

# Auto-Sport & Turism

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.— VÄ LJAMAALE KR. 5.— ÜKSIKNUMBER 30 SENTI.

VII AASTAKÄIK.

Nr. 7 (77) JUULI 1934.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U.

I N H A L T.

Eesti Autoklubi 10. aastane.  
Liiklemisala tegevusest.  
IV. Teedepäev.  
Seadusi ja määrusi.  
Kogemusi teedeehituse alalt Ameerikas.  
Prantsuse Grand Prix.  
Eesti Autoklubi teateid ja kroonika.

Automobilklub von Estonia 10 Jahre alt.  
Über die Tätigkeit des Verkehrsamtes.  
Die IV. Strassentagung.  
Gesetze und Verfügungen.  
Erfahrungen vom Amerikanischen Wegebau.  
Grosser Preis von Frankreich.  
Klubnachrichten und Chronik.

## Eesti Autoklubi 10-aastane.



**A**eg voogab raudse järjekindlusega üle kõigist inimlikest toiminguid, ruttab lakkamatult edasi oma rada igaviku poole, laine laine järele veereb rannale, ning sama kui vahetumalt hääbuvad ääretus Kosmoses taevatahed, kustub ka üksikute inimeste elu aegade rutilus. Mis aga igavesti jääb, on inimeste kätetöö, inimeste vaimutöö.

Helge tähisena tulevatele põlvedele päranduseks jääb inimese aadete, püüete ja visa töö tulemusena ometi midagi järele, millele ei hakka ajahammas — see on inimlik looming.

Aja mõõtmatus sügavikus on kümme aastat, mis tänavu möödub Eesti Autoklubi rajamisest — üsnagi ehk pisikene, nähtamatu täpik. Ent see määratu töö, mis tehtud mainitud aja kestel, see visa pingutus, vaev ja tööind, mis klubi poolt kõigi kaastööliste haruldasel üksmeelel rakendatud tegevusse Eesti autoasjanduse edendamiseks, on omaette ka looming, mida iial ei kustuta aastad.

Seda tööd väärilt hinnata mõistavad ehk needki, kes otseselt seotud ei ole autoasjandusega, rääkimata nendest, kelle südamele ligidane olnud meie väike kodumaa igakülgne areng ja õitseng ning tema ligidamine kõigi abinõudega maailmarahvaste suurele pe-rele.

Keegi ei võiks tunnustamata jätta teeneid, mis E. Autoklubi nimele kirjutada tulevad eriti Eesti tutvustamise suhtes välismaailmale, loendamata jättes neid kõigekülgseid hüvanguid, mis kaasas käivad rahvusvahelisele läbikäimisele ja sõprussidemeile; samuti ei tohiks vist unustada keegi ka neid teeneid, mis klubil on kodumaise autoasjanduse edendamisel.

Eesti Autoklubi võib uhkusega tagasi vaadata käidud radadele. Kümne aasta töötulemusi lühidaseks kokkuvõtteks põimides, vaatleme allpool klubi vaevarikast saamislugu ja neid üksikuid etappe, mis käia tulnud visas püüdes ja hooles kuni tänaseni.

\*

Esimeseks autoasjanduse organisatsiooniks Eestis sai 1917. a. asutatud Eesti autojuhtide ja mototehnikute ühing, millele ta sündimisel südilt kaasa aitas

Eesti Autoklubi asutaja- ja juhatusliige hra Joh. Jeets. Kuna aga mainitud ühing taotles peamiselt kutselalisi huve, tekkis ühes autoasjanduse arenguga peatselt vajadus ka autoomanike koondise järele. Selleks loodi 1920. a. E. Autoomanike Selts. Kuid ka sealgi ei pööratud kuigi palju tähelepanu autoasjanduse üldisele arendamisele ega sportlisele küljele, teotseti rohkem vaid puhtärilisel kaalutlusil.

See asjaolu andis tõuget koonduda neil autoomanikel, kes kasutasid mootorsõidukeid oma isiklikeks tarbeks ja sportlisteks üritusteks, luua uus organisatsioon välismaa autoklubide eeskujul.

Hra Joh. Jeets'i, kadunud Jüri Raadik'u ja tuntud autosportlase Jul. Johanson'i ning teiste omavahelise nõupidamise tulemuseks oli, et uue puhtsportlase koondise, praeguse Eesti Autoklubi põhikiri registreeriti 25. juulil 1924. a.

Esimene asutajate üldkoosolek peeti ära 22. aug. 1924 „Ühisklubi“ ruumes Pikal tänaval, kuhu oli kokku tulnud 18 autosportlast. Valiti esimene juhatus, kus kohad jagunesid järgmiselt: esimeheks Jüri Raadik, abiesimeheks Jul. Johanson, sekretäriks Joh. Jeets, abiks J. Zimmermann, laekuriks J. Jürgenson, tema abiks Ed. Aunin ja varahoidjaks P. Lepper. Aasta lõpuks oli klubi ümber koondunud juba 70 liiget.

Raskemaks ülesandeks noorele klubile kujunes vastavate ruumide leidmine. Esiatselt peeti koosolekuid Jahimeeste seltsi ruumes Pikal tänaval, ja sinna jäi klubi ka pikemaks ajaks peatuma.

Uue koondise esimeseks tähtsamaks eluavaldiseks sai ühekilomeetri võidusõidu korraldamine Raudalu maanteel 7. juulil 1925. Rohke osavõtjate arv võidusõidust ja rahva kasvav huvi autospordi vastu oli rõõmustavaks tõestiseks, et klubi loomine ja tema edaspidised üritused olid õigustatud ja hädavajalikud autoasjanduse edendamiseks ja arenguks.

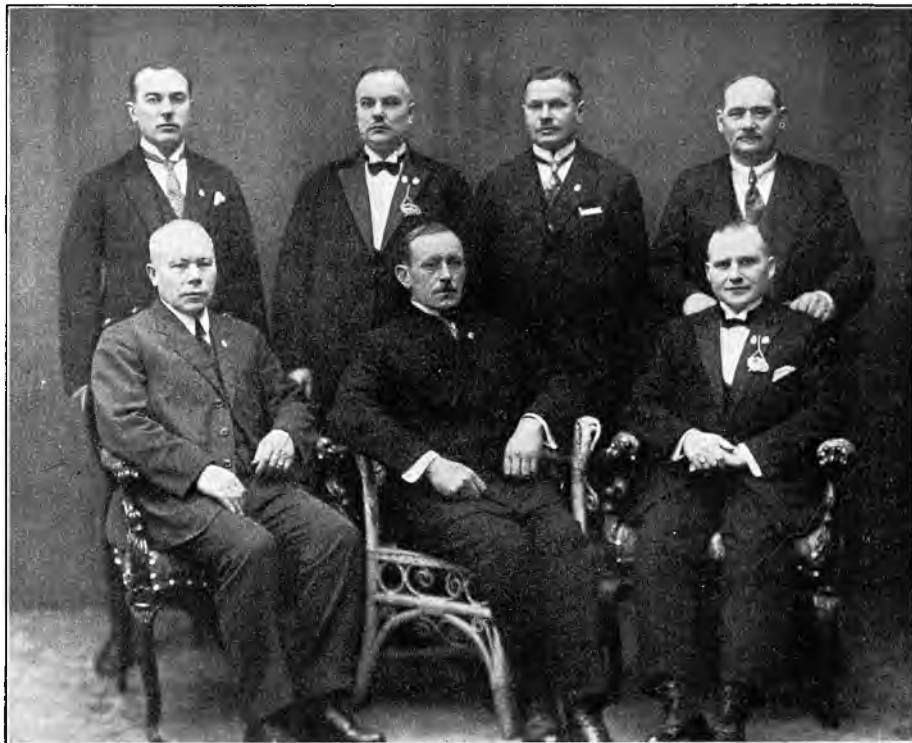
Võitjatena tulid 7. juulil kohtadele: autodel — Fr. John — I auh., C. Tamman — II auh., Aug. Ott — III auh.; mootorrattail — Jul. van Hauten — I auhind.

Järgneval 1926. a. võttis klubi oma esindajate kaudu osa Läti Autoklubi ühekilomeetrilisest võidusõidust, mis toimus Riias 10. juunil. Mainitud võidusõit kujunes saatuslikuks selle poolest, et nõudis õnnetusjuhu tõttu ohvriks Läti parima autosportlase Janis Melders'i elu.

Üheks tähtsamaks sammuks, mis 1926. a. klubi poolt veel astuti, oli ühenduse loomine Sõjaväe Topograafia osakonnaga Eesti sõiduteede kaardi valmistamiseks, mille tulemusena kolonel Bach'i poolt toodetud kaart üldtunnustamist leidis ja tarvitusele võeti.

29. aug. 1926 korraldati Tallinna hippodroomil ühekilomeetri võidusõit, mis end majanduslikult küll ära ei tasunud, aga tulemustelt kõigiti rahuldavaks jäi. Võitjateks osutusid seal: autodel — *Juk Johanson*, I auh. V kat. järele; *H. Vinnal*, I auh. I, II ja IV kat. järele; *K. Tammann*, I auh. III kat. järele; mootorsõidukitel: *A. Kiin* — I auh. II kat. järele.

Paar nädalat hiljem toimus klubi esimene pika-maavõidusõit Tallinnast Rakverre ja tagasi 205 km vahemaal. Seda võidusõitu toetasid mitmed suuremad ärid ja isikud ränd- ja jäädavate auhindade annetami-



*E. A. K. juhatus 1924/25. a. Istuvad (vasemalt paremale): J. Jürgenson, J. Radik (+), J. Johanson. Seisavad: J. Jeets, J. Zimmermann, E. Aunin, P. Lepper.*

*E. A. K. juhatus 1926. a. Istuvad (vasemalt paremale): J. Zimmermann, K. Vellner, J. Lutsar. Seisavad: J. Radik, J. Jeets, J. Kerman, J. Jürgenson.*



sega. Eriti väärtuslikke auhindu panid välja o/ü „Tarmo“, Estopolmini direktor hra Čzaikovsky, hrad Joh. Freybach, K. Tammann j. t.

Tallinn—Rakvere pikamaasõidul 12. sept. 1926 tulid auhindadele: V. Steinberg, I auh. I kat.; K. Tammann, II auh. II kat.; o/ü. „Systema“ (A. Lepp), I auh. II kat.; Jul. Johanson, I auh. V kat. järele. Mootorrattail: A. Kiin, I auh. I kat.

Novembris 1926. a. toimunud Eesti Tankidivisjoni pidustusist osavõtma tulnud Läti Autoklubi külalistele korraldati klubi poolt väärikas vastuvõtt. Klubi president hra J. Zimmermann ja spordikomisjoni esimees hra J. Johanson valiti Läti Autoklubi auliikmeiks.

1927. a. kolis klubi üle hra H. Vinnal'i lahkett pakumist kasutades tema kontoriruumesse Tatari tänaval, mille tõttu võimalus avanes tublisti kokkukõidu saavutada kulude suhtes.

Sama aasta töötulemusiks on veel teedeministerrumi poolt väljatõtatud jõuvankrite-seaduse läbivaatamine ja osaline parandamine klubi juhatuselt poolt, sama ka teedele hoiatusmärkide ülespanemise küsimus, mis klubi energilisel kaasaitamisel valitsuse poolt lahendamist leidis.

1927. a. võttis klubi osa Lätis korraldatud autode võidusõidust ja korraldas ka kodumaal sellase Raudalu maanteel ühekilomeetrilisel distantsil.

Aasta suurimaks saavutuseks peab pidama aga klubi vastuvõttu *Rahvusvahelise Autoklubide Liidu* liikmeks, milline sündmus aset leidis Pariisis 13. okt. 1927. Sellega avanesid Eesti autosportlastel laialdased läbikäimisvõimalused välismaade autoklubidega ja selteel sai võimalikuks lepinguid sõlmida mitmesuguste autoklubidega 8 riigis.

28. aug. 1927. a. peetud pikamaa-võidusõidust 270 km peale võtsid esmakordselt osa ka Läti autosportlased, millele vastavalt Eesti Autoklubi omalt poolt tegi samal aastal Lätis toimunud võidusõidu puhul vastukülaskäigu Lätti.

28. aug. 1927. a. võidusõidust osavõtmist 270 km peale tulid kohtadele ja said vastavad auhinnad Ed. Klimberg „Renault'il“, hra Schönberg „Buick'il“, H. Wulf „Fiat'il“, K. Tammann „Aga'l“ ja Joh. Jeets „Horch'il“.

Läbikäimine välismaade klubidega muutus eriti intensiivseks just alates 1927. a., ja sellest peale kasvab ka laialdane kirjavahetus ning suurenesid klubile seaduslikus korras pealepandud kohustused, nagu autotopasside, sõidulubade, juhitunnistuste, triptikute jne. väljaandmine. Seepärast sai hädavajalikuks palgata klubi asjaajamise töödele alalist töõjõudu — sekretäri, kelleks olid alguses hrad A. Purin, Dollar, Drawing, prl. Steinberg ja praegune sekretär hra V. Heine.

1927. a. tööst oleks nimetada veel põhikirja ja kodukorra muutmist, ning klubi välistäri: mütsi, rinna-, automärgi ja lipp-vimpli tarvitusele võttu. Samuti valiti nimet. aastal klubi auliigeteks hrad F. Akel, K. Kornel, A. Suija ja Läti Autoklubi president R. Libeks (+) ja J. Otlans.

Rootsi Kuningliku Autoklubi 25. a. juubelist 1928. aastal otsustati osavõtta erilise delegatsiooniga, millise määras selleks kokkukutsutud erakorraline peakoosolek, kus muuseas klubi uueks auliikmeks valiti Rootsi Kuningliku Autoklubi president parun Rosen. Rootsi pidustuselt võttis klubi esindajana osa Dr. Akel, kes andis üle koos tervitustega ka Eesti Autoklubi standarti.

1928 viidi klubi energilisel algatusel läbi tollipasside (Carnets de Passages) maksmapanemine, mis soodustasid klubi liikmeil reisida kogu Euroopas autode eest tolli maksmata.

Samuti oli suureks edusammuks rahvusvahelise sõidutunnistuse (Certificat internationale de route) tarvitusele võtt. Üha soojenevad sõprussidemed Rahvusvahelise Autoklubide Liiduga aitasid tublisti tegevust arendada ja võimaldasid ka Vabariigi valitsusele igakülgseid ettepanekuid teha ja nende rahuldamisega leida. Nii arenes edukalt lepingute sõlmimine välismaade riikidega triptikute vahetamise asjus. 1928. a. jooksul üks sõlmiti tervelt 14 sellist lepingut.

Roomas 1928. a. septembris peetud mootortranspordi kongressist võttis klubi oma liikme hra ins. Täks'i kaudu osa, saades sellega kontakti luua ka rahvusvaheliste autoasjanduse keskustega.

Samal aastal algatati klubi ringkonnis mõte, ühiseks seltsiks või koondiseks liita 3 organisatsiooni, mis tegelevad autoasjandusega, nimelt Eesti Autoklubi, Eesti Mere-Jahtklubi autosektsioon ja spordiselts „Union“. Ent kahjuks ei annud sellekohased läbirääkimised tulemusi, nii jäigi kogu ilus kavatsus teostamata.

Teiseks sama aasta luhtumiseks peab pidama seda, et saatuse kiusliku tuju tõttu autoseaduse vastuvõtmine riigikogus läbi ei läinud, vaatamata klubi liikme rkl. hra Mürk'i energilistele püüetele.

Helgemaks tähiseks 1928. a. saavutus on veel see, et sel aastal märtsikuus hakkas ilmuma klubi häälekandja „Auto“, mille lugejaskond on visalt, kuid järjekindlalt tõusu näidanud. Ajakiri ilmus kuni 1932. a. „Auto“ nime all, kuid 1932. a. ühines E. ins. ühingu häälekandjaga „Tehnika Ajakiri ja Auto“ nime all. 1933. a. algul võttis omale nimeks „Auto, Sport & Turism“ olles ühtlasi ka „Eesti Turistide Ühingu“ häälekandjaks.

1928. a. 1. mail avati klubi korraldusel Tallinnas esimene autonäitus, kuhu koondus rohkesti eksponaate, arvult 52, nende seas 11 sõidu-, 6 veoautot, mootorsõidukeid, omnibusse ja mitmesuguseid muid autoala käsitavaid väljapanekuid.

Suve jooksul tehti terve rida väljasõite kodumaa kaunimatesse paikadesse, nagu näit. Pärnu, Narva-Jõe suhu, Pühajärvele, Munamäele, Keila-Joale jne.

Sama aasta suvel, 14. juulil tabas klubi liikmeskonda raske saatustöö: Narva—Tallinna vahelisel maanteel sai autoõnnetuse tagajärjel surma klubi abipresident hra H. Vinnal.

Sügisel 1928. a. Riias korraldatud võidusõidust võttis klubi poolt osa hra Ed. Klimberg, kes saavutas seal esikoha üld- ja eriklassis.

1929. a. eriliseks sündmuseks peab lugema seda, et tähend. aasta 12. okt. Eesti Autoklubi 2-aastase balloteerimise järele lõpulikult vastu võeti Rahvusvahelise Autoklubide Liidu liikmeks. Mainitud 2-aastane prooviaeg antakse Liidu põhikirja kohaselt igale uuele liikmele ja klubi vastuvõtt rahvusvahelisse koondisse on sellega ka kaunim lehekülg meie klubi arenguteel, kui kõrge ja väärikas hinnang meie autosportlaste pe-rele ja Eesti Autoklubile.

Kaunimaks sündmuseks 1929. aastal kujunes lipu andmine Eesti Autoklubi poolt Autotankide rügemendile 4. aug. Luçupeetud rüügüli kol. Lutsari lahke vastutuleku ja korralduste kaasabil läks lipu üleandmine ja sellega kaaskäivad pidustused ülihästi korda. Lipupeost osavõtnud 60 klubi liiget koos perekondadega



*E. A. K. juhatus 1928. a.  
Istuvad (vasemalt paremale): O. Pallas, H. Vinnal, J. Zimmermann, A. Brandmann, G. Sosaar.  
Seisavad: J. Kermann, Joh. Jeets, Ed. Veidemann.*

*E. A. K. juhatus 1929. a.  
Istuvad (vasemalt paremale):  
G. Sosaar, J. Zimmermann, E. Veideman, R. Uritam, J. Jeets.  
Seisavad: A. Brandmann, J. Kalpus, F. Paulberg.*



said unustamatud muljed meie parema väeosa haruldasest külalislahkusest ning ka sõbralikust ühtekuuluvusest, mis liidab rügemendi ohvitserkonda kui ka meeskonda ühte kodusesse perre.

1929. a. jaanuarist peale võeti Eestis tarvitusele autopassid, milliste vajaduse selgitamiseks vastavatele ametivõimudele klubi poolt esitati mitmed märgukirjad. Ka korraldati samal aastal klubi poolt teine autonäitus, mis väljapanekute rohkuselt tublisti ületas eelmise, samuti ka külastajaskonna arvukuse suhtes.

Sama aasta tegevusest oleks tähendada veel klubi liikme hra *Klimbergi* osavõttu Nürnbergi võidusõidust, siis väljasõite, mis suve jooksul teostati Paldiski, Keila-Joale, Pärnu, Võrule ja Laulasmaale.

Ka ilmus samal aastal trükist Autoklubi aastaraamat prantsuse ja saksa keeltes.

Esmakordse uudisena Eesti autosportlastele kui ka teistele kodanikele toimus Tallinnast 1930. a. 25. jaanuaril start Monte-Carlo tähesõiduks. Selle korraldamine kohapeal oli Rahvusvahelise Liidu poolt usaldatud täiesti ainult Eesti Autoklubi hoolde, ja

meie auks peab möönma, et välismaade sportlased on kõigiti rahule jäänud Eesti teeludega, vastuvõtuga ja kõigi korraldustega, mida kujukalt näitas asjaolu, et järgnevail aastail Tallinnast startivate autode ja osavõtjate hulk tunduvalt suurenes. Esimesest tähesõidust osavõtjaid oli 21 autoga 60 isikut, nende seas mitmed rahvusvahelise kuulsusega suurused, nagu Carraciola, Stuck-Villier j. t. Eestlasist võttis tähesõidust osa hra *Aug. Zimmermann* ja hra *J. Johanson* „Auburn“ autol. Monte-Carlo sõidu auhinnamõistjate komisjonist võttis osa Eesti Autoklubi auliige minister C. R. Pusta.

1930. a. sõlmiti triptikutepingid kahe uue suurema autoklubiga: Soome ja Londoni Autoklubidega. Tähendatud klubides ulatub liikmete arv — esimeses 10.000-ni ja teises 100.000-ni. Soodsamate liiklemistingimuste tõttu, mis loodud klubi energilise teotsemise varal, tõusis välismaale sõitvate liikmete arv mitmekordseks. Nii anti välja 1930. a. jooksul 32 triptikut, 22 tollipassi ja 25 rahvusvahelist sõidutunnistust. Kokku läksid välismaale selle aasta kestel 54 autot 216 sõitjaga.

Soomes 7. sept. 1930. a. autovõidusõidust võtsid külalistena osa meie klubi poolt hrad *Uritam*, *Kermann* ja *Kalpus*. Ka võttis klubi oma esindajate kaudu osa Noortemeeste Kristliku Ühingu eksamineerimiskomisjoni töödest autojuhtimise alal.

2.—5. maini 1930 korraldati jällegi autonäitus, kus Ameerika ja Euroopa autofirmad demonstreerisid uusi mudelid.

31. okt. astus jõusse rahvusvaheline liiklemise konventsioon, millega avanesid avaramad võimalused autospordi ja turismi süvendamiseks ja arenguks. Sellega ühelajal tegi teedeministeerium klubile austava ettepaneku — väljatöötada sõidu- ja juhitunnistuste väljaandmise kord. Mitmekordiste läbirääkimiste tulemuseks oli, et nimet. tunnistuste väljaandjaks kinnitati Eesti Autoklubi.

Tagajärjeka tulemusega esitati klubi poolt samal aastal ka energiline protestimärgukiri valitsusele bensiini ja piirituse segamise seaduseelnõu vastu, milline oleks saanud valusaks hoobiks kogu autoasjandusele, kuna kavatsatud segu tarvitamiseks oleks tulnud vastavale ümberhitusele eranditult kõigi Eesti pinnal liiklevate jõuvankrite mootorid.

Teedeministeeriumiga peetud läbirääkimised rahvusvaheliste liiklemistunnistuste väljaandmise korra suhtes lõppesid samuti edukalt, nii et teedeministeeriumi vastava määruse kohaselt nimet. dokumentide väljaandmine usaldati Autoklubile.

Klubi poolt väljaantavate tollidokumentide tarvitamise kergendamiseks sõlmiti kinnitusselts „Põhja'ga“ leping, mis võimaldab raha sissemaksamise asemel võtta vastavaid poliise kinnitusseltsilt. Ka on klubi liikmete soovide kohaselt tunduvalt alandatud mainitud dokumentide hinnad.

Märtsil 1931. a. kutsuti klubi juures ellu ka naisseksioon, mille juhatus valiti järgmises koosseisus: esinaiseks pr. *A. Jeets*, liikmeiks proudad *H. Vinnal*, *J. Veidemann*, *M. Paulberg*, *A. Johanson*, *M. Kalpus* ja *J. Köhler*. Naisseksiooni töö on olnud laialdane ja mitmekesine, ta on töötanud ennastalgavalt ja juhatusel abiks olnud külaliste kui ka oma liigete vastuvõtmine ja koosviibimiste puhul.

Arvult teine Monte-Carlo tähesõit, mis korraldati jaanuaris 1931, ebaõnnestus suurte lumetuiskude tõttu

täiesti ja ainus Tallinnast startinu hra *P. Meerovič* ei jõudnud õigeks ajaks Riigagi.

Kolmas autonäitus, mis korraldati 1931. a. mais, läks haruldaselt hästi korda nii väljapanekute rohkusest kui ka külastajate arvult. Väljapanekute hulgas esinesid seekord peale autode ja autotarvete ka lennukid ja õhuasjanduse mitmekesised tarbed.

Samuti toimus maikuu mootorratturite-klubiliikmete omal algatusel koosolek, kus klubi § 4 põhjal asutati klubi juure eriline *mootorratta seksioon*, mille liikmete arv peatselt tõusis 30-le.

Mitmeaastase vaheaja järele läks 1931. a. korda jälle lühimaa ja pikamaa võidusõitude korraldamine, mis toimusid 16. ja 18. augustil. Pikamaa-sõidust osavõtjaid oli 16. aug. 8 autot ja 8 mootorratast. Sõit sündis nagu eelmistelgi aastatel, samal teel Tallinna—Rakvere vahel 270 km vahemaal. Võitjais osutusid: I auh. B klassis — *A. Zimmermann*, „Auburn“.

„ C klassis — *J. Puhk* ja *Pojad*, „Chevrolet“.

„ D klassis — *J. Jeets*, „Horch“.

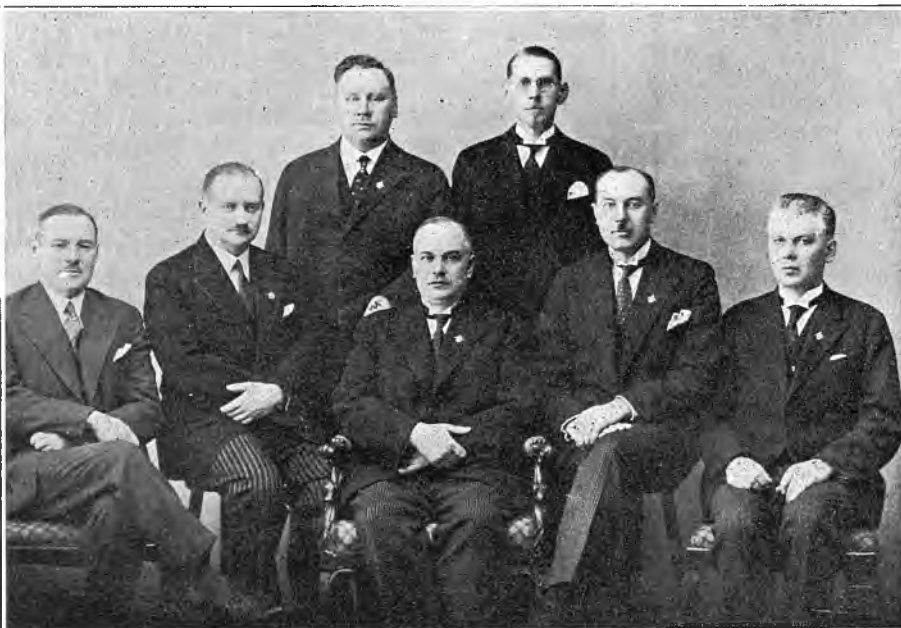
„ E klassis — *V. Reuss*, „DKW“.

Mootorrattail tulid esimesteks *Ed. Johanson*, I auhind I kl. ja *O. Reus*, I auh. II klassis.

Võidusõit Raudalu maanteel ühekilomeetri kiirusele 18. aug. andis järgmisi tulemusi: autodel — I auh. B klassis — *J. Puhk* ja *Pojad*; I auh. C kl. — *J. Jeets*; I auh. E klassis — *V. Reuss*; mootorratastel — I auh. B klassis korviga — *V. Kastr*; I auh. B klassis korvita — *E. Thomson*; I auh. A klassis — *A. R. Naerimaa*.

Auhinnad, mis mõlemate sõitude võitjaille välja jagati 21. aug. Seltskondlikus Majas, olid kaitsmisel viimast korda ja nad anti välja jäädavaks omanduseks.

Ilusamaks vahelduseks 1931. a. suvel kujunes väljasõit Petserisse 12. juulil, millest koos Autoklubiga võttis rohkearvuliselt osa ka Jahtklubi autoseksioon. Kokkuleppe kohaselt Läti Autoklubiga olid Petserisse palutud külaskäigule ka Läti autoharrastajad, kellele piirini vastu sõitis klubi president hra *J. Zimmermann*, *A. Siegel* ja teised. Petserisse jõuti külalistega tagasi umbes keskpäevaks. Autode karavaan rivistati Petseri uuele spordiväljale, mis pakkus üllatusliku pildi — tervelt 45 autot võtsid osa sellest kaunist pa-



*E. A. K. juhatus 1930/32. a. Istuvad (vasemalt paremale): G. Sosaar, J. Tannebaum, J. Zimmermann, J. Jeets, R. Uritam. Seisavad: J. Kalpus, J. Kermann. Pildil puudub E. Veidemann.*



raadist. Koos külalistega siirduti Petseri ilusamasse kohta, Kalevi mäele, kus päev varemalt kohale sõitnud juhatusliige hra Joh. Jeets ühes naisseksiooni esinai-sega pr. Jeetsiga tulijaid vastu võttis. Ülevas tujus võeti looduse rüpes einet ning nauditi ümbruse looduslikku ilu, mille järele külastati Petseri kloostrit. Edasi läks sõit lõputu pikas autodevooris Võrru, kus klubi-liikmeid ja Läti külalisi kostitasid Jahtklubi autosektsiooni tegelased.

15. nov. teostati juhatusliikme hra Joh. Jeetsi algatuseel kombinatsioonivõidusõit liikmete vahel, millest aga osavõtjaid oli haruldaselt vähe, kõigest 3. Esikoha päris hra E. Neggo, kellele väärikas auhind välja anti.

1931. a. lõpposa tööst tuleks märkida veel klubi esindajate osavõttu nõupidamistest Teedeministeeriumis tulevase üldliiklemise seaduse üle, mis peaksid kõrvaldama praeguste liiklemiseeskirjade mõningaid puudusi ja painutama ka jalakäijaid üldkorrale. Ka on tulnud klubi esindajail palju korraldada vastavate ametvõimude ees kõigekülgeid autosõitjate huve ja töötada innukalt kaasa rahvusvahelise liiklemise soodustamisel. Samuti on klubil loendamatu kordi protesteerida tulnud eluvõõraste kavade ja seaduseelnõude vastu, mis autoasjandusele kahju ähvardanud tuua, näit. alkoholi segamise kava bensiiniga, liig kõrgeid sisseveotollid, liig valjud karistused autojuhtidele jne. Kõigis neis küsimusis on parajal ajal sõna ja teoga vahele astunud ning nii mõneski asjas küllaldaselt rahustavaid tagajärgi saavutatud.

Sõbralist koostööd on arendatud ka kõigi teiste kodumaiste organisatsioonidega, kes enam-vähem teotsevad autoasjanduse alal ehk sellega seoses. 1932. a. algul kerkis esile automääruste ja autoseaduse uuendamise küsimus ja kui riik hiljem autoosade sisseveo alal pani maksma mitmesuguseid kitsendusi, tekkis tungiv vajadus kõigi eelnimetatud organisatsioonide koondamiseks, et ühisel nõul ja jõul välja astuda automobilismi huvide kaitseks.

Autoklubi koos Merejahtklubi autosektsiooniga korraldas selleks oma ruumes terve rea vastavaid nõupidamisi, mille tööviljana oli kõigi asjahuviliste organisatsioonide omavahelise lepingu koostamine.

15. apr. 1932. a. kirjutasi nimetatud lepingule alla kuus koondist: Eesti Autoklubi, Eestimaa Meri-jahtklubi autosektsioon, Eestimaa Autoomanikkude Ühisus, Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühing, Eesti Autoliinide Pidajate Ühing ja O.-Ü. „Mootor“.

Nimetatud leping-liidul või koondisel läks korda ära hoida sunduslikku autokinnituse maksmapanekit, mis Teedeministeeriumis väljatöötatud kava kohaselt seaduslikku jõusse pidi astuma. Lepinguosaliste esindaja kutsuti pärast seda õnnestunud ühisaktsiooni pea-aegu alati Teedeministeeriumi iganädalastest nõupidamistest osa võtma, ning selle tulemuseks on, et saavutati terve rida tähtsaid paremusi Jõuvankrite seaduse elluviimiste määruste alal.

Peale selle töötati välja Jõuvankrite seaduse muutmise põhimõtteid kõigi lepinguosaliste esindajate arvamusi ja väiteid arvesse võttes, avaldati ühiselt protesti autoomanike piiramatule vastutuse vastu, koostati Auto-liidu põhikirja jne. jne.

Aasta alul Pariisis peetud tollikonverentsist võttis osa klubi esindajana Eesti konsul Pariisis hra J. Samul. Nimetatud konverentsil tulid harutusele ka mitmesuguste soodustuste võimaldamine automobilistide rahvusvahelise liiklemise alal, ning hiljem on selle kon-

verentsi otsuste läbiviimiseks ka Eestis peetud valit-susega mitmeid läbirääkimisi, mis osaliseltki tulemusi annud, nii et varsti ehk loota võib nende maksmapa-nemist.

Märtsis 1932. a. korraldas klubi mootorratta-sektsioon esmakordselt võidusõidu Pirita lumeteedel, mis kujunes kõigiti huviküllaseks ja tõmbas ka rahvahulki rohkel määral kokku. Starti oli ilmunud kokku 9 mootorsõidukit ning sõita tuli Pirita—Marienburgi mägi—Kose tee—Kose-Pirite tee—Pirita ringteel kokku 3 ringi, tee üldpikkusega 9,6 km.

Võidusõidu tagajärgedest oleks nimetada: I auh. A kl. — hra Elvelt, aeg 14,49.0; I auh. B kl. — hra Johanson, aeg 10,15.0; I auh. C kl. — hra Kletsky, aeg 11,52.7. Peale selle päris erilise „DKW“ auhinna hra Girard, aeg 12,00.1.

Suve jooksul teostatud paljukordseist väljasõitu-dest oleks nimetamisväärsemaks sõit Pärnu, millest osavõtt oli haruldaselt elav ning meeleolurikas, tänu Pärnus asuva klubi liikme hra O. Viegandi ja tema energilise abikaasa poolt nähtud vaevale ja tööle.

25. sept. korraldati klubi mootorratta-sektsiooni poolt teine võidusõit hipodroomil, mis jällegi pälvis suurearvulist osavõttu rahva poolt. Autosporti popula-riseerimise suhtes võib imetluse ja tänuga märkida ära seda suurt hoolt ja energiat, mis hiljuti asutatud motosektsioon ülesnäidanud. Et eelnimetatud võidu-sõit hipodroomil oli esmakordne sellelaadiline üritus Tallinnas ja õnnestus kõigi lootuste kohaselt nii taga-järgedelt kui ka rahva elava huvi suhtes imehästi, an-nab lootusi, et ka tulevikus kõik sellised ettevõtted saa-vad vajalise edu osaliseks.

Kohtadele tulid nimet. võidusõidul järgmised mootorsportlased: üldvõitjaks 5-ringilisel vahemaal, üld-pikkusega 5500 meetrit — hra E. Tomson, aeg 4,19,5 — kiirus 76,3. Klassiauhinnad: I auh. I kl. — hra V. Hennok; I auh. II kl. — hra O. Veldemann; I auh. III kl. — hra Ed. Johanson. B. grupis tulid auhinda-dele: I auh. II kl. — hra R. Naerimaa; I auh. III kl. hra E. Tomson. C. grupis: I auh. I kl. hra E. Tam-mann ja I auh. II kl. hra S. Kletsky.

1933. a. esimeseks suurimaks sündmuseks klubi elus tuleb lugeda jaanuaris toimunud Monte-Carlo tä-hesõitu. Korraldajad olid sõidu määrustikku muutnud selles mõttes, et Tallinn pääsis teede ulatuse poolest 3-dale kohale, mille tõttu eeldada võis suurimat starti-jate arvu kui varemalt. Aegsasti alustatud etteval-mistustööd, millest seekord innuga osa võtsid ka Läti, Leedu ja Poola, võimaldasid teed lühest puhtada hoida, eemaldades seega peatakistuse sõidu sooritamisel.

Enamik startijaist olid prantslased, kes erandi-tult oma autodega otse maanteed mööda, et tut-vuda läbisõidul teooludega, kuna inglased eelistasid laevasõitu Helsingi kaudu. Ilmunud olid ka eelmiste aastate tähesõidu võitjaid, nende seas M. Vasselle, de Lavalette, Healey ja teised. Üldvõitjaks tuli 1933. a. Tallinnast startinud M. Vasselle, Hotchkiss autol. Eestist seekord keegi sõidust osa ei võtnud.

Muist sama aasta töötulemusist võiks eritella mär-gukirja Tallinna linnavalitsusele liiklemise korralda-mise suhtes ja amortisatsiooni-seaduse eelnõu koosta-mist, mis klubi poolt kaubandus-tööstuskoja kaudu esi-tati majandusministeeriumile. Veel väärisksid nimeta-mist statistika kogumine Eesti automobilismi üle, teist-kordne piirituse-bensiini segamise õnnelik vältimine, nõupidamised teedeministeeriumis ja autoseaduse väl-

jatootamine. Lepinguosaliste arv suurenes sel aastal ühe — Eesti Veoautoomanike koondise võrra.

Klubi mootorratta-sektsiooni selleaastasest tegevusest oleks mainida Riias juulikuul peetud hipodroomi-võidusõidust osavõttu, oma sisemise elu järkjärgulist korraldamist ja välise märgi tarvituselevõttu, milleks valiti valge barett sini-musta ristiga ja EAKMS märgiga. Samuti võttis sektsioon osa Eesti Motoklubi poolt korraldatud tähesõidust. Kahjuks ilmnes avalikkuses ja ajakirjanduses pärast selle tähesõidu lõppu igasuguseid arusaamatusi, milliseid loodetavasti tulevikus selliseil üritusil enam ei juhtu.

17. sept. toimus sektsiooni korraldusel suurem võidusõit Pirita—Kose ringteel riigivanema hra K. Pätsi isiklise patronaadi all, mida kõigiti hästi kordaläinuks võib pidada.

Ka võttis klubi esindajana 5. aug. sel aastal osa Riias toimunud Läti Autoklubi 25-a. juubelipidustusist hra klubi esimees *J. Zimmermann*.

likud ruumid, mis naissektsiooni esinaine virgal hoolet varstigi muudeti mugavaks koduks ja puhkepaigaks nii klubiliigetele kui ka külalistele. Ruumide juure kuulub ka garaaž 2-le autole, võerastetoad külalistele, kiubitoad, büroo asukoht jne. Majavanemaks valiti hra Joh. Jeets, majapidamise juhatajaks on aga naissektsiooni esinaine pr. A. Jeets. Klubiõhtuid korraldatakse igal nädalal vähemalt kord.

Mootorratta sektsioon korraldas 3. juunil s. a. kolmandat korda hipodroomil võidusõidu 1934. a. meistrite nimele. Üldvõitjaks tuli hra *O. Veldemann*.

Sektsioon võttis osa ka 10. juunil s. a. Motoklubi poolt korraldatud 1 km kiirusvõistlustest, kus sektsioon omas 7 auhinda ja üldvõitjaks tuli hra *V. Hennok*.

Samuti tuli üldvõitjaks hra *S. Kletzky* Motoklubi poolt 24. juunil s. a. korraldatud tähesõidul. Nii on mootorratta sektsioon 1934. a. esimesel poolel eriti võidurikas olnud mootorspordi alal.



*E. A. K. juhatus 1933/34. a. Istuvad: hrad J. Jeets (sekretär), R. Uritam (I abiesimees), Jaan Zimmermann (esimees), E. Veidemann (varahoidja abi), J. Tannebaum (II abiesimees). Seisavad: J. Kalpus (kassahoidja), Dr. H. Hold (abisekretär)*

9.—12. sept. peeti Tallinnas Baltimaade teedekongress, millest võtsid osa Eesti, Läti ja Leedu teedetegelased ning ka Eesti Autoklubi oma esindajate kaudu. Kongressil võeti vastu otsus, et teid ei tule ehitada mitte üksnes raudtee, vaid ka automobilismi huvides ja avaldati soovi, et kõigis kolmes riigis liiklemisküsimused lahendataks vastavate liiklemiskomiteede ellukutsumise teel.

1933. a. kestel anti välja 50 rahvusvahelist autoluba, 70 rahvusvahelist juhtimisluba, 63 triptikut ja 18 Carnets de Passages.

1934. a. algas klubi elu Monte-Carlo sõidu tähe all. 21. jaanuaril s. a. olid kohal paljud vanad tuttavad, nagu Vasselle, krahvinna Moy, prl. Riddel ja teised. Klubi esindajana startis hra Aug. Zimmermann oma „Auburn“ autol. Kaassõitjateks olid: hrad A. Poolgas, Alfred Zimmermann ja N. Mets. Atheena suurema punktide arvu tõttu ei saavutanud seekordsed Tallinnast startijad ainumatki kohta.

Ka sõlmiti käesoleva aasta aprillis majaomanikuga Vene tän. 30. leping end. „Kommerts“-hotelli ruumide üürimiseks Autoklubile. Nii sai klubi omale eeskuju-

24.—27. juunini s. a. külastasid Leedu autoklubi liikmed arvult üle 20-ne Eesti Autoklubi. See oli esimene tutvumis-retk Leedu Autoklubi poolt Eestisse.

Klubi liikmeae hulgast on 10 aasta kestel surma läbi lahkunud:

1925. a. — F. Rosenthal.

1926. a. — V. Sternberg.

1928. a. — H. Vinnal, K. Jürgens.

1929. a. — R. Starkopf, M. Lasberg.

1930. a. — M. Treiberg, J. Radik, R. Libeks.

1933. a. — G. Sosaar.

1934. a. — Parun Zuylen de Nyevelt.

Praeguseks klubi koosseisuks on: tegevliikmeid 129, auliikmeid 23, toetajaliikmeid 22, mootorrattasektsiooni liikmeid 40, kokku 214 liiget.

*Praegune juhatus* koosneb järgmiselt: esimees J. Zimmermann, abiesimehed R. Uritam ja J. Tannebaum; sekretär J. Jeets, sekr. abi H. Hold; laekur J. Kalpus, laekuri abi Ed. Veidemann; varahoidja J. Kermann; büroosekretär V. Heine.

Eelnimetatuist on 10 aasta jooksul, s. o. klubi asutamise alates vahetpidamata juhatuse tööst osavõtnud

klubi asutajaliige hra Joh. Jeets ja hra J. Zimmermann, viimane 8 aastat järgimööda klubi esimehena.

*Sportikomisjoni* koosseisu kuuluvad: esimees H. Roman, abiesimees H. Tallmeister, sekretär A. Brutus, liikmed J. Lorup ja M. Kolk.

*Revisjonikomisjoni* esimeheks on N. Niitem, liikmeiks E. Maddison ja O. Raudsep.

*Aukohtu* koosseisus on esimeheks J. Tannebaum, liikmeiks J. Suija, A. Tõnisson, K. Terras, A. Roman, O. Bidder.

*Daamide komitee* esinaiseks on pr. A. Jeets, sekretäriks pr. J. Veideman, sekr. abiks pr. A. Tallmeister; laekuriks pr. M. Kalpus; varahoidjaks pr. S. Köhler.

Eesti Autoklubi on kümne tööriikka aasta vältel pidanud kokku 189 juhatuse koosolekut, 17 korralist ja erakorralist peakoosolekut ja 10 revisjoni-komisjoni koosolekut.

Meie häälekandja „Auto, Sport & Turism“ piiratud ruum ei võimalda üksikasjalisemalt loetella kõiki neid mitmekülgseid üritusi, mis tähistavad kümneaastase tööviljana klubiliikmete haruldaselt üksmeelset vaeva, hoolt ja indu.

Liikmeskonnale, kui ka kõigile kaastöölistele väljaspool sügavaimat tänu nende loendamatult arvukate ja tagajärjekate saavutuste ning ennastalgava töö eest, ja lootust ning edu ka tuleviku radadel soovib

ESTI AUTOKLUBI JUHATUS.

## Lükklemisala tegevusest.

Tallinna-Harju prefektuuris.

**A**lljärgnevas kirjutises peatume Tallinna-Harju prefektuuri lükklemisala tegevuse konseptiivse ülevaate juures. Kirjelduse juures olev andmestik on kogutud prefektuuris ja on koostatud andmeil, mida politsei on kogunud lükklemisel asetleidnud õnnetuste ja seaduste ning määruste vastaste lükklemisjuhtumite selgitamisel.

Politsei on erilist rõhku pannud viimaste aastate jooksul pealinna lükklemisala korraldamisele ja arendamisele. Viimaste aastate tulemuste juures peatudes, võib politsei, kui lükklemisala korraldaja ja järelevalvaja, healmeelne konstateerida meie pealinna lükklemisõnnetuste ja lükklemismääruste rikkumise vähenemist. Üksikasjalisemalt peatume Tallinna lükklemise juures. Tallinn, kui pealinn ja rahva arvult kõige suurem meie riigi linnadest, omab kiireiseloomulisema lükklemise meie riigis. Tänapäevase lükklemistasemele on pealinna lükklemine arenenud viimase kümne aasta kestel. Selle arenemise juures on kerkinud lükklemisalal uued korraldused ja nõuded. Kui aasta 10—15. eest oli pealinnas tarvitusel suuremal arvul hobusõidukid, siis tänapäev nende asemele on võetud mootorsõidukid. Umbkaudselt arvuliselt neid sõidukeid võrreldes, võime ütelda: praegusaja mootorsõidukite arv on peaaegu sama suur, kui oli hobusõidukeid kümne aasta eest ja ümberpöörduvalt.

Mootorsõidukite üleminek tõi enesega kaasa kiire lükklemise, millega ühenduses kasvas ka lükklemisõnnetuste ja lükklemismääruste rikkumiste arv. Uute lükklemiskorralduste läbiviimiseks ja lükklemisõnnetuste ärahoidmiseks tuli politseil kindlakäega tegutseda. Politsei on kinnipidanud põhimõttest, et lükklemisel tuleb vähem õnnetusi esile siis, 1) kui kodanikud lükklemiskorraldustega täiesti tuttavad on ja lükklemine sünnib teadliku kava järele, ning 2) kui jõuvankrijuhtide kvaliteet hea on. Jalakäijaid on politsei püüdnud teadlikult liikuma panna sellekohase linna sundmääruse alusel seks määratud politseipostide juhatuste ja näpunäidete järele. Politsei paneb suurt rõhku sellele, et jalakäijad tarvitaksid lükklemisel ainult kõnniteid ja käiksid teatud tänavatel paremkäe lükklemise suunas. Sellejuures peab tähendama, et jalakäijate paremkäe suunas liikumine teatud tänavail on häid tagajärgi annud.

Mootorsõidukite lükklemisel on politsei püüdnud tõkestada kiiret ja ettevaatamatat sõitmist, mis on nii öelda lükklemisõnnetuste „kurja juur“. Kiiret sõitmist

on kontrollitud politseinikelt ajamõõtjatega — stopperitega ja politsei enda silmaga. Peale selle on püütud kontrollimisega n. n. „sõelaga“ ärahoida jõuvankrite juhtimist mitteoskavalt ja vastava kutseta isikuilt. Suurt rõhku on pandud alkoholi tarvitavate jõuvankrijuhtide kõrvaldamisele jõuvankrite juhtimiselt, neilt ajutiselt või alaliselt juhtimisloa äravõtmisega.

Nagu eelpool öeldud ja allolevaist andmeist näeme, on meie pealinna lükklemine suurel määral viimase aasta kestel paranenud; ja ta paraneks veel tunduvat, kui kodanikud ise teadlikult hoiduksid lükklemiskorralduste rikkumistest, nii jalakäijad kui ka sõidukitejuhid.

Tähtsamad lükklemisvahendid meil kui ka mujal on mootorsõidukid, milledest esikohal on autod. 1. jaanuaril 1934. a. oli meie riigis 3009 autot ja 896 mootorratast. Samal ajal A. Ühendriikes oli meist 7900 korda autosid rohkem, ning naaberriikes arvult järgmiselt:

Lätis — autosid	3233 tk. ja mootorrataid	— 1642 tk.
Leedus — „	1860 „	„ — 1200 „
Soomes — „	10632 „	„ — 5050 „
N. Venes — „	105000 „	„ ei ole teada.

Viimaste aastate jooksul on meil pealinnas autode arv järjest kasvanud, kuna hobusõidukid vähenenud, viimased just sõiduvõormeeste arvel. Vaatleme mootorsõidukite kasvu ja vähenemist allpool olevas andmestikus, mis saadud Tallinna linnavalitsusest ja Harjumaavalitsusest sõidukite registreerimisel. Allolevaist andmeist näeme, et jõuvankrite arv on kasvanud mitmekordseks, kuna hobusõidukid on vähenenud, eriti sõiduvoorimehi. Nii on viimaseid jäänud kümne aasta kestel ainult 25%. Selle võrdlusega näeme, et pealinna lükklemisel on enamjagu tarvitusel mootorsõidukid, millega lükklemine on iseendast võtnud teistsuguse ilme. Pealegi asjaolu, et meie riigi mootorsõidukeist 50% on tarvitusel Tallinnas. Aeg-ajaline jõuvankrite arvu suurenemine tekitas pealinnas lükklemisel arenemisajajärgu, mille kestel tuli ette rohkesti lükklemisõnnetusi ja määrustevastaseid sõitmisi. 1932. aastal näib lükklemisõnnetuste ja lükklemisseaduste ning määruste rikkumiste kulminatsiooniaeg olevat, kuna enne seda ja viimasel aastal on see arv vähem olnud ja viimasel aastal isegi 30% võrra.

Järgnevas tabelis vaatleme Tallinna linna- ja Harjumaavalitsuses viimaste aastate kestel registreeritud sõidukite arvu.



Tallinna linnavalitsuses registreeritud sõidukeid:

		1922.	1923.	1924.	1925.	1926.	1927.	1928.	1929.	1930.	1931.	1932.	1933.
sõidu:	isik.							242	311	416	433	469	519
	üüri.							441	445	479	423	380	333
kokku:		192	246	202	186	373	553	683	756	895	856	849	852
veoautosid		155	183	152	158	170	175	222	302	412	441	431	411
autobusse		11	31	33	32	39	44	40	45	58	58	51	43
sanitaarausid		—	2	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3
vangiveo autosid		—	—	—	—	1	1	1	1	2	2	2	2
tuletõrje autosid		—	—	—	—	—	—	—	9	14	14	16	29
kokku:		166	216	188	194	214	223	266	360	489	519	513	488
üldse kokku:		358	462	390	380	587	776	949	1116	1384	1375	1356	1340
mootorrattaid		91	145	115	102	96	100	102	143	212	267	276	287
jalgrattaid		3600	5315	5962	6118	6291	6314	7083	7742	8272	8688	8659	7641
sõid.		588	541	510	443	406	300	207	129	120	140	132	140
voorimeheveo		888	935	962	718	719	702	720	713	670	633	589	533
era		941	630	1113	983	976	942	916	851	798	786	766	733
kokku:		2417	2106	2585	2144	2100	1844	1843	1693	1588	1559	1486	1406

Harjumaavalitsuses registreeritud:

		1930.	1931.	1932.	1933.
sõiduaautosid		65	67	64	80
veoautosid		98	101	107	88
omnibusse		14	13	18	14
tuletõrje autosid		—	—	2	2
kokku:		177	181	191	184
mootorrattaid		235	270	279	270

Allpool vaatleme viimase aasta liiklemisõnnetusi inimestega. Allolevast andmestikust näeme, et mees-terahvastega on õnnetusi enam ette tulnud, kui nais-terahvastega. Osaline arvatav põhjus seisab selles, et mees-terahvad on otse ühenduses õnnetust tekitava sõidukiga ja ka see, et mees-terahvad on vähem ettevaatlikud, kui nais-terahvad.

Nii oli 1. aprillist 1933. a. kuni 1. aprillini 1934. a. liiklemisel inimestega õnnetusi järgmiselt:

surmajuhtumeid	7,	neist mees-terahvastega	— 5
	„	nais-terahvastega	— 2
raskeid vigastusi	27	„ mees-terahvastega	— 10
	„	nais-terahvastega	— 15
	„	lastega	— 2
kergeid vigastusi	91	„ mees-terahvastega	— 48
	„	nais-terahvastega	— 38
	„	lastega	— 5
tähtsusetat vigastusi	40	„ mees-terahvastega	— 27
	„	nais-terahvastega	— 11
	„	lastega	— 2
Kokku:		165 juhtumit.	

Kui üksikult vaadelda viimase aasta surmajuhtumeid Tallinnas, mis ettetulnud liiklemisõnnetusil, siis näeme, et kõik surmajuhtumid on ettetulnud jalakäijate eneste ettevaatamatusest ja joojnuud olekust. Peab aga tähendada, et mitmel juhul on neil kordadel ka sõidukite juhid ülemäärane kiirust tarvitanud. Lubatud kiiruse juures oleks muidugi võinud oodata õnnetusis kergemaid tagajärgi.

Nii oli viimasel aastal järgmisi surmajuhtumeid:

1) 15. augustil 1933. a. astus Nunne tän. 72 aastat vana Vassili Volander kõnniteelt ettevaatamatult kesktänaval sõitvale autole ette, mille pealesõidul Vo-

lander raskelt vigastati ja mis hiljem surmaga lõppes.

2) 16. augustil 1933. a. jäi Jaani tän. tänavalt üleminekul 62 aastat vana Marie Gusev auto alla, kus raske jalavigastus tekkis, millele hiljem, tekkinud komplikatsioonide tagajärjel, surm järgnes.

3) 12. septembril 1933. a. jäi S. Pärnu maanteele maja nr. 128 kohal auto alla 60 aastat vana Anna Pääsuke ja suri kohapeal.

4) 14. oktoobril 1933. a. jäi Vaksali puisteel sõiduauto alla joojnuud olekus 46 aastat vana Mihkel Raba ja suri kohapeal.

5) 5. novembril 1933. a. jäi Narva maanteel maja nr. 63 kohal auto ette 62 aastat vana Amalie Kaarik, kes saadud vigastuse tagajärjel suri.

6) 6. novembril 1933. a. jäi Kopli tänaval mootor-trammi ette joojnuud olekus 41 aastat vana Vladimir Müürsepp. Viimane tahtis astuda liikuvale trammile, kuid selle juures jäi trammi ette, kus sai raske vigastuse, mille tagajärjel hiljem suri.

7) 6. jaanuaril 1934. a. jäi Jaani tänaval tänavalt üleminekul auto ette 68 aastat vana Evald Baumann, kus tekkis raske vigastus, mis hiljem surmaga lõppes.

Eelolevaid surmajuhtumeid vaadeldes, näeme, et surmasaanud on kõik, kas vanad inimesed või joojnuud olekus sõidukite ette jäänud, mis just peamiseks põhjuseks olnud nende raskekujuliste õnnetuste esile kutsumisel.

Õnnetuste raskendavaks asjaoluks on mitmel neil juhtudel olnud ka juhtide ülemäärane kiiruse tarvitamine, kusjuures normaal kiirusega need õnnetused oleksid võinud olla palju kergemakujulised või üldse oleksid ära jäänud.

Vaadeldes raskete vigastuste juhtumeid, näeme, et siin on vigastuste tekkimise põhjusteks, nii sõiduki-juhtide, kui ka jalakäijate eneste ettevaatamatust.

27 rasket vigastust on juhtunud:

12	korral	autojuhtide ettevaatamatusest.
6	„	jalgratturite ettevaatamatusest.
6	„	jalakäijate ettevaatamatusest.
1	„	autojuhi joojnuud olekust.
2	„	õnnetul juhusel.

Eelpool nägime liiklemisel tekkinud õnnetusi inimestega viimase aasta kohta. Allpool peatume aga samade juhtumite vaatlemiseks viimaste aastate kohta,

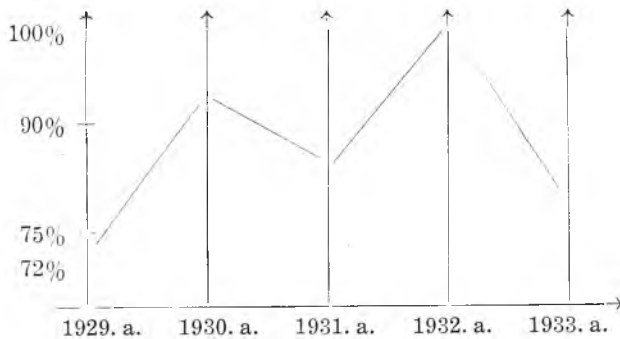
kus näeme, et viimasel aastal on olnud liiklemisel inimestega õnnetusi 20% vähem 1932. aastast.

Nii oli viimastel aastatel liiklemisel inimestega õnnetusi:

	1929.	1930.	1931.	1932.	1933.
surmajuhtumeid . . .	6	8	7	7	7
raskeid vigastusi . .	19	28	35	45	27
kergeid vigastusi . .	92	123	111	105	91
tähtsusetat vigastusi	28	31	17	45	40
Kokku:	145	190	170	202	165 ehk
	72%	94%	84%	100%	80%

1929. a. andmed on puudulikud, millest on tingitud ka õnnetuste väiksem arv.

Kui eelolevaid andmeid inimõnnetuste üle kujutada graafiliselt, saame alloleva piltliku ülevaate.



Inimestega liiklemisel tekkinud õnnetused on pea alati seotud sõidukite alla või ette jäämistega. Mõeldud aastal üldse oli 104 juhtumit ja neist autode arvel 52 juhtumit ehk 50%. Allolevais andmeis näeme, et sõidukite alla ja ette jäämiste arv on vähenenud, kuid siiski vähe.

Nii on sõidukite ette ja alla jäämisi inimestega viimastel aastatel järgmiselt:

	1930	1931	1932	1933
mootorsõidukeile . . . . .	82	50	66	74
trammidele . . . . .	6	4	5	4
jalgratastele . . . . .	23	14	26	20
hobusõidukeile . . . . .	9	19	17	6
Kokku:	120	87	114	104

Eelolevast andmestikust näeme, et ette- ja alla jäämiste arv mootorsõidukite arvel on tõusnud, ja niimelt autode arvel.

Liiklemisel suuremaid majanduslisi kahjusid tekitavad peamiselt autode kokkupõrked. Neid juhtumeid vaadeldes allolevas andmestikust, näeme, et ka sõidukite kokkupõrked on viimasel aastal vähenenud.

Nii oli viimasel aastal kokkupõrkeid sõidukitega:

	1930	1931	1932	1933
autode vahel . . . . .	108	84	73	81
jalgrataste vahel . . . . .	16	11	21	5
autode ja jalgrataste vahel		46	43	27
autode ja trammide vahel	16	2	18	12
autode ja hobusõid. ja kärum. vahel . . . . .	—	44	63	44
autode ja mootorratt. vahel	—	—	8	13
mitmesuguste muude sõidukite vahel . . . . .	78	42	34	16

Kokkupõrgete juhtumitel tekitatakse sõidukeile suuri ja väiksemaid vigastusi, mis aga mootorsõidukite kalliduse tõttu sõidukite omanikele küllaldaselt kah-

ju valmistab. All vaatleme kahe viimase aasta kestel sõidukite liiklemisõnnetusil saadud kahjusumme, selliselt, nagu kahjusaaajad seda sündmuste avaldamistel on üles annud.

Nii tekitati sõidukite liiklemisõnnetusil kahjusid:

	1932. a.	1933. a.
	Kr.	Kr.
sõidukite vigastustel . . . . .	18201 ja	13978 väärtuses.
riiete rikkeid . . . . .	865 ja	300 „
muid kahjusid . . . . .	2201 ja	2655 „

Kokku: 21267 ja 16933 väärtuses.

Eelpool vaatlesime liiklemisõnnetusi ja selle tagajärgi, ilma et oleksime peatunud õnnetusi tekitavate põhjuste juures. Liiklemisõnnetused on tingitud mitmest väärnähetest. Üheks suurimaks õnnetusi tekitavaks paheks on *ettevaatamatus*. Viimase jaotaksime omakorda kahte: *sõidukite juhtide* ettevaatamatus ja *jalakäijate* eneste ettevaatamatus. Muidugi kaalukama osa omab neist esimene. Sõidukitega ettevaatamata sõitude arv omab liiklemisõnnetusist suurima osa ja ettevaatamatalt sõitmisel tekkinud õnnetused nii inimestega kui ka sõidukitega on alati raskemad kõigist muist seaduse vastastest liiklemisjuhtumist. Tallinna tänavad on kitsad võrreldes uuemal ajal ehitatud linnade tänavatega; eriti kesklinna osas. Seevastu on aga liiklemine küllaldaselt suur ja jällegi eriti kesklinnas. Tänavate kitsuse ja elava liiklemise tõttu oleks tarviline liiklemisõnnetuste ärahoidmiseks eriti ettevaatlikult sõita kesklinnas, mida aga paljud sõidukite juhid ei pea tarviliseks arvestada ja mis tõttu tuleb neid selleks sundida politseilt. Peale kesklinna oleks Tallinnas ettevaatamata sõitude rohkuse tõttu nimetada Narva maantee ja Piritaa tee. Neil teedel muutub kiire sõitmine eriti hoogsaks ja kipub suveaegadel kujunema isegi moeasjaks.

Et eelnimetatud väärnähet kõrvaldada, selleks on paigutatud tähtsamale tänavate ristkohtadele ja tänavatele politseipostid ja neile kohtadele, kus sõitmine eriti käest kipub äraminema, erarieetes politseipostid — ajamõõtjatega varustatud, kes igal juhul kiiret sõitjat püüavad teha kindlaks vastutusele võtmiseks. Kiirele ja ettevaatamata sõitmisele järgneb väga laialdaselt mitmesuguste sundmääruste vastane sõitmine. Kesklinna üksikuil ja mõnedel tähtsamail tänavail on sõitmine mõnedel sõidukite liikidel keeldud teatud kella aegadel, millest paljud sõidukite juhid ei hooli. Peale selle on üksikuil tänavail sõitmine terveni või ühes suunas keeldud, mille vastu sageli patustatakse, eriti on tähelepanna seda veovoormeeste juures.

Väga palju kokkupõrkeid tuleb esile tänavate nurkadel ja ristkohtadel. See on tingitud sellest, et sõidukite juhid ei vähenda küllaldaselt tänavate nurkadel kiirust, ega anna ka signaali, mis võimaldaks teiselt tänavalt sõitva sõiduki ilmumisel sõiduriista seisma jätta. Igale poole politseiposte ei jätku, sellepärast peavad sõidukite juhid neil kohtadel ise rohkem ettevaatlikumad olema. Ettevaatamata ja sundmääruste vastase sõitmisele järgneks ilma tarvilise oskuse ja loata sõidukite juhtimine. Revideerimistel tuleb sagedasti ilmsiks, et mootorsõidukeid juhivad isikud, kel ei ole tarvilist oskust ega kutset sõiduki juhtimiseks, mis igasuguse vähema liiklemise takistuse juures võib tekitada raskekujulisi õnnetusi. Selle pahe kõrvaldamiseks korraldab politsei alaliselt jõuvankri-

juhtide sõidulubade kontrolli, mis mootorsõidukijuhtidel alati sõitu ilmumisel kaasas olema peab.

Järgmise suure pahena võiksime nimetada, kas joojnult või alkoholi mõjul sõidukite juhtimist. Selle asjaolu juures peatume hiljem.

Üldiselt vaadeldud viimasel aastal politseilt konstateeritud liiklemisjuhtumeid, näeme järgmist: viimasel aastal on politsei koostanud Tallinna-Harju prefektuuri piirkonnas 1102 protokollit liiklemisjuhtumite üle. Nimetatud arv võib muutuda, kuid väga vähe. 1932. aastal selle vastu oli 1558 juhtumit, seega on viimasel aastal liiklemisõnnetusi ja seaduse vastast liiklemisjuhtumeid 30% vähem 1932. aasta arvust. Viimase aasta arvust langeb ettevaatamata sõitmise arvele 349 juhtumit ja 469 juhtumit sundmääruste rikkumiste arvele. Ülejäänud on, kas õnnetud juhud, või jõuvankrite seaduse rikkumised.

Autode arvel viimase aasta arvust on järgmiselt: ettevaatamatuid sõitmisi — 230 juhust. sundmääruste vast. sõitmisi — 233 „  
1932. aastaga võrreldes oli liiklemisjuhtumeid autodega järgmiselt:

	1932. a.	1933. a.
ettevaatamatuid . . . . .	257	230
sundmääruse vastaseid . .	603	233

Eelolevaist andmeist näeme, et sundmääruste vastane sõitmine on tõmbunud väga tugevasti tagasi, kuid ettevaatamatu sõitmine püsib endiselt kõrgel tasemel, millele tulevikus politseil tuleb tugevasti rõhku panna.

Ülal nägime liiklemisõnnetusi, nende tagajärgi ja tekkimise põhjusi. Allpool peatume liiklemismäärusi rikkunud sõidukite juhtide karistuste juures. Liiklemismääruste mittetäitjaid võib karistada, kas administratiivselt politsei poolt või kohtukorras.

Nii on karistatud mootorsõidukite juhte viimastelaastatel:

Aasta	kohtu poolt	administratiivkorras	kokku
1928. a.	344	146	490
1929. a.	500	226	726
1930. a.	386	224	610
1931. a.	578	397	975
1932. a.	757	213	970
1933. a.	591	172	763

Viimasest andmestikust näeme, et sündmuste üld-arvu vähenemisega on vähenenud ka karistuste arv ja nimelt viimasel aastal 25%. (Järgneb.)

## IV teedepäev.

### TEEDEEHITUSE UURIMISE SELTSI KORRALDUSEL VILJANDIS 17. JA 18. JUUNIL 1934. A.

Pühapäeval, 17. juunil 1934. a. Kogumine Viljandi raekojas kell 10,00 ja sealt väljasõit marsruudil: Raudna — Heimtali — Loodi — Halliste — Abja — Paluoja — Karksi — Nuia — Morna — Loodi — Viljandi (kell 12,30). Üldse 90 km.

Kell 13: T.E.U.S.'i peakoosolek Viljandi II algkooli saalis (raekoja kõrval), Linna tän. 4., päevakorraga:

1. Koosoleku avamine ja protokollija valimine.
2. Juhatuse aruanne 1933. a. tegevusest.

3. 1934. a. eelarve kinnitamine.
4. Valimised põhikirja järele.
5. Koosolekul ülestõstetud küsimused.

Kell 14: Teedepäeva avamine ja referaadid:

1. Viljandimaa kruusateede kordaseadmine ja korrashoold eriti kunstkruusaga. Dipl.-ins. J. Maa-sik.
2. Ettekanne viimastel aastatel Eestis ehitatud bituumenteede üle. Dipl.-ins. M. Raud.



Teedepäevast osavõtjad  
Põltsamaal.

3. Ettekanne viimastel aastatel Eestis teostatud katsete üle tsementbetoonteede alal. Dipl.-ins. A. Grauen.

Kell 15,30: Viljandi linnavalitsuse poolt vastu võtmise Raekoja saalis.

Kell 18,00: Tutvunemine Viljandi linna teedega.



Teedeminister O. Sternbeck IV Teedepäeval  
Viljandi-Loodi maanteel.

Märkus: Linna II algkooli saalis on maavalitsuste poolt välja pandud tee ehituse ja korrahoiu materjalid ühes diagrammidega ja tabelitega.

Esmaspäeval, 18. juunil 1934. Kell 8,30: Väljasõit Viljandist maršruudil: Viljandi — Loodi — Paistu — Holstre — Viiratsi — Oiu — Jõesuu — Vaibla — Põltsamaa. Kokku 103 km.

Kell 12—14: Eine Põltsamaa linnavalitsuse poolt ja tutvunemine Põltsamaa teedega.

Kell 14: Ringsõidu jätkamine: Põltsamaa — Imavere — Võhma — Olustvere mõis. Pikkus 48 km.

Kell 16: Vastuvõtt Viljandis Viljandi aj. maavalitsuse poolt ja Teedepäeva lõppkoosolek.

Teedepäevast osavõtjaid on registreerunud 70 isikut.

Vastavalt Teedepäeva kavale toimus pühapäeval, 17. juunil s. a. kell 10 kuni 13-ni ringsõit kavas ettenähtud maršruudi järele.

Samal päeval kell 13.20 avas T.E.U.S.'i esimees h-ra K. Jürgenson Viljandi II algkooli saalis T.E.U.S.'i peakoosoleku, tervitades kokkutulnuid.

Juhatuses poolt ettepanud peakoosoleku päevakord võetakse muutmatult vastu.

Protokollijaiks valitakse T.E.S.U.'i liikmed ins. V. Vöölmann ja ins. R. Ambros.

Päevakorra p. 2-se all annab T.E.U.S.'i esimees ins. K. Jürgenson ülevaate möödunud aasta tegevusest, Seltsi möödunud aasta koosseisust, sisemisest tööjaotusest ja sektsioonide tegevusest (vaata aruanded sektsioonide tegevusest). Kassa aruande kannab ette T.E.U.S.'i laekur ins. M. Raud, milline ühes revisjoni komisjoni märkusega võetakse vastu ühel häälel.

Päevakorra p. 3-nda all teeb laekur ettepaneku määrata kindlaks enne eelarve vastuvõtmist isikliku liikmemaksu suuruse eelolevaks aastaks Kr. 3.— peale, kuna muud liikmemaksu normid peale valdade jäävad endisteks. Valdade liikmemaksuks seatakse ülesse Kr. 5.— aastas. Ettepanek kiidetakse koosoleku poolt heaks. Järgnevalt kannab laekur ette 1934. a. seltsi eelarve tasakaalus Kr. 980.—, milline kinnitatakse ühel häälel.

Päevakorra p. 4 all teeb esimees teatavaks, et põhikirja § 9 põhjal on juhatuses liisu läbi välja lan-

genud järgmised juhatuse liikmed: insenerid M. Raud, H. Perna, O. Amberg ja P. Johanson.

Väljalangenud juhatuse liikmete kandidaatideks nimetatakse: P. Mäggi, H. Perna, M. Raud, P. Johanson, M. Grasberg ja O. Amberg.

Koosolek soovib valida kinnise hääletamisega, kusjuures neli enam hääli saanud kandidaati saavad juhatusse, kuna teised hääleteenamuse järjekorras jäävad kandidaatideks.

Juhatuses valitakse hääleõigusega Seltsi liikmete poolt:

ins. M. Grasberg	— 36	häälega
„ M. Raud	— 34	„
„ P. Mäggi	— 31	„ ja
ins. H. Perna	— 26	„

Kandidaatideks jäävad: ins. O. Amberg ja P. Johanson.

Revisjoni komisjoni valitakse: insenerid R. Ambros, A. Parsmann ja F. Peterson.

Päevakorra p. 5 all kaalutakse järgmise Teedepäeva küsimust. Pärnu aj. maavalitsuse liikme h-ra Land'i ettepanekul otsustatakse järgmist Teedepäeva pidada Pärnus, juunikuul esimesel poolel.

Teiseks võeti kõne alla esindajate saatmist Münchenis käesoleva aasta sügisel ärareetavale üleilmisele teedekongressile. Pooldades võimaluse puhul esindajate saatmist sellele kongressile, jäeti küsimuse lõplik otsustamine juhatuses.

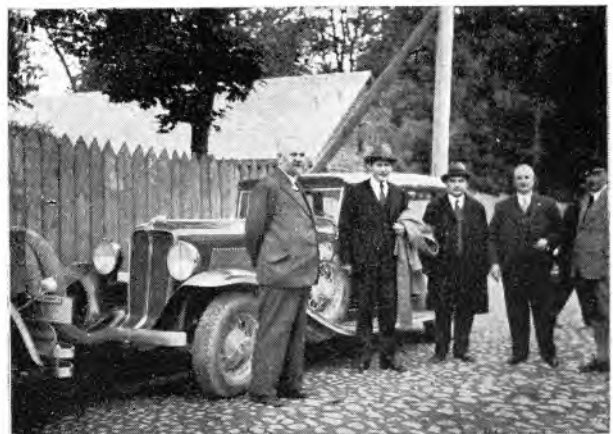
Peakoosolek lõppeb kell 14.

Peakoosolekule järgnes kell 14,15 samus ruumես Teedepäeva koosolek.

Koosoleku juhataja tervitab kokkutulnuid teedete-gelasi, põhjendades kokkutulekut ning tänab Viljandi linnavalitsust lahke loa eest Viljandis Teedepäeva korraldada.

Päevakord võetakse vastu muutmatult, eelpooltä-hendatud kujul, kuna sõidumaršruudis tehti maavalit-suse esitaja ettepanekul vähemaid muudatusi. Lõpp-koosolek otsustati ära pidada Olustvere asemel Vil-jandis.

Koosolekule ilmus h-ra teedeminister O. Sternbeck, keda koosolijate nimel tervitab koosoleku juhataja.



Teedepäeval Põltsamaal (vasemalt paremale): Virma, Kopvillem, Raud, Zimmermann.

Asudes Teedepäeva päevakorra juurde, antakse sõna referentidele, kes refereerivad kavas ettenähtud järjekorras ja teemidel.

Teedepäeva koosolek lõppes kell 15,40, millele järgnes Viljandi linnavalitsuse poolt antud eine ja

selle järele tutvunemine Viljandi linna teede ja linna ümbrusega.

18. juunil s. a. sõideti üle Oiu—Rannu-Jõesuhu ja sealt edasi kavas ettenähtud marsruudil Põltsamaale, kus linna kooli ruumes avas Seltsi esimees kl. 11.10 Teedepäeva kavas ettenähtud läbirääkimisi ettekantud referaatide üle.

Ins. *Maasik'u* poolt ettekantud referaadi teesid võetakse vastu järgmiselt:

1. Püürkondades, kus looduslik kruus puudub, või kus leidub ainult vähesel määral halvemat sorti kruusa, on otstarbekohane ja majanduslikult kasulikum kruusateede kordaseadmiseks tarvitada raudkividest valmistatud kunstkruusa. Viimasega on võimalik lühema aja jooksul halbadele teesadele luua kindel aluspõhi ja ilmastiku oludele küllalt vastupidav kate.

2. Tuleb tähelepanu juhtida kunstkruusa valmistamisele endiste mõisate kivihoonete müüridest. Sel teel saadakse kohapeal kõige odavam kruus ja kõrvaldatakse lühema aja jooksul inetud müüride jäämused.

3. Püürkondades, kus raudkive harva ja kus teekattekruusa tarvidus vähem, tuleb kunstkruusa valmistamisel kasutada kergemaid purustajaid, kui see osutub kalkulasioonide põhjal odavamaks kärsi valmistatust.

4. Kunstkruusa võib valmistada talvel kuni ka suvel ühesuguste hindadega. Talvine töö aitab vähendada tööpuudust ja kuulub produktiivsemate avalikkude tööde hulka.

Ins. *M. Raud'i* poolt ettekantud referaadi põhjal võetakse vastu põhimõtteliselt järgmist:

Seni tehtud katsed pealispinna bituumendamise, killustiktee sisebituumendamise ja bituumen-betoon teekatte juures näitavad, et võib edukalt tarvitada eesti bituumeni, kui teed ehitatakse heal alusel, tehtakse tööd õigel ajal, valitakse teekoormatusele vastav teetüüp, kasutatakse agregaadina korralikku kivimaterjali ja bituumeni õige sulamistapiga ning töö teostamine on nõuete kohane ja korrahoid hoolas.

Ins. *A. Grauen'i* poolt ettekantud referaadi teesid võetakse vastu järgmiselt:

1. Toetudes senistele kogemustele teepealiskatted tsementbetoonist on teatud eeldusel kohased meie olu-

des, kui tööd teostatakse tehniliselt õieti ja kui nad on majanduslikult odavamad või üheväärsed teiste permanentsete teekatetega.

2. Kõik tsementteede ehitamise tööd tuleks koondata üleriikliselt ühe organisatsiooni kätte, kes arendaks tsementteede ehitusviise ja kannaks ka vastutust töö kvaliteedi eest.

3. Uurida võimalusi teede ehitamiseks bitumeneeritud tsemendist kui ka bitumendatud betoonist.



Rannu-Jõesuu sild.

Järgnevate üldläbirääkimiste all soovitati teede-ehituse küsimuste uurimise edustamiseks nimetada iga sektsioonile teadusline sekretär. Selle küsimuse lõplik lahendamine anti juhatusel. Edasi soovitati sektsioonidel teede ülevaatus teostada mitte ainult nende kordaseatud, vaid ka parandust vajavas seisukorras, eriti varakevadel.

Teedepäev lõppes Viljandis vastuvõtuga Viljandi ajut. maavalitsuse poolt, kus peale teiste võttis sõna h-ra teedeminister, avaldades head meelt Teedepäeval tehtud tõsise töö üle ning avaldas lootust, et vastuvõetud otsused annaksid positiivseid tulemusi praktiises elus.

## Seadusi ja määrusi.

### JÕUVANKRITE SEADUSE TÄIENDAMISE SEADUS.

Antud Riigivanema poolt dekreedina 20. juunil 1934.

#### I.

Jõuvankrite seadust (RT 30 — 1929 ja RT 112 — 1931) täiendatakse §§ 3<sup>1</sup> ja 15<sup>1</sup> järgmises redaktsioonis:

§ 3<sup>1</sup>. Ajutistel maavalitsustel on õigus võtta erimaksu ühekordsete vabaveo lubade väljaandmisel veoautodelt ja autobustelt reisijate ja kauba veoks ühes kaubasaatjatega. Lähemad eeskirjad vabaveo kohta annab Teedeminister.

Teedeminister määrab ühtlasi maksustamise viisi ja maksumäärad.

Erimaksust sissetulnud summad kantakse vastava ajutise maavalitsuse teedekapitali arvele.

§ 15<sup>1</sup>. On juhtimisloa omanik karistatud veoau-

toga või autobusega vabaveo teostamisel liiklemise ja vabaveosse puutuvate määruste rikkumise eest, siis võtab loaandja talt loa ära esimesel korral kaheks kuuks, teisel korral kuueks kuuks. On loasaaja rohkem kui kaks korda üllaltähendatud süütegude eest karistatud, siis võtab loaandja igal juhul loa ära jäädavalt.

Seadusjõusse astunud kohtuotsusest saadab kohus ärakirja juhtimisloa väljaandnud maavalitsusele.

#### II.

Käesolev dekreet hakkab maksma avaldamisega. Tallinnas, 20. juunil 1934.

K. Päts

Peaminister

Riigivanema ülesannetes.

O. Sternbeck

Teedeminister.



# Kogemused teedeehituse alalt Ameerikas.

Dr. Ing. M. J. W. Roegholt\*).

Juunikuu numbris tõime ära ins. Graueni kirjutise „Aastate kogemusi tsementteede ehitamisel Eestis“.

Samal teemil kõneles ins. Grauen 17. VI. 1934. Viljandis ärapeetud Teedepäeval. Läbirääkimistel juniti mitmelt poolt kõneleja tähelepanu sellele, et tsementteed kõlbavad vaid teelusena, mitte aga moodsa tee pealiskattena.

Kõige rohkem kogemusi tsementteede ehitamise ja kasutamise alal on Ameerika Ühendriigis. Vaated seal tsementteedele olid algul väga roosilised. Nüüd aga, kus Ameerikas leidub juba palju 10—20 aasta vanuseid tsementteid, hakkavad seal vaated ja seisukohad tsementteede kohta põhjalikult muutuma.

On seepärast huvitav ja kasulik tutvuda viimaseaja kogemustega ja vaadetega tsementteede alal Ameerikas, et hoiduda võimalikest väärsammudest teede ehitusel Eestis. Väga huvitavaid andmeid selle küsimuse kohta leiame alljärgnevas Dr. ing. Roegholt'i kirjutises. „Auto“ toimetus.

Teede küsimuse aktuaalsuse tõttu otsustasin oma teadmisi rikastada Ameerika saavutatud kogemustega ja informeeruda sealseist oludest mitmete autoriteetide kõneluste kaudu ning kohapeal mitmesuguste teede isikliku ülevaatamise ja kontrollimise teel.

Üldiste muljete tulemusena osutus, et Ameerika teedeküsimusel seisab ees probleemid lahendus, mis teha vastupidavaks tsement-betoonteid, mis on leidnud laialdast kasutamist Ameerikas. Et see probleem on palju tähtsam, kui meil seda üldiselt käsitatakse, peaks järgnevast ilmnema.

Highway Research Board määras erikomisjoni, kelle sihiks oli tsement-betoonteede katmist uurida. See komisjon esitas 1932. aastal põhjaliku aruande, mis algab järgnevate sõnadega:

„Peab tunnustama, et tsement-betoonteede katmise küsimus on saanud faktoriks, mille tähtsus teede korrashoiu alal iga aastaga alataasa suureneb“.

On vaja kaht asjaolu tsement-betoonteede vastupidavuse pikendamiseks:

Esiteks tuleb teha pealispind veekindlaks, et mitte aluspind ei saaks üleküllastatud läbi pragude nõrgunud vihmaveest. Teiseks peab seal, kus saab vajalikuks uus katekord, see mitte ainult olema veekindel, vaid ka omama küllaldaselt stabiilsust liiklemise tarbeks. Ei keegi muu, kui *Arthur A. Blanchard*, Columbia ülikooli professor, *The American Highway Engineering Handbook* — Ameerika teedeehituse standardteose autor — autoriteet Ühendriikide teedeehituse alal, väljendub ühel kongressil 1930. a. järgnevalt:

„Tsement-betoonteede katmise viis on Ühendriigis praegu teedeinseneridele tähtsamaks tulunduslikuks probleemiks, sest Kanaada piirist kuni Meksiku laheni ja Atlandi ookeanist kuni Vaikse ookeani rannani on palju sadasid tuhandeid m<sup>2</sup> tsement-betoonteid ehitatud, mis nüüd kõik vajavad uut pealiskatet. Seniste kogemuste põhjal oodatakse betoonteedele üle 12-st aasta ulatavat eluiga, kusjuures aga tuleb arvestada

viimaseil aastail teede halvemaks muutumist. Tuleb imestada, et tsement-betoonteede kestvus nii vähe tuleb arutusele kuuendal rahvusvahelisel teedekongressil Washingtonis 1930. a. Kui ma järele uurisin neid põhjusi, siis nägin, et kogemused viimase kolme aasta kestel on tühistanud need töed ja vaated, mis sel alal olid püstitatud seniste uurimiste põhjal. Ei ole praegu enam maksev Washingtoni kongressi 15-nes resolutsioon, mis Hollandi aruande järele järgmiselt kõlab:

„Hästi tehtud tsement-betoonteede korrashoid on väga lihtne ja odav. Korrashoid seisab peamiselt vaid selles, et sobiva materjaliga täidetaks liitekohad ja esinevad praod“.

Praegu tunnustatakse Ameerikas üldiselt laiemais ringides sootu uut põhimõtet ja nimelt:

„Ära lase oma tsement-betoontees mitte palju pragusid tekkida, enne kui neid varustad uue pealiskattega“. Arvan, et eeltodud seisukohtade tõendamiseks jätkub kolme näite esiletoomisest minu teede ülevaatusmatkal kogutud materjalidest ja nimelt:

## A. New York'i osariigi teede ülevaatus.

Teede parandamine New York'i osariigis algas tagasihoidlikul määral 1905. a. ja on sellest ajast peale jätkatud aastast aastasse suureneval määral kuni 1914. aastani, mil asuti ühe suurema ehituskava täideviimisele, mille haripunktiks on 1931. aasta. Mainitud kava järele nähti ette varustada 1931. a. moodsa kinnitusega 1000 miili liiklemisteid 50 miljoni dollari väärtuses. New York'i osariigis on 80.000 miili avalikke teid, millest 14.000 miili riik korras hoiab. Sellest 14.000 miilist on ligi 12.000 miili (s. o. 20.000 km) varustatud moodsa kinnitusega. Teede olude parandamine tuleb lugeda autoliiklemise määratu arengu arvele. Mootorjõul liiklevate sõidukite arv on kasvanud 1915—1930. a. 234.000 kuni 2.362.000, seega siis muutunud kümnekordseks. New York'i osariigis on seepärast tsement-betoonteede varustamine pealiskattega esmajärgulise tähtsusega probleem, ja selle katmise õige aja määramist peetakse ülitähtsaks. Väärtsused selles tähtsas küsimuses võiksid tuua järeltusena suuri finantskahjusid. Igal juhul moodustab tsement-betoonteede pealiskattega varustamise õige aja määramine omaette uurimusalala, millega on sunnitud tegelema kõik autoriteetid teede-ehituse alal.

## Tee „Farnham-Irving'i“.

See tee on osa ühendustest Buffalo ja Pennsylvania vahel. Eriejärve juures liiklemisraskus tõusis siin 1932. a. 6000 sõidukile 12 tunni jooksul. (Võrreldes Hollandi olusid, võime märkida, et liiklemise raskus Haag Leideni asfaldi teel oli 1929. a. 5300 sõidukit 14 tunnis). Tsement-betoontee tehti 1916. a. seguga 1:1½:3. Seitse aastat hiljemini, nimelt aastal 1923, varustati see tee, peale betooni põhjalikku parandust, 8 cm standardtüübi „Topeka“ kattega ja nimelt alumine kiht 4 cm paks 4½% bituumeni ja 10% liivaga ning 4 cm paksune pealiskatte kiht 8½% bituumeni sisaldusega. Tee pealispinna topekaga varustamise ajal oli tee tsement-betoonalus väga viletsas seisukorras: tublisti pragunenud, tublisti pudenenud ja väga

\*) Tõlge Hollandi ajakirjast „Teed“ nr. 4 — 1934. autori kirjutusest Ameerika Ühendriikide külastamise puhul juuli ja augusti kuudel 1933. a.

aukline sellest hoolimata, et tee võrdlemisi vähe vajunud oli.

Peab tunnistama, et tsement-betoontee varustamine pealiskattega juba liiga oli hilineunud, kuid sellest hoolimata kaeti tee asfaltkihiga, mis mitte ainult ei pidanud olema veekindlaks katteks, vaid ühtlasi pidi tegema tugevamaks ka tee konstruktsiooni; tee äär piirati kahe 45 cm laiuse raudbetoon ribaga. Teel tuli ülevaatusel nähtavale arvutu hulk pragusid ja liitekohti, mis enne tee katmist olid vanas tsement-betoonis. Kuigi parandatud tee korrashoiu kulud moodustasid ainult  $\frac{1}{4}$  sellest, mis kulub aasta jooksul tsement-betoontee korrashoiuks, ei saa neid siiski pidada vähesteks. Tsement-betoontee korrashoiu kulud olid 1922. aastal ühe miili kohta 860 dollarit, asfaltteel miili kohta aga 1931. aastal 260 doll.

Teised raskused, mis selle tee juures ilmnud, olid järgmised:

1) Tee ärte raudbetoon-ribade taga peatus vesi, mida tuli kõrvaldada betoon-ribadesse puuritud aukude läbi.

2) Et autod oma välisratastega sõitsid raudbetoon-ribadel, algasid need umbes 5. aasta järgi purunema.

Neid tuli bituumeni kihiga katta, mistõttu aga ära kadusid liiklemise juhtimiseks määratud valged veerud tee äärel.

3) Raske liiklemise tõttu said raudbetoon-ribad kõrvale nihutatud kuigi nende mõõt oli 25—45 cm.

4) Selle tee ühe osa pealiskattega varustusel oli tehtud kaks peaviga. Esiteks ei olnud mitte täitsa kõrvaldatud bituumen, millega olid täidetud tsement-betoontee tekkinud augud. Tee seitsme aastase tarvitamise järgi tungis osa alumise asfalt-kihi kiltustikku pikkamööda tsement-betoon tee aukude bituumenisse ja selle järelusena vana tsement-betoontee augud ilmusid jälle tee uuele pealiskattele.

Teiseks ei olnud küllaldaselt eemaldatud liigne bituumen vana tsement-betoontee lõhedest ja pragudest.

On soovitatav ja praegu üldse New York'i osariigis tarvitusel, et vana teepinna pragudest eemaldatakse bituumen kuni 1 tolli sügavuseni. Kui seda ei tehta, siis surutakse välja bituumen liidele täitematerjal tsement-betoon plaatide vahelt, mis aja jooksul muudab sõidutee pealiskatte ka konarlikeks.

(Järgneb.)

## Prantsuse „Grand-Prix“.

Suurimaks sündmuseks autode võidusõidu alal Euroopas on igaaastane Prantsuse Autoklubi poolt korraldatud *Monthlery* võidusõiduteel autode võidusõit suurele auhinnale. Ka tänavune võidusõit 1. juulil s. a. oli suursündmuseks, eriti selles mõttes, et võistlema ilmusid kõik Euroopa kuulsamad võidusõitjad, samuti ka autod. Kaalul oli riikidevaheline võit autospordi alal. Sellest sõidust ei saa osa võtta mitte igaüks, kes soovib ehk võib, vaid autode firmad üksnes võisid välja saata 3 võistlejat autot. Itaallastel oli väljas 3 *Alfa-Romeo*'d. *Maserati* ei saanud kolmandat sõitjat ja nii jäi talle ainult 2 kohta. Prantslastel oli 3 *Bugattid* ja sakslastel — palju reklameeritud firmad „*Mercedes*“ ja „*Auto-Union*“, kes lubasid ka igaüks 3 välja panna. Peale selle pidi osavõtma üks uus prantsuse firma „*S. E. F. A. C.*“, mis tähendab: „*Societe d'Etude de Francien d'automobile de Course*“, kuid ei jõudnud autodega valmis nim ajaks. Prantslastel oli „*Bugatti*“ juhtideks: *Benoit*, *Dreyfus* ja *Nuvolari*. „*Alfa-Romeo*“ juhtideks: *Chiron*, *Varzi*, *Trossi* ja viimase asemikuks *Moll*. (Kõige paremad praegusaja sõitjad.) „*Mercedes*“ sõitjaks olid: *Fagioli*, *Carraciola* ja *Brauchtsch*. „*Auto-Union*“ meeskond seisis koos: *H. Stuck*, *A. Momberger* ja prints *Leiningen*. Viimane ei saanudki startida haiguse tõttu. Nii oli *Auto-Union* meeskond nõrk. Paar nädalat enne sõitu tehti hiiglamoodi reklaami, et „*Auto-Union*“ on purustanud kõik eelmised rekordid, et uus „*Mercedes*“ võidusõidu auto kiirus tõuseb kuni 300 km/t. jne. Seepärast oodati põnevusega 1. juuli kuupäeva, kus need võisid oma võimeid näidata ja maailma üllatada. Võidusõidu päeval 10 min. enne kella 2 ilmusid, õieti lükati tagant stardijoonel 13 masinat — üks ilusam teisest. Kõige suuremat ja toredamat müra tegid „*Mercedes*“id“. Vaatamata ometi kõigi oma omadustele ja kiirusele, ei saanud ükski Saksa masin kohale. Väikesed defektid, mis utel autodel harilikud, saidki neile saatuslikuks. Kõige suuremat tüli tegid neile kummid. Iga 3—4 ringi järgi tuli kumme vahetada,

s. o. 40 km sõidu järgi! Juba kohapealt võtmisega lõmastusid kummid, mis nähtavasti ei suutnud vastu panna sarnasele suurele kiirusele! Siis edasi, tuli ette õlitõrude lõhkemisi, radiaatori lõhkemine jne. Teoreetiliselt oli ju kõik arvestatud aga tegelikult ei olnud see nii, ja nii läks sakslaste esimene debüüt hirmsa krahhiga luhta. Ainult vanad „*Alfa-Romeo*“d“ said selie au osalisteks, et 13 masinast 3 „*Alfa-Romeo*“d“ kohale tulid.

### Lõpptulemused:

I. <i>Louis Chiron</i>	„ <i>Alfa-Romeo</i> “	keskm. kiirus	136,8 km/t.
II. <i>Achille Varzi</i>	„	„	134,8 km/t.
III. <i>Cuy Moll</i>	„	„	134,3 km/t.



„*Alfa Romeo*“ meeskond. Pahemal *L. Chiron* — võitja.

Ilmselt on näha, et *Bugattid* ega *Maseratid* pole võimalust võistelda „*Alfa-Romeo*“ juhtidega.

*Caracciola*, peale läinud aastast *Monte-Carlo* õnnetust, ei näi enam võimeline olema võistlemiseks, olgu mis tahes autol. Praegusel ajal on maailma kuulsaimad autosõitjaid *Chiron*, *Varzi* ja *Moll* ja seda täie õigusega.

*Ed. Klumberg.*



## Eesti Autoklubi teated ja kroonika.

Eesti Autoklubi 10 a. tähtpäeva pidustuste kava: laupäeval 4. augustil 1934. a.

Kell 12.00. Klubi erakorraline peakoosolek.

„ 13.00. Aktus järgmise kavaga: Avakõne ja tervitus klubi esimehe poolt, lühike ülevaade klubi 10 a. tegevusest. Tervitused ja telegrammid. Lõppsõna.

„ 16.00. Kogunemine klubi ette lilledega kaunistatud autodega ja sealt väljasõit „Korsosõit“ järgmisel marschruutil: Vene tn., Viru tn., Estonia pst., Vabaduse pl., Harju tn., Kullasepa tn., Raekoja pl., Vanaturu kael, Viru tn., Narva mnt., Pirita Rannasalongis peatus ja kohvi. Tagasisõit linna.

Pühapäeval, 5. augustil 1934. a.

Kell ½10. Kogunemine klubi ette ja sealt kell 10 sõit Seljaranda klubi esimehe hra J. Zimmermanni suvilasse.

Kell 14.00. Lõunasöök, kell 18.00 kohvi ja kell 20.00 lahkumine.

Klubi liikmeid, kes soovivad osavõtta niihästi „Korsosõidust“ kui ka sõidust Seljaranda (124 km), palutakse teatada kuni 2. augustini kella 12 päeva klubi sekretärile (tel. 435-83) ehk hra Kermannile O/Ü. „Tarmo“ (tel. 308-54, 306-50), sest eeltööde tegemiseks on vajalik autode ja inimeste arvu teada. Hilisemaid ülesandmisi ei saa arvesse võtta.

Eesti Autoklubi järjekordne väljasõit Narva-Jõesuhu toimus 7. juulil s. a. Osavõtjaid oli 9 autot kokku 45 inimest. Tagasi sõideti sama päeva õhtul. Ilm oli ajuti vihmane, kuid teele see ei mõjunud. Mitmed jäid mõneks päevaks Jõesuhu puhkama.

Uuteks liikmeteks võeti vastu Dir. ins. M. Raud, Auburn 13/85 h.-j. auto, ärimees A. Amos, Chevrolet 12/65 h.-j. auto ja Dir. Th. Hansen, Buick 13/60 h.-j.

24.—27. juunini s. a. Leedu Autoklubi liikmed, arvult üle 20-ne külastasid Eesti Autoklubi. See oli esimene tutvumis-retk Leedu Autoklubi poolt Eestisse.

E. A. K. poolt korraldatud kohvi-õhtul tervitas klubi esimees Leedu külalisi ja soovis tihedamat koostööd kahe klubi vahel. Leedu klubi abiesimees, erukindral J. Kraucevičius vastas omalt poolt, Leedu Autoklubi juhatuse tervitusi ülandes, ning avaldas soovi, et E. A. K. liikmed peatselt külastaks Leedu Autoklubi Kaugnases. Eestist sõitsid Leedu külalised üle lahe Soome ja tulid tagasi Tallinna ning siit alustasid reisu koju poole. Neid saatsid Tallinnast teele klubi esimees J. Zimmermann, abiesimees Uritam ja pr. ja hra Jeets. Teel, Piibe maanteel tehti ülesvõtteid ja külalised alustasid Tartu kaudu sõitu Läti poole.



Leedu külalised koos E. A. K. liikmetega Eesti Autoklubi ruumes.



Leedu külalisi saatmas ja jumalagajätt, Piibe maanteel.



Leedu külaliste autodevoor Piibe maanteel.

VÄLJAANDJA JA VASTUTAV TOIMETAJA: J. ZIMMERMANN.