

Trafikskola

Macken 1956



Inläsningsmaterial Ungdom

Jamtli Trafikskola

Bakgrund

Varför trafikskola på Jamtli

Åldersgränser på trafikskola

Rutiner

Skötsel av material och banor

CYKELVERKSTAD

Jamtli Trafikskola

Bakgrund

Under 50-talet ökade bilismen kraftigt i Sverige. Vid en tillbakablick är det lätt och trevligt att fastna för olika bilmodeller, tillbehör, kromade lister, bensindoft, Elvis osv. Vare sig vi är unga eller gamla och har upplevt 50-talet eller inte är det lätt att fascineras av allt det som i efterhand väcker nostalgiska känslor eller nytt intresse för den tidens sätt att lämna spår i historien.

Men bilismen förde dock med sig minst en nackdel; allt fler barn och unga omkom i trafikolyckor! Med relativt kort förvarning skapades ett samhälle där bilar, cyklar, mopeder, fotgängare och lekande barn skulle samsas om utrymmet runt det egna kvarteret.

Under den här perioden var cykeltillverkaren Monark en av de stora inom sitt område. De tillverkade tusentals cyklar och intresset för barn- och ungdomscyklar växte för varje år. I takt med att allt fler barn förolyckades i trafiken började det dock uppstå tankar om att det kanske var olämpligt att tillverka cyklar som var anpassade för barn vilket gjorde det ännu lättare för barnen att snabbt ge sig ut på riskfyllda äventyr på gatorna.

Monark (och andra cykeltillverkare) ingick därmed i ett sammanhang som kunde tolkas som att ju fler sålda barncyklar desto fler trafikolyckor med barn inblandade! Om det var tanken att upphöra med produktionen och försäljningen av barncyklar eller ökat ansvar för barnen i trafiken som fick Monark att starta en egen trafikskola i början av 50-talet får vara osagt.

Tillsammans med en anställd på Monark, Anders Rosengren, som på egen hand hade startat en mindre omfattande form av trafikundervisning skapade Monark en trafikskola som skulle bli landsomfattande inom bara några år. Skolor kunde delvis gratis och delvis genom att betala en mindre summa få tillgång till ett trafikundervisningsmaterial som bl.a. innehöll en lärarhandledning med 20 lektionsförslag, en låda med små hus och gator som, när de placerades på ett bord eller golv bildade ett litet kvarter som barnen kunde använda för att lära sig rätt och fel. Som grädde på moset fanns det möjlighet att få tillgång till trampbilar, trehjulingar och vägmärken som skulle användas utomhus då barnen fick visa vad de lärt sig när de 20 lektionerna började närma sig sitt slut. Beviset på att man tagit till sig de nya trafikknäskaperna var att varje barn fick ett eget körkort som var väldigt likt ett riktigt körkort.

Körkortet var ett av många sätt att visa för barnen att trafikundervisningen skulle tas på allvar. Andra sätt var att ortens polis ofta besökte barnen under ett visst skede i undervisningen, vägmärken och skyltar var storleksanpassade till barnen men ändå av hög kvalitet osv.

Varför trafikskola på Jamtli?

Länsmuseet profilerar sig som ett museum för barn och barn och vuxna tillsammans. Den nya 50-talsmiljön är inget undantag i det avseendet. Barnen skall ges möjlighet att uppleva 50-talet på sitt sätt. Jamtli Trafikskola förenar både lek och ett visst mått av historia som i det här fallet blir väldigt naturligt.

Syftet med Jamtli trafikskola är att erbjuda barn i åldrarna 6-12 år en lustfylld trampbilsupplevelse som ramas in av 50-talsmiljön och en måttfull dos av trafikskunskap.

Vi kan nog anta att när barnen besöker trampbilsmiljön sommartid är det inte för att i första hand lära sig trafikregler och vägmärken utan i stället lockas de förmodligen av att trampa runt i roliga bilar i en spännande, barnanpassad miljö. Trafikskolan är däremot ett sätt att höja kvaliteten på besöket genom att visa dess plats i historien samt en metod för museet att kunna bedriva verksamheten under mer kontrollerade och säkra former. Förhoppningen är att när ledaren går igenom enkla vägmärken, frågar om faror, visar hur bilen fungerar osv. kommer barnen att förstå och respektera anläggningen på ett bättre sätt än om det presenteras som strikta ordningsregler eller att vi endast erbjuder en stunds förutsättningslös bilkörning.. När "körlektionen" är över skall de kunna kvittera ut ett körkort som visar på god trafikmoral samt att de varit en del av Jamtlis 50-talsmiljö.

Om inte historiken med Monarks Trafikskolor finns med och ständigt är närvarande på ett eller annat sätt kvarstår endast en anläggning där barn trampar runt i fina bilar. En sådan verksamhet skulle lika gärna kunna finnas på en campingplats, äventyrsbad eller liknande. För att den skall "platsa" på Jamtli krävs att vi kan förklara på vilket sätt detta är en del av 50-talshistorien.

Kom ihåg!

Åldersgränsen för barnen i Jamtli Trafikskola är 6-12 år.

Vi tar emot 8 barn åt gången. De två extra bilarna är endast reservbilar.

Under dagen erbjuder vi barnen fyra olika tider som de kan boka. Dessa är kl. 11³⁰, 12³⁰, 13³⁰ och 14³⁰. Under dessa tillfällen ges körkortslektioner där ledaren går igenom ett program som leder fram till att barnen får ett körkort.

Den sista tiden som är kl. 15³⁰ kan inte bokas. Tiden är till för de som redan har tagit körkort men vill köra bilarna en gång till. Barnen måste ställa sig i kö vid entrén och ledaren släpper in 8 st. åt gången.

Information om tider, priser och åldersgränser sitter vid entrén till trafikskolan. När lektion pågår eller när skolan är stängd står en grind eller hänger det en kätting eller rep för ingången.

1. Bokning/Betalning

På dörren till kiosken sitter ett trafikljus som visar vilka tider som är lediga och möjliga att boka. Grön signal för ledigt och röd signal för fullbokat.

När barnen kommer fram till kiosken säger de vilken tid de vill köra, betalar och får ett kvitto som visar vilken tid de bokat och stämplas med dagens datum. Personalen i kiosken förklarar att utan kvitto släpps de inte in till anläggningen.

2. Insläpp/Samling.

När det är dags för barnen att börja sin lektion ställer de sig på kö vid entrén. När ledaren släpper in barnen måste han eller hon kontrollera att barnens kvitto visar:

- rätt tid
- rätt dag

Barnen **behåller** sina kvitton eftersom det finns erbjudanden på baksidan som gäller under resten av säsongen. I värsta fall skulle ett barn kunna försöka att använda samma kvitto flera gånger. (Något som förmodligen bara sker av misstag)

Direkt efter betalning uppmanas barnen att gå till garaget och vänta på övriga, utan att sätta sig i bilarna.

3. Teorilektion.

När alla barnen är samlade framför garaget hälsar ledaren välkommen. På något sätt skall det nämnas att eller förstärkas att de är på plats i 50-talet och har hamnat i en trafikskola som skall lära barnen trafikregler. Se "Bakgrund" Kanske berättar ledaren om ett påhittat exempel på något barn som rusat ut i vägen utan att se sig för osv. Därför känns det extra bra att de barn som är på plats har bestämt sig för att lära sig lite mer om trafikvett och få kör runt bland fina hus....

Teorilektionen går sedan ut på att ledaren gör en vägmärkespromenad som stannar till vid utvalda vägmärken, ställer frågor utifrån vad de betyder, var de sannolikt kan vara placerade i trafiken, varför de står just på den plats det gör och hur de skall bete sig samt vad de skall tänka på när de ser märket.

Ledaren måste även ägna en stund åt hur de skall bete sig vid korsningar såsom sakta in farten, köra på höger sida vara beredd att bromsa och vara uppmärksam på korsande trafik.

4. Bilövning/övningskörning. Den viktigaste punkten på programmet! Vid provkörning av trambilarna med en 6-åring visade det sig att det var svårt att snabbt stanna bilen vid "paniksituationer" I stället för att bromsa försökte barnet att svänga åt sidan och sätta ned fötterna i marken. På det viset är det lätt att de skadar fötterna.

Bilövningen syftar till att öka chanserna för barnen att kunna stanna säkert.

När teorilektionen är avslutad öppnas garaget och ledaren rullar fram en bil. Därefter visas hur det går att flytta sitsen för att kunna sitta bekvämt och nå fram till pedalerna samt hur bromsen fungerar. Här förstärks bromsmomentet genom att utse ett barn som får sätta sig i bilen och köra mot ledaren och försöka stanna alldeles vid fötterna. Alla barn uppmanas att alltid hålla en hand på bromsen för att vara beredd. Bilarna fördelas på barnen som, innan de kör iväg, måste göra ett kortare bromsprov mot ledaren.

Därefter får barnen köra längst upp i miljön och ställa sig på kö för ett bromsprov med högre fart efter en längre sträcka. Allteftersom de stannat till vid ledaren rullar de vidare mot landsbygden och ställer sig och väntar där tills alla är klara med bromsprovet.

5. Körpass. 10 min Vid det här laget är barnen förmodligen otroligt ivriga att köra ut på resten av området. Med alla bilar samlade på rad på grusvägen får de några sista ord om att nu är det dags för de att visa att de lärt sig något. Ledaren säger att han/hon kommer att se om alla kör försiktigt osv. Om det går riktigt bra delas körkortet ut.

6. Körkortsutdelning. När körpasset är slut uppmanas barnen att köra in bilarna i garaget och ställa sig framför ledaren. Ledaren berömmar och förklarar för barnen att de har visat goda trafikfärdigheter osv. Körkortet signeras av ledaren men barnen får själva skriva sitt namn och födelseår när de lämnat anläggningen. Ledaren förklarar också att det är möjligt att komma tillbaka sista tiden på dagen och köra helt fritt och gratis i 10 minuter med sitt nya körkort.

7. Återställning, Banan, vägmärken, bilar och hus får en snabb översyn. Mindre fel åtgärdas direkt medan större skador noteras inför senare reparationstillfälle.

Morgonrutiner

- Sopa asfalten vid behov
- Torka av husfasaderna om det regnat under natten och smutsvatten stänkt upp.
- Kontrollera att husen står prydligt.
- Placera ut vägmärkena enligt schema.

Kvällsrutiner

Kontrollera skador på bilarna. Om felet är allvarligt tas reservbil fram.

Torka av ev. smuts

Plocka in vägmärkena

Cykelverkstad

Varför finns det en cykelverkstad i 50-talsmiljön? På vilket sätt speglar den livet på 50-talet? Förmodligen kommer besökaren att ställa sig dessa, samt fler frågor, när de spatserar genom Jamtlis 50-tals-miljö. Kanske får de svar bara genom att besöka miljön men de kanske även kommer att ställa direkta frågor.

Precis som museet vill visa var 50-talet bilens stora årtionde. På tio år, 1950-1960, ökade antalet registrerade bilar från 253.000 till 1.194.000! Däremot sjönk intresset för cyklar och cyklande dramatiskt från ca. 250.000 sålda cyklar 1950 till ca. 120.000 st. 1960. Perioden innebar därför att de stora cykeltillverkarna var tvungna att utöka sina verksamhetsområden.



Monark var inte längre bara en stor cykeltillverkare. Under 50-talet blev de ägare av Värnamo Gummifabrik, och Wano trikåfabrik.

Försäljningssiffrorna säger dock inget om hur många cyklar som faktiskt fanns i landet under perioden. För även om bilismen ökade så fanns det en imponerande mängd cyklar som rullade varje dag. Redan 1944 uppskattas det att det fanns ca. 3 miljoner cyklar i Sverige. Under hela 50-talet såldes dessutom ungefär 2 miljoner cyklar. Med andra ord: Sverige var ett land med miljontals cyklar som behövde service och reservdelar även om bilen stod för det mesta av uppmärksamheten.

Cykeln har också historia som det transportmedel som innebar ökad frihet för både gamla och unga. Med cykeln gick det snabbt att förflytta sig många mil, ta sig mellan orterna och träffa nya människor. När den nya semesterlagen kom 1951 som innebar 3 veckors ledighet ökade intresset för cykelsemestrar. Liknande intresse visades redan 1938 då semesterlagen medgav 2 veckors ledighet.

Kuriosa

- Priset för en cykel under 50-talet var mellan 250-350 kr.
- Crescent är från början en amerikansk cykel som fram till 1908 importerades. Därefter startade svensk tillverkning, namnet behölls.
- Det har funnits ca. 2500 olika cykelmärken i Sverige. De stora cykeltillverkarna sålde märkeslösa cyklar till olika handlare som sedan satte på sitt eget märke, Andra monterade ihop lösa ramar, lackerade skärmar osv. tills de hade en egen modell att sälja. I Östersund har det funnits märken som t.ex.:

Turist	Bergholms lantandel
Master	AB Berners & Co
Arnljot	Nya Järnhandeln
Fokker	Sporttjänst
Frej	Karl L. Täflin

- Egons i Östersund var grossist för många av de mindre cykelhandlarna/reparatörerna.
- Krav på belysning bak på cykeln kom 1956
- I samband med gummibristen under andra världskriget blev det ransonering på däck och innerslang. Endast ett däck och en slang fick köpas från 1944.
- Monark och Crescent var två stora rivaler på tävlingsbanorna. Crescent hade ett gult stall och Monark ett blått. Färger som marknadsfördes hårt i samband med försäljning av vardagscyklar. Vardera företag satsade, med dagens penningvärde, nästan 6 miljoner kr/år i denna tävlingsverksamhet.
- Om du ser en Crescent med ett schackrutigt mönster, pepita, vet du att cykeln är från 1959 eller senare. Pepita lanserades kraftigt 1959.
- Cyklar med lättmetallfälgar eller kromade fälgar behöver inte automatiskt innebära att de är för moderna för 50-tals-miljön. Det fanns gott om krom och glans även på cyklar 1956