



# Atas

## MOOTORSPORDI AJAKIRI



REBANE  
*rõõvib*  
KANU

### HALB ÕLI RÕÕVIB BENSIINI

Teie mootorist. VEEDOL'i abil klapid ja kolvid avanevad ja sulguvad õigeaegselt. VEEDOL kindlustab Teile suurima hulga kilomeetreid iga liitri bensiini kohta. See on põhjuseks, miks ikka uued tuhanded motoriste kogu maailmas pöörduvad selle parima õli tarvitamisele.

OSTKE VEEDOL JA SÄASTKE BENSIINI

**VEEDOL**  
MOOTORÕLI

lisakilomeetrite mootorõli . . . vähendab bensiini kulu

**3/4**

1940

## Pikal automatkal

mõnusamat kehakinnitust pakuvad



- KONSERVID
- VORSTID
- SINGID
- PIRUKAD

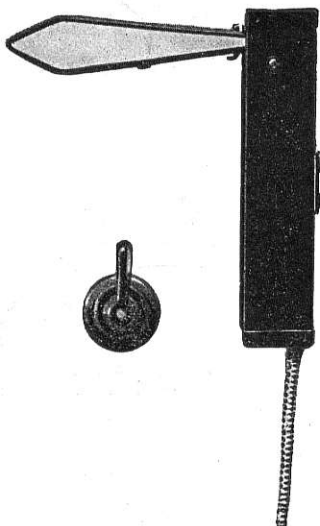
ja teised eksportapamajade tööstus-  
saadused

Müügil lihatsentraalides ja paremates toiduainetekauplustes

Tellimised: **TALLINN**, telefon 478-54  
**TARTU**, „ 40-50  
**VÕHMA**, „ 42

Ühing „EESTI LIHAEKSPORT“

## **Auto-suunanäitajad**



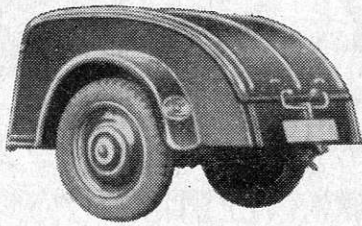
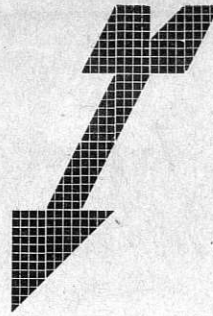
Mehaanilised ja elektro-  
magnetilised, kahes tei-  
sendis — kroomitud ja  
mustaks lakeeritud  
V a l m i s t a t u d  
rahvusvaheliste määruste kohaselt  
M ü ü g i l k ö i g i s  
suuremais autoärides

**TARTU TELEFONIVABRIK A/S.**

Tartu, Puiestee 9-11, tel. 22-34



Teie auto võimsuse  
ratsionaalseks kasutamiseks tarvitage



**järelevankreid**

„VOLVO“ esindus:

**LEHO TAOS**

TALLINN: V. KARJA 12.

TELEF. 412-00  
413-00



*Miljonid sõitjad teavad:*

**Bosch varustus tagab võrratu  
edu sõidus !**

Magneetod, auto elektriosa, diiselvarustus jm. laske korrastada eranditult BOSCH-TÖÖKOJAS, sest ainult meil töötavad BOSCH-eriväljaõppega tööljõud.

PEAESINDAJA:

**K/k. ARNOLD UNGERSON**

Tallinn, Vene t. 6.

Telefonid: Juhatus 428-55; kontor 448-90

*Juba kaheteistkümnead aastat  
tehnikat ja mootorspordi ajakiri*

# AUTO

ON AINUKENE SELLEALALINE AJAKIRI EESTIS

„**AUTO**“ avaldab kõiki auto- ja lennu-  
alalisi uudistateid kogu maailmast.

„**AUTO**“ on usaldatavaks sõbraks kõi-  
gile mootorsportlasile.

„**AUTO**“ toob Eesti Mootorspordi Klubi,  
Eesti Motoklubi, Tartu Auto-  
klubi ja autojuhtide organi-  
satsioonide teateid.

„**AUTO**“ toob huvitavaid matkakirjel-  
dusi ja liikluskorraldusi kogu  
maailmast.

„**AUTO**“ aastakäik maksab kr. 5, pool-  
aastaks kr. 2.50, üksiknumber  
50 s. Tellimisi võtavad vastu  
kõik postiasutused.

## AJAKIRI „AUTO“ TOIMETUS JA TALITUS

asub Tallinnas, Vabaduse väljak 7—5, (EKA majas)  
Telefon nr. 468-05. Posti jooksev arve nr. 570

*Uuendage veel täna „Auto“ 1940. a. tellimine*





# MOOTORSPORDI AJAKIRI

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

EESTI MOOTORSPORDI KLUBI

JA

EESTI MOTOKLUBI

TEATEID

**Nr. 3/4**

(38/39)

1 9 4 0

XII AASTAKÄIK

**TOIMETUS:**

TALLINN, VABA-  
DUSE VÄLJAK 7-5  
KÕNETR. 468-05  
POSTIJOOKSEV  
ARVE NR. 570

TEGEV JA VASTU-  
TAV TOIMETAJA:  
**TEOD. POHLAK**

TEHNILINE  
TOIMETAJA  
**AIN MERE**

**VÄLJAANDJA:**  
EESTI AUTOKLUBI  
**TELLIMISHIND:**

AASTAS KR. 5.  
1/2 AASTAS 2,50  
ÜKSIGNUMB. 50 S.

## SISU:

*H. Tann:* KUIDAS KÄITUDA LIKLUSÕNNETUSE PUHUL

*Foto-udiseid:* FOTOSÖBER AUTOMATKAL

KITSASFILM AUTOMATKAJALE

*H. Tann:* JÕUVANKRITE SEADUS MUUDETUD KUJUL

*Ins. N. Voore:* KUIDAS PARKIDA?

EAK KELLA-VIIH-TEE

ROHKEM HOOLT AUTOREHVIDE VASTU

*Intervjuu:* SAKSA RAHVAAUTO KdF VIINI KEVADMESSIL

*A. Nõu:* KESKÖLITAMINE

TEHNILISI UUDISEID

AUTO JA JALAKÄIJA

SÕJA-UUDISEID

LÜHITEATEID KODUMAALT

TEATEID AUTOJUHTIDELE

STATISTIKAT

SPORDI JA KLUBIDE TEATEID

LÜHITEATEID KOGU MAAILMAST

KÜSIMUSI JA VASTUSEID



E2 6600



# Kuidas käituda

## liiklusõnnetuste

### puhul

H. Tann

Katastroof! Mis edasi?

**V**ÕIB juhtuda, et aasta jooksul nii mõnigi jõuvankrijuht võib üle elada suurema või väiksema liiklusõnnetuse kas kannataja või pealtnägija osas. Kuna õnnetused juhtuvad ootamatult, siis oleks üsna hea, kui jõuvankrijuhid ühel vaikselt tunnil järele mõtleksid, kuidas toimida õnnetusjuhtudel.

On päris selge, et õnnetuste puhul tekib õnnetusest osavõtjate juures ärevus. Ka siis, kui pole midagi suuremat juhtunud, tabab osavõtjaid hirm. Kellel rikneb seedimine, kellel värisevad hirmust käed ja jalad, kellel tõuseb hirmus viha, mis laheneb söimuvalingus jm. On ka neid, kes jäävad juhtunu vastu täiesti ükskõikseks. See kõik oleneb muidugi inimeste iseloomust. Säärane olek õnnetuste puhul on väär. **Kui juhtub mingisugune õnnetus, tuleb jääda rahulikuks ja talitada kainelt, sest sellest oleneb suuremalt jaolt edaspidine asjakäik.**

Sageli juhtub, et nii mõnigi õnnetusest osavõtja jõuvankrijuht põgeneb õnnetuspaigalt, et sellega pääseda vastutusest. Selline talitusviis ei sobi jõuvankrijuhi kutsele ja on karistatav ning teiseks säärane põgenik ei pääse ikkagi vastutuselevõtmisest. Põgeniku leidmiseks võtab meie politsei sel korral kõik tema käsutusesolevad abinõud tarvitusele.

Sageli loeme ajalehist, et õnnetuse puhul on juht põgenenud sündmuskohalt. Nii näiteks:

Raske autode-kokkupõrke puhul Haapsalu—Paldiski maanteel, kus üks sõitja sai raskeid ja 3 kergemaid vigastusi, põgenes sõiduautojuht sündmuskohalt ametivõimude kohale saabumisel.

Edasi Põltsamaa—Tallinna maanteel kihutas sõiduauto veoautole otsa. Mõlemad seesisstujad, nii juht kui ka juhi kõrval istuv isik pagesid sündmuskohalt, jättes purunenud sõiduauto teele. Hiljem selgus, et mõlemad olnud purujoobnud.

Mõni lugu amokisõidust: Paistu vallas Sultsi aleviku piirkonnas leidis aset kaks autoõnnetust ühe ja sama Viljandi taksoautoga, mis oli tingitud autojuhi viinastunud olekust. Autojuht-omanik sõitis esiteks Rebase talu kohal kraavi, kusjuures nii juht kui ka masin said tublisti kannatada. Kuna masin tuli kraavist välja sõidukõlblikuna, siis kihutas purjus autojuht edasi, et joosta uuesti maanteekraavi. Katastroofi-paik oli olnud õige kohutav, kuna auto oli pritsitud üle juhi verega ning samal ajal jooksis purunenud viinapudelist kallist märjuke vabalt maha. Et joobnud meeste seiklushimu ei saaks uuesti areneda tegelikkuseni, oli keegi nupukas mees lasknud masina bensiinist tühjaks ning keegi õnakaupmees oli politseile teatanud, kellele oli sama juht peagu otsa sõitnud enne esimest katastroofi.

Ei saa ütelda, et praegused karistusnormid sellise käitumise puhul oleksid väikesed.

Liiklemismääruste § 45 ütleb, et kui liiklusvahend on põhjustanud otseselt või kaudselt mingi õnnetuse, siis on selle juht kohustatud peatuma, olukorra selgi-

tama ning abistama kahju saanud. Tarbekorral peab juht andma esimest abi ja raskemal juhtudel vigastanud isiku transporteerima arstiabiandmiskohta, või kui see tal ei ole võimalik oma liiklusvahendiga, siis abinõud tarvitusele võtma, et transport teostataks mõnel muul viisil. Igal juhul peab juht kahjusajaale teatama oma nime ja elukoha ning juhtunud õnnetusest esimesel võimalusel informeerima politseid.

Selle korralduse rikkumise eest võidi varem karistada KrS § 122 järele arestiga mitte üle ühe kuu või rahatraviga kuni 100 kr. Kuna see karistus osutus liiga väheseks, eriti siis, kui maanteel jooksis kannatanu verest tühjaks, siis täiendati seaduse-uuendiga hiljuti Kriminaalseadustiku § 230<sup>1</sup> järgmiselt.

Liiklemisvahendi juht, kes süüdlane selles, et ta liiklemisvahendiga põhjustatud õnnetusjuhtumi korral ei täitnud seaduse või määruse eeskirju, mis antud õnnetuskohal peatumise, õnnetusolukorra selgitamise või õnnetuse läbi kannatanu abistamise kohta, karistatakse:

**vangimajaga mitte üle kuue kuu.**

Liiklusõnnetuste puhul on soovitatav, et jõuvankrijuhid niivõrd, kui nad ise on suutelised, kuni politsei sündmuskohale jõudmiseni võtaksid enda peale nende käsutusesolevate võimaluste piires sündmuskoha kaitsmise uudishimulike eest. **On vaja, et pidurdustekonna ja muud jäljed säiliksid kuni vaatluse toimepanemiseni.**

On keegi õnnetuse tagajärjel vigastada saanud, tuleb hoolitseda eeskätt tema abistamise eest, olgugi et sel ajal, kui abistatakse, võivad uudishimulikud väärtuslikke jälgi miteteadlikult kõrvaldada.

### Eesti Autoklubi 1940. a. tegevuskava

Arvestades praeguseid erakordseid olukordi, Eesti Autoklubi on otsustanud oma 1940. a. tegevuskavast välja jätta kõik suuremad sportlikud üritused ja vastavalt sellele on koostatud ka hooaja tegevuskava:

**25. mail** — suvise hooaja avaväljasõit

**16. juunil** — väljasõit Aegviitu

**17. augustil** — klubi 16. aastapäeva puhul traditsiooniline tähesõit Pärnu. Aastapäeva koosviibimine Pärnus

**Septembris** — „vähjaõhtu“ Saku-Tammemaal.

1940. a. liikmemaksu tasumise tähtajaks on 1. juuni k. a.



Politsei kohalejõudmisel tuleb anda juurdlust toimetavale ametnikule täpsed andmed sündmuse arenemise kohta. On soovitatav, et sündmuskohast tehtaks skemaatiline joonis ja valguspilt. Pidurdustekonda on soovitatav märkida kas kriidiga, väikeste kividega või millegi sarnasega. Joonisele peab märkima sündmuskohal leiduvaid puid, laternaide, poste, liiklusemärgid jm. Ei tohi puududa tunnistajate asukohad õnnetushetkel.

Mis puutub tunnistajatesse, siis tavaliselt on neid õnnetuse puhul alati rohkesti. Tuleb valida vaid neid, kes tõesti on sündmust pealt näinud ja võivad anda sündmuse kohta täpsed andmeid. Eelistatavim tunnistaja oleks muidegi, kes sündmust on pealt näinud. Eriti jõuvankrijuhid kui sellal alal kogenud isikud võivad anda sündmuse kohta paremaid seletusi kui mittejuhid.

On soovitatav, et asjaosaline jõuvankrijuht teeks endale märkmeid asetleidnud sündmuse kohta, et hiljem kohtulikul eeluurimisel mitte anda vastukäivaid seletusi või vabandada ennast sellega, et sündmuskäik on meelest läinud. Märkmed peaksid sisaldama: aega, millal juhtus õnnetus, nähtavuse võimalusi, milline oli sõidutee kate, ilmastikku, sõidukiirust enne õnnetust, kas anti signaali, kas sõidutee oli valgustatud, kas sõidukivalgustus oli korras, siis lähemat kirjeldust sõidukite ja aineliste kahjude kohta, kas pidurid ja rool olid korras. Kui jõuvankris viibisid kaasreisijad, siis nende nimed, kes kahju või vigastada said jm.

Politseilisel juurdlusel tuleb rahulikult kaaluda vastuseid. Kui ollakse ärritatud, siis mitte kohe vastata, vaid paluda mõni minut rahunemiseks. Peab meeles pidama, et iga vastus, mis antakse, on kaaluva tähtsusega ja sellega välditakse arusaamatusi.

Kui juhtub mõni õnnetus autode kokkupõrke puhul ja politseiametnikku pole kohal, siis on soovitatav tingimuseel, kui asjaosalised on mõistlikud ja rahulikud inimesed ning keegi pole vigastada saanud ja ainelised kahjud on väikesed ning asjaosalised lepivad omavahel kokku kahjude korraldamise asjas, mitte tülitada politseid, kes nii-kui-nii on juba kooramatud töödega. Nende ridade kirjutajal on juhus olnud näha nii Helsingis, Stokholmis kui ka Berliinis säärasteid õnnetusi, kus asjaosalised korraldasid ise omavahel kokkupõrke tagajärjel tekkinud kahjud. Teistel juhtumitel on ilmingimata vajalik politseiline teadaanne.

On jõuvanker kindlustatud õnnetuste vastu, tuleb sellest aegsasti teatada kindlustusseltsidele. Ka sel puhul tuleks seda teha, kui arvatav kahju on üliväike. See hoiab ära hilisemaid nõudmisi. On väga soovitatav, et kindlustusseltsid omaksid asjatundjaid ja kahju hindamine sünniks kindla korra alusel, mitte aga nii, nagu on kombeks saanud hinnata kahjusid pauskaalsummana (kogusummana).

Ka on soovitatav tekkivate protsesside puhul aegsasti pöörduda juristi poole, kes võtaks kaitsmise enda peale. Tavaliselt aga tehakse meil nii, et alles kohtupäeval pöördutakse juristi poole palvega võtta kaitsmine endale. Tuleks talitada selliselt, nagu tegid seda roomlased: enne laste abiellumist või tehingute sooritamist pöörduti alati enne juristi poole nõu küsimisega, mitte aga siis, kui oli vaja ette võtta lahutamine või tehingu tühistamine.

Lõpuks olgu öeldud, et õnnetuste puhul jõuvankri juht säilitagu rahu ja külma verd, nagu kapten merel. On saanud vigastada inimesed, tuleb neid otsekohe abistada ja siis teatada sündmusest politseile. Mis puutub tunnistajatesse, siis peavad nad oma seletuste andmisel olema saajaprotseidilist kindlad, et asi oli nii, aga mitte teisiti. Tunnistajad on palju halvemad õnnetuste põhjustajatest, kui nende andmete põhjal ebaõigelt tõstetakse kellegi vastu süüdistus.



## pöördfilmid

### Isopan - F - Pöördfilm

8 mm ja 16 mm

Tundlikkus: nagu negatiivfilmil  $\frac{15^0}{10}$  DIN

Kasutatav: eriti kohane päevalgusvõtteiks väljas igal aastaajal

### Isopan - ISS - Pöördfilm

8 mm ja 16 mm

Tundlikkus: nagu negatiivfilmil  $\frac{19^0}{10}$  DIN

Kasutatav: sisevõtteiks, halbade valgustus-tingimuste puhul ja kunstvalgusega

### Agfacolor - Pöördfilm

Tundlikkus: nagu negatiivfilmil  $\frac{13^0}{10}$  DIN

Igaks otstarbeks vastav film

I. G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft

Agfa Photo

Agentuur „ESTANIL“

Kursell & Raudsep

Tallinn, Vene tän. 14, tel. 471-23

# Fotosõber automatkal

## Autosõitja maastikuülevõtetest

**A**UTO on midagi ilusat ja meeldivat: väike klasseintega ratastel vee- rev toake, mida meie juhime tuntud ja tundmatutel teedel, olgugi et iga ruutmeeter maastikku on täpselt kartografeeritud, kuid autoga matkates meie avastame selle uuesti. Vaheldusrikkas järjekorras mööduvad meist linnad, külad, asulad — maailm muutub meie ees avaramaks ja ühtlasi väiksemaks.

Enne auto ostmist peetakse pikalt ja laialt sõpradega nõu, millist, kui suurt ja mis värvi auto osta. Muidugi nii sõprade kui ka tuttavate soovitusel on risti vastukäivad, kuid ometi on lõpuks auto ostetud ja pandud alus autoomaniku rõõmudele ja muredele.

Fotosõbra seisukohalt oleks küll eelistatavam heledavärviline auto, sest see sobib ülevõtetel iga maastikuga, kuna tumedavärviline meenutab leina ja näeb välja pildil inetuna. Pealegi põhjustab tume autovärv suvel sisetemperatuuri tõusmist ja mõjub meelte väsitavalt.

Mis fotosõpra pärast auto ostmist eriti rõõmustab, see on äkitselt suurenenud sõprade ringkond. Uhke autoomanik on varsti ümbritsetud kenamatist fotomodelidest ja võib loota nädala lõpu-väljasõidul oma kaamerale ilusamaid ülevõtteid. Selle juures jääb aga auto siiski vormitüüsilikumaks modeliks: ta ei kaota millalgi fotografeerimise taset ja püsib nurisematult pikema valgustamise juures temale kätteenäidatud seisangus.

Varsti oleme ka auto ülevõtete juures selle mõjuvama vaatekoha üles leidnud ja võime tähele panna, et isegi lihtne neljasilindriline madalalt ja lähedalt ülevõtetuna annab välja aukartustäratava kaheksasilindrilise kolleegi vormi.

Sageli puudub meil maastikuülevõtetel esiplaan motiivi sügavuse mõjustamiseks. Ja selleks sobib alati auto ka siis, kui meie pildil näeme ainult üht osa mootorikattest. Aga selle juures ei tohi meie ära unustada, kas tahame peaaegu jalgikult auto või maastiku ülevõtet. Ei tohi ka auto seisangu valimisel silmas pidamata jätta, et see sobiks kooskõnaliselt maastiku üldpildi. Mitte pildi ette, vaid pilti tuleb asetada auto — ja selles seisneb just peaküsimus.

Teine küsimus on kaamera valik. Kauane seismine ja klõpsutamine pildistamisel tüütav sõpru ja ebaõnnestunud pilt võib võtta isegi matkärõõmu. Sageli võib seejuures kuulda haavavat võrdlust halva hambaarsti tegevusega. Ei tohi unustada ka pisut „režiid“, sest rõõmsaid nägusid näeb sageli ainult kuni statiivi puudutamiseni. Kõige selle vältimiseks tuleb fotosõbral hankida selline kaamera, mille käsitamine on lihtne ja kiire, nii et ülevõtteküsimus oleks vaid silmapilguküsimus.

Matka ülevõteteks võiks valida *Ikonta 6×6*, sest see on üks odavamaid esmajärgulise Tessariga 1:3,5. Ehituselt on ta aga väga vastupidav ja sellega saab ka oskamatu teha ülevõtteid kartuseta, et kannataks aparaati. Sinna juure kuulub muidugi veel automaatne päästik, sest kes ei tahaks ka ise ühes pildistatud olla.

Objektiiv ja ava tuleks juba algusest peale seada punasele punktile. Nende kahe punkti seadmisega on ilusa ilmaga kindlustatud 90% ülevõtete õnnestumisest. Kogemusvormelina võiks siin tarvitada: valgustus —  $\frac{1}{50}$  sek., ava 11 juures võib juba algusest peale seada katik  $\frac{1}{50}$  sekundile.

*Ikonta 6×6* hüvedeks on:

1) Tal on ainult 7,5 sm põletiskaugus, s. o. ta annab suure sügavusteravuse lühikese põletiskauguse tõttu ja omab suurt pildistamisnurka, mispärast temaga saab võtta palju pildile.

2) Ta omab kvadraatset pildiformaati. See on eriti tähtis maastikuülevõtete juures. Sageli murtakse pead selle üle, kas teha ülevõtte püst- või põikformaadis. Esimesel juhul saame kitsa maastikuriba ja palju taevast või pilvi, teisel juhul aga pikliku maastiku, kuid ilma pilvedeta. Ülevõtte jääks mõlemal juhul ilmetuks. Seepärast oleks eelistatum *Ikonta* ruutformaad  $6×6$ , sest ühenduses lühikese objektiivi põletiskaugusega saame soovitud ülevõtte, millel on küllalt maastikku ja samuti taevast või pilvi.

Eeltooduga ei taha mina väita, et *Ikonta* kõrval teised kaamerad kaotaksid oma olemasolu mõtte. Iga aparaat on teatavaks otstarbeks konstrueeritud ja siin soovitatud tulemusi võib saavutada ka mõne teise aparaadiga. Ent

mis puutub automatkaja ülevõtteaparaati, siis võib küll iga automatkaja rahulduda *Ikonta 6×6*-ga, sest see täidab temale esitatud nõudmised ja annab soovitud pilditeravuse.

H. M.

## Kitsasfilm automatkajale

**S**UVE tulekuga muutuvad pildistamise võimalused avaramaks, samuti filmimine. Rõõmustava nähtena võime märkida, et kitsasfilmi tarvitamine on viimasel ajal meil Eestis tugevasti laienenud ning poolehoidu leidnud. Praegu piirdub tema levik küll veel rohkem koolide ja organisatsioonidega, kuid on ka suur hulk amatööre, kes tegutseb järjekindlalt filmimisega. Arnemine näitab meile, et kitsasfilmi-amatööride pere veelgi suuremaks paisub.

10-mm kitsasfilm tuleb oma hinna suhtes kõne alla peamiselt organisatsioonidele, millised majanduslikult jõukamad. Üksik filmi harrastaja peab aga oma taskut arvestama ja valib seepärast ligi 4 korda odavamama 8-mm kitsasfilmi. Muidugi on ka 8-mm filmi ülevõttekaamerad palju odavamad ja väiksemad. Nende kaasaskandmine ei osutu tülikaks, kuna nende mõõdu ei ületa tavalise fotoaparaadi suurust. Projitseerimisel saavutatav pildipind on umbes 1 ruutmeetri suurune, mis täiesti küllaldane amatööridele ning ajakohane arvesse võttes moodsate korterite suurus.

Iseäranis huvitavaks on 8-mm film muutunud pärast uute filmsortide ilmumist. Nii on *Agfa* nüüd turule saatnud ülitundliku *Isopan ISS* pöördfilmi  $\frac{19^\circ}{(10\text{ DIN})}$  ning isegi *Agfacolor* värvifilmi  $\frac{13^\circ}{(10\text{ DIN})}$ . Seega on amatööridel pöördfilmis sama valik kui 16-mm kitsasfilmi juures, mis oli seni eelistatumas seisukorras.

Filmikaamera ostmine ja käsitamine ei tohiks amatööridele ka palju muret teha. Sama käib ka projektsiooniaparaadi kohta. Täiuslikumat ja valgusejõulist ülevõttekaamerat saab juba keskmise fotoaparaadi hinnaga. Nii maksab *Agfa-Movex 8* ainult kr. 221—.



# Jõuvankrite

## seadus

### muudetud kujul



JÕUVANKRITE seaduse muutmine tohiks küll huvi pakkuda kõigile, kes tegelevad autoasjanduse ja transpordiga. Muutmine avaldati 6. veebr. 1940 RT 12. Seaduse paranduse andmine oli tingitud asjaolust, et meie liiklustingimused on tunduvalt ja oluliselt muutunud.

Kuigi uues seaduses jäävad püsima vana Jõuvankrite seaduse põhimõtted ja alused, toob ta siiski esile terve rea muudatusi ja parandusi. Nendest olgu märgitud tähtsamad.

Kui varem maksustati iga aasta esmaabipunkti-maksuga autobust 5 krooniga, siis uue seaduse järelle maksustakse nüüd 10 krooniga, ja teedeministril on õigus anda juhiseid esmaabipunkti-maksude tarvitamise, arvestamise ja laekunud maksumuudetest aruandmise kohta.

§ 15. on täpsustatud, kuidas teostub jõuvankri- ja esmaabipunkti-maksu tasumise kord ja tähtajad.

Uues Jõuvankrite seaduses on kahelehelise autobuse lubatud üldkaal 16 tonni ning kolmeteljelise oma 19 tonni. Sääraste raskete autobuste registrimine teostub vaid maanteede talituse loal. Viimane määrab niisugustele autobusitele ka liiklemisteed.

Selle laadimine ja käsitus on peaaegu lihtsam tavalise fotoaparaadi omast. Nagu kuulda, ilmub varsti turule sama mudel varustatult fotoelektrilise valgusemõõtjaga. See on mehaanilises ühenduses aparaadi avaga ning teeb töötamise aparaadiga eriti mugavaks. Eksimised valgustused on seega välditud.

Projektsiooniaparaati *Agfa-Movector* 8 võib saada kr. 300.— eest. Selle käsitamine on nagu moodsal raadioaparaadil lihtne ja äraõpitava poole tunni jooksul. Pildi projitseerimise pinnaks võib olla iga lina või valge sein. Selles suhtes eriväljaminekuid ei ole.

Lõpuks võiks tähendada, et *Movex* 8



Häid ülevõtteid saab ainult hea aparaadiga. Ülaltoodud automatk on pildistatud Ikontaga 4,5×6, Tessar 1:3,5; ava 11; 1/50 sek.

Muudatusi on võetud ette ka jõuvankrijuhtide katsekomisjonide osas. Nüüdsest peale määrab teedeminister jõuvankrite registrimisasutused, millele juure asutatakse jõuvankrijuhtide katsekomisjonid. Peale selle võib teedeminister lubada asutada katsekomisjone ka teiste riigi- ja omavalitsusasutuste kui ka eriasutuste ja organisatsioonide juure. Teedeministril on õigus katsekomisjonide tegevust lõpetada või ajutiselt katkestada.

Katsekomisjonide liikmete arvu määrab maanteede talituse direktor ning kinnitab komisjoniliikmed asutuse või organisatsiooni ettepanekul, kelle juures komisjon asub, kusjuures maanteede talituse direktoril on õigus määrata komisjoni koosseisu ka oma esindaja.

must-valge filmi kassett, mis sisaldab 10 meetrit filmi, maksab ainult kr. 7.30 või kr. 8.40 olenevalt filmisordist. Kuna üheks stseenipikkuseks loetakse keskmiselt 0,5 m, võib niisuguse filmiga vändata ligikaudu 20 mitmesugust toimingut. Seega maksaks iga stseen umbes kr. —,37 kuni kr. —,42, mis ei tohiks palju olla, kui arvesse võtta, et meie oma suviseid matku ja läbielamusid võime talvel uuesti soojas toas nautida. Eriti väärtuslikuks muutuvad meile aga filmid, kui meie end ise, oma lapsi ja tuttavaid aastate pärast võime näha elava pildina linal.

V. U.

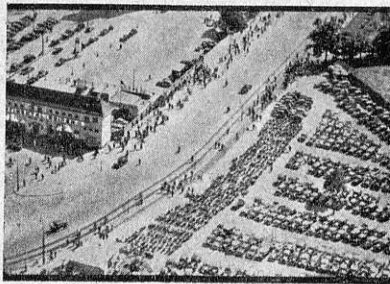
Ümber korraldatud on ka juhtimislubade äravõtmise kord. Kui ilmnevad säärased asjaolud, et isikul, kelle kohta on põhjendatud andmeid, et neil on halvad elukombed või kelle tervislik või vaimne seisukord ei kindlusta jõuvankrijuhi ülesannete täitmist, võidakse jõuvankri juhtimise luba ajutiselt või jäävalt ära võtta või neil I ja II liigi luba ümber vahetada vastavalt II või III liigi loa vastu.

Kui loaomanikku on karistatud jõuvankrite või liiklusmääruste rikkumise eest kaks või rohkem korda ühe aasta kestel, võidakse temalt juhtimisluba ära võtta kuni 2 kuuni. Kui aga loaomanikku on karistatud jõuvankri rooli- või piduriseadise rikete eest, võidakse temalt juhtimisluba ära võtta kuni 2 kuuni ka esmakordse karistuse puhul.

Olenemata eelmises lõikes ettenähtud tingimustest, võidakse juhtimisluba ära võtta ajutiselt ka rohkem kui kaheks kuuks või jäävalt:

- 1) raskete liiklusõnnetuste puhul, kui õnnetus juhtus loaomaniku süü läbi;
- 2) ebakaines olekus jõuvankri juhtimise korral;
- 3) juhuveo teostamisel, juhuveo- ja liiklusmääruste eeskirjade vastu eksimise puhul.

Juhtimisloa võtab ära või vahetab madalama liigi loa vastu ümber loa-



# KUIDAS PARKIDA?

INS-N-VCORE

LIKKLEMISMÄÄRUSTE järele loetakse parkimiseks liiklusvahendi seismajätmist üle viie minuti ning peatumiseks — liiklusvahendi seismajätmist alla viit minutit. Liiklusvahendite parkimine on lubatud kohtades, kus see ei takista liiklemist ja kus on üles seatud sellekohased liiklusemärgid või kus puudub vastav keelumärk. Parkimine ja peatamine on keelatud 5 m kauguses risttee või tänava nurgast ja kitsail teedel, kus parkivast või seisvast liiklusvahendist sõidutee ääreni on vähem kui 3 m.

Vastaspoolsetel tee ääritel võib liiklusvahendeid kohakuti parkida ainult siis, kui nende vahele jääb vaba tee vähemalt 6 m laiuses.

Nagu näeme, liiklemismäärused kirjutavad võrdlemisi täpselt ette, kus võib ja kus ei tohi parkida, kuid kahjuks peab märkima, et parkimisvõimalused jätavad meil üldiselt palju soovida ja autojuht peab paratamatult määrustest mööda hiilima. Autojuhid tihti peale pargivad autosid juhuslikult seal, kus neil kasulik, arvestamata teiste liiklejate liik-

lusjulgeolekut. Parkiv auto katab sageli vaadet tänavale, takistab vaba läbisõitu ja sunnib teisi kõrvale kalduma sirgjoonelisest sõidusihist, mis on eriti ohtlik jalgrattureile ja hobusõidukeile, kuna nad satuvad sõidutee keskosale, millega nad jäävad kiirsõidukite teele ette.

Liikluse areng ja jõuvankrite suur juurdekasv nõuab aga autode parkimisvõimalustele suuremat tähelepanu. Parkimiskohtade puudust on juba praegu teravalt tunda, seepärast elamute ja tööstuskeskuste planeerijad peaksid arvestama seda iga ehituse asendi-plaani koostamisel.

Tallinnas on küll ette nähtud parkimiskohad, kuid vaid mõni üksik neist rahuldab praegusaaja nõudeid ja paljude suurte asutuste juures nad puuduvad hoopis. Eesti Pank, Estonia teater, Tallinna linnavalitsuse ehitusosakond ja paljud teised asutused ei saa kiidelda parkimisvõimalustega, kuigi nende juures peaksid olema avarad parkimiskohad. Nii näiteks Tallinna linnavalitsuse ehitusosakonnal on tegemist tuhandete jõuvankritega, kuid osakond asub tänavas, kus autod ei saagi parkida, vaid auto peab jätma kõrvaltänavale. Jõuvankrite ülevaatuse ajal see tänav on siis kiilunud täis autodega, mis suureks nuhtluseks teistele liiklejatele; pealegi koht asub suure liiklusega keskuses ja autobusiini teel.

Parkimisvõimaluste suhtes oleme raskustesse sattunud juba igapäevases elus, kuid veel suuremat raskust ja muret toovad erakordsed sündmused, kus jõuvankrite juurevool pealinnas on suur. Selles kõiges on süüdi omaaegsed ehitajad ja planeerijad, kes ei näinud ette liikluse arengut, vaid piirdusid ainult seekordsete liiklusvahendite, s. o. hobusõidukite nõuetega, milledele oli küllalt ruumi liikumiseks ja parkimiseks kitsastel tänavatel. Nüüd aga, kus liiklus on tunduvalt suurenenud, peab astuma radikaalseid samme ka parkimiskohtade suhtes.

Et vältida liikluserahkust, välismaal mõeldakse juba aegsasti ka parkimiskohtadele. Saksa maal on isegi eri-

omaniku elukohale vastav jõuvankrite registrimisasutus kas enda, maanteede talituse või kohaliku politseiprefekti algatusel.

Samuti on õigus registrimisasutusel kas enda algatusel või maanteede talituse nõudel ära võtta ajutine sõiduõpetamise luba, kui ilmneb, et loaomanik ei kõlba sõiduõpetajaks.

Kui enne uue seaduse jõustumist peeti jõuvankrijuhtide karistuste kohta vastavat registrit ainult politseiprefektuurides, siis seaduse muutmisega peetakse nüüd maanteede talituses üleriigilist registrit. Varem registrid sisaldasid andmeid ainult prefektuuri piirkonnas elutsevate autojuhtide kohta. Seepärast tekkiski vajadus üleriigilise registri järele, mis sisaldaks andmeid iga juhi kohta, olenemata sellest, kus juht karistamise ajal elutses. See moodus on parem endisest selles mõttes, et nüüd on võimalik jälgida autojuhtide karistusi üleriigilises ulatuses ja vastavalt sellele kohaldada ka kehtivaid liikluseeskirju.

Kuna meil on praegu maksvusel mitut liiki juhtimisloa, siis olukorra ühtlustamiseks on muudetud § 37, mille järele teedeministril on õigus määrata tähtaega enne 1. aprilli 1938. a. väljaantud lubade ümbervahetamiseks.

Selgituseks olgu öeldud, et enne 1. aprilli 1938. a. väljaantud juhtimisloa on kehtivad järgmiselt:

- 1) endine I-a liigi luba vastab nüüd I liigi loale;
- 2) endine I või I-b liigi luba vastab

III liigi loale;

3) endine II liigi autojuhtimisloa vastab IV liigi loale;

4) endine I ja I-b liigi mootorratta juhtimisloa vastab V liigi loale;

5) endine II liigi mootorratta juhtimisloa vastab VI liigi loale.

Uudusena on seaduses § 38, kus riigikaitse huvides on jõuvankritega ning jõuvankrite osadega ja tarvetega kauplevad ärid ja ettevõtted kohustatud omal kulul esitama maanteede talitusele andmeid nende laosolevate ja välismaalt tellitud jõuvankrite ning jõuvankrite osade ja tarvete kohta.

Samuti on jõuvankrite valdajad kohustatud omal kulul saatma oma jõuvankreid ja nende juhte sõjaväelisteks otstarveteks voorisõiduharjutustele.

Lõpuks on uues seaduses tehtud oluline täiendus, millega tehakse erand ka neile, kelle tervislik seisukord ei vasta jõuvankrijuhtide kohta ettenähtud kõigile nõudeile, näiteks kellel puudub üks silm või jalg. Neile antakse luba välja maanteede talituse poolt määratud tingimustel, kui jõuvankri ümberehitusega või vastava seadisega või mõnel muul viisil on võimaldatud ohutu liiklemine.

Kahju vaid, et uuest seadusest jäi välja sunduslikkude loengute korraldamine neile, kes kalduvad rikkuma liikluseeskirju. Kahtlemata annaks säärase loengute korraldamine häid tulemusi, sest liiklusõnnetuste põhjuseks on enamasti määruste mittetundmine.

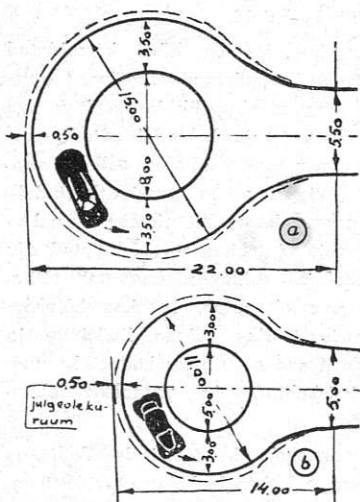
H. Tann



Näe „garaažide ja parkimiskohtade määrusega“ pandud kehtima nõuded uute ehituste planeerimisel ja projekteerimisel, et iga asutus või elamu, kus tegemist suure inimeste läbikäiguga, oleks varustatud ka garaaži ja parkimiskohaga. Maanteede kõrvale ehitatakse bensiinijaamad samuti parkimisvõimalustega. Vabadele väljakutele luuakse parkimiskohti ja neid planeeritakse nii, et neid saaks laiendada. Selleks tarvilik maa-ala sillutatakse ja vabale osale külvatakse muru, tehakse ilupeenraid või ehitatakse kergeid ehitusi, milliseid on võimalik tarbekorral kõrvaldada ja maa-ala muuta jällegi parkimiskohaks.

Meil seni on igaüks talitanud oma äranägemise järele, küsimata, kas on vaja ehitada garaaži või ei — rääkimata parkimiskohast. Isegi veel viimastel aastail on püstitatud Tallinnas palju suuri korralikke maju, kus puuduvad garaažid ja üürnik peab otsima oma autole ulualust teises linnajaos või peab loobuma isegi sellest võimalusest, olles sunnitud paigutama auto kuhugi kuuri või keldrisse.

Sageli parkimiskohtade ja selleks võetud maa-ala on nii väike, et suure raskusega saab sinna sisse või välja sõita, kusjuures manööverdamisega tehakse takisusi teistele liiklejaile. Siinjuures on unustatud, et auto manööverdamisel peab arvestama auto pöörderaadiust, mis on igal autotüübil isesugune. (Allpool toomegi mõned juhised selleks, mis tuleb silmas pidada parkimiskohtade rajamisel ja sõidukite parkimisel.)



Joon. 1

Joon. 1 on toodud kahe sõiduauto pöörderaadiused: a — auto üle keskmise suuruse ja b — väikese auto. Ees- ja tagarataste raadiused ei ole ühesuurused. Eesratta raadius on suurem samal küljel asuva tagaratta raadiu-

## EAK kella-viie-tee

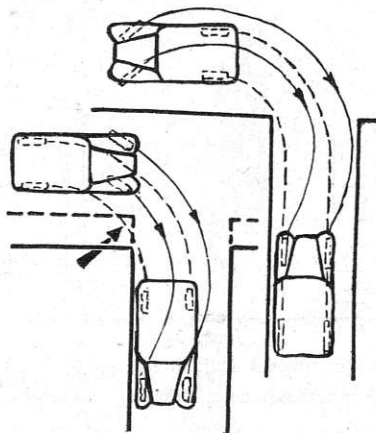
puudustkannatavate laste heaks

EESTI Autoklubi sportkomisjoni kiiduväärt korraldusel toimus 28. aprillil k. a. „Estonia“ valges saalis kella-viie-tee, mille puhaskasu oli määratud puudustkannatavate vaeplastete toetamiseks.

Küllalt ajakohane üritus oli toonud kokku üle 160 klubilase ja nende külalise. Koosviibimisest võtsid osa klubi esimees M. Puusepp abikaasaga, juhatuse liikmed dir. A. Veidemann abikaasaga, ins. A. Martin perekonnaga, hr. J. Kalpus perekonnaga, hr. Juho Jeets abikaasaga, sportkomisjoni esim. A. Brutus abikaasaga, sportkomisjoni liikmed V. Tretjakevitš ja A. Reiman abikaasadega, maanteede talituse abidir. R. Adams abikaasaga, ins. A. Toss abikaasaga, pr. H. Puhk, pr. ja hr. J. Kerman, hr. J. Johanson, pr. ja hr. Karl ja Kolla Vellnerid, pr. ja hr. J. Lorup, pr. ja hr. R. Niibo, pr. ja hr. ins. K. Imelik, pr. ja hr. H. Kõrgessaar, pr. ja hr. M. Blauhut, preili Virve Eenpalu, pr. ja hr. Arn. Kapsi, pr. J. Bergmann, pr. ja hr. Buske, pr. dr. Vahtrik, pr. ja hr. Peeter Adams, dir. Ernst Rosenbaum, liikluspropaganda sekretär H. Tann, pr. ja hr. Kuuse pr. ja hr. A. Poolgas, pr. ja hr. Tikmann, pr. ja hr. Neumann, pr. ja hr. R. Uurla, hr. H. Pant, pr. ja hr. dr. Raukas, pr. ja hr. J. Täks, pr. ja hr. Vl. Vekšin, pr. ja hr. J. Roosileht, pr. ja hr. Jõgi ja paljud teised.

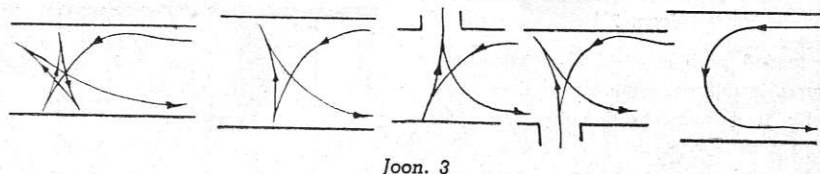
Kella-viie-teest saadud ülejääk — kr. 436.10 — on sportkomisjoni esimehe A. Brutuse poolt antud üle pr. Laidonerile käsutuseks sihtasutusele Eesti Lastekaitse.

sest ja seepärast peab seda arvestama auto pööramise, et mitte riivata teisi sõidukeid.

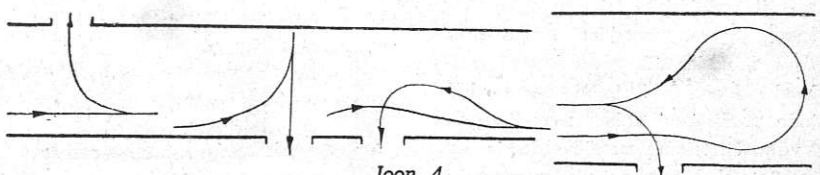


Joon. 2. Vasakul — sissesõit edasikäigul (rasvane nool näitab väärsissesõitu); paremal — sissesõit tagasikäigul. Noolled sellel ja kõigil teistel joonistel näitavad jõuvankri sõidusuunda

Joon. 2 on toodud auto pööramine sissesõidul parkimiskohale tagasi- ja edasikäigul. Auto ümberpööramise viisid mitme olukorra juures on toodud joon. 3.



Joon. 3



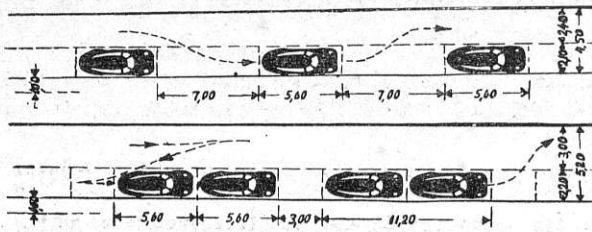
Joon. 4

Auto parkimisel on soovitatav auto paigutada nii, et eesots asuks liiklemise suunas ja selleks peab sisse sõitma parkimiskohale tagasikäiguga, nagu näidatud joon. 4. Milline sissesõiduvius tuleb valida, oleneb rooli asukohast (kas paremal või vasakul autoküljel), tee laiuusest ja auto pöörderaadiusest. Igal juhul tuleb aga nii sisse sõita, et ei tuleks liiklustakistust.

Autosid pargitakse kolmel viisil: rööbiti (joon. 5), risti (joon. 6) ja nurga all liiklusuunale (joon. 7). Parkimiskoht peab olema tasapinnaline ja ilma kallakuta, sest juhul, kui autojuht lahkudes autost unustab käsi- piduri peale panemata, võib auto väikese tõuke tagajärjel edasi liikuda.

Auto kohalepaigutamisel peab jätma niipalju ruumi, et oleks võimalik avada ust. Ei tohi unustada, et autost väljudes sõidutee poolelt võib sattuda teise möödasõitva sõiduki alla.

Parkimiskoha planeerimisel peab arvestama maa-ala suurust nii, et oleks vaba ja hõlpus läbipääs autoridade vahelt, selleks peavad olema paraja laiuusega läbisõiduteed. Siinjuures peab silmas pidama, et autoreast

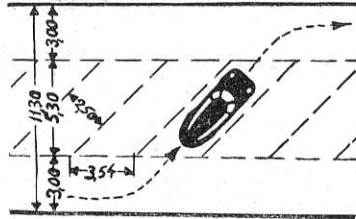


Joon. 5

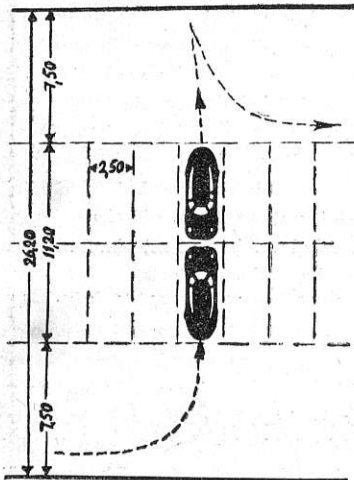
välja sõites oleks võimalik teatud osa teest sõita otse, et alles siis pöörata, sest vastasel korral võib riivata naaberautot. Auto pööramisel peab olema teatud vahemaa (julgeolekuruum) naaberauto eesotsast. Kogemused näitavad, et autode asetamisel risti on parkimiskoht ökonoomsemalt ära kasutatud kui 45° nurga all paigutatud autodega.

Esitatud joonistel on veel toodud üle keskmise suurusega autode mitmesugused parkimismoodused, kus ühtlasi on ära märgitud tähtsamad mõõdud. Joon. 5

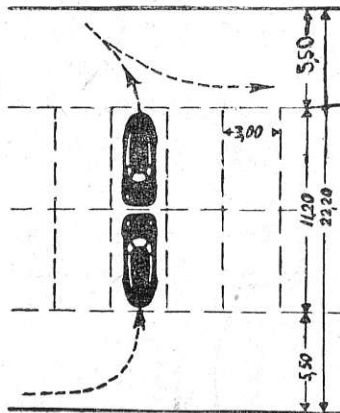
on kitsam kui joon. 9 näidatud juhul, kuid parkimiskoha üldlaius peab olema siin suurem. Milline viis on sobivam, oleneb parkimiseks määratud maa-ala suurusest ja kujust. Joon. 10 ja 11 on toodud parkimisvõimalused garaažides.



Joon. 8

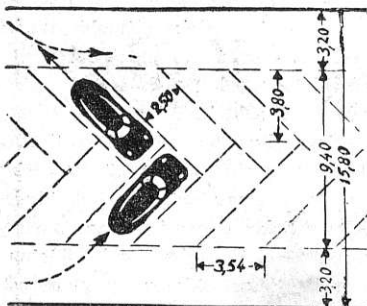


Joon. 6



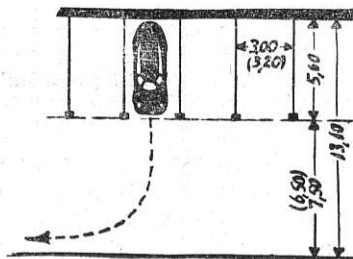
Joon. 9

Nagu eespool kirjeldatud selgub, on parkimisvõimaluse loomine autodele

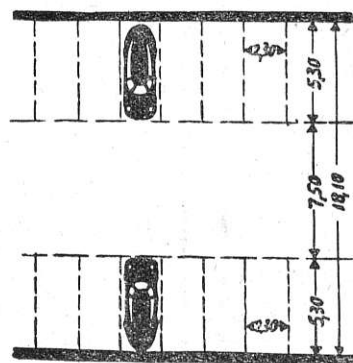


Joon. 7

on toodud parkimisviisid ühe- ja kahekaupa, kusjuures esimesel juhul on võimalik ilma manööverdama sisse ja välja sõita. Joon. 8 on parkimine võimalik parkimiskoha keskel, kusjuures sisse- ja väljasõit toimub liiklemise suunas. Sellist moodust tarvitatakse suurtes linnades tänavate keskel parkimisel. Joon. 6, 7 ja 9 on toodud autode parkimised kahes reas, kusjuures väljasõit toimub manööverdamisega. Joon. 6 toodud auto seisukoha maa-ala



Joon. 10



Joon. 11

seotud teatud raskustega, sest auto nõuab suurt maa-ala manööverdamiseks ja ka juure- ja ärasõiduteedeks. Kuid vaatamata sellele peab siiski looma parkimiskohti sobivas suuruses ühes vajalikkude ehitustega seal, kus püstitatakse suuri elumaju, kättisi või tööstushooneid, et võimaldada elanike või kättise teenijaskonna olemasolevate või oodatavate jõuvankrite jaoks parkimisvõimalusi, kusjuures peaks arvestatama ka liikluse suurenemist tulevikus. Kui jõuvankrid parkimiskohtades häirivad elanikkonda müraga või äratõttatud gaasidega, siis peaks püstitatama kinnised parkimiskohad või garaažid.

Parkimiskohad ja garaažid peaksid asuma avalikele liikluskohtadele võimalikult lähedal ning olgu kättesaadavad võimalikult lühikest ning otsemat teed kaudu. Ka ei ole soovitatav parkimiskohti asetada ehitusplokkide sisse, sest see tülitab elanikkonda.

Juure- ja ärasõiduteed peavad kindlustama vaba vaadet sõiduteele ja vastava liiklusjulgeoleku nõuetele ning peavad olema nii kujundatud, et oleks tagatud vaba ja takistamatu läbisõit jõuvankritele ja tuletõrjesõidukitele. Kui kättistel ja asutustel on juure- ja ärasõiduks ette nähtud erilised sõiduteed, siis peab jätma nende vahele avalikku maa-ala suubumiskohal vabaks vähemalt 0,8 m laiune riba jalakäijate julgeoleku kindlustamiseks kõnniteel. Igatahes parkimiskohtade projekteerimisel ei tohi unustada jalakäijate julgeoleku kindlustamist, sest jalakäijad ei tohi tunda ebamugavusi ega sattuda hädahoitu jõuvankrite läbi, kuna jalakäijaid on palju rohkem kui jõuvankritel sõitjaid.

Kui linnades on hästi korraldatud parkimis- ja majutamisevõimalused autodele, siis on võimalik ka keelata teatud tänavatel ja kohtadel autode parkimist üle teatud aja ja sellega sundida autosid viima parkimiskohtadele või garaažidesse. Nii näiteks Londonis auto ei tohi seista üle teatud aja tänaval. Kõrvaldades tänavatelt tülitavalt seisvad autod, luuakse hõlpsam liiklemisvõimalus kõigile liiklejaile ja kaudselt see sunnib ka kodanikke uute parkimiskohtade ja garaažide ehitamisele.

Parkimiskohtade loomisele Tallinnas tõi hoogu Helsingis kavatses 1940. a. olümpia, kuid sõja algusega jäi see soiku. See küsimus tuleks nüüd uuesti üles võtta, sest ka sõda kohustab tõsiselt mõtlema sellele küsimusele, kuna riigikaitse seisukohast on tähtis, et autode parkimis- ja majutamisevõimalused on hästi ja otstarbekalt lahendatud.



Kindlustage oma jõuvanker

tule, plahvatuse, õnnetusjuhtude ja varguse (autokasko) ning kolmandate isikute vigastamise ja varanduse rikkumise vastu

# EKA's

Seltsi aktivad üle **Kr. 3500000**

**EKA juhatus ja kontor:**

Tallinn, Vabaduse väljak 7, tel. 427-80

Nüüdsest peale annab informatsiooni ja sooritab autokindlustusi ka ajakirja „AUTO“ TALITUS Tallinn, Vabaduse väljak 7—5, telefon 468-05

**New Consolidated Gold Fields. Ltd.**

Eesti osakond

Kontor: V. Viru 12, Tallinn

Vabrik: Kohtlas

**CONSOLIN**

**Eesti parim  
bensiin**

**EESTI PÕLEVKIVI SAADUSED**

*Nõudke kõikjal*

**Riidevabrik „Keila“**

Deutsch & Schönberg

*saadusi!*

**TÖÖSTUS JA KONTOR:  
TALLINN, TÖÖSTUSE 47  
TELEFONID 461-01 ja 438-35**

# Rohkem hoolt autorehvide vastu

## Juhiseid rehvide eluea pikendamiseks

**R**IIGI- ja rahvamajandust üldiselt piirdudav sõda ei jätta avaldamata mõju ka autorehvide turule. Kuna toorkummi, lähtudes maailmaturu seisukohast, omab riigimajanduses võrdlemisi tähtsa koha ja on olulise tähtsusega ka sõjatööstusele, siis on arusaadav, et sõjasolevad suurriigid tõkestavad kummisaaduste väljavedu. Viimane asjaolu paneb kummisaadusi importeerivaid riike raskesse olukorda. Siis on ka loomulik, et autorehvide sissevedu on sattunud sõja tõkestava mõju alla ja rehvide sissevedu on üsna piiratud. See pärast on iga autoomaniku isiklikkudes huvides kui ka rahvamajanduse üldhuvides, et iga autoomanik püüaks säästa rehve niivõrd, kui võrd see vähegi võimalik.

Meil on mõnel pool levinud vaade, et autorehvide sissesõitmisel on vaja neid koormata võimalikult raskemates tööoludes. Auto sõidu ajal mõjub rehvidele rida mehaanilisi tegureid, kusjuures uus rehvi, nagu näitavad kogemused, on deformatsioonidele (kujumuudetele), nagu surve, venivus jm. vastuvõtlikum kui tarvitatud rehvi.

Kui uut rehvi kasutatakse rasketes või ebaõigetes töötingimustes (ülekoormatus, mitte küllaldane surve), siis muutub rehvi märksa kiiremini tarvitamiseksõlmatuks kui see rehvi, mida sissesõideti rehvide kergetes tingimustes ümargusel 500 kuni 1000 km ulatuses.

Ameeriklased väidavad, et hästi sissesõidetud rehvid on märksa vastupidavamad kulumisele ja nendega läbisõidetavate kilomeetrite arv on suurem.

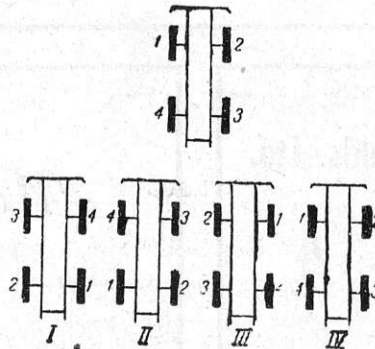
Rehvide sissesõitmist on kõige kasulikum sooritada sügisel või talvel alguses. On teada, et suvel on rehvide kulumine suurem kui talvel ja et põhjapoolsetes maades rehvid kulumine vähem kui lõunapoolsetes. Millega seda seletada?

Suvel, eriti lõunapoolsetes maades, on rehvide jahtumine väga aeglane, kuna nende soojenemine kiireneb maantee pinnal ja õhusoojuse arvel. Talvel seevastu, kui maantee pind on kaetud lumega ja õhu temperatuur võrdlemisi madal, on ka rehvide jahtumine kiire. Katsetega on tehtud kindlaks, et rehvi protektori kulumine on suvisel kuumal ajal ligi 2½ korda suurem

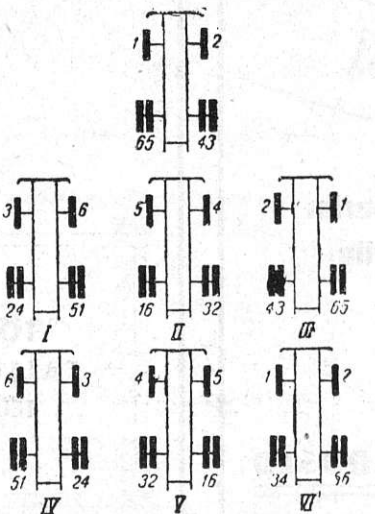
kui külma ja vihmase ilmaga. Rehvide ülekuumenemine ülekoormatuse tõttu põhjustab lisaks suurele kulumisele veel protektori koormamist. Suvel kuivade ilmade ajal on maanteed kaetud tolmuga ja peene liivasõmeraga, mis mõjub rehvide pinnale kui liivapaber.

See kõik tõendab veelkord, et uusi rehve on soovitatav tingimata sisse sõita kas sügisel või talvel.

Et kindlustada rehvide ühtlast kulumist, on soovitatav iga läbisõidetud 4—5000 km järele ümberpaigutada rattaid. Rataste, nii esimeste, tagumiste kui ka tagavararattaste ümberpaigutamist tuleb teostada auto ühelt küljelt diagonaalselt teisele küljele kindlas järjekorras. Alltoodud joonistel on näidatud nelja (joon. 1) ja kuue rehaviga (joon. 2) varustatud autode rehvide ümberpaigutamise järjekord.



Joon. 1. Nelja rehaviga varustatud autode rehvide ümberpaigutamise järjekord



Joon. 2. Kuue rehaviga varustatud autode rehvide ümberpaigutamise järjekord

Pärast rehvide ümberpaigutamist on viimaste kokkupuutepind maaga kaheldamatult teissugune, mille tõttu ka rehvi kulub teiselt kohalt, mis antud olukorras peaks võimaldama ühtlasemat kulumist. Kui mõni rehvidest peaks muutuma tarvitamiseksõlmatuks ja teda tuleb asendada uuuga, siis see ei muuda üldist rehvide ümberpaigutamise järjekorda. Rehvide ümberpaigutamist võib ka teostada kas päri- või vastupäeva, kuid see moodus ei ole niivõrd soovitatav, kuna rehvi asendi muutmise auto paremalt küljelt vasakule ja ümberpöörduvalt ei ole küllaldaselt sage.

Rehvi kulumise vähendamiseks on soovitatav, et auto teljed oleksid täiesti paralleelsed, s. o. et rataste keskpunktide vahe auto mõlemal pool oleks ühesugune. Rataste loksumine piki telgeid ei tohi milgi juhul ületada 1½ mm.

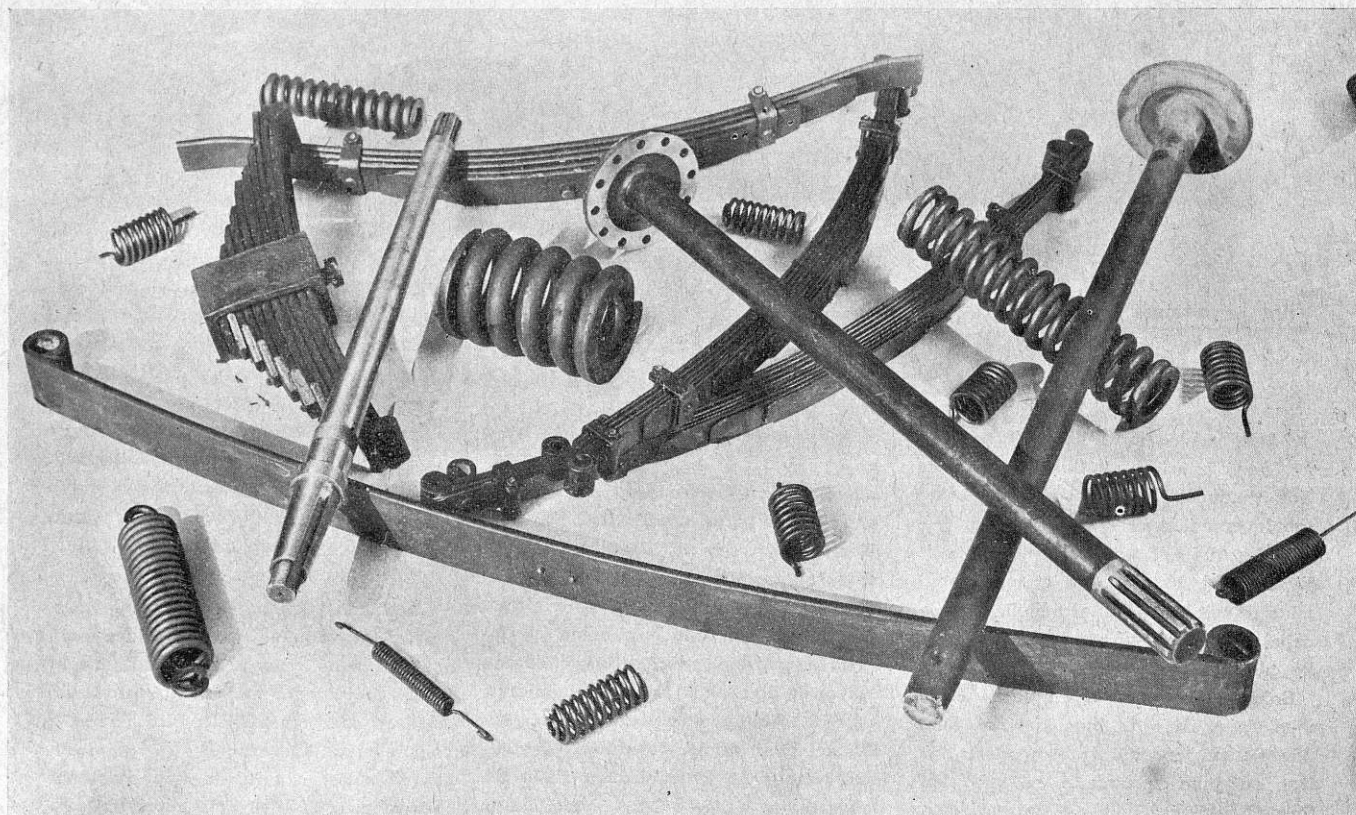
Kaksikrehvide vahe rehvi laiema kohast mõõdetuna ei tohi madalasurve-rehvidel olla vähem kui 40—50 mm (kõrgsurve-rehvidel — mitte vähem kui 25—30 mm). Vahe rehvi ja lähima autoosa (tiib, kere, raam, vedrud, väljaulatuvad poldid jm.) ei tohi olla väiksem kui pool rehvi profiili kõrgust auto täie koormuse juures.

Et suurendada rehvi iga, on lisaks ülaltoodule veel vajalik silmas pidada alljärgnevat kümme kasku:

1. Halval teel sõita väikese kiirusega, pidades meeles, et halval teel kiire sõiduga on rehvide kulumine väga suur.
2. Kurvidel sõita vähendatud kiirusega, eriti täie koormuse juures.
3. Mitte sõita piki trammiroopaid, eriti aga piki pööranguid, mis võib kergesti põhjustada rehvide läbilõikamist. Raudtee ülesõidukohtad, trammiteed ja kõnniteed ületagu väikese kiirusega.
4. Jälgida iga päev survet rehvides, mille suurus peab täpselt vastama ettekirjutatud normidele.
5. Mitte kuritarvitada pidurite kasutamisel — pidurdada ainult sujuvalt.
6. Mitte sõita kiiresti ja täiesti kõnnitee äärde, nii et rehvi külge puudutaks kõnniteed.



Asendage välismaa tooted Eesti  
omatööstuse kvaliteettoodetega!

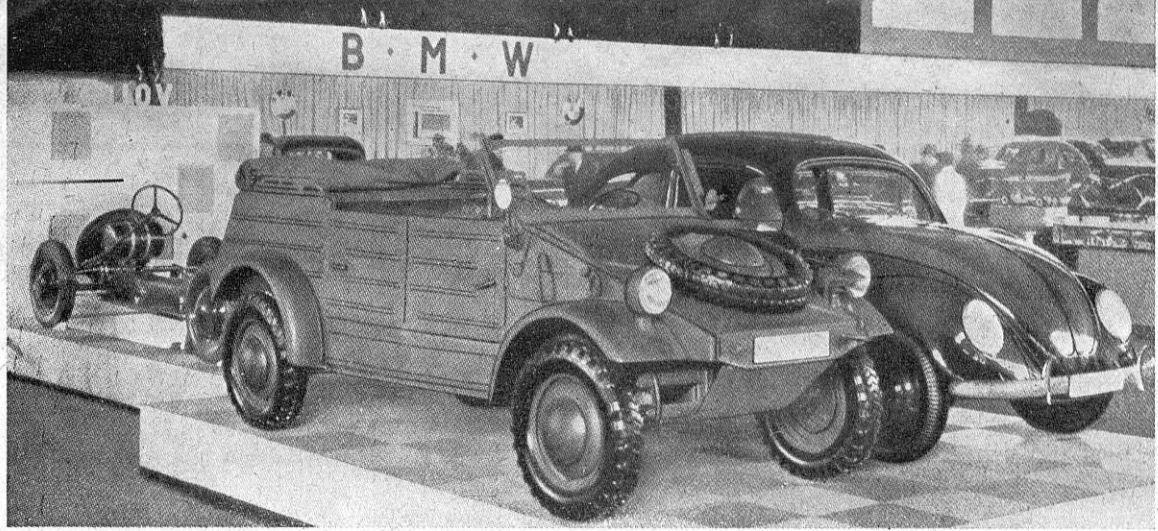


Veenduge, et oleme suutnud oma karastusmenetlusi rakendada väga heade tulemustega ka võllide ja telgede juures, kus nõutav eriti suur väände ja painde elastsus.

Kogemused näitavad, et meie poolt valmistatud rootsiterasest FORD ja INTERNATIONAAL veoauto poolteljed on **karastatult** vastupidavamad kui originaalteljed! Seega suudame täiel määral võistelda isegi maailma kuulsate Ameerika toodetega.

## VEDRU- JA MASINAEHITUSTEHASED **H. FEIERBACH & Ko**

J A A M A T Ä N . 10, T A L L I N N T E L E F . 304-04



KdF-autod Viini kevadmessil

Viini kevadmess:

## Saksa rahvaauto KdF

**N**AGU meile härra Leho Taos lahkesti jutustas, oli Saksa rahvaauto KdF tänavusel Viini kevadmessil kõige tähelepanuväärsem väljapanek ja seetõttu ka alaliselt messi küllastajate poolt ümbritsetud. Hr. Taos'ele ei tutvustatud mitte ainult selle auto tehnilisi üksikasju, vaid temale võimaldati teha kaasa ka pikem proovisõit.

Saksa rahvaauto on kindlasti üheks viimistletumaks ja täiuslikumaks kuni käesolevani toodetud väikeautodest. Sellest on juba möödunud aastaid, kui Saksa riigijuht Hitler pärast oma võimuletulekut algatas rahvaauto idee ellurakendamist. Ja ei kestnud enam kaua, kui Fallerslebenis hakkasid üles kerkima tohutu suured tehastehooned, millede juures töötasid pidevalt kümned tuhanded töölised.

**7. Sidurit sisse lülida sujuvalt ja mitte järsku, eriti kui mootor töötab suure tiirlemiskiirusega ja kooramatult.**

**8. Mitte sõita lumekettidega, kui teel puudub talvekate. Eesratasatel, kui nad ei ole vedajad, lumekette mitte kasutada.**

**9. Äsja kruusatud või kivikillustikuga kaetud teedel, eriti kui viimane on halvasti kinni rullitud, sõita aeglaselt.**

**10. Vältida rataste libistumist. Eriti lubamatu on püüe sissevajunud auto „väljarabelemine“, mille juures rehvid liigse hõõrumise tõttu kuluvad ja üle kuumenevad. Auto väljaaitamiseks on soovitatav kasutada kõrvalabi või võtta tarvitusele abinõusid libisemise vältimiseks: panna lohisevale rattale lumeketid või nende puudumisel siduda ümber rehvi jäme köis ja teha ratta alla kunstsillutis kas kividest, laudadest või hagudest.**

Ühes tehaste ehitamisega ja õieti veel enne, kui olid valminud katseautodki, algasid sakslased neile omase põhjalikkusega ja kavakindlalt KdF-auto ideed rahva seas propageerima ja selle müüki korraldama. Nii näiteks organiseeriti ja soodustati igat viisi väikeste osamaksudega auto ostuhinna kogumist hoiumarkide näol. Saksa oludes äärmiselt odav hind — 990 riigimark — pidi isegi vähema sissetulekuga kodanikul võimaldama suurema pingutusega saada autoomanikuks. Ehitajate tahe oli, et sellest autost saaks tõesti sõna otseses mõttes rahvaauto — ostuhinna poolest suuremale hulgale kättesaadav ja kasutamiskuludeks kõige suuremat kokkuhoidu taotlev. On täiesti loomulik, et käimasolev laastav sõda on tõestanud ka Saksa rahvaauto ostest turustamist, kuid sõja lõppedes on selle autoga alustatud ideede tegelikkusse viimine kahtlemata teostatav.

KdF-autosid kavatakse ehitada limusiinina kui ka limusiinina mahakeeritava katusega. Välimuselt autokere on voolujooneline ja üleni terasest: kahe uksega, milledest üks on väljastpoolt lukustatav, neis allalastavad aknad. Jõuallikaks on 24-HJ tagaasetsev õhkjahutusega mootor. Käikusid on edasi neli ja tagasi üks. Konstruktsiooni märkimisväärsuseks on veel üksikratta-vedrutus, misjuures auto omab ka ees ja taga hüdraulilised tõukeleevendajad (amortisaatorid). Ka omab auto soojaõhukütte.

Autokaal: šassii 390 kg ja kere 260 kg, seega kokku 650 kg. Tagavararatas ja bensiinianum asetsevad ees raami otsal. Bensiinianuma maht on 25 liitrit, kuna õlitagavara mootoris on 3 ltr. ja käigukastis 2 ltr. Kütteenet tarvitab rahvaauto 100 km peale 6,5 ja õli 0,10 liitrit. Auto kõrgus maast on 220 mm ja 350-kg (4 inimest + 50 kg pagasit) kooramatuse juures 200 mm. Auto tippkiirus

on 100 km tunnis, kusjuures seda kiirust võib saavutada paari minuti jooksul. 60-km tunnikiruse saavutamiseks kulub aega 16 sekundit. Käsitsi kui ka jalaga käsitatavad pidurid on kõigile neljale rattale.

Ülaltoodud andmed on üldiseloostavad rahvaautole ja arvestades neid kui ka selle autoga sooritatud katseid võib liialdamata öelda, et rahvaauto KdF on oma konstruktsioonilt tänapäeva autotehnika tippaavutus. Kui tavaliselt autotööstused sooritavad uue autotüübi sissesõitmist 200 000 katsekilomeetri ulatuses, siis seevastu KdF-autot on katsetatud tervelt 3 miljoni kilomeetri piires.

Teatavasti autoomaniku üheks suuremaks väljaminekaks osutuvad igat liiki sõiduki paranduskulud. Selles mõttes on rahvaauto KdF nii konstruktsioonilt kui ka materjalide valikult ehitatud sellisena, et need kulud oleksid minimaalsed. See kõik on aga saavutatud tänu kestvatele katsetele ning kasutatavates materjalides ilmnevate puudulikkuste kõrvaldamisele. Tänu sellele on ka tõestatud KdF-auto sõidukõlblikkust üle 100 000 kilomeetri.

Teistest autodest KdF-auto erineb eriti oma õhk- ja õlijahutamiseega. Mootori jahutamine ei olene siin enam külmast ega kuumast välisest mõjust, kuna see on sõltuv vaid mootori tiirlemise kiirusest. Auto on seepärast alati sõiduvalmis, vaatamata sellele, kas ta on seisnud külmal talvisel ööl väljas või mitte. Samuti ei põhjusta auto tippkiirus (100 km) mootori ülekuumenemist, sest mootori tiirlemise kiirusega tõuseb ka jahutamiseks juuretoodava õhu hulk.

Üldiselt on KdF-auto vastupidav ja stabiilne ja tema kütteenetiks võib tarvitada iga enam-vähem kõlblikku kütteenet ja õli, seejuures autoga ümberkäimine on aga äärmiselt lihtne.



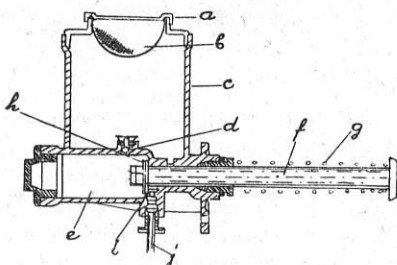
## Keskõlitamine

A. Nõu

IGA autojuht teab, kui tülikas ja aegaviitev on auto šassii liikuvate osade ja laagrite õlitamine ja seepärast on juba ammu tuntud vajadust seadise järele, mis lihtsustaks tähendatud töö sooritamist. Viimasel ajal ongi auto konstruktoritel õnnestunud selle ülesande lahendamine ja nii võib autojuht, kelle auto on varustatud keskõlitamise seadisega, istudes juhiistmel, kerge jalavajutusega sooritada kõik vajalikud õlitamisetööd auto juures, milise toimingu täitmiseks varem kulus vähemalt 15–20 minutit.

Allpool vaatluse alla võetud keskõlitamise süsteem ei ole esimene katse sel alal. Rohkesti on tehtud katseid sel alal, kuid kõik senised konstruktsioonid pole suutnud küllalt tõhusalt täita neile pandud ülesandeid. Käesolev survega töötav keskõlitamise seadis on konstrueeritud sakslaste poolt ja et see on osutunud täiesti otstarbekohaseks, vastupidavaks ja kindlalt töötavaks, siis varustatakse Saksamaal praegu kõiki sõjaväele ehitatavaid ja osalt ka eraautosid nimetatud seadisega, mis on ühtlasi ka selgeks tõenduseks selle seadise otstarbekohasuse suhtes. Ka meil on viimasel ajal Saksamaalt rohkesti sisse toodud keskõlitamise seadistega varustatud maastikuautosid ja seni on need seadised töötanud laitmatult.

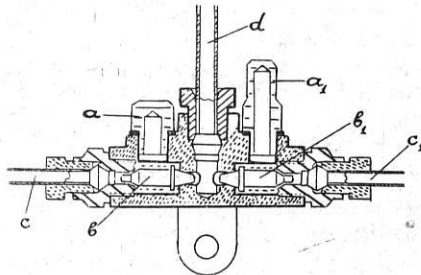
Survega töötav keskõlitamise seadis koosneb pumbast (joon. 1), millest lähtub õlitoru ühe või mitme jagajakarbi (joon. 2) juurde, kust omakorda õlitorud hargnevad üksikutesse õlitatavatesse kohtadesse.



**Joon. 1. Pump läbilõikes:** a — õli anuma kaas; b — kurn; c — õli anum; d — kuulventiil; e — pumba silinder; f — pumba tõukur; g — spiraalvedru; h — nahktiend; i — õli äravoolu ava; j — jagajakarpi viiv õlitoru

Pumbaga ühes tükis on valatud õli anum (c), mis asetseb horisontaalse pumba silindri (e) peal. Õli anuma kaas (a) alla on paigutatud kurn (b), mille läbi õli valatakse anumasse.

Anumast voolab õli läbi kuulventiili (d) pumba silindrisse (e). Pumba tegevusetasendis on pumba tõukur (f) spiraalvedru (g) survele pumba silindrist välja surutud ja tõukuri otsa küljes olev nahktiend (h) sulgeb ava (i), mis takistab õli väljavoolu pumba silindrist. Pumba tegevusetasendis, vajutades jalaga tõukuri otsale, tekib pumba silindris surve 30–40 atm., mille tõttu kuulventiil sulgeb õlile tagasivoolutee õli anumasse. Samalaadisel lükatakse nahktiend (h) koos pumba tõukuriga ava i eest ära ja õli voolab surve tõttu õlitoru j kaudu jagajakarpi.



**Joon. 2. Jagajakarp läbilõikes:** a ja a<sub>1</sub> — õhukambri; b ja b<sub>1</sub> — kaksikventiilid; c ja c<sub>1</sub> — õlitatavasse kohtadesse viivad õlitorud; d — pumbast tulev õlitoru

Seadise tähtsaim osa ongi jagajakarp (joon. 2). Pumba surve tõttu, mis mõjub jagajakarpi õlitoru d kaudu,

avavad kaksikventiilid b ja b<sub>1</sub> õli juurepäsu õhukambrisse (a ja a<sub>1</sub>) ning sulgevad samalaadisel õli pääsu torudesse c ja c<sub>1</sub>. Õhukambrites olev õhk surutakse tugevasti kokku ja õli täidab õhukambri teatava kõrguseni. Pumba tõukuri vabaksaskmisel liigub see vedru mõjul tagasi ja surve langeb nii pumba silindris kui ka jagajakarbis. Kaksikventiilid b ja b<sub>1</sub> sulgevad seeläbi vedru mõjul õlile tagasivoolutee õlitorusse d, avavad aga õlile edasipääsutee torudesse c ja c<sub>1</sub>. Kokkusurutud õhk õhukambrites astub nüüd tegevusse ja surub õli torude c ja c<sub>1</sub> kaudu õlitamist vajavatesse kohtadesse. Jagajakarbit lähtuvaid õlitorusid on niisama palju kui õlitamist vajavaid kohti, seejuures torud on üksteisest täiesti sõltumatud. Seega juhul, kui üks toru on ummistunud või lekib, ei ole takistatud teiste õlitamist vajavate kohtade korralik õlitamine ja sel puhul tuleb ainult seda kohta käsitsi õlitada, kuhu viiv toru on ummistunud või lekib. Õlitatavasse kohta juhitud õli hulk on vastava õlitoruga ühenduses oleva õhukambri suurusel. Seega on väga lihtne, vastavalt õlitamise vajadusele, juhtida ühte õlitatavasse kohta rohkem ja teise vähem õli, keerates selleks jagajakarbi vastavasse pessa suurema või väiksema mahtuvusega õhukambri.

Pump ühes õli anumaga on paigutatud mootorikatte alla, kuna pumba tõukur ulatub juhiruumi armatuurilaua alla ja on seega jalale kättesaadav. Jagajakarbid ja samuti ka suurem osa õlitorudest on kinnitatud auto raami siseküljele, löökide eest kaitsitud kohtadele. Õlitorud on valmistatud erilise metallisegust, mis pole tundlik võnkumisele. Õli juhtimiseks šassii liikuvatele osadele, näit. auto telgedele jm., kasutatakse erilise konstruktsiooniga painduvaid torusid. Õlitorud on suutelised vastu pidama survele kuni 50 atm.

Kogu seadise rakendatakse tegevusse lühikese jõulise jalavajutusega pumba tõukurile kord päevas või iga 100 km sõidu järele. Seda tegevust võib sooritada ka sõidu ajal.

Kirjeldatud survega töötav keskõlitamise seadis vabastab juhi aegaviitvast ja tülikast seni käsitsi sooritatud õlitamisetööst auto juures ja tagab peale selle korralikku õlitamist. See seadis on juhile tänuväärne abiliseks ja lihtsustab suurel määral ka auto korrashoidu.

## Karburaatori reguleerimine on olulise tähtsusega

Ühe Ameerika statistika järele olevat Ameerikas jõuvankrite kütteainekulu vähenenud viimaste aastate jooksul 11% võrra tänu karburaatorite reguleerimise võimaluste ja survekambrikuju parandamisele.

## Ärge suitsetage!

Autoliikluse kasvamisega on väga sageli metsapõlemiste põhjustajaks osutunud autosõitjate lohakas.

Sageli kihutatakse mööda metsavahelist maanteed — sigaret näpus või hambus. Ja kui suitsutõmbamisest ollakse villanud, ei mõelda sigaretiotsa asetamisele auto tuha toosi, vaid hooletu käeliigutusega poetatatakse põlev sigaretiots lahtiest autoaknast maantee ääre. Kõikjal ei jõuta aga metsade piirkonnas maantee äärele rajada nn. kaitseribasid. Põlev sigaretiots on nagu süütenõr. Tuul kannab suitsuotsa purukuivale kanaribikule või metsaalusele ja siis pole ime, kui siin mõne minuti pärast juba lõõmavad leegid. Kogemused näitavad, et paljud metsapõlemised on alguse saanud just sellistest hooletult autoaknast teeveerele poetatud sigaretiotsadest.

Autosõitjad, kirjutage see endile teadmiseks kõrva taha! Teie kindlasti pole sigaretiotsi teeveerele poetanud kuritahlikkusest. Nüüdsest peale aga rohkem teadlikkust ja enesedistsipliini!

## Kummist vedru

MÕNINGAD Ameerika 1940. a. automudelid on varustatud tavaliste spiraalvedrude asemel kummist vedrudega. Need vedrud koosnevad sisemisest õõnsast silindrist, kummist täidise ja välimisest teraspidemest. Vedru kogukaal on 4,53 kg.

Kummist täidise ülesandeks on kõrvaldada kere neid tõukeid, mida tavaline spiraalvedru ei suuda küllaldaselt vältida. Kummist vedru ei suurenda mitte ainult auto liiklemise sujuvust, vaid vähendab ka müra ja kõrvaldab vedru murdumiste võimaluse. Enne massilist tarvituselevõtmist autotööstustes katsetati ülaltähendatud vedrusid 2½ aasta kestes mitmesugustes autotüüpides.

## Gaasipedaal käiguvahetus- kangi küljes!

Ameerika eriajakirjad teatavad leiutusest, mis käsitseb karburaatori seguklapi tegevusserakendamist suurlinna liiklemises. Leiutuse kohaselt ei rakendata karburaatori seguklapp tegevusse mitte gaasipedaali, vaid käiguvahetus-  
kangi nupu abil, nii et sõitja mõlemad jalad jäävad vabaks siduri- ja piduri-  
pedaali jaoks. Uus leiutus olevat eriti mõeldud julgeoleku suurendamiseks sagedate kiiruste muutumiste ja käiguvahetamiste korral tihedas liiklemises.

## Nash'i ja Packard'i väike- autod

Ameerika autovabrikud Nash ja Packard, mis senini on ehitanud ainult suurema võimsusega autosid, on otsustanud 1940. a. lasta turule väikeauto, mille hind on umbes 750 dollarit. Väikeauto ehitamise mõttele on neid vabrikuid nähtavasti viinud Studebaker, kes esimese Ameerika firmaga on väga suure eduga turustanud oma uudismudelit — väikeautot.

## Vilistav bensiinianuma täitja

Ameerika viimaseks uudiseks on vilistav bensiinianuma täitja. Bensiinivooliku suudmesse on paigutatud väike vile, mille paneb vilistama anuma täitmisel anumast väljavoolav õhk. Kui anum on täis, lakkab õhu voolamine ja ühtlasi ka vile ning anuma täitja teab õigel ajal katkestada bensiini andmist, ilma et bensiin üle voolaks.

## Uus signaal

USA's on patenteeritud uus signaal, mis on asetatav auto tagaaknale hoiatuseks järelsõitjatele, et eessõitev auto kavatseb pöörata paremale või vasakule. Seadis kinnitatakse klaasi külge vaakuum-kummi abil. Kui juht vaiutab vastavale nupule, siis lööb põlema nool, mille teravus näitab, kas auto pöörab paremale või vasakule.



## Auto ja jalakäija

AUTOJUHT on valmis jalakäijatele määratud ülekäiguradade ees kiirust vähendama või tarviduse korral peatuma, et võimaldada rajal viibivaile jalakäijatele takistamatut üleminekut. Ja kui autojuht ei soovi seda teha oma äränägemise järele ja viisakusest, siis kohustab teda selleks määruse eeskiri.

Säärane kord on ideaalne, sest nii jõuvankri kui ka teiste liiklusvahendite juhid ning jalakäijad on teadlikud oma ülesannetest. Ja kui kõik liiklejad täidaksid oma kohused eeskirjade koha-

selt, valitseks meie tänavatel ja maanteedel eeskujulik kord.

Kuid autojuhil võib lõpuks lõppeda ka kannatus, kui jalakäijate vooril ei tulegi otsa ja ikka leidub uusi inimesi, kes püüavad auto eest mööda hüpata. Ja nii pärast piinarikast asjatut ja ebaõiglast ootamist alustab ta tee murdmist läbi jalakäijate aheliku, ehkki see on talle vastumeelt.

Kas säärasel puhul ei sobiks vastastikune viisakus ja arusaamine, nagu seda näitab ülaltoodud pilt?

## Turbast bensiini

Rootsi Inseneriteaduste Akadeemia viimase aja laiaulatuslikkude uurimuste põhjal võib teatud turbasortidest toota suurel määral turbatõrva, mida omakorda võib töödelda bensiiniks ja teisteks vedelateks kütteeneteks.

## Vedelgaas kütteinena

Inglismaal on juba mõnda aega teatud katseid vedelgaasi kasutamiseks lennukimootorite kütteinena.

## Sõja-uudiseid

### Rahvussotsialistlik sõidupäevik

Kuigi iga autoomanik Saksas saab tarvituseks kindla hulga bensiini kuus, on veel kehtimas valjud eeskirjad, et keegi ei unustaks, et ka bensiin on üldrahvuslik vara ja et tema kasutamisele tuleb äärmiselt kokku hoida. Rahvussotsialistlik juht Hühnlein on nüüd esitanud veel kava, mis näeb ette iga autoomaniku varustamise raamatuga, kuhu ta iga päev märgib kõik oma sõidud.

### Karistusi Saksamaal

Saksa liiklusminister on rõhutanud korduvalt, et iga mootorsõiduki valdaja

kannaks nüüd kõige suuremat hoolt rehvide suhtes ja võtaks tarvitusele kõik abinõud, et vältida nähteid, mis võiksid kahjustada rehvide eluiga. Minister toonitab veel, et sellekohase määruse mittetäitmine on raskesti karistatav.

### Autoosad võõrandamisele

Paljude toorainete nappuse tõttu Saksas võetakse kasutamisele ka kõik käigust ärajäänud autode osad ja riik on asunud sõjalisteks tarveteks võõrandama selliste autode rehve, akumulatortaratareid jm.

### Regeneereerimissundus Itaalias

Ratsionaalsemaks jõuvankrite kütte- ja määrdeainete kasutamiseks Itaalias on pandud maksma regeneereerimissundus. Kõik ettevõtted, kes kasutavad suuremas ulatuses määrdeõli, peavad tarvitatud õli regeneereerima.

### Vanaraua pärast surma

Poseni erikohus mõistis 19. aprillil surma ja eluagsele gukaotusele neli poolakat, kes olid pidevalt toimetanud kõrvale vanaraua.

### Raadio keeld Prantsusmaal

Prantsusmaal on raadioseadistega varustatud autodel liikumine keelatud.



## Ins. N. Voore Tootsi briketi-tööstuse

Maanteede talituse insener liikluse alal ja meie ajakirja toimetuse liige dipl. ins. N. Voore lahkub lähemal ajal teedeministeeriumi teenistusest ja siirdub oma erialale tööstus-insenerina, asudes abijuhatajana Tootsi briketi-tööstuse teenistusse.

Ins. N. Voore omandas tehnilise erihariduse Varssavi polütehnikumis, kus lõpetas mehaanika osakonna tehnoloogia sektsiooni. Maanteede talitus kaotab nüüd temaga ühe parimaid liiklusalal eritundjaid. Ka on ins. Voore tuntumaid kohtueksperthe liiklusõnnetuste alal.

## Üle 500 mootorsõiduki käigust ära

TÄNAVU kevadel, autosõidu- ja veo-hooaja eel ilmnes erakordne nähtus: kui varematal aastatel sellal registreeriti uusi mootorsõidukeid ja -veokeid juure, siis tänava tuuakse sõidukite ja veokite registreerimismärgid registreerimisasutusse tagasi. See tähendab aga seda, et hulk mootorsõidukeid jääb käigust ära.

Olevatel andmetel on kuni 1. maini s. a. üksi Tallinnas tagasi antud ümmarguselt 105 veo-, 170 sõiduauto, 14 muu mootorsõiduki ja 181 mootorratta registreerimisnumbrid. 470 mootorsõidukit aga, mis nüüd seisma jääb, moodustab 15,5% või 20% Tallinnas registreeritud autodest. Ehkki pole veel kogutud täpsemaid andmeid, võib siiski arvata, et ses suhtes pole olukord pa-

rem ka Tartu ja Narva ning teistes maakondlikes registreerimisasutustes.

Säärast ebaloomulikku olukorda on kaalunud Eesti Autoomanike Liidu ning Eesti Autojuhtide ja Mototehnikute Liidu juhatused ühiselt, leides, et **mootorsõidukite seismajätmine on tingitud sõidukite kõrgetest eksploatatsiooni-kuludest, eriti aga ülemääraselt kõrgetest bensiinihindadest, mis muudavad autode kasutamise ebatasuvaks nii sõidu kui ka veo alal.**

Autode seismajäämisega käib kaasas mitu nähtust, mis praegusel ajal on soovimatud:

1) Mootorsõidukite omanikud kannavad ainelist kahju, eriti aga juhuveo alal tegutsevad autoomanikud jäävad sissetulekuteta, laostuvad ning kaotavad koos oma leibkondadega elatamise võimalused.

2) Kutselised autojuhid jäävad tööta ja nende perekonnad satuvad toitja töötaolu tõttu puudusse ja viletsusse.

3) Riigi tulud kahanevad maksmata jäävate registreerimismaksude ja bensiinilt saamata jäävate aktsiisimaksude näol, rääkimata tulu ja muudest maksudest, mis jäävad laekumata. Üksi Tallinna osas kaotab riik praeguses olukorras, kus ca 15,5% mootorsõidukeid jääb käigust ära, registreerimis- ja aktsiisimaksude arvel ümmarguselt 500 000 krooni.

Eeltoodud põhjendused esitati majandusministrile märgukirjas, milles nõuti bensiini aktsiisimaksu alandamist 12 sendi võrra liitrit. Koos märgukirjaga esitati ka kalkulatsioon, millega näidati, et riigi tulud säiliksikid ainultüksi Tallinna osas 315 000 krooni võrra, kui kõik seismajäänud mootorsõidukid ben-

siinihinna alanedes taas registreeritakse.

Märgukirja esitajatele vastas majandusminister suuliselt, et bensiini hinda, resp. aktsiisimaksu, on esialgu raske alandada.



**Johan Mölder 50-aastane**

27. apr. s. a. tähistas oma 50. sünnipäeva Ameerika ja Prantsuse autoesinduste firma J. Zimmerman & J. Mölder kaasomanik Johan Mölder.

Juubilar sündis 27. aprillil 1890. a. Taagepera vallas taluperemehe pojana. Saanud alghariduse, lõpetas ta Valga kaubanduskooli, mille järele siirdus Venemaale, kus õppis Moskva Šanjevski ülikoolis ja hiljem New Yorgi College'is.

J. Mölderil on seljataga õige seiklusrikas minevik. Eenergilise ja alati uut otsiva noormehena ta siirdus välismaale, reisisid niimoodi aastate jooksul läbi peagu kogu maailma. Ta on reisinud ja olnud teenistuses ning teotsenud ärialal Venemaal, Siberis, Hiinas, Jaapanis, Põhja-Aafrikas, Põhja- ja Lõuna-Ameerikas ja peagu kõikides Euroopa riikides.

Selle huviküllase teotsemise juures jääb aga eriti märkimisväärseks, et J. Mölder elades häid ja ka raskeid päevi võõrsil on kõikjal esinenud süttiva eestlasena ja võtnud elavalt osa Eesti tööst ja elust, eeskätt Eesti välisseltsides. Eesti iseseisvuse esimestel päevadel töötas ta opteerimiskomisjoni volinikuna Põhja-Kaukaasias ja Lõuna-Venemaal, 1920. a. lõpul tuli ta Eestisse, jätkates ka siin seltskonnategevust.

1925. a. sõitis ta Põhja-Ameerika Ühendriikidesse, kus teotseis ärialal omas New Yorgi läheduses suured autogaraažid. Ka siin võttis ta elavalt osa kohapealsest Eesti Seltsi tegevusest, olles ühtlasi Ameerika eestlaste ekskursiooni juhiks 1933. a. Tallinnas peetava laulupeo puhul.

1935. a. lõpul tuli J. Mölder tagasi kodumaale, kus asus tööle ärialal, impoteerides autosid, autorehve, jalgrattaid ja muid tehnilisi kaupu — teotseis ühtaegu teatavate kodumaa saaduste väljaveoga. Peale äritegevuse töötat ta praegugi energiliselt kaasa mitmes seltsis ja organisatsioonis, olles aktiivseks tegelaseks ka Välis-Eesti ühingu.

Lähemal ajal ilmub

## Jõuvankrite ja liikluse seaduste ning määruste kogu

3. trükk

Koostanud A. J. RAVA

Raamat sisaldab kõiki jõuvankrite ja liiklemise alal kehtivaid seadusi, määrusi ja eeskirju ning on hädavajaliseks käsiraamatuks igale autoomanikule ja autojuhile.

**Hind Kr. 2.50, etfetelliiaile Kr. 2.-**

Ette tellides tuleb raamatu etfetellimise hind Kr. 2.— saata ajakirja „AUTO“ talitusele või maksta ajakirja „AUTO“ posti jooksvale arvele nr. 570





# AUTO- JUHTIDELE

## Asutati Autoomanike Liit Seitse organisatsiooni liitus ühiste huvide kaitseks

JUBA mõni aasta tagasi tekkis juhuveoautode omanike ringkonnis autoomanike organisatsioonide ühiseks liiduks koondamise mõte, et ühiselt kaitseda oma huvisid. Sõja puhkedes Euroopas andsid sõja valusad mõjud mullu sügisel end tunda ka Eestis ning autoomanike liitumise vajadus muutus üha pakilisemaks. Siis astus asja etteotsa Eestimaa Autoomanikkude Ühisus, kes koostöös Pärnu Autoomanike Ühinguga koostas Eesti Autoomanike Liidu põhikirja, mis siseministri poolt kinnitati 26. oktoobril 1939. a.

Liidu ülesannete kohta ütleb põhikirja § 3: „Liidu ülesandeks on koondada kõiki autoomanike organisatsioone, kes tegutsevad juhuveo alal, võimaldades neile ühiste huvide kaitset ja arengut.“

Liidu tegevuspiirkonnaks on Eesti Vabariik ja ta juhatuse asukoht on Tallinnas. Liidu liikmeteks võivad olla kõik autoomanike organisatsioonid, kes taotlevad liidu ülesannetele vastavaid sihte. Liidu juhtivateks organiteks on liidu täiskogu korralised ja erakorralised koosolekud ning juhatas, kelle liikmete arv on vähemasti 5, kusuures iga liitu kuuluv organisatsioon annab vähemasti ühe juhatusliikme, kes valitakse täiskogu koosolekul. Täiskogu koosolekutest võtab osa iga liitu kuuluv organisatsioon, saates koosolekule ühe hääleõigusliku esindaja iga oma 25 liikme kohta. Organisatsioonid, kelle liikmete arv alla 25-e, esindatakse ühe esindaja kaudu.

Eesti Autoomanike Liidu esimene täiskogu koosolek astus kokku 10. märtsil s. a. Eestimaa Autoomanikkude Ühisuse ruumes Tallinnas.

Koosolekut juhatas Joh. Kivistu (EAÜ), kes ühtlasi aktiivsemaid liidu mõtte algatajaid, ja Joh. Laas (LEAÜ). Tervitusi ütles Eesti Autojuhtide ja Mototehnikute Kutseühingute Liidu nimel A. Maikallo.

Sisseastumismaksuks määras täiskogu liikmesorganisatsioonidele, kel on liikmeid kuni 50, — 20 kr., kel liikmeid kuni 100, — 30 kr. ja kel liikmeid üle 100, — 50 kr. Liikmemaksuks määrati 25 senti iga liikmesorganisatsiooni liikmelt aastas.

Liidu juhatuse valiti Joh. Kivistu ja A. Kuusner (mõlemad EAÜ), Oskar Alterman (EVÜ), Joh. Laas (LEAÜ), Erich Pärn (PAÜ), Jaan Viitak (VAÜ), Herman Poland (NAÜ) ja Joh. Rammul (EVÜTO). Juhatusliikmete asemikeks valiti eelpooltoodud organisatsioonide järjekorras: K. Jõelet, H. Soomets, E. Kadarik, Ed. Märtn, Joh. Lõivukene, Joh. Must, Ed. Käani ja Aug. Täär. Liidu revisjonikomisjoni valiti Ed. Sirkel (LEAÜ), Aug. Sander (EVÜ) ja Jaan Lobja (EAÜ) ning asemikuks M. Rapp (PAÜ).

Liidu juhatuse esimesel koosolekul valiti liidu esimeheks Joh. Kivistu (EAÜ), A. Kuusner (EAÜ) ja O. Alterman (EVÜ). Liidu 3-liikmeline presiidium on kõik Tallinnast, et seega hõlbustada liidu asjaajamist.

## Ülemlinnaepa tegi taksoautod tolmuvabaks

TAKSOAUTODE igakevadine tehniline järelevaatus on nüüd läbi. Tallinna linna liiklemisinspektor jäi rahule autode „tervishoidliku seisundiga“ ja autoomanikud peavad omakorda rahul olema ka järelevaatus toimetanud harradega.

Agas enne järelevaatusel minekut olid taksoautoomanikud päris tõsiselt mures. Ega pole nali — uus ülemlinnaepa, ja teatavasti uus luud pühib alati liialt hästi. Laskiski ju uus ülemlinnaepa linna liiklusinspektori kaudu autoomanike organisatsioonide esimeestele teatavaks teha, et ka tema ise võtab osa autode tehnilisest järelevaatusel, et olgu sõidukid korras nagu nelasilmast tulnud ülikonnad: ei kuski pleekinud ega kulunud polstrikohta, ei kuski tuhme värvilaike ja mis peacsi — ei kuski kübetki tolmu!

## Välismaale sõitjaile!

Mootorsõidukiga välismaale sõiduks on 1940. a. nagu varemaltki vajalikud Eesti Autoklubi poolt antavad tolli- ja autodokumendid. Täiendava dokumendina tuleb nüüd vaid hankida vastav mootorsõiduki väljaveo luba, milliseid annab majandusministeeriumi kaubanduskomitee.

Automehed palusid linna liiklusinspektorit, et ta astuks ülemlinnaepa ees autoomanike eest välja vähemasti pisut pleekinud polstriidete suhtes, sest praegusel raskel ajal, kus automeestel on nii-kui-nii igasuguseid makse ja hinnakõrgendusi ülirohkest kukil, ei ole mõeldav uuendada polstrit, mis veel mõni aeg võib ilusti vastu pidada.

Ootasid siis automehed oma sõidukitega Laial tänaval. Ülemlinnaepa tuli tõesti isiklikult sõidukeid kontrollima. Sõjamees peab sõjamehelikult sõna.

Astub ülemlinnaepa kepp käes auto juure ja käsib ukseid avada. Torgib siis kepiga siia-sinna polstri vahele ja käsib lõpuks istmepadjad ümber pöörata. Oh, automehe õnnetust — padja vedrude vahel ongi pisut tolmu! Kes neid kübemeid sealt teadis otsida, aga, näe, ülemlinnaepa leidis kohe üles! Ega aidanud enam ükski abinõu, ja auto saadeti järelevaatuselt tagasi — tolmu ärakloppimiseks.

Mõnedel juhtus jälle sekeldusi autos olevate jalamattide ja vaipadega, kust ülemlinnaepa kõige kiuste leidis tolmu jälgi. Tagatipuks oli jälle loomulik käik: tagasi garaaži ja hiljem uuesti järelevaatusel.

Nüüd on automeestel murepäevad möödud ja mehed ise aina muhelevad: „Vaata, kus alles ülemlinnaepa — tegi taksoautod tolmuabaks!“

## Statistikat

### Seisak mootorsõidukite üle piiri liiklemises

Mootorsõidukite välismaasõitudeks vajalike tolli- ja autodokumente annab Eestis teatavasti välja Eesti Autoklubi. Nagu vastavaist kokkuvõttest nähtub, ei ilmnunud 1939. a. mootorsõidukite üle piiri liiklemises sugugi säärast suurt tõusu nagu eelmistel aastatel ja tollidokumente kasutati täpselt 1938. a. piires. Nii anti:

	1939. a.	1938. a.
tolliläbilaskekaustikuid	63	50
triptikuid	202	215
Kokku	265	265

Välismaal vajalike autodokumentide kasutamine oli seevastu suurem. Nii anti

	1939. a.	1938. a.
rahvusvahel. juhtimisluube	303	224
„ autotunnistusi	159	138
Kokku	462	362

1939. a. kasutatavate autodokumentide juurekasv võrreldes 1938. a. on peamiselt seletatav Eestist väljarännanud sakslastega, kelledest paljud varustasid end välismaal kasulikuks osutuvate rahvusvaheliste juhtimisluubade ja autotunnistustega.



# KLUBIDE TEATEID

## Igamehe-võistlus

5. MAIL k. a. korraldasid Eesti Mootorspordiklubi ja Eesti Motoklubi traditsioonilise kevadise kogunemise ja väljasõidu ning selle lõpul n.-n. igamehe-võistluse Pirta-Randvere-Viimsi ringteel, millest võttis osa kokku 90 mootorratat ja autot. Igamehe-täpsusvõistlustest võttis osa 14 autot ja 6 mootorratat. Läbi sõita tuli 21,5 km, kusjuures keskmiseks kiiruseks võis valida 60 või 40 km tunnis. Võistlusi kontrolliti kolmes salajases punktis. Võistluse hindeks olid kuldmärk — ilma eksimusteta sõit; hõbemärk — 1 min. eksimust ja pronksmärk — 2 min. eksimust. Autodest startis 60 km sõidu peale 7 ja 40 km — 7 võistlejat, mootorratturitest võistles 60 km kiiruse peale — 4 ja 40 km — 2.

Mootorratturitest said kuld m ä r g i d : O. Veldeman (*Royal Einfeld*), V. Ternel (*Triumpf*) ja V. Ruuben (*NSU*); hõ b e m ä r g i : J. Kaen (*DKW*); pronks m ä r g i : E. Vahrik (*NSU*).

Autodest said kuld m ä r g i : A. Vassila (*Adler*), R. Voiman (*Citroën*), E. Kikas (*Opel*) ja I. Tsipovitš (*Skoda*); hõ b e m ä r g i : A. Rada (*Citroën*), T. Urban (*Mercedes-Benz*), R. Vilde (*Renault*), K. Rinaldo (*Ford*) ja V. Salmre (*Hanomag*); pronks m ä r g i : R. Vaher (*Fiat*), R. Engman (*Fiat*) ja J. Suidt (*Tracta*).

## Jaan Zimmermann 60-a.

4. mail k. a. tähistas oma 60. sünnipäeva end. kauaegne Eesti Autoklubi esimees ja kaitseliidu veteraan — Põhja Malevkonna pealik Jaan Zimmermann.

Juubilar sündis 4. mail 1880. a. Tõlliste v. Valgamaal. Saanud alghariduse Valga linnakoolis, õiendas ta eksami riigiteenistusse astumiseks. Pärast seda töötas ta Tartu rahukohtus ja Pühajärvel vallavalitsuses. 1915. a. siirdus ta Tallinna, astudes linnavalitsuse teenistusse. 1917. a. määrati ta Tallinna küttesakonna juhatajaks. Ühtlasi asus ta organiseerima oma-kaitset ja kaitseliitu.

Vabadussõja päevil oli juubilar Tallinna 2. sõjaväehaigla majandusülemaks. Pärast Vabadussõda tegeles ta trükitöösturina ja hilisemal aastal panganduse ning äri alal, omades muuseas praegu Ameerika ja Prantsuse autoesinduste firma ja impordeerides autosid, autorehve, jalgrattaid, raadioparaate ja muid tehnilisi kaupu.

Oma ärilise tegevuse kõrval J. Zimmermann on võtnud elavalt osa ka seltskondlikust elust, näidates eriti suurt aktiivsust Eesti Autoklubis ja kaitseliidus. Olles üle 12 a. Eesti Autoklubi esimees J. Zimmermann on tõhusalt aidanud kaasa Eesti autospordi arendamisele ja autosportlaste-eracautoomanikkude organiseerimisele. Tänu J. Zimmermanni energilisele juhtimisele Eesti Autoklubi saavutas väärrika koha mitte ainult kodumaa eraorganisatsioonide peres, vaid on leidnud tunnustamist ja lugupidamist ka rahvusvahelises automobilitide keskorganisatsioonis ja rahvusvahelises turismialalises läbikäimises. Eesti Autoklubi juhina J. Zimmermann on korduvalt võtnud osa ka paljudest nii kodu- kui välismaal peetavatest teede- ja liiklusalalistest konverentsidest, kus ta on südilt kaitsnud kõiki liiklusolusid tõstvaid küsimusi.

Juubilar on ka neid mehi, kes suure julgusega õhutas esimese eestikeelse mootorspordi ja autoalalise eriajakirja kirjastamist, millest ongi võrsunud praegune mootorasjanduse eriajakiri „Auto“, olles ühtlasi mitmed aastad ka selle ajakirja pea- ja tegevtoimetaja.

Teenete eest on J. Zimmermannile annetatud mitmeid au-märke. Hinnates kõrgelt oma kauaegse esimehe tõhusat tegevust on Eesti Autoklubi omalt poolt valinud ta elu- ja aegadeks ja auliikmeks. Põhjendatud tänutundega soovib oma endisele esimehele ka tulevikuks õnne, edu ja jõudu kogu Eesti Autoklubi liikmeskond ja autosportlastepere.

## Julius Johanson 60-a.

4. mail k. a. tähistas oma 60. sünnipäeva meie tuntumaid autosportlasi ja Eesti mootorspordi veteraane Julius Johanson.

Juubilar sündis 4. mail 1880. a. Tallinnas masinisti pojana. Saanud alghariduse, valmistus ta mehaaniku kutsele ja juba õppinud mehaanikuna oli ta 10 a. Perensi elektriijaama juhataja, enne Tallinna linna elektriijaama ehitamist, mille järele omandas suurema autotöökoja, mida ta on juhtinud ligi 40 a. Võttis osa Vene-Jaapani-, Maailma- ja Vabadussõjast. Teenides vene sõjaväes ta omas veel püssimeistri kutse.

Oma sportlikku tegevust Julius Johanson alustas Tallinna „Kalevis“, kus ta on elu- ja aegade liige. Esimese mootorsportlaseks Eestis võttis ta osa 1912. a. 24. juunil Tallinn-Märjamaa ja tagasi korraldatavast võidusõidust ja tuli *Palladium*-autol esimeseks. 1919. a. tuli ta esikohale Autoomanikkude Ühingu poolt Tallinn-Rapla ja tagasi korraldatud 156-km distantsiga maastikusõidus. 1924. a. pani ta aluse Eesti Autoklubile, olles selle asutajaid liikmeid ja hiljem üle 10 a. kuni 1939. a. sportkomisjoni esimees. 1924. a. võistles ta edukalt Lätis, kus saavutas neli esimest kohta. Juhtides ja organiseerides energiliselt autosporti Eestis, on ta kuni viimase ajani teinud kaasa paljudes võidusõites nii kodu- kui ka välismaal. Nii püstitas ta 1925. a. Raudalu maanteel 1-km võistlustel esimese Eesti autokiirusrekordi — 123 km/t. 1935. a. parandas ta seda rekordit ja saavutades 160 km/t. püstitas ta Raudalu maanteel uue Eesti 1-km rekordi, mis on senini tema nimel.

Mootorsportliku tegevuse kõrval juubilar on edukalt võistelnud veel uisutamises, rattasõidus, veeremängus ja maadluses, saavutades kõikidel aladel korduvalt esikohti. Uisutamises omab 35 auhinda, rattasõidus 60 auhinda ja autosõidus 35 auhinda. Veeremängus on ta olnud A-kl. meister ja Eesti esimene meister.

Võistluste kõrval on ta veel tunnustatult tegelnud mootorspordi, rattasõidu, uisutamise ja veeremängu kohtunikuna. Hinnates Jul. Johansonit tõhusat tegevust Eesti Autoklubi on valinud tema oma elu- ja aegadeks liikmeks ja 1939. a. klubi auliikmeks.

Soovime ka siinkohal väsimatule spordisangarile sitkust ja jõudu edaspidiseks, olles kindel, et nende soovidega ühineb kogu Eesti Autoklubi ja Eesti mootorsportlaste pere.

## Tartu Autoklubi peakoosolek

Juba 1926. a. alates Tartus teotsev Tartu Autoklubi pidas 27. märtsil s. a. oma aastapeakoosoleku, millest võttis rohkel arvul osa klubilasi. Peakoosoleku juhatajaks valiti M. Vellemaa ja protokolljaks L. Kaart.

Klubi 1939. a. tegevusaruandest nähtub, et klubi on möödunud aastal töötanud õige tõhusalt, ka on liikmete arv kasvanud kahekordseks. 1940. a. üritustena on kavatsusel automatkade korraldamine Venemaal (Leningradi) ja Lätis.

Juhatusse valiti esimeheks H. Hermann ja liikmeteks: L. Kaart, M. Vellemaa, R. Tarrask, A. Klaas ja A. Kuusik; kandidaatideks: H. Sumbak, A. Oinas, O. Puuraid ja A. Veinstein.

Revisjonikomisjoni valiti: K. Griep, A. Laas ja V. Erikson; kandidaatideks: E. Abel ja A. Austla.



### Suurgaraaž Riiga

Ühenduses Helsingi olümpiaadiga tõusis möödunud suvel Läti pealinnas üles küsimus, kuhu paigutada loodetud väga rohked läbisõitvad autod ja omnibused. Lätlased võtsid küsimust väga tõsiselt ja asusid suurgaraaži ehitamisele, mis pärast olümpialiiklemist oleks jäänud Riia linnavalitsuse omnibuste kesk-garaažiks.

„Loodushoid ja Turismi“ teatel Riia rikastuvat nüüd varsti selle suurgaraažiga, mis on Läti suurim hoone. Garaaži plats võtab enda alla üks ruutkilomeeter maad. Suuremasse garaaži saali mahub kuni 11 000 inimest. Määratu hoone on jaotatud kolme ruumi: üks remonttööde, teine sõidukite pesemise, puhastamise ja kergema remondi jaoks ning kolmas sõidukite mahutamiseks. Viimasesse mahub vabalt kuni 200 suurt omnibust.

### Lambiga kumminui

Šveitsi ajakiri „Touring“ avaldab: Ühe Inglise linna politsei on varustatud kumminuiaga, millesse on paigutatud väike patarei-lamp, ilmselt selleks, et politseinik näeks pimeduses, kuhu lüüa.

### Saalomoni kuulsus

Keegi inglise kohtunik on tulnud arvamisele, et kuningas Saalomoni kuulsus kohtumõistjana võis tekkida vaid tänu asjaolule, et tol ajal ei olnud veel leiutatud sisepõlemise mootorit.

### 92 398 Ford'i kuus

1939. a. detsembris Ameerika Ford-tehas saavutas 92 398 autoga oma kõrgeima kuutoodangu pärast 1937. a. juunikuud. Sellest arvust langes ainuüksi 12 006 luksus-tüübile „Mercury“.

### Ameerika autotoodang tõuseb

Ameerika allikail on sealne autotoodang 1940. a. esimestel kuudel tublisti tõusnud. Nii toodeti jaanuarikuu esimese kolme nädala jooksul 307 000 autot (1939. a. samal ajal ainult 53 000).

### 2,4 miljardit krooni veoautodesse

486 miljonit dollarit, s. o. ümmarguselt 2,4 miljardit krooni on 1939. a. USA's toodetud veoautode koguväärtus. Veoauto keskmiseks hinnaks on 3250 krooni.

### Baltisakslaste kaasavara

Saksa allikail ümberarvunud baltisakslased olevat toonud Eestist kaasa üle 100 mootorsõiduki ja Lätist 200 sõiduauto ja 150 mootorratast.

### Pühapäeval autosõit keelatud

Jugoslaavias on pühapäevane autosõit keelatud. Laupäeval alates kell 14 kuni esmaspäevani kell 8 ei tohi keegi autoga sõita.

### Maksuta autogaraaž

Buenos Aireses on avatud linna külastajatele maksuta kasutamiseks suur maa-alune autogaraaž, kus võib parkida kuni 600 autot.

### Milano autonäitus

Itaalia rahvusvaheline autonäitus peetakse käesoleval aastal Milanos 28. okt. kuni 11. novembrini.

### Autotee ehitajast krahviks

Senator Puricelli, kes on esimese Itaalia autotee ehitaja, ülendati krahviseisusse.

### Bensiini väljavedu USA's

Bensiini väljavedu USA's oli 1940. a. jaanuaris 2 274 milj. vaati (1939. a. detsembris — 3 136 milj. vaati).

### 45 = 72

Kogu maailmas on praegu liikvel 72 miljonit jalgratast ja umbes 45 miljonit jõuvankrit.

## Küsimusi ja vastuseid

### Kas anda signaali või mitte?

**Küsimus nr. 33:** Palun mulle selgitada signaali andmise küsimust. Eriti, millal on vajalik anda signaali.

**Telija nr. 718**

**Vastus nr. 33:** Küsimus, kas anda või mitte anda signaali, on jõuvankrijuhtidele väga oluline. Signaali andmisega või mitteandmisega on elus ette tulnud palju arusaamatusi ja jõuvankrijuhte ühel või teisel juhul karistatud.

Liiklusmääruste eeskirjad signaalide kohta on alljärgmised:

### „Tundmatud“ surmaautod

Viimasel ajal on juhtunud nii mitmed rasked liiklemisõnnetused, kus „tundmatud“ registreerimismärgita veo- ja sõiduaudot ajavad surnuks või poolvigaseks jalakäijad. Eriti ohtlikuks on selles suhtes kujunenud Tallinn—Haapsalu maantee ja Nõmme Vabaduse puistee, kus „tundmatud“ veokid harrastavad vabalt meil seni nägematuid kihutamisi, seda enam, et siin osutub teguvõimetuks ka meie liikluskontroll.

Nende amokisõitude iseloomustuseks on veel nähe, et neid ei puudutata ka ajakirjanduses. Mis sünnib aga siis, kui õnnetus juhtub meile „tuntud“ jõuvankritega — seda teame meie kõik.

Liiklusvahendid, mis on võimelised liikuma kiiremalt kui 15 km/t, peavad olema varustatud helilise signaaliseadise-ga. Signaalideks on jalgrattail ja rööbassõidukitel kellad ning tuletõrje-jõuvankreil peale harilikku-de signaalide kellad ja sireenid. Signaal peab olema lühivältiline. **Keelatud on:** tarvitada tuletõrje signaalidega sarnanevaid signaale.

Signaale võib tarvitada linnas ainult hädavajalikul korral, kui teisiti ei saa vältida õnnetust või liiklustakistust. Signaale tarvitatakse alevikkudes ja maal, eriti elamute läheduses, teistest liiklusvahenditest möödasõidul ja seal, kus eesolev sõidutee ei ole selgesti nähtav, ning igal juhul, mil seda nõuab ohutu liiklemine. Pimedal ajal ja tiheda uduse ilmaga võib helilisi signaale asendada ka optiliste märguannetega.

Eeltoodust selgub, et jõuvankrijuht peab signaaliga hoiatama ohustatud liiklejaid, juhtides sellega nende tähelepanu jõuvankri lähemisele. **Keelatud on:** asjatud signaalid või signaalid selleks, et soodustada endale takistamatut sõitu.

On päris ilmne, et jõuvankrijuht, sõites linnades, kus liiklus elav, seisab alati küsimuse ees, kas on vajalik anda signaali või mitte. Ja võib juhtuda nii, et signaali andmisel võidakse ette heita asjatut lärmi, või mitte andes — liiklusmääruste rikkumist. Ja ongi nii, et liiklusõnnetuste puhul küsitakse kohe, kas anti signaali, kes kuulis?

Meie elame ajastul, millal püütakse linnatännavail vähendada lärmi ja seepärast kaldutakse selle poole, et jõuvankrid linnades pidurdaksid signaali andmist. Milline helide kokkukõlatus oleks meil iga päev ristätännavail, kui kõik jõuvankrid loeksid oma pühaks kohuseks signaali anda. Kas oleks sellest kasu? Kahtlemata ei. See tekitaks vaid liiklejate seas arusaamatusi ja segadusi. Signaali tuleb anda üksnes siis, kui ei saa vältida õnnetust või liiklustakistust. Ja siis olgu signaal lühivältiline. Ei saa lubada, et signaali antakse selleks, et kõnniteel sammuvat sõpra tervitada või oma äravalitu akna alla jõudes teatada sellest signaaliga. Samuti ei ole korrektne kodanikke, eriti veel emasid lapsevankritega, hirmutada põgenema neile määratud ülekäiguradadelt. Ei ole soliidne trammipeatuskohtades signaali abil endale teed jõuga läbi murda. Kus aga nõutakse kindlasti signaali andmist ja kus seda ei tehta, on sõitmisel maal alevikkudes ja elamute läheduses ning kui eesolev sõidutee on varjatud.

H. Tann





# FORD

*Eifel*

## Hämmastava säästusega 4-inimese kvaliteetauto

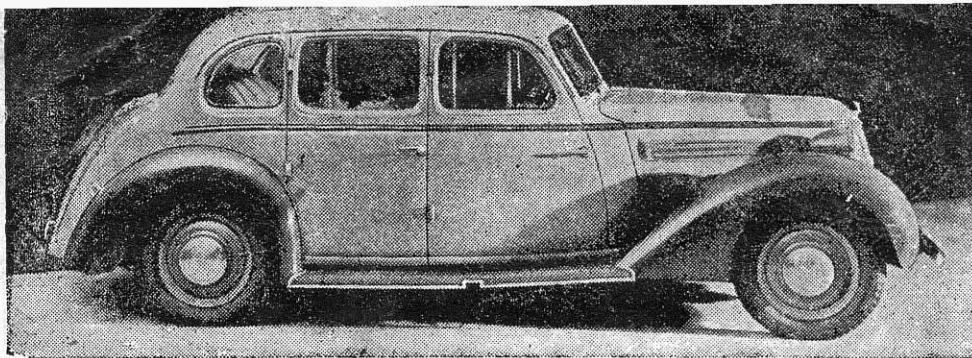


Kui vaatlete Ford Eifelit, paneb Teid kindlasti imestama selle ruumika auto tugev kereehitus, suured 5,00 × 16 kummid ja üldine luksuslikkus. Sõites sellega, imestate veel enam selle kiirelt reageeriva tundlikkuse, mugava sõidu ja ainulaadse ökonoomsuse üle

Voliline FORD esindus

**A/S. MOBILE**

Tallinn, Pärnu mnt. 21 — Telef. 417-50

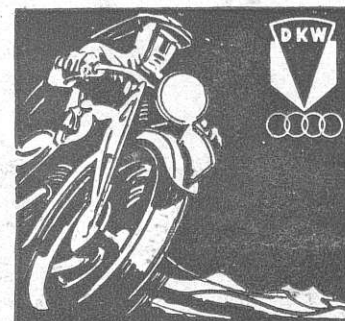


## Auto Union - DKW

Õkonoomseim auto kuulsa DKW-kahetaktilise mootoriga

## Auto Union - DKW

Maailmakuulsad DKW-mootorrattad kahe-  
taktilise mootoriga: 200, 250, 350 ja 500 sm<sup>3</sup>

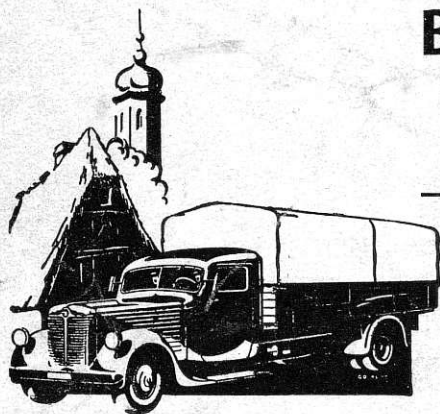


D K W

## BÜSSING-NAG

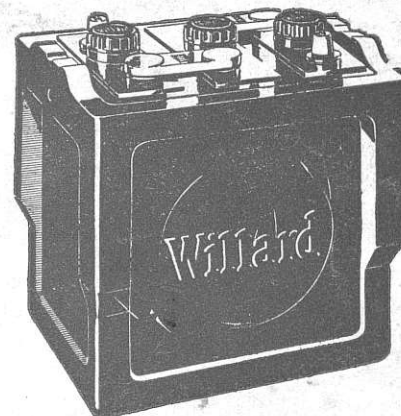
## Büssing - NAG

Veoauto-alused 2—11 tonni. Omnibusealused  
kuni 80-istmelised. Diisel- ja bensiinimootoritega



## Willard - akumulaatorid

Autorehvid. ● Autoosad ja -tarbed



EESTI AKTSIA-SELTS

**C. SIEGEL**

AUTOOSAKOND

TALLINN, UUS T. 2. TELEF. 450-86