

# Auto-Sport & Tourism

AUTO- JA LENNUASJANDUSE, MOOTORSPORDI JA TURISMI AJAKIRI.

EESTI AUTO- JA TOURINGKLUBIDE HÄÄLEKANDJA.

TOIMETUS JA TALITUS: J. ZIMMERMANN'I TRÜKIKODA, TALLINN, LÜHIKEJALG 4. TEL. 429-24.

TELLIMISE HIND: AASTAS (12 Nr.) KR. 3.— VÄLJAMAAL KR. 5.— ÜKSIKNUMBER 30 SENTI.

VII AASTAKÄIK.

Nr. 10 (80) 26. OKTOOBRI 1934.

ILMUB KORD KUUS.

## S I S U.

Inglise uus liiklemisseadus.  
1934. a. väikeautode tüüpe.  
Seadused ja määrused.  
Soome „ATA“-autovedrude kandeklambrid.  
Inimene ja masin.  
St. Gotthard.  
Pariisi 28. autonäitus.  
Lühemaid teateid.  
Kroonika.  
Autohumor.

## I N H A L T.

Das neue englische Verkehrsgesetz.  
1934. Kleinwagentypen.  
Gesetze und Verordnungen.  
Finnische „ATA“-Klammern für Automobilfedern.  
Mensch und Maschine.  
St. Gotthard.  
Die 28. Autoschau von Paris.  
Kürzere Nachrichten.  
Chronik.  
Autohumor.

## Inglise uus liiklemisseadus.

Mis alul oli lihtne, väike määru liiklemiskindluse suurendamiseks, on nüüd kasvanud kogukaks koodeksiks, paragrahvide seguks ja hunnikuks, millest harilik surelik vaevu midagi taipab. Uus Road Traffic Bill on iseloomustatav seega, et kuhjab automobilistile uusi, kulukaid kohustusi, ning ümbritseb teda terve rea karistusahvardustega. Uus seadus on täielikult kohane selleks, et teha automobilisti elu kibedaks, raskeks ja meelheitvaks. Milliste abinõudega see seadus „tehti“, näitab kõige kujukamalt järgmine lugu: 10. aprillil esitati ta teist korda House of Commons'is. Sealt läks ta komisjoni ette, kes pühendas talle 14 päeva, kusjuures vaidlus kiirusmäärade üle üksi võttis 7 päeva! Juuli algul võttis Ülemkoda seaduse läbitöötamisele. Mitu päeva istuti selle kallal, ning tagajärg oli üllatavalt kohutav: 414 leheküljelise lisaga saadeti seadus alamkotta tagasi! Viimane astus kokku 26. juulil kell 11 õhtul, et läbivaadata kogukat dokumenti, ning viie tunni jooksul olid lordide poolt antud lisandused läbivaadatud ja heaks kiidetud... Ainult auto-seadus! Miks peaks sellele nii palju tähelepanu pühendada? Nii tekkis eeskirjade uputus, mis Road Traffic Acti nime all saavutas kuningliku nõusolu.

Alul küll astub seadus jõusse vaid osaliselt. Kiiruse piiramine ei ole maksev enne 1935. a. algust, ja veel ei teata kuna ta üldse maksma hakkab. Seaduse alpha ja omega on kiirusmäärade kindlaks tegemine „ehitustega ümbruses“. Näide selleks: Laternapostid vahemaaga 200 yardi! Hoiatustahvlid seatakse üles igale poole, kus kiirust peab vähendama. Keegi ei tohi sellistes kohtades sõita rohkem kui 30 miili (48 km) tunnis. Kaebuste korral nõutakse 2 tunnistajat, seavastu peetakse küllaldaseks ainult ühe stopperiga varustatud korralvalvuri seletusi! Uuenduseks oli obligatoorne sõidueksam, mille peavad sooritama kõik, kellel 1. aprillil 1934. a. veel sõiduluba polnud.

Üleastumised märgitakse juhulubasse, ning kui ühe aasta jooksul selliselt „märgitud“ sõitja enam vigu pole teinud, siis on tal võimalus saada uus, „puhas“ juhiluba. See on maksev ainult kiirusemäärast üleastumiste kohta, kuid teiste „pattude“ korral tuleb 3 aastat oodata, enne kui võib nõutada „määrimata“ sõiduluba.

Seaduse rikkumiseks loetakse sellise sõiduki pakumine, üleandmine või müük, mida tema seisukorra tõttu avalikult liigelda ei lubata.

Õnnetuste korral on automobilist sunnitud kandma esimese abi kulud, maks selleks on 12 shillingit 6 pentsi, mida peab kinnitus tasuma, ükskõik kas õnnetus tekkis automobilisti süü läbi või mitte. Kinnitussummas tuleb tasuda ka sel juhul, kui mõni rattasõitja paigalseisvale autole peale tormab!

Need oleksid lühidalt olulisemad uuendused auto-seaduses. Peale selle sisaldab seadus eeskirju jalakäijate liiklemiseks, ning ratturite kohustustest, mis nõuavad ratastelt tulede kõrval veel valgeid kaitseplekke.

30 miilise kiirusmäära jõusse astumisega ei näi mingit ruttu olevat. Palju enam on märgata, et see seaduse osa uuele liiklemisministrile nii ei meeldi, kui eelmisele.

Hammustava sarkasmiga arvustab „Daily Mailis“ selline kompetentne ja tuntud asjatundja kui Malcolm Campbell, inglise seadusandluse „kunsti“ uut saavutust. Ta on püüdnud suurima hoolega leida ainustki kasulikku lehekülge, kuid on vaevalt lootust, et sel kombel õnnetuste arvu vähendatakse.

Nüüd on uue seaduse abil võimalik kohtunikel ka väiksemate eksimuste puhul, mis õieti on tehnilised vead ja rikked, suurimat valjust tarvitada ning raskeid karistusi määrata.

## 1934. a. väikeautode tüüpe.

Nüüd juba tohiksime väikeauto probleemi pidada lahendamatuks, — ometi viimaks, pärast lõputuid otsinguid, katseid ja vigu. Tagasi vaadates sellele arengule, näeme kuivõrd vale arusaamine oli valmistajatel väikeautost. Nad ehitati kas liig algelised, mida isegi oma vaenlasele keegi ei soovitanud, või jäljendati lihtsalt suurt autot miniatüüris. Muidugi ei suutnud väikeauto sellisel kujul kedagi rahuldada. Primitiivne väikeauto oli tarvitajale liig piiratud võimeline, komplitseeritud liliput-auto seejuures aga ka liig kallis. Ka väikeauto omanik soovis samutada mugavalt 4 inimest. Nii siis pidi väikeauto samuti olema vastupidav, tugev, kindel, odav, majanduslikult tasuv.

Vabrikud siis andsid väikeautole pikema telgedevahe, tugevamad vedrud ja assid, suurema mootori, ning jõudsid lõpuks jällegi keskmise autoni, mida keegi ei tahtnud. Nii pidi uuesti otsast peale algama.

„Väike mees“, kellel pärast sõda oli suur sõnaõigus, nõudis käskivalt „oma“ väikeautot.

Seal selgus veelkord võistluse määratu väärtus, mis sundis vabrikuid lühikese aja jooksul koguma võrratuid kogemusi. Ja viimastel katsesõitudel on väikeauto tõestanud oma vastupidavust ning sõidukindlust täielikult. Saksa 2000 km sõidul moodustasid 1 ltr. sõidukid võidukama klassi: 64,5% osavõtnud väikeautodest tuli kohtadele, nimelt 184 startinuid 119. Ainult umbes 4% jäi kohata. Samuti olid lood rahvusvahelisel Alpisõidul. Väikeauto on sündinud!

Väikeauto kodumaaks on öieti *Inglismaa*. Jõuvankrite arv on seal võrdlemisi suur, terve see maa on eeskujulikult motoriseeritud. Inglise noorsugu eelistab raassilisi, väikseid, ökonoomseid masinaid.

Erilist tähelepanu väärib uuem M. G. mudel, mis 550 naela maksab, kuid selle eest võidusõidukõlvuline on. Väike 2-istmeline on varustatud 750 ccm. 4-sil. mootoriga Zoller-kompressoriga. Suurim kiirus 120 miili (umbes 190 km!) tunnis. Mootori piduri h.-j. on 100, 7300 tiiru juures minutis. Ostja võib valida ostu juures tagaassile kas 4,5:1 või 4,875:1 ülekande. Kolmekäigu seadeldis omab järgmised astmed: 1,36:1, 2:1 ja 3,4:1, tagumine käik 5:1. Pidurid, raam jne. vastavad suurele kiirusmäärale. Auto kaalub (lahtise kaheistmelisena) 660 kg.

Muidugi ei soovi igäüks 150—180 km/t. kiirusel läbi maastiku tormata, pealegi kui sõiduki hinnaks on



Väikeauto omanik seadusesilmaga vastollu sattunud

550 naela. Aga leidub ka päris sobivaid väikeautosid, mis oma 80—100 km/t. palju vähema raha eest sõidavad. Selles klassis on autode valik äärmiselt suur.

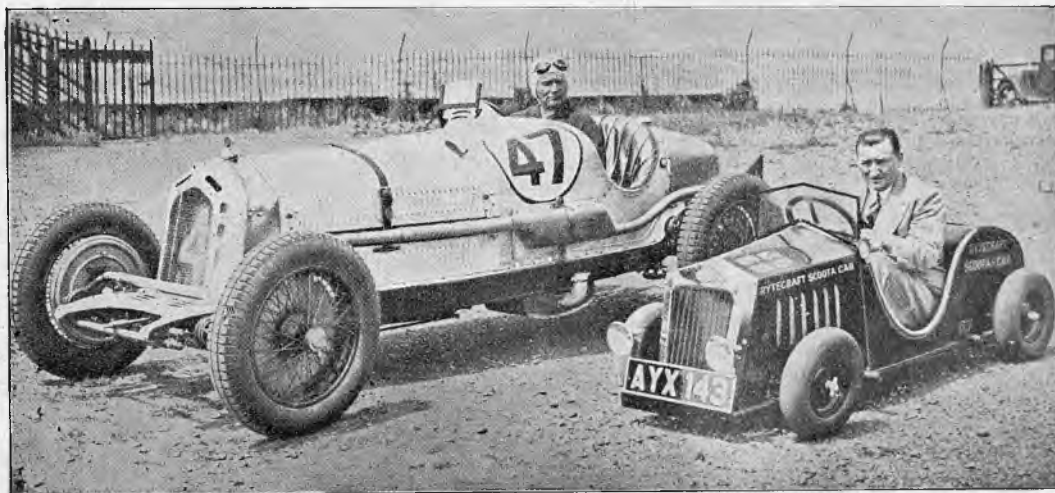
Saksa autodest on poolehoiu võitnud DKW. DKW mudel 700 omab kahetaktilisel mootoril veel vabajooksu seadeldise.

Mõlemad autod on 4-istmelised, 2,60 m telgedevahega. DKW bensiini tarvitus on umb. 8,5 ltr. 100 km kohta. Võib ka olla, et vabajooks siin kaasa aitab sellist kokkuhoidu saavutada.

B. M. W. uus mudel on 900 ccm., mis samuti on juba igalpool eduga esinenud.

Tšehhoslovakkia parimad väikeautod on *Tatra 57* ja *Praga Baby*. Tatra võttis kõige esimesena tarvitusele õitsuvad assid, toruraami, õhujahutuse jne. Mõlemad, nii Tatra kui Praga-Baby on ka väliselt ilusad, madalad, kerged ja elegantised. Praga on veejahutusega, Tatra õhujahutusega.

Itaalia esindajana nimetame väikest *Fiat 508*. Nagu teada, on väiksest *Balilla* mudelist arendatud 4/27-üheliitriline sportsõiduk, varustatud erilise silindripeaga, mis normaaltüübi juba niigi tähelepanuväärseid võimeid veelgi suurendab. Keskmise kiirus 83,5 km tunnis, mille saavutas teiste hulgas üks väike Fiat 508 Saksa 2000 km sõidul, on hiilgavaks tunnistuseks selle tüübi võimetest.



Suurel Alfa Romeo John Cobb. Väike „Scoota-car“ juhi kohal J. W. Skillan. Auto telgedevahe 1,20 m, mootor 1-sil. 1¼ h.-j. 2400 tiiru juures; 100 ccm., auto kaal 95 kg. Kiirus 30 km/t.

Motor Italia.

# Seadused ja määrused.

## MÄÄRUS REISIJATEL KAASASOLEVATE JÕUVANKRITE, JALGRATASTE, VANKRITE JA TEISTE LIIKLEMISABINÕUDE ÜLEPIIRI LASKMISE KOHTA

Avaldatud RT nr. 81 — 1934. a.

§ 1. Reisija, kes soovib ilma tollimaksuta välismaalt tuua tagasi jõuvankrit, jalgratast, vankrit või mõnda teist liiklemisabinõu, millega ta sõidab välja või mille ta viib kaasa välismaale sõitmiseks, on kohustatud võtma ülepiiri laskvast tolliasutusest tunnistuse, mis õigustaks temale tuua tagasi tollita liiklemisabinõu ühe aasta jooksul. Kui väljaviidav liiklemisabinõu või selle osa kuulub väljaveotoll alla, siis reisija peab esitama tolliasutusele vastuvõetava kindlustuse tollimaksude suuruses.

Veoabinõu lastakse takistamata ja tollita Eestisse ja kindlustus antakse vabaks, kui veoabinõu vastab tunnistuses tähendatud andmetele ja toodi tagasi Eestisse mitte hiljem kui ühe aasta jooksul, arvates väljasõidu päevast (seda päeva ka arvesse võttes). Sellejuures võetakse tagasi väljaantud tunnistus ja kviitung. Kui liiklemisabinõu ei tooda tagasi ühe aasta jooksul või ei vasta tunnistusele, siis lastakse tema Eestisse ainult osuvate tollimaksude äratasumisel üldises korras ja väljaveotoll ja teised maksud nõutakse sisse.

§ 2. Välismaa jõuvankrit, jalgratast, vankrit või mõnda teist liiklemisabinõu, mille reisija toob kaasa Eesti piirides sõitmiseks, võib lasta läbi ilma tollita kuueks kuuks, tingimusega, et tolli ja teiste maksude kindlustuseks esitataks tolliasutusele vastuvõetav kindlustus.

Kui liiklemisabinõu viiakse välismaale tagasi kuue kuu jooksul, siis makstakse reisijale tagasi kindlustussumma, sellejuures võetakse tagasi väljaantud kviitung. Kui aga tähendatud liiklemisabinõu või mõni tema osa või tarbeasi antud tähtajal ei viida tagasi välismaale, siis nõutakse sisse osuv toll ja teised maksud.

Märkus: Maksudevalitsuse direktor võib pikendada erijuhtudel §§ 1 ja 2 tähendatud tähtaegu kolme kuu võrra.

§ 3. Tolliasutus võib anda välja takistamata ja tollita liiklemisabinõude läbilaskmisel: hobustele — nende moona, jõuvankritele — tarvisminevad kütte- ja määrdematerjalid ja tagavaraosad.

§ 4. Tolliasutus kirjeldab väljaantavates tunnistustes (§ 1) ja tollikviitungites (§ 2) liiklemisabinõu, tema tagavaraosade ja tarbeasjade peatundemärgid ja kinnitab tarvilikul korral tingimisi läbilastud liiklemisabinõule tolliplommid.

§ 5. Kui liiklemisabinõud tuuakse tagasi välismaalt (§ 1) või viiakse tagasi välismaale (§ 2) mitte selle tolliasutuse kaudu, kelle poolt nad lasti läbi kergendatud tingimustel, siis peab reisija, kes tahab saada tagasi oma sissemakstud rahalist kindlustust, teatama sellest hiljemalt neli päeva enne sissesõitu või väljasõitu kirjalikult sellele tolliasutusele, kes lasi läbi liiklemisabinõu, kindlustuse edasisaatmiseks vastavasse tolliasutusse. Kindlustuse edasisaatmine sünnib reisija kulul.

§ 6. Tolliasutus teeb märkuse reisijatel äravõetud tunnistustes ja tollikviitungites liiklemisabinõu faktilise tagasitoomise (§ 1) või tagasiviimise (§ 2) üle ja paneb dokumendid oma kausta või lisab need revideerimise aktide juurde. Kui liiklemisabinõu lasti tagasi mitte sellesama tolliasutuse poolt, kes liiklemis-

abinõud lasi läbi, siis saadetakse tähendatud dokumendid viimasesse tolliasutusse.

### II.

§ 7. Peale eelmistes §§ tähendatud korra lastakse läbi tollita ja takistamata §§ 8—15 ette nähtud tingimustel ja korras jõuvankrid, mille eest vastutab Eesti autoklubi. Vastutus tolliasutuste ees niisuguses kergendatud korras ülepiiri läbilastavate jõuvankrite eest langeb nimetatud klubi peale maksudevalitsusele antud kohustuse järgi.

§ 8. Eelmises § (7) tähendatud jõuvankrite läbilaskmine ülepiiri sünnib eriliste dokumentide, n. n. triptikute ja rahvusvaheliste tolliläbilaskelubade kaustikute (carnets de passages en Douanes) järgi, missugused antakse välja autoklubi poolt, mille eest vastutab Eesti autoklubi. Triptik või tolliläbilaskelubade kaustik antakse välja iga üksiku jõuvankri kohta. Jõuvankritega kaasasveetavad järelvankrid, võib märkida jõuvankri kohta väljaantud triptikus või tolliläbilaskelooas, või võivad omada iseseisva triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku.

§ 9. Jõuvankri: a) Eestist väljasõidul tolliasutus täidab triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku lehed vormi kohaselt, paneb tarvilikul korral jõuvankrile tollimärgid ja võtab ära triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku väljasõidu lehe; b) jõuvankri Eestisse tagasisõidul tolliasutus teeb kindlaks, kas sissesõitev jõuvanker on sama, mis Eestist välja sõitis ja kas tagasisõit sünnib ettenähtud tähtaja piirides. Jaataval korral tolliasutus võtab ära triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku sissesõidu lehe, kõrvaldab väljasõidul pealepandud tollimärgid ja laseb jõuvankri takistamata Eestisse.

Tolliasutus saadab jõuvankri välja- ja tagasisõidul äravõetud triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku lehed maksudevalitsusele registreerimiseks.

§ 10. Välismaa jõuvankri: a) Eestisse sissesõidul tolliasutus täidab triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku lehed vormi kohaselt, paneb jõuvankrile tarvilikul korral tollimärgid, võtab ära triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku sissesõidu lehe ja laseb jõuvankri takistamata ja tollita Eestisse; b) jõuvankri välismaale tagasisõidul tolliasutus teeb kindlaks, kas jõuvanker on sama, mis toodi sisse ja kas tagasisõit sünnib ettenähtud tähtajal. Jaataval korral tolliasutus võtab ära triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku väljasõidu lehe, kõrvaldab jõuvankri sissesõidul pealepandud tollimärgid ja laseb jõuvankri takistamata Eestist väljuda.

Tolliasutus saadab jõuvankri sisse- ja väljamaale tagasisõidul äravõetud triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku lehed maksudevalitsusele registreerimiseks.

§ 11. Kui reisijad ühe ja sama triptiku järgi sõidavad jõuvankritega korduvalt üle piiri, siis tolliasutus märgib esimese ja viimase ülepiirisõidu vahepealsed sõidud triptiku II lehe pöördele sellekohastes lahtritesse. Triptiku II leht tuleb võtta ära ainult siis, kui jõuvanker lõplikult Eestisse tuuakse tagasi või viiakse välismaale.

Korduvad ülepiirised ühe ja sama triptiku järgi on lubatavad ainult triptiku üldise maksvuse tähtaja piirides.

§ 12. Triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku järgi välismaale sõitvate või välismaalt sissesõitvate jõuvankrite Eestisse tagasitoomise või välismaale tagasiviimise tähtajad on järgmised:

a) Eestist väljasõitnud jõuvankri Eestisse tagasitoomiseks — 12 kuud väljasõidu päevast arvates, kuid triptiku või rahvusvahelise tolliläbilaskelubade kaustiku üldise maksvuse piirides;

b) välismaalt Eestisse sissesõitnud jõuvankri välismaale tagasiviimiseks — 6 kuud sissesõidu päevast arvates, kuid triptiku või rahvusvahelise tolliläbilaskelubade kaustiku üldise maksvuse piirides.

§ 13. Triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku omanik, kes force majeure (haigus, õnnetus sõidukiga jne.) tagajärjel ei saa õigel ajal sõita tagasi välismaale, võib Eestis Eesti autoklubi vastutusel ja maksudevalitsuse direktori nõusolekul saada triptiku, tolliläbilaskelubade kaustiku ja jõuvankri Eestis viibimise tähtaja pikendust kuni 6 kuuni.

§ 14. Välismaa vastavate võimude poolt antud triptiku ja tolliläbilaskelubade kaustiku maksvuse pikendus on maksev ka Eestisse kergendatud korras sissesõiduks, kui pikendus sündis vastutava klubi nõusolekul.

Kui Eestist väljasõitnud jõuvankrile antakse välismaa vastavate võimude poolt pikendust vastavatest maadest väljasõiduks, siis pikeneb samavõrra ka jõuvankri Eestisse tagasitoomiseks ette nähtud tähtaeg (§ 12).

§ 15. Juhul, kui välismaalt Eestisse sissesõitnud jõuvankri tagasisõidul jäi triptiku või tolliläbilaskelu-

bade kaustiku väljasõidu leht mingisugusel põhjusel täitmata ja tolliasutuse poolt ära võtmata, siis võib jõuvankri tähtajalist Eestist väljasõitu tõendada välismaa tollitunnistustega ja tolliläbilaskelubade kaustikus leiduvate nende välismaa tolliasutuste märkustega, milliseid jõuvanker läbistas pärast Eestist väljasõitu.

§ 16. Kui jõuvankrid, mis §§ 7—15 tähendatud kergendatud korras lasti läbi, määratud tähtajaks tagasi ei tooda, või tagasi ei viida, või kui nad tuuakse või viiakse tagasi mitte sellesamas seisukorras või mitte kõikide läbilastud osade ja tarbeasjadega, siis pannakse osuv tollimaks ja teised maksud jõuvankri omaniku peale. Kui neid aga viimase poolt kohe sisse ei maksta, siis nõutakse toll ja teised maksud sisse Eesti autoklubilt vastuvaidlemata korras.

Nõude esitamine autoklubile peab sündima kolme kuu jooksul, arvates nõude põhjuse tekkimise päevast.

§ 17. Majandusminister määrab kindlaks triptikute ja tolliläbilaskelubade kaustiku vormid.

### III.

Käesoleva määruse maksamahakkamisel kaotavad maksvuse RT 86 — 1922 avaldatud Raha- ja Kaubandus-Tööstusministri määrus — reisijatel kaasasolevate automobiilide, mototsiklettide, jalgrataste, vankrite ja teiste liiklemisabinõude ülepiiri laskmise kohta, mis määrusega 12. detsembrist 1923 nr. 4499 maksma jäetud uue tolliseadustiku jõusseastumisel (RT 146 — 1923) ja selle määruse täiendused, mis avaldatud RT 68 — 1926, 84 — 1929 ja 41 — 1930 art. 255.

20. septembril 1934.

Majandusminister *K. Selter*.  
Maksudevalitsuse direktor *H. Kukkk*.

## JUHTNÖÖRID REISIJATEL KAASASOLEVATE LIIKLEMISABINÕUDE ÜLEPIIRILASKMISE KOHTA.

*Maksudevalitsuse direktori ringkiri Nr. 311, 11. oktoobril 1934. aastal.*

### I. Üldiseloomuga eeskirjad.

§ 1. Liiklemisabinõusid lastakse ülepiiri kergendatud korras kahel viisil:

- 1) Kõiki liiklemisabinõusid — tollimaksude kindlustusega. Tollimaksude kindlustuseks võivad olla tollimaksude deponeerimine, panga garantii tollimaksude suuruses, usaldusväärsete organisatsioonide vastutuskiri, saatkondade vastutus jne. Tollimaksude kindlustuse iseloomu määrab kindlaks liiklemisabinõu läbilaskja tolliinspektor.
- 2) Ainult jõuvankreid — autosid, autobusse, autokortereid, veoautosid, järelvankreid ja mootorrattaid — triptikute ja tolliläbilaskelubade kaustikutega.

§ 2. Liiklemisabinõusid lastakse ülepiiri Eestisse kergendatud korras ainult juhtudel, kui need abinõud kuuluvad ajutiselt Eestisse sõitvatele reisijatele ja kui viimased toovad neid endaga kaasa. Määruse soodustusi ei kasuta isikud, olgu nad Eesti või välisriikide kodanikud, kellel alaline elukoht Eestis või kes alaliselt tegutsevad äriiselt Eestis, tuues endaga välismaalt alalisse elukohta sõidul kaasa jõuvankri, millega nemad ei sõitnud välja.

Samuti ei saa kasutada eelnimetatud soodustusi isikud, kes tegutsevad alaliselt äriialal Eestis, kuigi viibides Eestis ajutiselt, s. o. kokku mitte üle 6 kuu aastas, olgugi vaheaegadega. Need isikud on kohustatud

Eestisse liiklemisabinõudega sõites tasuma tolli ja teised maksud piiritolliasutuses.

§ 3. Määrusega on lubatud kergendatud korras sisselastud jõuvankril viibida Eestis kuus kuud. Sealjuures on lubatud jõuvankril selle aja sees liikuda mitu korda ülepiiri. Seega jõuvankri Eestis viibimise tähtaja alguseks loetakse jõuvankri esimest korda sissesõidu päev.

§ 4. Triptikud ja tolliläbilaskelubade kaustikud on maksvad, kui: 1) nad on varustatud klubi pitsatiga ja on antud välja klubi poolt, mille eest vastutab Eesti autoklubi;

2) triptik või tolliläbilaskelubade kaustik on korralikult varustatud kõikide andmetega;

3) kõik parandused on korralikult õiendatud klubi või tolliasutuse poolt;

4) sissesõit sünnib triptiku ja tolliläbilaskelubade kaustiku maksvuse tähtajal;

5) triptik või tolliläbilaskelubade kaustik on antud välja jõuvankri omanikule või kasutaja nimele ja nemad ise sõidavad kaasa;

6) triptik või tolliläbilaskelubade kaustik on maksev Eesti kohta.

§ 5. Kui tolliläbilaskelubade kaustiku järele on Eestisse sissesõit keelatud, siis on kaustiku kaane lehe esiküljel ja sissesõiduleht varustatud erilise punase templi jäljendiga, millel prantsus- ja eestikeelne tekst „non valable pour Eesti“ — ei ole maksev Eesti kohta.

§ 6. Tuleb ette juhuseid, et ühest tolliläbilaskelubade kaustikust ei jätku. Sarnasel juhul antakse välja lisakaustik. Selle lisakaustiku kaanele tehakse numbri kohta prantsuskeelne märkus „fait suite au Carnet des Passages en Douanes Nr.“ („on tolliläbilaskelubade kaustiku Nr. .... järg“). See märkus kinnitatakse lisakaustiku väljaandja klubi templiga.

§ 7. Juhtudel, kui jõuvankri Eestis viibimise tähtaega pikendatakse, siis maksudevalitsus teeb triptiku II ja III lehele või tolliläbilaskelubade kaustiku kaane siseküljele ja väljasõidulehele märkuse eesti ja prantsuse keeles „Pikendus on antud kuni ..... 193.....“. Pikendus sünnib Eesti autoklubi kirjaliku soovi põhjal. Pikenduste korral tuleb jõuvanker lasta välja pikendatud tähtaja piirides.

§ 8. Kui triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku tähtaeg on pikendatud välismaa tolliasutuse poolt, siis on see pikendus maksev ka Eesti kohta, s. o. triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku maksvuse tähtajaks on esialgne tähtaeg + tolliasutuste pikendused.

§ 9. Kui välismaa jõuvanker sõidab Eestisse triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku maksvuse tähtaja piirides, kuid tähtaja lõpuni on vähem aega kui kuus kuud, siis läbilaskja tolliasutus peab juhtima sellele jõuvankri omaniku tähelepanu.

§ 10. Triptikule ja tolliläbilaskelubade kaustikusse tolliasutus peab tegema märkuse jõuvankri sisse- ja väljasõidu üle vastava pitsatiga.

Ühtlasi peab tolliasutus jõuvankri läbilaskmisel selle järele valvama, et kõik andmed jõuvankri ja omaniku kohta oleks selgelt kirjutatud. Kui andmed on segaselt kirjutatud, siis tolliasutus peab need selgitama ja andmete peale või kõrvale need uuesti ja selgelt kirjutama, tehes vastava õienduse ja varustades selle pitsatiga.

§ 11. Raadioaparaat, kui see on monteeritud autosse, loetakse auto lahutamata osaks.

## II. Kindlustuste põhjal kergendatud korras liiklemisabinõude ülepiirilaskmine.

§ 12. Välismaa liiklemisabinõud võib lasta Eestisse kindlustuse vastu ainult tolliinspeksioon. Kui liiklemisabinõud sõidavad Eestisse tollipunkti kaudu, peavad tollipunktid need saatma transiidina tolliinspeksioonidesse kaaskirjaga, millest ära kirjutatakse posti teel sinna tolliinspeksiooni, kuhu liiklemisabinõu läheb. Liiklemisabinõu peab sõitma peatamata tolliinspeksiooni. Juhul, kui liiklemisabinõuga juhtub mõni õnnetus, mis takistab tema peatamata sõitu, siis tuleb sellest kohe teatada tolliinspeksiooni, kuhu liiklemisabinõu pidi sõitma. Tollipunktil tuleb juhtida sellele reisija tähelepanu. Liiklemisabinõu tolliinspeksiooni mitteilmumise korral tolliinspeksioon teeb korralduse politsei abil selle kinnipidamiseks ja alustab salakauba toimetust.

Tollipunktid võivad liiklemisabinõusid lasta läbi kindlustuse vastu ainult siis, kui kindlustuseks esitatakse raha tollimaksude suuruses.

§ 13. P. 1-a). Kui reisija sõidab välismaale Eestis registreeritud liiklemisabinõuga, siis tolliasutus annab välja tunnistuse liiklemisabinõu tollita tagasisõiduks, kuhu märgib liiklemisabinõu peatudemärgid ja väljasõidu aja. Juhul, kui liiklemisabinõul ei ole mingisuguseid püsivaid märke ja numbreid, pannakse liiklemisabinõule tolliplommid.

b) Liiklemisabinõu välismaalt tagasisõidul kontrollib tolliasutus tunnistuse järele selle tunnusmärgid ja teeb kindlaks kas ta tuli tagasi tähtajal. Kui liik-

lemisabinõu tuli Eestisse tagasi tähtajal ja vastab tunnistuses tähendatud andmetele, siis tolliasutus lasseb tema takistamata Eestisse, võttes enne maha tolliplommid. Kui liiklemisabinõu ei vasta tunnistuses tähendatud andmetele, või ei toodud tagasi tähtajal, siis nõutakse sisse tema sisseveotolli ja teised maksud.

P. 2-a). Välismaa liiklemisabinõu Eestisse sõidul nõutakse tollimaksude kindlustamiseks tolliraha deponeerimist või mõnda teist kindlustust tolliinspektori äranägemise järele. Ühtlasi nõutakse sisse jõuvankri maks. Liiklemisabinõu seadusliku sissesõidu üle antakse eritunnistus, millele märgitakse selle peatudemärgid, välismaa registreerimise märgid (numbrid ja riigi märk), tollimaksude suurus, tollimaksude kindlustuse iseloom, jõuvankri maksu tasumine ja sissesõidu aeg. Tunnistuse ära kirjutatakse maksudevalitsusele. Revideerimise akti ei ole vaja seada kokku.

b) Liiklemisabinõu lastakse välismaale tähendatud tunnistuse järele ja kindlustus antakse vabaks, kui väljasõit sündis tähtajal, liiklemisabinõu vastab tunnistuses tähendatud märkidele ja tasutakse vähem makstud jõuvankri maks. Kui liiklemisabinõu tagasisõidul ei vasta tunnistuses tähendatud andmetele või kui tema sõitis välja peale tähtaega, siis nõutakse sisse tolli- ja teised maksud.

## III. Triptikute või tolliläbilaskelubade kaustikute põhjal jõuvankrite ülepiiri laskmine.

§ 14. Jõuvankrite ülepiiri laskmine sünnib tolliinspeksioonide ja järgmiste tollipunktide kaudu:

1) Valgas, 2) Sepa tänaval, 2) Ikla, 3) Laatre, 4) Mõisaküla, 5) Vastse-Roosa, 6) Mäe-Murati, 7) Polli, 8) Soometsa, 9) Palu, 10) Piiri, 11) Süldino, 12) Tahheva, 13) Kivitee (Pihkva-Riia maantee) ja 14) Maantee (Narva-Leningradi maantee).

Teiste piiri- ja tollipunktide kaudu ei tohi lasta jõuvankreid Eestisse.

§ 15. 1-a) Eestis registreeritud jõuvankri välismaale laskmisel tehakse triptiku väljasõidu (I), tagasisõidu (II) ja põhilehtedel (III) või tolliläbilaskelubade kaustiku väljasõidulehele (volet sortie) ja kontsa väljasõidu osale märkus jõuvankri väljasõidu üle. Kui kaustiku sissesõiduleht (volet d'entrée) oli väljarebitamata, siis tuleb tolliasutusel seda teha. Tolliplommid kinnitatakse jõuvankrile ainult äärmise tarviduse korral — kui jõuvankri mootoril ei ole mingisugust märki ega numbrit. Väljasõiduleht saadetakse kohe maksudevalitsusele.

b) Jõuvankri välismaalt tagasisõidul märgitakse triptiku tagasisõidu (II) ja põhilehtedele (III) või tolliläbilaskelubade kaustiku sissesõidulehele (volet d'entrée) ja kontsa sissesõidu osale jõuvankri tagasisõidu aeg.

Kui jõuvankri tunnusmärgid ei ole kooskõlas väljasõidu tunnusmärkidega või jõuvanker ei ole tulnud tagasi tähtajal, siis tuleb jõuvanker pidada kinni ja nõuda tolli ja kantseleimaksude tasumist. Kui jõuvankri omanik ei tasu temale määratud makse, siis tuleb seada kokku protokoll ja saata maksudevalitsusele maksude sissenõudmiseks Eesti autoklubilt. Peale protokollide kokkuseadmist tuleb jõuvanker lasta vabaks.

Sissesõidu (tagasisõidu) leht tuleb kohe saata maksudevalitsusele.

c) Kui jõuvanker sõidab triptikuga ja tuleb ajutiselt Eestisse tagasi, et sõita uuesti välja, siis tuleb teha märgused jõuvankri sisse- ja väljasõidu kohta tagasisõidu (II) lehe teisele küljele. Igast sõidust tuleb igakord maksudevalitsusele kirjalikult teatada.

Tagasisõidu leht (II) saata maksudevalitsusele alles peale jõuvankri lõpulikku tagasisõitu.

d) Kui jõuvanker sõidab tolliläbilaskelubade kaustikuga ja välismaalt tagasisõidul ei ole võetud ära väljasõidu leht (volet sortie), siis ei tohi seda jõuvankrit lasta Eestisse enne kui tolliläbilaskelubade kaustik ei ole korrapäraselt õiendatud.

2-a) Välismaa jõuvankri ajutiselt Eestisse sõidul tehakse triptiku sissesõidu (I), tagasisõidu (II) ja põhilehtedele (III) või tolliläbilaskeloa kaustiku sissesõidulehele (volet d'entrée) ja kontsa sissesõidu osale märkus jõuvankri sissesõidu kohta, märkides ära sissesõidu lehe teisele küljele jõuvankri välisregistreerimise märgid — numbrid ja riigi märgid. Äärmise vajaduse korral pannakse jõuvankrile plommid peale. Ühtlasi nõutakse sisse jõuvankri maks aja eest, milleks jõuvanker jääb Eestisse, tehakse selle kohta märkus sissesõidu lehe teisele küljele ja antakse välja maksukviitungi jõuvankri maksu tasumise kohta. Nii sissesõidulehele kui ka kviitungile tähendatakse täpselt, mis aja eest ja kui suurel hulgal võeti vastu jõuvankri maks.

Sissesõidu leht tuleb kohe saata maksudevalitsusele.

b) Jõuvankri väljasõidu puhul võrreldakse jõuvankri tunnusmärgid triptikul või tolliläbilaskelubade kaustikus olevate tunnusmärkidega ja tehakse triptiku põhi (III) ja väljasõidu lehtedele (II) või tolliläbilaskelubade kaustiku väljasõidu lehele (volet de sortie) ja kontsa väljasõidu osale märkus jõuvankri välismaale tagasisõidu kohta. Märgitakse ära väljasõidulehe teisele küljele jõuvankri välisregistreerimise märgid — numbrid ja riigi märgid, kontrollitakse, kas jõuvankri maks on tasutud aja eest, millal jõuvanker viibis Eestis, nõutakse sisse puuduv osa maksust, antakse jõuvankri täiendava maksu vastuvõtmise kohta maksukviitung, tehakse selle kohta märkus väljasõidu lehtedele teisele küljele ja lastakse jõuvanker välismaale, võttes ära enne plommid.

Kui jõuvankri tunnusmärgid ei ole kooskõlas sissesõidu tunnusmärkidega või jõuvanker ei viida välismaale tagasi tähtajal, siis tuleb jõuvanker pidada kinni ja nõuda sisse toll ja teised maksud. Kui jõuvankri omanik ei tasu temale määratud makse, siis tuleb seada kokku protokoll ja saata maksudevalitsusele maksude sissenõudmiseks Eesti autoklubilt. Peale protokollide kokkuseadmist tuleb jõuvanker lasta ülepiiri.

Väljasõiduleht tuleb kohe saata maksudevalitsusele.

c) Kui jõuvanker sõidab triptikuga ja läheb välismaale ajutiselt tagasi, et uuesti sõita Eestisse, siis tehakse sellekohane märkus sisse- ja väljasõidu kohta triptiku tagasisõidulehe teisele küljele. Igast sarnasest sõidust tuleb kirjalikult teatada maksudevalitsusele. Väljasõiduleht (II) saata maksudevalitsusele alles peale jõuvankri lõpulikku väljasõitu.

d) Kui jõuvanker sõidab Eestisse tolliläbilaskelubade kaustikuga ja jõuvankri Eestisse sõitmisel ei ole väljarebitud eelmine väljasõiduleht (volet de sortie), siis ei tohi jõuvankrit lasta Eestisse enne kui tolliläbilaskelubade kaustik ei ole õiendatud korrapäraselt.

§ 16. Jõuvankri välja- ja sissesõidud registreerib maksudevalitsus eriraamatus ja valvab selle järele, et määruse ja juhtnõuete eeskirjad saaks täpselt täidetud.

§ 17. Jõuvankri tähtajalist väljasõitu võib tõendada ka välismaa tolliasutuste tunnistustega või trip-

tiku või tolliläbilaskelubade kaustikuga, kui mingisugusel põhjusel jõuvankri väljasõidu puhul jäi väljasõidu leht äravõtmata.

#### IV. Erijuhused kehtendatud korras liiklemisabinõude läbilaskmise kohta.

§ 18. Rahvasteliidu tegevuse huvides sõitvad sõidukid lastakse ülepiiri „Määruse Rahvasteliidu või tema liigeriikide mootorsõidukite ja teiste liikumisabinõude ülepiiri laskmise kohta“ kohaselt. Määrus on avaldatud RT nr. 50 — 1931. a. ja on järgmine:

P. 1. Kõik sõidukid, mis liiguvad Rahvasteliidu tegevuse huvides: on määratud vedama Rahvasteliidu agente, tema poolt eriulesannetega väljasaadetud isikuid, Rahvasteliidu kirjavahetust, Rahvasteliidu liigeriikide ametlikke esindajaid või delegatsioone, Rahvasteliidu Nõukogu, Täiskogu ja konverentside koosolekuil, samuti nende esindajate või delegatsioonide kirjavahetust, lastakse läbi takistamata kõigist tolli- või piiripunktidest.

P. 2. Eelmises §-is tähendatud sõidukid kannavad tunnusmärgina tähti „S.D.N.“ või erilist lipukest. Sõidukite juhid ja veetavad isikud peavad olema varustatud ametlikkude dokumentidega, mis tõestavad nende isikuid ja ülesandeid ja mis allakirjutatud Rahvasteliidu peasekretäri poolt või tema nimel, või selle maa välisministri poolt või nimel, kelle ülesandel sõidetakse. Sõiduki juht peab olema ühtlasi varustatud sõiduki lähteriigi võimudelt väljaantud dokumentidega, mis näitab sõiduki sihtkohta ja kavatsetud tee sihti.

P. 3. Etteteatamise korral peab sõidukite ja nende juhtide vastuvõtt ja läbilaskmine tolli- ja piiripunktides sündima igal ajal.

P. 4. Sõidukite ülepiiri laskmisel teeb tolli- või piiripunkti ametnik sõiduki läbilaskmise kohta sõiduki juhi liiklemisdokumendil vastava märke, tähendades selles ka sõiduki nr. ja märgi, kui see olemas.

§ 19. Välisriigi diplomaatilised esitajad võivad Eestisse sõita ja Eestist läbi sõita välismaal registreeritud jõuvankritega takistamata, kui nad *kindlustusena esitavad kohaliku saatkonna tunnistuse*, et jõuvanker viibib Eestis ajutiselt määruses ettenähtud tähtajal jooksul. Sarnasel juhul nõutakse sisse jõuvankrimaks ja antakse välja tunnistus, milles tähendatakse jõuvankri välistunnusmärgid, sissesõidu aeg ja märkus jõuvankrimaksu tasumise kohta. Ärakiri tunnistusest saadetakse maksudevalitsusele. Jõuvankri väljaviimisel võetakse tunnistus ära ja saadetakse maksudevalitsusele.

§ 20. Eesti riigi diplomaatiliste esitajate ja kaitseväelaste Eestis registreeritud liiklemisabinõud lastakse välismaale takistamata kui nemad esitavad vastava ministeeriumi tunnistuse, et liiklemisabinõu läheb ameti huvides välismaale. Sarnasel juhul märgitakse selle tunnistusele ainult liiklemisabinõu väljalaskmise aeg. Kui aga tunnistusel ei ole liiklemisabinõu tundemärke, siis ka nende tundemärgid. Liiklemisabinõud lastakse Eestisse tagasi takistamata eeltähendatud tunnistuse esitamisel. Sellest ei ole vaja teatada maksudevalitsusele.

§ 21. Välisriigi kaitseväelaste liiklemisabinõud lastakse Eestisse, kui esitatakse kaitseministeeriumi vastutus, et nemad määruses ettenähtud tähtajal välja viiakse. Neil juhtudel antakse liiklemisabinõule tunnistus tema sissetoomise kohta, äramärkides sissesõidu aja. Välismaale tagasisõit sünnib eeltähendatud tunnistuse põhjal, mis võetakse ära. Kui liiklemisabinõu

viiakse välja peale tähtaja, siis tuleb sellest teatada maksudevalitsusele. Nende jõuvankrite sisse- ja väljasõidust tuleb teatada maksudevalitsusele.

§ 22. Eesti ja Läti tolliasutuste ja tolliametnike liiklemise abinõusid lastakse ülepiiri takistamata, kui neil on kaasa Eesti maksudevalitsuse direktori või Läti tollidepartemangu direktori tunnistus, et ametnik sõidab teenistuse huvides. Sarnasel juhul loetakse tunnistus vastutuseks.

§ 23. §§ 18—21 ülesloetud jõuvankrid lastakse läbi tolliinspeksiioonide, tollipunktide ja piiripunktide kaudu.

#### V. Juhtnõõrid jõuvankri maksu võtmise kohta.

§ 24. Tolliasutused nõuavad sisse välismaal registreeritud jõuvankrite eest jõuvankri maksu jõuvankrite sissesõidul.

Maks nõutakse sisse jõuvankri omaniku suusõnalise teadaande põhjal aja eest, milleks jõuvanker jääb Eestisse.

Maksu vastuvõtmise kohta antakse maksutunnistus. Maksutunnistusele, samuti ka teistele tolliasutuste poolt väljaantud tunnistustele jõuvankri sissesõidu kohta, tehakse märkus, mis aja eest jõuvanker tasus jõuvankri maksu ja kui suures summas.

§ 25. Kui välismaa jõuvanker viib Eestis üle aja, mille eest temal tasutud jõuvankri maks, siis peab jõuvankri omanik lähemas tolliasutuses tasuma puuduva jõuvankri maksu. Tolliasutus, võttes vastu täiendava jõuvankri maksu, annab selle kohta maksutunnistuse ja teatab sellest maksudevalitsusele.

§ 26. Kui jõuvanker läheb välismaale tagasi, siis nõuab läbilaskja tolliasutus maksutunnistuste esitamist jõuvankri maksu tasumise kohta. Kui reisijal ei ole esitada jõuvankri maksu kohta maksutunnistust, siis nõutakse sisse jõuvankri maks terve aja eest, millal jõuvanker viibis Eestis. Samuti nõutakse sisse puuduv jõuvankri maks.

§ 27. Kui jõuvanker väljasõidul ei tasu nõutavat jõuvankri maksu, siis ei tohi teda lasta ülepiiri, vaid tuleb pidada kinni ja teatada asjast telefoni teel tolliinspektorile. Kui jõuvanker lasti välja ilma puuduva jõuvankri maksu tasumata, siis vastutab selle eest jõuvankri väljalaskja ametnik.

§ 28. Vastastikusel alusel on vabastatud jõuvankri maksu tasumisest:

1) Hollandi, Itaalia, Norra, Poola, Rumeenia, Rootsi, Saksamaa, Soome, Ungari ja Nõukogude Vene kõik saatkondade ja konsulaatide liigete autod;

2) Briti saatkonna juhatajate ja vanemate nõunikude või nende puudusel vanemate sekretäride ning meri-, sõja- ja lennuväe attasheede autod täiel määral, teiste saatkonna liigete autod  $\frac{1}{3}$  suuruses;

3) Prantsusmaa saatkondade juhatajate (saadikud, chargé d'affaires'id) autod; teised saatkonna liikmed ajutiselt soodustuse alla ei käi;

4) Hispaania kõik saatkondade juhtide autod, teistel saatkonna liigetel ainult üks auto;

5) Tšehhoslovakkia diplomaatilisse koosseisu kuuluvate liigete autod;

6) Ameerika, Taani ja Leedu diplomaatilise ja konsulaarkorpuse liigete autod.

Jõuvankrimaksust vabastamist kasutavad ainult need konsulid kes on neid määrava riigi kodanikud.

VI. Tollimaksude sissenõudmise kord välismaa jõuvankritelt, mis ei sõitnud välja tähtajal või mille tundemärgid väljasõidul ei olnud kooskõlas sissesõidu tundemärkidega.

§ 29. Juhul, kui liiklemisabinõu väljasõidul selgub, et selle tundemärgid ei ole kooskõlas triptikuli või tolliläbilaskelubade kaustikul või tolliasutuse tunnistusel märgitud tundemärkidega, tuleb liiklemisabinõu pidada kinni ja võtta tollikorraldusse kuni asja selgitamiseni. Selgitamine peab sündima telefoni teel kohe.

Kui selgub, et liiklemisabinõu sissesõidul ei kontrollitud selle tundemärke, siis lastakse liiklemisabinõu välismaale.

Kui aga selgub, et liiklemisabinõu tundemärke kontrolliti sissesõidul, siis tolliinspektoril tuleb nõuda liiklemisabinõu omanikult sisseveotolli tasumist.

Kui liiklemisabinõu omanik ei tasu nõuetavaid tollimaksu, siis tolliinspektor nõuab kindlustusest sisse tollimaksud. Kui jõuvanker sõitis triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku põhjal, siis nõuab maksudevalitsus Eesti autoklubilt tollimaksude tasumist.

§ 30. Kui selgub, et triptiku või tolliläbilaskelubade kaustikuga Eestisse sõitnud jõuvanker ei ole tähtajaks Eestist lahkunud, siis saadab maksudevalitsus jõuvankri omanikule nõudmise sisseveo tollimaksu ja puuduva jõuvankri maksu tasumiseks. Kui jõuvankri omanik ei tasu kolme päeva jooksul ära nõutud makse või ei ole teada jõuvankri omaniku aadress, siis saadetakse nõudmine Eesti autoklubile tollimaksude ja jõuvankrimaksu tasumiseks. Kui Eesti autoklubi 3 kuu jooksul ei tõenda jõuvankri tähtajalist väljasõitu, siis on tema kohustatud tasuma Tallinna tolliinspeksiiooni kassasse nõuetavad maksud.

§ 31. Tollimaksud nõutakse sisse jõuvankri esimesel sissesõidu päeval maksva tariifi järele ühes lisatolliga t. s. § 232 p. a. ja c järele.

Lisatolli § 232 p. c järele arvestatakse arvates päevast, millal jõuvanker pidi Eestist lahkuma.

Ühes tollimaksudega nõutakse sisse ka jõuvankri maks selles ulatuses, mis jõuvanker pidi maksma päeval, millal tema oli kohustatud sõitma välja.

§ 32. Osuvad maksud nõuab sisse Tallinna tolliinspektor maksudevalitsuse kirjade põhjal. Tollimaksude määramine sünnib väljavõtte alusel.

§ 33. Kui liiklemisabinõu omanik ise soovib tasuta tollimaksu, siis peab tema esitama lähemale tolliinspektorile ülesandekirja üldises tolliseaduses ettenähtud korras. Tolliinspektor tollib liiklemisabinõu üldises korras, nõudes sisse ka puuduva jõuvankrimaksu selles ulatuses, mis jõuvanker pidi maksma jõuvankri tollimise päeval ja andes vastu maksutunnistuse.

§ 34. Jõuvankri tollimisest tolliinspektor teatab sellele linna või omavalitsusele, kellele kuulub jõuvankri registreerimine (jõuvankri omaniku elukoha järele). Teadaanne peab sisaldama jõuvankri omaniku nime, jõuvankri tundemärke ja andmeid tasutud jõuvankri maksu kohta.

§ 35. Tollimaksude tasumisest tolliinspektorid teatavad maksudevalitsusele järgmiselt:

1) Kui sissesõit sündis triptiku järele, siis tuleb triptik II ja III lehele teha märkus tollimaksude tasumise üle ja II leht saata maksudevalitsusele;

2) Kui sissesõit sündis tolliläbilaskelubade kaustiku põhjal, siis teatakse sellest maksudevalitsusele kirjalikult. Tolliläbilaskelubade kaustiku väljasõidu lehe kontsalle tehakse märkus jõuvankri tollimise kohta, kuid väljasõiduleht jäetakse väljarehimata.

VII. Liiklemisabinõudega ja reisijatega kaasasolevate asjade ja pagasi läbilaskmise kohta.

§ 36. Reisijatega kaasasolevaid reisija asju tuleb lasta läbi tolliseaduse kohaselt. Asju, mis ei kuulu tollita läbilaskmisele, tuleb tollida ära või jätta tolliasutusse kuni reisija välismaale tagasisõiduni.

Tollipunktid, millel ei ole õigust tollida kinnipeetud asju, peavad need saatma reisija poolt soovitud tolliinspektiooni saatekirjadega, kus, siis asjad tollitakse.

§ 37. Triptikute või tolliläbilaskelubade kaustikutega sõitvatel jõuvankritel (ka järelvankritel) kaasasolevad asjad, mis ei kuulu reisija asjade hulka, võib lasta läbi juhul, kui jõuvankril on kaasas eriline nimekiri kahes eksemplaris erilise vormi kohaselt.

Selle nimekirja olemasolu peab olema märgitud triptikusse või tolliläbilaskelubade kaustikusse. Kui seda ei ole tehtud, siis teeb seda tolliametnik, kinnitades oma pitsatiga.

§ 38. Tolliasutus võrdleb asju nimekirjaga, teeb sellele omad märkused ja laseb asjad takistamata läbi. Jõuvankri välismaale tagasisõidul tolliasutus kontrollib asjade olemasolu. Kui asjad või osa neist puuduvad, siis nõutakse sisse puuduvate asjade tollimaksud. Tollipunktid, millel ei ole õigus neid asju tollida, peavad jõuvankri kinni, teatavad asjaoludest telefoni teel tolliinspektorile, kes siis juhatab asjade tollimist tollipunkti poolt.

§ 39. Asjade saatmine tollimiseks mõnda teise tolliasutusse sünnib järgmiselt:

*P. 1. Eestisse sissesõidul.*

Tollipunkti ülem paigutab asjad ühte pakki, säeb kokku nende kohta nimekirja kahes eksemplaris (üks jääb tollipunkti ja hoitakse alal erilises kaustas, mis-sugune aasta lõpul saadetakse tolliinspektiooni), äratähendades asjade nimetuse, arvu ja võimalikul korral kaalu ning plombeerib paki sarnaselt, et seda ilma plommi rikkumata ei saa avada. Peale selle teeb tollipunkti ülem triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku sisse- ja väljasõidu lehtedele märkuse nimekirja ja pak-kide kohta, äratähendades nimekirja Nr. ja pak-kide arvu. Pakk ja nimekiri antakse reisija kätte allkirja vastu 2-sel eksemplari, kes on kohustatud neid viima tollipunkti poolt nimetatud tolliasutusse asjade tollimiseks. Tolliasutus, saades paki ja nimekirja, võrdleb neid triptikul või tolliläbilaskelubade kaustikus oleva märkusega ja paki sisu nimekirjaga, revideerib paki reisijate raamatute järele ja teeb triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku väljasõidu lehel märkuse kauba revideerimise kohta. Juhtumil, kui pakki tolliasutusele ei esitata, tuleb see esitada Eestist väljasõidul tolliasutusele rikkumata plommide või pitsatitega.

Kui isik pole nõus asju tolliasutusele esitamiseks oma valve alla võtma, siis tollipunkti ülem saadab paki reisija kulul viimase poolt tähendatud tolliasutusse asjade tollimiseks.

Kui triptikus või tolliläbilaskelubade kaustikus oli märkus, et reisijal oli sissesõidul kaasas uusi asju, siis peab tolliasutus kindlaks tegema, kas triptikul või tolliläbilaskelubade kaustas leidub märkus asjade tollimise kohta. Kui see märkus puudub, kuid reisijal on kaasas plombeeritud pakk siis peab tolliasutus asju nimekirjaga võrdlema ja kui leiab need kooskõlas olevat, laseb asjad ülepiiri, tehes selle üle triptiku või tolliläbilaskelubade kaustiku väljasõidu lehele vastava märkuse.

Selle korra järele võib talitada triptikute või tolliläbilaskelubadega sõitvate reisijate asjadega.

*P. 2. Eestis elutseva reisija väljasõidul.*

Tollipunkti ülem laseb kõik reisijaga kaasasolevad asjad takistamata läbi. Juhul, kui reisija viib välja asju, mis nende sissetoomisel alluvad tollile ning avaldab soovi saada tunnistust nende tollita tagasitoomiseks, siis on tolliasutus kohustatud seda andma, nõudes sisse kantsleimaksu Kr. 0,75 suuruses.

§ 40. Juhtumil, kui triptikus leidub märkus, et reisijal on sissesõidul kaasas olnud uusi asju, kuid puudub märkus nende tollimise üle, ühtlasi pole tal ka kaasas plombeeritud pakki uute asjadega või pakki nimekirjaga võrreldes asju puudu leitakse olevat, seatakse kokku vastav protokoll ja saadetakse tolliinspektorile salakaubaasjade toimingute alustamiseks.

VIII. Autoklubide nimekiri, mille eest vastutab Eesti autoklubi.

§ 41. Eesti autoklubi vastutab alljärgnevate autoklubide poolt väljaantud triptikute või tolliläbilaskelubade kaustikute põhjal Eestisse sõitnud jõuvankrite eest:

ALBAANIA — Klubi Turistik dhe Automobilistik Mbretnor, TIRANA.

AMEERIKA ÜHISRIIGID — The American Automobile Association, WASHINGTON, D. C.

ARGENTIINA — Automovil Club Argentine, BUENOS-AIRES.

AUSTRIA — Oesterr. Automobil Club, WIEN I.

BELGIA — Royal Automobile-Club de Belgique, BRUXELLES.

BRASILIA — Automovel Club de Brasil, RIO-DE-JANEIRO.

BULGAARIA — Automobile et Touring Club de Bulgarie, SOFIA.

EGIPTUS — Royal Automobile-Club d'Egypte, 3 rue Chawarby, LE GAIRE.

HISPAANIA — Automobil Club de Espana, Alcala 63, MADRID 14.

HOLLANDI — Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club, GRAVENHAGE.

HOLLANDI INDIA — De Koninklijke Nederlandsch Indische Motor Club, SEMARANG.

IIRI — Royal Irish Automobile Club, DUBLIN.

ITAALIA — Reale Automobile-Club d'Italia, ROME.

JUGOSLAAVIA — Automobile-Club du Royaume de Yougoslavie, BELGRAD.

KREEKA — Automobile & Touring Club de Grece, ATHENES.

KUUBA — Automovil Club de Cuba, BABANA.

LÄTI — Latvijas Automobilu un Aero-Klubs, RIGA. Latvijas Republikas Auto-Klubs, RIGA.

LEEDU — Lietuvos Automobilu Klubas, KAUNAS.

LÕUNA-AAAFRIKA — Royal Automobile Club of South Africa, CAPETOWN.

LUXEMBURG — Nouvel Automobile-Club du Grand-Duché de Luxembourg, LUXEMBOURG.

MEKSIKO — Asociacion Nacional Automovilistica, MEXICO.

MONAKO — Automobile-Club de Monaco, MONACO.

NORRA — Kongelig Norsk Automobilklub, OSLO.

PALESTIINA — Automobile Club of Palestine, JERUSALEM.

POOLA — Automobilklub Polski, WARSZAWA.

PORTUGAL — Automovel Club de Portugal, LISBOA.

PRANTSUSMAA — Automobile-Club de France, PARIS (8e).



ROOTSI — Kungliga Automobil Klubben, STOCKHOLM.  
 RUMEENIA — Automobil-Club Regal Roman, BUCURESTI.  
 SAKSAMAA — Oberste Nationale Sportbehörde für die deutsche Kraffahrt (O. N. S.) Graf-Spree-Strasse 6, BERLIN, W. 35.  
 Der deutsche Automobil-Club, MÜNCHEN.  
 SCHWEITSI — Automobile-Club de Suisse, BERNE.  
 SIIRIA JA LIBAN — Automobile et Touring Club de Syrie et du Liben, BEYROUTH.  
 SOOME — Finlands Automobil Klubb, HELSINGFORS.  
 Y. A. L. Suomi Touring Club, HELSINGFORS.  
 SUUR-BRITI — The Royal Automobile Club, Pall Mall, LONDON, S. W. 1.  
 Automobile Association, LONDON.  
 TAANI — Kongelig Dansk Automobil Klub, KJÖBENHAVN V.  
 TSCHHEHOSLOVAKKIA — Autoklub Republiky Ceskoslovenske, PRAHA II.  
 TSCHIILI — Automovil Club de Chile, SANTIAGO DE CHILE.  
 UNGARI — Kiralyi Magyar Automobil-Club, BUDAPEST IV.  
 URUGUAY — Automobil Club del URUGUAY, MONTEVIDEO.

IX. Erandid üldkorrast.

§ 42. Mõjuvatel põhjustel Eestist välismaale sõitvad reisijad võivad § 13 ettenähtud tollinõudeid täita mitte ainult ülepiirilaskvas tolliinspeksioonis vaid ka teistes tolliinspeksioonides.

Sarnasel juhul tolliinspeksioon annab reisijale peale tunnistuse veel erilise kaaskirja, milles märgitakse täpsed andmed reisija ja liikumisabinõu kohta, äratähendades, missuguse tolliasutuse kaudu liikumisabinõu sõidab välismaale. Selle kaaskirja põhjal laseb piiritolliasutus liiklemisabinõud ülepiiri, märgib kaaskirjale väljasõidu aja ja saadab kaaskirja tagasi tolliinspeksiooni. Tolliinspeksioon teatab jõuvankri välismaale sõidust peale kaaskirja saamist.

§ 43. Monte-Carlo tähesõidust osavõtjad võivad täita tollinõudeid stardi kohal. Sarnasel juhul Eesti autoklubi palvel tolliinspeksioon saadab kohale tolliametniku, kes peale tolliläbilaskelubade kaustikute väljasõidu lehe äravõtmist annab erilise kaaskirja, mille põhjal tollipunkt laseb jõuvankri ülepiiri.

X. Märkuste ja plankettide vormid juhtnõuõide juurde.

§ 44. Tolliasutuste märkusi tehakse järgmiste vormide järele:

1. Eesti Autoklubi pikenduse soovi vorm.

Eesti Vabariik  
 Eesti Autoklubi

Pikendus on palutud kõigi maade jaoks.  
*Prorogation pour tous pays demandés.*

kuni .....  
 jusqu'au .....

(tähtedega ja arvudega)  
 (en lettres et en chiffres)

193.....

Esimees (või tema asetäitja)

Vastutustkandva S. tempel.

2. Maksudevalitsuse direktori pikenduse vorm.

Nr.....

Pikendus on antud kuni .....  
*Prorogation accordée jusqu'au*

(tähtedega ja arvudega)  
 (en lettres et en chiffres)

193.....

Tollitempel.

Maksudevalitsuse direktor.

§ 45. Plankettide vormid:

1) Triptiku vorm.

- a) Eestist välja- ja sissesõitnud jõuvankri triptiku vorm;
- b) välismaalt sisse- ja väljasõitnud jõuvankri triptiku vorm.

2) Tolliläbilaskelubade kaustiku vorm.

3) Jõuvankriga kaasasoleva inventari nimestiku vorm.

§ 46. Seega tühistan Tollidirektori ringkirjad Nr. Nr. 88 — 27/8. a., 8 — 28/9. a., 116 — 28/9. a., 118 — 28/9. a., 149 — 29/30. a., 159 — 29/30. a. ja Maksudevalitsuse direktori ringkirjad Nr. Nr. 32 — 30/31. a. § 2, 57 — 30/31. a. p. II, 71 — 30/31. a. p. II, 73 — 30/31. a., 76 — 30/31. a. § 2, 135 — 31/32. a. p. III, 138 — 31/32. a. p. IV, 143 — 31/32. a. p. I, 198 — 32/33. a. p. I § 3, 225 — 32/33. a. p. I, 231 — 32/33. a. p. II, 244 — 32/33. a. p. II, 258 — 33/34. a. p. I, 261 — 33/34. a. p. I, 282 — 33/34. a. p. I, 296 —

Direktor: *H. Kukk.*

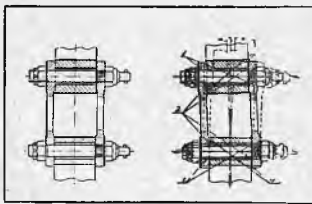
Tolliasjade juhataja: *P. Poom.*

Iga autoomanik, autosportlane, autojuht ja turismist huvitatud loevad ja soovivad teistele Eesti Autoklubi häälekandjat „**AUTO, SPORT ja TURISM**“

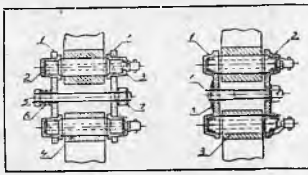
## „ATA“-autovedrude kandeklambriid.

Sooime Auto-tarvike O/Y. on leiutanud, patenteerinud uuetüübilise autovedrude kandeklambri, mille kohta (kokkuvõetult) „*Suomen Moottorilehti*“ kirjutab muuseas järgmist:

Vanades tüüpides, kus tarvitusel sirged poldid ja puksid, sünnib kulumine väga kiirelt ja liikme mitmes kohas. *Joon. 1.* näeme hariliku vedruühenduse kandeklambri. Vasemal on see uuena, paremal kulununa kohtadest 1—4. Näeme siis kust ühendus kiiremini kulub. Tagajärg on, et käänakutes, kui auto tsentrifugaaljõu mõjul ja kummide välisääre kokkupigistumise tõttu kaldub rohkesti — kuigi ümberkukkumise hädahoitu siiski ei ole olemas. Selline autokere visklemine (kallak) võib mõnel juhul tõusta kuni 10—12 sentimeetrini ja isegi rohkem järsudel kurvetel. Sama nähe esineb ka siis kui ühendustes on kummist puksid. Uut tüüpi, n. n. *Tryon*-vedruühendus ongi viimastel aastatel võetud Ameerika autodes tarvitusele. Nendes on, nagu *joon. 2.* näha, kahel pool kanderauad ja läbi poldid, millede otsad koonused. Et aga koormatus vedruühenduse peal on tihti õige suur, siis on kanderaudu ühenduse külgedel ühendav polt 4 tihtigi katki murdunud. Ka ei takista koonuspoldid, siis kui nad kulunud, autokere visklemist ühele või teisele poole.



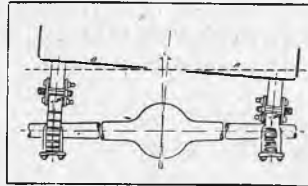
Joon. 1.



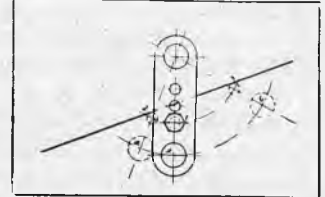
Joon. 2.

N.-n. „ATA“-ühendus vedrudele on konstrueeritud nii, et poldide otsad on nii koonus- kui ka silindrikujulised. See teeb ühenduse konstruktsiooni tugevaks seetõttu, et koormatus jääb nüüd vedrupoltide ja külje kanderaudade najale, kuna keskmine (kolmas) polt hoiab ainult kande- või sideraudu (klambreid) koos. Autokere kõrvale visklemise hoiavad just poldide silindrikujulised otsad ära. Poldid on selle lisaks varustatud õlitusavaustega, millede läbi määrdeaine surutakse poldi sisse, kust see pääseb välja vaid poldi silindritaolise otsa läbi — nii et viimane on alati hästi õlitatud. *Joon. 2.* näeme vasakul uue „ATA“-vedruühenduse konstruktsiooni. Selle peamine lahkumine

*Tryon*-ühendustest on erilistes laagrites poldide otsades. Need laagrid on sisepeadelt samuti koonus- ja silindrikujulised. Niisuguseid on igas vedruühenduses neli. Vedrupoldid on oma laagritesse täpselt passitud. Ühenduse külgedel olevad klambriid on ühendatud ühe poldiga, mis hoiab neid kinni. See polt on varustatud vedruga, nii et auto koormatus selle peale ei mõju ega seda murra.



Joon. 3.



Joon. 4.

Uute ühenduste üheks heaks omaduseks on, et nad ei lase autokeret külgepidi viskleda. *Joon. 3.* näeme auto tagaosas „ATA“-vedruühendustega. Kui auto ühel või teisel põhjusel kaldub külgepidi, siis peab autovedru painduma vastavalt, sest ühendus on selleks liig kindel (paindumata). Et nii on, siis on vedrud ka oma osalt tõukeleevendajateks, mis pehmedavad tõukeid ja aitavad viia keret jälle tasakaalu (normaalasendisse).

Tootja on seadnud oma uute ühenduste jaoks juhatused, millede järel on kerge panna neid kohale. „ATA“-ühendusi valmistatakse mitmesuguseid ja nad võidakse panna *Aryon*- ja kõikide teistegi vedruühenduste asemele. Et küljeklambrite sivepolt on reguleeritav, siis on „ATA“-ühenduse kohalepanek võimalik ka juhul, kui teised ühendused ei sobi. Nagu seda näitab *joon. 4.*, kus näeme *Dodge Victory Six*-auto vedrude ühenduse.

Vedrupolte on kahte normaalsuurust, 19,05 mm ja 22,22 mm läbimõõduga. Vabaruum uue poldi kohalepanekul peab olema 0,02 mm. Auk vedrudes peab enne poldi sissepanekut olema täpne. Vahest on vaja vedru otsa sisse teha harilikust tagurauast puks. Juhatused ühenduste kohalepassimiseks ja paigalepaneku on teistegi juhuste jaoks täielikud. Kohalepassimine ja paigalepanek peab sündima antud juhtnõõride järel ja täpselt. See on väga tähtis. Valesti paigalepanek on kahjulik.

## Inimene ja masin.

Tihti on kuulda, et arenev tehnika muudab inimese masina orjaks. Nii valesti mõistetakse masina otstarvet, ja seega tehnika tähendust, ning selle väärtuse ümberlukkamiseks on vaid vaja vaadelda jõuvankri arengut tema algusest päle kuni tema kujunemiseni täielikuks inimese teenriks. Jõuvanker teeb inimese vabaks ja sõltumatuks teistest, annab tööd ja leiba sajatuhandeile. On eksitus arvata, nagu eemalduks masin inimesest seda enam, mida täielikumaks ta areneb. Oma algastmeis, leiutaja ajus pesitseva mõttena, valitseb masin inimese üle. Kui *Marcus*, *Benz*, *Daimler*, hakkasid ehitama jõuvankreid, siis tegid nad

seda oma idee teostamiseks, ja mitte arusaamisest selle idee tähtsuse kohta *inimsoole*. Esimesed jõuvankrid olid primitiivsed ja ebamugavad. Alles hiljem jõuti selgusele, et neid peab ehitama sobivana inimestele, et nad on inimeste jaoks, aga mitte inimesed nende jaoks.

Alul ei kavatsatud ju ehitada mugavaid sõidukeid, vaid taheti ainult tõestada, et suudeti ehitada „isesõitjaid vankreid“. Ja iga tehnilise edusammuga lähenes auto inimesele. Mõned näited selgitagu seda.

Sõidukiiruse suurenemine ja halvad teed sundisid tarvitusele võtma kummirattaid ja lõpuks õhukumme, mis tänapäeval on jõudnud sellise täiuslikkuseni, et ka

suurimal kiirusel kahju ei tehta masinale ega teedele, ning võimaldatakse mugav ja raputusteta sõit seesistujaile. Kiiruse suurendamiseks arendati mootorid, anti karosseridele voolu kuju, et vähendada õhu vastusurvet. Sõitjate istumisruumi suurendati, muudeti mugavamaks. Hinda püütakse võimalikult madalal hoida.

Samuti on lugu auto juhtimise orgaanidega. Esimesi mudeleid oli suur kunst käivitada ja juhtida. Praegu on palju lihtsam 200 hobusejõulist autot juhtida 120 km. kiirusega, kui tol korral mõnd vähest hobjõudu sammukiirusel vaos hoida.

Tehnilise täienemise kaudu on tõusnud auto sõidukindlus, ja ka see asjaolu on lähendanud tehnikat inimesele. Kes varem kord mootorikke tõttu maanteel istus, sel kindlasti kadus igasugune huvi tehnika vastu.

Ei olnud sugugi lõbus mootorit parandada või

kummi vahetada, kusjuures ei olnud rikked ega õnnetused sugugi haruldased, ja vähe leidis neid, kes suutsid kord seismajäänud masina jälle käima viia. Tänapäeval on mootoririkked harva esinevad nähted, ja neid saab palju kergemini kõrvaldada.

Varem kõrged istmed ebamugavate seljatugedega ja vähese polstriga, nüüd mugavad klubiistmed õige istenurga all. Varem lahtine, tuule vihma ja tolmu eest kaitseta auto, nüüd kinnine limusiin tõmbuseta ventilatsiooniga.

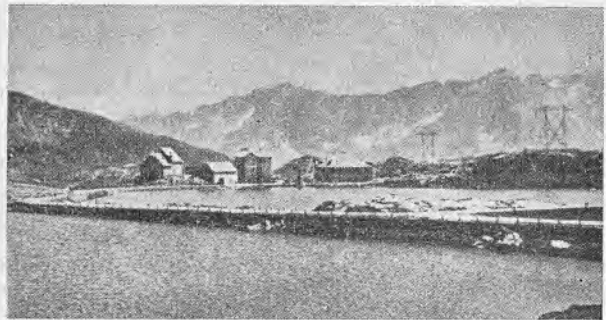
Jõuvanker on avanud uusi tööalasid, uusi võimalusi teenimiseks. Igalpool leidub parandustöökodasid, bensiinjaamu. Tänapäeval mõtleb inimene tehniliselt, ning taipab masinast ja tehnikast palju enam, kui ajal, mil hobused olid liiklemisvahendiks.

Inimene ja masin peavadki üksteist harmooniliselt täiendama. Inimene peab masinat vajalikuks, ilma et laseks end viimasest valitseda.

## St. Gotthard.

Euroopa keskus! Liialdus, ütlete võib olla. Ei usu, sest St. Gotthard asub tõesti kesk-Euroopa südames, ning tema massiivist voolab vett kolme merre. Pealegi on ta tõeliselt „nelja keelega kivi“. Läänes valitseb prantsuse, lõunas itaalia, idas romaani ja põhjas saksa keel. Gotthardi kohal ristlevad peähendusliinid põhjast lõunasse ja idast läände.

Tee Gotthardi kaudu oli tuntud juba ammu. Roomlased kasutasid teda enne Kristuse sündi. Gotthardi nimeks oli varem Mons Ursare, kuid aastal 1030 ehitati sinna hospiits, mille sisse õnnistas piiskop Godehardus, ning mis viimase järgi ristiti Gotthardiks. Esimene kuradisild ehitati a. 1220—1230 ümber, ning



Hospiz St. Gotthardil.

Gotthardteel liiklema ka hobuse-postivankrid. Kuid aeg möödus ja hobuseposti asemele astus a. 1882 Gotthard-raudtee. Hobuseteed ei kasutanud keegi, ning ta näis päris asjata olevat. Nüüd aga on ta jälle ellu ärganud, ning areneb veelgi. Auto võitis Alpiteed omale; turistide liiklemine kasutab raudtee asemel ikka enam ja enam autot. Viimasele kuulub tulevik, ning loodame ainult, et kõrgemad võimud seda edu ja arengut soodustaksid. Head teed on igale riigile kasutoovamaks kapitali paigutamiseks. Viimaste aastate jooksul on Gotthardteed tublisti parandatud, kuid moderniseerimine edeneb aeglaselt, ning on karta, et vastutavad võimud alles kahjude ning õnnetuste läbi arusaamisele jõuavad, kuivõrd vajalik oleks selliste tööde kiirustamine. Igaüks vaadaku tulevikku, ning aidaku kaasa autoliiklemise arengule.



Osa Gotthard-teest Faidasse.

Gotthardi väärtus tõusis tuntavalt. Ajajooksul parandati ning arendati Gotthardteed, kuni ta muutus praeguseks maailma kaubanduse tänavaks. Liiklemine sel teel kasvas jõudsalt vaatamata igasugustele puudustele. Alul pidi enne kardetavamaid kohti sõidukid „üksikosadesse“ lahutama, transporteerima ja siis uuesti kokku seadma. Esimese sammu korraliku tee ehitamiseks tegi kanton Tessin. Vaatamata rahalisele kitsikusele, kanton Tessin tegi laenu, ning ehitas mugava tee kuni Gotthard-hospiitsini. Alles siis, kui Simplon-tee ja Graubündeni läbikäiguteed ähvardasid kardetavaks saada Gotthardile, otsustasid ka teised kantonid ühineda Tessini ettevõttega. Alates a. 1842 hakkasid



Teekäänud Tremola kuristikus.

## Pariisi autonäitus.

Pariisi 28-s autonäitus peeti 4.—14. oktoobrini s. a. Näitusel esinesid peaausjalikult prantsuse auto-firmad ja karosserii ning autoosade vabrikud. Ka Sak-samaa oli esitatud suuremal määral kui kunagi enne. Inglis MG & Morris ainult ja Itaalia — Alfa Romeo ja Fiat. Prantsuse „Renault“ autovabrik oli esitatud mitmet tüüpi autodega, millel imelikud pikad nimed, nagu: Celtaquat, 4-sil. 8 h.-j., Monaquatre, 4-sil. 8 h.-j., Primaquat ja Vivaquat, 4-sil. 11 h.-j., siis Vivasport ja Vivastella, 6-sil. 21 h.-j. ja 4 tüüpi 8-silindrilisi. Siis „Peugeot“: tüübid 201, 301 ja 401; 4-sil. 6, 8 ja 10 h.-j. ning 601, 6-sil. 12 h.-j.

„Citroen“ esines 3 mudeliga 4-sil. 7 ja 11 h.-j. edeveoga ning esimest korda uue 8-sil. 22 h.-j.

„Rosengart“ väikeauto mitmet tüüpi 5, 8 ja 10 h.-j., kõik 4-silindrilised, mõned neist ederataste veoga.

„Chenard“ 4- ja 8-sil. 9, 12, 14 ja 20 h.-j., vanem prantsuse firma.

„Amilcar“ — 3 mudelit, 4-sil. 5, 7 ja 11 h.-j.

„Mathis“ — 4 mudelit 4, 6 ja 8 sil., 5, 8, 13 ja 17 h.-j., kusjuures 8-sil. on „Ford“ mootor tarvitusele võetud.

„Licorne“ — 12 mudelit, kõik 4-sil. 5, 6, 8, 10 ja 11 h.-j.

„Ford“ — 4- ja 8-sil. prantsuse tehaste produkt.

„Lorraine“ — 2 mudelit, 6-sil. 20 h.-j.

„Hotchkiss“ — 4 mudelit, 4- ja 6-sil., 11, 13, 15 ja 20 h.-j.

„Panhard“ — 5 mudelit 6- ja 8-sil. 14, 16, 23, 27 ja 29 h.-j. klappideta mootoriga.

„Delage“ 5 mudeliga 4-, 6- ja 8-sil. 8, 11, 15 ja 20 h.-j.

„Fiat“ — 2 mudelit, 4-sil. 6 ja 11 h.-j.

„Salmson“ mudel S.4D, 4-sil. 9 h.-j.

„Delahaye“ 4 mudelit 4- ja 6-sil. 10, 12 ja 18 h.-j.

„Bugatti“ — 4 mudelit, 8-sil., kiiremaid prantsuse ma-sinaid.

Saksa autodest olid väljapanekuid: M.-Benz, Auto-Union, Horch, Wanderer, Audi, DKW, Adler, Maybach, Krupp jne. „Bosch“ firma esines laialise koguga

elektri-varustuse alal, mis tuntud terves maailmas. Ka oli korraldatud vana-autode näitus, alates 1900. a. mu-delitest, mis külastajatele küllaldast huvi pakkus.

### MIDA PAKKUS PARIISI AUTONÄITUS?

Mingisuguseid üllatusi. — Voolujoon eelistatud. — Ühtki pisiautot.

Eelmistel aastatel iga Pariisi Salon üllatas min-gisuguse sensatsiooniga. See oli traditsiooniks saa-nud. Salonil pidi olema mingisugune „nael“ mille üle terve maailm mõni nädal võis rääkida. Autovabrikud võistlesid omavahel selle „naela“ pärast. Enamasti olid need konstruktsioonid, mis kaasaegseist kaugele ette rutanud, ning mis huvi pakkusid vaid inseneridele ning uudiseid otsivaile ajalehe kirjasaatjatele. Ostjad ning esindajad ei pööranud juba seetõttu sellisele „naelale“ tähelepanu, et nad polnud küllaldaselt läbi proovitud, ning nende hind oli enam kui kõrge. Palju imetletud, kuid mitte ostetud — see oli nende „naelte“ saatus. Aastate jooksul on aga valmistajatele selgu-nud, et esikohal peab seisma praktiline turuvõimeline sõiduk, ning üllatavaist uudistest katsutakse hoiduda.

Siiski pakkus Pariisi Salon palju huvitavat. Kõige radikaalsemana esines Citroen, kes on piiranud oma produktsiooni kolme äärmiselt madala, ederatasteveo tüübini (kaks keskmist 4-ja, ning üks 8-sil. mudel, 100 h.-j.). Väiksemate mudelite kõrval pakub Mathis nüüd Ford 8-sil. V-mootori, madalraami alusel.

Üldiselt on märgata, et kõik püüavad voolujoone poole. Seda arengut ei saa enam millegagi takistada, ning seetõttu tema paremuste või vigade üle vaielda oleks asjata. Kõige eeskujulikumaks lahenduseks voo-lujoone probleemile näib aga olevat Tatra 3-ltr. mudel, mootoriga taga. Liigselt toonitatud voolujoon ei mõju hästi, ning näib kuidagi sunnituna.

Näitusel ringi vaadates selgus, et *pisiautod* olid täielikult kadunud. Näib valitsevat põhimõte, et kui juba osta auto, siis olgu see korralik!

## Lärmifanaatik, parandustöökodade hirmutis.

Kõigiga saab hea meister hakkama kuid lärmifanaa-tikuga — ialgi. Kes ta on? Eriline tõug auto-sõitjaid, kes kuuleb kui kirbud kõhivad. Muidugi vaid ainult auto juures. Kodus ja büroos võib lärm olla väljakannatamatu, see neid ei sega.

„Kuulge ometi, te ei saa mind petta. Ma ju kuu-len, et autol on võõraid häälikuid ja lärmi. Ega ma ei saa ometi *viljapeksu masinal* ringi sõita. Sel pole ju signaali vajagi, ta koliseb ja kääksub niigi. Kuu-lete, — tik, tik, tik, *tak* — kas kuulsite, seda „*tak*“, vot see pole korras! Teie ütlete, et need on klapid, aga inimene, seda tean ma ju isegi, või arvate, et pean seda pähklatangideks? Muidugi on need klapid, aga nad pole korras. Homseks olgu kõik joones.“

Töökoja omanik seisab ja ohkab. Ta on teinud kõik mis võimalik, kuid mis jääb talle üle? Ta pingu-tab klappe veelgi, ja teab, et pesad paari nädalaga nüüd läbi põlevad, kuid teab ka, et ta kunagi oma raha

kätte ei saa, kui pole kõrvaldanud seda „*tak*“ häälikut.

See fanaatik oli siiski veel heasüdamlikkude liigist. Ta on ainult sangviinik. Häda on aga koleerilise ise-loomuga. Ta satub marru kui valgustusmasina rihm tiksus. Ähvardab advokaadiga, kui numbrisilt taga lahti on. Tuhandeid sõnu raisatakse asjata, töötunde ei peeta miskiks.

Lärmifanaatikut ei suuda keegi rahuldada. Sel-list autot pole veel leitud, millega ta rahul oleks.

Ta leiutab alatasa uusi krõbinaid, uusi tiksumisi ja kolinat. Tema kannatuste ahel ei lõpe ial.

Kui aga tema auto pole just kõige noorem ja kui parandustöökoda teeb sellele põhjaliku remondi, siis häda sellele töökojale, sest selgub, et lärmifanaatik oli harjunud kõigi nende häälekestega, ja paranduse läbi tekkinud uued „noored“ häälitsused ei rahulda teda. Ta nõuab vana lärmi tagasi! See on lärmifanaatik, kõikide töökodade hirmutis!

# Ameerika autotööstus elustumas.

Ameerika ajakirjandus sisaldab rohkesti uudiseid elustuvast tööstusest ja kaubandusest. Eriti olla seda elustumist märgata autoalal. Seda kinnitavad ka väljaveoarvud — nagu allpool näeme. Ajakirjandus, neile arvudele põhjenevalt kinnitab, et maailma majanduskriis, mis algas 1929 aastal on mööda ja uus tõusu-ajajärk on käes. Seda on meilgi, meie väikestes oludes märgata — muuseas ka autoalal.

Autoala ongi see baromeeter, mis kõige õrnemalt peegeldab tõusu ja mõõna maailma majanduselus. Rahvaste ja isikute majanduslise elu ja jõukuse mõõdupuiks on saanud — *jõuanker*. See on maksev eriti just sõiduautode kohta. Nende kohta käivad arvud avaldavad alati — peale majanduslise tõusu ja mõõna — ka rahva kultuuri ja transpordi arengut. Kuid jäetame targutused ja süvendume arvudesse.

Esiteks *sõiduautod*. Neid veeti Ameerikast välja 1910—1914 aastate perioodil keskmiselt 26.299 tükki. Maailmasõja ajal jäi väljavedu seisma ja autotööstus rakendati sõjajumala teenistusse — näiteks Ford ehitas mootorpaate, standardlaevu ja traktoreid. Peale sõda taganes autotööstus tagasi „oma liistu“ juure. Järgnes esimene suur hooaeg. Selle ajajärgu (1921—1925) kestel eksporteeris Ameerika keskmiselt 124.092 sõiduautot aastas ning vallutas maailmaturu oma autotoodetega. Edaspidi kujunes sõiduautode väljavedu järgmiseks:

Aastal	1926	veeti välja	sõiduautosid	238.540
„	1927	„	„	278.748
„	1928	„	„	368.329
„	1929	„	„	339.447
„	1930	„	„	153.069
„	1931	„	„	82.457
„	1932	„	„	41.440
„	1933	„	„	64.511
„	1934	senise tempo järele otsustades	116.008	

Käesoleva aasta esimese poole andmete järele kujuneb Ameerika tänavune sõiduautode eksport suuremaks kui kahe eelmise aasta arvud *Hokku*. See on arusaadav kui, näiteks, teame, et *Auburni* vabrik müüs kõige oma tänavuse aastatoodangu juba juuliks ära ja alustas kohe 1935 aasta mudelid tootma. Umbes sarnane hiiglaedu on ka olnud mõnel teiselgi Ameerika autol. Näiteks müüdi Plymouth-sõidukeid tänavu esimese nelja kuuga rohkem kui samadel kuudel 1930—1931—1932—1933 aastatel kokku!

Kuid veel suurem edu kui sõidukeil, on olnud Ameerika *veoautodel*. Nende väljavedu on saavutanud tänavu juba 1927 aasta taseme, on kaks korda suurem kui mullune, neli korda suurem kui keskmine 1921—1925 ja ligi sada korda suurem kui 1913—1914 keskmine väljavedu. See selgub paremini järgnevast:

Aastatel	1913—1914	veeti välja	keskmiselt	889
„	1921—1925	„	„	25.952
Aastal	1926	„	„	veoautosid 66.880
„	1927	„	„	105.447
„	1928	„	„	138.768
„	1929	„	„	196.760
„	1930	„	„	84.512
„	1931	„	„	48.248
„	1932	„	„	24.964
„	1933	„	„	43.616
„	1934	seniste eksportarvude järele	95.056	

Üldise väljaveo suuremedes on tähelepanav huvitav asjaolu: Euroopas suureneb (Saksa-Inglise mõjul) väikeautode, n. n. „*autopotukate*“ toodang, Ameerikas püsib see aga endises suunas, s. o. valmistatakse ja veetakse välja kõigis klassides autosid endistele arvudele vastavalt. Võtame ühe tüübilise kuu (juuni) väljaveoarvud.

	Junis 1934.	Junis 1933.
Sõiduki hind kuni \$ 850	15.488	5.453
„ „ \$ 850—1200	710	221
„ „ \$ 1200—2000	163	79
„ „ \$ 2000— . . .	64	40
Veoautod tonni kuni 1	1.141	272
„ „ 1—1½	7.651	1.991
„ „ 1½—2½	1.140	288
„ „ 2½	198	44
Autobuse aluseid	8	5

Nagu arvudest nähtub, on väljavedu (loomulikult ka toodang) suurenenud kõigil aladel ja klassides suhteliselt eelmiste aastate arvudele. Üleminekud kääbustele, nagu Euroopas, pole näha. See, kui silmator-kav fakt, kinnitab meile, et kääbusauto — laudadest kokkulöödud, lapitud kastikene, milles mingisugune mürtsumootor sees ja neli ratast all — milliseid eriti sakslased nii agaralt propageerivad, ei ole siiski tuleviku autotüüp. Selleks jääb ikkagi soliidne kesk- või kõrgemaklassi auto — kes ka tootja ei oleks.

Edasi on arvustikust näha, et Ameerika autode väljavedu eri maadesse on arenenud tänavu suhteliselt eelmiste aastate arvudele — muidugi hiilgavalt suurenedes. Võrreldes 1933 aasta juuni arvusid 1934 aasta juuni arvudega, saame järgneva pildi:

*Sõiduautosid veeti Ameerikast:*

	Junis 1934.	Junis 1933.
Lõuna-Aafrikasse . . . . .	3.163	570
Belgiasse . . . . .	2.585	1.228
Taani . . . . .	1.244	690
Austraaliasse . . . . .	986	59
Rootsi . . . . .	977	438
Argentiinasse . . . . .	864	312
Jaapanisse . . . . .	538	183
Briti kuningriiki . . . . .	455	157
Meksikosse . . . . .	450	193
Brasiiliasse . . . . .	401	186

Arvude kohta tuleks tähelepanna, et sissevedu Taani, Belgiasse ja Rootsi on suurem seepärast, et nendes maades on Ameerika autode kokkupanu- või müügikeskused. Eriti suurelt on Ameerika autode vedu suurenenud L.-Ameerikasse, Taani, Austraaliasse, Rootsi ja Argentiinasse.

*Veoautode* väljavedu näitab 1933 ja 1934 aastate juunikuult hiiglatõusu, mõnedele maadele otse imestamisväärselt. Näiteks Belgiasse (1933. a. — 125, tänavu 1.061), Jaapani (54 — 865), L.-Aafrikasse (76 — 752), Paraquaisse (0 — 280) jne.

Kõike kokkuvõttes selgub, et autoasjanduses on uus suur tõus olnud ja olles tunnuseks aegade paranemisest, on ka teguriks, mis kiirustab tõusu teistelgi majanduse aladel.

## Lühemaid teateid.

### 30 AASTAT TAGASI.

Möödunud aegu meeletuletada on vahel väga mõnus, eriti armastavad vanad automobilistid kõneleda päevist, mil autoasjandus oli veel oma algastmeil. See oli aeg, mil autojuht pidi „igaks juhuks“ kaasa vedama hästi varustatud „kolukasti“: kruvid, mutrid, poldid, vedrud, tihendused, kettad, isoleermähis, kriit, kummitorud traat, kraenööbid ja naiste juuksenõelad (viimased sobisid hädakorral suurepäraselt vedrukesteks) ja Jumal teab veel mis, moodustasid sellise kasti sisu. Kasutada sai kõike, mida aga suudeti kaasa vedada, sest tolajal ei leidunud veel igas külas bensini pumpe või parandustöökodasid. Teist sellist kolukasti kandis autojuht peas, see sisaldas ideid, omi ja võõraid, läbiviidavaid ning läbiviimata. Milliseid lülitussüsteeme leiutati: ketas, rea- ja segmentlülitus, jne. kuni tänase kuullülituseni. Ning parim neist vaju unustuse hõlma.

Esimesed NAG mudelid omasid suurepärase käiguvahetuse: käsikang, parema käe jacks, *juhivatta all*. 4 käiku — põhimõte sama, mis esimestel Mercedes-tüüpidel. Et lülitada tagurpidi käiku, pidi juht tüürratta lahti laskma, s. t. auto oli sunnitud peatama, sest selleks pidi ka pahem käsi appi võtma. Siis igasugused rattasüsteemid: suurtükiväe rattad, taldrekattad — ehtsad ja markeeritud — traatkodaratega rattad, — ja jälle parim.

1908 a. valmistas Adler mudelid, mille rattad olid teraskodaratega. Maitsekas, kerge, vastupidav, soojust ärajuhtiv, — eeskujulik ratas, ning keegi ei tea, miks ta kadus. Loodame tema uuesti ülestõusmisele. Käivitamise probleemi püüti igal võimalikul ja võimalikul viisil lahendada, kuni leiutati väga algupärane meetod „hydromobiili“ kujul: ees asuv bensini mootor ajas õlipumpa, mis saatis õli torujuhe kaudu „käivitajale“ tagaassi keskel. Sidur ja vahelduv käiguseade olid ülearused. Mootorit reguleeriti vastavalt kooramatusele, ning sõidukiirust ringjooksu suurendamise või vähendamise läbi. Nii tekkis tühjaltjooks, ning et tagurpidi sõita saaks, juhiti õli lihtsalt vastupidises suunas käivitajani. Seejuures oli õli tagurpidi vool suurepäraseks piduriks.

Võib-olla võetakse vanad meetodid parandatud kujul jälle tarvitusele.

### MAANAINE JÄI TULETÖRJE AUTO ALLA.

*Raske haav peas ja jala pindluu murdunud.*

Raske haav peas ja jala pindluu murdunud, nii tõi „Rahvaleht“ nr. 121 teate õnnetusest, mis juhtus pühapäeval, 14. oktoobril s. a. järgmistel asjaoludel:

Pühapäeva hommikul jäi Vene turul tuletõrje mootorpritsi alla ja sai raskeid vigastusi 53-aastane Marie Rütel, kelle elukoht on Jõealehtme vallas. Kõnesolev mootorprits kuulub vabatahtliku tuletõrje ühingu 4. jaoskonnale, juhiks oli Jüri Tikk, kelle elukoht on Heeringa tän. nr. 12. Vigasaanu toimetati ravimisele Narva maanteele erahaiglasse, kus tema seisukord raskeks tunnistati.

Tuletõrje mootorprits oli teel sadamasse, kus pritsimehed tegid pühapäeva hommikul järjekorralist sügismanöövrit. Autol oli ettenähtud meeskond ja juhiks Jüri Tikk. Tuletõrje sõiduriistadel on lubatud liikuda teistest sõidukeist kiiremini ja tarvitada lühimat teed.

Ka seekord sõitis mootorprits just vastu liikumissuunda — Jaani tänavalt pritsimaja ette, et sealt paremat kätt pöörata Narva maanteele ja Uus-Sadama tänava kaudu minna sadamasse.

Lühikese aja jooksul on see teine õnnetus, mida on põhjustanud tuletõrje sõiduk. Läänud nädalal jäi Paldiski maanteel sama ühingu mootorpritsi ümberminekul selle alla talumees Harku vallast.

Siia juurelisada pole midagi, kuid märkimist vajab, et tuletõrje auto manöövrile sõites ei tohiks inimesi alla ajada ainsal sel põhjusel, et seaduse poolt tuletõrjele on lubatud kiiremini sõita ja ka sõidul vastusõidusuuna tarvitada *tuleohu puhul*. Ei ole vist seaduseandja tahtnud küll lubada, et „*Jumalale auks ja*“ ligimesele kasuks“ organisatsioon oma jõuvankritega inimesi surnuks ajavad ja vigaseks teevad tarvitades ülisuurt kiirust kohtades, kus inimesed liiguvad, nagu juhtus see pühapäeval, 14. okt. s. a. Tallinnas, Veneturul.

### IN MEMORIAM...

Viimaste nädalate jooksul on autosport kaotanud nii palju liikmeid, et ohvrite arvu poolest 1934. a. pea-aegu võrdne on 1933. a.

*Guy Moll*, noor prantsuse võidusõitja, 1934. a. Avus-võitja kaotas elu *Coppa Acerbo* võistlusel.

*Edith Frisch*, tuntud Berliini autosportlane suri Schwarzwald-sõidul saadud vigastuste tagajärjel. Tema viimasteks võitudeks oli 2000 km sõit ja rahvusvaheline Alpsõit.

*Walter Norden*'i tabas saatus sõidul Saksa Mägi-võistlusele. Et hoiduda kokkupõrkest vastutuleva sõidukiga, pidurdas Norden nii tugevalt oma autot, et ise väija lendas ja surmavalt vigastada sai. Norden oli üldiselt armastatud oma õiglase meele ning aususe tõttu.

*H. C. Hamilton*, kuulus inglise M. G. sõitja sai surma Šveitsi Suurel Auhinnal. Hamilton kuulus paremate ning edukamate väikeauto juhtide hulka, ning oli võitnud arvurikastel võistlustel.

*Ulrich Maag*, üks paremaid šveitsi sõitjaid, suri sõidul *Coppa Acerbo* võistlusele.

Hollandi meistersõitja *Poldertvaart* kaotas elu Tšehhoslovakkias võidusõidul, põrgates kokku ühe tšehhi sõitjaga. Kadunu oli üks silmapaistvamaid sõitjaid.

*Ins. V. Mucha* sai raskelt vigastada A. K. R. Cs. poolt korraldatud 1000 miili sõidul, ning suri mõni aeg hiljem haiglas.

*Helmuth Barth* võttis osa rahvusvahelisest 6-päeva sõidust N. S. U. mootorrattal, kusjuures kolmandal päeval kukkus raskelt, ning suri mõni tund hiljem.

### TREENINGUL SURMA.

Enne Masaryk-ringi võidusõitu nõudis kellegi osavõtja liigagarus juba ühe ohvri. Enne ametliku treeningu algust tuli Brázdil uuel Maserati-mudelil, mille üks tema Bratislava sõpru oli Itaalia vabrikus ostnud, et proovida selle masina võimeid. Ühel kurvel lõhkes autokumm, kusjuures auto mitmekordse salto sooritas, paar puud maha murdis, ja kaheks osaks lagunes. Sõitja Brázdil sai silmapilkselt surma.

VOOLUTARVITAJAID AUTOL.

Meie autode elektrivarustus sarnaneb väiksele elektri keskjaamale. Kõige enam tarvitab voolu, — olgugi küll vaid lühikest aega, — käivitaja. Viimane võtab mootori tegevuse järgi sõiduautodel 800—3000 vatti ja raskeveoautodel isegi kuni 12.000 vatti, kusjuures käivitamise võimsus võrdub peaaegu 10 h.-j.

Päris palju voolu tarvitavad ka hõõglambid; udu-lamp saab 50 vatti, helgiviskajad kokku kuni 70 vatti, 20—25 vatti tarvitab otsijatul, ning lõpuks saavad ka külglambid taga-, stop-, numbrilambid ja sisevalgustus igauks oma 5 vatti. Patareisüüde töötab 10—20 vatt. voolutarvitusega päris kokkuhoidlikult.

Ülejäanud elektrilised varustusosad vajavad voolu järgmiselt:

sigarisüütaja	umb. 250	vatti.
klaasisoojendaja	„ 40—55	„
sõidusuunanäitaja	„ 30	„
elektrisignaali	„ 25—40	„
klaasipühkija	„ 15	„

Kõik need voolutarvitajad töötavad vaid sel juhul laitmatult, kui nad saavad küllaldaselt voolu. Nii siis on hea laadimisvõimega akku ja vooluallikas sama tähtis kui head määrdeained ning bensiin.

SAKSA LINNADE AUTOPARK.

Viimaste teadete põhjal on Berliinis 115.496 autot, Hamburgis 31.578 ja Münchenis 30.074 autot. Dresdenis on neid 20.444, Leipzgis 19.876, Kölnis 18.819 ja Frankfurdis M. ä. 17.295. Stuttgartis 14.783, Breslaus 14.017, Nürnbergis 13.674, Hannoveris 12.882, Düsseldorfis 12.364 ja Chemnitzis 10.816.

Berliinis tuleb iga 36 elaniku kohta üks jõuvanker, kuna Münchenis iga 24 elaniku kohta üks jõuvanker. Nii siis on München jõuvankrite tiheduse poolest esimesel kohal, siis järgnevad: Stuttgart — iga 28 elan. kohta 1, Nürnberg — iga 30 elan. kohta 1, Dresden — iga 31 elan. kohta 1. Frankfurt M. ä., Chemnitz, Karlsruhe ja Braunschweig: 32 inimest 1 auto peale, Hannover ja Würzburg: 34 inimest 1 auto peale ja Hamburg ja Leipzig: 35 inimest 1 auto peale. Berliini tuleb alles 14. kohal.

UUS LIKLEMISKORRALDUS HOLLANDIS.

Praegu on üldiselt päevakorral uued seadused liiklemise korraldamiseks. Inglismaa eeskujul tahab ka Holland anda uue koodeksi tänavliiklemise kohta. Ettenähtud kitsendustest olgu tähendatud möödaajamise keeld tänavail.

Enesest mõistetav on määrus, et sõitja enne autost väljaastumist ja ukse avamist veenduks, kas tee on vaba. Iga sõiduk peab olema varustatud suunanäitajaga, peegliaga ja stop-tulega, mis samuti on loomulik. Kuna varem igal ajal võis signaali anda, on see nüüd lubatud vaid „tarvilikul“ korral, mis enesest on väga veniv mõiste. Aga sel paragrahvil on kindlasti oma paremused, sest vist kusagil mujal ei tarvitatud signaali nii ohtralt, kui muidu nii praktilises ning rahulikus Hollandis. Nüüd on sunduseks tehtud, et parkimisel autotuled peavad põlema.

INGLISE TOURIST TROPHY.

1. septembril peeti raskel Ards-ringteel Belfasti juures inglise Tourist Trophy, kusjuures seekord osavõtjad olid eranditult inglased. Osavõtjate arv ulatus 40, pealtvaatajaid aga oli 400.000 ümber. Sõit möödus vahejuhtumisteta, võitjaks tuli C. I. P. Dodson, M. G. Magnettel, keskmise kiirusega 120 km/t.



Hügel-omnibus teeb oma esimest proovisõitu.  
„Motorwelt Nr. 37/38.

SVEITSI SUURE AUHINNA

võitis Stuck (Auto-Union) 3 tundi 37 min. 51,6 sek. (140,350 km/t.). 2) Momberger (Auto-Union) 3 tundi 37 min. 54,5 sek. (69 ringi). 3) Dreyfus (Bugatti) 3:38:10,2 (69 ringi). 4) Varzi (Alfa-Romeo) 3:39:53,4 (69 ringi). 5) Chiron (Alfa-Romeo) 3:40:35,6 (69 ringi). 6) Fagioli (Mercedes-Benz) 3:38:34,4 (68 ringi).

ROOTSI SUUR AUHIND.

14,5 km pikkusel ringteel Saxtorpi juures peeti 2. sept. Rootsi Suur Auhind. Pealtvaatajate hulk ulatus 100.000. Kiireimas, ½ ltr. klassis võitis rootslane Sunquist Husquarnal. Rusk, Velocettil tuli teiseks. Inglise Wood ja soomlane Lampinen said kolmanda ja neljanda koha.

Tagajärgi: kuni 250 ccm. klassis:

(24 ringi = 348,48 km): 1) Sörensen —Daani (Excelsior) 3:07:07,6 (113 km/t.). 2) Tyrell — Inglismaa (Rudge) 3:09:05,5.

Kuni 350 ccm. klassis (28 ringi = 406,56 km):

1) Mellors — Inglismaa (Velocette) 3:16:34,6 (124,1 km/t.). 2) Emery — Inglismaa (Velocette) 3:17:20,2.

Kuni 500 ccm. klassis: (30 ringi = 435,6 km):

1) Sunquist — Rootsi (Husquarna) 3:16:10,6 (133 km/t.). 2) Rusk — Iiri (Velocette) 3:19:45,6. 3) Wood — Inglise (New-Imperial) 3:28:01,0. 4) Lampinen — Soome (Rudge) 3:28:04,5.

Nürnberg-Fürthi politsei on otsustanud igale autole, mis keelatud kohal pargib, järgmisesisuline plakat külge kleepida:

„Autosõitja, aru saa,  
valesti jäid peatuma;  
Katsu, et saad minema,  
Siin ju ainult segad sa!“  
Selline „keeld“ arvatavasti ei leia vastuhakkajaid.

## AVUS SÕIDUL

Saksa tuntuim autosõitja Hans Stuck püstitas 20. okt. s. a. 5 uut maailmarekordi Auto-Union autol.

Stucki poolt püstitatud rekordid, kõik seisva startiga, on keskmiselt 20 t./km paremad senistest saavutustest.

## SUURIM ÕHKVÕIDUSÕIT MAAILMAS.

20. okt. kell 6.30 homm. algas Londoni lennujaamas Croydonis maailma suurim võidusõit õhus, mis viib Londonist üle 18.000 km Melbourne. Teiseks sunduslikuks maandumispunktiks määrati lennujaam Allahabad Briti-Indias. Nimetatud võistluse võitja saab rahalise auhinna 10.000 naelsterlingi ja kuldkarika 500 naela väärtuses. Võitjaks tulid Inglise lendurid Scott ja Black.

## VÄHE STATISTIKAT.

Itaalias suurenes liiklemine 1933. a. jooksul 31.883 auto võrra, millest 27.815 olid sõiduautod. Võrreldes 1932. a. juurekasvuga, tulid 1933. a. 5000 autot rohkem liiklemisse. Põhjuseks on see, et Itaalias vabastati uued autod maksudest. Seega võimaldatakse liiklemise kasvamist, ja riik saab suuremat tulu bensiinitollidest, samuti mõjuvad autod tervele riigimajandusele edendavalt.

Itaalia tõestab, et on võimalik autoomanikel lasuvate maksude vähendamisega kindlustada riigikassale suuremat tulu autoliiklemisest. Sama kinnitavad ka tagajärjed, mida on saavutatud Saksamaal automaksude vähendamise abil.

Ameerika rahvusliku auto kaub.-koja teadete põhjal valmistati 1934. a. märtsi kuu jooksul Ameerikas üldse 262.160 sõidukit, kuna eelmisel aastal sama kuu jooksul see arv ulatas vaid 84.980. 1934. a. veebruari toodang oli 175.380 sõidukit. Seega on tootmisoon tõusnud umb. 208% võrra.

Autoalal tegutsevate isikute arv saavutas k. a. märtsis sama kõrguse kui hiilgeaastal 1929 septembris.

Kõige põhjapoolsemaks autoteeks maailmas on Kiiruna polaarpiirkonnast 200 km. eemalolev tee, mis viib Lapimaale, Jukkasjärvi. Tee on võrdlemisi hääs seisukorras, ja hoitakse lumest lahti, kuna siin on korrapärane omnibuse ühendus.

## 400.000 ELAB AUTOST.

Praha, 25. juunil. Autode arv Tšehhoslovakkias on praegu pisut üle 100.000. Autotööstuses on tegevuses ümmarguselt 10.000 isikut, autoparanduste alal 4.800, sõidu-, veoautode ja autobuste juhtidena ning -konduktoritena tegutsevad umbes 98.000 isikut, mineraalõlide puhastuses ja bensiinijaamades leiavad tööd umb. 6000, teedeehituses 25.000 inimest. Kummide, autoosade jne. alal töötab Tšehhoslovakkias 150.000 inimest. Nii siis tuleb praegu iga auto kohta 1½ töölisi. Nende arv, kelle olemasolu oleneb autoasjandusest (töölised, ametnikud ja nende perekonnad) on muidugi veel suurem, ning seda loetakse 400.000.

**Kroonika.**

Eesti Autoklubi juhatus palub klubiliikmeid tutvuneda uue määrusega ja juhtnööridega jõuvankrite ülepiiri sisse- ja väljalaskmise kohta. Neid määrusi võib ka vähese hinna eest osta E. A. K. sekretärit.

Juhatusel on uue vormi järgi trükitud uued triptikud, kuna vana vormi järgi triptikud kaotasid maksvuse alates 10. okt. s. a. Seepärast klubi juhatus palub liikmeid ja võõraid, kellel on klubile tagasi saatmata endised triptikud, neid viibimata tagasi saata.

**Autohuumor.**

## LAS' KATSUB VEELGI...

*Tema:* (Kes on saanud autoõnnetusel raskeid vigastusi): „Meie autojuhil oli kavatsus peaaegu mind tappa. Lasen ta jalamaid lahti!“

*Temake:* „Kallis, ära tee seda. Las' ta katsub veel kord!“

## KOHTUNIK KÜSIB:...

Tähendab, teie tõendate, et nägite varast silmapilgul, mil ta astus autosse ja sõitis minema?“

„Just nii.“

„Kirjeldage seda meest kord lähemalt.“

„Härra kohtunik, — kuigi pean otsekohene olemas, ja kui teie seda pahaks ei pane, — ta sarnanes täpselt teile.“

Auto, mida juhib noor, kena daam, pörkas kokku veoautoga ja sai vigastust, kuna daam rooli taga puhkes nutma. *Konstaabel* daamile: „Nutt ei aita Teid sugugi, milleks oli vaja nii kiirelt sõita — Teie olete ise süüdi.“

*Daam:* „Jah hra seadusesilm, pidin ruttama kokku saamisele, sest mul on vaevalt paar tundi aega! Mu mees ootab kahe tunni pärast omale autot samaks otstarbeks!“

Automüüja juurde ilmub härra: „Teie kohustusite ju ½ aasta jooksul kõik murdunud osad uute vastu vahetama?“

„Jah seda küll!“

„Ilus, siis otsige mu naise jaoks murdunud nina ja pahema käe jaoks uued terved luud?“

„Mikspärast naisele?“

„Sest Teilt ostetud auto oli süüdi selles õnnetuses!“

„Kuulsin praegu, et Teie mees olevat auto alla jäänud! Kuidas tal läheb?“

„Kahjuks ta on ikka veel meelemõistusetu.“

„See on ju hirmus! Siis ta ei teagi veel, et temast üle on sõidetud!“

Koorik tormab mootorrattaga vastu puud. Ratas on puruks, sada osa lamab ümberringi, aga Koorik ise pääsis ehmatusega.

Äkki ilmub kusagilt 2 poissi, kes Koorikule ütlevad: „Mees, korrake seda veel kord, meie väike õde ei näinud seda.“