

# Auto-Sport & Tourism

AUTO- JA LENNUASJANDUSE, MOOTORSPORDI JA TURISMI AJAKIRI.

EESTI AUTO- JA TOURINGKLUBIDE HÄÄLEKANDJA.

VASTUTAVAD TOIMETAJAD: DIPL.-INS. J. TÄKS JA JOH. KANA.

TOIMETUS JA TALITUS: J. ZIMMERMANN'I TRÜKIKODA, TALLINN, LÜHIKEJALG 4. TEL. 429-24.  
TELLIMISE HIND: AASTAS (12 Nr.) KR. 3.— VÄLJAMAALE KR. 5.— ÜKSIKNUMBER 30 SENTI.

VI AASTAKÄIK.

Nr. 10 (68) OKTOOBER 1933.

ILMUB KORD KUUS.

## S I S U :

Jõuvankrite liikumine — oluline tegur rahva majanduslises elus.

Mõnda reisust välismaal.

Maanteed välismaal ja meil.

Paremaid metallsegusid autodele.

Soome uus teedekava.

Studebaker 1934. a. autode mudelid.

E. L. Cord kui autotööstur.

Unustatud autosportlane.

Turism.

Kirjandus.

Lühemaid teateid.

## I N H A L T.

Der Kraftverkehr ein wesentlicher Bestandteil im Wirtschaftsleben der Völker.

Einiges von Reisen im Auslande.

Ausländische und unsere Landstrassen.

Die besten Metallmischungen für Autos.

Finnlands neuer Wegebau System.

Die Neue Studebakers 1934 Automobil Modelle.

E. L. Cord als Automobilindustrieller.

Ein vergessener Automobilsportler.

Tourismus.

Literature.

Kürzere Nachrichten.

## Jõuvankrite liiklemine — oluline tegur.

R. de Nercy

poolt 15. veebr. s. a. rahvusvahelise jõuvankrite liiklemise tegelaste kongressil, Berliinis, ettekantud referaat.

**E**simesed katsed plahvatusmootoriga, kui mehaanilise veoabinõuga, sooritati eelmise aastasaja keskel; jõuvanker aga tegelikult algas oma elu- ja võidukaiku alles 20 aasta eest. Tema areng seevastu on alles viimase 10 aasta jooksul määratud edusamme teinud.

1922. a. ulatas liiklemises olevate jõuvankrite üldarv ümmarguselt 14,5 miljonini, kuna 1932. a. alul statistiliste andmete põhjal enam kui 35,5 miljonit jõuvankrit oli liiklemises, mis andis keskmiselt iga 56 inimese kohta maailmas 1 jõuvankri.

Jõuvanker oma võimetega, kiirusega, mugavusega ja sõidukindlusega, mis senini olid ainult massi veoabinõude omadusteks, arendas individualismi. Siiski aga peab jõuvankri arengu põhjusi otsima tema erilistes omadustes, milliseid pole ühelgi teisel veoabinõul, ehk vähemalt mitte samal määral.

Jõuvankrid on võrdlemisi kerged ja vajavad vähe ruumi, seega sobivad rohkem ümbrusega, kui raudtee. Ka nende tehniline sobivus on suurem, mis puutub käivitamist, pidurdamist, mäkketõusu ja kergelt käsitamist. Jõuvanker ei ole ka seotud ühegi sõiduteega. Igalpool, kus leidub vähegi teid, — isegi võib öelda, et igalpool, kus maa teda vähegi kannab, võib jõuvanker liikuda. Juba see asjaolu on suureks paremuseks, võrreldes raudteega, kuna teedevõrk teatavasti igalpool on tihedam kui raudteedevõrk. (vt. tabel 1).

Jõuvanker pole seotud kindla tunniplaaniga ja ta veab kaupu majast majja, hoides kokku aega ning raha. Ka tuleb kauba ümberlaadimist ainult harva ette, mis jällegi vähendab kulusid. Lõpuks peab tähendama, et jõuvanker ühtlasi esineb mõjuva propagandavahendina: ta on rändavaks reklaamiks omanikule.

*Jõuvankri majanduslik tähtsus.*

Ühel alal on jõuvanker saavutanud suure tähtsuse: suurlinnade varustamises toiduainetega. Varem veeti

toiduaineid 20 km kaugusest linna ümbrusest veoloomadel. Nüüd aga on see kaugus tõusnud 100 ja enam kilomeetriteni. Rikkiminevad produktid kasutasid pikal teekonnal raudteed, jäid mitmeks päevaks teele, laaditi tihti ümber, mis muidugi hea ei olnud. Tänu jõuvankrile, laaditakse põllumajanduse saadused õhtul autole, öösel veetakse nad kohale ja järgmisel hommikul lähevad tarvitaja kätte. Mõnes suures Ameerika linnas, nagu näit. Cincinnati, Indianapolis, Detroit, veavad autod 90% piimasaadustest. Samadel põhjustel on jõuvanker muutunud vajalikuks abinõuks põllumajanduses. Ikka enam hakatakse kasutama veoautosid loomade tapamajja vedamiseks. Transpordi kiiruse tõttu välditakse toidukulusid kui ka õnnetusi ja loomade kehakaalu vähenemist, mis pikaajalistel raudtee sõitudel oli paratamatuks tagajärjeks. Suuräririd samuti kasutavad meelsasti jõuvankrite abi, sest milline transportabinõu suudaks varustada väikekauplusi kaubaga nii kiirelt ja nii pika maa peale, kui jõuvanker?

Tööstuses veetakse tooresained kohale autodes. Pariisis üks suurtööstus maksis varem raudtee veokuludeks 6 miljoni franki aastas, kuid hakates vedusid sooritama oma veoautodel, vähenesid tema transpordikulud 75% võrra.

Toome mõningaid arve, et tõestada, kui võrd suuri edusamme on teinud jõuvankrite transport viimaste aastate jooksul: Itaalias oli teedevõrk reisijate ning kaubaveoks 1922. a. ainult 40.471 km; 1927. a. — 62.313 km; 1929. a. — 85.450 km; 1931. a. enam kui 100.000 km. Suur Britannias oli 1920. a. umbes 800 jõuvankri ühingut reisijate ning kaubaveoks. 1931. a. tõusis see arv 4000, omades 45.000 sõidukit.

Korrapäraste jõuvankriliinide kõrval tuleb nimetada transpordi ettevõtteid, kel pole kindlat sõiduplaani: mööbliveofirmad, kiirveod, jne. Mõõbli vedu on üks transpordi liike, mille juures kõige selgemini ilmneb

jõuvankri veo paremus ning väärtus. Kolimise juures näit. linnast linna, veetakse mööbel otsekohe uude korterisse, ja asetatakse määratud kohale, mida raudteelt iialgi ei või nõuda.

Ka trammide asemel hakatakse kasutama omnibusse. Viimase 8 aasta jooksul asendati Pariisis 20% olemasolevatest trammiliinidest omnibusstega. Post, telegraaf, tänavapuhastamise ühingud, tuletõrje ja politsei suurendavad alata oma jõuvankrite arvu. Palju ei erine sellest ka raudteed, mis ikka enam ja enam kasutavad jõuvankrite kaasabi.

Üksikuis riiges omab reisijate liiklemine suure tähtsuse ja just jõuvanker on seda eriti soodustanud. Jatkub, kui nimetame, et rahvusvaheline turistide ühing, Alliance Internationale du Tourisme möödunud aastal andis välja enam kui 100.000 tolliluba. Kui arvesse võtta, et siinjuures väljaantud tryptikute arv umbes kolm korda suurem on, ja kui veel juure lisada läbikäigulubad, mille arv üksi Šveitsis ulatus 200.000 läinud aastal, siis võib saada umbkaudse kujutluse sellest, kui suurt elevust tekitab reisijate vool teatud riikide kauba läbikäigus.

Määratu tähtsuse omab jõuvanker asumaades ja maadeuurimis retketel. Ei dshunglid ega kõrved ei ole enam läbipääsmatud autodele.

Irakis tegutses 1931. a. 6 jõuvankriliini Beyrouti ja Bagdadi vahel, mis sooritasid ümmarguselt 3600 sõitu. Reisiarte arv tõusis 12.000, kuna kaubahulk oli 38.000 tonni. Trans-Sahaara Ühing (Compagnie Générale Trans-Saharienne) Algieri ja Niamey vahel teeb iga kuu 4 sõitu 28 sõidukil, millest 8 reisijate omnibust on magamisvõimalustega. Tee üldpikkus on 3000 km, mis sõidetakse 7 päevaga, kusjuures Tanezrouft'i kõrve — 1300 km — läbistatakse 38 tunniga.

#### *Jõuvankri mõju kaubahinnale.*

Toome selleks järgmise näite:

1 tsentner Rumeenia rukist ja 1 tsentner Kanaada rukist samas headuses müüakse Liverpoolis sama hinna eest. Tähtsamad komisjoni ärid ostavad umbes sama kursiga nii Fort William'is Ülemjõe ääres (Kanaadas) kui ka Braila's (Rumeenias), siiski teenib Kanaada farmer 10—20% enam tsentnerilt, kui Rumeenia talumees. Miks? Sest et Kanaada farmeril on kasutada teedevõrk, veoautod, raudteed ja krediidid, mis puudub Rumeenia talupojal. Samal põhjusel on riide hind Rumeenia külas 30—50% kallim, kui Kanaada farmis. Andke Rumeenia põllupidajale sama liiklemisaparaat, ja Teie suurendate tema ostujõudu poole võrra, ilma et produktsioon või viljahind maailma turul sendigi võrra tõuseks.

Jõuvankri osa mitmesuguses transpordis on väga suur. Jõuvanker toimetab enamasti toorained vaksalist töökohale ja valmisprodukti vaksali või suurkaupmehe kätte, sealt väikekaupmehele ja tarvitajaskonnale.

#### *Jõuvanker toorainete tarvitajana.*

Jõuvankritööstus on väheste aastate jooksul omandanud suure tähtsuse, kui toor-, poolvalmis ja valmis- saaduste tarvitaja.

Ühendriiges on kindlaks tehtud, et jõuvanker kasutab 85% bensiini produktsioonist, 81% kummi-, 53% õli- ja rasva-, 60% peegelklaasi-, 54% terase-, 7,8% eriterase-, 35,8% tina-, 9% tsingi-, 12,6% pleki-, 9,6% puuvilla-, 28% villa-, 51% naha-, 17% puusaadustest 1931. aastal Ühendriiges.

Suure osa produkte tarvitab jõuvanker väävelhappest kuni plaatinani, ja nagu arvestuste põhjal selgub, annab 100.000 auto valmistamine kaudselt tööd umbes 5 milj. töötunni võrra terasetööstusele.

Järgnevad arvud on võetud Prantsuse jõuvankritööstusest, mis on kasutatud viimase jaoks 1931. aastal:

140.000 to. terasplekki.
115.000 to. terast.
45.000 to. valumetalli.
2.700 to. pronksi.
4.500 to. teisi metalle.
5.400 to. värviaineid ja lakki.
2.000 to. hobusejõhvi ja vatti.
18.000 to. liimiaineid, puuvilla ja keemilisi aineid.
310.000 qm peegel- ja aknaklaasi.

Kui mõelda, et teistes autoehitus maades vahekorrad on umbes samasugused, siis saab umbkaudse pildi autotööstuse tähtsusest kui tarvitajast.

#### *Jõuvankri sotsiaalne tähtsus.*

Oleme tõestanud, et ei leidu ühtki ala era- või avalikus elus, millele jõuvanker ei oleks muutunud möödapääsemata vajaduseks.

Liiklemisvahendid mõjuvad suuresti rahva asumisele teatud maakohta. Raudteede võrgu keskkohaks oli harilikult linn, mis provintsi kahjuks mõjutas rahvavoolu linnadesse.

Jõuvanker mõjub hoopis vastupidiselt. Liiklemis-olude paranemine tõi uut elu küladesse ja väikelinnadesse, äratas ellu soikujäänud tööstusi ja asutas uusi alasid: hotellid, garaashid, parandustöökodad, bensiini-jaamad jne. Autobused ja jõuvankrid on loonud ühenduse väiksemagi küla ja naaberlinnade vahel, ning see töötu maalt rahva linnavool on muutunud ülearuseks.

Tihti on kuulda kaebusi liiklemisõnnetuste arvu kasvamise üle autode läbi, kuid kui sageli on autod päästnud inimelusid, toimetanud kiirelt haigeid operatsioonile. Võimaldanud arstidele juurepääsu haigele igas maanurgas jne. jne. Jõuvanker on samuti hariduseedendaja. Ühendriiges näiteks toimetatakse päeviti 51.500 omnibusel miljon last küladest, taludest ja üksikutest asulatest koolidesse. Tänu sellele organisatsioonile on olnud võimalik ehitada korrapäraseid koole moodsa sisseseadega. Pealegi on see organisatsioon võimaldanud üldist koolisundust, mis muidu nende kauguste juures oleks olnud täiesti võimatu nõue.

Lõpuks ei saa märkimata jätta, kui paljudele autotööstus on annud tööd ja see pole praeguse tööpuuduse ajajärgul sugugi mitte väheste tähtsusega tegur.

Toorainete kaupmehed, müüjad, laopidajad, parandustöökodad, garaashid, bensiini-jaamad, autoosade ärid, avalikud ja era veoärid, ehitusettevõtted, teedeehitusfirmad, maanteede valitsused, politsei, spordi- ja kaubaühingud, kinnitusseltsid jne. on saanud suurt kasu autotööstuse kaudu. Jõuvanker võimaldab suurele hulga tööliste, ametnikele, autojuhtidele, mehaanikutele, müüjatele, esindajatele, tööd ja leiba.

Tabel 3. on näha, et toodud maades jõuvanker annab tööd igale 24-dale töölisele ja toidab iga 38-dat isikut.

Lubame endale soovida, et *kõigi maade seadusandjad* jõuaksid arusaamisele, et iga jõuvankri liiklemise vastu sihitud seadus ühtlasi halvab ka *kõiki teisi tööstusharusid*.

Tabel 1. Raudteede- ja teedevõrgu pikkuse võrdlus.

Riigi nimetus	Raudteedevõrgu pikkus ühes arvatud kitsarööpalised ja kõrvalroopad km	Teedevõrgu pikkus km	Teedevõrk suurem x korda
Austria	6.702	42.000	6 korda
Belgia	9.752	30.407	3 „
S. Britannia	32.845	288.218	8½ „
Bulgaaria	2.931	15.411	5 „
Daani	5.293	50.959	9½ „
Eesti	1.250	13.300	10½ „
Greeka	2.683	10.925	4 „
Hiina	13.000	56.021	4½ „
Hispaania	15.929	87.089	5½ „
Holland	3.683	24.600	6½ „
Jaapan	19.744	57.077	3 „
Iiri vabariik	5.520	75.352	13½ „
Itaalia	21.871	183.276	8½ „
Jugoslaavia	9.948	40.665	4 „
Leedu	1.571	30.030	19 „
Luksemburg	551	4.209	7½ „
Läti	2.762	13.845	5 „
Norra	3.835	30.296	8 „
Poola	19.596	186.529	9½ „
Portugaalia	3.407	22.344	6½ „
Prantsusmaa	63.588	651.832	10 „
Rootsi	16.497	134.868	8 „
Rumeenia	11.130	106.784	9½ „
Saksamaa	58.200	300.000	5 „
Soome	5.330	54.019	10 „
Šveits	5.319	14.869	2½ „
Tšehhoslovakkia	13.826	72.146	5 „
Türgi	5.017	31.382	6 „
Ungari	8.670	24.235	2½ „
Venemaa	77.092		16½ „
Ühendriigid	401.424	4.867.019	12 „

Seega teedevõrk on keskmiselt 7½ korda suurem raudteede võrgust.

Tabel 2. Transpordikulude osa protsentides üldistes kaubahindades.

Sveits: Tekstiil	6—10%
masinad	14%
elatistarbed	43%
ehitusmaterjalid	60%

Prantsusmaa: süsi . . . . . 20—24%  
 piim . . . . . 25%  
 liha . . . . . 8,5%  
 vein: vaatides . . . . . 19%  
     pudelites . . . . . 27,5%  
 kartulid . . . . . 31,25—54,6%

Ühendriigid:

riideaine	61%	konservid	13%
lihakonservid	57%	mööbel	13%
õlitaimed	45%	puuvill	12%
piimasaadused	42%	arstitarbed	12%
ehituspuu	38%	tööstusmasinad	11%
sool	34%	jalanõud	10%
kivisüsi	34%	värviained	10%
kala	32%	gaas, valgus	10%
teravili	24%	valgustustarbed	9%
app, paber	16%	metallid	9%
keemil. produktid	16%	elektrotehn. artiklid	5%
suhkur	14%	tekstiilained	4%

Saksamaa (arvestatud 500 km kaugustel):

Puuvill	1,83%
vask	2,14%
nisu	11,04%
rukis	14,13%
kartulid	35,89%
puusüsi	100%

KOKKUVÕTE REFERAATIDEST JA ETTEPANEK RESOLUTSIOONIDEKS.

Rahvusvaheline jõuliiklemis-majanduse kongress, mis peeti Berliinis 1933. a. juhib avalikkuse ja kõigi maade valitsuste tähelepanu sellele, kuivõrd raske majanduslikud ja sotsiaalsed tagajärjed võivad olla jõuvankrite liiklemise vastu sihitud määrustel.

Kongress on teadlik, et praegu kindlaid nõudmisi asetada jõuvankrite liiklemises, on võimatu; autoliiklemine on praegu veel niivõrd oma arengustadiumis, et lõplikke otsusi on raske teha. Pealegi on praegune majanduslik kriis suureks takistuseks, et saada ülevaadet.

Siiski peab kongress oma kohuseks katsuda lahendada kolme peaprobleemi:

- 1) Jõuvankrite liiklemise üldtähtsus majanduse raamides.
- 2) Fiskaalsed koormatused, ja
- 3) raudtee ja jõuvankri vahekord.

Tabel 3.

R i i k	Tööstuses, kaubanduses ja transpordi ühinguis töötavate isikute arv	Jõuvanker tööstuses ja tööstuse harudes töötavate isikute arv	Lahter 2 ja 3 vahekord %	Rahva üldarv	Otseselt või kaudselt teel jõuvankrist elavate isikute arv	Lahter 5 ja 6 vahekord %
1	2	3	4	5	6	7
Austria	1.401.100	75.000	1 isik iga 18 kohta	6.704.000	250.000	1 isik iga 26 kohta
Belgia	1.842.100	55.000	1 „ „ 34 „	8.060.000	200.000	1 „ „ 40 „
S. Britannia	10.089.000	550.000	1 „ „ 18 „	45.833.000	1.830.000	1 „ „ 25 „
Hispaania	2.193.200	90.000	1 „ „ 24 „	22.761.000	300.000	1 „ „ 75 „
Itaalia	6.300.300	185.000	1 „ „ 34 „	41.506.000	620.000	1 „ „ 66 „
Prantsusmaa	10.402.600	540.000	1 „ „ 19 „	41.190.000	1.800.000	1 „ „ 22 „
Saksamaa	17.315.600	555.000	1 „ „ 31 „	64.104.000	1.850.000	1 „ „ 34 „
Šveits	1.470.000	30.700	1 „ „ 37 „	4.060.000	100.000	1 „ „ 40 „
Tšehhoslovakkia	2.657.200	100.000	1 „ „ 26 „	14.657.000	330.000	1 „ „ 44 „
Ühendriigid	19.972.300	3.535.000	1 „ „ 6 „	122.285.000	11.700.000	1 „ „ 10 „

1) Jõuvanker on avanud uue aegjargu rahvaste majanduslikus ja sotsiaalses elus. Ta on osake tehnilisest arengust. On aga jõuvanker tõestanud oma asendamatumust ja tarvilikkust, siis peaks iga riik selle eest hoolitsemise, et nii väärtuslikku uue arenemismuudatust kehtastajat kaitsta ja hoida nagu kõiki teisi üldmajanduse harusid.

2) Majandusarengu faas on elumõtte väljendajaks majanduses, ja samuti kuulub autoasjandus sinna hulka. Seepärast ei tohi üksiku liikme arengut mingil kombel takistada, kuna muidu rasket kahju tehakse üldorganismile.

3) Kuna riigi ülesandeks on toetada majandusliku edukuse loomulikku jõudu, siis peaks ka jõuvankrile osaks saama sama vabadus, kui kõigile teistele elementidele.

4) Selle avaliku seaduse vastu patustatakse majanduspoliitikaga, mis asetab jõuvankrile erikohustusi teiste majandusharude heaks, sest seega kurnatakse ebaloomulikult üht ala ja soodustatakse teist (näiteks piirituse juuresegamise sundus bensiinile).

5) Bensiini hind ei tohiks ükski riik kõrgele kruvida, vaid see peaks vastama teiste veoabinõude jõuainete hinnale.

6) Teede võrgu heaks maksud peaks võrdselt jagatama kõikide teekasutajate vahel. Ainult seal, kus jõuvanker on ainukeseks tee tarvitajaks, tuleks kõik ehituse ja pidamise kulud kanda jõuvankrite arvele.

7) Raudtee ja jõuvankri vahekorraldamisega peaks väljuma seisukohast, et need mõlemad liiklemisvahendid erinevad üksteisest täielikult, ja et mõlemate juures tuleb kasutada eri mõõdupuud. Rööbastee on seotud liiklemisvahend kauge- ja massiveoks; jõuvanker on tüüpiline lühimaa ja individuaalse veoabinõu esindaja. Nii nagu auto ei saa täielikult asendada raudteed, nii ei saa raudtee asendada jõuvankrit. Jõuvankri välja jätmise liiklemisest tähendaks majanduslikkude jõudude ja kapitalide valesti juhtimist, ja seega üldmajanduse võimete vähendamist.

8) Kongress eitas täielikult oletust, nagu tuleks reisijate arvu vähenemist raudteel lugeda autode süüks. Muidugi on jõuvanker, kui liiklemise tehnika edusammu kehastus, teatud määral toonud kahju raudteele, kuid kui palju suuremat kahju on valmistanud raudteele arenenud produktsiooni tehnika. Nimetame vaid suurenenud söe energia kasutamist, muutunud energia-transporti, kivisüsi söetranspordi asemel, suurenenud vee elektrilist energia kasutamist jne.

9) Kongress peab vajalikuks toetada ja arendada mõlemaid liiklemisvahendeid. Raudteele omast pain-

dumatust ja liikumatust täiendab auto oma elastsusega ja liikuvusega.

Kongress on nõus koostötama selles suunas kõigi maadega. Ta nõuab takistamatut ja piiramatut arenguvõimalust jõuvankrile, et võimaldada majandusele neid tehnika edusamme, mida on võimeline pakkuma kiirmootori areng ja viimistlus.

#### Resolutsioon:

Jõuvankrite liiklemine on suurendanud läbimüüki tööstuses ja kaubanduses, ning seega tõstnud üldist jõukust. Jõuvanker on kergendanud üksikutele isikutele ja rahvustele üksteisele juurepääsu ja kaubavahtust ja seega vähendanud elatiskulusid.

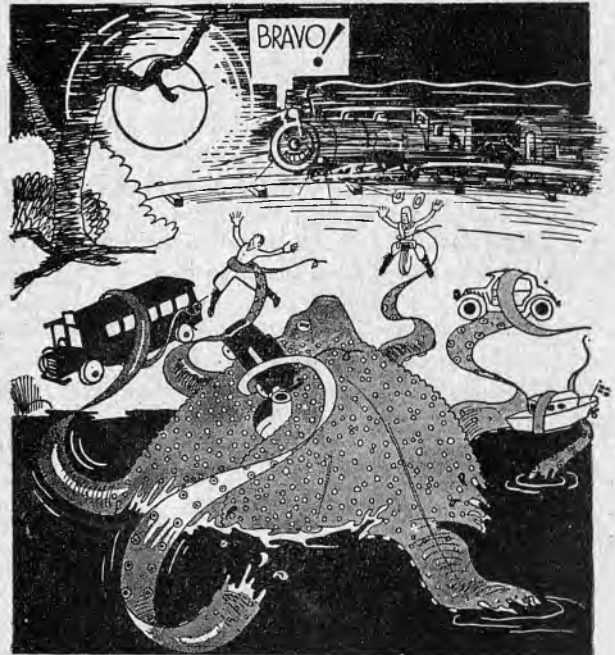
Jõuvankriliiklemine on seega tõestanud oma tähtsust majandusel, ja omale õiguse oma jõudude edasiarendamiseks.

Jõuvankriliiklemine protesteerib vägivaldsete seaduste vastu, mis piiravad tema vabadust väljaarvatud määrused üldise kindluse piirides.

Jõuvankriliiklemine eitab igasugust uut maksukoormat ja nõuab seniste kohustuste vähendamist.

Kongress protesteerib poliitika vastu, mis koormab teda raudtee või mõne teise majandusgrupi kunstlikuks toetamiseks.

Jõuvankriliiklemine nõuab poliitikat, mis annaks üheõiglususe kõigile transportvahendeile, ja võimaldaks ning soodustaks nende koostööd.



Monopoli isu.  
(Svensk Motor Tidning Nr. 38).

#### OLI NAGU ESIMENE...

Vanaaegse atoloogu omanik on peatunud küla äärel ja katsub kõigiti oma masinat uuesti ellu äratada. Toimingut pealtvaatama koguneb hulk vähikuid ja see närveerib juba nii-kui-nii närvilikku automobilisti. Ta pöörab uudishimulikkude poole ja kargatab:

„On see siis esimene auto mida elus näete?!“

„Seda mitte“ — vastab üks külameestest — „kuid üks esimestest autodest teie sõiduk näib siiski olevat.“



Pimedusevaimud autotranspordi hävitamas.

(Ajakiri L'Argus.)

# Mõnda reisust välismaal.

Rud. Niibo.

Lahkudes Tallinnast 17. juunil k. a., suunisin üle Läti ja Leedu Varssavi poole. Kõik teed olid head autosõiduks kuni 40—50 km enne Varssavit, kus algas võimata aukline tee ning võis sõita ainult 10—15 km kiirusega tunnis. Edasi Varssavist Krakovi oli tee paiguti väga hea, suuremalt osalt aga rahuldav. Krakovist alates läheb tee üle Eelkarpaatide. Tuleb läbistada keskmiselt 600—800 m kõrgused mäed. Neil mägedel pole järske tõuse ja autol sõit ei tekitanud erilisi raskusi. Kõige kõrgem mägi, mis tuleb ületada Krakov—Budapesti teel, asub Tshehhoslovakkias, n. n. Sturec-mägi, mille kõrgus ulatub 1010 meetrini ja mis asub Ružonberog ja Bau-Pystritza linnade vahel. See mägi algab juba mäejalalt järsu tõusuga ja on sama järsk ka laskudes. Kuna reisisiht oli Itaalia Vahemere rand, läks sõit üle Alpide Itaaliasse. Alpides polnud järske tõuse, sõites Wien—Klagenfurth—Walach—Terviso sihis. Selle vastu aga Itaalias sõiduteel Venezia—Speccia—Genova tuleb sõita risti üle Lombardia madaliku ja Appeniini-mägede; viimased on kõrged ja kaljused, küünivad lumipiirkonda ja omavad järsud tõusud ja lasud. Harilikult läheb auto mootor mäest üles sõites tuliseks, kui mitte hoolitseda aegsasti mootori jahutuse eest. Ma võtsin „Renault“ mootori katte mõlemad küljed lahti umbes 10" võrra, kinnitasin laternate tugesse, nii et luugid ei rikkunud tiibu. Seega saavutasin tuuletõmbuse mootorile, sest kõrge-  
mal mägedes on alati tuul ja jahe õhk. Monte-Carlo—

Nizza—Grenoble—Pariisi teekonnal tuli jälle sõita üle mägede, nimelt Prantsuse Alpide, mis on sama järsud ja kaljused, nagu Itaalia Appeniinid'ki. Prantsuse Alpid on väga maalilised oma lumeharjadega. Kuid kogu minu reisu ajal ei tulnud tõusta nii kõrgele, et oleks võinud lund katsuda käega — silmale paistis see ümbrus väga ilusa pildina. Harilikult peatavad siin turistid oma autod, et minna edasi mägedesse juba jalgsi lume-piirkonda lähemalt vaatlema.

Esmakordselt autos suurlinnadesse sõitjaile on tähtis tutvuda liikumise korraldustega. Selleks on ka-



Coccau piiripunkt Itaalia—Austria piiril.



Meemeli sild Tilsitis, Saksa—Leedu piiril.



Autotee Speccia—Genova vahel.



Sild Rheini jõel, Saksa—Prantsuse piiril.



Sastri-Levanto, Itaalia kuurort Vahemere ääres — auto peatee.

sulik peatada autot paariks tunniks ning minna jala mõnele liikumise peatänavale, et vaadata, kuidas kohalised autojuhid sõidavad ja millised ning kuhu liikumise märgid (signaaltuled) on asetatud. Mitmes maades on signaalid asetatud mitmeti. Harilikult on liikumise märgid: ristteedel — keset tänavat, platsidel ja ühesuuna-tänavail — tänavanurkadel umbes meie tänav-laternate kõrgusel.

Üldiselt võib öelda, et auto-teed väljamaal on pea-aegu kõik head, muidugi võin ma ainult neist teedest rääkida, millised mul tuli läbistada. Teed on kas asfalteeritud või killustikteed. Kõige laiemad teed olid Itaalias, kus mäeteed olid palistatud barjeeridega. Prantsusemaal polnud kõik mägestikteed palistatud barjeeridega ja teed olid kitsamad. Kuna Prantsusmaal olid kõik teed asfalteeritud, olid Saksamaal ja Tšehhoslovakkias muist teid asfaldiga, muist killustikuga kaetud. Juuresolevatest tabelitest leiame mõnede kulude kokkuvõtte, nagu bensiini, õli ja paranduskulud. Paranduste tegemisel, või õlitamisel soovitatakse alati ise juures olla, sest töökojad teavad, et auto enam tagasi ei tule, ja võivad teha hooletult. Minu teekonnal läbistasin: Läti, Leedu, Poola, Tšehhoslovakkia, Ungari, Austria, Itaalia, Prantsuse ja Saksamaa. Viisid nõuti Leedu, Poola, Ungari ja Prantsusmaa jaoks. Muretsemise need siin Tallinnas, mis oligi parem, sest kuulsin pärast teistelt sõitjailt, et sõidu ajal viisade muretsemine on aegaraiskav ja tulevat teinekord ette ka arusaamatused, kuna seal liiguvad rahvusvahelised aferistid, kellele muidugi ei taheta viisat sissesõiduks anda. Siin aga tuntakse teid ning viisa saamine ei takista mingeid raskusi.

#### Kulude kokkuvõte.

Bensiin . . . . .	Ekr. 434.06
Õli . . . . .	„ 84.87
Parandused . . . . .	„ 209.12
Teedemaksud . . . . .	„ 104.66
	<u>Ekr. 832.71</u>

Ostetud Prantsusmaal:

1 mantel, 3 õhuk. Fr. 175.— Ekr. 40.25

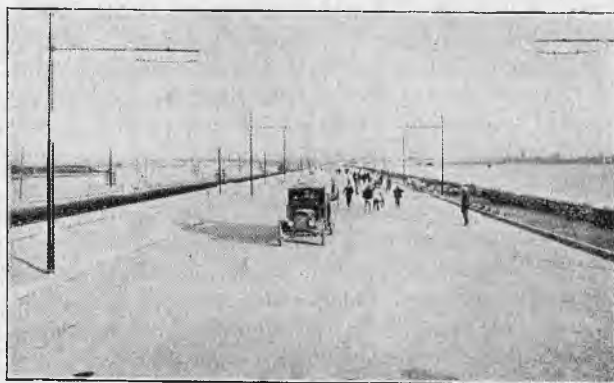
Ostetud Itaalias:

1 mantel, 1 õhuk. Lir. 135.— „ 41.85 Ekr. 82.10

Kokku Ekr. 914.81



Kummiparandus Austria mägedes.



Veneetsia uus autotee, avati 1933. a. suvel.

Marshruti pikkus: Tallinn—Riia—Tilsit—Varssav—Krakov—Tšehhoslovakkia—Budapest—Wien—Willac—Venezia—Specia—Genova—Monte-Carlo—Nizza—Cannes—Grenoble—Paris—Strassburg—Stuttgart—Nürnberg—Leipzig—Berlin—Königsberg—Tilsit—Riia—Tallinn. Kogusummas 8640 km.

Seega läks kilomeetri sõit maksma keskmiselt 10,6 snt. Sõidu kestvus ühes peatustega: 17. juunist kuni 2. septembrini 1933. a.

## Maanteed välismail ja meil.

**K**es on välismail sõitnud autol, see teab missugune vahe on meie ja Saksa, Belgia, Hollandi, Prantsuse ja Itaalia maanteed vahel. Ei saa võrrelda üldse neid meie teedega. Nende ridade kirjutajal oli juhus juulikuul s. a. läbistada Saksa, Belgia ja Hollandi teid. Kuigi Saksa teed on enamikus tuntud, siis peatume pikemalt Belgia ja Hollandi teede juures. Läbistades Saksamaal Aacheni linna, siis olete varsti Saksa-Belgia piiril. Esialgu teed näivad Belgia piirist peale nagu kitsavõitu olevat ja sagedamini kui Saksa teedel leiame kurveid ja käänakuid. See esialgne mulje kaob, kui sõidate Belgia pealinna Brüsseli poole, sest teed on siiski laiad küllalt ja tiheda raudteevõrgu tõttu on kurveid rohkem. Mis teesse enesesse puudub, siis on Belgia teed sama heas seisukorras kui näit. Saksamaal. Teed enamikus asfalteeritud; teed ei ole üleliiga kumerikud ja libisemise hä-

daohtu ei tekita. Brüsselist Antverpeni ja sealt edasi Hollandi piiri poole Utrecht on teed väga hästi korras peetud ja peetakse seda alati, silmaspidades suurt liikumist Liege—Brüssel, Moon—Brüssel—Antwerp—Ostende—Utrecht jne. liinil. Hollandisse sissesõites ei saa arugi tee iseloomu muutust, kuid mõne kümnekilomeetri järele leiad vaheldamisi head betoon-teed, linnade ligi ja sissesõites asfaltteed ja tükati jälle ilusatest siledatest väikestest neljakandilistest kividest parkett-teed, nagu oleks see tehtud kõik mosaiik-kividest. Utrechtist Deventer'i poole algavad kaunis sagedased kanalid, millest osalt sillad üle ja mõnel juhul viiakse auto kanalist üle laeval. Tolmu kusagil teel ei olegi. Mis Hollandis odav, see on bensiin, umbes 18—20 senti liiter meie rahas. Hollandist Saksa piirile jõudes Gronau—Osnabrück—Hannover sihis, on osalt asfalt-, osalt betoon-teed nagu see igalpool Sak-

samaal olemas. Leedu teedele sattudes on tee juba märksa halvem, sest vanu, laiu, veneaegseid kiviteid ei suuda Leedu valitsus tarviliselt korras hoida. Läti tee Meitenest kuni Riiga jätab osalt Saksamaa teede mulje, kuid on juba vähe aukliseks muutunud. Riias Võnnuni vana Pihkva—Riia kivitee, kuigi parandatud, siiski on teele tekinud augud ja on laineliseks muutunud. Eesti teed Laatreist Pärnuni on viimasel ajal kaunis halvas seisukorras, kuigi kohati on päris head. Seda sama võib ütelda ka teosast Pärnust Tallinani. Meie kruusateed, kui neid iga-aasta saaks kor-

ralikult korrashoitud, oleks vist ideaalsemad ja odavamad teed, kuigi suvel tolm äärmiselt vastik on alla neelata. Meie parim tee — Narva maantee — on ka viimasel suvel õige viletsasse seisukorda sattunud. Päeval sõites ei ole „peenraid“ teel näha, kuid õhtul tuledel valgusel, näeb tee päris vilets välja. Sõites auto väriseb ja rappub tugevasti. Tahaksime loota, et Teedeministerium kõik teeb, mis tema võimuses, et meie maanteedele saaks rohkem tähelepanu pööratud, muidu muutub liikumine päris võimatuks.

A. Z.

## Paremaid metallisegusid autodele.

**T**änu metalliteadusele võib autotööstus kasutada kergemaid, vastupidavamaid, kindlmaid aineid, mitmesugust terast, malmi, alumiiniumi, vaske, tsinki jne! Vähesed teavad, et metallisegude tööstus arenes peaausjalikult selles suunas, et anda paremat materjali kui oli võimalik saada 25—30 aastat tagasi, mil mootorsõiduk oli alles lapsekingades. Tol ajal metallisegud olid peaaegu tundmatud masinaehituses. Nikkel terast kasutati mõne osa katmiseks ja lokomotiivi assideks, kuid seda ei peetud kohaseks. Käigud ja transmissiooni võllid valmistati autodel terasest või keskmisest karboonterasest. Pisut hiljem, kroom-nikkel teras leidis laialdaselt tarvitamist paremates autodes. Tema kõvadus ja ümbertöötamise raskus tegi tarvitamise kalliks ja sundis masinaehitajaid uusi ja paremaid metallisegusid otsima.

Ameerika terasetööstus oli arvamusel, et autotööstusest ei saa suurt tarvitajat terasele, sest olles harjunud varustama raudteid ja teisi tööstusi määratu hulga terasega, näis autotööstus hoopis tähtsusetana. Oli isegi aeg, mil suur osa terasesegusid toodi sisse välismailt. Varsti aga terasetööstus taipas, millised soodsad müügi võimalused tal siin avanevad, ja teraseühingud hakkasid intensiivselt arendama metallisegusid autode tarvituseks.

Üks viimaseid segusid on *molybdenum* või kroom molybdenum teras, mida kasutatakse tugevalt koormatud autoosade valmistamiseks. Seda kasutatakse palju lennukiehituse alal ja teatud määral autodes, õhukeste seintega torude näol, mil on suur vastupidavus. Sama terasesegu on eelistatud materjal *tagaassi*, *ajajavõllide* jne. ehitamisel. Hulk segusid valmistati eriliste osade ehitamiseks, nagu näit. shassii, vedrud jne. Ei taha siinkohal öelda, nagu oleks kõik need segud valmistatud ainult autode jaoks, ja ainult Ameerikas. Kuid niipea kui metallisegusid hakati hulgaliselt kasutama, teraseühingud märkasid varsti, et autod olid siin peateguriks.

Umbes pärast 1920. a. hakati kasutama eri terast klappidele — peaausjalikult *tungsten* ja *silicon*-kroomi segud, ja see oli üks põhjusi autokiiruse tõstmisel. Hiljem kasutati tungsten segude asemel kroom terast, mis oli odavam ja millest valmistatakse nüüd süütemagneetode magneetid. Lennukites aga on praegu tarvitamisel kobalt teras, sest lennukite magneetod peavad olema nii kerged ja kompaktsed kui vähegi võimalik. Terve peatüki võiks kirjutada terase segude valmistamisest, milliste leiutamiseks ja ümbertöötamiseks on kulutatud määratud summe ning energiat. Tagajärjed aga peegeldavad faktis, et endised 5—20 hob.-jõul. mootorid olid omanikule ainult pahanduseks, kuna praegused sama kaaluga, kuid palju tugevama

jõulised autod sõidavad aastast-aastasse, ilma et omanik tarvitseks muretseda. Materjali headuse suurenemine on selle peapõhjuseks.

Nitreerimine on eriti tähtis praegusaja tööstuses. See protsess muudab pealispinna vastupidavaks, ning seda sooritatakse peaausjalikult käikude kõvendamiseks, samuti silindri kolvide juures. Uute segude hulka kuuluvad n. n. rooste- ja plekivabad terased. Need on kroom- ja nikkelterased. Praegu neid kasutatakse kaitseraudade, laternate, felgede, rattakapslite jne. ehitamiseks. Mõned neist segudest sisaldavad kuni 18% kroomi ja 8% nikkelt. Malmi tarvitati alul silindriplokkide, kolvide ja kolvirõngaste valmistamiseks ning hilisemal ajal ka piduri trumlite, nokkvõllide jne. ehitamiseks. Väike osa kroomi ja nikkelt lisatud malmi hulka, suurendab viimase kvaliteeti. Rauasegusid kasutatakse peaausjalikult suurte kaubasõidukite silindriplokkide valmistamisel, mis peavad kaua vastupidama. Teised segu elemendid, mis lisatakse malmile, on veel *vanadium*, *molybdenum* ja *titanium*. Tsinki tarvitaakse peaaegu ainult segudes. 9% Ameerika tsingitoodangust läheb autodele, nimelt magneeto katete, karburaatori kehade, bensiinipumpade, tuulekaitseklaasi pühkijate, ventilaatorite jne. valmistamiseks. Alumiinium mängib tähtsat osa autotööstuses. Endistel aastatel tehti karterid ja transmissiooni karbid alumiiniumist. Sõja ajal hakati kasutama malmi karterite ehitamiseks, kuna alumiinium karterid olid ainult kallimatel autodel. Tänapäeval suur osa autosid on varustatud alumiiniumsegudest kepsudega, sil. peadega, sisselaske torustikuga jne. Alumiinium on hea materjal kolvide ehitamiseks oma erikaalu kerguse tõttu, mis vähendab inertsiat vastukäivate osade vahel, ja on hea soojusejuht. Alumiiniumi segud suure *silicon* sisaldavusega vastavad peaaegu malmile. Kaubaveo autodel püütakse kaalu vähendada, et seevastu veokoormat võiks suurendada. Tank-veoautodel hakati mõni aasta tagasi ehitama tanke alumiiniumi segudest ja nüüd on see päris harilik nähe. Üllataval kombel sellised kerged segud on praktilisemad kaubaveo autodes kui kergete sõidukites. Viimastel kiirusemäär oleneb rohkem õhutakistusest kui kaalust. Kus veel kergemat kaalu on vaja, seal on tarvitusel magneesium ja selle segud. Magneesiumi erikaal on 1,74 ja tema segude oma pisut suurem, kuna peaelemendiks segudel on alumiinium. Magneesiumi segu kaal on umbes  $\frac{2}{3}$  alumiiniumi kaalust. Magneesium kolve kasutatakse lennukites ja mootorrataste mootorites. Ainus halb, et vastupidavus on piiratud, kuid sellest võib üle saada, nagu näit. Packard Diesel õhusõidu mootoris. Tuleb arvata, et neid äärmiselt kergeid segusid on kasulikult tarvitada diiselmootoris, kui säde-süütega mootorites.

## SOOME UUS TEEDEKAVA.

Teed Soomes, nagu mujalgi vanemate kultuurmail, on omal ajal tekkinud maapinna omadusi silmaspidades ja mööda varajasemaid asundusi. Hilisem aeg ja kultuur enam endistele karjaradadele tekkinud teedega ei lepi. Autoliiklemine, mis Soomeski on viimaste 10 aasta kestel suuresti kasvanud, nõuab juba laiemaid, sirgemaid ja üldse paremaid teid. Ja mitte ainult seda, vaid teed olgu ka kindla kava järgi ehitatud ja rügi ning rahva majanduslisi huve silmaspidades suunitud. Ka riigikaitsekiusimusi ei tohi sealjuures unustada.

Iseseisvuse ajal, eriti viimastel aastatel, on Soomes ehitatud palju uusi teid ning õgwendatud ja parandatud vanu — peamiselt hädaabitööde kujul. Sealjuures on aga puudunud üldine, ülemaaline ehituskava. Kõik on olnud enam-vähem juhuslik — nagu liiklemise korraldaminegi. Autoliiklemise suurenedes maanteedel, on see juhuslikkus viinud vastoludeni, eriti mootortranspordi ja raudteede vahel. Seisukorra selgitamiseks ja kahjuliku võistluse kaotamiseks on küll loodud kavu üks teise järele, kuid seni pole kaaosist veel päästetud — kõik senised kavad ja plaanid on olnud liig ühekülgised.

Nüüd on aga Soomes valminud uus, üldine teedevõrgu ja liiklemist suunitlev kava, mille asjatundjatest koosnev valitsuse poolt määratud komisjon on Eduskunna soovide kohaselt riiklisi ja rahvamajanduslisi huve silmaspidades koostanud. Liiklemisest maanteedel, uute teede ehitamisest ja vanade teede parandamisest ja eriti mootortranspordi arengust ja huvidest intereesseritud ringkondades on uus kava võetud enam-vähem rahuldusega vastu. Raudteedevalitsus — loomulikult — siiski protesteerib. On ju praegu Soomeski võistlus mootortranspordi ja raudteede vahel väga äge, ägedam kui kunagi varem. Ka Soome postivalitsus oma arvurikaste posti-, pagaaži- ja reisijateveoga

võistleb autoliinipidajate vastu. Riikline võistlus — soodustatud ja soomustatud, nagu ikka — ongi see, mis raskendab autotranspordi vabat arengut ja eriettevõtlikkust sel alal.

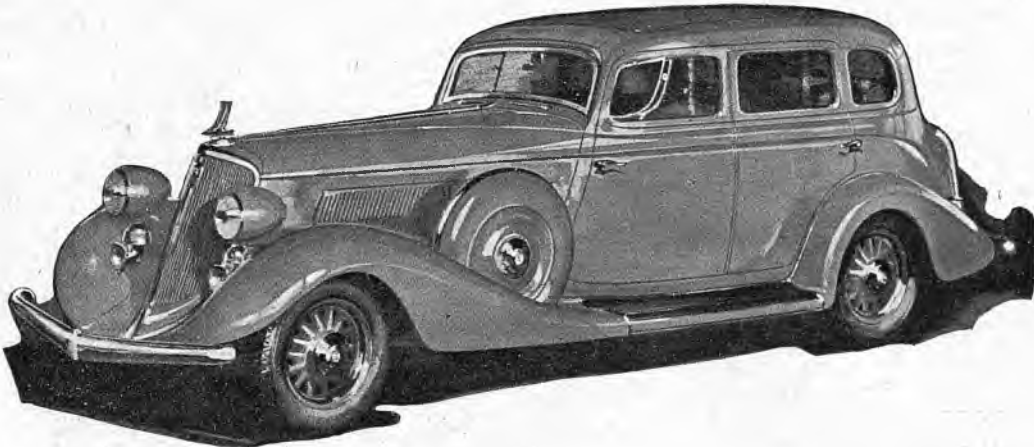
Uus kava on kompromiss kõikide vahel. See on õieti üldine kondikava tuleviku teedevõrgu jaoks. Võrgu aluseks näeb kava ette 29 peateed (varem oli neid kavatsetud vaid 5) pikkuses 8422 km. Neist teedest, mis ühendaksid kõik linnad, alevid ja suuremad asunduskeskused, oleks kava järele 7 m laiuseid 396 km, 6,5 m laiuseid 987 km, 6 m laiuseid 5998 km ja 5 m laiuseid 17 km ning aleviteid 18 km. Lisaks peateedele on kavas rohkem maakondlisi ja kohalise tähtsusega 1.-järgu teid 20.806 km. Nende teedega tahetakse juhtida liiklemist sisemaalt linnadesse, sadamatesse ja raudteede äärde. Teed oleks 5,5 m ja nende harud 5 m laiad. Pea- ja 1.-järgu teedel oleks järsumad tõusud (mäed) kõige rohkem 6% (b m 100 m kohta), teistel teedel 7%. Teede säded (raadiused) kavatsetakse ka pikendada. Kõik teed saaks ehitatud mootortranspordi nõudeid ja vajadusi silmaspidades. Kava tehes on ka peetud silmas, et suured peateed ei saaks väga ligidale (ja võistlejaks) raudteedele — et nad aga siiski läbistaks tihedamad asundused ja peajoontes baseeruks olemasolevatele teedele. Erilisi autoteid (üksinda jõuvankreile — *autostrada*, Itaalia eeskujul) kava ette ei näe, küll aga teede, mis laiuse ja katte suhtes jõuvankreile kõigiti kohased.

Uus kava, millest siin jutt, läheb muidugi Eduskunda, kus see lõpliku kaju omandab. Enne seda lüüakse aga veel mõnigi äge lahing raudteede-valitsuse ja nende vahel, kel mootortranspordi areng ja huvid südamel. Seni on seisukord Soomes sama pinev ja kaaoslik nagu meil ja mujalgi, kus raudtee võitleb kõige oma kaaluga liiklemise ja eriti mootortranspordi arengu vastu — oma olemasolu ja eesõiguste eest.

## STUDEBAKER UUED 1934. A. MUDELID.

Vanim ameerika autovabrik „Studebaker“ on turule lasknud oma 1934. a. autode mudelid. Pariisi autonäitusel olid need väljapandud ja äratasid suurt tähelepanu publiku poolt. Autode värv ja voolujooneline kereehitus tõmbab enesele tähelepanu. Lisaks välisele ilule uued mudelid on väga ökonoomsed. Vähendatud õhutakistus alandab ka bensiini ja õli tarvitamist. Kered on valmistatud terasest, uut tüüpi, mis ei võimalda raputusi ega kiiksumist, sest nad on isoleeritud müra,

kuumuse ja külma vastu. Mudelite „President“ ja „Commander“ raam on 25% tugevam kui harilikud raamid. Auto sisemine ilu samuti on meeldiv ja liiklemises võib jalakontrolli abil juhtida laternate valguskiired külgedele nii, et ei pimesta vastutulijaid. Õhupuhasus on suurepärase, mida võimaldab edeakende ehitus ja taga veerandaknad, mis avanevad väljapoole. See ventilatsiooni süsteem asendab täielikult lahtise auto tarviduse, eriti troopikamaail.



Dictator „Six“, 5-istm. Sedan.



Vicepres. L. Frank.



TEHNILISI ANDMEID.

Dictator Six.

**Mootor:** 6-sil.,  $3\frac{1}{4} \times 4\frac{1}{8}$ ", 205 kub.-tollil, 25,4/88 h.-j., 3600 tiiru juures minutis. Silindri pead ja kolvid aluminiist. Ülekanned 6,3:1.

**Õlitus:** täissurve õlitus pea-, kepsu- ja nokkvõlli laagritele. Olipinna ja karteri ventilaator. Olipaagi maht 6 ltr.

**Karburaator:**  $1\frac{1}{4}$  tolli tõusevvoolu karburaator, varustatud sumbutajaga, mis vaigistab mootorimüra ja ühtlasi töötab õhupuhastajana. Täisautomaatne õhudüüs ja soenduskontroll annavad suurema võime mitmesugustel mootori temperatuuridel.

**Süüde:** Vakuumi abil süütab kiirelt ja vagusalt. Erilise seadeldise abil on ärahoitud startivale mootorile viga tegemine. 102 amp.-tundi patarei.

**Starter:** — automaatne. Võtmest pöörates mootor stardib.

**Bensiinivool:** Bensiinipump saadab bensiini karburaatorile läbi filtri. Bensiininäitaja asub instrumentlaual. Bensiini paagi maht  $14\frac{1}{2}$  galloni.

**Jahutus:** Tsentrifugaalne veepump, aetakse ventilaatori võllist. Termostaatiline kuumuse kontroll. Soojuse mõõtja instrumentlaual. Jahutussüsteemi maht on 3,9 galloni.

**Sidur:** Ühekettaline, kuiv sidur. Varustatud sumbutajaga, mis kaotab vibratsiooni ja müra.

**Ülekanned:** Vabajooks, ühtlustatud liilitusega. Kolm edasi-, üks tagasikäik. Käigukast asetatud koos mootoriga. Vabajooks kõigis edasikäikudes. Lülitatakse välja nupu abil instrumentlaual. Peavõll asetseb rull-laagritel.

**Tagumine ass:** Timken rull-laagrid rattarummudel, differentsiaalil ja ritselvõllil.

**Vedu:** Hotchkiss tüüpi. Painduvühenduste rull-laagrid asetatud määrdesse, mis ei vaja enam õlitamist tervel auto elueal.

**Vedruid:** — poolellüptilised. Hüdraulilised tõukeleevendajad. Metallist vedrukatted, vähendavad vedrudest tekkivat müra ja edendavad sõidumugavust.

**Pidurid:** 4-ratta seesmiselt laienevat tüüpi. Terasdraulised piduritrumlid  $11\frac{1}{2}$  t. diameetriga,  $1\frac{1}{2}$  t. laiad.

**Tüüri seade:** Nokk- ja kang-tüüpi. Peenike tüüri ratas 3 kodaraga, 18 tolli läbimõõdus.

**Raam:** Tugev, pressitud terasest, kahekordse ehitusega, X-liikmega. Laius: ees — 58 tolli, taga — 60 tolli. Mootor, asetatud neljas punktis ede ja taga tugevdega, mis asetsevad kummil.

**Rattad:** 17 tolli. Standard varustus on 5 värvitud teraskodaratega rattast, tagavararatas taga. Traat-kodaraga rattad eritellimisel.

**Telgedevahe:** 113 tolli.

**Üldpikkus:**  $195\frac{3}{8}$  tolli.

**Kummid:** Täisballon.  $17 \times 5.50$ . Standard mudelitel õhukummid erikulu eest.

Commander Eight.

8-sil.,  $3\frac{1}{6} \times 4\frac{1}{4}$ ", 221 kub.-tollil, 30/103 h.-j., 4000 tiiru juures minutis. Silindri pead ja kolvid aluminiist. Ülekanned 6,3:1.

Täissurve õlitus pea-, kepsu- ja nokkvõlli laagritele. Olipinna ja karteri ventilaator. Olipaagi maht  $6\frac{1}{2}$  liitrit.

$1\frac{1}{2}$  tolli langevvoolu karburaator. Sumbutajaga, mis ühtlasi töötab õhupuhastajana. Täisautomaatne õhudüüs kontroll. Sisselaske torustiku temperatuur automaatselt kontrollitav.

S a m a.

S a m a.

Bensiinipump saadab bensiini karburaatorile filtri läbi. Bensiininäitaja asub instrumentlaual. Bensiini paagi maht  $17\frac{1}{2}$  galloni.

Tsentrifugaalne veepump, aetud generaatorist. Jahutussüsteemi maht 4,6 galloni.

S a m a.

S a m a.

S a m a.

S a m a.

S a m a.

Mehaanilised pidurid, vakuumi läbi. Nelaratta seesmiselt laienevat tüüpi. Piduritrumlid  $12\frac{1}{2}$  t. läbimõõdus,  $1\frac{1}{2}$  tolli laiad.

Pahemal edevedrul seadeldis ederastaste tantsimise vältimiseks. Peenike rooliratas 3 kodaraga, 18 tolli läbimõõdus.

X-liikmeline ja tugev. Laius: ees — 59 tolli, taga —  $61\frac{1}{4}$  tolli.

S a m a.

119 tolli.

$199\frac{7}{8}$  tolli.

Täisballon 17 t.  $\times$  6.00. Standard mudelitel õhukummid erikulu eest.

President Eight.

8-sil.,  $3\frac{1}{6} \times 4\frac{1}{4}$ ", 250 kub.-tollil, 30/110 h.-j., 3600 tiiru juures min.

S a m a.

$1\frac{1}{2}$  t. kahekordne langevvoolu karburaator. Sisselaske torustiku soojuskontroll on täiesti automaatne.

S a m a.

136 amp.-tundi patarei.

S a m a.

S a m a.

S a m a.

S a m a.

S a m a.

S a m a.

S a m a.

S a m a.

Mehaanilised pidurid. Trumlid  $13\frac{1}{2}$  tolli läbimõõdus,  $1\frac{3}{4}$  tolli laiad.

S a m a.

S a m a.

S a m a.

123 tolli.

$203\frac{7}{8}$  tolli.

Täisballon  $17 \times 6.50$ .

	Dictator Six.	Commander Eight.	President Eight.
<i>Kere:</i>	Ühes tükis teraskonstruktioon. Isoleeritud müra, kuumuse ja külma vastu. Voolujoonelised porilauad ja kere kuju, mis suurendab kiirust, ilu ja bensiini ökonoomsust. Tulekaitseklaas kildumata klaasist.	S a m a.	S a m a.
<i>Kere ventilatsioon:</i>	Uus Studebaker-tüüpi ventilatsioon.	S a m a.	S a m a.
<i>Tuled:</i>	Laternad on voolujoonelised ja värvitud kerele vastavalt. Kaks liiklemise ja piduri tuld, reflektiivset tüüpi. Sees laetuli. Instrumentlaud valgustatud indirektselt.	S a m a.	S a m a.
<i>Väimistlusi:</i>	Mohair või riide polsterdus kinnistes mudelites. Nahkpolster muudetavas roadsteris, teistes mudelites erihinna eest. Istmed Marshall-tüüpi, mis võimaldavad maksimaalset mugavust. Siidist eesriided, tagumine kardin kaob tagumise istme taha, kui teda ei vajata. Ustel taskud, kinnihoidmiseks nõõrid, riidenagid ja jalatugi. Kaks tuhatoosi. Seesmisel metallosad kaetud onyxi ja kroomiga, välised metall-osad kroomiga. Edeiste reguleeritav. Kinnistes mudelites raadio jaoks seadeldis. Pakkideruum ja tuhatoos instrumentlual. Päikesekaitse, varaste vastu uksekukud ja reguleeritav tüüri võll. Tuulekaitseklaasi raam kroomitud, ja voolujoonelised kaitseraudad.	S a m a.	S a m a.
<i>Varustus:</i>	Peegel ees, kiirusmõõtja, elektriline bensiini näitaja, mootori termomeeter, õlisurve näitaja ja ammeter.	S a m a.	Kaks tuulekaitseklaasi pühkijat, peegel ees, kiirusmõõtja, elektriline bensiini mõõtja, mootori termomeeter, õlisurve näitaja, ammeter.
<i>De Luxe varustus:</i>	6 teraskodaraga ratas, traatkodaraga rattad eritellimisel. 2 tagavara ratas asetatud külgedele. Ruumikas kohved Sedanidel ja Broughamil. Tagavarakummidel lukud.	S a m a.	S a m a.
<i>Mudelid:</i>	4 uksega 5-istm. Sedan. 2 uksega Coupe. 4-istm. Coupe tagavara istmega. 4-istm. muudetav Roadster. Kõik mudelid kas Standard või De Luxe varustusega saadaval.	4 uksega 5-istm. Sedan. 2 uksega 5-istm. St. Regis Brougham. 2-istm. Coupe. 4-istm. Coupe tagavara istmega. 4-istm. muudetav Roadster. Kõik mudelid saadaval kas Standard või De Luxe varustuses.	4 uksega 5-istm. Sedan. 2-istm. Coupe. 4-istm. Coupe. 4-istm. muudetav Roadster. Kõik mudelid saadaval kas Standard või De Luxe varustuses.

## E. L. Cord.

Vaatamata valitsevale kriisile Ühendriigis, on tõusnud uusi nägusid ja uusi nimesid tööstuses, kes oma isiklike või rahaliste võimete tõttu suudavad ületada igasuguseid raskusi. Siin peame kõige pealt nimetama E. L. Cord'i, Auburn vabriku juhti, 38 aastast Cord Corp. huvide kaitsjat. Praegu on ta jälle kord tõestanud oma haruldast energiat ning organiseerimisvõimet, ühendades Auburniga 2 uut firmat — New York'i laevaehtuse ühisus ja Checker taksoautode vabrik. See-ga Cord on valitsev sõiduautode, laevade, lennukite ja taksoautode üle. Ainuke ala, mille vastu ta ei näi huvi tundvat, on veoautod, ol-



E. L. Cord.

gugi, et Lycoming valmistab veoauto mootoreid, kuid võib olla tärkab see huvi hiljem siiski. Ajast, mil Cord asus Auburn vabriku etteotsa, algas viimase tõus. Ei läinud palju aega, kui Auburn omandas Lycoming vabriku, Columbia asside vabriku jne., ning praegused osakonnad on Auburnil järgmised:

### Maa. — Autod:

- 1) Auburn Autom. Co., Auburn, Indiana.
- 2) Auburn Autom. Co., Connersville, Indiana.
- 3) Duesenberg, Inc., Indianapolis, Indiana.

### Autokered:

- 4) Central Mfg. Co., Connersville, Indiana.
- 5) Limousine Body Corp., Kalamazos, Michigan.

### Assid:

- 6) Columbia Axle Co., Cleveland, Ohio.

### Mootorid:

- 7) Lycoming Motor Mfg. Co., Williamsport, Pa.

### Vabajooksu seadeldis:

8) L. G. S. seadeldiste Corp., Indianapolis, Indiana.

*Taksoautod:*

9) Checker Cab Corp., Kalamazoo, Michigan.

*Õhk. — Õhulaevad.*

10) Stinson Õhulaevade Corp., Wayne, Michigan.

*Õhu-transpordi süsteem:*

11) Aviation Corp., Chicago, Illinois.

12) Amerika õhuliinid, Inc., Chicago, Illinois.

*Õhulaeva mootorid:*

Lycoming õhulaeva mootorite osakond, Williamsport, Pa.

*Õhulaevade propellerid:*

13) Smith Mfg. Co., Cleveland, Ohio.

*Vesi. — Sõidu- ja veolaevad.*

14) New York laevaehituse ühisus, Trenton, N. J.

*Sõjalaevade mootorid:*

Lycoming laevamootorite osak., Williamsport, Pa. Lisaks kõigile eelpool nimetatutele valitseb Cord Corp. Spencer Heater Mfg. Co. üle, Williamsport, Pennsylvania. Stinson lennukite ühing oli suurtes raskustes, kui Cord selle üle võttis. Kõige pealt alandas Cord tub-

listi lennukite hinda, samuti õhusõidu kulusid, nii et neid võis juba võrrelda raudteesõidu hindadega. Juuli kuul k. a. Cord omandas ka New Yorki laevaehituse ühise, ning 3 nädalat hiljem Checker vabrikku, Ameerika suurima taksoautode valmistaja.

Cord'i meelsust avaldab kõige paremini järgmine väljavõte ühest tema vähestest „kõnedest“:

„Kriisi ajajärkudel kaovad halvad produktid, nõrgad ühingud ja nõrgad isikud. Ainult parimad suudavad püsida, et teenida avalikkust. Peab oskama kohaneda muutunud olukorraga, kuid leidub palju inimesi, kes vihkavad muudatusi, sest need toovad kaasa ebamugavusi ning jõupingutusi.“

Cord on eriliselt huvitatud transpordi arengust, ning kõiki tema juhatusel all töötavaid ühinguid iseloomustab edumeelsus, viljakus ja edasipüüdlikkus.

Auburn on muidugi kõige vanemaid liikmeid selles ühingu, ja kõigi oma haruvabrikute kaasabil on Auburn võitnud omale tugeva ning eelistatud seisukoha autotööstuses.

*Ajakirjast „The American Automobile“.*

## Unustatud autosportlane.

**V**assili Gordejev — meie esimesi ja vanimaid autosportlasi ja võidusõitjaid — lamab halvatus Jaani vanadekodus Tallinnas. Juba 17 kuud on ta selles abitus seisukorras ning möödunud kevadest saadik linna hoolealune. Paar aastat tagasi asus ta Tallinna Vabatahtliku Tuletõrje Ühingu palgaliseks autojuhiks pitsimajja. Seal, külmas garaazis, külmetas ta end ja ühel öösel tabas teda halvatus pahemalt poolt keha. Ta kaotas kõne- ja liikumisvõime. Lisaks halvatusel tuli gangren ta vasakusse jalga. Arst tahtis amputeerida haige jala — leppis siiski vaid varvaste äralõikamisega. Möödusid mõned kuud ja G.-t tabas uus hoop: ta parem pool keha sai ka halvatud ja hiljem hakkas ka ta parem jalg mädanema. Sealjuures on tal kaugele arenenud veresoonte lubjanemine, nii et mingit lootust enam pole. Lõpp läheneb — pikamisi — kindlasti...

See oli 1908. a. kui suurtööstur M. Luther saatis Gordejevi Londoni õppima auto juhtimist ja parandamist sealses National Motor Academy's. Sooritanud seal kursuse rahuloldavalt — nagu vastav diplom tõendab — jäi G. kuni 1914. aastani Lutheri juure autojuhiks. Selles omaduses tegi ta hiljem pikema ringreisi ümber Euroopa. Vaevast leidub meie maaosas maad, mille teedel G. poleks kadunud Lutheriga sõitnud. Mõni kuu peale vanahärra Lutheri surma wabanes ta oma kohalt ja sõitis Peterburi, kus sai petrooleumikuningas Emil Nobeli autojuhiks „Rolls-Roycega“ ja siis mobiliseeriti ta 1915. a. Vene väkke, kus ta saadeti lennukooli lennumotoristiks õppima. Kuni revolutsioonini teenis G. Vene lennuväes motoristina. Seda oli ta ka Eesti vabadussõjas meie õhujõududes. Eesti iseseisvuse esimestel aastatel oli ta ka meil esimeseks ja ainukeseks uute autojuhtide eksamineerijaks. Hiljem teenis G. dir. Hans Schmidt juures (1922—1928) ja pärast oli ta Eestimaa Õli-konsortsiumi bensiinijama hoidjaks Tallinnas.

Eesti autosportlastest on Gordejev 1921—1926. aastatel innukalt osa võtnud. Pikamaa (153 km) ja 1 km võidusõitudel on ta 1921—1923 saavutanud muuseas kolm esimest ja ühe teise auhinna. Teda tuntakse osavana ja külmaverelise sõitjana. Autodega pole Gor-

dejevil kunagi õnnetusi olnud. Isegi „õnnetu“ arv 13, mis ta elus nii väga on korduvalt ettetulnud, on talle õnneks olnud. Nüüd on ta kaotanud haigusele kalleima mis inimesel on — *tervise*. Ta ei suuda liikuda ega kõnelda. Ta on äärmiselt kurb. „Vanu häid aegu“ meelestades ja oma lootusetu seisukorras arusaades



*Vassih („Villi“) Gordejev.*

nutab too 56-aastane Vene-Jaapani, maailmasõja ja Eesti vabadussõjalt veteraan lootusetult... Ja kerge pole ta abikaasalgi. Nii kaua kui pr. Gordejev leidis veel teenistust, võis ta oma mehe eest hoolitseda. Nüüd pole tal ammugi enam tööd — küsitav, kas

hüdaabitöödelegi saab, siis kui neid kord kunagi alustatakse. Ja abi, mida autojuhtide organisatsioon ja tuletõrje, millede kauaaegne aktiivne liige G. on olnud, on andnud, piirdub mõnekümne krooniga. Gordejevi vanimad tööandjad on ka surnud ja hilisemad ei tunne nähtavasti oma kohustusi. Kõigist unustatuna ja valudest vabastavat surma ootades vaevleb meie vana autosportlane avalikus hoolekandeaesutuses.

*Kas meie automobilistide-mootorsportlaste peres tõesti ei leidu neid, kes võiks ja tahaks ühel või teisel viisil pikamisi piinades sureva vanema autosportlase järeleolevaid elupäevi kergendada? Nüüd vajab ta kaastunnet, abi — mitte süis, kui kõik on juba mööda...*

*Aug. Wesley.*

# Turism

## Veetlev Virurannik.

Aug. Wesley.

**E**esti põhjarannik — eriti Virurand — on mitmeti tähtis. Geoloogidele annab see oma haruldaselt moodustunud maapinnakihtide tõttu suurepäraseid uurimisvõimalusi; ajaloolane leiab siin jälgi vanaaegsetest kauba- ja sõjateedest ning kultuurist; majandusliliselt kujutab maa põhjarannik oma suurte põlevkivilademetega Eesti suurimat loodusvara; ning turistile ja suvitajale, kes armastab merd, kõrget kaljukallast, vaikkeid orge, liivast supelranda — neile kõigile ja seda kõike pakub Virurannik Loksalt Narva-Jõesuuni ja Soomelahest Peipsini.

Kui seekord jätame Harjumaa piiridesse kuuluva Loksa suvitus- ja tööstusalevi kõrvale ja suundume itta, siis leiame Virurannalt esimesena *Käsmu—Võsu* tuntud suvituskoha. Käsmu samanimelisel poolsaarel on kalurite ja meremeeste küla. Sealne merekooli tõttu on nimi tuntud üle riigi. Pääs Käsmu suvel mööda merd on kerge — Tallinnast laevaga või omnibusega Rakverest Võsule ja sealt üle lahe Käsmu. Jalgsi matkaja viib maantee mööda Käsmulahe kallast samale sihile. Vaikne metsajärv ja tihe okasmets katavad poolsaare liivast pinda, mis läänes kõrge ja idapool madal. Põhjapoolsel rannal on meres kaugeleulatav kivikaristik. Majad Käsmus on ilusad ja nagu suvilad. Elanikkond arenenud ja külalishakke. Elu Käsmus on kahe palega: suvel elav, täis tööd ja toiminguid — talvel vaikne, rahulik, tegevusetu.

*Võsu* on juba ammust ajast ideaalse suvituskohana tuntud. Selleks avastati see aastat 40 tagasi. Nüüd on Võsu juba alevikene, kus ligi 200 elumaja ja suvilat. Alalisi elanikke üle 400 ja suvitajaid 2000—3000. Ühendus laevaga suviti kaks korda nädalas Tallinna ja igapäev omnibusega Rakverega. Tihedad ja kõrged männa- ja kuusemetsad, kõrge liivaseljanidik Käsmulahe kaldal, liivane, kividest puhast ja kaugele madal mererand ning kuiv, soe õhk — kõik need looduslikud omadused on teinud Võsu üheks armastatuimaks kodumaa suvituskohadest. Ka terviskuurordina on Võsu kuulus, sest asjatundjate teada on vesi Käsmulahes soolasem kui kuulsas Riia rannas. Vaikne, soe laht, soolane merevesi ja kuiv, vaiguga küllastunud õhk — annavad tervist ja jõudu suvitajale. Lastele on Võsu otse paradiisiks. Võsult võib teha jalutuskäike Lobineeme, kus mereääres pakub huvi hiiglakivimürakad, luulilisse Saandneeme (Kuradisaares), või Palmse mõisa ilusasse parki, või Oruveski Kosele ja mujalegi. Paadisõite ehakse lahel ja sihiks on tihtigi eemal asuv Ekholmi tuletorn. Suvitus-, supel- ja väljasõidukohana pole Virurannikul siinpool Narva-Jõesuud Võsule võrdset.

*Vainupea* ja *Eisma*, Võsust paarkümmend kilomeetrit idapool, on veelgi vaiksemad ranna-suvituskülad. Ainult kevadel, kui küttepuid rohkesti Tallinna laevadega vetatakse, kihab siin elu. Ühendus muu maailmaga on juhuslik. Kes rahulikku, vaikes kalastajakülades suvitamist eelistab, see poeatab enese *Eisma* või *Vainupeasse*.

*Karepa* ja *Rutja* — jällegi kaks kena kalastajaküla liivasel ja tiheda metsaga kaetud mererannikul. Külade vahel „Selja“ jõekene, kallas kõrge ja kuiv. Suvimaju on rohkesti. Ühendus keskmiselt kerge, mööda raudteed Kundani ja sealt auto või hobusega 9 km küladesse. Maanteed mööda Rakverest hobuste või autoga 28 km. Mere kaudu juhuslik. Elu *Karepas* ja *Rutjas* on, nagu *Vainupeas* ja *Eismaski*, rahulik, vaikne ja odav. Meri, mets ja liivane kallas — need on just, mis suvitajaid ja matkajaidki sinna meelitavad.

*Toolse* kalurküla Kundalahe läänepoolsel kaldal asuva maanina otsas, 5 km Kunda vabrikualevist on pisitillukene suvituskohas — enamasti vaid rakverelastele, kes seda neile sobiva raudteeühenduse tõttu eelistavad. Turistile pakub Toolses huvi vanad lossivaremed, linnamägi (maalinn) 1½ km maapoole. Toolse loss (kindlus) kandis varem ajal „Fredeborgi“ („Vredeborgi“) ja hiljem „Tolsburgi“ nime. See ehitati 1470—1473 aastatel ordumeister Johann Wolthus von Herse valitsuse ajal. Lossi ajaloo on teada muuseas, et see 1558. a. jäeti maaletunginud venelastele, võeti aga tallinlaste poolt hiljem ära ja põletati. Tegelikult on loss veel hiljemgi rootslaste käes kindlusena eksisteerinud. Omal ajal võis „Tolsburg“ olla tugev kindlus — nüüd on sellest vaid rahutut keskaega meeletulevad varemed järel. Toolsest võiks kord kujuneda suurem suvituskohas — looduslikud eeldused selleks on olemas.

*Kunda* — samanimelise lahe ja jõe kaldal on oma sadama, tööstuse ja maa sees leiduvate merghilademetest tõttu kuulus kaugele üle kodumaa piiride. „Kunda tsementi“ tuntakse isegi Ameerikas. Muinaslooliselt on Kunda kuulus merghilademetest leitud kivistunud luude a teiste kaugelemineviku ulatuvate esemete tõttu. Teadlaste arvates on Kundast leitud esemed vanimad inimelujäljed Eestis ja Liivimaal, nad on pärit varajasemast kiviajast, mis aga siin valitses veel kaunis hilja. Tõendatakse, et Kundas juba 8000 a. e. Kr. elas inimesi. On teada kuidas nad elasid, mitte aga seda, kes nad olid. Eestlased nad küll ei olnud! Too rahvas, kes ta ka ei olnud, elas järvel parvede peal vaiaajades ning kaotas vette hulga ülikõvast põdrasarvest kaunis hästi nikerdatuid västraide ja odaotsi, mis hiljem tekkinud merghilademetes aastatuhandeid meie päevadeni hästi säilinud. Kadunud on see rahvas — selle hävitas jääaeg — ja kadunud ka järv, mille peal see rahvas elas. Nüüd suitsevad seal tsemendivabriku korstnad ning sadamast kostavad vedurite ja laevade vile. Alevis, vabriku ümbruses, kihab elu — elanikke umbes 2500. Kunda sadam on tähtsaim Virurannal. Seda oli see juba hansaajal, kui merekaubandus suundus Kunda kaudu Rakveresse ja mujale sisemaale. Toolse kindlus kaitses siis seda tähtsat kaubanduskohas. Kes *Virumaa* põlevkivitööstuspiirkonda külastab, see ei malda ka Kundat külastamata jätta, seda enam, et koht ka looduslikult ilus

ja huvitav. Kõrge paekallas taganeb siin merest, endise Kunda mõisa laiad heinamaad mererannal, alev oma askeldusis, merglikaevanduses, tsemendivabrikus ja sadamas kihab töö ning kaugemalt, üle lahe paistavad Toolse keskaegse rüütlilossi kõrged varemed, tekitavad koos turistis tundmuse, et ühe jalaga seisad kümnetuhat aastat vana inimkultuuri varemetel ja teise alaga toetud tänase moodsaima suurtööstuse elu keskele — kuna su jalgade vahelt voolab Põhja-Eesti teiseks suurim, karme vooluga Kundajõgi...

*Aseri* — Kundast 25 km idapoole — on „teine Kunda“ oma tsemenditööstusega. Siin leiab matkaja taaski tööstuskoha, kus tuhatkond inimest elavad ja toodavad meieaja tähtsaimat ehitusainet. Madala mereranna tõttu siin sadamat pole — ühendus maateidse on raudteega Sonda jaama ja maanteed. Alevike asub rabade (soode) vahel ega pole tervisele kuigi kasulik. Aseri lähedal on siiski vaatamisväärsed: *muistne eestlaste maalinn ja lahingpaik 1590 aastast.*

*Püssi-Purtse.* Liikudes mõnikümne kilomeetrit Aserist Vene piiri poole, oleme Püssi-Purtsejõe kaldal. Mere läheduses on jõe vool hära — 7,5 km. Jooksul merde langeb jõgi kärestikke moodustades 30,5 meetrit. Selle tõttu ongi jõel 1600 h.-j., mida seni kasutavad rida saeveskeid. Ka osa pisemaa metsi ujub mööda Püssi-Purtsejõe alla. (Möödamattes ei malda mainimata jätta iseäralisus: Eesti jõgedel on — nagu headel lastelgi! — enamuses mittu nime; iga harul oma nimi ja peajõel pea iga küla kohal omaette nimi, kuna ometigi need jõed jõekestel meil on nii vähesed ja Narva-, Ema- ja Pärnujõgi väljaarvatud, armetud ja väetikesed, õieti ojakesed!) —

*Liiganuse* kirikuküla merest eemal, jõe kaldal ja Narva maantee läheduses pakub oma 14. sajandi kiriku vanade haudade ja kiviristidega huviküllast peatust. Siin on läheduses ka 1700. a. rootsi-vene vägede tapaplats (lahingväli). Mis aga matkajal Püssi-Purtsu ümbruses kõige rohkem vast ehk huvitab, on *Uhaku maa-alune jõgi* oma „haudadega“. Selle *haruldase* loodusnähte kohta loeme koguteosest „*EESTI — Virumaa*“ pikema J. Erde sulest kirjutuse, mis kokkuvõetult järgmine:

Errajõe (Püssi-Purtsejõe haru) ühte osa nimetatakse *Uhakuks*. Ühinenud Aruvainus Errajõeks ja möödunud Erra mõisast, saab jõgi oma vahepealse (Uhaku) nime — allpool on ta jälle Erra ja hiljem Püssi ning lõpuks Purtse. Mainitud mõisa lagedal heinamaal kaob jõgi (Uhak) paekiviaukudest maa alla. Augud on trehtrikujulised või pikergused, 4—5 m sügavad. Suuremad trehtrid on 89 m sügavuse ja 10—12 m läbimõõduga. Suurimat neist nimetab rahvas „Suureks hauaks“. Keerutades kaob kevadine suuresi läbi trehtrite maa alla. Edasi jaguneb Uhak kaheks; üks haru tekitab 10 m kõrguse kose, hiljem 3—4 meetriliste langustega (kukkumistega) kose-kärestiku. Teine haru — umbes 180 m pikk on suuremalt osalt kinnine ja lõpeb 5 m pikuse ja ½ m laiuse maa-aluse lõhega. Lõhe on nõnda suur, et inimene suvel, kui jões üldse vett pole, võib sinna sisse 2—3 m sügavusse tungida. Haru viimast osa nimetatakse „Pikkaks hauaks“. Siin on rida trehtreid, millede vahet sisselangenud — „haua“ sügavus 6—7 m, laius 10—12 m. Siin kaob Uhaka see haru täiesti maa alla. Alles 200 m ülalpool Püssi veskitammist ilmub Uhak jälle nähtavale. Uhak on tõesti huvitav: siin-seal trehtrid, maa-alused koopad, kosed, kärestikud, „hauad“, terrasid, poolemeetri kõrgused „purtskaevud“ ja — samal

kohal suvel kuiv jõesäng-heinamaa ning selle all sulisev maa-alune jõgi. Mõjuvaim ja ehtsaim on Uhak kevadise suurvee ajal. Püssi jaamast on sinna vaid paar kilomeetrit ja — Lüganuse kirikuküla on ju ka sealsamas. Külmal, huvituseta, ei möödu sealt ükski matkaja!

Purtsejõe suulasub Purtse maalinn, mis väärib ka matkaja tähelepanu. Siis Linnamägi 3 km ülalpool. Viimast hüüab rahvas „*Tarakaldaks*“, eelmist „*Taramäeks*“. On nagu nimedel oleks midagi ühist muinas-Eesti pagana-aja Taaraususe ja kommetega... Edasi mööda rannateed idapoole minnes on Alulinna maalinn. Seegi väärib matkaja tähelepanu, sest siin leidsid meie esivanemad varju ida barbarismi ähvardades.

*Järve-Kohtla.* Kui matkaja Lüganusest edasimines kasutas Narvamaanteed, siis saabub ta meie põlevkivitööstuse südamesse. Järve-Kohtlas leiab ta nimelt riigi põlevkivitööstuse ja mõni kilomeeter kaugemal Kukruse maa-aluse põlevkivikaevanduse. Keda meie suurim tööstusala huvitab, see külastab kaevandusi ja kiviõlivabrikut. Ka vabriku lähedal asuv tööstusalev ilusate elumajadega väärib vaatamist.

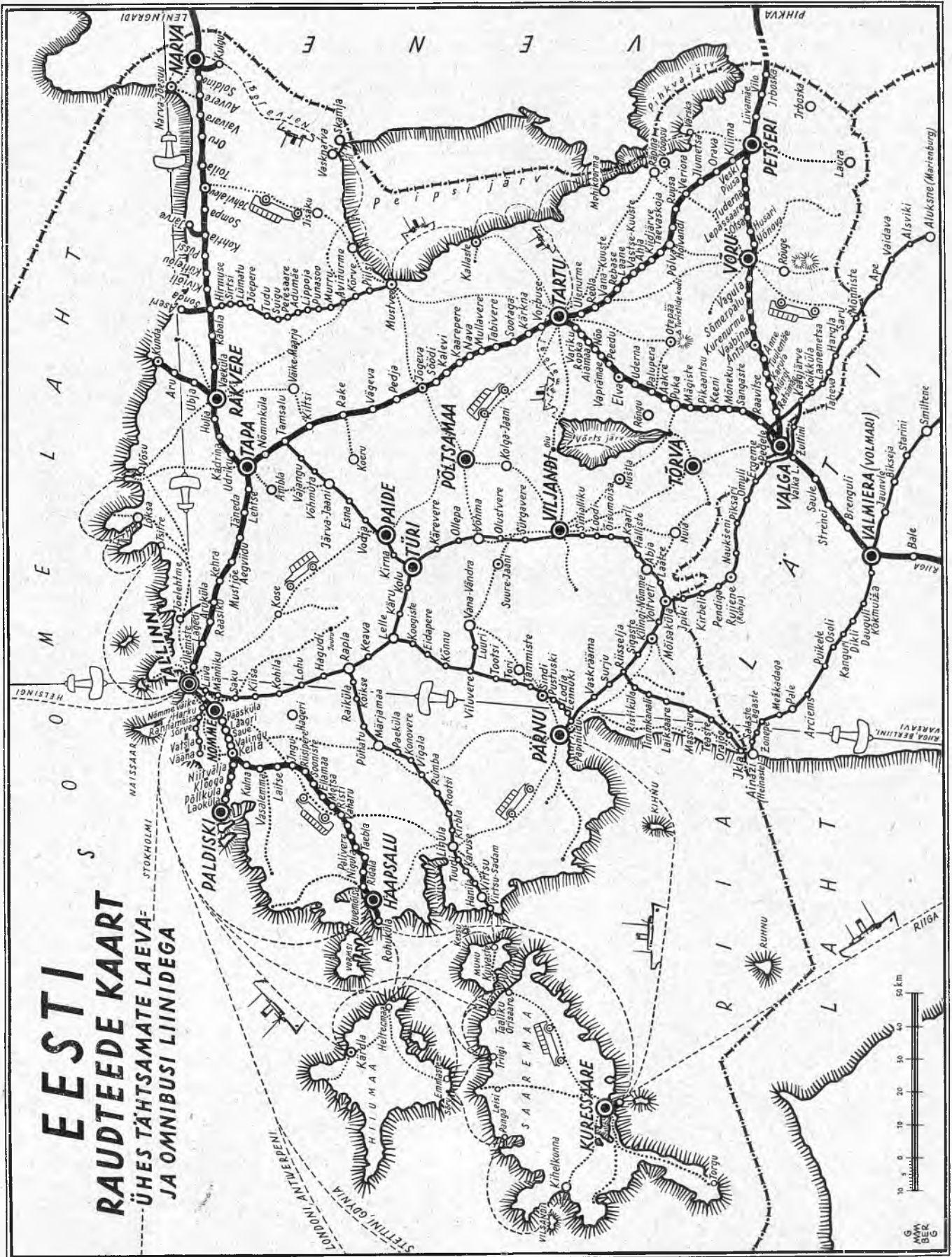
*Ontika.* Järve-Kohtla kohal mererannal asub Ontika mõisa. Siin on mereäärne paekallas juba 55,5 m kõrge — kõrgeim kui kuskil mujal. Kallas on järsk nagu sein. Selle ja mere vahel on mõnesaja meetri laiune, metsikult tiheda lehtpuumetsa ja haruldase taimestikuga kaetud madal maariba. Seistes kõrge ja järsu kalda äärel, mis puudest kilomeetride kaugusele täiesti lage, näeb matkaja sügaval enda jalgade all ribakese lrgmetsa ning selle taga igavesti kohava mere, kus kaugelt paistavad Soomepoolse Suur- (Kõrge-) saare kaljumäed ja metsad. Vaade alla jätab unustamata mulje. — Siinsamas lähedal on ka 1700 a. lahingplats.

*Toila.* Ontikalt mõni kilomeeter idapoole saabub matkaja Toila suvituse- ja kalurkülla. Et kohta oleme juba möödunud juuni numbris üksikasjalisemalt kirjeldanud, siis piirdume siin vaid mõne sõnaga. Toila, oma Pühajõega, mis siin läbi sügava oru merde suubub, oma järsu paekaldaga, mis siin ka üle 55 m kõrge, oma madala ilusa metsaga kaetud rannaäärse maaribaga, toreda Oru lossi ja selle luulelise pargiga, on vast ehk kõige ilusaim koht tervel Virurannikul. Seda ei jäta ükski siin rannikul matkaja külastamata. Ja kes kord siia suvitama eksinud, see tuleb Toila ikka uuesti. Jõhvi alevist on sinna vaid 8 km ja hea auto- bus-ühendus. (Vaata „Auto“ nr. 6 — 1933.)

*Vaivararand.* Ikka idapoole rännates saabub matkaja n. n. Vaivara rannale. Siin muutub kallas madalamaks ja vähem-järsuks. Mere läheduses on juba suuri metsi, avaraid heinamaid ja lokaalid viljapõlde. Ning nende keskel ja vahel suvila-külasid üks-teise läheduses. Esimene neist läänepoolt tulles on *Türsamäe* ja kohe selle lähemas naabruses kuulus *Sillamäe* suvituskohad. Raudtee on siin läheduses — on vaid 2—3 km Vaivara jaama. Siin on Narvalahe lõunapoolseim sopp. Mererand on madal ja liivane. Läheduses uhked männametsad. Terve ümbruskond on vanade ja uute suvilatega ülekülvatud. Paljude suvilate küljes on veel tükike maad aiaviljamaaks ja põllukski. Hulgal tallinlasi ja narvakaid on Türsamäel ja Sillamäel oma suvilad. Hea ühendus raudteega ning asjaolu, et Narvamaante läbib Vaivara ranna, võimaldab kerget pääsu siia. Juba vanasti oli Sillamäe, nagu Toilagi, nende suvituskohaks, kes otsisid rikkumata loodust, looduseilu, rahu ja kosutavat mereäärset maaelu. Kirja-

MEIE TÄHTSAMAD LIIKLEMISTEED.

Siin allpool toodud kaardil on näha Eesti raudteed ning lennu-, laeva- ja omnibuseeliinid. (Vaata lähemalt lhk. 16. pealkirja all: Kirjandus — „Matkaja Käsiraamat“.)



nikud, kunstnikud ja teadlased suvitasid siin juba Vene ajal. Nii on see ka nüüd.

*Utria, Mereküla, Schmetske, Narva-Jõesuu.* Õieti on see nii, et Viruranniku viimane osa, Narvalahe lõunapoolne kallas terves ulatuses Türsamäelt kuni Narva-Jõesuuni, on ühte ja sama suviturranda ainult erinevate kohapealsete nimedega. Üksikud suvituskohad on nimelt kasvanud mööda mereäärt kokku, nii et raske on selgeks teha, kus üks lõpeb ja teine algab. Kümnete kilomeetrite jooksul vaid suvilaid, aina suvilaid. Utria on kuulus oma kõrge paekalda tõttu, mis järsult otse

merde ulatab. *Mereküla* kuulsus on ta uhkes minevikus — koht oli nimelt enne maailmasõda ja veel selle kestelgi Peterburi rahameeste ja rikaste suvituskohaks. Siis oli siin elu laialt. Sõja ja revolutsiooni tagajärjel jäi prassimine soiku ja osa suvilaid lagunesid. Eesti iseseisvuse ajal on Mereküla hakanud uuesti elustuma. Suvitajaiks on meie kodumaised jõukad.

*Narva-Jõesuu* vääriks omaette artikli — nii kuulus ja tähtis on sep meie suvituskohtade ja kuurortide hulgas. Jätamegi selle kirjeldamise edaspidiseks.

## Kirjandus.

### MATKAJA KÄSIRAAMAT.

Koostanud *Neeme Ruus* ja *E. Stein*. Kirjastaja „*Turismi Keskkorraldus Eestis*“. Kaks osa. Lehekülgi 87. Hind 80 senti.

Meie kehv turistikirjandus on nüüd rikastunud kahe kaunis kompaktses raamatukesega, mis kannavad ülaltoodud ühist nimetust. Esimene osa — „*Üldjuhised noortele*“ (koostaja Neeme Ruus) käsitleb küsimusi: *Milleks matkame? — Üksinda või grupis? — Kellega matkata? — Juht? — Varustus? — Kuhu? — Matka teem? — Kuidas matkal end toita? — Kuidas tervist hoida? — Kuidas suhtuda inimestesse matkal? — Ja edasi järgnevad matkade liigitused, nagu jalamatkad, matkamine suuskadel, jalgratastel ja veeteedel — edasi laagrid-telgid ja kuus rännak-kawa: 1) *Haanja kõrgustik*, 2) *Karksi—Helme—Otepää*, 3) *Läänemaa*, 4) *Tallinn—Aegviidu*, 5) *Virurannik* ja 6) *Saaremaa*. Lõpuks matkamise kokkuvõte. Eessõnas ütleb koostaja, et tahab anda „ülevaltliku, kokkuvõtliku matkaja käsiraamatu“. Selles on tal õnnestanud — ootaks aga palju, palju rohkem! Käsiraamat matkajale — eriti algajale — on ometigi aabitsaks. Ja kaugemale pole autor küüeninudki. „Teosekene“ — nagu ta ise oma toodet nimetab — on hea „aabits“ igale noorele matkajale.*

„Milleks matkame?“ — vastab autor õieti ja veendumusega: *saada vaheldust, karastuda, terveneda, õppida tundma loodust, rahvast, elu ning hankida uusi teadmisi ja laiendada oma silmaringi*. Kuidas neid sihte tegelikult toatleda ja kätte saada, selleks annab autor noortele matkajaile lühikesi, algelisi õpetusi. Et raamatu kaust ja lehekülgede arv (24) piiratud, siis võib sisuga rahul olla — mõned trükivead, mis selles leiduvad, annab lugeja andeks. Raamatukesese hind on ainult 20 senti.

Teine osa — „*Külastamisväärseid kohti raudteede ümbruses*“ (koostaja E. Stein), annab kaunis täpse loetelu vaatamisväärsustest kohtadest meie linnades ja raudteede ning omnibuse-liinide läheduses. Siin ja seal leidub raamatukeses ka mõningaid tähtsamaid ajaloolisi andmeid ning rida üksikasju. Ainesitku valik on tehtud asjatundlikult. Teos on heaks teejuhiks kõigile, kes tahavad Eestit, selle ilu, ajaloolisi mälestisi, kaunemaid ehitisi, suuremaid tööstus-ettevõtteid, mõnusamaid suvitus- ja supelkohti, tähtsamaid asutusi ning haruldusi näha ja tundmaõppida. Pilt on raamatukeses rohkesti, koguni 67! Lehekülgi 63. Lõpuks on lisana Eesti raudteede kaart, millel on näha ka lennu-, laeva- ja autobuseliniidid (kaart on avaldatud meie ajakirja käesolevas nr.-is lhk. ). Teose hind on kõigest 60 senti.

Oleks soovivat, et iga turistihuviline ja kõik teisedki, ke. vahestki kodumaal siia-sinna liiguvad, hankiks omale „*Matkaja käsiraamatu*“. Selle I osa on tähtis noortele ja algajale, ka õpetajaile, spordi- ja matkamisjuhtidele; II osa on mõeldud ja vajalik kõigile!

*Kommentar zum Bundesgesetz betreffend den Motorfahrzeug — und Fahrradverkehr, Dr. jur. Emil Stadler, Rechtsanwalt, Usetu, Schweiz, Autor —* Schwetsi Autoklubi abiesimees ja Eesti Autoklubi auliige — on tegelikult osa võtnud selle seaduse väljatöötamisest. Töötades alaliselt automobilismi alal, oli temal kasutada rikkalik materjal, mida ta meisterlikult on osanud käsitada. Tema definitsioonid on täpsed ja põhjalikud, tema näited arusaadavad ja tabavad, ning keel võrratult selge. Kuna ka meie seadusi ja määrusi on katsutud luua välismaa eeskujul — automobilism on ju oma iseloomu poolest rahvusvaheline — siis võime seda raamatut soojalt soovitada igale õigus-teadlasele, kellel on kokkupuuteid automobilistega.

*Ernst Mahle, Stuttgart.* Väljaandja Dipl. ins. „*Deutsche Motor-Zeitschrift*“, Dresden — A19. Hind M. 1.50 (ettemaksmise korral), M. 1.80 (järelmaksuga). Raamat annab selge ülevaate kergemetalli kolvi arengust. Kolmest peaprobleemist kolvievehituses (jõuülekanne, kolvisiseseade, kolvitihendus) on tihendusprobleem jäänud peamureks kuni praeguseni.

Kergemetallist kolvi on ökonoomne bensinitarvitus jne., kuid senini oli malmist kolvi eluiga pikem. Raamatus näidatakse kuidas nüüd on leitud rahuldav lahendus sellele probleemile, nimelt võetakse malmist kolvil kolvirõnga partii ja asetatakse kergemetallist kolvile. Kolvide ja silindrite eluiga on tunduvalt tõusnud.

*Ernst Mahle* poolt avaldatud raamat on veenev ning selge, rikkalikult illustreeritud katsete diagrammidega, joonistega ja piltidega vanadest ning uutest kolvidest.

Dipl. ins. *Hellmut Drošcha.*

## Naali.

### MISPÄRAST?

*Juhustik möödamineja:* „Mis rahvakogumine siin on — õnnetus autoga, või...?“

*Üks pealtvaatajatest:* „Autojuht otsib kummist naela auku.“

*Möödamineja:* „Milleks või mispäraast tal seda auku on vaja?!“

## Lühemaid teateid.

## 1933. A. 6 ESIMESE KUU JOOKSUL AMEERIKAS MÜÜDUD AUTODE ARV.

Mark.	1933. a.	1932. a.	+ ehk —
Chevrolet	289.830	243.450	+46.380
Ford	170.282	153.937	+16.345
Plymouth	131.829	73.975	+57.854
Pontiac	54.397	35.951	+18.426
Dodge	45.038	20.475	+24.563
Buick	30.339	38.714	-8.375
Oldsmobile	22.205	17.746	+4.459
Essex	20.266	16.907	+4.359
Chrysler	16.737	10.118	+6.619
De Soto	11.881	19.234	-7.353
Rockne	11.678	10.383	+1.295
Willys	10.353	16.047	-5.694
Studebaker	9.743	19.034	-9.391
Auburn	8.735	8.579	+156
Nash	6.869	16.235	-9.366
Graham	6.275	8.926	-2.651
Packard	5.555	7.592	-2.037
Hupmobile	4.349	8.492	-4.143
Cadillac	2.645	4.829	-2.184
Austin	2.518	679	+1.839
La Salle	2.290	2.672	-382
Hudson	2.109	7.130	-5.021
Reo	1.982	2.676	-694
Lincoln	1.327	2.093	-696
Pierce-Arrov	1.130	1.839	-709
Continental	1.081	—	—
Franklin	828	1.173	-345
Willys-Knight	207	2.743	-2.536
Marmon	80	1.083	-1.003
Mitmesugust	827	3.347	-2.520
Kokku	873.435	754.959	+118.476

See näitab, et kriisiaja peale vaatamata 1933 esimese poolaasta jooksul on Ameerika autode müügis võrreldes 1932. a. sama ajaga, tõusu olnud ümmarguselt 120.000 autot. *Marmon* näib üldse turu kaotanud olevat, sest müüdnud autode arv on alla 100. Üle 50% kaotanud on *Nash* ja *Hudson*, *Willys-Knight* isegi 90%.

## EDE- VÕI TAGARATASTE VEDU?

See küsimus esineb praegu sagedamini kui kunagi varem, eriti just väikeautode ostu juures. Suurematel sõidukitel ei ole see küsimus nii tähtis, kuna seal ruum ei ole nii piiratud. Väikeautole asetatakse tänapäev samad nõudmised, mis suurtelegi, ja seepärast näitab ederataste vedu suuri paremusi. Jõuallik ja jõuülekanne asuvad üksteise lähedal, kardaantoru ja differentsiaal võimaldavad sellist lahedat kohajaotust, mida kunagi ei saavutata tagarataste veo juures. Peale selle on ederataste veo ehitus odavam ja mootor kaalult kergem. Õeldakse ka, et ederataste veoga auto paremini teel seisab, kindlamalt kurvet võtab, mida aga siiski tagaratasteveoga auto sama hästi võib sooritada, kui ainult raskuspunkt asub madalal, ja veel parem — kui auto on varustatud õõtsuvate assidega.

Kui aastate eest esimesed Ameerika ederataste veoga autod Euroopas müügile ilmusid, siis oli nendega võimatu sõita just lumistel teedel ja suurteil tõusudel. Viga seisis selles, et raskus oli jaotatud väga ebasood-

salt, ja seeläbi ederataste adhäsioon teatud tõusunurga all puudulik. Ei pea aga seepärast arvama, et ka kõik Euroopa ederatasteveo autod omavad sama vea. Mitmed firmad on tõestanud vastupidist oma ederatasteveo mudelitega. Mõtlemata paneb aga asjaolu, mis juhtub siis, kui sünnib tuge kokkupõrge? Kahtlemata kannatab ederatasteveoga auto raskemini, kuid see ei tohiks veel tähendada, et ederatasteveo autode ehitusest tuleb loobuda.

Otsus ühe või teise tüübi kasuks pole veel tehtud. Kuivõrd tähtsaks aga seda probleemi peetakse, tõestab asjaolu, et paljud vabrikud teevad tõsiselt katseid sel alal ja üks Saksa vabrik ehitab isegi mõlemaid tüüpe, vaatamata kuludele.

## 2000 KM SÕIT LÄBI SAKSAMAA.

21—23. juulil s. a. korraldas Saksamaa autoklubi koos teiste asutustega 2000 km sõidu läbi Saksamaa. See sõit oli mõeldud autode ja mootorrataste vastupidavuse sõiduks, samuti ka juhtidele. Autodele üle 4 liitri — määrati keskmine kiirus 88 km tunnis, üle 2 liitri — 82 km tunnis, 1½—2 liitrit — 74 km tunnis, 1—1,5 ltr. — 70 km ja väikestele autodele alla 1 ltr. — 60 km. Mootorratastele korviga — 60—66 km ja solo-masinatele 50—66 km tunnis. Baden-Badenis ja Chemnitz'is kokku startisid 461 jõuvankert ja nendest jõudsid sihtpunkti 188. Kõik teised langesid välja. Huvitav on märkida, et startinutest suurtest autodest langes välja 82%, keskmistest — 28% ja väikestest 34%, mootorratastest — 62%. Erilist hindamist leidsid Mercedes-Benz tüüp 200 ederataste veoga, Adler-Trumpf ja Primus, DKW, Stoewer ja BMW.

Võistlejatest ja auhinna saajatest 164 jõuvankrist tarvitasid sõidul 134 jõuvankert *Bosch* küünlaid ja valgustusvarustust ja võitjatest 106 tarvitasid *Shell* bensiini ja õli.

## JÕUVANKRITE ARV SAKSAS SUURENEB.

Hiljuti avaldatud andmete järele oli Saksas 1. juunil tänavu igasuguseid jõuvankreid kokku 1.562.823. Sellest arvust oli veoautosid 155.219 ja autobusse 11.390. Mootorrattaid oli 852.776. Arvud on läinud aasta omadest tähelepandavalt suuremad, kuid siiski alla 1931. aasta arvude. Teine tähelepandav asjaolu on see, et autode arv kuni 1000 kilo kaaluni on suurem kui 1931. aastal ja 5,5 m.-tonni kaaluvate veovankrite arv on tõusnud 9081 pealt 1931. a. kuni 9122-ni tänavu. Viimased on peamiselt 6-rattalised rasked veoautod. Nelja-rattalised suured veoautod kaovad. Kõige populaarsem Saksas on 1—2-tonniline veoauto — neid oli 1. juunil 71.237.

## EUROOPA KÕRGEIM AUTOTEE.

Kõrgeim autotee Euroopas ehitati Prantsuse Pyrenäe mägestikku, ja viib Pic du Midi tipuni, mille kõrgus on 2877 meetrit ja senini oli ületamatu. Tee üldpikkus kuni mäetipuni on 5800 mtr. Tee sisseõnnistamine sünnib neil päevil.

## INGLISE AUTOÜHINGUL 500.000 LIIGET.

Aastal 1905 asutatud inglise autoühing registree ris neil päevil oma 500.000 liikme. Autoühing on palju kaasa aidanud autoasjanduse edendamiseks ja on alati kaitsnud autoliiklemise huvisid.