

Roma innfører strenge parkeringsbestemmelser

I Roma er det nylig innført et forbud mot å parkere biler i 57 større sentrumsgater. Der var det tidligere plass til ialt 1200 parkerte kjøretøyer. I resten av sentrum kan det nu bare parkeres i en time, bortsett fra på noen plasser som er innredet spesielt til parkering.

Politiet er også gitt tillatelse til å være ekstra hårde når det gjelder å taue bort feilparkerte biler, og å botelegge eierne.

Den dag da de nye forbudene trådte i kraft var det flere biler med utenlandske registrerings-skilt som var ulovlig parkert. De ble imidlertid bare utsyrt med en advarsel-bil fra myndighetene. Offisielt heter det at man er redd for at strenge tiltak overfor utenlendinger vil føre til nedgang i turistinntektene.

Utenfor hovedstaden er det bygget store parkeringsplasser, og fra parkeringsplassene inn til sentrum er det opprettet ruter som trafikeres av luksuriøse mini-busser. Disse ble imidlertid bare brukt av noen få mennesker, de aller fleste brukte de vanlige buss- og forstadsbanerutene. På en av de største parkeringsplassene, som har plass til mange tusen biler, var det bare parkert syv vogner. Det lot til at de aller fleste bileiere var blitt skremt av de skjevne reglene, og hadde efterlatt bilen hjemme.

TIL NY viseformann i Con-feksjonsfabrikanternes Landsforbund etter soussjef Sverre Mangschou som har trådt ut efter seks års virke, er valgt disponert Rolf Bjørseth.

Forhåndskalkyle for personbilutgifter

Bilens pris ny	kr.	15.000				20.000				32.000			
		1.400	1.900	2.300	2.700	3.100	3.500	3.900	4.300	4.700	5.100	5.500	
Værdien av 5 dekk og slanger	"	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800	
Bilens verdi uten dekk	"	14.200	14.200	14.200	14.200	14.200	14.200	14.200	14.200	14.200	14.200	14.200	
Restverdi	"	700	1.400	1.900	2.300	1.300	2.300	2.700	3.500	1.500	2.300	4.700	5.300
Avskrivningsgrunnlag	"	13.500	12.800	12.300	11.900	17.900	16.900	16.500	15.700	29.400	28.600	26.200	25.600
Årlig kjørelengde	km.	5.000	10.000	15.000	20.000	5.000	10.000	15.000	20.000	5.000	10.000	15.000	20.000
Antatt økonomisk levealder	år	20	12	8	6	20	12	8	6	20	12	8	6
Bensinfaktor, 1 pr. ml	"		0,8				1,0				1,2		
Faste årlige utgifter:													
1) Avskrivning	kr.	675	1.065	540	1.985	895	1.410	2.060	2.620	1.470	2.380	3.275	4.265
2) Ansvarforskr., premie	"	320	420	420	460	320	420	420	460	320	420	420	460
3) 5 % midlerevnt	"	375	375	375	375	500	500	500	500	800	800	800	800
4) Årsavgift	"	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	
5) Garasje	"	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	
6) Vask, snøskjefing, rekv.	"	300	480	550	600	300	480	550	600	320	500	630	660
Sum faste utgifter:	"	2.470	3.140	3.685	4.220	2.815	3.610	4.330	4.980	3.710	4.900	5.925	6.985
Distansautgifter pr. km:													
7) Bensinutgifter	øre	8,7	8,7	8,7	8,7	10,9	10,9	10,9	10,9	13,0	13,0	13,0	13,0
8) Smøreoljeutgifter	"	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0
9) Gummikutgifter	"	1,8	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	1,9	2,5	2,5	2,5	2,5
10) Reparasjonsutgifter	"	10,0	9,5	9,0	8,0	10,5	10,0	9,5	8,5	11,0	10,5	10,0	9,0
Sum distansautgifter	"	21,4	20,9	20,4	19,4	24,2	23,7	23,2	22,4	27,5	27,0	26,5	25,5
Faste årlige utg. pr. km.	"	49,4	31,4	24,6	21,1	56,3	36,1	28,9	24,4	74,2	49,0	39,5	34,9
Totale utg. pr. km.	"	70,8	52,3	45,0	40,5	80,5	59,8	52,1	47,2	101,7	76,0	66,0	60,4
Totale utgifter pr. år	kr.	3.540	5.230	6.750	8.100	4.025	5.980	7.810	9.420	5.085	7.600	9.900	12.080

Fra Opplysningsvesenetsrådets Biltrafikkalkyle er hentet ovenstående eksempel på hvordan en forhåndskalkyle av personbilutgifter kan settes opp.

Når de som skal bruke oppstillingen har andre utgiftstall som er riktige under de aktuelle forhold enn de gjennomsnittstall som er brukt her, bør de settes inn i stedet. Avskrivningen er for enkel-

hets skyld betraktet som en fast årlig utgift som er like stort hvert år. Forsikringspremien for den obligatoriske trafikforsikring er i UMA-Forbundets selskaper for private personbiler i Oslo, Asker og Bærum kr. 320.— ved årlige kjørelengder under 10 000 km og kr. 420.— ved kjørelengder mellom 10 000 og 20 000 km. I andre byer og tettbebyggelse er de tilsvarende satser kr. 280.— og kr. 370.— og i landet ellers kr. 240.— og kr. 320.— Ved kjøring over 20 000 km er premien over alt kr. 480.— Til denne gruppe regnes alltid handelsreisende og salgssjefers premie. Premien dekker personskader for inntil kr. 200 000.— pr. person og tingskader for inntil kr. 100 000.— Mot en tilleggspremie på kr. 25.— forhøyes ansvaret for personskader til kr. 1 000 000.— pr. person og for tingskader til kr. 200 000.— For hvert skadefritt år gis 10 % bonus inntil den 60 % Førerplassforsikring dekkes mot en tilleggspremie på kr. 15.— Premien for kaakoforsikring for biler som nye koster fra kr. 15 000.— til kr. 32 000.—, utgjør i Oslo, Asker og Bærum fra ca. kr. 500.— til kr.

750.— ved årlige kjørelengder inntil 10 000 km pr. år. Ved kjørelengder fra 10 000 til 20 000 km øker premien med ca. 30 %, og ved kjøring over 20 000 km med ca. 60 %. Det gis 10 % bonus for hvert skadefritt år inntil 60 %. Ellers i landet er premien ca. 10 % lavere.

Renten er beregnet etter 5 %. For tiden er den 7 % for leilokonten, 5 1/2 % for låneveksler og 5 000.— og 5 % + 1/4 % provisjon sk. pr. kvartal for kassakreditt. Arsavgiften er kr. 200.— for alle nyere private personbiler. Garasjeutgiftene varierer sterkt. Som et gjennomsnittlig leier for hele landet er oppført kr. 50.— pr. måned. I nye garasjeanlegg i byer er det ikke uvanlig med kr. 3 000.— til kr. 5 000.— i innskudd og en månedsløst på kr. 60.— til kr. 70.— Ved beregning av reparasjonsutgifter er det forutsatt at bil-

Fem tvister opp til behandling i rikslønnsnevnden

Rikslønnsnevnden behandlet igår tvisten mellom Norsk Arbeidsgiverforening på den ene side og Norges Handels- og Kontorfunksjonerers Forbund og Norsk Hotell- og Restauranterarbeiderforbund på den annen side om tilpasningen av den generelle lønnsavgjørelse NAF-LO til bestemte punkter i overenskomstene for enkelte funksjonsgrupper. Parternes påstander er gjensidig i siste opplag av aftentugavnen igår. Behandlingen av de andre tvister, som rikslønnsnevnden hittil har fått melding om, er berammet slik: tirsdag 2. juni tvisten mellom Norsk Løstforbund og Redernes Arbeidsgiverforening (Innenriksfarten), onsdag 10. juni tvisten mellom Norske Bankfunksjonærers Forbund og bankens arbeidsgiverforening og fredag 12. juni kl. 9 og kl. 13 de to andre tvister i innenriksfarten, nemlig mellom Redernes Arbeidsgiverforening på den ene side og Det norske Maskinistforbund og norsk Styrsmannsforening på den annen side.

Er De en av de 75 000?

Vi er sterkt interessert i å engasjere hele Oslo by i de sosiale oppgaver som til enhver tid er aktuelle og som vi i Oslo Indremisjon gjerne vil være med å løse. Vi har så lett for å glemme vår neste bak storbystens imponerende og effektive fasade. Men til alle tider vil det nettopp i en storby være medmennesker som ikke makter livets mange problemer, og for hvem søndag som hverdag er et tungt slit å komme igjennom.

Vi må ikke bli så opptatt med å få det godt at vi glemmer å være gode!

Om her er det de 75 000 av Oslos husstander kommer inn. For å få kontakt med byens familier og hjem sendte vi nylig ut et spesialnummer av bladet «Vår Kirke» i 75 000 eksemplarer, der vi gav en bred oversikt i bilder og tekst om det sosiale arbeide Oslo Indremisjon står for og vil fremme.

Får vi lov å minne Dem om giroblanketten som fulgte med bladet? Hvis vi alle er med og gir av vår overflod, vil vi rekke utrolig langt i vår omsorg for vanskeligstilte medmennesker.

En hjertelig takk til alle givere for «vårpass på neste kjørhelg!» Og til høsten søker vi en lignende kontakt med resten av byens borgere.

Andreas Grasmø.

INDIA håper å kunne utvide sine væpnede styrker i løpet av de nærmeste fem årene. Hæren skal få en samlet mannskapstyrke på 825 000 mann, utrustet med moderne våpen. Flyvåpenet skal omfatte 45 skvadroner med moderne fly, samtidig som marinen skal få nye fartøyer til erstatning for de gamle, opplyste forsvarsminister Chavan mandag.

opptil en og to kilometer fremme. Bilen er «plastet» til hans kropp og efterdoms meldingene løper inn fra «radaren» plasseres bilen i trafikken. Første betingelse er at man kjører meget, slapper av — kjører med løst grep i rattet, lange armer, altså i god avstand fra rattet, og så trener seg opp til å la øynene arbeide, og dirigere — langt fremme på veien, nærmere og i raske sveip i trafikkene, forover, bakover og til siden.

Et par små tips for bedre å bil dus med bil og kjøring. Tren litt i å gire opp og ned under kjøring, bli dus med dette, selv i store hastigheter, det kreves litt øvelse så man stadig holder det riktige turtall på motoren, men det er forbausende hvor raskt man lærer det.

Det kan ofte være meget nødvendig å kunne dette raskt. Å ri på bremsen er ofte både galt og ofte ikke tilstrekkelig — og så en ting: Slipp gassen når De kommer til kryssene gate/vei eller når De under kjøring blir varslert om ting som kan gjøre det nødvendig med en rask nedbremsing. Slipp gasspedalen og plasser foten øverst på fotbremsen. De små tiendedeler eller mindre De sparer — kan redde Dem og andre, og kjør aldri fortene enn at De til enhver tid følger at De kjører uanstrengt og lett avslappet.

Regn så med at alle kjører og går som idioter, og De sparer Dem selv og andre for ergrelser, utgifter og kanskje fortvilelse.

Havfruen på plass



Den lille havfrue er på plass på stenen sin ytterst på Langelinie i København med nytt hode etter at vandal saget av det gamle for fem uker siden. På bildet sees Københavns borgmester Wassard Jørgensen ettersom han igår plasserte en buket røde roser i havfruens armer og ønsket henne velkommen tilbake. (AP).

Apollo-modellen med bærerakett brant opp i atmosfæren søndag

Washington, 2. juni. (NTB-AFP) Den amerikanske Saturn-raketten som ble skutt opp sist trossdag, med en modell av måneskipet «Apollo», vendte tilbake til Jordens atmosfære søndag og brant opp, kunnegjorde den amerikanske rumforskningsadministrasjon (NASA) igår kveld.

Raketten kom inn i atmosfæren over det vestlige Stillehav, etter å ha kretset 50 ganger rundt Jorden. NASA opplyste at en av de åtte motorene i raketten hadde stanset tidligere enn planlagt.

Torsdagens oppskyting var det sjette vellykkede eksperiment med Saturn-raketten som har en trykkraft på 1 500 000 pund.

Mann fra Årdal funnet druknet

Fra Aftenpostens korrespondent Bergen, 1. juni. Anleggsfolk ved velanlegget Slette-rust-Tynset i Jotunheimen fant fredag en 35 år gammel mann, Magnus Moen fra Øvre Årdal, druknet i en kanal som tilhører Tyin kraftverkets reguleringsystem, forteller Dagen.

Lensmannen i Årdal opplyser at Moen drog oppover til en hytte i fjellet torsdag morgen. Ovenfor kanalen går elven stor og stiri for tiden, og Moen har sannsynligvis falt ut under et forsøk på å hoppe over, og er blitt tatt av strømmen.

Strid om oppfylling i bukt av Farrisvannet

Larvik, 2. juni. (NTB) Bedriften Treschow-Fritze som eier området rundt Farrisvannet ved Larvik, ønsker å fylle opp en ganske stor bukt kalt Kilen med bark fra en av sine bedrifter. Larvik formannskap har sagt klart fra at man ikke ønsker noen forurensning av denne bukten, som brukes til badebass og er like ved Bøkeskogen.

Bystyret skal nu behandle et formannskap-vedtak som tar sikte på å hindre at firmaet uten kommunens samtykke setter igang bark-fylling. Det foreslås at man engasjerer hr.advokat O. Chr. Hagemann for å ivareta kommunens interesser ved straks å begjære forbud mot oppfylling inntil tvisten er løst av domstolene eller eventuelt ved ekspropriasjon.

I LØPET av denne måned vil det bli koblet inn direkte fjernforbindelse pr. telefon mellom Stavanger og Oslo. (Aftenpostens Stavanger-korr.)

Når skiftet De sist oljefilter?

FINERE FILTRERING

FRAM FILTER

BYGG OPP VARIG VOKSBESKYTTELSE MENS DE VASKER, MED

Wax Wash

puten som virkelig vokser

Suverent vaskemiddel, effektiv beskyttelse av lakken, fester ikke på rutene. Nå både i pute og økonomiflaske.

DET HENDTE I STAVERN...

Siste sommer ble det nærmest oppløp foran et av teitene i campingleiren på Stavern. Hyggelig, melodisk musikk fra en radio i dette teitet satte en ekstra spiss på en fin feriedag — og årsaken til oppløpet var ganske enkel; denne radio var klar og tydelig på stasjoner som ingen av de andre maktet å få inn.

Apparatet var en «Touring» T40-Automatikk fra Standard — Europas mest solgte kombinerte apparat for bil-, reise- og hjemmebruk. «Touring» har automatisk fininnstilling på FM — tilkobling for ekstra høyttalere, platespiller og båndopptager, 1,8 Watt utgangseffekt, og 26 andre plusspunkter. Merk Dem navnet og be Deres forhandler demonstrere «Touring» T40-Automatikk for De går til innkjøp av ny radio. Se også nærmere på «Weekend», samme bemerkelsesverdige kvalitet som «Touring», men et «nummer mindre».

Standard RADIO

Touring T40-AUTOMATIKK — et lukkasapparat De vil bli glad i og stolt av. 4 bølgeband (også FM). Veil. pris kr. 850.—

WEEKEND-T40 — et «nummer mindre» enn «Touring», men et glimrende og folsomt kombinasjonsapparat for bil-, reise- og hjemmebruk. Veil. pris kr. 660.—

Hva er råkjøring?

Av disponert Jacob Bugge

Hr. redaktør! Vi står foran en ny sommer med vel større trafikk enn noen gang, og som vanlig får vi servert uttalelser — etter sigende — fra våre trafikkmyndigheter om hva trafikantene kan vente seg.

I den forbindelse har en av våre dagsavis forleden en artikkel med stor overskrift på første side, hvor det fremgår at «råkjøring» vil miste sitt forerker for inntil 6 mnd. efterstående — ifølge uttalelser fra våre myndigheter.

«Råkjøring» er ifølge avisen alle som kjører hurtigere enn 80-90 km. Videre refereres — efter sigende — uttalelser om at vi ikke har veier som tåler hastigheter opp til 120-130 km. La oss først se litt på den særegne norske betegnelse for alle som kjører hurtigere enn de ifølge norsk lov vestatte hastigheter henholdsvis 40 og 70 km. — De er alle råkjøring. Det er de selvfølgelig ikke.

En råkjører er ikke en bilfører som kjører fort — enten det nu gjelder 100, 120, 130 eller 140 km eller hurtigere, såsant vedkommende 1) behersker fullt ut kjøring i disse hastigheter, 2) kjører med førsteklasses bil som i alle retninger er konstruert for høye hastigheter, 3) til enhver tid avpasser sin kjøring etter forholdene.

En råkjører er en som ikke i til enhver tid avpasser sin kjøring og hastighet etter forholdene — en som ikke viser hensyn — en som kjører hensynsløst ut i sterkt trafikkerte veier/gater — en som foretar idioforbikjöringer — på rette strekninger eller i kurver — en som kjører uten begripe noe av hva han plikter i trafikken — en som sover — en som kort sagt tilfelle viser at han ikke kan kjøre bil — og aldri burde kjøre vil — selv i de laveste hastigheter. Noen få forlener betegnelsen «råkjøring», de fleste av disse bør vel heller betegnes «trafikkskauer» — uviende og uduelige.

La oss for eksemplets skyld se litt på en av de vestre kystninger i Norge som det faller naturlig å sammenligne med lignende strekninger i vårt naboland Sverige. Jeg tenker på strekningen Oslo-Svine-sund. Her er høyeste tillatte hastighet 70 km. På denne strekning har vi flere og tildels ganske lange strekninger som ikke på noen måte er mindre egnet til fri hastighet enn f. eks strekningen Svinesund-Gøteborg. I Sverige på nevnte strekning er hastigheten fri — jeg ser bort i fra de steder hvor hastigheten er 50 henholdsvis 70 km. i Norge 40 km. hvor man selvfølgelig kjører 50 henholdsvis 70 km., fordi det her gjelder strekninger i tettbebyggelse hvor større hastighet vil kunne være en fare — i gitt situasjon.

— Strekningen Svinesund-Gøteborg er for store delers vedkommende mindre egnet til fri hastighet enn flere strekninger Oslo-Svinesund. De svenske myndigheter har her bestemt at hastigheten skal være fri — selvfølgelig fordi de finner det fornuftig og rimelig, så er det opp til den enkelte bilfører å innrette sin kjøring etter egne kvalifikasjoner, bilens beskaffenhed og forholdene forøvrig.

Tilsvarende kjøring på den norske side av grensen — Oslo-Svinesund — betegner avisen og svært ofte

våre myndigheter som «råkjøring», hvilket er det rene tøv. Hvis det skulle være mening i en sådan betegnelse, må jo svenske myndigheter anses for å være fullstendig uansvarlige. Jeg er selvfølgelig klar over at når eller hvis man kjører hurtigere enn 70-90 km. vil man risikere å bli botlagt, selv om kjøringen er helt ut fornuftig. Det er dessverre ikke noe å gjøre ved.

Våre såkalt utvalgte 150 representanter bestemmer dette, som på så mange andre felter — uten kvalifikasjoner for å uttale seg eller bestemme, men la oss nu engang slutte med å kalle alle som kjører raskt, men fort — for «råkjøring».

Den er en stor urett mot de tusener av bilførere som gjennom et langt liv kjører prikkfritt, og som ikke betyr en fare for trafikken, men tvert om en trygghet i trafikken. Folk som daglig hjelper til å få trafikken unna og daglig redder hundrevis av fotgjengere og hundrer andre trafikanter fra kollisjoner, og ulykker — fordi de er våkne, hurtig-reagerende kjørere, som til enhver tid på serer i bilen riktig i trafikken, enten hastigheten er 20 km. eller mer — ja ofte langt mer.

Til slutt noen ord om egne kvalifikasjoner, til orientering for alle som er motstandere av — naturlige hastigheter etter forholdene. Jeg har nu kjørt i 28 år tilsammen rundt 1 100 000 km. prikkfritt i alle år, aldri så meget som en parkeringsbot, med høyeste bonus, prima fysikk og kondisjon — med de beste biler i hastigheter fra 1 til 180 km. avpasset etter forholdene — flere uker hver år rundt i Europa — i stillingsmedfor.

Hvis jeg eller en annen av de mange bilførere her i landet som kan vise lignende eller bedre resultater skulle bli «tatt» for å overskride 70 km., så kan vi risikere å bli botlagt, men vi er ikke råkjøring — absolutt ikke. Vi er det stikk motsatte.

Til slutt noen ord om kjøring i sin alminnelighet. Det kan muligens hjelpe mindre evdede bilister til større sikkerhet og kjørefølelse.

Det som skiller en dyktig kjører fra den mindre dyktige, en fører som aldri er borti noe — en som gjennom årrekkjer kjører uten skade på andre eller seg selv, han som umgård skader — selv hvor hans rett er klar — og den motsatte fører — han som «er borti noe» — og gjerne selv mener at han er uten skyld — en av de tusener «uheldige».

Den første av disse — den dyktige fører, skiller seg ut således: Han styrer ikke sin bil — han plasserer den til enhver tid i trafikken — på gaten — på veien. Det hele foregår på en bevisst/ubevisst måte. Han tenker ikke på at nu må han gjøre ditt og nu dat. Alt dirigeres fra hans lille «radar» øyne. — De arbeider utanselig langt frem og tilbake, til høyre og venstre, bak og under bilen og busser bak hekker, i velkrys osv. osv. registrerer alt foran og bak og på siden fra biler til mennesker, barn og dyr, og ustanselig gis der beskjeder, som omgående resulterer i skifting av gir, bremsing, gassing osv.

Han tenker ikke på å styre eller at nu må han bremse. Det skjer automatisk etter ordre fra «radaren» og etter registrering og meldes veldig tidlig — på stor hastighet

TETTER-LIMER OG REPARERER ALT

Stalplast

nå også i flexible type

Glyco KAROSSERI-PASTA

Bosch høyfrekvenshorn for trygg forbikjøring

Eneste spesialhorn hvis lydtråle med sikkerhet trenger gjennom annen støy, f. eks. i en lestabil, og som rekker langt nok med gjensn hastigheter på landeveien.

Bosch Høyfrekvenshorn for moderne landeveitrafikk.

BOSCH • BOSCH • BOSCH • BOSCH • BOSCH • BOSCH • BOSCH • BOSCH