

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. 8 (78) AUGUST 1934.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U.

Kogemused teedehituse alalt Ameerikas (järg).
Autosõit Pariisis.
Liiklemisala tegevusest (järg).
3 päeva rännakut.
Meelepärane autotee kaugel maal.
Uued seadused ja määrused.
Lühemaid teateid.
Eesti Autoklubi pidupäevad (kroonika).
Autohumor.

I N H A L T.

Erfahrungen vom Am. Wegebau (Fortsetzung).
Autofahren in Paris.
Über die Tätigkeit des Verkehrsamtes (Fortsetzung).
Drei Tage Wald, Sonne, Strand und Meer.
Eine wunderbare Autostrasse in der Ferne.
Neue Gesetze und Verordnungen.
Kürzere Nachrichten.
Festtage des E. A. K. (Chronik).
Autohumor.

Kogemused teedehituse alalt Ameerikas.

Dr. Ing. M. J. W. Roegholt.

(Järg.)

Tee Tarnham — Evans.

Buffalo liiklemistee teine osa piki Eriejärve on vastandina Farnham-Irving'i teele väga heas seisukorras. Tsement-betoontee ehitati siin 1920. aastal. Kui 1925. aastal — tähendab 5. aasta tarvitamise järgi — see tee otsustati bituumeniga katta, oli teepind konarlik, siin-seal küll mõranenud, kuid vähe pragunenud. Esimese tee osa ehitusel tehtud vead võeti arvesse. Selle tee osa korrashoiu kulud on praegu väikesed, nimelt 72 dollarit miili kohta aastas.

Mina olen sõitnud sel suvel üle tuhande miili bituumeniga kaetud tsement-betoonteeid, päevas 500 kuni 600 km, tihti peale hommikul kella 6. kuni õhtu kella 8-ni ja ma pean üldiselt ütleva, et tsement-betoontee bituumenkate ei jäta mitte igalpool head muljet ja seda sellepärast, et lasti tsement-betoontee varustamist bituumen-pealiskattega liiga hilja ette võtta.

B. Old Annapolis Road Sweetzer Bridge ja Glen Burnie vahel.

Esimeseks riigiks Ameerikas, kes tsement-betoonteeid ehitama hakkas, on osariik Maryland. Seal on praegu mitu 10 kuni 15 aastat vana tsement-betoontee, mis vaatamata hoolikast parandamisest ja korrashoiust ometi ei rahulda moodsa liiklemise nõudeid, kuid need tsement-betoonteeid omavad siiski väärtuse bituumen-kattekihi alusena.

Et leida eriti kohast kattekihti, mis vastavais tingimustes annaks parimaid tulemusi, on mainitud teel Annapolis ja Baltimore vahel ettevõetud katsed mitmesuguste ainetega ja ehitusviisidega.

On iseenesest mõistetav, et siin neid katseid ei korratud, mis mujal juba halbu tagajärgi andsid. Öhu-

kese kihiga katmine, nimelt harilik pealispindamine, ei või raske liiklemise juures tee kattena kõne alla tulla. Mainitud teel rajati 14 üksteisele järgnevat katsetükki, igauks umbes $\frac{1}{2}$ km pikk, millel järgnevaid süsteeme kõrvuti prooviti: 1. Tsement-betoon pealiskate (10,2 cm paks). 2. Bituumen-makadam, immutusviisi järgi ehitatud (7,6 cm paks). 3. „Bitumul-siga“ valmistatud makadam (5,1 cm paks). 4. Amiesitiga, s. o. bituumentatud killustikuga valmistatud makadam, Tallinna bimak (5,1 cm paks). 5. Calprovia (5,1 cm paks). 6. Jämekild-bituumenbetoon (5,1 cm paks). 7. Macasfalt (3,8 cm paks). 8. Aspestofalt (3,8 cm paks). 9. Westfalt (3,8 cm paks). 10. Bituroc (3,8 cm paks). 11. Kyrock (3,8 cm paks). 12. Slagmac (5,1 cm paks). 13. Tarmac (5,1 cm paks). 14. Tarvialithic (5,1 cm paks).

Mõlemale poolele teed ehitati 60 cm laiune tsement-betoonriba, mis 4—8 cm sõidutee pinnast üle ulatus.

Katsetüki nr. 6 ehitus, jämedateraline bituumenbetoon, viidi läbi Marylandi osariigi eeskirjade järgi, sest et seal selle ehitusviisi ja materjaliga oli küllaldaselt tehtud katseid, et seda võtta oma katsekorralliduse standardmeetodina.

Minu vaatluskäik katseteudel toimus 4. aug. 1933, seega kolm aastat peale nende rajamist. Selle aja jooksul juba võidi kindlaks määrata mõningaid väga tähtsaid tõsiasi, milledest selgesti ilmnis üksikute ehitusviiside otstarbekohasus või nende kõlbmatus.

1. Tsementbetoonkate (kattepaksum 8—15 cm) ei annud mitte oodatavaid tagajärgi.

2, 3, 4 bituumen-makadaamid püsisid hästi, kuigi bituumuli ja amiesiti juures võis tähele panna märgatavat kuluvust.

6. Laitmatu, ilma pragudeta, nagu oleks see alles eile tehtud — oli jämekild-bituumen-betoon, täiesti vigastamata, raskest liiklemisest hoolimata.

Resultaat oli säärane, et minu saatja käega teele viibates tähendas: „Miks veel muud teekatet tarvitada, eriti kui see on veel teistest palju odavam“.

Ka macasfalt ja vestfalt (katteväli 7 ja 9) olid hästi hoidunud, ühtki pragu vanast betoonkattest polnud üle läinud uude asfaltkattesse. Eriti peab märkima nende kahe teetüübi erinevat valmistusviisi. Macasfalti (graniitliiv + kõva Cubani asfalt + Mehiko toorõli) segatakse soojalt, kuid teele pannakse külmalt. Vestfalti segu valmistatakse külmalt (lubjakivi aggremaat + kõva-asfaltpulber) ja pannakse teele soojalt.

Mr. Tarwater'i arvates on lootused nende ehitusviiside kohta head, kuid nad tunduvad olevat pisut kallid, mida ei põhjusta mitte ainult liiga suur bituumeni sisaldus (7,8—7,3%), vaid ka nende valmistusviis.

8. Asbestofaltis (Topeka + aspestkiud) leidisid mõningate alus-tsement-betooni pragude ülekandmine uude tee-pealiskattesse. Selle katteviisi puudus seisab liiga suures bituumenisisaldavuses (12,3%), mis põhjustab tee liigse libeduse.

10, 11. Bituroc ja Kyrock on kaks Kentucky — Rock — Asfaldi abil moodustatud produkti. Bituroc pannakse soojalt ja Kyrock külmalt teele. Hulk pragusid, mis vanast tsement-betoonist nende pinnale üle olid kandunud, loetakse nende asfaltide liiga vähesel bituumenisisaldavusel arvele (6,4—6%).

12, 13, 14. Tõrva makadamid ei annud mitte rahuldavaid tagajärgi.

Eelnevast võiksime kindlasti järeldada:

1. Üldiselt peame eelistama teedel pealiskattena plastilisi aineid habraste asemel.

2. Bituumenteede valmistamisviiside rühmast tuleb eelistada: jämekildbituumenbetooni, macasfalti ja vestfalti.

Eeltoodud katsed pidid peamiselt määrama erinevate teehitusviiside kvaliteeti. Kui aga veel jätkuvate katsete bilanssi arvestada, siis ei tohi muidugi mitte unustada hinnaküsimust. Aga juba nüüd kinnitatakse minule, et materjalidest, mis kasutada ole-

vate andmete põhjal kõige enam näivad nõuetele vastavat nii ehitus- kui korrashoiukulude suhtes, on kõige õnnelikumas olukorras jämekildbituumenbetoon.

Teed New Englandis.

11. augustil oli New Englandis teede ülevaatus.

1. Vaadati pealiiklemisteed, Connecticut'i osariigi pealinna ja New-York'i vahel. Tee pikkus on 31.III miili. See tee ehitati tsement-betoonist 1916—1920. a. ja 1925. a. varustati see bituumenkattega.

2. New Haven-Geschire Trunk liini umbes 17 miili pikk, 1915/1916. a. tsement-betoonist tehtud ja 1922/1925 bituumenkihiga kaetud.

3. Waterburg-Millade Trunk liini, 1918. a. tehtud tsement-betoonist, pikkus 7362 miili, 1925. a. bituumeni korruga kaetud.

4. State street North Haven, pikkus 8277 miili, samal ajal tsement-betoonist ehitatud ja kaetud 1929. a. bituumeni pealiskattega.

5. Naugatuck River Trunk liini, pikkus 10.234 miili, põhja pool Beacon Falls Village'st, ehitatud 1919. a., bituumeniga kaetud 1930. aastal.

Nende teede vaatlustest saadud kogemused kinnitavad üldiselt mu lõpptulemusi, milledeni ma jõudsin juba eelnevas osas.

Toodu on vaid väike osa faktilisest materjalist, mis on annud minu isiklikud tähelepanekud, materjalist, mis nii mõneski asjas uut pakub.

Kuigi vast igale nende ridade lugejale, kes teede küsimustest on huvitatud, ettetoodud materjal ja vaated mitte alati vastuvõetavad ei ole, usun siiski, et minu artikkel toob selgitust ning lihtsustab otsustamist asja tehnilise küsimuse üle.

Ei või muidugi pidada teede probleemi siingi lõplikult lahendatuks, nagu ei ole ka laiemates ringkondades siin ühist arvamist selle küsimuse kohta.

Kui see teadmine on kasulik iga uue tee ehitusviisi valikul, siis seda enam peaks see olema mõõduandev iga tsement-betooni parandusviisi otsustamisel, kuna sellel alal meil omad kogemused alles puuduvad.

On kahtlemata kasulik jälgida edaspidigi tsement-betooniteede pealiskattega varustamise arengut Ameerikas.

Autosõit Pariisis.

Kui reisida autos läbi mitme riigi, siis harjutakse sellega, et igal maal on oma pealinn, mille agulid on ruumikad ja tühjad, kuid tsentrumis korravalvurid suudavad liiklemist vaevalt vaos hoida. Nii mõnigi pealinn omab iseäraldusi, näit. Viinis peab pahemat kätt sõitma; Zürichis on alatasa tänavad ja sillad suletud, nii et ringisõidud on vältimatud. Kuid omapärasem ning unustamatu on Pariis. Tunned, nagu jooksid sekki: kõditav, erutav, ning võimeid ja vaimukust on enam kui harilikult.

Nüüd taipan, mis on sõna „esprit“ õige tähendus. Seda „esprit“ leidub isegi prantslaste autojuhtimises. Igaüks sõidab, nagu tahab, igaüks sõidab hästi. Jalakäijad tunnevad end kindlalt ning meeldivalt, lapsed võivad politsei abita üle tänava minna. Liiklemise korraldus on minimaalne: tihedaima liiklemisega rist-tänavail on punased tuled. Liiklemisjuhil on valge kepi kõrval veel terav vile, millega alateadvuslikku erustust veelgi suurendatakse.

„Place de l'Opéra“ omab ratsapolitseinikke, kes on rahu ning üleolevuse kehasus. „Place de la Concorde“ sellevastu on ilma ühegi juhita või tuleta. Üks sõidab suurema ringi, teine vähema, ning kõik rõõmustuvad, et nad nii ilusti üksteisest mööda mahuvad. Suunanäitajaid ei tunta. Pahemalt poolt väljasirutatud käsi peab kõike seletama: äkilist peatust, pahemale käänakut, paremalt ümbernurga keeramist. Intuitsioon ja kiire taip teevad oma töö. Mõnel autobusel on suunanäitaja, mõnel mitte.

Jalakäijad võivad ka mujal üle tee minna kui ettemääratud kohtades, keegi ei pahanda selle üle. Öhtul, pärast kella 10 ei anta enam signaali, vaid enne käänakuid „pilgutatakse“ tulega.

Kuna Pariisi autosõitjad on nii „omapead“ jäetud, siis on nad harjunud hästi sõitma, vastutust kandma ja iga olukorraga kohanema. Mujal mail, kus liiklemiskorralduse täiuslikkusega on sõitjailt võetud iga-sugune mõtlemis- ning otsustamisvõime, ei sõida nad pooltki nii hästi kui Pariisis.

Liiklemisala tegevusest.

(Järg.)

Tallinna Harju prefektuuris.

Peale eelloetletud karistuste on nimetamisväärn n. n. kaudne karistus, s. o. mootorsõidukite juhtidel sõiduki juhtimislubade ajutine või alaline ära võtmine. Nimetatud lubade võtmine sünnib neilt sõidukite juhtidelt, kes registreeritud andmeil on sõidukite juhtimisel ilmselt ettevaatamatud või kes ilmuvad sõitu joobnud olekus või alkoholi tarvitavalt. Õnnetusjuhtudel isegi siis, kui politsei on sõidukijuhi juures konstateerinud viina lõhna. Allolevais viimaste aastate andmestikus näeme juhtumeid, kus politsei on konstateerinud sõidukite juhtide juures liiklemisel alkoholi tarvitamist.

Näi on alkoholi konstateeritud sõidukite juhtide juures:

1929 aastal	—	13 juhtumit.
1930	„	— 44 „
1931	„	— 41 „
1932	„	— 53 „
1933	„	— 43 „

Eelolev andmestik näitab küll väikest langust alkoholi tarvitamisjuhtude üle, kuid see pahe ei näi senini siiski veel kaduvat. Selle pahe kõrvaldamiseks paneb Tallinna-Harju prefekt suurt rõhku ja just seetõttu, et sõidukijuht, kes kuidagi on eksinud liiklemismääruste vastu ja on kutsunud esile liiklemisõnnetuse, olles selle juures viinastanud või tarvitanud alkoholi,

kõrvaldataks sõiduki juhtimisest, kas lühemaks, pikemaks ajaks või jäädavalt, arvestades liiklemisõnnetuse raskuse ja teiste asjaoludega. Samuti nõutakse mootorsõidukite juhtidelt alkoholi mittetarvitamist juhtimisloa omandamisel. Arvudes all näeme, kui palju on viimastel aastatel sõidukijuhtidelt juhtimislube ära võetud.

Näi on sõidukijuhtidelt Tallinna linnavalitsuse poolt prefekti ettepanekul juhtimislube võetud ära.

Jäädavalt	18 isikult.
Üheks aastaks ja üle ühe aasta	20 „
Alla ühe aasta	28 „

Kokku: 66 isikult.

Senini meie jälgisime Tallinna liiklemist aastate kohaselt. Allpool peatume kolme tähtsama asjaolu vaatlemiseks üksikute kuude viisi, millest saame pildi aasta aegadel liiklemisest. Üldiselt võib mainida, et talvekuudel Tallinna liiklemine on väiksem, kuna suveaegadel selle eest palju hoogsam ja elavam. Vastavalt sellele on ka liiklemisõnnetuste ja määrustevastaste liiklemisjuhtumite arv. Esmajoonelt peatume viimastel aastatel kuude viisi juhtunud inimõnnetuste juures, mis liiklemisel ettetulnud.

Näi oli kahel viimasel aastal inimõnnetusi liiklemisel kuude viisi järgmiselt:

	Apr.	Mai	Juuni	Juuli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dets.	Jaan.	Veebr.	Märts
1932. a.	12	22	22	27	28	20	24	13	7	8	11	8
1933. a.	14	16	17	21	23	20	18	12	10	3	3	8
Kokku:	26	38	39	48	51	40	42	25	17	11	14	16

Sõidukite ette ja alla jäämisi kolmel viimasel aastal oli:

	Apr.	Mai	Juuni	Juuli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dets.	Jaan.	Veebr.	Märts
1931. a.	6	10	10	10	8	7	9	5	7	4	4	7
1932. a.	10	15	8	13	12	15	13	8	—	7	3	3
1933. a.	9	7	12	17	17	11	6	11	5	2	2	3
Kokku:	25	32	30	40	37	32	28	24	12	13	9	13

Kokkupõrkeid kolmel viimasel aastal oli järgmiselt:

	Apr.	Mai	Juuni	Juuli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dets.	Jaan.	Veebr.	Märts
1931. a.	16	22	26	25	29	33	22	16	15	6	14	5
1932. a.	12	17	32	30	28	25	30	26	16	14	14	13
1933. a.	7	15	23	21	25	31	22	22	14	4	6	8
Kokku:	36	52	81	76	73	89	74	64	45	24	34	26

Eelolevaist andmeist näeme, et suvekuudel on tunduvalt liiklemisõnnetusi ja määrustevastaseid liiklemisõnnetusi rohkem. Võiksime üldiselt ütelda: kõige enam liiklemisõnnetusi ja seaduse rikkumisi on maist novembrini. Kui seda võrrelda meie ilmastiku oludes lume ajaga, siis näeme, et ilma lumeta aegadel on liiklemisel õnnetusi ja seadusevastast liiklemist enam, kui lume aegadel. Samast võime oletada, et suvekuudel on liiklemine kõige elavam ja nimelt: mai, juuni, juuli, augusti ja septembri kuul. Selle vastu on liiklemine kõige väiksem detsembri, jaanuari ja veebruari kuul. Neist võrdlusist näeme asjaolu, millal tuleb politseil rohkem tähelepanu pöörata korraliku liiklemise teostamiseks Tallinnas.

Kõiki eelpool vaadeldud liiklemisjuhtumeid vaatlesime tervikuna Tallinna-Harju prefektuuri ja Tallinna linna kohta. Allpool peatume üksikute jaoskondade lühida liiklemisala võrdluse juures. Esmajoonelt pea-

tume kahel viimasel aastal üksikuis jaoskondades koostatud liiklemisalal sündmusi registreerivate protokollide arvu juures.

Näi on koostatud kahel viimasel aastal liiklemisalal protokolle:

	1932. a.	1933. a.
1. jaoskonnas	145	44
2. „	476	268
3. „	173	139
4. „	144	57
5. „	47	57
6. „	216	296
Sadama jaoskonnas	186	32
Nõmme „	76	85
Raasiku „	34	38
Keila „	11	8
Rapla „	—	—
Raudtee „	49	78
Kokku:	1558	1102

Eelolevast andmestikust näeme, et kõige enam liiklemisjuhtumeid on protokollitud 6. ja 2. politseijaoskonnas. Selle põhjusi vaadeldes leiame: Tallinnas liiklemine on kõige elavam kesklinnas, mis asub 6. politseijaoskonna piires. Teiseks asjaoluks on tänavate kitsus ja rohkesti risttänavad. Nende asjaolude tõttu on liiklemisõnnetusi ja määrustevastaseid liiklemisjuhtumeid 6. jaoskonnas kõige enam. 2. politseijaoskond omab suurema arvu sündmusist selletõttu, et liiklemiselavuse ja rohkuse järele on ta samuti esirinnas Tallinnas. Peamine põhjus seisab just aga selles, et 2. jaoskonnas asub Tallinna kaks liiklemisrohkemat suurt: Narva maantee ja suvekuudel Pirita tee. Järgneviks neile kahele jaoskonnale tuleb 3. jaoskond. Teised jaoskonnad on liiklemistempolt enam-vähem ühesugused. Vaadeldes 6. ja 2. politseijaoskonda liiklemisalal ette tulnud ettevaatamata sõitmise ja liiklemismääruste rikkumise seisukohalt näeme, et ettevaatamata sõitmisi on rohkem 6. jaoskonnas ja määrustevastaseid sõitmisi 2. jaoskonnas. Nagu varem öeldud, on ettevaatamata sõitmist ja selle juures veel jalakäijate rohkusest. 2. politseijaoskonnas sundmääruste vastane sõitmine seisab seetõttu esikohal, et seal asub liiklemisrohke tänav Narva maantee, kus teatud kellaajal on mõne liiki sõidukeil sõitmine keeldud, mille vastu aga püütakse tublisti patustada. Et võrrelda üksikuis linna jaoskondades ettevaatamata- ja määrustevastast sõitmist, selleks vaatleme kahe viimaste aastate andmeid.

	1932. a.		1933. a.	
	ettevaatam.	sundmäär. vast.	ettevaatam.	sundmäär. vast.
1. jaoskonnas	— 43	92	33	9
2. „	— 71	402	62	180
3. „	— 66	102	47	90
4. „	— 45	96	32	26
5. „	— 30	14	36	17
6. „	— 121	89	112	164
Sadama jaoskonnas	5	189	24	57
Raudtee jaoskonnas	22	24	3	29

Eeltähendatud määrustevastastest liiklemisjuhtumeist autode arvel oli:

	1932. a.		1933. a.	
	ettevaatam.	sundmäär. vast.	ettevaatam.	sundmäär. vast.
1. jaoskonnas	— 24	9	22	5
2. „	— 49	225	49	83
3. „	— 45	62	36	34
4. „	— 28	75	22	23
5. „	— 18	10	21	11
6. „	— 61	46	61	60
Sadama jaoskonnas	4	148	1	9
Raudtee jaoskonnas	20	20	18	8

Eelolevast andmestikust näeme, et peaaegu kõigis jaoskondades on määruste vastase liiklemisjuhtumite arv tunduvalt vähenenud. Eriti on 2. politseijaoskonnas sundmääruste vastane sõitmine vähenenud ja nimelt 50%. Üldiselt, peale nimetatud kahe jaoskonna, on määrustevastase liiklemisjuhtumite arv teistes jaoskondades tugevalt väiksem. Maakonna ja maal asuvate linnade ning alevite liiklemisel erilist vähenemist ega tõusu liiklemisjuhtumite arvus ei ole. Tuleks nimetada siiski Nõmme linna, kus juhtumid arvult on küll vähe tõusnud, kuid siiski võrreldes Tallinna jaoskondadega nimetamisväärt. Suuremaks liiklemismää-

ruste rikkumise kohaks on Nõmme läbistav S. Pärnu maantee, kus püütakse ülemäära kiirelt sõita.

Aasta jooksul on olnud Nõmme linnas üldse 85 liiklemisjuhtumit. Neist on 70 sundmäärustevastast, 10 ettevaatamata sõitmist ja 5 õnnetut juhtumit. Inimestega liiklemisel vigastusi on tekitatud ainult ühele. Märkimisväärne asjaolu on aga, et prefektuuris 43. alkoholi tarvitamisjuhtumest sõidukite juhtide juures on konstateeritud 7 juhtumit Nõmme linnas, mis küllaldane suur arv võrreldes Tallinna linna ja Harjumaaga.

Nagu nägime, on suuremalt jaolt liiklemisel tekkinud õnnetused seotud sõidukite juhtide hoolimatusest või jalakäijate ettevaatamatusest. Kuid meie ei saa nimetamata jätta liiklemisõnnetusi tekitavaid kõrvalpõhjusi. Kõrvalpõhjuseks oleks, nagu eelpoolnimetatud: kitsad tänavad, tänavate ristkohad, ilmastik, aastaaeg (lumeta- ja lumete, jää) jne. Muidugi meie oludes peamiseks kõrvalmõjaks võiks olla esimesena nimetatud põhjus ja vast ka aastaaeg. Teised oleks vähem tähtsusega.

Vaadeldes Tallinnas viimastel aastatel liiklemisel tekkinud õnnetusjuhtumite asukohti, siis näeme, et meil pealinnas kõige enam liiklemisõnnetusi on Jaani tänava ümbruses ja eriti S. Karja ja Jaani tänava nurgal.

Lükkemisõnnetuste rohkus püsib:

S. Karja ja Jaani tän. nurgal	1933. a. — 6 juh.
Viru ja Vene t. nurgal (Vanaturu kael)	1933. a. — 6 „
Narva maant. raudteeülesõidu ümbruses	1933. a. — 5 „

Juure on tulnud liiklemishädaohtlike kohti järgmiselt:

Raekojaplats raekoja ja vaekoja vahel	1933. a. — 6 juh.
Estonia puistee	1933. a. — 7 „
Toompuistee Endla tän. algul	1933. a. — 7 „
Hobuse tän. mõlemad otsad	1933. a. — 6 „

Peale nimetatud kohtade on õnnetusrohkeid kohti järgmiselt:

Mundi ja Pühavaimu tän. nurk	1933. a. — 6 juh.
Viru ja Vana Viru tän. nurk	1933. a. — 4 „
Harju ja Müürivahe tän. nurk	1933. a. — 3 „
Narva mnt. ja Maneeši tn. nurk	1933. a. — 4 „
V. Tartu mnt. ja Maakri t. nurk	1933. a. — 3 „
Tehnika tän. ja Vaksali puistee nurk	1933. a. — 4 „
Nunne tn. raudtee ülesõidu koht	1933. a. — 6 „
Vabaduseplats Jaani tän. algul	1933. a. — 6 „
Narva mnt. enne Rusalka amsammast	1933. a. — 6 „

Üksikuid tänavaid võrreldes liiklemisõnnetuste rohkusest näeme viimase aasta arvudes järgmiselt:

Narva maanteel olnud inimestega ja sõidukitega õnnetusi	— 29 juh.
S. Tartu mnt. olnud inimestega ja sõidukitega õnnetusi	— 9 „
S. Pärnu mnt. olnud inimestega ja sõidukitega õnnetusi	— 9 „
Endla tänaval olnud inimestega ja sõidukitega õnnetusi	— 9 „
Jaani tänaval olnud inimestega ja sõidukitega õnnetusi	— 16 „
Viru tänaval olnud inimestega ja sõidukitega õnnetusi	— 13 „

Üldiselt võib rõõmustava nähtena konstateerida, et liiklemisõnnetuste arv ei tõusnud möödunud aastal

enam nii kõrgele, kui seda oli varemalt. Seda tuleb kirjutada nii jalakäijate, kui ka sõidukijuhtide arvele, esimesed, et liiguvad ettevaatlikumalt ja kasutavad käimiseks rohkem kõnniteid ja teised oma isikliku koosseisu paranemisega. Alkoholi mõju, mis endistel aastatel sõidukijuhtide juures rohkesti esile tuli ja mis põhjustas ka rohkem õnnetusi, ei ole viimasel ajal enam nii mõjuvalt märgata.

Liiklemisõnnetuste arv väheneks veel tunduvalt, kui kodanikud ja sõidukijuhid järgmist silmas peaksid:

- 1) Alkoholi mõju all olev isik ei tohi mootorsõidukit juhtida.
- 2) Ärgu arendatagu ülemäära lubatud kiirust; olgu ettevaatlik raudteeülesõidu ja tänavate ristkohadel.
- 3) Jalakäijad liikugu kõnniteedel ja ettevaatlikult. Eriti üle tänava minekul vaadaku, kas ei lähene sõiduk.

Suurtel rahva liikumistel olgu eriti ettevaatlikud nii jalakäijad, kui sõidukijuhid.

4) Jalgratturid ärgu sõitku käteta ega kahekesi ja tarvitagu alati paremakäe poolset sõiduteed, millega kaitsevad end autode eest.

5) Seni on liiklemisele vähe tähelepanu pööratud koolinoorsoo keskel. Oleks soovitatav, et koolis noortele liiklemisalal näpunäiteid antaks. Lapsed oskaks selle järeldusel ise ettevaatlikult ja teadlikult liikuda ning kannaks selle ka edasi täiskasvanute keskele.

Kui kõigi sellele lisaks politsei, kui liiklemise tegelik korraldaja ja liiklemismääruste täitmise järelevalvaja, täiesti hoolsalt ja nõudlikult oma ülesandeid täidab ja ka omavalitsused, kui liiklemismääruste andjad ja sõidukite kõlbulikkuse üle kontrolli teostajad, samuti nõudlikud on ja otstarbekohasuse seisukohalt ka rohkem hoolitseks igasugu liiklemismärkide väljapaneku eest, võib tulevikus loota veelgi liiklemisõnnetuste vähenemist.

3 päeva metsa, päikest, randa ja merd.

(Autol läbi Rügeni.)

Berliinist on 237 km üle Neustrelitzi Stralsundi. Berliini jõuda on võrdlemisi lihtne, sest sinna viib palju teid. Berliinist aga viib ainult 2 teed unistuste saarele, *Rügenile* — nimelt Pasewalk — Greifswald kaudu või Neustrelitzi — Stralsund — Rügen. Mõlemad teed on ühe pikkused. Stralsundist viib parv Rügenile mõne minutiga. Nöörsirgelt läheb tee nüüd läbi laialdaste põldude, külade, kuni silmapiirile kerkib Rothenkirchen, Garz, kuulus vürstide asupaik, on praegu vaikne, südamlük linnake, mis vaevalt meenutab endiseid hiilgeaegu.

Lõpuks avaneb muinasjutuline vaade: vürst *Putbus'i* loss hiigla pargiga. Pahemat kätt valge rannasalong, paremal määratu park, mitte kaugel särab loss keset rohelist lehestikku. Mööda ilusat teed sõidame kuni Lauterbach'ni, kus asub esimene saare suvituskoht rannas. Putbus'is, kus on suurepärased ööbimisevõimalused, peatume esimesel päeval. Oleme sõitnud 240 km. mannermaal ja 35 km. Rügenil.

On selge nauding sõita saare idarannikul. Lai, asfalteeritud tee viib läbi Rügeni mitmekesise maastiku. Sellin on supeluslinn kõrgel rannal, varjuliste alleedega hoolitsetud tänavatega, hotellide ja villadega, mis upuvad rohelisse. All särab valge, puhas rannaliiv, kus linnast väsinud inimesed ammutavad uut tervist ja jõudu. Tee viib edasi Baabe'sse.

Paremal asub *Sellini* järv, lennusadam. Jõuame Moritzburgi. Siin on viimaste aastate jooksul hiigla tööd tehtud suurepärase murude ja platside näol. Edasi Göhren, ümbritsetud metsast, lillist ja linnulaulust. Supluskoht, kus valitseb elurõõm ja huumor. Supelinn Thiessov on kolmest küljest ümbritsetud merega. Luksushotellid vahelduvad õlgkatustega onidega. Granitzi muinasmetsa taga asub Binz. Hotellid, murud, ärid, pidustused, elegantsed inimesed, rannas ja ümbruses kõike saada, mida süda soovib. Asjata öelda, et teed on autodele ideaalsed.

Kolmandal päeval sõidame edasi Serams'i, sealt Schellhorn — Zirkow — Silvitz, *Bergeni*, Rügeni võlu-

vasse pealinna, siis järgneb Sagard, Sassnitz, Lohme, väike idülliline kohakene. Päikesepaisteline, vaba, terve, peaaegu itaalia kliimaga on see väike supelinnake. Breege on kõige põhjapoolsem supelkoht saarel. Üle Altenkircheni, Kluis, Gingst, Samtens, Garz, Zudar jõuame Glewitzi parveni, mis viib meid tagasi mannermaale.

150-kilomeetrilise päevasõiduga läbi päikesepaiste; mereõhu, metsa ja tuule, lõpetame oma lühikese Rügen-reisi.



Nagu muinasjutu-loss, seisab vürst Putbus'e loss keset muinasjutulist parki. Kern — õhust ülesvõte.

Meelepärane autotee kaugel maal.

L.-Ameerika põhjapoolses osas asub Kordiljeeride kõrgustikul Venezuela vabariik. Alles paari viimase aasta jooksul on see maa avatud liiklemisele moodsa maantee ehituse tõttu.

See on maa kõigi subtroopika saladustega, maa, mida ühelt poolt piirab Atlandi ookean, ja mis teisel pool, üle laia Orinoko madaliku, tõuseb kõrgele üle igavese lume piirkonna. Siin elavad peasjalikult mulatid ja zambod, ja ainult vähesed valged on loonud siin enesele kestva eluaseme. Siit veetakse välja kakaod, kohvi, suhkrupilliroogu jne.

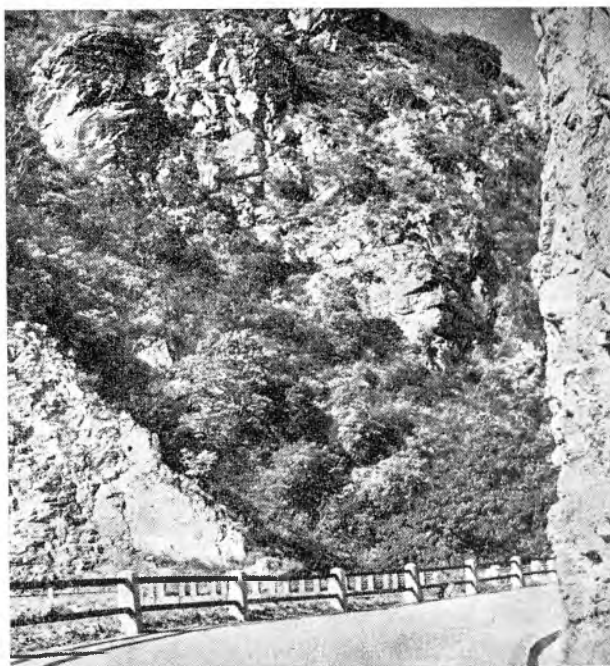
See maa ehitab nüüd omale autotee, mis avab ta sisima liiklemisele, ning mida õigusega võib nimetada ilusaimaks autoteeks maailmas. See eeskujulik, maastikult võluv autotee lõpetati hiljuti Venezuelas kui ühendustee La Guaira ja pealinn Caracas vahel. Tee pikkus on umb. 80 km., mis viib üle 2000 mtr. kõrgustiku. La Guaira, üks vanemaid linnu Hispaania valitsusajast, asub Atlandi rannikul, ning terve aasta läbi valitseb seal troopika kliima. Veel mõni aasta tagasi oli võimalik ainult võrdlemisi kalli raudteeühenduse abil pääseda Caracas'i, kui ei tahetud sooritada seda teekonda eeslite seljas vaevarikalt ja aeglaselt. Uus autotee viib alul mööda rannikut, läbi suurepäraste palmi- ja bambusmetsade ning kaktus väljade. Siis algab kurvirikas tõus kuni lagedate kõrgusteni. Iga kahekümne kilomeetri järgi on kontrollpunktid, kus üles märgitakse autonummer, ja telefoni teel teatatakse järgmisesse punkti. Kui nüüd auto ei jõua kontrollpunkti maksimaalajaga, saadetakse teda otsima, sest mägestiku teeosa on väga kardetav, ja õnnetusi juhtub tihti. Sel põhjusel on ka kindlaks määratud kiiruse piir, millest üleastujaid karistatakse juhuluba äravõtmisega, juhul kui sõitja on Venezuela alam. Tee ise on betoonist ja osalt äärestatud raudvõrega. Mida tähendab sellises ümbruses vastupidava tee ehitamine, teab vaid see, kes tunneb troopikat. Vihmaajal suudab veevooludele vastu panna ainult stabiilseim alus ja parim teekate. Üllatav väljavaade avaneb, kui jõuda välja troopika piirkonnast ning jõuda poole kõrgustikuni. Pahemal ja paremal metsikult lõhestatud rannik, piiratud troopika taimkasvust, kuna all laiutab mõõtmatult Atlandi ookean. Kurvid on kõrgendatud ja nii laiad, et isegi kurvidel võivad kohtuda kaks kuni kolm autot. Arvurikkad hoiatussignaalid, sädetuled ja elektrilambid näitavad hädaohtu, eriti udu ajal, mis varitseb mägestikus.

Üle Caracas'i viib tee *Maracay'sse*, üks uuema aja toredamaid linnu L. Ameerikas. Venezuelas 25 aastat valitsenud president Gomez muretses ka selle suurepärase autotee oma rahvale, et varsti avada veel teist autoteed „põiki läbi Venezuela“. Nii näeme kauges maa eeskujul, kuidas igalpool maailmas jõuvanker tõuseb ausse. Me näeme aga ka, millisel määral moodne teedeehitus isegi raskeid maa-alasid võib, et neid

liita suure liiklemise võrku. Et selle majandusliku avastamise kõrval leiutatakse ka maastiku võlud, see peaks erilist rõõmu valmistama just automobiliistidele.



Tee „mustade“ maal oma võludega.



Tee mägedes 2000 meetri kõrgusel.

Iga autoomanik, autosportlane, autojuht ja turismist huvitatud loevad ja soovivad teistele Eesti Auto- ja Eesti Touringklubi häälekandja **AUTO, SPORT ja TURISM**

Uued seadused ja määrused.

UUED TOLLIMÄÄRAD AUTODELE.

Riigivanema poolt dekreedina antud 8. aug. 1934. a.

Kokkulepe Eesti Riigivanema ja Inglise valit-suse vahel 18. jaanuaril 1934. a. sõlmitud kaubandus-liku kokkuleppe ja protokollki kinnitamise seadus ja täiendus selle lepingule. (RT Nr. 68 — 1934). Kau-pade nimekiri, mida tollitakse allpool nim. tolliposit-sioonide järgi: (Toome siinkohal sellest nimekirjast niipalju, kuipalju see puudutab jalgrattaid, mootorrat-taid ja autosid).

Tariifi posit- sioon	Kaubanimetus	Tolli- määr E. kr.	Endine määr
Ex § 173	Sõidu- ja veoriistad ja tariif- is eraldi nimetamata liikum- isvahendid, tervikutena või osadeks lahti võetud:		
ex p. 4	jalgrattad:		
p. 4-a	kaherattalised — tükk . . .	20.00	30.00
ex p. 5	mootorrattad või nende kered, ka mootorita või ratasteta:		
p. 5-a	kaherattalised, silindri mahuga: (a) kuni 300 cc (incl.) — tükk	100.00	150.00
	(b) 301 cc ja rohkem — tükk	150.00	200.00
p. 5-c	mootorrataste küljevankrid ühes teljega, rattaga või ilma — tükk	50.00	100.00
ex p. 6	autobiilid, samuti ka auto- mobiilide šassiid ja kered (ka- rosseriid) nende jaoks:		
p. 6-a	sõiduautobiilid (mootori iga effektiivne hobusejõud) . . .	100.00	
	Märkus. Tollitariifi § 173 p. 6-a ettenähtud toll alanda- takse 25% võrra sarnaste sõi- duautobiilide suhtes, mille masinate efektiivse hobuse- jõu määr ei ületa 11.		
p. 6-d	autobiilide šassiid: (B) tollitariifi § 173 pp. 6-b*) ja 6-c ettenähtud automobi- ilide, sõidukitele ja veoauto- dele (mootori iga efektiivne hobusejõud)	11.25	15.00
	Märkus 1.: Mootori effek- tiivne hobusejõud arvatakse harilikudeli bensiinimootoreil järgmise valemi järgi: $N =$ $= 0,3 \times i \times d^2 \times S$, kus N tähendab effektiivset hobusejõudu, i = silindrite arvu, d = si- lindrite (ühesuuruste) läbi- mõõtu sentimeetrites ja s = kannukäiku meetrites. Märkus 2.: Valmisautomo- biilidega ja mootorratastega sisse toodud tööriistade komplek- tid lastakse iga automobiili ja mootorratta kohta 1 komplek- t tollita sisse; samuti lu- batakse tollita sisse iga au- tomobiili ja mootorratta koh- ta üks õhukummi ja kummi- mantliga tagavararatas (või kaks ratas kui esimesed ja tagumised rattad ühesuuru- sed ei ole).		
ex p. 7	Sõidu- ja veoriistade osad.		
ex p. 7-b ja c	jalgrataste ja mootorra- taste ketid — kg n.	0.80	0.80

*) Tollitariifis (RT Nr. 47 — 1932) ei ole leida pp. 6-b. Kas on see trükiviga või vahele jätmine?

RT Nr. 68 — 1934. a., milles avaldatud need tolli-tariifid, ei ole öeldud, kas end. tollitariif (RT Nr. 47 — 1932. a.) kaotab maksvuse või mitte. On vaieldav, kas see tollitariif käib ainult *Inglise kaupade* kohta, või laieneb see ka automaatselt teiste maade kaupadele? Nagu uuest tariifist nähtub, on automobiilidele kuni 11 mootori hob.-jõudu tehtud hinnaalandus 25% ehk teiste sõnadega, väikeautode pealt 3—11 h.-j. võetakse tolli 75 kr. h.-j. pealt. Šassiid, üldse — kas veo-, või sõiduaudod, võetakse tolli 11 kr. 25 senti h.-j. pealt, olgu nad 3—100 h.-j. Imelik, et siin on arvutamise raskuseks võetud 25 senti, näit. 18,4 h.-j. korrutatud 11.25 s. võtab päris tükk aega tolliametnikel rehken-dada.

Selgusetuks jääb ka Märkus p. 6-a all: „toll alan-datakse 25% võrra sarnaste sõiduautobiilide suhtes, mille masinate efektiivse hobusejõu määr ei ületa 11“ (masinate all vist mootor mõeldud). Kas arvatakse nii, et näit. auto, mille mootorite h.-j. on 15, võetakse 11 h.-j. pealt tolli 25% hinnaalandusega ja 4 h.-j. pealt à 100 krooni, või kui auto mootori h.-j. on 11,1, siis ta juba maksab à 100 krooni h.-j. pealt? Kui see nii, siis on küll tollitariifi kokkuseadvate ametnikkude poolt ebaõiglane jaotuseviis läbi viidud ei meie auto-ostjate ega ka lepinglase kasuks, sest 11 h.-j. pealt tuleb maksta tolli $75 \times 11 = 825$ krooni 11,1 h.-j. pealt — 1110 kr. vahe ligi 300 krooni! Inglis autosid, mille h.-j. oleks 10—11 — meil keegi osta ei jõua, need mak-savad juba 400—600 Engl. naela ehk meie rahas umb. miljon senti. Jäävad üle soodustuse alla Inglis väike-autod 3—7 h.-j. ja suuremalt jaolt saksa ja prantsuse autod 3—11 h.-j. Need on autod, mida meie taksoks aga tarvitada ei saa ja kõige rohkem kannatab see klass kõrge tolli all. Mõni üksik era-autoomanik ehk muretseb edaspidi auto, aga suuremal osal tuleb sel-lest lõbust loobuda. Oodati automobilistide peres igat-susega, et ehk uus tariif toob tollide suhtes soodustust, mis lubaks parandada kõige pealt meie *taksoutode* seisukorda ja neid uuendada, osaltki, kuid see lootus pole täitunud.

Selge on aga üks, et tuleb sisse tuua autode alu-seid, mis pea mingit tolli ei maksa ja siin katsuda kere peale ehitada, kuigi ühe sõiduauto kere ehitus võtab meil aega 2—3 kuud, isegi 4 kuud, nii et mõni auto-aluse ostja enne teise ilma läheb, kui oma valmis autot näha saab. Kere ehitajaid meil on vaid 4 väikest töökoda, kes korralikult *plekist keresi* ehitab (pressi-mise teel), kuna puuosade tegijaid on ka 3—4. Tolli-ametnikul on aga tollimisel üks ja sama raskus, kas ta tollib auto, mis maksab 100 kr. h.-j. pealt või 11 kr. 25 s. ja viimasest jätkub tolliametniku kuu palgaks, riigi-kassale aga mingit tulu ei anna. Eesti Autooklubi on omalaljal majandusministrile oma seisukoha auto tol-lide suhtes teatavaks teinud, kuid nende mõtetega pole arvestatud.

SUNDMÄÄRUS LIIKLEMISE KOHTA PIRITAL.

Alus: Jõuvankrite seaduse § 17 (RT 30 — 1929), Jõuvankrite seaduse elluviimise määruse § 67 (RT 27 — 1933), Teede tarvitamise ja liiklemise vahendite määruse § 12 (RT 59 — 1929) ja Maakondade ajutise valitsemise seaduse § 5 (RT 5 — 1934).

§ 1. Pirita suvituspiirkonnas asuvatel maanteedel, nimelt Tallinn—Viimsi II klassi teel, alates Pirita sil-

last kuni rannasalongi viiva tee ristlemiskohani, Pirita rannasalongi juurde viival teel kuni Piritalt Lükati talu kaudu üle Randvere raudbetoon silla viival teel kuni Kose—Kallaste teeni pannakse maksma liiklemise kohta alljärgnevad kitsendused:

1) Jalakäijad tohivad liiklemiseks tarvitada ainult kõnniteid, kus neid ei ole, seal — tee ääri. Sõiduteel on keelatud jalakäijatel liiklemine.

2) Sõiduautod, autobused ja mootorrattad tohivad nendel teedel arendada kiirust ainult kuni 25 km tunnis, veoautod kuni 15 km tunnis.

3) Sõidukite parkimine (pikemaks ajaks seisma jätmine) on nendel teosadel keelatud. Parkimine on lubatud nii üüriautodele kui ka teistele jõuvankritele Pirita kloostri varemete juurde viival tänaval ja rannasalongi ees selleks määratud kohtadel. Parkimise asukohti näitavad vastavad ülesseatud tähised.

4) Jalgrattasõitjatele on nendel teedel keelatud: akrobaatiline sõit, nagu sõit tüürist kinnihoidmata, jalgade vabastamine pedaalidelt, ühel jalgrattal mitmekesi sõitmine ja mitme jalgrattaga kõrvuti sõitmine. Jalgrattasõitjad on kohustatud liiklema sõidu sihis parempoolisel sõidutee äärel.

5) Pirita sillal peavad kõik liiklejad liikuma paremat kätt. Sillal peatumine on keelatud.

§ 2. Selle sundmääruse vastu eksijad võetakse vastutusele RNS § 29 põhjal või Administratiiv karistuste seaduse (RT 183/184 — 1925) §§ 2 ja 3 alusel ja sõidukite juhte karistatakse korduvate eksimuste puhul Jõuvankrite seaduse (RT 30 — 1929) § 15 alusel.

§ 3. Käesolev sundmäärus hakkab maksma kahe nädala möödumisel pärast avaldamist Riigi Teatajas. Harju ajut. maavalitsuse esimees:

P. Münnik.

Sekretär: S. Leidtorp.

Lühemaid teateid.

JÕUVANKRID LÄTIS.

Lätis on 1933. a. jooksul registreeritud 3330 sõidu- ja veoautot ning omnibust ja 1655 mootorratast, Linnade ja maakondade järgi on neid registreeritud järgmiselt:

Riia linnas	1310	950	182	811
Liepaja linnas	126	62	5	88
Daugavpils	50	16	8	51
Cesis	34	37	4	59
Valmiera	44	19	3	70
Madona.	49	23	3	87
Jelgava	81	68	24	154
Kuldīga	25	17	4	42
Vetšpils	13	18	3	42
Tukkums-Talsi	45	27	5	151
Jekabpils	16	5	3	29
Bauskas	14	12	—	34
Rezekne	17	7	1	41

Kokku 1824 1261 245 1655

RAHVUSVAHELINE 6-PÄEVA SÕIT.

Saksa Autoklubi korraldab 27. aug. kuni 1. septembrini rahvusvahelise 6 päeva võidusõidu mootorratastele. Sõit lõpeb kiiruskatsega. Tee üldpikkus on umb. 2000 km ning võidusõit on jaotatud neljaks võistluseks: 1) „Rahvusvaheline trophy“ meeskondadele, mis koosneb kolmest sõitjast. 2) „Rahvusvaheline hõbevaas“ meeskondadele, mis koosneb kolmest sõitjast. 3) „F. I. C. M. suur hõbemedal“, milleks võivad startida kolm sõitjat samal margil, kuid ükskõik millises kategoorias. 4) „F. I. C. M. kuldmedal, hõbemedal ja pronksmedal“ on kõigile ülesannud sõitjaile. Kuldmedali saavad kõik sõitjad ilma trahvipunktideta, hõbemedali need, kel on kuni 10 trahvipunkti, ja pronksmedali, kellel pole üle 50 trahvipunkti. Starditakse kolmes kategoorias: soolorattad, külgorviga rattad ja kolmrattad. Klassid on 175, 250, 350, 500, 750 ja 1000 ccm. Start järgneb Partenkirchenis. Ülesandmisi võetakse vastu kuni 27. juulini, kuni 3. aug. aga kahekorde tasu eest. Osavõtumaks (sakslastele 75 RM.) sisaldab tasuta peavarju sõitjale ja kaasasõitjale. Teateid saab 4. augustini D. D. A. C., Berliin, W. 35, Tirpitzufer 90.

SAKSAMAA SUUR AUHIND MOOTORRATASTELE peeti 1. juulil Sachsenis. Kuna ringtee Hohenstein-Ernstthal on äärmiselt raske, siis arvurikaste kukkumiste kõrval tuli ette ka kaks surmajuhtumit. Belgia meistersõitja *Noir* ja rootslane *Kalén* kaotasid elu. Kolmes klassis startis igapähe 26—28 sõitjat, kuid sihile jõudsid igas klassis vaid neli. Siin peab isegi küsima, kas raskusi polnud mitte ülemäära, ja kas see oli vajalik? Kuid ainult võidusõiduteed süüdistada oleks ka ülekohtune, kuna mõned sõitjad ei olnud külaldiselt ettevalmistanud oma masinat selliseks raskeks sõiduks.

Võidusõidu tagajärjed: 500 ccm. klassis:

1) Ley (Nürnberg) D. K. W. — 435 km ajaga 3:41:27,4 (keskmine kiirus 118,2 km).

2) Sundquist (Rootsi) Husquarna, ajaga 3:49:45,4.
350 ccm. klassis:

1) Simpson (Inglismaa) Norton, ajaga 3:42:27,3 (117,6 km).

2) Nott (Inglismaa) Husquarna, ajaga 3:42:45.

250 ccm. klassis:

1) Tyrell Smith (Inglismaa) Rudge, ajaga 3:59:38,3 (109,2 km/t.).

2) Geiss (Zschopau) D. K. W., ajaga 4:02:50,4.

Hiljuti sooritati proovilende Garda järvel vesilenkukitega, kusjuures saavutati kuni 725 km/t. kiirust. Üks osavõtjaid, ltn. Agello, kes 10. aprillil 1933. a. püstitas absoluutse kiirusrekordi 682,403 km/t., ka vatsab varsti seda lüüa ametliku kontrolli all.

AUTO ÜLEMINE OSA... KIVISÖEST.

Inglismaal on müügile tekkinud autod, milliste pealmine osa on valmistatud... kivisöest. Muidugi mõista, et mitte otsekohesest mõttes. See materjal kannab nime *bakeliit*, milline on valmistatud kivisöe jäänetest. Uuel materjalil on palju paremusi. Kõigepealt tema on sama tugev, kui metall, sealjuures aga raskuselt võrdub peaaegu allumiiniumile. Temast valmistatud autoosa ei vaja lakeerimist ja läikivas korrahoidmiseks on vaja pesemist hariliku vee ja seebiga. Uus materjal on ka väga vastupidav kriimustustele, isegi sigarituli ei jäta bakeliidist valmistatud osa pinnale kuigi silmapaistvat jälge. Peale selle on bakeliidist valmistatud osa väga vastupidav.

Bakeliit leiutati Ameerikas, kuid nüüd valmistatakse teda peamiselt ainult Inglismaal. Bakeliiti valmistatakse sel viisil, et õhukene puuvillane riie imbutatakse erilise massiga, milline saadakse kivisöö ümbertöötamisest; massiga imbutatud riidet võetakse nii palju kordi, kui paksu platet tahetakse saada, ja presitakse kõrge surve all kokku.

TEEDEKONGRESS MÜNCHENIS.

Rahvusvaheline Teedeühingu Ühing, kuhu kuulub 85 rahvust, peab oma seitsmenda kongressi Münchenis 3.—19. septembrini. Erilist tähelepanu väärivad autoteede ehitamise kava, mille läbiviimisega on alustanud juba Saksamaa. Münchenis korraldatakse teedenäitus, Saksamaa maanteede peainspektor Dr. Todt'i juhatuse all. Näitusel on esindatud terve teede ajalugu, alates roomlastest kuni moodsate auto-teeneni. Oleks soovitatav, et ka Eestist osavõtjaid oleks.

EUROOPA AUTOVÕIDUSÕIDUTEEDDE ÜHINGU asutamise kava olevat praegu päevakorral. Miks ka mitte? Kahtlemata on ju neil kõigil ühiseid huve. Nagu kuulda, olevat Brooklands, Montlhéry, Avus ja Nürburg-ringi esindajad koos olnud, et aru pidada teatud rahvusvaheliste võidusõitude korraldamise üle, kindlaks määrata võidusõiduteede mõõdud, ja uurida rekordkatsetel maksvaid määrusi. Rahvusvahelise spordikalendri kokkuseadmise küsimus oli samuti kõne all, kusjuures tahetakse hoiduda üksikute võidusõiduteede omavahelisest võistlusest. Loota on, et sellega nõustuvad ka Monza ja Miramari esindajad, olgugi et nad ei võtnud osa esimesest koosolekust.

„L'Auto“ seab isegi üles küsimuse, kas ei peaks üks uue ühingu esindajaid alaliselt asuma Rahvusvahelises spordikomisjonis. Qui vivra, verra (kes elab, näeb).

SAKSAMAA SUUR AUHIND NÜRBURGRINGIL.

Esimesel ringil oli järjekord:

1) Stuck (A.-Union) 11:10,3/5=122,4 km/t. 2) Caracciola (MB) 11:18,0=121,1 km/t. 3) Varzi (Alfa) 11:19,4/5=120,7 km/t. 4) Chiron (Alfa) 11:20,2/5=120,6 km/t. 5) Fagioli (MB) 11:24,1/5=120,0 km/t. 6) Nuvolari (Maser.) 11:43,1/5=116,6 km/t.

Neljandal ringil loobub Varzi mootoririkke tõttu. Esikohal püsivad kõik aeg Stuck, Caracciola, Fagioli, Momberger. Pärast 13 ringi loobub Caracciola, pärast 16 ringi on sõidus üldse veel 7 võistlejat. Lõpuks — 22 ringi on läbi, Stuck lõpetab esimesena. Ta tõstetakse autost, publik mõirgab vaimustusest. Kahtlemata on need ilusamad minutid Stucki elus.

Lõpptulemused: Võitja: Hans Stuck, Auto-Unionil ajaga 4:38:19¹/₅=123,0 km/t. 2) Luigi Fagioli, M. Benz, 4:40:26¹/₅=122,0 km/t. 3) Louis Chiron, A-Romeo, 4:46:32⁴/₅=119,4 km/t. 4) Nuvolari „Maserati“, 4:55:10¹/₅=115,9 km/t.

„2000 KM LÄBI SAKSAMAA“.

See sõit oli huvitav ning äratas igalpool suurt tähelepanu. Iga sõiduk läbis linnad ja maakohad ainult üks kord ning seega oleks publikul raske jälgida olnud võistlejaid, kui siin abiks ei oleks olnud raadio, mis Telefunken raadiovabriku poolt korraldatud oli. Sõidu kestvus 21. ja 22. juulil anti raadio teel teatavaks edasi 23 jaamast: Baden-Baden, Freiburg, Nürnberg, Köln, München jne. Start oli Baden-Badenis 21. juulil kell 3.

MOOTORRATTA MAAILMAREKORD 10 AASTA JOOKSUL.

Lähemal ajal tahab inglane Wood purustada mootorrataste maailmarekordi, mis oli keskmiselt 244,39 km tunnis. Rekordkatsed korraldatakse tuleva kuu jooksul kontinendil, arvatavasti uuel teosol ja niisugusel maal, kus veel üldse ei ole sõidetud maailmarekorde. Inglismaal eneses võiksid neiks katsesõitudeks kõne alla tulla vaid rannateed, kuna aga need teatavasti osutavad suuremaid takistusi maanteist, seepärast on nad täiesti jäetud kõrvale.

Jap-tehaste poolt tehakse neiks katsesõitudeks äärmiselt hoolikaid ettevalmistusi. On olemas kaks täpsalt sarnast mootorit konstruktsioonilt — tüüp 8/75, raami ja muud tähtsavad osad annab „Brough Superior“. Nähtavasti kasutatakse sellesarnast raami, millega Alan Bruce 1932. a. saavutas absoluutse külgvankrirekordi. Arusaadavalt ei ole seni Jap-tehaseilt saada mingisuguseid lähemaid andmeid sellest sõidukist.

Veel teinegi mootorratastetehas — nimelt Excelsior-tehased — teeb põhjalikke ettevalmistusi, et võida purustada maailmarekord. Sid. Gleave, kes võitis 1933. a. Kergekaalu-Tourist-Trophy võidusõidu „Excelsioriga“, on Egiptusesse sõitnud, et Kairo lähedal järrele vaadata üht rannateed. Kui see peaks osutama soodsaks, tahab ta kohe ette võtta katset purustada maailmarekordi.

10 a. eest, nimelt aprillis 1924. õnnestus H. Le Vack'il 182,84 km tunnis püstitada maailmarekord. Kuigi absoluutne maailmarekord on ihaldatavaim kõrgist rekordest, on võidud Vack'i rekordi parandada hoolimata määratuist raha- ja ajakuludest vahepeal üheksa korraga kokku vaid 61,55 km võrra tunnis. Järgnevalt esitame siia kuuluvad rekordid:

1924 (aprill): H. Le Vack (Brough-Superior-Jap) Bois de Senart (Prantsusmaa), 182,84 km/t.
 1924 (juuni): H. Le Vack (Brough-Superior-Jap), Bois de Senart (Prantsusmaa), 191,59 km/t.
 C. F. Temple (O. E. C. Temple), Arpajon (Prantsusmaa), 195,39 km/t.
 1928.: O. M. Baldwin (Zenith-Jap), Arpajon (Prantsusmaa) 200,56 km/t.
 1929 (august): H. Le Vack (Brough-Superior-Jap), Arpajon (Prantsusmaa), 207,53 km/t.
 1929 (september): E. Henne (750 ccm. B. M. W.), Ingolstadt (Saksa) 216,75 km/t.
 1930 (august): J. S. Wright (O. E. C.-Jap), Arpajon (Prantsusmaa) 220,99 km/t.
 1930 (september): E. Henne (750 ccm. B. M. W.), Ingolstadt (Saksa) 221,54 km/t.
 1930 (november): J. S. Wright (Zenith-Jap), Cork (Iiri) 242,58 km/t.
 1932.: E. Henne (750 ccm. B. M. W.), Tât (Ungari), 244,39 km/t.

UUS INDIANOPOLISE VÕIDUSÕIDU VORMEL.

Indianopolise võidusõidu määrustik on alati erinev Euroopa omadest. Järgmisel Indianopolis võidusõidul on mõõduandvaks kulutatud bensiinitarvitus. Seega muutub võidusõit teatud mõttes ökonoomsuse võistluseks. 500 miilil (804 km.) ei tohi rohkem tarvitada kui 208,3 ltr. bensiini, kahetakilised mootorid mitte rohkem kui 253 ltr. Bensiinipaagi maht ei tohi ületada 68 ltr. Seega on peatused sunduslikud. Osavõtjate arv on määratud 33 pääle, kes kõik eelsõitude peavad ületama 160 km/t. piiri.

Kroonika.

EESTI AUTOKLUBI PIDUPÄEVAD.

Eesti Autoklubi pühitses 4. ja 5. augustil s. a. oma 10 a. sünnipäeva. Ettenähtud päevakord täitus ootamatult hästi, kuna taevataat ka selleks oli lubanud erakordselt ilusat ilma.

Laupäeval, 4. augustil s. a. kell 12 astus kokku E. A. K. erakorraline peakoosolek, millest arukordselt elavalt osa võeti. Koosolek valis klubi auliikmeks klubi juhatuse kauaaegse esimehe hra Jaan Zimmermanni, volitades klubi juhatuse abiesimeest üle andma pidulikult aktusel auliikme-diplomi järgmise sisuga: „Eesti Autoklubi, kõrgesti hinnates Teie suuri teeneid klubi tegevuse arendamise alal Teie eeskujulikul tegutsemisel klubi juhatuse koosseisus pidevalt 1924—1934. aastani, valis Teid, klubi 10 aastase juubeli puhul, oma erakorralisel pidulikult peakoosolekul 4. augustil 1934. a. Eesti Autoklubi auliikmeks. Samuti valiti eluaegseteks liikmeteks klubi kauaaegne juhatuse ja asutaja liige, sekretär hra Johannes Jeets ja klubi asutaja liige ning vana spordi-veteraan hra Julius Johanson, vastavate diplomide üleandmisega: hra Joh. Jeets'ile järgmise sisuga: „Eesti Autoklubi kõrgesti hinnates Teie suuri teeneid klubi asutamise, tegevuse arendamise ja autospordi edendamise aladel, Teie eeskujulikul tegutsemisel klubi juhatuse koosseisus pidevalt 1924—1934. aastani, valis Teid, klubi 10 aastase juubeli puhul, oma pidulikult peakoosolekul 4. augustil 1934. a. Eesti Autoklubi eluaegseks liikmeks“, ja hra Julius Johansonile järgmise sisuga: „Eesti Autoklubi kõrgesti hinnates Teie teeneid klubi asutamise ja autospordi edendamise

aladel, valis Teid, klubi 10 aastase juubeli puhul, oma erakorralisel pidulikult peakoosolekul 4. augustil 1934. aastal Eesti Autoklubi eluaegseks liikmeks“. Edasi kinnitas erakorraline peakoosolek juubeli pidustuste kava juhatuse poolt ettepanud kujul. Täpselt kell 13 algas klubi suures saalis pidulik aktus. Kokku tulnud olid klubiliikmed perekondadega ja kutsutud külalised. Teedeministeeriumi esindajana võttis osa aktusest ministri abi hra K. Jürgenson. Aktusel viibisid külalistena Tallinna-Harju prefekt hra V. Rotenbock, A/S. „Näitus“ esindaja hra V. Kesker, Eestimaa Meri-jahtklubi esindaja hra John Girard de Soucanton, Motoklubi esimees hra kol. F. Olbrei, Mootorsektsiooni poolt esimees hra K. Peterson ja juhatuse liikmed. Piduliku aktuse avas klubi esimees hra J. Zimmermann, kes avakõnes ütles järgmist: „Eesti Autoklubi juhatuse nimel on mul täna õnn tervitada Teid meie klubi 10. a. tähtpäeva puhul. See ajavahe-mik — 10 aastat on olnud klubile tõeliseks loomingu-ajastuks, kus on tulnud luua organisatsioon, mida nüüd tuntakse mitte üksi kodumaal, vaid ka väljaspool Eesti piire. Pean siinkohal tänuga märkima seda suurt vastutulelikkust ja kaasabi, mis klubile tema asutamispäevil eriti, kuni tänaseni on osaks saanud riigi- kui ka omavalitsusasutuste poolt. Samuti pean tänades meele tuletama seda hoolikat ja visa tööd, mis 10 a. vältel tehtud kõigi klubiliikmete, kaastööliste ja kaasatundjate, nagu ajakirjanduse, politseiametnikkude ja teiste poolt. Ma ei hakka loetlema kõiki töö tulemusi ja edusamme, mis 10 a. innuka töö viljana



E. A. K. 10 aastapäeva aktusest osavõtjad.

Foto Akel.

saanud meile ilusaks ja õilsaks tasuks. Lühidalt vaid märgin, et Eesti Autoklubi on truuks kinni pidanud neist sihtidest, mis ta enesele seadnud on asutamispäevil, s. o. autospordi ja autoasjanduse arendamine Eestis ning Eesti tutvustamine välismaadega autospordi kaudu, ühisrinne kõigi raskuste vastu, jõuvankrite statistika, riigikaitsetööst osavõtt jne. Need oleksid mõningad neist üld-sihtidest, mida *taotlenud* ja jõudu mööda *teostanud* on klubi oma 10 aastasel teekonnal. Ma avan tänase piduliku koosoleku sooviga, et kõik siinviibijad tunneksid end täna *ühise perena* Eesti autospordi arendamise alal ja see kasuks tuleks meie rahvale ja riigile“. Klubi juhatuse abiesimees hra R. Uritam kandis ette lühidalt kokkuvõetud aruande klubi 10 a. tegevusest. Aruande ettekande lõpul austati püstitõusmisega surma läbi 10 a. jooksul lahkunud klubiliikmeid.

Edasi hra Uritam andis üle klubi esimehele hra J. Zimmermannile ja hrade J. Jeetsile ning J. Johan-

vankert. Kui väike statistika igavaks ei lähe, võiksin huvitava näite tuua, millise km arvu kõik 10-ne aasta kestel klubi lipu all seisnud autod ja mootorrattad on maha sõitnud. Võtame keskmiseks km arvuks igale mootorsõidukile ettevaatlikult 5000 km aastas, siis saaksime päris aukartust äratava arvu, nimelt 20 miljoni kilomeetrit. Seega oleks autoklubi lipu all seisnud autod ja tsiklid kümne aasta vältel ümber Eesti sõitnud umbes 500 korda ja ümber maakera 50 korda. Kui mõtteliselt seaksime näiteks ritta need 400 jõuvankrit, mis 10 a. kestel klubi standarti kandnud, siis saaksime küllalt pika sõidukite lohe, mis ulatuks ligi kahe km pikkusele, s. o. Pritsimajast kuni Russalka mälestussambani.

Lõpuks tahaksin veel kord meelde tuletada tänuga kõiki liikmeid ja kaastöölisi, kelle hoole ja vaeva tõttu meil täna on võimalus uhkusega tagasi vaadata 10 a. kestel käidud radadele. Ühtlasi on minu palavam soov, et me ei jääks tehtud töö juurde seisatama, vaid



Osa korso-sõidust osavõtjaid klubi kodu ees.

Foto Akel.

sonile au- ja eluaegiste liikmete diplomid ette lugedes diplomi tekstid ja soovides klubi nimel neile õnne.

Järgnesid telegrammilised ja suulised tervitused. Telegramme olid saatnud järgmised asutused ning isikud: Siseministri abi hra Reiman, Viru ajutine maavalitsus, Autotankide rügl. ülem ja ohvitseridekogu, Turismi keskkorralduse juhatus, Eesti Inseneride Ühingu esimees ins. Avik, Eestimaa Meri-jahtklubi automobiili osakond, Autobusse liinipidajate Ühing, Eesti Motoklubi, E. M. K. Rakvere osakond, E. M. K. Tartu osakond, E. M. K. Viljandi osakond, klubi auliige minister C. R. Pusta, direktor ins. Grasberg, A. Siegel, O. Viegand ja Ed. Klimberg. A/S. „Näitus“ nimel tervitas juubilari hra V. Kesker ja Teedeministeriumi nimel ministri abi hra K. Jürgenson. Tervituste lõppedes klubi esimees, auliige J. Zimmermann ütles lõppsõnaks järgmist:

„Nagu kuulsime ja meelde jäi abiesimehe poolt ettekantud lühikesest klubi tegevuse kokkuvõttest, et 10 a. jooksul on klubi lipu all sõitnud läbistiku 350 autot ja 50 mootorratast, seega kokku 400 kerget jõu-

et senised edusammud tiivustaksid meid veelgi rohkemale. Jääks ju veel nii paljugi teha: liikmete *kindlustus* haiguse, õnnetuste ja surma puhul; *ühinemistöö* teiste samu sihte taotlevate organisatsioonidega kodumaal; *abistus* turismi korraldusele; energilisem osavõtt *kodukaitse* tööst; seadusandliku töö algatus automaanike vastutuse suhtes 3-date isikute kahjude eest; jõuvankrite *kinnitamise* küsimus vastastikusel alusel; *autojuhtide* kutseoskuse täiendamise küsimus, nende kindlustamine, juhtide kutsekooli asutamine jne. Need on tööd, mis ootavad järjekorda ja tegijaid.

Veel kord tänu avaldades kõigile kaastööliste tehtud töö eest, soovin südamest, et järgmise kümne aasta vältel senine töö jatkuks veelgi suurema agaruse ja hooga Eesti autospordi ja autoasjanduse edendamiseks. Selleks soovin kõigile, kõigile jõudu, püsivust ja taset! Mida ei suuda üks, suudab teine, ja olgu ka meilgi lipukirjaks kõikjal ja alati — *üks kõigi ja kõik ühe eest!*

Ma lõpetan piduliku koosoleku ja panen ette meie klubi aupresidentile *Härra Riigivanemale* saata tervi-

tus-telegramm, mille sisu oleks järgmine: „Kõrgeau-line härra Riigivanem! Eesti Autoklubi oma 10 aasta-päeva puhul läkitab Teile, kui E. A. K. aupresidendile, siidamlikumad tervitused ja tänab Teid Teie lahke au-väärse kaasabi eest klubi sihtide taotlemisel“ E. A. K. juhatus.

Ettepanek võeti kiiduavaldustega vastu ja sekre-tariaadile tehti ülesandeks telegramm ära saata.

Pidulik koosolek kestis täpselt 1 tund ja peale selle asuti klubi ruumes korraldatud einele, mida oli korraldanud daamide sektiiooni esinaine pr. Jeets. Siin viideti aega kuni kella ¼17-ni, kui hakkasid klubi

KÜMME AASTAT EESTI AUTOKLUBI TEGEVUST 1924-1934

KLUBI LIIKMETE ARV, MIS ASUTAMISE AASTAL OLI **57** ON TÕUS-
NUD **10-AASTAPÄEVAKS 214** PEALE (KASVANUD NELJAKORDSEKS)

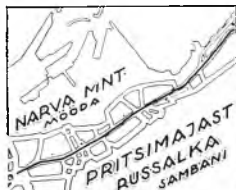
57
LIIGET

214
LIIGET

10-NE AASTA JOOKSUL KLUBI LIIKMEID OLNUD UMBES **1000** INIM.

1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934

10-NE AASTA JOOKSUL ON KLUBI LIPU ALL SÕITNUD **350** AUTOD JA **50** MOOTOR-
RATAST, SEEGA KOKKU **400** KERGET JÕUVANKERT



KUI NEED 400 MOOTORSÕI-
DUKIT RITTA ASETADA, SAAK-
SIME 2 KM PIKKUSE AUTODE
JA MOOTORRATASTE KARAVAA-
NI, MIS ULATUKS PRITSIMAJA
JUUREST RUSSALKA SAMBANI.
ARVESTADES, ET IGA MOOTOR-
SÕIDUK SÕIDAB AASTAS KESK-



500 KORDA
ÜMBER EESTI

MISELT 5000 KM MAHA SAA-
ME 10-NE AASTA JOOKSUL ÄRA-
SÕIDETUD MAAD 2.000.000
KM. SELLEST VÕRRATUST PIK-
KUSEST ANNABAD NÄITLIKU
KUJUTUSE SELLE TEKSTI
KÕRVAL OLEVAD JOONISED.
(VASAKUL JA PAREMAL)



50
KORDA
ÜMBER MAAKERA

VÕISTLUSI 10-NE AASTA KESTVUSEL KORRALDATUD **14**-EL KORRAL
ÜHISEID VÄLJASÕITE KODUMAA KAUNIMATESSE KOHTADESSE JA KÜLASKÄIKE
NAABERMAILE TOIME PANDUD UMBES **60**-EL KORRAL



ALATES 1927.A. VÄLJAANTUD 180 RAHVUSVAHELIST AUTOLUBA, 230 RAHVUSVAHE-
LIST JUHTIMISLUBA, 326 TRIPTIKUT JA 125 CARNETS DE PASSAGES
1933.A. KESTEL ANTI VÄLJA 50 RAHVUSVAHELIST AUTOLUBA, 70 RAHVUSVAHE-
LIST JUHTIMISLUBA, 63 TRIPTIKUT JA 18 CARNETS DE PASSAGES

RAHALINE LÄBIKÄIK 10-NE AASTA JOOKSUL UMBES KR. **40.000**, SELLEST PÄL-
KADEKS KR. 10.000, ÜÜRIKS KR. 5.000, KLUBIDE KOONDISE LIIKMEMAKSU
KR. 5000 J.N.E., AÜHINDADEKS NING MUUKS OTSTARBEKS KR. 2.500 J.N.E.

1924 JÕUVANKRITE JUUREKASV EESTIS 10-AASTA
KESTEL



1201
JÕUVANKERT

KUI VÕTAME ELANIKKUDE ARVUKS EESTIS ÜMMARGUSELT
1.250.000 INIMEST, SIIS SAA ME IGA 281 ELANIKU KOHTA
ÜHE MOOTORSÕIDUKI EESTI PINDALA SUHTES TULEKS
IGA 12 RUUTKLM. KOHTA ÜKS AUTO VÕI MOOTORRATAST



4009
JÕUVANKERT
NEIST MOOTOR-
RATAID 904



Osa korso-sõidust osavõtjaid mootorratta sektsiooni liikmeid enne starti klubi ees. Foto Akel.

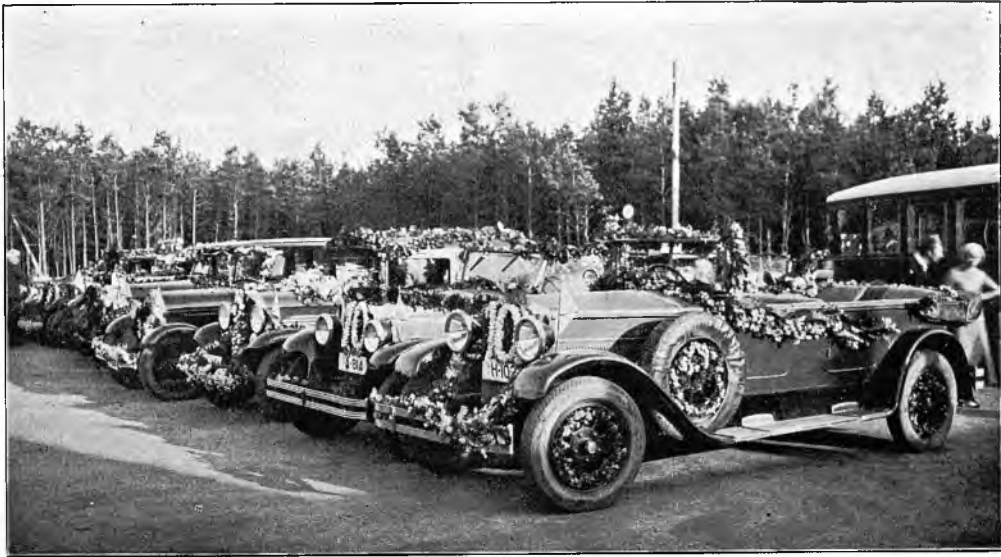
ette saabuma dekoreeritud autod ja mootorrattad. Nende kogumine kestis ½ tundi ja kell 17.00 algas korso-sõit järgmisel marsruutil: Vene tän., Viru tän., Estonia pst., Vabaduse pl., Harju tän., Raekoja pl., Vanaturukael, Viru tän., Narva mnt. mööda kuni Piritale Ranna-salongi, kus oli kõigile osavõtjatele valmistatud kohvi. Klubi toetaja-liikme hra K. Akel'i energilisel tegevusel oli võimalik jäädvustada kõiki pidustuste avaldusi foto-plaadile.

Korso-sõidust võtsid osa dekoreeritud autodega järgmised klubi liikmed perekondade ja külalistega: J. Lorup, J. Zimmermann, B. Sabsay, J. Jeets, A. Pool-

gas, O. Bidder, J. John, O. Lemm, E. Veidemann, B. Sabsay, J. Johanson, R. Niibo, A. Kahk, A. Pähkal, Pr. Steinberg, K. Bertram, N. Teisenroth, J. Kermann, H. Anton, Dr. Hold, O. Raudsep, Aug. Kapsi, J. Tannebaum, Pr. Urov-Vinnal, H. Tallmeister, A. Amos, A. Koch, Markovits, Dir. Kõva ja mootorratastel: Eriks, Tamvelius, Rossbaum, Veldemann, Kreitsman, Kastra, Sagal, Seberstein ja Krabi. Kokku 29 autot ja 9 mootorratast, mis liikus eelpool nim. marsruutil 20—25 km kiirusega, et mitte liikumist seisma panna. Ranna-salongi ruumes veedeti ligi 3 tundi kohvi juues, tant-sides ja lõbusas vestluses. Kell 20 kõlas spordikom.



Korso-sõidust osavõtjate autode karavan Piritä teel Marienbergi mäelt vaadatuna. Foto Akel.



Osaline korso-sõidust osavõtnud autode rida.

esimehe pasunal märguanne lahkumiseks ja samas järjekorras liikus autode rida linna tagasi. Klubi eesmündi lahu.

Kell 22 õhtul kogusid klubi liikmed ja külalised õhtusele koosviibimisele klubi ruumidesse, kus viideti aega kuni kella 3-ni öösi. Klubi liikme hra *B. Sabsay* 50 a. sünnipäeva puhul, kell 24 öösi, klubi esimees tervitas teda klubi liikmete nimel ja soovis õnne. Juubilar, hra *B. Sabsay* avaldas soovi auhinna väljapanekuks, mida võib omandada see E. A. K. liige, kes eeloleva 5 a. jooksul ei ole saanud mitte ühtegi politsei proto-

koli. Täpse aja ja ligemad reeglid töötab välja E. A. K. juhatus. E. A. K. mootorratta sektsiooni esimees andis sektsiooni nimel üle klubi esimehele, klubi 10 a. juubeli puhul, Georg Stude poolt valmistatud miniatüür *veoauto*, mille koormaks oli lihav biskviidist part martsipan kartulitega. Parti hoidis kinni taldrekul Eesti värvidega siidpael. Autol olid tuled, käikude vahetus jne. Klubi esimees tänas klubi juhatuse nimel seda noorte ilusat tähelepanu. 5. augustil 1934 kell ½10 hom. kogusid klubi liikmed perekondadega ja külalised klubi kodu ette, et valmistuda sõiduks Sel-



Korso-sõidust osavõtjad Pivital „Ranna-salong“ platsil.

Foto Akel.

jaranda, klubi esimehe suvilasse. Väljasõit algas kell 10.20 hom. Sõidust võtsid osa: Teedeministri abi hra K. Jürgenson ühes jõuvankrite insp. hra Pullerits'iga ja klubi esimees J. Zimmermanniga. Neile järgnesid: Ed. Veidemann, H. Anton, Dir. A. Kõva, J. Jeets, A. Amos, J. Kermann, N. Teisenroth, Fr. John, O. Lemm, R. Niibo, A. Brandmann, A. Kahk, A. Pähkal, A. Wanderer ja Dr. Hold. Kokku 16 autot 60 inimesega, kuna ees olid ära sõitnud J. Johanson ja J. Kalpus abikaasaga, keda kohtasime juba Seljal. Hiljem jõudis pärale ka Dir. M. Raud abikaasa ja prl. A. Kalm'iga.

Väljasõitjate rong peatus Viitna järve ääres umbes $\frac{3}{4}$ tundi ja siis liikus autode karavan edasi Selja poole, kuhu jõuti kell $\frac{1}{4}$ 14. Haljast Selja randa viiv maantee oli Viru ajutise maavalitsuse poolt mõni päev enne seda hõõveldatud, nii et tee oli sile ja väga heas korras. Tolmu oli teel hirmsasti ja lahtiste autodega sõitjad said kannatada tolmust.

Peale lühikest vaheaega kõlas märguanne lõunasöögile kogumiseks. Lõuna kestis umbes $1\frac{1}{2}$ tundi. Klubi juhatusel liige hra J. Jeets palus tõsta klaasi majaperenaise pr. Zimmermanni terviseks ja talle lauldi koosviibijate poolt „Ta elagu“. Klubi esimees hra



Osavõtjate grupp Seljal.

Zimmermann tänas külalisi ja klubi liikmeid enese ja abikaasa nimel ning avaldas soovi, et sarnased väljasõidud kodumaa ilusamatesse kohtadesse ei jääks viimaseks, avaldades ainult kahetsust, et väljasõiduks leidis ainult 19 autoomanikku, kes julgesid seda sõitu ette võtta, kuna üle 100 klubiliikme auto puuduvad, mis vaevalt põhjustav nähtus eriti nüüd, kus klubi pühit-



Pilte Seljarannalt.



Pilte Seljarannalt.

seb oma 10 a. olemasolu. Kell 17 olid kohvilauad kaetud. Ülejäänud aeg veedeti rõdudel, väljas murul, mere ääres jalutamise ja tennise mänguga jne. Ka ei puudunud bridži harrastajad. Kell 18 algas osaline lahkumine, mis kestis kuni kella 21, sest korso-vanikute mahavõtmine autodelt nõudis ka aega. Ilm oli lõpmatu ilus ja kahju oli lahkuda sellest ilusast päevast, mis oli nii palju uusi tutvusi loonud klubi liikmete ja külaliste vahel. Nii mitmetki poolt avaldati soovi, et sarnane kokkusõit ei tohiks jääda viimaseks. Kõigi korraldustega oldi väga rahul. E. A. K. juhatus, arvesse võttes klubi 10 a. tähtpäeva pidustuste head korradaminekut, avaldab oma sügavamat ja suurimat tänu kõigile korraldajaile, kaasaaitajaile, kaasatundjaile

jne. ning loodab, et ka need, kes mingil põhjusel pidustusist puudusid, et nad oma lahket tähelepanu pööraksid klubi ettevõttele, olgu see mis tahes alal, sest ainult ühisel jõul suudame ilusamat ja paremat korda

saata ja siis paistab meile ka tulevik ilusamana, edukamana ja sihte taotlevana, kui meie tegutseme ühisel jõul autospordi edendamiseks ja autoasjanduse arendamiseks Eestis.



Autode park Seljal.

Autohuumor.

ALALINE PATSIENT.

Pr. Erika läheb haigemajja: „Tahan külastada härra Kipsi, tal oli mootorratta õnnetus.“

„Ah see lahkus täna juba tervena, aga ehk astute järgmisel nädalal veel kord sisse?“

PRAKTILINE.

„Kui sa tead, kes su auto varastas, miks ei lase sa seda isikut siis kinni võtta?“

— „Ootan veidi, kuni ta on auto üle värvinud!“

Helmi ja Anton sõidavad rahulikult oma kaheistmelises autos. Helmi juhib, kuid rool ei kuule äkki sõna.

„Pidurdada, inimene, oled sa hull, pidurdada,“ karjub Anton, aga Helmi annab gaasi.

Kui mõlemad vähe aja pärast määrinuna ja kriimustatuna ronivad autorusude alt päevavalgele, küsib Anton: „Miks, kuradi pihta, sa ei pidurdanud?“

„Sest et ma ei lase enesega karjuda, armsam!“

Topik on mootorratta varastanud. Kohtus peab kaitsja hiilgava kõne. Kohtunik lausub:

„Kaebealune, tunnistage end ometi lõpuks süüdi.“

„Ei saa. Mu kaitsja pidas niivõrd veenva kõne, et ma nüüd olen täiesti kindel oma süütuses.“

„Mõelge, milline pigi! Sõitsin täna autos oma ämmaga. 70 km kiirusega tormasime vastu puud, auto mokas, mina meelemõistusetä. Umbes kolme tunni eest ärkasin hirnsate valudega haiglas ja — minu ämm seisab täiesti tervena mu voodi kõrval!“

„Noh, hra Koovits, mis meeldib Teile kõige enam minu poolt konstrueeritud mootorrattas?“

„Bosch-tuli ja Framo-õõttssadul.“

Kasel on auto. Auto ei ole suur, just vastupidi — väike karosserii on kinnitatud nõõpnõeltega, ja kui tuul tõuseb, sõidab auto bensiniita.

Kask kutsus Rommi enesega sõitma: „astuge sisse, Romm.“

„Kuhu? Siin pole ju ruumi minule.“

Kask naeratab: „Ruumi on maailm! Kui surute end paremalt sisse, vajutate pea rinnale, vasaku jala paremalt välja torkate, parema jala istme alla tõmbate ja käed seljale kokku panete, — siis näete kui mugavalt istute.“

„Ma muretsesin omale hiljuti auto.“

„Palju see siis maksab?“

„Kuus kuud vähemalt.“

Tomi ehitas omale ise lennuki ja tahab seda demonstreerida oma sõbrale, reporterile.

Reporter: „Vaata et kiiresti alla kukkud, siis tulled veel tänasesse lehte.“

„Mis on autoriteet?“

„See on, kellel suurem auto on.“

„Kulla mees,“ karjub naine autotüüri, „ma ei jõua enam kurvet võtta. Pean kuhugile otsa sõitma.“

„Siis vali midagi odavamalt, millele külge sõita,“ uriseb mees.

VÄLJAANDJA JA VASTUTAV TOIMETAJA: J. ZIMMERMANN.