



1 Nëntor 2019 / Nr #1

N'GAZ



MBI 1 SHEKULL QERRE ME MOTOR!

Festa e 20-vjetorit të DPSHTRR në kuadër të mbi 100 viteve të automotorizimit shqiptar, si dhe themelimi i të parit Regjistër Zyrtar të Mjeteve Historike!



Foto nr.1

Fillesat e automotorizimit në Shqipëri

Fillimi i shekullit të XX-të karakterizohej nga rrugë karvanesh të cilat lidhnin qendrat më të rëndësishme të vendit me bregdetin dhe vendet fqinje për shkëmbime tregtare. Rrugët që kalonin nëpër luginat e Shkumbinit, Vjosës, Drinit, Devollit dhe gjatë bregdetit. Në këtë periudhë, ekzistonin gjurmë të rrugës Egnatia e cila niste me dy degë, nga Dyrrahu dhe Apolonia, shkonte nëpër Klodiana (Peqin), Skampini (Elbasan), Lyhnidi (Ohri), Heraklea (Manastiri),

Edesa, Pella dhe Tesaloniku. Gjatësia e kësaj rruge ka qenë 395 km. Kjo rrugë u zgjat deri në Bizant në shekullin e I-rë. Shpallja e pavarësisë e gjeti vendin me 160 km rrugë karrosh (Shkodër-Lezhë, Lezhë-Shëngjin, Gjirokastrë-Kakavijë, Delvinë-Sarandë, Durrës-Tiranë). Makina e parë në Shqipëri mendohet se daton në vitin 1913, pronari i së cilës ka qenë shqiptari nga Çamëria E.Sulioti. Automjeti ka qenë i markës italiane Fiat, ndërsa të dhënat e para për automjetet në Shqipëri mbajnë

datën 18 Tetor 1919, ku shkruhet se në Durrës ka patur qerre me motor dhe kryhej shërbimi i regjistrimit për këto makina. Vit pas viti numri i qerreve me motor është shtuar.

Gjithashtu, në vitin 1919 ka patur korrespondencë midis qeverisë provizore shqiptare të Durrësit, dhe Ministrisë së Punëve të Jashtme italiane për serviset publike të automobilave.

i quajtur Ahmet Askushi. Në vitin 1941, kam marrë patentën, të cilën ma dha instruktori, Vlash Rama. Quhej patenta e parë. Deri në vitin 1941 kanë qenë gjithsej 4-5 shofera, si: Avdulla Kalja, Leonidha Nushi i cili ka patur një veturë amerikane "Shtutebaker". Atë makinë më vonë ja sekuestruan për grupin e Enver Hoxhës. Pas një muaji ja dhanë përsëri. Shofera të tjerë kanë qenë: Stefan Dilo, Hassan Beja, Lluka Suku, Vangjel Suku (Anastasi).



Shoqata e Shoferëve, Korçë.
Dyqanet e pjesëve të këmbimit. Viti 1933.

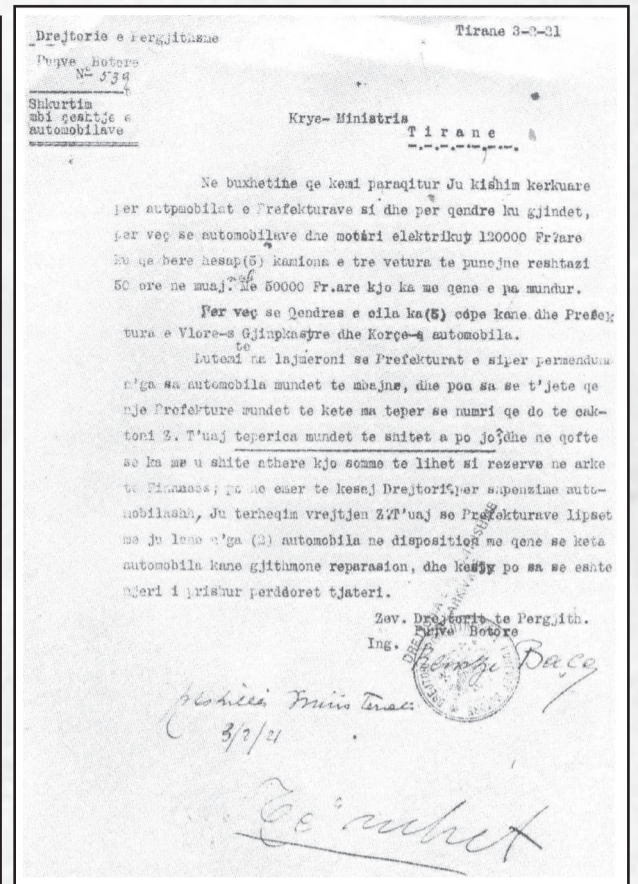
Ndër personat pionerë që kanë pasur një kontribut në shërbim, është dhe Z. Dhimitër Tezha.

Dhimitër Tezha, i ardhur nga Korça, çeli oficinën për riparimin e automjeteve, me mbishkrimin Ford dhe Chevrolet, e cila është edhe sot si godinë. Ai mbante një veturë Milocento. Në oficinë, punësoi nxënës ose siç i thonin çirakë. Një nga çirakët, i ardhur nga Leskoviku, ishte Abdyl Glina, 11 vjeç. Ai tregon: "Kam ardhur në Durrës në vitin 1938. Kam qenë jetim. Fillova punë në oficinën e Dhimitër Tezhës. Dhimitrin me ardhjen e Italisë, e vranë për pare italianët. Oficinën e mori i biri Tirka. Para se të vinin italianët në Durrës, kanë qenë 3 autovetura Milocento. Një e ka pasur Lefter Vahyp, një Nuri Qehajaj dhe tjetrën shoferi i Hamit Matjani,

Në vitin 1942, Italia i bëri të pavlefshme këto patenta. Unë meqë nuk kisha mbushur moshën 16 vjeç, sepse patenta jepej kush kishte mbushur këtë moshë, e mora duke i dhënë instruktorit italian 10 napolona flori si bakshish.

Gjatë kësaj kohe, deri në 1944, kjo ishte gjendja e automjeteve dhe shoferëve. Pas çlirimit, u futën automjete nga Jugosllavia, Hungaria, Çekoslovakia dhe B.R.S.S., si dhe u hapën kurse për shofera. Në vitin 1950 u ndërruan 4 herë patentat. Kam punuar me një makinë kamion "Cepel" Hungarez, nga viti 1954-1985.

Këtu mbaron dhe kujtesa e viteve të punës së jetimit 77 vjeçar."



Në një letër të Kryeministrisë të vitit 1921, thuhet se në atë kohë ka pasur 5 automjete Kryeministria dhe 5 të tjera kanë qenë në prefekturat e Korçës, Gjirokastrës dhe Vlorës. Në të njëjtën kohë nga Gjirokastra, vjen një përgjigje për Ministrinë e Punëve të Brendshme të asaj kohe, në 05.03.1921, e cila thotë:

"Në këtë prefekturë gjenden dy automobila dhe një veturë." Me propozim të Ministrisë së Punëve Botore dhe Bujqësisë, Këshilli i Naltë i Shtetit Shqiptar me 10 Prill 1924 miraton Dekret Ligjin "Mbi shërbimin e Automobilave dhe të çdo qerreje me fuqi motori".

Dekret ligji përmbante 10 nene dhe është firmosur nga Ministri i Punëve të Brendshme, Ministri i Drejtësisë, Ministri i Punëve Botore dhe Bujqësisë dhe Zv. Kryeministri e Ministri i Punëve të Jashtme, Sulejman Delvina.

Dekret ligji shoqërohej nga rregullorja përkatëse. Sipas këtij ligji, qerre me fuqi motori quheshin automobilat, motoçikletat, traktorët dhe çdo tjetër qerre me motor që punon në rrugë e sheshe publike dhe nuk ka lidhje me vijat e udhës së hekurt.

Ligji përcaktonte dokumentacionin e nevojshëm, që duhet të dispononte një shtetas për të drejtuar një automjet si Leja e Veprimit (Leja e Qarkullimit) dhe Leja e Shoferit.

KORÇA AUTOMOBILISTIKE

Korçë, organizmi i garave automobilistike nga "Shoqata e Automobilistëve" në Korçë.



Foto nga botimi i DPSHTRR-së "80 Vjet Shërbimi i Transportit Rrugor", botimi i viti 2004.

Birra ←————→

Korça

Pija më e shijëshme për stinën e verës

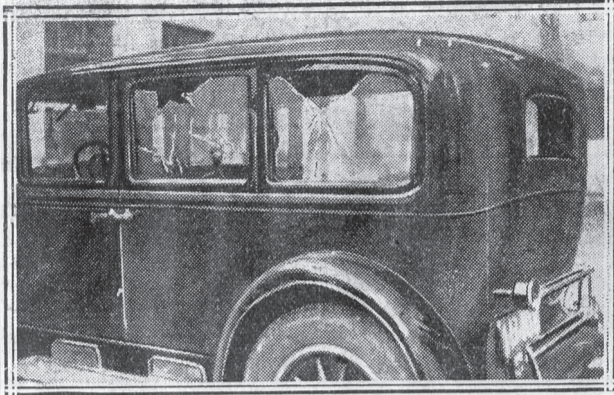
Freski - Shëndet - Lirësi

kërkoni kudo **birrë KORÇA**

EXCELSIOR (1931)

Makina e mbretit Zog shpuar nga plumbat gjatë atentatit të Vjenës!

Aurenc Bebja, nëpërmjet Blogut
"Dars (Klos), Mat - Albania"



Makina e mbretit e qëlluar nga vrasësit - Burimi : gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

"Excelsior" ka botuar, të mërkurën e 25 shkurtit 1931, në faqen n°6, fotografinë e makinës së mbretit Zog të shpuar nga plumbat gjatë atentatit që iu bë në kryeqytetin austriak.

"Ne raportuam për atentatin ndaj mbretit të Shqipërisë, Ahmet Zogu, në dalje të Operas së Vjenës. Dy ish-oficerë shqiptarë gjuajtën pesëmbëdhjetë herë me revolver mbi makinën në të cilën gjendej sovranin, duke vrarë një pjesëtar të oborrit mbretëror, por duke dështuar për të arritur mbretin."

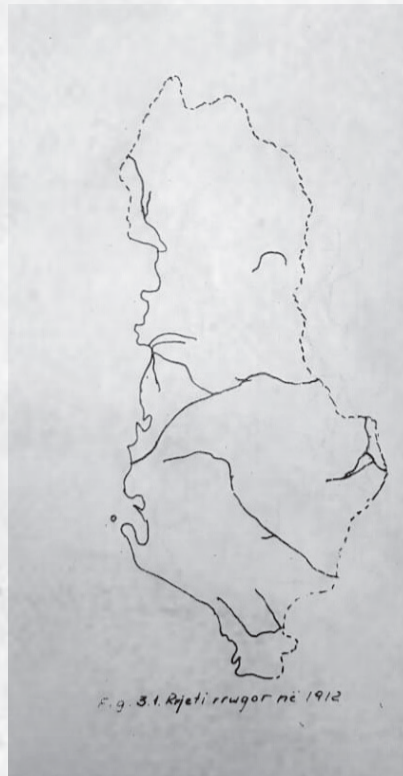


Fig. 3.1. Rrjeti rrugor në 1912

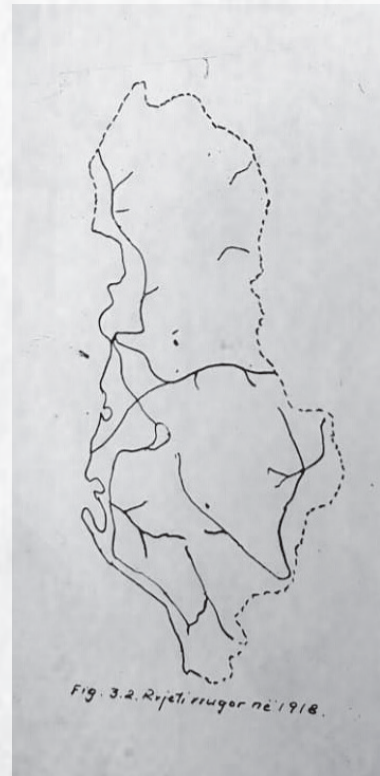


Fig. 3.2. Rrjeti rrugor në 1916

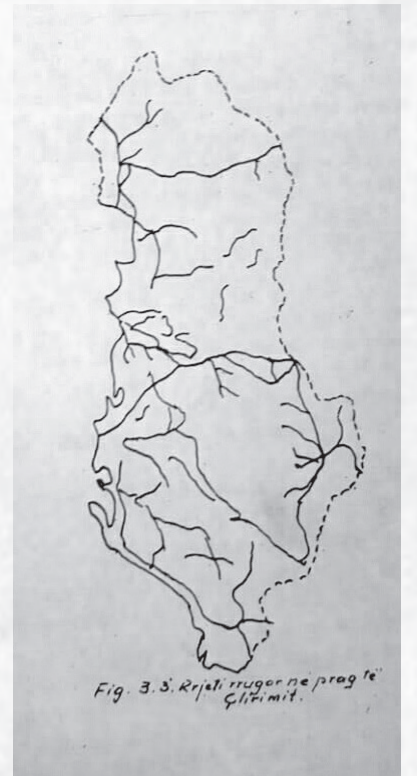


Fig. 3.3. Rrjeti rrugor në prag të Çlirimit.

ZHVILLIMI I RRJETIT RRUGOR NË VITET 1912-1939

Rrjeti Rrugor në vitin 1912: Rrugët që kalonin nëpër luginat e Shkumbinit, Vjosës, Drinit, Devollit dhe gjatë bregdetit. Në këtë periudhë ekzistonin gjurmë të rrugës Egnatia e cila niste me dy degë, nga Dyrrahu dhe Apolonia, shkonte nëpër Klodiana (Peqin), Skampini (Elbasan), Lyhnidi (Ohri), Heraklea (Manastiri), Edesa, Pella dhe Tesaloniku. Pas vitit 1920, filloi ndërtimi i rrugëve Peqin - Elbasan, Elbasan -

Lixhë - Gostimë, Librazhd - Peshkopi dhe u bënë përmirësime në disa rrugë të tjera ekzistuese. Deri në vitin 1939, u ndërtuan edhe disa rrugë të tjera automobilistike, si Tiranë - Ndroq - Plazh, Shkodër - Vau i Dejës - Pukë - Kukës, Krujë - Qafështamë - Burrel, Tiranë - Krrabë - Elbasan. Çlirimi e gjeti vëndin tonë me një rrjet rrugor prej rreth 2200 km, të dëmtuara nga lufta dhe me ura të shkatërruara.



Shoqata e Shoferëve, Korçë.
Dyqanet e pjesëve të këmbimit. Viti 1933

Në vitin 1926, numri më i madh i qerreve me motor ndodhej në Korçë (gjithsej 119), ku ishte e zhvilluar "Shoqata e Automobilistëve". Numri i qerreve me motor në Shqipëri sipas Prefekturave ishte: Shkodër - 47; Tiranë - 85; Durrës - 70; Elbasan - 25; Berat - 33; Vlorë - 21; Korçë - 119; Gjirokastrë - 83. Në total, 483 qerre me motor.

Mâ të mirat MAKARONA

MARKA "KALLXI"

FABRIKE MODERNE MAKARONASH
DRAGUSA & SHOKË SHKODËR

Kerkoni Marken „KALLXI“



GRAND PRIX ALBANIA. KUR NË VLORË ZHVILLOHESHIN GARA ME MAKINA NË VITIN 1929

Eshtë zhvilluar më 1929 dhe ka pasur edhe një edicion të dytë më 1931. Si u organizua gara e parë e automobilizmit në Shqipëri dhe cilët ishin heronjtë e saj. Një histori nga vitet ku asgjë s'ishte akoma traditë dhe ku pilotët, pistat dhe mekanikët, nuk përbënin ende një shfaqje që shihet vetëm në TV.

Gjërat që sot na duken të paarritshme shpesh kanë ndodhur me një thjeshtësi çarmatosëse. Ajo që lundron në mendjet e brezave të viteve 2000 për fillimin e shekullit që shkoi, është një fotografi bardh e zi, ku fytyrat e zbehta të “revolucionarëve” ose “armiqve” të ardhshëm, shohin me pafajësi të habitshme nga objektivi që i lidh me gjeneratat që pasojnë. Mirëpo, është pikërisht një fotografi e tillë, po bardh e zi, nga ku i hedh shikimin e tij sfidues epokës ku jetojmë, fituesi i garës së parë automobilistike në Shqipëri. Neki Arapi, një vlonjat me një model flokësh që të kujtojnë Trockin dhe vështrim si të Indiana Jones. Në bordin e një Alfa Romeo-je të pluhurosur, me kravatën e lidhur në një mënyrë aq korrekte saqë kuptohet se s'bën pjesë në veshjen e tij të zakonshme, ai mund të merret edhe për një dandi të shkujdesur në shëtitje. Mirëpo ajo është fotoja historike e fituesit të garës së parë të një sporti luksoz, i cili hedh shikimin drejt viteve që do vijnë. Një shikim i ardhur nga një kohë tjetër. Ku, të jesh banor i një vendi si Shqipëria, ndonëse mes thjeshtësisë ballkanike, nuk do të thotë t'i privosh vetes ca evenimente nga ato për të cilat, sot, nevojitet traditë, progres teknikë e natyrisht, kapital i madh financues.

Mëngjesin e 24 shtatorit 1929, tellalli i Vlorës ishte ngjirur nëpër rrugët e qytetit duke lajmëruar një gjë të pazakontë. Një garë me makina. Një garë e cila në vitet '20, ishte për shqiptarët e sapombërritur direkt e nga perandoria osmane, një atraksion po aq i madh sa ç'mund të jetë sot një garë anijesh kozmike për këta shqiptarët e sotëm postkomunistë. Mirëpo, në qytetin jugor, ku ndikimi italian kishte nisur të rritej, jetohej pak duke imituar komshinjtë e përtejdetit. Ky ndikim kishte nisur të ndihej në qytet që zhvillonin tregti me Apeninet pa pritur që Zogu të shpallej mbret (ndonëse monarkia ishte vendosur më 1

shtator 1928), dhe të bënte në favor të italianëve koncesionet e famshme që u dhanë atyre dorë të depërtojnë në jetën kulturore të vendit. Prej gjashtë vitesh, të rinjtë e qytetit kishin themeluar një shoqëri sportive, të quajtur “Vlora” e cila rrekej të imitonte pak modelet italiane të Torinos, Romës dhe Milanos. Kjo ishte zanafilla. E nxitur edhe nga demonstrimet pompoze të italianëve të punësuar në qytet, të cilët kalonin me makinat e tyre nëpër rrugët kryesore të Vlorës me shpejtësi të lartë, krenaria shqiptare u prek në ndjenjën më të thellë. Dhe përgjigjja erdhi e shpejtë.



Neki Arapi i cili më 24 shtator 1929, fitoi garën e parë të automobilizmit me alfa Romeon e tij.

Nëse shpresojmë që automobilistët e parë shqiptarë, të ishin aventurierë të kamur, të velur

nga çdo kënaqësi e jetës dhe që sajnin mënyra nga më të çmendurat për pak variacion, ky është gabimi i parë. Ata ishin thjesht shoferët e ndërmarrjeve të para sipërmarrëse italiane, të cilat punonin në ndërtimin e aeroporteve të vogla lokale të Shqipërisë, ndërmarrjeve rruga-ura dhe shoqërive të tjera koncensionare. Neki Arapi, i cili kishte mundur të merrte një patentë shoferi qysh në moshën 17 vjeçare, punonte në një shoqëri italiane e cila po ndërtonte konsullatën italiane të Vlorës duke transportuar zhavorr nga lumi i Shushicës dhe gurë nga Drashovica, 12 kilometra larg qytetit. Në trafikun inekzistent të Shqipërisë së asokohe, ku nuk mund të bëhej fjalë natyrisht as për rrugë automobilistike, të ëndërroje për një pistë të mirëfilltë garash, do të ishte një marrëzi. Mirëpo ja që Neki Arapi e bëri këtë “gabim”. Ai ëndërroi së bashku me disa miq të tij të organizonin të parën garë automobilizmi në Shqipëri, ku përveç tyre, shoferëve të varfër të ngarkim shkarkimit, mund të konkurronin edhe italianët e parfumosur që linin pas tyre shtëllunga tymi në shëtitoren e qytetit. Shoqëria sportive “Vlora”, e cila u bë dorëzanë e këtij aktiviteti, siguroi një terren të përshtatshëm në vendin e quajtur Jallia e Nartës. Pikërisht në këtë vend ku më pas do të merrnin startin charter-ët e vegjël të aviacionit civil shqiptar, dhe ku tashmë ngrihen me dhjetëra banesa të ligjshme e të paligjshme, do të rreshtoheshin me një seriozitet tragjikomik garëtarët e parë të automobilizmit shqiptar. Terreni ishte i sheshtë ndonëse pa shumë pretendime. Itinerari që do të përshkohej, i përcaktuar me shenja të veçanta, ndërsa dekori, natyrisht, më luksozi për epokën, bimë zbukuruese, letra shumëngjyrëshe e flamuj mbretërorë nëpër pemët anës “pistës”. Vetë shoferët që do të konkurronin, kishin transportuar me makinat e tyre të rënda të transportit, trarë druri që do të përbënin parmacët

gjatë tërë gjatësisë së rrugës. Gjatësia e pistës ishte 3 kilometra, por e përshkuar 12 herë vajtëardhje nga konkurrentët, do të rrumbullakoste 36 kilometërshin e mjaftueshëm për ta futur në kategorinë e garave serioze. Kronika e kohës vjen e errët për garën e 24 Shtatorit 1929 në Vlorë. Nuk dihet numri i saktë i konkurrentëve dhe as emrat e tyre. Por ata duhet të kenë qenë rreth 10 pilotë, nga Vlorë por edhe nga Fieri e Durrësi. Natyrisht nuk mungonin as ata që me shembullin e tyre i kishin shtyrë shqiptarët e pasionuar në këtë aventurë: italianët. Si në shumë ngjarje që ndodhnin për herë të parë në Shqipërinë e paraluftës, ata janë herë protagonistë, e herë pjesëmarrës të pamungueshëm.



FABRIKE e Makaronave TAHIR BESHIRI DURRE'S

KËRKONI NË ÇDO MAGAZI TË SENDEVE USHQIMORE TË KRUEQYTTIT, SI EDHE NË ÇDO VËND TJETËR TË SHQIPËRISË: MAKARONATË FABRIKËS TAHIR BESHIRI, marka **GJELI**

MAKARONAT MARKA "GJELI" JANË NGA MË TË MIRAT DHE PËRMBAJNË LËNDË USHQIMI TË PASTËRT E TË SHËNDOSHË.

Nuk ka të dhëna për skuadrat teknike, vendosjen e pilotëve pas provave zyrtare (madje s'dihet në pati prova zyrtare apo jo). Ajo që dihet me siguri dhe që do të mbetet në kronikat e të gjitha kohërave, është emri i vlonjatit Neki Arapi. Për kënaqësinë e patriotëve të tij që thërrisnin pa pushim emrin e qytetit të flamurit dhe për habinë e vetë italianëve të cilët konsideroheshin si "ujqërit e timonit", djaloshi shqiptar, asgjësoi çdo parashikim kur mbërriti i pari në finish. Mbi një Alfa të vjetruar por të zbardhur edhe më keq nga pluhuri i Jallisë së Nartës, ai e kishte përshkruar për 20 minuta e 30 sekonda largësinë prej 36 kilometrash. Nëse shifrat e mbërritura nga ajo kohë tjetër nuk lajthisin, është vetëm aritmetikë e thjeshtë gjithë ç'mbetet për të përcaktuar shpejtësinë mesatare me të cilën kishte lëvizur ai. E rrëmbyer nga spektakli i evenimentit, kronika e kohës kur bën me dije për ngjarje të mëvonshme që lidhen me këtë aktivitet, flet natyrisht vetëm për aspektet më "intriguese" të saj, duke lënë mënjanë anë që do të zgjonin kërshëri sot. Për shembull nuk thuhet asnjë fjalë për mekanikët që mund të kenë asistuar në fitoren e Arapit me Alfën e tij. E megjithatë përshkruhet me bujë të madhe, fakti se jehona për këtë garë mbërriti deri larg. Aq sa edhe vetë shoqëria italiane e prodhimit të automobilave të markës Alfa Romeo, dërgoi në Vlorë një nga prototipat e saj të asaj kohe, një bizhu të vërtetë të teknikës, si dhuratë për shqiptarin që u kishte zbardhur faqen në garën e bregut tjetër. Neki Arapi u shndërrua menjëherë në një hero të qytetit të tij.

Gara e automobilizmit u kishte hyrë tashmë në qejf shqiptarëve thuajse po aq sa makaronat që po "eksploronin" vendin e tyre në të njëjtën kohë. Dy vjet më vonë, kur shënohet gara e dytë e automobilizmit, përsëri në të njëjtën pistë ku lanë gjurmët e tyre gomat e makinave të së parës, detajet janë shtuar. Pjesëmarrja është më e lartë. Gjeografia e pilotëve, po ashtu. Ethet e konkurrencës duket se i përshkojnë pa dallim të

gjithë, shqiptarë e italianë. Kujtimi i Arapit me çelësat e një Alfe fringo të re në duar, vetëtin në mendjet e të gjithëve dhe kjo u jep zemër. Përsëri shoqëria "Vlorë" është kujdesur për gjithçka dhe në pistën e Jallisë dukeshin edhe më shumë tifoze se herën e kaluar. Të ardhur me shumicë edhe nga fshatrat, ku zhurma e një makine ishte padyshim një ngjarje tmerrësisht më e bujshme se në qytet, simpatizantët shihnin me habi sesi pilotët u jepnin gaz në vend "breshkave" që më pas do t'ia shkëlpin me sa u mbante kilometrazhi. Si në çdo garë, edhe kësaj radhe ka favoritë, sfidantë dhe pjesëmarrës për sfond. Vlash Rama, një durrsak me Renault, nipi i të cilit sot është kryeministër, u duk që në fillim se do të ishte emri i përveçëm i garës. Gjyshi i Edi Ramës, me ç'duket shofer me koncepte të formuara, rivalizoi ca me disa vlonjatë e italianë që u rrekën ta parakalojnë, por në fund hyri i pari në finish. Koha e tij, nuk ishte edhe aq e mirë sa e pararendësit të tij, Arapit, por sidoqoftë për 21 minuta e 08 sekonda, ai bëri të tijin trofeun "Vlorë" të vënë si shpërblim nga shoqëria. I dyti u rendit vlonjati Ibrahimimi me kohën 25'05" me një Bianki që duket se pati probleme gjatë rrugës. Por nuk mbaroi këtu. Më 1931, pasioni për automobilizmin kishte mbërritur aq larg, sa që pistës së Jallisë, iu "shtrydhën" mirë resurset atë ditë. Pas garës kryesore, gjysmë ore pushim. Më pas përsëri një aradhe e re pilotësh zhvilloi garën e veturave me cilindrat të vogël. I pari në pod,

Pulla Shqyppnjet
ashtu edhe
Pare të vjetëra
blej prej të gjitha llojeve
ZEF PRENDUSHI
SHKODER

Gjysh Ibrahimimi që kishte dështuar në garën e "fortë". Më pas, si për t'ia pirë lëngun deri në fund asaj ditë triumfale, një garë tjetër. Kësaj radhe u rreshtuan vetëm makinat e markës "Geutelman". Kampionati i dytë, u mbyll me fitoren e italianit Alberto Allegro.

Ajo që mund të shënohet është se koha e garës së Neki Arapit mbeti e paarrtshme dhe është ende edhe sot një rekord i pathyer. Vlonjati i brezit të artë të viteve 20-30, nuk qëndroi edhe për shumë kohë në qytetin e tij të lindjes dhe të famës. Varfëria ishte emëruar i përbashkët i të gjitha arsyeve të asaj kohe dhe i shtyrë prej saj, ai së bashku me të vëllain murator, Saliun, u transferuan në Tiranë. Ndërtimtaria në kryeqytet po përjetonte në atë kohë një boom të paparë dhe ndërmarrjet e mëdha italiane që kishin marrë përsipër ngritjen e një kryeqyteti të denjë për shqiptarët, kërkonin pa pushim krahë të lirë pune që derdhej nga të katër anët e vendit. Kampioni Arapi, punoi së bashku me të vëllain në ndërtimin e disa godinave ku janë sot shkollat ushtarake, në ndërtimin e kazermave për ushtrinë, si dhe në ata të kompleksit spektakolar të ministrive, të cilat qysh prej asaj kohe vazhdojnë të përbëjnë krenarinë e Tiranës. Miqësia mes shqiptarëve dhe italianëve nuk zgjati shumë sepse mbërriti periudha e luftës. Lojërat dhe garat u lanë mënjanë, heronjtë e përbashkët u harruan dhe nisën të flasin armët. Dhe heroi i garës së parë me makina, u kthyen Vlorë ku punoi për ndërmarrjen e punëve publike (ose siç quheshin atëherë: punët botore) e cila administrohej nga bashkia e qytetit të

pushuar nga italianët. Në sytë e bashkëqytetarëve megjithatë, ai ishte Neki i Jallisë. Timonit nuk e ndahej. Madje edhe pas luftës, qytetarët kujtojnë shkathtësinë e manovrimit të tij një ditë tetori më 1945 kur shmangu një aksident të sigurt në mes të qytetit. Pas vdekjes së tij, pinjollët e mëpastajmë të familjes kanë nisur të interesohen dhe të shkundin nga kronikat e pluhurosura emrin e ungit të tyre të famshëm.

Nga Sokol Shameti
Mrekulipress.com



Në doni që t' i kini të bukura flokët...

Ju a siguron:

Profess. Coiffeur për ZONJA

J. GORISHTI

Dallgat dhe buklat natyrale jepen me anë të opikjes shkencore më të re që është permanenteja UNIC.

Flokët rrinë 6 muaj të goditura sikur t'ishin prej natyre.

J. GORISHTI

27 RUGA KARNARVON
KARSHI OBORRIT MBRETNOR

Zyra Elektroteknike
R. STERMASI

Mer për sipër çdo punim elektriku si:

Instalacione dritë
Instalacione fuqi
Riparacione aparatesh elektrike

Radio
Zyle
Rryfe pritse

ADRESA:
RAMAZAN STERMASI
Rruga Koço Kotta - Tiranë



GARAT ME MOTORË, KUR SHQIPËRIA “NDIZEJ” MBI DY RROTA

Pasioni për motorët ka qenë dhe mbetet i madh në Shqipëri, por pakkush mban mend se deri në vitin 1961 ka pasur aktivitete të rregullta në këtë sport. Përveç meshkujve, kishte edhe femra që tërhiqnin publikun për aftësitë dhe guximin e tyre në këto gara. Kishte një interesim të jashtëzakonshëm në kryeqytet dhe më gjerë, deri sa në vitin 1961, Mehmet Shehu urdhëroi që këto gara të mos zhvilloheshin më sepse kishte bezdi... zhurmën e motorëve.

Krijimi i shoqërive sportive dhe i KTAMSH
Në vitin 1928, u krijua shoqëria automobilistike “Tirana” dhe gara e parë me motoçikleta do të fiksohet më 28 nëntor 1932, me rastin e 26-vjetorit të shpalljes së Pavarësisë, Tiranë-Durrës e kthim. Fitoi italiani Massarini, me një shpejtësi 57 km/orë, pas tij Andrea Shkreli. Nga konkurrentët ishin edhe Dh.Zaka, I.Papa, N.Donati, V.Koço. Gara e dytë u zhvillua më 2 janar 1934, përsëri Tiranë-Durrës-Tiranë. Me kryetar jurie Njazi Tiranën, në rrugë të dëmtuar, konkurrentët ishin M.Starova, N.Shkreli, M.Massarini, C.Luliç, D.Ferrari, P.Magri, A.Biasio, S.Mariani. Në gusht 1933, në Tiranë u krijua “Klubi Turistik Automobilistik Mbretëror Shqiptar”, (K.T.A.M.SH), me qëllim përhapjen e turizmit në Shqipëri. Pas vitit 1944, pasioni për garat me motorë ishte i madh. Por, si organizoheshin ato, çfarë ishte SHNUM-i apo “firma e vdekjes”, motoçiklistet femra dhe cilët ishin protagonistët? Personazhi që do të flasë është Bazil Stamolla, ai që ka garuar dhe që ruan kujtime të detajuara nga ajo kohë e largët...

1947, ekipi kombëtar i motoçiklistëve
“Ekipi ynë kombëtar i motoçiklizmit u nis për Opatia”,- është titulli i një informacioni që gazeta “Sporti”, e shtatorit të vitit 1947 jep për lexuesit. Në pak rreshta njoftohet se pas një ftese të marrë nga Komitetit Federal i Automobilizmit Jugosllav, Federata Sportive Shqiptare ftohet të dërgojë ekipin e saj të motoçiklizmit në një aktivitet

ballkanik. Pas një seleksionimi të imët, federata zgjodhi pesë motoçiklistë, ndonëse sipas gazetës nuk është zhvilluar asnjëherë si garë në vendin tonë. “Kampionati do të zhvillohet më 15 të këtij muaji mbi rrugë xhirevole nëtapa të ndryshme”, informon “Sporti” dhe vazhdon: “Ekipi ynë përbëhet nga këta motoçiklistë: Luigj Lleshi, Kostantin Rusi, Agathokli Naqellari, Engjëll Emiridhe Pietër Bavacinti”. Rasti do të përsëritet vite më vonë, si pjesëmarrja në Festivalin e Rinisë në Berlin, por ajo e Apatias është përfaqësimi dhe ekipi kombëtar shqiptar i parë i motoçiklizmit në një aktivitet ndërkombëtar.



Garat e para zyrtare

Në vitin 1948 regjistrohen garat e para zyrtare. Me 14 mars, ditë e diel, Shtëpia e Lidhjes Kulturore me Jugosllavinë-Komanda e Përgjithshme, 10 xhiro prej 36 km. Përpara një publiku të shumtë që rrethonte të dyja anët e bulevardit “Dëshmorët

e Kombit”, në orën 02:30 nga sheshi “Skënderbej” u nisën katër motoçiklistë: nga ushtria Nesti Lubonja e Riza Bejleri, nga policia Agathokli Naqellari dhe prej qytetit të Tiranës, Avni Tela. Kjo distancë me motorë 500W u përshkua në 22’4” nga A. Naqellari, ndërsa me 250W fitues doli N. Lubonja. Dy motoçiklistët e tjerë, për arsye teknike, e pezulluan garën. Po në atë vit, zhvillohen edhe pesë gara të tjera: 4 prill, 20 qershor, 16 tetor, 14 nëntor, 21 dhjetor. Një vit më vonë, më 9 maj 1949 kemi edhe garën e parë zyrtare në rrugë: Tiranë-Durrës-Kavajë-Rrogzhinë e kthim. 6 motoçiklistë nga të cilët R. Bejleri, A. Kristo, A. Rusi, Atavri Zisi, Zenel Ruka të Shtëpisë Qendrore të UK-së dhe A. Tela i qytetit të Tiranës. Nisja u bë para sheshit “Skënderbej”, ora 8:00. Pas 160 km, në Tiranë mbërrin i pari Bejleri, me 1.46’34”. I dyti A. Kristo dhe i treti A.Rusi. Shpejtësia mesatare arrin në 91 km/orë. Është koha kur kryesia e Federatës Shqiptare kërkon t’i japë hov edhe kësaj dege sporti, që deri tani nuk ka qenë ushtruar në vendin tonë.

Nën kujdesin e SHNUM-it

“Shoqata për Ndhimë Ushtrisë dhe Mbrojtje”, e themeluar në 12 gusht në vitin 1949 sipas modelit sovjetik DOSAAF, SHNUM-i, ishte e vendosur në ndërtesën dy-katëshe në Rrugën e Kavajës, ish-ambulanca nr.5. Kishte qëllim të përhapte te masat njohuri ushtarako-sportive, veçanërisht në dy sporte: qitje e motoçiklizëm. Pandeli Varezi ishte Sekretar i Përgjithshëm i SHNUMit, ndërsa në vitet që vijojnë ai drejtohet nga Spiro Moisiu. Ndërkohë vitet 1950-60 janë impenjative, janë njëditore dhe zakonisht organizoheshin me raste përvjetori: Datëlindje të Enver Hoxhës, të Stalinit (19-21 dhjetor), apo Revolucionit të Madh Socialist të Tetorit; Themelimit të Partisë; Themelimit të Ushtrisë Popullore, etj. Në vitin 1960 nuk kemi gara, ndërsa në vitin 1961, ndonëse është përfshirë në kalendar një garë në shtator, zhvillohet vetëm ajo e motokrosit në muajin qershor. Dikush thotë se ishte Mehmet Shehu e ndaloi për zhurmën që ato bënin në bulevard. Sidoqoftë, këtu përfundon gjithçka.



Motorët, cilat ishin markat?

Në fundvitet '40 kemi individë që kanë motorë privatë, të lënë nga lufta, të blerë apo motorë shtetërorë, të shoqërive sportive apo vetë SHNUM-it. Duke qenë se ishin prej markash dhe kapacitetesh të ndryshëm, nuk mund të përcaktohej mirë edhe zotësia e motoçiklistëve. Qarkullonin tipa si "MotoGuzzi", "Bianchi", "Sertum", "Gilera", apo "Moto Guzzi Alice", "IFA" gjermane, "BSA" - angleze, "Capel" hungarez. Madje kemi edhe motorë me kosh ose triçikël anglez "EM 72". Pastaj "Java" që u fut gjerësisht në Shqipëri nga Çekia, pas viteve '50. Motorët shiteshin në disa dyqane (MAPO), në rrugën e Durrësit, të Kavajës, apo në dyqanin e valutës. Një motor "Java 250" kushtonte 54 mijë lekë, "Moskvic 50" kub 45 000 lekë. Në Tiranë, në vitet 60-të ka ekzistuar edhe një motor 350 kubikësh me dy timonë, i vetmi i këtij lloji. Pas viteve '70, lejohej të hynin në Shqipëri vetëm motorë deri në 100 kubikë. Rreth viteve '65, kemi edhe makina private si "Skoda", "Millecento", "Volkswagen", "Moskvic", por për arsye mentaliteti i personave iu morën patentat dhe mjetet u blenë nga shteti për ndërmarrjet. Përjashtim u bë për pesë mjekë të njohur në Tiranë. Ndërsa motorët me kosh u hoqën nga qarkullimi (u lejuan vetëm me raport mjekësor), pasi u zbulua se me një prej tyre u dërgohej ushqim të burgosurve në burgun e Lezhës.

Sinalco pija më e preferueshme
NË VERË

SE FRESKON TRUPIN
SE TRETË NGRËNIEN
SE ËSHT ME UJË TË FILTRUAR
SE SHISHET DISINFEKTOHEN
SE PERMBAN SENDË USHQIMORE

PËRFAQSONJËS TË PËRGJITHSHËM PËR SHQIPËRINË
Vllazën HOBDARI - Tiranë

Femrat motoçikliste

Më 10 korrik 1950, përpara një shumice të madhe, populli që mbushte bulevardin prej "Shtëpisë së fëmis" deri në Selinë e Ministrisë së Mbrojtjes Popullore, u zhvilluan njëra pa tjetrës dy gara motoçikliste nga më të bukurat që ka parë populli i kryeqytetit deri më sot... Por gara, që pritej me padurim, ishte ajo e motoçiklisteve vajza, e zhvilluar për të parën herë në vendin

tonë. "Në këtë garë merrnin pjesë 5 vajza me të njëjtin itinerar, por me 5 xhiro d.m.th 12.5 km. Në përfundim të garës u arritën këto rezultate: e para u klasifikua Myzejen Zepishta, me një kohë prej 11.40 min; e dyta Leonora Koraqi, me 12.15min dhe e treta Parasqevi Kroqi, me 12.58 min". (Marrë nga gazeta "Sport" 15 korrik 1950).

Kur hidhej firma e "vdekjes"

Të tillë e kanë quajtur: "firma e vdekjes". Para çdo gare, konkurruesit hidhnin firmën për pjesëmarrje (kjo aplikohet edhe në çiklizëm), pas së cilës përgjegjësia për rrezik jete mbetet personale. Nga ajri apo era, fytyra lyhej me vazelinë, ndërsa në trup kishte veshje lëkure, dorezat, një kaskë dhe çizmet. Para fillimit dhe në përfundim, stafi mjekësor bënte një kontroll, kryesisht për tensionin arterial. Veshjet siguroheshin nga klubi apo shoqëria. Për fituesit nuk kishte shpërblim material. Ndonëse flitej se për fituesit do të jepeshin ora dore, gjithçka pas gare përfundonte me një diplomë.

Garat, cilat ishin ato?

Ishin dy: Ato me motorë dhe motokrosët. Me motorë bëheshin në dy itinerare: kryesisht në bulevardin e Tiranës, Universitet- Maternitet, 10 xhiro nga 36 deri në 40 km në orare të ndryshme: 10 paradite, pastaj në 14:30 dhe ora 19:00. Itinerari i dytë ishte ai në rrugën Tiranë - Durrës - Kavajë - Rrogozhinë e kthim. Për hapjen e kontrollin e rrugës angazhohej policia lokale.

Motokrosi, tjetër aktivitet

Dy ishin të tilla dhe zhvilloheshin vetëm në Tiranë. Motokrosi tradicional me itinerar: Teknikumet e Bashkuara - Kodrat e Saukut-Shkolla e Partisë VI Lenin (gjithsej 21 km), ose Varrezat e Dëshmorëve - rruga "Labinoti"-

rruga kryesore e Parkut të Madh - mbrapa stadiumit kombëtar "Qemal Stafa" - dhe mbyllja në sheshin e Universitetit shtetëror. Gjithsej 10 xhiro, afërsisht 40-50 km, me një kohë rreth 48-50 minuta. Motokrosi ushtarak: Për të parën herë është zhvilluar në vitin 1954. Itinerari: Uzina Enver-Kombinati i Tekstileve Stalin - Kodrat e Saukut - rruga e Elbasanit dhe në stadiumin kombëtar "Qemal Stafa", para fillimit të ndeshjes ndërkombëtare të futbollit "CDNA-Partizani". Në këtë garë, motoçiklistët duhet të ndalonin në tri vende të caktuara, për të realizuar qitje shpejtësie me pushkë me pesë fishekë. Me një diferencë prej 3 minutash bëhej nisja pas njëri-tjetrit. Ato zhvilloheshin në pengesa natyrale si baltë, hendeqe, kanale, tokë me disnivele dhe kalldrëm.

Pilotët, klubet dhe shoqëritë pjesëmarrëse

Pilotët ishin të ndarë e përfaqësonin: Ushtria Kombëtare; Drejtoria e Mbrojtjes; Partizani i SHQUP; Shoqëria Sportive "Dinamo" e Tiranës; Shoqëria Sportive "Puna" e Tiranës; "Dinamo" e Korçës; Klubi "17 Nëntori"; Shtëpia Qendrore e Ushtrisë; Drejtoria e Policisë; Këshilli Sportiv i Qytetit të Tiranës; SHNUM-i i përfaqësuar nga Organizata Bazë e oficinës Automobilistike të Punëve të Brendshme; ose Bashkimi Qendror i Kooperativave të Konsumit të SHNUM-i; Këshillat sportive të qyteteve; Sport Klubi i Policisë Popullore të Qytetit etj, pilotët ishin: L.Lleshi, E.Bakalli, A.Naqellari, E.Emiri, P.Bavacinit, E.Baholli, F.Bakllava, M.Kristo, K.Rusi, V.Josifi, M.Mullisi, S.Protesta, R.Bejleri, B.Merola, H.Ferhati, A.Kristo, N.Thanasi, S.Janku, M.Domi, S.Zisi, Z.Ruka, A.Tela, Sh.Bermema, F.Vaqarri, K.Hoxha, Ll.Ngjela, A.Naçi, vëllezërit Xhafer e Bashkim Stërmasi me një triçikël anglez, instruktori Demir Lame apo Skënder Dako.

"Dredhitë", autokritika dhe fjala e nderit

Ka ndodhur në garën e 16 tetorit të vitit 1948 (Tiranë-Durrës-Tiranë). Në nisje në vend të dhjetë motoçiklistëve u paraqitën vetëm 6, të tjerët pretenduan se nuk i kishin motorët në rregull. Gjatë garës motoçiklistët nga pengesat dhe aksidentet do të tërhiqeshin një nga një prej garës. Në Tiranë arrin vetëm Tela, i cili tenton të dalë i pari "kontrabandë", duke e ndërruar rrugës dy herë motorin. Në finish arrin me motoçikletën e "prishur", të cilën Bejleri ja dha fshehtëzi gjyqtarisë në udhëkryqin e Shijakut. "Sporti" i kohës tregon se: "Në një mbledhje që patën motoçiklistët të nesërmen e garës u tha se disa prej tyre, në veçanti Tela e Bejleri, kanë shkelur me ndërgjegje të plotë rregullat teknike dhe janë përpjekur për fitore të paligjshme. Një nga një të gjithë bënë kritikën dhe autokritikën e thellë e pranuan gabimet e rënda të disave dhe të lehta të gjithë të tjerëve.

Nga Uvil Zajmi/ Panorama Sport

MAQINA SHKRIMI
OLIVETTI
Marka e perfeksionuar

Përfaqsim i Përgj. për Shqipri:
TIRANË, Rruga 28 Nëntor
(Pallati Kaceli, kati i I-rë)

RETRO PERSONAZHE

Autobiografi që kanë bashkëjetuar me koleksionimin dhe restaurimin e mjeteve historike në vendin tonë. Histori personale, nga qytetarë të zakonshëm në dukje, por portretet e tyre pasqyrojnë orë të tëra dedikimi për rijetëzimin e mjeteve të vjetra. Është një pasion pa kufinj kohor dhe sfidë e vazhdueshme. Mjetet janë shumë të vjetra, e për pasojë pjesët e këmbimit nuk janë më në qarkullim, e duhet të porositen nga jashtë. Sakrificat, nostalgji, art e dhembshuri me shpirt!



Përparim Kolasi

Përparim Kolasi është mjeshtri me origjinë nga Erseka i cili gjithë dashurinë dhe pasionin ia ka dedikuar mjeteve historike.

I lindur më 1955 (një vit më i ri se GAZ-69 i 1954 mjeti i tij i preferuar), u diplomua në Shkollën e Lartë të Oficerëve në 1976, e prej atij viti karriera e tij njohu vetëm ngritje.

Më shumë se tridhjetë e dy vite eksperiencë në sektorët e transportit dhe mekanikës, restaurator i shumë mjeteve si: GAZ-69 (prodhim i vitit 1954); BJ 212 (prodhim i vitit 1968); M72 (Prodhim i vitit 1970); Jawa 250/350 (prodhim i viteve 1970); GAZ M-20/Popieda (prodhim i vitit 1848); Motoçikletë MZ 250 (prodhim i vitit 1970-1980), sot secila prej tyre në gjendje pune.

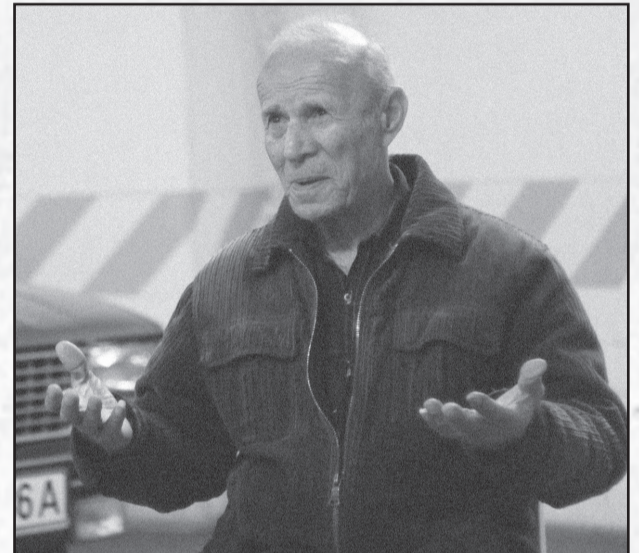
I mbiquajtur nga kolegët dhe bashkëkohësit si "Doktori i Teknikës", tashmë në pension ia kushton çdo ditë mjeteve të tij dhe studentëve të rinj.



Klodjan Kapiti

Klodjan Kapiti, koleksionisti nga Durrësi i cili është i profilizuar për koleksionimin e automjeteve të byrosë politike e jo vetëm. Një pasion i mbraujtur që në vitet e hershme të fëmijërisë nëpërmjet babait dhe dajave të tij, gjithashtu të apasionuar pas mjeteve. Aktualisht, Z. Kapiti ka 8 makina në koleksionin e tij ku veçojmë disa modele të veçanta.

GAZ-M20 "Pobeda", prodhuar nga GAZ në vitin 1948. Pobeda është një nga makinat e para e dizenuar nga vetë sovjetikët e cila solli edhe një trend të ri në makinat e prodhuara në perëndim; Mercedes-Benz W108 280SE, prodhuar më 1964; Cadillac Sedan De Ville, prodhuar nga General Motors në vitin 1984. Prej 30 vitesh tashmë që merret me restaurimin e tyre, Klodjani vazhdon të pasurojë koleksionin e tij me modele të vjetra e të rralla.



Mihal Hobdari


Z. Mihal Hobdari, me profesion mekanik, ka një karrierë mbi 50 vjeçare ku ka fituar dhe titullin mjeshtër. Mjeti i tij është Opel Ascona 1.6 dhe është prodhuar në vitin 1974. Mjeshtri mban mend dhe datën e saktë kur e bleu këtë mjet, si një realizim i ëndrrës së shumëdëshiruar prej tij. I përkushtuar në profesionin, Z. Hobdari ka qenë ndër personat kryesorë që kërkonin tregun ndërkombëtar, për të kontrolluar cilësinë dhe blerë mjetet që i shërbenin kryetarëve të lartë shtetëror të asaj kohe. Pasioni i tij vazhdon të mbetet i njëjtë dhe Opeli-in e kuron me aq shumë kujdes sa janë shumë të limituar dhe të përzgjedhur personat që e kanë ngarë.



Lomborg

Ish më pa thuej në gjithë krahinat e Shqipërisë, si ndër kombe tjera,
njifen filmat fotografike të firmës Lomborg

ME KTO DASHURORËT
E NATYRËS RUENË
KUTIMET MA TË
KNAQSHMET E JETËS
SË TYNE



KUSH S' I NJEF T' I
PROVOJË.
GJINDEN PËR SHITJE
NDER DYQANET MA
TË PARAT E ÇDO
QYTETI TË SHQIPNIS

Perfaqesues i Pergjithshem per Shqipni: DED JAKOVA - Shkoder

MAKINA E PARË NË SHQIPËRI

Makina e parë në Shqipëri mendohet se daton në vitin 1913, pronari i së cilës ka qenë shqiptari nga Çamëria F.Sulioti. Automjeti ka qenë i markës italiane Fiat.

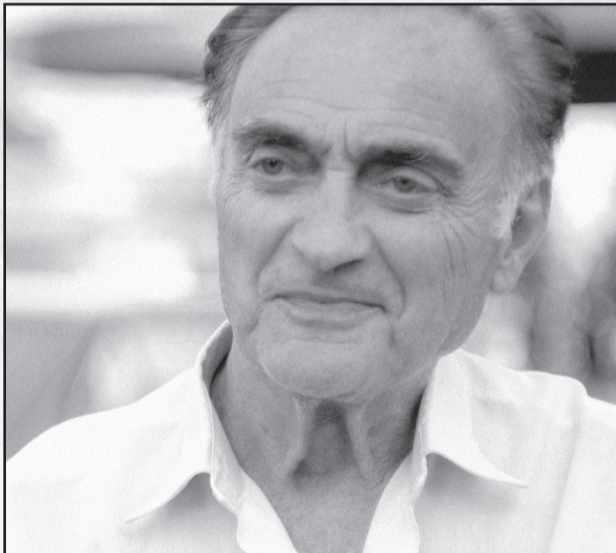


ÇPALLJE

I nenshkruemi me diplomë në degën e Drejtësisë t' Universitetit t' Athinës e në shkollën pozitive të Rromës e i praktikuem, ka çilë zyrën advokatore në Tiranë e merr përsipër çdo farë padina civile, tregtare, penale, administrative e të gjykatores fetare.

Tiranë Rrug' e Dibres Nr. 11.

Stavro V. Vinjan



Zhani Ziçishti

Zhani Ziçishti, i njohur për publikun shqiptar si një aktor e artdashës korçar, na zbulon që pasioni i tij nuk janë vetëm skena e teatrit dhe e filmit, por edhe një "Kuqalashë që peshon 1 ton e 355 kg" siç e përmend dhe vetë ai në intervistën e publikuar për RETRO. Me një kujdes ndaj çdo detaji për të ruajtur originalitetin e kësaj makine të veçantë, Zhani është i angazhuar dhe i gatshëm për të ndihmuar komunitetin e koleksionistëve shqiptarë dhe për t'i organizuar ata në evente të përbashkëta.



Enea Dauti

Prej 10 vitesh, Enea Dauti, është jo vetëm adhurues i mjeteve të reja dhe sportive, por edhe një koleksionist i apasionuar pas mjeteve të epokës. Nëpërmjet klientëve të tij ndër vite dhe udhëtimeve të shumta, ka importuar disa mjete me interes historik, të cilat i ka rikonstruktuar dhe rishitur në tregun shqiptar. Pjesë e koleksionit "Retro" të tij janë: Cadillac Eldorado 8.2L prodhuar nga General Motors në vitin 1970. Një mjet tjetër shumë i veçantë është dhe Lincoln Continental 5.0 prodhuar nga Lincoln (Ford) më 1979. Mjeti më i vjetër i koleksionit të tij aktual është model Mercedes Benz S Class 220 prodhuar 60 vite më parë, në vitin 1959.



Erion Kurti

Erion Kurti, një sipërmarrës shqiptar, i apasionuar pas turizmit i cili jeton në Itali, zotëron një Vespa 150 VBB prodhuar në vitin 1963 dhe një Fiat 500 me vit prodhimi 1971. Bashkë me pjesëtarët e familjes, arriti t'a restaurojë brenda një muaji gjatë vitit 2018 dhe e quajtnë Vespën-"DOLÇE" dhe Fiatin-"VITA". I lidhur me kulturën italiane, Erioni ka vendosur që makina të përfaqësojë këtë stil duke e pajisur me një shportë pikniku në pjesën e pasme të makinës, verë dhe muzikë të vjetër italiane, duke e veshur Fiatin me dashuri, origjinalitet dhe frymë Retro.



BËN DHËMBËT TË NDRITIN SI XHEVAIRE

Kolynos heq me një herë njollat e verdha të shemtuara, ngorth mikrobet e gojës të shkaktojnë kalbjen dhe i bën dhëmbët të bukur dhe të bardhë.

Përdorni Kolynos, Kremën antiseptike dhëmbësh.



Xbukuroni buzëqeshjen tuaj me KOLYNOS

Mbani ment 1 centimetro është mjaft

SAPUN Venus

PERDORIMI TI JEP NJI FTYR TË BUTË DHE HJË FOSHJORE ASHT PARFUMUE PREJ THJESHT LULEVE SHQIPTARE -- KËRKONI PËRHER-KOLONJEN-PUDREN-ME MARKEN

VLL. POGU SHKODER

STATUTI

I KLUBIT TURISTIK DHE AUTOMOBILISTIK MBRETNUER

(K. T. A. M.)

I. Qellimi, -Mjetet e veprimit dhe formimi i Klubit.

Neni 1. Klubi Turistik dhe Automobilistik Mbretnuar (shkurt: K.T.A.M.) ka për qëllim:

- a) të ndihmojë në zëvillimin e turizmit të çdo trajte me anën e lehtësinave, që do t'u jepen antarëve të vetë si edhe antarëve të klubeve të huaj turistike dhe automobilistike;
- b) të bashkëpunojë me organet e Shtetit për t'u siguruar turistave shqypëtarë e të huaj knaqësinë dhe konfortin n'udhtimet e tyre;
- c) t'i studiojë dhe t'i bëjë të njohur në publik vendet dhe viset e Shqypënisë, që kanë vlerë turistike;
- d) të kujdeset për ruajtjen e përbrendëve historike; dhe
- e) të zhvillojë çdo tjetër veprimtari, që ka të bëjë me qëllimet themelore të K.T.A.M.-it.

Qendra e Klubit është Tirana.

Neni 2. Për të dhënë informata mbi turizmin dhe për të ngjallur interesin e dëshirë më tej lehtësimin turistik në Shqypni, K.T.A.M.-i do të botojë buletin turistik ose një të përkohshme që do të jetë organi zyrtar i Klubit.

Klubi do të botojë dhe do të përkrahë çdo lloj botimi, që ka të bëjë me qëllimet themelore të tij (deklarim udhesh dhe udhtimesh, harta automobilistike, libra, libreta, albume, etj.).

Klubi në bashkëpunim me prefekturat, nënprefekturat, dhe komunet, do të përkrahë për vlerën në rrugat e Mbretnisë e shenjave automobilistike dhe për ruajtjen e tyre.

Neni 3. Klubi përbëhet prej antarësh themelues, antarësh nderi, antarësh veprues, antarësh për jetë, dhe antarësh mirëbesë.

Antarët themelues janë ata përsone, që kanë marrë inisjativën e krijimit të Klubit dhe ata, që për shkak të ndihmave ose t'aktivitetit të tyre të çmësishëm, zgjidhen antarë themelues nga ana e Kolegjes së Përgjithshme.

Antarë nderi janë Nalt Madhënia e Tij Mbreti, Mësit e Familjes Mbretërore, Kryeministri, Kryetar'i Parlamentit, Mësit e Qeverisë Mbretërore, Ministri i Oberit, Komandant'i Fugës Armate, Krye-Adjudenti i N.H. së Tij Mbretit, Kryetar'i Kushtillit të Shtetit, Komandant'i Përgjithshëm i Gjendarmërisë, Kryetar'i Bashkisë dhe Prefekti i Tiranës.

Antarë veprues janë gjithë ata, që shfaqin dëshirën të bashkëpunojnë në mbushjen e qëllimeve të Klubit.

MADE IN ALBANIA



Traktori i parë shqiptar, tip "DT-54", sipas modelit kinez të traktorëve me zinxhirë të asaj kohe, është përruruar më 16 Tetor 1978. Pas ngritjes së Kombinatit Mekanik të Autotraktorëve, nisi dhe prodhimi i pjesëve të para të këmbimit për motorët e automobilave.

Maqo Bleta, kryeinxhinieri i Uzinës së Traktorëve, pas specializimit në Kinë shprehet: "Atje u njoha me shumë gjëra: organizimin e projektimit të dokumentacionit teknologjik e arkivimin e tij, që tani quhet gjë e thjeshtë. Imagino që një traktor kishte rreth 2500 detale dhe për t'i prodhuar ato nevojiteshin rreth 30 mijë lloje atrecatura teknologjike si instrumente prerës, ndihmës, matës, forma, konkilje, pajisje teknologjike, stampa të ftohta e të nxehta. Të gjitha këto duhet t'i gjeje në një arkiv teknik për disa sekonda. Atëherë duhej një sistem i tillë organizimi që të gjeje sa më shpejt dokumentacionin".



MBRETNUER

Klubi Turistik dhe Automobilistik - Viti 1932

Ky dokument hedh dritë mbi ekzistencën e mundshme të Klubit zyrtar Turistik dhe Automobilistik Shqiptar. Mendohet se Simboli i Klubit është krijuar rreth viteve të monarkisë shqiptare 1928 - 1939. Duhet theksuar që dhe pse Shqipnia është përmendur në regjistrat e KNAC-së e vitit 1932, nuk ka referenca mbi ekzistencën e një klubi automobilistik shqiptar.



Stema "Klubi Turistik dhe Automobilistik Mbretnuar", shkëputur nga koleksioni i A.Prenjasi



HISTORIA E "MERCEDES 600"

Makina me të cilën udhëtonte Diktatori.

Në historinë njerëzore të 100 viteve të fundit, një nga kureshtitë më të mëdha ka të bëjë dhe me markat e makinave me të cilat kanë udhëtuar krerët e shteteve. Sidomos e atyre drejtuesve të lartë, jeta e të cilëve ka qenë e mbuluar me më shumë mister sesa e yjeve të muzikës apo të kinemasë të cilët kanë qenë shumë më të hapur për median dhe publiku. Një Mercedes 600, tip limuzine, ka qenë diamanti mbi kurorën e makinave me të cilat ka udhëtuar drejtuesi i lartë i shtetit komunist shqiptar, Enver Hoxha. Në ditët e sotme gjetja e një Pullman 600 që nuk është në pronësi të dikujt cilësohet si një gjë mjaft e vështirë. Duhet pasur parasysh nga ky tip i shtrenjtë e plot shkëlqim, i projektuar dhe montuar mes viteve 1963 dhe 1981, janë vetëm 2.677 ekzemplarë. Megjithatë, Enver Hoxha ka parapëlqyer që nëpër rrugët e kryeqytetit apo udhëtime të shkurtra të përdorte një Mercedes 300 SEL.

Ky dosier është mbështetur mbi tre dëshmi që cilat më janë dhënë

gjatë kohëve: e Sulo Gradecit, ish-shefi i grupit të shoqërimit të Enver Hoxhës, Arif Bizhgës, një prej shoqëruesve të tij pas Luftës dhe Hamdi Sinës, ish-shofer i familjes Hoxha.

Pas Luftës

Menjëherë pas Luftës, Enver Hoxha ka përdorur një Fiat "Millecento" e pas saj ka marrë një "Alfa Romeo", të dyja prodhim italian. Por pas kësaj periudhë filloi futja e makinave të prodhimit lindor. Për delegacione të nivelit të lartë, si në rastet kur në Shqipëri erdhi Hrushovi, Sianuku e Çu En Lai nxirrej ZIM-i sovjetik, i zbuluar. Enveri kishte pasur një ZIM që në vitin 1950 dhuratë nga Stalini me targën 0331. Në 1954 e ndërroi po me një ZIM pasi rusët në atë kohë sollën makina të këtij lloji për gjithë udhëheqjen. Në vitet '60 për të erdhi dhe një makinë kineze "Flamuri i Kuq". Ndërkohë

Enver Hoxha përdorte dhe një "Gaz 69" për rrugë malore, 4x4 që ishte një prodhim sovjetik shumë i mirë.

Prodhimet perëndimore

Pas viteve '70, në "Bllok" u rikthyen sërish makinat perëndimore. Në atë kohë, u porositen dhe 8 Benza në Gjermani. 7 prej tyre ishin "280 SEL" që i morën anëtarët e Byrosë Politike. Makina e 8-të ishte "Benz 600" tip limuzinë me 6 dyer për Enver Hoxhën. Sipas njerëzve që i shërbyen nga afër udhëheqësit komunist, "Benz 600" tip limuzinë me 6 dyer ishte elektronik, me sofietë që ngrihej kur kishte rrugë të këqija, me xham që pengonte komunikimin me shoferin e me sediljet e pasme që mblidheshin për të krijuar një hapësirë të madhe. Shpenzonte gjithsej 15-16 litra benzinë për 100 km.

Teknologjia Benz

"Mercedes 600" u krijua nga tradita e shkëlqyer e Mercedesit, për prodhimin e limuzinave luksoze të kalibrit më të lartë, me super fuqi teknologjike 600. Në të njëjtën mënyrë si 'Großer' 770 dhe Adenauer 300 që i parapriu asaj, 600-ta ishte një limuzinë e klasit botëror, e cila përfshinte një miksim të pasurisë teknologjike, ekskluzive, e një cilësie të patregueshme, me karakteristika të sofistikuar teknologjike dhe me një performancë befasuese. Kjo makinë solli befasi, por gjithashtu ishte jo fort e vlerësuar, sidomos kur krahasohej me ofertat e hijshme nga Rolls-Royce dhe Cadillac. Të shtrenjta pasivisht, dhe të mbushura me karakteristika të reja teknologjike, makinat ishin të mira për një 120mph të vërtetë. Duke mos pasur asnjë motor të madh për makinën, Mercedes krijoi një nga motorët më legjendar të saj. Makina kishte frena disku dhe amortizatorë të pavarur rreth e rrotull, një sistem masiv hidraulik të famshëm që mundësonte amortizimin, sedilje të mëdha, siguresa për dyert e dritare.

Mercedes 600 ishte shumë ekskluziv dhe astronomikisht i shtrenjtë (makina më e shtrenjtë në botë, në vitin 1965 shkonte në më shumë se 22,000 dollarë). Trendi i këtyre makinave u shndërrua në trendin e makinave të diplomatëve dhe personazheve politikë.

Nga Leonard Veizi
Tema online



Ky çift i këndshëm dikur grindej, pse burri ose gruaja kishte duart të rjepura e fytyrën të shëmtuar. S'apuni **VENUS** i VII. POGU Shkodër, që mbjell gëzim jetë, dashuri nëpër familjet ku përdoret, i paqësoi.



“MAKINA E KOHËS”

Arben Prrenjasi, historia e një koleksionisti

Arben Prrenjasi është një nga koleksionuesit më të mirënjohur të mjeteve historike në Shqipëri.

Duke filluar nga viti 2011, z. Prrenjasi krijoi muzeun e tij të quajtur ndryshe Show Room “Ron”, duke koleksionuar rreth 15 makina, 30 motorë dhe shumë objekte historike të automotorizimit shqiptar që i përkasin viteve 1928-1985. Brendia e muzeut shumëngjyrësh dhe aromat të kujtojnë Shqipërinë e vjetër, epokat historike, ndaj dhe ndjesia që të jep ky muze është si të ishe plotësisht banor i asaj periudhe. Orët e punës, kujdesi e vëmendja flasin për një pasion shumëvjeçar ku z. Prrenjasi njihet në detaj historikun e secilit mjet. Si dëshmia më e mirë e një pasioni të pashtershëm e këmbëngulës, koleksionisti brenda Arbenit do ta niste të gjithën në moshën 40-vjeçare, kur do të bënte të tijën një makinë ushtarake të periudhës së komunizmit, të njohur si Zis. Më pas, nuk u ndal më. Zisi u pasua nga automjete, motoçikleta, kokore e helmata, uniforma dhe pajisje të kamuflazhit të përdorura nga Sigurimi i Shtetit. Për t’i qëndruar besnik dëshirës për të udhëtuar pas në kohë, por edhe për të riprojektuar vizualisht jetesën përgjatë

sistemit komunist, Arbeni ka koleksionuar çdo objekt të mundshëm që mund të pikasej asokohe në shtëpinë e oborrin e një familjeje shqiptare. Por ka një rregull. Çdo gjë vetëm shqiptare, ose e përdorur në Shqipëri.

-Zjarrfikëse ZIS 150, patentë sovjetike, prodhuar me licensë të ZIS në Kinë me emrin Jieng Fang CA10 prej vitit 1965. Në Shqipëri i shërbeu Ushtrisë nga viti 1967. Mjeti RETRO ka impiante origjinale.

“Izaura” i thonin korçarët Fiatit 900, që doli në 1982, ose “Morri” siç njihet në Tiranë mjeti i përdorur kryesisht nga policia e kohës së rregjimit.

Një tjetër personazh me ndihmesë të jashtëzakonshme është Mehdi Halili. Si një njeri i rritur mes motorash dhe automjetesh, ai është personi që në bashkëpunim të ngushtë me Arbenin,

u dha jetë mjeteve duke kryer riparimin e rijetësimin e tyre. Të gjitha janë në gjendje pune. Motorat e vjetër dhe xhipat e diktaturës.

Ndër mjetet që spikaten më shumë kur viziton “Show Room Ron” janë makinat Fiat, Gaz 63, Gaz 69, Volkswagen, BJ, Zis 150, Zuk, Aro dhe Traktor, si dhe 30 motorë Java, Super Java, MZ, CZ, Vespa, Lambreta, Guzzi, M72 dhe BMW.

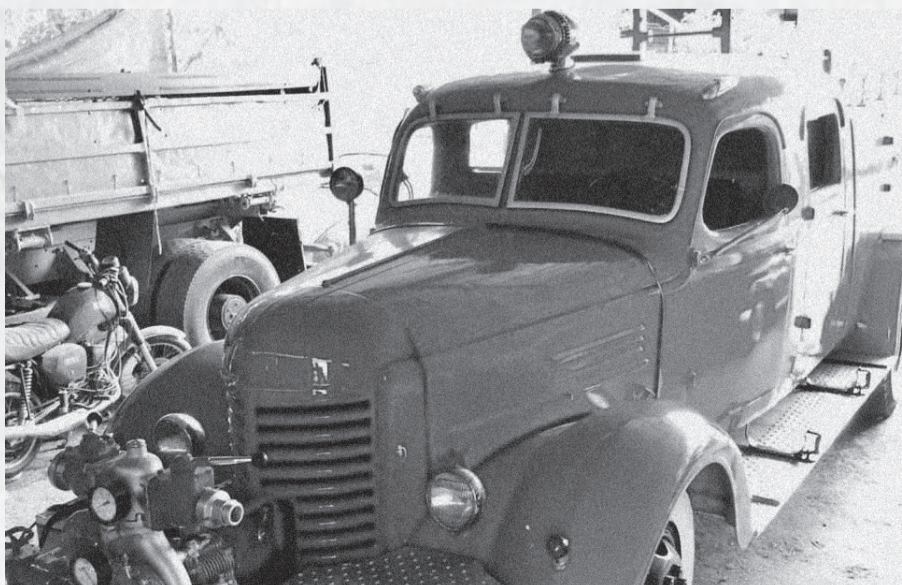
RADIO :
Dhamë shënjën e orës 13 e 35 minuta...

ALIU : -
E Gjon, sa thotë ora e e jote ?

GJONI : -
Plotë 1 e 35.

ALIU : -
Flet me të vërtetë apo tallesh ? Kur e ndreqe ti atë orë të shkatrruar ?

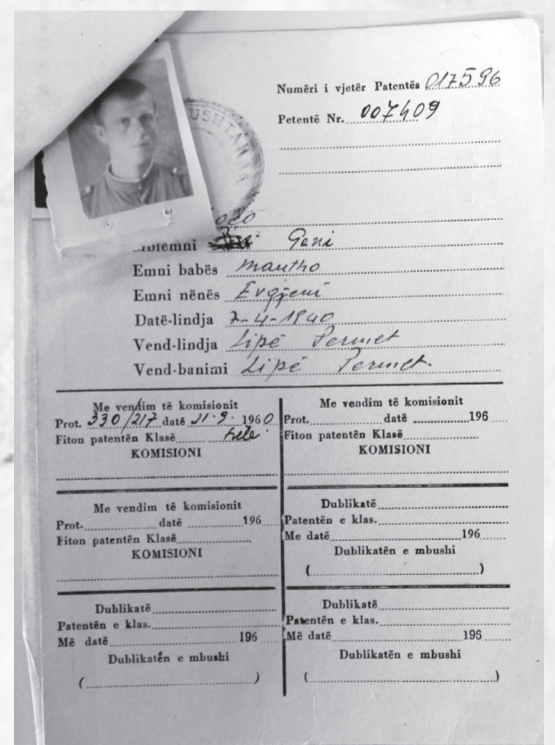
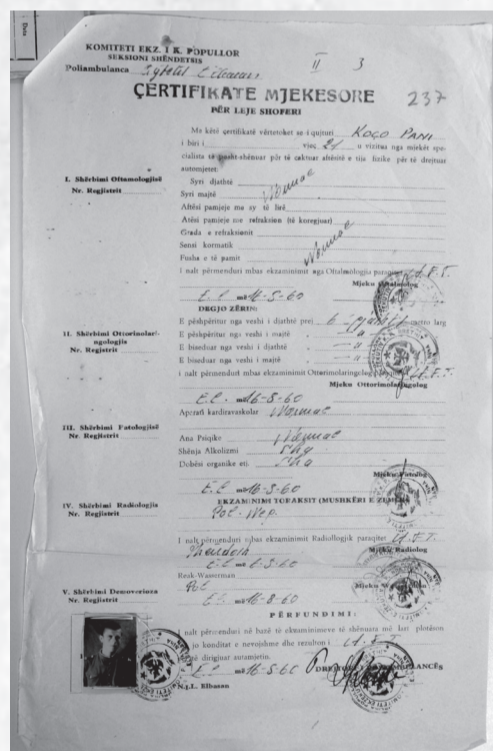
GJONI : - Nuk e ndreqa, por e hodha poshtë... dhe bleva një orë të re të markës **ZENITH** të XHEVDET SELFUA që s'juan asnjë sekondë nga ora që jipet me radio.



HISTORIA E NJË DOSJE PERSONALE LEJE DREJTIMI NGA GJIROKASTRA

Jeni kuriozë të dini se si ka qenë praktika e dosjeve dikur?

Natyrisht nuk ishte digjitalizimi i sotëm, as dosjet e sotme me numër faqesh sa gishtat e njëjës dorë. Dikur dosjet nuk ishin aq të thjeshtuara sa sot, duke i lënë vendin fashikujve voluminozë me të dhënat e detajuara për cilindo person. Sot jemi në epokën e digjitalizimit, por ëmbëlsinë e fletëve të verdha nuk e zëvendësojmë dot. Koço Pani, një ndër personat me dosje personale më të vjetra të ruajtura në arkivat e Drejtorisë Rajonale të Transportit Rrugor të Gjirokastrës. Në foto pasqyrohet kopja e të gjithë praktikës së dosjes së tij, historiku i lejes së drejtimit, të cilat dikur mbaheshin në bazë të personit dhe jo sipas targës, siç është në ditët e sotme.



Këpucëbërësia "TURIST"

Të gjithë në Këpucëbërësia "Turist" e Koli-Kristo Panaritit, ngjitur me dyqan' e Z. Michel Frashërit. Punon me mjeshtëri të rallë dhe me kalitet fare të mirë. Bën këpucë për zonja e zotrinj me çmime të arësyeshme.

Këpucëbërësia "MINERVA"

Në Këpucëbërësia "Minerva" e Dhori J. Pipës, në Bulevardin Zogu i 1. No. 15, do të gjeni këpucë të punuara me mjeshtëri të rallë dhe me kalitet fare të mirë. Bën edhe këpucë për Sport të cilat nuk kanë nonjë ndryshim nga ato të jashtëmet. Të gjithë vraponi në Këpucëbërësia "Minerva". Çmime të arësyeshme.



RETROPUBLIK

RETROPUBLIK u organizua nga Retro dhe DPSHTRR në datën 24 Prill 2019, në ambientet e COD – Center for Openness and Dialogue, si dëgjësë dhe workshop mbi propozime për themelimin e rregullave dhe përmirësimin e akteve ligjore për mjetet me interes historik dhe koleksioni ku ishin të ftuar: koleksionistë dhe të apasionuar pas mjeteve historike, klube dhe shoqata,

restaurues, përfaqësues nga biznese në fushën e automobilizimit, specialistë të sektorit automotiv dhe përfaqësues politikash e shërbimesh të transportit rrugor.

Jo thjesht një workshop, por edhe një panair që mbledhi mbi 40 mjete historike në ambientin e jashtëm të Kryeministrit, duke u kthyer në një hapësirë tërheqëse për qytetarë dhe turistët.

Gjatë takimit, u diskutuan çështje dhe

problematika me interes si: regjistrimi i mjeteve historike, taksat, mungesa e dokumentacioneve, homologimi dhe u shkëmbyen sugjerime dhe eksperiencia mes pjesëmarrësve dhe stafit organizator dhe specialistëve të fushës.

Pasioni për mjetet historike dhe dëshira për të krijuar dhe dokumentuar një kulturë të automobilizimit në Shqipëri ishte pika lidhëse që bashkoi të gjithë grupet e interesit në këtë ditë.



A E DINI SE?



Automobili i parë në botë u krijua nga Carl Benz në vitin 1885. Kostoja origjinale e automjetit ishte 600 marka gjermane perandorake, afërsisht 150 dollarë amerikanë. Benz Patent-Motorwagen ishte një automobil me tre rrota, me një motor me katër cilindra të montuar nga pas dhe një shasi të projektuar posaçërisht dhe unike. Shpejtësia më e lartë e makinës ishte 16 km në orë. Ky projekt u bë i mundur falë financimit të gruas së Benz, Bertha.



Nils Bohlin, një inxhinier i Volvo-s, shpiku rripin e sigurimit me tre pika në vitin 1959.

Në ditët e sotme, me kaq shumë sinjalistika dhe sisteme paralajmërimi, është e vështirë të mendojmë që siguria në makinë nuk ka qenë diçka e rëndësishme.

Në vitet '50, ishte një kohë kur shoferët dhe pilotët e garave mbanin rrip sigurimi i cili ishte i kapur vetëm në dy pika frenuese rreth belit, të cilat në përplasje sipas statistikave bënë më shumë dëm sesa mirë.

Arsyeja pse rripi i sigurimit që ne disponojmë sot, me tre pika, është prodhuar kaq gjerësisht dhe është bërë i detyrueshëm, është sepse Volvo e fali patentën e shpikjes, në mënyrë që çdo prodhues i makinave të mund ta përdorte. Sipas tyre, shpikja ishte kaq domethënëse, sa kishte më shumë vlerë për njerëzimin për t'u përdorur falas e për të shpëtuar jetë sesa diçka për të përfituar.

Zvogëlimi i mundësisë së lëndimit ose vdekjes me të paktën 50% në rast të një përplasjeje, mbetet kontributi më i suksesshëm për sigurinë në

historinë e automjeteve.

Kështu që sot pas 60 viteve, nëse keni shpëtuar ndonjëherë jetën tuaj nga një rrip sigurimi, duhet të falenderoni Bohlin dhe ndoshta edhe Volvo për vendosjen e jetës njerëzore përpara fitimeve të korporatave.



Ford Model T, në vitin 1913 u bë automobili i parë, i prodhuar në MASË. Tre vite më vonë, Model T përbënte 55 % e të gjithë makinave në botë; një rekord i paarrtshëm edhe sot. Ky automobil, ndryshe i njohur dhe si: Tin Lizzie, Leaping Lena, Jitney ose Flivver, u prodhua nga "Ford Motor Company" nga 1 Tetor 1908, deri më 26 Maj 1927.



Porsche 916, konsiderohet si një nga modelet më të rralla në botë, pasi janë prodhuar vetëm 11 prototipe të tilla.

U ndërtua në vitin 1972, për të konkuruar në tregun Italian, Ferrari 246 Dino, por u zëvendësua shumë shpejt nga versioni më ekonomik i tij: Porsche 911, për shkak të një recensionit në shitje. Ndoshta një nga makinat më të rralla në botë Porsche 916 ishte një ëndërr që nuk u bë kurrë realitet. Nga 11 prototipet që u prodhuan, vetëm njëra u largua nga fabrika në atë kohë dhe u dërgua në Shtetet e Bashkuara. Pra, nëse keni dëshirë të shihni personalisht një 916 duhet të bëni një udhëtim të shpejtë në "Atlanta Automobile" në Marietta, Georgia. Këtë vit prototipi i parë, i quajtur "Brutus", me ngjyrë të zezë i është shitur një blerësi amerikan për një tarifë prej 1,08 milion.

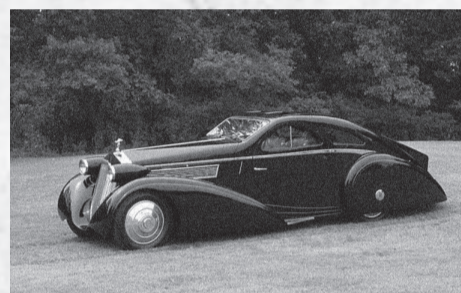


Flota e Parë Automobilistike në Shtëpinë e Bardhë. Në vitin 1899, William McKinley u bë presidenti

i parë që hipi në një automobil, një karrocë avulli "Locomobile" të drejtuar nga shpikësi i saj, F.O. Stanley, në Uashington, D.C.

Në vitin 1909, me kërkesë të Presidentit William Howard Taft, Kongresi miratoi ligjin i cili siguroi zyrtarisht një fond prej 12,000\$ për të blerë automjete të cilat do përdorehin nga Presidenti.

Entuziazmi i Taft për teknologjinë e automotrizimit, ndryshoi kulturën politike të automobilave dhe solli një "mani" kombëtare për makinat.



"Silver Ghost", makina e parë e Rolls Royce, u prezantua në vitin 1907 dhe ndryshoi përgjithmonë perceptimin e standardit të cilësisë dhe të elegancës për automjetet.

Kompania e prodhoi këtë makinë për plot 15 vjet, ndërkohë që konkurrentët e saj sillnin vazhdimisht modele të reja.

Në vitin 1922, për shkak të rritjes së konkurrencës në industri, Rolls Royce filloi projektimin e modelit 40/50 New Phantom, i cili tani quhet Phantom I.



Ka dy teori mbi origjinën e makinës së parë japoneze: Disa thonë se është autobusi me avull "Yamaba", i ndërtuar në vitin 1904.

Të tjerë thonë se është autobusi me motor benzine "Yoshida", i krijuar në vitin 1905. Megjithatë, industria e automobilave në Japoni filloi të marrë formë në vitin 1910:

Në vitin 1917, Mitsubishi prodhoi Modelin A, makinën e parë japoneze, të prodhimit në masë.

Në vitin 1922, Isuzu krijoi modelin e saj të parë A9, në bashkëpunim me kompaninë britanike "Wolseley".

Në vitet '60, kompanitë japoneze u përqëndruan në krijimin e më të vogla, të quajtura "Kei", për të shmangur taksat dhe për të rritur të ardhurat nga importi.

Nën frymën e kësaj moto-je, shumë shpejt bota pa Toyota Corolla, e cila është makina më e shitur në botë.



Enzo Ferrari (1898 - 1988), themeluesi i brandit të makinave sportive më luksoze në botë, ku në Qershor të 2018, me modelin 250 GTO i vitit 1964, u bë makina më e shtrenjtë në histori, me një çmim rekord të çdo kohe, prej 70 M \$!

Lindur dhe edukuar nga një baba mjeshtër karpenterie, fëmijëria e tij u formëzua nga këto kujtime kaq të dashura, të cilat shërbyen si inspirim për karrierën e tij unike deri më sot në botë.

Pasionet dhe idetë e tij të implementuara, i mbizotëruan 2 Luftërave Botërore, për të "fituar" pas shumë orëve punë, në vitin 1947 me prodhimin e Ferrarit të parë, model 125 S me motor 1.5 L V12.

Për më shumë kuriozitetet dhe informacione mbi jetën e një personi, mbiemri i të cilit mban të paktën 5000 kupa fitoreje në gara ndërkombëtare, mund të ndiqni këtë mini-dokumentar për rrugëtimin e krijimit të FERRARI!

ZYRA ELEKTROTEKNIKE

R. STERMASI

MERR PËRSIPËR INSTALACIONE CENTRALESH, DRITE, FUQIJE RRUFE-PRITËSE, ZILE E RADIO

TIRANË, RRUGA KOÇO KOTTA

USHQIM
PËR TRUP

USHQIM
PËR TRU

PESHKU

Duhet pa tjetër të jetë i freskët...

SHABAN QOSEJA

NE RUGËN E DIBRES, KARSHI KISHES

MBAN PESHQO DETI
FARE TË FRESKTA

EDHE ZARZAVATE
TAZE TË KOHËS

TARGA SUVENIR

Retro Albania, si një projekt inovativ e ambicioz i DPSHTRR-së, që në gjenezat e saj, u konceptua për të qenë jo vetëm një kujtesë historike e mjeteve, objekteve dhe fotografive historike shqiptare, por edhe për të qenë në funksionin e një grumbullimi e regjistri të parë zyrtar, i të gjithë mjeteve me interes historik në Shqipëri.

Së shpejti do realizohet edhe një muze, ku të gjithë adhuruesit e historisë shqiptare të automotorizimit, do kenë mundësinë t'i shohin e "adhurojnë" nga afër këto copëza historie. Për ta plotësuar imazhin e një muzeu, me të tërë komponentët e saj, Retro ka nxjerrë mes të tjerave, një shërbim online: "Targa Suvenir". Kushdo që do të bëjë një dhuratë të veçantë, dedikim, personalizim për showroom, zyrë e shtëpi, tashmë mund të zgjedhi formën, ngjyrën dhe karakteret e preferuara!

Personalizimi i tyre, konfigurohet ONLINE, dhe pasi bëhet aplikimi, të gjitha hapat që duhet të ndiqen, vijnë nëpërmjet një e-mail. Targa Suvenir mund të tërhiqet te Drejtoria Rajonale e Shërbimeve të Transportit Rrugor (DRSHTRR) përkatëse e aplikuesit.

Shërbimi kushton 1500 lekë dhe të gjitha fondet shfrytëzohen për projektet në vijimësi të Retro Albania. Deri më sot, ka rezultuar si një ndër shërbimet më të pëlqyera e të suksesshme të porositura online.



MIRË SE VINI NË RETRO KOLEKSIONI SHQIPTAR

Platforma online ku ndajmë dashurinë për mjetet historike si vlera arti, teknologji, dizajn, mjeshtëri e krijimtari të paharrueshme.

RETRO është projekti i shumëpritur dhe shumëdëshiruar nga mjeshttrat, restauruesit dhe koleksionuesit e ciklomotorave dhe automjeteve të hershme dhe me interes historik.

RETRO lindi për të jetëzuar një trashëgimi deri sot pa status dhe për të promovuar e ekspozuar sa më shumë mjete dhe kujtesë automotorizimi me interes historik, si dhe për të ofruar informacione, shërbime dhe lehtësira për këtë aktivitet pasionant me ndjeshmëri kaq të veçantë.

Regjistrohu dhe bëhu pjesë e koleksionit shqiptar virtual!

NDA PASIONIN, SHTO KOLEKSIONIN

Me anën e ushtërimit fizik:
forcohem!

Me anën e ushtërimit fizik:
bëhemi të shkathët!

Me anën e ushtërimit fizik:
jemi gazmorë!

Me anën e ushtërimit fizik:
bëhemi të kurajshmë!

Me anën e ushtërimit fizik:
bëhemi atdhetarë!

5 cilësira, 5 të vërteta!

Po ç'do me thënë
ushtërim fizik dhe si bëhet?

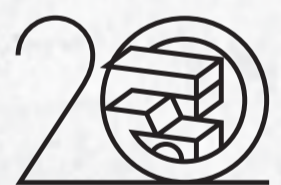
Pritni!

librat e vogëla me emrin:

Ushtërohëm

çdo mëngjez

*Nga GAQO GOGO,
që do t'i botojë
M I N E R V A,
do t'ju japin sa-
tisfaksion!*



1999-DPSHTRR-2019

www.dpshttr.gov.al

RETRO
KOLEKSIONI SHQIPTAR

www.retro.al



Çmimi: 5 GROSHE