

# For tiden er så kort

**Tekst:** Hans E. Rasmussen

**F**or tiden er så kort, og det ku' hende, man kom for sent, for sent til livets ende."

Den gamle PH strofe lyder med tiltagende hyppighed for mit indre øre, når jeg færdes i trafikken. Det sker, når jeg ser en eller anden foretage en fuldstændig tåbelig manøvre i den hensigt at spare et par sekunder på det samlede dagsprogram.

Jeg synes nemlig ofte folk – jeg selv inklusive – i den grad ligge under for tidens effektivitetskrav, at vi tværtimod risikerer at komme alt for tidligt til livets ende! Ja, for mange mennesker sker det rent faktisk, skulle jeg hilse og sige. Nogle tager endda et par ekstra stykker med sig, når man nu alligevel skal den vej. Hvor taknemmelige folk så er for at blive lempet til himmels i utide skal jeg lade være usagt. Men jeg undrer mig dagligt over, hvor rå og hensynsløs trafikken er blevet, og hvor de gode gamle håndværker-dyder, som hidtil har præget professionelle chauffører, er blevet af.

Det er selvfølgelig let at give speditørerne og disponenterne skylden, hvilket man med en vis berettigelse kan gøre. Men det ændrer ikke ved det faktum, at det er os chauffører, der kører bilen, med dertil hørende eneret på diverse bøder, sagsanlæg og blodpropper.

## *Hvor er de gode gamle håndværkerdyder, som hidtil har præget professionelle chauffører, blevet af?*

Disponenterne kan kunsten at presse en mand til sidste adrenalindråbe, ingen tvivl om det! Men går det galt har Pontius Pilatus ikke levet forgeves. Så vaskes der nemlig hænder i stor stil. I sidste ende er det altså os, der står med ansvaret, og dermed også os, der må handle ansvarligt.

At vi har et ansvar for at gennemføre en transport så hurtigt og effektivt som muligt, skal der ikke herske nogen tvivl om. Men det indebærer vel næppe pligten til at sætte vore egne og andres liv på spil for en marginal tidsmæssig gevinst. I dag er alle lastbiler spærret ved 90 km/t. Den fart kan man som regel holde på motorvejene, samtidig med at man sidder mageligt tilbage-lænet og nyder turen. Man kan ikke øge aerodynamikken ved at sidde spændt som en flitsbue ind over rattet, men det har jeg ved selvsyn set mange forsøge på, alt imens

de gladeligt bruger 10 km på en komplet nytteløs overhaling.

Jeg ved godt, at 10/100 sekunder kan være altafgørende ved de olympiske lege, men atleterne har også kortere til fyraften end vi har, så det er slet ikke dem, vi skal sammenligne os med. Derfor er der heller ingen mening i at stresser frem i trafikken, lave lange overhalinger, chikanere forankørende ved at køre helt op til kofangeren på dem, tude i hornet og blinke med lys. Men man ser desværre for ofte denne opførsel fra professionelle chaufførers side. Og det gavner hverken vores helbred, humør eller gode omdømme. Samtlige disse tre dele har faktisk bedre af så simple ting som et lille smil, lidt hjælpsomhed, samt eventuelt lidt overbærenhed.

## *I stedet for at give den sagesløse kollega fuck-fingeren, når jeg kommer på højde med hans førerhus, sender jeg ham et lille smil og en hilsen*

Personligt har jeg gjort nogle eksperimenter i marken, som jeg gerne vil dele med kollegerne. Hvis jeg fejlbedømmer en forankørende og roder mig ud i en af de lange overhalinger – som jeg principielt er modstander af – er jeg nødt til af hensyn til de bagvedkørende sikkerhed at gøre det færdigt. I stedet for at give den sagesløse kollega fuck-fingeren, når jeg kommer på højde med hans førerhus, sender jeg ham et lille smil og en hilsen, måske en undskyldende gestus, som siger noget i retning af: "OK, den fejlbedømte jeg godt nok makker". I ni ud af ti tilfælde har det den virkning, at han hilser tilbage og hjælper mig ind. Det er muligt, at han som udgangspunkt er en rigtig herremand, som i virkeligheden har sat farten op, fordi han nok skal bestemme farten. Men smilet virker alligevel.

Af og til løber man også ind i en kollega, som med al tydelighed signalerer, at han er nybegynder. Og den slags er jo rent gulf for en gammel rotte. Sådan et fjols, som ligger der og tager farten af i tide og utide – osv. osv. De fleste har nok den lille djævel i sig, som får dem til at genere det stakkels menneske mest muligt, så han bliver hylet helt ud af den. Jo mere man kan få ham stresset, desto mere vokser man selv, ikke! Nej, som menneske synes jeg tværtimod, man bliver uendelig lille.

Det er muligt, at en nybegynder kan for-



**Hans E. Rasmussen**

sinke 100 biler på vej over et bjergpas, men det er der ikke noget at gøre ved. Tricket er at huske, hvor man selv er begyndt. Hjælper det ikke, har man måske en lille søn, som drømmer om et liv på landevejen. Man kan så spørge sig selv, om ikke det var rart, at kollegerne engang ville hjælpe ham lidt til rette – sådan til at begynde med.

## *Der er ingen gevinst ved at genere en nybegynder, og risikoen for ulykker vil altid forstærkes*

Under alle omstændigheder: der er ingen gevinst ved at genere en nybegynder, og risikoen for ulykker vil altid forstærkes. Det samme gælder i øvrigt, når vi møder en rigtig "blod hat", eller tante Margrethe på søndagstur. Det er os, der er de professionelle i det spil, og det medfører efter min mening en pligt til at passe på de andre.

Den tid, vi har her på jorden, er, som det fremgår af indledningen, kort. I det perspektiv har den også to ender: fødsel og død. Ingen af delene har ry for at være særligt behagelige, så det er i stykket mellem enderne, fornøjelserne ligger. Så kys det dog, det satans liv, smil til det og elsk det. Det kan være en fornøjelse, hvis man forstår at opleve det. Og derfor synes jeg det er synd, at så mange har så travlt med bare at komme hen til den anden ende, og at så mange kommer der alt for tidligt. Vi må passe på os selv og hinanden – og ikke mindst vores gode humør.

*Hans E. Rasmussen er eksportchauffør.*