

handlar bl. a. tomplanering, ramper, balkonger, entréer, trappor, hissar, trösklar och telefonhytter. En handikappvänlig utformning kräver ofta, att man endast ägnar en smula extra uppmärksamhet åt byggnadsdetaljernas mått, men att det görs konsekvent. Det räcker inte att man som rörelsehindrad kan ta sig in i husets entré. Trappa, korridor, hiss, dörröppningar, etc. kräver också anpassning. Synskadade måste orientera sig med känseln eller eventuella synrester. Dörrar helt utförda av glas bör därför förses med tydlig markering och knapparna i hissen måste lätt kunna lokaliseras och identifieras med känseln.

Till rapporten har fogats en litteraturförteckning för den som söker utförligare informationer i ämnet.

Handikappinstitutets Rapport nr 1/februari 1970 skickas liksom övrigt tryckt informationsmaterial efter särskild beställning utan kostnad till handikappade. Pris för övriga intresserade 3:— exkl. moms. Rekvireras från Handikappinstitutet, Fack, 161 03 Bromma 3, tel. 08/87 01 70.



Red. Sten Söderberg

Skyddade verkstäder producerar för 110 miljoner kr.

Tidskriften *Statstjänstemannen* har gjort en uppskattande intervju med avdelningsdirektör Roland Ericsson, AMS, som närmast svarar för verksamheten vid de skyddade verkstäderna i vårt land. Här ett avsnitt med statistik:

Trots att en placering vid en skyddad verkstad är att betrakta som långvarig utvisar 1968 års statistik att av totalt sysselsatta 10 252 utskrevs under året 2 605 personer. Av dessa gick 390 till den öppna arbetsmarknaden, 131 till annat skyddat arbete, 15 till hemarbete, 31 till arbetsprövning, 21 till arbetsträning, 133 till yrkesutbildning, 1 013 avgick på grund av sjukdom och 871 av annan orsak. De 10 252 sysselsatta tillhörde följande arbetshindergrupper: rörelsehindrade 2 647, hörselskadade 131, synskadade 176, lugn tbc 248, psykisk sjukdom eller defekt 4 060, annan sjukdom 1 763, social missanpassning 194, alkoholmissbruk 557, överårighet 157 och annat arbetshinder 319.

Inom de skyddade verkstäderna finns nästan varje bransch representerad om man undantar textskeppsbyggeri, massaindusti och livsmedelsindustrin. Försäljningen av produkter och tjänster från verkstäder beräknas 1969 komma att uppgå till 110 miljoner kronor trots att ca 70 % av produktionen bestod av mindre ma-

terielkrävande legoarbeten, dvs av industrin besättda detaljer till bilar m.m. Inom AMS eftersträvar man nu att få till stånd samrådsgrupper inom samtliga län mellan huvudmännen för arbetsvårdsverkstäderna, kriminalvårdens verkstäder och verkstäder under tillsyn av socialstyrelsen eller sjukhusförvaltningar för att samordna dessa samhällsverkstäders marknadsföring, inköp och kalkylation. Detta för att förebygga konkurrens samhällsverkstäderna emellan.

Två projekt

Efter att ha fått denna redogörelse frågar vi Roland vad som just nu ligger honom varmast om hjärtat. Vi får omedelbart svar:

— För det första har vi 14—15 nya verkstäder, som skall planeras och utrustas men sedan är det två projekt som på något sätt måste lösas. Det ena är att få i gång en finmekanisk verkstad i Åre för astmasjuka. Astmasjuka som måste vistas i Åre om de skall kunna arbeta. I första hand skulle vi börja med 15 personer, hemmahörande i olika delar av landet. Det betyder att det är svårt för Åre kommun och landstinget i Jämtland att bli huvudmän för verksamheten. Men jag hoppas att under en övergångstid få i gång något som går under benämningen industriellt beredskapsarbete.

Det andra projektet gäller de dövblinda. Vi har uppgifter om 112 dövblinda som är spridda på ålderdomshem, mentalsjukhus, hem för psykiskt utvecklingsstörda (fast de ej tillhör denna grupp) och i sina egna hem. De kan inte på något sätt meddela sig med omvärlden trots att de intellektuellt är fullvärdiga. Många bedömer vi som förmögna att arbeta full dag om lämpligt arbete och anpassad arbetsmiljö kunde beredas dem. Men då de dövblinda är spridda över hela landet bildar de inom ett landstingsområde inte en så stor grupp att man kan vidta särskilda åtgärder. Jag skulle därför som ett försök vilja ordna sysselsättning för 21 personer i tre olika arbetsgrupper. Men det är mycket som skall till såsom bostäder, särskilt utbildad personal, tekniska hjälpmedel och framför allt utbildning och träning av de döv-blinda för arbetsuppgiften.

Nya "arbetsmiljö" om silikosdebatten

Från årsskiftet ersattes den sedan 1913 utgivna tidskriften *Arbetsarkydd*, organ för Föreningen för arbetsarkydd, av tidskriften *Arbetsmiljö*. Den nya tidskriften är utvidgad och mera påkostad, och bakom den står arbetsmarknadens parter samt organisationer som Arbetsarkyddsstyrelsen, Arbetsmedicinska institutet m. fl. Den har 27 500 prenumeranter.

I februariumret ägnas bl. a. silikosdebatten stort utrymme. Antalet fall beräknas nu till 3 400. Några botemedel finns fortfarande inte.

På ledarplats skriver tidningens redaktör Bertil Delin bl. a. att det är beklagligt att så många slumrade när silikosfrågans fortsatta behandling redovisades för socialministern i november i fjol. Att inte de fakta som då framlades uppmärksammades kan många lastas för. — Arbetsarkyddsstyrelsen och Arbetsmedicinska Institutet har tidigare, bl. a. på grund av otillräckliga resurser, visat exempel på sin oförmåga att sköta utåtriktad information. Vad som skett i silikosfrågan är ett flagrant exempel. Men LO och SAF (som också är representerade i arbetsgruppen för silikosfrågor) brukar sällan missa möjligheterna till informationspridning. Och om det nu är så illa att samtliga parter i en livsviktig fråga misslyckats i en informationsdetalj, borde då inte någon alert professionell nyhetsförmedlare sett tvärs igenom den information som bjöds och vaskat fram guldkornen?

— Vad som måste fram i ljuset, fortsätter ledaren, är att en av de största satsningarna hittills på en arbetsmiljöfråga i vårt land är på gång. Självklart kan man med viss rätt klaga på "tågordningen" i silikosfrågan, men "kritiken mot långrotningen före silikosprojektet drabbar alla inblandade parter: arbetsgivare- och arbetstagar sidan — regeringen och oppositionen. Det talas i sammanhanget om manande väckarklockor. Vem kan vakna vid så låga decibeltal? Och vem ska kasta första stenen?"

I ett debattinlägg tar LO-läkaren, Erik Bolinder, upp kritiken mot det sk silikosprojektet som pågått sedan 1968 och avslutas i höst. Bolinder skriver bl. a. att en rad initiativ har tagits som lett till en serie av stora och resurskrävande insatser framför allt för Arbetsarkyddsverket och Arbetsmedicinska Institutet. — Insatser med dessa dimensioner kan inte försiggå utan gnissel i maskineriet. I vissa lägen måste prioriteringar ske. Inom vissa sektorer kan arbetsbelastningen bli övermäktig. — Silikosprojektet i den modell som det fn fått borde i princip vara ett tillfredsställande svar på krav på åtgärder.

Stenindustriarbetareförbundets ordförande, Gösta Sandberg, är kritisk mot sin branschs handläggning av dammbekämpningsfrågor. I arbetsgrupper för buller- och silikosfrågor inom stenindustrin fick man fram lösningar på dammproblemen. I arbetsgruppen ingick företrädare för arbetsgivare- och arbetstagarorganisationer, Arbetsarkyddsverket, Arbetsarkyddsnämnden och Arbetsmedicinska Institutet. — Samarbetet i gruppen har varit det bästa, säger Sandberg, men när det gäller att få ut rönen på arbetsplatserna har arbetsgivareorganisationen inte lyckats få sina medlemmar att acceptera riktlinjerna. Alla har väntat på alla med påföljd att den teoretiska lösning man kommit fram till inte kunnat appliceras på gängse verktyg.

Inom andra branscher — gjuterier t. ex — har man varit mera lyhörd och använt sig av de rön som gjorts med sikte på stenindustrin.

Vem skall betala miljövården

Man kan vänta ytterligare förbättringar i miljövården i det framtida samhället, där var och en, oavsett vilken funktion i samhället han har, har en grundutbildning som innebär kunskaper om hur var och en, oavsett verksamhetsområde, påverkar miljön, anser generaldirektör Valfrid Paulsson, Naturvårdsverket, i en artikel i *Kommunal tidskrift*, vars nr 3/70 är ett temanummer kring

naturvårdsåret 1970. Sedan återstår naturligtvis avvägningsfrågorna, som får bli föremål för debatt och politiska värderingar, ansvarsfördelningen och de ekonomiska frågorna.

Vi har traditioner på samarbetets område här i landet, och det är dessa vi tillämpar även inom miljövården. Kanske vågar man påstå att anspänningen för att klara av den här uppgiften är ännu större tack vare den enskilde individens engagemang i miljövårdsfrågorna och vår vetenskap om de faror som hotar med en fortsatt miljöförstöring.

Utöver detta kan man vänta ytterligare förbättringar i miljövården i det framtida samhället, där var och en, oavsett vilken funktion i samhället han har, har en grundutbildning som innebär kunskaper om hur var och en, oavsett verksamhetsområde, påverkar miljön. Sedan återstår naturligtvis avvägningsfrågorna, som får bli föremål för debatt och politiska värderingar, ansvarsfördelningen och de ekonomiska frågorna.

Ytterst är det ju trots allt var och en, konsumenterna, som får bära kostnaderna. Det är bara en fråga vilken väg de skall tas — via priserna på varor, via kommunalskatten eller via statsskatten. Vägledande där får vara den lösning som av alla kan uppfattas som den mest praktiska och rättvisa.

Det är på detta område den framtida debatten kommer att stå hårdast.

Onödiga bullerproblem

I *Arbetsmiljö* 2/70 behandlar byrådirektör Gunnar Sundberg vid Arbetsarkyddsstyrelsen aktuella bullerproblem. De mätningar som företagits visar att bullersituationen är otillfredsställande på både gamla och nya arbetsplatser. Att situationen är sådan beror på att kunskaper om buller kommit sent och att utvecklingen hunnit så långt.

De mätningar som företagits visar att bullersituationen är otillfredsställande på både gamla och nya arbetsplatser. Att situationen

är sådan beror på att kunskaper om buller kommit sent och att utvecklingen hunnit så långt.

Företagsledningarna, maskin-konstruktörer och arkitekter har otillräckliga kunskaper för att effektivt kunna bekämpa bullret. Vi har först nu kommit därhän att utbildning och erfarenhet är tillräckliga för att en allmän insats skall kunna göras på bullerområdet. På äldre arbetsplatser finns maskiner som byggts utan kännedom om bullerbekämpande åtgärder. Här finns onödiga bullerkällor som vibrerande skyddskåpor, olämpligt utformade ut-sugningsanordningar och ett allmänt dåligt underhåll: Maskinerna kan också vara olämpligt upp-ställda så att vibrationerna över-förs till byggnadsstommen. Även på moderna arbetsplatser, där man beaktat bullerproblemen, finns onödiga bullerkällor. Ett vanligt exempel är luftpys från pneumatiska enheter.

Det bör tilläggas att Ingenjörsvetenskapsakademien redan för omkring tio år sedan utredde bullerfrågan och då hade åtskilliga rekommendationer att ge.

"Trafiksjukdomen"

MFT, medicinska föreningarnas tidskrift, ägnar sitt nr 1/70 nästan helt åt "Trafiksjukdomen". I en utmärkt tema-artikel skriver Lars Smedman:

Man kan definiera "sjukdom" som en typ av icke önskvärt växel-spel mellan organismen och om-givningen. Snart sagt all sjukdom innehåller ju ett moment av rubbad jämvikt med miljön, av homeostas som satts ur spel eller tagit ej önskad form. Därav följer naturligtvis inte, att alla typer av motsättning mellan individ och miljö bör kallas sjukdom. Be-teckningen "sjuk" har ju kommit att gälla ett tillstånd hos indivi-den först och främst. En sådan här vid sjukdomsdefinition kan emellertid vara klagande. Med den får man fram detta viktiga: Omgivningen, miljön kan vara sjuk lika väl som individen.

Mot bakgrund av det här resonemanget blir *trafiksjukdomen*

ett användbart begrepp. I vårt samhälle råder ett i flera avseenden icke önskvärt förhållande mellan den miljö, som biltrafiken skapar, och trafikanten-människan. Trafikmiljön, dvs fordon, vägar, fordonshastigheter etc, är inte anpassad till människans förutsättningar. Tvärtom finns det ofta ett motsatsförhållande mellan trafikens krav och sådana egenskaper hos trafikanterna som reaktionssnabbhet, uppfattningsförmåga, förmåga till mörkerseende m.m. Inte heller är bilarnas konstruktion inriktad på att minimera skadorna då kollisionen väl är ett faktum. Genom sin ohämmade utbredning och tillväxt träder trafiken dessutom förnär elementära mänskliga behov som ren luft, frihet till tystnad i miljö och mat fri från potentiellt giftiga ämnen. (Jag tänker här på bensinblyet och dess tendens att lagras upp i människokroppen — sannolikt med obehagliga konsekvenser på sikt.) Särskilt storstadsbilens bidrar med luftföroreningar och buller till att framkalla en hel rad sjukdomar.

De sjukdomstillstånd, som framkallas av denna brist på samstämmighet mellan å ena sidan människans förutsättningar och behov och å andra sidan trafiken, kan sammanföras på grund av sin gemensamma orsak. Trafiken i dess nuvarande form utgör alltså trafiksjukdomens *etiologi*. De sjukdomsframkallande mekanismerna, *patogensen*, består vid sjukdomens *akuta form* av olika typer av kollisioner och vid den *kroniska formen* av verkningarna av luftföroreningar, buller, stillasittande och stress. De sjukliga förändringarna, *patologin*, inbegriper i det förra fallet skullskador, komplicerade benbrott, aortaruptur m.m, i det senare bl a arterioscleros och lungförändringar. Den *kliniska bilden* och *förloppet* varierar avsevärt.

Behandling av sjukdomen

Smedman föreslår också behandling av trafiksjukdomen, åtgärder som alldeles säkert måste komma:

På det här stadiet i framställningen, står det väl klart, att trafiksjukdomens behandling inte kan inskränka sig till strikt medicinska åtgärder. Den inbegriper

som en självklarhet vården av offren för trafikolyckorna och de andra här ovan beskrivna verkningarna av bilismen, men då angriper man, så att säga, bara ena halvan av sjukdomen. Det enda som på allvar kan nedbringa offrens antal är en omfattande *profylax*. Åtgärderna måste sättas in på det politiska planet.

1. En omfördelning från privat till kollektiv trafik i tätorterna och från tung landsvägstrafik till tåg på rikspanet. Detta kan till att börja med ske genom noll-taxa på kommunala transportmedel och genom sloandet av lönsamhetskravet på varje enskild järnvägsträcka. Varför ska alla järnvägar löna sig? E 4 lönar sig ju inte som företag betraktad.

2. En i möjligaste mån konsekvent trafikseparering åtminstone i städerna. Cykelfiler och filer för kollektivtrafiken bör kunna åstadkommas snabbt.

3. En radikal förändring av bilarnas grundkonstruktion och utrustning, så att säkerhetens krav får högsta prioritet. Det är tekniskt fullt möjligt att tillverka bilar i vilka passagerarna kommer lindrigt undan även vid kraftiga kollisioner. Effektiva avgasrenare måste givetvis bli standard.

På litet längre sikt måste det ske en genomgripande förändring av hela transportplaneringen — eller rättare, måste det skapas en medveten planering på detta område. Vi kan inte fortsätta att bara fråga hur många bilar det kommer att finnas 1980. Dessutom måste man utveckla alternativa transportsystem (tex med fordon, som kan gå både på väg och räls). Också själva systemet med privata bilar, som ägarna åker ut och trängs med på gator och vägar någon timme om dagen, och som för övrigt står stilla och rostar, själva det systemet representerar en irrationalitet och ett slöseri, som blir alltmer oacceptabla. En väl utbyggd, samhälls-ägd bilutlåning borde i framtiden kunna göra bilägandet onödigt. De bilar som tillhandahölls skulle naturligtvis vara av i det närmaste buller- och avgasfri typ. Åtminstone stadskärnorna borde hållas fria från privat biltrafik.

Trafikmiljöns problem

I *Arbetsledaren* 4/70 skriver signaturen Bilström att i dag får vi skörda frukterna av det lättsinne som gjorde att man lät bilismen expandera fritt och ta konsekvenserna när det gäller att anpassa miljön till den nya situationen.

Detta är bakgrunden till den kampanj om trafiken och miljön som trafiksäkerhetsverket tillsammans med naturvårdsverket, planverket och kommunförbundet startar i mitten på april. Huvudinslaget av kampanjen utgörs av provokativa utomhusutställningar som kommer att visas på ett hundratal orter. Där kommer man att lämna underlag för som man hoppas skarpa och sakliga debatter om trafiken och miljön ur alla tänkbara aspekter. Exempel på sådana frågeställningar är: Prioriteras framkomligheten för bilarna på andra trafikanters bekostnad? Vad har äldre, handikappade och barn för speciella krav på trafikmiljön och hur tillgodoser vi dessa? Kan vi befria städerna från icke nödvändig biltrafik — och vilka krav medför i så fall detta på den kollektiva trafikapparaten?

Cykeln är ett bra individuellt fortskaffningsmedel till skolan och jobbet. En tredjedel av de dödade cyklisterna — 1968 omkom 152 cyklister i trafiken — är pensionärer. En undersökning visar att var tionde pojke någon gång blivit påkörd av en bil. Hur stämmer detta med den nuvarande trafikplaneringen?

Dagens samhälle är ett bilsamhälle. Det medför att samhället allt mer planeras med hänsyn till bilismen. Trots expansionen saknar dock hälften av landets hushåll bil. Hur löser man de billösa kommunikationsproblemen?

Och hur löser man konflikten mellan de olika trafikantgrupperna? Vi vet att om vi kan separera olika trafikantkategorier så att de inte behöver mötas i samma plan skulle vi få ned olyckorna avsevärt. Men hur prioriterar myndigheterna byggandet av gångtunnlar eller viadukter?

En av bilismens följdverkningar är som sagt buller och luftföroreningar. I vilken takt kan vi kräva att fabrikanterna förser bilarna med effektivare avgasrenare och ljuddämpare? Måste alternativet

bli att förbjuda biltrafiken i tätbebodda områden?

Det är bekämt att åka bil från port till port. Men vad säger att kollektivtrafikanten ska ha längre gångväg än bilisten? Det finns trafiksystem under utveckling som även ger kollektivtrafikanten möjlighet till individuellt val.

Bilen har givit oss en tidigare okänd rörelsefrihet och tillfälle till rekreation samtidigt som den varit ett villkor för välståndsutvecklingen. Är vi beredda att acceptera det pris i fråga om dödade och invalider som den ökade bekvämligheten och de ekonomiska framstegen kostar? Eller ska vi kräva andra radikala lösningar?

Det är frågor av den här typen som utställningarna tar upp och som även kommer att belysas lokalt. Kommunerna kan också använda utställningarna till att ta in opinioner och synpunkter, ordna egna klotterplank etc.

Allt detta är ju utmärkt — frågorna behöver ställas gång på gång och man kan väl hålla med Bilström då han sammanfattar: "Här har vi faktiskt ett ovanligt fint exempel på samordning av trafiksäkerhetsarbetet såväl myndigheterna emellan som mellan företag och myndigheter."

Men tacksamheten över ett gott initiativ utesluter inte att man fortsätter att beklaga den politiska feghet som gör att inga radikala krafttag tas. Vilken stad blir först med att förbjuda privatbilstrafik i centrum? Vilken kommunikationsminister (eller regering) vågar först införa en generell hastighetsbegränsning som är anpassad efter vägnarnas, fordonens och människornas bristfällighet?

Inga klotterplank i världen kan ersätta civillurage!

Arbets terapeut och handikappades bostäder

Tidskriften *Arbets terapeut* nr 2/70 har bostäder som tema. Det är intressant att allt flera av vård-

yrkenas organisationer liksom alla handikappintresserade börjar angripa detta försummade område. Redaktören, Britmari Brax, har skrivit en mycket personlig inledning till numret under rubriken "Arbets terapeutens roll vid bostadsanpassning". Den är värd att citera:

Det kom rikssamtal från en norsk kollega. Hon undrade vem som i Sverige anpassade handikappbostäderna till individen. Jag berättade då om mina erfarenheter och om tillvägagångssättet i Göteborg. Det lät mycket gediget, när jag berättade om det, men när samtalet var över, undrade jag hur det egentligen fungerade med anpassningen av invalidbostäder i Sverige som helhet. Si och så skulle jag tro. Men det ingår i arbets terapeutens utbildning och *måste således bevakas av oss*. Vi måste ta initiativ, inte slå oss till ro och avvakta att någon annan skall göra det. Arbets terapeuter har ordinationsrätt av tekniska hjälpmedel och dessa kan ej ordinerats tillfredsställande utan utprovning i den miljö där de skall användas. Därför måste det bli arbets terapeutens uppgift att anpassa bostaden till individen — det gäller nybyggnation såväl som befintlig bebyggelse.

Detta innebär naturligtvis inte att arbets terapeuter själv skall planera hela anpassningen utan vara expert på sitt område och i sin tur få hjälp av arkitekt, el- och vvs-konsult. Dessa konsultarvoden ingår i invalidbostadsbidraget, men får ej överskrida 5—10 % av godkända kostnader.

Till bostadsanpassningen hör också hushållsträning, arbetsrationalisering, träning i användandet av tekniska hjälpmedel i hemmet samt boendeträning (se artikeln från Lillhagens sjukhus). Ytterligare förekommer pensionsbedömning av handikappade husmödrar. Visste ni att husmorsyrket är det vanligast förekommande bland de handikappade?

Allt detta betyder att *det åligger arbets terapeuter att följa utvecklingen rörande halvfabrikat, nya städmetoder, nya redskap, nya textilier, nya material m m, annars kan hon inte fungera som konsult.*

Hur gör man lämpligen detta? Kom med förslag!

Stipendier

Världshälsoorganisationen, WHO, ledigförklarar för år 1971 ett antal stipendier för personal inom den allmänna hälso- och sjukvården (läkare, sjuksköterskor, apotekare, veterinärer, ingenjörer, sjukgymnaster m. fl.). Stipendierna är avsedda för fortbildning för sökandes verksamhet i Sverige och studierna kan bedrivas individuellt eller vid organiserade kurser inom sådana ämnesområden, där större möjligheter till utbildning föreligger utanför än inom Sverige. Möjligheterna att erhålla stipendier för studier i Amerikas förenta stater är begränsade.

Ansökan jämte handlingar i övrigt, som sökanden önskar åberopa, torde ingivas till Nämnden för internationella hälsovårdsärenden, Socialstyrelsen, 105 30 Stockholm, senast den 19 maj 1970.

Ansökan skall innehålla uppgift om ämnet för studierna samt förslag till studieland och studietid.

Stipendierna utgöres av ett belopp för kost och logi, omkring 1.500—2.200 kronor i månaden, något olika för olika länder, samt resor från och till Sverige samt inom studielandet.

Arbetsvård och rehabilitering

SMT nr 7—8/69

Temanummer med artiklar av

Gunnar Lindgren

A Ch Gogstad

Einar Helander

Alvar Sundvik

Nils Masreliez

Gunnar Inghe

Thore Andersson—Leif Morkvist

m. fl.

Pris kr 7: — + moms. Rabatt vid större beställningar direkt från

Socialmedicinsk tidskrift

Fack, 104 01 STOCKHOLM 60

Tel. 08/83 20 83

socialmedicinsk tidskrift

Prenumerationspris: (inklusive moms.)

Helår kr 35, halvår kr 20.

Studierande helår kr 20.

Lösnummer kr 4. (exkl. moms.) Dubbel-nr kr 7:—

Tidskriften utkommer med 10 nummer per år (1 per månad utom juli och augusti).

Atergivande helt eller delvis av originalartiklar ur **smt** utan angivande av källan förbjudes.

Utgivningsplan 1970

Nummer	3	4	5	6	7	8	9	10
Utkommer	25/3	29/4	27/5	27/6	26/9	28/10	26/11	19/12
Sista manus- skriptdag för annonser	24/2	26/3	24/4	2/6	2/9	30/9	30/10	24/11
platsannonser	6/3	10/4	5/5	12/6	11/9	9/10	6/11	4/12

Annonsavdelning:

Red. Nils Byttner, Strandliden 60, 162 04 Vällingby.
Tfn 08-38 52 99, 38 77 58.

Annonspriser:

Omslagets andra sida kr 550, omslagets fjärde sida kr 650,

helsida kr 500, halvsida kr 300, kvartsida kr 175 mm-pris kr 1:50 per enkel spalt, 70 mm.

Spalthöjd 210 mm, spaltbredd 70 mm, sidans bredd (2 spalter) 150 mm.