

# Huruledes jag kan vara alldeles säker på att vara framme i Köpenhamn klockan 10 på förmiddagen.

av  
*Per Flensburg*

Det kan synas som om rubriken är en smula märklig, men för oss som arbetar i Danmark är det ett synnerligen påtagligt faktum. Har man ett absolut bindande avtal vid en viss tidpunkt, t. ex. som i föreliggande exempel, en examination klockan 10, gäller det att verkligen vara där och möta upp vid den aktuella tidpunkten. Den här artikeln redogör för mina föranstaltningar i denna sak. En del personer kan måhända mena att jag något för fatalistisk, men snart ett halv sekels erfarenheter har lärt mig att aldrig taga något för givet. Dessutom har vi Murphy, som alltid sticker upp sitt fula tryne: "If anything can go wrong, it goes wrong!".

Den grundläggande principen i att bekämpa denna regel är enkel: Det gäller att förutse alla möjligheter där det kan gå fel, och så vidtaga åtgärder mot dessa. Men dessa åtgärder kan ju också slå fel, så därför gäller det att ha förutsett reservåtgärder till reservåtgärder. Dessvärre kan ju dessa också slå fel, så det gäller att ha förutsett reservåtgärder till reservåtgärder till reservåtgärder! Det är som man förstår inte möjligt att fortsätta dessa åtgärder ad infinitum, utan någonstans måste man dra en gräns. Exakt var denna ska dras, får den enskilde individen avgöra; här ska jag blott skildra hur jag brukar förfara för att säkert kunna möta upp vid en examination i Köpenhamn.

Förutsättningarna är följande: Jag bor i Lund på Östra Torn och skall vara i Köpenhamn, på Julius Thompsens plats, lokal J140 kl 10.00 en bestämd dag. Det normala transportsättet är cykel till stationen i Lund, pågatåg till Malmö, båt (Pilen) till Köpenhamn (Havnegade) och cykel därifrån till Julius Thompsens plats (JTP). Det tar ca 20 minuter att cykla från Havnegade till JTP och ungefär detsamma att cykla från mitt hem till stationen. De aktuella förbindelserna är tåg 7.28 från Lund, båt 8.00 från Malmö. Då är jag i Havnegade 8.45 och har således gott om tid därifrån ta mig till JTP. För att hinna med 7.28-tåget åker jag hemifrån 7.00 och för att hinna äta frukost, läsa tidning och starta dagen på ett allmänt mänskligt vis, stiger jag upp kl 6.00.

För att ny börja analysen från början, så frågar jag mig: Hur kan jag vara säker på att vakna kl 6.00? Jag har normalt en väckarklocka, men denna dagen ställer jag en väckarklocka till. Bägge dessa klockor drivs av vanlig ström. Det kan ju tänkas att det blir strömavbrott under natten och därför har jag batteri-backup i den första klockan. Dessvärre har jag inte det i den andra, men jag lånar då min dotters batteridrivna klocka. Dessutom ställer jag datorn på väckning också. Och för att vara helt säker på att vakna om allt annat fallerar beställer jag telefonväckning. Om man nu till äventyrs skulle missa det på televerket, beställer jag också telefonväckning till min fru, så att hon kan väcka mig, om min väckning skulle fallera.

Jag är nu alltså rimligt säker på att vakna i tid. Frukosten har jag kontrollerat kvällen innan, så det torde inte vara några större problem. Om det skulle vara strömavbrott och jag inte kan koka tevattnet, kan jag använda vårt campingkök, som jag hämtat ner från vinden kvällen innan och kontrollerat så att det fungerar och att där finns

tillräckligt med gas. Det sistnämnda är inte alldeles enkelt, så för säkerhets skull har jag dagen innan åkt till OK och köpt en reservtub. Det kan visserligen tänkas att denna inte heller fungerar av en eller annan anledning, men då har jag två trangiakök jag kan använda istället. Självfallet har jag kontrollerat att vi ha T-sprit hemma och att den fungerar. Det sistnämnda bör dock utföra utomhus, på betryggande avstånd från all bebyggelse.

Efter detta är jag klar att cykla till stationen. Då måste jag försäkra mig om att 1) Cykeln inte har blivit stulen och 2) att den inte gått sönder. Åtgärden är densamma mot båda, nämligen okulärbesiktning (dvs. visuell inspektion). Det avgörande är dock intervallet. Jag kontrollerar givetvis dagen innan att cykeln är väl smord, att hjullagren är väl justerade, däcken lagom pumpade, kedjan väl smord och lagom spänd. Vidare kontrollerar jag så att jag har reparationssats, extra innerslang av rätt dimension, extra däck av rätt dimension samt passande verktyg. Det är dock ett krux: min kontroll utföres omkring 12-tiden på dagen, medan mitt behov är kl 7.00 nästföljande dag. Det är ett tidsglapp däremellan och mycket kan hända under de 18 timmarna det är fråga om. Därför brukar jag fortlöpande under eftermiddagens och kvällens lopp kontrollera att cykeln inte är stulen och att den inte har punktering. Jag har ju givetvis låst den både med inbyggt säkerhetslås, extra säkerhetslås och wire i ett jordfast cykelställ. Jag har vidare funnit att ett lämpligt besiktningintervall är 1 timme, men det bör dock vara någorlunda oregelbunda intervall, så eventuella tjuvar och marodörer inte kan vara säkra på att få arbeta ostört. Dessutom brukar jag också under tiden mellan okulärbesiktningarna då och då kasta en blick ut geom fönstret, för att försäkra mig om att cykeln är kvar och inte fått punktering. Om möjligt försöker jag välja arbetsplats så att jag kan ha kontinuerlig uppsikt över cykeln. Problemet är emellertid tiden mellan det att jag lägger mig vid 12-tiden på natten och kl 6 på morgonen, då jag kan stiger upp. Under dessa sex timmar kan det ske förskräckligt mycket, speciellt stor är faran för stöld. Därför brukar jag ta in cykeln under natten och ställa den bredvid sängen, för därmed minimera risken för stöld.

Nu måste vi emellertid se upp här, för det kan tänkas att det ligger någon liten glasskärva eller vass sten, nål eller något annat spetsigt vid min säng, som därigenom skulle kunna punktera något av däcken på cykeln. Därför måste jag först dammsuga bredvid sängen innan jag vågar ställa cykeln där. Detta är givetvis inte heller problemfritt, mycket kan gå snett: Dammsugaren fungerar inte, påsen är full och strömmen har gått. Detta är de enda tre felmöjligheterna jag tar hänsyn till i detta fallet, trots allt får man ju tänka på att det bara är en biaktivitet. En full påse är det enda jag kan åtgärda, så därför ser jag till att kontrollera dammsugaren såpass tidigt på dagen att jag har tid att åka och skaffa nya påsar om de skulle vara slut därhemma och påsen som sitter i är full. I de båda andra fallen väljer jag direkt ett annat alternativ, nämligen sopkvast.

Givetvis måste jag kontrollera sopkvasten så den fungerar och det gör jag genom att sopa köksgolvet. Faller detta ut till belåtenhet, vet jag att det finns back-up till dammsugaren. Skulle det däremot sopningen av köksgolvet ge vid handen att kvasten inte fungerar tillfredsställande, ser jag i så fall till att ha möjlighet att åka till någon av stadens affärer för inhandla en ny kvast eller om detta misslyckas, tillfälligt låna en kvast av någon granne.

Genom dess enkla åtgärder har jag minimerat risken för att cykeln får punktering under natten då den står vid min säng. Dock har jag inte minimerat risken för stöld i

det att man mycket väl kan tänka sig att någon tjuv dyker upp under natten och ljudlöst smyger in och bär iväg med cykeln. För den sakens skull har jag fäst en kevlarstälkedja (18/18) runt ramen och min vänstra handled. Denna kedja är stort sett omöjlig att klippa av, det kräver en skärbrännare med 3000 graders temperatur och jag finner synnerligen otroligt att detta skulle kunna låta sig göra utan att jag vaknar. En sådan kedja kostar visserligen 3 200 kr, men det anser jag vara väl investerade pengar. Man kan aldrig vara *för* säker. För säkerhets skull håller jag dock högra handen på framhjulet, så jag skall kunna vakna så fort det rör på sig.

Med dessa åtgärder vidtagna kan jag lungt sova. väl vetandes att jag gjort stort sett allt som står i min makt för att medlest cykel kunna ta mig till stationen kl 7 nästföljande morgon. Men för säkerhets skull har jag ändå beställt en taxi till vår parkering fem över sju på morgonen. Det skulle ju kunna tänkas jag förbisett något och därigenom omöjliggjort min cykelfärd på morgonen. Taxibeställningen kan givetvis också den falla, så för säkerhets skull har jag beställt en taxi till, fast den till min granne. Skulle inte heller denna dyka upp, kan jag som sista utväg ta bussen 7.12 (om den går), men då är tiden något knapp.

Men även om taxin kommer till parkeringen, behöver inte det betyda att den också kommer till stationen. Mycket kan hända på vägen, den kan få punktering, vattnet kan börja koka, växellådan kan skära ihop, ja hela motorn kan för sakens skull skära ihop, konkurrensen inom taxibranschen är ju idag så hård att det inte finns någon tid till underhåll och service av vagnparken. Därför beställer jag ännu en taxi, fast denna gång till Rolles gatukök, det ligger ungefär halvvägs och jag tror mig om att kunna ta mig dit springande eller gående inom inte alltför lång tid. Här är dock ett osäkerhetsmoment, det ska villigt erkännas. Man kan eventuellt tänka sig att man låter den taxi jag beställde till grannen åka efter, ifall någon av de två andra skulle falla.

Genom att vidtaga dessa mycekt enkla åtgärder kan jag räkna med att vara på stationen i god tid innan 7.28-tåget anländer, om det nu anländer, det finns nämligen en mängd saker som kan krångla även här, såsom kollisioner, linjefel, signalfel, akut hjärtinfarkt hos lokföraren, banarbeten etc. I så fall får jag ta taxi till båten i Malmö. Taxi är visserligen i sig ett osäkert fortskaffningsmedel, men det brukar alltid finnas tillräckligt av dem inne vid stationen och genom att använda samma kedjetågsteknik som tidigare i Lund torde jag anlända i god tid till Pilen, som är den bår på villken jag har månadskort. Som bekant finns det tre rederier: Flygbåtarna, som alltid är fulla och som kostar 95 kr, Pilen som alltid är halvfull och som kostar 30 kr och shoppinglinjen som är nästan nykter och kostar 22 kr. Shoppinglinjen går dock bara då och då, Pilen brukar gå, till skillnad från Delfinen (Pilens andra båt), som ofta är på reparation.

Här är det emellertid också en mängd osäkerhetsmoment att taga hänsyn till och om möjligt förebygga. Om Pilen inte skulle gå av någon anledning, brukar jag alltid ringa och reservera en plats på flygbåtarna, så jag kan gå dit om Pilen är inställd. För säkerhets skull brukar jag beställa två gånger, så jag har två bokningsnummer, det kan ju tänkas jag hört eller skrivit fel på det ena. Jag brukar också försöka åstadkomma en VIP-bokning, som egentligen ska betalas i förväg. Då får man åka i 1 klass och behöver inte komma förrän båten ska gå. Jag brukar uppge namnet Cavalli-Björkman och då brukar man vara villig att vänta med betalningen. För säkerhets skull tar jag med mig en chaufförmössa, så jag kan utge mig för att vara Cavalli-Björkmans chaufför när jag hämtar biljetten.

Genom att vidtaga även dessa åtgärder är jag rimligt försäkrad om att komma med någon båt från Malmö kl 8 på morgonen – om det går någon båt! Det kan ju inträffa generella saker, som totalt lamslår hela sjöfarten, såsom vild strejk, plötslig orkan, olyckor, gisslandrama för att bara nämna några. Då får jag konstatera att det är omöjligt att ta sig till Köpenhamn och jag måste genomföra examen telefoniskt. För den saken skull har jag ett stående avtal med sekreterarna om att de skall ställa in en telefon i examenslokalen, om det inte redan finns någon där. Problemet är nu att finna en ledig och fungerande telefon i Malmö. Då examen skall vara i fyra timmar gäller det även ha ordentligt med växel med sig. Till Danmark kostar det två kronor per minut, säg för säkerhets skull att examen tar 5 tim, det kan ju dra ut på tiden, så jag behöver då 600 enkronor. Nu är det ju inte säkert alla enkronorna fungerar i automaten, så för säkerhets skull har jag med mig tusen enkronor i väskan och ett lika stort belopp i telefonkort.

Ingen av dessa åtgärder har emellertid någon effekt, såvida jag inte hittar en telefonkiosk som fungerar och som är ledig. För den sakens skull brukar jag igångsätta operation "Snömos". Det innebär att jag lejer människor till att okupera telefonkioskerna från och med klockan 7 på morgonen. De skall så stå där och simulera samtal fram till klockan 12. Om jag då kommer och säger "Snömos" till dem, så får jag överta telefonhytten; vederbörande kan ju inte gärna veta vem som är jag eftersom vi i regel inte har setts tidigare. Detta system fungerar alldeles förträfflig. För besväret får människorna 50 kr per timme. Det kan tyckas något dyrt, men med risk för att upprepa mig: Man kan aldrig vara nog säker! För övrigt kan man lägga upp det som ett ALU-projekt där staten betalar hälften. Och då jag i regel får tag i en telefon långt innan halva projektet har gått, kan det faktiskt bli rena vinsten! Men vad händer om någon av dessa telefonmänniskorna blir sjuk? Jo, det är mycket enkelt; För varje telefonkiosk anställer jag tre personer, där de två då får simulera telefonkö.

I Köpenhamn kan jag då vidtaga motsvarande åtgärder, men jag vill inte trötta läsaren med dessa beskrivningar, jag tror nog att min framställning så här långt gett en god beskrivning både av några konkreta åtgärder man kan vidtaga, men också inblick i ett tänkesätt, där ytterst få oförutsedda saker faktiskt kan inträffa. Därigenom kan man vandra sin väg genom livet nästan helt utan missöden och det är ju värt en hel del.