

# Auto-Sport & Tourism

AUTO- JA LENNUASJANDUSE, MOOTORSPORDI JA TURISMI AJAKIRI.

ESTI 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. 9 (79) 28. SEPTEMBRIL 1934.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U.

Kolme Baltiriigi maanteede tegelaste konverents  
Kaunas 20—24. aug. 1934.  
Muljed III Balti maanteede konverentsist ja Leedu  
teedest.  
Uued Auburn 8- ja 6-sil. mudelid.  
Tehnilisi andmeid Ameerika sõiduautode kohta 1934.  
Edusamme maailma maanteede ehituses.  
Eesti suursõit 16. sept. 1934.  
Lühemaid teateid.  
Autoklubi teated ja kroonika.  
Autonali.

I N H A L T.

Der dritte Baltische Wegekongress in Kaunas vom  
20—24. Aug. 1934.  
Eindrücke von dem Kongress und den Litauischen  
Wegeverhältnissen.  
Neue Auburn 8 u. 6 syl. Modelle.  
Technische Angaben für Amerikanische Wagen 1934.  
Fortschritte im Strassenbau der Welt.  
Estonian T. T. am 16. Sept. 1934.  
Kürzere Nachrichten.  
Klubnachrichten und Chronik.  
Autohumor.

## Kolme Balti Eesti-, Leedu- ja Läti riikide maanteede tegelaste konverents Kaunases,

20.—24. AUG. 1934.

Endiste aastate eeskujul peeti ka tänava kolme Balti riigi maanteede tegelaste konverentsi, mis seekord aset leidis Leedu pealinnas Kaunases.

Eesti poolt võtsid konverentsist osa: Teedeministeeriumi poolt hrad: ins. R. Adams, ins. V. Nemirovitsch-Dantschenko ja ins. E. Käppa. Maaomavalitsuste Liidu poolt: hrad P. Mägi, J. Land ja J. Lenzius. Eesti Teeduurimise Seltsi poolt hrad: K. Virma, Dir. M. Raud ja dots. J. Kopvillem, ja Eesti Autoklubi esimees J. Zimmermann.

Eesti delegaadid sõitsid Tallinnast välja laupäeval, 18. aug. s. a. kell 8.30 hom. kahel autol, kuna kolmas auto Karksi-Nuias ühines teistega. Polli piiripunktis oli eestlastele vastu sõitnud Volmari rajooni teede insener, kes külalisi saatis läbi oma piirkonna. Võnnu linnas vaadati parajasti ehitusel oleva tänava bituumenkatte panemist. Pühapäeval, 19. augustil kell 12 päeval oli kogunemine Riias, teedeministeeriumi hoone ees, kuhu kokku tulid Eesti ja Läti delegaadid. Siit algas sõit Daugavpils'i (end. Dvinsk) poole. Läti väikeses suvituskohas *Ogre's* oli eestlasest ärimehed Dir. *Ronimois'i* suvilas valmistatud lõunasöök ja kohvi. *Ogre* linnapea tervitas külalisi ja soovis kolme riigi maanteede konverentsile õnne ja edu. *Proua* ja härra *Ronimois* on siin leidnud omale ilusa kodu ja lahkudes oli tunne nagu katkeks siit peale ühendus omamaalastega. Teel vaadati ja tutvuned Läti maanteedega ja ilusa maastikuga Väina jõe kallastel. *Krustpils'is* (end. *Kreuzburg*), kus asub Läti suurem suhkrufabrik, oli külalistele valmistatud vastuvõtt õhtueinega kohaliku linnavalitsuse poolt ja tee kohalikus ohvitseride kasinos rügemendi ülema poolt.

Kell 12 öösi jõuti *Daugavpils'i*, kus hilinenuid külalisi ootas õhtueine. Siin ööbiti ja 20. aug. hom. sõi-

deti end. *Dvinski* kindlust vaatama. Vaadati ka Väina jõele uut ehitusel olevat silda, mis ühendab teisel kaldal seisvat *Griva* linna *Daugavpils'iga* otsema teed. Edasi sõideti siit Leedu-Läti piirile *Smeline-Vilkumiesta* poole, kuhu jõuti kell 11. Siia olid vastu sõitnud Leedu teede- ja siseministeeriumi ja Leedu Autoklubi delegatsioon. Peale tervitamist ja piiriformaliteete liikus autode karavan (16 autot) edasi Leedu pinnale, kus teeääres seisvad linnad ja alevikud olid kõik lipuehtes. Leedu esimeses linnas, *Zarasai's*, oli koolimajas kohaliku omavalitsuste poolt korraldatud eine külalistele ja ruumidesse sissekäik oli kolme riigi lippudega kaunistatud. Igal maakonna piiril oli külalisi vastuvõtmas ja saatmas kohalik maakonna ülem. Vastuvõtt oli igalpool väga südamlük. Toitude rohkus oli igalpool esirinnas. *Zarasai* linnapea tervitas südamlükude sõnadega külalisi, avaldades lootust, et teedekonverentsi tulemused peaksid aitama kolme Balti riigi rahvast poliitilisele ühinemisele, sest need riigid on seotud ühiste sidemetega ja kokku puutunud ka juba kauges hallis minevikus. Temale vastas Eesti poolt hra ins. *Adams* ja Läti poolt ins. *Melnalksnis*, tänades lahke vastuvõtu ja soojate tervitussõnade eest. Edasi läks sõit kaugemale Leedumaale üle *Utena* ja järgmine peatus oli *Ukmerge* (*Vilkomir*) linnas, kus samuti linn lippude ehtes ja palju rahvast tänavatel tervitamas külalisi. Siin oli lõunasöök korraldatud *Ukmerge* linnavalitsuse poolt ja tervitused kestsid mõlemilt poolt. Vaadati selle rajooni maanteid ja sildu. *Zarasai* ja *Utena* vahel umbes 30 km pikkusel teosal olid samasugused kurved ja käänakud nagu Eesti teedel, kuid edasi *Ukmergest* kuni *Kaunas'eni* oli enam-vähem nõörsirge killustiktee. Siia oli juba ka vastu tulnud energiline noorepärane *Kaunase* (kreisi) maa-



Konverentsist osavõtjate esimene istang Kaunas'es postivalitsuse väikeses saalis, 21. aug. 1934., kell 10 hom.

Foto M. Smečchauskas, Kaunas.

ülem *Sidoravičius*, kes rõõmu avaldas eriti eestlaste tuleku üle. Eestlastega olla tal kokkupuutumisi olnud maailmasõjas ja nendest olla väga head mälestused jäänud. Tallinnat ta veel külastanud ei olla, kuid kõrvaltandmete kaudu olla tal teateid Tallinna kui ühe ilusama ja omapärase linna üle Balti riiges. Sõit Ukmerge'st kuni Kaunas'eni kestis ligi 2 tundi aga pimeduse tõttu ei olnud võimalik midagi teel näha. Ööbiti Kaunas'es, kus osavõtjatele toad suurepärasest võerasetajas olid valmis vaadatud. Piirilt kuni Kaunas'se oli läbisõidetud 190 km.

21. augustil 1934. a. kell 10 hom. kogusid teede konverentsist osavõtjad Kaunas'e postivalitsuse ruumesse avakoosolekule.

Konverentsist võtsid osa: *Leedu poolt*: Teedeministeeriumi esindajad: maa- ja veeteedevalitsuse direktor ins. *J. Gabrys*, ins. *L. Tuškenis*, ins. *A. Barauškas*, *N. Birulis*, ins. *Salkauskas*. Siseministeeriumi esindajad: Ehituste peainspektor, ins. *A. Novitzkis*, *J. Naujokas*, ins. *J. Dragašus*, ins. *Germanas* ja ins. *Dačinskis*. Kaunase linnavalitsuse poolt: ins. *Reisonas*. Klaipeda linnavalitsuse poolt: ins. *P. Giesing* ja ins. *E. Thiesing*. Leedu Autoklubi poolt: erukindral *J. Kraucevičius* ja kolonel *A. Senatorskis*.

*Läti esindajad*: Maanteede departemangu dir. ins. *J. Melnalksnis*, tehn. osak. juhataja ins. *Silineeks*, ins. *F. Schiffers*, ins. *K. Zebers*, ins. *P. Kirpits*, ins. *Sakne*, ins. *F. Schalme*, ins. *A. Bramans*, ins. *P. Skulte*, ins. *Everts*, ins. *Krivošapkis* ja ins. *Kabniš*.

Eestist osavõtjad on eespool juba loetletud.

Konverentsi istangu avas Leedu teedeminister ins. *J. Stanišauskas* kell 10.15, tervitades Eesti ja Läti teedetegelasi. Ministri avakõne järgi tervitasid konverentsist osavõtjaid Leedu siseminister kol. *Rusteika* ja Kaunase linna pea hra *Merkys*. Tervituse telegrammi konverentsile oli saatnud Klaipeda sadama direktoriumi esimees ins. *B. Šišis*, kes oli Tallinna konverentsil Leedu delegatsiooni juht. Eesti ja Läti poolt ütlesid tervitusi ins. *R. Adams* ja ins. *Melnalksnis*. Leedu teedeminister avakõne lõppedes pani ette konverentsi juhatajat valida ja selleks valiti ühel hääl

Leedu maa- ja veeteede direktor ins. *J. Gabrys*, kes tänas usalduse eest ja tervitas koosviibijaid.

Konverentsi sekretariaati valiti: Leedu poolt ins. *L. Tuškenis*, Eesti poolt — ins. *Nemirovitš-Dantsenko* ja Läti poolt ins. *K. Zebers*.

Tähelepannes, et kirjalikud referaadid olid omal ajal kõigile osavõtjatele kättesaadatud ja seega delegaadid endid tutvunud referaatide sisuga, otsustati, referaatide detailset läbivaatamist ja kokkuvõtete tegemist jätta sektsioonide hooleks. Esimees pani ette valida sektsioone referaatide läbivaatamiseks ja järeltööstegemiseks. Konverentsile on esitatud järgmised referaadid:

#### *Leedu poolt:*

1. Sildade ja truupeide normaal-tüübid ja nende projekteerimise tehnilised tingimused, ins. *J. Gabrys* ja ins. *K. Germanas*.
2. Teedekatete normaal-tüüpe, ins. *L. Tuškenis*.
3. Ökonoomsete teedekatete tüüpide valik, ins. *K. Reisonas*.
4. Teedehituseks tarvitavate materjalide kõlblikuse katsetamine, ins. *A. Barauskas*.
5. Auto-transpordi küsimuse korraldamine, ins. *N. Birulis*.
6. Teede korrashoiu ja paranduste normid, ning võitlus toluga, ins. *J. Šalkauskas*.
7. Liiklemise hädahutus, kol. *A. Senatorskis*.
8. Informatsioon II Teede-konverentsi poolt vastuvõetud otsuste elluviimise kohta, ins. *L. Tuškenis* ja *Novitzkis*.

#### *Läti poolt:*

1. Teekatete normaal-tüübid, ins. *K. Zebers*.
2. Teedehitusel tarvitavate materjalide kõlblikuse uurimus, ins. *K. Zebers*.
3. Mitmesugust liiki teekatete uurimus ökonoomsuse mõttes, ins. *K. Zebers*.
4. Sildade tüübid ja nende projekteerimine, ins. *P. Kirpits*.
5. Auto-transpordi küsimuse lahendamine, ins. *P. Skulte*.

Eesti poolt:

1. Tüübiliste sildade ja truupide raudbetoon pealiskatete joonistuste väljatöötamine, ins. G. Remmelt.

2. Teekatete ökonoomsuse uurimuse abinõud, ins. V. Nemirovičs-Dantšenko.

3. Teedehituse materjalid ja nende kõlbulike uurimine, ins. E. Käppa.

4. Auto-transporti küsimuste ratsionaalne lahendus, ins. J. Pullerits.

Tehti ettepanek valida 3 sektsiooni: Teede, sildade ja auto-transporti küsimuste lahendamiseks.

Sektsioonidesse valiti:

I. Teede:

Leedu poolt ins. A. Barauskas, ins. Dačinskas, ins. Reisonas.

Läti poolt: ins. Silineeks, ins. Zebers, ins. Kalniņš, ins. Sakne.

Eesti poolt: ins. N.-Dantšenko, ins. E. Käppa, dots. J. Kopvillem, K. Virma, ins. M. Raud.

II. Sildade:

Leedu poolt: ins. J. Šalkauskas, ins. Germanas, ins. Dragašus.

Läti poolt: ins. Krivošapkin, ins. Kirpits, ins. Schalme.

Eesti poolt: ins. Adams, ins. J. Lenzius.

III. Autotranspordi:

Leedu poolt: ins. Birulis, kindr. Kraucevičius, ins. Naujokas ja kol. Senatorskis.

Läti poolt: ins. Skulte, ins. Bramans, ins. Schiffers.

Eesti poolt: P. Mägi, J. Zimmermann, J. Land.

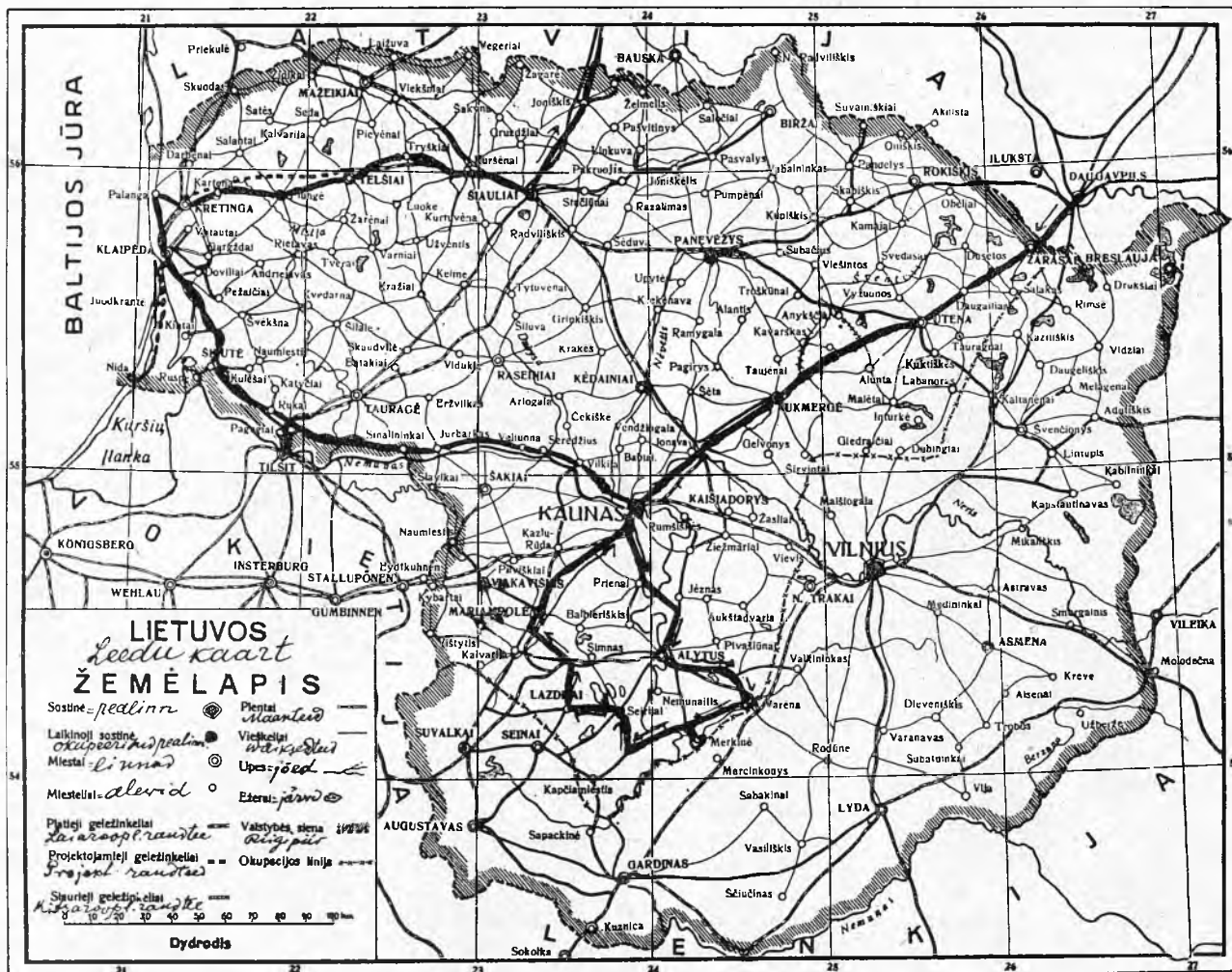
Koosolek katkestatakse kell 12 ja konverentsi liikmed külastavad Leedu sõja-muuseumi. Kell 16.30 vaadati linnas eraettevõtja Petrašunai silikaat-telliskivi vabrikut, kus valmistatakse bituumen teekatte kiva.

22. augustil 1934. a. kell 8 hom. delegaadid tutvusid Kaunase tänavatega ja linnaümbruse teedega, kusjuures vaadati katsetee osa Kaunas-Garläva kiviteel, kus vaatlusele võeti: a) olemasoleval teel:

1. tahutud kividest;
2. asfalt-makadam;
3. asfalt sillutus (tehtud 2 viisil);
4. bituumentatud silikaat-kividest, ja b) chitamisel olevad:
5. tsement-makadam ja
6. tsement sillutis.

Peale selle vaadati teid järgmise marsruudi järgi: Suvituskohd Birštonas—Alytus—Bobrischkoi—Varena—Merkinė—Leipalingis, Seirijai—Lazdijai—Krosna—Turgalaunis—Mariampole—Kaunas, kokku 300 km ulatuses.

23. augustil 1934. a. vaadati killustik- ja kruusateid järgmise marsruudi järgi: Kaunas—Raudondvaris—Seredžius—Vilkija—Jurbarkas— ja uued raudsillad Raudondvaris ja Seredziuse juures ja siis teed Šiluti—Klaipeda vahel. Kokku 240 km. Klaipedast sõideti laeval „Vadas“ edasi samal päeval Nida kuurorti (45 km). 24. augustil hom. kell 8 jätkati sektsioonides tööd ja kell 11.45 algas konverentsi lõpp-



Konverentsi liikmete teekond jämeda joonega märgitud.

koosolek. Ettekantakse seksioonide poolt väljatöötatud otsused ja soovid.

Teedeseksiooni ettekandja ins. N.-Dantsenko.

I) Konverents, tutvunedes kõigi delegatsioonide poolt esitatud ettekannetega, tunnistas vajalikuks maanteid jagada kolme klassi, olenedes teede tähtsusest, kusjuures: I klassi arvata teed: a) rahvusvahelised magistraalid ja b) suure liiklemise ja üldtähtsusega kohalikud teed; II klassi: keskmise liiklemisega ja kohaliku tähtsusega teed ja III klassi: vähese liiklemisega teed.

2) Mis puutub teepinna laiusesse kraavist kraavini, sõidutee laiusesse, maksimaalse pikutkallaku ja minimaalseid kõrveriku raadiuseid, konverents soovib arvestada alljärgneva tabeli andmetega.

Teede klass	Tee üldlaius mitte alla mtr.	Sõidutee laius mitte alla mtr.	Suurim pikuti kallak %		Kõige vähem raadius mtr.	
			normaal.	maximaal.	normaal.	minimaal.
I.	8	5	3	6	250	60
II.	6	4	5	7	150	40
III.	5	2,5)	6	10	60	20

3) Teekatete klassifikatsiooni kohta konverents arvab tarvilikuks neid jagada 4 liiki:

- rasket liiki kate*, nagu asfalt-betoon, tsementbetoon, sillutis loomuliku või kunstkiividest, bitumineeritud silikaatkivid jne.
- keskmisest raskem kate*, nagu bituumen-makadam (bimak) ja tsement-makadam (tsemak).
- keskmise kate*, nagu makadam teed bituumen pealiskattega või ilma.
- kerget liiki kate*, nagu killustiku ja kunstkruusa või loomuliku sõelutud kruusa kindlustusega.

4) Mis puutub kate süsteemi kohandamisesse tonnašile, konverents arvab tarvilikuks uute teede ehitamisel silmaspidada järgmisi katsetel saadud kogemusi osavõtjates riikides.

1. Kerge kattega kruusatud (kindlustatud kruusateid):

Eestis kuni 300 ton/päevas.  
Lätis „ 250 „  
Leedus „ 300 „

2. Keskmist liiki kattega: a) harilik makadam.

Eesti (põllukivi) kuni 500  
Läti (dolomiit) „ 400  
(põllukivi) „ 600

Leedu uurimused pole lõpetatud.

b) Pealispinna kate bituumeniga:

Eesti — kuni 800  
Läti hobuliiklemisel kuni 10% 2000  
„ 40% 700

Leedu — kuni 1000.

c) Keskmisest raskem kate (bimak ja tsemak):

Eesti kuni 800.  
Läti ja Leedu olemasolevad andmed ei võimalda otsustamist.

d) Rasked katted:

Eesti — üle 1200.  
Läti — üle 1200.  
Leedu — igasugusel liiklemisel.

II. Mitmesuguste teekatete ökonoomsuse küsimuse arutamisel leiti, et andmed on ainult Läti poolt olemas ja needki käsitavad töid makadam katete juures bituu-

men pealiskattega ja ilma selleta. Koosolek, tunnistas tarvilikuks tundmaõppida teekatete ökonoomsuse küsimust, loeb vajalikuks:

1) edasi arendada süstemaatilist uurimust teede tonnaashi üle, eriti auto- ja hobuliiklemise kohta;

2) selgitada statistiliste andmete põhjal teede katete omahind ehitusel, samuti ka iga-aastase korrashoiu kulude summa igasugustel katetel, arvestades tonnaažiga;

3) vaadelda mitmesuguste teekatete vastupidavust (ajavälte ehituse ja kapitaalremondi vahel);

4) tuleb allakriipsutada, et kiviteed, mis kaetud muna- või klombitud kividega, ei ole soovitatavad suurte liiklemiste juures, vaatamata nende ökonoomsusele, sest sarnane tee sünnitab suuri eksploateerimise kulusid sõidukitele;

5) teede katete ökonoomsuse küsimus uuesti kaalumisele võtta järgmisel teedekonverentsil.

III. Loomulikkude materjalide kasutamise küsimuses teedehituste juures, koosolek tunnistas tarvilikuks, allakriipsutades kohalikkude materjalide kasutamise tarvidust:

1. Juhtida tähelepanu sellele, et tarvitusele võetav materjal oleks enam-vähem ühtlane, eriti kivide juures sorteerimisega materjali ühtlustada.

2. Materjalid, mis kohapeal koondatud lademetes, võimalikult laboratoorselt katsetada.

Hra Virma pani ette teede seksiooni otsuste kohta märkus ja nimelt: kustutada p. 3-b sõna „ja tsement-makadam (tsemak)“ ja p. 4 c sõna „tsemak“. See ettepanek lisatakse protokollil juurde eriarvamisena Eesti teedeuurimise seltsi esindajate poolt.

Teede seksiooni otsused võetakse ilma parandusteta vastu.

Kuulatakse ära *sildade seksiooni* ettepanekud, mille ettekandjaks on ins. *Dragašus*. Seksioon, tutvunedes Eestis, Lätis ja Leedus olemasolevate sildade tehniliste ja projekteerimise tingimustega leidis, et ühenduses kohalikkude oludega on tekkinud sildade tüübid, mis igas riigis üksteisest erinevad, eriti ajutist ilmet kandvad sillad, mille all seksioon mõtleb kõiki puust ja segakonstruktsiooniga sildu. Et teede üldlaius, samuti teel sõiduosa laius klassiteedel veel pole kindlaks määratud, seepärast seksioon arutas alaliste sildade projekteerimise küsimust magistraal- ja riiklike tähtsusega teede peal.

Seksioon paneb ette:

1. Sildu tuleb ehitada mitte vähema kui kahe rooplise tee laiuses.

2. Sildadel sõiduosa laius ei tohiks olla vähem, kui sõidutee kindlustatud osa laius.

3. Väljaspool linnu olevad truubid peavad sama laiad olema nagu tee üldlaius; linnades olevad sillad, millede pikkus pealt kuni 7,0 m peavad laiuse suhtes vastama vastava uulitsa laiusele, kaasa arvates ka kõnniteed.

4. Alaliste sildade sõiduosa laius ei või olla alla 5,50 m ning üldlaius käsipuude vahel ei tohiks olla alla 6,20 m.

5. Sildade avakõrgus üle sõidutee osa ei tohi olla mitte alla 4,50 m.

6. Linnades olevatel sildadel peavad olema kõnnitee osad mitte alla 1,0 m laiusega.

7. Alaliste sildade kandejõud peab arvestatud saama 16 tonniline teerulli või veoauto hulgaga raskusega kuni 9 tonni ehk rahvakogu raskusega 500 kg ühe ruutmeetri peale.

8. Kuni täielisemate statistiliste arvestuste välja-töötamiseni, samuti koormatuse ja dünaamilise koefitsendi väljaarvutuse, tuleb käsitada saksa norme DIN 1072.

9. Koguda materjale ühtlase koefitsendi leidmiseks ehituste tagavara kindluse küsimuste otsustamiseks.

10. Lõplikult kindlaksmäärata statistiliste arvestuste kord, mida ajutiselt käsitab DIN 1072.

11. Ajutised sillad, võimaluse piirides, asetada alalistega ja selleks lähemas tulevikus kindlaks määrata magistraal- ja riiklise tähtsusega teede sihid.

Sildade sektsiooni otsused võeti vastu ilma vaieluse. Kuulatakse *Auto-transporti* sektsiooni otsused. Kannab ette kindral J. Kraucevičius.

*I. Auto-transporti küsimuste lahendamise.*

Jõuvankrite liikumist tuleb tunnistada tähtsaks teguriks üldliiklemise osas, mis omakorda tuleb arvata oluliseks lülits kogu rahva majanduses.

1. Auto-transport peab olema mugav ja odav, seepärast ei peaks teda koormama sarnaste maksudega ja teiste kohustustega, mis tema edenemist pidurdab niihästi üleriiklises ulatuses kui ka muudel eri-juhtudel.

2. Öieti organiseeritud majanduses auto-transport ei ole raudteele võistlejaks vaid ta täiendab teda. Auto-transporti tuleb arvata erilisel vajalikuks ja otsarabe kohaseks lühematel ühendustel, kuna raudteede ülesandeks jäävad kauged ja massilised veod. Sellest seisukohast välja minnes, tuleb kaaluda üksikute olemasolevate ja kavatsetavate uute raudteede tasuvust ja tarvidust, arvestades ka nende tähtsust poliitilisest, strateegilisest ja rahvamajanduse seisukohalt vaadatud ja tarbekorral neid asendada auto-transporti teedega. Igal juhul auto-transport peab olema koordineeritud teiste regulaarsete ühenduste pidamise abinõudega.

3. Auto-transporti organisatsioon, teenistus ja kontroll tema üle peab igas riigis koondatud olema ainult ühe ministeeriumi juures, kelle alla kuuluvad ka kõik teised riigis olevad ühendusepidamise abinõud. Auto-transporti paremaks korralduseks, ühtlustamiseks mõttes teiste veoabinõudega riigis, tunnustatakse soovitatavaks, et erilistel juhtudel tema ekspuuteerimine oleks riigi käes. Massilist reisijate vabavedu veoautodel tuleks lubada ainult erilistel juhtudel.

4. Ülem- ja alam-määr normid kaalus kui ka gabinieriis regulaarse auto-transporti abinõude juures tuleb kõigis kolmes riigis ühtlustada.

*II. Rahvusvaheline autoliiklemine.*

1. Liiklemise määrused maanteedel peavad kõigis kolmes riigis olema ühtlased.

2. Tuleks kõvendada järelevalvet ja nõuda maksmapandud liiklemise määruste täitmist ning suurendada karistusi nende määruste rikkujatele.

3. Koolides tuleks õppekavadesse võtta liiklemise määruste tundmist.

4. Teede märkide korralduse alal tuleks

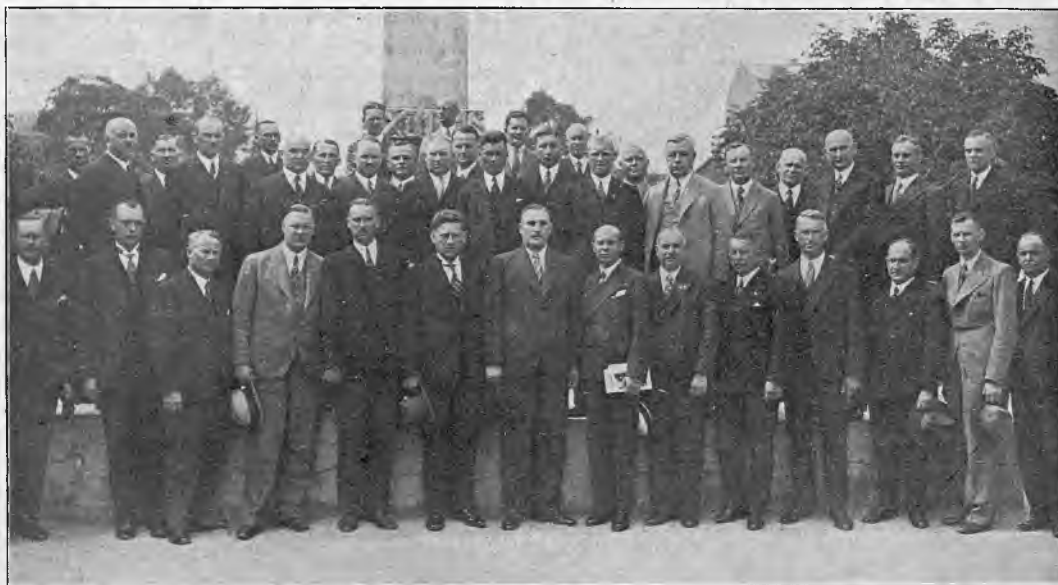
- a) tarvitusele võtta märgid, mis rahvusvahelise konventsioonidega on kindlaks määratud,
- b) hoiduda üleliigsete märkide väljapanemisest,
- c) uurida erilisel kardetavaid kohti autoliiklemisele ja peale hoiatusmärkide veel tarvitusele võtta eriti hästi silmapaistvaid hoiatusabinõusid, nagu puude värvimisi või tõkkeid,
- d) teenäitajatel peavad leiduma kohalike punktide nimetused, mis vastava riigi teedekaartil märgitud on.

5. Soovitav oleks vastastikkune kolme riikide vaheline kokkulepe, mille põhjal maanteedegelas- te au- tod saaks ilma tollidokumentideta piirisi läbistada.

Otsused võeti vastu ettepanud kujul.

Konverents avaldas soovi, et vaheajal kuni järgmise konverentsini saaks igast riigist nimetatud 2 isikut informatsiooni ja side otstarbeks.

IV. Konverentsi korraldamine ja teedetegelaste kokkutsumine otsustati jätta Lätile. Referaatide nimetikud tulevad õigel ajal vastava riigi teedetegelastele, hiljemalt 1 kuu ette kätte saata enne konverentsi algust. Arvati heaks jätkata juba ülestõstetud küsimuste ülestõstmise, mida elu ja olukord ette seab, jättes see informaatorite hooleks. Need oleks: Leedu poolt: ins. A. Barauskas, Läti poolt: ins. K. Zebers, Eesti poolt: ins. Nemirovitš-Dantšenko ja hra P. Mägi. Konverents ühel häälel otsustas saata tervitus- telegramm II. konverentsi juhatajale hra ins. H. Perna'le. Pärast lõpusõna juhataja Gabrys'e ja vastus- kõnesi hrade Melnalksnise ja Adams'i pool konverents lõpetatakse 24. aug. 1934. a. kell 15.



Konverentsist osavõtjad pildistatud Kaunases, sõjamuuseumi aias. Foto M. Smečchausko.

# Muljeid 3. Balti maanteede konverentsist ja Leedu teedest.

J. Zimmermann.

III maanteede tegelaste kongress oli oma töodes jätkuks eelmistele konverentsidele, mis peeti Riias ja Tallinnas. Oma päevakorra ulatuse poolest ei erinevad see konverents palju eelmistest, vahest ainult niipalju, et mitmes küsimuses juba jõuti enam-vähem konkreetsemate otsusteni, kuna eelmised otsused kandisid rohkem deklaratiivset iseloomu. Tundub, et aast-aastalt kolme Baltiriigi nõupidamised maanteede alal tahavad juba tabada ja otsustada akuutseid detailsemaid küsimusi, mis tähtsad on nii siseriiklikes kui ka rahvusvahelises ulatuses. Sarnased küsimused on: teede laiuse, sõidupinna katmise, sildade kandjõu, tüübiliste truupide ehituse, maanteedel liiklemise küsimused jne. Konverentsi korralduses oli see hea külg, et ei raisatud aega ja tööjõudu ilusate sõnade ja vaidluste peale, vaid tehti asjalikku tööd sektsioonides, kus küsimused õige põhjalikult läbi kaaluti ja otsused nii koostati, et nad täiesti vastuvõetavad olid kõigile kolmele riigile, vaatamata sellele, et naabruse peale vaatamata riikide teedeasjanduses väga palju erinevusi on, nii looduslisi, rahvamajanduslisi kui ka organisatsioonilisi. Ja sellest seisukohast võib konverentsi töodega täiesti rahule jääda, kuna hulk kasulikku tööd sai ära tehtud.

Mis puutub eriti auto-transporti küsimusesse, siis olid siin kaalumisel peaaegjalikult neli ala: 1) auto-

transporti majanduslised alused, 2) auto-transport ja raudteed, 3) organisatsioonilised küsimused ja 4) tehnilised küsimused. Toonitades, et auto-transport, kui äärmiselt tähtis tegur rahvamajanduses ei tohiks suurte maksudega ja koormatistega allasurutud saada, tal peaks eluõigus olema väärselt teiste liiklemis- ja veoabinõudega. Iseäranis oli kuulda, et Leedus autoasjandus suurte maksude all ägab, mis tema arendamist tunduvalt pidurdab, näit. iga-aastane registreerimismaks on vähemalt 7—10 korda suurem kui Eestis, bensiin ligi pool kallim jne. Selle tõttu on Leedus märksa vähem jõuvankri (umbes 1900), vaatamata, et Leedu on nii pindalalt kui ka rahvaarvu poolest suurem oma naabritest. Lätis on ka maksud märksa suuremad kui Eestis, iseäranis autoliinide kontsessioonide väljapakumine nõuab ettevõtjailt suuri makse riigi heaks (näit. Riia—Jelgava bussiliin maksab aastas 83.000 latti kontsessiooni maksu).

Ka tekkis jällegi teravalt küsimus ülesse jõuvankri ja raudtee vahelisest võistlusest. Leiti, et kuni senini oli auto-transport alati see, kes pidi ennast paenutama raudtee tarvetele ja nõudmistele, aga ometi peaks juba aeg olema, kus ka raudtee enda eesõigus-tatud seisukorrast peaks loobuma ja arvestama rahva nõuetega auto-transporti kasutamise suunas.

Selle asemel, et igalpool püüda kitsendada regulaarset autoliiklemist, peaks paljudes kohtades kitsendamata raudteeliikumist ja eelistada auto-transporti. On ju vastuvaidlemata selge, et igas riigis on terve rida raudteeliine, kes järjekindlalt kahjudega töötavad, vaatamata sellele, et nad omas piirkonnas monopoli õigustes on. Järjekindlad juurdemaksud sarnastele raudteede peaksid lõppema riiklistes huvides ja sarnaste raudteede asemele peaks astuma auto, kes paenduvam, odavam ja kiirem on. Sama selge on ju ka, et auto-transport ei saa, ega mõtlegi võistelda massiliste vedude ja pikkadel maadel raudteega. Need alad jäävad raudteele.

Edasi, ei ole õige seni valitsenud olukord, et suletakse auto-transport liine ainult sellepärast, et nad võistlevad raudteega ja vähendavad raudtee tulusid. Siin peab äärmiselt tõsiselt arvestama ka elanikkude huvidega, kel neid liine hädasti vaja on. Ei tohi ometi rahvast raudtee orjadeks teha. Ja miks peab riik omi tulusid saama tingimata raudteevalitsuse kaudu? Samasugused tulud saab riik ka auto-transportist, liinimaksude, autoregistreerimise maksude, bensiini maksude, tollimaksude, kontsessiooni maksude näol jne. Need maksud kogusummas vahest ületavadki seda profiiti, mis raudtee ekspluatatsioon sealsamas puhast ülejätab. Siin jääb järele väga lihtne väljapääsutee: võtku riik sarnane konkureeriv liin oma valdamisele, siis saab ta ka kogu tulud liinidest endale. Kahju riigil siin karta ei ole, sarnased konkureerivad liinid on alati tasuvad, vastasel korral nad ei suudaks ju võistelda ja võistlusest, kui niisugusest ei saa juttu olla. Ei tohiks aga milgil tingimisel ignoreerida rahva elulisi huviseid ja elust väljakujunenud liiklemise korraldust. Üheks tähtsamaks otsuseks konverentsil oli see, et kõik liiklemise määrused saaksid üle kolme riigi



Kaunas, Vabaduse tänav.



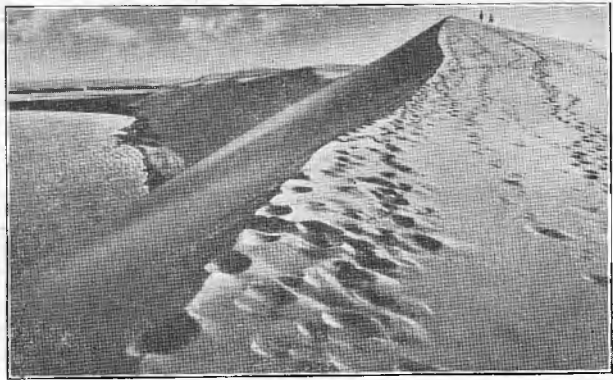
Birstonas suvituskohas Neemeni jõe kaldal. Looma kuju suust nüriseb rauaaktiivset vett, mis olla arstimise vahendiks närviirakete ja reuma vastu.

ühtlustatud. Liiklemise tingimused, rahva kultuuriline tasapind ja kõik muud tegurid on ju igalpool sedavõrd ühtlased, et selle otsuse läbiviimine ei võiks raskusi tekitada, vaid oleks suureks kergenduseks teistes riikides liikuvate automobilistidel.

Peab üldse konstateerima, et kogu konverentsil, tema ametlikudes kõnedes ja tema osavõtjates valitses sarnane meeleolu, mis sihitud oli sennapoole, et Eesti-Läti-Leedu ühistöö on tarvilik kõigil aladel ja värskest alganud kolme riikide vaheline koostöö poliitilisel alal leidis siin sooja vastukõla. Eesti osavõtjad said kogu aeg tunda õige sooja, südamlikku meeleolu, mis leedulastest hoovas meie riigi ja rahva vastu. Ka sel alal oli konverentsil omad teened. Konverentsist osavõtjatele oli antud õige avar võimalus tutvuneda Leedu teedega, maaga ja rahvaeluvaldustega. Läbi sõites kaugelt üle 1200 kilomeetri pea kõikides Leedu riigi osades, sai nii mõndagi tähelepanna ja näha huvitavat ja meie oludest erinevat.

**Kõige esiti maanteed:**

Leedu on rikas kiviteede (šosseede) poolest. Pea kõik linnad on omavahel ühendatud kiviteedega. See on küll suurem osa veneriigi pärandus, kuid ka iseseisvuse ajal on neid palju juurde ehitatud. Ja peab ütleva, need läbisõidetud kiviteed on head. Kulumise vähendamiseks kaetakse neid kruusaga, mis kuival ajal küll väga toljab, kuid teepind on võrdlemisi sile ja enamasti on kõik teed nõorsirged. Automobilist võib nende kiviteedega täiesti rahul olla. Kiviteede võrk arendatakse edasi, ning praegu on käimas suure *Kaunas—Klaipeda* magistraali ehitus, mille pikkus üle 200 km. Kiviteedel on vähe näha bituumendatud ehk tsementeeritud kattet (ainult Klaipeda pool rohkem), kuid see on seletatav sellega, et bituumen ja tsement on väljamaa kaup ja Leedu tahab võimalikult vähe sarnast välisvaluuta kaupa kasutada. Kruusateed on halvemas seisukorras. Neid seatakse korda naturaalkohuslaste poolt ja loomulikult ei saa nende seisukord selle tõttu kuigi hea olla. On ka vähe teehitusmasinaid, kes teepinda tasandaksid, planeeriks ja profileeriks. Teehõõvlisi on kogu riigis ainult 20 ümber (igas maakonnas umbes üks, kuna meil Eestis igas maakonnas umbes 10). Selle tõttu on tee laineline, aukline ja kohati rööpline. Vist kevadel ja sügisel ei ole sõit nendel kuigi mõnus. Meile, eestlastele, kes oleme harjunud siledate kruusateedega oli autosõit lainelistel teedel õige harjumata. Tõsi, oli teecosasid, kus hõõvlid olid töötanud, nad olid laitmata korras, kuid sarnaseid oli vähe. Väiksed sillad ja truubid kruusa-



*Liiva düümid Nida saarel.*

teedel olid paljud ka viletsad. Pole ju naturaalkohuslastest ja vallavalitsustest sildade ehitajaid.

**Sillad.** Leedu on rikas suurtest jõgedest ja selle tõttu kuulub õige suuri summe sildade ehitamiseks. Ja siin on suudetud õige palju ära teha. Nii suurte avastega sildu nagu seal (80, 120, 200, 400 m avausega) ei ole meil olemas. Nende raudsildade ehituseks on palju miljoneid litte kulutatud. Ja selles suunas käib töö edasi, iga aasta kerkib uusi suuri sildu juurde. Pole neil harulduseks, et mõni sild rohkem maksma läheb kui meil Eestis poole riigi peale teede alal aastas kulutatud summa.

**Kiviteed** on korralikult kilometreeritud ja pikeeeritud. Kruusateedel ei ole see igalpool läbiviidud. Tee sihinäitajad jätvad soovida: pealkirjad on väikesed, tihedalt maalitud ja autosõidu puhul mitte igakord selgelt loetavad. Iseäranis küldes ja väikesetes linnades puuduvad tee sihinäitajad, mis turistile väga raskendavad orienteerimist.

Üldiselt peab konstateerima, et Leedu sammub teede korraldamise alal suurte sammudega edasi. Peateed on üldiselt korras. Tõsi küll, kõrvalistele teedele polnud mahti pilku heita, muidugi on nad vist algelisemad, kuid ka meil on kõrvalised teed samas olekus. Riik kulutab palju raha maanteede peale, võrreldes meiega umbes 4 korda enam, ja see näitab riigivõimuse tõsist arusaamist selle ala tähtsusest.

Autobusside liikumine on korraldatud. 2 aastat tagasi oli sel alal valitsemas täielik vabadus: igauks, keda süda kutsus, võis autobussi käima panna seal kus ta tahtis ja mil ajal ta soovis. Nüüd on see küsimus kindlasti reguleeritud.

Jõuvankrite seaduse põhjal määrab Leedu Teedeminister teed, kus lubatakse jõuvankritel, organiseeritud inimeste ja kauba vedu, tasu eest, silmas pidades raudteede huve ja postivedu.

Kui nendel teedel on osad, mis korrashoitakse omavalitsuste poolt, siis antakse eriluba *teedeministri* poolt kokkuleppel *siseministri*ga. 1932. a. teedeministri poolt eriloa määratud teede pikkus on 600 km.

Eriloa teedel ühendust pidavad linnipidajad peavad peale hariliku jõuvankri maksu veel täiendavat teedemaksu maksma. See maks on kindlaks määratud teedeministri poolt ja selle maksu suurus on järgmine:

- 1) iga inimese koha pealt autobuses 200 lit. aastas.
- 2) iga 200 kg kaubaveo auto tara raskusest:
  - a) 250—400 lit. aastas, kui sõidab ühel teatud teel, ja
  - b) 500 lit. aastas kui sõidab kõigil eriloa teil.

Sõidu ja veo hinnad samuti määrab kindlaks Teedeminister. Kus eriluba pole tarvilik, seal ei sünni



*Liiva düümid Nida saarel.*



*Põdrad Nida saarel.*

inimeste ja kauba vedu neil teedel kindlate normeeri-  
tud tariifide alusel, nad kõiguvad 4—8 centi vahel  
sõitja/km eest. Erilooa teil ei tohi olla sõiduhind alla  
III kl. ja üle II kl. raudtee tariifi. (Tegelikult võrdne  
III kl. tariifile, s. o. 8 centi sõitja/kilomeeter.)

Liinid on antud välja soliidsetele väikeettevõtja-  
tele, kes on koondatud kartellidesse ja pandud maksma  
karmid nõuded liiklemise regulaarsuse kohta. Ja liik-  
lemine autoliinidel on äärmiselt elav. Näit. liinil  
Kaunas—Ukmerge—Zarasai on liikumas 32 autobussi  
igapäev (tee pikkus 187 km). Üksikute punktide va-

hel iga poole tunni järgi, kaugemate osade vahel har-  
vemini, ning sõitjaid on palju. On ehitatud ja ehitusel  
terve rida autobussi jaamasid soliidsete kivihoonetega,  
garaažidega ja mõnustega reisijatele. Selles suhtes  
on Leedu kahe aastaga palju Eestist ja Lätist ette  
jõudnud. Maastikuliselt ja loodusliselt ei erine Leedu  
palju meie kodumaast. Samad tasandikud, nagu Põhja-  
Eestis, samad künklikud maastikud nagu Tartu—Võru  
—Petserimaal, rohkest järvi ja jõgesid, jõgede kõrge-  
tel kallastel tammikud ja suured männimetsad. Maa-  
pind kohati kehv, kohati viljarikas. Ehituskultuur kü-  
lades madal. Võrdlemisi viletsate külahoonete keskel  
kerkivad määratu uhked kahetorniga katoliku kirikud.  
Tundub, et ka elanike jõukus pole suur. Külad ja väi-  
kesed linnad kubisevad juutidest, mis annab neile eri-  
lise ilme. Ja siis Klaipeda piirkond — siin valitseb  
saksa vaim ja siin on elu-olu teisiti kui mujal Leedus.

Kui Leedus igas linnas, külas ja alevikus tundus  
sooja võõraste vastuvõtlikkust, seltskonnategelaste,  
ametnikkonna ja lihtrahva südamlikku suhtumist mei-  
le, eestlastele — siis Klaipedas leidsime äärmiselt vii-  
saka, korrektse, hoolitseva, kuid siiski ametliku vastu-  
võtu. See ei suutnud aga siiski mõjutada üldmuljet  
Leedust ja tema rahvast, kui meie tulevases sõbrast  
ja liitlasest.

## Spordiprobleeme.

Nii lihtsana ja arusaadavana kui näib spordi-  
liu, nii tulvil on ta probleeme. Kõigepealt küsimus: fabri-  
kusõitja — erasõitja, mis teistel aladel on tuntud ama-  
töörkutselise mängija probleemina. Jõuvankri spordis  
on aga see veelgi keerulisem ja segasem kui mujal.  
Kas tuleb sportliselt hääks kiita, kui erasõitja stardib  
vabrikusõitja vastu? Kui palju paremusi omab fabri-  
kusõitja võrreldes erasõitjatega. Tema taga seisab  
terve vabriku organisatsioon, kogenenud inseneridega,  
laboratooriumitega, katsekodadega, tehniliste ning ra-  
haliste abinõudega. Viimaste tehnika nõuete kohaselt  
valmistatakse seal üksikuid võidusõidu autosid ja moo-  
torrattaid, mida harilik surelik ei raha ega hea sõna  
eest ei saa. Milliseid shansse omab seal siis veel era-  
sõitja?

Vabrikusõitjad omavad treeningmasinaid ja abi-  
masinaid, nad võivad iga silmapilk sooritada uuendusi  
ning muudatusi mootori juures. Kui vedrud ei sobi  
teatud teele, vahetatakse nad tunni aja jooksul uute  
vastu. Erasõitja ei saa enesele seda iial lubada.

Erasõitja ohverdab spordi heaks suuri summe, ja  
siiski omab ta vaid väga vähe võidulootusi. Peab  
imetlema tema spordivaimustust ning optimismi, sest  
vabrikusõitja vastu võib teda võidule aidata vaid pöö-  
rane õnn.

Muidugi võib öelda, et erasõitja pole sunnitud jõu-

du katsuma vabrikusõitjaga, kuid kas pole kahju sel-  
lest spordivaimustusest ja ohvrimeelest? Kas ei peaks  
andma sellistele spordiinimestele võimalust kord oma-  
sarnastega ühtlaste tingimuste juures võistelda? Kuid  
see ei huvita neid! Ning seepärast võistlevad nad  
edasi kui statistid lavatähtede kõrval. Tõesti kahju,  
sest kui huvitava elamuse võiks saada võidusõidust.  
kus vaid erasõitjad stardiksid!

Siin kerkib esile uus raskus, sest kus asub õieti  
piir vabriku ja erasõitja vahel? Nii mõnigi tubli era-  
sõitja on pooleldi vabrikusõitja, saades teatud määral  
abi ja toetust vabriku poolt, kelle autol ta võistleb.  
Näiteks seatakse auto hinnata või minimaalse tasu  
eest korda, ja keegi ei saa keelata sõitjat saata oma  
masin „parandusele“, ning samuti ei hakka keegi uuri-  
ma, kui palju ta õieti on tasunud selle eest. Sel ju-  
hul on ehtne erasõitja jällegi halvemas seisukorras.  
Kui aga nõuda, et ühelgi autol ei tohi muudatusi ette  
võtta, vaid kõik peavad sõitma seeria viisil valmista-  
tud sportmasinal, siis rõõvitaks sellega erasõitjate ilu-  
saim lõbu, sest iga sõitja on täis parandusplaane.  
Toredaim aeg on ju see, mis veedetakse oma autoga  
või mootorrattaga kusagil garaaži nurgas.

Veel vähem õigustab nende salapärase tööde kee-  
lamist asjaolu, et selle läbi juba nii mõnigi väärtuslik  
uuendus on sooritatud.

## Uued Auburn 8 ja 6-sil. mudelid.

Auburn vabrik on tänava esimest korda oma 10  
aastases tegevuses välja lasknud alates 1. sep-  
tembrist s. a. 1935. a. auto mudelid. 1934. a. produkt-  
sioon on läbi müüdud ja seepärast asuti 1935. a. mu-  
delite valmistamisele. 1935. a. mudelid erinevad 1934. a.  
mudelitest seega, et nad on endistest pikema telgede

vahega ja veel ruumikamad. 8-sil. telgede vahe on  
127 tolli ja 6-sil. telgede vahe 120 tolli (1934. a. mu-  
delid 119 tolli). Kaotatud on ka Auburni iseloomusta-  
vad kõverjooned mootori kattel, sest neid jooni hakkas  
tarvitama üks teine Ameerika vabrik oma autodel  
(Studebaker).





Auburn 6- ja 8-sil.

Sedan.

1935. a. mudelite iseloomustavaks omadusteks on sõidukindlus, juhtimise kergus, ökonoomsus, vaikne sõit ja luksuslik sisustus.

4 tüüpi on saadaval nii 8- kui ka 6-sil. seerias: 5 istm. Sedan; 5 istm. 2 uksega Brougham, 2 istm. Cabriolet tagaistmega ja 5 istm. Phaeton Sedan. Kõik mudelid on Custom tüüpi. Kahekordne ülekanne (dual-ratio) on saadaval kõigil mudelil vähese lisatase eest. Üldiselt Auburn taotleb väliselt praegu moodsat voolujoont, kuid hoidub liialdustest ning narrustest. Pikkendavad jooned lasevad auto näida palju suuremana, kui ta tegelikult on, ning meeldiv radiaator veelgi lisab seda näilist pikkust.

Laternad, kaitserauad, ääred radiaatoril, astelaudadel, akna poolitajal, ratta kapslid ja kummi kätte äärestus on kroomiga kaetud.

Terasest, ühest tükist, valatud kere, uued ja paremad tõukeleevendajad, kontrollitav ventilatsiooni süsteem, isoleeritud müra vastu, hüdraulilised pidurid, X+A alusraami ehitus, langevvoolu karburaator, 16-tolli rattad 8-sil. mudelil, nõellaagril painduvühendused, need on väljapaistvamad tegurid 1935. a. Auburnil. 8-sil. autod on varustatud 115 h.-j. Lycoming mootoriga.

Mootor 8-sil. on tuntud oma headuse, kestvuse ja ökonoomsuse poolest. Töötab vaikselt ja on vaba vibratsioonist. 8-sil. mudelil sil. läbimõõt on  $3\frac{1}{16}$  tolli ja kolvikäik  $4\frac{1}{4}$  tolli, maht on 280 kub. tolli. Stromberg langevvoolu 1 tolli karburaator kahekordne, alumiinium sil. pea, tihenduse vahekord 6,2:1.

Väntvõll erilisest terasest asetseb 5 pealaagril. Nokkvõll on 6 pealaagril.

Sisselaske klapid on silikroomist, väljalaske klapid nikroomist, mis kindlustab klappidele pika eluea. Et hoida klappe liigsest kuumusest on nende jaoks ehitatud abijahutus süsteem.

Bohnalite kolvid nelja rõngaga, kaks neist õli kontrolliks, et vähendada liigset õlitarvitamist.

8-sil. mootor on asetatud neljas punktis kummi patjadele.

Auburn 6-sil. mootor on 85 h.-j. 3500 tiiru juures minutis. Ta sarnaneb 1934. a. mudelites tarvitusel olnud mootoriga, kuid teatud parandustega ja uuendustega. Töötab painduvalt ja vaikselt ning on vaba vibratsioonist. Alumiinium sil. pea,  $1\frac{1}{4}$  tolli ühekordne karburaator. Langevvoolu Swan tüüpi torustik jagab gaasi ühtlaselt kõigile silindreile. Sil. läbimõõt on  $3\frac{1}{16}$  tolli ja kolvikäik  $4\frac{1}{4}$  tolli, maht 210 kub. tolli. Mitmed tegurid sarnanevad 8-sil. mudelitele, nii näit. 4-jas punktis kummipadjule asetatud mootor, abi jahutussüsteem klappidele jne. Nii 8- kui

ka 6-sil. on varustatud Purolator õlifiltriga, õhu sisselaske sumbutajaga ja õhupuhastajaga. Mõlemad mudelid on varustatud ka mehhaanilise kütteaine pumbaga ja termostaatse soojuskontrolliga.

Õhuga jahutatav generaator suudab rahuldada ka liigset elektri tarvitust raadio, autoendaaja j. t. läbi. Akku on mõlemil mudelil 105 amp./t. Startix on samuti mõlemal seerial.

4-ratta pidurid on hüdraulilised. Bendix seesmiselt laienevat tüüpi. Piduritrumlid 8-sil. on 12 tolli läbimõõdus ja 2 tolli laiad. 6-sil. on trumlid 12 tolli läbimõõdus ja  $1\frac{1}{2}$  tolli laiad.

Auto tasakaalu, tõukeleevendajate, vedrude, pika telgedevahe, rataste asetuse, istmete madalamale toomise, raskuskeskpunkti madaldamise ja mitme teise taguri tõttu on sõit Auburn 1935 mudelil muudetud võrratuks naudinguks.

8-sil. uued silico-manganes terasest vedrud on muudetud painduvamaks. Edevedrud on 2 tolli laiad, 42 tolli pikad, kuna tagavedrud on  $56\frac{1}{4}$  tolli pikad ja 2 tolli laiad.

6-sil. mudelil edevedrude pikkus on 38 tolli, tagavedrudel  $54\frac{1}{2}$ . Laius samuti 2 tolli. Metallkatted, mille all veel kate metalli ja vedru vahel, mis aitab hoida mäaret, ning on kaitseks mustuse eest.

Uued tõukeleevendajad on kahes suunas töötavad, ning ei nõua mingit reguleerimist. Rattad 8-sil. on 16 tolli 6.50 kummidega. 6-sil. mudelitel on 17 tolli rattad 6.25 kummidega.

8-sil. mudelil on tarvitusel Long sidur 10 tolli kettaga. 6-sil. mudelil ketas on 9 tolli. Käiguseade omab 3 edasi- ja 1 tagasikäigu.

Painduvühendused nõellaagril nõuavad määrimist ainult iga 20—25.000 miili järgi. Assid on tugevad ja kindlad.

Kahekordne ülekanne, (dual-ratio) on saadaval kõigis mudelites. Kered on kindla ehitusega, isoleeritud. Ventilatsiooni süsteem on sama, mis 1934. a. tüübil.

Edeistme laius on 47 tolli, tagaistmel  $52\frac{1}{2}$  tolli. Sisemus autodel on luksuslik. Polsterdus on parim, mis saada. Metallosad on samuti voolujoonelised. Taga on kaks tuhatooši, ees üks. Ees kui taga on oma sigaretisüütaja. Edeiste on reguleeritav, samuti siduri ja piduri pedaalid ning juhirates. Dual-ratio kontrollnupp asub signaalnupu kõrval tüüri ratal. Kõik mudelid on valmistatud raadio jaoks. Juhul kui raadiot pole, kaetakse see koht meeldiva nimeplaadiga.

Pakiruum taga on  $8\frac{1}{2}$  kub. jalga.

Tuled on jalaga kontrollitavad. Uus, kindel kummilukk tagavara ratastele.

Nr.	M A R K	Tüüp Sedan	V E D R U D				Rattad	Kummid	Telgede vahe tolli	Kaal koos kerega klg.
			Ees		Taga					
			nimet.	mõõdud tolli	nimet.	mõõdud tolli				
1	Auburn	6-52	½ Ell.	38×2	½ Ell.	54½×2	Traat kod.	5.50×17	119	1680
2	"	8-50	"	42×2	"	56¾×2	"	6.25×16	126	2000
3	"	12-165	"	40×2	"	56¾×2	"	6.00×17	133	2175
4	Buick	34-50	Spiral	—	"	56×2	"	7.00×16	119	1725
5	"	34-60	"	—	"	55¾×2¼	"	7.50×16	128	1930
6	"	34-90	"	—	"	58×2¼	"	7.50×16	136	2085
7	Cadillac	V-8	"	—	"	60×2¼	"	7.00×17	136	2475
8	Chevrolet	Stand. 6	"	—	"	54×1¾	"	5.25×17	107	1350
9	"	Mast. 6	"	—	"	54×1¾	"	5.50×17	112	1450
10	Chrysler	6	"	—	"	53×1¾	Raud kod.	6.50×16	118	1400
11	"	8	½ Ell.	44×2	"	52½×2	"	7.00×16	123	1550
12	"	Imp. 8	"	44×2¼	"	53×2	"	7.50×16	128	1700
13	"	Imp. Cust. 8	"	49×2½	"	60×2½	"	7.50×17	146	1700
14	De Soto	6	"	43½×2	¼ Ell.	52½×1¾	"	6.50×16	117	1350
15	Dodge	6	Spiral	—	"	53 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> ×1¾	"	6.25×16	117	1400
16	Duesenberg	8	½ Ell.	41×2½	"	63½×2½	Traat kod.	7.00×18	152	2020
17	Ford	V-8	Pöik	31×1¾	"	44 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> ×2¼	"	5.50×17	112	1350
18	Graham	6	½ Ell.	38×1¾	½ Ell.	54×1¾	Raud kod.	6.25×16	116	1400
19	"	8	"	40×2	"	54×2	"	6.50×16	123	1615
20	"	Cust. 8	"	40×2	"	54×2	"	7.00×16	123	1700
21	Hudson	8	"	31×1¾	"	48¾×1¾	Puukod.	6.25×16	123	1600
22	Lafayette-Nash	6	"	36×1¾	"	54×1¾	Raud kod.	5.50×17	113	1400
23	Nash	Big 6	"	36×1¾	"	54×1¾	Traat kod.	5.50×17	116	1515
24	"	Adv. 8	"	36×1¾	"	54×1¾	"	6.50×16	121	1830
25	Oldsmobile	6	Spiral	—	"	53×2	Raud kod.	5.50×17	114	1325
26	"	8	"	—	"	54×2	"	7.00×16	119	1560
27	Plymouth	6	"	—	"	53½×1½	Traat kod.	5.25×17	108	1100
28	Pontiac	8	"	—	"	54×1¾	"	6.00×17	117	1200
29	Reo	Stand. 6	½ Ell.	36¾×2	"	56×2	"	6.50×17	125	1550
30	"	Royale 8	"	38½×2	"	57½×2¼	"	6.50×18	135	2100
31	Studebaker	Dictator	"	35½×1¾	"	54×1¾	"	5.50×17	117	1300
32	"	Comm.	"	36×2	"	56×2	"	6.00×17	123	1470
33	"	President	"	36×2	"	55½×2	"	6.00×17	118	1560
34	Terraplane (Essex)	6	"	31×1¾	"	48¾×1¾	"	5.50×17	116	1350
35	Willys (4)	77	"	31×1¾	"	44×1¾	"	5.00×17	103	968

## Edusamme maailma

Olgu et majanduslik kriis pidurdas maanteede ehituse arengut, siiski on märgata mõningaid edusamme viimaseil aastail. Praegu on maailmas enam kui 9.000.000 miili maanteid.

Iga riik on aru saanud heade maanteede tähtsusest ning igasugune transport oleneb teatud määral maanteedest ning mootoriveost. Sellepärast on arusaadav, et tahtes tundma õppida ühe riigi majanduslist seisukorda ja turu võimet, tuleb kõigepealt tundma õppida tema maanteede võrku. Teed iseloomustavad kõige selgemini ühe riigi varanduslist seisukorda ning hariduse tasapinda.

Paljud suure maa-alaga riigid on väga tahajäänud teedeehituses, ning seega nad ei saa osa võtta maailma kaubandusest küllaldaselt määral.

**Aafrika.** — 22 riigis on märgata teede arvu kasvu, võrreldes 1932 aastaga. Olgu, et mõned teed on väga lühikesed, tuleb seda ikkagi märkida arenguna.

**Ameerika.** — Maailmas on 9.152.282 miili maanteid, s. o. küllalt selleks, et sõita 366 korda ümber maa-

kera. Sellest langeb 3.849.594 miili Põhja ja Lõuna Ameerikale. Ühendriigid on juhtival kohal nii teede rohkuse kui headuse poolest. Teede üldpikkus on 3.042.780 miili. Eelmisel aastal juurekasv oli 33.715 miili. Siiski jääb veel 2.309.000 miili parandamata ning katmata teid. Kaanada teede pikkus on 398.320 miili, 1933. a. juurekasv oli 3947 miili. Argentiina on kolmandal kohal 137.177 miiliga, Mexikos on 62.137 miili parandatud teid.

**Asia.** — Teede juurekasvu on igalpool märgata. Hiinal on kavas veel vähemalt 10.000 miili teid ehitada. Jaapanis arendatakse teid vahetpidamata. Eriti Jaapan teeb teedeehituse alal suuri edusamme. Aasia riikidest omavad kõige eeskujulikuma teedevõrgu Jaapan, Briti Malaya, Hollandi India, Filipiinid, Palestiina, Siiria, Prantsuse Indo-Hiina ja Ceylon.

**Euroopa.** — Euroopas on teede üldpikkus 3.364.657 miili. 1933. a. juurekasv 24.041 miili näib väga väiksenä, kuid tuleb arvestada sellega, et Euroopa teed on ehitatud sadu aastaid tagasi, ning seepärast suurem

VIDUAUTODE KOHTA 1934. A.

Küttevõime litr.100km	Õli tarvitus litr.100km peale	P I D U R I D				Tõukelee- vendajad	Gaasistaja	Batarei		Hind vabrikus Doll.	Nr.
		Süsteem (Fabrikat)	J a l a		Käsi			volti	amper tundi		
			nimet	läbimõõt ja laius tolli							
14	0,4	Bendix	õlipid.	12×1½	Meh.	Monroe	Carter	6	105	845	1
18	0,45	"	"	12×1½	"	"	Stromb.	6	105	1395	2
24	0,45	"	"	14×2	"	Houde	"	6	120	1645	3
20	0,4	oma	meh. v.	12×1¾	"	Delco	Marvel	6	100	1125	4
23	0,4	"	"	14×1¾	"	"	"	6	120	1345	5
24	0,45	"	"	14×2¼	"	"	"	6	135	1845	6
25	0,5	"	"	15×2	"	"	Detroit	6	130	2895	7
16	0,3	"	"	10×1½	"	"	"	6	90	640	9
17	0,3	"	"	12×1¾	"	"	Carter	6	90	495	8
18	0,3	Lockheed	hüdr.	11×2	"	"	Ball	6	120	845	10
18	0,3	"	"	12×2	"	"	Stromb.	6	140	995	11
19	0,35	"	"	13×2	"	"	"	6	140	1395	12
19	0,35	"	"	15×2¾	"	"	"	6	140	2995	13
15	0,25	"	"	11×2	"	"	Ball	6	100	765	14
16	0,25	"	"	10×2	"	"	Stromb.	6	90	670	15
26	0,6	"	"	15×2¼	"	"	"	6	143	9500	16
16	0,3	oma	meh.	12×1½	"	Houde	Detroit	6	80	535	17
17	0,3	Lockheed	hüdr.	12×1¾	"	Delco	"	6	86	795	18
19	0,35	"	"	13×2	"	"	"	6	100	895	19
19	0,35	"	"	13×2	"	"	"	6	100	1095	20
18	0,3	Bendix	meh.	9×2¼	"	Spicer	Carter	6	105	1145	21
17	0,3	"	"	11×1¾	"	Gabriel	Stromb.	6	100	695	22
17	0,3	"	"	11×1¾	"	"	"	6	100	785	23
19	0,35	"	"	11×2¼	"	"	"	6	116	1065	24
18	0,25	"	hüdr.	11×1¾	"	Delco	"	6	100	825	25
20	0,25	"	"	12×1¾	"	"	"	6	116	925	26
16	0,25	Lockheed	"	10×1½	"	"	Ball	6	84	545	27
18	0,3	Bendix	meh.	12×1¾	"	"	Carter	6	107	695	28
21	0,35	Lockheed	hüdr.	12×1¾	"	Spicer	Stromb.	6	102	845	29
25	0,5	"	"	15×2¼	"	Delco	"	6	136	1745	30
19	0,35	Midland	meh.	11½×1½	"	"	"	6	102	695	31
21	0,35	Bendix	"	12½×1½	"	Houde	"	6	102	895	32
22	0,35	"	"	13½×1¾	"	"	"	6	136	1095	33
16	0,25	"	"	9×1¾	"	Monroe	Carter	6	100	565	34
14	0,35	"	"	9×1¾	"	oma	Tillotson	6	96	450	35

maanteede ehituses.

„The American Automobile“.

osa töist kuulub teedeparandusele ning ümberehitusele, mida küll ei saa võtta juurdekasvuna, kuid mis näitab alalist arengut.

Suuremaid parandusi on sooritatud Britis, Prantsusmaal, Saksamaal, Itaalias, Austrias, Belgias, Tšehhoslovakkias, Daanis, Hollandis, Norras, Rootsis, Šveitsis ja Iirimaa. Prantsusmaal on juurdeehitatud 1933.

aasta jooksul 958 miili, Portugalis 564 miili, Iirimaa 142 miili, Lätis 952 miili, Norras 557 miili.

Paljustest Euroopa riikidest pole saadud andmeid. Okeania. — 1932. a. teede üldpikkus Austraalia, U. Meremaa ja Okeania kohta oli 469.343 m., 1933. a. aga 514.231 miili, seega juurdekasv 44.888 miili.

Allpool tabel maailma maanteede kohta.

	Loodusline tee, ilma kunstkateteta	Sillutatud kruusa, liivateed	Vee makadam	Makad. teed	Bitum. teed	Tsement. teed	Plokki- vi, puu, asfalt	Mitme- sugune	Üld- kokkuvõte
Ameerika	2.734.888	861.648	78.143	43.758	21.296	91.060	5.451	13.350	3.849.594
Aafrika	133.447	145.343	28.785	5.538	32	33	47	49.123	362.348
Aasia	187.459	85.797	117.513	13.483	772	100	3	656.325	1.061.452
Euroopa	1.618.885	978.461	268.401	25.822	17.820	1.046	15.566	440.656	3.364.657
Okeania	260.139	165.814	44.249	11.823	—	2.954	184	29.068	514.231
Kokku	4.934.818	2.237.063	537.091	100.424	39.920	95.193	19.251	1.188.522	9.152.282
Märkus: Eesti teed	6.790	7.400	186	—	21	—	251	—	14.648 miili ehk umbes 21.500 km.

## Kiiremini, kiiremini...

Esimene ring, teine... kiiremini, kiiremini... soovime hingetus põnevuses. Kiiremini, — kui kerge seda on öelda!

Vist ühelegi tuhandeist pealtvaatajaist ei tule kiiruse joovastuses meelegi, mis sünnib sekundi murdosa jooksul sellise mootorikatte all! Kuni 7000 tiiru minutis teeb võidusõidu mootori väntvõll, umbes tuhat korda sekundis tõuseb ja vajub üks klapp! Ainult  $\frac{1}{1000}$  sekundi vältel avaneb igaüks neist üksikult, ning selle aja jooksul peab silinder täituma gaasiga või tühjenema. Sekundis tarvitab 5 ltr. masin umbes 300 ltr. gaasi. Kui arvestada voolukiirusega ümemistorus, siis saame umb. 170 m/sek., s. o. peaaegu sama, millega märgitakse suurimat tormi või orkaani, 12 pallist tuult! Umbes 500 korda minutis saadavad süüteküünlad sädemeid gaasisegusse. Vaatamata õudsele kuumusele põlemisruumis, peab süüteseadeldis töötama äärmise täpsusega. Töötab ta ainult  $\frac{1}{10.000}$  sek. võrra hiljem või varem, on mootoril juba märgatav vara- või hilissüüde. Tempo väheneb, sõitja kaotab aega.

Kui istume päikesepaistelisel, vaikselt suvepäeval tribüünil, tuleb meil vaevalt mõttesse, et autodel ning sõitjail valitseb määratu orkaan! Kui võtta tuule survet autole, siis selgub, et juba 108 km kiiruse juures saavutatakse „orkaan, 12 palli“. Suurematel kiirus-

tel võitlevad autod tormi vastu, mis on veel kolm korda suurem kõige raskemast maapealsest tormist.

Kurvetel kaotatakse või võidetakse aega, see on vana autosõidu reegel. Kuid just siin on mehaanilised jõud täies märatsushoos! Berliinis, Avus-sõidutee lõunakurvel näiteks on jõud, mis püüab sõidukit teelt suruda, 5korda suurem autokaalust!

Isegi sirgel teel on oma iseärasused. Mõelge vaid, et auto ei liigu tasapinnal, vaid maakeral, nii et ta sõidu jooksul pärts kõvasti „langeb“. Kui ta sõidaks tõelisel tasapinnal, seeasemel et jälgida maakera kumerust, oleks ta juba 3 minuti jooksul umbes 16 meetri kõrgusel õhus. Kui veel arvesse võtta maakera pöörämist, siis selgub, et raske võidusõidu masin meie laiuskraadil, sõites läänest ida suunas, on 10 kg võrra kergem kui sõidul idast läände. Kuigi see protsentuaalselt sõiduki kaalule pole palju, on siiski näha, kuidas maakera oma seadustega hakkab märgatavaks muutuma tänapäeva kiirusmääradele.

Edasi läheb sõit meie silmade all; õnne ning meisterliku osavuse mäng. Lennul möödub meist auto, tema kannul tihedalt teised võistlejad, klappid töötavad metsikus tantsus tuhandlike sekundite jooksul, kõik osad on pingutatud kuni katkemiseni — kiiremini, kiiremini...!

## Eesti suursõit (Estonian T. T.) 16. sept. 1934. a.

Pirita—Kose—Kloostrimetsa ringteel kujunes tõeliseks suursõiduks, tuues eesti mootorspordile tunnustuse ning võidu, vaatamata sellele, et Soomest, Saksast ja Rootsist olid saabunud võistleva paremad mehed, nagu Lampinen, Brandt, Edlund ja sakslane Knees j. t. 16. september tõestas, et meie mootorsportlased suudavad edukalt võistelda Euroopa parematega. Soome veteran Brandt tähendas isegi, et hinnates Euroopa mootorspordi kuulsusi paremuse järjekorras, oleksid O. Veldemann ja Ed. Johanson kindlasti esimese 5 hulgas.

Üle 20.000 pealtvaataja oli tulnud jälgima rahvusvahelist sõitu, kes kõik intensiivselt kaasa elasid pinevat võistlust. Juba kella 9 ajal homm. hakkas rahvast voolama Pirita poole, ning omnibused olid täi-



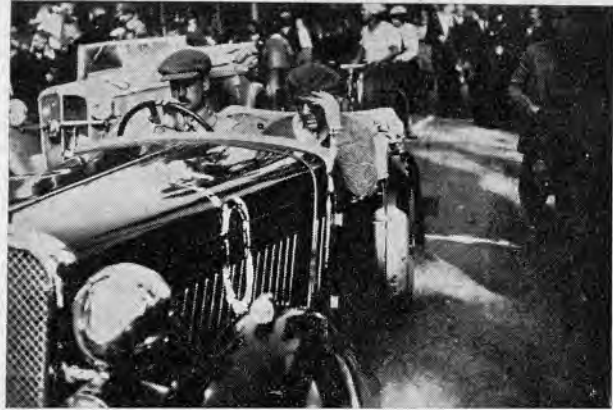
Riigivanem hra K. Päts saatjaskonnaga saabub võistluste avamiseks.



Sõit läheb lahti.

detud viimse võimaluseni. Auto auto järele vuras võidusõidu kohale, ning ammu enne võistluse algust on teede ääred palistatud rahvahulkadest. Kell 11 ilmub võidusõidu patroon, hra Riigivanem saatjaskonnaga, ning pisut aega hiljem stardivad 7 külgvankriga mootorratast. Sakslane Knees katkestas kohe esimesel ringil, kuna mootoris oli viga. Kletsy peab sõidust loobuma 6. ringil — ka masinavea tõttu. Selles klassis sõideti 10 ringi, mida kogu aeg juhtis suurepärase sõidutehnikaga Vilbert. Kurveid võtab ta kohati hulljulgelt, ning lõpetabki esimesena, — keskmine kiirus 82,93 km/t. Kiini tuleb teiseks, sakslane Raikovsky kolmandaks. Kiini keskmine tunnikiirus oli 73,51 km., Raikovskyl 69,88 km. Neljandana lõpetab sõidu junior Perten oma DKW — keskm. kiirusega 69,42 km/t. Viienda koha saavutab innukas sõitja Scheberstein. Huvitavaimaks osutus soolomasinate sõit. Startis 13

masinat, ning võistlus kujunes enneolematult ägedaks. Üks asjatundlikke pealtvaatajaid lausus, et: „kihutavad kui elus kuradid“. Selle arvamise ühinesid vist ka ülejäänud pealtvaatajad. Esimene ring sõidetakse järjekorras: Johanson, soomlane Brandt, soomlane Lampinen, Veldemann, rootslane Edlund, Knees, Sandström, Hennok Petrov, sakslased Naujock, Visotzky ja Mogge oma väikestel NSU 250 ccm masinail. Kõige taga sakslane Leipold. Teisel ringil Lampinen loobub kukkumise tõttu, olles saanud kõva põrutuse. Veldemann kihutab kolmandaks, otse tema kannul püsib rootslane Edlund, siis Hennok ja soomlane Sandström. Johanson arendab sirgel teel kuni 120 km tunnikirust. Viiendal ringil kukkub soomlane Brandt, Veldemann saab teiseks, Hennok kolmandaks. Pealtvaatajad hoiavad hinge kinni, kõigil vaid üks



Inglane T. Ferrrier, „Singer“ autol.

avaldustega vastu. Tema keskm. kiirus oli 93,04 km/t. Sakslased olid võistluse lõppedes kindlas veendumuses, et Eesti võidusõitudel ilma kompressorita pole midagi peale hakata, ning tuleval aastal lubati siis ka vastavate masinatega ilmuda. Seekord pidi aga nende kuuluks Knees leppima 5-da, tema kaasmaalased Mogge, Leipold ja Visotzky järgnevate kohtadega.

Senioride sõit oli seekord tõesti äärmiselt pinev, nii et isegi pealtvaatajate külm põhjamine temperament muutus eestlaste võidu puhul päris lõunamaiseks tunnete plahvatuks, ja kui Vilberti võidu puhul saadeti vaikselt tänapalveid taeva poole, siis Veldemanni võidu juures paljud sooritasid päris ehtsaid „Carioca“ hüppeid, ning mõnedki avastasid endas lauluhääle, mis kurtidelegi kõrvadele oli liig.

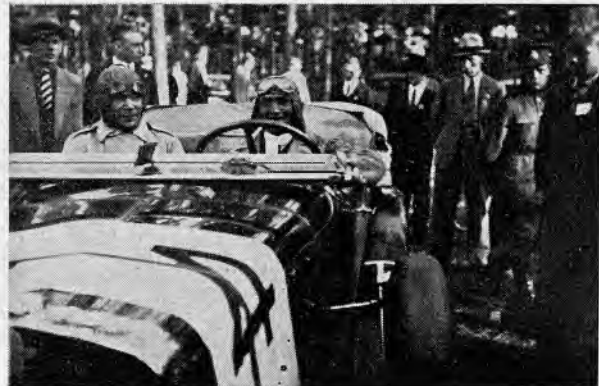


J. Johanson, „Buick“ autol Nr. 1.

Foto A. Kinof.

soov, et ainult neil kolmel esimesel nüüd midagi ei äparduks. Tütarlapsed „hoiavad põialt“, ning kõige suuremad asjatundjad on pisikesed poisipõnnid, kes istuvad aiateivastel ja vaidlevad probleemi üle, kas esimese koha pärib „Eedu“ või „Veldu“.

Seitsmendal ringil on Brandt surunud end juba neljandale kohale ning püüab Hennokit. 10. ringil Brandt ongi kolmas. 12. ringil Hennok kukkub, ning on sunnitud sõitu katkestama. 15. ringil, mis on ühtlasi tema kiireimaks, kukkub Johanson Kloostrimetsa kurvel, kuid võrdlemisi õnnelikult. Temast möödub Veldemann, kes lõpuni püsib esimesel kohal, ning vaatamata igasugustele pingutustele ei suuda „lendav Eedi“ teda enam püüda. Brandt jääb Johansonile kannule, ning lõpetabki vaid mõne sekundi võrra hiljem. Veldemann võetakse rahva poolt kauakestvate kiidu-



Tael, „Chevrolet-Sport“ Nr. 3.

Üldtagajärjed kiiruse järjekorras:

Seniorid, 20 ringi — 135,22 km.

1. O. Veldemann, Nr. 14, Eesti rekord, kiirus 93,04
  2. E. Johanson, Nr. 8 „ 92,04
  3. Brandt (Soome) Nr. 2, „ 92,00
  4. Sandström (Soome) Nr. 13, „ 86,88
  5. Knees (Saksa) Nr. 4, „ 83,04
  6. Mogge (Saksa) Nr. 16, „ 77,07
  7. Leipold (Saksa) Nr. 11, „ 74,12
  8. Visotzky (Saksa) Nr. 18, „ 72,94
- Vilbert ja Kiin sõitis Harley Davidsonil, Raikovsky NSU-l ja Veldemann — Husquarnal.

Juniorid, 5 ringi — 33,8 km.

1. Triik, Nr. 26 — 79,88 km/t.
2. J. Tomson, Nr. 29 — 79,46 „
3. J. Kapsi, Nr. 27 — 76,62 „
4. A. Salben, Nr. 28 — 72,38 „



J. Lorop, „Auburn“ autol Nr. 2.

Foto Mitt.

*Autod, 10 ringi 67,60 km.*

Autode võidusõit polnud nii huvitav, kuna osavõtjaid on vähe ja puudub võistlus. Johanson oma Buick'iga sõidab hästi, nagu oleme temalt seda harjunud nägema, kuid masin ei pea vastu, ja nii loobub üks paremaid sõitjaid viiendal ringil. Koch MG-1 katkestab sõidu juba esimesel ringil. Juhib Tael Chevroletil, ning näitab tõesti head sõitu. See mees võiks julgelt võistelda välismaa kuulsustega, kui ta vaid saaks omale spetsiaalmasinana. Inglise Ferrier „Singeril“ sõidab väga kindlalt, ning võtab kurveid rahulikult ja puhtalt. Lorop'i kurvetechnika „Auburnil“ oli ilus ja hea ning ta ise oli üldiseks daamide lemmikuks, sest isegi raskeil kurvete sõidul ta leidis võimalust tasakurätiku lehitamiseks. Mannert sõitis samuti hästi, kuid ka temast ei oleks vastupidist keegi oodanudki.

Tagajärgi:

Autod A. B. klassis: 1) inglase Ferrier „Singer“, keskm. kiirus 74,05 km/t. 2) Mannert, DKW — 69,5 km/t.; 3) Stadie (sakslane) Hanomag“.

D. klassis: 1) Tael, „Chevrolet“, keskm. kiirus 78,72 km/t. 2) Lorop, „Auburn“ 72,72 km/t.

Riigivanema auhinna sai O. Veldemann, peale selle veel rea auhindu, milliseid anti ka eriklassis võitjale.

Üldiselt õnnestus sõit suurepäraselt, ning loodame ja soovime vaid, et tuleval aastal oleksime sama edukad.

„D. D. A. C. Wochenschrift“ 21. sept. Nr. 38 kirjutab Eesti Suursõidu (Estonian T. T.) kohta järgmist:

*Idapreisi mootorsportlased Tallinnas edukad.*

Möödunud pühapäeval peeti Tallinna lähedal võidusõidu teel Eesti Tourist Trophy. Idapreisist võttis osa terve rida sõitjaid, olgugi et sõidust osavõtt oli seotud suurte raskustega. Meie sõitjad täitsid neile pandud lootusi täielikult, ning esinesid suurepäraselt. 250 ccm. klassis kuulusid kõik võidud sakslastele.

Esimese koha saavutas Mogge — Königsberg, NSU ajaga 1:45,16, keskmine kiirus 77,07 km/t. Teiseks tuli Wisotzky — Königsberg, NSU. Eggert langes välja masinavea tõttu. Leipold Insterburgist, Triumph masinal saavutas 350 ccm. klassis kolmanda koha.

500 ccm. klassis oli Knees — Königsberg, kauemat aega juhtival kohal, jäi aga siis maha ja tuli ajaga 1:37,42 kolmandaks (keskm. kiirus 83,04 km/t.). Raikowski — Königsberg, NSU võitis küljevankriga mootorrattaste klassis kuni 600 ccm. esimese koha ajaga 58,03 minutit, keskmine kiirus 69,03 km/t.

Saavutatud kiirusmäärad tõendavad selgelt sõidutee raskusi. Ringtee pikkus oli 6,76 km, omades 19 kurvet, mis osalt väga rasked. Soolomasinad pidid



*Soomlane Lampinen Nr. 3 kukkunud.*



*Soomlane Sandström kukkumisel.*

*Foto Sosaar.*

ringtee läbi sõitma 20, ja küljevankriga masinad 10 korda.

Stadie — Königsberg, startis autode klassis, ning saavutas kolmanda koha.

Meie sõitjate seisukord oli võrreldes teiste võistlejatega selles suhtes halvem, et neil laupäeval ainult vähe aega oli treeninguks. DDAC ekspeditsioon sooritati täieliku edu tähe all.

## Lühemaid teateid.

### UUEMAT „CAMIONALE“ ÜLE.

„Camionale“ on uus autostrada veoautodele Genova ja Serravalle-Scrvia vahel. See on fašistliku Itaalia kulukamaid ning ühtlasi ka suuremaid ettevõtteid. 1932. a. alati tee ehitusega, ja järgmisel aastal juba avatakse ta liiklemisele.

Näitena toome paar arvu. Oletame, et tee pikkus on juba 50 km. Selle ehituseks vajati: 75 km raudteed, 10 köisraudteed, 51 kraanat, 8 kaevamiskraanat,

47 kohta elektri-tööriistadele, 8 ventilatsioonisesseseadet, 37 murdmasinat, 32 sõel- ja pesemisseadeldist, liiva ning kruusa jaoks, 60 betoonisegamismasinat, 126 pumpa, 69 lokomotiivi, 2000 vagunit, 124 veoautot ja 12 parandustöökoda, 33 transformatori andsid 4700 h.-j.

31 km pikkusel on tee juba valmis, vaatamata raskele maa-alale, millele ehitati 12 viadukti ja silda ning 11 tunnelit. Ehitusel on tee teises osas 18 suuremat

ja 56 väiksemat silda, samuti peajaam Genuas, mille ehitamiseks mägi lammutatakse. Sadamaga ühenduse pidamiseks on oma maantee.

Senini sooritatud tööde selgituseks veel mõni arv: põhialuse- ja kraavitöödel kaevati välja umbes 2 miljonit kub. meetrit, tunnelites üle 300.000 kub. m. Kõrgendustes on 1,25 miljonit kub. m.

#### VÄHEM KÄRA — VÄHEM ÕNNETUSI.

Soome linnadest on Helsingi 1933. a. kõige edukamalt suutnud võidelda liiklemisõnnetuste vastu. Kuna teistes linnades õnnetuste arv keskmiselt vähenes 1,1% võrra, vähenes see Helsingis 4,6%. Kuna Helsingis juba aastaid on keelatud signaaliandmine nurkadel ja risttänavaail, et oleks vähem lärmi, siis tuleb arvata, et mida vaiksemalt sünnib liiklemine, seda vähem on õnnetusi.

Portugalis astub varsti seadus jõusse, mis sisaldab valjusid liiklemismäärusi jalakäijale. Näiteks on karistatav jalakäijate omavaheline jutuajamine sõiduteest üle minnes.

Huvitava uue jõuvankri mootoriga esineb Nuway Eng. Corp. Detroitis. See mootor on 20 sil., 220 piduri h.-j. Silindrid on asetatud kahes reas vastamisi. Jahutajat ei ole vaid seda asendab jahutustehniliselt soodsas ehitusega vesimantel.

#### RAHVUSVAHELINE ALPISÕIT 1934.

127 osavõtjast lõpetasid 99 sõitu, välja langes 28 osavõtjat, seega 22%. Trahvipunktideta sooritasid sõidu 58, see on 55,1% päralejõudnuist.

Tagajärjed: grupp I (üle 3000 ccm) Alpikarikas: Delahaye meeskond (Pariis). Üksiksõitjaist olid võidukad: Mutsaerts (Holland), Van Strien (Holland), Fiisette (Holland) ja Posthumus (Holland), kõik Ford-autodel.

Grupp II (2000—3000 ccm) Alpikarikas: Talbot Ltd (London) ja Adler-Diplomat (Frankfurt). Üksiksõitjad: Legré (Prantsusmaa) Panhard'il ja Carrière (Prantsusmaa) Hotchkiss.

Grupp III (1500—2000 ccm) Alpikarikas: Wanderer, Opel, Adler, Trumpf meeskond. Üksiksõitjad: prl. Edith Frisch (Saksamaa) Opelil.

Grupp IV (1100—1500 ccm) B. M. W. meeskond. Üksiksõitjaist Mumm (Saksa) Röhr jun. autol, Aldington (Inglis) Frazer-Nash, Tweedale (Inglis), Frazer-Nash, Cadbury (Inglis), Aston-Martinil.

Grupp V (kuni 1100 ccm). Triumph, Coventry (Inglismaa). Üksiksõitjaist Newnham (Inglis) Triumphil, Healey (Inglis) Triumphil.

#### FORD TÖÖTAB PRANTSUSMAAL KAHJUGA.

Pariisi teadete põhjal on Fordi kaotus 1933. a. 20,4 miljoni franki, 1932. a. oli see 5,8 milj. franki. Ettevõtte kaotusi peetakse dollari languse süüks, ning loodetakse kahju katta eelmiste aastate kasudega.

#### BELGIA SUUR AUHIND.

Autode võidusõit Belgia suurele auhinnale peeti 5. aug. s. a. 14,9 km pikkusel Francorchamps'i ringteel Spa juures. Osavõtjad 40 ringiga pidid sõitma 595 km. Auto-Union, Mercedes-Benz ja Nuvolari ütlesid osavõtust ära, ning ainult 7 sõidukit startis tugeva vihma all. Chironi auto jooksis kurvel vastu puud, purunedes täielikult, kuna Chiron pääses ime-

kombel vaid kergete jalavigastustega. Varzi loobus 26 ringil masinarikke tõttu. Dreyfus Bugattil saavutas nii esimese koha kerge vaevaga. 34 ringil lendas Benoist oma Bugattil ümber, kuid auto kukkus tagasi ratastele ja sõitja võis isegi sõitu jätkata, saades 4-da koha. Tagajärgi: 1) R. Dreyfus (Bugatti) keskm. kiirus 139,8 km/t. 2) Brivio (Bugatti), 3) R. Sommer (Maserati), 4) R. Benoist (Bugatti).

29 aastat tagasi asutatud Inglise „Automobile Association“ pidas hiljuti oma aasta peakoosolekut, kusjuures liikmete arv jällegi oli tunduvalt kasvanud. 1933. a. augusti kuus oli liikmete arv üle poole miljoni. Kevadel astus juure 44.391 uut liiget. Sel ühingul on suur mõju seadusandlusele. Tema poolt korraldatud tänavaabi on eeskujulik. Tänu suurtele sisetulekutele on ühingul võimalus pidada telefonivõrku kõigil maanteil, ning asetada liiklemisjuhte igale poole üle terve maa. Viimastel aastatel on ühing püüdnud kaasa aidata oma liikmetele reisikulude vähendamiseks. Enam kui 3000 hotellipidajaga sõlmiti lepinguid hindade suhtes.

#### ETANCELIN VÕITIS DIEPPE „SUURE AUHINNA“.

Võidusõidu tagajärgi: 1) Etancelin (Maserati) 242 km kahe tunniga, keskm. kiirus 121 km; 2) Lehoux (Alfa-Romeo) keskm. kiirus 119 km; 3) Lord Howe (Maserati) 118 km.

Firma Studebaker esineb 1934. a. odavamahinliste mudelitega: „Dictator“, „Commander“ ja „President“. Väliselt on nad muutunud voolujooneliseks, kuna seesmiselt ja sõiduomadustelt on jäänud samaks, mis nad olid varem. Hinnad kõiguvad 695 dollari vahel „Dictator“ mudelitel, „Commander“ 895 doll. ja 1095 dollari ümber „Presidentil“.

„Rahvuslik autode kaubanduskoda“, kuhu kuuluvad Ameerikas kõik jõuvankri vabrikud, väljaarvatud Ford tehased, saab omale varsti uue nime. Kaubanduskoda, mis juba 21 aastat on kannud oma praegust nimetust, on valitsusvõimude poolt ettepanud oma nime sel kombel muuta, et ta esindaks tööstusharude ühingut, aga mitte kaubanduslikke organisatsioone ja eraühinguid.

#### 48-TUNNI-MAAILMAREKORD LÖÖDUD.

Hiljuti püstitatud 48-tunni-maailmarekord Montlhery autoteel on juba parandatud. *Perron*, *Dhome* ja *Girov* saavutasid 3,5 ltr. *Delahaye*-masinal parema aja. Neil õnnestus püstitada 10 rahvusvahelist ja 3 uut maailmarekordi selle klassi autodele. Prantslaste maailmarekordid on järgmised: 4000 miili ajaga 36:13:56,32 = 177,669 km/t; 5000 miili — 45:29:57 = 176,853 km/t; 48 tundi — 84:64:083 = 176,294 km. Sõitjad jätkasid oma rekordsõitu kuni 10.000 km-ni, mille kat-sid rekordilise ajaga 59:20:15,84 = 168,527 km/t.

#### PARIISI 28 AUTO-SALON

peetakse käesoleval aastal 4—14. oktoobrini suures autonäituse palees. Väljapanekuid on oodata rohkem kui kunagi varem; ka on oodata üllatusi autode konstruktsiooni alal.

GUY MOLL †



Lisaks Coppa Abruzzo'le peeti 15. aug. samal Pescara ringteel Coppa Acerbo, võidusõit üle 516 km. Võistlus oli väga äge, kusjuures ei tarvitsenud oodata vahejuhtumistele. Caracciola (Mercedes-Benz) sõitis 9. ringil teelt välja. Chironi auto läks põlema. 14. ringil juhtis Fagioli, Moll oli teine. 20. ja viimasel ringil tahab Moll Fagiolist mööduda, ning sirgel teel võtab äärmise kiiruse. Vihmast niiskel teel libiseb auto külgepidi hooga vastu sillamüüri, ning õnnetu Moll sureb silmapilkselt, pea muljumise tagajärjel. Fagioli tuli võitjaks, talle järgnes Nuvolari (Maserati), Brivio (Bugatti) ja Gherzi (Alfa-Romeo).

Nii siis nõudis Pescara ringsõit õieti kaks ohvrit — Ulrich Maag'i ja nüüd veel Guy Moll'i.

23. aastane alshiirlane kuulus k. a. alates Scuderia Ferrari hulka, kuna ta varem mitmesugustel vähemadel võistlustel edukalt oli esinenud. 1934. a. oli ta rahvusvahelise autospordi parimaid. Üllatava võiduga Monte Carlo suurel auhinnal algas ta oma võitude seeriast. Sümpaatne Moll oli tuntud suurepärase stiilsõitjana.

ULRICH MAAG †

10. augustil sai teel Pescarasse surma noor Šveitsi autosõitja Ulrich Maag. Ta tahtis osa võtta Parma

lähedal peetavast Coppa Abruzzo võistlusest oma 8-sil. Alfa-Romeol, kuid teel sõitis otsa veoauto järelvankrile ja suri saadud põrutuste tagajärjel haigemajas. Vaatamata oma 25 aastale esines Maag edukalt mitmes võistluses, saavutades esimesi ja teisi kohti, ning oma des Šveitsi võidusõidumasinate meistritiitli. Šveitsi autoringkondades leinatakse noort ning sümpaatset sõitjat tõsiselt ja sügava kurvastusega.

EDITH FRISCH †

Saksa Mägisõidul sai surma noor, sharmantne nais-autosportlane, *Edith Frisch*, kes alles hiljuti Rahvusvahelisel Alpisõidul saavutas hiilgava võidu üksiksõitjana. Saksa autosport on temaga kaotanud armsa, vahva kaaslase, kelle surm tuli liig ootamatult ning äkki.

HUGH CAULFIELD HAMILTON †



Šveitsi „Suurel Auhinnal“ sai viimasel ringil surma noor Inglise võidusõitja *Hamilton*. Tema „Maserati“ auto tormas ühel S-kurvel 200 km kiirusel vastu puud, Hamilton sai silmapilkselt surma ja auto täielikult purustatud, kuna ligidal seisvaist pealtvaatajaist said mõned kergelt kannatada.

## Eesti Autoklubi teated ja kroonika.

E. A. K. juhatus palub klubiliikmeid kodu- kui ka välismaa sõitudel tarvitada klubimärke auto küljes, nagu lipp ja automärk. Määrinud ja katkised lipud tuleks kõrvaldada, see ei tee au klubile, veel vähem liikmele enesele.

### Autohuumer.

„Minu silmis on Teie auto päris härjavanker!“  
 „Kas teete nalja, või mõtlete seda tõsiselt?“  
 „Mõtlen seda tõsiselt muidugi!“  
 „Noh, see on Teie õnn, sest selliseid nalju ei luba ma enesega teha.“

E. A. K. liikmeiks on vastuvõetud: hra Devy Calmanovici, Eesti konsul Galas, Rumeenias Ford auto omanik, ja hra Elmar Weckram, ärimees Tartus, Ford auto omanik.

Edev mootorratta omanik küsib sõbralt: „Noh, mis sa ütled selle minu enese poolt kokkupandud mootorratta kohta?“

Sõber: „Ma ei taha sind küll haavata, aga nii palju erisuguseid üksikosi olen ma harva ühes hunnikus näinud.“

VÄLJAANDJA JA VASTUTAV TOIMETAJA: J. ZIMMERMANN.