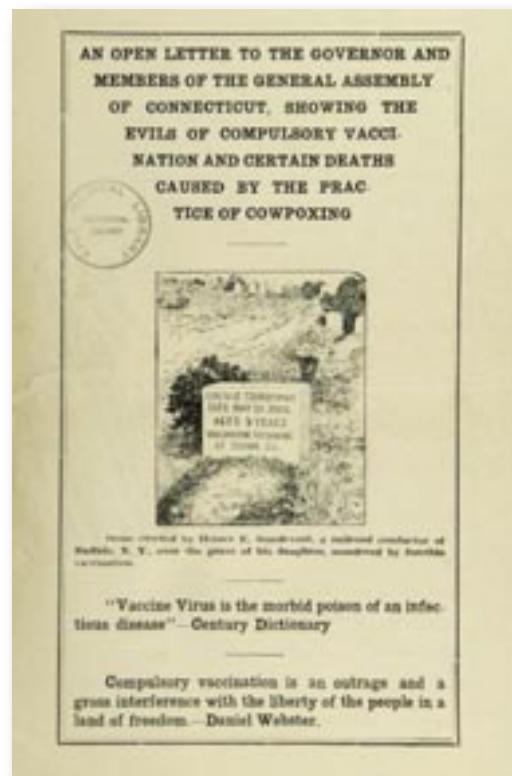
I Danmark, hvor man efter knap ét år med omfattende restriktioner for at dæmme op mod corona kunne begynde at vaccinere mod virussen, er knap 3.000 mennesker døde med coronavirus.

I 1976 ophørte vaccinationen mod kopper, da der ikke var flere sygdomstilfælde. I 1980 blev sygdommen erklæret for udryddet.

*Kilder: Jernbanens teknologi og kulturhistorie, ved Maria B Slæggerup
Statens Serum Institut
Historie Lab.dk*

I denne artikel har vi haft fokus på, hvordan øget mobilitet med postvogne, tog og fly har lettet spredningen af sygdomme. Men det er værd at huske på, at det først og fremmest handler om, at øget mobilitet øger risikoen for at sygdomme kommer med fra det ene sted til det andet - ikke så meget om, hvad der øger vores mobilitet. Når vi cykler eller køre i bil til arbejde, kan sygdomme også være med som blinde passager.

Rejser med blind passager





Buschauffør vinder årets Handicappris:

- Det er ikke pakker, jeg kører med
- det er mennesker

Hvert år uddeler Handicaprådet i København Kommune en pris til en borger, ansat, forening, virksomhed eller institution, som har gjort noget helt særligt for borgere med handicap. I år gik prisen til Kim Erik Fleischer, der er chauffør i busselskabet HB-Care

Busselskabet HB-Care har visiteret specialkørsel med handicappede borgere som et af sine vigtigste kompetenceområder. Kim Erik Fleischer vandt prisen for sin handicapforståelse og for sin evne til at sætte børnenes behov først.

På døgninstitutionen Nærumgård, nord for København, blev årets pris tildelt. Tilstede for at hylde prismodtageren var blandt andre socialborgmester i København Mia Nyegaard, Handicaprådets formand Janne Sander og COO i HB-Care Flemming Bloch.

- Tusind tak for den du er! Tillykke med prisen og tillykke til HB-Care for at have ansat en chauffør, som i den grad er blevet positivt bemærket af både medarbejdere og børnene, sagde Mia Nyegaard ved prisoverrækkelsen.

Specialkørsel

For hovedpersonen selv, er prisen et kæmpe skulderklap. Han kalder de børn, han kører med for "sine børn", og Kim Erik Fleischer fremfører et eksempel på, hvordan han takler en hverdagsituation.

- Er der et barn i min bus, der græder, så sætter jeg mig ned på hug og taler med barnet, og spørger om det er noget jeg kan hjælpe med. Jeg hænger mig ikke i klokken. Bliver jeg lidt forsinket, må jeg tage det med. Bare mine børn har det godt.

Kim Erik Fleischer sammenfatter sin tilgang til arbejdet i en enkelt sætning:

- Det er ikke pakker, jeg kører med. Det er mennesker!

At prisoverrækkelsen fandt sted på Nærumgård var ikke en tilfældighed. Det var netop medarbejdere på Nærumgård, der er en døgninstitution for børn med autisme, mental retardering med videre, der havde indstillet Kim Erik Fleischer til Handicapprisen.

Hos Kim Erik Fleischers arbejdsgiver igennem de seneste ni år, HB-Care, er der forståeligt stor glæde over, at prisen i år gik til en af selskabets chauffører.

- Vi er stolte over, at vi har så dedikerede chauffører, der hver dag gør en stor indsats for børn med specielle behov. Vi vægter det at uddanne vores chauffører særligt højt, hvilket er vigtigt i vores daglige arbejde, der er så meget mere end at køre fra A til B. At det er Kim Erik Fleischer, der vinder prisen, er fuldt fortjent. Hans engagement overfor børnene er uvurderlig. Der er en helt særlig atmosfære af tryghed til stede i Kim's bus, som børnene mærker med det samme, siger COO i HB-Care Flemming Bloch.

Ifølge Handicaprådets hjemmeside er Handicapprisen en anerkendelse af en ildsjæl, der har ydet en særlig indsats for mennesker med handicap i Københavns Kommune. Prisen uddeles én gang årligt i forbindelse med FN's internationale Handicapdag 3. december.



Eksportchauffør og byrådsmedlem kom for sent hjem til sit andet chaufførjob - og blev bortvist - uberettiget

En opmand i Afskedigelsesnævnet har vurderet, at der forelå omstændigheder, som rejser begrundet tvivl om, hvorvidt en vognmand på persontransportområdet virkelig bortviste en chauffør, fordi han ikke mødte på arbejde et tirsdag efter en uges fri, hvor han havde kørt som eksportchauffør og var blevet forsinket. Eksportchaufføren er medlem af byrådet i Horsens, hvor han repræsenterer Dansk Folkeparti, skulle have været til møde om mandagen. Som byrådsmedlem varetager man det, der hedder et borgerlig ombud, som blandt andet betyder, at man skal have fri for sit arbejde, når man skal til møder, hvilket ikke altid var populært hos HB-Care

3F førte sagen for Michael Nedersøe, som var deltidsansat hos HB-Care, der beskæftiger omkring 500 chauffører på landsplan. I skoleferier kørte Michael Nedersøe efter aftale med HB-Care hos en godsvognmand som eksportchauffør. Det var i forbindelse med dette job, at HB-Care bortviste ham, fordi han kom for sent hjem fra en tur til Sydeuropa i skolernes vinterferie i år.

Michael Nedersøe blev ansat som chauffør hos HB-Care i 2016, hvor det blev aftalt, at han skulle have fri i alle skoleferier, hvor han i stedet arbejdede for en vognmand som eksportchauffør, hvad HB-Care var klar over og ikke havde haft indvendinger mod.

Michael Nedersøe blev valgt ind i Horsens Byråd ved valget i 2017 med virkning fra 2018.

3F oplyser, at HB-Care skal betale Michael Nedersøe en godtgørelse på 171.000 kroner.

Michael Nedersøe fremhæver, at 3F har været en stor hjælp i sagen.

I et referat fra Afskedigelsesnævnet er forløbet beskrevet således:

Sagen angår HB-Care A/S's bortvisning af chauffør A - Michael Nedersøe - tirsdag 23. februar 2021.

HB-Care er en persontransportvirksomhed, som beskæftiger sig med visiteret specialkørsel for kommuner og institutioner. Der er ansat ca. 500 chauffører i selskabet fordelt på 8 kørselsregioner. Ved behov sendes chauffører fra én region til kørsel i en anden. Chauffører tilknyttet kørselsafdelingen i Skanderborg sendes således for eksempel til kørselsafdelingen i Aarhus eller kørselsafdelingen i Randers og omvendt.

Chaufførerne ansættes i almindelighed til 25 eller 30 timer om ugen. En del chauffører har andet arbejde ved siden af - nogle som lastbilchauffør.

Michael Nedersøe blev ansat som timelønnet flexbuschauffør hos HB-Care A/S 1. august 2016. Han kørte med ældre til dagtræningstilbud og skoleelever med handicap og særlige behov. Han var på bortvisningstidspunktet i februar 2021 tilknyttet kørselsafdelingen i Skanderborg med 25-28 chauffører.

Arbejdsforhold

Det var aftalt med virksomheden, at Michael Nedersøe havde fri i alle skoleferier, hvor han i stedet arbejdede for en vognmand som eksportchauffør, hvad HB-Care var klar over og ikke havde haft indvendinger mod.

Denne aftale om, at han uden ansøgning havde fri i alle skoleferier, blev opsagt af regionschefen hos HB-Care i efteråret 2020, således at han fremover skulle søge om fri, så det kunne blive lagt ind i planlægningen. Der lå ikke heri nogen ændring af Michael Nedersøes adgang til i skoleferierne at arbejde som eksportchauffør.

Michael Nedersøe indsendte efter opsigelsen af aftalen en liste over skoleferier et år frem, således at de kunne indgå i planlægningen. Han havde indtil vinterferien 2021 under sin ansættelse haft fri i samtlige skoleferier og kørt som eksportchauffør mindst 50 gange, uden at det havde medført forsinket fremmøde efter fraværet hos HB-Care. Ordningen indebar den fordel for HB-Care, at de undgik betaling af garantiløn i skoleferier, hvor der er 50-60 procent kørsel.

Ved kommunalvalget i 2017 blev Michael Nedersøe valgt til at sidde i byrådet i Horsens Kommune i valgperioden, som begyndte 1. januar 2018. Dette borgerlige ombud indebar, at han skulle have lidt tidligere fri en to-tre gange om ugen, og at han enkelte gange skulle have en hel fredag fra sit arbejde hos HB-Care A/S.

HB-Care var ikke bekendt med kommunalbestyrelsesmedlemmers ret til fravær. Michael Nedersøes anmodning om frihed med henvisning til hvervet blev ikke kørt ind uden gnidninger. Hans anmodning om fri blev et par gange ikke efterkommet uden videre, og kommunaldirektøren i Horsens blev ringet op to gange af HB-Care med spørgsmål, hvad hun aldrig ellers har oplevet.

Da HB-Care imidlertid havde forstået, hvad reglerne gik ud på, har Michael Nedersøe løbende indleveret mødeoversigter og fået fri - også selv om det kunne være bøvl for planlæggeren hos HB-Care at få dækket den kørsel, som A ellers skulle have haft, ind på anden måde.

HB-Care tilstræber i øvrigt, at de ældre og børnene bliver kørt af den samme chauffør hver dag. Der er mangel på chauffører, og det giver særlige udfordringer, når der sættes en anden chauffør på - for eksempel skal nogle elever helst forberedes på, at der kommer en anden chauffør.

I forbindelse med skolevinterferien i uge 7 i 2021 havde Michael Nedersøe fået fri og fredagen inden (fredag 12. februar 2021) med henblik på en tur som eksportchauffør. Han havde også fået fri mandagen efter (mandag 22. februar 2021) med henblik på deltagelse i et byrådsmøde.

Eksportturen var en tur for Michael Nedersøes sædvanlige vognmand med en flymotor, der kom fra Norge, og som skulle videre via Madrid i Spanien, hvor der skulle ske fortoldning, til Sofia i Bulgarien. De var to chauffører på bilen. Efter planen skulle de være tilbage i Danmark, så der ikke ville være problemer med at nå frem til Michael Nedersøes andre gøremål.

På grund af uforudsete problemer med fortoldning af returgods - en defekt flymotor - i Sofia trak opholdet i Sofia ud, indtil det efter et døgn tid torsdag 18. februar 2021 om aftenen blev klart, at hjemturen måtte omlægges over Madrid med henblik på fortoldning dér.

Michael Nedersøe kontaktede derfor fredag 19. februar 2021 om formiddagen HB-Care og orienterede om, at han kunne få problemer med at nå retur til Danmark så betids, at han kunne møde på arbejde som planlagt tirsdag 23. februar 2021. Michael Nedersøe talte med regionschefen hos HB-Care, som også blev kontaktet af den vognmand, som Michael Nedersøe var i Sydeuropa for, fredag 19. februar 2019 og drøftede situationen med denne.

Arbejdsforhold

Efter de afgivne forklaringer lægges det til grund, at Michael Nedersøe og vognmanden med føje fik det indtryk, at regionschefen hos HB-Care havde forståelse for situationen og gav udtryk for, at de skulle gøre, hvad de kunne, for at Michael Nedersøe kunne komme hjem i tide, og holde HB-Care løbende orienteret, og at problemet for HB-Care ikke var større, end at det kunne løses.

En disponent hos HB-Care har forklaret, at det ville være en driftsmæssig gene og bøvlet at få udført de opgaver, som Michael Nedersøe var planlagt til at klare tirsdag 23. og onsdag 24. februar 2021, på anden vis, men at det i givet fald nok skulle blive løst.

Vognmanden og Michael Nedersøe arbejdede på at få forholdene lagt til rette, så Michael Nedersøe kunne nå hjem i tide til det vagtsatte arbejde hos HB-Care tirsdag 23. februar 2021.

Det blev således forgæves forsøgt at få ham hjem med en anden lastbil, som kørte direkte. Det blev ligeledes forsøgt at få ham hjem i tide med fly, men det trak ud på grund af corona-restriktioner.

Søndag 21. februar sendte Michael Nedersøe en mail til HB-Care A/S, hvori han forklarede, at det nu stod klart, at han ikke kunne nå hjem til sin vagt tirsdag 23. februar 2021.

Mandag 22. februar 2021 om morgenen ringede Michael Nedersøe til disponenten hos HB-Care for at sikre sig, at virksomheden havde modtaget hans e-mail fra søndag 21. februar 2021.

Samme dag meddelte Regionschefen hos HB-Care A/S via e-mail Michael Nedersøe, at virksomheden forventede, at han mødte på arbejde dagen efter som planlagt.

Michael Nedersøe skrev i en svar-mail samme dag, at han ikke forstod "denne kovending efter den fine dialog, vi havde i fredags, da jeg oplyste om de uforskyldte problemer jeg er havnet i". Han skrev videre, at "Både vognmanden og jeg fik det indtryk, at hvis vi gjorde, hvad vi kunne, så kunne vi ikke gøre mere og at der nok skulle findes en fornuftig løsning alligevel".

Tirsdag 23. februar 2021 blev Michael Nedersøe bortvist med følgende begrundelse:

"Da du ikke er mødt på arbejde i dag, har du derved væsentlig misligholdt ansættelsesforholdet, og vi finder det nødvendigt at bortvise dig med omgående virkning".

Michael Nedersøe nåede hjem om aftenen 23. februar 2021.

Tillidsrepræsentanterne hos HB-Care har forklaret, at de ikke tidligere har været ude for, at manglende fremmøde har ført til bortvisning.

Når nogen er kommet for sent, fordi de har sovet over sig, er det klaret med en mundtlig advarsel. I en sag fra maj 2020 fik en chauffør i Aarhus en skriftlig advarsel med begrundelsen, at "Du udeblev den 11/5-2020 fra din eftermiddagstur på Møllevangsskolen".

I en helt aktuel sag fra Aarhus, hvor en medarbejder havde fået afslag på en ansøgning om at få fri to bestemte dage, meldte den pågældende sig i strid med sandheden syg de pågældende dage, hvilket blev sanktioneret med en advarsel.

Arbejdsforhold

Regionchefen hos HB-Care har forklaret, at de ikke ville have chauffører tilbage, hvis de skulle bortvise dem, der sov over sig.

I sagen fra maj 2020 holdt chaufføren på grund af en misforståelse klar hjemme hos sig selv i stedet for ved skolen, som lå tre kilometer væk. I den aktuelle sag fra Aarhus drejede det sig om en god og stabil medarbejder, som havde befundet sig i en særlig situation, idet han ønskede at tage afsked med sin kone, som skulle ud at rejse. Samtidig manglede de chauffører i højere grad, end tilfældet var i Skanderborg i februar 2021. Michael Nedersøe blev bortvist, fordi det var et vigtigt signal til de øvrige chauffører, at man ikke bare kan blive væk.

Da de partsudnævnte medlemmer af Afskedigelsesnævnet ikke kunne blive enige om en afgørelse i sagen, skulle en opmand komme med en tilkendegivelse.

Opmandens tilkendegivelse:

Efter lov om kommunernes styrelse har et medlem af en kommunalbestyrelse, der er lønmodtager, ret til fravær som angivet i lovens § 16 b. En arbejdsgiver må ikke afskedige en lønmodtager, fordi denne er valgt til en kommunalbestyrelse, jf. § 16 c. Afskediges en lønmodtager, der er medlem af en kommunalbestyrelse, påhviler det arbejdsgiveren at godtgøre, at afskedigelsen ikke skyldes dette forhold, § 16 c, stk. 1. Ved afskedigelse i strid med § 16 c skal arbejdsgiveren betale en godtgørelse, jf. § 16 d, stk. 2, som ikke kan overstige 78 ugers løn og fastsættes under hensyn til lønmodtagerens ansættelsestid og sagens omstændigheder i øvrigt, § 16 d, stk. 3.

Det lægges efter bevisførelsen til grund, at Michael Nedersøe var en pligtopfyldende og samvittighedsfuld chauffør, hvis arbejde var påskønnet - ikke blot af de ældre medborgere og skoleelever, som han kørte med, men også af HB-Care, som imidlertid tilstræbte, at det så vidt muligt var samme chauffør, som transporterede de samme elever og ældre, og som anså det for bøvlet at håndtere det behov for frihed, som fulgte af hans medlemskab af kommunalbestyrelsen.

Det lægges efter bevisførelsen endvidere til grund, at Michael Nedersøe i hele sin ansættelsestid i HB-Care havde haft fri i samtlige skoleferier med henblik på kørsel som eksportchauffør, og at HB-Care havde været indforstået hermed. HB-Care var således også klar over, at han i vinterferien 2021 havde fået fri og skulle arbejde som eksportchauffør. Forud herfor havde Michael Nedersøe under sin ansættelse hos HB-Care gennemført mere end 50 ture som eksportchauffør, uden at dette havde givet anledning til problemer i forhold til HB-Care. Der havde ikke tidligere været for sen tilbagekomst eller andet af betydning for HB-Care.

Det lægges efter bevisførelsen også til grund, at den tur, som Michael Nedersøe havde påtaget sig i vinterferien 2021, af vognmanden var tilrettelagt, så han ville være tilbage i Danmark to dage inden, at han skulle møde på arbejde hos HB-Care.

Det kom imidlertid til at gå anderledes.

Der opstod i Bulgarien toldproblemer, som for Michael Nedersøe må anses for uforudsete og upåregnelige. Michael Nedersøe orienterede så hurtigt som muligt og i øvrigt løbende HB-Care om situationen, som derfor, flere dage inden han atter skulle møde hos HB-Care, havde mulighed for at etablere et beredskab til at sætte ind, hvis det skulle ende med, at han ikke nåede hjem i tide.

Der blev udfoldet store bestræbelser på at sikre tilbagekomst i tide, og det må efter bevisførelsen lægges til grund, at

Arbejdsforhold

Michael Nedersøe gjorde, hvad der i situationen med rimelighed kunne forventes og forlanges, også efter de samtaler om situationen, han og hans vognmand havde haft med HB-Cares regionsleder. Det er Michael Nedersøes risiko, at det ikke lykkedes, men der ses ikke at være noget, som kan bebrejdes ham. Han har ikke udvist en adfærd, som har udløst et sagligt behov for af hensyn til disciplinen blandt chaufførerne at gøre det tydeligt, at man ikke bare kan blive væk - han var ikke bare blevet væk.

Den for sene hjemkomst og et heraf følgende for sent fremmøde hos HB-Care har udgjort en driftsmæssig ulempe, som imidlertid må anses for relativt beskeden og af en karakter, som virksomheden i forvejen må have et beredskab til håndtering af. Ydermere udtalte virksomheden under forløbet først på et tidspunkt, hvor det definitivt var klart, at han ikke kunne nå hjem i tide, at den forventede fremmøde som planlagt.

Der har på denne baggrund ikke foreligget et sagligt grundlag for afskedigelse, endsige for bortvisning. Det forhold, at der var tale om arbejde som eksportchauffør under en pandemi, kan ikke føre til en anden bedømmelse, eftersom arbejdet, som samfundsmæssigt var holdt åbent, blev udført med respekt af alle udstedte forholdsregler, og tilbagemødet til HB-Care var planlagt til at skulle ske efter testning og i øvrigt med respekt af, hvad der måtte være af forholdsregler.

Den valgte reaktion i form af bortvisning må således anses for at være ude af proportion. Bortvisning på grund af udeblivelse er i øvrigt en reaktion, som afviger fra, hvorledes virksomheden har reageret i andre udeblivelsessituationer.

Der foreligger således omstændigheder, som rejser begrundet tvivl om, hvorvidt virksomheden virkelig har bortvist Michael Nedersøe, fordi han ikke mødte på arbejde tirsdag 23. februar 2021 som planlagt.

Da HB-Care ikke er fremkommet med en rimelig begrundelse for afskedigelse, har HB-Care ikke godtgjort, at afskedigelsen ikke skyldes, at Michael Nedersøe var medlem af kommunalbestyrelsen i Horsens Kommune. HB-Care skal derfor betale godtgørelse efter lov om kommunernes styrelse § 16 d.



DSB får ny kommerciel direktør

Tirsdag 15. marts tiltræder Jens Visholm Uglebjerg som ny kommerciel direktør i DSB. Jens Visholm har i en årrække været koncerndirektør i dagligvarerkoncernen Coop med ansvar for blandt andet kunder, marketing og indkøbsfunktioner

- Med Jens Visholm Uglebjerg får vi en stærk kommerciel profil med tung og solid ledelseserfaring, siger Flemming Jensen, der er administrerende direktør i DSB.

Han fremhæver, at Jens Visholm Uglebjerg med sine erfaringer vil kunne bidrage til den fortsatte udvikling af DSB's tilbud til kunderne.

- Vi har en stor opgave foran os med at vinde kunderne tilbage til toget efter corona, gennemføre vores markedsorienterede strategi og derigennem bidrage til den grønne omstilling på transportområdet og et mere bæredygtigt Danmark, siger Flemming Jensen.

Fokus på kunder og salg

Jens Visholm Uglebjerg er 51 år og har ud over knap 10 år i toppen af Coop-koncernen haft flere ledende poster indenfor service- og detailhandel med fokus på kunder, salg forretningsudvikling og ledelse.

- Vi skal have flere danskere til at rejse med tog, og mange til at gøre det oftere. Derfor skal det være nemt at planlægge sin rejse, nemt at købe billet og oplevelsen på stationen og i toget skal være så god, at kunden har lyst til at tage turen igen, siger Jens Visholm Uglebjerg og fortsætter:

- Jeg er klar over, at det lyder nemmere end det sandsynligvis er, og jeg vil derfor også starte med at lytte til både kunder og kolleger og tage i praktik i de mest kundenære funktioner på tværs af organisationen, inden jeg for alvor kaster mig ind i arbejdet i direktionen og i det kommercielle team, siger han og fortsætter:

- DSB er en interessant virksomhed med masser af engagerede medarbejdere, og jeg glæder mig over at være involveret med på rejsen.



Jens Visholm Uglebjerg er udnævnt til ny kommerciel direktør i DSB.



Letbanen mellem Aarhus og Grenaa får fra den første mandag i det nye år flere afgange i morgen og eftermiddagstimerne. Men de første toenhalf måneder tager køreturen lidt længere tid, da sporene mellem Østbanetorvet og Lystrup skal bygges om og derfor bliver spærret. *(Foto: Jesper Christensen)*

Pendlere får flere letbaneafgange

Fra mandag 3. januar kører letbanetogene på Letbanen mellem Aarhus og Grenaa to gange i timen i myldretiden. Pendlere, der skal helt ind til Aarhus, skal dog forberede sig på lidt længere rejsetid til at begynde med, dastrækningen mellem stationen i Lystrup og stationen på Østbanetorvet bliver lukket i perioden fra mandag 3. januar og frem til torsdag 10. marts, da den skal ombygges. Ombygningen betyder, at togene på letbanen fra august 2022 kan køre hvert kvarter mellem Hornslet og Aarhus H i myldretiden

I første omgang er det passagerer, der pendler til arbejde eller uddannelse i Skejby, der mærker den største fordel ved de ekstra afgange.

- Det er en fantastisk nyhed, at der nu endelig kommer halvtimesdrift fra Djursland og ind mod Skejby og Aarhus Universitetshospital. Dermed bliver Letbanen en rigtig god - og grøn - transportmulighed for rigtig mange pendlere, siger Anders Kühnau (S), der er formand for regionsrådet i Region Midtjylland, der sammen med Aarhus Kommune ejer Aarhus Letbane.

- Det er selvfølgelig lidt ærgerligt, at passagerer, der skal helt ind til Aarhus H samtidig må væbne sig med lidt ekstra tålmodighed i forhold til ekstra rejsetid frem til 10. marts. Men med mulighed for fire afgangse i timen fra Hornslet bliver det forhåbentlig besværet værd, siger han videre.

En af dem, der glæder sig over de ekstra letbaneafgange, er Hans Michael Betsch fra Letbanens Passagerklub.

- Letbanens start har været vanskelig med fejl og aflysninger. Men man har arbejdet målrettet på forbedringer, både angående punktlighed og trafikinformation. At køreplanen nu kan udvides mod Grenaa og om et halvt år mod Hornslet, er et vigtigt skridt til at gøre Letbanen endnu mere attraktivt for passagerne, siger han.

Det er anlagt af et krydsningsspor i Trustrup på Djursland, der har gjort det muligt at køre med to letbaneafgange i timen til og fra Grenaa.

Midlertidig lukning af strækningen Lystrup-Østbanetorvet

Fra 3. januar til 10. marts bliver standsningsstedet Vestre Strandallé i Risskov i Aarhus' nordlige del ombygget til en krydsningsstation, hvor to letbanetog kan passere hinanden. Det betyder, at man skal påregne ekstra rejsetid i perioden frem til 10. marts, hvor strækningen mellem Lystrup og Østbanetorvet bliver lukket ned.

Udover at gøre letbanedriften mere robust, åbner det for at øge driften mellem Hornslet og Aarhus H. Konkret planlægges udvidelse til kvartersdrift på strækningen i myldretiden fra august 2022.

Ombygningen betyder, at kunderne på strækningen mellem Lystrup og Østbanetorvet skal finde andre alternativer i perioden. Standsningsstederne Østbanetorvet, Vestre Strandalle, Risskov Strandpark og Torsøvej vil være lukket ned.

Fra 3. januar 2022 er der ændringer på både L1 og L2:

- L1 kører to ekstra morgenafgange og fire ekstra eftermiddagsafgange til og fra Grenaa fra 3. januar. Det er de nuværende afgangse til/fra Ryomgård, der bliver udvidet til Grenaa
- L2 får ny køreplan med ændrede afgangstider mellem Odder og Lisbjerg/Lystrup
- Standsningsstederne Østbanetorvet, Risskov Strandpark, Vestre Strandallé og Torsøvej er lukket ned i perioden 3. januar - 10. marts 2022
- Passagerer, der rejser fra Aarhus mod Grenaa, skal stige ombord på L2 i Aarhus. I Lystrup skifter toget navn til L1, men kunderne kan blive siddende i toget
- Kunder, der rejser fra Djursland skal (som vanligt) stige ombord på L1. I Lystrup skifter toget navn til L2 og kører via Universitetshospitalet og Randersvej til Aarhus H. Kunder, der plejer at skifte til L2 skal blive siddende
- Kunder, der rejser fra Grenaa til Aarhus H, vil midlertidigt få længere rejsetid på cirka 15-20 minutter i perioden 3. januar - 10. marts



Letbanen i Odense bliver yderligere forsinket

Åbning af Odense Letbane bliver udsat til foråret, fordi anlægsarbejdet er blevet forsinket - og dermed også tiden til testkørsler. Årsag til forsinkelsen er, at projektets entreprenør, COMSA, endnu ikke har opnået endelig godkendelse fra BaneDanmark til at sætte strøm til de dele af letbanestrækningen, der grænser op mod BaneDanmarks anlæg. Dermed er mangler signalet til test- og træningskørsel på den samlede letbanestrækning forud for driftsstart med passagerer

- Vi har meddelt vores ejerkreds, at letbanen ikke når en åbningsdato inden for rammerne af den tidsplan, som COMSA præsenterede for os tidligere i år. Der er brug for ekstra tid til at færdiggøre projektet og afvikle de test- og træningsforløb, der går forud for driftsstart med passagerer, siger Mogens Hagelskær, der er administrerende direktør ved Odense Letbane.

Han siger, at ledelsen af Odense Letbane over en længere periode har været bevidste om tidspresset i projektet, som dog ikke ville være større, end at det efter letbane-ledelsens vurdering ville kunne indhentes undervejs.

Letbaner

- Derfor har vi hidtil fastholdt vores forventning om åbning af letbanen omkring årsskiftet - også for derigennem at fastholde et konstant og maksimalt tryk på COMSA i relation til overholdelse af egen tidsplan, siger Mogens Hagelskær og fortsætter:

- På grund af situationen har vi længe efterspurgt dialog med COMSA på partnerniveau. Det seneste møde blev afholdt onsdag 17. november, og her stod det klart, at mulighederne for at indhente tabt terræn i tidsplanen var udtømte. Og da der fortsat ikke er opnået endelig godkendelse til at strømsætte hele letbanestrækningen, tager vi nu konsekvensen ved at meddele denne forsinkelse.

Mogens Hagelskær peger på, at der er ærgerligt og utilfredsstillende, at COMSA, som ansvarlig for anlægsarbejdet, ikke i rette tid har formået at sikre projektets fremdrift i henhold til den aftalte tidsplan.

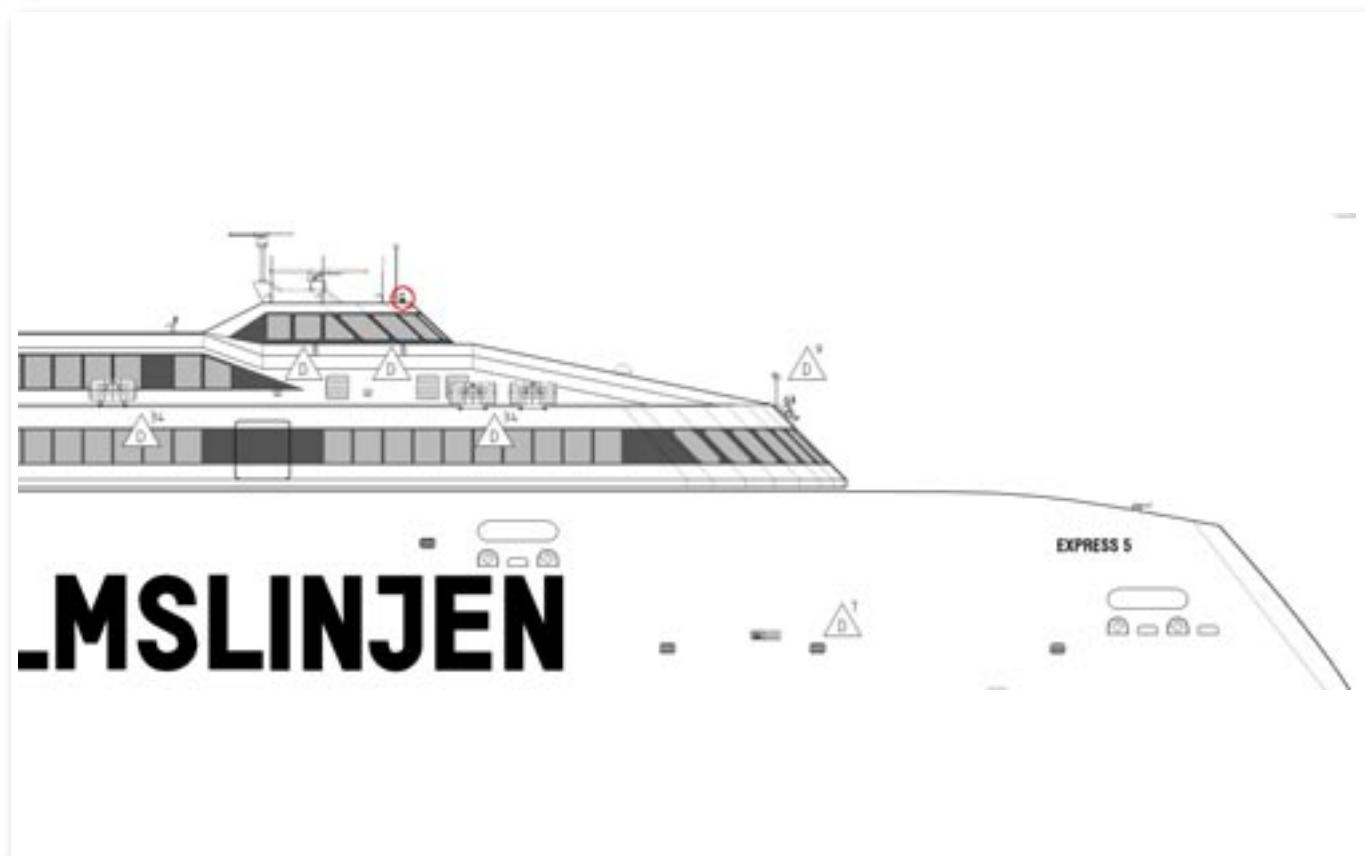
- Fra Odense Letbane P/S' side har vi over de seneste måneder bistået COMSA med yderligere ressourcer og teknisk bistand, ligesom vi har taget en mere aktiv rolle i kontakten med BaneDanmark. Det har medvirket til, at der nu er skabt en tæt og konstruktiv dialog med BaneDanmark, og på den baggrund er det vores forventning, at vi inden for den nærmeste tid vil opnå endelig godkendelse til at køre på hele letbanestrækningen. Når vi har tog på hele strækningen, har vi også forudsætninger for at melde ud om et mere præcist åbningstidspunkt, siger direktøren for Odense Letbane.

Mogens Hagelskær understreger, at godkendelsen er den afgørende forudsætning for, at COMSA kan udforme en revideret tidsplan for den resterende del af projektet.

- Vi forventer, at letbanen åbner i løbet af foråret 2022. Heldigvis er selve anlægsarbejdet tæt på afsluttet, hvilket er tydeligt for alle, der bevæger sig gennem Odense. Letbanens åbning kommer tættere på for hver dag, men jeg vil samtidig pointere, at sikkerhed er vigtigere end datoer - vi bruger den tid, der skal til for at udføre et godt og sikkert testforløb frem mod driftsstart, siger Mogens Hagelskær.

Det er Odense Letbane P/S' vurdering, at omkostninger ved den forsinkede driftsstart vil kunne afholdes inden for rammerne af det eksisterende budget, inklusive reserver - med udgangspunkt i, at meromkostninger ved en forlænget anlægsfase i et vist omfang modsvarer af dagsboder til COMSA som følge af den misligholdte tidsplan.





Tegningen her viser, hvor det mørke-gennemtrængende kamera kommer til at sidde på Express 5.

Ny hurtigfærge får bedre nattesyn

Bornholmslinjens kommende hurtigfærge »Express 5« bliver udstyret med et særligt kamera, som giver besætningen "skarpe øjne i natten".

Når Express 5 bliver leveret til Bornholm i slutningen af 2022, er det en færge med det mest moderne udstyr, som findes. Blandt andet får hurtigfærgen et særligt kamera, som øger besætningens nattesyn, når de står på skibets bro og skal navigere om natten.

Kameraet er et Flir M364C LR, der er et infrarødt, termisk kamera, som i mørket giver besætningen mulighed for at stille skarpt på objekter fem kilometer ude foran hurtigfærgen.

Flir-kameraet er blandt andet kendt for sin placering på amerikanske kamphelikoptere, hvor det særlige gyro-ophæng sikrer et helt roligt billede. Det betyder, at selv om der er bølgegang på Østersøen, kan mandskabet på broen af Express 5 hele tiden se op til fem kilometer frem igennem nattermørket.

- Det giver selvfølgelig skibets besætning et ekstra lag sikkerhed, at de kan få øje på mulige objekter så langt ude foran skibet, også mens det er mørkt, siger Molslinjen's koordinerende kaptajn for Bornholmslinjen, Kasper Sommer.

Express 5 bliver foreløbig den eneste af Molslinjens hurtigfærger, som udstyres med det særlige kamera. Express 5 forventes leveret til Bornholmslinjen i slutningen af 2022, hvorefter rejsen hjem mod Bornholm begynder.

Lokaltog med nyt design kører først op Lolland

I begyndelsen af december kørte tre nye Desiro-togsæt på Lollandsbanen for første gang. De tre tog, som Lokaltog har lejet, er udstyret med et helt nyt design, som kan blive Lokaltogs fremtidige udtryk. Designet skal testes hos kunderne på alle Lokaltogs ni strækninger. Det sker med en brugerundersøgelse, hvor alle får mulighed for at deltage og give deres mening til kende

Lokaltog har lejet tre Desiro-tog, som nu kører på Lollandsbanen, da Banedanmark har taget et nyt signalsystem i brug. De IC2-tog, som i dag betjener Lollandsbanen, er endnu ikke udstyret til at kommunikere med det nye signalsystem ERMTS, derfor er der brug for de tre Desiro-tog.

Movia, som Lokaltog hører under, benytter lejligheden til at afprøve et helt nyt togdesign, som kan blive fremtidens design for alle Lokaltogs togsæt, efterhånden som togene står foran en udskiftning. Konkret skal Lokaltog i i 2026 udskifte 20 gamle dieseltog, som forventes erstattet af batteritog.

- Målet med at opdatere designet på Lokaltog er at give togene et moderne og ensartet udtryk, og på sigt for alle de ni lokalbanestrækninger på Sjælland og øerne. Dels så kunderne nemt kan genkende Lokaltog, uanset hvor man rejser med os, men også for at give designet et opdateret, mere tilgængeligt og moderne udtryk, siger administrerende direktør i Movia og bestyrelsesformand i Lokaltog, Dorthe Nøhr Pedersen.

Den bærende idé i designet er, at det består af 47 prikker, som symboliserer de 45 kommuner og to regioner, som ejer Movia. I det nye design for Lokaltog er der i elementerne ved togets døre særligt fokus på hensynet til tilgængelighed og sikkerhed, det gælder blandt andet kontrasten i designets lysegrå og mørkegrå farve, som skal gøre det nemmere for eksempelvis svagseende borgere at finde indgangsdørene.



Copyright: Movia Foto: Michael Madsen

Fakta om det nye design:

- Movia indførte i 2019 i sin designlinje en cirkel, der består af 47 prikker. Én for hver af Movias ejere, 45 kommuner og to regioner
- Designlinjen er implementeret i Movia's visuelle design og er under implementering på Movias materiel, efterhånden som lejligheden byder sig. Cirklen sidder blandt andet på de grønne sideruder på el-busser og havnebusser, på flextrafik-bilernes gule døre, og den indgår i visualiseringerne af BRT-konceptet, en ny form for kollektiv transport i Danmark
- Det nye design på de tre Desiro-tog, som testes i de kommende to år, skal knytte Lokaltog tættere til Movia's samlede vifte af mobilitets-tilbud

Tilbageblik



Undertegnede foran en Nissan Patrol, som man kalder en Jeep, gæsterne var tyskere. Der blev også taget fotos af alle, de blev selvfølgelig også tilbudt gæsterne til ublu priser, noget som min chauffør i førerbilen stod for.

Med Europa på bagsmækken

Velkommen til Lanzarote, vi beder jer om at sætte uret 1 time og 50 år tilbage... I 1988, da jeg var 28 år, havde jeg fået to charterbilletter billigt til Lanzarote, der er en af de syv Kanariske Øer og dengang nok mest kendt for det danske sportscenter, Club la Santa. Øerne, som ligger vest for Nordafrika, hører til Spanien og har deres eget parlament

Teks og foto: Rolf Brems

Som det ind i mellem sker, var der en sød pige i receptionen, som snakkede engelsk. Hende faldt jeg i snak med, og det udviklede sig til mere. Og da omstændighederne omkring mit job på Sindal Flyveplads, hvor jeg passede tårnet, ændrede sig, da man indstillede ruten til København, sagde jeg jobbet op og rejste til Lanzarote.

Det var i sommeren 1990. Og vel ankommet med flyveren om fredagen brugte vi weekenden på at indrette lejligheden, som kæresten havde lejet. På den tid gik det ikke at sove sammen officielt, dertil havde Spanien stadig for stærke katolske forbindelser.

Jeg havde set på mine ferier, at der var nogle firmaer, som tilbød Jeep Safari med gæster siddende i åbne Nissan'er eller Toyota'er - og som et alternativ til turistbusser tilbød charterturisterne en heldagstur ud på de støvede veje.

Det, tænkte jeg, ville lige være noget for mig, så jeg troppede op hos et af firmaerne om mandagen, netop som dagens tur var til ende og spurgte efter job.

Tilbageblik

Chefen, som selv stod for turen, rendte rundt med et stort VHS-kamera på skulderen og sagde, at de ikke lige manglede nogen. Jeg spurgte ind til kameraet, han fortalte, at der blev lavet en video under turen, som gæsterne kunne se - og selvfølgelig købe.

Da jeg fortalte, at jeg havde et magen til og var god til at filme, mente han så nok, at han kunne bruge mig. Og da jeg på hans spørgsmål fortalte, at jeg kunne tysk, engelsk og skandinavisk, var han slet ikke i tvivl. Jeg kunne møde den næste morgen.

Tysk til husbehov og svensk fra fjernsynet

Mit tyske var til husbehov, og som barn var vi kommet en del i Sverige, da mine forældre havde et vennepar, hvor hun var fra Sverige. Men ellers var mine sprogkundskaber fra svensk TV, som vi i Københavnsområdet kunne se. Og jeg var sikker på, at chefen hverken kunne tysk eller skandinavisk og derfor ikke kunne høre, at det nok var lidt mangelfuldt.

Dagsturene var som hovedregel delt op i sprog - mandag og tirsdag var englænderdage, onsdag et mix af tyskere og hollændere/belgiere, torsdage var skandinaviske gæster og fredage næsten kun tyskere. Lørdage var oftest spaniere fra hovedlandet. De ture fik jeg først lov til at køre, da jeg havde lært spansk. Mange spaniere tog på en forlænget week-end for at få lidt sol, specielt folk fra nordspanien, der har et køligt klima, og de Kanariske øer er også kendt som destination for bryllupsrejser.

Driving Miss Crazy

De fleste engelske gæster måtte ikke selv køre. Det var et krav fra rejseselskabet, som solgte turen. Det var fordi - fandt jeg senere ud af - at hele konceptet simpelthen lå på kanten af loven. Derfor blev der brugt chauffører til de engelske gæster, men da en udflugt med Jeep Safari ikke officielt var kørsel med betalende gæster, krævedes der ikke et erhvervskørekort.

Ved al erhvervskørsel i Spanien er køretøjet forsynet med en lille plade med SP (Servicio Publico).

Jeep Safari byggede på, at føreren i hver bil udfyldte en lejekontrakt, hvor han stod som lejer, som var den enhver anden udlejningsbil. Men et er, at en proformalejer af en bil pludselig skulle have ansvaret for otte gæster, noget andet er at man som englænder ikke var vant til højrekørsel. Der havde tidligere været nogle grimme episoder, så det var altså bandlyst.

Men ellers ville de fleste gerne selv køre. Ja, nogle tyskere krævede at få lov at køre, ellers ville de ikke med.

Og her lå kimen til det, som senere skulle betyde en massiv chikane fra både politiet og taxi-branchen. Men jeg fik min Jeep og otte gæster. Så vidt jeg husker, var der næsten kun piger eller damer i min Jeep, og meget kan man sige om enlændere, og meget kom jeg til at lære, men de var gode til at more sig. De var en del af et større selskab, så der var en masse sjov og spas.

Føreren i den første Jeep var en belgier, Willy, som senere skulle vise sig at være både fordrukken og ond-



Når jeg indleder artiklen med at man kommer 50 år tilbage i tiden, så var det ikke helt ved siden af. Her er et ægtepar, som har været i marken. Det var ikke deres slags, der klagede over kørslen på jordvejene. De bød gerne gæsterne på det, de nu havde i vognen. I dag kører deres efterkommere i store fire-hjulstrækkere.

Tilbageblik



Sommetider var jeg ude med guider på såkaldte "smørreture" for at vise dem det produkt, de nu skulle sælge. Men her er jeg nok på naboøen Fuerteventura for at finde en interessant rute til de kommende ture.

skabsfuld. Turlederen var ham, som lavede videofilmen. For hvis den skulle laves, så gæsterne ville købe den, skulle der filmes fra alle vinkler.

Chefen hed José Emanuel. Og når man hedder det i Spanien, ja, så bliver man kaldt Pepe. Han kom oprindeligt fra Gran Canaria og var en gavtyv af værste skuffe. Snu og glat, charmerende og utrolig dygtig til at lave penge.

Opsamling og koordinering

Jeg mødte klokken 8, hvad jeg selvfølgelig ikke kunne vide var, at der var en del logistik bag opsamling af gæster ved de forskellige hoteller. Det blev koordineret aftenen før af kontordamen Maria, som kom fra Madrid. Men på dage med gæster, som selv skulle køre, skulle der transporteres Jeep'er ud til mødestederne. Den ansvarlige skulle dagen efter huske de rigtige nøgler til de pågældende Jeep, det gik selvfølgelig galt af og til. Dengang skulle man altid have mønter i lommen til en telefonboks.

Jeg mødte ind ved hovedkontoret og blev transporteret ud til et stort kompleks, hvor der holdt fire Jeep. Vi fyldte bilerne, og én af de andre førte an, da vi kørte mod det næste mødested, hvor der skulle være plads til, at 13 Jeep kunne mødes og tage passagerer om bord.

Så gik turen i samlet konvoj op mod den gamle hovedstad Tequise, hvor vi gjorde holdt på torvet. Her blev gæsterne så informeret af Willy om dagens tur, pauser og spisesteder - og at man ikke måtte stå op under kørslen. Der blev fortalt, at man ville lave en video på turen, så brød Pepe ind og sagde, at han senere ville vise os den, hvortil Willy pointerede, at det kun var videoen, han ville vise os.

Så var stilen lagt...

Tilbageblik

Inden vi kørte ud af byen, gik Pepe rundt til hver Jeep og sagde i en alvorlig tone, at pigerne lige skulle tildække hår og skuldre, da vi kørte igennem den muslimske bydel. Han filmede og det var selvfølgelig løgn.

Vi kørte ud af byen ned ad en gammel grusvej til Famara, som er en flot strand med hvidt sand, og hvor der dengang lå et strandet skib. Det er ikke synligt mere, og stranden er i dag et populært surfersted.

Jeg troede egentlig fra mine tidligere ferier, at jeg kendte øen godt. Men på den første dag kom jeg ud på nogle veje, som jeg ikke anede eksisterede, mange af dem var som at køre på et vaskebræt.

Ud på Vulkaner

Ude til højre kan man se, at vinstokkene er ganske små, de bliver brugt til halve flasker vin..!

Efter Famara kom vi ud i en lille sandørken. Dengang tog vi en sandvej, som ved en lille bakke kunne give nogle sjove billeder, når Jeepen hoppede på den ujævne vej. Det måtte vi dog stoppe med, da vi fik for mange skader og efterfølgende klager.

Første stop var en bar, hvor der kunne købes lidt kaffe og sandwich. Derefter gik turen ind i lavaområdet, som dækker en stor del af øen. Vulkanudbruddene på øen er geologisk set ganske nye - fra 1776 - De var i udbrud flere år og begravede 11 landsbyer.

Hvor vi gjorde holdt, var der mulighed for at samle lidt lavaklumper, og søge efter Olivina-sten som man kan finde inde i lavasten.

Det mest spektakulære på Lanzarote er nationalparken Timanfaya. Der er utroligt flot, og vil man for alvor mærke varmen fra undergrunden, findes der guidede ture, hvor man kan stege kød over huller i jorden. Men der måtte vi ikke komme ind. Her kører busser, som tager turisterne ind over de fantastiske formationer, som lavaen har skabt.



Forfatteren foran sin lejlighed i bydelen Playa Honda. (dybe strand).



Også spansk teknologi...

Tilbageblik

Derefter kørte vi igennem La Geria, som er øens største vindistrikt. Da det ikke regner nok til at vinstokkene kan gro, er de plantet i et hul i den sorte aske, så fugten om natten trænger ned til vinstokken.

Tæt på nationalparken gjorde vi holdt i byen Uga, hvor der blev serveret grillede svinekoteletter med brød og salat, og med husets vin.

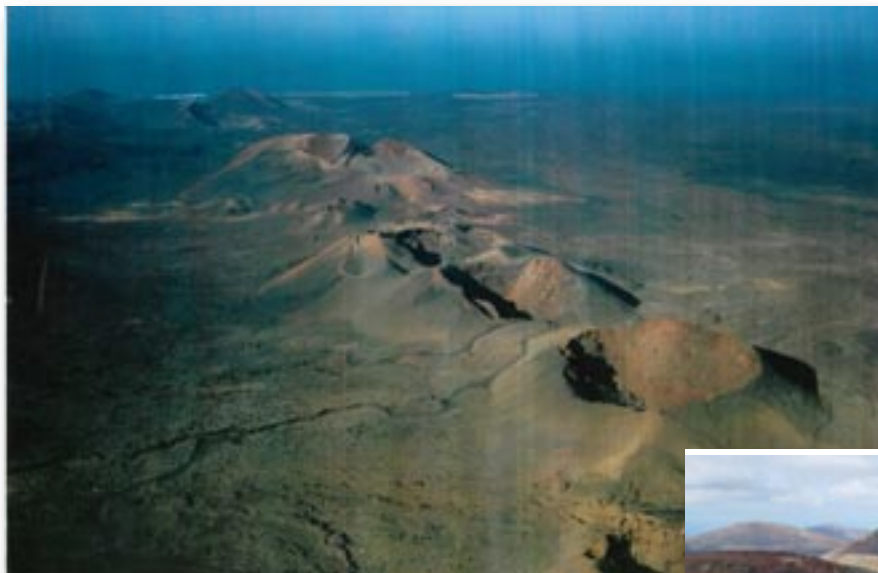
Til chaufførerne og turlederen kunne vi vælge det, vi ville have at spise. En af de første gange, jeg var alene, råbte jeg bare ned til tjeneren, at jeg gerne ville have noget Polla. (Udtales Poja). Det, jeg gerne ville have, var Pollo. Polla er mandens kønsdel. Det hang ved til stor morskab de næste par år.

Så gik turen mod El Golfo, der er et krater, hvis ene side er skyllet ud i Atlanterhavet, og hvor kraterhullet er fyldt op med vand, som har en meget grøn farve. Det var nok turens højdepunkt, da vi besteg krateret fra en side, som ikke var den officielle, og hvor man kunne kigge direkte ned i den grønne rubin, som man påstod gav den grønne farve. Her blev der også lavet lidt sjov for åben kamera - både med nogle gimmicks, hvor det så ud som om, at man smed nogle børn ud fra klippesiden. Ved afgang, når folk sad i bilerne, skulle de lede efter en nødhjælpkasse i bunden af bilen. Her filmede man damernes popo, når de bukkede sig ned.

Vand og Video

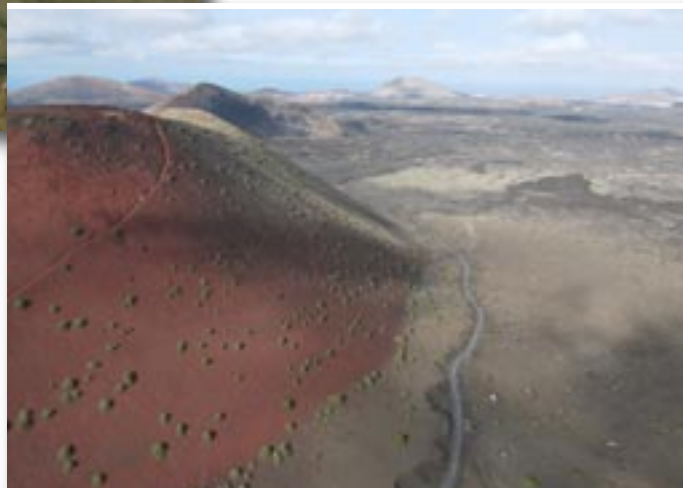
I kirken vi passerer nu, kan man se et kranie af Columbus, faktisk kan man se to, et fra da han var barn og et fra da han var voksen...

Så gik turen videre mod Papagayo-strandene på den sydligste del af øen - en tur, der undervejs ikke bød på noget interessant, men hvor stranden med det blå vand og hvide sand ofte lokkede de fleste i vandet for at skylle støvet af sig.



Luftbillede af vulkanerne i nationalparken Timanfaya.

En af de veje gennem området med aske - et meget følsomt område uden megen vegetation. Den røde vulkan hedder "La Calders Roja" (Den røde kedel).



Tilbageblik

Vejen igennem lava-området. Her kører man igennem en fuldstændig forrevet overflade.



Efter en lille time kørte vi op til en lille landsby, Femés, hvor vi gjorde holdt ved en bar. Her kunne folk købe en forfriskning samtidig med, at videoen blev vist. Musikken blev medbragt på et kassettebånd og afspillet sammen med videoen. Hvor der var noget sjovt, blev musikken skruet ned så man kunne høre lyden på videoen. Det skulle så helst være det samme, man redigerede, når man kom tilbage til kontoret. På en go dag blev der solgt 20-25 videoer.

På vejen hjem blev alle biler tanket. Derefter blev folk kørt til deres opsamlingssteder, klokken var efterhånden blevet 18-19 stykker. Så skulle bileren placeres ude i turistbyen, tit var klokken 20.30 inden man kom ud fra kontoret.

Den nye Pepe

Allerde om fredagen i samme uge fik jeg ansvaret for turen. Det var "tyskerfredag". Jeg skulle både lave video og holde rede på 13 Jeep. Jeg lærte med tiden at udse mig én, der kunne køre min Jeep på betryggende måde, ikke for ung, men heller ikke for gammel, da jeg ofte stod op for at filme. Men dagen var noget af en udfordring. Pludselig stod jeg med 100 tyskere og skulle holde en information på tysk, varetage nogle af de spørgsmål og problemer, der altid vil opstå.

I løbet af de næste uger kørte jeg flere og flere ture i stedet for Pepe, og snart var det kun Willy og undertegnede, der kørte fast. På englænderturerne havde vi chauffører på. Willy gjorde alt, når han var i sit onde lune, for at sabotere min video, f.eks. når jeg kørte i forvejen for at filme konvojen, så valgte han en anden vej. Ved vores stop behøvede han ikke at sige noget til tjeneren, der blev bare stillet et glas snaps eller hvad han nu drak, på bordet.

Man skal tænke på at Spanien hvad angår det at køre i spirituspåvirket tilstand nok var 30 år bagud i forhold til Danmark, så længe man ikke kørte galt, så gik det. Jeg havde flere konfrontationer med ham, men lige lidt hjalp det, og Pepe vidste jo godt hvad der skete.

Samtidig var lokalpolitiet i turistbyen Puerto del Carmen, hvor firmaet holdt til, på stikkerne for at stoppe Jeep Safari-kørslen. Borgmesteren i Tias Kommune, som byen var en del af, var taxichauffør, og han mente, at Jeep Safari udøvede en slags taxikørsel, når gæsterne henholdsvis blev samlet op og kørt til deres hoteller.

Tilbageblik



Vejen gennem aske-området. Ude til højre kan man se spor efter kørsel med biler. Det har sikkert været sjovt, men sporene er synlige de næste 100 år.

Borgmesteren har uden tvivl haft fat i chefen for politiet, for de begyndte nu at stoppe hele konvojen og afkræve at se lejekontrakter på alle førerne. Dem havde vi jo ikke lavet de første par gange, vi blev stoppet. Vi begyndte at ændre ruten ud af byen, men der kunne vi ikke snyde politiet. Lejekontrakterne samlede de så sammen og kørte op på politistationen for at kopierer, imens sad 100 gæster og spurgte hvad der foregik.

Vi kom også ud for, at de parkerede Jeep ude ved hotellerne blev saboteret, fik smidt hundelorte ind på sæderne, punkteret dækkene eller skåret sæder op. De var jo kun lukket med pressening.

Turister klager, ikke nødvendigvis til guiden, men til rejseselskabet, som har solgt billetterne. Nu begyndte rejseselskaberne at undre sig over, hvorfor Jeep Safari blev holdt tilbage.

For Pepe var gode råd dyre, men da han tjente styrtende på sin forretning, donerede han nogle penge til politiets idrætsklub - som det hed sig - og vi kunne pludselig køre i fred. Hvordan han fik ordnet det med borgmesteren ved jeg ikke, men jeg har da min ide... og sabotagen ophørte.

Og sådan er det nogle steder i Spanien, det er altid godt at kende de rette.

Senere kunne jeg også selv drage nytte af at kende de rigtige. Min svoger blev senere chef for en afdeling af Guardia Civil i Arrecife, som er det militære politikorps med tidligere stærke bånd til diktatoreren Franco.

Vi begyndte også at køre ture til nabøen Fuerteventura. Her tog vi færgen over fra Playa Blanca, en tur på 40 minutter - iøvrigt med en gammel LB færge fra Helsingør- Helsingborg. Inden ombordkørsel syntes en Guardia Civil betjent lige, at han ville tjekke papirerne på bilerne. Det var der selvfølgelig ikke styr på, men da jeg sagde, at vi nok lige skulle huske dem næste gang, og at min svoger iøvrigt var hans chef, blev vi bare vinket ombord.

Tilbageblik

Gæsterne måtte ikke sidde i bilerne under ombordkørsel. Det havde været kønt, hvis alle gæsterne var på færgen, men ingen Jeep var kommet med over, hvis betjenten var blevet firkantet.

Inden jeg forlod Danmark, havde jeg søgt et andet job på en lufthavn. De ringede nu og spurgte, om jeg var interesseret i et job. Jeg slog til og rejste tilbage til Danmark.

Hjem og ud

Man kan sige, at forventninger til jobbet ikke var helt afstemt, så det blev kun til et år i Danmark. Vi var også blevet gift, og jeg tog nu springet fuldt ud og læssede alt mit habengut ind i en stor kassevogn, indkøbt til formålet.

Jeep Safari var en svingdørs branche, så ligeså snart jeg henvendte mig, fik jeg mit job igen, dog betingede jeg mig, at jeg kun ville arbejde fire dage om ugen. Det var som sagt mange timer, og man var træt oven på sådan en dag.

Willy var røget ud. Nogle gæster havde endelig anmeldt til deres rejseselskab, at manden var beruset under kørslen, imellem stoppene havde han forsynet sig fra en lommelærke og skulle efter sigende hjælpes ud af Jeepen. Hvis først rejsebureauerne, som solgte billetterne, satte nogle krav, var det "take it or leave it". Man kan ikke lave en forretning med ture, hvad enten det er bus eller Jeep, uden at rejseselskabet sælger billetten. Turene blev udbudt til informationsmøderne, når gæsterne ankom. Kommissionen var ca. 40 procent.

Jeg kørte nu turene med en fast chauffør, men kørte alene på "Tyskerdagen", hvor chaufføreren Jordi som var fra Barcelona, kunne holde fri.

Jeg fik provision af de solgte videoer, tyskerne købte altid godt, hvorimod de engelske gæster holdt mere på pengene. Pudsigt nok sagde englænderne, som vi også siger i Danmark, at skotterne er nærige, men det forholdt sig lige omvendt. De skotske gæster var som regel godt ved mufferne.



I begyndelsen kørte vi ind og gjorde holdt ved Tinquaton-vulkanen. Den store sorte plads kunne rumme vores konvoj og var nok turens højdepunkt. I dag skal man gå én kilometer for at komme ind i den.

Tilbageblik



Papagayo-strandene helt på sydligeste spids. Her gjorde vi holdt for en dukkert.

Når man indkaldte til samling om morgenen lærte jeg hurtigt at sige "British eller English speaking, hvis jeg bare sagde "english please, come over here" ville nogen spørge "what about the Irish or Scottish"?

Man kunne heller ikke bare placere folk i bilerne, som man ville. Faktisk satte man ikke englændere og tyskere i samme bil - og slet ikke hollændere sammen med tyskere.

Vi fandt også ud af, at med murens fald var der to typer tyskere - de åbne og krævende fra vest, og de mutte og reserverede fra det tidligere øst, eller "Dunkel-Deutschland", som jeg kaldte det.

Engang havde vi sat en ældre hollænder i en tysk bil, i takt med at han blev træt og visk nok en kende beruset, begyndte han at skælde alle tyskere ud, kaldte dem for nazier og lign. Det var gammelt nag fra krigens tid, hvor tyskerne havde behandlet hollænderne skidt. Ham fik vi over i en bil med englændere.

Det, som jeg kunne lide ved ved de tyske gæster, var, at hvis de var utilfredse med noget, så sagde de det uden omsvøb. De engelske gæster kunne stå og rose turen, for derefter at gå til rejseselskabet for at klage. Det vidste Pepe, så de gange, der blev klaget over min person, sagde han det bare henkastet. Den ene gang havde vi for sjov på restauranten sat en tallerken med græs eller ukrudt til en gæst, som var vegetar. De havde grinnet, men efterfølgende klaget til rejsebureauet.

En anden gang havde en englænder bed om at få "Fish and Chips", som er den engelske nationalspise. Der havde jeg svaret, at så skulle man nok fremover feriere på den engelske sydkyst og ikke i Spanien.

Landsmænd og broderfolk

På den skandinaviske dag prøvede vi at dele broderfolket op i de respektive Jeep fra de forskellige lande, finnerene var de sværeste. De var ofte lidt sky og indelukkede og forstod ikke, når der blev lavet sjov. De havde altid selv en

Tilbageblik

Guide med, da det også sprogmæssigt var et problem. Til gengæld medbragte de ofte selv et arsenal af spiritus til den lange dag. Og det var ofte kendetegnende for vort broderfolk, alle former for alkohol på de Kanariske øer kan købes til ingen penge døgnet rundt, adskillige gange måtte vi sende finnere og svenskere hjem i en taxi ude på turen, nordmænd en sjælden gang. Min kone, som arbejdede på det lokale hospital, kunne også berette om samme etnicitet, som skulle til udpumpning. Men det svarer vel nogenlunde til at lukke børn ind i en slikbutik.

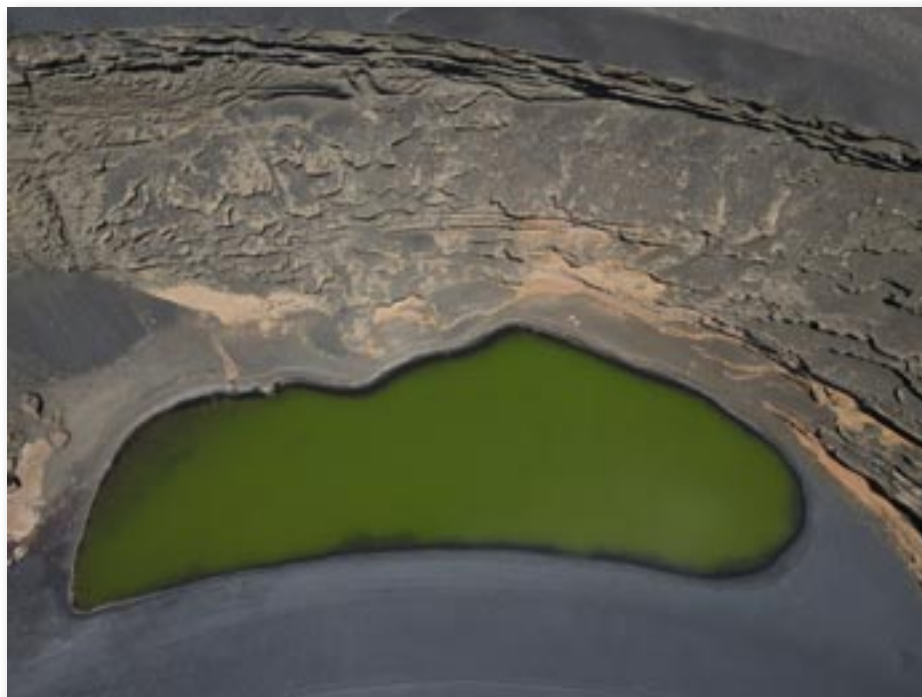
Alt efter hvor mange biler, der var i konvojen - jo flere, desto langsommere gik det, og hvor vi ikke havde chauffører på skulle vi hele tiden være vågne for at sikre, at alle var med.

Som regel udvalgte vi en bil til at være den sidste, de skulle så køre med lys. Undervejs Justerede Jordi og jeg på turens længde, så det passede med spisetider og ophold. Pepe havde lært mig, at man aldrig skulle love gæsterne noget, for eksempel et stop ved kamelerne, som der ikke altid var tid til, fik de ikke set det, kom klagerne og de ville have penge tilbage.

Danskerne var svære at flytte rundt med, når først var placeret i deres Jeep. Nogle gange skiftede man chauffør, og hvis denne var i selskab med fire andre, skulle der rokeres rundt.

Jeg fornemmede også, at danskerne ikke brød sig om, at det var en dansker, som snød og narrede dem - for eksempel i forbindelse med videoen, eller bare tog gas på dem. Jeep Safari var sjov og ballade. Det var noget andet de gange, jeg senere blev guide i en bus, her kunne man til hele forsamlingen fortælle om øen, kulturen og geografien.

Om vinteren efter vores strandbesøg satte vi pressinger på bilerne, ellers kunne det blive for koldt til gæsterne, men også om sommeren skulle vi passe på. Det kunne blive op til 47 grader og så er forholdene ikke til at spøge med.



El Golfo, her "angreb" vi fra kanten i baggrunden, i dag er det fuldstændigt umuligt at komme til.

Tilbageblik



Den gamle bar i Femés, hvor vi viste videoen, i dag er pladsen bilfri, og bag baren er der en fantastisk udsigt.

Her skulle vi hele tiden sørge for, at gæsterne var bevidste om, at drikke vand og dække sig til. Man kunne få de værste forbrændinger uden at mærke det i fartvinden.

Mere end en gang måtte vi rekvirere en ambulance til nogle gæster, der havde fået solstik, eller sende dem hjem i taxi.

Ingen service

Ved turens slut kørte vi altid ind på en tankstation, så vi oplevede sjældent, at vi havde en bil, der løb tør. Til gengæld fik vi af og til startproblemer, hvis et batteri ikke var så godt. Førerbilen havde altid nogle startkabler og et slæbetov. Slæbetovet kunne kun bruges uden for offentlig vej, da det ikke er tilladt at slæbe i Spanien. Punkteringer var ikke ualmindelige, hjulskift lærte man hurtigt. Men ellers begyndte bilerne at skramte, de blev ikke vedligeholdt, de manglede ofte olie og vand, men også det, der var værre.

Jeg begyndte at få flere og flere diskussioner med Pepe på grund af den manglende vedligeholdelse. Vi kørte rundt med knækkede bladfyedre, manglende lys, blink, horn med mere, da alle kontakter var sat fuldstændig til i støv. En dag på vej ned mod kontoret i en Jeep fyldt med gæster kunne jeg trykke bremsepedalen i bund, heldigvis virkede håndbremsen.

Men jeg snakkede for døve øre. Det eneste, det drejede sig om, var, at han skulle tjene penge. På et tidspunkt var der ingen forsikring på bilerne.

Spisestedet var også blevet skiftet. Nu kørte vi op til en lidt øde farm, hvor et tysk ægtepar stod for serveringen. Her bildte man gæsterne ind, at der blev serveret den lokale lanzarote-vin. Det var noget forfærdeligt sprøjt var den billigste kartonvin fra Spanien som kostede fem kroner pr liter. Men det blev hældt op på karaffer, så...

Tilbageblik

Efter nogle uger kom politiet og lukkede hele bixsen. De havde ingen tilladelse til servering og anmelderen var ejeren af den restaurant, hvor vi plejede at spise. Forståeligt nok.

Nu stod vi så med måske 100 sultne gæster, så vi drog ned på den restaurant, hvor vi plejede at spise og håbede på, at han gav kredit. Men der blev en frygtelig ballade, og min og Pepe's kemi var på nulpunktet.

Pepe havde på samme tid etableret en biludlejning med tyskeren fra restauranten som stråmand. Det var en biludlejning, som på papiret ikke eksisterede, og som til slut kostede tyskeren et år i spjældet. Men Pepe var glad som en ål og slap for straf.

Medierne begyndte også at interessere sig for Jeep Safari-konceptet. Man påstod, at vi ødelagde naturen og nærmest kørte ud over uberørte områder. Den lokale naturbeskyttelsesorganisation - Medio Ambiente - kunne finde på at blokere vejen gennem lavaområdet. Det kunne gæsterne jo også undre sig over. Sandheden var, at vi kun kørte på officielle veje

Det, som mange steder havde sat hjulspor i de følsomme områder, var det utal af 4x4 biler, crossmotorcykler, ATV'er, som blev solgt i hobetal i takt med den stigende levestandard.

Pudsigt at vi i Danmark skal betale verdens højeste bilafgifter, mens man i en anden del af EU kun skal betale 20 procent.

Ulykken

En lørdag, hvor Jeep Safari kørte med en fem-seks biler med spanske gæster, væltede en af bilerne, som havde en knækket bladfedre. Bilen tippede rundt, og en ung mand blev slynget ud. Der var jo ingen seler på ladet, og han fik bilen over sig. Han døde senere af sine kvæstelser, forældrene blev også kvæstet.

Nu skulle man tro, at politiet og myndighederne fik stoppet firmaet. Men nej, Pepe klarede frisag - det var jo en udlejningsbil som tilfældigt kørte i en konvoj.



Et skilt som vi ikke kender i Danmark. Det betyder vej med "vaskebræt" - altså rillede veje, som opstår på grund af bilernes affjedring.

Tilbageblik



Ingen artikel uden Corona... her det højeste krater på øen - Corona (krone) troner 600 meter over den nordlige del.

Der blev et retligt efterspil, men hvad det endte med, ved jeg ikke. Jeg forlod firmaet og meddelte blandt andet chef-guiderne ved to store danske rejsebureauer, samt tyske og engelske, hvor galt det stod til med servicen på bilerne. Om mandagen kørte det for fuld skrue igen. Da jeg mødte, troede jeg, at der ville være lidt selvransagelse, men nej, om eftermiddagen sagde jeg op.

Jeg lærte, at rejsebranchen bag facaden er pilrådden, at kun penge talte, hele turistindustrien var et spørgsmål om at rage til sig ved kommission. Og pengene røg som regel direkte i lommerne uden om skattevæsenet. (Når guiderne ved infomødet på din næste charterrejse anbefaler et specielt firma, hvor du skal leje din bil, kan du være sikker på, at det er dem, som betaler mest i kommission).

Luftsafari

Når man havde været på øen nogle år, var man et kendt ansigt. Jeg behøvede ikke en gang at skulle søge job, det kom af sig selv. Jeg kunne nu også snakke godt spansk og mit tyske og engelske havde fået en boost, så inden jeg nåede at finde ud af min næste plan, blev jeg kontaktet af en tysker i udlejningsbranchen - både med biler, men også med trikes og scootere.

Samtidig ville nogle danskere etablere et rundflyvningsfirma og havde hørt om ham danskeren, der også kunne flyve. Her kom mine spanskunderskaber mig til nytte med at indhente tilladelser osv. Projektet holdt dog ikke mere end halv-

Tilbageblik

andet år. De fik dog lidt flyvetid ud af det, og blev begge senere piloter i store selskaber.

Det endte med, at jeg begyndte at flyve for et spansk firma, som var hyret ind til at bekæmpe illegale jægere på de tre øde øer nord for Lanzarote, men det er en helt anden historie, som redaktøren må vurdere om det hører hjemme i nærværende blad.

Pepe døde i 1998, kun 43 år gammel, han havde et af de største huse i Puerto del Carmen, men havde efter min mening slidt sig op i jagten på penge.

Jeep Safari fik et mere og mere blakket ry og eksisterer ikke længere på Lanzarote. Mange af de steder, vi kørte, er spærret af. Der er kommet større fokus på at passe på omgivelserne.

Hvis du vil have resten med, kan det slutte her som første del.
Ellers tag nedenstående med.

Jeg fik i slutningen af 1990'erne flere og flere afløser jobs på forskellige lufthavne i Danmark, og det endte med en skilsmisse. I 1999 flyttede jeg permanent til Danmark, hvor jeg fik job på Odense Lufthavn og fløj lidt for Stenhøj-koncernen til 2013.

I 2011 fik jeg buskørekort og har siden 2012 været i busbranchen samtidig med, at jeg afløste på Stauning Lufthavn.



Magasinet Bus

Tirsdag 30. november 2021 - nummer 11 - 9. årgang

Danmarks første regionale el-busser kører på Fyn

Læs mere side 18 - 25

Førerløse busser kørte november - og ud

Læs mere side 10

Tysk projekt fører os frem til Europa's første busser og tysk fjernbus

Læs mere

og trafikkselskab tager sammen på kontrol

Læs mere side 4

Chauffører kan afhjælpe manglen på buschauffører

Læs mere side 26

Tankanlæg på åbner for flere typer energi

Læs mere side 17

Gik du glip af Magasinet Bus 11 - 2021?
Så hent det her!