Auto

I aastakäik. **Ilmub kord kuus.**

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI
EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Tegev ja vastutav toimetaja: **dipl. ins. J. TÄKS.** Väljaandja: **J. ZIMMERMANN.**

Tellimise hind:	Kuulutuste hind:	Toimetus ja talitus:
Kuni aasta lõpuni 10 numbrit ühes kaasannetega kr. 5.—	1/1 lehekülg . . . . kr. 60.—	J. Zimmermanni trükikoda
Üksik nr. kaasanneteta 30. s.	1/2 „ „ 30.—	Tallinn, Lühikejalg 4 Tel. 9-24
	1/4 „ „ 15.—	

Nr. 3 **MAI** **1928.**

Sisu.

Aeg on raha.
I Auto- ja mootorite näitus Tallinnas.
Jõuvankrijuhtide kutsetunnistustest.
Uuemad sundmäärused.
Autobuse liinid 1928. a.
Kuuetsilindrilised mootorid veoautodele.
Autostatistika ja autotööstuse probleem (järg).
Esimene auto Tallinnas.
Vabariigi pealinn — Tallinn (järg).
Tarvitatud auto.
Auto kummipuhvrid.
Akrobaat-lennud.
Lühemad teated.
Läti uus tollitariif.
Uuemad autotüübid.
Karburaatoritest.
Üleilmline autotoodang.
Eesti autoklubi teated.
Küsimused ja vastused.
Autonali.

Inhalt.

Zeit — Geld.
I Automobil- und Motorenausstellung in Tallinn.
Führerschein für Kraftfahrzeuge.
Neuere verbindliche Verordnungen.
Autobuslinien im Jahre 1928.
Sechszilindermotore für Lastautos.
Autostatistik und das Problem der Autoindustrie. (Fortsetzung).
Das erste Auto in Tallinn.
Tallinn — die Hauptstadt der Republik (Fortsetzung).
Das gebrauchte Auto.
Gummipuffern beim Auto.
Akrobatflüge.
Kurze Nachrichten.
Der neue Zolltarif Lettlands.
Neue Autotypen.
Einiges über die Karburatore.
Auto-Weltproduktion.
Nachrichten des Eesti Autoklubi.
Fragen und Antworten.
Autowitze.

Aeg on raha.

„*Aeg on raha*“ — on meie aja tüübilisim tunnus. Mees, kes selle esiteks lausus, oli kahtlemata geenius. Selles lauses, neis kolmes lühikeses sõnas, peegeldub 20. sajandi elutempo.

„Aeg on raha!“ Mitte selles mõttes, et peaksime raha igal ajal ja suurima võimaliku kiirusega ahnitsema ja kokku kuhjama. Ei! Mõte on: *peame püüdma võimalikult vähese ajakuluga võimalikult palju saavutada.*

Põhjus on sama kui leiduste tegemiselgi: *aja ja energia kokkuhoid.*

Ja see on maksev kõigil elualadel — tööstuses, kaubanduses, kasvatamises, õppimises, liikumises ja nõnda edasi. Pole olemas ala, kus aeg ei oleks raha. Raha on inimtöö loodud väärtuste reaalne mõõt, sellega mõõdame ka aega. Mõõdu väärtus ei olene sellega mõõdetava saaduse valmistamisel asjata raisatud aja hulgast. Saaduse hind on aga seda väiksem — madalam, mida vähem *aega* ja *energiat* on kulutatud selle valmistamiseks. Selles suhtes ongi aeg raha.

Võtame, näiteks, autotööstuse. Nii kaua, kui auto valmistamine nõudis — ütleme viis tuhat töötundi, oli auto kallis, s. o. auto valmistamine maksis palju *aega*. See selgus *rahas* siis, kui auto ilmus müügile. Selle hind oli kõrge. Kui aga masinate — ikka uuemate ja otstarbekohasemate — ning töö süstematiseerimisega jõuti nii kaugele, et auto võidi valmistada, näiteks, kahe tuhande töötunniga, siis langes auto hind. Auto väärtus elus aga ei langenud ühes hinnaga — just vastupidi: auto muutus kättesaadavamaks. Aja, järelikult ka energia kokkuhoid võimaldas raha kokkuhoidu. Aeg oli — on raha.

Ehk võtame näite teaduse alalt. Marco Polo uurimisretk Aasiasse kestis hulk aastaid. Ja maksis väga palju raha. Seda maksid ka Kolumbuse reisud Ameerikasse. Kulus palju aega ja järelikult ka palju raha — ainult kuningad võisid riigi rahaga niisuguseid teaduslikke ettevõtteid alustada. Kui aga liikumis-

abinõud muutusid kiiremaks, muutus ka maadeuurimine odavamaks. Isegi põhjanaba uurimine ei ole enam „mägede taga". Aja kokkuhoiuga, muidugi tehnika abil, on teadused muutunud odavamaks, s. o rahvale kättesaadavamaks.

Olgu näiteks tähendatud kirjandusele. Seni kui raamatud kirjutati käsitsi, olid nad äärmiselt kallid, sest nende kirjutamine nõudis aastaid. Nüüd, mil neid trükitakse moodsa kiirpressi või koguni rotatsioonmasinaga, on nad odavad ja kättesaadavad.

„Aeg on raha" kõigepealt reisimisel. Postihobusest postilennukini on suur vahe. Sõit hobustega Tallinnast Rooma, poole aastasajandi eest, nõudis vürst Volkonskilt umebs kaks kuud — nüüd reisib iga koolipoiss vähese rahaga siit sinna nelja päevaga ja — lennukiga isegi neljaviiekümne tunniga! Ja piligrimide reis Hollandist Ameerikasse „Mayflower" — laevaga kestis üle kolme nädala — Lindbergh lendas aga üle ookeani kahekümne tunniga. Ja nüüd on seegi kiirus liig pikaldane — tahetakse, nagu ajakirjandus neil päevil teatas, Euroopast Ameerikasse lennata *seitsme tunniga* rakett-lennukiga! Kaugused on kadunud — maakera on muutunud väiksemaks. See avaldub ajas, millega praegu ühest kohast, isegi ühest ilmajaost teise reisitakse. Ja reisimine on muutunud äärmiselt odavaks aja kokkuhoiu tõttu.

Endisaja inimesel oli aega. „Seepärast elaski ta vanaks" — väidetakse. Ja süüdistatakse nüüdisaja inimest ruttamises, mis lühendavat ta eluiga. Teadus, eeskätt statistika tõendab aga vastupidist: inimeste keskmine vanadus suureneb kiiremast elutempost hoolimata. Ja kui vaatleme, võrdleme seda, mis vana aja inimene oma elu kestel suutis valmistada, sellega, mida loob meieaja inimene oma elu jooksul, siis on vahe kohutavalt suur. Endisaja inimene — kui ta polnud mõni parasiit — elas viletsalt. Tal kulus terve eluaeg kõige hädatarvilikumate asjade valmistamiseks. Meieaja inimsugu, isegi lihttöölised, elavad paremini, sest aja kokkuhoid võimaldab mõnususi, millistest endisaja inimene ei osanud unistadagi.

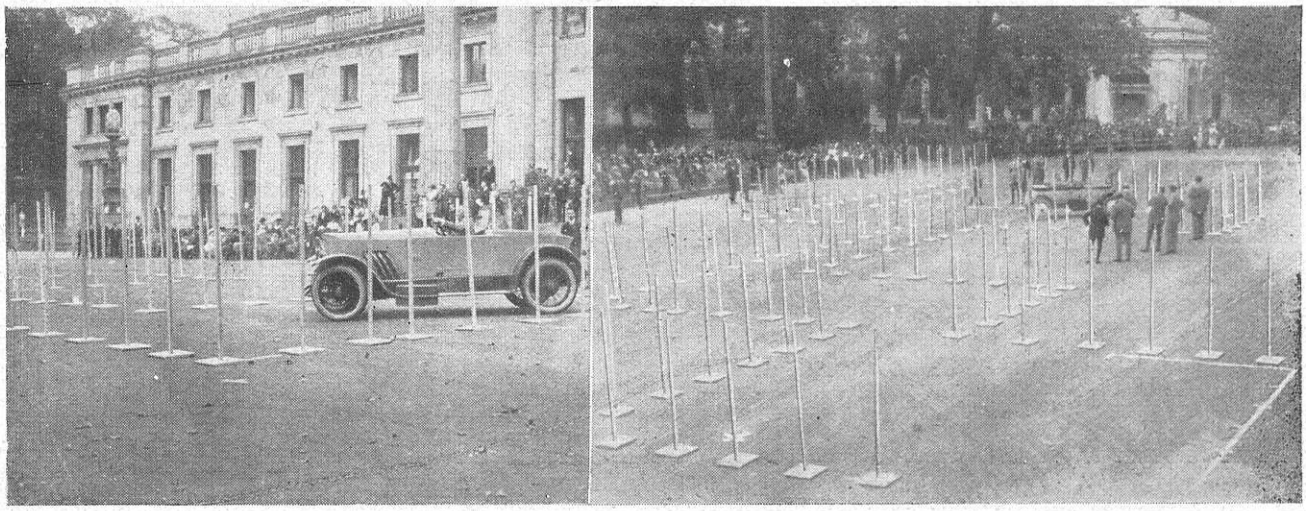
Võtame näite kõige lähemast minevikust. Kahekümne aasta eest oli auto luksuseks, mida ainult rikkad või vähemalt jõukad võisid endale lubada — meil on ta praegugi veel seda — nüüd aga sõidab suurem osa Fordi töölistest tööle ja töölt koju oma autodel. Neile, üldse ühelegi ameeriklasele, pole auto enam luksuseks, vaid hädatarvilikuks liikumisvahendiks.

Hädatarvilikuks — kirjutasime. Ja mitte liialdades, sest elutempo nõuab kiiremat liikumist. Selles suhtes on meie ajale iseloomustavad suurlinnade uuemad määrused, mis mitte enam ei piira autode ja mootorrataste liikumiskiirust — nagu meil tehakse, kirjutades ette vähema kiiruse, millega sõita tohib.

Ikka kiiremalt ja kiiremalt! Kümne aasta eest oli Ameerikas Fordi vabrikutes mottoks: „Kui suudame kahekümnekaheksa minutiga müüa ühe auto, siis peame ühe niisuguse kahekümnekuue minutiga valmistama." Ja selle järele töötati. Ja seetõttu on nüüd suurimal osal Fordi töölistest oma auto ja kodu ning — Ameerikas kakskümmendkolm miljonit autot, üks auto iga viie inimese kohta. Aja kokkuhoid on Ameerika rahva jõukuse saladus. Aeglemine, aja raiskamine, on, näiteks, neegrite vaesuse aluseks.

Liikumise alal on auto kõige tähtsamaks teguriks seni, kui lennuk temalt röövib selle „seisuse". Et viimane seda peagi teeb, on enam kui kindel. Vähemalt pikematel reisudel. Sest areng kestab edasi — igavesti. Ja ikka rohkem hakkab maksma elutõde:

Aeg on raha!



Autode võistlussõit Visbadenis, Saksamaal. — Sõit keppide vahel.

Esimene auto- ja mootorite näitus Tallinnas.

J. Täks.

Tallinnas 27. aprillist kuni 1. maini peetud auto- ja mootorite näitus oli esimene katse sel alal üldse Eestis. Välismaadel korraldatakse autonäitusi juba aastaid järjekindlalt ja saavad kõikjal rohke tähelepanu osaliseks. Sarnaste näituste ülesanne on rahvast ja eriti autotarvitajaid tutvustada uuemate autotüüpidega, et kokkusurutud näol võiks anda ülevaatlikku pilti olemasolevatest tüüpidest.

Siin on juhus võrrelda üksikuid tüüpe, ilma et tarvitseks ette võtta pikemat ringkäiku ärides. Peale selle püüavad autovabrikud ja esindajad näituse ajaks kohale muretseda rohkem mudeleid ja nii on sarnane näitus, eriti meil, soodsaks juhuseks, et mitmesuguseid tüüpe üksteise kõrval näha ja võrrelda.

Riigivanema J. Tõnisson'i tulek näitusplatsile Eesti Autoklubi ja A. S. Näituse juhatuse liigete saatel.
Pilt üleval: Riigivanem näituse avamise kõnet pidamas.

Tallinna suurel näituseplatsil oli pandud välja 22 mitmesugust sõiduauto tüüpi ja 8 mitmesugust veoauto tüüpi; peale selle terve rida mootor- ja jalgrattaid, autoõlisid, autokumme ja muid autotarbeid. Iseenesest ei ole see arv veel suur, kuid arvestades meie kitsaste oludega oli see arv üllatavalt suur. Siin oli leida pea kõik tähtsamad tüübid, mis meie ostjaskonnale võiks arvesse tulla. Kaugelt suurem osa tüüpidest olid odavamad masinad. Kallimatest võiks nimetada Lincoln, Cadillac, La Salle ja Studebaker President autosid. Esimene neist oli ka kõige kallim auto näitusel ning lahtine tüüp maksis 21.000 krooni. Sarnaste kallite autode jaoks on meie kapitalivaesel maal muidugi ostjaid vähe. Meie autotarvitajale on ka kõige odavam auto juba kallis küllalt, rääkimata luksusautodest.

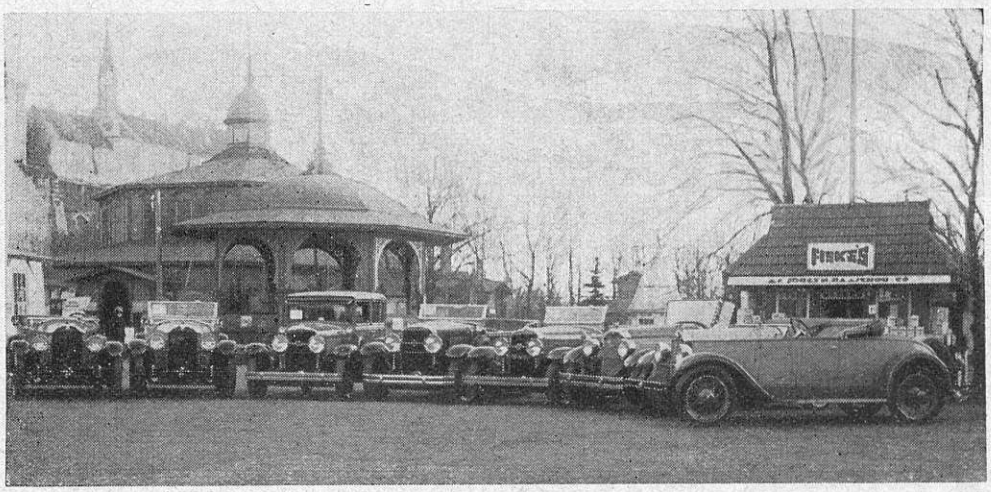
Oma tüüpide ja väljapanekute rohkusega oli teistest esikohal tuntud autoäri H. Vinnal, kes oli pannud välja üldse 11 mitmesugust tüüpi, kokku 28 autot. See autode arv oli suurem kui teistel väljapanijatel kokku. Siin võis näha meie autoomanikkudele tuntud tüüpe, nagu Chevrolet, Buick, Fiat, Oldsmobile, Oakland, Pontiac ja kallimaid nagu La Salle ja Cadillac. Kõik viimased 1928 a. mudelid. Tähelepanu äratab uus Fiati tüüp, mis Ameerika eeskujul on varustatud Delco-süütamisega, tüüriga pahemal pool jne., nii et see ehituse poolest sarnaneb rohkem Ameerika autodele. La Salle ja Cadillac on juba luksusautod, mida meil harva näha.

Eestimaa Põllumajanduse ja Tööstuse A. S. oli terve paviljon täidetud Fordi autodega. See oli parimaid korraldatud ja maitsekalt dekoreeritud paviljone näitusel üldse. Rahvas vaatles siin erilise huviga, sest oli ju endine Fordi auto meil võrdlemisi laialt tarvitusel ja nüüdne uus tüüp huvitas igatüht. Siin oli pandud välja uus Ford auto tüüp mitmesuguste karosseriidega ja võib öelda, et uus Ford auto jätab väliselt märksa parema mulje nagu seda oli endine tüüp. Võrreldes endise tüübiga on jäänud siin vaevalt veel midagi muutmata, nii et siin on tegemist nii välimuselt kui ka ehituse poolest täitsa uue autoga. Ford autode kõrval väljapandud Lincoln autosid meil Eestis üldse tarvitusel ei ole ja siin avanes juhus paljudel näha seda luksusautot esmakordselt.

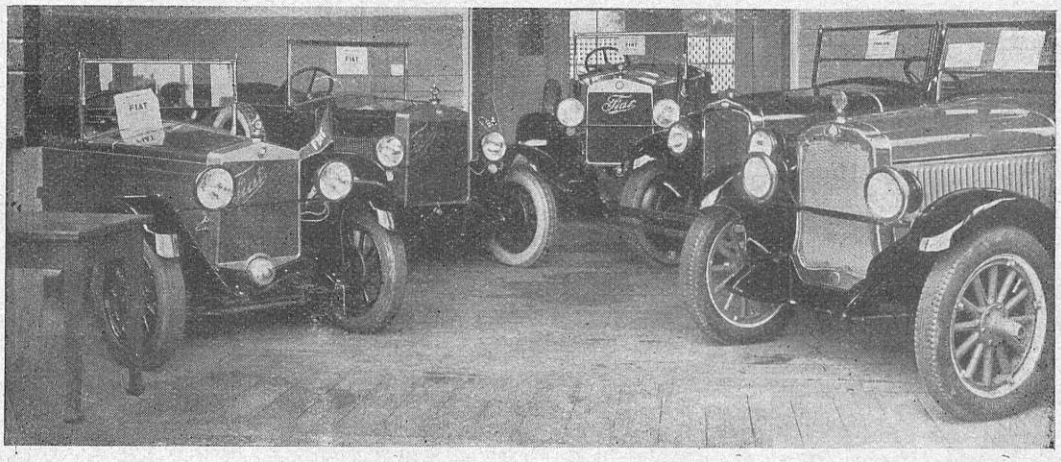
Teistest väljapanekutest võiks nimetada A. S. Silva paviljoni, kus olid pandud välja mitmet tüüpi Studebaker autod. Studebaker auto on meil juba varemalt tuntud kui hästi ehitatud ja vastupidav kvaliteetauto.

A. S. Schilling & Volkmar on esitatud Chrysleri autodega, mis keskmise klassi autodest meil võrdlemisi rohkesti tarvitusel ja täitsa mugavad näevad välja.

Üldvaade. Chrysleri esitaja Schilling & Volkmar Studebakeri esitaja A.S „Silva" ja International esitaja E. T K. autode väljapanekud näitusel.



General Motors Co esitaja H. Vinnal'i väljapanekute kogu näitusel.



Fiat'i esitaja H. Vinnal'i väljapanekute kogu näitusel.

„Eestipolmin" oli pannud välja viimased Chandleri mudelid. Neid autosid on meil senini Eestis vähe tarvitusel ja laiale publikule veel võõrad. Uus Chandler on varustatud Vestinghouse'i õhupiduriga ja automaatse shassiimäärimisega ning ka hinnas on kättesaadav.

O. Ü. „Systeema" poolt väljapandud Essex autod on meil, eriti taksoautodena, võrdlemisi laialt tarvitusel ja seepärast üldiselt tuntud.

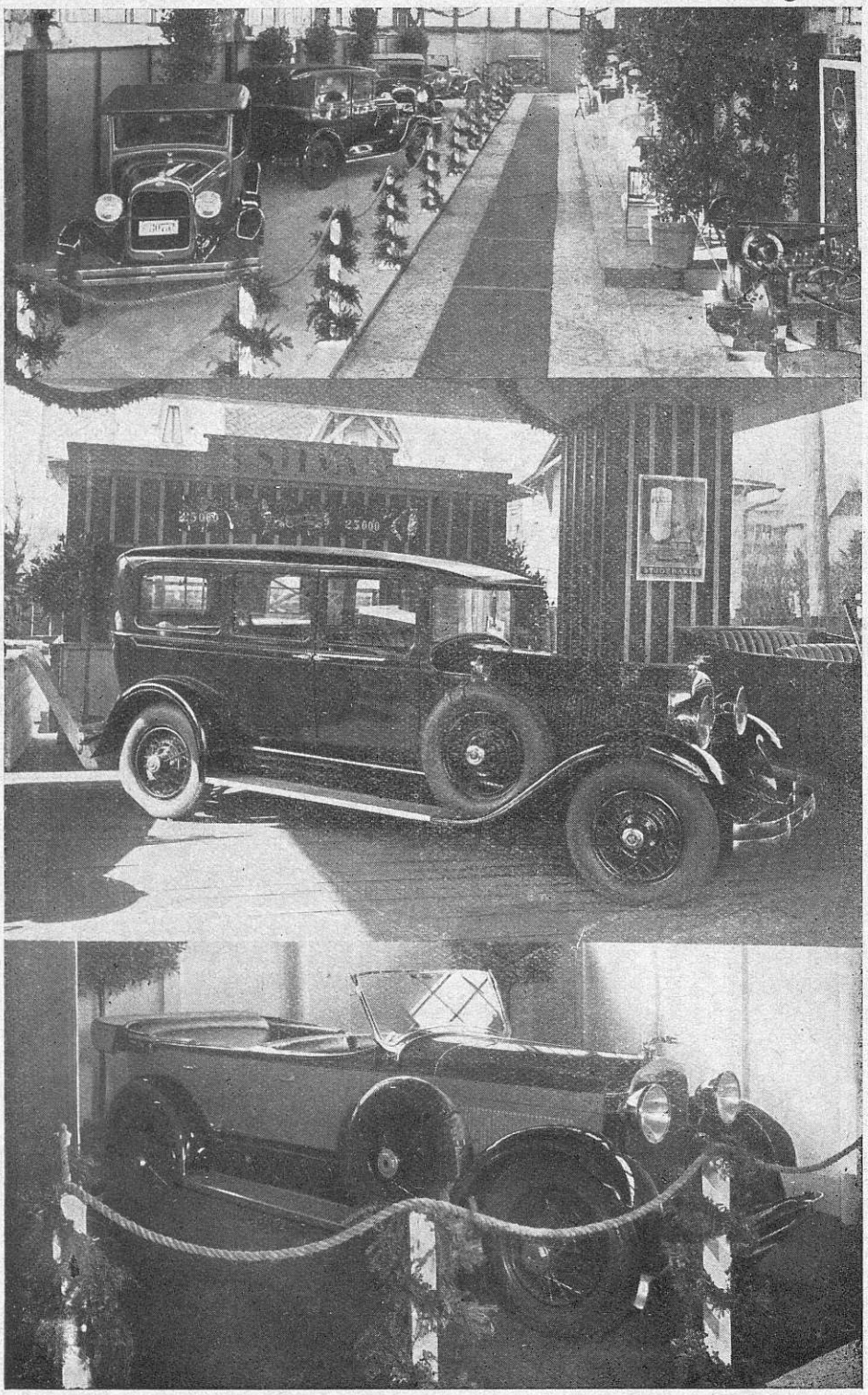
„Konzentra" autoäri esitas näitusel mitmet tüüpi Renault autosid. Renault on Fiati kõrval ainuke Euroopa autovabrik, mille autod meil

suuremal hulgal tarvitusel. Uusi tüüpe siin näha ei olnud, ehkki vabriku poolt on lastud neid välja. A. F. Penti firma oli pannud välja terve rea Overland autosid. Overland on odavamaid autosid, mis meil alles viimasel ajal rohkem tuntud, kuid välismaadel on neid rohkesti tarvitusel.

Riiast oli k. m. P. Romans'i poolt näitusele toodud Hupmobil auto. See tüüp on meil senini pea tundmatu. Nähtavasti seepärast, et siin puudub esitus.

Eesti tarvitajate keskühisus esitas mitmet tüüpi International veoautode ja autobuste shassiisid. Autobuste tarvis on Internationali väljapaenutatud raamiga shassiid eriti kohased ja autobuste näol on neid välismaadel ka rohkesti tarvitusel. Ka kahekordsed vedrud on väga otstarbekohased.

Tähelepanu äratab tehn. büroo Haessel & Borcherti poolt väljapandud Opel autod. Saksa autovabrikutest, oli esitatud peale Opeli veel N. S. U. Üldiselt on Saksa autod kallid ja meil Eestis ostetakse neid ainult üksikuid. Opel on ainuke vabrik Saksamaal, mis massiliselt autosid valmistab ja on Saksamaal see, mis Prantsusmaal Renault ja Itaalias Fiat. Väljapandud



Ford esitaja Eestimaa Põllumajand ja tööstuse A-s. paviljon ja väljapanekute kogu.

Studebaker ja Erskine esitaja A-S. „Silva" paviljon. Esiplaanil 8-tsilindrilise mootoriga „President" mudel.

Luksusauto „Lincoln" Eestimaa Põllumajand. ja tööstuse A-S. paviljonis

Foto K. Akel.

4/16 HJ sõiduauto hind oli 2.600 kr. ja sellega kõigeodavam autonäitusel.

Mootorite väljapanekutest tuleks eriti nimetada k/m. Vennad Uibopuu poolt väljapandud Junkersi mootoreid. Junkersi diiselmootor, mida võib mitmesuguseks otstarbeks tarvitada, on täitsa erinev harilikust mootorist seetõttu, et siin ühes tsilindris töötavad kaks kolvi. Junkersi mootorid on tehniliselt väga hästi välja töötatud ja on tuntud oma väikese küttetarvituse poolest. Tähelepandavalt kerge on ka mootori käimapanek, palju kergem nagu see hariliku diiselmootori juures.

Huvi pakkus ka väljapandud lennumootor. Lennumootoreid on meil harilikul kodanikul üldse raske näha ja paljud nägid esimest korda, kuidas moodne lennumootor näeb välja. Väljapandud Junkersi 12-tsilindriline lennumootor annab 600 HJ. ja on suuremate lennukite juures tarvitusel. Sama tüüpi mootoriga teostati ka hiljutine esimene Atlandist ülelend Euroopast P.- Ameerikasse.

Teistest mootorite väljapanekutest võis veel tähele panna A. Reuter'i poolt väljapandud vähemaid Deutz mootoreid, mis meil juba ennemalt tuntud. Siis oli pannud väikesi mootoreid veel välja A. S. Schneider, Silva, E.T.K., Konzentra.

Peale autode ja mootorite väljapanekute olid hästi esitatud jalgrattad. Neid olid pannud välja ärid, nagu Drommeter Ko, Lier ja Rossbaum, E. Schmidt, Tarmo, Tormolen & Ko.

Ka mootorrattaid võis näha. Artos Ltd esitas Ariel tüüpi, E. Schmidt — Excelsior'i.

Kui siia juure arvata veel väljapanekud „Fiskes" autoõlide, ja „Michelin" autokummide alalt võis jääda autonäitusega täiesti rahule.

Jõuvankrijuhtide kutsetunnistustest.

Eugen Maddison.

Ei oleks vist üldse kohane selle juures peatuda, kas isik, kes ilmub mõne sõidu- või veoriistaga avalikkudele teedele, platsidele või tänavatele, peab oskama ka selle sõidu- või veoriistaga ümber käia. On iseenesest mõistetav, et ta peab seda oskama selle hädaohu tõttu, mis sarnase riista liikumise või juhtimisega on seotud — iseäranis veel, kui see sõidu- või veoriist on jõuvanker. Kes aga on kutsutud otsustama, kas sõidu- või veoriista juht omab tarvilikku oskust, ning kellest oleneb takistada *mitteoskajatele* avalikkudele teedele, platsidele või tänavatele ilmumist. Oli aeg, kus seda otsustas *tagantjärele* kohus, näit. R. T. S. §123. ettenähtud süütegude asjus, mistõttu sõidu- või veoriista omanik oli ise kohustatud selle eest hoolitsema, et tema poolt palgatud juht omaks seda oskust, kuid preventiiv- ehk ärahoidvad abinõud puudusid peaaegu üldse, neid võis leida mõnede omavalitsuste sundmäärustes. Kui vaadelda praegu meil maksvat seadusandlust, siis ei või öelda, et see oleks palju kaugemale jõudnud: ikka needsamad veneaegsed seadused — uudisena oleks ainult 8. märtsil 1923. a. riigikogu poolt vastuvõetud jõuvankritel reisijate ja kraamiveo kestva ühenduse sisseseadmise seadus (Riigi Teataja nr. 43. — 1923. a., sead. nr. 55). Seepärast on seda püüdnud lahendada omavalitsused oma sundmäärustega — eesrinnas Tallinna linnaomavalitsus. Tekib küsimus, kas neil sundmäärustel on seaduslik alus. Teatavasti, käivad omavalitsuste sundmäärused siseministri kontrolli alla ning avaldatakse „Riigi Teatajas": siseministri kontroll ja avaldamine „Riigi Teatajas" oleksid järelikult küllaldaseks tõenduseks sellest, et neil sundmäärustel seaduslik alus ei puudu. Kuid vaatleme neid aluseid. Võtame kõigepealt linnaomavalitsusi; nende tegevus on korraldatud linnaseadusega. Seal leiame § 108. kaks punkti, mis tuleks käesolevas asjas võtta sundmääruste aluseks — nimelt p. 12 ja 13, nende järgi on linnavolikogul õigus sundmäärusi välja anda: „inimeste ja kaupade voori- ja veoäri kohta, hobuse ja mehaanilise jõuga liikuvate sõiduriistade kohta inimeste ja kaupade veoks („о производствѣ пассажирскаго и грузового извознаго промысла, а также промысла перевознаго; пассажирскихъ и грузовыхъ экипажахъ, конныхъ и съ механическими двигателями") jne. (p. 12) ja „abinõude kohta liikumise kindlustamiseks ja korraldamiseks uulitsatel" jne. (p. 13.). Nendele seaduslikkudele alustele ongi rajatud Tallinna linnavolikogu sundmäärused (sunduslik määrus mootorsõidu- ja veoriistade tarvitamise kohta, Riigi Teataja nr. 150 — 1922 aast., nr. 16/17 — 1924. a. ja nr. 52 — 1927. a., sunduslik määrus sõidu- ja veoriistade liikumise korraldamiseks uulitsatel ja avalikkudel platsidel Tallinnas, Riigi Teataja nr. 147 — 1922. a. ja nr. 13 — 1927. a.). Neis huvitab meid käesoleval juhtumusel mootorsõidu ja veoriistade tarvitamise kohta käiv sundmäärus, milles on ette nähtud need abinõud, mis kindlustavad, et jõuvanker oleks vilunud kätes. Selle sundm. § 6. järgi võivad juhtida autot või mootorratast ainult isikud, kes sama sundmääruse § 3. ettenähtud korras sellekohase *oskustunnistuse* omandanud. Oskustunnistuse (õigemini kutsetunnistuse või juhtimisloa) omandamine on seotud teatavasti tingimustega (katse linna ehitusosakonna juures asuvas komisjonis j. t.). Oskustunnistus (resp. juhtimisluba) peab olema autojuhil alati sõidu ajal kaasas. Oskustunnistus on kolme liiki ning annab õiguse jõuvankrit juhtida *Tallinna linna piirkonnas*, mis iseenesest mõistetav, sest Tallinna linnaomavalitsuse määrusandev võim ei ulatu kaugemale. Ajutiselt kuni kahe nädalani Tallinna asunud jõuvankrite juhid võivad neid jõuvankreid juhtida ka Tallinnas, kui neil on sellekohased dokumendid, mis tõendavad nende sõiduõiguse. Üldiselt tuleks öelda, et tähendatud sundmääruse redaktsioon on kaunis puudulik ja tekitab arusaamatusi, kuid tähtis on see, et ta asju siiski korraldab. Tallinna linnaomavalitsuse eeskujul on asja

korraldanud ka teised linnaomavalitsused, näit. Pärnu linnaomavalitsus (sundmäärus automobiilide ja mootorrataste liikumise kohta Pärnu linna piirkonnas, Riigi Teataja nr. 87 — 1923. aast.). Jääks küsida, kas maaomavalitsustel on samuti õigus asja korraldada oma sundmäärustega. Teatavasti puudub meil maaomavalitsuse seadus: on üksikud seadused (omavalitsuse elluviimase seadus 1917. a., maakondade nõukogude kodukord, osalt vene semstvo seadus), mis maaomavalitsuse tegevust korraldavad, kuid ei ole tervikut, nagu linnaseadus. Kuid vaatamata sellele, tuleb konstateerida, et ka maaomavalitsustel ei puudu käesolevas asjas sundmääruste väljaandmise õigus. Ajutise omavalitsuse elluviimise seaduse (seadl. ja valits. korrald. kogu nr. 173. — 28. juulist 1917. a., art. 953.) lisa § 7. on maavolikogudel õigus välja anda nende võimkonnas olevate maa-alade kohta sundmäärusi vastavalt selles asjas kubermangu ja maakonna semstvo nõukogude kohta maksmapandud määrustele. Tähendatud semstvo seaduse § 108. pp. 3. ja 4. (vene ajutise valitsuse redaktsioonis, seadl. ja valits. korrald. kogu nr. 157. — 8. juulist 1917. a., art. 870.) järgi on aga semstvo nõukogul (järelikult ka maavolikogul) õigus välja anda sundmäärusi „о порядкѣ устройства и содержанія... желѣзноконныхъ и иныхъ усовершенствованныхъ путей и мѣстныхъ средствъ сообщенія и о порядкѣ пользованія ими (p. 3) ja „о производствѣ легкового и грузового извознаго промысла въ селеніяхъ... и о содержаніи извозчичьихъ и другихъ общественныхъ экипажей" (p. 4).

Olgugi, et neis punktides ei ole otsekohe midagi öeldud jõuvankrite liikumise korraldamisest maanteedel, kuid tähendatud punktide redaktsioon ei jäta mingit kahtlust, et see korraldamine kuulub maavolikogude võimkonda. Nende võimkonda ei kuulu ainult kestvat ühendust pidavate jõuvankrite liikumise korraldus, mis, teatavasti, jõuvankritel reisijate ja kraamiveo kestva ühenduse sisseseadmise seadusega teedeministeeriumi võimkonda antud. Minu teada on ka mõned maaomavalitsused vastavaid sundmäärusi maksma pannud. Neis sundmäärustes leiame muu seas ka paragrahve, mis käsitavad jõuvankrite juhtide sõiduoskust. Näiteks, kõneleb Virumaal maksev sundmääruse (sundmäärus sõidu- ja veoautode, autoomnibuste ja mootorjalgrataste liikumise kohta Virumaal, Riigi Teataja nr. 18. — 1927. a.) § 7. järgmist: „jõuvankreid võivad juhtida kodanikud, kellel on selleks moodustatud katsekomisjoni poolt väljaantud *kutsetunnistus*... Jõuvankri juhi ametioskuse tunnistus, kui seda mujal omandatud pole, antakse maaomavalitsuse poolt viimase poolt moodustatud komisjoni otsuse põhjal välja"; Tartu maavolikogu poolt maksmapandud sundmäärus (jõuvankrite... liikumise ja registreerimise kohta, Riigi Teataja nr. 109 — 1924. a.) kinnitab lihtsalt, et „*juhtimise õiguse*" annab Tartu maavalitsus (§3.); Valga maavolikogu poolt vastuvõetud sundmäärus (autode ja mootorjalgrataste registreerimise kohta, Riigi Teataja nr. 114 — 1923. a.) nõuab jõuvankri nr. ja sõiduloa saamisel jõuvankri juhi *kutsetunnistuse* ärakirja esitamist (§ 2. p. 4). Teised maaomavalitsused ei ole sellest nähtavasti sugugi *huvitatud*, näit. ei kõnele juhtidest ega nende juhtimise õigusest, oskus- või kutsetunnistusest Lääne- (Riigi Teataja nr. 147 — 1924. a.), Pärnu- (Riigi Teataja nr. 103 — 1924. a.) ja teiste maavolikogude poolt väljaantud sundmäärused, mille tagajärjel võivad tähendatud omavalitsuste piirkonnas jõuvankreid juhtida igaüks, kes seda tahab, olgu ainult jõuvankril maavalitsuse poolt väljaantud number ja jõuvankri pealt omavalitsusele kuuluv maks õiendatud. Kuid sellest, et neil puudub huvi küsimuse vastu, ei saaks järeldada, et neil puuduks õigus asja korraldada, sest see asjaolu, et vastavates seadustes puudub *üksikasjalik volitus* selleks, ei tähenda sugugi, et tuleks oodata korraldamist seadusandja poolt. Omavalitsustele on antud üldvolitus ja selle alusel tuleks meil tegutseda seni, kui jõuvankrite seadus maksma hakkab. Üht aga tahaks siiski veel soovitada — ja nimelt seda, et omavalitsused, asja korraldades, ei korraldaks seda nii, et jõuvankrite liikumises tuleks seisak, mis oleks võimalik, kui üks omavalitsus ei tunnustaks teise omavalitsuse poolt väljaantud tunnistusi.

Uuemad sundmäärused.

Sundmäärus jõuvankrite (automobiilide ja mootorrataste) liikumise kohta Narva linna piirkonnas.

Avaldatud Riigi Teatajas Nr. 32, 20. aprillist 1928. a., õiendus: Riigi Teataja Nr. 37, 8. V. 28. a.

See sundmäärus määrab kindlaks üldise jõuvankrite liikumise korra ja tingimised Narva linnas.

Kuressaare linnamaksude määrad 1928. a.

Riigi Teataja Nr. 32, 20. IV. 28. a.

Nr. 3. Maks jalgrataste ja autode pealt.

Määrus maksude võtmise kohta Läänemaa omavalitsuse kulude katteks 1928./29. a.

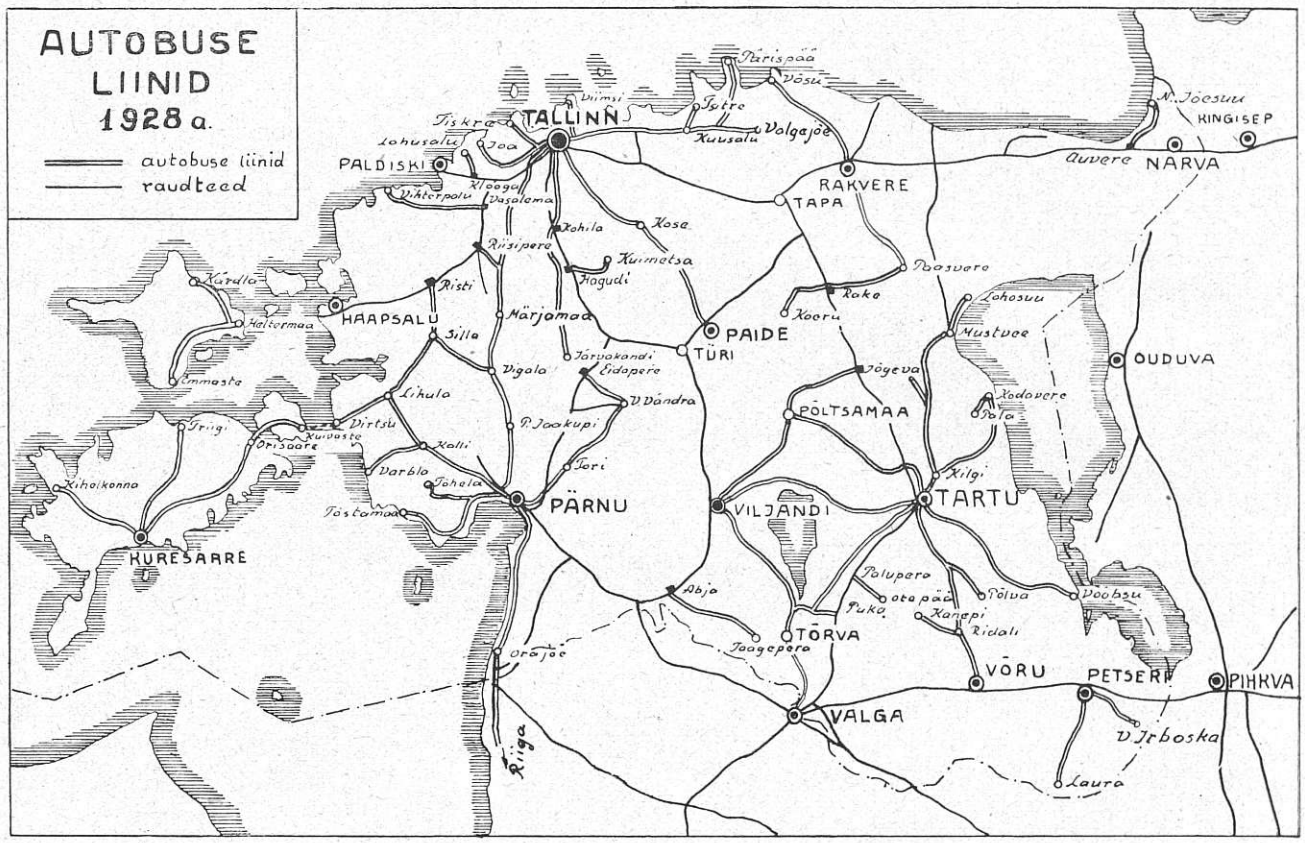
Riigi Teataja Nr. 36, 4. V. 28. a.

III. Maks autode, mootorrataste, lõbusõidujahtide ja mootorpaatide pealt.

Tallinna linna uus sundmäärus jõuvankrite liikumise kohta

ei ole veel siseministri poolt kinnitatud. Peale kinnitamist avaldame selle täielikult „Auto's".

Autobuse liinide sõiduplaanid 1928. a. suvel.



Liin		Väljasõidu aeg		Ühenduse tihendus	Sõiduhind
Algpunkt	Lõpupunkt	Algpunkt	Lõpupunkt		
Tallinn	Viimsi	7,10; 15,30	8,10; 16,15	igapäev	0.75
„	Rannamõisa	3 korda nädalas iga päev		15. V.—1. VI.; 1. VI.—1.IX.	1.25
„	Keila-Joa	17,30	7,00	igapäev	1.75
„	Loksa	7,00; 17,00	5,00; 15,45	„	3.50
„	Viinistu	17,00	4,30	„	4.25
„	Tsitre	17,00	5.30	„	2.50
„	Valgejõe	17,00	6,15		2.00
„	Kose (Harju)	17,00	6,15	iga äripäev	2.00
„	Paide	17,00	3,30	esmasp., keskn., reede	4.25
„	Pärnu	16,30	7,00	esmasp., keskn., reede 1-st VI. igapäev	7.50
„	Märjamaa	17,00	5,30	iga äripäev	3.25
Tartu	Võru	16,00	5,00	„ „	4.00
„	Oiu-Viljandi	16,00	5,00	igapäev	5.00
„	Põlva	16,00	5,00	kolmap., laup.	3.00
„	Lohusuu	15,45	4,00	iga äripäev	4.00
„	Pala	16,00	5,00	„ „	2.75
„	Võõpsu	15,30	4,30	„ „	3.75
„	Põltsamaa	16,00	5,00	„ „	3.25
„	Kudina	15,45		laup., kolmap.	2.00
			6,00	esmasp., neljap.	
Viljandi	Põltsamaa	17,00	6,00	teisip., neljap., laup.	3.00
„	Tarvastu	16,00	7,00	igaäripäev	1.75
Pärnu	Sindi	9,00; 13,00; 18,15	7,30; 10,30; 15,30	igapäev	0.60
„	Tori	16,30	7,30	iga äripäev	1.25
„	Tõstamaa	16,30	6,00	igapäev	2.50
„	P.-Jakobi	16,30	7,00	iga äripäev	1.50
„	Lihula	16,00	5,00	„ „	2.75
„	Kalli-Varbla	16.00	5,00	esmasp., teisip., reede, laup.	2.75
„	Kabli	16,00	5,30	iga äripäev	2.50
Tõrva	Puka	18,00	8,20	igapäev	2.00
		5,30	20,30	teisip., neljap., laup.	2.00

Liin		Väljasõidu aeg		Ühenduse tihendus	Sõiduhind
Algpunkt	Lõpupunkt	Algpunkt	Lõpupunkt		
Põltsamaa	Jõgeva	12,00; 22,00	5,15; 7,45	igapäev	2.00
Võru	Kanepi	15,30	6,30	esmasp., neljap., laup.	—
Hagudi	Kuimetsa	20,00	3,20	iga äripäev	1.45
Abja	Nuia	9,10; 21,45	5,45; 18,20	igapäev	1.00
„	Taagepera	9,10	17,00	kolmap., reede	2.25
Heltermaa	Emmaste	17,00		esmasp., teisip., keskn., reede	2.50
		22,00		laup.	
			5,45	esmasp., reede	
			23,00	teisip., keskn., laup.	
„	Kärdla			4 korda nädalas	2.00
Kuressaare	Kihelkonna	9,00	13,00	2 „ „	2.00
„	Triigi	14,20	17,15	pühap.	3.00
		16,50	19,35	keskn.	
		6,35	9,30	neljap.	
Märjamaa	Rüsipere	15,00	10,50	iga äripäev	2.00
Risti	Virtsu			igapäev	
„	Vigala			3 korda nädalas	
Kuressaare	Kuivaste			igapäev	
Vasalemma	Vihterpalu	18,00	5,00	iga äripäev peale esmaspäeva.	2.15
Rakke	Koeru	4,15	6,20	igapäev	1.25
„	Paasvere	23,45	1,10	„	2.00
Kloga	Laulasmaa	17,55	5,00	teisip., neljap., laup.	0.70
		10,35	18,30	pühap.	
Võru linn	raudteejaam			sõidurongide vastu	0.30—0.45
Petseri-linn	„			„ „	0.50
Palupera	Otepää			igapäev	1.00

Kuuetsilindrilised mootorid veoautodele.

Kas see on tingimata tarvilik?

Ameerika, kus autotööstus ja autotarvitamine kõige enam arenenud, on pea täiesti läinud üle kuuetsilindriliste mootoritele. Viimasel New-Yorgi autonäitusel olid kuuetsilindrilised mootorid ka veoautode juures enamuses.

Sõiduautode ja autobuste juures on kuuetsilindriline mootor tingimata soovitav. Sest vähemalt kuue tsilindri juures on võimalik saavutada seda tasast käiku ja seda head kiirenduse juurevõtmist, mis liikumise teevad eriti mugavaks.

Ehk ma küll ei taha alahinnata neid kuuetsilindrilise mootori eesomadusi, on veoautode juures, ja eriti meil, seisukord siiski natuke teistsugune. Kõigepealt tuleb arvesse võtta korrashoiukulusid. Ei ole vist kahtlust, et ühesuguse tsilindrite mahu juures kuuetsilindrilise mootori korrashoid märksa kallim on kui neljatsilindrilise mootori juures. Ehk küll klapid, kolvid jne. kuuetsilindrilise mootori juures natuke vähemad, on siin enam kaks tsilindrit ühes kolbide, klappidega jne., mis kõik tahavad korras hoida ja kulunud osad vahetada.

Veoauto juures ei ole kuuetsilindrilise mootori peaomadus — tasane käik — mitte kaugeltki olulise tähtsusega. Kas siin mootori värinat natuke rohkem või vähem tunda on, see on veoauto juures kõrvalise tähtsusega. Tähtis on siin majandusline kulude kokkuhoid.

Kuuetsilindriline mootor on pikema ehitusega, kui vastava jõuga neljatsilindriline. Seetõttu on neljatsilindrilise mootoriga varustatud auto laadimise ruum suurem kui kuuetsilindrilise juures, mis ühesuguse laadimise ruumi juures pikem on ja seega vähem painduvam.

Muu seas on kuuetsilindrilise mootori hind kallim. Võttes arvesse kõiki neid asjaolusid, võib tarvitada neljatsilindrilise mootoriga veoautosid julgesti, ilma et tarvitseks karta, et siin vähemaväärtusliku autoga tegemist, kui muud omadused ühesugused.

J. T.

Iga autoomanik, autosportlane ja autojuht loeb ja soovitab teistele Eesti Autoklubi häälekandjat „Auto“.

Üleilmline auto-tööstuse probleem ja auto-statistika.

(Järg 2)

Need võrdlused näitavad ka teiseltpoolt, miks jõuvankrite seisu arenemine teatud maades edeneb nii erisuguses tempos. Ühisriigid, Kanaada, Autsraalia j. n. e. olid sunnitud oma laialdase maa-ala ulatuvuse, väikese rahvatiheduse ja väheedenenud raudteevõrgu tõttu väga kiirelt suurendama autode arvu. — Teisest küljest pidi see arenemine Belgias, Inglismaal, Saksamaal, Prantsusmaal, Hollandis ja Taanis palju väiksema maa-ala, suurema rahva tiheduse ja palju tihedama teedevõrgu tõttu palju aeglasemalt sündima. Nii on selge, et ilmastatistikas ei aita üksi jõuvankrite ja rahva arvu käsitamine, nagu seni oli see kombeks, sest siis tullakse tagajärgedele, mis oma ühekülgsusega on sensatsioonilised ja ei suuda õiget pilti luua jõuvankrite tegelikust arengust. Et igale lugejale põhjalikult selgeks teha, kuivõrd ebatäpne on praegune autoasjanduse kohta käiv ilmastatistika, oletame, näiteks, et Saksamaal on autoasjandus niivõrd arenenud, et siin juba nagu Ühisriikideski — 1 jõumasin 5 elaniku kohta tuleb, siis peaks Saksamaal jõuvankrite arv ulatuma 12,6 miljonini. Iga 100 ruutkilomeetri peale tuleks aga tiheda raudtee võrgu kõrval 2660 jõuvankrit, mis peaaegu 10 korda niipalju kui Ühisriikides. Õigele otsusele, jõuvankrite suhtes üksikuis riikes kui ka terves ilmas, jõuab siis, kui jõuvankrite seisu ja rahva arvu kõrval ka mitmesuguste maade maapinna ulatuse võtame, samuti ka rahva ja raudteevõrgu tiheduse.

Lõpuks, mis puutub Eestis tsirkuleerivate autode, veo- ja sanitaarautode, omnibuste, mootor- ning jalgrataste kohta, siis ilmusid esmaskordselt statistilised andmed nende kohta 1927. aastal juulikuus, Riigi statistika Keskbüroo väljaandel ilmuvas „Eesti statistika“ kuukirjas Nr. 68 (7) — 1927. a.

Teeme siinkohal väljavõtte nimetatud kuukirjast pealkirja all „Mootorsõidukite arv Eestis 1922.—26. a.“.

. . . . . .

Linna-, alevi- ja maavalitsustelt ja teedeministeeriumilt kogutud andmetel oli 1926. a. liikvel üldse 842 sõiduautot, 370 veoautot ja 318 mootorratast. Autode üldarv oli seega 1212*).

. . . . . .

Tallinnale — pealinnale, kus kokku 578 autot ja 87 mootorratast, langeb 48,5% kõigist autodest ja 27,3% mootorratastest. — 1922. aastal, mis ajani andmed ulatuvad, oli liikvel üldse 473 autot ning 172 mootorratast; vahepealne juurekasv on seega olnud 739 autot ja 146 mootorratast. Eriti viimasel aastal oli sõiduautode soetamine elav.

. . . . . .

Alljärgnevas tabelis toome andmeid mootorsõidukite arvust Eestis 1. okt. 1927. aastal registreerimiskoha järgi:

Registreerimise koht.	Sõidu-autod.	Veoau-tod.	Sani-taar-autod.	Auto-bused.	Mootor-rattad.
Linnad:					
Tallinn	505	173	3	44	99
Tartu	111	29	1	11	16
Pärnu	58	33	—	2	11
Viljandi	35	4	—	2	7
Rakvere	35	7	—	—	14
Valga	11	8	—	—	8
Paide	5	9	—	—	7
Võru	11	4	—	3	4
Nõmme	5	4	—	—	14
Kuressaare	13	—	—	2	8
Petseri	8	1	—	—	3
Põltsamaa	8	1	—	—	3
Narva	24	3	—	1	2
Haapsalu	5	—	—	—	5
Tapa	7	1	—	—	1
Türi	2	1	—	—	1
Paldiski	—	—	—	—	—
Tõrva	2	—	—	—	2
Kokku:	845	278	4	65	205
Alevid:					
Kilingi-Nõmme	4	6	—	—	4
Mõisaküla	8	1	—	—	5
Otepää	6	—	—	—	—
Suure-Jaani	3	3	—	—	—
Keila	3	1	—	—	1
Kunda	2	—	—	—	1
Jõhvi	2	1	—	1	1
Sindi	1	1	—	—	1
Kärdla	1	—	—	—	—
Narva-Jõesuu	—	1	—	—	—
Võõbsu	—	—	—	—	—
Antsla	1	—	—	—	—
Mustvee	—	1	—	—	—
Kallaste	—	—	—	—	—
Jõgeva	2	1	—	—	—
Kokku:	33	16	—	1	13
Maakonnad:					
Harju maakond	30	42	—	—	39
Pärnu „	16	32	—	—	15
Viru „	17	16	—	—	13
Lääne „	5	15	—	—	14
Viljandi „	8	4	—	—	14
Järve „	5	6	—	—	6
Valga „	4	3	1	—	2
Võru „	11	1	—	—	7
Saare „	3	7	—	—	2
Tartu „	6	7	—	—	11
Petseri „	—	—	—	—	1
Kokku:	105	133	1	—	124
Teedeministeerium	1	—	—	72	—
Kõik kokku:	984	427	5	138	342

Siin puuduvad sõjaministeeriumi, kaitseliidu ja tuletõrje autod ja mootorrattad.

*) Märkus: Ameerika allikate järele 1700.

Esialgsete andmete järele on teada, et 1927. aasta jooksul veeti Eestisse: sõiduautosid 400 ja nende autode alusraame 4.325 klg. (16 tk.) sellega kokku 416; veoautosid 4 ja nende raame mootori ja ratastega kokku 100.886 kg. (63 tk.), sellega 67 veoautot. Üksikud autode firmad ei ole täpselt teada, seepärast ilmuvad need andmed edaspidi Eesti autoklubi häälekandjas. Erateel kogutud andmetel oli liikvel olnud autode ja mootorrataste arv 1. I. 1928. a. järgmine:

Sõiduautosid	1112
Veoautosid	500
Sanitaar- ja vangiveoautosid	12
Autobusi	172
Tuletõrjeautosid	17
Mootorrattaid ja jalgrattaid abimootoriga	370
Kõik kokku:	2183

Tallinna linna kohta on jõuvankrite arv enamvähem kindel. Linnakassa andmetel oli 1. jaanuariks 1928. a. Tallinnas jõuvankreid järgmisel arvul:

sõiduautosid	597
veo „	176
Omnibusi	50
Sanitaarautosid ja vangide veoks	5
Mootorrattaid	99

Nagu näha, puuduvad siin need autod ja mootorrattad, mis ei kuulu linna registreerimisele, nagu teedeministeeriumi, sõjaministeeriumi, kaitseliidu, tuletõrje j. n. e. jõuvankrid. Peale selle väga võimalik, suurematel autode ja mootorrataste esindustel, veo-äridel j. n. e. kõigil seismas ja parandusel olevatele autodele pole numbrid võetud ega registreeritud. Samuti oli lugu ka 1926. a., mil Riigi statistika keskbüroo andmed Eestis tsirkuleerivate jõuvankrite kohta tunduvalt läksid lahku, näit. Ameerika andmetega (1.700) (1.212). Loodame, et edaspidi enam suuri lahkuminekuid ei tule ette.

Autotööstuse probleem.

Peatudes autotööstuse probleemi juures, tuleb kõigepealt pidada silmas, et Ameerika valmistab ligi 90% terves ilmas produtseeritavaist autodest, ja seega peab arvestama. Samuti teame, et Ühisriikides valmistatakse kõige odavamad ja ka kõige kallimad autod ilmas. Eelpool oleme puudutanud mööda minnes autode produktsiooni niihästi Ameerikas kui ka mujal maades, seepärast vaatame ligemalt neid tegureid, millest ripub ära ühe produtseeritava auto hind.

Kõigepealt peab autoehitaja vabrik endale kalkulatsiooni seadma kokku kuludest, mis ühe auto valmistamiseks tal ära kulub konstrueerimise, valmistamise, materjali ja kapitali investreerimise protsentideks.

Toodangu huvides ei saa olla kõigis neis kuludes kuidagi väga kokkuhoidlik. Jõuvankri ehituse (konstruktsiooni) juures ei pea üksi tehnilist suursaavutust arvesse võtma, vaid peab olema ka tehnilise külje juures majanduslikult ettevaatlik. Igakord ei vaadata selles punktis küllalt kaugemale, kui et tööstusel valmistamisel olev auto tuleks odavamalt kätte ja see on peaasjalikult vabrikandi või vabriku omaniku soov. Seejuures tõusevad sageli konfliktid vabrikuomaniku ja konstrueerija meistri või inseneri vahel, kes soovivad: üks *kõige odavamat*, teine aga *kõige paremat*. Kumbki soov on vale tema otsekoheses mõttes, sest ühe soov on rippuv teisest, ja nii võib ainult mõlemate koostööl luua küll majandusliku kulude kokkuhoiu piirides hea ja odav masin, sest materjali raiskamine peab ära jääma, kuid materjali headuse juures ei tule ühelgi tingimusel kokku hoida. Tööstusilmas maksab tõde: ainult parim materjal on kõige odavam.

Enamuses autovabrikutes visatakse materjali ülejääk kas päris prügihunnikusse või müüakse naeruväärse hinna eest maha. See on materjali raiskamine ja seepärast on paljudes tehastes asutud sarnaste nähtuste kaotamisele ning iga ülejääk kasutatakse ära eritoodanguks. Valmistamise kuludest teevad suurema osa välja tööliste palgad. On selge, et palgad peavad vastama rahva üldisele rikkusele. Palkade allasurumine alla selle tasapinna nõrgendab massi ostujõudu ja produktsioon muutub seeläbi kallimaks ja ebamajanduslikuks. Seevastu jälle palkade kõrgendamine üle selle tasapinna, toob teise hädaohu enesega kaasa. Silmapilgul on küll ostujõud suurem, kuid kapitali juures toob ta enesega paratamatult kaasa inflatsiooni ehk hinnakõrgenduse, mis samuti halvab suuremat ostujõudu.

Autovabrikutes on enamalt jaolt valmistusaparaat nii keeruline, et juba seeläbi kulud asjatult kõrgenevad, ja seepärast on Ameerika vabrikutes kulude vähendamise meetod, nagu seda leiame Ford'i juures, Euroopa oludele hoopis sobimatud. On kõigepealt seejuures öelda, et Ameerika autotööstus töötab üksi tüübi järele ja mitte tööjaotuse järele. Vastupidi, välja arvatud õige vähesed firmad, nagu Ford ja Studebaker, töötab ka täiesti tööjaotuse süsteemi järele.

Ameerika, kes enne suurt ilmasõda Euroopale väga palju võlgnes, on praegu rikkaim maa terves ilmas. Üksiku isiku keskmine varandus ja sissetulek on palju suurem kui Euroopas ja selle rikkuse põhjuseks on: a) Ameeriklaste suur energia majanduslikkudes püüetes; b) nende organiseerimisvõime; c) Ameerika maapõue varandused, mis teevad ta rippumatuks muust ilmast, ja d) vabriku tööstuse suur ulatus, mida kergendab tollipiiride puudumine. Ehkki praegu dollari väärtus ei ole nii suur kui ilmasõja alul, aga siiski on tema ostujõud kõrgendatud sissetulekul ikka veel kolmekordselt nii suur kui eesti kroon.

Mitte ainult autotööstuses, vaid ka kõigis teistes tööstustes on üks raskematest tööstusse mahutatud kapitali %. Vaatamata uskumatutele kriisiaegadele on näiteks, H. Ford, pankade krediidist loobunud ja toetatud muidugi Ameerika oludest, terve kapitali omal jõul muretsenud. Mida vaesem on maa, seda kallim on muidugi raha puudusel kapitali %, kuna tarviduse vähendamine võõra kapitali järele on vaevalt võimalik.

Nagu juba nimetatud, on Ameerika autode produtseerimise juures tüübiline Fordi meetod valmistamises ja seeria masina valmistamine tööjaotuse läbi. Fordi vabrikute tööstustoodang, arvatud välja mõnede auto tarbeosade

valmistus, sisaldab kogu fabrikatsiooni toorainest kuni valmissaaduseni. Terve see valmistuskäik kestab umbes 30 tundi ja seejuures peavad mõned osad veel juure veetama umbes 500 kilom. kauguselt raudtee kaudu. Et suuremaid veotakistusi kõrvaldada, ostis Ford Detroit raudtee, mis üksi ja ainult töötab Fordi vabrikute jaoks. — Ilma et üksikasjaliselt kirjeldada Fordi vabrikute sisseseadet, mis liig palju ruumi võtab, tähendame ainult, et selle vabriku töökäigusse on muretsetud eeskujulik tööjaotus ja ühesugune töö tempo, mis võimaldab tööjõudu kõigeparemini kasutada ja seda on saavutanud Ford. Et seda piltlikult kujutada, siis võrdleme Fordi ja mõne üksiku Saksamaa vabriku tööstust.

Ühe sõiduauto valmistamiseks tarvitatakse igas vabrikus kindel arv töölisi ja nimelt:

„Fordi“	vabrik	5—6	töölist *)
„Aga“	„	120	„
„Audi“	„	350	„
„Benz“	„	450	„

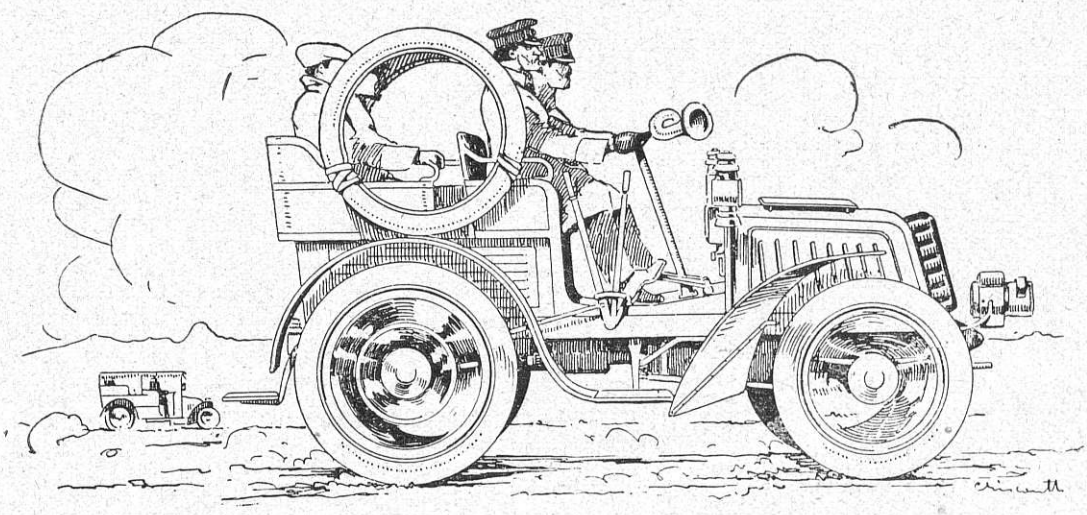
Seejuures oleks veel märkida, et Fordi masinatööstuse ettevõtetes, tööaega kuni 8 tunnini vähendati ja pühapäevadel ning kesknädatel töö seisab täiesti.

Fordi vabrikute toodangu süsteem on ainult Ameerika oludele kohane. Muidugi ei ole see töö inimkonna huvides, nagu seda Ford meeleldi soovib väljendada, kuid teiseltpoolt ei saa oletada ega öelda, et ta osalt ühtegi kahju oleks enesega tänini kaasa toonud. See on geniaalne olukorra kasutamine, geniaalne valmistusviis ja äri kasutoovuse küsimuse kõige parem lahendus, olgugi kõik ainult oma erimajanduse huvides. Fordi autotööstus sisaldab eneses ja edendab inimliku tööjõu automatiseerumist. Suurem osa selle vabriku töölistest teevad vaid igapäev üht ja sama liigutust. See ei ole nii öelda, „hingeline töö“, vaid töö kõliseva tasu eest, sest siin ei töötata käsitöölise või meistri produktsiooni meetodiga, vaid tööline on liikuv automaat. Siin on iga muudatus vastavalt ostja maitsele võimatu ja iga kunstlik ümbertegemine kahjulik tööstusele. Iga tüüpmasin on ainult siis edurikas, kui ta on sarnaselt valmistatud tuhandetele ja miljonitele, mida on olnud ka Fordi tööstuse saavutus tänini.

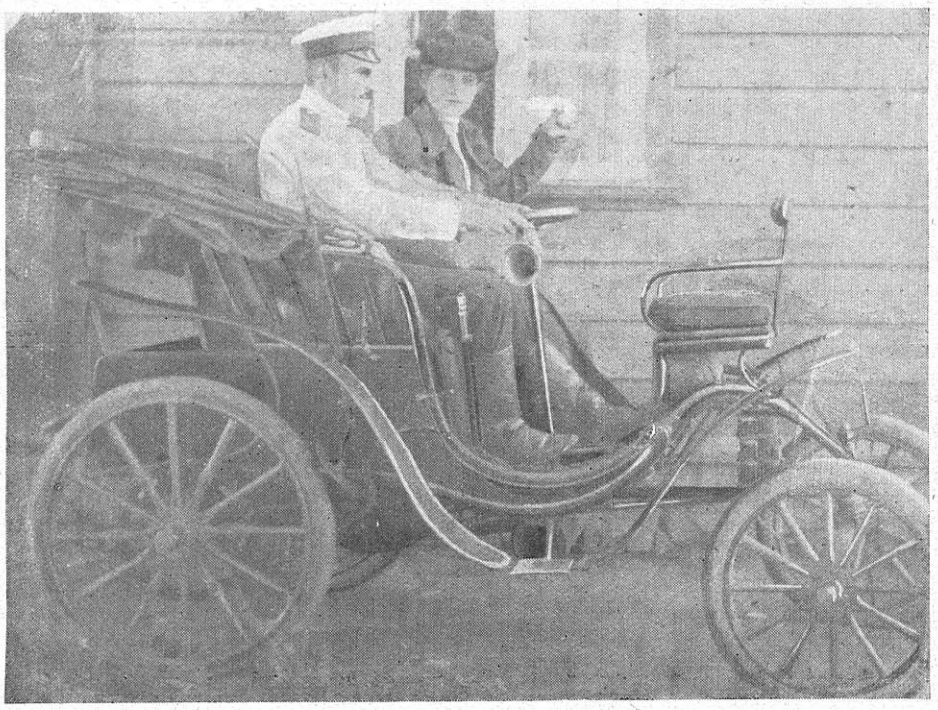
Ei ole ju võimata ka Euroopa autotööstuse vabrikutes seda kõike läbi viia üksikute töö ülesannete jaotamise läbi ja hädatarvilik, et Euroopa liig suur arv üksikuid vabrikuid koonduks ja vastavalt spetsialiseeruks ühe või teise autoosa valmistamises. Algust ongi selles asjas tehtud mõne Itaalia ja Saksamaa autovabriku poolt, ja see mõte võtab aast-aastalt ikka rohkem ja rohkem maad. Maailma autotööstuse probleem võtab järjest kindlama kuju ja see aitab kaasa tervendavalt ka auto müügi korraldusele, et auto, kui hädatarvilik liikumise vahend, ka Euroopas, rahva ostujõu kohaselt, samuti mõjule pääseb nagu ta seda on uues ilmas.

J. Z.

*) Märkus: andmed on võetud J. Fischer raamatu „Handbuch vom Auto 1927“ järele. —



„Fiat“ auto 1901 aastal.



Autojuhi kohal meie tuntud autosportlane Jul. Johanson.

Esimene auto Tallinnas.

Praegu, kus linnades on auto juba voorimehe pea välja tõrjunud, oleks huvitav teada, kunas ilmus esimene auto meie linnadesse.

Aastat 27 tagasi liikusid Tallinnas, tolleaegse Vene kubermangulinna tänavail ainult vankrid. Täiesti puudus mehaaniline sõiduk. 1901. aastal ilmus Tallinna juba esimene mootorratta sarnane sõiduriist, mis liikus kolmel rattal. Seda näidati alguses inimestele raha eest, sest keegi ei olnud veel sarnast iseliikujat sõiduriista näinud.

See oli 1902. aastal, kui Bjelomorski kaardiväe polgu ohvitser Feodorov esimese auto Tallinna tõi. Väliselt sarnanes see sõiduriist rohkem voorimehe troskale, mille tagumise istme alla oli paigutatud ühetsilindriline mootor. See auto oli ehitatud Prantsusmaal Panhard-Levassor'i vabrikus, mis üks esimestest autovabrikutest Euroopas. Tallinnasse toodult ei olnud ta mitte uus, vaid juba tarvitatud seisukorras ning oli üks esimestest autodest, mis nimetatud autovabrik valmistas. See juba tarvitatud auto maksis sel korral 2500 kuldrubla, mis tol ajal oli suur raha.

See ühetsilindriline mootor käis umbes 500 tiiru minutis ja andis 2½/8 HJ. Mootor töötas bensiiniga, milleks oli olemas juba karburaator ujujaga. Süütamiseks oli olemas akumulaator ja küünal. Mootori jahutus oli veega ja radiaator, mis koosnes kibitorust oli paigutatud esimese istme alla. Vee ringvoolu sünnitamiseks oli ettenähtud väike kolvipump. Käikude vahetamiseks oli olemas käigukast.

Kolm käiku edasi ja üks — tagasi. Tagurpidi käik sündis tigu ja tiguratta abil, mis harilikult ei töötanud. Vaatamata oma puuduliku ehituse peale, võis selle autoga sõita siiski kuni 25 kilomeetert tunnis. Muidugi nõudis sõitmine selle autoga oskust ja vilumist, sest rikkes oli see õige sagedasti.

Kui seda autot võrrelda praeguseaja autoga, siis on selgesti näha missugune hiigla arengu on raske ettekujutada missuguseks kujuneb auto järgmise veerandsaja aasta järele.

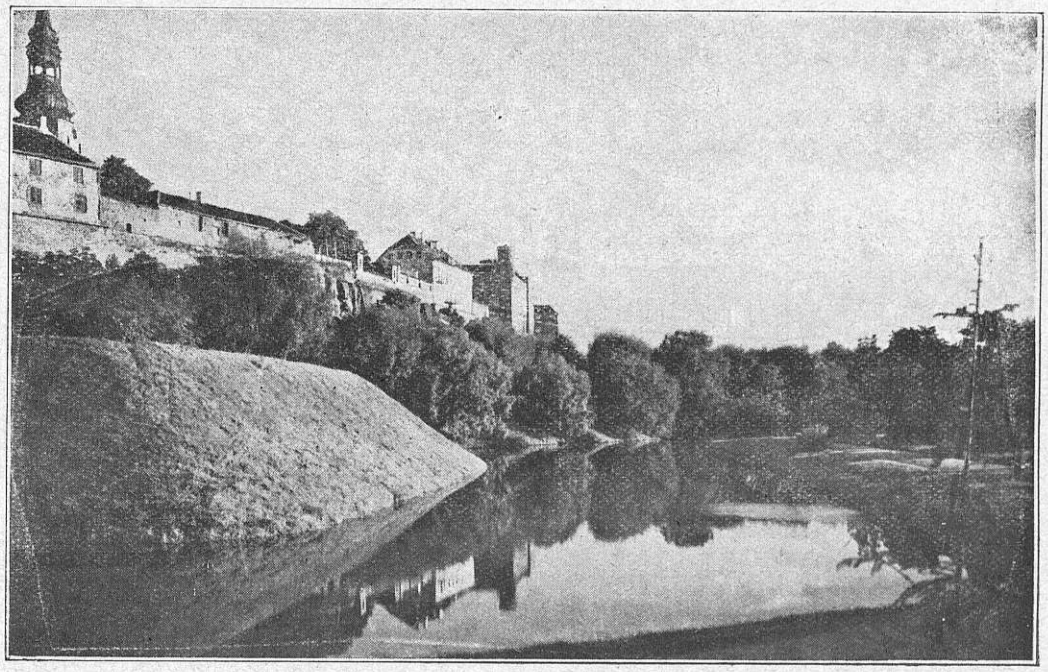
Vabariigi pealinn Tallinn.

M. L.

(Järg.)

Tallinn koosneb õieti kahest osast — Toompeast ja altlinnast. Kuna esimesel loomulikud piirid, Toompea mäeküngas ise, pole altlinnal neid olemas. Toompea oli sajandeid kohaliku võimu asupaigaks, seepärast koondusid sellele mäele ka võimukandja lähemad seltsilised-aadlid oma kodudega. Nii kujutas Toompea administratsiooni ja kõrgema linnakihi asupaika ja selleks tema jäi ka Vabariigi ajal. Siin oli soodus suurhoone — Toompea uus loss (ehitatud Katariina II ajal) — vabariigi tähtsamate asutuste paigutamiseks (siin asuvad nüüd vabariigi valitsus, riigikantselei oma riigiraamatukoguga ja -arhiiviga, sise- ja kohtuministeerium); samal kasutati vana orduloss (ehitatud a. 1220 ümber) riigikogu hoone jaoks, kusjuures Eesti arhitektide geenius oskas vana lossi ahervartele, kus Vene ajal asus vangla, püsti-

tada suurejoonelise ja omapärase ehituse, mille mõned ruumid, eriti suur istungite saal, osutuvad Eesti ehituskunsti silmapaistvamateks teosteks. Toompeal leidus kohane hoone asutusele, kus kõige rohkem käib tähtsamaid välismaalasi, välisministeeriumi jaoks — endise Landstoa näol — hoone puht euroopaliku välimusega; selle hoone sisemus oli imposantne ja teda seati veel respektaablimaks Eesti ajal. Toompeale asutati ka Riigivanema elukodu, milleks muretseti ühe negoceandi suurelumaja, kuigi välimuselt igav (sai Eesti ajal veidi elustatud sammastikul asuva rõdu juureehitusega), kuid seest väga mugav ja kaunis. Toompeal leidsid aset veel nii mõnigi keskasutus (näiteks teedeministeerium põhjalikult ümberehitatud ja rikutud välimusega Tiesenhausenite palees ja rahaministeerium klassilises Ükskõllide lossis) ja välissaatkonnad. Toompead kaunistab uhke Toomkirik suursuguse torniga ja kaks lähedalt sarnledes Tallinna tornidele, viimane oma viisaka empire'iga. Inetu punane nunnade kirik Gonsiori otsas ja ilmetu Siimoni kirik on nii peidus majade rägastiku taga, et neid ei näegi... Seda uhkemad on saksa kirikud. Tüsedale Toomkirikule vaatab Toompea serva alt uhkelt otsa rikkalik ja paraadne Niguliste kirik oma suursuguse torniga. Kui tore ja uhke võis olla Niguliste siis, kui praegustel Rüütli, Rataskaevu ja Harju tänaval polnud neid tihedalt üksteise külge pigistatud majade rägastikku: üleval Toompeal vägeva aadliskonna tüse Toomkirik ja all — jõukama, esteetiliselt arenenuma saksa kogukonna paraadne Niguliste. Hiiglane Oleviste Laia tänava lõpus seisab askeetiliselt ja rahulikult ning oma lihtsusega, oma õnneliku kontuuriga annab rahustava pildi kogu linnale: kui, pealinnale lähenedes, hakkab kaugelt paistma esimesena Oleviste naaskel, on süda rahul, varsti jõuame Tallinna,



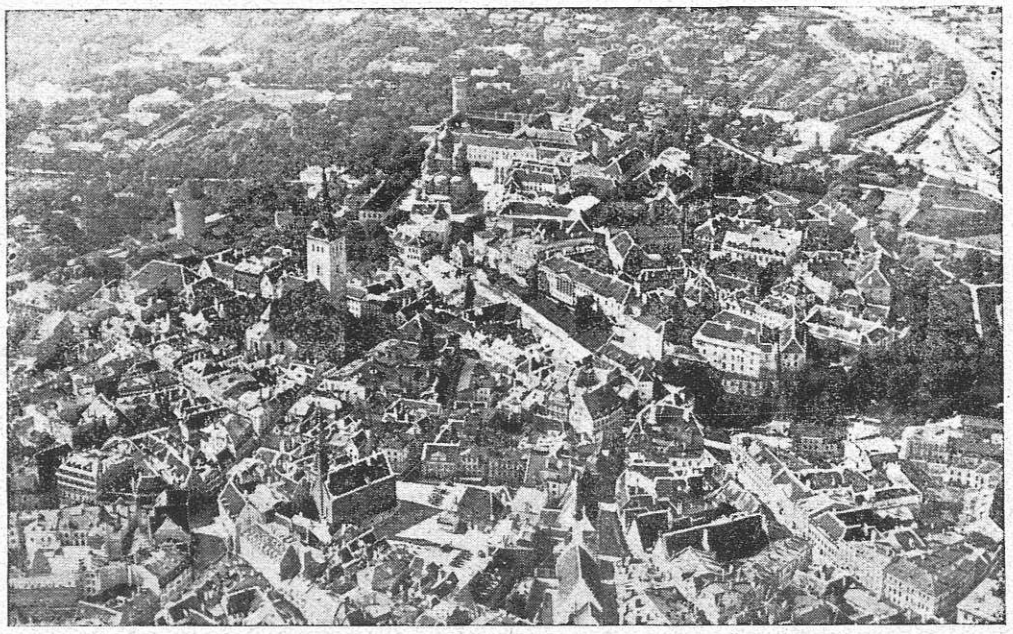
Tallinn. Vaade Toompeale, vaksali poolt küljest.

mõjuva interjööriga (viimasel ajal karmi käega „ilusaks" tehtud) ja mäe serval seisab nagu vahil tõsine Pikk Herman. Jaama poolt kerkib silmi ette kõrge kalju muinaslooliselt müüritud külgedega; igivanad kummalised majad on istumas tihedalt üksteise küljes mäe serval. Merelt, altlinnalt näed Toompea teisi külgi ning igalt poolt pakub tema suursugust, osalt muinasloolist pilti. Kahjuks rikub seda euroopaliku välimusega mäge vene peakirik oma kisendavate kuld-sibulatega, kriiskavate väiklaste kaunistustega. Vene võimu jonni pärast valiti kubermangu katedraalile kallim koht ajaloolisel mäel, sama kangelase jonni pärast lükati tagasi kõik ettepandud „euroopaliku välimusega" kiriku projektid ja kästi teha võõrasse linna võõra rahva narrimiseks „Vene kuke stiilis" võõrastava iluga soboor, millest nüüd enam nii kergesti ei saa lahti... Teised Tallinna vene kirikud — Kaasani, Issanda Muutmise ja Nikolai — sobivad rohkem Tallinna vaimuga, esimesed kõik on korras... Eesti kirikutest on vanem Pühavaimu — algupärane vana Hansa-Tallinna ehitus, mis oma kaksikvennast Raatusest sai lahutatud rea elumajadega. Suur, lai, kapitaalne Kaarli näitab asjalikkude eestlaste reaalset võimet ja maitset, on lihtne, kultuuriline, tagasihoidliku iluga, tüsedalt ehitatud eestlaste katedraal. Vanem — Jaani kirik on ilmelt kahvatum, kopeeritud saksa mustrist...

Altlinna see osa, mis asub vana linnamüüri piirjoones ja selle lähemas naabruses, on elav, euroopalik, tihedalt kokkusurutud kaubalinn. See osa on nii läbi löönud kauba jaona, et korralikud ärid väljaspool vanamüüri piirijoont ei julge ulualust otsida, kardavad lagunemist ja seetõttu on pea terve pealinna majanduselu litsutud kuni õhupuuduseni umbsesse südalinna. Ja laiali valgub uus Tallinn: alla Narva maanteed mööda Kadrioruni, Tartu manteed mööda Lasnamäeni, Pärnu maanteed mööda lõpmatuseni, s. o. nii kaugele, et ei tea näidatagi, kus

lõpeb Tallinn ja algab Nõmme. Ja teine-pool Toompea mäge Pelgulinna, Kopli ja Kalamaie (mitte Kalamaja!) lagendikud — kõik täiskiilutud enamikus puumajadega, kaunis palju aedu, rohelist, tihtipeale kõrgeid vabrikukorstnaid, torkab silma palju uusi ehitusi, neist suurem osa on oma näoks laenanud mustreid saksa „Baukunstmonatsheftidest", ja edasi niidud, väljad, metsad, muinaslooline järv ja lai, lõpmata lai meri... Toompealt on kolmest kohast suurejooneline vaade linnale: Kohtu tän. Nr. 12 hoovist südalinnale, sadamale, Kadriorule, Ülemiste järvele — äärmiselt huvitav pilt, mida kõik välismaalased ilmtingimata käivad vaatamas ja fotografeerimas, aga vist paljud kaaskodanikud ei tea midagi sellest kütkestavast vaatlemiskohast. Teine vaatlemispunkt on Patkuli trepil — jaamale, Pelgulinnale, Koplile, Kalamaiele, merele, Viimsile. Ja kolmas kõige toredam — Pika Hermani otsast — sealt on näha tervet pealinna niipalju, kui teda on ühes kauge ümbruskonnaga, mitmepalju kilomeetri kaugusele. Sealt on näha, et meie pealinn on „suur", sealt võib aimata, kui keev elu on linnas, sealt näeb ametiasutusi, elumaju, koole, ärisid, tehaseid, teaatreid ja kõike, kõike. Sealt saab aimu, kui mitmekesine on Tallinna elu...

Päeval keeb see, askeldab, äärmine asjalikkus, kiire rutt, äriline atmosfäär torkab silma igal sammul; rängad veoautod veavad kohutavaid kandameid, veovoorimehed liiguvad raskete kastidega ja pakkidega, kärumehed ruttavad kergemate pagasidega, inimesed sõeluvad käsipakkidega, eriti perenaised oma turukraamiga (ah — minge kord vaatama seda elu, kära ja tegu Suurel turul!). Siis ruttavad rõõmsalt koolilapsed kodu oma pampudega (teised lähevad kurvalt nende asemele õhtukoolidesse, jah, mis teha — koolilapsi palju, koole vähe!); siis hakkavad ametnikud lahkuma oma kanseleidest, siis äriteenijad... Siis on veidi vaikust, nii umbes 5—6 ajal; siis äkki hakkab valguma rahvast: kohvikutesse, restoraanidesse, teaatritesse, kontsertidele, loengutele, külla, nii muidu uulitsale (nüüd „uulile"!) taldadega kive lihvima. Kõikjalt kostab muusikat, naeru, trammide kõlistamist, autode tuututamist, autobuste põrinat, vaata aga et alla ei jää. Ja nüüd on sõidukite juhtidel tegemist: kui päeval sai puhatud, hoogu võetud, juhuslikke sõite tehtud, juttu vestatud ja oma meritaguste masinate juures nalja heidetud, pole nüüd muud kui ole pukil ja saad tööd. Rahvas ruttab, igaüks tahab oma raha eest täit mõnu, täielikku austust ja tähelepanu; ja kus sa jõuad kõigile hää olla! Trammis tuleb vahete-vahel ette „arusaamatusi" piletipreili ja sõitjate vahel — kas ei antud õieti raha tagasi, või ei taha sisseastunud passažiir vaguni sisemusse rohkem süveneda jäädes uksel seisma, ju tormab mõni mammi tagumisest uksest välja, teine mammi ei taha oma pikaks venima tikkuva lapsele poolpiletit osta...



Vaade Tallinna peale linnulennult.

Ah — see on ju terves ilmas nii, et trammis peab arusaamatusi ette tulema. Aga meie „trammipreilide" auks peab ütlema, et nemad väga korrektsed on (ja nägusad!) ja peab eriti kohmetu sõitja olema, kes kuidagi viisi ei suuda omaks võtta trammiseadusi, peab eriliselt andekas selleks olema, et trammipreilit „nahast välja ajada"; muidu on nad ikka lahked ja elurõõmsad. Veidi sapisemad on autobuste preilid; aga neist peab aru saama: mõtelda ometi — kitsas „bussi" sisemus, rahvast täis, ripuvad taga trepil, masin raputab kogu aeg ehk (suuremad uued masinad) lainetab mahedalt, nii et jõua aga laerihmast ruttu kinni haarata. Jah, „bussi"-preilidel on halvem elu, katsu seal kõikidele pileteid müüa, katsu mitte sülle istuda mõnele närvilisele kodanikule, ja vaata veel kogu aeg nende ja oma konnasilmi! Trammipreilil, mis viga tal on liikuda nagu teaatrisaalis uhkesti valgustatud avaras salongvagunis; aga „bussis" seisad jalul nagu silk tünnis, siruta oma käe üle terve vaguni ja ole lahke — iga kolmas sõitja arvab enesel õiguse olevat nõuda, et „buss" pea-

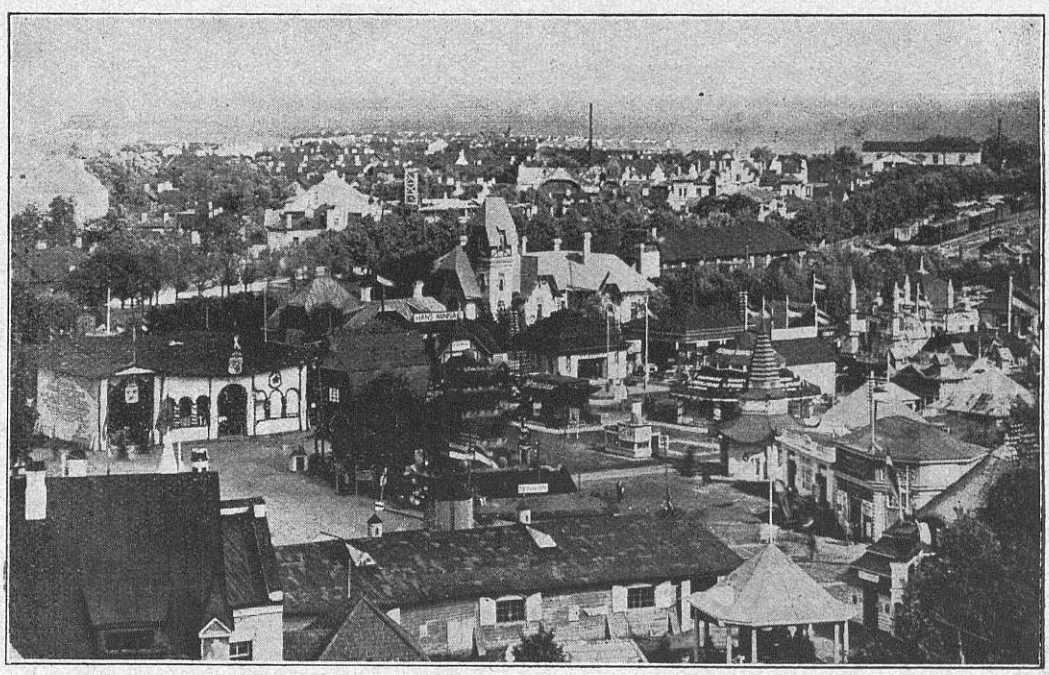
tuks tema maja ukse ees! Kelle jaoks siis peatuskohad on. Ja nii peab igavesti hüpates ja kiikudes edasi sõitma. Ja mis imet, kui lõppjaamas läheb meel nii kurvaks, et... preili läheb motoristi juure soojendama ja veidi südant kergendama (trammipreilide vahekorrad oma vagunijuhtidega pole kaugeltki nii intiimsed).

Autojuhte on meil kolme liiki: I juhid-omanikud, II palgalised juhid ja III juhid — autoomanikkude lähemad sugulased. Igas liigis on 6 järku: 1) head autojuhid, 2) viletsad ja vilumatud, 3) viisakad, 4) kasvatamatud (alias toored), 5) ettevaatlikud ja 6) hulljulged; seega kokku on 3×6=18 sorti autojuhte. Seda sortide arvu tuleb veel kasvatada vähemalt kahe võrra: alla 300.000 väärt masinatejuhid ja kallimate autode juhid. Nii saame vähemalt 36 seltsi autojuhte. Mõistagi võib nende seas leida tüüpe! Neil on omad „sissevõetud" asupaigad — mitte just nimelt kreposteeritud peatuskohad, aga siiski nii kindlad „asulad", et teisest asupaigast taksijuht ärgu riskeerigu igakord katsuda peatuda „võõral" kohal: kui just „iseenesest ei lõhke autokummid, siis võib saada nii lopsaka ja mõjuva „vestluse" osaliseks, et võõras auto kaob rutem kui muidu. Sõitjate vastu on taksijuhid üldse kaunis viisakad; armastavad küll järjest eksida tariifi käänamisel, tihtipeale armastavad teha ülearuseid käänakuid, pea kunagi pole neil tagasiandmiseks 5-e ja 10-e sendilisi (suitsurahaks on peenikest küllalt). Aga üldiselt on asjalikud mehed ja meie elava tänavliikumise ja kitsaste „uulide" juures nii ääretult vähe katastroofe!... Sõnaga — mitte halvem kui Euroopas, isegi parem kui nii mõneski kohas Läänes ja meretaga.

Igatahes on Tallinn oma elu-olu ja ilu poolest eht Euroopa linn ja jätab meie maakonnalinnad (rääkimata „vastsündinutest" linnadest) kaugele maha.

Meie linnaelanikud aga peaksid rohkem tutvunema temaga, rohkem tähelepanu pöörama oma pealinna tundmaõppimisele.

M. L.



Näituseplats Tallinnas kus autonäitus peeti.

Tarvitatud autod.

Mida tuleb tähele panna tarvitatud auto ostmisel.

Tarvitatud auto ostmine võib kõne alla tulla näiteks juhusel, kui uue ostmiseks puudub tarviline raha; või jälle selle hind on niivõrd odav, et täiesti korras auto võib saada ainult osa selle hinnaga, mis maksab vastav uus auto; või on kellelgi jälle võimalus korda seada remonti nõudvat autot odavasti, alla hariliku töökojahinna.

Meil on tihti viisiks ära müüa aasta või paar läbisõitnud autot, et uut muretseda. Siin on mõõduandev asjaolu , et vanema auto sagedane remont teeb selle tarvitamise kulud märksa suuremaks kui uuel autol, eriti veel siis, kui omanikul puudub töökoda, kus remonditegemine hõlpsam ja odavam.

Tarvitatud auto ostmisel tuleb aga alati pidada silmas, et auto korrashoiu- ja remondikulud on täiesti isesugused, rippuvalt sellest, kas auto sõidab esimest või järgmisi 20.000 kilomeetrit. See asjaolu on meil eriti tähtis, kuna meie halbadel teedel auto palju rutem kulub kui, näiteks, välismaa headel teedel. Ka siin on tähtis, kas on tegemist mõne odava ja kerge ehitusega masinaga või jälle parema ja kallima tüübiga, mille tugevam ehitus ka vastupidavam. Kui seegipärast tarvitatud auto omandamise küsimus kerkib esile, siis on tähtis kindlaks teha, kas müüdav auto vastab nendele tingimustele, milleks meie seda vajame ja missuguses seisukorras ta on.

Esimene küsimus tarvitatud auto ostmisel peaks olema: mispärast saab auto müüdud? Sellest võib saada juba umbkaudset pilti, kas omanik oli sellega rahul või mitte.

Järgmine tähtis küsimus on, kas auto ei ole mõni vananenud tüüp, mille tagavaraosi ei ole saada, vaid neid tuleb eraldi tellida. Asjaolu, mis remondikulud teeb õige kalliks ja tagavaraosade ootel võib auto ka pikemaks ajaks seisma jääda. Korralik ja hästihoitud välimus on sageli väärtuslik näpunäide sellele, kuidas auto eest on hoolitsetud, kuid see tuleb arvesse võtta alles teises järjekorras, pärast tehnilise seisukorra ülevaatust. Hästihoitud välise katte all võivad peituda vahel ka suured rikked.

Kunagi ei või tarvitatud autot osta enne, kui sellega 30 — 40 kilomeetrit proovisõitu pole tehtud. Tee, kus on järsud tõusud ja pöörangud on selleks kõige kohasem. Enne proovisõidu algust on soovitav vaadata, kuidas külm mootor läheb käima. Kas läheb otsekohe käima või on starteris raginat kuulda või tuleb siin koguni pikemat aega „proovida". Siis tuleb järele vaadata, kas juht on käiguvahetusel osav või teeb seda asjatundmatult või lohakalt. Viimasel juhusel võib oletada peaaegu kindlasti, et ta sedaviisi alati on talitanud ja käigukasti hammasrattad juba seeläbi kannatanud. Kui midagi erilist näha ei ole ja müüja küllalt osav, siis on soovitav autot ise juhtida. Sõita tuleb alguses tasa umbes 8 — 10 kilomeetrilise kiirusega, et veenduda, kuidas auto töötab väikese kiiruse juures. Siis järsku jalgpedaaliga gaasi juure andes vaadata, kuidas auto kiirust võtab juure, ühtlasi kuulates, kas nüüd mingit kahtlast häält ei tule kuuldavale. Mitteühetaoline käik madalatel tiirudel ja aeglane kiiruse juurevõtmine ei tähenda veel igakord viletsat masinat, vaid siin on tarvis karburaator vaadata järele. Kloppimine mootoris ei tähenda ka veel igakord, et laagrid on kulunud, vaid ka koksi kord tsilindris võib kutsuda kloppimist esile. Igal juhusel tuleb siin kõike kahtlast pidada silmas, et pärastpoole lähemalt vaadata järele.

Seejärele tuleb anda gaasi juure, et saavutada kiirust. Iga korralik auto peab oma 70—80 kilomeetrit tunnikiirust andma. Nüüd tuleb lülida sidur välja ja proovida jalgpidurit, selle järele uuesti kiirust võttes tuleb proovida käsipidurit. Kui pikema tõusu järele vesi radiaatoris läheb aurama, siis kaldub mootor ülekuumendamisele ja harilikult on siin põhjuseks mingisugune montaashi viga peale mõnd remonti. Et vedrusid proovida on ka tükk halba auklist teed soovitav läbi sõita.

Otsekohe pärast proovisõitu tuleb katsuda käega piduritrumleid. Kui need on palavad, siis ei ole pidurid õieti reguleeritud. Ka valgustust tuleb proovida, lastes lampe põleda nii akkumulaatorilt kui ka dünamolt.

Proovisõidu järele tuleb ka vaadata, kas auto on veel endises seisukorras. Sest mis võib teha sarnase autoga, mis juba paarikümne kilomeetrilise sõidu järele juba kuskilt välja on paindunud või kus midagi kõveraks on läinud.

Pärast proovisõitu tuleb panna müüjale ette, ükskõik kas see arvesse tuleb või mitte, kas müüja on sellega nõus, et üks erapooletu asjatundja vaatab auto üle. Kui autol ei ole mingit erilist viga, mis ainult asjatundja võib üles leida, ja kui kulud ei jää müüja kanda, siis on ta harilikult sellega nõus. Kulud ja aeg, mis ühe auto ostmiseks on läinud, on alati kasulikult tarvitatud. Ka müüjal ei või selle vastu midagi olla, kui auto enne lõpulikku müüki ei jää seisma mitmeks päevaks.

Nüüd tõsta tungrauaga esimesed rattad üles ja pane need keerlema. Siis on näha, kas nad õieti jooksevad või edasi ja tagasi kõiguvad. Siin peab arvesse võtma, et kui auto pikemat aega paigal on seisnud, kummid on vajunud välja, siis tuleb vaadata mitte kummi, vaid ratta pöit. Siis tuleb võtta esimesed rattad ülemisest äärest teine ratas teise käega kinni ja proovida, kas siin on vabakäiku. Kui vabakäik ratta äärtel on üle ühe sentimeetri, siis on kulunud kas kuullaagrid, assid, tüürkangide tapid või puksid.

Kui auto kardanvõll on kättesaadav, siis roni auto alla ja pööra ühe käega kardanvõlli ja teise käega tagumist ratast. Vabakäik siin tähendab, et differentsiaali hammasrattad või tigu on kulunud. Kui jälle kardanvõll on hülsi sees, siis on soovitav, kui see kergesti teostatav, differentsiaali karp lahti võtta, et näha, kas hammasrattad või tigu ei ole palju kulunud. Differentsiaali uuendamine on võrdlemisi kulukas.

Järgmine tähtis osa, mis nõuab järelevaatamist, on tüür. Kulumine siin võib olla kas tüürikruvi karbis, kus kruvi või hüls võivad olla kulunud, samuti ka kangide ühenduspoldid ja puksid. Kui tüürirattal on vabakäik üle 15°, siis on sõitmine raskendatud ja tüüriseade remont on tarvilik.

Ka mootor tuleb tähelepanelikult järele vaadata. Kui mootor keerata soojas seisukorras vändast aegamööda, siis on iga survetaktil suur takistus. Mida suurem see takistus, seda vähem on surve kaotus klappide ja kolvirõngaste kaudu. Kui surve väike või mõnes tsilindris seda sugugi ei ole tunda, siis võivad olla selleks järgmised põhjused: tsilindrid on kulunud, kolvirõngad on kulunud või nende lukud on ühel kohal, klapid või klapipesad lasevad läbi, küünlad või proovikraanid lasevad läbi. Esimesel juhusel tulevad tsilindrid läbi puurida ja üle lihvida lasta ning uued kolvid sisse panna. See on kindel, kuid sealjuures ka võrdlemisi kallis remont. Teisi vigu on kerge kõrvaldada. Nüüd võta hoorattast kinni ja proovi seda üles ja alla liigutada. Vabakäik siin tähendab, et väntvõlli laagrid on kulunud. Laagrite kordaseadmine ei ole küll eriti kulukas, kuid korralikult teha võib seda ainult vilunud lukusepp.

Tarvitatud mootori juures võivad veel kulunud olla õõtsvarvaste alumised ja ülemised laagrid. Kui need võrdlemisi palju kulunud, siis võib seda juba sõidul terava kloppimise järele tunda. Muidu on kulumist võimalik ainult siis kindlaks teha, kui tsilindrite blokk ära võtta ja siis käega proovida.

Enne ülevaatuse lõppu on soovitav ka käigukasti kaas avada ja hammasrattad järele vaadata. Käigukasti hammasrataste ja laagrite vahetus on võrdlemisi kulukas remont.

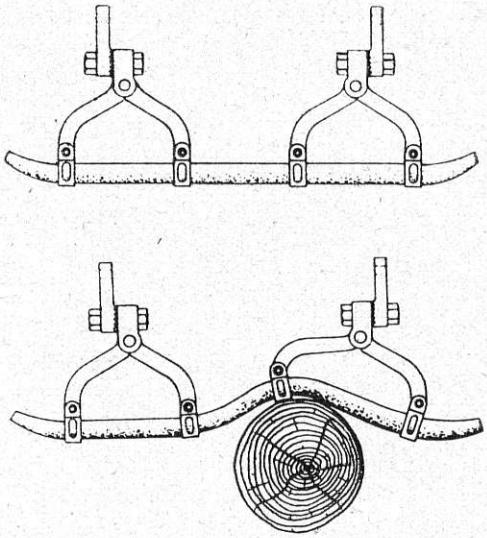
Viimaks tuleb veel kindlaks teha, kas auto ametiasutuste määrustele vastab või mitte ja

kui suured oleks sarnasel juhusel täiendused või ümberehitused. Ka kumme ei või unustada. Sest kulunud kummid vähendavad tunduvalt auto väärtust.

Proovisõitu ja kõiki neid katseid läbi tehes, peaks ostja nüüd selgusele jõudma, kas müüja poolt nõutud auto hind on mõõdukas ja vastab auto väärtusele või mitte.

Auto kummipuhvrid.

Viimasel ajal varustatakse pea kõik autod nii ees kui ka taga kaitseraudadega. Nende kaitseraudade ülesanne on võimalikkudel kokkupõrgetel kaitsta nii autot kui ka reisijaid. Praegu tarvitatakse selleks pea üldiselt vedrutavaid raud- või teraslatte. Nagu tegelikud kogemused näitavad, ei paku sarnased kaitserauad praeguse kiiruse juures nii autole, samuti ka sõitjatele veel sugugi küllaldaselt kaitset. Nende puudus on, et nad kokkupõrke juures kannavad jõu autoraamile, selle asemel, et kokkupõrke jõudu ise kaotada.



Nüüd on välismaal tarvitusele võetud teras kaitseraudade asemele kummist kaitsed. Väliselt sarnanevad need kaitsed harilikkudele kaitseraudadele, kuid teras- või raudlattide asemele on siin ümmargune pehmest kummist latt, mis omakorda on kinnitatud nelja teras-hoidja abil autoraamile. Need hoidjad annavad omakorda otstes vabalt liikuda.

Kokkupõrke juures venib kummi oma elastsuse tõttu välja ja osa kokkupõrke jõust hävineb sealjuures. Kui otstarbekohased sarnased kaitsed on, seda näitavad katsete andmed. 45-kilomeetrilise tunnikiirusega sõideti sarnase kummist kaitsepuhvriga varustatud autoga vastu puud ja sealjuures ei olnud mingit viga nii kummi puhvril ega autol ja ka sõitjatel, kes rahulikult jäid oma istmetele. Et sarnaste kummipuhvrite otstarbekohasust proovida, sõitsid kaks autot mõlemad 28-kilomeetrilise tunnikiirusega teine teisele otse vastu. Ka siin ei olnud mingit viga nii autol kui ka sõitjatel.

Ka jalakäijatele on sarnased puhvrid otstarbekohased. Pealesõites võtab sarnane kummipuhvritega varustatud auto jalakäijal jalad alt ära ja viib ta tervelt laia puhvri raami peale, ilma et inimene sealjuures saaks mingit viga.

Kinnitusseltsid, mis autosid kinnitavad, on sarnaste puhvritega varustatud autode kinnituspreemiad alandanud kuni 30% võrra.

Akrobaatlennud.

Akrobaatlend on kunstlend — selle sõna õiges mõttes. Seda harrastatakse spordina eriti sõjaväes Sõdurlendurile on kunstlend tingimata tarvilik. Seda näitas ilmasõda.

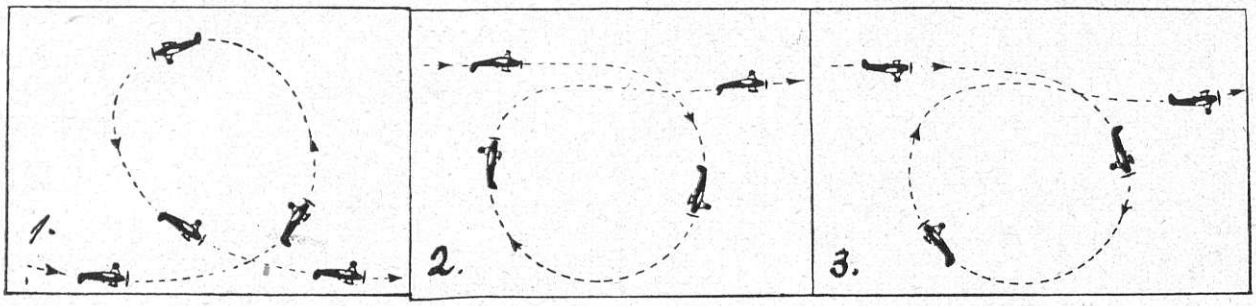
Akrobaatlennu alustaja on prantslane Pegoud. Ta alustas seda juba 1912 aastal. Vähe hiljem hakkasid tegema ka teiste maade lendurid samasuguseid trikke õhus. Ilmasõja ajal kasvasid nõudmised nii lendurite kui ka lennukite suhtes. Nõrga lennukiga ei või ju teha raskeid trikke õhus. Lendur, kes neid ei oska teha, satub vastasega võideldes varstigi viimase ohvriks. Seda näitas prantslane Guynemer, kes saksa lendurite vastu võideldes tegi poolloopingu (looping — surmasõlm) ja laskis, ise pea allapoole lennates, vastase alati maha. Viimaks õppisid ka sakslased selle kunsti. Neist osavamaks osutus lendur Immelmann; ta trikk õhus kannab veel praegugi ta nime.

Parimaks saksa lenduriks ilmasõjas osutus Gerhard Fieseler. Tema trikiks oli poollooping ettepoole ja kohe pärast seda n. n. pooltünnis (poolspiraalis) lend edasi. Selle triki abil kaitses ta end ja tungis ka vaenlase kallale. Selleks pidi aga lennuk olema eriliselt tugev. Ja siis gaasistaja: see peab olema ehitatud pea allapoole lennu jaoks. Esiteks lennati loopingud (sõlmed) liueldes, s. o. mootor seisis seni, kuni lennuk oli jälle õigepidi. Alles siis, kui gaasistaja oli ümber ehitatud, lasti mootor töötada ka siis, kui lennuk oli rattad ülespoole.

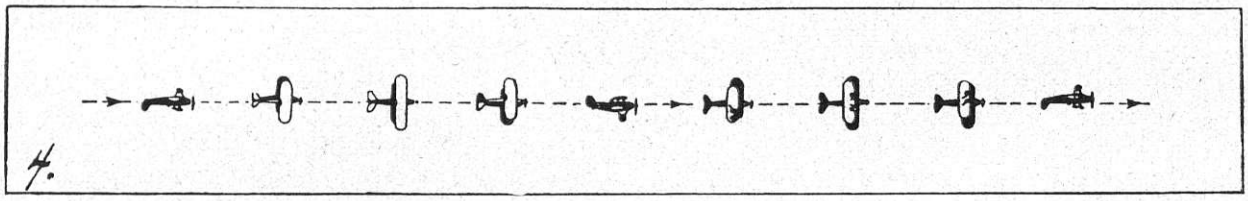
Teine tähtis asjaolu on lenduri harjumine lennata pea allapidi. See on raske õppida. Veri tungib pähe ja uimastab. Lisaks tekib pärastpoole väsimus. Fieseler jutustab, et esimeste pea allapidi lendude ajal oli tal, eelmiste tundmuste kõrval võimata tunda lennuki kiirust. Hiljem on ta harjutamise abil saavutanud suuri tagajärgi.

Esimene trikk akrobaatlennu alal on surmasõlm (looping) sissepoole. See tehakse nii, et lenduri pea on sõlme sissepoole ja tsentrofugaaljõud surub teda istme külge kinni. Tundmus on sama kui kiigel, mis oma telje ümber käib ringi. Siis ei tungi veri ka pähe ja tasakaalu leidmine edasilennuks on kergem.

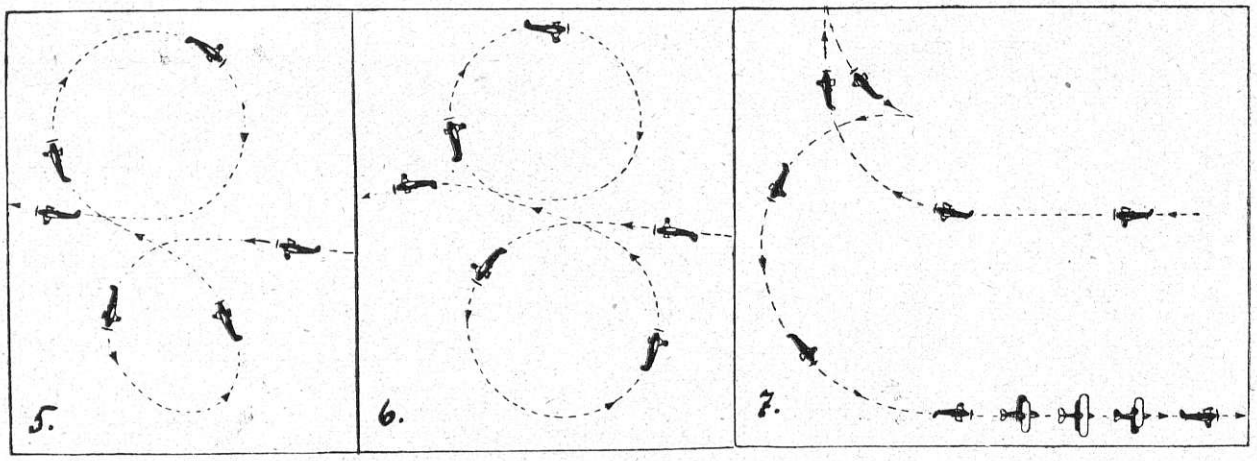
Raskem on juba teha looping väljapoole. Siis on lendur väljaspool sõlme ja tsentrofugaal-



1. Väljapoolne surmasõlm tehtud pea allapidi lennul. *2. Sissepoole tehtud surmasõlm pea allapidi lennul.* *3. Horisontaallennul väljapoole tehtud surmasõlm.*



4. Spiraallend horisontaaljoones.



5. ja 6. Kaksik-surmasõlmesid mõlemapidi.

7. Mootor on „ülesronimisel" jäänud seisma. Järgneb sabapidi allakukkumine, siis liuglemine tagurpidi, peatumine horisontaalis, kukkumine ninapidi allapoole poolringis ja lõpuks — spiraallend edaspidi. Lennuk keerleb enda ümber.

jõud rõhub teda lennukist välja. Ainult õlarihmad hoiavad teda oma kohal. Sõlme tehes tungib veri ka pähe ja orienteerimine on palju raskem kui sõlme sissepoole tehes.

Surmasõlmesid tehakse mitmel viisil: horisontaallennust, lennates pea üles ja allapidi, ülevalt alla kukkudes ja spiraallennust. Siis on veel ette- ja tahapoole tehtud loopingud, kaksik-surmasõlmed jne.

Eriti huvitavad teistest lennutrikidest on lasta lennuk kukkuda alla samal viisil, kui leht puust maha langeb ja spiraallend. Esimene on hädaohtlik ja teine, kuigi see tehakse horisontaallennus ja mootori töötades, nõuab oskust. Siis on veel saba ees allapidi langemine, millele järgneb liuglemine, surmasõlm ja spiraallend.

Üldse näib, et lennuakrobaatidele pole ükski asi võimatu. Trikkide arv suureneb aasta-aastalt ja — nähtavasti ka lendurite vastupidavus. Seda kinnitab ka see, et nüüd hiljuti lendas keegi lendur 10 minutit pea allapidi ja teine tegi 1433 surmasõlme järgimööda!

Viimasest rekordist paar sõna. Prantslane A. Fronval tegi 1920 a. 962 surmasõlme vähem kui nelja tunni lennu kestel. See tähendab, temal kulus iga sõlme tegemiseks keskmiselt vähem kui 15 sekundit. See rekord kestis kuni tänavuni. Siis tuli ameeriklane Charles Holman ja tegi 1093 surmasõlme. Oleks teinud rohkemgi, kuid bensiin lõppes . Fronval ei jäänud rahule sellega, ta tegi 1111 surmasõlme ja omandas uuesti ilmameistri nime. Kuid Holman poleks ameeriklane, kui ta oleks loobunud rekordijahist nii kergesti. Ta võttis tublisti bensiini kaasa ja tegi peadpööritava kiirusega surmasõlme üks-teise järele, *kokku 1433!* See on nüüd ilmarekordiks. Ei tea kui kaua. Sest arvatavasti katsub Fronval või mõni teine jälle meistriks saada.

Akrobaatlennud tehakse harilikult kaunis kõrgel. Siiski juhtub nendel tihti õnnetusi. See on aga paratamata.

—o—

Lühemad teated

Lendamine odav lõbu.

Paar Inglise lendurit tegid hiljuti pikema ringlennu Euroopa mandril. Nad lendasid kokku 6500 kilomeetrit ja viibisid teel 52 tundi. Terve see sõit maksis neil ainult 70 naelsterlingit ja 6 shillingit. Sellest summast tuleb bensiini ja õli arvele 53 n.-sterlingit ja 10 shillingit. Selles summas sisaldub ka kinnitusmaks. See on odav lõbu — odavam igatahes kui autoga sõitmine. Ajast siin muidugi ei maksa kõneldagi. Lugu on loomulikult seletatav sellega, et inglaste lennuk oli väike ja varustatud nõrgajõulise mootoriga.

Lendav perekond.

Ameerikas on Stinsonite perekond, kus kaks venda ja kaks õde ja — kõik neli on lendurid. Üks õdedest, Majorie Stinson, omandas rahvusvahelise lenduri-diplomi juba siis, kui seda oli ainult mõningatel naistel. Lenduri eksami sooritas ta 1914. a. ja praegu on ainuke nais-lennuõpetaja Ameerikas. Majorie õde Katherine oli esimene Ameerika naislendur, kes omandas akrobaatlendurina rahvusvahelise kuulsuse. Vanem vendadest Eddie Stinson tegi lenduri eksami juba 1912. a. Praegu on tema käes ilmarekord kestvuslennus ajaga 53 tundi, 36 minutit ja 30 sekundit. (Rekord on veel kinnitamata). Ka noorem vend on elukutseline lendur. Nii on siis Stinsonid „lendav perekond".

Lennuasjanduse näitus Pariisis.

Pariisis peetakse 29. juunist kuni 15. juulini s. a. XI rahvusvaheline lennuasjanduse näitus.

Samal ajal korraldatakse Pariisi aerodroomidel demonstratsiooni-lennud mitmesuguste lennuki tüüpidega.

—o—

Rahvusvaheline lennuasjanduse näitus Berliinis.

7. kuni 28. oktoobrini peetakse Berliinis rahvusvaheline lennuasjanduse näitus. Näitusest väljapanekutega osavõtuks on saadetud ka Eestile ametlik kutse. Näitusel on järgmised osakonnad:

I. Õhusõiduriistade tööstus.
   a) õhusõiduriistad,
   b) õhusõiduriistade osad,
   c) tooresaineid, poolvalmissaadused, kütteained ja õlid,
   d) masinad ja tööriistad.
II. Lennuühendused.
III. Lendurid.
IV. Teadus ja kirjandus.
V. Ajalooline osakond.

—o—

Ford ehitab lennumootoreid.

Viimasel ajal on Fordi vabrik ka lennumootoreid valmistama hakanud. Väljalastud tüüp on õhujahutusega kahetsilindriga mootor kergetele lennukitele. Tsilindrite läbimõõt — 4½", kolvi-käik — 4½", võime — 36 HJ 1800 tiiru/min. juures. *Aviation.*

Lennuühendus Nõukogude Vene ja Afganistani vahel.

Kokkuleppe alusel, mis Nõukogude Vene ja Afganistani vahel on sõlmitud, seatakse sisse korrapärane lennuühendus Tashkendi ja Kabuli linnade vahel. Ühenduspidamine sünniks kaks korda kuus. *Aeroplane.*

—o—

Uus kiiruserekord lennukiga.

30. märtsil major de Bernardi saavutas Venetsia juures Macchi veelennukiga, mis oli varustatud kolme Fiat mootoriga, uue üleilmlise kiiruserekordi, lennates kolmekilomeetrilise kauguse läbi 512,776 kilomeetrilise tunnikiirusega. Endine, samuti de Bernardi rekord oli 479,28 kilomeetrit tunnis.

—o—

Naislenduri rekordsaavutus..

Üldine arvamine on, et naine millegi pärast lenduriks ei kõlba. Et see arvamine mitte alati õige ei ole seda tõendab pr. Bailey lend Londonist Kapilinna Lõuna-Afrikasse.

Proua Bailey lendas oma „Moth" kergelennukil Londonist välja 9. märtsil ja jõudis Kakilinna 30. aprillil, juhtides sealjuures oma lennukit kõik see aeg üksinda. See lend on kõige pikem lend mis ühe naislenduri poolt senini on läbiviidud.

—o—

Rahvusvahelise automobiili-klubide koonduse liikmeks on võetud vastu Tschiili rahvuslik autoklubi (Automobile-Club National du Chili). Klubi aadress: Casilla 3320, Santiago de Chili.

Rahvusvahelise automobiili-klubide liidu peakoosoleku poolt 17. III. on klubi liikmemaksuks määratud 1928 a. peale 4 franki iga klubi liikmelt. Liikmemaksu miinimumiks on 3000 prants. franki (eesti rahas 450 krooni) ja maksimum 12.000 pr. franki, järelikult tuleb Eesti autoklubil liidule maksta liikmemaksu 450 krooni 1928 a.

—o—

Packard-auto looja James W. Packard

suri Clevelandis 64 a. vanuses. Nagu kõik käesoleva aastasaja auto vabrikandid, oli ka tema üks neist „isehakanutest".

Kadunu pühendas terve oma huvi mootorite uurimisele, mida Benz ja Daimler olid valmistanud ja juba 1893. a. olid plaanid valmis esimese Packard-auto ehitamiseks.

Nagu teada, seisavad Packard-autod, eriti tema autode ja lennukite mootorid, terves ilmas esikohal.

—o—

Autokaubandus ja reklaam Ameerikas.

Reklaami tähtsusest autokaubanduses annavad kujuka näite Ameerika autovabrikud. Nii kulutasid 1926. a. kuulutuste peale: Chevrolet — 3.100.000 dollarit, Studebaker — 2.000.000, Dodge — 1.800.000, Oldsmobile — 1.750.000, Willys-Overland — 1.500.000, Oakland —

1.200.000, Chrysler — 1.200.000 ja Paige-Detroit — 1.100.000 dollarit. Nende kaheksa tüübi kuulutuste kulu teeb eesti rahas välja üle 5 miljardi sendi. Peale selle veel kuulutused välismaa ajakirjanduses.

—o—

333,9 kilomeetrit tunnis autoga.

Hiljuti saavutas Campbell oma 1000-hobusejõulisel autol Ameerikas enneolemata kiiruse 333,063 kilomeetrit tunnis. Nüüd on ka see kiiruse rekord juba üle trumbatud. Floriida rannikul Ameerikas püstitas Keech nüüd White Triplex autol ühe miili (1,6 km.) sõidul lendava stardiga 333,947 kilomeetrilise tunnikiiruse.

—o—

Tänavraudtee ja autobus Londonis.

Londoni autobuseselts, kellel liiguvad Londoni tänavatel üle 4500 autobuse, maksis 1926 aasta eest 10% dividenti. Londoni tänavraudtee seevastu töötab suurte puudujääkidega. Nii oli tänavraudtee puudujääk 1925. a. veel 114.000 naelsterlingit; 1926. a. ulatus puudujääk juba 275.000 naelsterlingini. Seepärast on ka arusaadav autobuse tarvitamise arenemine, kuna tänavraudtee jätab järk-järgult seisma oma liine.

Inglise kuninglik autoklubi

korraldab 18. augustil s. a. võistluse võidusõidu autodele. Üles on annud juba 46 osavõtjat.

—o—

Poola mootorsõidukite seis 1928. a. alul.

Poolas on mootorsõidukite arv 1927. a. tunduvalt kasvanud, mis on tingitud ostujõu suurenemisest. 1. jaan. 1928. a. oli Poolas 21.810 autot ja 3.734 mootorratast, kuna eelmisel aastal oli 16.534 autot ja 3.022 mootorratast. Seega tuleb Poolas iga 10.000 elaniku kohta 8,5 jõuvankrit.

—o—

Veoauto ja raudtee Prantsusmaal.

Prantsuse riigiraudteed tegid kindlaks, et viimasel ajal võrdlemisi suur osa kaubaveost Pariisi ja tööstuskeskkohtade autodele on läinud üle. Et seisukorda parandada, alandati raudtee kaubaveo kiirsaadetiste tariife.

Ajalehed sellevastu märgivad, et ka tariifide alandamisega raudtee seda vedu enam tagasi ei võida ja soovitab asutada raudteele ise autokaubaveoliine.

—o—

Prantsuse autoklubi

korraldab 1. juulil s. a. võistluse sportautodele „Grand-prix" auhinna peale. Ükski „Grand-prix" ei ole veel niipalju osavõtjaid kogunud. Üles on annud 50 osavõtjat.

—o—

Prantsuse autoklubi uus president vicomte De Rohan

andis oma ametisse astumisel ülevaatliku seletuse võidusõidu ja spordiautode kohta. Tema arvates olevat tulevikus võidusõitudel osavõtjad ainult spordiautod, mitte eri-võidusõidu autod, sest et iga vabrik katsub vähemate kuludega läi ajada ja vaevalt võib loota, et erilisi võidusõiduautosid valmistatakse.

—o—

Prantsuse auto-eksport.

Prantsusmaa on läinud aastal välja vedanud 46.840 autot, kuna väljavedu 1926. a. ulatus 54.700.

Seega on väljavedu vähenenud umbes 15% võrra. Sissevedu oli 1926. a. 5.365 jõuvankrit, kuna 1927. a. 5.109 jõuvankrit sisse veeti.

—o—

Autokursused kohtunikkudele Saksamaal.

Auto tarvitamise levimisega kasvab käsikäes ka auto õnnetuste arv ja sellega ühes nende kohtuprotsesside arv, mis liikumisega seotud. Sarnaste protsesside harutamisel on tähtis, et kohtunikkudel oleks teadmisi auto ehituse ja selle tarvitamise üle. Et selle puudusele vastu tulla korraldatakse Saksamaal paljudes kohtades lühemaajalisi kursusi kohtunikkudele ja prokuröridele, kus saab teoreetiliselt ja praktiliselt võetud läbi eriti need küsimused, mis õigusemõistmisel autoõnnetuste puhul tähtsad.

—o—

Tsehoslovakia autoklubi Praagas

korraldab pühapäeval, 10. juunil s. a. XII Zbraslav-Ilovištê mägisõidu. Võidusõidu tee on 11,2 klm. Praagast ja ainult 5,6 klm. pikk. Tee tõus on keskmiselt 3,5% ja maksimaalselt 9%. Osa võtta võivad niihästi sport- ja võidusõiduautod, kui ka mootorrattad-korviga ja ilma. Peale arvurikaste auhindade tuleb jagamisele veel nimetamisväärsed rahalised auhinnad. Viimane tähtpäev ülesandmiseks võistlustele on 24 mai.

—o—

Võitlus tolmu vastu Rootsis.

Tolm on autosõidul nii linnas kui ka maanteedel kuival ajal äärmiselt tülikas. Seepärast on palju katseid tehtud, et takistada tolmu tekkimist maanteedel. Kõige lihtsam on tänavate kastmine veega. Kuid kuival ajal on veega kastmise mõju õige lühike.

Rootsis on viimasel ajal heade tagajärgedega tarvitusele võetud tänavate kastmine sulfiitlehelisega, kuhu veel teisi aineid lisatakse. Sulfiitlehelist saadakse paberivabrikutest kõrvalsaadusena ja seepärast on selle hind võrdlemisi odav. Nagu vastavad katsed on näidanud, hoiab see segu tänavapinna ka kuival ajal niiske, takistades seega tolmu tekkimist. Samuti selgus neist katsetest, et tänavad, mis selle seguga kasteti, nõudsid vähem korrashoiu kulusid kui enne, vaatamata sellele, et liikumine sel ajal kuni 50% oli suurenenud. Praegu tarvitab Stokholmi linn aastas üle 350 tonni sulfiitlehelist oma tänavate kastmiseks.

Läti uus tollitariif

Läti uus tollitariif jõuvankrite kohta, maksev 16. apr. 1928. a.

Punkt 6.
Automobiilid samuti karosseriid ja shassiid autode jaoks:

	I Ls.	II Ls.
Lit. A. Kergesõiduautod:		
a) lahtine, ka kergesti äravõetava ehk mitte äravõetava katusega, iga mootori-hobusejõu pealt	50.—	75.—
b) kinnine, täiesti suletud ehk poolkinnine, ka äravõetava katusega, iga mootori-hobusejõu pealt	75.—	115.—
Lit. B. Omnibused, s. t. sõiduautod enama kui 8 isteplatsiga, juhi koht kaasa arvatud, samuti raskesõidu autod igat seltsi; ka sanitaar-, tulekahju- ja teised sarnased jõumasinad, iga mootori-hobusejõu pealt ...	8.—	12.—
Lit. C. Automobiili shassiid, s. t. raamid ühes rataste ja mootoriga:		
a) Lit. A. punkt 6 all nimetatud, iga hobusejõu pealt..	20.—	30.—
b) Lit. B. punkt 6 all nimetatud, iga hobusejõu pealt..	5.—	7.50
Lit. D. Karosseriid ja katused iga automobiili jaoks, ka eraldi saadetud:		
a) valmistehtud, Netto	3.—	4.50
b) poolvalmis (skelett üle tõmbamata) Netto	1.—	1.50

Märkus 1: Hobuse jõudu hariliku bensiinimootori juures arvatakse järgmise vormeli järele:

$$N = 0{,}3 \times i \times d^2 \times s,$$

kusjuures N — tähendab hobuse jõudu, i — tsilindrite arvu, d — tsilindri läbimõõtu sentimeetrites, s — kolvekäiku meetrites.

Märkus 2: Ühes iga autoga võib üks komplekt tööriistu tollivabalt sisse tuua, samuti ka üks kummiga ratas, sel juhusel võib kaks ratast tollivabalt sisse tuua, kui esimesed ja tagumised rattad ei ole ühesuurused ehk kui ühe ratta asemel kaks ratast seisavad samal kohal, kus muidu üks ratas on.

Kummid: ls. 2.— iga kilogrammi pealt.
Täiskummid: ls. 1.— „ „ „

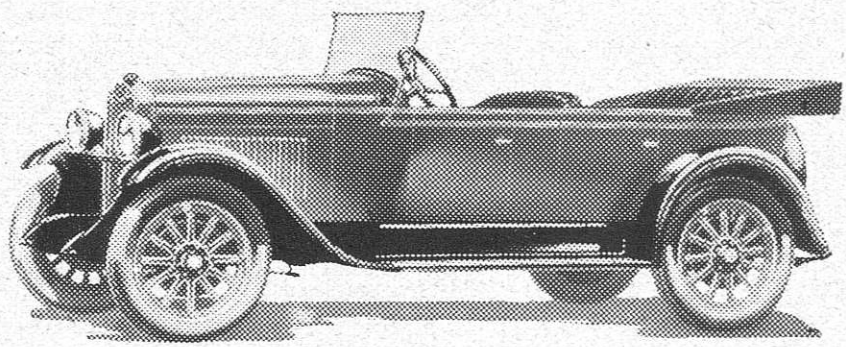
I all antud arvud käivad nende riikide kohta, kelledega Lätil kaubaleping on,

II all antud arvud käivad nende riikide kohta, kelledega Lätil kaubalepingut ei ole.

Uuemad autotüübid

Käesoleva aasta uute automudelite juures läbiviidud tehnilised muudatused huvitavad arvatavasti nii mõndagi lugejat, kuid lehe piiratud ruumiga tuleb enam-vähem pealiskaudse ja lühikese kirjeldusega piirduda, eelduses, et iga üksiku margi esitaja annab asjast huvitatuile enam üksikasjalise kirjelduse. On aga lugejaskonnas mõne üksiku margi vastu eriline huvi, siis katsub toimetus tulevikus selle margi kohta eriti sõna võtta. Esialgu toome kirjeldused Eestis enam tarvitavamate markide kohta, hilisemais numbrites katsume ka neid kirjeldada, mida Eestis vähe tuntakse, tuues arvamisi eriteadlaste poolt ja eriajakirjanduse arvustusi.

Ameerika autosid on Eestis enamuses, seepärast algame nendega ja nimelt General Motors Corporationi, kui kõige suurema autokonzerni markidega:



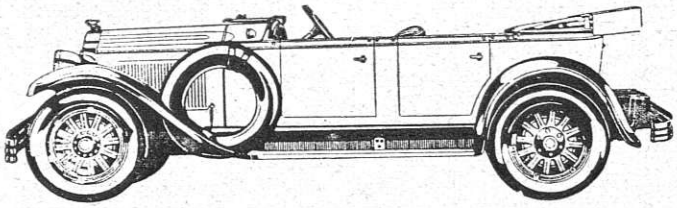
Chevrolet auto, 5 istm., 4 tsil., 11/25 h. j.

CHEVROLET.

Viimaste kuude jooksul oli põnevaks päevaküsimuseks, missuguste muudatustega esineb uus 1928. aasta mudel Chevrolet, nüüd, mil tema avalikkuse ette on ilmunud, tahaksime tema juures veidi peatuda. Uued Chevroletid on nii hästi tehniliselt kui ka väljanägemise poolest märksa paremuse poole muudetud. Välistes liinides on tunduvad parandused viidud läbi, mistõttu auto omab väga ilusa ja sobiva välimuse, samuti on tema tugevamaks tehtud vastavalt tema suuremale jõule, sõidumugavust tõstetud pikema rattabaasi ja tõukesumbutaja kaudu, mis 1928. aasta mudelite juures on võetud tarvitusele. Suurima julgeoleku mõttes on 4 rattapidur tarvitusele võetud ja hulk teisi mehaanilisi täiendusi, mis pikendavad auto iga ja suurendavad sõidumugavusi.

Mis puutub mehaanilistesse uuendustesse, siis tuleb mainida kõigepealt suuremajõulist mootorit, mis nüüd 35 HJ endise 30 HJ asemel 2200 tuuri juures minutis, kuid selle juures on

mootori tsilindritemahu jäänud endiseks, seega ka seletatav suurem kiirus, kuni 96 km. tunnis. Jagaja võll on täiesti uues konstruktsioonis valmistatud. Et mootori käiku muuta tasasemaks, on tarvitusele võetud iseärasest kokkupressitud puldani ja fibrisegust (Fabric) materjalist jagajavõlli hammasrattad. Tarvitusele võetud neljarattapiduritest on ederattapidurid pressitud terasest. Suurendatud vastupidavusele mõjub kahtlemata kõvendatud alusraam kaasa. Ka jahutussüsteem on oluliselt muudetud, jahutusvee mahutuse suurendamise ja termostaati tarvitusele võtmise läbi, see uuendus annab mootorile kahtlemata suurema teguvõime ja mõjub kaudselt ökonoomsuse mõttes. Tähelepanuväärt on asjaolu, et pea kõik Ameerika tuntuimad autod jälle puu-kodarrataste juure tagasi on siirdunud, mis kõige praktilisemaks osutuvad, ka Chevrolet on jälle puu-kodarrattad tarvitusele võtnud, tarvitades nüüd suuremaid kumme ja laiemaid põidi.



Oakland auto, 6 tsil., 13 h. j.

OAKLAND.

Oakland sai läinud aasta viimasel poolel põhjalikult konstrueeritud ümber, endisest ei jäänud peale nime midagi järele, et aga Oaklandi uued mudelid juba novembrikuus ilmusid siin müügile, siis usume, et tema uuendused lugejaskonnale on juba tuttavad, seda enam, et uus mudel Oakland on juba mitmel pool tarvitusel, seepärast arvame, et üksikasjaline kirjeldus on jäänud hiljaks. Tähendame, et Oakland oma konstruktsioonilt kuulub paremate keskmise hinnaklassi autode hulka, tema mootor ja kogu mehanism on vastupidav ja konstruktsioon väga hoolsalt mõeldud läbi. Oma välisliinide ilu poolest ületab Oakland isegi paljud mitu korda kallimad klassid ja võib liialduseta öelda, et Oakland on ilusaim auto oma hinnaklassis.

(Vaata ligemalt kuulutus kaanel).

STUDEBAKER-AUTOD.

Tänavused Studebaker-autod erinevad suuresti aasta mudelidest. Suuremad uuendused on tehtud „Commander" ja „Director" tüüpides. Neis mudeleis on võetud tarvitusele „Bendix"-pidurid, uus juhtimisaparaat, uued pumbad. Karburaator on ka uus, samuti õlitamisaparaat. „Commander"-mootor areneb nüüd 2800 tiiru jures 85 h. j. Uus karburaator võimaldab kiiremad gaasistamist. Laagrid on pronksist, jahutussüsteem põhjalikult uuendatud, veepump on kaetud kroommetalliga, mis kindlustab pikemat eluiga, elektriosad Delco-Remy vabrikust; „Commander'i" raam on uus ja tugevam kui varem. On võetud ka tarvitusele hüdraulilised tõukepehmendajad. Katus on uutes tüüpides lamedam ja radiaator kitsam. Instrumentlaua küljes on kõik aparaadil, mida moodsalt autolt võib nõuda. Kõik metallist osad mis varem olid nikeldatud, on nüüd kaetud kõva kroommetalliga. „Director" tüüpides on uuendused veelgi suuremad kui „Commander'ite" juures. Kolved on nüüd viie rõngaga, milledest neli kolvi ülemises otsas ja viies all, õli väljavoolu takistamas. Õli kokkuhoid on nüüd endisest palju suurem. Mootoris ettevõetud uuendused teevad selle töötamise hääletuks ja kaotavad vibratsiooni pea täielikult. Teisi Studebakeri tüüpe („Erskine" ja „President") ei ole uuendatud nii palju kui „Commander'it" ja „Director'it". Kaheksatsilindrilise „President" on on Studebakeri autodest suurim. See annab 26/101 hobusejõudu ja saavutab 125-kilomeetrilise tunnikiiruse. Seda tüüpi autosid valmistatakse tänavu 11 mudelit, neist suurimad 7-istmelised. „Commander" autosid valmistab vabrik 9 mudelit. „Director" tüüpi 11 ja „Erskine" autosid 7 mudelit. Selle läbi ongi „Studebaker"-autode valik tänavu suurem. Hinnad vahelduvad 4500 kroonist („Erskine" lahtine) kuni 14.500 kroonini („President" — kinnine).

„Commander"-tüüpi autod on saavutanud rea — kokku 50 — imestamisväärilist kestvuse ja kiiruse rekordi. Selle auto arvel on kõik seeria autode rekordid 5 kuni 25.000 miilini. Suurimaks rekordiks on 384 tundi kestnud peatamatu sõit, mille kestel „Commander" auto kattis 25.000 miili (umbes 40.000 kilomeetrit) ja andis keskmiseks kiiruseks 61,98 miili tunnis. Suurima kiiruse, 81,103 miili tunnis, on sama sõiduauto samal sõidul esimese 100 miili jooksul teinud. Kaks autot sõitsid selle aja — 22,968 minutit kestel maha 25.000 miili. „Sedan" autol kulus aga aega 24,200 minutit. See mida taheti kätte saada, saadigi. „Studebaker" autol on kõik harilikude sõiduautode rekordid käes. Ja kõik need rekordid on tunnustatud Ameerika Automobiili-ühingu poolt.

„Studebaker" autode ainuesitus Eestis on A/S. „SILVA" käes, Tallinn, Merepuiestee 17.

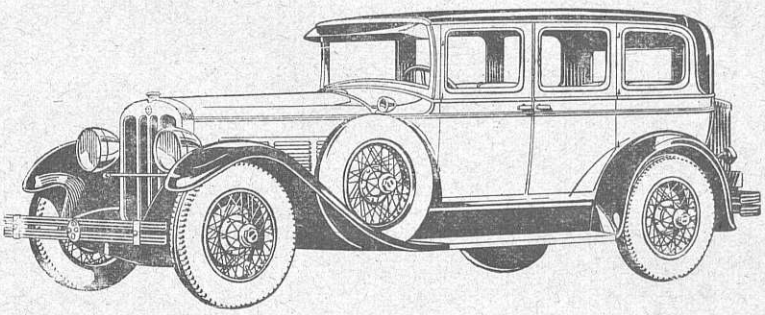
(Vaata ligemalt kuulutus lhk. 49).

CHANDLER.

Chandler-Cleveland Motors Corporation (Cleveland, Ohio, U. S. A.) valmistab hästi tuntud „Chandler"-autosid. Tänavu on neid müügil neli seeriat: „Chandler Special No. 131", „Chandler Big Six" ja „Chandler Royal Eight". Igas seerias on veel eraldi tüübid, mis erinevad teineteisest peaasjalikult kere suhtes.

Vabrik on uute tüüpide turule laskmisega tagasihoidlik, paneb aga suurt rõhku autode

soliidsusele, materjali headusele ja uuendustele. Viimastest tuleb siin mainida kaks: shassii automaatõlitaja ja õhu- (vakuum) pidurid. Harvadel autodel neid on — esimesena võttis nad tarvitusele Chandler. Automaatõlitajas on õlireservuaar (instrumentlaua küljes), kust lähevad vasest torud auto alla vedrupoltidesse ja rooliaparaadi välisosadesse. Õli surutakse reservuaarist torustikku jalaga pumba abil, mis ühe vajutusega annab 2000-naelalise rõhumise. Iga operatsiooni jaoks on mõõdetud õli hulk automaatselt ette. Enne torustikku sattumist läbistab õli peenikese filtri, mis seda puhastab. Õhutab pidurite tsilindrites tühjuse (vakuum), mis imeb pidurid kinni. Selles ei ole midagi, mis võiks katki või korrast ära minna. Puuduvad ka need puudused, mis vedrude ja õliga piduritel olemas. Kinnitatakse, et õhupidur on kolm korda kergem opereerida kui senised pidurid, on aga sealjuures sama palju kordi senistest kiirem ja kindlam. — Teistest uuendustest võiks veel tähendada kuuetsilindriliste „Chandlerite" seeria jõu suurendamine suuremate mootorite abil ja uued tüübid 1928. aasta mudelite keredes. Viimaseid iseloomustab madal ehitus ja pehmed välisjooned. Seda on märgata eriti ka-



Chandler auto.

soojus ja -jahedus ei mõju suuresti torustikus olevale õlile. Torude puhastamine sünnib peatorus olevate terminaalide kaudu. Automaatõlitaja kõrvaldab auto alumise osa tülika käsitsi õlitamise. Uuendust võib tähtsuse suhtes võrrelda starteri ja neljaratta piduriga. — Mis piduritesse puutub, siis on Westinghouse õhupidurid „Chandleri" juures esimest korda Ameerikas tarvitusel. Seni on neid tarvitatud ainult raudteel, trammides jne. Õhupidur võimaldab kiiret ja kindlat pidurdamist. Linnades on sellel suur tähtsus. Õhupidur autos on ühendatud kolviga, mis kahe ventiili abil tekiheksatsilindriliste seeria juures. Üldse jätavad tänavused „Chandlerid" endistest soliidsema ja meeldivama mulje. Ehitajal on õnnestunud anda keskmise sõiduautohinnaga toreda ja kõigi moodsamate uuendustega luksusauto.

Chandler - Cleveland Motors Corporation'i esindajaks Eestis on „Eestipolmin" — Eesti-Poola Petrooleumi ühing, Przemyski ja Ko., Lai tän. 1, Tallinnas. — Viimaks tähendatud firmal on jälle esindajad Tartus, Pärnus, Viljandis, Võrus, Valgas, Rakveres, Narvas ja Kuressaares.

(Vaata ligemalt kuulutuse lehek. 80.)

Karburaatoritest.

E. R.

Nagu iga teinegi autoosa ja mehhanism nii areneb ka karburaator. Järjest ilmub uusi karburaatoreid, milledes on raske orienteeruda, meil vastava kirjanduse puudumise tõttu.

Karburaatori töötamise põhimõtte tundmise ja õige reguleerimisega võib autojuht ja -omanik mootorilt saavutada suuremat jõudu kõige vähema bensiini kulu juures ja isegi kokkuhoidu remondis, ära hoides tsilindrite tahmumist ja sellega kaasaskäivaid nähtusi liig rohke bensiini põlemisel.

Meie ajakirjas ilmuvate kirjeldustega püüame selgitust anda populaarsemate, eriti Ameerika karburaatorite töötamisest ja reguleerimisest.

Karburaator „Marvel". Tarvitusel Buick, Nash, Oakland Hudson auto mootoritel.

Nagu juurelisatud joonisest selgub, voolab bensiin karburaatorisse alt ujuja ruumi ja sealt kanali K kaudu väikese kiiruse düüsi D ja suure kiiruse düüsi E. Suure kiirusega töötamisel tekkiva „segu" üleliigse rikastumise kompenseerimiseks on Marvel karburaatoril suure kiiruse düüsi taga, hingedel liikuv õhuklapp, mida suleb vedru B.

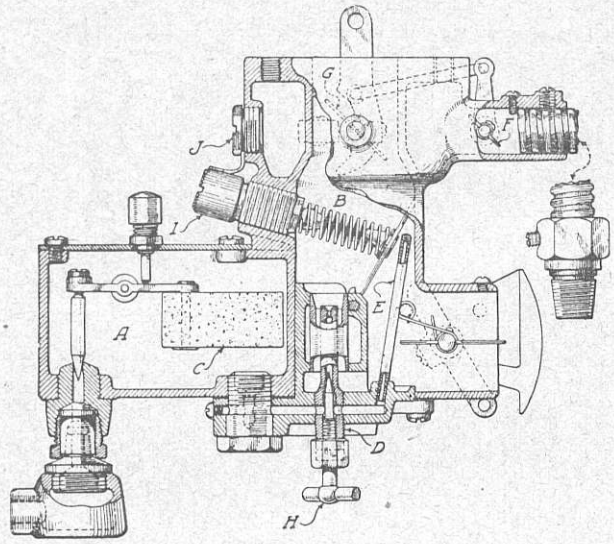
Väikesel kiirusel annab bensiini düüs D, mille ava on võimalik reguleerida nõela H-ga.

Mootori tühjalt töötamisel on õhu tõmbus karburaatoris niivõrd nõrk, et avab õhuklapi ainult nõrgalt, seega sundides õhku voolama läbi õhukorseti (Venturi toru) düüsist D mööda, mis kisub endaga bensiini kaasa ja seega valmistab väikesel kiirusel kohase segu.

Imemise kiiruse kasvamisega, kasvab ka karburaatoris õhutõmbus, mis avab õhuklapi seda rohkem, mida suurem on mootori tiirude arv, ja düüs E hakkab karbureerima õhku, mis voolab õhuklapist mööda. Sarnaselt valmistab „Marvel" karburaator igasuguste mootoritiirude juures ühtlase ja kohase segu. Segu eelsoendamine sünnib töötatud gaasidega.

Saates mootori vabrikust välja, reguleeritakse karburaator tarviliku segu tarvis, mida ei tarvitse muuta põhjuseta. Sageli vajab aga karburaator uut reguleerimist pärast mootori täielikku sissetöötamist, et saavutada suuremat bensiini kokkuhoidu. Juhusel, kui töö-

tanud mootor ei anna täit jõudu ja tarvitab rohkesti bensiini, peab kõigepealt tegema kindlaks, kas karburaator on tõesti süüdlane ja kas viga ei peita kusagil mujal.



Reguleerimine.

Nõela H peab keerama lõpuni paremale poole, kuni suleb täiesti väikese kiiruse düüsi D, siis tagasi vasakule ¾—1 ring. Õhu reguleerimiseks keeratakse kruvi J kuni kruvi peaserv jääb ühe kaugusele kruvi „kinnitaja vedru" otsaga.

Mootor käima panna ja lasta soojaks töötada, mille järgi võib asuda lõplikule reguleerimisele. Gaasiklapp tuleb sulgeda, kuni mootor töötab kõige väikesema kiirusega.

Düüsi nõel tuleb keerata ettevaatlikult paremale, kuni mootor töötab ühtlaselt ja kõige kiiremalt, gaasi juure lisamata.

Nüüd tuleb asuda õhuklapi vedru B reguleerimisele, mida peab lõdvemale laskma kruvi J väljakeeramisega, umbes ⅛ ringi korraga, kuni mootor hakkab vähendama kiirust.

Kiiruse vähenedes on segu juba liig hõre, mida tuleb parandada kruvi J tagasikeeramisega, kuni mootor töötab kergelt ja kõige kiiremalt, gaasi juure lisamata.

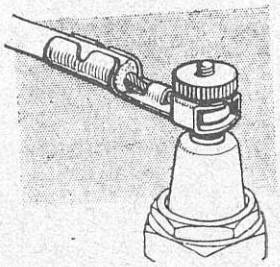
Süütamist umbes ⅔ peale varaseks seades ja gaasi klappi järsult avades, peab kiirenemine (akseleratsioon) sündima silmapilkselt.

Tekivad järsu gaasi andmisel karburaatoris plahvatused, on segu liig hõre ja tuleb rikastada nõela H väljakeeramisega vasakule.

Samuti võib segu rikastamiseks keerata kruvi J sügavamale. Sünnib kiirenemine aeglaselt, on segu liig rikas ja nõel H tuleb keerata tagasi kuni mootor „vastab" gaasi andmisele silmapilkselt. Suurema bensiini kokkuhoiu saavutamiseks peab keerama õhuklapi vedru lõdvale ja düüsi nõela kinni (paremale), nii palju kui võimalik, s. o. kui mootor töötab veel tühjalt hästi ja mootor vastab gaasiandmisele kiirelt.

Otstarbekohane küünlajuhede kinnitamine

Iga autojuht teab oma kogemustest, et küünlajuhete kontaktid sageli lähevad lahti ja on korratu süütamise põhjuseks. Pildil kujutatud ühendus sellevastu on väga vastupidav ja võimaldab head juhe kinnitamist.



Üleimline autotoodang.

1926. a. valmistati terves maailmas üldse vähe üle 5 miljoni auto. Sellest valmistasid Ameerika Ühisriigid ja Kaanada, kus peamiselt ainult Ühisriikide autovabrikute osakonnad, ümmarguselt 4½ miljonit, kuna Euroopa riikide autovabrikud valmistasid ainult 560.285 autot. Alljärgnev tabel näitab üksikute riikide autotoodangut 1925. ja 1926. a.

	1926.a.	1925.a.
P.- Ameerika Ühisriigid ja Kaanada	4.464.541	4.315.000
Prantsusmaa	200.000	177.000
Inglismaa	198.700	176.500
Saksamaa	75.000	55.000
Itaalia	64.760	39.472
Tšehhoslovakkia	7.500	5.000
Belgia	6.000	5.400
Austria	5.290	4.900
Hispaania	1.050	473
Helveetsia	1.046	450
Rootsi	410	400
Ungari	329	288
Taani	200	75

Euroopaas on ainult neli riiki: Prantsusmaa, Inglismaa, Saksamaa ja Itaalia, kes suuremal hulgal autosid valmistavad. Teiste riikide autotoodang on nende kõrval võrdlemisi tähtsusetu. Ülejäänud riigid katavad oma autotarvituse neist riikidest ja siin on Ameerika jälle kõige suurem müüja. Alljärgnev tabel näitab üksikute autovalmistajate riikide autode väljavedu 1926 aastal.

Ameerika Ühisriigid	554.505
Prantsusmaa	59.770
Itaalia	34.194
Inglismaa	33.137, neist üle poole shassiid
Saksamaa	2.081
Austria	417

Nagu sellest tabelist näha on Ameerika au-

tode väljavedu suurem kui Euroopa riikide autotoodang kokku. See asjaolu teeb Ameerika üleilmliseks autoturu valitsejaks. Tähelepanu äratab veel võrdlemisi väike Saksa autode väljavedu. Põhjuseks on siin Saksa autode kallidus. Siin on terve rida autovabrikuid, mis kõik ainult väiksel arvul valmistavad autosid ja see teeb hinna kalliks. Itaalias, näiteks, valmistab Fiati autovabrik 85% tervest Itaalia autotoodangust. Samane on seisukord ka Prantsusmaal kus Renault vabrik valmistab suurema osa Prantsuse autodest.

Eesti autoklubi teated.

EESTI AUTOKLUBI erakorraline peakoosolek peeti 18. mail s. a. Võeti vastu järgmised otsused:

1) Rootsi kuninglik autoklubi president baron Clorence von Rosen valitakse E. A. K. auliikmeks.

2) Rootsi kuninglik autoklubi 25. a. juubeli puhul 23. mail s. a. E. A. K. tervitust üleandma paluti klubiliiget Eesti saadikut Rootsis h-ra Dr. Akel'it.

3- Kinnitati väljasõidu kava suvistepühal Tartu, Otepäässe, Võrusse jne., missugune kava trükitult liikmetele koju kätte saata.

4) Kiideti heaks juhatuse kavatsus astuda korteri, kuhu kuuluksid: Eesti autoklubi, Eestimaa merijahtklubi autosektsioon ja spordi klubi „Union".

5) Läbirääkimiste seas, kus elavalt sõna võeti, tehti juhatusele ülesandeks, eriti, või koos kartellseltsi juhatusele ülesandeks kartellklubidega, esineda Vabariigi Valitsuse, Riigikogu juhatuse, Teede- ja Rahaministri ees märgukirjaga maanteede ja linnade tänavate kordaseadmise kohta teede- ja linnad kordaseadmise kohta, paludes edasi lükata uute raudteede ehituse kava teostamist.

KLUBILIIKMETELE.

E. A. K. juhatus pöörab liikmete tähelepanu „Auto" Nr. 1/2. avaldatud väljasõitude tähtpäevadele.

Suvistepühil kavatsetav väljasõit Pühajärvele, Võru maastikule j. n. e. on ligidal, seepärast palub klubi juhatus liikmeid registreeruda sellele väljasõidule teate saatmisega juhatusele. Väljasõitjail tuleb koguneda laupäeval 26-dal mail s. a. kell ½3 päeva Vabadusplatsile, Peetri võõrastemaja ette, kust algab väljasõit Tartusse täpselt kell 3.

Tartus ühinetakse seal elutsevate liikmetega ja jäädakse ööbima Tartu.

Esimesel pühal homm. kell 9. sõidetakse edasi Otepäässe ja Pühajärvele.

Klubi liikmeid Võrust ja Valgast loodame kohata Otepääs või Pühajärvel kell 10 homm. Väljasõidul kaasa võtta klubi välismärgid.

Samuti palutakse liikmeid juba aegsasti registreeruda Soome sõiduks, et võimalik oleks kaubelda autodele veolaevu. Ülesandmisi võetakse vastu kuni 14. juunini s. a. klubi büroos S. Tatari tän. 1.

E. A. K. juhatus loeb oma kohuseks liikmetele, kellel liikmemaks veel õiendamata, tuletada meele, et nad peatselt õiendaksid liikmemaksu, ühtlasi lisades viivitusraha 2 krooni liikmete aastapeakoosoleku otsuse põhjal. Maksutähtaeg oli 1. mail s. a.

Samuti soovitatakse, et klubi liikmed, autode, mootorrataste, nende osade j. n. e. ostu- ja müügikuulutusi avaldaks klubi häälekandjas ja seega kindlustaks ajakirja „Auto" ilmumist.

E. A. K. juhatus soovitab kõigile liikmetele, kes pole veel tellinud ajakirja „Auto", tellimistega rutata, sest edaspidi, alates Nr. 3, tehakse kõik klubiteated ainult oma häälekandja kaudu teatavaks ja trükitakse piiratud arvul.

Läti auto-klubi juhatus palub teha E. A. K. liikmetele teatavaks, et käesoleval suvel nende spordikava on järgmine:

1) 20. mail s. a. ühekilom. võidusõit kiiruse peale, seisu ja lendava stardiga;
2) 10. juunil s. a. mägisõit Segevoldis;
3) 22. juulil s. a. vastupidavusesõit kergesõidu ja veoautodele;
4) 2. septembril s. a. otsustav võidusõit kiiruse peale seisu- ja lendavast stardist ühe kilom. ulatusel.

Palutakse liikmeid, kes soovivad neist võistlustest osa võtta, endid üles anda E. A. K. juhatusele.

Autosõidud Alpidele on pea iga automobilisti unistus. Sealsed teed alluvad oma sõidukõlbulikkuse poolest peamiselt kliimatilistele oludele ning sellepärast tuleb kõiki automobiliste tõsiselt hoiatada liig varajaste Alpisõitude eest.

Allpool toome teated tähtsamate teede avamisaegadest autosõidule:

Julier . . .	2287 m	kõrgusel	15. mail
Simplon . .	2008 „	„	18. „
St. Bernhardin	2063 „	„	26. „
Splügen . .	2118 „	„	28. „
Flurka . . .	2432 „	„	1. juunil
Flüela	2386 „	„	4. „
Lukmanier . .	1919 „	„	5. „
Oberalp . . .	2047 „	„	10. „
St. Gotthardt	2112 „	„	12. „
Klausen . . .	1952 „	„	14. „
Grimsel . . .	2165 „	„	14. „

---

22. maist kuni 6. juunini s. a. (Automobil Club von Deutschland) korraldab Saksa Autoklubi ühise väljasõidu oma liigetele ja nende

I päev: Berlin-Prag.
II päev: Prag-Wien.
III päev: Peatus Wien'is.
IV päev: Wien-Klagenfurt.
V päev: Klagenfurt-Abbazia.
VI päev: Peatus Abbazia's.

VII päev: Abbazia-Venedig.
VIII päev: Peatus Venedigo's.
IX päev: Venedig-Gardone.
X päev: Gardone-Lugaano.
XI päev: Peatus Lugaano's.
XII päev: Lugaano-Zürich.
XIII päev: Peatus Zürich'is.
XIV päev: Zürich-Baden-Baden.

Läti autoklubi kevadine väljasõit.

Uus Läti rekord.

Pühapäeval, 20. mail s. a. korraldas Läti Autoklubi oma liigetele ühe kilomeetrilise autode võidusõidu Riia-Pihkva kiviteel, 28—32 kilomeetrit Riiast. Võidusõidust võtsid osa 10 autot. Eesti Autoklubi poolt oli vahekohtunikuks spordikomisjoni esimees J. Johanson.

Võistluste tagajärjed kujunesid järgmiselt:

Klass.	Tüüp.			Aeg. seisu start sek.	Aeg. lendav start. sek.
I	Donnet Nr. 24	4-istm.	lahtine	71,5	52,2
II	Peugeot Nr. 17.	4 „	„	51,6	41,6
III	Chevrolet Nr. 6.	2 „	sport	46,8	32,5
IV	Pontiac Nr. 4.	2 „	„	46,6	32,2
VI	Chevrolet Nr. 7.	5 „	lahtine	46,8	33,5
V	Buick $^{13}/_{60}$ HJ Nr. 8.	2 „	sport	43,7	30,2
VI	Buick $^{18}/_{80}$ HJ Nr. 11.	2 „	„	44,9	31,8
VI	Buick $^{18}/_{80}$ HJ Nr. 9.	7 „	lahtine	45,7	41,9
VIII	Alfa-Romeo Nr. 10.	4 „	„	38,8	24,0

VII La Salle Nr. 1. mootori rikke pärast ei lõpetanud 2 istm. sport.

Alfa-Romeo (omanik: pr. Schönberg, juht: Jakobson) püstitas uue Läti rekordi ühekilomeetrilise kiiruse peale nii lendavast kui ka seisu stardist. Aeg lendava stardi juures 24,0 sek. vastab 150 kilomeetrilise tunnikiirusele. Sellega omandas Alfa-Romeo jäädavalt esimese auhinna, rändava karika, mida ta nüüd viimast korda kaitses.

Teise auhinna omandas $^{13}/_{60}$ HJ Buick ja kolmanda auhinna $^{18}/_{70}$ HJ Buick.

Samal päeval korraldati samal sõiduteel võidusõit, millest ka autot väljaspool L. Autoklubi osavõtsid. Vahekohtunikuks oli: E. A. K. poolt J. Johanson.

Võistluse tagajärjed kujunesid järgmiselt:

Klass.	Tüüp			Aeg. seisu start.	Aeg. lendav start.
II	Peugeot Nr. 17.	4-istm.	laht.	52,7	40,4
III	Chevrolet Nr. 6.	2 „	sport	49,0	32,6
III	„ Nr. 7.	5 „	laht.	47,6	33,7
IV	Pontiac Nr. 4.	2 „	sport	49,2	33,0
V	Buick $^{13}/_{60}$ Nr. 8.	2 „	„	44,0	30,5
VI	„ $^{18}/_{80}$ Nr. 15.	4 „	laht.	44,3	33,6
VI	„ $^{18}/_{80}$ Nr. 11.	2 „	sport	44,6	31,7
VI	„ $^{18}/_{80}$ Nr. 9.	7 „	laht.	44,8	32,8
VIII	Alfa-Romeo $^{12}/_{90}$ Nr. 10.	4 „	„	39,1	24,2

VII La Salle $^{19}/_{90}$ Nr. 1. 2 istm. sport mootori rikke pärast ei lõpetanud.

VII Cherard-Walcker Nr. 14. 7 istm. lahtine mootori rikke pärast ei lõpetanud.

Alfa-Romeo võitis siin samuti mõlemad esimesed auhinnad nii seisu- kui ka lendavast stardist. Teise auhinna sai $^{13}/_{60}$ HJ Buick, kolmanda auhinna sai $^{18}/_{80}$ HJ Buick.

Küsimusi ja vastuseid.

Küsimus:

Kui suur peab olema tõukuri ja klapi vahe rippuvate klappidega (peaventiilidega) mootoril?

Vastus:

Tõukuri ja klapi vahe on pea igal mootoril isesugune, kuid rippuvatel klappidel on ta veidi suurem kui külgklappidel. Harilikult peab vahe olema sisselaskeklapil 0,12 mm. ja väljalaskeklapil 0,15 mm.

Küsimus:

Kui pikk on auto akkumulaatori iga?

Vastus:

Korraliku hoolitsemise juures töötab akkumulaator rahuldavalt 4—5 aastat.

Küsimus:

Kuidas talitada, kui düüs on normaalsest väikesem ja karburaator annab alaliselt veidi „hõredamat" segu?

Vastus:

Et „hõreda" seguga saada tugevamat plahvatust, peab seadma süütemomendi varasemaks, et anda gaasile põlemiseks pikemat aega.

Tahaks olla nali.

„Ära võta elu liig tõsiselt, sest elusalt sa sellest nii-kui-nii ei pääse".

ÄHVARDUS.

Tänavliikumist juhtiv politseinik ilusale naisautojuhile: „Hei! Mis teie mõtlete? Kas teie ei näinud, et andsin käega teile märku?"

Ilus naisautojuht: „Nägin küll. Katsuge aga seda veel kord teha, siis kaeban teid kohtusse!"

—o—

PEREKONNAAUTO.

Härra Kadaka perekonnas on auto. See on nimepidi terve perekonna jaoks, tegelikult on aga lugu järgmine: Kui autoga keegi ei sõida, siis on see pr. Kadaka oma — kui autoga sõidetakse, siis on see laste oma — aga kui auto kummi on katki või kui auto mõnel muul viisil on korrast ära ja parandust vajab, siis on see perekonnapea hr. Kadaka oma.

—o—

SAI VALESTI ARU.

Asunik Mölder ostis hiljuti hobuse ja sõiduvankri. Läinud pühapäeval võttis ta naise kaasa ja sõitis linna. Linna sõites silmavad nad posti küljes silti, millel seisab suurte tähtedega:

„SÕIDUKIIRUS 25 KILOMEETRIT TUNNIS!"

„Siin, mammi!" — ütleb asunik äritatult oma naisele. — „Sa võta ohjad ja juhi hobust, mina tarvitan piitsa. Võib olla, ehk suudame nii kiirelt sõita."

TREUGOLNIK

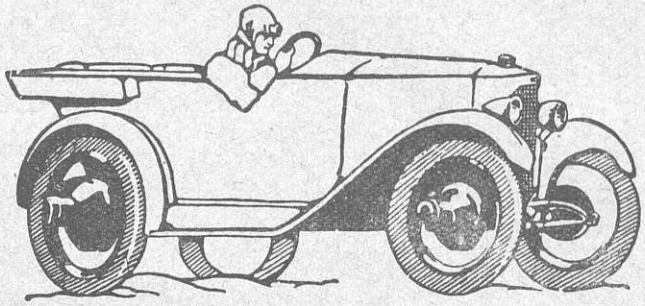
Auto-kummid

endises headuses.

Igasugused mõõdud alati ladust saadaval.

K-m. Vennad Uibopuu

Tallinn, S. Karja t. 23.



J. RADIK'u

auto- ja mehaanika tööstus

TALLINNAS, Jõe tänav nr. 26

(oma majas)

Kõnetraat 21-81

ERIALA:

Kõiksugu autode, traktorite ja paadimootorite parandus. Metalli treimine. Hammasrataste freesimine ja tsementerimine. Metalli autogeeniline kokku keetmine. Akumolaatorite täitmine ja parandus. Mehaanika ja lukusepa tööd.

Tellimised täidetakse kiirelt ja korralikult; hinnad väljaspool võistlust.

Auto garash „CENTRAL"

(omanik Jul. Johanson.)

Garashi juures autode paranduse ja värvimise töökoda, samuti lakeerimine pritsimise teel „**Duco**" aparaadiga. Autogeeniline sveisimine, kummide vulkaniseerimine ja akkumolaatorite laadimine. Oma automaat bensiinijaam „**Shell**", kust bensiini saab ka ööseti ja pühapäevadel.

Autode pesemine ja määrimine sünnib kiirelt, suur tagavara osade ladu autodele

Üksikud garashid autodele alati saadaval päeva, kuu ja aasta viisi.

Tallinnas, Narva mnt. 12

Telegr. aadress: „Auto Johanson"

Kõnetr. kontor: 23-48

„ korter: 12-98