

Auto

4. aastakäik

Jlhub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:
Aastas (12 n-rit) kaasanega Kr. 5.—
Väljamaale " 10.—
Üksik nr. kaasaneta " —.40
Väljamaale " —.80

Toimetuse ja talituse:
J. Zimmermanni trükikoda
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 429-24

Nr. 6 (40)

Juuni

1931

SISU.

Mootor või vedur?
Garaažinäitus Berliinis.
Toorõli-mootorid sõiduautes.
1930. a. rekordide purustamise aasta.
III Monaco sõit.
Lennuasjanduse hiiglaedu.
Teedeministri määrused.
Autojuhtide sõidumäärused piitides.
Lühemaid teateid.
Kirjanduslised uudised.
Eesti Autoklubi teated.

INHALT.

Motor oder Lokomotive?
Garagen-Ausstellung in Berlin.
Rohölmotore in Personenwagen.
1930, das Rekorden-Schlagjahr.
III Monaco-Fahrt.
Riesenfortschritte im Luftverkehrswesen.
Neue Vorschriften des Wegeministers.
Verkehrsvorschriften für Chauffeure in Bildern.
Kürzere Nachrichten.
Neues in der Auto-Litteratur.
Nachrichten des Eesti Autoklubi.

Mootor või vedur?

Veel maanteedest ja raudteedest.

Autoliikumise arenedes on meil nagu mujalgi kultuurmail tõusnud päevakorraks küsimus mootor-transporti ja raudteede suhetest. Küsimus seisab õieti selles, kumba neist eelistada-soodustada?

Seda küsimust arutades jõuame peagi puudutama teepoliitikat, s. o. vaatlema, kuidas suhtutakse uute teede, maan- ja raudteede ehitusele ning nende korrasolekule. Sellisel kujul esineb transport-küsimus meil praegu.

Eelmises „A U T O“ numbris puudutati seda küsimust valusalt neile, kes meil propageerinud ja ehitanud uusi raudteid. Näidati, kui ülepea-kaela on uute raudteede projekteerimisel talitatud, kuivõrd ekslikud on olnud ehitus-eelarved ning kui mõttetult on üldse meie raudteelasjanduses talitatud. Sõjastrateegide, inseneride ning partei-kolgakondsed huvid on määranud meie teepoliitika, eriti silmatorkavalt just uute raudteede ehitamisel.

Nende huvide kaitsmisel on tehtud vigu, mis mak-
savad meie vaesele rahvale miljardeid; nende intresside
heaks on meil ohverdatud monopole (tuletiku), pandi-
tud riigi sissetulekuid (aktsiisimaksud), tehtud hiigla-
summates välislaenu (Rootsi-Ameerika tuletikutrustilt)
ja isegi „välgu-mihklid“ pannakse raske maksu alla, et
aga mõni insener, ehitusettevõtja või mõni teine leiaks
tuluallikaid ja rahuldust. Meie uute raudteede ehitus-
tuhinal on kahtlemata skandaali lõhn juures. Uurimis-
komisjon töötab ja võib loota, et on tagajärge.

Raudteedel on 100-aastane minevik seljataga, au-
todel vaid vaevalt 30-aastane. Raudteed said igal maal,

kus neid ehitati, hiiglakontsessioone, monopole, eesõ-
gusi ja isegi riiklist toetust seal, kus riik ise neid ei
ehitanud. Pole ükski transportala varem ega hiljem
saanud selliseid soodustusi. Ja see oligi loomulik nii-
kaua kui liikumine maal võis sündida vaid hobuse või
eesliga. Raudtee oli uuem, kiirem, kindlam ja kasuli-
kum transport-vahend ja sellele ohverdati. Uusi raud-
teid ehitati ja seega viidi kultuuri kõrbedesse ja taha-
jäänud nurkadesse. Raudteede ehitamine oli — enne
autotranspordi arenemist — osa tähtsast kultuurtööst.

Aga siis arenes autotransport. See pööras tähele-
panu teedele. Vanasti sai kuidagi hobusega läbi. Auto
aga vajab paremaid teid. Liikumistempo on nimelt kii-
rem, ja vilets tee rikub auto kiirelt. Hakati ehitama
uusi maanteid ja seadma korda vanu. Osa sellest tegi
riik, suurema osa aga omavalitsused ja talupojad natu-
raalkohustuste näol. Viimasel ajal on peaaegu igalpool
riik võtnud teede ehitamise ja korrasoleku oma kätte —
vähemalt toetab seda summadega.

Maantee on tulnud uuesti moodi: *tänu autoasjan-
duse arengule!*

Neil mail, kus raudteed on eraomanduseks ja ärili-
seks ettevõtteks (Inglismaa, Ameerika, Kaanada jne.),
on tekkinud äge võistlus — ja võitlus — raudteede ja
mootortransport-ettevõtete vahel. Mootortransport on
arenedes võtnud enda peale ikka suurema osa inimeste
ja toodete veost, mis varem oli raudteede monopoliks.
Raudteede tulud kipuvad vähenema ja mitmel pool ongi
juba vähenenud. Ei aita seal isegi hinnaalandused:
elu nõuab kiiremat ja paindavamast transporti.

Ja imelik, sealgi, kus raudteed riigi käes, võidakse mitmel pool mootortranspordi arenemise vastu. Viimases nähakse eraettevõtja kujul riigivaenlast, kes kaevab hauda riigi ettevõttele — raudteele.

Kuidas see võistlus ja võitlus välismaal on kujunenud, sellest siin mõningaid näiteid.

Võtame Soome. Seal on olemas riikline majandusnõukogu ja sellele alluv riikline teekomitee. Lisaks viimasele asutasid auto-organisatsioonid ühise alalise teekomitee oma volinikest. Viimase poolt tehti hästi põhjendatud pikem ettekanne autoasjanduse seisukorrast ja projekt uuest teepoliitikast. Riikline teekomitee sai selle läkituse ja valis oma poolt raudteede peadirektori Jalmar Castrèni panema toime uurimise raudteede ja maanteede tulukusest riigi ja rahvamajanduse seisukohalt. Uurimise tagajärjed ilmusid raamatukesena „Maanteed ja raudteed“. Sellest aga selgub, et raudteede peadirektor on kasutanud oletatud andmeid ja neidki valesti ning tuleb lõpuks otsusele, et liiklemise suurenedes maanteedel suurenevad riigi väljaminekud (uute teede ehitamine, nende ja vanade teede korras-hoid ning jõuvankrite ja nende osade välismaalt sisse-vedu), kuna liiklemise ja veo suurenemine raudteedel sellevastu suurendab riigi sissetulekuid. Tema arvates tuleks liikumist maanteedelt tõmmata raudteedele, mis riigi omad ja juba olemas. Terve „uurimine“ on sihitud mootortranspordi arengu vastu. Ja see on arusaadav: on ju „uurijaks“ olnud riigiametnik, kelle huvides on lasta asjaoludel paista teatavas valguses. Muidugi ei lepi sellega Soome auto-organisatsioonide teekomitee. Viimane saatiski riigi majandusnõukogule ägeda protesti peadirektor Castrèni avalduste vastu. Samas suunas on mujaltki tulnud riiklisele teekomiteele pike-maid õiendusi prof. Castrèni seisukohtade vastu. Kuidas riigi majandusnõukogu asja otsustab, selgub hiljem. Igatahes on võitlus kujunemas auto-organisatsioonide ja riigi raudteede poolehoidjate vahel. See ei ole aga sugugi ühtlane heitlus, sest raudteed on riigi käes ja viimane on nõus kasutama mootortransporti ainult enda toetuseks, kuna vabast võistlusest ei saa juttugi olla.

Rootsis, kus mootortransport on kaunis laialdaselt arenenud, on küsimus juba lahendatud mootortranspordi kasuks. Seal on viimase aastakümne kestel ehitatud hiiglaarvul uusi autoteid ja parandatud vanu. Näiteks suure tööpuuduse ajal 1921.—22. a. ohverdati seal umbes 60 miljonit krooni maanteede heaks. Aga Rootsis ongi eeskujulikud teed ja laialdane autoliikumine. Raudteed on küll riigi käes, kuid ei võistle mootortranspordiga.

Saksas viiakse parajasti läbi suur maanteede ehitus- ja uuenduskava; selleks saadakse summad osalt laenudena, suurem osa aga autode maksustamise teel. Maanteede ehitamise ja parandamise vastu seal keegi häält ei tõsta, kuigi seal väga tihe ja eeskujulik raudteede võrk olemas.

Poolas hakkas hiljuti maksma uus seadus autode maksustamisest *teedekapitali* heaks. Viimase abil kavatakse seada Poola teed eeskujulikkude korda. Teede kordaseadmine on tingitud suurenenud mootortranspordist, ilma milleta enam läbi ei saa. Riigi raudteede direktioon ei esine seal mootortranspordi vaenlasena ega võistlejana.

Prantsusmaal on viimastel aastatel tehtud tublisti tööd uute ja vanade maanteede kallal. Kõik vaid autoliikumise huvides. Ja ometigi on ju prantsuse maanteed tihedas võrgus ja vanad, mõned neist isegi roomlaste päevist saadik. Läänud aastal andis Prantsuse va-

litsus parlamendile seaduse eelnõu maanteede ehitamise ja korrashoiu kohta. Eelnõus rõhutatakse maanteede ja mootortranspordi tähtsust rahvamajanduses.

Itaalias on riik ehitanud hulga uusi teid ja parandanud vanu, seades neid autoliikumisele kõlvulikkude seisukorda. Suurima töö mootortranspordi heaks teede suhtes on seal siiski teinud eraettevõtted, ehitades erilisi autoteid (autostrada), mis ainult kiiresti liikuvale jõuvankreile määratud. Neid ettevõtteid on Itaalia valitsus õige tugevasti toetanud nii rahaliselt kui ka soodustuste näol.

Inglismaal, kus teed vanad (paljud neist on vanade roomlaste ehitatud) ja suuremalt osalt korras, ei ole teedeküsimus terav. Selle vastu on aga võitlus mootortranspordi ja raudteede vahel kujunenud äärmiselt teravaks. Raudteed on Inglismaal eravaranduseks ja varustatud eriliste soodustustega. Kahe aasta eest pandi aga raudteedele uue seadusega peale uusi kohustusi, mis neid rohkem koormab. Et viimastel aastatel mootortransport on õige tugevasti arenenud ja vähendanud raudteede sissetulekuid, siis alustasid raudteehingud võitlust autoliikumise vastu. Mootortransporti ja maanteedel liikumist reguleeriv seadus oli juba 30 aastat vana. See võimaldas raudteehingutele tulla väitega: *kui meie ei suuda võistelda mootortranspordiga ja kui meie koorem suurendatakse, siis tehtagu ka autoliikumisele takistusi!* Võitlus parlamendis ja väljaspool seda kestis kaks aastat ja oli äärmiselt äge. Kummaltki poolt tarvitati kõik võimalikud abinõud. Ja tagajärg oli see, et käesoleval aastal hakkas maksma uus teedeseadus, mis kaunis laialdane, käsitles igasuguseid liikumisvahendeid, mis teedel liiguvad. Raudteede mõju selle seaduse sisule on silmatorkav. Seaduse teostamine ja reguleerimine on transportministri käes, kes oma alal peaaegu isevalitsejaks. Kuigi raudteed on saanud oma seaduse ja mootortransport samuti teda piiritleva seaduse, siiski töötab Inglismaal veel Kuninglik transportkomisjon, mille sihiks ühtlustada raudteede ja mootortransporti tervel maal ja lahendada olemasolevaid ja tekkivaid konflikte. Sellega pole võitlus raudteede ja mootortranspordi vahel Inglismaal veel kaugeltki lõppenud.

Jättes teised Euroopa vähem tähtsad riigid kõrvale, siirdume *Ameerikasse*. Seal on kõik suurejoonelise — ka võitlus ja võistlus raudteede ja mootortranspordi vahel. Läänud sajandi viimasel poolel ehitati suurim osa Ameerika suurtest raudteedest. Suurimatele neist kingiti toetusena hiigla maa-alad, suuremad kui mõned Euroopa keskmise suurusega riigid. Paljud söe-, õli- ja metallide piirkonnad sattusid ka raudteehingute kätte. Enamasti kõik seadusevastasel. Toda aega nimetatakse Ameerika ajaloos „suurte varguste ajajärguks“. Aastakümneid valitsesid raudteed Ühendriiges ja nõõrisid rahvast takistamatult. Siis piirati sõidu- ja veotariife raudteedel — igas osariigis isemoodi. See ajas raudteed trusti, mis kujunes üheks tugevamatest Ameerikas. Kui käesoleva sajandi alul algas autode massiline valmistamine ja tarvitamine, raudteed ei näinud selles midagi halba. Andis ju uus tööstusala raudteedelegi suurt teenistust ja arenedes kujunes neile juureveo-abinõuks mootortranspordi kujul. Veel 1920. aastal, kui Ühendriiges oli juba 8 miljonit jõuvankrit liikumas, ei protesteerinud võimas raudteetrust. Aga siis tuli langus — ainuke omapärane ja hämmastav nähtus terve maailma raudteede ajaloos. Kuni 1929. aastani langes raudteedel liikumine 34,2%, kuigi rahvaarv ja jõukus oli aastakümne kestel hiiglavalt suurenenud. Kuna 1920. aastani oli raudteede kaubavedu

suurenenud iga aastakümne kestel kahekordselt, siis kasvas see viimasel aastakümnel ainult 6,7%!

Mootor oli kujunenud vedurile vääriliseks võistlajaks. Autode arv Ameerika maanteedel ja tänavail suurenes aastakümne kestel 15 miljoni võrra — kuni 23 miljonini. Raudteede ehitamistuhin kadus ja vanad raudteed ohverdasid oma tagavaradest 7 ja pool miljardit dollarit oma teede ja veereva materjali uuendusteks ja parandusteks. Igasugune kaubavedu raudteedel muudeti kiireks, nagu seda varem oli ainult liha-, loomade ja puuviljavedu. Kuid — nagu eelpool selgus — suurem kiirus ja kõik mõeldavad mugavused ei ole suutnud päästa Ameerika raudteede seisukorda. Liikumine ja vedu veduriga tolmustel ja tahmastel raudteedel on siirdunud, vastupanust hoolimata, õhukumidega ratastele maanteedel. Mis selline areng tähendab maal, kus 250.000 miili raudteid, kus veereva materjali arv 2.500.000 ja kus ligi 2.000.000 inimest raudteede teenistuses, seda suudame vaevalt kujutella.

Ameeriklane võistleb ja võitleb, kuid ei nurise. Kõigepealt omab ta võime kohaneda. Seda ka sealsed raudteeühingud. Nad alustasid võitlust belsebuubi vastu kuradi abil — nad avasid autoliinid inimeste ja kauba juureveoks. Kui raudteedel inimeste vedu oli 1920. aastast alates kümne aasta kestel vähenenud 34,2% ja kaubavedu suurenenud ainult 6,7%, siis tuli see sellest, et sõidautode ja omnibuste arv oli sama aastakümne kestel kasvanud 15 miljoni võrra ja veoautode arv 235% võrra. Viimaseid liigub Ameerika teedel praegu rohkem kui 3 ja pool miljonit. Et seisukord selline, siis jäi raudteedele ainult üks võte seisukorra parandamiseks: *võtta autod appi!* Ja nii oli käesoleva aasta aluni juba 31 Ameerika suuremat ja umbes 50 väiksemat raudteed varustanud end kokku sadade tuhandete veoautode ja omnibustega. Isegi New Yorgi ja Bostoni vahel, kus mitu raudteeliini ja kus luksuslikud kiirrongid sõidavad vahemaa 6 tunniga, arvates pileti hinnaks kuus dollarit, liigub praegu New York—New Haven raudtee kompanii 100 omnibust, katte selle maa 12 tunniga ja pileti hinnaks on 4 dollarit. Siin „võistleb“ raudtee endaga ja leiab selle kasuliku olevat. Sama raudtee leiab ka kasulikumaks saata kaubad New Yorgist ja Bostonist kuni 2—300 miili kaugusele raudtee asemel veoautodega. Nii kinnitab selle raudtee president John J. Pelley oma artiklis „New York American“ lehes. Kindral W. W. Atterbury, Pennsylvania raudteeühingu president, kinnitab ka, et tema ettevõtte kasutab mootortransporti raudtee kõrval ja leiab, et teisiti ei saa enam läbi.

Ameerikas tegutseb alaline osariikide vaheline (föderatiivne) kaubanduskomisjon, kellele allub ka liiklemise reguleerimine — nii palju kui seda osariikide ja kongressi poolt pole seadustega juba tehtud. See komisjon määrab ka sõidu- ja veotariifid. Nüüd on selle komisjoni ja ka Ü.-riikide kongressi poole pöördunud nii mootortranspordi kui ka raudteede esindajad. Esimesed neist nõuavad: *mootortransporti kaitstagu igasuguste ülekohtuste ettepanekute ja koormatuste vastu, mis suunitakse raudteede huvides. Raudteed omalt poolt nõuavad: mootortranspordile ei tohi anda milleski suhtes suuremaid soodustusi kui raudteedel praegu on — mingil tingimusel ei tohi seda otseselt ega kaudselt teetada.*

Üldiselt mõõndakse Ameerikas ja ka Inglismaal, et olemasolevad raudteed moodustavad praegu ja tulevikuski transportasjanduse selgroo — mootortransport ja lennukid on selle kiiremad ja painduvamad liikmed, mis ulatuvad kaugemale ja on isegi pikkadel teekondadel ka-

sulikumad inimeste, kaupade ja posti veoks. *Nende 3-me transportala ühendamine ja lähedalt ühtlustamine laevandusega, on transportküsümuse lahendamine.*

Mis puutub teede küsimusse, siis on see Ameerikas lahendatud suurejooneliselt — mootortranspordi kasuks ja selle kuhl. (Vaata lähemalt „Auto“ eelmisest numbrist.)

Meil Eestis on teedekapital olemas, on ka uus, liikumist maanteedel ja tänavail reguleeriv seadus. Esimene neist on koormav just autoomanikele, teine on enam-vähem ajakohane ja möödapääsematu. Mis aga meie mootortranspordi arengut suuresti takistab, on kõrge toll autodelt ja teatav antipaatia autoasjanduse vastu valitsevais ringkonnis. Teisalt ei näe ka autoasjandusest ja rahvamajandusest huvitatud ringkonnad heameelega seda skandaalset poliitikat, millega meie rahva raha ja energiat uute, otstarbetute raudteede ehitamisega raisatakse. Peaksime kord ka veendumusele jõudma, et asjatu on näiteks strateegilises mõttes nüüdsel ajal raudteid ehitada, majanduslistest põhjustest kõnelematagi.

Toome siin lõpuks kaks asjatundlikku väljendust, mis asja valgustavad.

Stokholmi raudtee- ja mootortransport-kongressil lausus professor *Heckcher*, tuntud rahvamajanduse eriteadlane: „Direktor Nerell siin lausus, et jõuvankrite ja nende osade sissevedu suurendab kahjulikult kaubabilanssi. Mina võin aga teatada, et siin pole tegemist mingisuguse kahjuliku sisseveo suurenemisega. Väliskaubanduse bilanss selle all ei kannata sugugi ega kaota oma tasakaalu. Sest kuigi sisseveo arvud suurenevad, õhutab see ainult väljavedu ja võimaldab seda suurendada. Mure kaubabilansi passiivsusest võime jätta kõrvale ilma asja kaugemale arutamata. Seda rahvamajanduse seisukohalt.“

Ja riigikaitse seisukohalt valgustab asja dr. *G. Margueron* oma raamatus „*Le droit routier*“, kus ta käsitleb liikumis- ja veovõimalusi sõja puhul ning jõuvankrite tähtsust. Ta võtab arvesse kogemused maailmasõja ajal ja kirjutab: „Vaenutegevuse alul 1914. aastal tarvitasid prantsuse armeed väga laialdaselt seda uut transportvahendit (autot), mis tegi neile võimalikuks saata kiiresti varusid rindel hädäohus olevaile kohtadele. Tänu selle transportvahendi suurele painduvusele ja kiirusele, võisime panna vaenlase pealetungi seisma Pariisi ja Verduni all ning edasitungi Flandrisse ja lisaks lüüa vaenlase tagasi Somme ja Marne jõgede kallastel.“ Meie targad strateegid ehitavad aga raudteid, kus sild silla kõrval ja mis lõpmata kerged vaenlase lennukitel purustada...

Meil ollakse siiski õnnelikus seisukorras, sest meil on bensiin mootorite ja bituumen teede jaoks omast käest olemas. Puuduvad vaid korralikud teed ja *arusaamine*. Kui sellest aru saadakse ning aja ja arenguga sammu peetakse, siis on meil varsti eeskujulik mootortransport täienduseks raudtee pealiinidele. Siis kaob — loodetavasti — ka uute raudteede uisa-päisa ehitamistuhin.

Kokkuvõetult lõpetame käesoleva artikli meie avalikus elus tuntud tegelase, „Auto“ lugejaskonnast, arvamisega:

„Et mootor, kõige pealt auto kujul, liikumisvahendina nüüdsel ajal igale maale ette kirjutab teede ehitamise alal, siis, meeldigu see ehk mitte, ei saa ka meie Eestis sellest küsimusest lõpmatuse ni kõrvalle puigelda ning maanteede — autodele kõlvulikkude maanteede — ehitamise küsimuse õige lahendamine on nüüd ja veel rohkem lähemas tulevikus Eestis üheks õige tähtsaks ja tõsiseks küsimuseks. Siit vaadeldes paistab, et meil

Eestis teede ehituse alal ei ole kindlat kava; või ei ole usku, mida teede ehituse alal vaja ja kas seda üldse vaja; loeme aeg-ajalt, et jälle revideeriti maanteid; et kevadel need leitud halvad olevat, suve head—võivat kuni 100 km tunnis sõita, sügisel — põhjatud; tehakse aeg-ajalt katseid tee tüüpide väljaselgitamiseks jne., kuid teid endid ikkagi ei ehitata. Uute raudteede ehitamine Eestis on vist selge mõtetetus, vähemalt ehk seni kuni meie idapoolse naabri asjad mingi kindlama kuju võtavad. Meie maanteede ehitamine on tõsine päevaküsi-

mus. Materjal, tööjõud teede ehitamiseks on olemas. Kas ei jõuta kavade ja katsete tegemistega viimaks meil Eestis ometigi juba nii kaugele, et maanteid tegelikult ehitama hakatakse? Või ei ole neil, kellesse see puutub, ise usku, et Eesti vajab häid maanteid? „Auto“ on oma veergudel käsitanud Eesti maanteede seisukorda ja tema puudusi. Minule isiklikult näib, usun seda, et oleks õige tänuväärne ja otse hädatarvilik, et „Auto“ aeg-ajalt Eesti maanteede küsimust puudutaks.

A. W.

Rahvusvahel. garaažinäitus Saksa ehitusnäitusel Berliinis.

Kirjutanud prof. dr. ing. Georg Müller, Saksa silmapaistvaim garaažiasjanduse eriteadlane ja rahvusvahelise garaažinäituse tehniline korraldaja.

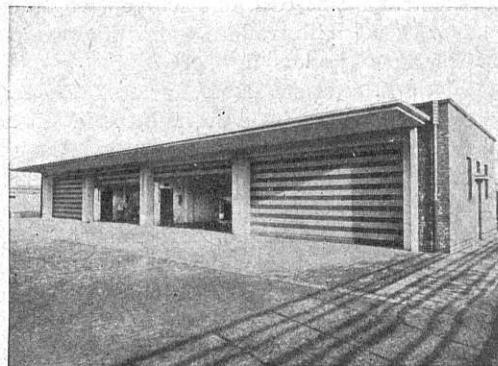
Rahvusvahelise garaažinäituse korraldamise mõte Saksa ehitusnäituse raamides tähendab automajanduse tunnustamist ühe vormikujundava tegurina ehitusajanduses. On väga tähtis mitte ainult automajanduse, vaid kogu avalikkuse seisukohalt, kuidas ehitusmajandus rahuldab jõuvankrite ruumitarviduse. Ehitusnäituse raamides ei võinud puududa iseseisva liikmena garaažinäitus, mis aitaks teritada pilku ülesande suuruse ja lahendusvõimaluste mõistmiseks. Kuna garaažiprobleem nõuab kogu ehitusmajanduse erilist kohtamist, oli erinäitus tarvilik ja kahtlemata osutub tulusaks lähema tuleviku ülesannete teostamisel.

Oleme viimasel aastakümnel üle elanud autoliikumise võrratu arengu. Jõuvankrid on ligi 30-protsendilise juurekasvuga igal aastal kiiremini läbi löönud kui ükski teine vanemaist liikumisvahendeist. Selle võidukäigu seesmised põhjused peituvad jõuvankri liikumisvabaduses ja rippumatuses, vahenditu ükselt uksest toimetamise vastuvaidlematus paremuses ja lõpuks ka laiade ringide sportlikus huvis. Viimane moment taandub igatahes ikka enam tagaplaanile, seda rohkem, mida enam jõuvanker muutub puht tarbe-liikumisvahendiks.

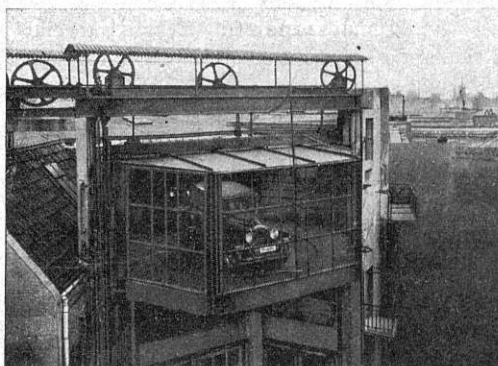
Autoliikumise üllatav areng on endaga kaasa toonud ka garaažiruumi ülepeakaela arengu. See loodi esialgu konjunktuur-tarviduse rahuldamiseks. On endast mõistetav, et paljud esiehitustest ilmutavad veel puudusi, kuna puudusid aeg ja kogemused, et sügavamalt juurelda ning luua garaaži-ehitustehnika aluseid, nagu need nüüd kõigis maades pärast seda, kui ülesandest on aru saadud, on kujunemise teel.

Seisame kahtlemata alles algastmel. Nii hakkab ruumi leidmise küsimus suurlinnade äri-linnajagudes alles nüüd üldse probleemiks muutuma. Selle lahendusvõimalustest liikumise raamides pole veel ülevaadet. Isegi Ameerikas, automobilismi maal, seisatakse ülesannete ees, mis sealsetegi kogemuste ja vahenditega pole lihtsalt lahendatavad. Linnaehitaja ei saa autode ruumitarviduse küsimust lihtsalt kõrvale lükata, kui ta ei taha lähema aastakümne jooksul sattuda tõsisesse kitsikusse. Küsimusest ei saada üle ka seega, et öeldakse, see puudutab ainult üht kitsast huviringkonda, küll liikumine reguleerub iseendast. Paljudes Ameerika suurlinnades juba lähenetakse seisukorrale, et autoliikumine hääbub sõidukite ülirohkeste tõttu südalinna. On lubamatult tulevast arengut jätta saatuse hooleks, vaid me peame sellele kõigi võimalikkude vahenditega teed tasandama.

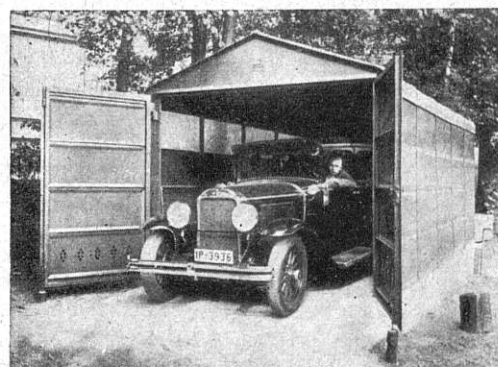
Auto pinna- ja ruumitarvidus tungib uulitsate ja platside vabalt pinnalt üle kõnniteede ikka enam ja enam suurlinna ehitustemassi, plokkidesse, üksikkruuntidele — maa pinnale, maa alla või hädakorral isegi ülemistele kordadele. Tuleb anda eeskirju, mis näevad



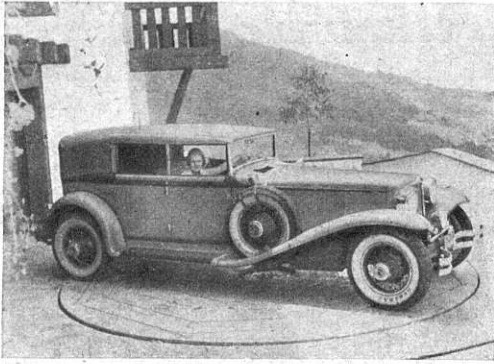
Moodne reagaraaž keerlevate väravatega. Mootorijõu abil avanevad ja sulguvad keerlevad väravad on tarvilusel moodsates garaažides.



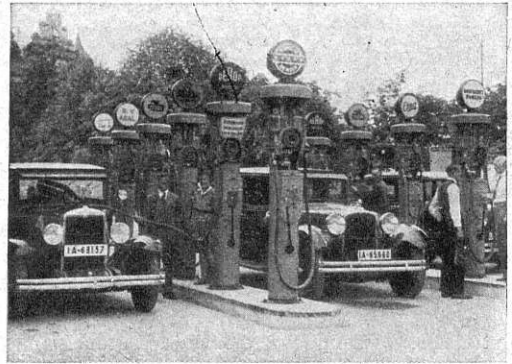
Autoliiftid garaažides. Maapinna kalliduse tõttu ollakse suurlinnades sunnitud ruumalaga kokkuhoidlik olema, ning seetõttu kasutatakse ka ehituste ülemisi kordi garaažidena. Kiirete tõstetoolide abil viiakse autod üles, keerleva plaadi abil määratakse väljasõidu suund.



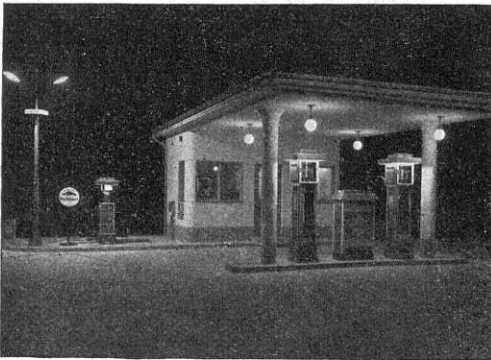
Terasest üksikgaraaž on kõige sobivam eramajale. Kindel tule ja sissehõõrdumiste vastu, samuti võib teda kergesti lahti võtta ja teise kohta viia.



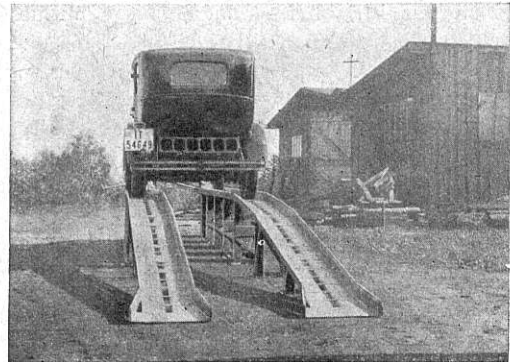
Garaažiprobleem jaguneb lähemal uurimisel üksikküsimustesse, nagu tulekaitse, tuulutamine ja kütte, mille lahendamise kallal praegu töötatakse. Siin toodud pildid ja tekst on vaid mürdosa sellest probleemist, mida käsitab rahvusvah. garaažide näitus. Viimane tohiks oma mitmekülsusega üllatada isegi asjatundjaid.



Töeline teenimine Siin täidetakse igaühe vähemgi soov. See Berliini bensiinijaam võimaldab teile valida mitte vähem kui 12 bensiini margi seast.



Alati valmis. Isegi öösiti on bensiinijaamad autotomobilitile avatud.



A binõu auto ülestõstmiseks. Bensiinijaama omanik eelistab kallite auto-ülestõstjate asemel ülesõidulauda, mis on sama otstarbekohane.

võimalikult ette ega lonka tagantjärele, tuleb arendada uusi ehitusvorme, muuta ehitusmääruksi — lühidalt, meie linnad kohandada autoliikumisele ning kõike seda teha nii, et saavutatakse äärmine üldine ökonomia ja kõik kavad tumedast tulevikust hoolimata püsiksid realiseeritavatena pika aja kestes.

Jõuvankrite hinnad on alaliselt langenud, ülalpidamiskulud kestvalt tõusnud ja seega muutunud mõõduandvaks. Kasutamiskulude hulka kuuluvad ka garaažiüürid, kuid sugugi mitte need üksi, vaid kogu teenimistöö, mida garaažiomanik mõistab lööksõna all *service*, ja millega isesõitjale ta vankri sõiduvalmis olekuga kindlustatakse mõnusus.

See pole õige, et meie suurlinnade ümbruses kerib terveid kvartale tuhandete korteritega, ilma et mõeldaks garaažidele. Ametivõimud, ehitusfirmad, arhitektid ja ettevõtjad peavad nii asunduste kui pilvelõhkujate puhul põhjalikult kaaluma garaažiküsimust, kui nad ei taha riskeerida võimalusega, et alul tegemata jäetud kord nõuab mitmekordseid kulusid. Õiget suhtumist asjasse võib praegu juba sagedasti tähele panna linnade laiendamisel, kus mõeldud elanikkude, külaliste ja kasutajate autode mahutamismõimalustele ning otsitakse otstarbekaid kombinatsioone. Juba on kujunenud mitmekesine hulk vorme, kusjuures teeautoni etendab mõõduandvat osa. Garaažiküsimus ei tunne mingit universaalset patentlahendust, mis sobiks igal juhul. Koguprobleem jaguneb lähemal vaatlusel lugemata hulgaks üksikküsimusteks, mis suurelt osalt on alles lahendamata. Tehtud vead pole mitte ettehei-

ted kriitikale, vaid õhutus edukale edasiarendamisele. Eeltingimuseks on kõigi kogemuste koondamine, sõelumine ja kasutamine, et sündsaks osutunu anda ehitusmajanduse ja üldsuse kasutada.

Garaažiprobleemi rahuldavast lahenumisest on vahenditult huvitatud järjest kasvav autotarvitajaskond, kuid kaudselt ka autotööstus ja -kaubandus. Massiiv-ehitusel, nagu ehitusterase-tööstusel, on häid tuleviku väljavaateid garaažiruumi loomisel. Mitmekülgne garaažitööstus on arenenud garaažide ja tankimiskohtade sisseseadete ja varustuse alal. Maja- ning krundiomanikud, äri- ja tööstusmajade omanikud, samuti hotellid on kas kasusaajad või kahjukannatajad — selle järgi, kas nad oma üürikkude, oma külaliste või oma ostjaskonna autode mahutamise eest on otstarbekalt hoolitsetud või mitte.

Vastolude tasandamiseks noore garaažiasjanduse ja tarvitajaskonna vahel peab kaasa aitama hästi arenatud garaažide ehitustehnika. Nii mõningaidki puudusi ja kahjusid, mida toonud kiiresti kasvav autoliikumine, nagu iga tehniline areng, võib pehmendada otstarbeka garaažeerimisega.

Kõnesolev garaažinäitus tahab lõpuks avalikkusele olla selgituseks, et kasvava arusaamisega garaažiprobleemi lahendamise tarvilikkusest võita suurt vastuseisu, mis sellele praegu veel ilmutatakse tehniliste võimaluste mittetundmise tõttu. On tarvilik kõiki aktiivseerida kestva garaažihuviga, tõmmata tegelikule kaastööle küsimuses, mis suurlinnase tulevale põlvele võib muutuda saatuslikuks.

K. K.

Toorõli-mootorid sõiduautes.

Ins. Joachim Fischer.

Kui tahetakse selgusele jõuda, kuivõrd võib arvestada tulevikus toorõlimootoriga ka sõiduautes, peab kõigepealt tegema kindlaks, milliseid paremusi omab normaalmootor tänapäeval kergete kütteainete kohta. On ju igauhele teada, et toorõlimootorid on ökonoomsemad ja oma kütteaine tõttu vähem tuldkartvad. Need paremused aga võivad ainult siis maksvusele pääseda, kui masinatüüp vastab võimalikult kütteaine tüübile. Tänapäeva normaalmootor paistab silma järgmiste omaduste poolest:

1. Piiratud mootorikaal võrreldes võimega.
2. Relatiivselt väikesed mõõdud.
3. Suur sõidukindlus.

Muidugi ei tohi siinjuures unustada, et seega ühes peab arvesse võtma ka relatiivselt kõrged kütteaine kulud, ka siis kui liitrihind — nagu praegu mitmesugustes maades — mitte väga kõrge ei ole. Siia juure tuleb veel see asjaolu, et suurem osa Euroopa maid on sunnitud suuremal või vähemal määral kütteainet sisse vedama, mille tõttu kaubabilanss kujuneb ebasoodsaks. Toorõli, millest täna räägime, on küll suurel määral sisseveo aineks, kuid tema väärtuse tõttu on olukord siiski soodsam.

Hinnaküsimus: Mõni sõna hinna kohta. Hinnavõistlus petrooleumiturul on põhjuseks, et müügihinna vahe tähtsamatel kütteainetel, nagu *bensiin* ja *gaasõli*, tublisti kõigub, see läheb isegi nii kaugele, et näit. *bensiin* on mõnikord nii odav, et ainult pisut odavam *gaasõli* hind kedagi ei meelita viimase ostmisele. Need aga võivad olla ainult kriisinähted. Saamine ja puhastamine on toorõli juures lihtsam, seepärast peaks tulevikus alati olema suur vahe *gaasõli* ja *bensiini* hinna vahel.

Uuemad, kerged diiselmootorid, mis edukalt kasutatakse veoautodes ja omnibustes, vajavad ümmarguselt 200 grammi *gaasõli* tunnis, kuna normaalmasin tarvitab kallimat *bensiini* vähemalt 250—260 grammi umbes $\frac{3}{4}$ koormatuse juures. Lühidalt: õli kütteainena ei ole ainult odavam, vaid see kasutatakse ka paremini ära.

Suurendatud kindlus: Just sõiduaute juures ei ole kindlus kõige suurem. Õnnetuste korral on sõitjail alati hirm, et auto võiks põlema hakata. Tulekahjud ettevaatamatuse läbi, gaasistaja põlemine jne. ei ole mingiks harulduseks, kuid seda kõike ei ole karta õli tarvitamise korral kütteainena. Parim tunnus: *bensiini* plahvatuspunkt on 25 kraadi Celsiuse järgi ja kuulub seepärast Saksamaal hädaohu klassi 1, *gaasõli* plahvatuspunkt asub alles +80 kraadi juures, vastab hädaohu klassile 3.

Toorõli põlemine normaal- ja diiselmootoris: Olles tundma õppinud toorõli tarvitamise paremusi, tahame päris lühidalt kindlaks teha, kuidas seda kütteainet võib ümber töötada.

Juba nimetatud plahvatuspunkti tõttu peaks teile selge olema, et ümbertöötamine *normaalmasinas* pole kohe võimalik. Kütteaine eelsoenduse läbi ja imemishüeme kaudu võib siin abi saada, kuid eeskujulikkude põlemist ei saavutata sel teel (võib tekkida põlematuid jäänuiseid, määrdeõli lahjenemine jne.). Alles viimasel ajal on leitud mõningaid kohaseid teid. Mõtlen näiteks kütteaine katalüütilisele sadestumisele Šveitsi Katalex gaasistajaga (sagedasti tarvitusel juba „Ford“-mootorites), või hõõgringi sisseasetamisele (joon. 2) Kruppi poolt, mis hoolitseb kütteaine ja värsk

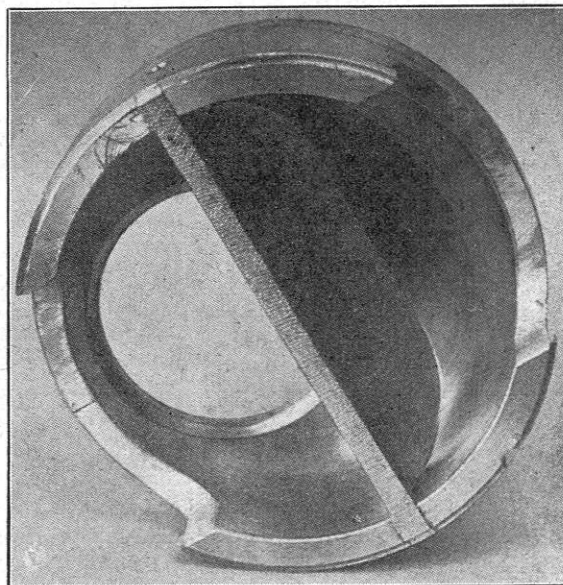
õhu peene läbisegamise eest, või nagu tarvitusel Austria „Gräf“- ja „Stift“-autodes, kus kütteaine sissejuhtimine ja gaasistumine sünnib pumpade ja düüside abil nagu ilma kompressorita diiselmootorina juures.

Need on kõik n.n. madalrõhu masinad, tekkinud suuremate või vähemate muudatustega normaalmootorist. Teiseks võib nimetada puhas toorõli-mootorit, kus küsimuse alla tuleb hõõgpeaga mootor, mis aga kunagi ei leia täielist tunnustamist sõiduautes, kuna tema primitiivse ehituse tõttu põlemine ei sünni täielikult. Kompressor-diiselmootor on kahe tarviliku agre-



Joon. 1. Ühe tonni toorõli umbkaudne koosseis.

gaadi — mootor + kompressor — tõttu pisut komplitseeritud ning edukalt võib teda kasutada õieti ainult veoautodes ja suurtes paatides. Peaaegu kõik moodsad veoautode ja omnibuste toorõli-mootorid, näiteks Ameerika Cummins, Saksa Mercedes ja MAN, Šveitsi Saurer, on *kompressorita diiselmootorid*. See tähendab: silindris komprimeeritakse värsk õhk seevõrd, et düüsi ja pumba läbi sissepritsitud kütteaine kuumas õhus kohe ühtlaselt ära põleb. Tarvilik on kiire kütteaine



Joon. 2. Kruppi vabriku poolt väljatöötatud hõõgringas, mis võimaldab paremat toorõli põlemist harilikus mootoris.

ja õhu segunemine õige düüsi asetuse läbi, otstarbekohase kiirte ja põlemisruumi vormi läbi. Kui tahetakse kütteainet otsekohe põletisruumi sisse pritsida, on vaja relatiivselt kõrget pumbasurvet, kui tahetakse väiksema surumisega läbi saada, on vaja edekambrimasinat. Mõlemad masinatüübid on õige ehituse korral tõestanud oma headust. Mootor töötab eeskujulikult igasuguse tiirude arvu juures. Seega tuleks see ka sõiduautode juures küsimuse alla.

Ameerika katsed: Tuntud Ameerika leidur Cummins tegi mõistlikumalt, kui üldse teha saab, et kindlaks määrata kas toorõli-masin vastab sõiduauto nõuetele. Ta võttis terve normaalse paadimootori (diisledekambriga) ja ehitas ta väikeste muudatustega „Packard“-autosse. Hiljem võis ta nimetatud autol läbi viia edukalt oma 4000 km sõidu läbi Ameerika. Suurim kiirus oli ümmarguselt 90 km tunnis. Olemasolev vibratsioon (diiselmootori juures kõrge laagrisurve tõttu) kadus suurema tiirude arvu juures. Väljalaskegaas oli alati puhas ja rahuldav. Katse, mida me siin pikalt arutada ei taha, on väga tähtis ja õpetlik.

Raskuse tähtsus: Toorõli-masin tuleb kindlasti tulevikus ka sõiduautode juures küsimuse alla. Kuid praegu peab veel katsetama ja teadmisi koguma veoautode ja omnibuste läbi kuni võib masina üle anda eramnikele. Tähtis on, et saavutusklaas, s. t. vahetõrke masina saavutuse ja masinaraskuse vahel oleks veelgi vähendatud. Just siin on ju nõudmised sõiduautodel kõige suuremad. Veoauto-diiselmasin uuema ehitusega kaalub umbes 7—8 kg iga h.-j. pealt, mis oleks pisut raske. Kuid juba moodsate lennuki diiselmootorite juures on märgata kaalu vähendamist ja nimelt saksa Junkersi juures, mille uus mootor kaalub saavutusega 600 h.-j. umbes 1,3 kg iga h.-j. pealt ja ameerika Packard-Stern mootor õhkjahutusega, mis omab 225 h.-j. ja kaalub ainult umbes 1,1 kg iga h.-j. pealt.

Kokkuvõttes: Toorõli-mootor ja eriti kompressorita diiselmootor algab ühel päeval oma võidukäiku ka sõiduautodes. Reisijateveo lennukites on ta saanud juba tarviduseks, kuna alles õli kütteainena võimaldas ökonoomse õhus liiklemise.

1930. — REKORDIDE PURUSTAMISE AASTA.

rekord	kiirus km/t.	A klassis üle 3.000 ccm. sõitjad	auto	kus sõidetud
1 km lend. start	327.47	H. O. D. Segrave	Irving Special	Daytona
1 „ seis. „	134.65	K. Lee Guinness	Sunbeam	Brooklands
<i>B klassis 5.001—8.000 ccm.</i>				
1 km lend. start	222.84	M. Doré	Panhard	Arpajon
1 „ seis. „	125.23	M. Doré	„	„
<i>C klassis 3.001—5.000 ccm.</i>				
1 km lend. start	226.843	K. Don	Sunbeam	Brooklands
1 „ seis. „	137.71	K. Don	„	„
<i>D klassis 2.001—3.000 ccm.</i>				
1 km seis. start	129.264	W. Y. Craig	Bugatti	Brooklands
1 „ lend. „	198.238	G. E. T. Eyston	„	„
<i>E klassis 1.501—2.000 ccm.</i>				
1 km seis. start	129.450	A. Szénasi	Bugatti	Tat.
1 „ lend. „	224.229	E. A. D. Eldridge	Miller	Monthéry
<i>F klassis 1.101—1.500 ccm.</i>				
1 km seis. start	133.729	A. Morel	Amilcar	Arpajon
1 „ lend. „	230.621	L. Duray	Packard	„
<i>G klassis 751—1.100 ccm.</i>				
1 km seis. start	126.072	C. Martin	Amilcar	Arpajon
1 „ lend. „	206.895	A. Morel	„	Monthéry
<i>H klassis 501—750 ccm.</i>				
1 km seis. start	101.48	W. E. Harkern	Austin	Brooklands
1 „ lend. „	143.369	S. C. H. Davis	„	„
<i>I klassis 351—500 ccm.</i>				
1 km seis. start	86.788	de Rovin	de Rovin	Arpajon
1 „ lend. „	136.131	de Rovin	de Rovin	„
<i>J klassis — kuni 350 ccm.</i>				
1 km seis. start	85.167	H. M. Walters	Gappic	Brooklands
1 „ lend. „	123.524	Mrs. G. Stewart	„	Arpajon



Polituur GLOBO annab kõigile lakeeritud ja emailleeritud pindadele ilusaima ja kestvaima läike.

Polituur GLOBO'ga poleeritud esemed paistavad uutena. Tolm ei jää neile külge.

Polituur GLOBO ei mõju, nagu hapetisaldavad poleerimisained, mis rikuvad ja sissesöövalt mõjuvad lakile ja varustusele. Nad on ka kätele ja küüntele kahjutud.

Ladu: firma "Karu"

S. Tartu mnt. 6. Tel. 310-99.

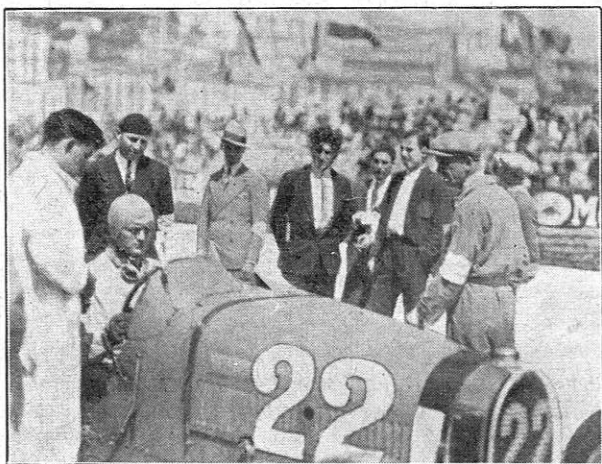
III Monaco sõit.

19. aprillil s. a. korraldas Monaco Autoklubi kolmandat korda võidusõidu Monte-Carlo tänavatel. Sõidutee pikkus on ringkäigus 3,18 km, mis tuleb läbistada 100 korda. Kuigi Monte-Carlo tänavad on eeskujulikult asfalteeritud ning siledad kui peegel, siiski tramirööpad, järsud kurvid, tunnelid ja tõusud teevad selle võidusõidu kaelamurdvaks, ja seepärast ka muidugi huvitavaks, pealegi lastakse mainitud sõidust võtta osa ainult need võidusõitjad, kellel juba mõned suuremad võidud seljataga ja kelle nimed pole enam uudiseks autovõistluste ajaloos.



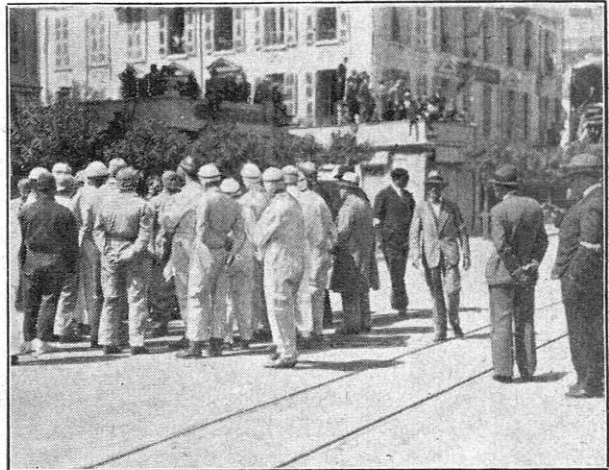
23 auto start. Märkuande peale tormasid kõik minema.

Huvi Monte-Carlo võidusõidu vastu näib aina kasvavat. Ja pole ka ime, sest auhinnad ise ulatuvad miljonitesse, rääkimata sellest, et siin on sõitjatel võimalus suurimal määral demonstreerida oma võimeid, autovabrikutel oma tooteid. Tänavuseks võistluseks andis üles 60 parimat Euroopa võidusõitjat, kuna aga niipaljudel autodol võimatu startida 3,18 km ringteel, valiti 60 seast ainult 28 kuulsamat välja. Starti ilmus nendest 23, kuna mõned ettenägematuil põhjusil olid sunnitud loobuma viimasel silmapilgul, nende hulgas ka inglase Birkin ja venelane Ivanovski, kes teel Monte-Carlosse jäi oma autoga lumetormi kätte.



Chiron proovib mootorit.

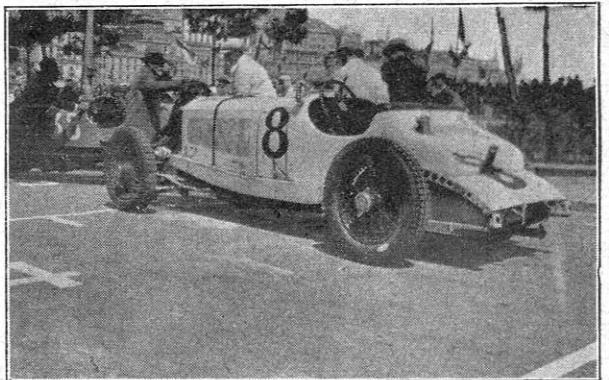
Ilm püsis võidusõidupäeval tuuline, kuid siiski selge ja päikesepaisteline. Juba kell 7 hommikul hakkas voolama rahvast, täites kõik plangud ja aiad, aknad ja ka-



Traditsiooniline töötuse andmine, et iga võistleja ausalt võitu püüab.



Autode start.



Carracciola oma „Mercedes-Benz“-autoga.

tused. Maapoolne mäesalg näis ainult inimeste kobarana. Tribüünid viimseni välja müüdnud, isegi arvurikkad loozid, kus piletihind kuni 200 krooni. Keskpäevaks oli pealtvaatajaid juba kaugelt üle 100.000, kes kannatlikult ootasid algust. Stardiliinil mitmesuguste suurepärase võidusõidukite vahel elav askeldamine ja igasuguste keelte segu. Üksteise järel panakse mootorid käima. Mootorite vägev pörin loob vastava meeleolu. Pörgulärm saavutab haripunkti täpselt kell ½2, kui starteri märkuande peale kõik 23 autot mattuvad suitsupilve, mille lahtumisel nad kõik on juba kadunud eelmise kurvi taha, et minuti pärast uuesti ilmuda 160 tunnikiirusega teiselt poolt nähtavale. Mineva-aastane võitja Dreyfus hakkab alguses vedama,

aga 4-dal ringil surub ennast Williams ette, kuid on sunnitud mõne ringi järel sõidust loobuma masina rikke tõttu. *Dreyfus* hakkab uuesti vedama ja on kahel järgmisel ringil esimene, siis ilusas ja meelipingutavas võistluses tribüünide ees, *Varzi*, kes on tunnelist läbisõidul reserveerinud endale teise koha, surub end esikohale jälgituna peale *Dreyfusi* veel *Fagiolist*, *Carracciola*st ja *Chironist*. 20-dal ringil on *Varzi* ikka ees. 29-dal ringil näitavad alles *Chiron* ja ta masin, et neil on kindel kavatsus esimeseks tulla. Möödudes 30-dal ringil *Varzist* ja pääsedes esikohale *Chiron* jäigi sinna lõpuni, kuigi teised võistlejad püüdsid teda sealt järeljätmatult tagasi suruda.

Lõpptagajärjed:

- 1) *Chiron* (Bugatti) 3 tundi 39 min. (keskmine kiirus 87 km).
- 2) *Fagioli* (Maseratti) 3 tundi 43 min.
- 3) *Varzi* (Bugatti) 3 tundi 43,13 min.

Meile tuntud saksa parim võidusõitja *Carracciola* püsis kuni 54 ringini 5-dal kohal, kuid katkestas sõidu 55-dal ringil. Kuigi tema „Mercedes-Benz“ osutus kiireimaks autoks ja ka *Carracciola* haruldane sõiduoskus ei jätnud midagi soovida, kuid võistelda suure ja raske masinaga sarnaste väikeste ja kurvirikastele võidusõitudele nagu loodud „Bugatti“ ja „Maseratti“dega“ käis temalgi üle jõu.

E. K.

Lennuasjanduse hiiglaedu.

Ameerikas veeti 1930. aastal kaks ja pool miljonit õhureisijat.

Õnnetustest hoolimata kujunes möödunud aasta siiski lennuasjanduse hiigleperioodiks, seda igal pool maailmas, eriti aga Ameerikas.

Arvud Ameerikast näitavad, et läinud aastal veeti seal kindlatel õhuliinidel umbes pool miljonit õhureisijat, peale selle veeti ligi 10 miljonit naela posti, kaup ja reisijate pagaaži. Neil liinidel lennati kindlate sõiduaegade 35 milj. miili aasta kestel. Võrdluseks olgu tähendatud, et 1929. aastal lennati samadel liinidel 20.000.000 miili ja veeti 165.000 reisijat ning umbes 7.000.000 naela posti, kaup ja pagaaži.

Kuid seda ainult kindlatel liinidel. Lisaks sellele tuleb arvata juhuslised lennud. Nii arvatakse, et n.n. taksolennukid on l. a. Ameerikas lennanud 100.000.000 miili ja vedanud vähemalt 2.000.000 sõitjat. Sellega on siis Ameerikas 1930. aasta kestel veetud 2.500.000 õhureisijat — arv on kaks korda nii suur kui 1927, 1928. ja 1929. a. arvud kokku! — ja lennatud 135 miljonit miili (219,2 milj. km).

Need arvud kinnitavad kõigepealt fakti, et Ameerikas rahvas on hakanud autode ja raudteede kõrval tarvitama lennukeid, kui kiiremat liikumis- ja veovahendit.

Hulk rekorde on purustatud ka sealpool Atlandi aasta kestel ja püstitatud uusi. Neist võiks siin mainida: *lend merest-mereni üle Ameerika mandri* — 2600 miili, 11 tundi 46 min.; sama maa edasi-tagasi lend — 44 t. 25 min.; *kiiruslend* — 202 miili tunnis; — *kestvuslend* — 647 tundi õhus; *kõrguslend* — saavutusega 43.166 jalga merepinnast; *lend üle Atlandi* — New-Yorgist Inglismaale 23 t. 40 min.; ja prl. *Ruth Nicholsi akrobaatlend* — 980 surmasõlme õhus!

Lisaks nendele arvudele olgu tähendatud, et maalennuvägi on seal 1930. a. kestel lennanud 250.000 ja merelennuvägi 200.000 tundi. Maalennuväel on 1400 lennukit ja 1000 õpetatud lendurit, merelennuväes on vastavad arvud 1000 ja 800.

Ühendriikide kaubandusministeeriumi lennuasjanduse osakond töötab agarasti lennuasjanduse arendamise kallal ja Rahvusline lennuasjanduse nõukogu on *Langley* lennuväljale muude uurimistööde kõrval ehitanud tuule-tunneli, mis nii suur, et selle sees võimalik harilikku lennukitega katseid teha.

Lennukite arv Ühendriigis ulatub juba üle 6000 — arv, mis meie oludes tundub muinasjutulisena.

Mujal maailmas on lennuasjandus teinud ka suuri edusamme. Nii lendas inglase *Kingsford-Smith* 10.000

miili, Londonist Austraaliasse, üheksa päeva ja kaheksa kolme tunniga, kasutades 125 h.-j. kääbuslennukit.

Sakslased on möödunud aastal ka näidanud oma võimeid. Nii lendas saksa lennupaat kapten *von Gronau* juhatusel augustikuus Saksamaalt Islandi, Gröönimaa ja Kanaada kaudu New-Yorki. Siis „Graf Zeppelini“ lennud Ameerikasse ja ümber Põhja-Euroopa. Seda nähti ka sügisel — kui esimest õhulaeva — Tallinna kohal. „Graf“ pikem lend l. a. oli Brasiiliasse ja sealt Põhja-Ameerika kaudu tagasi. Selle 18.000 miili pika teekonna tegi see õnnelikult 298 lennutunniga.

Naised on möödunud aastal saavutanud suurt edu lennuasjanduses. Mainisime juba ameeriklanna *Ruth Nicholsi*. Peale akrobaat-lendude purustas ta kol. *Lindberghi* lennurekordi merest-mereni Ameerikas; ta lendas Los Angelesist New-Yorki, 2600 miili, 13 t. ja 22 minutiga. Siis inglanna *Amy Johnson*. Ta kuulsaim saavutus oli solo-lend Londonist Austraaliasse väikele lennukil rekord-ajaga. Siis teine lendur-inglanna *Winifred Brown*, kes võitis l. a. kuninga-pokaali ümber Inglismaa lennuvõistlustel. Naislendur *Elinor Smith* saavutas ka naiste kõrguslennu, tõustes lennukiga 27.418 jala kõrguseni. Tuntud lendur-ameeriklanna *Amelia Earhart* saavutas oma kodumaal naiste kiiruslennu rekordi 174,9 miili tunnis. Prantslanna *Maryse Bastie* viibis 38 tundi üksinda õhus, võttes lennuse *Pariisi* kohal bensiini teiselt lennukilt. Sakslannad prl. *Alexander* ja pr. *Fusbahn* saavutasid lennukiga 26.000 jala kõrguse. Naised on üldiselt näidanud, et nad võivad väga edukalt võistelda lennuväljal meestega.

Muidugi ei möödunud 1930. lennuõnnetusteta. Kümneid lennukeid süttis õhus põlema, pörkas kokku või kukkus mõne vea pärast alla ja purunes. Sadadesse tõusevad lennuõnnetuste puhul surmasaanute ja vigastatute arvud. Suurimaks õnnetuseks l. a. ja terves lennuasjanduse ajaloos tuleb siiski pidada inglise õhulaeva „R 101“ hukkumist. Õnnetuses sai surma 47 inimest, muuseas Briti õhuminister.

Kokkuvõttes leiame, et õnnetustest ja takistustest hoolimata on möödunud aasta siiski olnud tunnistajaks lennuasjanduse hiiglaedule. Lennuasjandus on võrdlemisi noor ala, kuid — ja just seetõttu — selle areng on kiirem kui ühegi teise tehnilise ala juures. Lendamine pole enam julge spordiala ja katsetamine, vaid on juba tähtis tegur liikumises ja rahvamajanduses.

A. W.-y.

Teedeministri määrus.

R. T. nr. 43 — 1931.

JÕUVANKRITE SEADUSE ELLUVIIMISE MÄÄRUSTE TÄIENDAMISE MÄÄRUS.

Alus: Jõuvankrite seaduse (RT. 30 — 1929) § 18.

Jõuvankrite seaduse elluviimise määrust (RT. 45 — 1929) täiendatakse § 62¹⁻⁹ järgmises redaktsioonis:

§ 62¹. Eesti Autoklubi volitakse välja andma jõuvankritele rahvusvahelisi sõidutunnistusi ja juhtimislubasid Rahvusvahelise Konventsiooni lisades A ja B ning C ja E jõuvankrite liikumise kohta (RT. 4 — 1928) tähendatud vormi ja näidete järgi.

§ 62². Eelmises paragrahvis tähendatud tunnistuste ja lubade saamiseks esitab jõuvankri omanik, enne välismaale sõitu, jõuvankri ülevaatusseks omavalitsusametile, kus jõuvanker registreeritud, või asutusele, kelle alla jõuvanker ümber kirjutatud.

§ 62³. Registreerimisametused vaatavad jõuvankri omaniku soovil jõuvankri üle Konventsiooni art. 3 p. I — VIII sisalduvatele nõuetele vastavuse seisukohalt. Ülevaatusse kohta seatakse kokku akt (vorm E), millest jõuvankri omanikule antakse õigekstunnistatud ärakiri.

§ 62⁴. Juhul, kui jõuvanker on järelevaatusel tunnistatud rahvusvahelisele liikumisele kõlblikuks ja omanikule antud eelmises (§ 62³) paragrahvis tähendatud akti ärakiri, annab Eesti Autoklubi Teedeministriumi maanteede ja ehituse osakonna igakordsel kinnitusel rahvusvahelised sõidutunnistused ja juhtimisloa, kestvusega 1 aasta.

§ 62⁵. Kui järelevaatusel selgub, et jõuvanker ei vasta Konventsiooni art. 3 ülesseatud nõuetele, teeb registreerimisamet akti sellekohase otsuse. Jõuvankri omanikule antakse akti ärakiri allkirja vastu. Otsuses täiendatakse ära põhjused, mille tõttu registreerimisameti arvamus järgi jõuvanker on rahvusvaheliseks liikumiseks kõlbmatu.

§ 62⁶. Rahvusvahelisi juhtimislubasid võib anda ainult isikutele, kellel olemas registreerimisameti poolt väljaantud jõuvankri juhtimise luba.

Rahvusvahelise juhtimisloa väljaandmisel tuleb siseriikline juhtimisloa Eesti Autoklubile hoiule anda kuni rahvusvahelise juhtimisloa tagasiandmiseni.

Rahvusvahelise juhtimisloa kestvuse tähtaja möödumisel annab loa-omanik selle Eesti Autoklubile tagasi.

§ 62⁷. Kui ilmsiks tulevad Jõuvankrite seaduse § 15 ettenähtud asjaolud, võib maanteede ja ehituse osakond, politseiprefekt, jõuvankrid järelevaadanud asutise või sundmääruse rikkumise avalikuks tulemise koha omavalitsuse ettepanekul, keelata sarnasel rahvusvahelise juhtimisloa omanikul selle tarvitamist, tehes märkuse juhtimisloal juhtimisõiguse kaotamise kohta.

§ 62⁸. Rahvusvahelised sõidutunnistused ja juhtimisloa valmistab Eesti Autoklubi Konventsiooni lisades A ja B ning D ja E kindlaksmääratud vormi järgi, nõudes sisse enne tunnistuste ja lubade väljaandmist nende valmistamise kulud, millised kinnitab Teedeminister.

Väljaantavate tunnistuste ja lubade registreerimist toimetab Eesti Autoklubi maanteede ja ehituse osakonna poolt kindlaksmääratud korra järele. Tunnistused ja loa registreeritakse sellekohases raamatus, mille vormi kinnitab maanteede ja ehituse osakond ja mis registreeritud nimetatud osakonnas.

Igal aastal hiljemalt 1. aprilliks annab Eesti Autoklubi aruande möödunud aastal väljaantud tunnistuste ja lubade üle.

Maanteede ja ehituse osakond võib igal ajal tunnistuste ja lubade väljaandmist revideerida.

§ 62⁹. Kõik arusaamatused tehnilistes küsimustes, mis tekivad jõuvankrite järelevaatusel ja rahvusvaheliste tunnistuste ja lubade väljaandmisel, lahendab maanteede ja ehituse osakond.

Tallinnas, 13. mail 1931. Nr. 2096³⁰.

Teedeminister A. Oinas.

Maanteede ja ehituse osakonna direktor H. Perna.

Vorm E.

Määruse § 62³ juurde.

JÕUVANKRI ÜLEVAATUSE AKT.

19.....a. jõuvankrite registreerimisametuselinna valitsuse maa ülesandel, Rahvusvahelise automobiilide liikumise konventsiooni (RT. 4.—1928) art. 3. põhjal on ülevaadatud, kelle elukoht, jõuvankri omaniku nimi, jõuvanker, firma, sõiduauto, veoauto, omnibus, mootorratas, mootor Nr. seeria ehk šassi Nr., misjuures on leitud:, mootor, jõuvankri firma silindrite arv, kolvikäik, sil. läbimõõt HJ, tüüri-seadeldis, jõuvankri kaal tühjalt, on korras või mitte kg, koormatusega üle 3.500 kg kas on taga-

....., sivaate peegel kas on juhiistmelt võimalik tagasi

....., käiku anda mootori kaudu

Karosserii: vorm värv kohtade arv

Muud märkused:

Otsus: Üleval nimetatud jõuvanker maa vasta linna Rahvusvahelise automobiilide liikumise konventsiooni art. 3 p. I—VIII ettenähtud määruste tingimustele.

Ülevaatajate allkiri Ülevaatusse juures viibija (omanik, tema esindaja või juht) allkiri

Käesolev akt on kinnitatud maa linna valitsuse poolt 19.....a. koht, aeg

Nr. (Asutuse kinnik.) (Allkirjad.)

VÄLJAANTAVATE RAHVUSVAHELISTE TUNNISTUSTE JA LUBADE VÄLJAANDMISE REGISTREERIMISE KORD EESTI AUTOKLUBI POOLT.

Alus: R. T. 43 — 1931, § 62⁸.

§ 1. Kõigil jõuvankrite omanikel, kes soovivad välismaale sõita omal sõiduriistal (sõiduauto, veoauto, mootorratas kahe või 3-me rattaga, ehk omnibus jne.) tuleb pöörduda Eesti Autoklubi juhatuse poole kirjaliku avaldusega (vorm D) soovitud tunnistuse saamiseks, juurde lisades:

- 1) jõuvankrite kohaliku registreerimise asutuse poolt väljaantud jõuvankri ülevaatusse akti ärakirja (vorm E), ja iga palutud tunnistuse pealt 5 krooni tunnistuselt valmistamise kuludeks, ja
- 2) 1 päevapilt 4 × 6 sm. suuruses jõuvankri omanikult ja juhilt siis, kui jõuvankrit juhib mitte omanik ise.

- § 2. Eesti Autoklubi valmistab soovitud dokumendid vastavalt tunnistustes ettenähtud nõuete kohaselt, mis tõendatakse klubi esimehe või ühe tema abi ja sekretäri allkirjadega ühes klubi pitsati jäljendi juurdelisamisega ja esitatakse kinnitamiseks Teedeministeeriumi maanteede ja ehituse osakonna direktorile ehk tema asetäitjale nende dokumentide kinnitamiseks.
- § 3. Maanteede ja ehituse osakonna direktor, ehk tema asetäitja, saades tunnistused ühes algpalvetega ja lisadega, kirjutab tunnistuse alla ja lisab ametliku pitsati jäljendi oma nime alla ja tunnistused ühes ligioleva materjaliga saab tagasi Eesti Autoklubi ametnik, kes nad kinnitamiseks toonud.
- § 4. Eesti Autoklubi sekretär, saades kinnitatult tagasi tunnistused, kannab tunnistused liikide järjekorras vastavatesse registritesse, selle kuupäevaga, mis kannab maanteede ja ehituse osakonna poolt kinnitamise kuupäeva, ja nõudes palujalt sisemaalse juhiloa (määrus § 62^s)

võtab selle oma hoiule, lisades nende paberite juurde, mille esitanud paluja ja hoiab nad alles kuni väljaantud tunnistuste tähtaeg on mööda või kui paluja ise toob enne 1 aastast tähtaega tunnistused tagasi ja palub vanu tagasi anda. Uute tunnistuste vastuvõtmised ja tagasiandmised tehakse allkirjade vastu paluja poolt tunnistuste saamiseks antud palvekirjal.

- § 5. Jõuvankrite sõidu tunnistused on aastase kestvusega arvates nende kinnitamise päevast Teedeministeeriumi maanteede ja ehituse osakonna poolt.

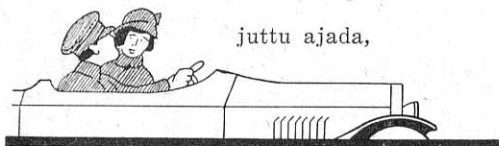
- § 6. Jõuvankrite sõidulubade ja juhtimislubade saamise palvekirjad (vorm D) võib kas jõuvankri omaniku poolt käega kirjutatud olla, ehk neid planke võib soovikorral saada Eesti Autoklubilt. Registreerimisasutused toimetavad jõuvankrite ülevaatusi iga jõuvankri omaniku kirjalikul palvel.

Maanteede ja ehituse osakonna
direktor (allkiri).

Autojuhtide sõidumäärused piltides.

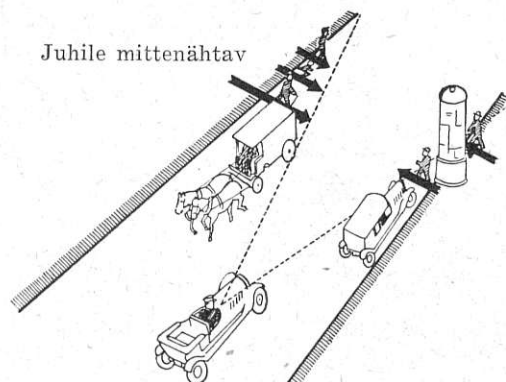
Alamal toodud pildid on võetud ins. J. Ivandi raamatust „Autotehnika autoõpetus“ 1930. a. väljaanne ja autori lahkkel loal „Auto“ toimetusele kasutamiseks antud.

Rooli juures mitte:



See kõik vähendab tähelepanu ja meeleskindlust!

Väljaspool nägemispiirkonda varitsevad
hüdaohud!



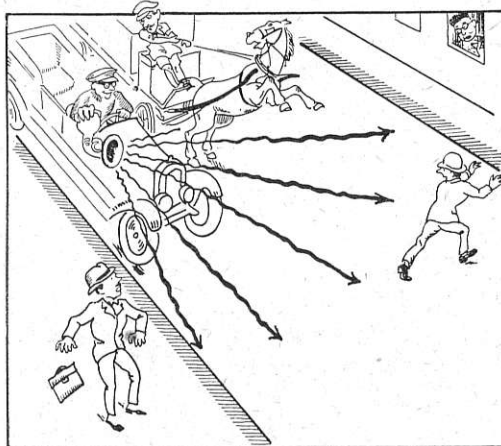
Sõida aeglaselt!

Anna hoiatussignaali!

Pane tähele neid hüdaohute!

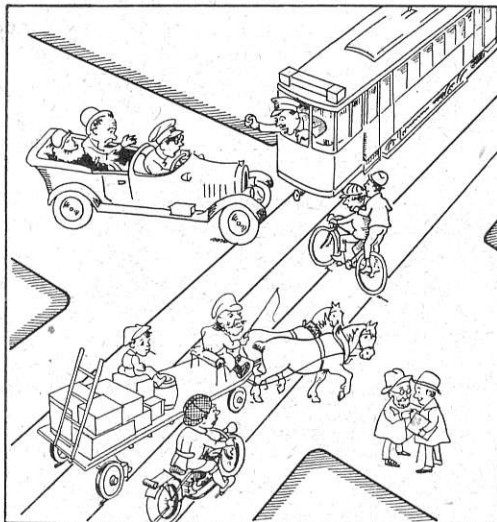
Arvesta äkilisi, ettenägematuid juhtumisi!

Ära anna tarbetult katkendlisi signaale! Ole
kokkuhoidlik hoiatussignaalidega!



Asjata signaali andmine ehmatab jalakäijaid, teeb hõbused peruks, segab elanikke ja närveerib teisi juhte.

Pea silmas liikumiskorraldusi!

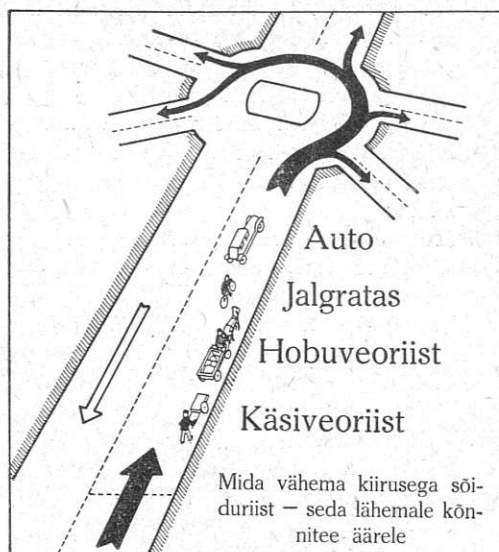


Täida liikumiskorraldusi! Arvesta teisi! See
kindlustab ka sinu julgeolekut!

Jõuvankri juhtide käsikärguanded:

	Peatuse puhul Kätt külje poole täisnurga all hoida
	Kõrvale pööramise puhul Kätt külje poole välja sirutada
	Kiiruse vähendamise puhul Külje poole väljasirutatud kätt üles-alla liigutada
	Märguanne möödasõitmiseks Külje poole väljasirutatud kätt nurga all üles-alla liigutada

Paremat kätt sõita!

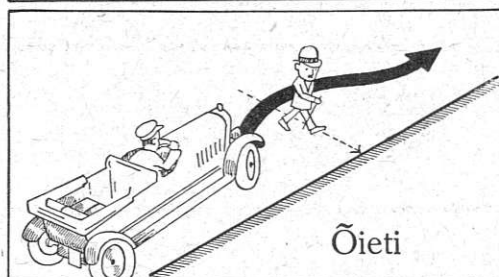
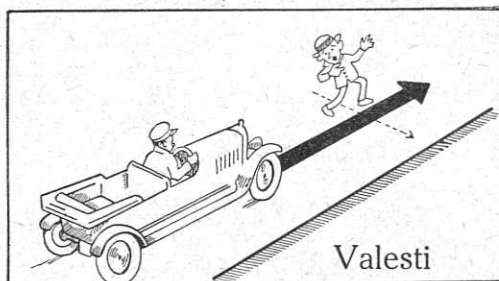


Sul on õigus vaid tänava paremat sõidutee äärt sõiduks kasutada!

Sõida võimalikult jalakäija seljatakka mööda!

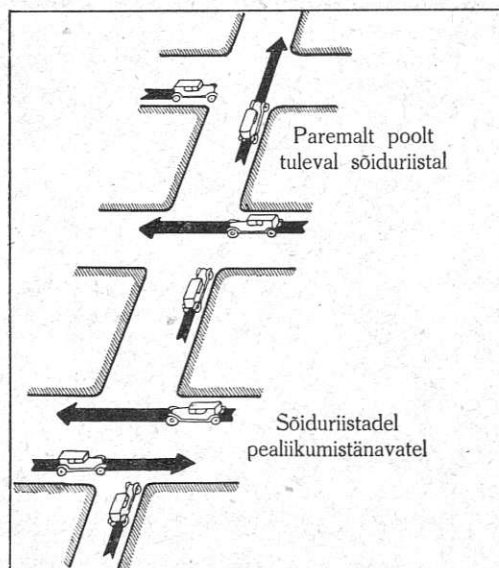
Mootor- ja jalgrattasõitjate käsikärguanded:

	Peatuse puhul Kätt külje poole täisnurga all hoida
	Kõrvale pööramise puhul Kätt külje poole välja sirutada
	Sõidu aeglustamise puhul Külje poole väljasirutatud kätt üles-alla liigutada

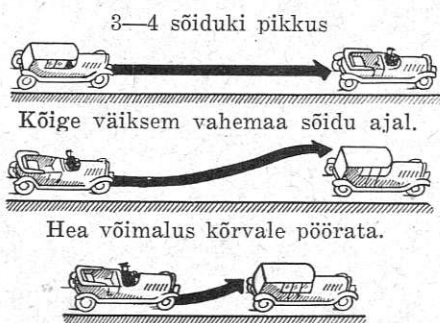


See kindlustab mõlemate julgeolekut!

Läbisõidu eesõigus ristteedel on:



Hoida õiget vahemaad sõidu ajal!

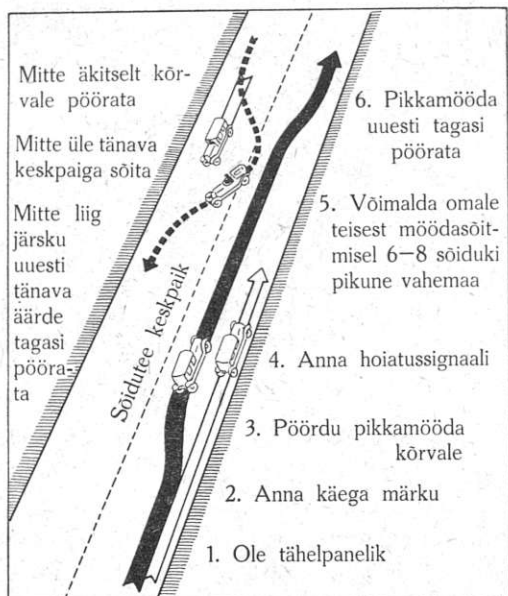


Liiga lühike vahemaa takistab vaadet ettepoole ja kõrvale ning võib kokkupõrget võimaldada!

Mida suurem sõidukiirus ja libedam tee, seda suurem olgu vahemaa.

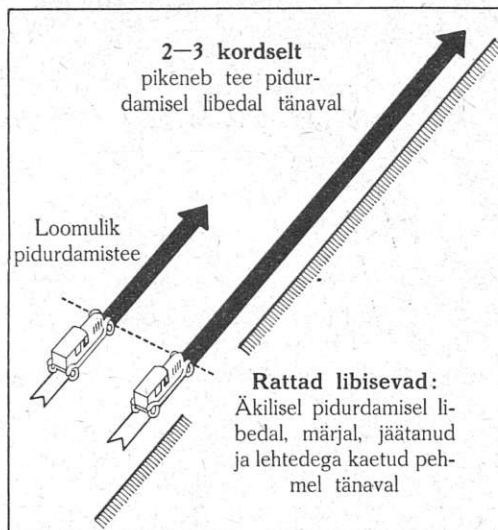
Pea meeles eesõigustatud läbisõidu korraldusi!

Möödasõitmisel:



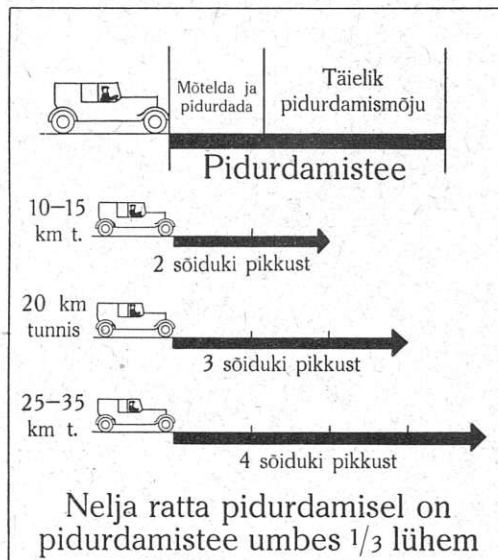
Võta ülaltoodu juhiseks!

Ära järsku pidurda — rataste libisemine pikendab pidurdamisteed!



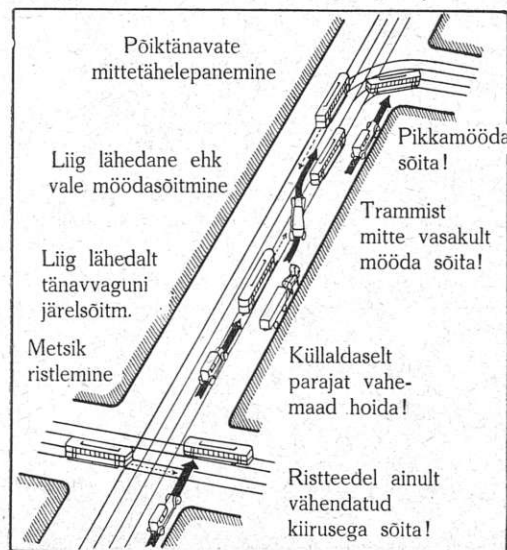
Pidurda õigel ajal ja pikkamööda, mõtle libisemishädaohtudele.

Kui pikk on pidurdamistee?



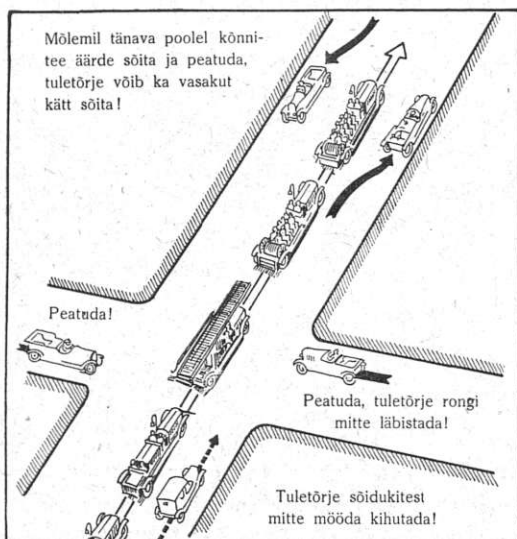
Pidurdamistee ulatuses peitub hädaoht!

Kokkupõrkeid tänavraudteega põhjustavad:



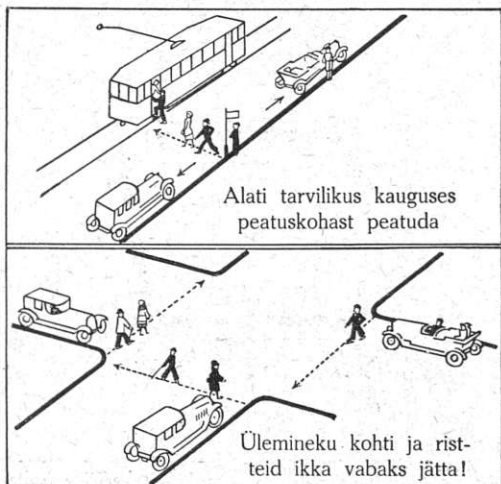
Arvesta neid hädaohte!

Tuletõrje möödumisel paremal pool peatuda!



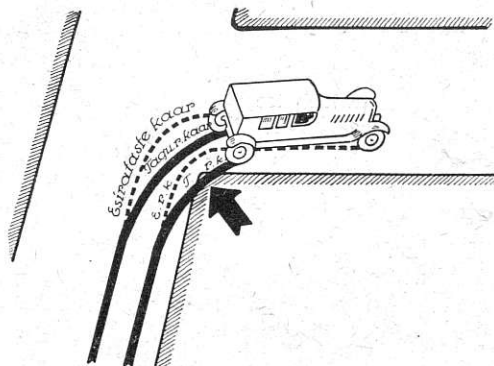
Pane tähele ja jälgi tuletõrje signaale ja hoiatusi!

Õige peatumine peatuskohtadel ja ristteedel.



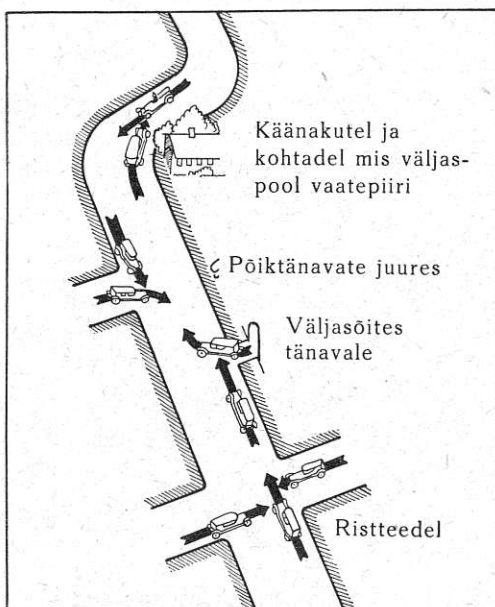
Arvesta jalakäijate liikumist!

Mõtle käänakuil tagumistele ratastele!



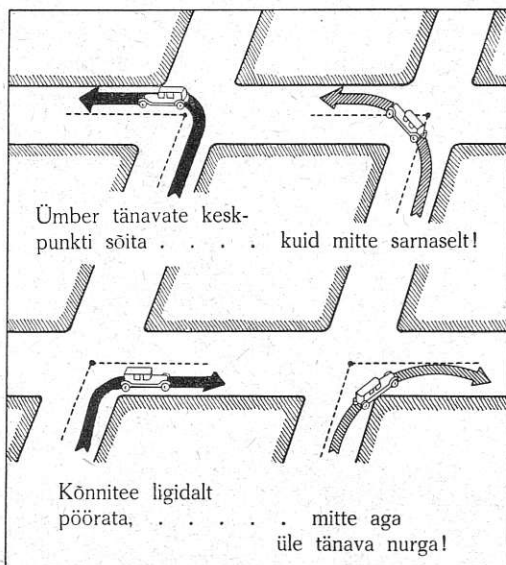
Hoia käänakutel parajas kauguses kõnniteest!

Kokkupõrke hädahud varitsevad:



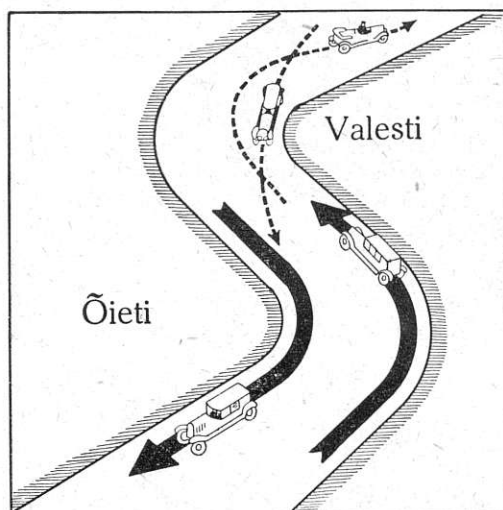
Sõida ettevaatlikult neis kohtades!

Põiktänavasse sissepööramisel tarvitada ainult sammu kiirust!



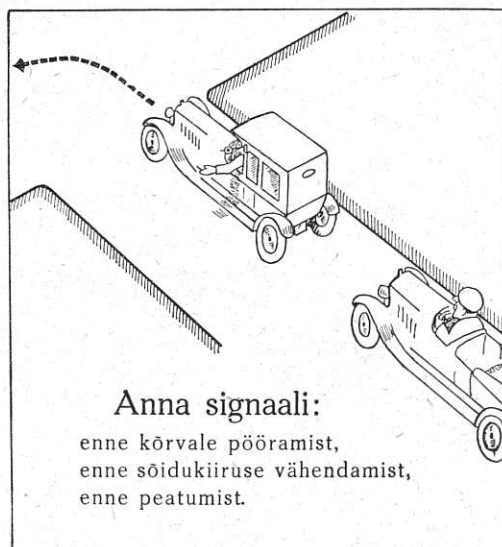
Anna aegsasti hoiatussignaali!

Pöörangutel:



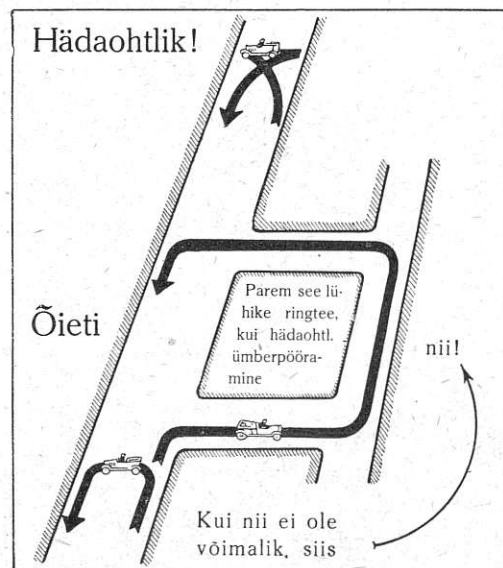
Sõida alati paremat kätt! Vähenda kiirust!
Anna hoiatussignaale!

Sinu järel sõitja ei ole mõtetelugeja!



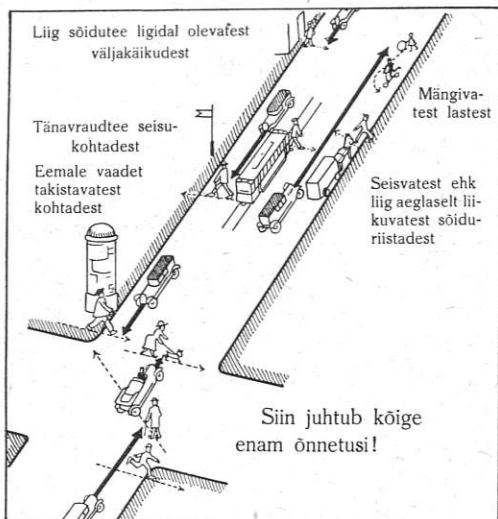
Mõtle enese julgeolekule!

Kindel ringipööramine:



Pealiikumistänavatel on ringipööramine keelatud!

Õnnetushädaohud, tingitud jalakäijatest:

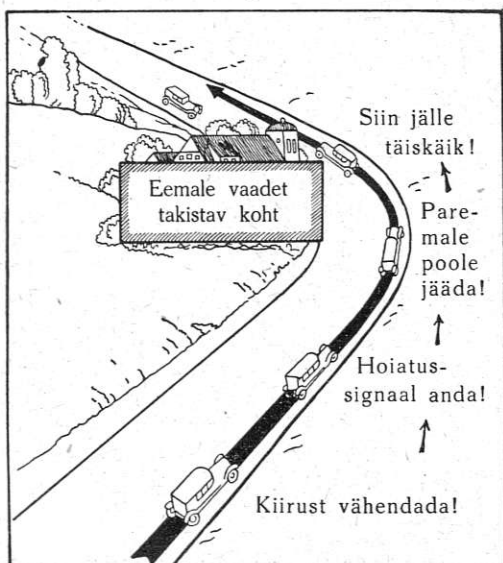


Sõida ettevaatlikult, pane tähele jalakäijaid, anna hoiatussignaale.

Oled kaaskodanikkudele vastumeelne, kui:

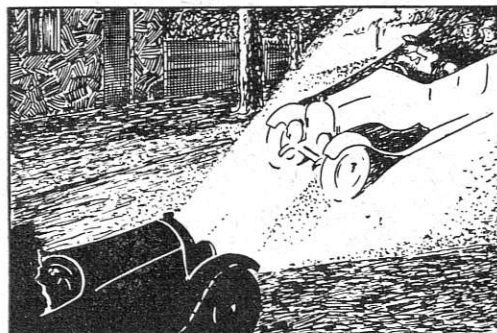


Seepärast arvesta teisi!
Kui vaade ettepoole takistatud:



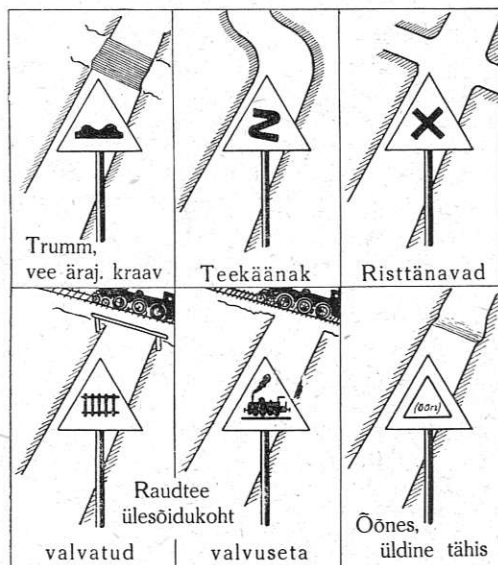
Täida seda!

Pimedas:



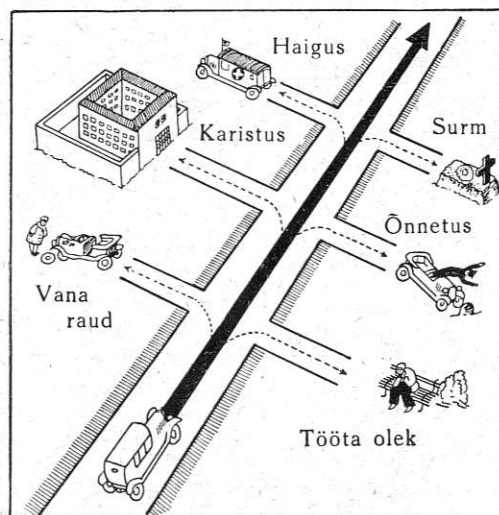
vähenda valgust
valgustatud kohtades, teistele
vastu või mööda sõites!
Sõida pikkamööda ja hoidu
üleliigsest kärast!
Sõida ettevaatlikult ja arvesta teisi!

Hoiatusmärgid jõuvankrite juhtidele:



Vähenda sõidukiirust!

Ära unusta ettevaatamatuse tagajärgi!



Ikka ja alati ainult ettevaatust!

Lühemaid teateid.

UUED „REO“-VEOAUTO TÜÜBID.

Odavamad kui kunagi varem.

„Reo“-veoautod ja autobused on ka Eestis küllaldaselt tuntud kui kõrgema klassi autod, mis eriti tugeva ehitusega ja valmistatud heast materjalist.

Hiljuti ilmusid Ameerikas turule Reo vabriku poolt väljalastud uued veoauto tüübid vabriku poolt garanteeritud kandevõimega 1½—2 tonni. Neid veoautosid on saada 4- ja 6-silindrilise mootoriga ning kahesuguse telgede vahega — 136 ja 160 tolli (3.46 ja 4.06 m.). Viimane telgede vahe on eriti sobiv keskmistele autobustele.

Need uued tüübid omavad „Reo“-autodele omase tugeva ja vastupidava ehituse ning on hinnalt kättesaadavad ka neile, kes sunnitud on odavat autot muutsema.

Tehnilistest andmetest võiks mainida järgmist:

Mootor: a) 4 silindriga, silindri läbimõõt 3¹³/₁₆" (96.84 mm), kolvikäik 4½" (114.3 mm). Võime — 51 h.-j. (2500 tiiru juures min.). Määrimine — pumbaga. Väärtvõlli raamlaagrite arv — 5, laagri läbimõõt — 3 tolli (76.2 mm). Jagajavõlli ümberajamine — hammasratastega. Silindrite plokki materjal — kroom-nikkel-raua valu, mis on märksa suurema vastupidavusega kui seda on harilikud plokid.

b) 6 silindriga, silindri läbimõõt — 3³/₈ tolli, kolvikäik — 4 tolli. Võime — 61 HJ/3000 tiiru juures min. Määrimine — pumbaga. Väärtvõlli raamlaagrite arv — 7, laagri läbimõõt — 2½ tolli. Jagajavõlli ümberajamine — hammasratastega. Silindrite plokki materjal — kroom-nikkel-raua valu.

Sidur — üheketta tüüpi, 10-tollilise ketta läbimõõduga. Käigukast — 4 käiku edasi ja 1 tagasi.

Tagasild — koormamata pooltelgedega ning spiraalhammasrataste ülekandega.

Raam — terasprofiili kõrgus 7 tolli (178 mm).

Vedrud — pool-elliptilised: ees — 40×2 tolli ja taga — 50×2½ tolli.

Abivedrud — erivarustusena.

Pidurid — jalgpidur: hüdrauline 4-rattal, käsipidur — kardaanvõllil.

Nagu neist andmetest näha, on tegemist täitsa moodsa ja tugeva ehitusega autodega. Arvesse võttes veel soodsaid hindu, võib eeldada suurt nõudmist nende järele.

LIKKLEMISÖNNETUSI SUURLINNADES.

Liiklemisõnnetuste arv kasvab lakkamatult. Vaatamata seletustele, ettevaatusabinõudele, tõuseb alataas õnnetuste arv.

Kõige enam õnnetusi juhtub suurlinnades järgmistel punktidel:

peatänavail	41,2%
avalikkudel platsidel	6,0%
sildadel	1,2%
linnaosseedel	1,7%
aguli „	1,8%
tänavail	1,7%
risttänavail ja mujal	46,4%
	100,0%.

Kõigepealt peaksid siin jalakäijad tarvitama ettevaatust, sest kes tähelepanematult sammub üle liiklemisrõhke tänava, see ei tohi imestuda, kui ka tema end varsti leiab liiklemisõnnetuste ohvrite nimekirjas.

Õnnetuste põhjusi on raske kindlaks määrata, sest kõik sünnib nii kiiresti, et pärast võimatu on kõiki üksikasju mäletada.

Meeste juures on õnnetuste arv protsentuaalselt palju suurem kui naisautojuhtide juures, vahekord on umbes nagu 1 : 3,5.

Palju õnnetusi tekib laste läbi, kes ettevaatamatult jooksevad kõnniteelt tänavale. Oleks tõesti ülim aeg, et kõigis koolides hakataks selgitama lastele liiklemismäärusi ning hädahoite, mis varitsevad tähelepamatuid tänavat. Agulites ja linna serval juhtub küll vähem õnnetusi, kuid palju enam tuleb surmajuhtumeid ette kui kesklinnas. See on seletatav asjaoluga, et väljaspool linna autod sõidavad suurema kiirusega.

Tähele on pandud, et kõige enam surmajuhtumeid on põhjustanud veoautod, olgugi et nende arv on, võrreldes sõidautode ja mootorratastega, palju väiksem. Vahekord on umb. järgmine:

iga 250 veoautole tuleb 1 surmajuhtum.

„ 850 sõidautole „ 1 „

Palju õnnetusi tekib sõidu ajal trammiidele ning autobustele peale- ja mahahüppamise tagajärjel.

ESIMESED ÖHU-OMNIBUSED SAKSAS.

Saksa Luft-Hansa paneb sel suvel Frankfurdi ja Kölni vahel käima esimesed öhu-omnibused Saksamaal. Ühenduse pidamine nimetatud linnade vahel sünnib kaheksa korda päevas 10-istmeliste lennukitega, mis sisestatud kõige moodsama komfortiga. Lend kestab ainult 60 minutit, s. o. neli korda vähem kui sõit kiirrongiga. Seejuures on sõiduhind ainult 23 riigimarkka, nii siis sama kallis kui raudtee 2. klassis; edasi-tagasi sõidupilet maksab kõigest 40 RM.

Luft-Hansa on siin eeskuju võtnud Ameerikalt, kus New-Yorgi—Trentoni—Philadelphia — Baltimore—Washingtoni vahel oli juba varem sama sagedane lennuühendus. Ameerikas on asi end hästi tasunud. 1930. a. suvel oli päevas keskmiselt 150 reisijat, kord pühade eel koguni 355.

MAITSESTATISTIKAT.

Tänavane auto kuju ning värv.

Viimasel rahvusvahelisel autonäitusel Berliinis avanes pika aja tagant jälle võimalus autosid võrrelda valitseva maitse kindlakstegemiseks. Kogutud materjal näitab, et näitusel oli üldse välja pandud 251 sõidautot, millest 46,2% olid kinnised ja 4,8% lahtised mudelid, kuna kabriolette oli tervelt 49%. Üksikud värvid olid esindatud järgmiselt: sinine — 70 autot, must — 47 a., kollane 47 a., punane 36 a., pruun — 30 a. ja roheline 21 autot. Nii on praegu eelistatavaks autovärviks sinine.

Rattatüüpide järele oli autosid: umbsete ratastega — 54, traatkodaratega — 38, puukodaratega 8. Isegi sportautode juures kasutatakse peamiselt mitte traatkodaratega, vaid umbseid rattaid.

MOOTORRATTAL ÜMBER BALTIMERE.

„Kümne-maa-sõit“ Idamere aasta puhul.

Saksa ajakirjanik Kurt Freytag asus 7. mail Berliinist ühes oma abikaasa Ingeborg Freytag'iga, tuntud pressifotograafitariga, 550 ccm Ardie-mootorrattal „Silberpfeil“ „Kümne-maa-sõidule“ ümber Baltimere. Ringreis, mille ülalnimetatud mootorratta-sportlased võtavad ette Idamere-aasta puhul ja mille kogupikkus umbes 10.000 kilomeetrit, läheb Daani, Norra, Rootsi ja Soome kaudu Jäämere ääre ning sealt Soome, Venemaa, Eesti, Läti, Leedu, Poola ja Danzigi kaudu Ber-

liini tagasi. Kuna kogu reisi läbitemiseks arvatakse kuluvat 6 kuud, on sõitjaid Eestisse oodata sügisel.

Reisil kogutud materjali tahab Freytagide sportlaspaar kasutada reisikirjelduseks ja kõne-ringreisiks Saksamaal. Loodetavasti on see heaks tutvustuseks Baltimere-riikidele, mis ju maastikult ja kultuurilt pakuvad väga palju huvitavat, Saksamaal on aga vähe tuntud. Kõigi maade ametiasutised, peale Nõukogude Vene, on ringreisijaid lubanud igapidi toetada.

Käesol. aastal peeti Prantsusmaal Monthléry 9181 m. pikkusel ringteel korraldatud 6 talvist võidusõidu päeva. 55 osavõtjat oli ilmunud. Teisel etapil, 14. jaanuaril Pariis—Brestil teel, langes välja neli osavõtjat. Tagasisõit Brestist—Pariisi oli niivõrd raske, et 51 väljasõitjaist jõudis päralt 29, neist palju karistuspunktega. Viimasel etapil, Monthléry ringteel, oli karistatud osavõtjail võimalus parandada punktide seis, kuid sellele vaatamata langes välja 11, nii et raske võidusõidu lõpetas ainult 25 osavõtjat.

Huvitav võrdlus. Väga huvitavalt olid pandud välja autod Henry Moreau kaubamajas Caen'is. Sõidukid seisis teine teise kõrval ehitamise vahega — 25 aastat. Võrdluse piltlikumaks tegemiseks oli nende sõidukite hind illustreeritud viljakottidega ja loomadega. Allpool nende plakatite tekst, mis näitab autotööstuse arengut veerandsajandi jooksul.

1931.	1906.
Võib osta auto 159 vilja-koti või 5 lehma eest.	Võis osta auto 187 vilja-koti või 8 lehma eest.
See sõiduk Chenard & Walker 1931. a. mudel, 5-istmeline müüakse 24.500 fr. eest.	See sõiduk Chenard & Walker 1906. a. mudel, 2-istmeline, müüdi 3.275 fr. eest.
Mootor: 4-sil., 9 h.-j.	Mootor: 1-sil., 9 h.-j.
Valgustus: elektriline.	Valgustus: atsetüleen.
5 ratast: mahavõetavad.	5 ratast puust: mittemahavõetavad.
5 kummit — komfort: vastupidavus 20.000 km.	4 kummit 710 . 90: vastupidavus 4.000 km.
Pidurid: 4 ratta jaoks.	Pidurid: 2 tagaratta jaoks.
Käivitamine elektriga.	Käivitamine vända abil.

Suurepärase Itaalia õhulennukite saavutis. Näib, nagu ei oleks avalik arvamine küllaldaselt hinnanud ülelendu Aafrikast Lõuna-Ameerikasse Itaalia õhuministri kindral Balbo juhatusel. Kui Costes, Bellonte, Ferrarie, Del Prete, Mermoz ja teised lendasid Aafrika rannikult Lõuna-Ameerikasse, siis kogu maailm jälgis seda suure vaimustusega, kuna nad olid esimesed ja üsna üksinda taeva ja mere vahel. Nüüd aga ei jää muud öelda, kui et see rühm teeb tõenäoliseks õhutehnika edu ja Aafrika—Lõuna-Ameerika ühendus pole enam sportlik katse, vaid kaubandusliku tähtsusega saavutis.

Tähendame veel, et nimetatud lennukid olid veelennukid Savoia-Marchetti 560 h.-j., Fiat mootoritega. Aparaadid kaalusid tühjalt 5.000 kg., nad viisid üle 5.000 kg. ballasti, ühes arvatud meeskond ja kütteaine tagavara.

Ettenähtud kiirus — 170 km. tunnis — saavutati kerge vaevaga. Eskadrill jõudis pärastpoole Bahiasse. Kindral Balbo ja tema kaassõitjad jõuavad merd mööda Itaaliasse tagasi. Aparaadid müüakse kohal.

KIIRUSMÄÄRA KAOTAMINE INGLISMAAL.

Teatavasti peetakse Ühendriigis ja Britis ülearuseks mujal maades nõutavat kulukat ja rasket tehnilist õpiaega ühes täielise eksamiga, et saavutada juhi-

luba. Mõlemis maades tehakse ametlikult kindlaks võimed autojuhtimiseks, ning selle põhjal antakse ka kohe sõidutunnistus välja. M. a. juuli alul andis Briti parlament välja tähtsa seaduse, mille põhjal kaotati seni kindlad kiirusmäärad kõigile jõuvankreile.

Muidugi ei tule selle all mõista, et nüüd iga jõuvankrijuht linnas, külas ja maal igal ajal nii ruttu võib sõita kui aga soovib, sest uus seadus on sõna-sõnalt järgmine:

„Karistatav on sõitmine sarnase kiirusega või sel viisil, mis osutub kardetavaks avalikkusele, kus juures iga juhtumi korral arvestatakse olukorraga ja tingimustega, kaasa arvatud iseloom, vastava sõidutee tarvitusviis, samuti õnnetuse silmapilgul liiklejate hulk, mis normaalne oleks vastavale sõiduteele.“

OSAVÖTUMAKSUD SUURTEST AUTOVÕIDUSÕITUDEST.

Tänavune suurte auto-võidusõitude hooaeg on alanud. Osavõtt neist pole naljaasi, vaid kallis kulu. Nii maksis Le Manchi rahvusvahelisest 24-tunnilisest võidusõidust osavõtt poolteistliitriliste klassis umbes 600 krooni, kaheliitriliste klassis 770 krooni ja suurimass klassis koguni ligi 1000 krooni.

Brooklandi 2×12 tunni võidusõidust, mis sõidetakse kahe päevaga, on osavõtumaks 300 krooni. Iirimaa Grand Prix võidusõidust osavõtt maksab tänavu umbes 400 krooni, pluss 70 kr. kinnitumaksu. Prantsuse Grand Prix-võistlusest osavõtumaks on 380 krooni ja Saksa Grand Prix-võidusõidust osavõtt maksab 300 krooni auto pealt. Kaunis „soolased“ maksud!

Aga suured on neil suurvõidusõitjatel ka auhinnad võitjale. Nii on näiteks otsustatud anda, peale pokaalide ja medalite, suurtel võidusõitjatel võitnud neljale Euroopa parimale kiirsõitjale tasu rahas: esimesele 24.000 krooni, teisele 16.000, kolmandale 12.000 ja neljandale 8.000 krooni. Viimendele parimaist antakse 4000 krooni, ja kõik need auhinnad on lisaks neile auhindadele, mis võitjad omandavad üksikute võidusõitjatel. Viimased auhinnad on sama suured kui eelpoolmainitudki — mõnel juhul suuremadki.

Pole ime, et võidusõitjad panevad kõik mängu...

OMAPÄRANE REKLAAMVÖTE.

Londonis peeti käesoleva kuu alul „Austin nädal“, mis mõeldud inglise „Austin“-autode propageerimiseks. Sel puhul tarvitas firma omapärast reklaamvõtet. See oli järgmine:

Toodi kokku 40.000 „Austin“-autode uksevõtit ja pandi nad suurde kasti. Siis lukustati üks uus kinnine „Austin Seven“-auto spetsiaalvõtmega ja segati võti teiste 40.000 võtme hulka. Igaüks neist 40.001 võtmest erines vähe teine-teisest ja lukustatud auto võis avada vaid tolle teiste suuresti sarnaneva võtmega. Siis saadeti postiga kõik need 40.001 võtit laiali isikutele, kellel arvati olevat huvi autode vastu. Võtmetele kaasa oli lisatud kutse külastada „Austin“-näitust ja tulla proovima saadetud võtit. Isik, kelle käes juhtub olema see õige võti, saab lukustatud auto.

Terve nädalapäevad vooris inimesi näitusele vaatama toda „Austinit“ ja proovima saadetud võtit. Külaskajate hulgas oli muu seas Norra kuninganna ning suur hulk inglise aristokraate.

Kuid alles nädala lõpul, laupäeval, ilmus näitusele isik õige võtmega. Ta oli Dorchester hotelli ärijuht mr. E. De Vegney. Ta avas „Austinit“ ukse ja sai auto endale.

Enne Vegney'd oli umbes 25.000 inimest käinud „Austinit“ vaatamas ja oma õnne proovimas!

PROHVET ELIAS LENDURITE KAITSJANA.

Sõitis rakettlennukil taevasse?

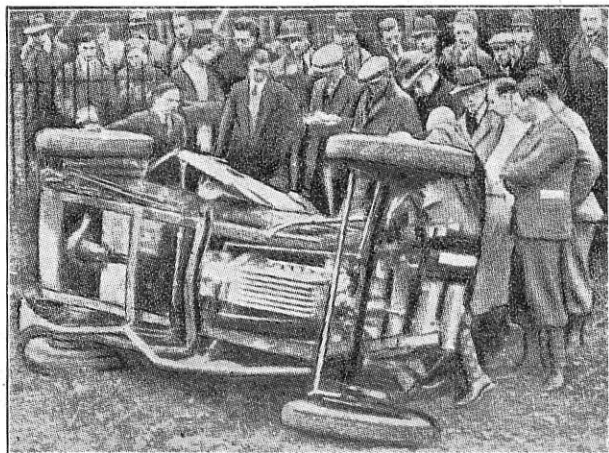
Maadel, kus valitsemas rooma-katoliku usk (Itaalia, Hispaania, Portugal, Prantsusmaa, Iirimaa, Belgia, Lõuna-Saksa, Poola jne.), on rändurite, turistide ja igasuguste matkajate (ka automobilistide) kaitsjaks peetud püha Kristofori. See pühak kaitsvat teel liikujat. Nüüd on aga prantslased hakanud kõigutama usku püha Kristoforis. Nad seletavad, et Kristofor kõlbab küll maapinnal liikujale kaitsepühakuks, aga mitte lendureile. Viimaste kaitsjaks on kohasem prohvet Elias, kes piibli legendi järgi olevat harrastanud ka lennuasjandust — ta sõitis — nii jutustab juutide muinasjutt — tulise vankriga taevasse. Eliase õhusõidu kohta on lennuasjanduse seisukohalt märkida kaks tähtsat asjaolu: „tuline vanker“ võis ju olla rakettlennuki esiisa ja — Eliase lend lõppes kuskil üleval. Looke-sega ühenduses ei maini piibel nimelt midagi Eliase hädamaandumisest ega allakukkumisest, järelikult oli see siis päris ideaalne lend avarusse — arvavad prantsuse lendurid.

Nüüd ongi — pidades silmas ta teenuseid ja saavutusi — prohvet Elias kuulutatud lendurite kaitsepühakuks ja Prantsusmaal on ilmunud müügile plaadid lendur-prohveti pildiga, ja paljud lendurid on juba varustanud oma lennukid sarnaste „kaitsemärkidega“.

BROOKLANDS AUTOVÕIDUSÖIT.

Inglismaa Brooklands võidusõit peeti Lihavõtte pühade ajal, kusjuures ei jäänud ka õnnetus tulemata. Kaks Riley'd oleksid peaaegu põrganud kokku, ning üks neist jooksis liivahunnikusse. S. C. H. Davis „Invicta“-autol, tulles suure hooga tagant poolt, katsus ära hoida kokkupõrget Rileyga. Kaks ringi ta lõpetas hädahoitult, pidurdades kõige jõuga, kuid kolmandal ringil juhtus õnnetus. Kiirendades autot mäest alla tulles, libises see vihmast märjal teel, lendas kailakult alla ning vajus kummuli, kuna sõitja jalg murdus kahest kohast. Teise ringi ümber mäe sõitis Davis kiirusega 63.62 miili tunnis, ning võitis seega kuldmedali, mis määratud kiireimale selle ringi sõitjale.

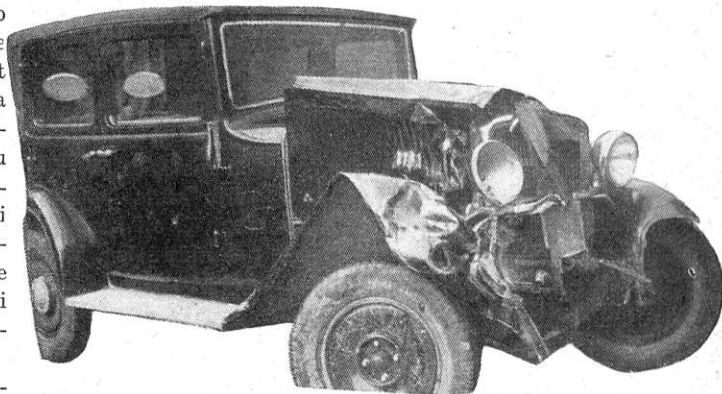
Võidusõidust võttis osa ka Sir Malcolm Campbell 1,500 ccm, 8-sil. „Bugattil“. Ta vist küll enne võidusõitu ei suutnud aimatagi, et sel võistlusel ta on lähemal hädahoole kui ta oli „Blue-Bird'il“, sõites neli miili minutis, Daytonas. Juba esimesel ringil, sõites täie kiirusega kallakut mööda, ta märkas, et auto rool ei kuula sõna. Tal ei jäänud muud üle kui kihutada otse edasi, ning tal oli õnne, sõites otseteed üle kurvi, ta suutis pidurdada, ilma et oleks saanud ühtki vigastust.



Auto „Invicta“ õnnetuse kohal.

HARULDANE MÄÄRUS.

Türgimaal on antud määrus, millega keelatakse autodesse juhi ette asetada peegel, kust võib näha tagaistuvaid sõitjaid. Määrust põhjendatakse seega, et juhid pööravad liig palju tähelepanu sõitjate peale vahetides peeglis, eriti siis, kui tagaistmel armunud paar-riike või mõni iludus. Nii on peegel autoõnnetuste põhjuseks ja selle tarvitamine autodes keelatud.



Auto „Brennabor“, mis toodi läinud aasta suvel Tallinna, on õnnetuse tagajärjel raskesti vigastada saanud. Auto on sõitnud vastu puud.

MOOTORRATASTE TÄHESÕIT NARVA-JÕESUHU.

Huvi mootorratta kui moodsa liikumisvahendi vastu on väga mitmekesistes ringkondades pinda võitnud. Käesoleval aastal on see huvi õige tähelepanuväärselt tõusnud.

Et laiadele ringidele üle riigi mootorratta kui kindla ja käepärase ja sealjuures odava tarbe- ja spordisõiduki käsitlusvõimeid demonstreerida, otsustas Eesti Moto-Klubi, vanema ja suurema motorspordi organisatsioonina, korraldada

22. ja 23. juunil s. a. mootorrataste tähesõidu
Narva-Jõesuht.

Kuigi sõit on mõeldud siseriiklisena, on küla istena oodata motorsportlasi ka Soomest ning Lätist, kes soovivad kasutada juhust tutvunemiseks meie maastikuga ning meie kauni supelrannaga.

Nagu sõidumäärusest näha taotleb kogu ettevõtte puht sportlasi sihte.

Sõidu mõte on: õpetada usaldama iseenda ja oma sõiduki võimeid; ettekavatsetud reeglipärasusega katta määratud kaugus ilma mehaaniliste riketeta ning liigse ruttamiseta — vaatamata tee või ilmastiku oludele.

Auburn Automobil Co. teatab, et kuni 25. maini s. a. on laevadele laaditud väljasaatmiseks 22.759 „Auburn“- ja „Cord“-autot. 700 uut müügikohta on asutatud käesoleval aastal. Rootsis, Stockholmis, on Auburni ja Cordi esindus firma Philipson Automobile A/B. käes, kes esimese „Auburn“ 8-98 A. kabrioleti on müünud Rootsi prints Bertile.

M. V. P. Chrysler püstitas omapärase rekordi. Ta on ühendriiges inimene, kes kõige kõrgemalt kinnitanud oma elu — 12 miljoni dollari eest.

Autobuseliikumine avati Berliini ja Pariisi vahel, üle Kölni ja Brüsseli, ehitus- ja koloniaalnäituste puhul. Tarvitusel on „Mercedes“-autobused 100 H. J., 28 istekohaga, mis ehitatud nii, et võimaldavad magamist ja puhkamist. Sõidukestus oleks 2½ päeva.

Ühendriiges on auto võitnud telefoni. Seal on 23 miljonit autot ja 20.206.000 telefoniabonent.

Kirjanduse alalt.

Continental Caoutchuc Compagnie, G. M. B. H. väljaandel ilmus sel aastal käsiraamatuid ja kaarte.

Uued Continental teedekaardid on täpsed, selged ja hinnalt kättesaadavad.

Käsiraamat „*Continental-Handbuch*“, 1931, sisaldab palju tehnilisi ja turistlikke andmeid, mis hoolega kontrollitud. Võime julgelt soovitada neid väljaandeid kõigile, kes kavatsevad autoga külastada Saksamaad.

G. Margueron „Le droit routier“ (Prantsusmaa liiklemise eeskirjad) käsitlevad põhjalikult Prantsusmaa liiklemise eeskirjade arengut. Autor, kes ise töötanud Prantsusmaa teedeministeeriumis ja sekretärina on töötanud rahvusvahelisel liiklemise konverentsil, näitab, kuidas liiklemise kergendamiseks ja rahva kasvatamiseks prantsuse võimud andsid eeskirju eeskirja järele. Samal ajal kihas energiline töö vanade teede säilitamiseks ja uute asutamiseks. Prantsusmaa võib uhke olla oma teedevõrgu üle, mida ta ise nimetab „rahvavaimu“ (âme de la nation).

Mälestussambad varisevad kokku, aga teed on igavesed tunnistajad inimsoo liikumisest ja püüetest.

Oma hinnalt ei ole raamat kallis — 87,45 fr. ja on kirjutatud kerges ja ilusas prantsuse keeles.

Prantsuse auto-aastaraamat (Annuaire général de l'automobile), 1931. a. väljaanne, ilmus 2.600 leheküljelise aastaraamatuna, „*L'Annuaire Didot — Bottin*“ (Paris, VII, 19, rue de l'Université) väljaandel. See on juba 36-es järjekorraline väljaanne. Nimetatud raamat on Prantsusmaal ja välismaal väga populaarne ja laialdaselt tuntud „*Bottin de l'Automobile*“ nime all.

Ka seekord sisaldab ta ohtralt mitmesuguseid teadaandeid ja andmeid. Muuseas leidub seal elektrotehnikute nimekiri, samuti kummiparandajate, keredemaalrite ja teiste nimekirju, peatükke tolmuimejatest, autolaternatest, määrijatest, pulverisaatoritest jne.

Üldine raamatu koostus on jäänud endiseks, sisaldades 6 osa:

1. Tähestikuline Pariisi ja Seine'i aadresside nimekiri.
2. Autobiilid: ehitajad, kauplejad, garaažide pidajad, shaufferide koolid (Prantsusmaal ja välismaal) jne.
3. Kaubandusega ühenduses seisvad alad: veoautod, mootorkultuur, mootorrattad, jalgrattad, mootolaevandus, raadio jne.

4. Õhulaevandus (Prantsusmaal ja välismaal).

5. Osad ja tarberiistad.

6. Üldtated: ühingud, ajakirjad, tööstused ja vabrikud.

Hoolega koostatud raamatut võib soovitada igale äriomanikule, garaažipidajale, parandustöökoja pidajale jne.

Die Fahrtechnik. Sõidutehnika ja jõuvankrite käitlemine. Üldise Saksa Autoklubi korraldusel on seadnud kokku tsiviil-ins. *Stephan Dietl*. Raamat sisaldab 373 lehek. teksti, 258 pilti ja ühe märkide tabeli. Kirjastanud ja välja annud tuntud kirjastusäri *R. Carl Schmidt & Co.*, Berliin W-62, Lutherstr. 14., 1931. a. Raamatu hind köites 9,80 Rmk.

Selle raamatu kohta ütleb autoasjanduse tuntja *Walter Isendahl* järgmist: „Käesolev raamat kuulub paremate hulka, mis üldse autoasjanduse ja sõidutehnika alal on ilmunud. Raamat on seatud kokku kerges ja arusaadavas keeles ja ei tekita tema tarvitajale mingit raskust.“ Sellele ei ole vaja enam midagi juure lisada, sest seda tõendab aastakümnete jooksul kogunud praktiker, samuti raamatu kokkuseadja hr. ins. *Dietl*. Raamatu tarvitaja leiab peale sissejuhatuse jõuvankrite käsitlusele veel näpunäiteid, mida tema peab teadma sõites maanteedel, linnatänavatel, mägedes, lumes ja jääs, öisel valgustusel, kurvidel, libisemisel, peale selle „alkohol ja juhuluba“ jne. Need lühikesed märkmed ütleavad, mida nõuab sõidutehnika. Saksa Üldine Autoklubi loodab, et kõik automobilitistid kodumaal ja välismaal selle raamatuga tutvuvad, mis oma hinnalt kõigile kättesaadav.

Praktiline autojuhtide kool. Praktiline igapähele, sisaldab rikete parandusi ja kõrvaldamisi, tööriistade käsitlust, eksamiküsimusi ja vastuseid, kokku seadnud tsiv.-ins. *B. Martini* (Autotehn. raamatukogu). Seitsmes, uuendatud trükk, 313 joonisega tekstis ja 2 tabelit. Hind köites Rmk. 4.—. *Richard Carl Schmidt & Co.*, Berliin W-62., 1931.

Et juba 7. trükk on ilmunud tuntud raamatust, see tõendab tema headust ja vajalikkust. Raamat on kohane nii eraomanikele kui ka elukutselistele autojuhtidele. Kõik see, mis automobilist peab teadma eksamil, on võetud kokku küsimuste osas. Uus trükk on täiesti ümber töötatud ja kohandatud uuemale tehnilisele ning seaduslikele seisukohale. Joonised on head ja selged. Kõik, kes ostavad raamatu, on sellega rahul.

AUTO-tarbed, -osad, -materjalid

Inglise „Hoffmann“ KUULLAAGRID.

Inglise „Rexine“ KUNSTPOLSTRINAHK, KATTERIE ja POLSTRIPAEEL.

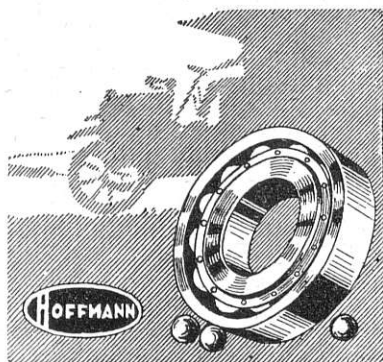
OMNIBUSTELE: kõik tarbed ja materjalid.
„CHEVROLET“ ja teiste autode tagavaraosad.

LIER & ROSSBAUM

Viru tän. 7.

TALLINN.

Telef. 433-34.



Mootorrattajuhi eksam, koostatud *Walter Schuricht*, uuesti töötatud dipl-ins. *J. Schwaigeri* poolt. (Autoteh. raamatukogu). Raamat sisaldab 254 küsimust ja vastust, 43 joonist tekstis, üks tabel ja 7 vinjetti *M. Schaberschul'i* poolt. Neljas trükk on ümber töötatud vastavalt uutele jõuvankri-määrustele. Hind köites 3,50 Rmk. *Richard Carl Sahmidt & Co.* välja-

ne, Berlin W-62, Lutherstrasse 14, 1931. a. Lühikese aja jooksul on see juba neljas trükk. See on paremaks soovitusseks kui igasugune reklaam. Kuna 1. osa sisaldab eksamiküsimusi ja vastuseid, käsitatakse 2. osas seaduses maksvaid korraldusi ja määrusi. Täpne sisukirjeldus annab kiire ülevaate. Pildid selged. Ka see uus trükk on hea ja kasulik kõigile lugeja.

Eesti Autoklubi teateid.

Klubi juhatus otsustas korraldada käesoleval suvel augustikuu keskel viimase võidusõidu autodele ja mootorratastele, alustel nagu võidusõit sündis 1927. a., et rändauhindade omandamist lõpule viia ja lõpetada sarnased võidusõidud Eestis. Spordikomisjonil tuleb töötada välja määrad ja juhatusele kinnitamiseks esitada, kusjuures ka aeg määratakse kindlaks. Harju, Järva ja Viru maavalitsusi paluda võimalust mööda selleks ajaks teed ja sillad korda seada. Sõidu marsruut Tallinn—Jõelchtme—Aegviidu—Järva-Jaani—Väike-Maarja—Rakvere—Tallinna. Täpselt nii nagu see sõit omal ajal korraldati.

Klubi ja Mootorratta-sektsiooni liikmetele teatame, et klubi ruumid asuvad Vene tän. 30 ja mitte enam Estonia teatri majas. Bürootunnid on igal äripäeval kella 3—7 õhtul.

Klubi juhatuse poolt on võetud liikmeks vastu: prl. Margit Walldén, Soomest, „Nash“-auto omanik; proua Erika Jürisson, „Rosevelt“-auto omanik; hr. peakonsul Rootsist — Isidor Fagraeus, „Auburn“-auto omanik, hr. Alfred Kahk, „Oakland“-auto omanik; hr. Theodor Lüman, „Buick“- ja „Studebaker“-autode omanik, ja hr. Natan Hirschfeldt, „Dodge-Brothers“-auto omanik.

Klubi juhatus otsustas korraldada liikmetele ja nende poolt kutsutud külalistele 23. ja 24. juunil s. a. väljasõidu Pärnu. Osavõtjaid palutakse registreeruda E. A. K. sekretäri juures kuni 18. juunini s. a. igapäev kella 3—7 õhtul klubi ruumes, Vene tän. 30, tel. 207-83, et öökorterite küsimust saaks aegsasti korraldada. Pärast nimetatud tähtaega, hilisemal soovijail tuleb juba korteri eest ise hoolitseda. Kogunemine väljasõiduks on määratud 23. juuni kell ½4 p. l. ja väljasõit kell 4 Vabaduse platsilt. Sõidul keskmine kiirus 40 km tunnis. Palutakse liikmeid aegsasti registreeruda. Kõigile on kutsed saadetud.

Maksudevalitsus teatab, et autode ja mototsükletide kergendatud korras piiri läbistamine võib sündida ka „Kivitee“ (Pihkva—Riia maanteel) ja „Maantee“ (Narva—Leningradi maanteel) piiripunktide kaudu.

Piirivalve Mõisaküla rajooni ülem teatab, et Mõisaküla piiripunkt on avatud igapäev kella 05—10 ja 18—21.

12. juulil s. a. külastab meid Läti Autoklubi (Latvijas Republikas Autoklubs). Läti külalised soovivad näha Petseri ja Võru ümbrust, mispärast neile tuleb

Petseri vastu sõita. Sealt järgneb reis Võrru ja edasi Tartu, kus Läti külalised lahkuvad. Klubi liikmeid palutakse ennast ka selleks sõiduks üles anda mitte hiljem kui 7. juuliks s. a. klubi sekretariaadis, Vene tän. 30, tel. 207-83. Kogunemisest ja sõidu algusest antakse teada neile, kes end sõiduks on annud üles. Kuid need, kes väljaspool Tallinna ja registreerunud, võivad väljasõiduaja valida soovi järgi, kuid nii, et 12. juulil s. a. homm. kell 10 tuleb Petseris olla.

Eesti Autoklubi mootorratta-sektsioon oma liikmete peakoosolekul 9. juunil s. a. valis endale juhatuse järgmises koosseisus:

Esimees hr. A. Kivi, liikmed hrad: A. Tammvelius, Neuhoof, N. Michelson ja A. Vilbert.

Juhatus liikmete kand.: hrad S. Kletskey ja F. Rossbaum. Spordikomisjoni: hrad Johanson, Kütting ja Kletskey.

Mootorsektsiooni on võetud vastu E. A. K. juhatuse poolt 20 liiget ja nimelt:

- | | | |
|---|---|---|
| 1) hr. A. Kivi, „Harley-Davidson“ mootorratta omanik, | | |
| 2) hr. V. Reuss, „D. K. W.“ | „ | „ |
| 3) hr. E. Johanson, „D. K. W.“ | „ | „ |
| 4) hr. N. Michelson, „New-Hudson“ | „ | „ |
| 5) hr. W. Lillak, „Moto-sacoché“ | „ | „ |
| 6) hr. V. Laanberg, „A. I. S.“ | „ | „ |
| 7) hr. H. Kütting, „Indian“ | „ | „ |
| 8) hr. H. Fersen, „Matchless“ | „ | „ |
| 9) hr. A. Vilbert, „Harley-Davidson“ | „ | „ |
| 10) hr. A. Tammvelius, „Duglas“ | „ | „ |
| 11) hr. S. Kletskey, „A. I. S.“ | „ | „ |
| 12) hr. S. Delsky, „Harley-Davidson“ | „ | „ |
| 13) hr. E. Tammann, „D. K. W.“ | „ | „ |
| 14) hr. J. Pitea, „D. K. W.“ | „ | „ |
| 15) hr. A. Vollberg, „D. K. W.“ | „ | „ |
| 16) hr. H. Jürgenson, „A. I. S.“ | „ | „ |
| 17) hr. F. Rossbaum, „Triumph“ | „ | „ |
| 18) hr. E. Girard, „D. K. W.“ | „ | „ |
| 19) hr. E. Neuhoof, „Harley-Davidson“ | „ | „ |
| 20) hr. A. Anderson, „Harley-Davidson“ | „ | „ |

Sektsiooni peakoosolekul puudutati ka edaspidise tegevuse kavatsusi ja sooviti juhatusele kava kokku seada ringsõiduks ümber Eesti, samuti ka välismaale juulikuu lõpul või augustikuu alul.

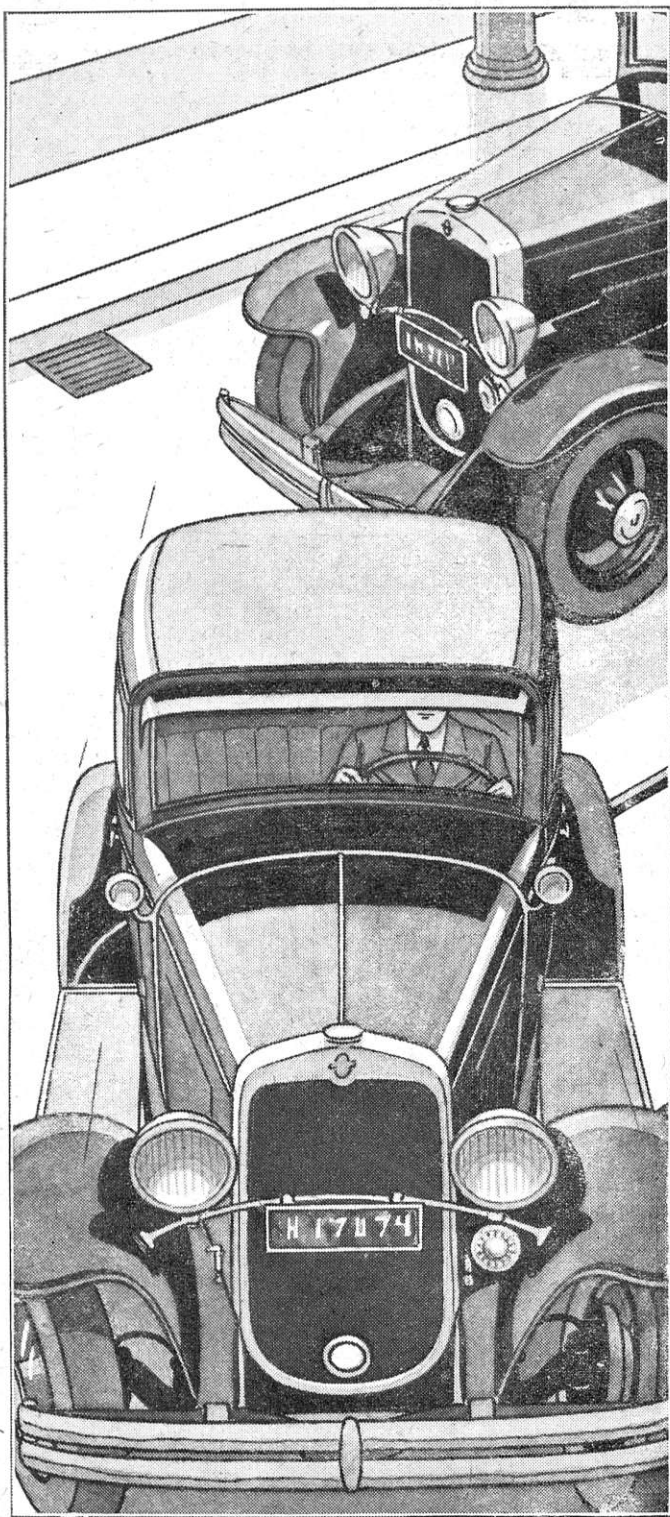
Motoklubi poolt 24. juunil s. a. korraldatavast „tähesõidust“ peeti soovitavaks võimalust mööda osa võtta ja sektsiooni värve kaitsta.

Juhatusle tehti ülesandeks kindlaks määrata liikmemaksude õiendamise tähtpäev. Liikmemaks on 10 kr. ja sisseastumismaks 5 kr. Liikmeid, kelle maks tasumata, palutakse seda kiirelt teha ja liikmekaardid vastu võtta. Mootor-sektsiooni juhatuse koosolekul peetakse E. A. K. ruumes, Vene tän. 30. Büroo telefon 207-83. Vastuvõtt igal tööpäeval kella 3—7 p. l. klubi sekretäri poolt.

Käesoleva numbriga läheb kaasa aasta tellijatele hinnata kaasanne

«Automobilisti käsiraamat»

Üks veel tugevam



kuuesilindriline!

Tugevam alusraam — kõvendatud karosserii — paremakstehtud juhtimise seadeldis — suurimad pidurid — need on kõik erilised uuendused Chevrolet autol, mis teda teeb tugevamaks ja vastupidavamaks meie halbadel sõiduteedel.



Teie peate selle eri-konstruksiooniga „Chevrolet-Six“-autol proovisõite tegema. Tugev 50 h.-j. 6-sil. mootor ühes plokis on monteeritud tugevale alusraamile. Poritiivade, helgiheitjate, ühenduste, ederataste jne. valmistamisel on vabriku poolt silmaspeetud just raskeid teolusid, kuna uus Chevrolet-Six oma madala hinna tõttu igale on kätte saadav.

UUS CHEVROLET SIX

GENERAL MOTORS VABRIKUTOODE

Auto- ja lennuasjanduse Eri-kirjandus

Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugmotoren

I väljaanne „Saksa jõuvankri-tüüpide vaatlusest“ . . . M. 2.—

Omnibusse, Nutzkraftwagen, Zugmaschinen

II väljaanne „Saksa jõuvankri-tüüpide vaatlusest“ . . . M. 2.—

Personenkraftwagen und Kraftreder

III väljaanne „Saksa jõuvankri-tüüpide vaatlusest“ . . . M. 2.—

Entwicklung und gegenwärtiger Stand des Metallflugzeugbaues

Teine trükk. 86 pildistusega. E. Meyer, Dresden . . . M. 2.—

Der verspannungslose, freitragende Flügel

Tähtsaim aste lähenemiseks ideaalsele lennukile. E. Meyer, Dresden . . . M. 0.60

Über den Weg zum ersten Flugschiff.

Ühes 9 joonistuse ja pildiga. E. Meyer, Dresden . . . M. 0.60

Neue Wege im Motorenbau

Vaatlusi vastasseisvate kolvidega 2-taktilisest mootorist . M. 0.60

Kolben im Kraftfahrzeugbau 1930

36 pildistusega. Dipl.-ins. E. Mahle, Stuttgart . . . M. 1.50

Metal Aeroplane Construction

Ainukene saksakeelne trükk prof. Junkers'i poolt Inglismaal peetud referaadist „Metallist-lennumasinate ehitusest“. 83 pildistusega . . . M. 1.50

Reifenuntersuchungen auf dem Nürburg-Ring, der Landstrasse und der Laufmaschine

H. Bieger, Dresden. 20 pildistusega . . . M. 0.60

Tellimised tulevad ärasaatmisele ainult ettesaadetud arve õiendamisesumma tasumisel.

Saksa Mootor-ajakirja väljaanne

Tellimisi võtab vastu „Auto“ talitus

„A U T O“ väljaandel ilmus

„Eesti autojuhi teedekaart“

välismaa kaartide eeskujul neljavärvilises trükis, raamatu kaustas. Kaardi kokkuseadmisel on tarvitatud viimaseid teede liigituse andmeid. Mõõt: 1 sm = 4 km. Hind: Kr. 1.50 kalingoriköites.

Müügil kõigis paremates raamatukauplustes. Pealadu: „Auto“ talituses, Tallinn, Lühikejalg 4. Kes saadab kaardi hinna postmarkides talitusele, sellele saadetakse kaart postiga koju kätte.

Tähelepanu!

Kõigile firmadele ja isikutele, kes seisavad ühenduses autotööstusega ja on huvitatud ameerika ajakirja

„THE AMERICAN AUTOMOBILE“
tellimisest.

See odavaim, kõige paremini illustreeritud autoajakiri Ameerikas, on pühendatud üle ookeani automobiilide importööride ning esindajate huvidele.

Üksikuid numbreid kusagil müügile ei ilmu. Tellimisi võetakse vastu „Auto“ toimetuse kaudu, kes on nimetatud ajakirja ainuesindajaks Eestis.

Tellimishind on imeodav: ainult 3 \$ kahe aasta peale ja 2\$ ühe aasta peale

Tellige veel täna!

RIIGI PÕLEVKIVITÖÖSTUSE SAADUSED:

põlevkivi-aviobensiin

põlevkivi-autobensiin

põlevkivi-mootor-petrooleum

Jõu poolest vastavatest välissaadustest tunduvalt tugevamad, hinna poolest odavamad.

Bensiiniautomaadid Tallinna sadamas ning Kohtlas. Väljasaatmine igasse vabariigi raudteejaama.

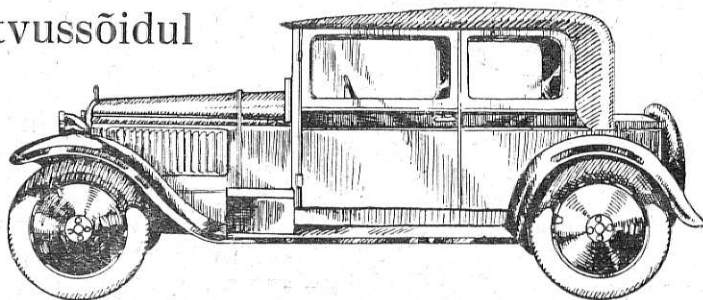
Riigi Põlevkivitööstuse Juhatus

Tallinn, Valli tän. 4. Tel. (2)10-85 ja (2)11-62

Suurel rahvusvahelisel kestvussõidul

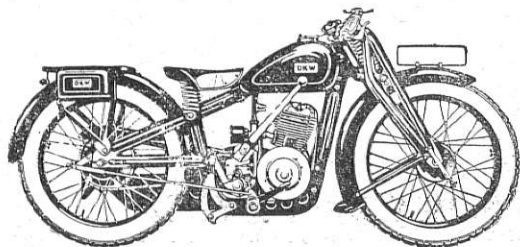
10.000 km. pikkuses,

mis peeti 21. maist – 7. juunini 1931 a. suure kuumuse, tolmustel ja vaheldavatel udustel, rõsketel Alpide teedel, mis 29% tõusuga sõita oli, tulid



3 D. K. W. — I-auhinna

trahvipunktideta. Nendest olid 1 auto nelja silindriga ja 2 autod esiratta veoga. Need on väike-auto peres uudisena ja täitsid sellega nende peale pandud lootusi täielikult.



VABRIKU LADU:

Mootorratta - Eitelvõidusõidul saavutas

vanameister Bauhofer **D. K. W.** peal küljekorvita parimat aega kõigist mootorrattastest 312.km. 3.07.11 raske konkurentsi vastu, nõnda kui N.S.U., Horex, Imperia, Rudge, B.M.W. ja teised, ja sellega korduvalt tõendab

D.K.W. mootorratta vastupidavust ja kiirust.

K_M TAMMANN & TRAUSTEL

TALLINN, KENTMANNI 5. TELEF. 231-25

Tähelepanu!

Parim auto-, mootorratta-, jalgrattakummi- ja igasuguste kummi- ja plastmasade paranduskoht on minu

autokummi- ja vulkaniseerimise tööstus

S. Roosikrantsi tän. 15

Peale kummi vulkaniseerimist valmistatakse minu tööstuses vulkaniseerimise lappide aparaadid ja liimid, mille hind ja headus väljaspool võistlust. 5 minutiga on sõiduk korras.

MÜÜGIL IGAS PAREMAS ÄRIS!

Töö kiire ja korralik. Väljaspool Tallinnat sissetulnud kummid parandatakse 48 tunni jooksul.

TÖÖDE HINNAD KÕIGILE VASTUVÕETAVAD!

Töö eest täieline vastutus.

Veenduge — Teie jääte täiesti rahule!

Ärastusega **om. Mell**



ETA

NÕUDKE

HINNAKIRJA

Ameerika „KELLY“

LAHENDAB VALUSAMA KÜSIMUSE
AUTO- JA OMNIBUSEOMANIKELE:

„Milline on parem?“

„KELLY“

on kahtlemata parim, sest „KELLY“ valmistamis- ja müügiorganisatsioon on nii korraldatud, et kummid iial ei saa laos kaua seista ja vananeda.

Erakordselt suure läbimüügi tõttu on „KELLY“ kummid alati VÄRSKED igas müügikohas.

„KELLY“ ehitusviis tagab suurima vastupidavuse, sest vabrik paneb igale „KELLY“ kummile 2 lisa riidekorda!! „KELLY“ kummimaterjal sisaldab suuremal määral PUHAST KUMMI.

„KELLY“ protektor on sügav-hambulise-KÜLGEDENI väljaulatuva küljekõvendusega. „KELLY“ küljed on erikõvendusega, milline kaitseb kummi roobaste ja kivide eest. „KELLY“ valmistab ERAKORRALISE HEADUSEGA OMNIBUSE- JA VEOAUTOKUMME. Kõige selle juures ei ole „KELLY“ mitte kallim kui HARILIKUD KUMMID.

**Voliline esin-
daja Eestis:**

Lier & Rossbaum

Viru tän. 7.

Tallinn.

Telefon 433-34

Suverestoran „Kontsert-Aed“

Kadriorus, Veizenbergi tänav nr. 24.

* **Telef. 306-22, kodune 302-49**



1-kl. restoran Kadrioru põlises pargis.
Igapäev muusika lõunaajal ja õhtul.

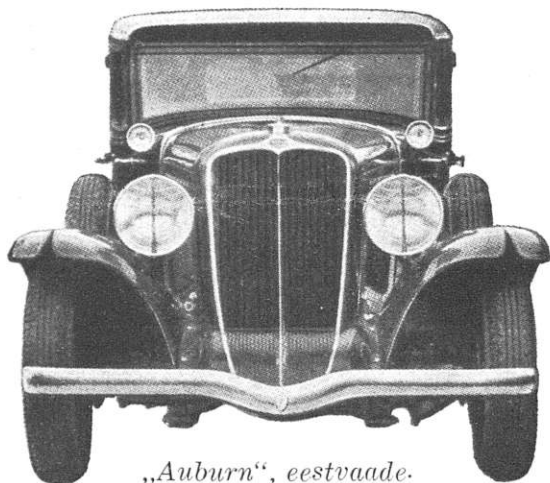


Kooskõlas aja ja auto-
tehnika ala edusam-
mudega, on u u s



The New AUBURN

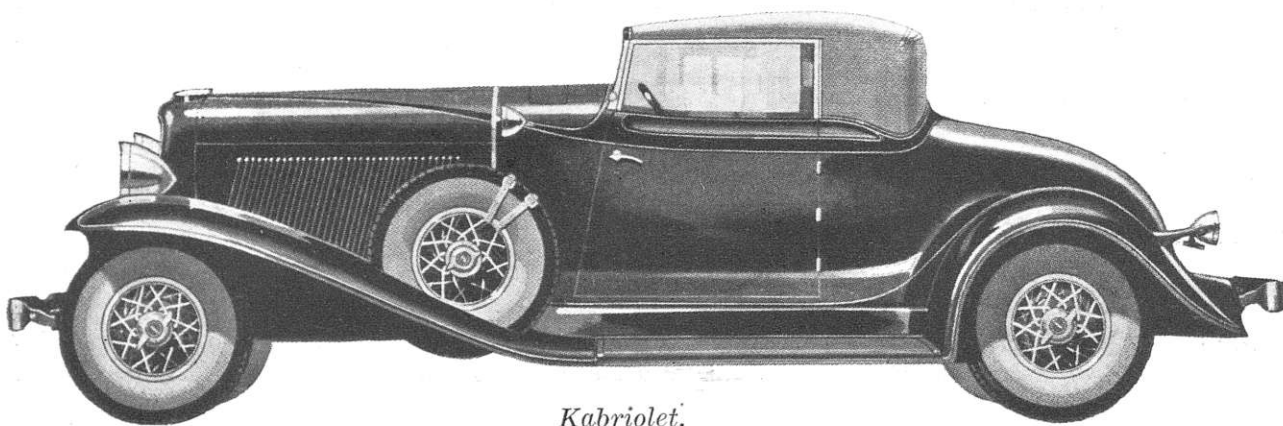
STRAIGHT-EIGHT



„Auburn“, eestvaade.

model 8-98 jällegi tõestanud oma juhtivust
ameerika 8-sil. autode hulgas. Ilu, jõud ja
vastupidavus ühinevad siin eeskujulikus ter-
vikus.

„Auburn“-autode ilus, omapärane radiaa-
torikuju ja kereehitus, $8 \times \frac{5}{32} \times 3$ tolli X-ku-
juline raam, šassii tsentraal-automaatne mää-
rimissüsteem, „vabakäik“, ühtlustatud ham-
masrataste ülekanne, 127 tolli pikk telgede
vahe, 13 tolli läbimõõduga teras-drauilised
pidurid ja 16/98 h.-j. mootor teevad auto
VÄÄRTUSLISEMAKS ja kiiremaks omasar-
naste hulgas. Pika, madala ja eriliselt tugeva
alusraami ja doppelvetruvusega Lowejoy
hüdrauliliste tõukeleevendajate tõttu on sõidu-
kindlus ja mugavus ka kõige halvematel tee-
del tema omanikule kindlustatud. Autot juh-
tida on MÖNU ja LÖBU.



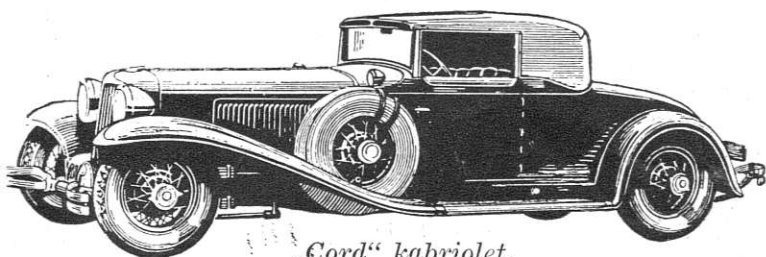
Kabriolet.

MUDELID: 8-98 Standard ja Custom.

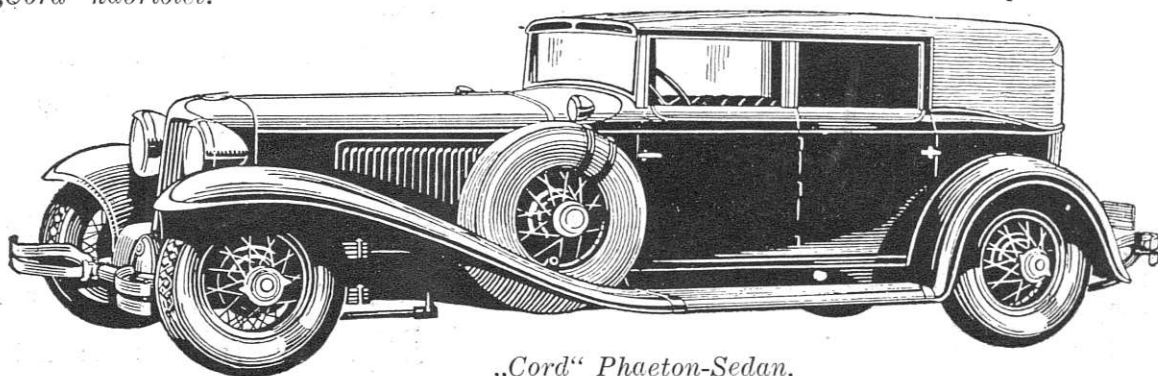
Tüübid: Brougham (2 uksega), Sedan ja Phaeton-Sedan (4 uksega), Kabriolet ja
Ärimehe-kupee (2 uksega).

Auburn Automobile Company
AUBURN, INDIANA, U. S. A.

Esindaja Eestis: „Central-Garage“ Narva mnt. 12. Telef. 305-98



„Cord“ kabriolet.



„Cord“ Phaeton-Sedan.

Midagi väljapaistvat!
Kõigist erinev!

Cord ederatasteveega.



The New
CORD
FRONT
DRIVE

„CORD“ autod on kõige kindlamad ja mugavamad. Nad võimaldavad automobilistidele määratumaid paremusi, mida teised autod selles hinnaklassis alles aastate jooksul ehk suudavad pakkuda.

Sõnu ei jatku selleks, et kirjeldada „CORD’i“, Teie peate teda nägema ja juhtima! Siis õpite ta ilu hindama ja ta võimeid tundma, mis võimaldavad teda juhtida ilma vaevata ja erilise oskuseta. Ükski teine auto ei paku Teile sarnaseid paremusi. Ükski teine ei ole nii ruttu omandanud terve maailma poolehoidu. Teie mõistate seda, nii-pea kui omandate „CORD“ auto.

Uus auto „Auburni“ seerias.

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.
AUBURN, INDIANA

Esindaja Eestis: „CENTRAL-GARAGE“ Tallinn, Narva mnt. 12, tel. 305-98.