

MEDDELELSER FRA VEIDIREKTØREN

NR. 5

Veiledning for ordning av trafikk-uker. — Svenske forskrifter for gassgeneratorer. — Trafikktelling i Sverige 1941.

MAI 1942

VEILEDNING FOR ORDNING AV TRAFIKK-UKER

På grunnlag av erfaringer som foreligger fra trafikkuken som er holdt i Oslo og dessuten bl. a. i Sverige er nærværende *Veiledning for ordning av trafikkuke* framkommet. Ingeniør ved Oslo Veivesen, *Arne Nagell*, som bl. a. var sekretær for trafikkuken i Oslo i 1937, har skrevet utkast til veiledningen og dette er videre bearbeidet ved veidirektørkontoret. Poliitiinspektør i Oslo, *Haakon Schønning*, har gjennomgått manuskriptet før det gikk til trykning.

Veiledningen vil bli utgitt i særtrykk som en egen brosjyre og er tenkt tilstillet kommunene og politiet samt andre instanser som måtte ha interesse av å sette igang trafikkuke eller annen propaganda for bedret ferdssikkerhet.

Trafikksikkerhet og trafikkpropaganda.

Spørsmålet om å trygge ferdssikkerheten så antallet av trafikkuulykker kan bli mindre har i den senere tid vært et stadig tilbakevendende tema i dagens diskusjon. Det er en kjennsgjerning at det er meget som kan og må gjøres i by og på land for å øke trafikksikkerheten. Statistikken sier at i årene 1933 til 1939 ble følgende antall mennesker skadet eller drept ved trafikkuulykker i Norge:

1933	1472
1934	1536
1935	1744
1936	1956
1937	2259
1938	2476
1939	2534

I tillegg til dette kommer store økonomiske tap i form av skade på materiell, sykehusopphold, lægehonorar, tapt arbeidsfortjeneste osv. som til sammen beløper seg til mange millioner kroner årlig. Det er innlysende at noe må gjøres for å råde bot på disse misforhold.

Spørsmålet er på *hvilken måte* trafikksikkerheten kan økes, og man må da først være klar over at selv om meget kan nåes gjennom trafikkregulering, utbedring av vegger og gater, økning av kjøretøyers sikkerhet osv., så er dog menneskenes evne og vilje til å rette seg etter trafikkbud den viktigste faktor.

Det er nødvendig å begrunne den påstand nærmere at en stor del av trafikantene både gamle og unge hver dag av uvitenhet overtrer trafikkreglene og utsetter både seg selv og andre for ulykker, og dessuten er det en kjennsgjerning at også en mengde trafikanter som *kjenner* trafikkreglene allikevel bryter disse. Disse omstendigheter er tilstrekkelig bevis for at publikum ikke har kunnet tilpasse seg til trafikkbudets utvikling.

Hver dag inntreffer ulykker på grunn av at motorvognførere, syklistene og fotgjengere ikke viser den forsiktighet, omtanke og hensynsfullhet som man i vår tid må kreve av alle trafikanter. Det store problem om trafikksikkerhet på våre gater og vegger er derfor til syvende og sist et spørsmål om oppdragelse og tilpassing. Det som det hele avhenger av er med andre ord det enkelte individs evne til disiplin og omtanke for eget og andres ve og vel. Kravene som stilles er ikke

store. Man skal bruke sin sunde fornuft til å følge bestemte regler og vise varsomhet og hensyn.

Det er altså *menneskemateriellet* som først og fremst skal bearbeides for å skape trygg trafikk og det beste middel til å nå dette mål er *opplysning og propaganda*. Det er også den alminnelige mening blant dem som i de forskjellige land har syslet med trafikkproblemen.

Trafikkuke, trafikkdager.

De såkalte *trafikkdager* eller *trafikkuke* er en form for propaganda som på flere steder har vært anvendt med meget gunstig virkning. Programmet for en slik trafikkuke, som kan arrangeres innen en by eller et distrikt, består bl. a. i opphengning av plakater, utdeling av brosjyrer, propaganda fra høytalerbiler, oppmerking av fotgjengerfelter m. m. i gater, vegledning av trafikantene ved trafikpolitiet, framvisning av trafikkfilmer, trafikk møter samt propaganda for trafikk-kultur blant skolebarn.

Slike trafikkuke er allerede med fordel arrangert enkelte steder her i landet, bl. a. i Oslo, og denne brosjyre tilsikter å gi vegledning i arrangement av slike trafikkuke ellers i landet. De forskjellige propagandamidler vil her bli omtalt i forbindelse med et fullstendig program for en trafikkuke, slik den kan gjennomføres i en middels stor by. Senere vil særskilt bli behandlet hvordan et program tilpasses til mindre steder.

Initiativtager. Nedsettelse av arbeidsutvalg.

Initiativtager til en trafikkuke bør være de stedlige kommunale myndigheter som velger et arbeidsutvalg med representanter fra noen av de forskjellige institusjoner som f. eks.: Polit, vegvesen, skolevesen, idrettsorganisasjoner, automobilklubber, yrkessjåfører, forsikringsselskaper, presse.

Mest hensiktsmessig antas planleggingen og ledelsen av trafikkuken å burde utføres av et arbeidsutvalg på bare 3—4 medlemmer som fra tid til annen under utarbeidelsen av detaljprogrammet holder møte med de spesielt sakkyndige på de forskjellige områder.

Propagandamidler og program for en fullstendig trafikk-uke.

1. *Flagging med vimpler.*

Flagging med vimpler på alle slags kjøretøyer er i første rekke et propagandamiddel som skal gjøre flest mulig oppmerksom på at det er trafikkuke. Dernest er det en direkte trafikkoppdragende betydning, idet hver enkelt som fører vimpel må forplikte seg til å følge trafikkreglene til punkt og prikke. At vedkommende fører vimpel må være garanti for at han kjører korrekt. Som tekst på vimplene er f. eks. «Trafikkuka» eller «Trygg trafikk» tilstrekkelig. Den mest hensiktsmessige form og størrelse på vimpler som bør trykkes på hvit lerret er følgende:

For sporveier og rutebiler: Firkant minst 25 cm × 35 cm på stang.

For drosjer og privatbiler: Trekant ca. 35 cm × 45 cm (høyde) i snor beregnet festet på radiatoren.

For sykler: Trekant ca. 18 cm × 27 cm i snor.

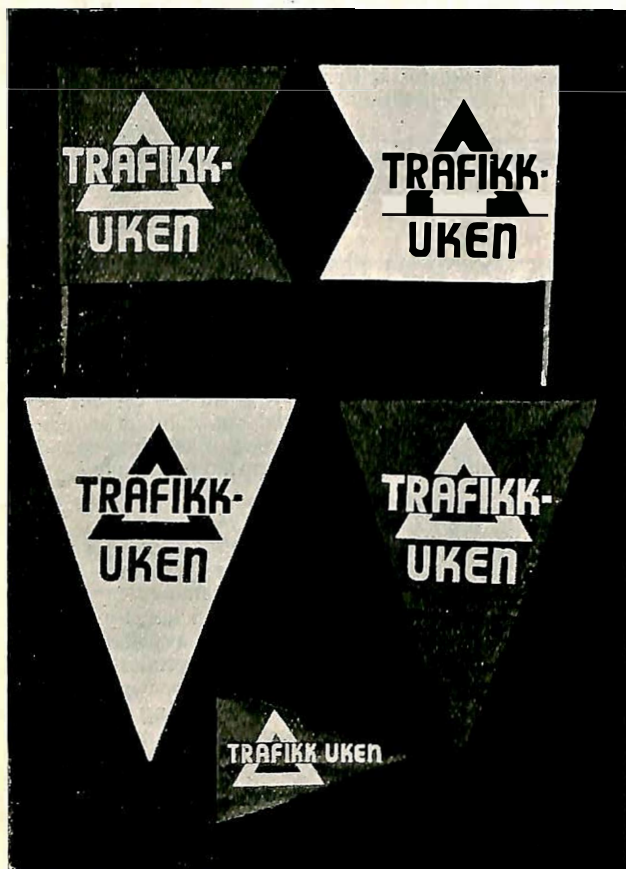


Fig. 1. Prøver på forskjellige vimpler.

Distribueringen av vimpler kan med fordel skje gjennom buss-selskaper, automobilorganisasjoner og sykkelforretninger. Vimplene må ikke tas i bruk før trafikkukenes første dag. I fig. 1 er vist en del prøver på vimpler.

2. Opphengning av plakater.

Plakatene er først og fremst et propagandamiddel som gjør folk interessert i trafikkuken. Folk begynner å snakke sammen om plakatene og diskutere trafikkuken og interessen for de rent positive sider ved arrangementet blir vakt.

Plakatene må være enkle, stiliserte illustrasjoner med kortest mulig tekster for at de lettere skal feste seg i publikums bevissthet. For øvrig henstilles å søke sakkyndig bistand fra reklamehold til plakatarbeidet.

Plakater på størrelse ca. 50 cm × 70 cm kan klistres på gjerder eller henges på lyktestolper. Mindre plakater kan dessuten henges opp i busser og sporvogner eller i butikkvinduer. Opphengning av plakater må foretas først aftenen eller natten før trafikkuken.

3. Markering av fotgjengerfeltet.

Vegledning for trafikanter i gatekryss hvor ekstra politi er stasjonert under trafikkuken er en av de mest effektive foranstaltninger under en trafikkuke. De viktigste gatekryss hvor det ikke allerede er permanente fotgjengerfeltet, oppmerkes med brede helst gule striper tvers over kjørebane. Da markeringen som må foretas med en spesialmaling, naturligvis ikke er permanent, bør man hvis forholdene tillater det, nedlegge flest mulig permanente fotgjengerfeltet av stålstifter, farget stein,

hvit eller gul asfalt eller lignende umiddelbart før en trafikkuke.

Det ekstra stasjonerte politi i de oppmerkede gatekryss vegleder på alle måter så vel gående som kjørende publikum og utdeler en senere omtalt brosjyre til de som forgår seg. På særlig vanskelige gatekryss kan oppsettes provisoriske — helst permanente — gjerder mellom fortau og kjørebane for å lede den gående trafikk ut i fotgjengerfeltet. Videre må males kjøreretningspiler og gule skillelinjer for deling av kjørebane osv. Alle disse arbeider må påbegynnes flere dager før trafikkukenes åpning og for det vesentlige utføres om natten på grunn av trafikken.

4. Utdeling av trafikkbrosjyrer.

Utdeling av brosjyrer er et viktig ledd i en trafikkukenes store apparat. Hensikten med brosjyrer er for det første å spre mest mulig kunnskap om trafikkreglene blant alle som ikke kjenner dem. Denne kategori av trafikanter finner man i størst utstrekning blant fotgjengere. For disse bør derfor om mulig lages en egen brosjyre. Deretter søker man gjennom brosjyren å innskjerpe betydningen av å følge trafikkreglene for dem som man mest ventet bør kunne dem. Disse finner man blant de kjørende. Det bør helst lages en særskilt brosjyre for motorkjørende og en for syklistene.

Brosjyrene må først og fremst søkes skrevet så korte og konsise som mulig. De må gis et tiltalende utstyr og ha fargelagte illustrasjoner, så de vekker interesse. Man må være varsom med å bry publikum med lange utredninger og med lovbestemmelser for trafikk. De viktigste regler som det oftest blir syndet mot må søkes framstillet i konsis slagordform supplert med lettfattelige bilder. Bare i brosjyren for motorkjørende som jo forutsettes å kjenne trafikkreglene bedre, kan man gå noe mer i detaljer.

Ved siden av trafikkreglene bør man ha mer generelle bemerkninger som appellerer til omtanken og den sunne fornuft. Man må f. eks. forsøke å innprente trafikantene at de ikke bare skal lære å beskytte seg selv i trafikken, men at de også må vise hensyn mot andre for at man skal oppnå den vekselvirkning som skaper en bedre trafikkultur. Det humoristiske innslag kan med fordel benyttes, men helst i positiv retning uten harsellas over den som skal rettleides. Det er innlysende at slike brosjyrer må utstyres på en reklamemessig måte og det tilrådes absolutt å konferere med en reklamemann.

Hvis økonomien tillater det, kan man også lage en fellesbrosjyre beregnet på alle trafikanter.

Som tidligere nevnt regner man med at brosjyrene utdeles bare av politiet og i de oppmerkede gatekryss og fortrinnsvis til dem som forgår seg mot trafikkreglene.

5. Trafikkpolitiets propaganda.

Det er trafikkpolitiet som skal sørge for å skape den nødvendige kontakt med publikum under en trafikkuke og det gode resultat er avhengig av hvordan denne oppgave løses. Det gjelder da på forhånd å ha en vel organisert plan hvor enhver har fått sine nøyaktige instruksjoner om hva han skal gjøre og hvordan han skal opptre.

Politiets oppgave består først og fremst i å nå den trafikkukkyndige «mann i gata», dvs. han som i trafikkuken ikke går på trafikk møter, ikke leser brosjyrer eller hører på høyttalerbiler osv.; kort sagt mannen som overtrer trafikens regler fordi han ikke er interessert i dem.

I å kontrollere, veglede og oppdra disse trafikanter ligger vel trafikkukenes viktigste oppgave som man nesten kan si at trafikkuken står og faller med. Er denne del av programmet vellykket, vil det sikkert vise seg i ulykkesstatistikken senere.

Hvordan dette skal gjennomføres er politiets sak alene. Det skal her bare siteres utdrag av en orientering som

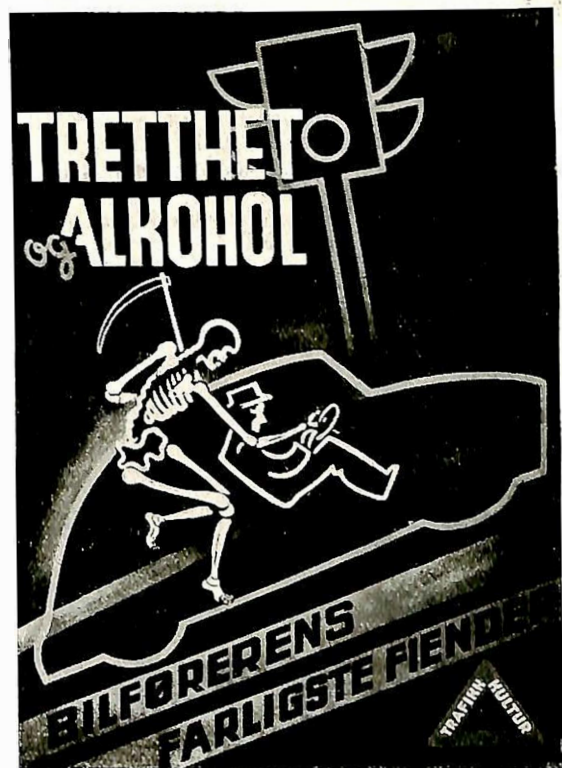
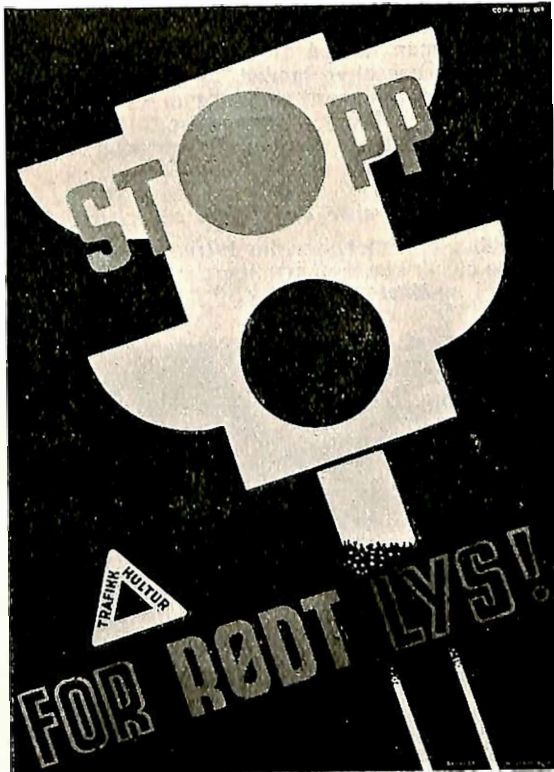


Fig. 2. Plakater fra trafikskolen i Oslo,

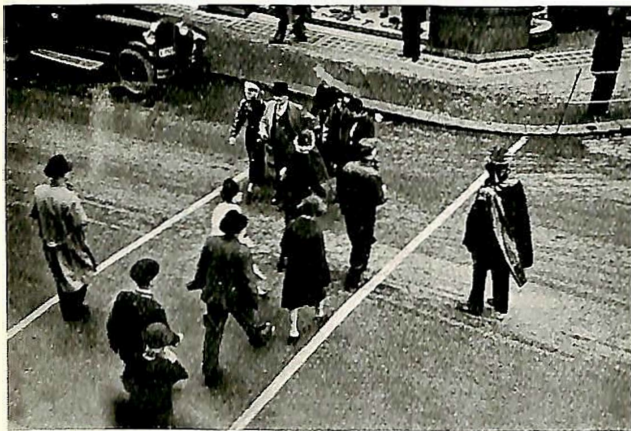


Fig. 3. Fotgjengerfelt markert med lys maling.

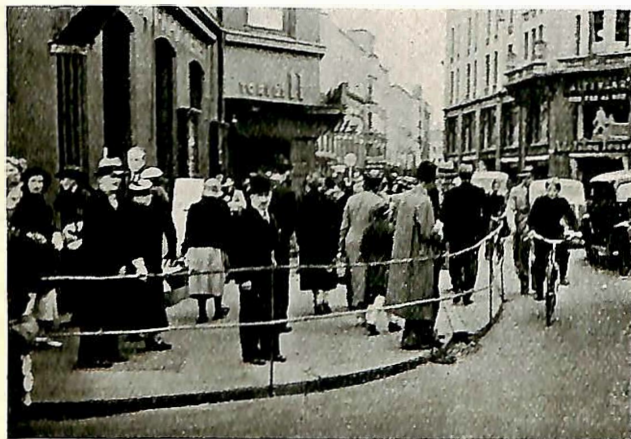


Fig. 4. Provisorisk trafikkgjærde under trafikkuke i Oslo.

trafikkpolitiets sjef i Oslo og Aker ga sine politifolk i forbindelse med en sykkeluke i 1941:

«Så framt en iakttar trafikkforseelser skal det skrives høflig og bestemt inn. Trafikkanten skal først og fremst *vegledes* og *oppdras*. Henvendelsen skal skje *høflig* og med *godt humør*. Mindre forseelser avgjøres med en advarsel på stedet, grovere forseelser skal anmeldes. Syklisten som begår trafikkforseelser skal *innkalles*. — For så vidt angår barn og mindreårige samt gamle mennesker skal det opptres mest mulig hjelpsomt og vegledende. Bruk aldri uhøflige, støtende eller sårende uttrykk.»

INNKALLELSE

Navn født

bopel

er anmeldt for dag den kl.

å ha

.....

De anmodes om å møte dag den kl. ved Trafikkpolitiet, Rådhusgata 7, og må ved frammøtet ha kjennskap til Trafikkreglene, varsel-, forbud- og påbudskilte.

Innkallelsen medbringes.

Innkallelser som ble gitt på skjemaer som vist nedenfor, skjedde med 2 dagers varsel, således at vedkommende som var innkalt, fikk anledning til, som det står trykt på skjemaet, å lære trafikkreglene som man ble eksaminert i ved frammøtet.

I en trafikkuke må alle brukelige reserver av politistyrken settes inn, og trafikk- og ordenspoliti sendes ut på motorsykkel og til fots for å overvåke og kontrollere hele trafikken.

Som tidligere nevnt er det bare politiet som bør utdele brosjyrer til publikum. I hvilke ledd i arrangementet politiet for øvrig deltar er nevnt under de andre punkter.

6. Trafikkpropaganda blant skolebarn.

Trafikkpropaganda blant skolebarn er ikke det minst viktige ledd i en trafikkuke.

Allerede i unge år må trafikantene bibringes nødvendig disiplin og gjøres helt fortrolig med trafikkreglene. Ved en interessevekkende propaganda og undervisning i skolen kan man skape en ny generasjon med et selvfølgelig kjennskap til trafikkreglene og forståelse av kravene til trafikkultur og trafikksikkerhet.

Likewise vel som barnet lærer å gå, kle seg og spise, skal det lære å kjenne de enkleste regler for å beskytte liv og lemmer. Barna vil ikke bare automatisk lære å beskytte seg selv, men en ny og bedre trafikkmentalitet vil kunne skapes i den yngre generasjon.

A. Trafikkundervisning i skolene.

Der hvor trafikkundervisning ennå ikke er innført i skoleplanen, bør man under trafikkuken ha spesielle felles trafikktimer for hver skole ledet av trafikkkyndige lærere eller instruktører. På denne måte får også de andre lærere praktisk vegledning i trafikkundervisning. Hvor trafikkundervisning er innført, anmodes skolene selv om å arrangere spesiell undervisning i forbindelse med trafikkuken.

Den moderne trafikkundervisning går ut på at barna gjennom selvvirksomhet skal få mest mulig praktisk opplæring i trafikkreglene. Et ypperlig undervisningsmaterieil kan man få ved at barna selv klipper, fargelegger og sammensetter modell av gatekryss med tilhørende biler, fotgjengere m. m. som er trykt på utklippingskartong. Denne forberedelse til selve bruken av gatekryssmodellen i undervisningen øker interessen for de senere praktiske øvelser.

B. Tegnekonkurranse og stil for skolebarn.

For å stimulere interessen for trafikkultur blant så vel lærere som elever kan man arrangere en tegnekonkurranse for barna i småklassene.

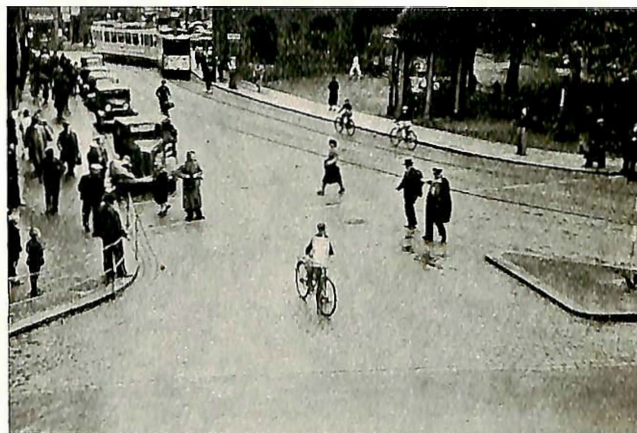
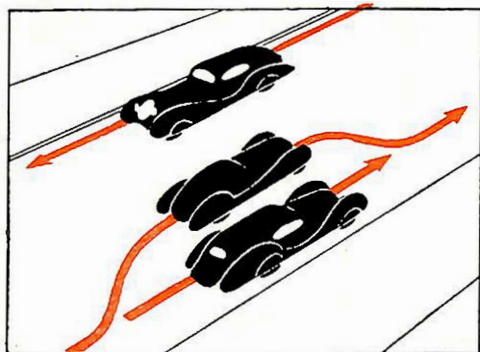
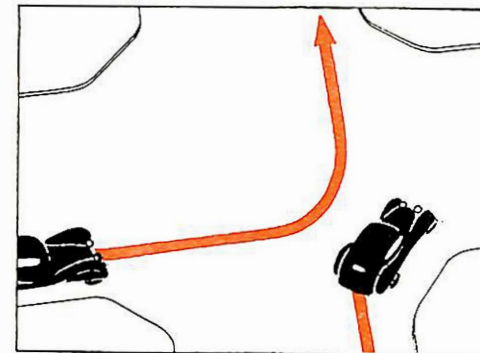


Fig. 5. En fotgjenger tilrettevises av politiet under en trafikkuke i Oslo.

12 trafikregler for bilister:



1. Følg kjørebanelens høire side, hold til høire ved møte og passér til venstre.



7. Ta skarp sving til høire og stor sving til venstre ved gatekryss.

2. Vis hensyn mot fotgjengere, og mot andre kjørende.

3. Respekter politiets trafikkregulering og lyssignaler.

4. Husk at fotgjengere kan krysse din vei selv når du svinger ved grønt lys.

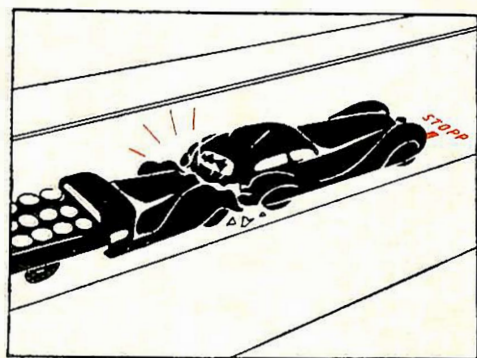
5. Gi tydelige stopp- og retningssignaler i god tid.

8. I gatekryss må farten nedsettes og forbikjøring ikke finne sted.

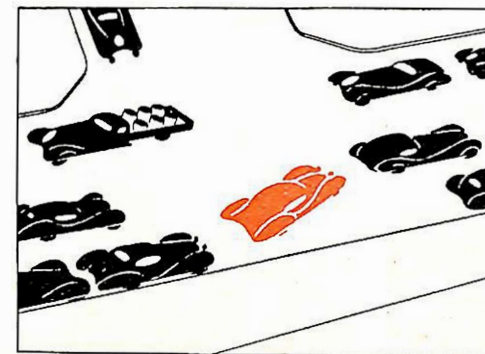
9. Nyt ikke alkohol før eller under kjøring.

10. Bruk ikke signalhornet i utide.

11. Påse at bremses og lys er i orden.



6. Vær forberedt på at kjøretøi foran dig plutselig kan stoppe.



12. Se dig for, og vær forsiktig når du starter.

åpent øre, våkent blikk — skaper god og trygg trafikk

Konkurransen kan bestå i gjennom en tegning med eventuell kort tekst å framstille en eller annen trafikk-situasjon: En episode på vegen til eller fra skolen, en tildragelse i gatetraffikken, en situasjon ved et viktig trafikkpunkt, trafikk-merkenes betydning o. l. Tegnningens kvalitet trafikkmessig sett blir avgjørende for bedømmelsen.

For skolebarn i de høyere klasser kan man med fordel anvende stil istedenfor tegning. Det bør være valg mellom to eller tre stiler og ordlyden må avfattes i samråd med skolens representanter som kan forme den etter de forskjellige klassers utviklingstrin. Før oppgaven påbegynnes må trafikreglene nøye være gjennomgått med elevene.

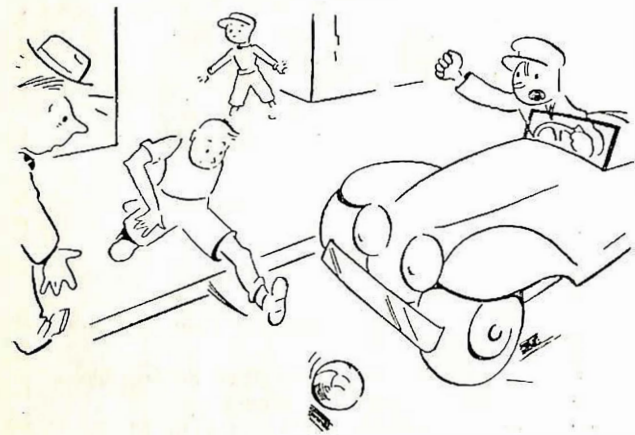


Fig. 7.

Illustrasjoner (av Lorck Eidem) til overlærer Kvibergs bok «Trafikkundervisning i skolen».



Fig. 8.

De utvalgte tegninger og stiler bedømmes og premieres klassevis av en komité bestående av f. eks. arbeidsutvalget supplert med et par representanter fra skolene. Bedømmelsen av bildene og utdeling av premier eller diplomer kan kombineres med en utstilling for publikum.

C. Trafikkdemonstrasjoner i skolegården.

Som tidligere nevnt går moderne pedagogikk ut på at barna selv mest mulig skal ta praktisk del i trafikkundervisningen og at den skal ligge så nær opp til virkeligheten som mulig.

Praktiske demonstrasjoner i skolegården hvor barna selv opptrer som trafikanter, demonstrerer riktig og gal trafikk og føler at de er med i et virkelig trafikkspill, vekker i høyeste grad deres interesse. Det kan bygges gatekryss i skolegårdene ved hjelp av trelemmer som markerer bebyggelsen. Et på forhånd instruert lag av skolebarn — så vel syklende som gående — kan her demonstrere situasjoner med gal og riktig trafikk under kyndig ledelse, helst av politimenn. En kan f. eks. regulere trafikken i gatekrysset, mens en annen om nødvendig forklarer situasjonen i høytaler. Laget kan i løpet av trafikkuken besøke samtlige stedets skoler etter en på forhånd oppsatt plan. Fig. 11 viser en demonstrasjon i en skolegård i Oslo.

7. Høytalerbiler.

Høytalerbiler dekorert med plakater kan kjøre rundt, ta oppstilling på åpne plasser og parker og spille musikkplater variert med for anledningen innspilte «trafikkplater». Dessuten kan innspiltes plater med korte setninger fra brosjyrenes tekster, avløst av korte tidsrom med musikk. Disse kan spilles under kjøring, f. eks. gjennom sterkt trafikerte gater, hvor oppstilling av høytalerbiler ikke er hensiktsmessig på grunn av trafikken. Spesielle plater for barn kan spilles av høytalerbiler

som i frikvarterene besøker skolegårdene. For samtlige biler må på forhånd legges en bestemt kjøreplan for alle trafikkukenes dager. Politiet kan også benytte høytalere til sin trafikk kontroll og vegledning av publikum.

8. Trafikkfilm og lysbildereklame.

I forbindelse med trafikkuken kan man forsøke å skaffe seg en propagandafilm for trygg trafikk som framvises enten som ekstrasfilm eller helaftensforestilling på offentlig kino.

Av plakatene kan på en enkel og billig måte lages lysbilleder som sammen med tekstplater med reklame for trafikkuken kan forevises på kinoer før de alminnelige forestillinger.

9. Radiopropaganda.

Hvor det finnes lokal radiosender bør man søke å stille den i trafikkpropagandaens tjeneste. Dette kan skje ved f. eks. å sende ut:

1. Dagen før trafikkukenes åpning en samlet redegjørelse av arbeidsutvalgets formann om trafikkukenes program.

2. Midt under trafikkuken et kåseri av en trafikk-ekspert eller en diskusjon mellom to sakkyndige, hvor alminnelige forgælsler mot trafikreglene blir belyst.

3. Daglig reklame samt kort reportasje av trafikkukenes hendelser.

Man kan gå ut fra at man gjennom radioen kommer i forbindelse med en stor del av det publikum som ikke ved andre midler nåes i en slik trafikkuke. Forberedelser til trafikkukenes start gjennom radio er av særlig viktighet for å få publikum med fra første stund.

10. Pressepropaganda.

Pressens velvillige instilling og støtte så vel under forberedelsene som under selve trafikkuken er av avgjørende betydning for et heldig resultat. Bortsett fra at trafikkproblemer er velkomment og aktuelt stoff for pressen, vil den selvfølgelig ha stor interesse av med avisartikler å støtte en så samfundsgagnlig sak som tjener alles interesse.

Arbeidskomiteen bør gi pressemottakelse allerede 8 dager før trafikkuken. På dette tidspunkt bør brosjyrer og plakater m. m. ligge ferdig trykt til fri avbenyttelse for pressen. Formannen bør gjennomgå trafikkukenes program og oppfordre pressen til i størst mulig utstrekning å omtale trafikkuken så vel med forhåndsreklame som med daglige artikler forsynt med aktuelt bildestoff.

Det innrykkes dessuten en ordinær annonse i alle aviser hver dag i trafikkuken. Det kan nevnes at pressen

har gitt trafikkkukene i Oslo en enestående støtte og uten den vilde neppe disse trafikkkuker ha preget byen i den grad som de gjorde.

11. Trafikkpropagandamøte innendørs.

En av trafikkkukens dager kan man holde et innendørs trafikkkpropagandamøte. Et slikt møte har til hensikt — på en mer direkte og personlig måte enn det ellers er mulig — å gi publikum innblikk i trafikkens regler og gjøre det interessert i trafikkspørsmål i sin alminnelighet. Møtet bør arrangeres med korte foredrag avløst av underholdende program for å trekke mest mulig publikum.

Programmet kan f. eks. innledes med musikk etterfulgt av hilsmingstale med kort orientering om trafikkuken, atter musikk, trafikkkforedrag av sakkyndige og en kort film. Møtet, hvortil adgangen bør være gratis, må annonseres på forhånd. Det må helst ikke strekke seg over 1 time og talletiden ikke over ti minutter å et kvarter. Brosjyrene bør utdeles på møtet. Erfaring viser at den tidligere nevnte utdeling av premier til skolebarn ikke må kombineres med dette møte.

12. Trafikkpropagandamøte utendørs.

Avslutningsmøte for trafikkuken med gratis adgang kan med fordel arrangeres som et utendørs folkemøte i en offentlig park eller på en idrettsplass. Det gjelder ennå mer ved et slikt møte at de forskjellige deler av programmet gjøres mest mulig underholdende for å få publikum interessert. Alle deler av programmet behøver derfor ikke nødvendigvis å være trafikkkoppdragende. Foruten musikk og et kort foredrag kan man arrangere forskjellige konkurranser for sykler, demonstrasjoner av trafikksituasjoner m. m. Radiobilene underholder med de tidligere nevnte trafikkkplater og det hele ledes av en konferansier.

På banen kan man markere et stort gatekryss, hvor det først blir demonstrert trafikk-kaos uten regulering og deretter trygg trafikk med regulering av en politimann med trafikkanvisninger. Her bør delta så vel fotgjengere og syklistere som motorsykler, biler og busser. For at sistnevnte del av programmet skal gjennomføres med hell, må det hele apparat være innøvet til minste detalje under ledelse av en dyktig sakkyndig på området. Hvis man ikke er helt sikker på et slikt arrangement, bør det heller sløyfes. For øvrig kan man f. eks. arrangere fartsbedømmelse av biler hvor tilskuerne deltar, et publikumsnummer som dessuten må sies å ha trafikkt teknisk verdi. For å trekke folk med kan man la musikk-korps marsjere med plakater og reklame for møtet fram til plassen. Det hele kan avsluttes med fyrverkeri.

Trafikkuke for enkelte grupper av trafikanter.

Hele det program som er nevnt foran omfatter alle trafikanter, så vel motorkjørere som syklistere og gående. I de større byer kan det bli tale om å begrense trafikkuken omfang med å konsentrere seg om en enkelt gruppe trafikanter, f. eks. ved propaganda det ene år bare for syklistere, det neste for fotgjengere osv. Man vil på denne måte for det første gjøre hele arrangementet enklere samtidig som den økonomiske side av saken blir lettere å gjennomføre. På denne måte kan man også med desto større virkning sette søkelyset på den enkelte gruppe av trafikanter. Ved en trafikkuke f. eks. for syklistere vil syklistene i sterkere grad føle de andre trafikanters kritikk rettet mot seg og derved ytterligere stimuleres til korrekt kjøring. Motorkjørere og gående vil indirekte virke som en kontrollerende og oppdragende instans.

En slik sykkeluke ble gjennomført med gunstig resultat i Oslo høsten 1941.

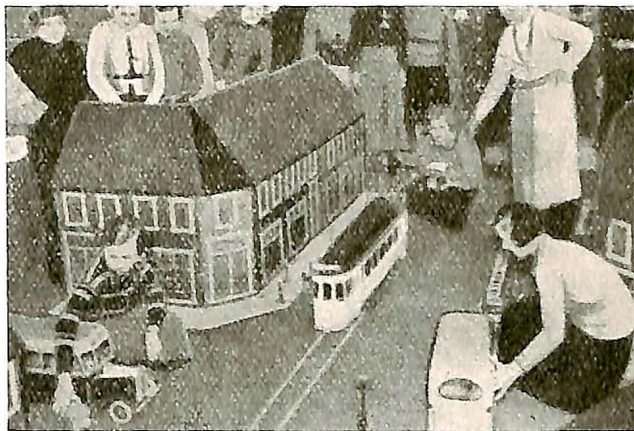


Fig. 9. Praktisk trafikkundervisning med modell av gatekryss. (Fra overlærer Kvibergs bok.)

Det trafikktekniske grunnlag for propagandaen.

Trafikklover og forskrifter.

De lover og forskrifter om trafikkspørsmål som til d. d. gjelder er følgende:

1. Motorvognloven av 20. februar 1926 med tilleggslover.
2. Arbeidsdepartementets forskrifter av 20. desember 1926 med senere tillegg og endringer.
3. Trafikkregler fastsatt ved kgl. res. av 27 mai 1938 med senere endringer.
4. Lov av 16 juli 1916 om pliktmessig avhold fra alkoholnyttelse i visse stillinger.
5. Stedlige politiforskrifter og vedtekter.

Anvendelse av lover og forskrifter i propagandaen.

Som tidligere nevnt er man som regel dårlig tjent med i propagandaen å servere direkte utdrag av trafikkbestemmelsene for publikum. Det er gjennomgående for tungt stoff. En unntakelse herfra danner til en viss grad propagandaen for motorvognførere, hvor man i større utstrekning kan anvende de originaltekster som står i offentlige bestemmelser.

Pointet ved propagandaen er ved analyse å finne fram til publikums spesielle trafikksynder, og gjennom de midler som tidligere er nevnt, plakater, brosjyrer, presse, radio, høyttaler osv. på en underholdende, men enkel og lettfattelig måte fortelle publikum hvordan man skal oppføre seg i trafikken, nettopp i disse tilfelle hvor det begås feil.

På grunnlag av bl. a. politiets ulykkesstatistikk og ved samarbeid mellom forskjellige trafikksakkyndige må man finne fram til de viktigste regler som publikum forgår seg mot og søke disse nærmere utformet i brosjyrer m. v. Da disse regler danner grunnlaget for en vesentlig del av propagandaen, i forskjellig form for hvert propagandamiddel, skal her gjengis noen prøver. Reglene er oppsatt i form av personlige oppfordringer i korte setninger, særskilt for fotgjengere, syklistere og motorkjørere.

Regler for fotgjengere.

Følg politiets trafikkregulering og lyssignaler.

Opprakt arm betyr *Stopp*.

Vink i ferdselsretningen betyr *Vegen er fri*.

Gå langs med politimannens utstrakte armer.

Rødt lys betyr *Stopp*.

Grønt lys betyr *Vegen er fri* — men vær på vakt mot kjørende som svinger inn fra siden.

Gå på fortau eller vegkant — kjørebanelen skal holdes åpen for trafikken.

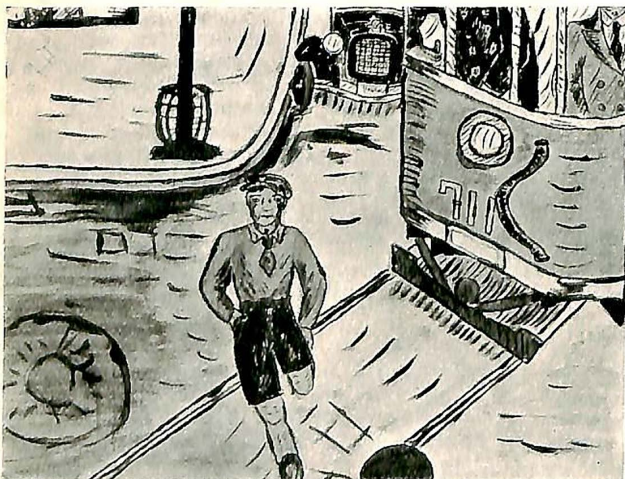


Fig. 10, a, b, c.

Eksempler på tegninger av trafikksituasjoner, utført av skolebarn.

Stans ikke opp, slik at du hindrer trafikken eller tvinger andre gående ut i kjørebanelen.

Vik til høyre for andre gående som kommer imot deg. Bruk helst venstre fortau eller vegkant, så du ikke blir påkjørt bakfra av vogn du ikke ser.

Se deg godt om før du går ut i kjørebanelen.

Se mot trafikken: Se først til venstre og når du er kommet midt ut i kjørebanelen, se til høyre.

Gå helst over kjørebanelen ved gatekryss og hold deg innenfor oppmerket fotgjengerfelt.

Gå rett over kjørebanelen — ikke på skrå.

Ta aldri snarvegen over et gatekryss.

Lop aldri over kjørebanelen. Gå rolig og behersket og gi akt på trafikken og på signalene.

Gå aldri over kjørebanelen like foran eller like bak trikk eller buss.

Hopp aldri av eller på kjøretøy i fart.

Se deg for når du stiger av trikk, buss eller bil.

Heng aldri bak på trikk, buss eller annet kjøretøy.

Regler for syklister.

DU SKAL IKKE

kjøre uforsiktig eller med for stor fart.

kjøre med sykkel som er i uorden.

henge på annet kjøretøy.

ha noen passasjerer på sykkel (unntatt småbarn på eget sykkelsete).

kjøre ved siden av andre syklister i by og tettbygd strøk.

slippe styret eller ta bena vekk fra pedalene.

kjøre på fortauet.

sykle tvers over fortau.

kjøre så du tvinger fotgjengere i grøften.

kjøre så tett etter annet kjøretøy at du ikke får stanset i tide.

kjøre forbi før vegen er fri.

varsle med ringeklokken uten hvor det er trafikkhensyn som tilsier det.

sette sykkel fra deg hvor den hindrer ferdselen.

sette sykkel fra deg ulåst.

drive sykkel-akrobatikk.

DU SKAL

lære trafikkreglene og følge dem.

påse at sykkelene er i forskriftsmessig stand.

vise hensyn mot fotgjengere og andre vegfarende.

respektet politiets trafikkregulering og lyssignaler.

kjøre til høyre på høyre side av kjørebanelen.

holde til høyre ved møte og kjøre forbi til venstre.

gi armsignal ved svingning.

vike for biler og trikker både fra høyre og venstre så fram du ikke ferdes på forkjøringsveg.

vike for politi-, brann- og ambulanserbiler under utrykning.

kjenne betydningen av trafikkskiltene.

ha tentd forlykt etter mørkets frambrudd.

huske at syklister skal kjøre enkeltvis og ikke ved siden av hverandre i by og tettbygd strøk.

huske at syklist som leier sykkel regnes som kjører.

varsle med ringeklokken hvor det er nødvendig av trafikkhensyn.

bruke sykkelstativ eller sykkel-parkeringsplass hvor sådan er for hånden.

vise sykkelkultur i ett og alt.

Regler for motorkjørere.

Vær helt edru når du kjører.

Kjør ikke når du er trett.

Følg politiets trafikkregulering og gi akt på varselskiltet og signaler.

Hold kjøretøyet i forsvarlig stand til hver tid. Sørg for at lys, brems og styring er i orden.

Hold til høyre i kjørebanelen. Vik lengst mulig til høyre og sett om nødvendig farten ned når andre vil forbi deg.

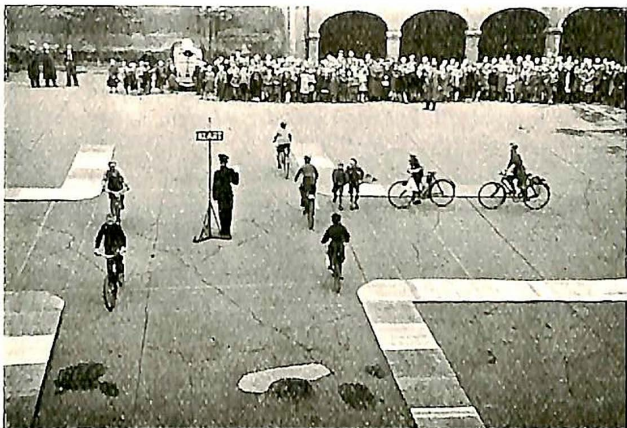


Fig. 11. Trafikkdemonstrasjon i en skolegård i Oslo.



Fig. 12. Prover før offentlig utendørs møte — «Trafikkaos».

Ta skarp innersving til høyre, og rikelig yttersving til venstre.

Kjør forbi til venstre. Forbikjøring er forbudt i gate- og vegkryss, i uoversiktlig kurve, over bakkekam og ellers der utsikten ikke er helt fri.

Vær alltid hensynsfull mot fotgjengere. Den som har stoppeplikt må ikke kjøre så langt fram at han hindrer kryssende fotgjengertrafikk.

Gi tydelig tegn med arm eller retningsviser i god tid før sving og ved start.

Kjør forsiktig i gate- og vegkryss selv om du har fått klart-signal. Både gående og kjørende kan din veg.

Gi tydelig tegn for stopp med arm eller stopplykt.

Vær alltid forberedt på at kjøretøy foran deg plutselig kan stoppe.

Kjør aldri fortere enn at du hvert øyeblikk har fullt herredømme over ditt kjøretøy. Farten må avpasses etter sted, vær, føre og trafikforhold.

Bruk signalhornet i tide — men bruk det med måte.

Demp lyset ved møting.

Bruk snøketting når foret gjør det nødvendig.

Ta ikke flere inn i førerrommet enn det er bestemt for. Se deg godt for før du starter og før du rygger.

Kjør særlig varmsomt:

- ved gate- og vegkryss, i kurver og over bakkekam.
- forbi sporvogn ved stoppested.
- over fotgjengerfelt og planovergang.
- forbi skole og forbi hus tett ved vegen.
- forbi barn som leker like ved kjørebanen.
- ved trang innsnevring av vegen.
- på glatt føre, i mørke og usiktbart vær.
- på sølete og våt veg, der andre utsettes for søleskvet.
- forbi hest eller kreatur.
- når du kjører ut fra privat eiendom.
- når du krysser forkjørsveg eller -gate.

Vik til side og stans alltid for brann-, politi-, ambulansebil og troppeavdeling.

Sett ikke ditt kjøretøy i uoversiktlig kurve, på bakketopp, ved stoppested for sporvogn eller rutebil, ved trafikkø, foran inn- og utkjørsel eller ved skole.

Sett ikke kjøretøyet nærmere enn 20 meter fra vegkryss, bakketopp, uoversiktlig kurve eller fra kjøretøy som står på motsatt side av vegen. I by og tettbygd strøk må kjøretøyet ikke settes nærmere enn 4 meter fra fortaukantens rounding.

Forkjørsretten.

Se trafikreglernes § 18.

Trafikktegn for alle vegfarende.

Se trafikreglernes § 46 og Arbeidsdepartementets forordning av 2. mai 1941 om veg- og varselsskilter.

Propaganda.

Med disse regler som utgangspunkt vil man kunne bygge ut en vesentlig del av propagandaen.

Enkelte av disse påbud kan f. eks. danne ideen til en plakat eller til lysbilledreklame og hver enkelt av dem kan gi daglig stoff til nærmere utdypning i avisene, f. eks. under merket «Dagens trafikksynd». Reglene kan danne grunnlaget for høytalerplater for demonstrasjoner i skolegårdene og kan tas som utgangspunkt i radiodiskusjon osv. Som det ses er ordlyden avfattet på en slik måte at den kan gjelde for trafikk i by og på land.

Om en del av propagandaen utarbeides i samråd med reklamefolk, er det en selvfølge at de trafikksakkyndige i komiteen sørger for, og er ansvarlig for, at all propaganda trafikkteknisk sett er korrekt. Dette gjelder så vel tekster, plakater, illustrasjoner som demonstrasjoner.

Krav til ordning av trafikkuke og programmets tilpassing for mindre steder.

Finansiering av trafikkuker.

Til gjennomføring av et så vidtomspennende arrangement som en trafikkuke trenges i alminnelighet ikke lite penger. Det kan nevnes at med gjennomføring av samtlige foran nevnte programposter kostet trafikkuker i Oslo i 1937 ca. 19 000 kroner.

Veidirektoratet har imidlertid for å lette avholdelse av trafikkuker trykt opp et opplag av brosjyrer og plakater som i den utstrekning opplaget strekker til antakelig kan bli stillet til rådighet gratis, eller for en meget lav pris. Videre vil Veidirektoratet kunne være behjelpelig med anskaffelse av filmer og trafikkforedrag samt om nødvendig skaffe foredragsholdere.

Det er klart at man dessuten på stedet kan skaffe mye gratis hjelp til et slikt samfunnsnyttig formål. Hvis man f. eks. er i stand til å hverve et frivillig korps av ungdom, kan man ved hjelp av dette gratis få utført følgende arbeider:

1. Distribuering av vimpler.
2. Opphenging av plakater.
3. Maling av fotgjengerfelter.
4. Opphengning av skolebarns tegninger.
5. Assistanse ved trafikkdemonstrasjoner i skolegårdene.
6. Assistanse ved trafikk møter.

Videre bør man kunne regne med å få frivillig assistanse av motor- og sykkelorganisasjoner til det avsluttende møte. Hvis man dessuten kan oppnå at kom-

munen gratis stiller til disposisjon lokale for innendørs møte og plass for utendørs møte og om mulig kino-lokale, vil utgiftene bli sterkt redusert.

De nødvendige midler bør bevilges av kommunene, som må se det som en viktig oppgave å være interessert i slike tiltak. Bidrag fra interesserte institusjoner, foreninger, firmaer og enkeltpersoner må også kunne påregnes.

Trafikkukens virkning. Valg av tidspunkt for avholdelsen.

Man kan nå spørre om en slik trafikkuke har varig verdi. Dertil kan svares at en enkelt trafikkuke antas å ha liten *varig verdi* hvis den ikke helt eller delvis gjenntas i en eller annen form, helst med et par års mellomrom. Hvis publikums interesse og kunnskaper skal holdes vedlike, må propagandaen gjentas inntil betydningen av øket trafikkikkerhet er slått fast i folks bevissthet. Det kan trygt sies at en enkelt trafikkuke stort sett ikke har virkning utover en viss tid og at det må være kontinuitet i propagandaen for å nå fram til helt effektive og varige resultater. Propaganda blant skolebarn kan f. eks. lett drives kontinuerlig. Enkelte byer i landet har for øvrig allerede innført trafikkundervisning som obligatorisk fag i skolen. For den som har spesiell interesse for trafikkundervisning i skolen henvises til:

1. «Obligatorisk trafikkundervisning», artikkel i «Meddelelser fra Veidirektøren» nr. 8, august 1937.

2. «Trafikkundervisning i skolen» av overlærer Kvi-berg.

3. «Trafikkundervisning». Handbok for lærere (svensk). Utgitt av Nationalforeningen för Trafikk-säkerhetens Främjande.

I 1936 ble det holdt tre «trafikkdager» i Oslo og i 1937 én «trafikkuke». Det var også utarbeidet fullt ferdige planer for en trafikkuke i 1939 som dessverre ble forhindret av krigen. I 1941 ble det som nevnt i Oslo holdt en trafikkuke for syklistene.

Ved valg av tidspunkt for trafikkuken må man ha for øye at man helst bør arrangere denne på et tidspunkt da trafikken har sitt maksimum, dvs. på samme tid som det i følge statistikken skjer flest ulykker.

Statistikken sier at dette skjer i slutten av uken og i tiden august—september. (Det er her regnet med normale forhold før krigen.)

Avholdelse av trafikkuke på mindre steder.

Hele det program som foran er nevnt kan i det vesentlige gjennomføres i de fleste av landets byer. Men det som ikke er av minst viktighet for spredning av trafikk-kultur ut over det hele land er at trafikkuke i noe mindre målestokk kan holdes i alle mindre byer, ja endog med fordel på mindre steder utover landet. Her skal trekkes ut av det foran nevnte det som kan sammensettes til et program for mindre steder:

Opphengning av plakater.

Om mulig markering av fotgjengerfelter i et trafikkert kryss. Under enhver omstendighet kan delingsstriper for kjøretrafikken males i hovedferdselsåren.

Politikontroll med kjøretøyer forsterkes for anledningene. Brosjyrer utdeles til alle som ferdes på gatene.

Særskilt trafikkundervisning i skolen.

Tegnekonkurranse for skolebarn.

Trafikkdemonstrasjoner i skolegården.

Trafikkfilm og lysbilledreklame hvis stedet har kino.

Samarbeid med stedets presse.

Trafikkpropagandamøte med foredrag av tilkalt trafikk-sakkyndig.

Som det framgår av dette program er det selv på mindre steder mye som kan gjøres for å øke trafikk-sikkerheten over det hele land. Særlig bør man legge vekt på arbeid i skolen.

*

Oppfordring til å arrangere trafikkuke ut over landet.

Det er om å gjøre at det ut over det hele land vekkes øket interesse for trygg trafikk og at denne interesse gir seg praktisk utslag i at det blir tatt initiativ til mer trafikkpropaganda og arrangement av trafikkuker.

Kommunale autoriteter, trafikk-sakkyndige, skolefolk og andre interesserte oppfordres herved til i fellesskap å ta et løft for en tryggere trafikk i by og på land.

SVENSKE FORSKRIFTER FOR GASSGENERATORER

Den svenske «Statens Bränstekommission» har den 10 februar 1942 sendt ut «Cirkulär No. 110» med nye forskrifter for montasje m. m. av bilgeneratorer. Med den store erfaring svenskene har på området og ikke minst hva generatorgassens giftighet og anleggenes ilds-farlighet angår, turde det være av interesse å sammenlikne de nye svenske regler med våre någjeldende bestemmelser. (Forordning av 23. desember 1940, jfr. do. av 5. mars 1941.)

1. Typeprøving.

Svenskene tar disse prøver meget inngående. Trekull-gassverk kjøres minst 1000 km, vedgassanlegg minst 3000 km. Herunder taues en annen bil av omtrent samme størrelse og tyngde 50—60 km og fyren brennes helt ned et par ganger. Det siste er en svær prøve, bl. a. på ristens konstruksjon, materiale og utførelse. En typeprøve koster sv. kr. 150,— for trekull og 250,— for vedgassanlegg pluss utgiftene til brensel, garasje og eventuelle reparasjoner.

Etter typeprøven oppgir Prøvekommissjonen (Gengass-byrån) hvilke motorstørrelser vedkommende type er egnet for.

Gengasskommissjonen ledes av professor Tore Lind-mark og tekn. dr. Nils Gustafsson som teknisk leder.

(De viktigste svenske bestemmelser refereres nå i utdrag.)

2. Besiktigelse. Montasje.

Der er 15 dagers ytterste frist fra anlegget er ferdig-montert og til det må være framvist for Statens bilsakkyndige.

Ventilasjon.

Førerhus og lukkede karosserier må ikke oppvarmes eller ventileres med luft fra motorrommet, heller ikke tillates ventilasjon med sugevifte (forat luftundertrykket inne ikke skal kunne suge gass inn). Ventilasjonsåpning og oljepåfyllingsåpning (på de fleste motorer er disse kombinert) skal forsynes med avløpsrør som minst må føres ned til underkant av bunnpannen eller forbindes til sekundærluftledningen eller vifteavløpet. Ved gassverk-anlegg med trykkvifte tillates ikke vinduspussere eller sirkulasjonsvifter som drives med motorvakuüm.

(Av hensyn til trafikk-sikkerheten burde i det hele tatt vakuüm-pussere ikke tillates på gassverkdrevne biler.)

Førerhus.

Hvor det er mulig bør det være utgang på begge sider. Minste fri åpning må være 40 cm når døra er åpnet.

Utstyr.

Askeskuffer av jernplate, bredde minst = askelukens dybde minst 20 cm, den må ha tilsluttende lokk. Den skal på passende ildsikker måte være festet på bilen.

Spett og raker anbringes utvendig i betryggende avstand fra brennbart materiale.

(Også disse bestemmelser er ønskelige, der syndes i så henseende — særlig ved plassering og festeordninger — ofte groveligt herimot.)

Gassdrevne buss og lastebil skal ha godkjent brannslukningsapparat og i tidsrommet 1. april—15. oktober minst 10 l vann i særskilt beholder, andre gassdrevne biler i samme tidsrom en av delene. Slukningsanordningen må være praktisk montert og lett tilgjengelig.

Gassverk.

Hvor avstanden mellom gassverk og brennbare deler er under 30 cm (hos oss 15 cm) kreves beskyttelsesvegg omkring gassverket. Kommer lasten nærmere gassverket enn 1 m må veggen være likså høy som høyeste lass. Er lasten lett antenbar, må denne særlig omhyggelig beskyttes mot antenning. Avstanden mellom gassverk og beskyttelsesveggen må være *minst 10 cm*. Er den 10—15 cm kreves en isoleringsvegg mellom gassverket og beskyttelsesveggen minst 5 cm fra gassverket. Isoleringsveggen må være av ikke brennbart stoff og så solid at den ikke slår seg. Mellomrommet mellom gassverk og beskyttelsesveggen skal være *overdekket* så brensel under påfylling ikke faller ned der. Overdekkingen kan utføres av nett eller perforert plate, den må ikke forhindre luft sirkulasjonen omkring gassverket. Monteres gassverk i kufferten forlanges både beskyttelses- og isoleringsvegg ordnet så det blir tilstrekkelig luft sirkulasjon omkring gassverket. Kuffertlokket må ikke erstattes av beskyttelse av lett brennbart stoff som pergamoid, duk osv.

Primærluftinntak og flammebeskyttelse.

Tilbakeslagsventil og flammebeskytteren (sikkerhetsnett) må være av godkjent type. Primærluftinntakets åpning må være minst 0,7 m fra nærmeste åpning (kjøler, panser osv) eller dør.

Fri høyde under gassverket m. m. 20—25 cm hvis montert mellom akslene og 25—30 cm hvis montert foran eller bak, alle mål for fullastet bil.

Gassledning, rensere og kjøler.

Alle rørledninger og rensere mellom gassverket og gasskjøleren skal isoleres fra treverk på samme måte som gassverket selv. For vedgassverk med hel dobbel mantel (hvor den varme gassen altså anvendes til tørking av brenselet) er det dog tilstrekkelig at sykklonrenseren og gassledningen i en lengde av 2,5 m fra gassverket er således isolert.

(Treverk nærmere gasskjøleren enn 15 cm skal være plateklædd.) Avstanden må ikke være mindre enn 4 cm; er den mellom 4 og 6 cm skal isoleringsvegg av ikke brennbart materiale anbringes; minste luftmellomrom 2 cm.

Ved trekullgassverk bør gasskjøleren ikke anbringes under lasteplanet for det har vist seg at dette medfører risiko for gasslekkasje, øket brannrisiko og ødelagt filterduker. Montasjen må være således utført at kjøleren kan renses effektivt.

Sikkerhetsfilter skal anbringes på alle trekullanlegg for å hindre motorskader og på alle vedgassanlegg, for hvilke der ikke er gitt særskilt dispensasjon. Det må være lett tilgjengelig og ikke for stort.

Vifte med ledning. Anbringes denne under panseret må den være helt tett. På busser uten gasstilhenger må avløpet munne ut over karosseritaket og minst 1 m fra nærmeste åpning eller dør. På andre biler skal vifteavløpet enten munne ut på høyre side og peke loddrett oppover — (i Sverige har de dessverre enda venstrekjøring) — minst 1,5 m over marken og 0,5 m fra åpning eller dør. Det anbefales da å føre det over karosseritaket. Eller det kan munne ut horisontalt til høyre og munningen må da være minst 0,7 m fra nær-

meste åpning eller dør. Anvendes automatisk vifte må utløpet munne ut over karosseritaket, og foruten den automatiske bryter må der monteres særskilt alminnelig bryter i serie med den automatiske. Særskilt prøvekran for prøveantenning av gassen anbefales på alle loddrette vifteavløp.

Sekundærluftinntak må ikke monteres under hjulskjerm eller annet sted som er særlig utsatt for støv og lort. På gassverk med trykkvifte må plasseringen tilfredsstillende bestemmelser for vifteavløp. Anvendes sugevifte må den ikke plasseres under panseret eller inne i karosseriet eller lasterommet.

Prima luftfilter forlanges.

Oljefilter av godkjent type forlanges for alle motorer med sirkulasjonssmøring.

Termostat forlanges for kjølevannet.

Skal gassdrevne bil med forhøyet kompressjon anvendes for bensindrift må den da strupes på passende måte.

Brenseltank.

På gassdrevne biler må tanken plasseres i betryggende avstand fra gassverk, vifteavløp og motorvarmer. Småtanker på inntil 5 liter må plasseres minst 0,5 m fra gassverket; de må ikke monteres under panseret. Eldre tanker under panseret må tømmes helt og frakobles motoren.

Rørledninger.

Gummislanger må ha høyst 100 m fri lengde (fra rør til rør) og bare i rett ledning etter gasskjøleren. Rørene må ha vulster hvis avstand mellom rørene er mer enn $\frac{1}{4}$ av rørdiameteren. Gummislanger må ikke brukes under vogngulv eller skjermer. Mellom gassverkstilhenger og bilen og ved svingbare eller senkbare gassverk må der anvendes armert gummislange.

Metallslanger må ikke anvendes til gassledning, vifteavløp eller sekundærluftledning.

Elektrisk utrustning.

Kabelen mellom batteri og selvstarter må minst være 35 mm², ved lengere ledninger 50 mm². Vifteledningen må forsynes med sikring og dimensjoneres for ca. 3 × viftens normale forbruk, 2,5—6 mm² passer vanligvis.

Alle ledninger må plasseres minst 6 cm fra varme steder. Motorvarmere må være av godkjent type.

Trykkprøve. Før leveringen må alle bilgassverk trykkprøves med minst 0,2 kg/m² overtrykk og tettheten kontrolleres med såpevann.

Lyskastere.

Ved gassverk foran må hver av lyskasterne ha 30° fritt felt både til høyre og til venstre.

Driftsforskrifter.

Gassverk må ikke fyres opp (tennes på) eller viften settes i gang i garasje, verksted eller annet lokale; ei heller må lokk, luker eller ventiler åpnes før gassverket er gassfritt.

Motorvarmer må heller ikke anvendes i slike rom, uten tilfredsstillende røykavtrekk.

Når viften går er det forbudt å oppholde seg i kjøretøyet. Føreren må ikke forlate vognen så lenge viften går. (Herimot syndes meget i Oslo; føreren avleverer varer og i mens går viften ukontrollert for å spare tid. Kommer et barn i nærheten er ulykken ute før vi vet ordet av det.)

Ved transport av lett antennelige varer må disse helt dekkes av feilfrie presenninger. Forbrenningsrester (aske, slagg m. m.) må behandles så brannfare ikke oppstår. Ved dyretransport må oppfyring, bruk av viften og starting av motoren foretas før dyrene lastes inn.

Viften må senere bare brukes når bilen er plasert således i forhold til vindretningen, at gassen fra vifteutløpet føres bort fra bilen.

Inntreffer brann eller andre ulykkestilfelle som skyldes gassverket eller mistenkes dette, må dette straks anmeldes til Gengassbyråen.

Som man ser er de nye svenske regler meget utførligere og strengere enn våre og de fortjener det høyeste studium, idet meget av dem visstnok med fordel burde medtas i våre regler. O. K.

TRAFIKKTELLING I SVERIGE 1941

I Sverige er foretatt trafikktelling både i 1940 og 1941. Sammenligningen mellom disse to årene og med normalåret 1936 gir flere interessante opplysninger. Diagrammene 1—3 viser trafikken i siste halvår 1940 og hele året 1941.

I fig. 1 er øverst til sammenligning tegnet opp trafikken for 1936. Målestokken viser antall tellede kjøretøyer pr. døgn i gjennomsnitt for vedkommende måned. Antall tellesteder er ikke oppgitt, hvorfor tallene bare har betydning som sammenligning. Trafikken for 1940 er delt opp i trafikk med bensinbiler og trafikk med gengassbiler. Da den førstnevnte kategori er forsvunnet, er trafikken i 1941 delt i lastebiltrafikk og persontrafikk. Hestetrafikken er vist for begge år.

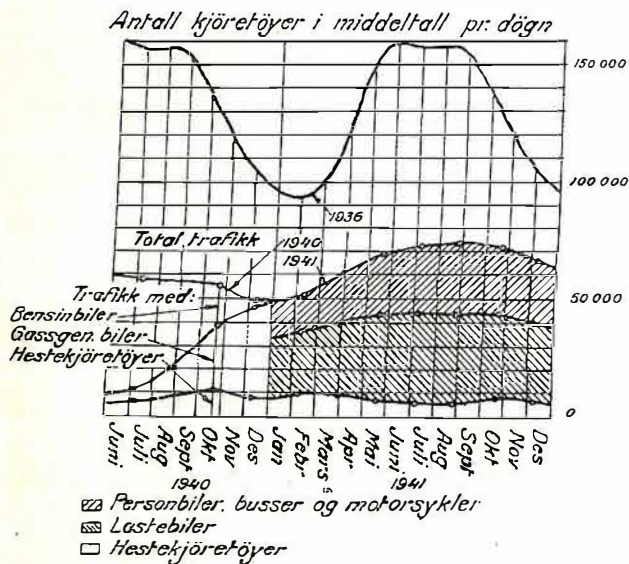


Fig. 1.

Antall registrerte motorkjøretøyer for erstatningsbrensdiesel

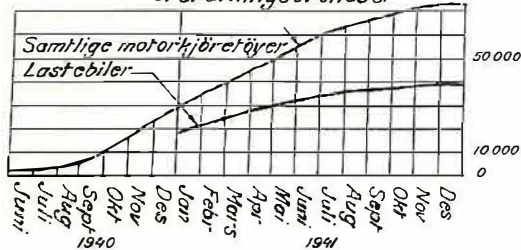


Fig. 2.

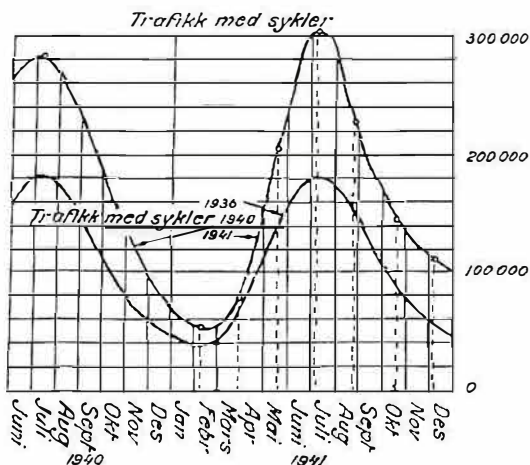


Fig. 3.

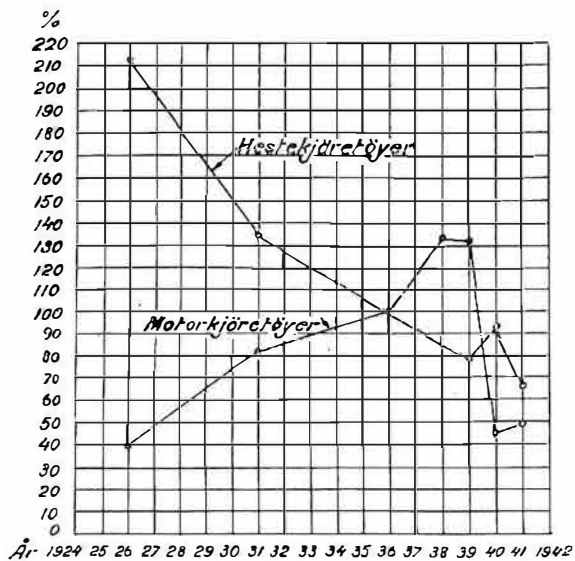


Fig. 4.

Fig. 2 viser antall biler innregistrert for erstatningsdrivstoff. Av disse er antall lastebiler angitt for året 1941.

Fig. 3 viser sykkeltrafikken sammenlignet med 1936.

Fig. 4 viser utviklingen av biltrafikken og hestetrafikken 1926—41. Utgangspunktet er for begge satt til 100 % i 1936. Diagrammet gir derfor ikke absolutt sammenligning mellom størrelsen av de to trafikkkformer, men viser den prosentvise forandring.

Det en legger mest merke til, er at motortrafikken i 1941, som praktisk talt har vært henviset til erstatningsdrivstoff, har foregått i minst samme utstrekning som i 1940, da det de fem første månedene var forholdsvis god tilgang på bensin. Hestetrafikken viste stigning i 1940, men er i 1941 sunket til mindre enn noensinne. Sykkeltrafikken er økt sterkt i 1940 og 1941 sammenlignet med 1936. (Etter Svensk Teknisk Tidsskrift.)

UTGITT AV TEKNISK UKEBLAD, OSLO

Abonnementspris: kr. 10,00 pr. år. — Annonsepris: 1/4 side kr. 80,00, 1/2 side kr. 40,00.

1/4 side kr. 20,00.

Ekspedisjon: Ingeniørenes Hus. Telefoner: 20093, 23465.