

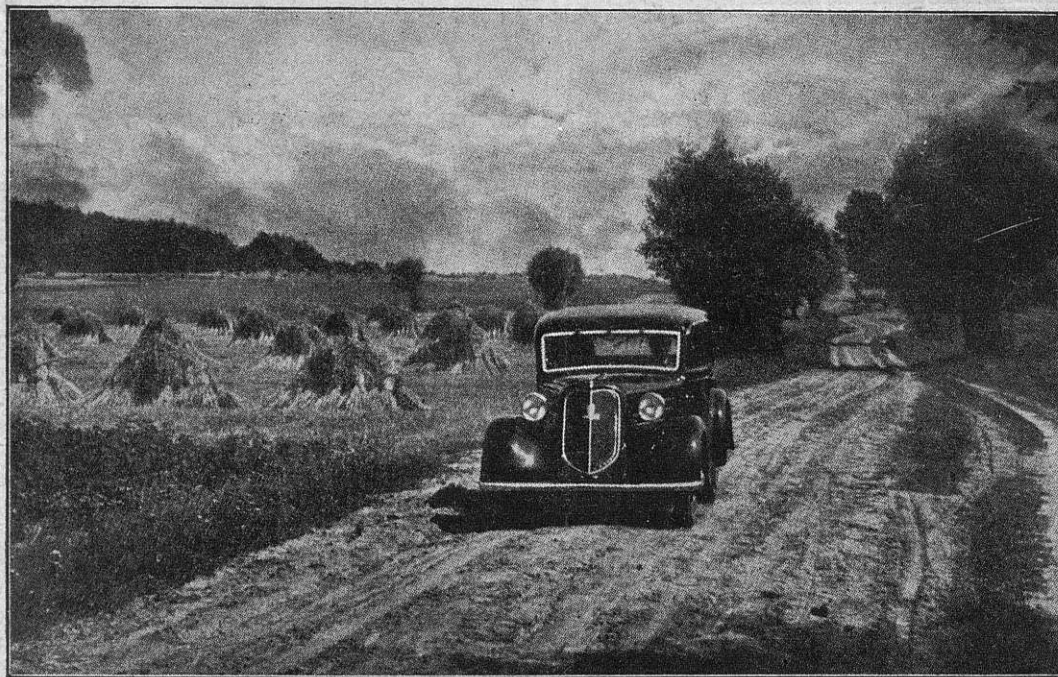
Nr. 9

September 1935.



Auto

Eesti Autoklubi häälkandja



Sügise meloodia.

J. ZIMMERMANNI TRÜKK JA KIRJASTUS, TALLINNAS.

MICHELIN

sõiduautokummid ja

MICHELIN

veoautokummid tagavad Teile
kindla ja ökonoomse sõidu.

MICHELIN

kummid liikvel kõikjal.

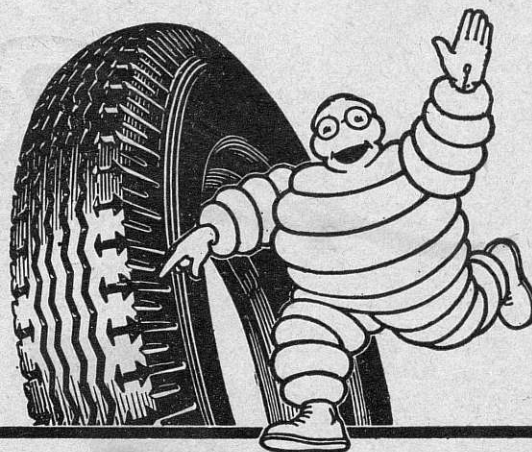
O-ü. „TARMO“

Tallinn, Narva m. 6.

Telegr. aadr. „Tarmo“ Tallinn.

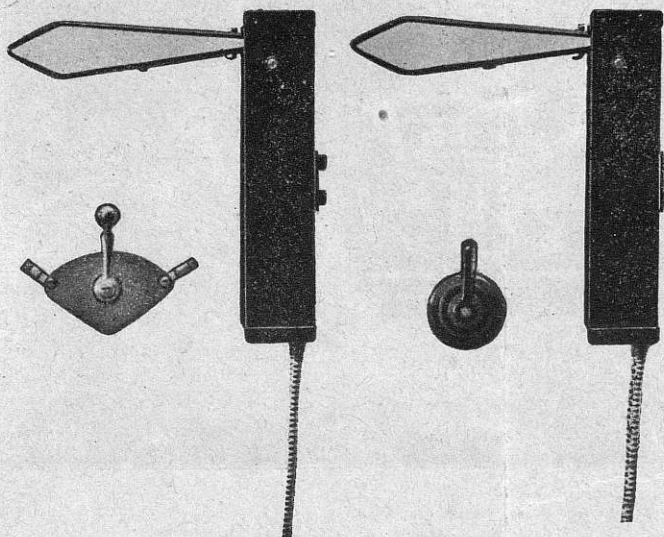
Tel. äri 306-50, kont. 308-54.

Osakond Rakveres, Pikk t. 5, tel. 2-29.



MICHELIN

Auto-suunanäitajad



valmistatud rahvusvahelise
määruse kohaselt, mehha-
nilised ja elektromagneedi-
lised, kahes teisendis, —
kroomitud ehk mustaks la-
keeritud. Müügil kõigis
suuremais autoärides.

Tartu Telefonivabrik A.-S.

Tartu, Puiestee 9/11.

Auto

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI.

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA.

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

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

VIII AASTAKÄIK.

Nr. 9 (91) 23. septembril 1935.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U.

I N H A L T.

Teedekongress Riias.
Grossglockneri teehitusest.
Võidusõit Grossglockneri teel.
Halb süide.
Seadusi ja määrusi.
Jõuvankrite kinnitusest Soomes ja mujal.
Spordi osa.
EAK teateid.

Die IV Strassentagung in Riga.
Von dem Bau der Grossglocknerstrasse.
Grossglockner — Rennen.
Schlechte Zündung.
Gesetze und Verordnungen.
Versicherung der Kraftwagen in Finland u. anderswo.
Sportberichte.
Klubnachrichten.

Kolme Balti — Eesti, Läti ja Leedu riikide maanteede tegelaste konverents.

27. aug. — 1. sept. 1935. a. Riias.

Eesti, Läti, Leedu maanteede konverents, mis juba neljandat aastat traditsiooniliselt omi istanguid peab kordamööda kõiges kolmes riiges, oli seekord oma ringi teostanud ja tuli jällegi Riiga kokku, kus ka konverentsid oma alguse said.

Eesti poolt võtsid konverentsist osa: Teedeministeriumi poolt hrad ins. *M. Grasberg*, ins. *V. Nemirovič-Dantsenko* ja *M. Saar*. Ajut. Maavalitsuse Liidu poolt: hrad *P. Mägi*, *G. Land* ja *J. Lenzius*; E. Teedeuurimise Seltsi poolt: hrad dir. *M. Raud*, prof. *O. Maddison*, ins. *A. Toss*. Linnade Liidu poolt: ins. *P. Sisask* ja Eesti Autoklubi poolt — *J. Zimmermann*.

Läti poolt konverentsist osavõtjad: dir. Melnalksnis, insp. ins. *J. Švanks*, ins. *A. Sileneeks*, ins. *Fr. Šiffers*, ins. *K. Zebers*, ins. *J. Šalite*, ins. *V. Verners*, ins. *Robešgruntneeks*, ins. *G. Sakne*, ins. *Šalme*, ins. *A. Mangulis*, ins. *V. Nelke*, ins. *A. Krause*, ins. *G. Kalniņš*, ins. *G. Tolstoi* ja ins. *M. Krivošapkin*.

Leedu poolt: dir. ins. *L. Tuskenis*, ins. *J. Dragašus*, ins. *Šalkauskas*, ins. *N. Birulis*, ins. *A. Barauskas*, ins. *A. Novitzkas*, ins. *A. Datzinskas*, Šauliai, kreisi ülem *K. Kalendra*.

27. aug. s. a. kell 11 hom. kogusid osavõtjad Riias Teedeministeriumi ruumidesse avakoosolekule. Konverentsi isatngu avas idir. Melnalksnis ja andis sõna Teedeministrile. Läti Teedeminister *B. Einbergs* tervitas konverentsi, öeldes muuseas järgmist: „Lugupeetud konverentsi liikmed! Südamlikult heameelega tervitan 4-da teedekonverentsi liikmeid, kes nii suurel arvul siia kokku tulnud, Eestist, Lätist ja Leedust. Minu eriline tervitus aga meie naabreile Eesti ja Leedu esindajaile. Võin heameelega allakriipsutada, et sidemed, mis meid ühendavad meie armsate naabritega põhjast ja lõunast, kõvenevad iga aastaga, mitte ainult poliitilisel ja majanduslikul alladel, vaid ka majandustehnilisel alal nagu on maanteede ehitus. Eriti selle

viimasele alale pööratakse kultuur-riikide poolt viimastel aastatel lõpmata suurt tähelepanu, kartmata suuri kulusi. Väga sageli otsustatakse riigi kultuurilise edenemise üle ühes või teises riigis arvessevõttes teede ehituse probleemi. — Lääne-Euroopa riigid, kes oma teedeehitusega tegelenud juba aastasadasid, on ehitanud neid riigi majandusliku elu eduks ja strateegilist tähtsust silmaspidades. Nüüd aga korraldavad ja ehitavad needki riigid oma teid aja nõuete kohaselt, s. o. autodele ja traktoritele. Meie, Balti riiges võoras võim pööras vähe tähelepanu teedele, olgu vaid nii palju, kui palju neid sundis selleks teede strateegiline olukord ja tähtsus. Sarnane ehitusviis enamalt jaolt vähe aitas kaasa riigi majandusliku elu õitsenguks. Neil kaalutlustel ja põhjustel tuleb meil praegu pöörata suurimat tähelepanu oma riigiteede arendamisele ja kuigi aimame ehk järele Lääne-Euroopa tee tehnikale, ometi sel alal võime oma teedevõrgule hea aluse panna mis kooskõlas meie majandusliku elu ja ka strateegia nõuetega. On vana tõde, — et teed ühendavad rahvaid ja ka meie ei saa siin teist teed käia, kui et ehitada omi teid niivõrt, kui võrt see meie liginemisele vajalik. Meie riigid kannatasid palju maailmasõja tõttu ja meie võimallused on piiratud, mispärast meie ei saa kulutada teedele nii palju kui seda oleks tarvis. Iga tehtud viga teede ehituses, tabub meile raskelt kätte ja seepärast tuleb meil ettevaatust pidada ja eksperimentidest hoiduda. Et neid vigu mitte teha, selleks ollete Teie need, kes oma vilumusega riigile abiks on. Selles lootuses, võtke vastu minu parimad soovid eelseisva konverentsi tööks“.

Eesti delegaatide nimel tervitas konverentsi dir. ins. *M. Grasberg* öeldes muuseas järgmist: „Lugupeetud hra minister, lugupeetud hrad konverentsi liikmed! Eesti delegaatide nimel on mul au tervitada konverentsi ja avaldada soovi, et tema tööd krooniks



Kongressi avapäeval Läti Teedeministeeriumi ruumes.

edu ja lähendaks Balti riike üheks majanduslikuks ülesehitavaks tööks. Meie arvame, et teedekonverentside peatülesanne seisab kolme rahvuse kindla ja püsiva ühenduse loomises, niihästi majanduslikul kui ka liiklemise transpordi aladel, millel väga palju ühist joont ja kooskõla. Just need alad, aast-aastalt rahvuste ja riikide vahel võtab ilka enam hoogu ja omab kord-korralt suurimat tähtsust, mispärast kõik ettevõetud sammud, kitsamas mõttes, tulevad kooskõlastada kõigi abinõudega. Mitte ainult poliitilises ühenduses ja ühinemises, vaid palju rohkem majandusliku elu arendamise solidaarsuses ja üldkoostöös näeme ja leiame meie oma riikide hää käekäiku ja edu panti. Möödunud aastate teede konverentsid parandasid meile palju õilsaid tagajärgi, mitte ainult referaatide ja väiteluste näol konverentside plenaar- ja sektsioonide istungitel, vaid suuremal määral ammutasime praktilist väljaõpet teede ehituse ja korrashoiu alal isiklike vaatluste ja uurimuste tagajärjel. Meie arvame, et siit saame ja võtame kaasa palju siin nähtud tegevusest mida võime igaiüks oma kodu kasutada. Praeguse tehnilika jõulisel ajastul peame valvel olema, et kõik praktiline uudus, isegi selle detailid, jäädvustaksime oma mälusse ja võtaksime tarvitusele oma tegevuses. Eranditult tuleb mainida, et meie riikide geograafiline asend, poliitilised ja majanduslikud hüved ootavad meilt tööd, mis viiks meid lähemale soojalt-sõbraliku Eesti-Läti-Leedu ilusama tuleviku. Eesti delegatsiooni nimel palun vastu võtta tunnustus, et meie kõigi abinõudega püüame saavutada seda sihti ja loodame, et ka käesolev konverents oleks tugevaks lüliliks meie riikide ja rahva ühenduskettis“.

Leedu delegaatide nimel ütles tervitusi dir. ins. L. Tuškenis, allakriipsutatades maanteede tähtsust ja samuti kolme Balti-riigi maanteede tegelaste tööd maan-

teede ehituse ja korrashoiu alal. Silmapaistvat osa selles töös langeb kahtlemata uuele Lätile ja tema teedetegelastele, mispärast ka naaber Leedu aina rõõmu tunneb ja Lätile, samuti praegusele 4-dalle konverentsile õnne soovib veel edukamaks tööks.

Sellepeale tervitas konverentsi Läti Teedeministeeriumi maanteede dep. dir. ins. J. Melnalksnis ja tänas naaberriikide delegaatide heade soovide eest ning pani ette konverentsi juhatus valida, samuti sekretariaati.

Juhatusse valiti: esimeheks ins. J. Melnalksnis ja abideks Eesti poolt ins. M. Grasberg ja Leedu poolt ins. L. Tuškenis. Sekretariaati valiti: Eesti poolt ins. N. Danšenko, Läti poolt — ins. K. Zebers, ja Leedu poolt — ins. A. Barauskas.

Esimehe soovil avaldas sekretariaat, et konverentsile on läbivaatamiseks ja otsustamiseks tulnud järgmised referaadid: I Läti poolt: 1) ins. K. Zebers'i referaat „Teede ehitus ja korrashoid“. 2) ins. J. Šalite referaat „Sildade ehitusest“ ja 3) ins. J. Svanks referaat „Autotransport“.

2) Eesti poolt: 1) ins. A. Johanson'i referaat — „Sildade ehitus Eestis 1934./35. a.“ 2) ins. R. Adams'i referaat — „Ülevaade läinud aasta tegevuse ja III. konverentsi otsuste täideviimise kohta“ 3) ins. M. Saar ja ins. N. Danšenko referaat — „Permanentkate tarvituselevõtt Eestis“, „Tehtud katsed ja nende tagajärjed; hind, ökonoomsus, meetodid ja abinõud tööde läbiviimisel“. 4) ins. J. Maasik „Ülevaade Eesti teedest“, 5) ins. N. Danšenko — „Autotranspordi organiseerimine Eestis“ ja 6) ins. M. Saar — „Võitlus tolmuga“.

3) Leedu poolt: ins. L. Tuškenis — „Liiklemise hädaohutus“. 2) ins. J. Dagašus — „Teedekonverentside otsuste elluviimine Balti-riiges“. 3) A. Barauskas — „Informatsiooniline ülevaade uute teede

ehitamisest Leedus". 4) ins. G. Salkauskas — „Sildade normaal-tüüpide küsimus ja tehnilised tingimused nende projekteerimisel". 5) ins. N. Birulis — „Lühike ülevaade autotranspordi küsimuses Leedu 1934./35. a.". 6) ins. A. Novitskas — „Küsimused mis puutuvad maanteedehituse Leedus, määrused, teedevõrk, peatööd, kulud, teedemasinad ja sildade ehitus viimase 3 a. jooksul".

Tähelepannes, et kirjalikud referaadid olid omal ajal kõigile osavõtjatele kättesaadatud ja seega delegaadid tutvunud, otsustati referaatide detailset läbivaatamist ja kokkuvõtete tegemist jätta sektsioonide hooldeks endiste aastate eeskujul.

Sektsioonidesse valiti:

I. Teede: Läti poolt, ins. A. Sileneeks, K. Zebers, M. Robešgruntneeks, G. Kalmis ja A. Krause.

Eesti poolt, ins. N. Danšenko, M. Saar, M. Raud, P. Sisask ja A. Toss.

Leedu poolt, ins. J. Dragašus, A. Brauskas ja A. Novitzkas.

II. Sildade: Läti poolt, ins. J. Šalite, F. Šalme, G. Tolstoi ja M. Krivošapkin.

Eesti poolt, ins. Lenzius ja prof. O. Maddison.

Leedu poolt, ins. J. Salkauskas ja J. Datzinskas.

III. Autotransport: Läti poolt, ins. F. Šiffers, J. Švankis, G. Šakne ja B. Nelke.

Eesti poolt, hrdr. P. Mägi, G. Land ja J. Zimmermann.

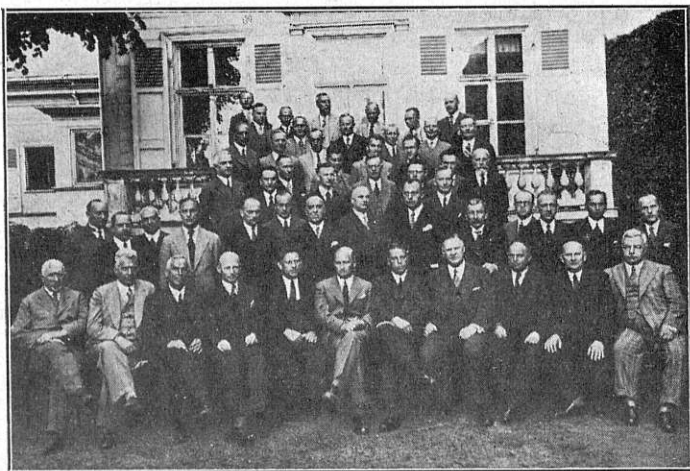
Leedu poolt, ins. N. Birulis ja K. Kalendra.

Sektsioonidele antakse üle vastavad referaadid ja kell pool 14 päeval katkestatakse koosolek ja konverentsi liikmed sõidavad autobustel Riia linna tänavate sillutamistööde vaatlemisele ja Riia ümbruskonna teede ja A.-S. „C. Ch. Schmidt" tsemmentvabriku vaatlemisele, mis kestab kuni kella 15. Vahepeal toimus ka konverentsist osavõtjate juuresolekul ühe uue, 1 km pikkuse betoontee Riia—Boldera maanteel, avamine Riia linnapea poolt.

Lõuna oli korraldatud A.-S. Schmidt tsemendivabriku poolt, mis kestis kella 14—18.

Pärast lõunasööki asuti Riiga tagasisõidule ja sektsioonid asusid omale tööle, mis kestis kuni kella 20. Öhtusöök oli korraldatud Teedeministri poolt ohvitseride kasiinos.

28. aug. kella 9—11 olid sektsioonide istungid Teedemin. ruumes; kella 11—13 vendade kalmistu külastamine ja Vabaduse ausamba tööde vaatlemine;



Riia Kaupmeeste Seltsi aias The Shell Ltd. külalistena.

kella 13—14 kino „Forum" is kinofilmide vaatamine moodsast teedehitusest Lääne-Euroopas, mida demonstreeris „The Shell Co. Ltd. of Latvija" ja kes pärast filmi korraldas külalistele eine Riia Kaupmeeste Seltsi ruumes, Valdemara tän. 35. Kella 18—19 kestsid jälle sektsioonide istungid ja kell 21 koguti Riia linna-pea poolt korraldatud öhtusöögle.

29. aug. kell 8 homm. algas väljasõit Riia teede vaatlemisele ja maanteedega tutvunemisele. Esimene peatus oli Kemmernis, suvituskohas ja mudavannide asutises. Praegu on seal ehitusel väga suurepärane ja tore võrasteremaja-kuursaal, mis saab arvatavasti üks ilusamaid ja moodsamaid Balti riikes. Ehitus minevat maksma umbes 2½ milj. latti ja ehitustööd on juba lõpustaadiumis, kuna lõpetatakse sisemisi töid.

Edasi kestis teedevaatlamise ringreis ühtlasi jätkamine Tukumi—Kandava—Sabile—Kuldiga sihis.

Kuldigas oli lõunasöök korraldatud linnavalitsuse ja maanteedep. poolt millest osa võtsid Kuldiga liigid ärapeetud sõjaväe lennusalga manöövritest osavõtjad ohvitserid, kellele hulgas palju tutavad olid Eestiga, muuseas mitu aastat Eestis olnud Läti atšsche kol. Streipa.

Vaadati ka uut ja ajakohast Kuldiga raadiosaatejaama, mis töötab Riia saatejaama abijaamana. Peale lõunat jätkati sõitu edasi Aizpute—Grobino—Liepaja sihis. Kõik need läbisõidetud teed olid keskpärased kruusateed, kuid mis neid eraldas meie teedest, oli see, et teed on vähe keskelt kõrgemad kui meil, kuid paiguti väga hästi profileeritud; kõrgemad kohad maha kaevatud ja madalamaid kohti tõstetud ja kraavid kahelpool teed. Puuduvad ka ähvilised kurved ja kardetavad käänakud teel. Paljudes kohtades on suured õgwendused läbiviidud ja ettevaade teele on vaba.

Õhtuks kella 22 jõuti Liibavisse (Liepaja) kus öökorterid olid valmis Peterburi võrasteremajas. Öhtueine oli korraldatud Liepaja linnavalitsuse poolt sama hotelli ilusas suures saalis.

30. aug. võeti ette Liepaja kaubasadama, sõjasadama ja selle töökodade ning dokkide vaatlemine.

Töökodade juhataja hrdr. ins. J. Kerpe lahkel vastutulekul näidati ja tutvustati töökodade töödega lennukite, vagunite ja põllutööriistade ehituse alal. Üks uutest valmisaanust lennukitest oli parajasti ärasaadetud Riia Kaitseleidule ja valmistamisel oli veel mitu aparaadi puust osi. Ka raudtee sõiduvagunite kered olid valmistamisel ja mitu suhkrupeedi ja kartuli võtmise atra, mida valmistab töökoda. Demonstree-riti ka sealsamas töökodades valmistatud teehööveld.

Laeva dokid on suurepärased ja suurte laevade jaoks, kuni 50.000 tonni kandevõuga. Tehaste juures on ka õhu-hapniku valmistamise vabrik ja traadivabrik. Ujuvaid dokke on kaks ja need on palju vähemad kui meil Eestis.

Suurepärased on Kaitseministeeriumil kasutamisel olevad Venelt pärandatud suured kivimajad — sõdurite kasarmud, haigemajad ja punaseristi peahoone. See on omaette linnajagu 9 km ulatusel suurte parkidega ja rohelistesse uppuv.

Tehti ka laeval väljasõit merele ja vaadeldi endiseid Veneaja kindluste varemeid mis hävitati venelaste enest poolt Saksa valitsuse nõudel. Vaadati ka uut kalameeste kalasuitsetamise ahjusid ja hooneid kus puhastatakse ja pakitakse kala turule saatmiseks. Kahju et ilm oli vihmane, mis ei lasknud kuigi kaua

jalgsi reisimist teha vaatlemisväärsetes kohtades. Kell 13 sõideti Liepajast välja mereranda (plääži) mööda 16 km *Bernati* suvituskoha kus oli lõuna korradatud Sõjasadama töökodade juhataja poolt. Bernatis — suvituskohat ei paku enesest midagi huvitavat ja ka suvitajaid ei ole siin kuigi palju, sest ligidalolev Liepaja linn on isegi enam suvituskohat kui linn. Viimastel aastatel on siin linnavalitsuse poolt tehtud suuri väljajähtuse töid, eriti mere rannapoolses osas; on asutatud suured ilusad spordiplatsid, puestikud ja kõnniteed liivase merekalda kulul. Mere ligidal pargis seisab veel praegu vana omapärane õlgkatusega varju-alune, kus keiser Aleksander II talupoegade saatkonda vastu võttis ja selle kõrval teine, kuid nägusam ja vigurlõigetega majake, kus keiser „peenemat“ kodanikukihhi esindajaid jutule võttis. Oleme kõrvale kaldunud Bernatist, kuhu lõunale jääme. Lõunalaualas tervitas kongressist osavõtjaid Sõjasadama töökodade juhataja hra ins. *Kerpe*, kes naljatooniga põimitud kõnes maanteede tegelaste tööd „kilplatööga“ võrdles, kuna tulevik ometi on *ohutee* päralt, mis ei vaja kruusa, betooni ega bituumeni vaid lõpumatut õhuvälja.

Pärast lõunasööki peeti sealsamas sektsioonidevaheline nõupidamine plenaaristung ja korregeeriti sektsioonide poolt vastuvõetud resolutsioone. Vihm oli järele jäänud ja päike pistis häbelikult pead pilvede tagant üle mere. Kell 19 oli tagasisõit Liepajasse ja juba kell 21 oli Liepajas õhtueine korraldatud linnavalitsuse poolt. Öösi hakkas uuesti vihma sadama ja veel suurema hooga. 31. aug. kell 8 hom. oli Liepajast ärasõit tagasi Riia poole. Marsdruut: Grabina—Priekule—Embute—Skrunda—Saldus—Dobeles—Jelgava—Riia. Tagasisõit oli juba raske, sest paaripäevase vihmavalangute järgi olid teed vesiseks ja poriseks muutunud, nii et sõita tuli umbes 30—40 km kiirusega. Kella 13 jõuti *Embute* mõisani, mis seisab looduslikult väga ilusal kohal. Siin on ka endised Kompruuti lossi varemed, tähiskaugest hallist mivikust, kena Indula järve kaldal. Embutas oli kavatsatud väljaspool reisikava ilusa ilmaga korraldada külalistele „picknick“ kuid vihm tõmbas sellest kavatsusest kriipsu läbi ja eine oli korraldatud valitseja ruumes, millest osavõttis ka kohalik vallavalitsuse esindaja vallavanem, ametimärgiga kaelas. Lühikest puhkeajaga kasutati ka mõne auto karburaatori jahutamiseks, mis lakkas töötamast porise tee tõttu.

Edasi läks sõit juba kuni Jelgavani. Embute—Skrunda—Suldase vaheline kruusateed olid vihma tõttu liig vesiseks muutunud, nii et mõne kaunis suurte mäketõusudes tuli autodel lihtsalt ükshaaval ronida, sest kinnijäämast oli iga silmapilk karta. Lõpuks jõuti siiski õnnelikult õhtuks Jelgavasse ja seal jäi ka vihm järele. Jelgavas oli korraldatud linnavalitsuse poolt lõuna mis kujunes aga sõitjate hilinemise tõttu õhtusöögiiks. Seega siin oli ka ametliku osa lõpp ja öösi kella 23 jõuti Riiga tagasi.

Kokkuvõttes peab konstateerima, et seekordne konverentsi päevade kava, nagu eelpool näha, ei sisaldanud erilisi laiaulatuslisi küsimusi ega ka uusi algatusi, vaid lahendamisele tulid terve rida tehnilisi üksikasju ja järelduste ning seisukohtade võtmise töde ja kogemuste kohta, mis vahepeal kolmes riigis oli tehtud ja saavutatud. Oli juba traditsiooniks kujunenud, et peatöö konverentsil kandus üle sektsioonidesse, kus kuulati ära referaate, vaieldi, kaaluti ja valmistati resolutsioone peakoosolekule. Plenaaristungeid oli see-

kord kolm: Riias, 27. aug. avamisel, Bernatis, 30. aug. kus vaieldi läbi ja võeti vastu teesid ja resolutsioone ja lõppistung 1. sept. Riias, kus protokollid allakirjutati ja pidulikult konverents lõpetati. Sektsioonid pidasid oma koosolekuid pea iga päev kus aeg ja võimalus seda lubas. Sildade sektsioon töötas välja uued normid sildade gabariitide, kandejõu normide ja arvestuste normide asjus ning lahendas muid tehnilisi küsimusi. Teede sektsioonis oli arutamisel ja kaalumisel mitmes riigis ette võetud tööd ja katsed kõiksuguste teekatete liikidega, kusjuures muuseas ette toodi Eestis laialt tarvitusel olevaid kunstkruusa teekatteid, tolm vastu võitlemise küsimusi, talvel peateede lumest lahtihoid jne.

Autotranspordi sektsiooni töötulemusena esitati muuseas resolutsioone, mis olid sihitud liiklemise hädaohtuse küsimustele ja riikide vahelise koostöö asjus, liiklemise määruste ja juhtimislubade ühtlustamise suunas. Eriti tähtsaks tuleb lugeda seda otsust, kus soovatakse, et kõige lähemal ajal saaks välja töötatud ja maksma pandud nii Eestis, Lätis kui ka Leedus täitsa ühesugused liiklemise määrused tänavatel ja maanteedel. See teostamine oleks suur samm edasi autotranspordi olude ühtlustamiseks Balti riiges.

Ka oleks vajalik, et ühes riigis jõuvankrijuhi luba oleks maksev ka teistes riikides.

Sektsioonides kui ka plenaaristungutel valitsesid elavad vaielused nii mõnegi küsimuse ümber, kuid kõiges asjus lepiti kokku ja võeti kõik resolutsioonid üksmeeliga vastu. Konverents võis töö tulemustega täiesti rahule jääda, sest ilmselt, paistis kõigilt poolt tahe ja soov sõbralikult ja üksmeelselt üldises asjas kaasa töötada. Latviya teedega ja linnade tänavatega tutvunemine oli õige mitmekülgne ja õpetlik. — Väga huvitav oli suure betoonsilla ehitus Signeda all üle Koiva jõe. Mis puhtub maanteedesse Lätis, siis tuleb konstateerida, et möödunud kolme aasta kestel ka siin hulk tööd ära tehtud. Terve rida uusi tsemendi ja kiviteid on juurde ehitatud ja bituumentatud ja ka kruusateid on palju parandatud, eriti Põhja Lätis. Kuid Kuuramaal jätab kruusateede seisukord siiski veel palju soovida. Ühepäevane vihm mõjus niivõrt, et ligipääs oli teedel jõuvankritega raskendatud. See on aga ka arusaadav, kuna kruus ja kivid on Kuuramaal haruldased ja teematerjalide puudus ja kallidus ei lase end siin nii pea olukorda parandada. Tundub, et ka siin siiski püsivalt edasi rühitakse tarvitades peenkillustikku kruusateede parandamiseks.

Mis eriti silma torkas oli see, et viimasel ajal on teede äärde väga palju puisteid rajatud, mis tulevikus aitavad tõsta maastiku ja teede ilu. — Selles asjas on Läti meist palju jõudnud ette.

Konverentsi liikmeid võeti igalpool vastu äärmise sõbralikkuse ja lahkusega nii ametasutiste, linnavalitsuste, eraisikute kui ka koguni vallavalitsuste poolt. Konverentsist osavõtjate eneste vahel on juba iseenesest aastate jooksul väljakujunenud soe sõbralik vahekord, mis on paremaks eelduseks üksteise mõistmiseks ja koostööks.

Konverentsil vastuvõetud resolutsioonid:

1. septembril kell 11 hom. kogusid konverentsi liikmed Läti Teedeministeeriumi ruumidesse viimaselle lõppkoosolekule. Koosoleku avas konverentsi juhatause esimees ins. J. Mellmaksnis ja palus sekretariaadil sektsioonide poolt koostatud resolutsioonid avaldada.

Konverentsi peasekretär ins. K. Zebers luges ette kõikide sektsioonide resolutsioonid, milles tehti soovitud parandusi ja võeti vastu lõplikul kujul.

Teedesektsioon:

I. Üldise iseloomuga otsused:

1) Linnade ja alevite piires olemasolevad muna-kividega sillutatud I kl. maanteed osad on soovitatav ümberehitada, tarvitatades selleks uuematüübilisi teekatteid, mis vastavad rahuliku sõidu, esteetika ja puhutuse nõuetele.

2) Rahvusvahelised magistraalmaanteed on soovitatav projekteerida sääraselt, et kindlustataks hädaohuta ja hõlbus transiitliiklemine. Selleks on soovitatav, et magistraalteed läheksid neist linnadest ja alevitest mööda, kus on olemas kõveraid ja kitsaid tänavaid. Kohaliku liiklemise rahuldamiseks peavad olema säärastel juhtudel ette nähtud, linnade ja alevite planeerimiskavade koostamisel, erilised magistraalile väljaviiavad sõiduteed.

3) Uute ja olemasolevate teede ehitus- ja ümberehituskavade koostamisel on soovitatav, et tähtsamad maanteed raudteedega ristlemised korraldatakse kahes kõrguse pinnas.

4) Arvesse võttes autoühenduse tarvidust üksikute riikide vahel terve aasta jooksul, korrashoida üks magistraaltee, missuguseks oleks talvisel ajal maršrut, mis vastaks pea magistraalile, kindlaks määratud II konverentsi protokolliga 1933. a., väljaarvates Eesti! Eesti jaoks, talviseks liiklemiseks avatud tee läheb Lätist läbi Ruhja — Laatre piiripunkt — Kilingi-Nõmme alev — Pärnu linn — Tallinn.

Liiklemist takistaval lumehangede tekkimisel nii peamagistraalile, kui ka eelpool tähendatud maršruudil, tuleb informeerida sellest teiste riikide maanteed valitsusi telefonogrammiga.

5) Arvestades Eestis toimetatud tolmuga võitlemiskatsetega, konverents leiab soovitavaks katsete tegemist kõikides riikides. Tolmuga võitlemise küsimus tuleb panna järgmise V konverentsi päevakorda, kasutades vaheaega vastavate katsete korraldamiseks.

II. Kruusateede kohta vastuvõetud otsused.

6) I ja II kl. kruusamaanteed üksikute jagude sõiduosa ümberehitamisel või olukorra tõstmisel, tuleb silmas pidada tee üldist suuna tulevikus, seepärast ümberehitatavad teesoad tulevad kooskõlastada tee üldise olukorra tõstmise projektiga. Säärasel viisil tehtud teede reguleerimise juures võib järjести tehtud tee sõiduosa olukorra tõstmise töid ära kasutada raskemate kattetüüpide panemiseks.

7) Kohtadel, kus puudub loomulik kruus, või on olemas halva kvaliteediga kruus, tuleb korraldada uurimus teise sobiva materjali leidmiseks.

Eesti andmete järgi on otstarbekohane ja kasulik tarvitada säärase teede korrashoiuks kunstkruusa, terade suurusega kuni 25 mm, missugune kruus on valmistatud masinate abil graniitkividest. Säärasel viisil kindlustatud sõiduosa, Eesti andmete põhjal, annab küllalt vastupidava teekatte aasta läbisõiduks ja lubab tonnaži kuni 400 tonni tööpäevas. Ka annab see kate võimaluse korrashoida tee hõõvliga.

III. Permanent katete kohta vastuvõetud otsused.

8) Asfalt- ja tsementtee katete ehitamisel, tuleb valvata selle üle, et sõiduosa põikkallak ei ületaks 2½—3%.

9) Asfalt- ja tsementteekatete ehitamisel, heade

tagajärgede saavutamiseks tuleb: 1) karmilt pidada kinni kõigist tehnilistest nõudmistest materjalide kvaliteedi, eriti aga aggregaadi headuse ja puhtuse kohta; 2) luua vilunud tööliste kaader; 3) samuti — vilunud ja energilised tööde otseste juhatajate kaader. Kõige tundlikumaks nendest nõudmistest kinnipidamise kohta kattteks on tsemakkate.

10) Kõikide permanentteekatete ehitamisel, eriti kergemate (pealispindamine bituumeniga) ja keskmiste (bimak ja tsemak) liikide juures tuleb arvestada sellega, et nende pikemaajaline teenistus on täiesti sõltuv hoolsast ja vahetpidamata järelvalvest nende seisukorra üle ja isegi väiksemate vigastuste viivitamata kõrvaldamisest, milleks alati peavad valmis olema sellekohased materjalid ja tööabinõud.

11) Konverents konstateerib kõigis riikides raskete katete — asfalt- ja tsementbetooni ning bituumeniga imbutatud silikaatkivide (Leedumaal) häid resultate.

12) Konverents otsustab jätkata uurimist mitmesuguste teekatte tüüpide ökonoomsuse üle.

Sildade sektsiooni otsused:

III. konverentsi töö jätkamised alaliste sildade projekteerimise alal I ja II kl. teedel tuli konverents järgmistele otsustele:

1) I ja II kl. teedel on soovitatav alaliste sildade ehitamine, või vähemalt sildade ehitamine kivi- või betoonisammastega, sellejuures tuleb enne silla ehitamist lõplikult määrata tee lõplik suun.

2) Alaliste sildade gabariitide emendid I ja II kl. teedel tuleb võtta vähemalt vastavalt sellele kokkuseatud tabeli andmetel.

3) Alaliste sildade ajutised, tarvitavad, koormused tulevad võtta selleks kokkuseatud tabeli järele, olenevalt teede ehitusest, sildade asukohast ja oodatavatest üleveetavaist raskustest.

Märkus: Ajutise koormatise asend — vastavalt Saksa DIN 1072 normidele.

4) Vastavalt III. konverentsi otsusele Saksa DIN 1072 normide tarvitusele võtmise kohta on soovitatav võimalust mööda, betooni ja raudbetooni ehitiste hinna alandamiseks, tarvitada nende normide suurendatud pingete normid (1931. a. väljaanne), missugused määratakse kindlaks vastavalt betoon-proovikehade surve katsetele.

Ühenduses sellega tuleb erilisel silmas pidada järgmised eeltingimused nende suurendatud normide tarvitamisel:

a) piinlik ja väga täpne arvestus ja ehitiste konstrueerimine;

b) betooni koosseisu parandamine, paremate materjalide võtmise ja betooni koosseisu teaduslikul alusel kindlaksmääramise teel;

c) töö kvaliteedi tõstmine, usaldades töö tegemist ainult vilunud usaldusväärsele töövõtjale ja meistritele ning kõvendada betooni kontrollimist töökohal;

Seoses p. 4-ga konverents paneb ette järgmise konverentsi tööde teemiks võtta: meie olude jaoks kõige sobivamate massiivsete sildade projekteerimise põhijoonte uurimise ning nende sildade projekteerimiseks lubatavate pingete normide ja tööde meetodite kindlaksmääramise küsimus.

Autotranspordi sektsiooni otsused.

1) Konverents konstateerib rahuldusega seda fakti, et viimasel ajal raudteed on ellu viinud rea pa-

remusi transpordis, mis osalt lähevad kokku eelmise konverentsi soovidega.

2) Autobranspordi küsimustes avaldab konverents järgmise soovivalduse:

A) *Liiklemise julgeoleku kindlustamiseks:*

a) On tarvis registreerida ja uurida kõikide õnetu juhtumiste põhjused, mis on juhtunud seoses autoliiklemisega,

b) liiklemise määrused ja nende mitte kinnipidamise järeldused tulevad valgustada ja selgitada perioodilises ajakirjanduses;

c) tuleb tarvitada teekatteid, mis annavad küllaldast kindlustust sõidukite mitte libisemise võimaluste kohta;

d) puud ning telefoni-, telegraafi- ja valgustuse postid peab asetatama väljaspool tee muldkeha.

B) *Üksikutes riikides autoliiklemise määruste kooskõlastamise kohta:*

a) On soovitatav vastastiku informatsioon magist-

raalteede seisukorra üle liiklemise tingimuste halvenemise juhul;

b) on soovitatav ette võtta samme vastastikuse autojuhtimiseks väljaantud tunnistuste tunnustamiseks, sõltumata riigist, kes on tunnistuse välja annud;

c) tuges 1934. a. konverentsi protokollile, tuleb lähemal ajal asuda liiklemisjuhtnõõride väljatöötamisele, mis oleksid ühised kõigis kolmes riigis, moodustades selleks komisjoni. Algatajaks komisjoni kokkutsumiseks oleks Läti;

d) järgmiseks konverentsiks tuleb välja töötada referaadid kinnituse üksuste kohta ühenduses autoliiklemisega.

Edasi võetakse vastu veel järgmine otsus:

Järgmise konverentsi töökavas on soovitatav sisse võtta hoburaudade haakide ja rattarehvide laiuse normeerimise küsimused. Neid küsimusi tuleb uurida, eriti selgitades igaaastaste kahjusumma suurust, mis kannab iga riik nende küsimuste puhul.

Kell 19.45 katkestatakse üldkoosolek ja konverentsist osavõtjad tulevad tagasi Liepaja linna.

Grossglockneritee ehitusest.

Kuivõrd vajaline on Šveitsile Alpides tee ehitamine, seda näitab vägev töö, mis alustati Grossglockneri juures 4 aasta eest, ja nüüd 3. augustil avalikult sisse õnnistati.

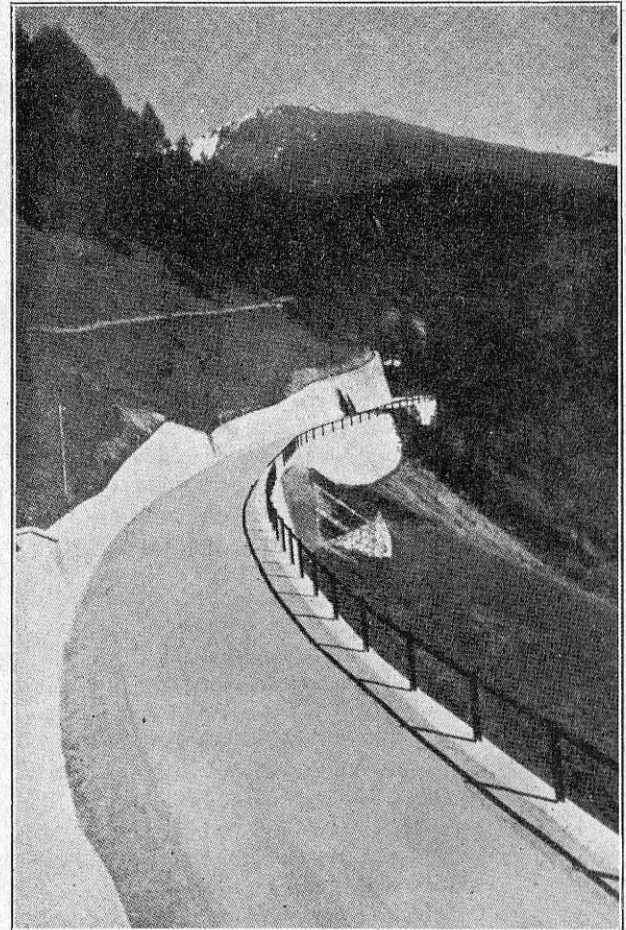
Juba varematel aegadel peeti Grossglockneri suurepäraseks väljasõidu kohaks, kuna säält on imeilus vaade üle Grossglockneri maja kuni Franz-Ferdinand kõrgustikuni, mis 2366 meetri kõrgusel pakub ruumi 100 sõiduautole ja 25 omnibussele. Terve selle läbikäigu tee pikkus — Fusch, Hochtör, Guttal-Heiligenblut — on 41 km, millele lisandub veel nimetatud teeosa kuni Franz-Ferdinand kõrgustikuni, nimelt 8,1 km. Sellest 49,1 km pikkusest teest, mille ehitusega alati 1930. aastal, valmis 30,7 km, kuna ülejäänud 184 km oli ehitusel alates 1933. a. sügisest. Aasta hiljem õnnistati sisse uus teeosa Hochmais—Fuschertöl (2428 m), ühes 1,6 km pikkuse mägitteega *Edelweiss* — tippu (2571 m). See osa Grossglockneri teest on tehniliselt huvitavaim, ning maastikult võluvaim. Fusch'i külast kuni Edelweiss tipuni peab automobilit 216 km pikkusel teosal võitma 1751 m kõrgust. Mis Grossglockneri tee muudab eriti meeldivaks, on tema *elastsus*.

Tee on ehitatud võimalikult hästi nähtav, ta minimaalne laius on 6 m, kuna kurviraadius on 8—10 m. Maksimaalne tõus on ainult 12%, kurvidel 3%. Ilusamatel väljavaatekohtadel on ehitatud seisukohad autodele, kosed on kasutatud selliselt, et igal ajal saab neist jahutusvett autodele, ning telefoniühendus on kõikjal. Päälegi juhitakse kariloomad eriteid mööda, et vältida tülikaid kokkupõrkeid jõuvankrite ning loomade vahel.

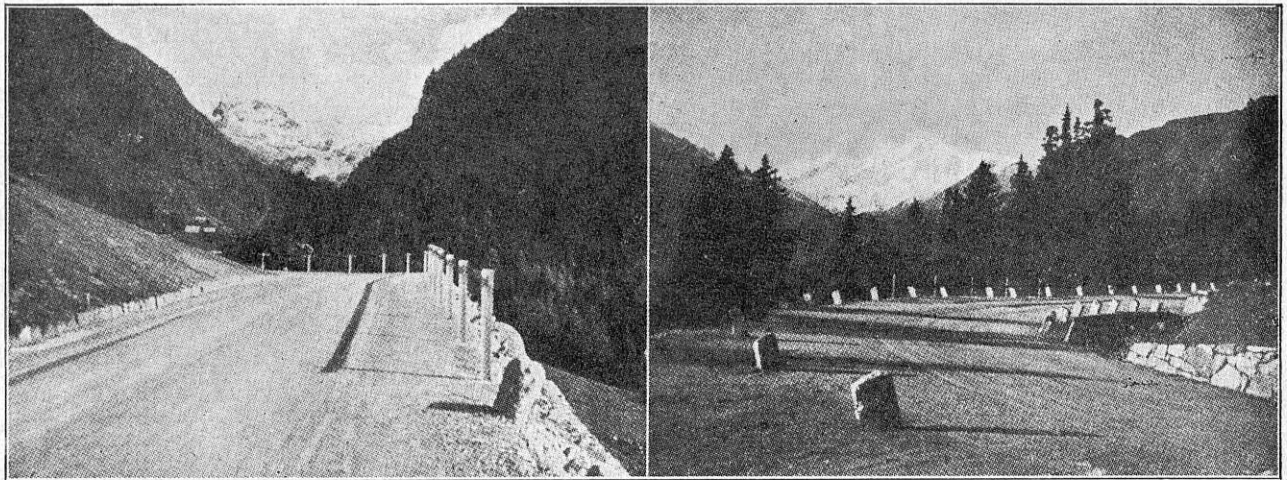
Ehitusel tehti kindlaks, et Grossglockneri tee oli osalt juba ehitatud roomlaste poolt, umbes 2000 aastat tagasi, nii et jällegi saab töeks vanasõna: pole midagi uut päikese all!

Kui vaadelda Alpide kaarti, siis märgatakse kohe, 1100 km pikkuses mägedereas haigutab määratu vahemik: Brenneri ja Tauerni vahel on mäed liiklemiseks juurepääsmatud. Katschberg nõuab „terveid

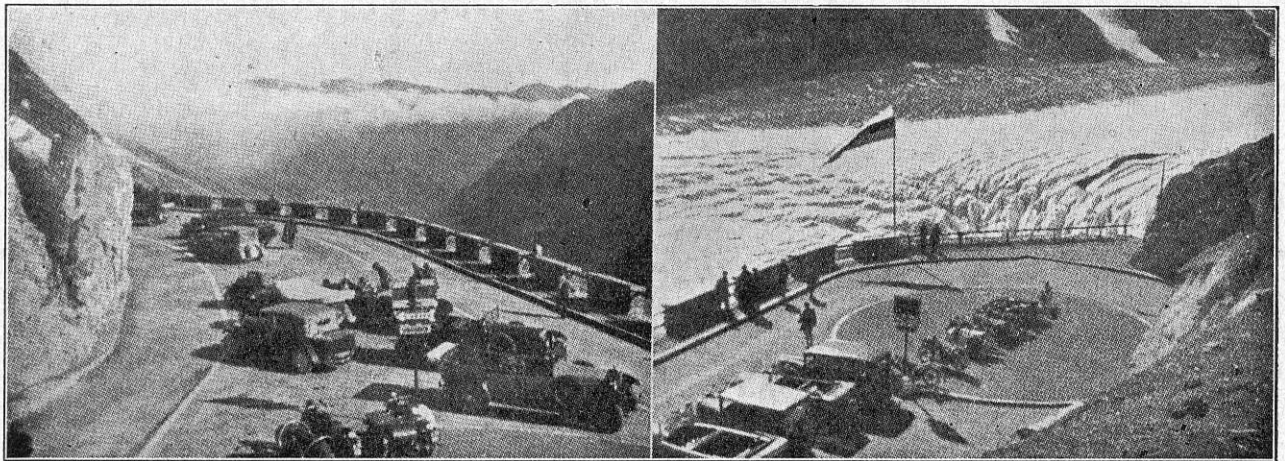
kopse“, kuid suurem osa autosid on kahjuks pisut rentsist osavõtjad tulevad tagasi Liepaja linna.



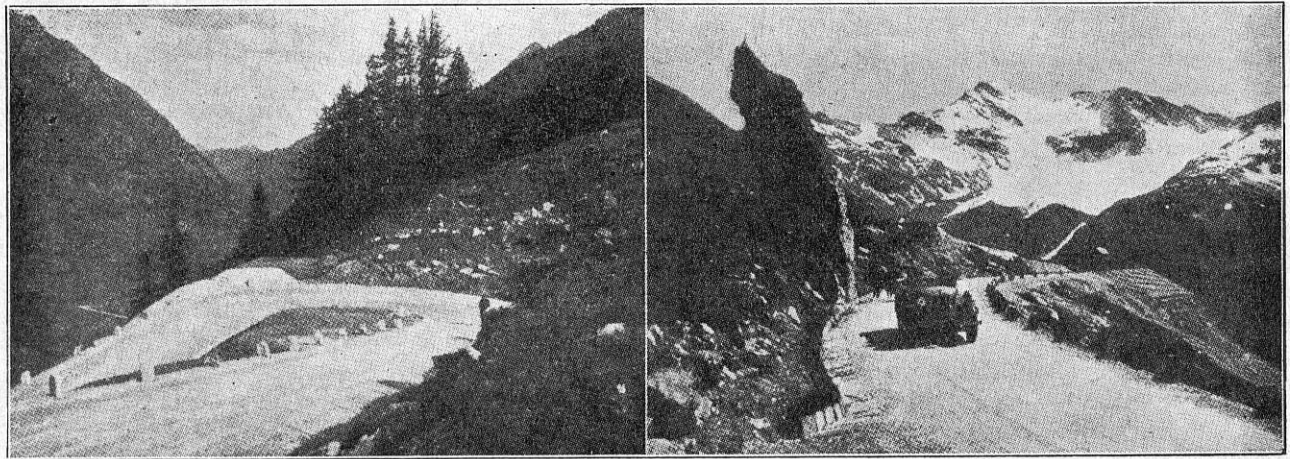
Momentülesvõte Grossglockner võidusõidu teel, kus näha tee ja kurvide laius, mis võimaldab kihutamist.



Grossglockner — kõrge Alpidee, Guttal ja Heiligenblut vahel.



Fr. Joseph kõrgustikul autode seisukoht samuti mootorratastele.



Võidusõiduteeosa 1434 mtr. Vaxide Braunkogel'ile 210 mtr.

Foto ing. Vallack.

kasutamist. Salzburgi ja Kärnteni, seega ka Saksa-
maa ja Jugoslaavia vahel polnud mingit otseühendust.
Veel halvem oli see tiroollastel, kuna Ida-Tiroolini
pääseb emamaalt vaid üle Brenneri, s. t. Itaalia kaudu.

Grossglockneri tee lahendas selle keerdsõlme ühe
hoobiga, luues otseühenduse L-Saksa ja Lääne-Jugos-
laavia ning Itaalia Dolomiitide vahel, ning päälegi
on ilusamaks teeks üle Alpide oma maastiku poolest.

Grossglockner ühendab Pinzganeri Brucki Sal-
zach -orus Heiligenblutiga, ja seega Klagenfurti idaga
ning Toblachi läänega.

Alates Bruckist viib tee sirgelt Fuschi külani.
Tõus algab alles Fuscher-orus, ning Massfeldini tõu-
seb tee 12 äkilises käänakus. Fuschertörlist viib tee
Seidelwinkel orgu, kus ta jälle hakkab tõusma. Nüüd
langeb tee jälle Guttali juures kuni Heilingensblutini.
Ehitustehnilisest küljest pakub Grossglockner-tee täie-
likumat ning huvitavamat. Tee laius on vähemalt
6 m, kurvidel 10 meetrit. Samuti on ümbrus harulda-
selt ilus ning mõjuv. Orud ja mäed vahelduvad, ning
seisuplatse autodele on 15, millelt rahuga võib imetle-
da vägevast loodust.

Grossglockneri-võidusõit.

Avati pidulikult Grossglockneri tee kõrgetes Alpides ja anti liiklemiseks üle. 4. augustil s. a. Sel teel korraldati esimene auto- ja mootorrataste võidusõit, mille tulemused osutusid üllatavalt hääks isegi spetsialistele ja optimistele. Esimest rahvusvahelist Glockneri-võidusõitu tulebki võtta liiklemiskatsena, mis hoolimata „suurte kahurite“ puudumisel on liiklemistehniliselt kui ka sportlikult ülihuvitav sündmus.

Sellel kurviterohkel Alpiteel saavutati kuni 80 km keskmist kiirust, mis on üllatav, kui arvestada sellega, et tee pikkus on umbes 20 km, ja kõrguse vahe ümmarguselt 1600 meetrit.

Võidusõidutee on nii osavalt ehitatud, et võimaldab vabalt ruumi 2000 sõidukile tee ääres ja enam kui 60.000 päältvaatajale. Mercedes-Benz vabriku soovil oli võistlusest eemale jäänud Caracciola, ja samuti polnud Stuck ilmunud. Vabrikud olevat kahelnud Glockner-tee hääduses, — arvamus mis äratas üldist imetust.

Uus tee võlub kõiki, olgu see võidusõitja või omnibusejuht, looduse sõber või masin-inimene. Ta ühendab Salzburgi ja Kärnteni. Viis aastat kestis ehitus mille juures töötas 3200 töölis.

Juba elav osavõtt võidusõidust tõestab huvi Glockner-tee vastu. Võistles 16 itaallast, viis inglasi, samuti hollandlasi, prantslasi, belglasi, hispaanlasi, ungarlasi ja tšehhe.

Võitjaks tuli Tadini Alfa-Romeul, ajaga 14 min. ja 42,24 sek., seega keskmine kiirus 79,6 km/t.

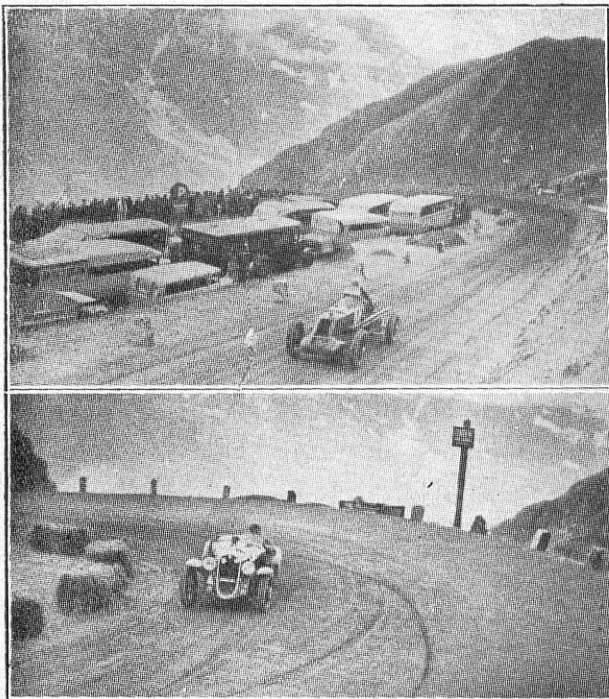
Temale järgnes inglane *Seeman*, ERA autol, kiirus 78,5 km/t. Kolmas oli *Kessler* Maseratil, kiirus 78,0 km/t.

Mootorrataste klassis võitis *Schneeweiss*, *Austro-Omegal* ajaga 15:17,57, ning külakorvidega mootorrataste klassis tuli esimeseks *Stärkle*, ajaga 16:31,82. Sportautode klassis võitis itaallane *Villoresi*, siis Šveitslane *Kautz* ja itaallane *Pintacuda* Alfa-Romeol, kes saavutas parima aja — 15:15,69.

Õhtul oli pidulik auhindade väljajagamine hotell Zentrali suures saalis, mille avas Salzburgi Autoklubi

esimees *Franz Preuschen*. Temale järgnes Austria autoklubi esimehe A. van der *Straaten-Ponthoz'i* kõne. Sõiduga jäädi väga rahule, samuti võidusõidu teega.

Grossglockneri võidusõidule oli korraldatud tähesõit, mille tagajärjed järgmised: pikeima maa kattis:



Alpitee Heilbrunn ligikal.

Jerzy Jochowska, Vilno, 1300 km. Siis mootorratal *E. R. Osborn*, London, 1050 km. Teiseks prl. *A. Schoutens*, Haag.

Glockner-tee on seega liiklemiseks üle antud. Temal sõidetakse ühe naerva ja ühe nutva silmaga; pisarad kuuluvad 8 shillingile (4 RM) tee kasutamise maksumule, mida iga sõitja autos peab maksma.

Teedeehitus, liiklemispoliitiline vajadus.

Autoasjanduse vägev areng äratas maanteed uude ellu. Ta muutis nad raudteede kõrval peateguriks liiklemises, ning aetas nad endisesse majanduslikku tegevusse. Käsikäes selle protsessiga käis teine: meie teedevõrgu ehitus ja uuendamine. Uued teed aga maksavad raha, kes tasub selle? Autoomanik, töendame meie. Liiklemismaksude, bensiini- ja autotollide näol annab ta riigile, mis riigi kohus, ja pisut veel üle selle.

Kui bensiinitolli ja teised maksud kasutatakse täielikult teede ehituseks, siis oleksid meie teed korras. Kuid meie võimudel on võtmine ikka veel armsam kui andmine. Oma lühinägelikkuses peavad nad autot terbitatavaks maksuobjektiks, mis aitaks täita tohutut riigikassat. Jahil automobiliisti taskutele unustati aga, et hääd teed on majanduspoliitiliselt hädavajalikud. Meil poleks vaja häbeneda oma teid välismaalaste ees, kui kõik need maksud kasutatakse teede ehituseks. Bensiinihinna alandamine oleks üks tee meie turistide liiklemise suurendamiseks. Meie maal

on küllalt vaatamisväärsed, kui vaid teed oleksid vastuvõetavad ka varakevadel ja sügisel. Hääd teed on parimaks propagandavahendiks. Prantsusmaa, Itaalia, Austria kui ka Saksamaa on selle arusaamise tegelikult teostanud. Sääli ei ole kadetud ühtki ohvrit tuua liiklemise hääks. Itaalias on selgesti näha, kuidas teede parandamine ning uuendamine mõjub võraste liiklemisele. Esimese 8 kuu jooksul 1934. a. külastas Itaaliat 77% enam turiste kui sama aja jooksul 1932. aastal. Sääli juures oli 66% autodel, raudteel aga ainult 30%. Ning seda vaatamata igasugustele hinnaalandustele raudtee sõiduhindades. Mida oleme meie sellest õppinud? Oma hääks peame tunnustama, et vägagi vähe. Meil on raha kõigeks võimalikuks, kusjuures ikka teatud ringid on eelistatud seisukorras.

Kunas ometi otsustatakse lõplikult autoasjanduse soodustamine?

Nü kirjutab oma lugejaile Schweitsi autoklubi ametlik häälekandja ACS Nr. 15 — 1935. a. (*Strassenbau, eine verkehrspolitische Notwendigkeit*).

Halb süüde?

Inglise kuniglik Autoklubi kogub iga aasta andmeid autorikete kohta, ning sellest selgub, millist suurt osa siin mängib süüde. Huvitav on, et süüde põhjustab rikkeid autodel rohkem kui mootorratastel, olgugi et auto juures süütesüsteem on palju hoolikamalt kaitstud. Võib olla tuleb see kirjutada liigse kaitse arvele? Võib olla vajab süütesüsteem paremat jahutust?

Kuna õhujahutusega mootorratta mootoril töötamise temperatuur on palju kõrgem, siis annab see end klappide juures kõvasti tunda. Autode juures on rikete põhjuseks klapid vaid 3%, kuid mootorratastel peaaegu poole rohkem, — 5,7%.

Seejuures peab aga märkima, et ventiili rikked autodel näitavad tõusu, mootorratastel aga langust.

Määrimine on mootorratastel tublisti paranenud, kuid selle osa rikketes on siiski veel 5,1%, autodel aga 1,7%.

Alljärgnevalt toome tabelid jõuvankri rikete kohta:

Mootorrataste rikkeid.

	1930.	1931.	1932.	1933.	1934.
1. Süüde ja gaasistaja:					
a) süüde	17,3	18,4	17,4	17,4	19,8
b) gaasistaja	2,1	2	1,9	3,3	2
2. Mootor:					
a) silindrid ja kolvid	10,6	10,7	11,6	10	9,2
b) klapi juhtimine	1,7	1,8	3,9	2,5	4,9
c) klapid	5,1	4,9	5,4	6,9	5,7
d) määrimine	5,8	6,5	7	7,1	5,1
e) teadmata põhjused	10,9	10,1	6,2	7,2	8,1
3. Jõu ülekanne:					
a) ketid	4,5	4,7	5	5,9	4,5
b) rihmad	0,3	0,4	0,7	0,5	0,1
c) hammasrastastik	9,2	9,5	7,7	9,2	7,9
d) sidur	4,5	3,4	5	3,9	6,2
e) kikstarter	0,2	—	0,3	0,5	—
f) pidurid	0,2	0,5	0,4	0,5	0,2
g) ketirattad	0,5	0,9	1,2	1	1
4. Edekahvlid	1,1	1,3	1,9	1,4	1
5. Tagakahvlid	0,8	1,1	1	0,5	0,8
6. Raam	1,5	1,4	2	1,8	1,2
7. Ederattad	2,5	3,1	1,6	1,6	1,2
8. Tagarattad	4,6	4,3	3,7	2,5	4,2
9. Juhiseadeldis	0,7	0,5	0,1	0,7	0,1
10. Valgustus	1,2	0,9	1,4	1,6	1,3

11. Kõrvalvankri rikkeid	0,7	0,5	0,1	0,12	0,3
12. „ „ „	0,13	0,6	0,11	0,1	0,6
13. Õnnetused	12,7	11,5	11,6	9,8	13,7
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Autode rikkeid.

	1929.	1930.	1931.	1932.	1933.	1934.
1. Süütesüsteem ja gaasistaja:						
a) süüde	20,3	20,4	20,8	20,4	20,2	21,2
b) gaasistaja	2,6	2,8	3,5	3,7	4,2	5,1
2. Mootor:						
a) sil. ja kolbid	10,9	10,4	10,1	9,9	10	9,9
b) klapi juhtimine ühes nokk-võlli ja selle aja-jaga	0,6	0,7	2,6	2,3	2,9	3
c) klapid	1,5	1,5	1,3	1,5	1,6	1,7
d) määrimine	3,1	2,8	2,2	2,6	2,6	2
e) vee jahutussüsteem	3,1	2,6	2,2	2,5	2,8	2,9
f) väntvõll	0,5	0,7	0,7	0,8	0,8	1,2
g) teadmata põhjus	6,1	5,9	5,5	5,3	4,7	4,4
h) startimine	1	1	1	1,2	1,2	1
3. Jõuülekanne ja pidurid:						
a) sidur	5,9	6,4	6,3	6,2	5,9	6,1
b) hammasrastastik	2,4	2,3	1,9	2,6	2,7	2,7
c) sidurid, paindühendused ja ajajad võllid	4,3	4,1	4,2	4,0	4,2	3,9
d) pidurid	0,2	0,3	0,3	0,4	0,6	0,5
4. Tagaassid:						
a) võllid	14	14,2	13,6	12,7	13,8	15,3
b) differentsiaal	0,9	1	0,9	1,2	1	0,6
c) keegel- ja tigurrattad	0,8	0,9	1	1,1	0,9	1,2
5. Edeassid ja tüüriseade	2,4	3,3	3,2	3,1	1,8	1,5
6. Rattad ja vedrud	4,5	4,3	4,4	4,1	3,6	3,1
7. Valgustus	2,4	2,2	2	2,5	2,9	2,4
8. Õnnetused	12,6	12,2	12,3	11,9	11,6	10,3
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Sün kõneleb automüüja.

Arvate muidugi, et on väga kerge ja lihtne mängida automüüjat, et on selge lõbu hommikust õhtuni selgitada ostjaile ühe või teise autotüübi paremusi, sooritada proovisõite, ja müüa paar autot nädalas või koguni kuus.

Kuid keegi ei mõtle daamidele, kes ründavad sind lapsikute küsimustega, ostjaile, kes isegi pärast kümendat proovisõitu ei suuda veel seda „õiget“ leida. Algul laseb Tema Kõrgus Ostja sind tundide kaupa

seletada, demonstreerida, proovisõite teha, ning siirdub siis „järele mõtlema“.

Harilikult külastab ta veel mitmeid autoesindajaid, ning olles väsinud ning küllastunud liigseist muljeist, ostab esimese kättejuhtuva mudeli müüjalt, kel oli just õnn olla see „viimane“. Mõned „ostjad“ lubavad end lõpmata sõidutada, sooritavad kõik oma vajalikud käigud demonstratsiooni autol, ning leiavad lõpuks, et „takso tuleb siiski odavam kui isiklik auto“.

Teised jälle õppivad sinu kulul autojuhtimise selgeks, ning hangivad siis enesele mõne „hää sõbra“ soovitusel kusagilt ühe tarvitatud auto. Osa „ostjaid“ jälle peab oma kohuseks sooritada proovisõit igal uuel turule ilmaval mudelil, ja see kestab mõnikord terve suvi läbi.

Meie armsaimad ostjad on muidugi need, kes juba teise või kolmanda auto neilt ostavad. Need kuuluvad väheste hulka, kes teavad, mida nad tahavad.

Üldiselt on ostjad praegu palju teadlikumad auto ehituse suhtes, ning meeleldi kasutatakse tehnilisi oskussõnu. Vastavalt sellele on aga ka nõuded suurenenud, mis puutub sõidu omadusi ja mugavust. Autod peavad omama moodsa karosserii, muidu on vähe lootust nende müümiseks, eriti suurlinnades. Selle vastu provintsis ollakse tagasihoidlikum auto välise kuju kui ka uuenduste suhtes. Põhjuseks on siin järgmine asjaolu: väikestes linnades ja maal peetakse otsustavaks nõuandjaks väikeste kohalikke parandustöökodasid, mis moodsaid autosid palju ei tunne, ning seepärast hirmul on uuenduste eest, mille rikestest nad võib olla ei saaks jagu. Seepärast soovivad nad alati osta pisut vananenud mudelid.

Kuna aga väikelinnades ja maal sellised uudised ja „nõuanded“ ruttu levivad, siis on arusaadav, miks sääl ikka ajast maha jäädakse.

Väga palju nalja valmistab meile, kui ostja toob kaasa n. n. *asjatundja*, kes peab ostu juures nõuks ja abiks olema. Surmliku tõsiduse ja kindlusega ronib „asjatundja“ enamal juhul auto alla, et uurida, kudas auto alt välja näeb ja kas kõik on korras. Kõige raskem siinjuures on, et peame tõsiseks jääma, „asjatundja“ tahab oma asjatundmist näidata ja seletab, et tema arvates autovabrik oleks pidanud seda ja seda tegema ja seda ja seda tegemata jätma.

Nii käib ostja, asjatundjaga kaasas pea kõik autode müügikohad läbi, ja siis ta võtab mõtlemise aega! Selle aja jooksul aga „asjatundja“ käib omakorda neid kohti külastamas jutuga: „...kindel on, et Teie auto ostetakse kuid noh, minust ripub ära ost ja kui minule ka midagi näidatakse, siis olge lahke, kas ja kui palju on minu osa?!“ Isegi, kui ostja ise auto valib ilma asjatundjata, ka siis leidub neid, kes pärast ostmist automüüjale selgeks katusuvad teha oma suurt osa auto ostul!

Erilisi lõbusaid soove on ka daamid: „siin on liig palju kroomi, siin liig vähe; värv pole silmapais-tev, siin puudub taskukene maniküüriajade jaoks, sööginõukene sülekoera jaoks jne.

Ei, automüüjal pole kerge, pealegi kui igal automargil on oma esindaja.

Seadusi ja määrusi.

Antud Teedeministri poolt 29. augustil 1935.

Alus: Jõuvankrite seaduse § 17 (RT 30 — 1929).

I.

Jõuvankrite seaduse elluviimise määruste (RT 27 — 1933) §§ 7, 11, 40 ja 83 muudetakse ja pannakse maksma järgmises redaktsioonis:

§ 7. Sõidu- ja veoautod ning autobused peavad olema varustatud:

1) peegliga, mis võimaldaks juhile näha tagalükkuvat mööda sõita soovivat sõidukit;

2) mehaaniliste suunanäitajatega, kinnitatud mõlemale poole jõuvankri külge sarnaselt, et need suunanäitamisel oleksid näha juhiistmelt ja vastu- või järelesõitvalt sõidukilt;

3) jõuvankrid, mis liiguvad väljaspool linnade ja alevite administratiivpiire avalikuks otstarbeks, peavad olema varustatud hädavajalikkude arstiabinõudega esimese abi andmiseks ja nimelt:

- ✓ a) sidemed 3 tk. à 15 sm laiad,
- ✓ sidemed 3 tk. à 10 sm laiad,
- ✓ sidemed 2 tk. à 5 sm laiad;
- ✓ b) steriliseeritud marlit ½ m;
- ✓ c) ligniini 50,0;
- ✓ d) Lig. Ammon. caustic. 5,0 (klaaskorgiga pudelis);
- e) T-ra Valerian acth. 15,0;
- ✓ f) T-ra Jodi 20,0, soovitav klaaskorgiga pudelis ja alumiiniumist toosis, mis seest asbestiga kaetud;
- ✓ g) kolloidiumi;
- ✓ h) väike klaas;
- ✓ i) vatti 50,0;
- ✓ j) zgutt (kummirihm).

Tähendatud arstiabinõud peavad olema paigutatud kas kinnisesse kasti või puldarnist kotti. Autobu-

ses peavad need abinõud olema paigutatud punase risti märgiga varustatud kinnisesse kasti.

§ 1. Maksuliseks reisijate veoks tarvitata-
vad peavad olema:

- 1) korralikud ja puhtad;
- 2) küllaldaselt kiire aktseleratsiooni võimega käikude vahetamisel.

Kinnistel tüüriautodel peavad uste klaasid olema avatavad.

§ 40. Jõuvankri juhid on kohustatud:

- 1) juhul, kui nende nägemisvõime ainult prillidega vastab § 39 p. 2 ette nähtud normidele, jõuvankri juhtimisel kandma prille; jõuvankri juhid, kes kannavad prille, peavad jõuvankri juhtimisel kaasas kandma ühe tagavara paari prille;
- 2) teatama kohalikkudele registreerimisasutustele oma tervisliku seisukorra halvenemisest, eriti nägemise, kuulmise ning kehavigade kohta, mis võivad takistada jõuvankri juhtimist. Sel juhul nad peavad ilmuma kohaliku omavalitsuse kutsel selleks valitud arsti juurde järelevaatusele.

Registreerimisasutustel on õigus igal ajal toimetada jõuvankri juhi tervisliku seisukorra ülevaatus ja teda seks kutsuda järelevaatusele.

Jõuvankrite juhid, kes teostavad maksulist inimeste vedu, peavad olema vähemalt kord aastas tervislikult ja vaimlikult juhtimiskõlvuliseks tunnistatud.

Ühekordne vabaveo luba § 62 järgi (RT 54 — 1934) antakse alates 15. septembrist 1935 ainult sarnase jõuvankri kohta, mille juhi tunnistus on varustatud tervisliku järelevaatuse kõlvulikkuse märkusega.

Alates 15. septembrist 1935 võib kestva autobuse liini jõuvankri juhiks olla juht, kes selleks tervislikult kõlvuliseks tunnustatud.

Järelevaatuse tagajärgede kohta teeb asutis vastava sissekande juhtimisloale.

Registreerimisasutiste poolt arstlikuks järelevaatuseks volitatud arsti maksimaalse tasu määra, mida peab kandma jõuvankri juht, määrab iga aasta kohta maanteede valitsus.

Kui järelevaatuse selgub, et jõuvankri juhi tervislik või väimlik seisukord ei võimalda jõuvankri juhtimist, siis võtab registreerimisasutis juhilt ärja juhtimisloa.

§ 83. Jõuvankrite liikumise üldjärelvalvet teostab maanteede valitsus, kohalikku järelvalvet teostavad politsei ja vastavad ajutised maavalitsused ja raudteevalitsuse ametnikud.

Ajutised maavalitsused ja linnavalitsused võivad revideerimist toimetada ka väljaspool oma administratiivpiire.

Jõuvankri revideerimisel ilmnenud tehniliste puuduste kohta teeb revideerija vastava märkuse jõuvankri registreerimistunnistusele.

Raudteevalitsuse ametnikkude poolt teostatava järelevalve ulatus ja kord ning revideerimise tagajärgedest maanteede valitsusele teatamise kord määratakse maanteede valitsuse ja raudteevalitsuse vahelisel kokkuleppel.

II.

Käesolev määrus hakkab maksma avaldamisega.
29. augustil 1935.

Teedeminister O. Sternbeck.

Maanteede valitsuse direktori as. (allkiri).

Jõuvankrite kinnitamine Soomes ja mujal välismail.

Esimised, jõuvankrite liiklemist korraldavad määrused, pandi Soomes maksma 1922. a. Autode kinnitamist ega liiklemisõnnetuste läbi tekkinud kahjude eest vastutavust need määrused ei puudutanud. Maksis edasi üldine kahjude eest vastutavuse seadus ja põhimõte, et kes kahju teinud või tekitanud, on kahju eest ka vastutav. Nii oli see kuni 1924. aastani. Siis leidis valitsus vajalikuks, anda eduskunnale eelnõu, mis määras lähemalt jõuvankrite liiklemisest tekkivate kahjude eest vastutavuse küsimuse ja nägi ühtlasi ette jõuvankrite sundusliku kinnituse õnnetuste vastu. Oma esildust põhjendas valitsus muuseas järgmiste väidetega:

„Üldised, kahjude eest vastutavust määravad seadused ei kindlusta küllaldaselt rahva õigusi... Et jõuvankri läbi tekitatud kahju on võrdlemisi harva jõuvankri omaniku enda poolt tehtud, siis ei ole kahjusaajal võimalust nõuda ja saada kahjutasu. Autojuhi varanduslik seisukord jälle teeb kahjutasu saamise küsitavaks. Raske on ka süüdlast kahjus kindlaks teha. On ka palju õnnetusi, milles pole süüdi ei jõuvankri omanik ega ka juht. Õigus aga nõuab, et jõuvankri omanik, kel selle liiklemisest kasu, vastutaks ka kahjude eest. On aga selgitatud, et süüdi ei ole autojuht või jõuvankri puudulikkus, siis võib ta vastutusest vabaneda. Et kindlustada kahju tasumine kahjusaaajale, selleks on vaja sunduslik jõuvankrite kinnitamine.“

Sellised olid peajoonetes Soome valitsuse põhistsused. Eelnõu rändas eduskunna komisjonides ja võeti viimaks 1924. a. lõpul eduskunna poolt vastu järgmisel kujul: (Siin kokkuvõetult): *Kahju eest*, mida jõuvanker tekitanud isikule või varandusele, mida jõuvankris ei veeta, vastutab jõuvankri omanik. — Vastutavusest vabaneb ta siis, kui selgub, et õnnetuse põhjuseks pole autojuhi süü ega jõuvankri puudulikkus. Autojuht on omanikuga solidaarselt vastutav. — Vastutavusest vabaneb ta siis, kui selgub, et ta pole kahju tekitamises süüdi. Mõlemate vastutavuse korral tasuvad omanik ja juht tekkivat kahju nii, nagu kohus määrab. Kui kahju on saanud isik, keda veetakse avalikult üüritavas jõuvankris ja kui õnnetuse põhjustas autojuht või jõuvankri puudulikkus, siis

vastutab kahju eest ka jõuvankri omanik. Kahju suuruse ja vastutavuse otsustab kohus juhul, kui kahjusaaja, mõni kõrvaline isik või asjaolu on õnnetuses kaasa mõjutanud. Kui kahe või rohkem jõuvankrite tarvitamisel on kahju tekkinud, vastutavad nende omanikud kahjude eest solidaarselt — vastutusest vabaneb omanik kui selgub, et tema jõuvankri puudulikkus ega autojuht pole õnnetuses süüdi. Kes loata kasutab teise jõuvankrit, vastutab ise kahjude eest. On keegi annud jõuvankri teise valdamisele, siis vastutavad omanik ja valdaja solidaarselt kahjude eest. Valdaja on vastutav kahjude eest, mida tema poolt teenistusesse võetud juht jõuvankriga tekitab. Valdaja on ka jõuvankri omaniku ees vastutav.

Kahjutasu peab maksma: 1) *kehavigastuste puhul*: a) ravimiskulude, arstirohtude, sidede, kunstliigete jne. eest; b) möödukas tasu tööjõu või teenimisvõimaluse ajutise kaotuse puhul ja c) töövõime jäädavalt, osalt või tervelt kaotamise puhul kohtuotsuse kohaselt. 2) *Kui õnnetus põhjustas surma*: a) peale eelpool punktides a ja b tähendatud kulude ka matusekulud ja b) ülespidamist lesele kuni uuesti abiellumiseni ja lastele seni kui nad pole töövõimelised ning kõigile neile, kes olid surmasaanud isiku ülalpidada. 3) *Kui varandust on rikutud või hävitatud*: kahju suurus täiel määral, või asendama kohtuotsuse kohaselt rikutud või hävinenud varanduse. *Kahjutasu suurus*: 1) vigastatud või surmasaanud isiku poolt ülalpeetule 4000 marka igapähele, kuid mitte rohkem kui 12.000 marka ühe õnnetuse puhul. 2) Ühe õnnetuse puhul rikutud või hävitatud varanduse eest kuni 25.000 marka. Nõuded kahjutasu saamiseks tuleb esitada kahe aasta jooksul surma või õnnetuse päevast arvates. Juhul, kui õnnetuse tekitaja on tundmata, peab kahjusaaaja teatama kohtule 60 päeva jooksul sellest, kui õnnetusest või kahju tekkimisest teada sai. Kahjutasu suurust võidakse olude muutudes vastavalt muuta.

Jõuvankrite kinnitamine: Iga registreeritud jõuvankri omanik on võimalike kahjutasude maksmise kindlustuseks kohustatud kinnitama oma jõuvankri riigi poolt vastuvõetavaks tunnustatud kindlustusasutuses. Mootorrattad alla 50 kg. kaaluga ja ilma kül-

jekorvita on kinnitamisest vabastatud. Samuti presidendi, riigi, omavalitsuste, võõra riigipea, võõra riigi valitseva värsisoo liikme, võõra saatkonna ja konsulaadi liikmete (kui viimased pole Soome kodanikud) jõuvankrid. Valitsus võib ka kindla varandusega isikuid vabastada jõuvankri kinnitamisest, kuid korraga mitte rohkem kui kaheks aastaks. Kahjutasu nõudmiste puhul on *kindlustusseltsidel kohtudes sõnaõigus*. Kohtutele jääb täisvabadus igal juhul otsustada kahjutasu nõudmise üle. Käesolev seadus ei takista kedagi ka üldise seaduse alusel kahjutasu nõudmast, kuid kahjutasu määratagu siiski vaid käesoleva seaduse normides. Jõuvankri omanikul, kes käesoleva seaduse alusel on kahjutasu maksnud, on õigus nõuda makstud summa tasumist selle poolt, kes kahju tekkimises süüdi. Seadus hakkab maksma 1. sept. 1925. a. ja ei puuduta kahjusid, mis jõuvankrite läbi enne seda tekkinud.“

Selline on üldjoontes Soomes maksma pandud seadus. Selle seaduse alusel ja veel enne kui see maksma hakkas, andis valitsus välja määrused seaduse eluviimiseks. Olulisemad kohad neis määrustes on järgmised:

„Jõuvankrite kindlustamisi seaduse alusel on õigustatud vastu võtma: 1) osanike vastastikku vastutuskohustuse põhjal tule ja õnnetuste vastu asutatud kindlustusasutused, mille tegevus ulatab üle riigi; 2) kodumaised üleriiklikud tule ja õnnetuste vastu kindlustavad osaiühisused ja 3) teised kodumaised kindlustus-osaiühisused ja vastastikku vastutavusele rajatud kindlustusasutused — siis kui nad oma põhikirjade alusel on õigustatud jõuvankreid kinnitama ja kui nende tegevus ulatab üle maa. Tule vastu kinnitavad asutused, kes ka jõuvankrite kinnitusi vastu võtavad, peavad aga seaduses ettenähtud ülalpidamise aastamaksude eest vastutavuse andma üle eelmistes punktides mainitud kindlustusasutustele. Kavatsusest hakata võtma sunduslikke jõuvankrite kindlustusi, tuleb teatada sotsiaalministeeriumile. Kinnituste vastuvõtmisest ei tohi keelduda. Tegevuse lõpetamise puhul tuleb sotsiaalministeeriumile teatada, kelle kanda kindlustusasutuse kohustused edaspidi jäävad. — Tegevust võib likvideerida ainult sotsiaalministeeriumi loal. Jõuvankrite kindlustusi vastuvõtivate kindlustusasutuste tegevus sünnib sotsiaalministeeriumi juhtnööride ja kontrolli all. Kindlustusasutuse vastutus kestab edasi kuigi kindlustusvõtja on rikkunud kindlustuselepingut. Jõuvankri kindlustus võetakse terveks aastaks ja kestab see aasta lõpuni, kuigi jõuvanker aasta kestel läheks teise omaniku kätte. Kindlustusasutus, kes maksnud kahjutasu välja, kuid mitte isikule, kes seda õigustatud saama, on kohustatud viimasele tasuma sel viisil tekkinud kahju. Jõuvankrit võidakse liiklemisele registreerida alles siis, kui see seadusele ja käesolevale määrusele vastavalt kinnitatakse. Kindlustamata jõuvankri tarvitamise eest karistatakse 200 margalise trahviga.“

Niisugusele seadusele ja määrustele põhjeneb Soomes vastutus jõuvankrite liiklemisel tekkinud kahjude eest ja jõuvankrite sunduslik kindlustamine reisija, kolmanda isiku ja varandusele tehtud kahjude vastu. Nagu eelpool selgunud, võib jõuvankrite kinnitamine olla kaheksa: 1) piiratud ehk sunduslik ja 2) üldine ehk piiramata. Esimene neist käsitleb kindlustuse, et kohtu poolt mõistetud ülevalpidamise aastamaks ja tasu ainelise kahju eest saavad tasutud. Ars-

timiskulu, tasu ajutise töövõimetuse ja kaotatud aja eest ning matusekulu, see kindlustamise moodus ei kindlusta — need kulud jäävad kahju tekitaja enda kanda. Üldine ehk piiramata kindlustus käsitleb iga-suguste kahjutasude ja kulude tasumise kuni seaduses ettenähtud kõrgeima määrani.

Mis puutub kindlustuspreemiasse, siis olid need enne sunduslikku autokindlustuse maksmahakkamist 900—1000 Soome marka keskmise auto pealt aastas. Nii palju nõudsid kindlustuspreemiat mõned kindlustusseltsid veel peale seaduse maksmahakkamist. Et see oli liig, otsustasid automobillistid organiseerida vastastikku *auto-kindlustusseltsi*. Ja nii sündis kindlustuse „O/Ü. AUTO“. Vastastikku vastutavusel ja ühistegelisel alusel tegutsev asutus, nagu „O/Ü. AUTO“ on, võis alandada kindlustusmaksu umbes poole võrra — nii et keskmise taksoauto kindlustamine piiratud vastutusega maksab aastas 400—500 marka ja piiramata vastutusega 500—600 marka. On aga aastas autoõnnetusi vähe, siis langevad kindlustusmaksud, ja mis eelmise aasta kindlustusmaksudest üle jäi, jagatakse kindlustusevõtjate vahel ja viiakse nende järgneva aastamaksu arvele. See süsteem arendab kindlustajate suuremat ettevaatust ja viib järjekindlalt kindlustusmaksude alandamisele. Sundusliku autokindlustuse pahe — kui kindlustamine peab sündima ainult omakasu taotlevais kindlustusseltsides — on see, et kindlustusevõtja jääb *hooletuks* ja on vähem ettevaatlik. *Vastastikku autokindlustus kaotab selle halva nähtuse*. Seda on näidanud kogemused Soomes.

Siirdume nüüd vaatlema, kuidas autokindlustus ja vastutavus autoõnnetuste eest on mujal välismaal korraldatud. Käepärast olevate andmete järgi saame järgneva pildi:

AMEERIKA ÜHENDRIIGID: Sunduslikku jõuvankrite kindlustamist, — väljaarvatud Massachusettsi osariik — ei ole. Küll aga on Ameerika Auto-liidu poolt koostatud juba seaduse eelnõu (Safety Responsibility BILL), mis käsitleb autoõnnetuste vastutavuse küsimust ja näeb ette vahendeid õnnetuste vältimiseks. Seadusena saaks sellest mingi raamseadus õnnetuste vastu võitlemisel ja vastutavuse kindlaksmääramisel. Sunduslikku jõuvankrite kindlustamist *eelnõu ette ei näe*. Seda on aga sellisel kujul juba paarkümmend osariiki õnnetuste vastu võitlemise seaduse alusena ja eeskujuna kasutanud. Mis puutub vastutusesse, siis peetakse autoomanikku ja juhti kolmandale isikule ja võõrale *varandusele tehtud kahjude eest täiel määral vastutavaks*.

KAANADA: Jõuvankrite kindlustamine pole sunduslik. Viies provintsis on pandud maksma seadused, mis taotlevad sama kui „SAFETY RESPONSIBILITY BILL“ Ühendriigiski, s. o. õnnetuste vältimist ja kahjude eest vastutavuse kindlaksmääramist.

INGLISMAA: Jõuvankrite kinnitamine kolmandate isikute ja loomade suhtes piiramata summas sunduslik. Võõrale varandusele tehtud kahjude kindlustamine pole sunduslik — seda võib teha vabal kokkuleppel kindlustusseltsidega. Uuemate määruste järgi, mis maksavad 1931. a. alates, võib iga üksiku auto sunduslikust kindlustamisest kolmanda isiku suhtes vabaneda, makstes ülemkohtu pearevidendi juures 15.000 n. sterlingi deposiiti. Sellest kautsjoni või tagatissummast tasutakse kõik sissemaksja auto või autode kolmandale isikule tehtud kahjud. See on suur soodustus neile, kel suuremal arvul autosid, na-

gu suured mootor transport ärid, omnibuseliinide pidajad jne.

PRANTSUSMAA: Sunduslikku autode kindlustust ei ole. 1931. a. valmistati seal seaduseelnõu, mille seaduseks saamisel oleks asutatud tagatisfond, kuhu oleks saadud summad autode lisamaksust — 1—3% harilikust automaksust. Prantsendi suuruse määraks iga aasta teedeministeerium. Fondist oli kavatsus maksta juhul, kui kahjutekitaja ise ei suuda seda teha ja ainult selles summas, mis kohtu poolt kindlaks määratud. Prantsuse seadused — nagu meil maksev Balti Eraseaduski — näevad ette kahjude eest vastutavust piiramata määral. Fondi asutamist korraldavad seaduseelnõu jäi autoomanike vastuseisemise tõttu vastuvõtmata ja autode kindlustamine vabaahelikuks.

SHVEITSI: Liiklemisseaduses on ettenähtud sunduslik kindlustus kaasasõitjatele, kolmandate isikute ja asja kahju kohta. Kindlustussummad: kui sõiduk on kuni 10 isikule — 150.000 franki, 11—20 isikule — 300.000 franki ja üle 20 isikule — 500.000 franki. Nende summadega ei ole kindlustatud autoõnnetuste vastu kahjusaaaja abikaasa ega lähemad sugulased — lapsed ning vanemad. Kahjutasu maksab riik sel juhul, kui õnnetuste puhul juhtis autot isik, kes põlnud seks õigustatud — sest sellisel õnnetusel pole kindlustusvõtja vastutav. Selliste summade tasumiseks võtab riik raha bensiinitollist.

NORRA: Kindlustamine deposiidi kujul sunduslik. Deposiidi suurus 20.000 krooni. Seda võib maksta iga jõuvankri pealt rahas, väärtpaberites, pangatagatises, kindlustuse kujul riigi poolt tunnustatud kindlustusseltsis jne. Vastutus iga kahjusaanud isiku eest on piiratud 10.000 kr. ja asjakahju eest 5.000 kr. peale.

TAANI: Kindlustamine sunduslik. Iga reisija ja kolmas isik olgu kindlustatud kuni 5.000 kroonini. Asjakahjude eest vastutus täiel määral.

ROOTSI: Kindlustamine sunduslik. Seadus sarnaneb Taani ja Soome omale. Vastutus isiku pealt on 20.000 kr.

AUSTRIA: Kindlustamine sunduslik. Sõiduautod kuni 8-istm. — 20.000 shillingit isiku pealt ja iga õnnetuse vastu 80.000 sh. ning asjakahjude eest 4.000 shillingit. On autos 20 istet, siis on kindlustussumma iga üksiku õnnetuse vastu 160.000 sh. Teiste mootorsõidukite kindlustuse ülemmäärad on vähemad.

Sunduslik jõuvankrite kindlustamine on maksev ka *Bertinis, Baden-Badenis ning mõnas teises kohas riigis*. Jätame need aga siin kõrvale ja märgime sundusliku kindlustuse juures esinevad erandeid — nii palju, kui neil tähtsust. Kindlustamisest on vabastatud riigipeade, riigi omavalitsuste, kaitseväge, diplomaatikonna ja konsulaatide ning võõra riigi valitsejate ja nende sugukonna liikmete sõidukid pea kõigis riiges. Välituristide autod, *kui need kolmanda isiku suhtes kindlustatud*, võivad Inglismaal liikuda *neli kuud* ilma uuesti kindlustamata — puudub aga kindlustus, siis tuleb auto Inglismaale saabumisel kindlustada inglise seadustega vastavalt. Sama on maksev ka *Taanis ja Rootsis*. Soomes võib vähis-*maa autoga* — olgu see oma kodumaal kinnitatud või mitte — liikuda *kuus kuud* seda Soomes kindlustamata.

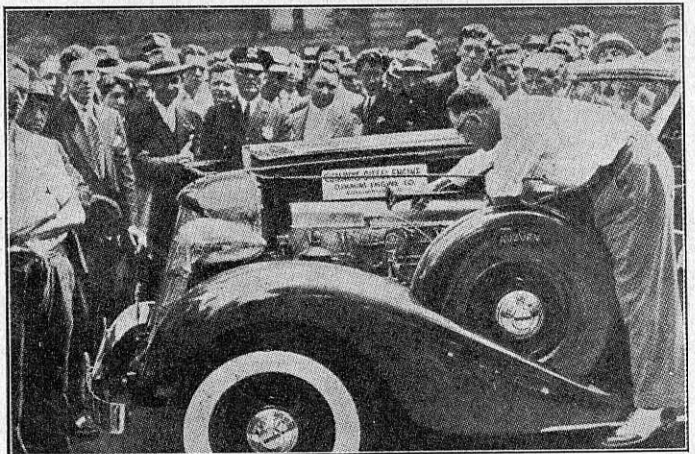
Nagu eelpool selgunud, on jõuvankrite sunduslik kindlustamine pea igal maal lisesugune. Automobiliisti seisukohalt pole see vist kuskil täiesti ideaalne. Pal-

ju oleneb ka rahva jõukusest, traditsioonist, liiklemismäärustest, karistusseadustest jne. Teisalt on aga paljugi tähtsaid riike suure hulga autodega, nagu *U. S. A., Saksa, Prantsuse, Itaalia, Argentiina, Brasiilia* jne., kus jõuvankrite sunduslikku kindlustamist pole maksmata pandud. Lõpuks veel üks märkus: meilgi Eestis püütakse autode sunduslikku kindlustamist reisijate, kolmanda isiku ja asjakahjude suhtes. Selleks valmis mõne aasta eest vastav eelnõu. Selle arutamise puhul Teedeministeeriumis esinesid meie kindlustusseltsid oma kavaga kinnitumaksude ja summade kohta. Selles kavas olid kindlustusmaksud väga kõrged — võrreldes näiteks Rootsi omadega. Nii oleks taksoauto kindlustus 15.000 kr. kindlustussumma eest läinud meil maksma umbes 250 kr. aastas, s. o. kaks korda enam kui Rootsis, kus ometi on kindlustussumma 20.000 kr. ja autosid 50 korda rohkem kui meil. Ja ilma asjakahjude eest kinnitamata oleks sama taksoauto kindlustamine (kolmanda isiku kohta) maksnud 182 kr. aastas, s. o. 50% rohkem kui Rootsis. Autobuse kindlustamine reisijate ja kolmanda isiku suhtes oleks selle kava järgi läinud maksma umbes 433 kr., s. o. 40% rohkem kui Rootsis ja kui kindlustus ulataks ka asjakahjudeni, siis 570 kr., s. o. 100% rohkem kui Rootsis! Ja ometi on meie rahva ja ka meie automobiliistide jõukuse base kaugelt alla rootslaste omast.

Et ka meil on seda küsimust puudutatud (vaata vann. adv. M. Puusepp'a kirjutis „Auto“ nr. 7 — 1935. a.), siis toome asja mitmekülgseks selgitamiseks eelpool seisvad read. Ja kuna ka Teedeministeeriumis vastava seaduse kava koostamisele on asutud ja arvatavasti ligemal ajal seaduseks saab, siis on „Auto“ toimetuse valmis äratooma asjaomaste isikute arvamist, kui keegi oma arvamusel toimetusele saadab, mis võib ka sündida vaielduse korras.

Kõigepealt loodame, et jõuvankrite omanikud ja kinnitusseltsid oma sõna ütlevad. Teedeministeeriumi poolt koostatud „Jõuvankri seaduse“ kava juurde tuleme tagasi „Auto“ ligema numbri veergudel, sest asi on sedavõrt tähtis, et seda küsimust igakülgset kaalutataks, enne kui kava seaduseks saab.

„Auto“ toimetuse.



C. L. Cummins, kes sõitis Auburn-düselmootoriga varustatud autol 6040 km. Kütte maksis kõigest 7.63 doll.

Auto

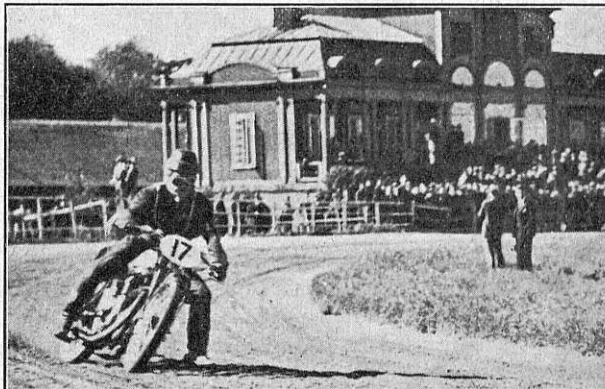
Spordi osa.

MOOTORRATASTE VÕISTLUSED TALLINNA HIPODROOMIL, 1. SEPT. S. A.

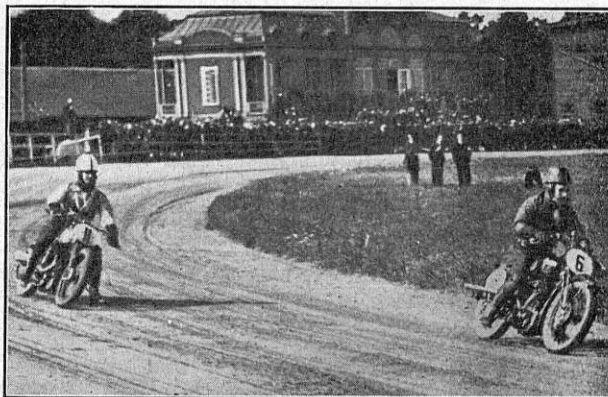
Päeva tippsaavutuseks oli uue Eesti rekordi püstitamine hipodromisõidul *Erich Tomson*ilt Norton-masinal. Ta algas sõitu jooksvast startist ja näitas keskmiseks tunniikiiruseks 98,26 km. Eilsete võistluste üldvõitjaks tunnistati *Ed. Johnson* Norton-masinal; junioride grupi üldvõitjaks *S. Traudvach* AIS-masinal; senioride grupi üldvõitjaks *Erich Tomson* Norton-masinal; külgkorviga masinal *A. Kään* Harley Dewidsonil. Teine eriauhind annetati soomlasele *Somerkorpile*, kes muide tuli võistluses teisele kohale.



Prl. Agnessa Kook, esimene nais-mootorsportlane, kes avas 1. sept. s. a. Tallinna Hipodroomil võistlused mootorratastele ja võttis osa sõidust Hipodroomi. Kõrval olevad pildid näitavad momente sellelt sõidult.



E. Tomson hipodroomi sõidul.



O. Harpe ja G. Kuura, hipodroomi sõidul.

III. EESTI SUURSÕIT PIRITAL, 15. SEPTEMBRIL S. A.

Eesti Autoklubi mootorrattasektsiooni poolt püha-päeval, 15. sept., korraldatud 3. suursõit Pirita-Kose-Kloostri metsa ringteel oli meelitanud kohale suure rahvamurru. Vahetpidamata sõitsid autod ja mootorrattad. Umbkaudu võib seda hinnata enam kui 40.000 inimesele. Mõni minut enne 12 ilmus võistlejate juurde oma talust riigivanem K. Päts. Võistlejate rivile ütles riigivanem oma avasõnas tervitusi, tähendades, et kuigi kiirussõit tähistab tehnika arengu edu, tuleb võistlejail pidada silmas, et nad ei paneks liiga kergele käel oma elu kaalule, vaid säilitaks vajalise ettevaatuse. Riigivanemale hüüdsid sõitjad kolmekordse „elagu“.

Võistlused algasid 10-ringilise sõiduga külgkorvidega mootorratastele. Alul asus kche juhtima eesti mootorrattur Kletski, tema kannul püsis Saksa võistleja Visotzki. Kletski juhtis kolm ringi. Siis murdus aga tema mootorratta klapp ning ta oli sunnitud katkestama. Tema asemele esikohale surus enese eestlane Villbert. Siis kukkus ta ning katkestas sõidu, sest rattas oli rikkes. Kohe asus juhtima Visotzki, kes seni oli püsinud ta kannul teisena, ning kes lõpetas esimesena ajaga 51.46,5, keskmine kiirus tunnis 78,36. Möödunud aastal A. Villbert võitis esikoha 82.93 t.-km. Seega tänavuse võitja aeg on halvem.

Külgkorviga mootorrataste võitjad:

1. A. Visotzki — NSU — Saksa — 51:40,0 — k.-k. 78,36 t.-km.
2. A. Salben — DKW — Eesti — 54:40,6 — k.-k. 74,19 t.-km.
3. A. Kazaks — BSA — Läti — 55:03,8 — k.-k. 73:67 t.-km.

Järgnes päeva põnevaim võistlusala: 25-ringiline soolomootorrataste start. Ühekorraga asusid teele 20 mootorratturit, kes võistlesid kolmes klassis. Juba esimesel ningil surus enese etteotsa soomlane R. Lampinen, kelle kannul oli O. Veldeman. Kolmandal kohal oli rootslane S. Bogenholm. Samas järjekorras esimesed kolm meest saabusid ka finiši.

Võistlejatest juhtus äpardusi soomlase V. Holminguga, kes Lükati kurvel kukkus ning sai rangluuvigastuse. Öhtul viibis ta juba banketil. Masinarikke tõttu katkestasid võistluse soomlane Rimmänen ja lätlane Silins. Viimane kukkus enne võistluste katkestamist Kose kurvel neli korda.

Soolomasinate C klassis (500 ccm) võitsid:

1. R. Lampinen — Husqvarna — Soome — 1:41.38,0 k.-k. 99,78 t.-km.
2. O. Veldeman — NSU — Eesti — 1:42.05,8 — k.-k. 99,33 t.-km.
3. T. Lahti — Norton — Soome — 1:51.18,4, k.-k. 91,11 t.-km.



Vasakul:

Enne mootorraturite starti.

Hra Riigivanem, J. Zammernann, K. Sorgave ja Tamvelius jutlemas.

Mootorrataste start.

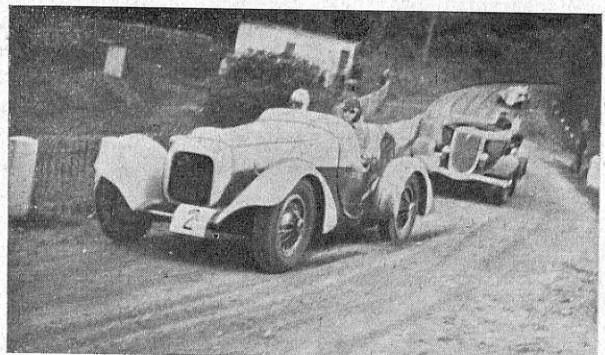
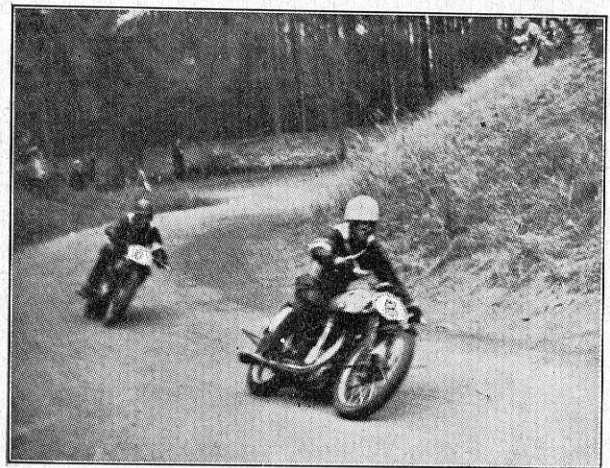
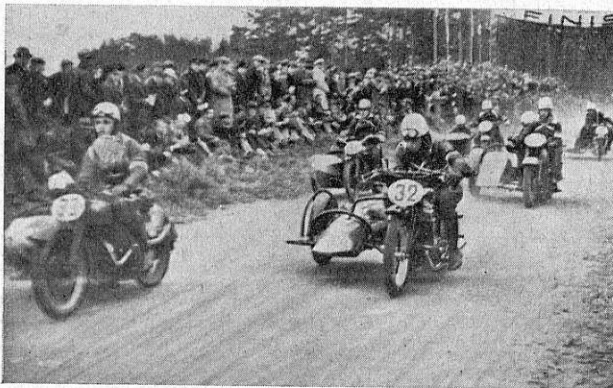
A. Vilberg kurvel.

All:

O. Veldemann kihutamas.

C. Veldemann ja R. Lampinen.

J. Johanson ja E. Elo autol.



4. G. Lönnfors — NSU — Soome — 1:53.18,4 — k.-k. 89,50 t.-km.
5. E. Tomson — Norton — Eesti — 1:57.08,8 — k.-k. 86,57 t.-km.
6. O. Brandt — Rudge — Soome — 1:58.35,0 — k.-k. 85,52 t.-km.

Soolomasinate B klass (350 ccm):

1. S. Bogenholm — Husqvarna — Rootsi — 1:44.46,9 — k.-k. 96,79 t.-km.
2. V. Hennok — Royal Enfield — Eesti — 1:50.17,6 — k.-k. 91,95 t.-km.
3. E. Johanson — Norton — Eesti — 1:57.54, — k.-k. 86,01 t.-km.
4. H. King — Velocette — Eesti — 1:58.40,0 — k.-k. 85,46 t.-km.
5. M. Välsänen — Husqvarna — Soome — 2:04.18,0 — k.-k. 81,59 t.-km.

Soolomasinate A klass (250 ccm):

1. J. Tomison — Rudge — Eesti — 1:58.46,0 — k.-k. 85,39 t.-km.
2. F. Raikovski — DKW — Saksa — 2:01.50,0 — k.-k. 83,24 t.-km.
3. V. Hollming II — Matchless — Soome — 2:06.14,0 — k.-k. 80,34 t.-km.

Kõik selle klassi tagajärjed on paremad, kui möödunud aastal sakslase A. Mogge püstitatud rekord 77,07 t.-km.

Mootorratturite järgi startisid autod. Juba alul asus juhtima soomlane K. Ebb.

1. K. Ebb — Mercedes-Benz — Soome — 41.01,8 — k.-k. 98,87 t.-km.
2. E. Elo — Bugatti — Soome — 43.52,0 — k.-k. 92,48 t.-km.
3. A. Vallenius — Ford — Soome — 44.16,0 — k.-k. 91,64 t.-km.
4. A. Sorri — Chrysler — Soome — 44.48,2 — k.-k. 90,54 t.-km.
5. A. Patama — Ford — Soome — 44.50,0 — k.-k. 90,48 t.-km.
6. J. Johanson — Studebaker — Eesti — 46.07,0 — k.-k. 82,96 t.-km.

Nõrgemaie masinate klassis võistlesid ainult kaks: eesti sportlane Scheel, kes esines varjunime all Rony Rocy, ja saksa autosportlane K. Stadie. Kuna viimase autol hakkas vänderdama tagumine ratas, siis pidi ta prefekti korraldusel katkestama sõidu. Seega võitis esikoha Scheel autol MG ajaga 51.37,5 k.-k. 78,58 t.-km.

Võistluste lõpul pildistati ja filmiti võitjad ja neile anti üle loorberpärjad. Riigivanema kapa sai kui parim eesti mootorsportlane Oskar Veldeman, pea-

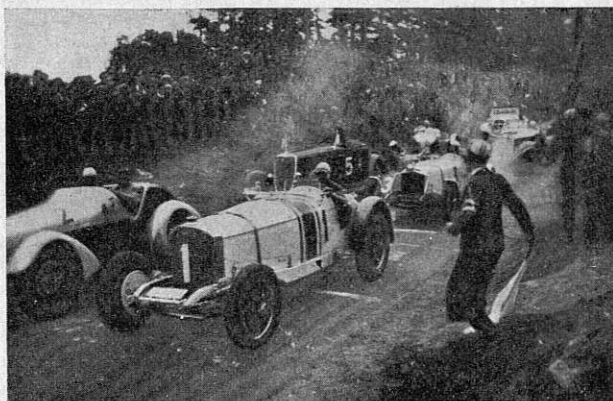
le selle langeb Veldemanile veel Saksa saadiku poolt välja pandud auhind kui kiiremale saksa masinale, ja kohvik „Asko“ auhind — nobedamale eestlasele. Peale selle sai Veldeman rahalise auhinna 80 kr.

Suursõidu C klassi võitja soomlane R. Lampinen võitis rahalise auhinna Kr. 175.— ja peale selle väärtusliku karika. C klassis kolmandale kohale tulnud soomlane Lahti võitis rahalise auhinna.

B klassis mootorrattad kuni 350 ccm esikoha võitnud rootslane S. Bogenholm võitis väärtusliku karika ja rahalise auhinna Kr. 150.— Teisele kohale tulnud Villiam Hennok võitis rahalise auhinna, samuti kolmandale kohale tulnud Ed. Johanson.

A klassis masinad kuni 250 ccm esikoha võitnud eestlane J. Tomson võitis väärtusliku kuu ja rahalise auhinna Kr. 125.— Teisele kohale tulnud sakslane Raikovski rahalise auhinna.

Külgvankrite klassis esikohale tulnud sakslane A. Visotzki võitis rahalise auhinna Kr. 175.—, samuti teisele kohale tulnud eestlane Salben ja kolmandale kohale tulnud lätlane Kazaks.



Autod stardis.

Autode klassis Eesti Autoklubi suure hõbekarika, mida tuleb kaitsta kaks korda järjestikku ehk kolm korda vaheldamisi, võitis soomlane K. Ebb, kes võitis ühtlasi rahalise auhinna Kr. 120.—

Paljude käest publiku hulgaist kuuldus nurinat, et miks autode võistluses ei võta osa võistlustekava kohaselt hrad: Tael, Alfa-Romeol; Arno Koch — Amülaril ja teised. Nii tehakse vaid reklaami, kuid kui sõit algab, siis pole ei mehi ega masinaid ja nii kaitses Eesti au ainult Johanson ja Scheel, kuid kui oleks Eesti võistlejad kes endid üesandsid osa võtnud olekoleks võistluse kõik ehk teine olnud.

Eesti Autoklubi teateid ja kroonika.

24.—25. aug. s. a. toimus klubiliigete ja külalistete väljasõit Pärnu, klubi aastapäeva puhul. Väljasõidust võtsid osa: hrad E. Puhk, A. Brutus, J. Kermann, J. Kalpus, J. Johanson, H. Simming, J. Zimmermann ja A. Kapsi perekondadega Tallinnast, A. Kook, H. Männik — Tartust ja E. Puhk, Ed Veidemann ja adv. Lauba Pärnust, kokku liikmeid ühes perekondadega ja külalistega 38 inimest.

Pärnus oli kogumine Suvekasiinos, kus korraldatud oli õhtusöök ja kohvilauad.

Klubi esimees J. Zimmermann tervitas klubi juhatuse nimel osavõtjaid, avaldades kahjatsust pere vähesuse üle, kuna klubi liikmed oleks pidanud klubi

aastapäevast palju suuremal arvul osa võtma, eriti Tallinnast, kus liikmete arv suur.

Hra H. Männik toetas sama arvamist, kuid avaldas soovi, et klubi juhatusel tuleks politsei tähelepanu juhtida teel liikumise segajatele ja takistajatele, nagu: hobusemehed, jalgratturid, veoautod jne., kes teed ei taha anda sõiduautodele põhjustades seega õnnetusi ja küllal seegi oli üheks põhjuseks, mispärast mõnigi liige oma autoga seda pikka teed ei tahtnud ette võtta.

Pühapäeval, 25. aug. hom. käidi meres suplemas ja vaadati Pärnu linna ja tema nägemisväärsusi. Õhtupoolikul algas tagasisõit.

Käesoleval aastal jällegi

on esirinnas

võija d suurimatel autovõistlustel

Bosch — varustusega

BOSCH

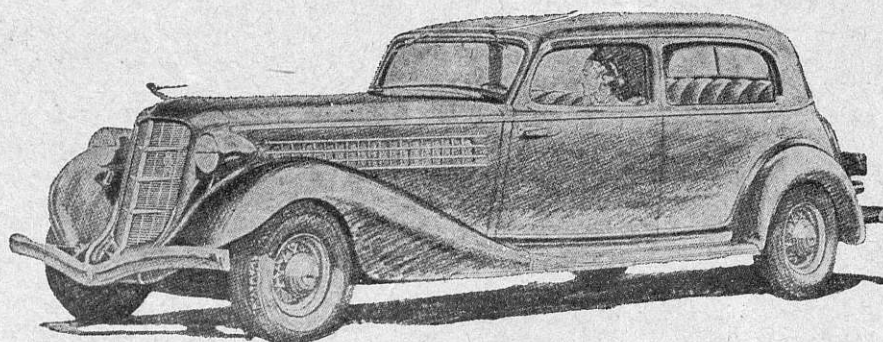
ROBERT BOSCH A-G.

8150/7

Berlin-Charlottenburg 4

Bismarckstr. 71

UUS 1935. a. AUBURN



praegu

müügil

Auburn 6- ja 8-sil. Brougham.

Auto, milles ühineb ilu ökonoomsusega. Uus meeldiv joon voolujoone kujus. Need mudelid pakuvad Teile uusi väärtusi. Avar, mugav, vastupidav, väärtuslik on Auburn. Meeldib kõigile. Kahekordne ülekannet saadaval igas mudelis.

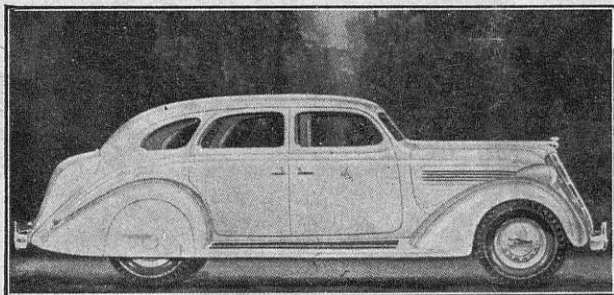
Esindaja Eestis:

J. Zimmermann, Tallinn

Lühikejalg nr. 4.

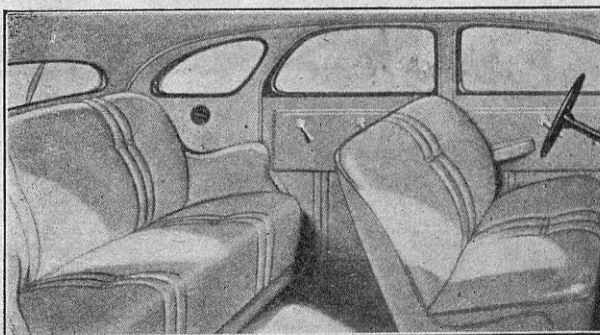
Telefon 429-24.

UUS NASH „400“



Nash „400“ Sedan.

*Nash „400“ Sedani
sisemus.*



VOOLUJOONELINE terasplekist ühestükis karosserii.

MONITOR-MOOTOR; muutmata soojusega õlisüsteem; 6-sil. 14/90 h.-j. 3400 tiiru juures min.; kiirkäigu seadeldis.

ÜLIVÕIMSAD „Duo-Servo“ õlipidurid; laiad pidurilindid.

ISTMED: ees 54" ja taga 53" laiad ja mugavad, kuhu vabalt istuma mahub 6 inimest.

TELGEDE VAHE: 117 tolli. Ühtlane vetruvus nii ede- kui tagavedrudel; keskraskuspunkt tasakaalustatud.

Siduripedaal käivitab mootori, mis on omapärane seadeldis Nash autode juures. Suur pagaažiruum igal mudelil.

MUDELID: Nash „400“ Victoria (2 uksega).

„ „ „ kohvriga taga.

„ „ Sedan (4 uksega).

„ „ „ kohvriga taga.

„ „ Coupe (3 istm.).

„ „ „ (5 istm. — 2 hädaistet).

Nõudke katalooge ja tehnilisi kirjeldusi.

THE NASH MOTORS COMPANY

KENOSHA WISCONSIN U. S. A.