

Hind 30 senti.

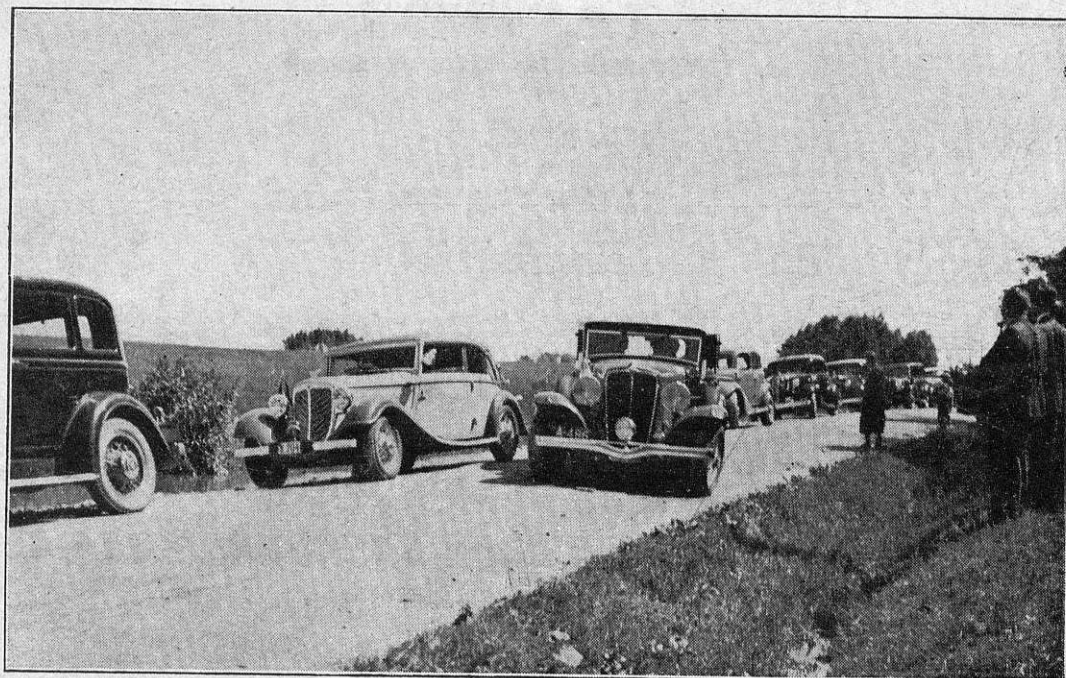
Nr. 7

Juuli 1935.



Auto

Eesti Autoklubi häälekandja



Eesti autoklubi külaskäik Leedu autoklubile 30. juunill 1935. a.

J. ZIMMERMANNI TRÜKK JA KIRJASTUS, TALLINNAS.

MICHELIN

sõiduautokummid ja

MICHELIN

veoautokummid tagavad Teile
kindla ja ökonoomse sõidu.

MICHELIN

kummid liikvel kõikjal.

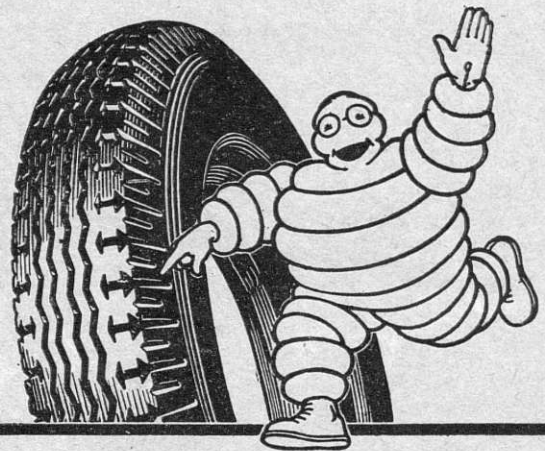
O-ü. „TARMO“

Tallinn, Narva m. 6.

Telegr. aadr. „Tarmo“ Tallinn.

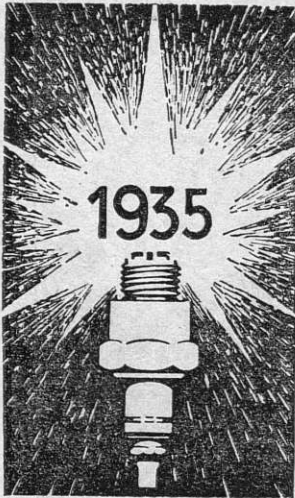
Tel. äri 306-50, kont. 308-54.

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



MICHELIN

Miljonid



autod

mootorrattad

lennukid

mootorpaadid ja

kohapealsed mootorid

terves maailmas omavad

Bosch - varustuse

(valgus, käivitaja, süüde).

Nad kõik annavad meile kogemusi. Sarnast rikkalikku materjali on harva kasutada mõnel firmal.

BOSCH
ROBERT BOSCH A.G.

Berlin-Charlottenburg 4

Bismarckstr. 71

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. 7 (89) 30. JUULIL 1935.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U.

5. teedepäev.
Liiklemissala tegevusest.
Bensiinihinna tõstmisest.
Küllaliskäik Leedu autoklubile.
Uudiseid autotööstuse alalt.
Spordi osa.
Lühemaid teateid.
Auto nali.
Eesti autoklubi teated ja kroonika.

I N H A L T.

Die 5 Strassentagung.
Über die Tätigkeit des Verkehrsamtes.
Erhöhung des Benzin-Preises.
Besuch des Eesti autoklubi in Litauen.
Neuerungen im Kraftwagengebiet.
Sport.
Kürzere Nachrichten.
Autohumor.
Klubnachrichten und Chronik.

5. Teedepäev.

T eedehituse Uurimise Seltsi suuremate üritustena esinevad meil igaaastased üleriiklikud teedepäevad, millised aasta-aastalt ikka rohkem ja rohkem teedeasjandusega tegelevaid isikuid kokku toovad ja oma sisult tuumakamaks muutuvad.

Käesoleva aastane, arvult juba viies teedepäev, korraldati 30. juunil ja 1. juulil Pärnus.

Teedepäeva eel peeti 30. juunil kell 9.30 Pärnu Raekoja saalis Teedehituse Uurimise Seltsi aasta peakoosolek seltsi esimehe ins. K. Jürgensoni juhatusel. Nagu peakoosolekul ettekantud aruandest selgus, on Seltsi tegevus jaotatud kolme sektsiooni: kruusateede-, bituumenteede- ja tsementteede sektsioonid. Sektsioonid tegelevad vastavate teetüüpide ehitusviiside kui ka ehitusmaterjali uurimisega ja tehniliste normide väljatöötamisega. Seltsi liikmete arv on tõusnud 88, nendest omavalitsusi 10, firmasid 4, ühinguid 3 ja isikliikmeid 71. Seltsi tegevuse intensiivsemaks muutumise tõttu suureneb seltsi liikmete arv järjekindlalt, kusjuures rõõmustavaks nähteks on osutunud meie omavalitsuste ja nende tehniliste jõudude liikmeks astumine.

T. E. U. S-i peakoosolekule järgneva veerand-tunnilise vaheaja järgi avas ministri abi ins. K. Jürgenson V. teedepäeva, tervitades kõiki teedepäevast osavõtjaid, kelle arv üle 100 oli.

Teedepäeva juhatusse valiti juhatajaiks K. Jürgenson, M. Mardi ja J. Markson ning sekretäreiks M. Saar ja V. Vöölmann.

Otsustati saata tervitustelegramm hra Riigivaneemale ja Vabariigi Valitsusele.

Teedepäeva tervitasid Pärnu linnapea O. Kask ja Pärnu maavalitsuse abiesimees J. Land.

Teedepäeva esimese koosoleku päevakorras olid järgmised referaadid:

- a) Pärnu linna teedest — ins. M. Mardi.
 - b) Andmed teede kohta Pärnumaal ja prooviteede tulemused — ins. J. Kinnunen.
 - c) Maanteede ehitamiseks ja korrashoidmiseks tarvitatava kruusa ja killustiku omadusi — ins. prof. O. Maddison.
 - d) Kruusa ideaalsest koosseisust määramisest kruusateede ehitamiseks ja korrashoiuks — ins. R. Ambros.
 - e) Kas ehitada nõörsirgeid või korrapäraseid kõrikkudega maanteid? — ins. R. Ambros.
 - f) Märkmeid ja kogemusi meie tsementteedest — ins. A. Grauen.
 - g) Konkreelit katsetee Narvas — ins. E. Otting.
 - h) Bituumentee katted Müncheni kongressi, Kautase konverentsi ja Eesti kogemuste valgustusel — ins. M. Raud.
 - i) Tallinna bituumenteedest — ins. A. Parsmann.
- Kuna referaadid kõik trükkis avaldatud olid „Tehnika Ajakirjas“ Nr. 5/6 — 1935 ja ajakirjas „Auto“ Nr. 6 ühes Tallinna asfaltiteid käsitava broschüüriiga siis anti referentidele igale ühele ainult 10 minutit aega oma avaldatud referaadi täiendamiseks ja selgitamiseks.

Ins. M. Mardi omas ettekandes käsitas peajärgult Pärnus ehitatud tsement kõnniteid, leides, et tsement kõnniteed asjatundlikul ehitusel küllalt otstarbekohased on. Ühe ruutmeetri kõnnitee valmistamine on Pärnus maksma läinud Kr. 2.50. Tsement parkettkividega sillutamine on katsetamise ajajärgus ja senised tulemused ei ole eriti sobivad olnud.

Ins. J. Kinnunen tõi ette Pärnumaa kruusateede olukorra ja mitmesuguste kruusateede viisidega tehtud katset etulemused. Ettekandest nähtus, et meie kruusateed küllalt suurel määral kruusa tarvitavad

ja et kruusaakude kauguse suurenedes teedest kruusatamise kulud järjest suurenevad.

Prof. *O. Maddison*, käsitades maantee ehitamiseks ja korrashoiuks tarvitatava kruusa ja killustiku omadusi, leidis, et meil teede ehitamiseks tarvitada olevad mineraalained väga halvad on.

Kruusa omadusi ja koosseisu käsitas ka ins *R. Ambros*, väites, et meie kruus liig peenike on ja vähe graniitkivi sisaldab.

Teises ettekandes ins. *R. Ambros* käsitas maantee ehitamise sihti, tulles otsusele, et maantee sihid ei peaks mitte nõorsirgelt aetama, vaid korrapäraste kõverikkudega.

Ins. *A. Grauen* oma ettekandes tsementteedest väitis, et tsementteede senised katsetulemused Eestis näitavad tsementteede otstarbekohasust.

Narvas tehtud konkreetset katsetee kohta selgitas ins. *E. Otting* selle tee ehitusviisi ja teatas, et esimese aasta jooksul see tüüp Narvas vastupidavust on näidanud.

üle ning ühtlasi teede ehituse sihti käsitava referaadi kruusateede üle ja teede ehitamiseks tarvitatava kruusa kohta; teisena tuleksid läbirääkimised bituumentteede üle ja ko. mandana tsementteede üle.

Kuna kruusateid meil kõige rohkem ja kruusateedega tegelevate isikute arv võrdlemisi suur, siis leidsid läbirääkimised kruusateede alal elavat osavõttu. Leiti vajalikuks, et kruusateede sektsioon energiliselt jätkaks kruusateede alal ülesvõetud küsimuste uurimist. Toonitati ka, et senini ettevõetud killustikteede kruusaga katmisest loobuda tuleks ja neid teid, vajalikkude krediitide leides, bituumeniga pealispinnata tuleks, milline katte tolmuvaba oleks. Referentide poolt etteodud teesid otsustatakse kruusateede sektsiooni läbiarutamiseks anda.

Nõorsirgete või korrapäraste kõverikkudega teede ehitamise küsimus leiab elavaid mõtteavaldusi, kusjuures pooldajaid leidub nii sirgetel kui ka kõverikkudega teedel. Esimesed väidavad, et nõorsirgete teede pikkus tuleb lühem ja seega tee odavam, samu-



Teedepäeval viibijad V. Vändra gümnaasiumi juures pildistatud.

Bituumentteedest refereeris ins. *M. Raud*, tuues ette andmeid bituumentteede kohta välismail ja meil ning rõhutas eriti tee koormatuse tähtsust teatavate teetüüpide ehitamisel, kusjuures teekatete tüüp tuleks alati valida vastavalt tee koormatusele.

Tallinna linna bituumentteedest andis ülevaate ins. *A. Parsmann*, kes väitis, et Tallinna bituumentteede võrk aasta-aastalt laienenud on ja bituumentteed Tallinnas häid tulemusi on annud. Möödunud lumevaene talv olli bituumentteedele raskeks prooviks, mille aga bituumentteed hästi vastupidasid.

Ettekanded ärakuulanud otsustatakse kava kohaselt läbirääkimistele asuda peale lõunasel koosolekul.

Vahepeal tutvunetakse Pärnu linna teedega, kusjuures seletusi annavad linnapea O. Kask ja linnanõunik M. Mardi ning linna insenerid. Teede vaatluselt siirdutakse supelranda, millele kell 14.30 järgneb lõunasöök suvekasiinos, mille korraldanud Pärnu linnavalitsus.

Kell 17.15 algab teedepäeva teine töökoosolek Pärnu raekoja saalis, kus kavas läbirääkimised. Otsustatakse läbirääkimised pidada järjekorras esiteks

ti on sõidukite küttekulu väiksem. Teiselt poolt tuuakse ette, et nõorsirged teed igavad on ja autojuhid ükskõikseks muutuvad ja seega õnnetuste arv suureneda võib. Ka tee valgustamine sõidukite poolt olevat kõveratel teedel sobivam. Küsimus otsustati lõpuks anda juhatusele seisukohavõtmiseks, ühtlasi Eesti autoklubi arvamist selles asjas ärakuulates.

Bituumentteede kohta läbirääkimistel kerkib üles küsimus ka bituumentteede kõnniteede ehitamise üle, kusjuures tuuakse ette, et bituumen kõnniteed Tallinnas eriti otstarbekohaseks on osutunud ja arvestades nende odavate ehituskuludega, mis Tallinna linnavalitsuse andmetel Kr. 1.37 ühelt ruutmeetritl on olnud, bituumen kõnniteed levineda võiksid.

Kuna bituumentteede alal kõige suuremad kogemused Tallinna linnal on, siis otsustatakse, et teised omavalitsused bituumentteid ehitades, Tallinna kogemusi arvesse võtaks, lootes, et Tallinna linnavalitsus vajalikke andmeid ei keela. Dir. M. Raud teeb koosolijaile teatavaks ka Riigi Põlevkivitööstuse poolt Kohtlas tehtud maantee õlitamise katsed, mille läbi on saavutatud tolmuvaba kruusatee kogu kaevanduse piir-

konnas. Tööstus tahab neid katseid jätkata ka teistel teedel ja nende katsete tulemused võivad juba järgneval teedepäeval arutusele tulla.

Kuna kava kohaselt õhtul kell 7 teedepäevast osavõtjad rannaparki sümfoonia kontserdile pidid minema, siis otsustatakse läbirääkimised tsemnteede kohta järgmiseks päevaks edasi lükata.

Teedepäeva teiseks päevaks, 1. juuliks, on kohale jõudnud teedeminister hra *Sternbeck*, kes kogu päeva teedepäevast osa võtab.

Hommikul kell 9 külastatakse Pärnu poeglaste gümnaasiumi ruumes korraldatud maantee näitust, mille järgi siirdutakse teedevaatlusele järgmisel marsruudil: Pärnu — Sindi-Lodja sild — Sindi — Sindi raudteesilt — Tori ujuvsild — Tori jõesuusild — üle Kanasoo — Vändra Suurejõe sild — Vana-Vändra alevik.

Teel tehakse peatusi teede ja sildade vaatluseks. Pikem peatus on marsruudi alul Pärnus Riia maanteel, millise tee katmise viisi kohta Pärnu linn teedepäeva arvamist soovib.

Umbes kella üheks päeval jõutakse Vana-Vändrasse, kus Vändra gümnaasiumi ruumes kava kohaselt teedepäeva viimane koosolek ettenähtud on.

Koosolek algab läbirääkimistega tsemnteede kohta.

Kuna meil kunstteedest senini peamiselt on ehitatud tsemnteedid ja bitumenteid, siis kaldusid läbirääkimised nende kahe teekattetüübi vaatlusele, kusjuures dir. *M. Raud* väitis, et meil tsemnteedid senini väga väikse koormatusega teedele on ehitatud, mis majanduslikult õige ei ole. Teekattetüüp tuleb valida

tee koormatusele, millega teede ehituskulusid kokku hoitakse.

Läbirääkimistel võttis sõna ka teedeminister hra *Sternbeck*, tähendades, Teedehituse Urimise Seltsil tuleks eriti tähelepanu juhtida asjaolule, kuidas ühest kui teisest materjalist meie oludes küllalt otstarbekohaseid teid ehitada saaks ja et meie oma teedehituse töölisi rohkem tööd tundma õpetama peaksime.

Edasi jätkuvad läbirääkimised teede vaatlusel nähtud asjaolude üle kusjuures peamiselt mõtteid vahetatakse betoon-sildade isoleerimise küsimuse üle.

Veel arutati Pärnu linna Riia maantee teekatte küsimust. Tallinna linna insener *Parsmann* soovitas sinna ehitada bituumen teekatet bimak ehitusviisi järelle, insener Grauen aga tsemntbetoon katet. Kuna linnal kogu tee ehitamiseks käesoleval aastal summad puuduvad, siis tuleb Riia maantee ehitamise küsimus otsustamisele arvatavasti tuleval aastal.

Järgmine teedepäev otsustati tuleva aasta juuni kuul korraldada Virumaal, kusjuures teedepäeva ettekanded ins. *M. Raud*'i ettepanekul otsustatakse avaldada trükis vähemalt kaks kuud enne teedepäeva. See võimaldaks teedepäevast osavõtjail asjasse enam süveneda ja aitaks teedepäeva edukusele enam kaasa. Ka soovitatakse teedepäeva kavas teatud küsimused varem kindlaks määrata ja need küsimused siis põhjalikult läbitöötada ja arutada.

Teedepäeva viimase koosoleku järgi on Pärnu maavalitsuse poolt korraldatud teedepäevast osavõtjatele Vändra gümnaasiumis lõunasöök, millele järgneb pildistamine.

Teedepäev lõppes teede vaatlusega marsruudil Vana-Vändra—Kergu—Pärnu—Jaagupi—Pärnu. L.

Petroleum voolab läbi Palestiina.

Iraki suurtööstuse probleem.

Iraki noor kuningriik Mesopotamias sai pärast maailmasõda kuulsaks oma tüli tõttu Türgiga. Tüli põhjuseks olid Mesopotamia rikkalikud petroleumiväljad, mida kumbki riik ihkas omale. Irak sai õliväljad omale — tegelikult on Iraki, nagu ka Persia petroleumitööstuse omanikeks inglased. Suurimaks probleemiks osutus Iraki petrooleumi vedu läbi Palestiina ja Siiria Vahemere sadamatesse. Seni sündis see raudteede ja autodega. Oli kallis ja tülikas. On ju kaugus Iraki petroleumiväljadelt Vahemere ääre, Basrasse, Haifasse ja Tripoli ligi 1800 kilomeetrit ja sellest umbes 1200 km täiesti teedeta ja elaniketa liivakõrbe. Selles olukorras näis ainuke pääseteena ehitada ameerika eeskujul torustik Irakist läbi Palestiina ja Siiria Vahemere sadamasse. See oli aga hiiglaslik ettevõte. Oli nimelt vaja vedada üle merede 270.500 tonni torusid ja muud materjali ning vedada see, peamiselt veoautodega kohale. Sellele materjalihulgale saadi kohapealt juure umbes 200.000 tonni, mis muldugi tuli ka autodega liigutada. Ülesanne oli ehitus-

tehniliselt üks suuremaid, eriti transpordi suhtes. Alates novembrist 1933. a. töötas materjali veol Irak Petroleum Co. teenistuses 137 raskeveoautot 3—17-tonni kandevõuga. Nende autode jaoks oli elaniketa, teedeta ja veeta kõrbe vedada hiiglahulgal vett, bensiini ja naftat. Selleks olid jälle 5000—10.000 liitri mahuga erilised tankautod. Viimaseid oli liikumas 24 tükki. Ja kõigile neile lisaks veel kümned traktorid. Kuni maini 1934 olid need veovahendid liikunud kõrves üle 26.500.000 km ja vedanud ligi 500.000 tonni varustust. Lisaks sellele veel tööliste ja muu firma teenistuses oleva personali vedu. Üheks suurimaks raskuseks — peale suurte kauguste ja teedepuuduse — oli see, et kõrve tuisikliiv kippus ummistama mootorite gaasistajad. Mootorite jahutamine kõrvetavas palavuses oli ka raskeks probleemiks. Kuid nüüd on suur töö lõpule viidud ja jaanuaris tänavu toimus uue toruliini pidulik avamine. Nüüd voolab Iraki petroleum läbi torustiku, mille pikkus ligi 2000 km. Torustiku ehitamine läks maksma umbes 10 milj. n.-sterlingit, ehk meie rahas ümmarguselt 180 miljoni krooni.

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

Teekoormatus ja otstarbekohane teekate.

Dipl. ins. M. Raud.

(Järg).

TABEL NR. 1. VÄIKESELE TEEKOORMATUSELE KOHASED
BITUUMENIGA PEALISPINNATUD KILLUSTIKTEED TALLINNAS.

Järjek. nr.	Teekatte asukoht tänav, tee	Teekatte algus ja lõpp	Teekoormatus			Teekatte ehitusaasta	Teekatte praegune seisukord
			tonnides 24 tunni jooksul	sellist hobulikk-lõõmise %			
1	Pirita tee	Maarjamõis — Vana tõus	1842	19	1924	Hea	
2	Komendandi	Kaarli — Vabadusplats	642	20	1926	Väga hea	
3	Luise	Toompuiestee — Koidu	354	71		" "	
4	Liivalaia	Vaestepatuste — Tatari	813	42		1933. a. bimakiks ümberehitatud	
5	Koidu	Luise — Endla	1177	39	1927	1932. a. bimakiks ehitatud	
6	Koidu	Endla — V. Ameerika	698	57		1934. a. bimakiks ümberehitatud	
7	Koidula	Poska — Köleri	334	42		Väga hea	
8	V. Roosikrants	V. Pärnu mnt. — Vabaduse plats	1049	18		Hea	
9	Tehnika	Vaksali pst. — V. Söörensi	1747	37		Ümberehitatud bimakiks 1933. a.	
10	Kolde	Õle — Heina				Hea	
11	Tiigi	Magasini — Surnuaia				" "	
12	Narva mnt.	Bimak — Linnapiir	916	68		" "	
13	S.-Pärnu mnt.	Tallinna linnapiir — Alevi	1510	42		1930. a. bimakiks ümberehitatud	
14	S. Juhkentali	Sillutis — U. Kirikuaia	1915	55		1933. a. bimakiks ümberehitatud	
15	Toompuiestee	Luise — Vismari	2974	42		1929. a. asf.-betooniks ümberehitatud	
16	V. Kalamaja	Kesk Kalamaja — Kopli			1928	Hea	
17	Kentmani	Vabaduse pst. — Liivalaia	1038	57		1933. a. bimakiks ümberehitatud	
18	Rahumäe tee	Tondi — Surnuaiani	160	60		Väga hea	
19	Lembitu	V. Tartu — Liivalaia	864	48		1930. a. bimakiks ümberehitatud	
20	Falgi tee	Vaksali pst. — Kaarli	704	13		Hea	
21	Tõnismägi	Kaarli pst. — S. Pärnu mnt. Kaarli tänava poolne haru	207	65		Rahuldav	
22	Õle	Telliskivi — Tarabella	978	17		1930. a. bimakiks ümberehitatud	
23	Tondi	Raudteest — Rahumäe t.	195	64		Hea	
24	Kalda	Raudtee ülesõit — Paadisild				" "	
25	Kalasadam	Kalarannas				" "	
26	Kaarli	Falgitee — Vismari	435	22,5		Väga hea	
27	Laadaplats	Juhkentali				Hea	
28	V.-Ameerika	S. Pärnu — Raudteeni	290	73	1929	Koidu — Raudtee vahel püsib hästi	
29	Lutheri	Heeringa — Kasarmu	409	70		Likvideeritud	
30	Niine	V. Kalamaja — Põhja pst.	168	49		Väga hea	
31	Tõnismägi	Toomkuninga — S. Pärnu mnt.	804	29		" "	
32	Toomkuninga	Tõnismägi — Alendri				" "	
33	Allika	Kentmani — Tatari			1930	Rahuldav	
34	Järve	S. Pärnu mnt. — Raudtee				Väga hea	
35	S.-Tartu mnt.	Mõigusild — Dvigatel	625	80		Kohati bimakiks ehitatud	
36	Toomkuninga	S. Ameerika — V. Ameerika				Väga hea	
37	Kordese	Paldiski mnt. — Falkpargi			1931	" "	
38	Patarei	V. Patarei — Raudtee				" "	
39	Pirita—Kose	Kose-Kallaste — Pirita tee				" "	
40	Pihlaka	Pirita tee — Männi				Hea	
41	Toominga					" "	
42	Tormi	Narva mnt. — Veitsenbergi				Väga hea	
43	V. Kalamaja	U. Kalamaja — S. Patarei			1932	Hea	
44	Köhleri	Narva mnt. — Jakobsoni				Väga hea	
45	Kotsebue	Põhja pst. — V. Kalamaja	144	42		" "	
46	S.-Söörensi	Vaksali pst. — V. Söörensi	154	62		Hea	
47	Aasa	Kuu — Päikese			1933	Väga hea	
48	Vaikne	Kodu — Magasini	42	46		" "	
49	Vaiknepõik	Vaikne — lõpuni				" "	
50	Kodu	Oa — Õie	150	65		Väga hea	
51	Oa	Õpetaja — Kodu				" "	
52	Õpetaja	Erne — Oa				" "	
53	Puhke	Kodu — Magasini				" "	
54	Uus Maailma	V. Ameerika — Luha	247	67		" "	
55	Eha	Paldiski mnt. — Falkpargi				" "	
56	Viidemani	Jakobsoni — Poska	80	72		" "	
57	Kalju	U. Kalamaja — Girgensoni				" "	
58	Roopa	Terves pikkuses	116 104	62 62	1934	" "	
59	Vaestekooli	Koidu — Raudtee				" "	
60	Villardi	Vaestekooli — Endla poole 300 mtr.	97 114	61 69		" "	
61	Loode	Falkpargi — Paldiski mnt.				" "	
62	Kuu	Koidu — Aasa				" "	
63	Gilde	Lutri — Mardi	348	71		" "	
64	Israeli	Mardi — Lutri	178	72		" "	
65	Mardi	S. Juhkentali — Liivamäe	302	54		" "	
66	Tobiase	Kollane — Vilmsi	255	69		" "	

TABEL NR. 2. KESKMISELE TEEKOORMATUSELE KOHASED
BIMAK TEEKATTED TALLINNAS.

Järjek. nr.nr.	Teekatte asukoht tänav, tee	Teekatte algus ja lõpp	Teekoormatus		Teekatte ehitusaasta	Teekatte praegune seisukord
			tonnides 24 tunni jooksul	sellest hohuühik-lemise%		
1	Narva mnt.	Laulupeo platsi ääres	1900	35	1928	Rahuldav
2	Leivaturg				>	Hea
3	Telliskivi	Rohu — Öle	1456	23	1929	Rahuldav
4	V.-Kalamaja	K. Kalamaja — U. Kalamaja	1500	11	<	Väga hea
5	S. Tartu mnt.	Raudteest Mõigu silla poole 535 m.	625	80	>	Hea
6	Öle	Telliskivi — Kolde	978	17	1930	Väga hea
7	Lembitu	V. Tartu mnt. — Liivalaia	864	48	>	Kohati keskel kulumise lohud
8	S. Pärnu mnt.	Tallinna piir — Alevi	1510	42	>	Hea
9	Uus Kalamaja	V. Kalamaja — Soo	2522	16,5	>	"
10	"	V. Kalamaja Põhja pst.	1903	19,5	>	"
11	Soo	U. Kalamaja — Sõja tän.	1903	19,5	>	Väga hea
12	V. Ameerika	S. Ameerika — S. Pärnu mnt.	343	58	>	Hea
13	Põhjapuiestee	U. Kalamaja nurgal	2536	31	1931	Väga hea
14	Müürivahe	Harju — S. Karja			>	Aukline
15	V. Kalamaja	K. Kalamaja lahkemel			>	Hea
16	Uus turg	Jaani — Estonia pst.			>	"
17	K. Kalamaja	Põhja pst. — V. Kalamaja			>	Väga hea
18	Narva mnt.	Turba — Aerodroomitee	1076	62	>	" "
19	Soo	Sõja — Volta	1903	19,5	>	" "
			1394	49		
20	Tondi	S. Pärnu mnt. — Raudtee	591	59	>	" "
21	Estonia pst.	V. Tartu mnt. — Estonia pst.			>	" "
22	Pirita tee	Maarja m. — Veisi m.	1842	19	>	" "
23	Narva mnt.	Tormi — Raudtee ülesõidu koht	1370	33	>	Rahuldav
24	Tõnismägi	Toompuiestee poolne haru	608	26	>	Väga hea
25	S. Juhkentali	U. Kirikuaia — Gilde	1838	51	1932	Palju kulunud
26	Koidu	Roopa — Endla	1177	39	>	Rahuldav
27	Poska	Käänak — Koidula	559	62	>	Väga hea
		Veizenbergi — Narva mnt.	458	49	>	
28	Pirita tee	Õgvendus	1842	19	>	" "
29	Tõnismägi	Mäepeal	608	26	1933	" "
30	Kaarlipst.	Vabaduse plats — Kaarli	1823	29	>	Kulunud
31	V. Pärnu mnt.	V. Roosikrantsi kolmnurk	948	26	>	Hea
32	Pirita tee	Õgvendus	1842	19	>	Väga hea
33	Tehnika	Vaksali pst. — asfalt betoon	1747	37	>	Hea
			1070	32		
34	Kentmani	Liivalaia — V. Pärnu mnt.	1038	57	>	Palju kulunud
35	S. Juhkentali	Sillutus — U. Kirikuaia	1915	55	>	" "
36	Liivalaia	Vaestepatuste — Tatari	813	42	>	Väga hea
37	Poska	Koidula — Veizenbergi			>	" "
38	Kloostri mets	Viimsi tee — K. Pätsu tee			>	" "
39	Põhjapst.	U. Kalamaja — Kopli	1720	21,5	1934	" "
40	Kaarli	Falgi tee — Lossi plats			>	" "
41	S. Kloostri	Tornidevälja kõnnitee			>	" "
42	Raua	Kreutzvaldi — V. Kompassi	2041	21	>	" "
43	Koidu	Endla — V. Ameerika	698	57	>	" "
44	Lossiplats	Toompeal			>	" "
45	Vabaduseplats	Harju — Kaevu	1364	15	>	" "
46	S. Pärnu mnt.	Alevi — Tondi	1600	14—43	>	" "
47	Liiva	Liivalaia — Kesk Liiva	1225	27	>	" "
48	V. Pärnu mnt.	V. Roosikrantsi — S. Roosikrantsi	1759	24	>	" "
		V. Roosikrantsi — Tatari	1050	26	>	" "
49	Poska	Vilmsi — Köhleri	559	62	>	" "
50	Narva mnt.	Aerodroomiteest 100 m Narva poole	916	68	>	" "

TABEL NR. 3. RASKELE TEEKOORMATUSELE KOHASED
ASFALT-BETOONTEED TALLINNAS.

1	Narva mnt.	Russalka mälestussamba juures	2760	27	1925	Ümberehitatud 1927. a.
2	Paldiski mnt.	Telliskivi — Lilletee	2443	49	1926	Täiesti ära lagunenud
3	Narva mnt.	Russalka — Gloi plats	2760	27	>	Ümberehitatud 1928. a.
4	Paldiski mnt.	Telliskivi — Seevaldi maja	1534	37	1927	Ära lagunenud
5	Pirita tee	Narva mnt. — Mendi värav	1842	19	>	Väga hea
6	Narva mnt.	Poska — Kuristiku	2760	27	1928	Ära lagunenud
			1015	44		
7	Toompuiestee	Paldiski mnt. — Vismari	2974	42	>	Tugevasti lagunenud
8	Vabaduse pst.	Eesti panga ees	3190	33	>	1935. a. kevadel ehitatud tahutud ki-
9	Koidu	Paldiski mnt. — Roopa	516	70	1929	visillutis asemele
			475	72		Hea
10	Toompuiestee	Luike — Vismari	2974	42	>	Hea
11	Põhjapst.	Raudtee ülesõidukoht — S. Patarei	2930	30	1930	
			2536	31		Väga hea
12	Rohu ja Tehnika	Telliskivi — Tehnika	1070	32	>	" "
13	Põhjapuiestee	S. Patarei — U. Kalamaja	2478	28	1931	" "
14	Toompuiestee	Kaarli — Luise	2974	42	>	" "
15	S. Juhkentali	Gilde — Kasarmu	1700	50	1932	" "
16	Vaksali pst.	Falgitee — Kaubahoovi plank	2718	32	1933	" "
17	Põhjapst.	Merepuiestee kohal	3675	24	>	" "
18	Vaksali pst.	Kaubahoovi plank — Nunne	2718	32	1934	" "
19	S. Pärnu mnt.	Kauba — Tondi	2190	17—44	>	" "
20	Vabadusepl.	Kaarlipuiestee kohal			>	" "

Liiklemisala tegevusest.

A valdame siinkohal liiklemisala tegevuse konspektiivse Tallinna-Harju prefektuuri 1934/35. a. liiklemisala aruande.

Prefektuuri poolt kogutud möödunud aasta, s. o. 1. IV. 34. kuni 1. IV. 35. a., liiklemistegevuse andmestiku järele selgub, et prefektuuri piirkonnas liiklemisalal seaduste ning määruste vastaste liiklemisjuhtumite ja õnnetuste koguarv on tunduvalt suurenenud võrreldes eelmise aastaga. Selle arvu suurenemist võime seletada sellega: 1) on Tallinnas suurenenud liikvel olevate jõuvankrite hulk: 1933. a. oli Tallinna linnavalitsuses registreeritud 1340 jõuvankrit ja 1934. a. 1418 jõuvankrit; 2) teostas politsei möödunud aastal järjekindlamalt liiklemise kontrolli.

Üksikasjaliselt 1934. a. liiklemisala andmestikku vaadeldes ja 1933. a. arvudega võrreldes, selgub järgmist:

1934. a. on Tallinna-Harju prefektuuri piirkonnas liiklemise alal koostatud protokolle 1353 korral. 1933. a. koostati 1102 protokollit.

Jaoskondade järele on koostatud protokolle järgmiselt:

	1934. a.	1933. a.
1. jaoskonnas	80	44
2. „	312	268
3. „	205	139
4. „	96	57
5. „	45	57
6. „	322	296
Sadama jaoskonnas	7	32
Nõmme „	113	85
Raasiku „	24	38
Keila „	27	8
Rapla „	4	—
Raudtee „	118	78

Kokku 1353 1102

Liiklemismääruste rikkujaid karistatud:

	Politseikomissariidide poolt.		Kohtu poolt.	
	Isikute arv.	Trahvi summa.	Isikute arv.	Trahvi summa.
1. jaoskonnas	42	89 kr.	56	444 kr.
2. „	151	362 „	247	1641 „
3. „	26	70 „	196	1081 „
4. „	31	50 „	187	1107 „
5. „	32	38 „	39	430 „
6. „	150	284 „	95	429 „
Sadama jaosk.	16	27 „	36	254 „
Kopli „	3	3 „	3	13 „
Nõmme „	64	188 „	39	284 „
Raasiku „	—	— „	58	627 „
Rapla „	1	1 „	30	143 „
Keila „	—	— „	31	380 „

Kokku 516 1113 kr. 1017 6833 kr.

Üldse karistatud 1533 isikut 7946 kr. trahviga.

Jõuvankri juhtimislubasid võetud ära:

jäädavalt	2 isikult
1 aastaks	7 „
6 kuuks	6 „
4 „	3 „
3 „	2 „
2 „	3 „

1½ kuuks 2 isikult
1 „ 7 „
2 nädalaks 6 „

Kokku: 38 isikult.

Surma juhtumeid inimestega:

	1934. a.	1933. a.
meesterahvastega	3	4
naisterahvastega	2	3
Kokku:	5	7

Raskeid vigastusi inimestega:

meesterahvastega	13	10
naisterahvastega	10	15
lastega	9	2
Kokku:	32	27

Kergeid vigastusi inimestega:

meesterahvastega	45	48
naisterahvastega	37	40
lastega	7	5
Kokku:	89	93

Tähtsuseta vigastusi inimestega:

meesterahvastega	18	27
naisterahvastega	13	11
lastega	1	2
Kokku:	32	40

Surma ja vigastusjuhtumeid inimestega

kokku: 158 167

Inimeste sõidukite ette ja alla jäämisi:

autodele	59	61
mootorratastele	9	15
jalgratastele	9	20
trammidele	1	4
hobustele	5	6

Kokku: 83 106

Surmajuhumeid loomadega:

	1934. a.	1933. a.
hobustega	3	3

Kokkupõrkeid:

autode vahel	92	81
autode ja jalgratturite vahel	47	27
autode ja hobusõidukite vahel	22	27
autode ja trammide vahel	9	13
autode ja mootorrataste vahel	15	13
jalgratturite vahel	4	5
mootorrataste ja hobusõidukite v.	4	1
autode ja rongide vahel	2	2
mootorrat. ja jalgrat. vahel	5	2
jalgrataste ja hob.-sõidukite vahel	6	—
mitmesuguste sõidukite vahel	20	12

Kokku: 226 201

Sõidukite vigastusi:

autodega	87	150
mootorratastega	5	14
jalgratastega	30	26
trammidega	4	11
hobusõidukitega	4	25

Kokku: 130 226

Liiklemisõnnetusil tekkinud kahju:

1934. a. 1933. a.

	1934. a.	1933. a.
autodega	9831 kr.	13978 kr.
riietega	306 „	300 „
muu kahju	4019 „	2655 „

Kokku: 14156 kr. 16933 kr.

Sõidukite juhtide juure jooõnnetus olekut registreeritud:

autojuhtidel	25	38
mootorrattajuhtidel	1	3
hobusemeestel	8	12

Kokku: 34 43

Lubamata kiirusega sõitmisi:

autodega	71	51
mootorratastega	8	7

Kokku: 79 58

Ettevaatamata sõitmisi:

autodega	232	230
sõidukitega üldse	337	403

Jaoskondade järele ettevaatamata sõitusi:

1 jaoskonnas	25, neist 18 autodega	
2. „	76, „ 51 „	
3. „	34, „ 30 „	
4. „	36, „ 31 „	
5. „	25, „ 16 „	
6. „	95, „ 68 „	
Sadama jaosk.	2, „ 2 „	
Raudte jaosk.	26, „ 19 „	

Keelatud kohas sõitmisi:

autodega	15	4
mootorratastega	3	1
jalgratastega	71	48
hobustega	3	4

Kokku: 92 57

Keelatud otstarbel teatud tänavail sõitmisi:

autodega	9	13
hob.-sõiduk. ja kärudega	4	6

Kokku: 13 19

Keelatud suunas sõitmisi:

autodega	25	8
jalgratastega	8	3
hob.-sõidukitega	17	23

Kokku: 50 34

Suuna näitamata sõitmisi:

autodega	9	9
--------------------	---	---

Vale suuna näitamisi:

autodega	19	5
--------------------	----	---

Teelt kõrvale (kraavi, kõnniteele) sõitmisi:

autodega	27	18
--------------------	----	----

Seisvast trammist mööda sõitmisi:

autodega	17	5
mootorratastega	—	5

Vastu mitmesuguseid esemeid sõitmisi:

autodega	32	35
mootorratastega	—	3

Jalgratastel kahekesi sõitmisi 13 —

Jalgratastel lahtiste kätega sõitmisi: 6 —

Poriga pritsimisi: 8 4

Sõidukite järelevalveta jätmisi:

autosid	11	4
hobusõidukeid	10	31

Kokku: 21 35

Keelatud kohas seismisi:

autodega	50	11
hobusõidukitega	50	60
kärudega	15	32

Kokku: 115 103

Loata juhtimisi:

autosid	45	34
mootorrattaid	14	44

Kokku: 59 78

Loata reisijate vedu veoautol: . . . 57 32

II liigi jõuvankrijuhtimisloaga auto juhtimisi üldotstarbeks: . . . 5 4

Sõitu ilmumisi vajaliku tunnistusega:

jõuv. juhtimisloata	87	11
jõuv. registreerimistunnistusega	59	7

Kokku: 146 18

Juhtimisloata isikule sõidukite juhtida andmisi:

autosid	15	8
mootorrattaid	—	10

Veovoorimehel ei olnud sõiduluba: . . . 4 38

Kärumehele puudus äriluba: 2 —

Auto ajas suitsu välja: 16 3

Ülemäära sõitjaid sõidukeil:

autodel	1	1
hobusõidukeil	1	—

Registreerimismärkide (numbrite) defekte:

autodel	26	12
mootorratastel	10	5

jalgratastel	16	30
hobusõidukeil	2	6

Kokku: 54 53

Tuledefekte sõitmisel:

autodel	48	56
jalgratastel	15	21
mootorratastel	7	4

Kokku: 70 81

Tuledefekte seismisel:

autodega	17	7
mootorratastega	2	—

Pidurite korratusi:

autodega	23	—
--------------------	----	---

Mitmesuguseid sundmäärusi rikutud:

autodega	57	34
hobusõidukitega	36	15
jalgratastega	47	2

Kokku: 140 51

Liiklemisõnnetusrohkeid kohti Tallinnas:

S. Karja ja Jaani t. nurk 5 juht. 6 juht.

Viru ja Vene t. nurk (Vanaturakael) 5 „ 6 „

Veneturul — Jaani t. pool. ots. 7 „ — „

Narva m. raudt. ül.-sõidu kohal 5 „ 5 „

	1934. a.	1933. a.
V. Pärnu m. ja Kentmanni nurk	5 juht	— juht.
Kreutzvaldi ja Narva mnt. nurk	4 „	— „
Kaarli pst. ja Kaarli t. nurk	4 „	— „
Pikal tn. „Päevalehe“ ees	4 „	— „
<i>Liiklemisõnnetusrohkeid tänavaid:</i>		
Narva mnt.	26 juht.	29 juht.
Jaani tn.	11 „	16 „
S. Tartu mnt.	7 „	9 „
Viru tn.	6 „	13 „
Pikk tn.	8 „	— „
<i>Liiklemisõnnetusi vähenenud:</i>		
Estonia puiesteel	2 juht.	7 juht.
Toompuiestee ja Endla nurk	— „	7 „
Hobuse tn. nurkadel	1 „	6 „
Raekoja platsil	2 „	6 „
Mundi ja Pühavaimu t. nurk	1 „	6 „

Eelolevaid andmeid lugenud, võime kokkuvõttes ütelda, et kuigi liiklemisjuhtumite arv on möödunud

aastal suurenenud, on liiklemine Tallinnas ja Harjumaal *paranenud*. Paranemine ilmneb selles, et on vähenenud need liiklemisjuhtumid, mis on seoses inimese elu, tervise ja varanduslike kahjuga nagu surma ja vigastusjuhtumid inimestega, sõidukite vigastused, õnnetusil tekitatud kahju, ja inimeste sõidukite ette ja alla jäämised. Peale selle on ettetulnud sõidukite juhtide juures vähem alkoholi tarvitamist. Selleks on suuresti kaasa aidanud alkoholi auru all sõitjatelt autojuhtidelt lubade ära võtmine.

Suurenenud on n. n. määruste vastane sõitmine: lubamata kiirusega, keelatud kohas ja suunas, loata reisijate vedu veoautodel, sõitu ilmumine vajaliku juhtimisloata ja registreerimistunnistusetä, seisvast trammist mööda sõitmine j. t.

Jalakäijate liiklemine kõnniteedel (paremat kätt käimine) ja üle tänava on tunduvalt korralikumaks muutunud. Sellega on osaliselt seletatav ka õnnetusjuhtumite arvu vähenemine inimestega.

Bensiini-hinna tõstmisest.

Paar nädalat tagasi tõsteti meil välisbensiini hinda 3 sendi võrra liitrit. Kuna bensiini hinda määratakse meil välisbensiin on, siis järgnes ka välisbensiini hinda tõusule kodumaa põlevkivibensiini hinnatõus.

Bensiini hinda ei ole aga senini mitte tõstnud Riigi Põlevkivitööstus.

Bensiini hinda tõus on kõne all, olnud juba ka ajakirjanduses, millest selgub, et välisbensiini hinda tõstmise põhjuseks on olnud: 1) Riigi Põlevkivitööstuse ajutine eemalolek välisbensiini turustamisest ja 2) välisbensiini ilmaturu hinda tõstmine.

Et meie mootorsõidukite kasutamisel küttekulude suurus väga olulise tähtsuse omab, siis püüame ka omalt poolt katsuda mõne reaga meie bensiini hinda- de küsimust puudutada.

Bensiini ja õlide müügi alal on ülleilmselt tegutsemas trustid, kuhu on liitunud sel alal tegutsevad suurfirmad. Nende püüe on muidugi saavutada paremaid müügitingimusi ja seeläbi suuremat kasu. Et nende suurfirmade teenistus mitte väike ei ole, seda näitab see, et igal maal tekivad trustis olevate firmade kõrval ka väljaspool trusti olevad vähemad firmad, kes samu saadusi vähema vaheltkasuga müüvad ja sellejuures ka veel hästi teenivad. Tihti aga asutatakse ka sarnaseid väljaspool trusti olevaid ettevõtteid ainult selleks, et neid trustile ära müüa. Trustis olevad firmad panevad need konkurentsi kõrvaldamise kulud jälle oma müügisaaduste hinnale juure.

Meil on kõigil veel väga hästi-meeles järsk bensiinihinda tõstmine meie siseturul 1931. aastal, millal alates 1. juulist tõsteti bensiini hinda 20 sendilt liitrit 30 sendi peale. See oli jälle kokkuleppe tulemusena meie turul tegutsevate bensiinifirmade vahel. Bensiinihinda tõstmisest jäi eemale ainult Riigi Põlevkivitööstus, kes aga tol ajal kuigi suurt osa meie bensiinitarvitust rahuldada ei suutnud. Kõigist ajalehtedest käis tol korral bensiinihinda tõstmise käsitlemine läbi ja seda nimetati põhjendatult spekulatsiooniks bensiiniga.

Kuna Riigi Põlevkivitööstus bensiini hinda tõstmisega kaasa ei läinud ja bensiini endise hinnaga müüs, siis ei jõudnud ta kõiki nõudmisi rahuldada ja

n. n. „kallist trusti bensiini“ pidid paljud mootorsõidukite omanikud paratamatelt kasutama.

Bensiinihinnad maailma-turul tol ajal ei näidanud sugugi tõusu tendentsi, mille tõttu Riigi Põlevkivitööstuse poolt *autoomanikkude ringide toetusel* ülesvõeti küsimus välisbensiini sissetoomiseks väljaspool trusti. Peagi sai see mõtte teoks ja augusti esimestel päevadel jõudis Riigi Põlevkivitööstusele kohale esimene saadetis välisbensiini ja see lasti turule endise hinnaga, s. o. 20 senti liiter, mida äriiline kalkulasioon täiesti võimaldas (vaata „Vaba Maa“ 5. VII 1931). Sellega sai seekordne trust murtud ja bensiini hinnad olid sunnitud alanema.

Vahepeal on bensiinihinnad nii erafirmadel kui ka Riigi Põlevkivitööstusel peaaegu ühel tasemel püsinud ja bensiini hinda tõus on olenevad ainult riikliste maksude suurenemisest.

Praeguse bensiinihinda tõusu põhjuseks näib olevat ka mingisugune kokkulepe, kuna muidu raske ettekujutada on bensiini hinda tõstmist päeva pealt mitme firma poolt.

Nagu ajalehtede kirjutusest selgub, on huvitav, et bensiini hinda tõusu moment kokku langeb Riigi Põlevkivitööstuse välisbensiini tagavara otsalõppemisega ja ajaga, millal Riigi Põlevkivitööstus uute bensiinihoiupaakide ehitamise tõttu uut välisbensiini juure tuua ei saa.

Teiselt poolt on huvitav, et ka E. T. K. bensiini hinda tõstmisega koos on läinud. E. T. K. on ühistegelise asutis, kelle eesmärgiks on *tarvitaja huve kaits-ta*, kuid siin ühines ta ometi eraettevõtetega tarvitaja huvide vastaselt! Viimane on omalt poolt küll ajakirjandusele seletusi avaldanud bensiini hinda tõstmise asjus, kuid need seletused ei paista küll selgust omavat. Nendes tuuakse ette *Rumeenia* bensiinihinda kõvenemine. Rumeenia bensiini meie turul on aga võrdlemisi vähe, kuna statistiliste andmete järgi meil peamiselt sisse veetakse *Ameerika*, *Briti* ja *Vene* päritoluga bensiini. Räägitakse ka Riigi Põlevkivitööstuse madalatest hindadest, kuid siin peaks ETK rõõmu tundma, sest see sünnib tarvitaja huvides. ETK on niihästi välisbensiini kui ka kodumaa firma „Kiviõli“ esindaja ja peaks oma korraldusis ka nii kaugele jõudma, et ta

benssiini saaks müüa sama hindadega mis Riigi Põlevkivitööstus aga mitte vastupidiselt, nagu praegu sünnib.

Pöörasime selles asjas ka otse Riigi Põlevkivitööstuse poole, kust seletati, et Riigi Põlevkivitööstus benssiinihindade tõstmiseks praegu põhjust ei leia. Mõne protsendiline välisbenssiinihinna tõus välissadamais ei tohiks veel olla põhjuseks meil benssiinihinna

tõstmiseks, sest Eestis teevad toll (10 senti kg pealt) ja teedemaks (15 senti kg) benssiini oma hinnas umbes 70% välja ja need maksud on muutmatu püsinud.

Riigi Põlevkivitööstus kavatab *välisbenssiini importi* ja benssiini müüki jätkata endiste hindadega.

Omalt poolt sooviksime, et benssiini hinnad peagi endisele tasemele lähleksid ja et meie mootorsõidukite tarvitajate mured sellega ajutised oleksid.

Külaskäik Leedu autoklubile.

Eesti autoklubi esindajad külastasid 29. juunist kuni 2. juulini s. a. Leedu autoklubi. Eesti autoklubi liikmed võtsid sellest sõidust osa järgmises koosseisus: Klubi esimees *J. Zimmermann* pojaga; klubi abiesimees hra *A. Kõva* abikaasaga; hrad *J. Kalpus* abikaasa ja tütreaga ning spordikom. abiesimees *J. Johanson*, *J. Kermann* abikaasaga ja hra *Vahtrik*; *E. Puhk* abikaasaga ja Dr. *Dunkel*; Dr. *Lindeberg* pojaga ja hra *Ilves* abikaasaga; hra *A. Eerik* abikaasaga; *H. Anton* vanem ja noorem abikaasadega. Seega kokku 24 inimest 8 autol. Välja sõideti 28. juunil ja peatusi Riias. 29. juunil kell 9 hom, algas Riiaist edasi sõit Leedu piiri poole kuhu jõuti kell 10 hom. Leedu autoklubi poolt olid 2 autol vastu sõidetud piirini. Leedu klubi esindaja hra *Funkas* tervitas külalisi. Riiaist kuni piirini saatis külalisi tuntud autosportlane pr. *P. Whitaker* kes isegi kuni Joniskis'eni meiega kaasi sõitis ja sealt tagasi pööras. Joniskis'es oli Leedu autoklubi poolt korraldatud eine. Teel Kaunase poole tabas meid tugev vihm ja kattis kinni tolmu. Kaunase jõuti õhtu kella kuueks. Metropoli võõrastemajas olid toad valmis tellitud külaliste. Kella ½10 õhtu oli korraldatud sealsamas õhtusöök millest osavõtsid ligi 60 isikut. Aukülalisena võttis sellest osa ka Eesti saadik Leedus hra Dr Leppik.

Leedu autoklubi esimees hra *J. Vileisis* tervitas külalisi, allakriipsutades seda suurt tähtsust, mis kahe autoklubi ja kahe rahva üksteisele liginemine kaasa toob. Temale vastas Eesti autoklubi esimees

J. Zimmermann, soovides Leedule ja Leedu autoklubile õitsengut ja head käekäiku.

Pärast õhtusööki istuti koos, joodi kohvi ja tantsiti kuni järgmise hom. kella kaheni.



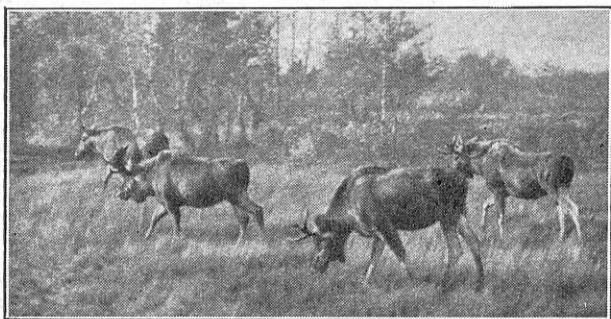
Leedu piiril, peale esimesi tervitusi.

30. juuni hommikul kell ½10 asetati Eesti autoklubi poolt pärg järgmise pealkirjaga tundmata sõduri hauale: „Leedu langenud kangelastele — Eesti autoklubi“. Pärjapanek toimus hariliku tseremooniaga.

Edasi läks sõit Klaipeda poole (270 km) kuhu jõuti õhtupoolikul kella 4-jaks. Klaipedas oli korral-



Koosviibijad pärast õhtusööki „Metropoli“ hotellisaalis.



Põdrad Nida saarel.

datud lõunasöök ja kell 6 sõideti autodega laevale mis viis meid üle Leedu sahaarasse „Kršiu Nèrija“ maaninale. Siin asuvad Leedu mitmed tähtsad suvituskohad: *Smiltynè*, *Joudkranté* ja lõpuks *Nida*. Tee pikkus Nidasse on ligi 55 km ja sinna sõideti autodel. Kuna Klaipeda direktoriumi poolt ainult erakordlistel oludel lubatakse autodega saarele sõita, siis oli ka seekord see erand tehtud Eesti autoklubi külaskäigu puhul ja sõitjad võisid tee ääres vaadelda saarel asuvate põdrade karja. Nad pole sugugi kartlikud, vaid huviga vaatavad pealt autode liikumist. Kui just inimesed autodest väljudes nende ligidale ei kipu, siis jäävad nad vaikselt vahtima ja võib neid vaadelda kaunis ligidalt. Neid põdrasi arvatakse saarel olema umbes 200 ümber. On ka metskitsi, kuid veel vähe. Saar on kaitse all ja jahipidamine keelatud. Saarele

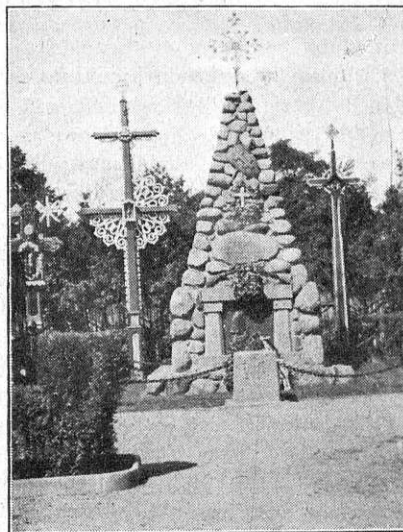


Nida liivadüümid.

olla siginenud ka mõned rebaste perekonnad, kes arvatavasti talvel üle jää suurelmaalt on saarele tulnud ja need hävitavad metskitse poegi. Jahti pidada rebastele on võimata, sest saarel kasvab padrik kust koer ja inimene läbi pääseb väga suure vaevaga. Saar ise on ligi 100 km pikk, ja sellest umbes 60 km kuulub Leedule ja ülejäänud osa Saksamaale. Siin ühineb ürglooduslik metsikus kohiseva mere lõpmatute kaugustega ja hiigel-ränddüünide imede maailm, alatasa vahelduva Kuršiu lahe sinaga. Kohati on maanina tühi liivakõrbe, kus silm näeb ainult liivadüüne kohati aga kaetud tiheda metsaga ja padrikuga. Siin kasvab mänd, kask, lepp ja tamm kõrvuti ja laikude kaupa on ilusat heinamaad, kus kasvab paks kõrge rohi, nii et maa on rikas värvidest ja haarav oma iseäraldustega. See on suvitajate tõeline paradiis, kus valitseb pehme ja soe õhk, mitte päris kuiv. Nidasse viib vaid üksainus pikk metsatee, mis liiva tõttu kõvasti tolmas ja tee on aukline. Nidasse jõuti õh-

tuks kella 10-neks. Toad olid valmis tellitud ja kõigile oli ruumi.

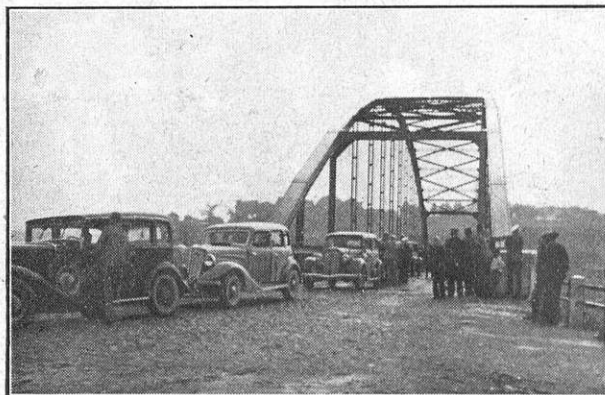
1. juulil hom. vara olid juba külalised jalul, et sadamat vaadata ja mere ääres käia. Peale hom. einevõtmist sõideti autodel liivadüüne ja sealsamas asuvat lennuõppekooli vaatama. Õpilasi on praegu üle 30. Õpitakse esiotsa lendamist purilennukitega (plannerid). Parajasti kestis harjutus kahel planeeril mis tassiti inimeste jõul üles kõrge liivadüüni harjale, seal istus õpilane peale ja kummist nõõridega vinnati planer õhku umbes 20—30 mtr. ja seal liug-



Tundmata sõduri haud Kaunases.

les lennuk planeerides, kuni langes maha pehmele liivale. Kursantide seas oli ka üks noor naisterahvas tumepruuniks põlenud, kes agaralt tegi kaasa poistega kõik vajalised tööd. Tegi ka väga õnnestunud lennu külaliste silmade all. Pärast seletas, et hulga võõraste juuresolek ei ole kuigi armas ja eriti ebaõnnestumiste korral.

Kursuste praegune juhataja hra ins. *J. Pyragius* andis külalistele seletusi õpetamisest ja õpekavast ning palus Eesti autoklubi liikmeid saata omalt poolt sinna kursustele 2—3 lennukunsti õpimist soovijaid ja ka kui võimalik saata mõni asjatundja, kes juba midagi teab ja näpunäiteid võiks anda ehk ka ise saada, seda kõik maksuta. Külalistele jagati ka kursute märke, lennuk miniatüüris ja pärast nimede kirjuta-



Kaunasse sissesõites Leedu autoklubi juhatusel liikmed võtavad külalisi vastu Neemeni jõe silla juures.



Külalised liivadiüünide jalal, X märgitud ins.
J. Pyragius

mist kooli külaliste raamatusse, lahkusime külalislahke kursuste juhataja saatel tagasi Nidasse.

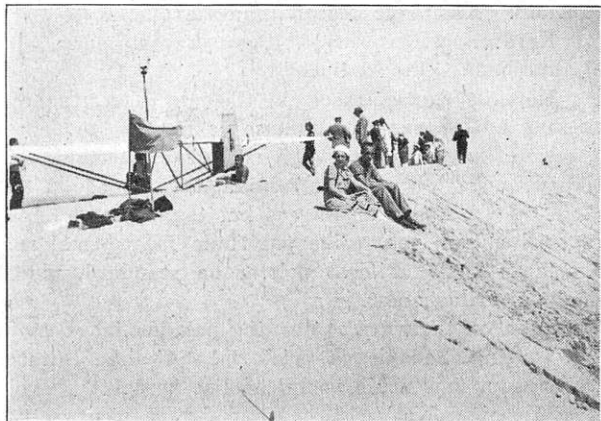
Pärast seda käidi meres suplemas ja pikutati ilusal pehme liivaga kaetud plääzil. Kell 2 oli lõuna korraldatud, sest kella kuueks pidid autod tagasi olema rannal Klaipedasse üleviimiseks.

Mere äärest võorastemajasse siirdudes trehvasid Eesti autoklubi liikmed ka Eesti ühistegelastega ja imetleti vastastikku, kuidas küll kokkujuhtumine sündis.

Lõuna laual kindral J. Kraucevičius, Leedu autoklubi abiesimees laskis elada Eesti autoklubi ja selle esindajaid külastamise puhul, avaldades arvamist, et see külaskäik ei tohiks jääda viimaseks. Sõbraliku Leedu autoklubi soov oleks olnud veel suuremal arvul näha Eesti autoklubi liikmeid oma külalistena, kuid seepärast ei jäta ta meiega mitte „jumalaga“ vaid „jällenagemiseni“. EAK esimees J. Zimmermann tänas osavõtjate nimel vastuvõtjaid kes on suurt muret ja vaeva näinud selle vastuvõtu korraldamisega ja avaldas soovi, et eeltuleval suvel Eesti autoklubi näeks Leedu sõprasi oma külalistena. Kuigi meil ei ole „Nida't“ selle suure vahelduva rohelse küllusega, ometi on ka Eestis omad nägemisväärsused, millega võib tutvuneda.

Kella seitsmeks jõuti tagasi Klaipedasse ja sealt sõideti edasi kohe Palangeni, 24 km Klaipedast. Meilt lahkusid aga Dr. Lindeberg ja hra Eerik kes lootsid ööseks jõuda Tilsiti.

Osa külalisi ööbisid Palangenis, osa sõitsid tagasi Klaipedasse ööbima. 2. juuli hommikul kella 10-neks kogunesid kõik Klaipedas hotell „Viktoria“ ette ja siit algas tagasisõit.



Külalised liivadiüünidel.

Viimane jumalagajätt oli Riia — Tilsiti vahelisel kiviteel, kus Leedulased pöörasid Kaunase poole, dir. Kõva ja J. Kalpus kojupoole, aga hrad Kerman, E. Puhk, H. Anton ja Zimmermann oma autodel Saksamaa poole.

Hrad Kerman ja Puhk sõitsid edasi Zapot'i kuna hrad Anton ja Zimmermann õhtul kell 6 tagasi pöörasid Tilsitist koju poole. Riias ööbiti teist korda ja



Peatus Lätimaal, enne Leedu piiri.



Kaunase uus linnajagu Vabaduse puiestee.



Jumalagajätt lahkumisel, Klaipeda teelahkmel.
Kaunas—Tilsit—Riia.

3. juulil sõitsid kõik Eestisse tagasi peale nende, kes Saksamaale sõitsid pikemaks ajaks.

Terve selle pikka sõidu ajal (ligi 2250 km) teel mingit õnnetust ei juhtunud, välja arvatud mõne paari autokummi tühjenemise naelte läbitorgete tõttu. Kõik aeg oli ilm jumalikult ilus ja kuiv nagu tellitud ja Leedu autoklubi liikmed näitasid üles oma suurt sõbralikust ja külalislahkust. Algusest lõpuni viibi-

sid meie keskel kindral G. Kraucevičius ja ins. Arno Funkas oma armsa ja ülilahke abikaasaga pr. Vally Funkas'ega, kes ise on ka hea autojuht ja armastab autosporti. Proua Funkas tunneb Eestit ja ta sugulased elavad Narvas, kuhu ta kavatseb lähemal ajal külla tulla. Teine sarnane paar olid pankiir J. Vailokaitis, üks Leedu rikkamaid ärimehi oma abikaasa ja la lastega, kes söitsid omal ilusal „Cord“ cabriolet autol, mida juhtis proua ja härra Vailokaitis vaheldumisi ja raske on ütelda, kumb neist on parem autojuht. Nad kavatsevad varsti sõita Eesti kaudu Soome ja Rootsi ilusamaid kohti külastama ja avaldasid

soovi, et ka Eestist sõidaks mõni auto nendega kaasa.

Leedu autoklubi president hra J. Vileišis ei saanud meiega Klaipeda reisu kaasa teha, sest tal olid eespoja pulmad, mis peeti 30. juunil Kaunases.

Üldiselt peab ütleva, et külaskäik õnnestus üle ootuste. Palju reisitud, palju ilusat nähtud ja palju vaadeldud, nii et kahjatseda võivad ainult need, kes sõidust loobusid või ei tahtnud ega saanud sellest osa võtta. Leedu autoklubi tegelastele meie suurim tänu korralduse ja nähtud vaeva eest. Meie tuline soov on, et meie kord neid vastu võttes, oma korraldusis maha ei jääks, kuid usume, et ka meil tahet ei puudu.

J. Zimmermann.

Uudiseid autotööstuse alalt.

NASH ESITAB UUE 6-SIL. MUDELI.

Nash uued „400“ seeriad on mõeldud 1936. a. mudelitena.

Vabrikuhind on alates 675 doll. Kere on üleni terasest, ka katus. Uut tüüpi mootor 7-pealaagril vääntvõll. Silindri läbimõõt $3\frac{3}{8}$ " ja $4\frac{3}{8}$ tolli kolvikäik (85.7×111 m/m), 90 h. j. 3400 tiiru juures minutis. Kompressiooni vahakord on 5.58:1. Shassii osad, nagu assid, ülekanne ja ventilatsiooniga Borg & Beck sidur on samad, mis „Advanced Six“ mudelitel, kuid raam on uus. Hüdraulilised pidurid ja siduri pedaal starterina on samuti endised.

Telgede vahe uuel seerial on 117 tolli (2.97 m), laiuse ees 58 tolli (1.47 m) ja taga $60\frac{1}{4}$ tolli (1.53). Nelja uksega Sedani kaal on 3100 lb. (1395 kilo).

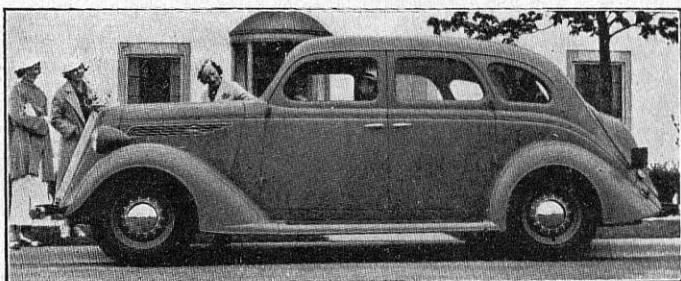
Kolvid on alumiinium segust, nelja rõngaga. Auto-Lite Generaator. Akku on U.S.L. 120 amp. t., et suudaks toita ka raadiot.

Jahutussüsteem töötab umbes 7 naelase raskuse survega igale ruuttollile. Survet kontrollib kahesuunas klapp, mis on sisse ehitatud radiaatori täite avause osana.

Uudisena juurde tulnud on edetiiva ja radiaatori iseseisev asetus et raamilt vibreerimine ei kanduks edasi. Siin raami „A“ liige hoiab edetiivu, mis tagantpoolt on ühendatud astmelaua külge, ning eestpoolt raami viimase nurga külge.

Radiaator asetseb edetiivade vahel, tiivade küljes, puutumata raami. Radiaatori taga ühendab üks eriliige tiivade sisemisi nurki, moodustades kolmenurkse kindlustuse lisaks „A“ liikmele.

Need uued mudelid omavad suurepärase sõidukindluse ning mugavuse, tänu ühtlustatud vedrudele



Lafayette-Sedan 1936. a. mudel.

ja tasakaalustatud shassii kaalule. Koormatus on jaotatud ede- ja tagaosa vahel. Vedrud on kummiga kaetud, ning ei nõua iial määrimist.

Radiaatori kattes on eraldi avatud osa, mille kaudu saab täita radiaatori veega ning karteri õliga.

Karteri õliseisu kontroll on kindel ning täpne igal ajal. Bensiininäitajat instrumentlaual võib ümber lülitada nii, et ta näitab ka karteri õliseisu.

„Monitar“ mootor omab paremusi, mida pole teistel praegusaja mootritel. Ei mingit torustikku, — sisselaske toru asetseb veega jahutatud mootori peas, väljalaske aga ploki küljel.

Mootor on asetatud neljale kummist padjale stabilisaatoriga.

„Stromberg“ langevoolu karburaator.

Super-hüdraulilised pidurid Duo-Servo tüüpi on standard varustuseks. Pidurdamise pindala on 176 ruuttollit. Käsi pidur mõjub tagaratastele.

Kere on üleni terasest, tugev ja vastupidav, ilma et suurendaks auto kaalu.

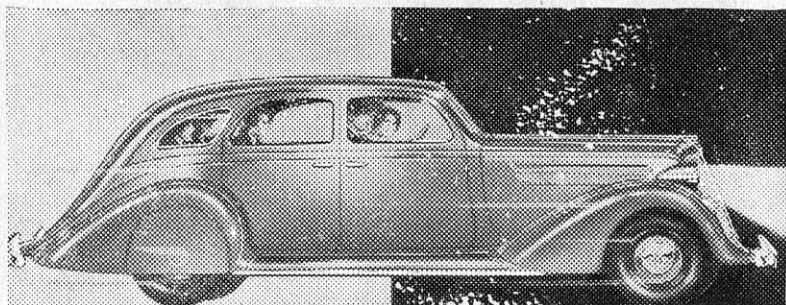
Kere on suurepäraselt ja tihedalt isoleeritud müra ning häälte, samuti kuumuse vastu.

Kõik keretüübid on väga ruumikad. Sedanid edestmed on 54 tolli (1.37 m) laiad, tagaistmed 53 tolli (1.34 m). Käetoed on nii ees kui tagaistmetel. Instrumentlaual on veel väike pakiruum ja pahemal raadio jaoks koht. Riidest polster on standard, plüüsh saadaval eritasu eest.

Taga on tagavara ratta ning pakkide jaoks ruum.

Touring Sedanil ja Victorial on sisse ehitatud kohvri ruum, mis sobib voolujoonelise kerega.

Järgmine Nash 1936. a. mudel on „Lafayette“, mille mootor on 83 h. j., sil. maht 217.76 kub. tolli.



Nash „400“ 5—6 istm. töld.

Silindri läbimõõt ja kolvikäik on $3\frac{1}{4}$ ja $4\frac{3}{8}$ tolli (83×111 m/m). Väntvõll on 7 korda laagerdatud, kuna laagrite pind on 66.34 ruuttolli. Akku 120 amp./t. ja kroonniklist sil. plokk. Kere on üleni terasest, samuti kaftus. Ilu ja tugevus on ühendatud selles mudelis.

Super-hüdraulilised pidurid on küllalt tugevad, et sundida seisatama $1\frac{1}{2}$ tonnise veoauto kerge survega pedaalile.

Ka „Lafayette“ mudelid on voolujoonelised. Istmed on laiad (ees 54" ja taga 53").

Kõigil neljal rattal kontrollitud, ühtlustatud vedrud. „Lafayette“ vedrud ei vaja määrimist, ning nende töötamisviis on ühesugune igasugusel temperatuuril. Neli kahesuunas töötavat hüdraulilist tõukeleevendajat.

Reisijad istuvad tagaistmetel eespool tagaassi, lähemal auto keskkohale. Auto raskus on tasakaalustatud.

Siduri pedaal stardib ühtlasi mootori, mis on loomulikum ja lihtsam viis auto käivitamiseks.

Telgedevahe — 113".

Üldpikkus — 188".

Kolvimaht — 217.76 kub. tolli.

Kompressiooni vahekord — 5.54:1.

Tagaassi ülekanne — 4.4:1.

Kaal — 3030 naela (1336 kg).

Kummi suurus — 16" \times 6.00".

Tagarataste vahe — 60 $\frac{1}{4}$ ".

Alumiiniumisegust kolvid.

Pealaagrite pindala — 66.34 ruuttolli.

Täissurve määrimine.

Automaatne sisselaske kuumuse kontroll.

Bensiinipaagi maht — 15 galloni.

Akku võime — 120 amp./t.

Õhujahutusega generaator.

Veepump mootori küljel.

Termostaatne temperatuuri kontroll.

Radiaatori veemaht — 19 kvartsi.

Õhujahutusega sidur.

Siduri diameeter — 9 $\frac{1}{4}$ ".

Kummist vedrukatted.

Piduri trumli läbimõõt — 10".

Käsi pidur mõjub tagaratastele.

Kahekordne stop-tuli taga.

Järgmised keretüübid on saadaval.

Sedan 4-uksega, 6 istm. — pakiruum sees.

Äri-Coupe, 3-istmeline.

Coupe, 5-istm., abiistmega.

Victoria Sedan, 2-uksega, 6-istm., sisseehitatud kohvriruumiga.

Victoria Sedan, 2-uksega, 5-istm., pakkiruum sees.

Sedan, 6-istm., 4 uksega ja kohvriga taga.

Need mudelid oma *möödukate hindadega*, tagasi-
noidliku välimusega ning *ökonoomsusega* peaksid
laialdast tähelepanu äratama meie autoostjate ring-
konnas.

SPETSIFIKATSIOONE „NASH“ MUDELITE KOHTA.

„3500“ seeriad.	Advanced Six seeriad.	Ambassador 8 ja Advanced 8 seeriad.	Sil. arv Sil. läbimõõt	6 3 $\frac{3}{8}$ " (85 m/m)	8 3 $\frac{1}{8}$ " (79 m/)
<i>Telgedevahe</i>	120"	125"	Kolvikäik	4 $\frac{3}{8}$ " (111 m/m)	4 $\frac{1}{4}$ " 108 m/m)
Üldpikkus ühes kaitseraudadega	202"	207"	Maht — kub.-tollid	234	260.8
Kummi suurus	16 \times 6.25	16 \times 6.50	N. A. C. C. h. j.	27.34	31.25
<i>Edeass.</i>			Kompr. vahekord	5.95	5.25
Elliot tüüpi	ja	ja	Nokkvõllil vaikne keti vedu	ja	ja
Ülekanne	4.4:1	4.1:1	<i>Raam.</i>		
<i>Jalgpidor.</i>			Tüüp — X-kahekordne	ja	ja
Super-hüdraul.	ja	ja	<i>Bensiini süsteem</i>		
Pidurd. pindala ruuttolli	167"	208"	Bensiini pump filtriga	ja	ja
<i>Sidur.</i>			Langevoolu karbor.	automaatne	automaatne
Ühekettaline, kuiv, läbimõõt 10"	ja	ja	Õhu puhastaja	ja	ja
<i>Kepsud.</i>			Bensiini paagi maht gall.	19	19
Materjal	teras	teras	Täissurve kõigile laagreile	ja	ja
<i>Jahutus.</i>			<i>Määrimine.</i>		
Automaatne veejahutuse temperatuuri termostaat	ja	ja	Karteri maht — kvartsi	7	8
Veepump aetud generaatorist	ja	ja	<i>Kolvid ja rõngad.</i>		
<i>Väntvõll.</i>			Kompr. rõngaste arv	2	2
Pealaagrite arv	7	9	Õli rõngaste arv	2	2
Pindala	66.34"	83.17"	<i>Tõukeleevendajad.</i>		
<i>Elektri varustus.</i>			Gabriel 2-suunas, hüdraul.	ja	ja
Kahekordne süüde	ja	ja	<i>Ühtlustatud vedrud.</i>		
Süüte kontroll automaatne	ja	ja	Taga- ja eespool elliptilised	ja	ja
Süütelukk ühenduses rooli rattaga	ja	ja	Kummist vedrukatted	ja	ja
<i>Mootor.</i>			<i>Ülekanne.</i>		
Piduri h. j. 3200 tiiru juures minutis	90	102	Ühtlane lülitus	ja	ja
			Vaikne kõigis käikudes	ja	ja

Automaatne kiirkäik — saadaval väikse erimaksu eest Adv. Six ja Adv. 8 mudelile. Standard varustuseks on ta Ambassador 8 mudelil.

Nash Advanced Six mudelite varustus:

Standard varustus: riide polster (Mohair eritelimise korral). Edeuksel käetoed. Tagaaknal eesriie. Taga jalatoed. Põrand kaetud matiga. Kildumata klaasist külgosad akendel, et võimaldada tõmbuseta ventilatsiooni. Taga 2 tühatoosi kattega. 1 päikesekaitse. Peegel ees. Kahekordne tuuleklaasi pühkija. Kaks stop-tuld.

Deluxe varustus: 2 päikesekaitset. Elektrikell. Pakiruumi uks lukuga. Sigarisüütaja. Kahekordne signaal.

Nash-Advanced „8“ mudelite standard varustus: sama, mis Adv. Six, plus: pakiruumi uks lukuga.

Deluxe varustus: 2 päevakaitset. Elektri kell. kahekordne signaal.

Nash-Ambassador „8“ mudelite standard varustus: sama, mis Adv. 8 mudelil, plus: 2 käiksekaitset. Elektri kell. Kahekordne signaal. Automaatne kiirkäik. Eriline polster. Tagarataste kaitse.

Raadio — kõigil mudelil.

Harilik vabriku varustus: kaitserauad (ees ja taga), tagavara ratas ja kummi, ja kummist vedrukatte väikse erimaksu eest.

Eriline vabriku varustus: tagarataste kaitseid Adv. Six ja Adv. 8 mudelil, erilised kummid, raadio, veesoojendajad (ahjud), jne. väikse erimaksu eest.

Spordi osa.

UUS MERCEDES-BENZ VÖITIS EIFEL VÖIDU-SÕIDU.

Mis aeglaselt valmib, saab hea. Võttis tükk aega, enne kui uus Mercedes-Benz võidusõiduauto insener Neubaueri arvates sõidukõlvuliseks sai. Kui ta aga siis esimest korda avalikkuse ees esines Eifel võidusõidul, saavutas ta ka kohe võidu. Igatahes ei puudunud võidusõidul ka vapustav moment Austria sõitja Frankl'i surma tõttu. Fagioli Mercedes'el algas vedamist, jättes Brauchitsch'i (Mercedes) ja Stuck'i (P-auto) taha. Chiron (Alfa-Romeo) järgnes neljandana. Kolmandal ringil läheb Brauchitsch Fagiolist ette. Auto-Union'i kolmikust suudab sõidu lõpetada vaid Stuck, kuna Mamberger ja Leiningen defektide tõttu on sunnitud loobuma.

Kaheksandal ringil peavad Brauchitsch ja Fagioli kumme vahetama, ning Stuck jõuab ette. Kahe ringi järele peatub ka Stuck, kaotab 1½ minutit küünalde ja kummivahetusega ning bensiinivõtmisega. Nii möödub temast Brauchitsch, ja lõpetabki esimesena, kuna Fagioli loobub bensiinitoru murdumise tagajärjel.

Nuvolari sõitis ka siin kaasa, kuid Nürburg-ringil sõita jalg gipsmähises oli isegi temale liig, ning viienadal ringil ta asus väsinult publiku ridadesse.

Kuni 1500 ccm klassis võitis itaallane Conte Castelbarco Maserat'il.

Tagajärjed: kuni 1500 ccm: 1) Castelbarco (Maserati) 273,3 km ajaga 2:36,23.1 (keskm. kiirus 104,9 km); 2) Schmidt (Bugatti) 2:36.52,4; 3) Burggaller (Bugatti) 2:37.30,2.

Üle 1500 ccm: 1) Brauchitsch (Mercedes-Benz) 342 km ajaga 2:47.36,4, keskm. kiirus 122,5 km, uus rekord; 2) Stuck (Auto-Union) 2:48.56,1; 3) Chiron (Alfa-Romeo) 2:53.20,1.

3. ja 4. augustil s. a. korraldab Austria ja Salzburgi autoklubid I rahvusvahelise autode ja mootor-rataste võidusõidu „Glockner-Rennen“ nime all Austrias Grossglockner-kõrgealpine teel. Iga osavõtja võib valida omale stardi koha, kus asub rahvusline autoklubi. Osavõtjad peavad kohal olema 2.—4. aug. s. a. kell 10 hom. Osavõtta sõidust sooviavaldusega on registreerinud juba: H. Stuck, H. Kessler, A. Vilheim, A. Cormack ja teised.

VÖIDUSÕIT PRANTSUSE SUURELE AUHINNALE.

„Prantsuse suur auhind“ on suurimaid rahvusvahelisi võistlusi, ning ka seekord, 23. juunil ei jätnud ta põnevuselt midagi soovida. Stardist päale juhtis H. Stuck Auto-Unionil, kuid juba esimesel ringil möödus temast Nuvolari Alfa-Romeol, kellele järgnesid lühikeste vahemaadega Varzi, Caracciola, Brauchitsch, Fagioli, Rosemeyer, Chiron, Zehender ja Sommer. Piduri jahutuse ja süüteküünalde rikete tõttu pidi Stuck loobuma sõidust, samuti Rosemeyer.

Vahepeal on Caracciola surunud enda etteotsa, ning püsib sääl lõpuni.

Tagajärjed:

1. Caracciola (Mercedes-Benz) ajaga 1:00:54,6, kiirus 124,571 km/t.
2. Brauchitsch (Mercedes-Benz), kiirus 124,566 km/t.
3. Zehender (Maserati), 2 ringi taga;
4. Fagioli (M.-Benz), 3 ringi taga;
5. Varzi (Auto-Union), 5 ringi taga;
6. Sommer (Maserati), 5 ringi taga.

LÄTI MOTOTSIKLISTE ÜHING KORRALDAS

2. juunil s. a. 1 kilom. võidusõidu mootor-ratastele ja autodele.

Võistluste tagajärjed:

- a) Mootor-ratastele kuni 350 ccm.
- | | Seisustart. | Lendavs. |
|----------------------|--------------|-----------|
| 1. M. Burlovs, (BSA) | 74,69 km . . | 91,84 km. |
| 2. A. Kampers, (BSA) | 76,47 „ . . | 80,00 „ |
- b) Mootor-ratastele kuni 500 ccm.
- | | Seisustart. | Lendavs. |
|--------------------------|---------------|------------|
| 1. A. Silinš, (BSA) | 105,26 km . . | 130,34 km. |
| 2. H. Tišnikovs, (Rudge) | 101,12 „ . . | 128,57 „ |
| 3. A. Baders, (BSA) | 90,00 „ . . | 110,43 „ |
- Autod:
1. K. Jakovlevs, (Ford 8) 76,46 km . . 120,00 km
 2. T. Asmuss, (Ford 8) 71,71 „ . . 94,24 „
 3. E. Lencners, (Ford 8) 66,42 „ . . 85,71 „

28. juulil korraldab Läti auto- ja mootorspordi klubid II „T. T.“ autodele ja mootor-ratastele.

Motors.

Lühemaid teateid.

ESIMENE DIESEL-MOOTORIGA „AUBURN“ SÕIDUAUTO.

Cummins Diesel-mootorite tehaste direktor hra C. L. Cummins tegi katseid Diesel-mootoriga varustatud Auburn autoga, sõites 469 miili (800 km) tarvitud kütteenainet kõigest 74 am. centi eest (Ekr. 2.75 umbes). Dir. Cummins teeb ökonoomsuse sõidu rannast randa üle U.S.A. mandri. Dieselmootor on 100 h. j. 6 sil. ilma süüteküünaldeta. Mootor kaalub vaid pisut rohkem, kui harilik 6 sil. bensiini mootor. Auto on standard Auburn 5 istm. Phaeton-Sedan. On arvata, et tulevikus hakatakse suuremat tähelepanu pöörama Diesel-mootoritega sõiduautodele.

Indianopolise võidusõiduteel, mis ehitati 1909. a., on senini 30 inimest surma saanud. Hiljuti kaotasid seal elu võidusõitjad Stubblefield ja Hannon, kusjuures surma sai ka Stubblefieldi mehaanik ja Hannoni kaasasõitja raskelt vigastada.

NAINE DIKTEERIB AUTO VÄLISE VORMI.

200 Ameerika automüüja poolt kogutud andmete põhjal selgus, et 75% kõigist autoostjaist tulevad koos naistega autot ostma. Naised mõjutavad ostu 96% kõigist ostudest, kusjuures nende valik oleneb järgmistest omadustest: autojoon ja välimus 50%; Juhtmisekergeus: 25%; sisustus: 20%; tehnilised küsimused ja „mitmesugune“: 5%. Nii siis on Ameerika karosserii ja sisustusfirmad sunnitud arvestama naiste maitsega ning peatähtsus pannakse sõidumugavusele.

RAHVUSVAHELISI AUTONÄITUSI:

- 3.—13. oktoobrini: Pariis, Prantsusmaa.
- 17.—26. oktoobrini: London, Inglismaa.
- 9.—20. novembrini: Milano, Itaalia.

TEGURID, MILLEGA TULEB ARVESTADA UUE AUTO OSTMISEL.

Mida ootate autolt kõige pealt? Kõige pealt huvitab inimesi auto välimus. Väline joon, kokkukõla värvide kombinatsioonis, auto sisemus ja mugavus. Siis tuleb uurimisele auto käsitlus, sõidumugavus ja kindlus, samuti ökonoomsus. Telgedevahe pikkus on tähtis, samuti raskuse keskpunkti õige jaotus. Lühike auto ei paku iial neid mugavusi, mida leiata pika telgedevahega autos.

Auto peab tegema seda, mida sõitja soovib, siis võib seda autot ka usaldada. Kiirendusvõime on autol väga tähtis, samuti hädapidurid.

Ta ei tohi kalduda liialt külgedele, ega liialt vibreerida. Vaade läbi edeklaasi olgu takistusvaba, sõitja jalgadele olgu küllaldaselt ruumi, et pikk sõit ei mõjuks väsitavalt. Instrumendid peavad olema kergesti kättesaadaval ja lihtsad käsitada.

Auto jõuallikas — mootor, olgu tugev ja jõuline, et ka pikkadel sõitudel võiks temast rõõmu tunda, seeläbi peab ta aga olema ökonoomne bensiini kokkuhoiu mõttes. Paljud suuremad autod ei võta iial rohkem bensiini kui nende vähemad vennad, kuid selles tuleb ostjal ise veenduda, proovides sõita kord suurema autoga kui ta on kavatsenud omale muretseda. Erilist

kokkuhoidu saavutatakse muidugi veel kahekordse ülekande läbi (dual-ratio), mille hüvedest keegi enam ei soovi loobuda, olles kord juba omanud auto sellise ülekandega.

Autoostja peab teadma, et autoostul ta valib omale nagu maja, mida ta kasutab ka oma puhketundide veetmiseks. Seepärast olgu see siis ka korralik, häa, mugav ja vastupidav, et ta valmistaks alaliselt rõõmu ning hädameelt omanikule.

Uus BMW 500 ccm võidusõidumasin kompressoriga, mida salajas ehitati, näib olevat valmis saanud. Tehased andsid üles 3 sõitjat Avus-võidusõidule nimelt Gall, Stelzer ja Krauss. Nii siis seltsib DKW ja NSU-le veel BMW.

Aprillis valmistati Rüsselsheimis 400.000-des Opel-auto. Esimene Opel ehitati a. 1898., ja 400.000-des nii siis 37 aastat hiljem. Esimese 100.000 auto ehitamiseks vajati 30 aastat — 1898. kuni 1927. a. Teine 100.000 ehitati 2½ aasta jooksul, alates 1928. a. kuni 1930. a. keskele. Kolmas 100.000 valmistati 3¼ aasta jooksul, kriisi ajajärgul. Neljas ja viimane 100.000 ehitati 14½ kuuga, alates 7. veebruarist 1934. 1935. a. aprillini.

Stoever-tehaste pääkoosolekul võeti vastu 1934. a. lõpp-bilanss, mis näitas puudujääki 77.863 RM. Tehastel on praegu suuremaid tellimisi, ning 1935. a. lõpul loodetakse soodsamaid resultate kui eelmisel aastal.

Saksa Lufthansa võib tagasi vaadata 8 a. tegevusele. 1934. a. oli lennu km arv 51% suurem kui 1933. a. 1934. a. veeti 130.000 lennuküalist.

Väärtuslik väike raamat — vestitasku formaadis on „Bosch-Leksikon“: Süüteküünal“, väljaantud R. Bosch A.-S. poolt. Väike teos annab selge ülevaate kõigist süüteküünalde kohta puutuvaist küsimustest.

Raamatukese päälkiri lubab oletada, et on teoksil veel selliseid õpetlikke ning huvitavaid teoseid.

ITAALIA AUTODEARV

näitab viimaste aastate jooksul tugevat tõusu. Kuna riik soodustab kõigiti autopidamist, siis on autode arv kasvanud juba 460.000, millest 230.000 on sõiduaudod, 100.000 mootorrattad ja 86.000 veoautod.

STOEWER VÕTAB TATRA-LITSENTSI.

Õhujahutusega väiksem Tatra-mudel ehitati senini aute Röhr-tehaste poolt Oberramstadtis. Röhril ei olnud aga võimalik litsentsilepingut uuendada, ja selle omandas Stoewer.

Üks Inglise lennufirmasid kavatses tuleval suvel turule lasta *tuuleveskilenmuki*, hinnaga 150 naelst. Lennuk oleval ainult 2,3 m lai ja 5 m pikk, nii et teda võib mahutada igasse normaalsesse autogaraashi. Ka pidamiseks oleval niivõrd väikesed, et sellest lennukist loodetakse peatselt arenevat n. n. rahva liiklemisvahend.

ANDRÉ CITROËN SURNUD.

Prantsuse suurimaid autotööstureid *André Citroën* suri 57 a. vanaduses. Kadunu oli üks suurejoonelisemaid ettevõtjaid ja agar tegelane autoasjanduse alal.

Lõpetas politehnikumi 1900. a. ja asus autotööstuse alale. Tema tööd ja ettevõtlikust hindavad kõik, mitte ainult Prantsusmaal vaid ka mujal.

A. I. A. C. R. PÄEVAD BERLIINIS.

Berliinis peeti 10.—12. maini A. I. A. C. R. (Rahvusvaheline autoklubide koondis) istung millest osa võtsid 19 riiki 34 delegaadiga.

Esindajaid olid saatnud järgmised riigid: Belgia, Bulgaaria, Taani, Prantsusmaa, Norra, Austria, Poola, Rumeenia, Rootsi, Shveits, Hispaania, Lõuna-Slaavia, Tšehhoslovakkia ning Ungari.

Tähtsamate läbirääkimiste hulka kuulusid järgnevad otsused ning küsimused:

A. I. A. C. R. komiteele tehti teatavaks *Läti Autoklubi* ajutine väljaastumine, kuna Lätis on asutatud

„Rahvuslik Läti Autoklubi“, kes üle võttis reisidokumentide muretsemise.

Võeti vastu Türgi autoklubi A.I.A.C.R. liikmeks. Juba 1934. a. alustatud lähenemiskatsed F. I. C. M. ja A. I. A. C. R. vahel on võtnud enam hoogu.

Eriti spordi alal on märgata koostöö süvenemist. Liiklemise komitee pani kõigile rahvuslistele klubidele südamele üldise kinnistuse vajaduse, nagu see on läbi viidud juba Austrias ja mõnes teises riigis.

Kõigile autoklubidele esitati palve, koguda võimalikult täpseid andmeid õnnetuste arvu kohta nende maal.

A. I. A. C. R. päeva puhul Berliinis võttis riigikantsler Hitler vastu rahvuslike autoklubide esindajaid. Kantsler toonitas oma lühikeses kõnes, kui võrd tähtsaks ta peab autoasjandust ja autosporti.

Lõpuks sõideti lennukitel vaatama riigi *autoteid*, samuti *Olympia-hoonet*, mis on määratud 1936. a. olympia mängudeks.

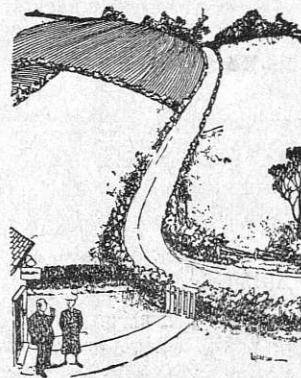
Auto-nali.

7. SAJANGU NALJA.

Ühest 7. sajangu ilmunud ajalehest loeme järgmise surmastatistika:

	Mehi.	Naisi.	Kokku.
Arstid ja nende rohud tapnud . . .	196	259	435
Surnud seepärast, et ei saanud rüütliks	798	—	798
Surnud kadedusest	43	701	744
Surnud meelepahast, et ei valitud akadeemia liikmeks	4	—	4
Surnud rahamuredesse	38	1	39
Surnud kiuste	3	178	181
Surnud selgitamata põhjustel . . .	13	46	59
Surnud uhkusesse	24	59	83
Kõnelenud hinge enesest välja . .	1	13	14
Abieluinimesi, kes kiusanud teise surnuks	94	7	101
Karm arvustus tapnud	15	20	35
Surnud vihastades kõlbamata teenija üle	—	600	600
Liig pingul korsetid tapnud . . .	—	750	750
Liig hellitatud lapsi surnud . . .	13	39	52

Kullak jookseb üle tänava, ilma et vaataks pahe- male või paremale, ning pörkab kokku mootorrattaga. Hirmsas vihas asutab Kullak „veendunud jalakäiate ühingu“ ning peab rea ettekandeid teemil: „võitlus auto ja mootorratta vastu“. Ettekandeid külastatakse oht- ralt, ning Kullak teenib õige hästi. Mida sa teed üle- jäägiga? küsib üks sõber. — „Noh, on ju päris selge, et ostan mootorratta“, vastab Kullak.



Arst on ehitanud oma maja mäe alla äkilise tee kurve veerule.

Abiotsija: „See on väga hädasohtlik kurve, mis otse teie aeda vastu on?“

Arst: „Mitte nii kõvasti! See ongi, mis mulle tööd annab.“

The Motor, London.

Eesti Autoklubi teateid ja kroonika.

E. A. K. juhatus otsustas liikmeiks vastu võtta hra-si *H. Männik*, *Graham* autoomanik ja *J. Eidelmann* — Buick autoomanik, dir. *J. Püroja* — Auburn autoomanik, *A. Iljin* — Adler ja *J. Furmansky* — Renault autoomanik.

Klubi juhatusel on teatavaks tehtud, et veoauto A 1414 juht 29. juunil s. a. ei ole sõiduautole teed andnud. Samuti ei ole veoauto L 119 teed andnud 6. juulil s. a. Pärnu maanteel (27 km Tallinnast) vaid juht olla aknast rusikat näidanud. Klubi juhatus konstateeris et sarnased juhud on liig sagedased kus veoautojuhid ei näe ega kuule sõidu autode märguan- net ja meelega takistusi teevad mööda sõita tahtjale sõiduautole ega anna teed, mispärast otsustas: pöörata palvega Teedeministri poole abinõude leidmiseks, et sarnased väärnähted kaoks ja neid autojuhte, kes reeglitepärastel teel sõita ei oska ega taha, et neile karmimad karistused maksma pannakse määrusega.

Klubi juhatus palub kõiki klubi liikmeid igast väärnähtusest klubile teatada ja ära märkida veoauto või autobuse nr., kus kohal ja mil ajal sündis ebamäärane juhtum. Samuti palub juhatus ka ise hoiduda eksisammude eest. Kui näha et Teie auto taha ilmub suu- rem auto, või kellel vaja on kiiremini sõita ja Teil seda mitte vaja ei ole, et siis kiirust vähendada ja mööda lasta, mitte talitada nii, et püüdku järgmine auto mööda saada kuidas ta saab. See kujuneb võiduajami- seks ja võib suuri õnnetusi mõlematele tuua eriti nüüd suvel tolmusel teel.

18. augustil s. a. korraldab EAK pikamaa sõidu (270 km) autodele ja mootorratastele. Sõidu määru- sed on välja töötatud ja neid võib saada EAK spordi- kom. abiesimehelt hra *J. Johanson*’ilt V. Pärnu mnt. 21 ja klubi büroost Vene tn. 30. Ülesandmisi võetak- se vastu kuni 16. augustini s. a., kella 12-ni.

RIIGI PÕLEVKIVITÖÖSTUS MÜÜB
AUTOBENSIINI

piiramata arvul senise hinnaga

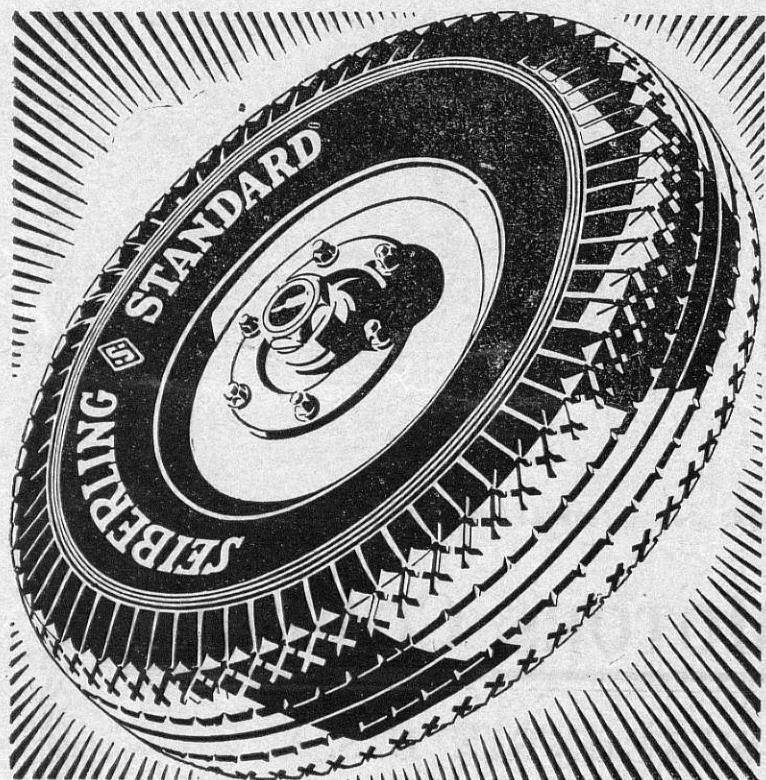
s. o. **26 senti liiter.**

Riigi põlevkivitööstuse bensiinijaamad asuvad:

1. Sadamas, Riigi
Põlevkivitööstuse
laos

2. Kadriorus,
Koidula ja Köleri
tänava nurgal

3. Veneturul,
pritsimaja
juures



Seiberling
autokummid

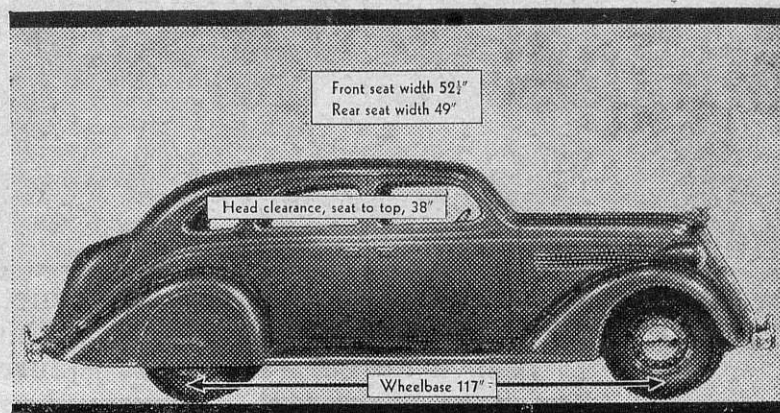
on ületamatud oma
vastupidavuselt.



Esindus ja ladu:
Väliskaubanduse kontor
A. Selling & K^o.
Tallinn, Vene t. 13. Tel. 470-22.

97-391
50-

UUS NASH „400“



VOOLUJONELINE 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.