Auto

I aastakäik. **Ilmub kord kuus**

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI
EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

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

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

Nr. 4 **JUUNI** **1928**

SISU.

Autojuhtide katsetest.
Reis autol Hispaaniasse.
Maanteedest.
Auto vargusest.
Kerge juurdepääs autoosadele.
Eesti põhjarannik.
Autobuse liikumine Ameerikas.
Taksoautod Pariisis.
Schneideri karika võistlused.
Ringkäik moodses autovabrikus.
Rakettauto.
Uuematest autotüüpidest.
Auto korrashoid.
Uuemad sundmäärused.
Lühemad teated.
Autospordi kalender.
Rootsi autoklubi juubel.
Eesti autoklubi teated.
Autonali.
Küsimusi ja vastuseid.

INNHALT.

Führerprüfungen.
Autoreise nach Hispanien.
Zustand der Landstrassen.
Automobildiebstähle.
Leichte Zugänglichkeit zu den Automobilteilen.
Nordküste von Eesti.
Omnibusverkehr in Amerika.
Mietautos in Paris.
Schneider - Preis.
Rundgang in einer Automobilfabrik.
Raketenautomobil.
Neue Automobiltypen.
Auf der Landstrasse.
Neuere Verordnungen.
Kurze Nachrichten.
Terminkalender.
Jubileum des Königlich. Automobilklubs von Schweden.
Nachrichten des Eesti Auto-Klubi.
Autowitze.
Fragen und Antworten.

Autojuhtide katsetest.

J. Täks.

Nagu teada on meil linnades ja osalt ka maal pandud maksma nõue, et autojuhil peab olema vastav sõiduluba. Sõiduloa saamiseks tuleb igalpool sooritada vastav katse. Praegu on neil katsetel ülesseatud nõuded õige mitmesugused. Igas linnas ja igas maakonnas on katse kava isesugune. Mõnes kohas on üles seatud võrdlemisi suured nõuded, mujal jälle jatkub sellest, kui katselolija oskab autoga vaevalt sõita. Uues jõuvankrite seaduseelnõus, mis praegu riigikogu komisjonis, on nähtud ette ühtlane kord üle riigi, samuti, et katse kavad oleks kõikjal ühesugused.

Mõnelt poolt on koguni avaldatud arvamist, et autojuhi sõiduloa nõue võiks üldse ära jääda — sest igaüks vastutab ise oma sõidu eest. Siin tuuakse ette näiteid Inglismaalt ja Ameerika Ühisriikidest, kus autoliikumine märksa suurem kui meil, kuid sõiduluba ametlikult ei nõuta.

Võiks veel tähendada, et autojuhi sõiduluba on juba rahvusvaheliselt nõuetav ja viimasel ajal on märgata kavatsusi ka neis riikides, kus seni sõiduluba ei nõutud, seda sunduslikuks teha. Nii on Ameerika Ühisriikide paljudes osariikides sõiduluba juba ametlikult nõuetav, teistes tahetakse teha see lähemal ajal sunduslikuks.

Autojuhi sõiduloa nõue on igalpool põhjendatud seega, et autojuht võib oma vilumatusega ja ettevaatamatusega kaaskodanikkudele palju enam kahju teha, kui kodanikud teistest elukutsetest. Üldiselt on nõuetav, et autojuht võiks autot juhtida kindlalt ja ilma hädaohuta nii enesele kui ka sõitjatele ja teistele tänavatarvitajatele.

Selleks ei ole muidugi tarvis, et autojuht, nagu autoehitaja või automehaanik, tunneks täpselt kõik mootori- ja autoosad, et iga viga ise parandada või katkiläinud või ärakulunud osi ise valmistada.

Autojuhtide ringkonnast on tulnud kaebusi kuuldavale, et meie teoreetilistel katsetel tihti küsimusi seatakse, mis selle põhimõttele igakord täiesti ei vasta. Nii on sõiduloa omandamise katsetel üles seatud küsimusi, nagu mis materjalist on kõrgepinge magneeto ankur? Kas see on ühest või mitmest tükist? Mispärast? Millega on plekid omavahel isoleeritud? Kas magneeto alusplaat võib olla niklist? Mispärast on kolvid alumiiniumist jne. Selliseid küsimusi on veel ja vaevalt oleks õiglane katse sooritamist neist küsimustest äraolenevaks teha.

Siin ei ole tegemist autotehnikuga, kes mitmesuguseid autotüüpe ja nende ehitust peab põhjalikult tundma, vaid ainult sõiduloa saamisega. See sõiduluba ei anna ju mingisuguseid muid õigusi kui ainult seda, et teatud isik avalikkudel teedel võib juhtida autot. Kui autojuht katsel sarnased küsimused ka väga hästi teaks, ei kindlusta see veel sugugi, et see isik on hea autojuht. Selleks ei ole sarnaste küsimuste teadmine tähtis, vaid tähtis on esiteks nende autoosade tundmine ja käsitamise vilumus, mis hädaohuta liikumisega seotud. Siia kuulub:

1) Autojuht peab tundma auto tüüriseadet, et seda korras hoida ja peab oskama autot k i n d l a l t juhtida.
2) Autojuht peab tundma piduriseadet, et seda korras hoida, ja peab võima autot tarviduse korral seisma jätta.
3) Autojuht peab võima aegsasti hoiatada teisi sõidukeid ja jalakäijaid, kes teel ees juhtuvad olema.
4) Auto valgustamine pimedal ajal.
5) Siis veel, et auto käigukast oleks seevõrd korras, et juht võiks õieti vahetada käike; et kummid oleks sõidukõlbulikus seisukorras; et autoraamil, vedrudel, telgedel ja ratastel ei oleks silmaga nähtavaid pragusid.
6) Sõidumääruste tundmine.

Kui autojuht täielikult ei tunne oma auto ehitust, siis võib sellest halbusi olla ainult juhile enesele, mitte aga kaaskodanikkudele. Kui auto juures mingisugune rike juhtub ja juht seda ise parandada ei oska, siis jääb auto harilikult liikumisvõimetuks. Arusaadavalt asetab siis juht oma auto tee või tänava ääre nii, et see üldist liikumist ei segaks ja seal võib see seni seista kui viga kõrvaldatud.

Kui meie lähemalt vaatleme autoõnnetusi, mis üldiselt on autojuhi sõiduloa nõude peapõhjuseks, siis näeme, et sarnaste autoõnnetuste arv, mille põhjuseks osutub juhi puudulik teadmine oma auto ehituse üksikasjadest, õige tähtsuseta osa üldarvust teeb välja. Palju tähtsamateks põhjusteks on siin teised asjaolud, nagu: puudulik sõiduoskus, joobnud olek, väsimus, liig aeglane reageerimisvõime, külmaverelsuse puudumine, vastutustunde puudumine, puudulik silmamõõt, tervislik seisukord j. n. e. Asjaolud, mis meil, kas osalt täitsa arvestamata jäävad või ei saa tarvilise tähelepanu osaliseks. Kuid nende omaduste puudumine võib teha autojuhi oma ülesandele ka siis kõlbmatuks, kui ta tunneks autoehitust ja korrashoidu viimase peensuseni täpselt.

Sarnaste asjaoludega on välismaal hakatud arvestama. Nii, näiteks, on Berliini taksoautode ja autobuste juhtidelt juba paar aastat sunduslikult nõuetav erilise psükotehnilise katse sooritamine. Sõidukatse ja autotundmine seevastu on kõigil ühtlased. Ainult see, kes on rahuldavalt sooritanud psükotehnilise katse, võib saada õiguse taksoauto ja autobuse juhtimiseks. Sellised psükotehnilised katsed on veduri- ja trammijuhtidele võetud juba varem eduga tarvitusele.

Seesuguste psükotehniliste katsete otstarve on, katseliselt teha kindlaks, kuivõrd teatud isiku vaimlised omadused vastavad autojuhi ülesannetele. Siia kuulub: reageerimiskiirus, talitamine ootamata juhuste puhul (külmaverelsus, leidlikkus), võime tähelepanu pöörata mitme asja ja sündmuse (kuulmine ja nägemine) peale ja sealjuures õieti tegutsedes autojuhtimise mehanismiga, silmamõõt, lühiajalise pimestava valguse mõju nägemisele, nägemise teravus väikese valgustuse juures, vahetegemine värvide vahel, eriti punase, rohelise ja kollase valgustuse vahel. Kavatsusel on katselisel teel teha kindlaks veel tähtsamaid karakteriomadusi, mis autojuhile nõuetavad. Enne nende katsete tarvituselevõtmist tehti pikemaid üksikasjalisi uurimusi ja vaatlusi iga üksiku katseviisi otstarbekohasuse üle ja alles siis võeti teatud viis tegelikult tarvitusele.

Ameerikas, kus eriti suure autoliikumise tõttu autoõnnetuste arv järjest kasvanud, on pööratud õnnetuste põhjuste kindlakstegemisele ja nende vastu võitlusele suurt tähelepanu. Selleks korraldas Rahvusline auto-kaubanduskoda koos Riigi jõuvankrite osakonnaga süstemaatilisi uurimusi ja vaatlusi mitmes osariigis nii linnades kui ka maal. Nende katsete tulemused kinnitavad psükotehniliste katsete tähtsust. Eriti tähelepandav on siin veel väsimuse mõju autoõnnetuste peale. Vastavatest vaatlustest selgub, et võrreldes liikumise rohkusega, kõige enam õnnetusi juhtub pärast lõunat kella 3—6 vahel, kunas inimesed rohkem väsinud. Samuti on hoiatussignaalidel ja märkidel suur tähtsus autoõnnetuste ärahoidmiseks.

„GRAND-VULKAN"

Kõnetr. 10-88.

Täieliku ja suurema sisseseadega

Vulkaniseerimise töökoda

— Eestis —

V. Viru t. 13 Tallinnas

Auto-, mootor- ja jalgrattakummide ja igasugu kummiasjade vulkaniseerimine ja parandamine.

Töö asjatundlik ja k o r r a l i k
Töö vastupidavuse eest v a s t u t u s

Reis autol Hispaaniasse.

Eesti autosportlase E. Klimbergi ringreis.

Ed. Klimberg.

Meie tuntud autosportlane ja Renault taksiautode omanik Ed. Klimberg jõudis maikuu lõpul tagasi pikemalt autoreisult läbi Euroopa. Härra Klimberg külastas Saksamaad, Prantsusmaad ja Hispaaniat. Oma reisu muljetest kirjutab härra Klimberg meile järgmist.

Ed. Klimberg oma Renault autoga Carcassone'is Lõuna-Prantsusmaal.

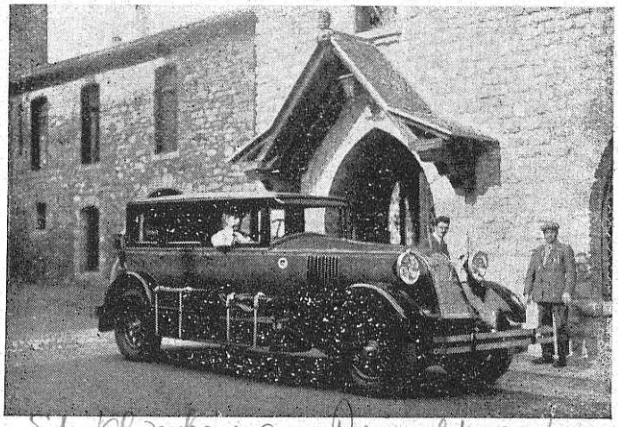
Sõitsin Tallinnast laevaga välja 17. märtsil kell 7 hommikul. Vaatamata sellele, et lahkusime sadamast jäämurdja saatel, jõudsime siiski väga aeglaselt edasi, kuna sõitu takistasid rasked jääolud. Neljanda päeva hommikul kajutist välja astudes paistsid silma veel Tallinna tornid: olime jõudnud alles Suuropi alla. Stettiini jõudsin 24. märtsil kell 4 hommikul. Seega kestis reis Tallinnast Stettiini terve nädal aega.

Stettiinis laadisin oma Renault auto laevalt maha ning reis algas autoga maad mööda. Saksamaa maanteed on head ja seepärast autosõit kerge. Kolme tunniga olin juba Berliinis. Järgmisel päeval läks sõit edasi ja jõudsin õhtuks Dessausse. See on kena väike linn, kuulus oma Junkersi lennukitehaste poolest.

Siit läks sõit edasi Mainzi Rheinijõe kaldale ja sealt Prantsusmaale Verduni, kuhu jõudsin 28. märtsil. Verduni ümbruses peeti maailmasõja suuremad lahingud. Olgugi et sellest ligi 10 aastat möödunud, võib siin sõja tagajärgi veel igalpool näha. Praegu on juba suurem osa jälle üles ehitatud, põllud ja viinamäed korda seatud, kuid mitmel pool leidub suuri maalahmakaid, mis täis granaatide auke ja juba osalt sisse varisenud kaitsekraave. Puud ja põõsad seisavad kuivanult nagu pärast tulekahju.

Igal suvel voolab siia kokku välismaalasi igast maailmakaarest, et näha neid kohti ja seda hävitustööd, mis maailmasõda tegi. Selleks on mitmel pool mõned kohad jäetud täitsa samasugusesse seisukorda nagu nad olid sõja lõpul, et ka järeltulevad põlved võiks näha sõja hävitustööd.

Nii langes ühes lahingus terve kaitsekraav sisse, mattes oma alla mitusada sõdurit. Sisselangemine



Täpav Barcelonas.

tuli nii järsku, et kõigil jäid püssitäägid. Praegu on kaitsekraav samas seisukorras nagu ta tol ajal jäi, paistavad välja ainult täägid.

Verdunist läks sõit edasi Pariisi, kus peatusin kolm päeva. Selle aja jooksul käisin Renault autovabrikus, kus alles hiljuti oli välja lastud uus tüüp $^{18}/_{90}$ HJ mootoriga. See auto on tähelepandav seepoolest, et siin vedrud puuduvad, vaid nende asemel on tarvitusele võetud õhu amortisaatorid.

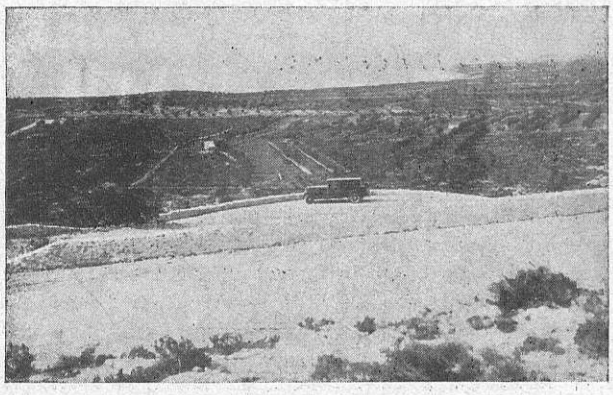
Pariisist sõitsin edasi üle Lyoni Rivierasse, kus sel ajal oli hooaeg. Ühe päevaga jõudsin Pariisist Lyoni ja sealt ühe päevaga Nizzasse.

Seega üle 1000 kilomeetri kahe päevaga. Kohati sadas vihma, mis kiiret sõitu natuke takistas. Hooaja tõttu oli Nizza külalisi täis. Rikkust ja toredust oli seal rohkesti näha, saadab ju seal oma vaba aega mööda jõukas kiht.

Peale 8-päevast peatust Nizzas jatkasin reisu Hispaania suunas. Vahepeal peatusin Nimes'i ja Carcassone'i linnades. Viimane on vanaaegne linn, keskaegse kindlusega, kus rohkesti huvireisijaid vaatamas käib.

Kuna kõigil teistel piiridel tollivaatus lühike oli, kulus Prantsuse — Hispaania piiril selleks üle kahe tunni ära. Hispaania tollivalvurid vaatasid auto põhjalikult läbi ja kirjutasid üles kõik kummid, mis auto all olid ja mis tagavaraks kaasa võetud.

Siis läbistades Pürenei mägestiku jõudsin Barcelonasse, kus mõnepäevaline peatus oli nähtud ette.



Maastik Lõuna-Hispaania rannikul. Keskel näha Klimbergi auto.

Siin oli võimalus vaadata pealt härjavõitlusi, mis Hispaanias nii väga armastatud sport, kui seda meie mõiste järele spordiks üldse võib nimetada. See sport on paljudele välismaalastele nii metsik, et paljud ei suuda vaadata etendust lõpuni, vaid lahkuvad juba alul.

Barcelonas on 1.200.000 elanikku ja seega kõige suurem linn Hispaanias. Linn ise on väga moodne, uhked ehitused, laiad ja sirged tänavad, kus sagedasti alleed keskel. Igal risttänaval on väike plats ja majanurgad ei ole teravad nagu meil, vaid on ära lõigatud nii, et järsud käänakud üldse puuduvad. Autosõit on seepärast siin väga kergendatud.

Barcelona linnas asub ka kuulus Hispano-Suiza autovabrik, mis valmistab ainult shassiisid.

Küla Hispaanias.

Barcelonast sõitsin edasi Tarragonasse. Maa on võrdlemisi mägine ja tee viib kogu aeg mere kallast mööda. Kõikjal tee ääres paistavad silma palmid, apelsini- ja sidrunipuud.

Tarragona on vana sadama linn ja kuulus oma veinide poolest. Järgmine linn kuhu jõudsin oli Valencia. Maantee oli paljudes kohtades autosõiduks täitsa vilets. Kuid siin ehitatakse nüüd suure hooga uusi maanteid ja need uued teed on eeskujulikud autoteed, ehitatud nii kapitaalselt, et on paremad isegi kui Saksa- ja Prantsusmaal.

Valencia on üks suurematest ja ilusamatest linnadest Hispaanias. Kuulsad on Valencias valmistatud nahast väljatöötatud asjad, nagu: rahataskud, mapid, naisterahva käekotid jne.

Valenciast edasi läks teekond Murcia. Maantee, ehk küll võrdlemisi halb, läheb läbi ilusatest maakohtadest, igalpool palmid ja muud lõunamaa puud. Tee ääres ühes mõisas on ühel platsil 120.000 palmi, see on täiesti palmide mets.

Murciast sõitsin edasi Cranadasse. See tee oli raskeimaid tervel reisul. Tuli sõita üle Sierra-Nevada mägestiku. Vahepeal tehti uut teed ja seepärast tuli sõita kõrvalteid mööda, mis mõnes kohas olid nii kitsad, et vastutulija eesel ka mööda ei pääsenud. Sel päeval tuli vihma ja tee oli veel libe, mis selle sõidu eriti raskeks tegi. Tee tõus oli vahel nii järsk, et auto esimese käiguga vaevalt vedas üles, ja sealjuures veel libe. Kuna tee läks mägede veerusid mööda oli teiselpool teed järsk sein mitukümmend sülda alla orgu.

Peab olema varem sõitnud sarnast teed mööda, et ette kujutada, kui õudsena see tundub!

Tänav Valencias.

Cranadast läks tee edasi Malaagasse. Tee viis jälle üle mägede ja tõusis kohati kuni 1.100 meetrit üle merepinna. Siit avanes suurepärane vaade ilusale ümbruskonnale. Malaaga sissesõidul pidas Hispaania politsei auto kinni ning ulatas kätte linna sõidumääruse, mis Malaaga jaoks eriti kokku seatud.

Malaaga linn, mis ka välismaadel tuntud samanimelise veini järele, oli ilusaimaid linnu, mis sel reisul juhtusin nägema. Väga pehme ilmastu, palju palme ja puuvilja, mis siin õige odav. Tänavad puhtad ja korras, enamasti asfaldist.

Malaagast sõitsin Cadixi. See on väga vanamoeline linn. Tänavad kitsad ja majad õige iseärased. Need on 4-, 5- ja 6-kordsed ja iga maja sees on hoovi asemel talveaed, kus kasvavad suured palmid. See on see linn, kust Kolumbus algas oma reisu Ameerikasse.

Küla mägedes Hispaanias. Elanikud asuvad koobastes, mille sissekäigud pildil näha.

Vaade San-Sebastianist.

Cadixi ümbruses on suured soola kogumise väljad, kus mereveest saadakse soola.

Cadixist edasi jõudsin Sevilla linna. See võrdlemisi suur linn on kuulus oma vanaaegse peakirikuga. Sevillast edasi läks teekond Cordobasse.

See linn oli omal ajal Hispaania pealinnaks, kuid praegu on võrdlemisi tähtsusetu linnake. Kuulus on Cordoba peakirik oma omapärase ilusa ehituse poolest. Kiriku sees on kolonnaad, mis koosneb 860 üksikust kolonnist nii, et terve kirik näeb seest välja nagu kolonnide mets.

Cordobast sõitsin edasi Toledosse. Nende kahe linna vahet on 379 kilomeetrit. Kaardil oli suurem osa teest märgitud kui „läbipääsev", mitte aga autoga läbisõidetav. Sõidul selgus, et tee on väga hea ja korras. Nüüd selgus, et tee oli tehtud alles viimase kahe aasta jooksul, kuna kaart oli antud välja 1926 a.

Samasugune seisukord oli teiste teedega, mis kaardil märgitud „halva teena". Sellised teed olid kõikjal väga hästi korda seatud.

Hispaanias alustati maanteede kordaseadmisega alles mõni aasta tagasi, ja kõige esimeses järjekorras seati halvad teed korda. Kui veel paar aastat möödub, siis võib oletada, et Hispaanias on niisugused eeskujulikud maanteed nagu mujal Lääne-Euroopas. Maanteede ehitus oli käsil üle riigi. Töö käis kõikjal ka pühapäeviti.

Siin on igalpool näha võrdlemisi palju välismaalt sissesõitnud autosid. Kõikides suurtes garaashides, kus tee peal sisse sõideti, ja teedel ja tänavatel paistsid silma teiste linnade ja välismaade numbrid.

Toledo on vana linn. Tänavad on seal nii kitsad, et autoga vaevalt mahub läbi. Tänaval ümber pöörata ei saanud, vaid seda tuli teha risttänaval. Mõnes kohas läheb tänav nii kitsaks, et auto enam üldse ei mahu läbi.

Nii Toledo, kui ka teiste sarnaste linnade ääres on teeharudel väikesed poisikesed, kes teenivad endale ülalpidamist seega, et ootavad võõraid autosid, et neid juhtida hotelli, garaashi või läbi linna. Tegelikult tuli ka tarvitada nende poiste abi, sest võõral on täitsa võimatu kitsastel ja kõveratel tänavatel leida õiget teed.

Nähtavasti ka seepärast võis tänavatel silmata pea ainult Ford autosid, mis kitsastel tänavatel painduvamad kui teised autod.

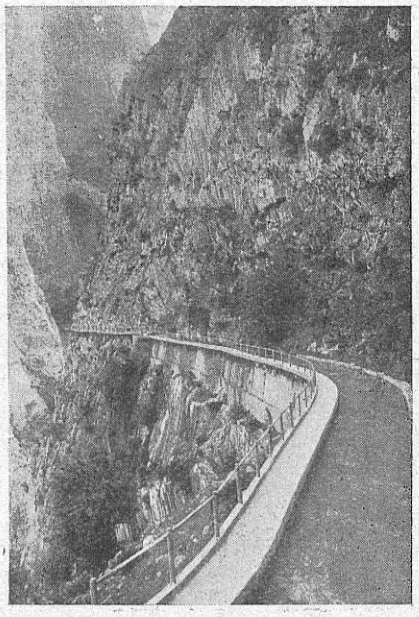
Toledost edasi Madridi läheb täitsa uus tee, mis on tehtud asfaldist ja nii lai, et kolm autot üksteise kõrval võivad vabalt sõita. Teel on käänakuid vähe ja seal kus need olemas, on ääred vastavalt kõrgemaks tehtud, nii et võib sõita justkui otse teel.

Madrid on moodne suurlinn ja vastab välimuselt teiste Euroopa suurlinnadele.

Peatusin siin kolm päeva ja sõitsin edasi San-Sebastiani. See on ilmakuulus kuurort. Siin on ka tuntud võidusõidutee, kus sageli rahvusvahelisi autode võidusõite korraldatakse. San-Sebastianist algas teekond tagasi Prantsusmaale ja õhtuks jõudsingi Bordeaux'sse Prantsusmaale.

Hispaanias oli elu Prantsusmaaga võrreldes õige kallis. Nii maksis keskmine lõunasöök meie raha järgi 5 — 6 kr., auto pesemine 7 kr., garaash 3kr. päevas jne.

Bordeaux'st läks teekond üle Tours'i, Pariisi ja Berliini jälle tagasi Tallinna.



Maantee Lõuna-Hispaania mägestikus. Maantee kõrval veejõujaama kanal (paremal).

Üldse sõitsin autoga sel teekonnal läbi 9000 kilomeetrit. Bensiini kulus ära 1965 liitrit, õli 60 liitrit. Auto juures ei tulnud mingisuguseid rikkeid ette ja mootor töötas kogu aeg korralikult, isegi tiivad jäid vigastuseta ja kriimustuseta.

See on pikem autosõit, mida meie autosportlastest senini keegi on teinud.

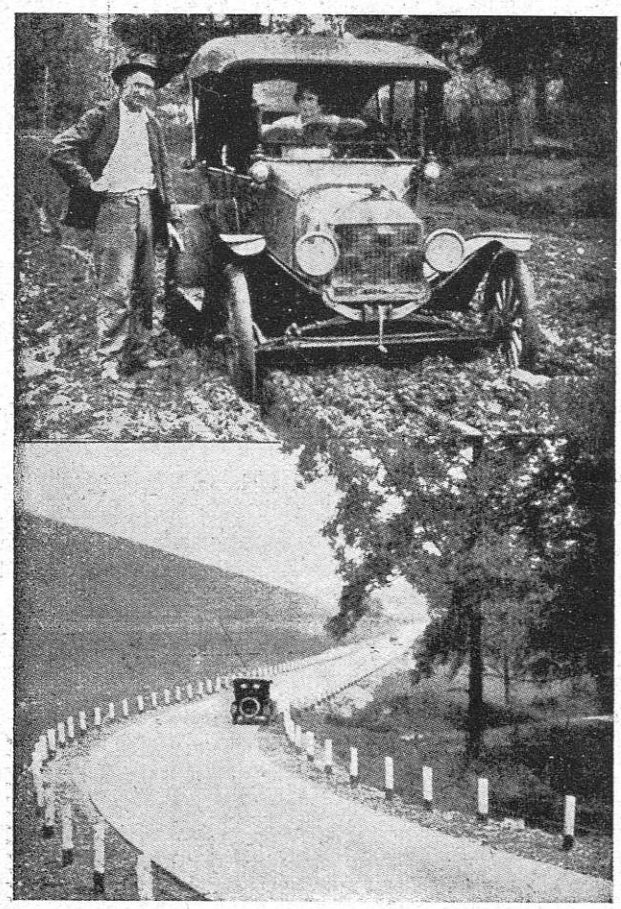
Iga autoomanik, autosportlane ja autojuht loeb ja soovitab teistele Eesti Autoklubi häälekandjat
„AUTO"

Kas on meie maanteed korras praegusaja liikumisnõuete kohaselt.

E. Käppa.

Eesti riigis on üle 22.200 klm. avalikke maanteid. Nendest I ja II klassi maanteid umbes 12.000 klm., ülejäänud on III kl. maanteed. Nagu sellest selgub, on meil küllalt lai ja arenenud maanteevõrk, mis üheks teguriks on meie põllumajanduse väljaarenemisele. Kui see maanteevõrk enam-vähem rahuldas endist liikumist, on ta automobiili ilmumisel liikumisevahendina saanud üle riigi mitte kaugeltki rahuldavaks ja kohati päris väljakannatamatuks. See on ka arusaadav, sest meie teed ei ole automobiili liikumise kohaselt ehitatud ega ka korda seatud, kuna raudteevõrgu arenemise kõrval senini meie maanteede tähtsus liikumise mõttes oli liialt tahaplaanile jäänud. Ainult linnad oma elanikkude rohkusega ja kiire juurekasvuga olid sunnitud teede eest hoolitsema ja neid korraldama vastavalt liikumisenõuetele.

Väljaspool linnu jäid maanteed endisesse seisukorda sellepeale vaatamata, et aja jooksul on nendel liikumine palju korda tihenenud, liikumas on neil koormad, mille raskus kümme korda suurem, kui varem liikuvate koormate raskus, samuti on mitmekordselt suurenenud maanteel liikuvate sõiduriistade kiirus. Loomulik, et endise viisi järele korraldatavad kruusaliiva teed praegustele liikumise nõuetele ei vasta ja nende seisukord aast-aastast halvemaks muutub, kui nende korrashoidmine liikumisenõuete kohaselt ei parane.



Rahvas maksab maksusid, kas tee on nii kui pildil üleval või all.

On päris selge, et riik ei jõua seda laia maanteevõrku mõnekümne aasta jooksul välja ehitada maanteedeks, mis igal aasta ajal sõitmiseks ajanõuete kohaselt head oleksid. Sellepärast peab esimeseks mureks olema teedevõrk esialgul vähemalt sarnasesse seisukorda viia, et nad, kuigi tolmused ja porised, igalpool läbipääsevad ja sõitmiseks hädaohuta oleksid.

Selle esialgse nõude täitmisele on juba asutud. On selgunud, et seda tööd võiks tarvilise arvu teehöövlite muretsemise järele, umbes 200 tükki, 4—5 aasta jooksul läbi viia. Maanteedele antakse nõuete kohane profiil, antakse vee äravoolu kraavid ja tihendatakse sõidutee pinda kruusaga. Sellega oleks maantee kõige suurem vaenlane — vesi — teepinnalt kõrvaldatud, teed oleksid kuivad ja kruusatamise järele mitte libedad vihmasel ajal, nagu nad praegu on.

Edaspidine profiili korrashoid sünniks teehöövlite abil, mis alaliselt igaüks oma raiooni teel liiguks.

Selle esimese järjekorra töö läbiviimise järele tuleks üleminna maantee pealispinna väljaehitamisele. Senini on meil harrastatud väljaehitamiseviisi, s. o., on ehitatud sillutatud ja killustik kiviteed. Nii nagu 100 aastat tagasi Šoti insener Mac Adam neid teid ehitas ja korras hoidis, on see kuni praeguseni selleks jäänud. Tõelikult on makadamtee kivikildudest teekattega, kus kivikillud vett ja rühke juurde lisades raske rulliga tihedaks kehaks kokku surutakse, kogu 19 aastasaja ökonoomsem maanteekindlustamisviis. Auto ilmumise ja üldse raskema ja tihedama liikumise järele tulid ilmsiks selle ehitusviisi nõrgad küljed.

Missugused on siis praegusaja nõuded meie maanteedelt?

Kodanik, kui maanteede tarvitaja ja nendel liikuja, nõuab kõige pealt sarnaseid maanteid, mis porist ja tolmust puhtad oleksid; *liikumine* nõuab siledat ja elastilist maantee sõiduteed, et sõidukid võiks liikuda julgelt ja ruttu; *maanteeperemees* — kergelt puhastatavat, kõigi aastaaegadele vastupidavat, püsivat ja ökonoomilist teekatet.

Vaadeldes nende sihtpunktide alusel tänapäeva ehitusviise, millest võime järgmisi märkida:

Sillutatud teed. Sillutatud teid tehakse meil munavõi klombitud kividest, kusjuures alati peame arvestama vahedega sillutuses, mis mudaga ja kõntsaga täituvad ning kuival ajal sealt tolmuna sõitmisel ülesse tõuseb, põrutuste ja raputustega tema konarlise pealispinna tõttu, ei ole sarnaselt kindlustatud maantee sõidutee sõitmiseks, iseäranis aga autosõitmiseks kuigi soodus. Sellejuures on sillutatud teed kallimatest, kuna need teed peale ehituskulude veel suurt korrashoiu kapitali nõuavad.

Vesimakadam teed meie oludes ja tänapäeva liikumise tõttu, kuigi nad liikumise mõttes palju rohkem rahuldavad kui sillutatud teed, ei ole enam vastupidavad ja nende korrashoid on liiga kallis.

Kui meie maanteevõrgu I ja II kl. teid nende kahe ehitusviisi järele ehitada, nõuaks see riigilt kulusid vähemalt 204 miljonit krooni, kuna nende teede aastane korrashoid kulusid nõuaks umbes 1,2 miljonit krooni.

Siit näeme, missuguseid suuri kapitaale vajab maanteede väljaehitamine eelmise kahe ehitusviisi jä-

rele sellepeale vaatamata, et nad mõlemad suurte puudustega on.

Vanemad riigid on seda juba ära tunnud ja viimastel aastatel palju katseteid ehitanud sarnaselt, mis nende kahe eelmise ehitusviisi puudusi püüavad kõrvaldada.

Nendest teedest oleks nimetada betoonteid, mis viimasel ajal iseäranis Põhja-Ameerika Ühisriikides laialt on edenenud. Ka nendel teedel on omad puudused, mis selles seisavad, et betoon hõlpsasti praguneb, mille tõttu teepind inetuks muutub ja tee katte korrashoid kalliks läheb. Ka on teada, et betoontee peale ehitustööde lõpetamist veel aega nõuab betooni kõvenemiseks, mis aja jooksul liikumist maanteel olla ei tohi. Missugust kahju maantee kauemaks ajaks sulgemine rahvamajandusele toob, on selge, ilma et selle juures pikemalt peatuda tarvitseks. Siiski tuleb alla kriipsutada, et betoonteede parandamine väga raske ja kulunõudev on. Ajakirjandusest leidub tihti teateid Ameerika viimaste aastate suurejooneliste betoonteede ehitamise kohta. See on seletatav Ameerika oludega ja resurssidega, mis teised on kui meil. Vaatamata selle peale, et suurem jagu Ühisriikide teid asfalteeritud on, laieneb seal betoonteede ehitamine aast-aastast ja mineval aastal ehitati asfaltteid ainult umbes 23% rohkem kui betoonteid. Suur betoonteede ehitamise kasv on tingitud sellest, et Ühisriikides nagu füüsiline nõue on maad ja linna heade teedega ühendada. Samuti on viimastel aastatel Saksamaal betoonteede ehitamine kiirelt levinenud, nii et iga järgmine aasta eelmise aasta ehitused mitme saja protsendi võrra ületab. Ka Rootsis on katseid tehtud ja oma betoonteede tüüp välja kujunenud, mis Rootsi kliimale vastab. Mineval aastal ehitas Tartu maavalitsus samuti katsena 50 j. mtr. betoonteed. Selle katse tagajärgedest oleks veel raske midagi ennustada. Kuid olgu kuidas on selle esimese katsega, on ja jääb betoonteede ehitamisel meil võimalusi, kuna sarnaste teede ehitamiseks tarvitaksime ainult ja üksi kodumaa materjali.

Mitme aasta kestel tehtud katseteed kodumaa asfaldist, asfalt-betoonist ja pealispinna katmised bitumeniga lahendavad ka nende materjalide tarvitamise võimalust meie maanteede väljaehitamisel. Siin on jällegi suureks plussiks see, et me tarvitada võime kodumaa tööstuse saadusi.

Kui need katsed materjalidega selguvad, võib meie maanteede seisukord aast-aastani paraneda. Seni kui maanteede üldseisukord vilets on, ei tule mõtelda selle peale, et maanteid põhjalikult ümber ehitada, vaid ennem rahuldaks see, kui meie maanteed saaks otstarbekohase pealispinna kindlustuse. On ju päris selge, et senised sillutatud ja killustik teed ei kõlba. Neid mõlemaid materjale tuleb edaspidi tarvitada sõidutee aluse tegemiseks, mille peale asetatakse teine sile ja elastiline kattematerjal.

Üheks väärtuslikumaks pealispinna praegusaja ehitusmaterjaliks osutub bitumen. Bitumeni ülesanne on üksikuid kivikilde üksteisega kittida, mis võimaldab saada tihedat, vahedeta ja elastilist sõidutee pealispinda, mis teekoormatusele vastupidav ja ühtlasi annab tolmust vaba ja kolinata maantee.

Bitumen tuleb tarvitusele maantee pealiskatte ehitamisel järgmistel juhtumistel:

1) Pealiskatte imbutamisel (spramekseerimine)
2) Asfaltbetooni ja liivabetooni tegemisel
3) Asfaldiga imbutatud makadam
4) Valatud asfalttee

Viletsal ja roopalisel maanteel võib auto ka vilunud juhi käes kraavi lennata.

Bitumeni all mõistame süsivesiniku ühenduslisi aineid, mis väävli süsinikus sulavad. Kuna asfaldis nagu ta looduses on, kõige rohkem 62% bitumeni leidub, saab Meksiko tooresõli destilleerimise kaudu ainet, mis sisaldab bitumeni üle 99%. Need ained on turul müügil Spramex ja Mexphalt nimede all.

Maanteede ehitamisel tarvitatava bitumeni erikaal ei pea olema alla 1,0 ja kuna tema maht kuumundamise tõttu suureneb, tuleb bitumeni töö juures segusse panna kaalu (klg.) järele, mitte aga mõõdu (liiter) järele.

Selle juures on tähtis bitumeni sissetungimise võime ja sulamisepunkt. Nii võetakse kerge koormatusega sõiduteel bitumeni suurema peneratsiooniga kui teedel, mis raskelt koormatud on ja soojatel maadel madalama peneratsiooniga kui külmadel maadel. Samuti näitavad katsed, et õhemate kihtide juures pehmemat bitumeni tuleb tarvitada.

Ka on tõrv maanteede pealiskatte ehitamisel tähtis aine ja tema tarvitamine meie teedel on positiivseid tagajärgi annud. Bitumeni hulk tõrvas on 20 kuni 60%. Inglismaal tarvitatakse suvekuudel segu, kus 40% Spramexi ja 60% tõrva on, kui kõige otstarbekohasemat segu. Jahedatel aastaaegadel aga segu, kus 30% Spramexi ja 70% tõrva.

Majandusliselt neid kahte ainet võrreldes näeme, et kui bitumeni erikaal on ca 1,0 ja tõrva erikaal 1,2 kuni 1,4 ja kui mõlemaid aineid kaalu järele osta, on bitumeni mahu järele keskmiselt 33% rohkem kui tõrva. Kuna bitumeni ja tõrva katte vastupidavust võrdselt tuleb võtta, on bitumeniga kaetud pinnasuurus keskmiselt $^1/_3$ suurem kui tõrvaga kaetud pind.

Pealiskatte ehitamise juures on esimene nõue, et tema alus korras oleks. Killustik peab kinnisõidetud olema. Kui viimane järele annab ei saa ka ülemine kate kindel olla. Sellepärast tuleb pealiskatte ehitust mitte varemalt 4 — 12 kuud peale aluse sõidu all oleku ette võtma. Ka tuleb killustiku tegemisel valvata, et tarvitatud ei saaks saviseguseid aineid, vaid teravat liiva ja kõvakivi rühka.

Prooviteedel on senini paremaid tagajärgi annud külma asfaldiga (emulsioon) kaetud teed. Selle ainega on paari aasta jooksul katseid tehtud ja katsed näitavad emulsiooni kõrget väärtust, mis nõutavat teepinda saada lasevad. Mis seda ehitusviisi meil ei levita, on asjaolu, et meie oma tööstus veel väärtuslikku emulsiooni ei oska valmistada.

Ka peab tee pealispind külma asfaldiga katmisel põhjalikult puhastatud olema. Katmiseks tuleb tarvi-

tada savipuhast rühka 0,5 kuni 1,0 cm. suurte teradega. Savi ja maaga külm asfalt ennast ei seo.

Veega tehtud killustikud tulevad enne emulsiooni peale panekut hoolsasti puhastada, iseäranis sõnnikust, sest ammoniaaki sisaldavad ained ei seo külma asfaldiga. Selle materjali tarvitamine on lihtne ja hõlbus. Emulsioon valatakse teepinnale ja riisutakse kummist rehadega ühetasaselt laiali, nii et esimene kord umbes 2 — 2½ klg külma asfalti ühe r.- mtri teepinnale peab tulema. 1 kuni 1½ tunni pärast tuleb rühaga teepind katta, mille järele teed kohe sõitmiseks võib avada.

Külma asfaldiga pealispinna katmiseviis omab erilise tähtsuse maanteede pealispinna kordaseadmisel, sest ta lubab kõiki bitumineerimise töid teha külmalt, mis vähendab töökulusid, mis kuuma töötamisviisi juures möödapääsemata on.

Meie seisame praegu automobiilisõidu kasvamise ajajärgu kui tõsiasja ees, see asjaolu nõuab kindlaid teid ja vastavat teede pealispinna ehitust. Endiselt tehtavad killustik teed jäävad tahaplaanile, kui mitte kõlbulikud. On nõue tarvitada nende teede ehitusel sideainet, mis killustiku kitiks ja maantee pealispinnale kindlustuse ja vastupidavuse annaks pingetele, mida jõuvankrite liikumine esile kutsub. Nende sideainete keskel omavad bitumenid esimese koha. Sellepärast on meie ülesanne bitumineerida kõiki olemasolevaid kindla alusega teid, et neid vastupidavaks teha jõuvankrite liikumisele.

Ameerika autovarga seletused.

Ameerika, autode kodumaa, on ühtlasi piiramatute võimaluste maa, ka autode varastamise alal. Iga aasta varastatakse seal keskmiselt 300 miljoni dollari väärtuses autosid. Suurim osa neist saadakse hiljem kätte, kuid mitme miljoni dollari väärtuses jääb neid igavesti kadunuks. Ja needki, mis kätte saadakse, on harilikult varaste poolt rikutud.

Autode varastamine on, nagu iga teinegi varguse ala, arenenud kunstiks ja elukutseks. Kõigepealt varas peab oskama juhtida autot. Ja veel rohkemgi: ta peab olema ekspert autode alal. Ükski auto lukk ja ka kõige keerulisem lukustamise aparaat, ei tohi teda takistada. Lukustatud uks, katkestatud süütevool, kinnilukustatud rattad — iga leiduse vastu peab ta meister olema.

Mida see elukutse nõuab, sellest laseme jutustada tuntud autovarga, kes praegu vanglas viibib.

„Mu nimi pole tähtis. Chicagos ja St. Lousis peetakse mind osavaimaks autovargaks. Oma elus olen varastanud ligi kakssada autot. Nüüd olen vanglas autovarguse pärast ja mul on aega kolmest kuni viie aastani „mõtelda järele" — nagu kohtunik, kes mind siia saatis, käskis teha. Ja ma olengi teinud seda. Kui ma siit kord välja pääsen, siis jätan teiste autod rahule. Võiksin muidugi veel 200 autot varastada, kuid ma olen otsustanud leida endale uue elukutse. Ja seepärast võingi endise elukutse saladused avalikuks teha.

Kõigepealt pean ütlema, et suurim osa autoomanikkudest on hoolimatud — nad teevad autode varastamise kergeks. Imestage, kui tahate, kuid ma ütlen, et suurim osa autodest varastatakse kümne minuti kestel, kui omanik on ta tänavale seisma jätnud. See ei tähenda siiski seda, et varguse sepitsemine nii vähe aega nõuaks. Kui ekspert-autovaras tahab autot, siis uurib ta hoolega kõik asjad, mis varastada kavatsetud autoga ühenduses. Esimeses järjekorras uurib ta omaniku iseloomu. Kas on tal viisiks autot lukustada? Kas jätab ta auto alati samale kohale, kaua ta harilikult auto juurest eemal viibib jne. On kõik see selge, siis tuleb tutvuneda auto lukuga. Tuleb ka selgusele jõuda, millal politsei mööda läheb ja kuidas võimalik on ära sõita varastatud autoga.

Suuremal osal autodest on kolm kuni neli lukku. Mida rohkem neid on, seda rutemini väsib autoomanik nendega mängimast. Ta lukustab viimaks ainult süütesüsteemi. Minule on aga selle luku lahtitegemine kergem kui sardiinipurgi avamine. Ja tarbekorral võib ju süüteks saada voolu traadiga väljastpoolt ja mööda süütaja lukust.

Revolvriga ähvardades võetakse autosid omanikkudelt harva. On olemas palju kergemaid teguviise. Oletame, näiteks, et mul on olemas Blank-auto. Nüüd tahan ma varastada teise samasuguse. Selle otsingi üles. See peab aga sarnanema täpselt minu omale. Oma auto paigutan ma samale seisukohale, kus varastada kavatsetud autogi seisab. Siis lähen kauplusse ja tulen sealt kohe tagasi, kuid mitte oma auto juure, vaid selle teise, mis varsti peaks olema ka minu oma. Asun luku kallale. Kui nüüd omanik peaks järsult kohale ilmuma, mis siis? Imestun selle üle ja siis „saan aru", et olen „eksikombel" hakanud võõrast autot parandama. Järgneb naeratus ja vabandus. Näitan oma

Varastatud autod New-Yorgi politseiplatsil.

sõiduki poole, mis mõni samm kaugemal reas seisab. Lihtne „eksitus", muud midagi. Aga kui omanik oleks natuke kauem viibinud, siis poleks ta küll enam oma autot eest leidnud.

Samasuguse trikiga varastatakse ka autosid perekondade poolt. „Perekond" koosneb mehest, naisest ja lapsest. Ja mida väiksem on „perekonna" baby, seda parem. Kes võib niisugust perekonda kahtlustada ja teda politsei kätte anda?

Kui ma oma karjääri alustasin, siis mängisin ma tihti autovahi osa. See sündis järgmiselt: Keegi sõidab autoga avalikule autode seisukohale. Lähen tema juure ja mütsi tõstes teatan, et olen määratud autode vahiks. Näitan ka sealjuures metallist numbrit, mis peab kinnitama, et tõesti olen vaht. Autoomanik usaldab mind, annab mulle oma auto võtme ja palub ta

Kui uks lukustatud, lõigatakse klaas katki.

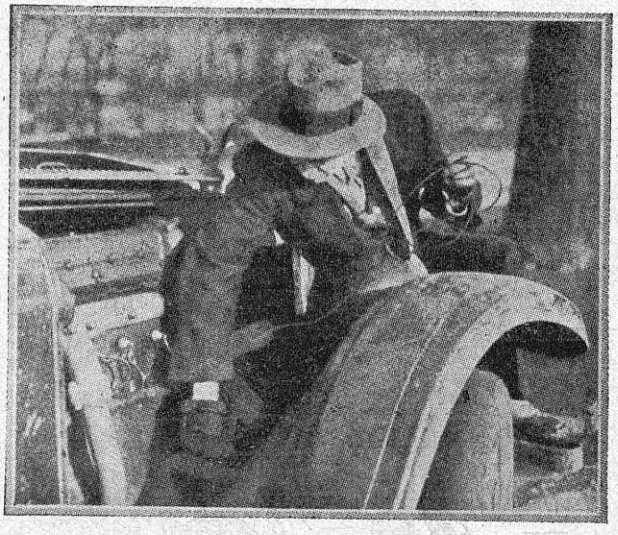
autot tarbekorral edasi nihutada. Ja ma liigutangi: kui ta tagasi tuleb, olen mina juba tema autoga kadunud....

Tagavarakummide varastamine on autovaraste spetsiaal-ala. Ükski lukk ei takista tagavarakummi kadumist, eriti veel siis, kui see kummi on uus. Auto küljes olevate tagavaraosade lukud on lihtsad, parimad neist on autovabrikute omad, mis juba auto ehitamisel valmistatud.

Autovaras on harilikult hästi riietatud, ta on intelligentne ja tihti hea haridusega. Nagu näiteks mina. Minul on keskkooliharidus ja peened kombed. Kuid nagu tähendatud, kavatsen siit vanglast pääsedes otsida endale uue elukutse."

See oli autovarga enesepaljastus. Vaatame nüüd, mida Ameerika politseil on öelda asja kohta. Suurematest linnades on politseil eriline autovargusi selgitav osakond. Niisuguste osakondade poolt on selgeks tehtud: 1) et suurim osa autode omanikkudest aitavad oma hooletusega autode vargaid; 2) peaaegu ükski autoomanik ei tunne oma autot muust kui numbriplaadist; 3) kõik varastelt kättesaadud autod on rikutud ja 4) suurem osa röövimisi ja tapmisi pannakse toime kurjategijate poolt, kes sõidavad varastatud autodes.

Autovaraste tabamine pole politseile kerge, sest harva sünnib see tulevahetuseta. Jultunud vargad on tihti ka mõrtsukad. Vargusi soodustavad seadused, mis iga osariigis isesugused. Mõnedes osariikides on seatud sisse autopassid, teistes mitte. Keerulised lukud ja passid aga vargusi ei takista, sest esimesi võib murda ja avada, passisid on võimalik võltsida või põgeneda mõnda teise osariiki. Autode kinnipüüdmine on veel eriti raskendatud selle läbi, et kõik sama tüüpi autod on täpselt üksteisele sarnased — ainult sõidunumber ja mootorinumber eraldavad neid teineteisest. Vargad aga viilivad mootorinumbri maha, panevad sõidunumbri asemele valenumbri ja, kui aega, siis ehitavad auto kere ümber ja värvivad selle hoopis teistsuguseks. Kõik tehakse nii osavasti, et isegi omanik ei tunne oma autot pärastpoole.



...tarbekorral võib ju süüteks saada voolu tehes traadiga ühenduse väljastpoolt süütelukku.

J. E. KUHLMANN

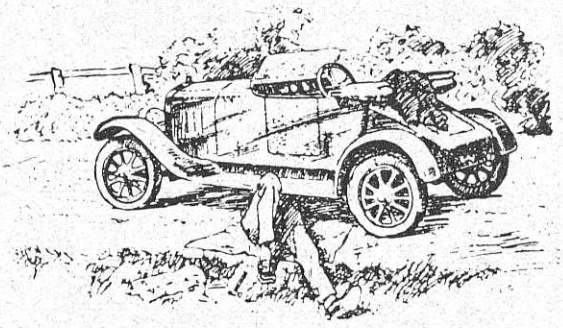
Tallinnas, Kotsebue 13. Kõnetraat 9-82.

ENGROS MÜÜK

BENSIIN.
PETROLEUM.
MASINAOLID.
MOOTORÕLID.
NAFTA.
MASUT.

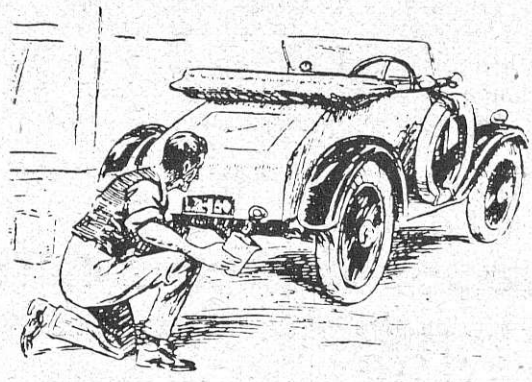
Kerge juurepääs autoosadele.

Auto kasutamisel, eriti sõiduauto juures, on väga tähtis, et juurepääs üksikutele osadele ja nende lahtivõtmine oleks hõlbus ja kiirelt teostatav. Mida kergema vaevaga see sünnib, seda kergemini ja odavamini on võimalik rikke puhul viga kõrvaldada ja seda odavam on auto tarvitamine. Teatud auto tüüp võib muidu väga hästi olla ehitatud, kuid selle korrashoid võib seevastu olla väga aegaviitev ja kulukas.



Maanteel.

Viimase kolme-nelja aasta auto arenemine näitab, et auto alusraam on viidud märksa madalamale. See asjaolu võimaldab, eriti käänakutel, rohkem stabiilsust kui endine kõrge tüüp. Järgmisena võib tähele panna otstarbekohasemat ruumi kasutamist eriti auto pikkuse juures. Selleks on 8-tsilindriliste mootorite juures, näiteks, tarvitusele võetud V-mootori ehitus, mis võimaldab ehitada autot lühemana.

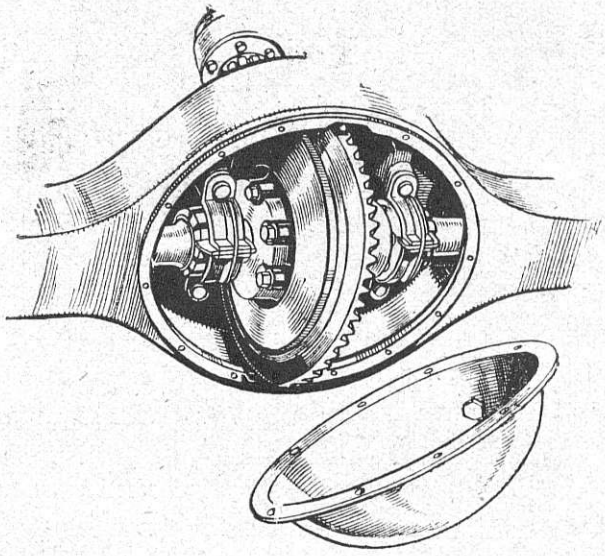


Tülikas tagumiste vedrude õlitamine.

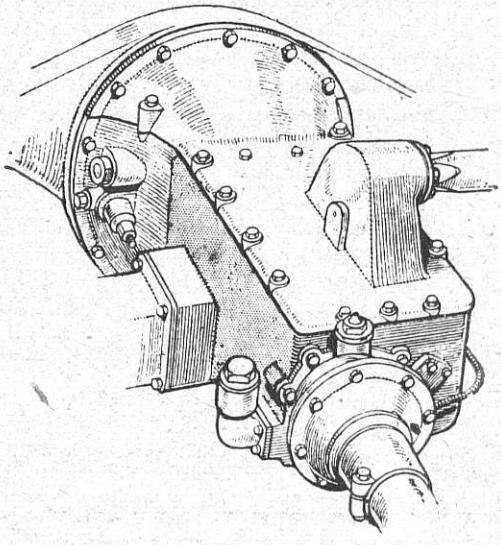
Need asjaolud on surunud auto üksikud osad veel rohkem kokku, mis remonditegemist jällegi raskendab. Kuna iga praegusaja auto juures remonditegemine tarvilik, seepärast on sarnane auto, mis muidu ühesuguse headuse juures hõlpsamini laseb end lahti võtta, kasutamisel ikkagi odavam.

On olemas autotüüpe, kus juht peab ronima auto alla, kui siduri juures on tarvis midagi järele vaadata või jälle on tarvis keerata terve rida kruvisid lahti, et määrida vedruühendusi. Igaüks, kes oma autot ka hästi hindab, ei saa hoiduda meelepahst, kui tuleb ette porisel maanteel auto juures midagi järele vaadata või korda seada ja eriti veel siis, kui juurepääs osadele on raske ja tülikas.

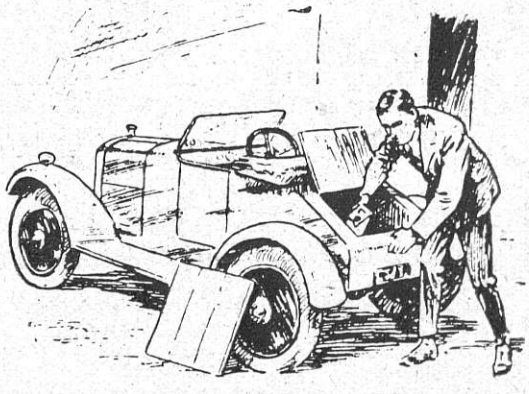
Eriti tähtis auto kasutamisel on hõlbus määrimine. Määrimise juures on esikohal jälle vedruühenduste määrimine. Teised tähtsamad liikuvad osad on õliga täidetud ruumis ja määri-



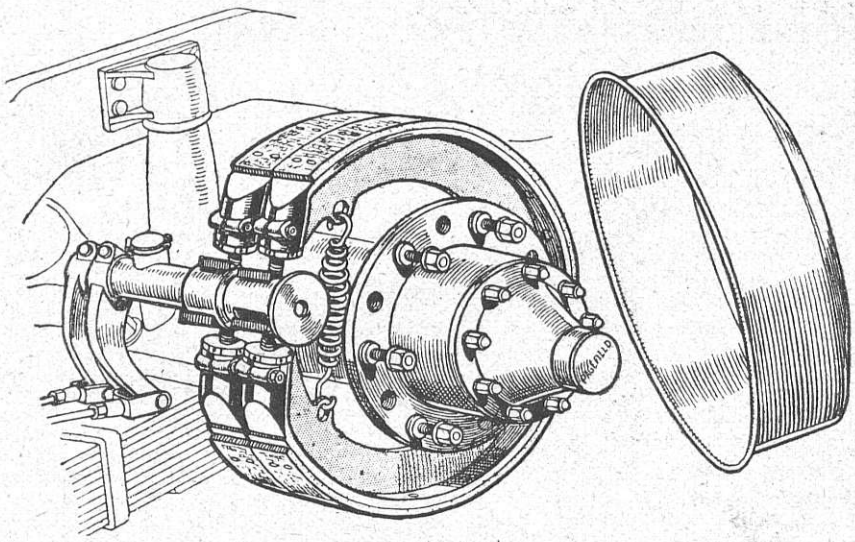
Kergesti lahtivõetav differentsiaal Studebaker auto juures.



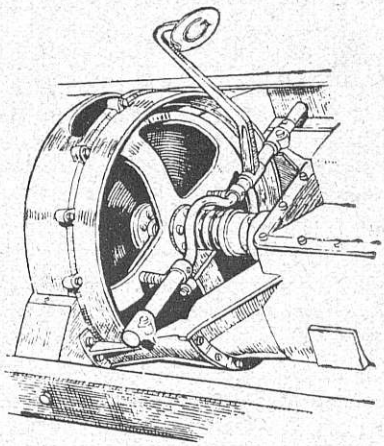
Inglise Dennis veoauto käigukasti ja siduri kaan on ühine.



Hõlbus tagumiste vedrude määrimine.



Inglise Pagefield auto kergesti lahtivõetav tagumine pidur.



Kerge juurepääs Inglise Dennis auto sidurile.

takse mootori töötamisel automaatselt. Esimeste vedrude määrimine on harilikult kergesti teostatav. Tagumiste vedrude juures ei ole see igakord nii. Mõne tüübi juures tuleb kas auto alla ronida või jälle plekk katteid lahti kruvida, et määrdekohtadele ligi pääseda. Sarnased tülikad määrdekohad jäävad sagedasti lohakile ning peab väga korralik autojuht olema, et ta siin talitaks tarviliku hoolsusega.

Järgmine tähtis nõue on, et juurepääs käigukastile oleks kerge. Esimene nõue siin on, et põrandaklapp oleks kergesti äravõetav ja tarvilise suurusega, nii et pääseb igale kruvile ja osale tööriistaga lahedalt juure. Ehkki see nõue täitsa loomulik paistab olevat, ei ole see iga autotüübi juures nii lihtne. Sest on olemas autosid, kus tagumine sild ära võtta ja kardanvõll tuleb välja tõmmata, et võimaldada remonditegemine käigukastis. Mõnede tüüpide juures koosneb käigukasti kaas kahest osast, millest üks on väike avaus järelvaatuseks, kuna tervet kaant ei ole tarvis ära võtta. Inglise Dennis autol on, näiteks, käigukasti kaas ühine siduri kattega. Väliselt paistab see võrdlemisi kena, kuid korrashoiul ei ole sarnane ehitus just täitsa otstarbekohane. Kui on tarvis sidurit järele vaadata, tuleb kruvida siin terve käigukast lahti.

Tagumise silla ja differentsiaali lahtivõtmine on harilikult kergesti teostatav. Kuid ka siin on üksikuid tüüpe, kus see on võrdlemisi raske. Eriti soodus lahtivõtmise mõttes on Ameerika autodel omane banjo-tüüpi sild.

Edasi võiks nimetada tagumiste rataste pidureid, millede järelevaatus ja lintide vahetus sagedasti ka võrdlemisi tülikas ja aegaviitev toiming ning kutsub õigustatud meelepaha esile.

Kui kergesti lahtivõetavad need pidurid võivad ehitatud olla, selleks olgu näitena toodud Pagefieldi auto piduritrummel. Siin võib otsekohe piduri juure pääseda, kui ratas ja piduri trummel vaja ära võtta.

Need oleks üksikud näited sellest, kuidas auto osade otstarbekohane ehitus võib teha auto korrashoiu märksa hõlpsamaks ja odavamaks.

Autoühendus:

Tallinn - Pärnu - Tallinn.

Ärasõit Tallinnast iga päev kell 4,30.— Hollandi t. 50 tel. 41-91

Piletite eelmüük Tallinnas Veneturg nr. 1 Karl Bertrami ärist, tel. 25-35

Pärnust - Tallinna

Ärasõit iga päev kell 5 p. l. Hotell BRISTOL'i eest

Piletite eelmüük — Hotell BRISTOL tel. 150.

Sõiduhind Kr. 7.50 ═══ Sõidukestvus umbes 4 tundi. Kindel, kiire ja mugav.

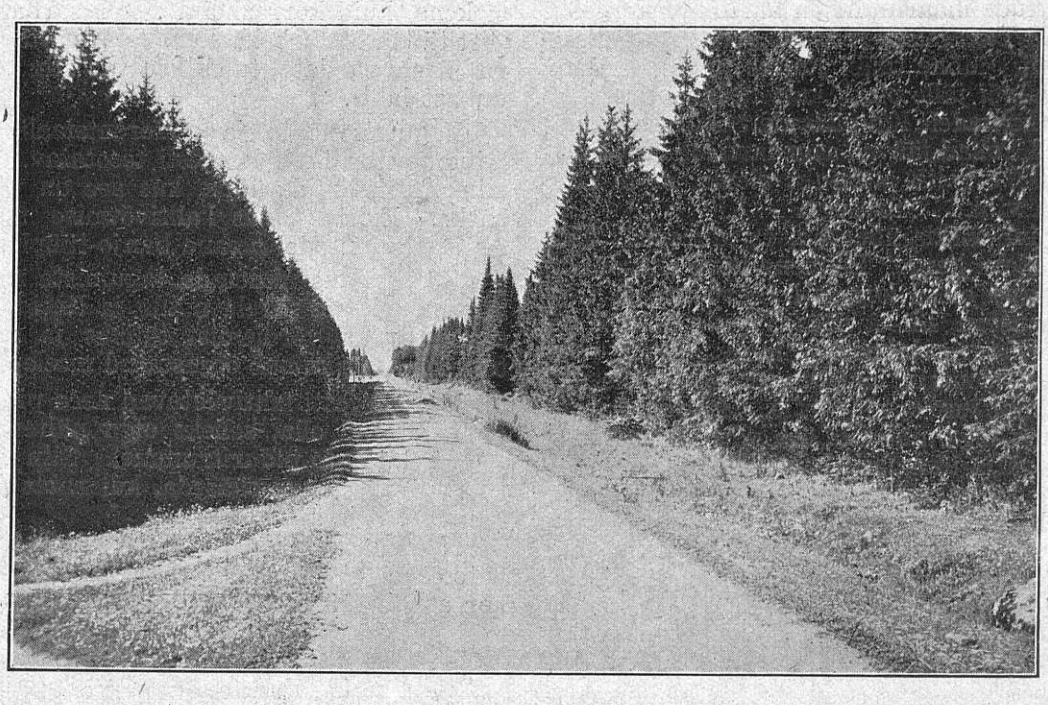
Liinipidaja ED. KLIMBERG.

Eesti põhjarannik.

Meie kodumaa põhjapoolseks riigipiiriks on meri: Haapsalust—Paldiskist—Tallinnast kuni Narva-Jõesuuni lookleb sakiline Soomelahe kallas, sünnitades Haapsalust kuni Kundani paljusid sügavaid lahekäärusid, poolsaarekesi ja edasi Aserist kuni Narva-Jõesuuni jäädes enam-vähem sirgejooneliseks. Seda piirijoont märgib kõrge klint — paekõrgendik, mis kohati otse merelaineteni ette tormab, kohati taganeb mitme kilomeetri võrra merest eemale, kohati kahaneb, justkui kaob maapõue, kohati kerkides üle 50 meetri kõrgusele. Kohati on klint paljas — kõliseb kiht-paas, kohati on kaetud mullaga, rohelisega. Lopsakad lehtpuud, tihedad põõsastikud, uhked männi- ja kuusemetsad on paisatud sinna-tänna; ojakesed, jõed oma uhkete koskedega (Keila, Jägala, Narva), orud, koopad, igasugused käärud ja lõukad mitmekesistavad selle müüri arkitektuuri. Iga kilomeeter pakub uut male taganenud, on madalam vahe-maa kuni merekalvaadet, omapärast ilu. Seal, kus paeselg rannast eedani täis rohelist, metsa, niitusid, elamuid. Nii Tsitre,

Sillamäe.

vitajaid ja turiste meelitanud. Aga seda uhkemad, ilusamad kohad, kus paekallas läheneb merele. Ta seisab uhke kõrge müürina, mis kohati üleni rohelisega



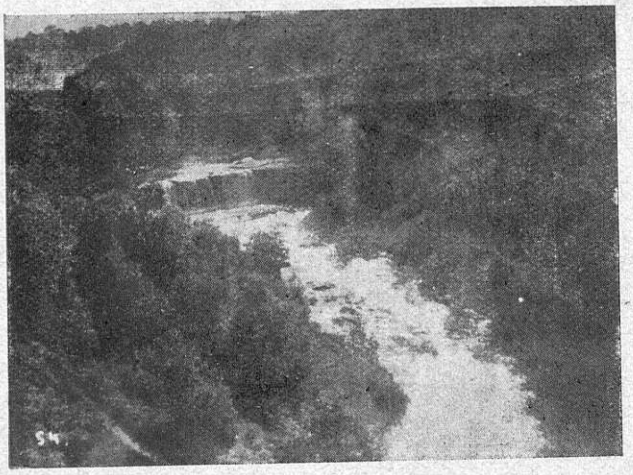
Osa maanteest Kolga ligidal Harjumaal.

Loksa, Käsmu, Võsu, Selja — kõik lopsakalt rohelisküllased, metsarikkad, kaunide ojakestega, jõgedega, vaiksed rannaäärsed kohad, mis juba ammust ajast su-

Merikülа.

kaetud, kohati aga ihupaljas oma konarlise kiht-kehaga ja hambulise, sakilise servaga. See müür, eriti tervikuna esinev 50 — 60 kilomeetri pikkusel Aseri ja Meriküla vahel, on meie põhjaranniku suursugune omapärasus ja oma ilu poolest on toredaim üle terve Balti mere end. Vene pealinnast kuni Taani pealinnani. Ja terve meie põhjarannik Paldiskist, Kloogalt, Keila-Joalt Rannamõisast kuni Kunda- Aseri- Merikülani Narva-Jõesuu all tore 200 kilomeetri pikkune haruldaselt ilus looduse kingitus rahvale, kes pidi nii raskeid musti päevi nägema oma ajaloo vältel.

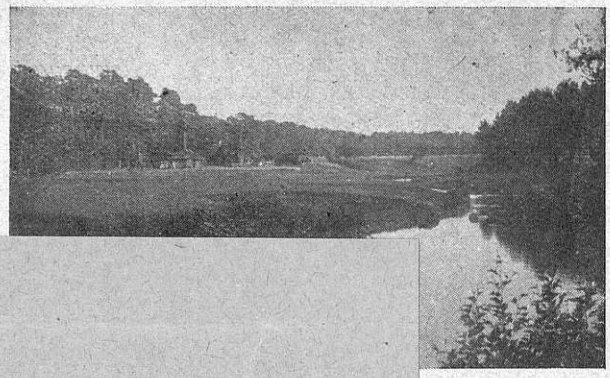
Niisama, nagu Vene ei osanud üle ilma kuulsaks teha oma Krimmi ja Kaukasuse loodusiludusi, ei osanud sinna maailma ilusamaid kuurorte ja puhkekohti luua, kuigi Loodus on sünnitanud sinna maakera ilusamad nurgad, niisama ei suuda meie oma põhjaranniku loodusiludusi küllalt populariseerida, kuna Läänе-Euroopas mõne meie põhjarannikust märksa kehvemast kohast on tehtud uhked ja moodsad kuurordid. Siiski on ranniku ilusad nurgad meelitanud üksikuid



Keila-Joa.

neid külastama, nende kuulsus ka levinud ja nüüd teavad paljud, et loodusilu poolest kuuluvad meie ilusamate maastikkude hulka esijoones Klooga, Rannamõis, Keila-Joa, Loksa, Võsu, Selja, Kunda, Ontika, Toila, Sillamäe, Udria ja suursugune Narva-Jõesuu.

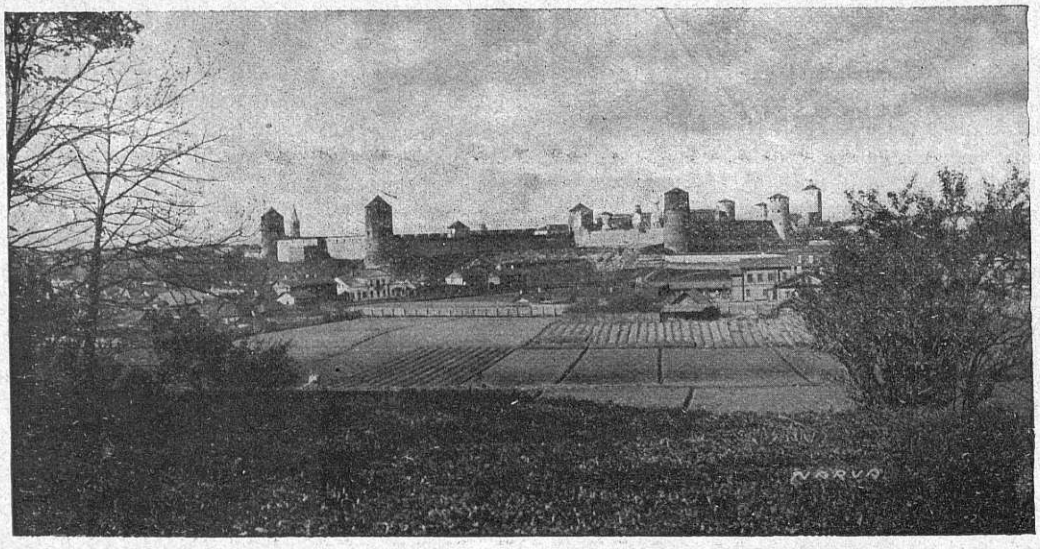
Ühendus nende ilusate kohtadega on peaaegu hea



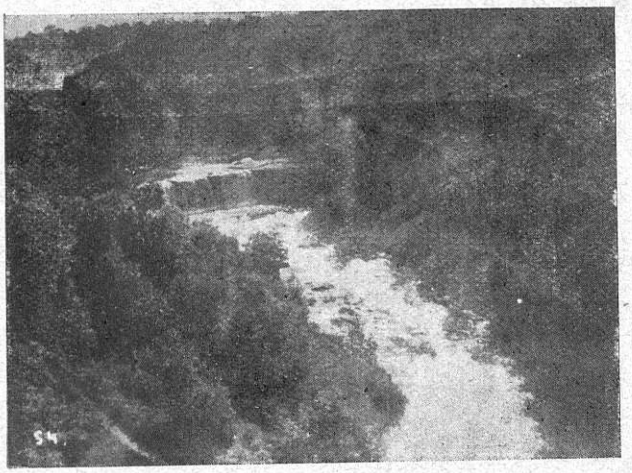
Eksituse tõttu on lhk. 87. piltide „Tänav Barcelonas" ja „Ed. Klimberg oma Renault autoga Carcassone'is Lõuna-Prantsusmaal" allkirjad ümbervahetatud, mida lahkesti õiendada palume.

dis. Seal leidub rohkem võimalusi ööbimiseks ja seda ka arusaadavatel põhjustel: juba mõnikümmend aastat tagasi „leiti" see pärl, Narva-Jõesuu, ehitati rohkesti suvilaid, suuri ja väikesi maitserikkaid, intiimseid ja suursuguseid ja enne ilmasõda oli siin kihav ja suurejooneline suvitushooaeg. Rahavürstid ja seilased ja teadlased armastasid Narva-Jõesuud ja seda päris teenitult: on ju Narva-Jõesuu merikallas, lai, ühetasane, pehme liivaga kaetud, tasase põhjaga supelrand, ilusad ümbrused, kena loodus ja hõlbus juurepääs, kõik kokku tingimused, mis harva leiduvad koos sarnases külluses, nagu seda siin olemas. See on suvituskoht, millele omal ajal anti kaunis euroopalik välimus teede ja ehitustega, kuid mis kuulub oma enese ilu poolest otse haruldasemate hulka. Kahjuks on meie karm ilmastu ainult paar kuud aastas heldem Narva-Jõesuu vastu ja nii saab üürikest aega nautida seda põhjamaade pärlit... Narva-Jõesuust saab jõge mööda Narva. Ilusad kaldad, metsarikkad, luulelised; ilus, suursugune jõgi, mis Narva linna all suurepärase kosega kaunistatud. See kosk on suurim mitte ainult Eestis, vaid Euroopas, on päris meie Niagaara. Tema vahutav metsik ilu kütkestab, tarretab vaatlejat, aga

Toolse varemed.



NARVA.
Jaanilinn
(Ivangorod)



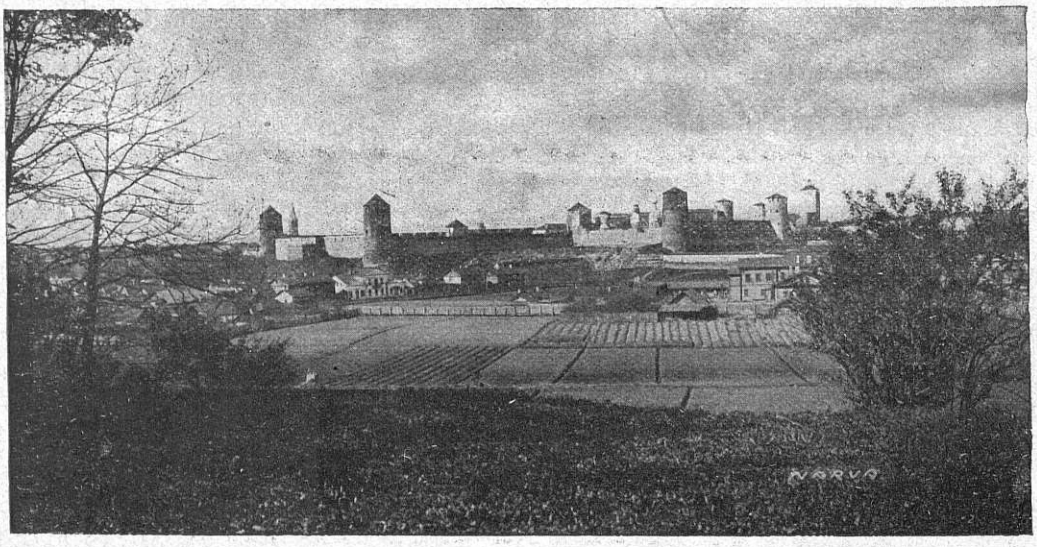
Keila-Joa.

neid külastama, nende kuulsus ka levinud ja nüüd teavad paljud, et loodusilu poolest kuuluvad meie ilusamate maastikkude hulka esijoones Klooga, Rannamõis, Keila-Joa, Loksa, Võsu, Selja, Kunda, Ontika, Toila, Sillamäe, Udria ja suursugune Narva-Jõesuu.

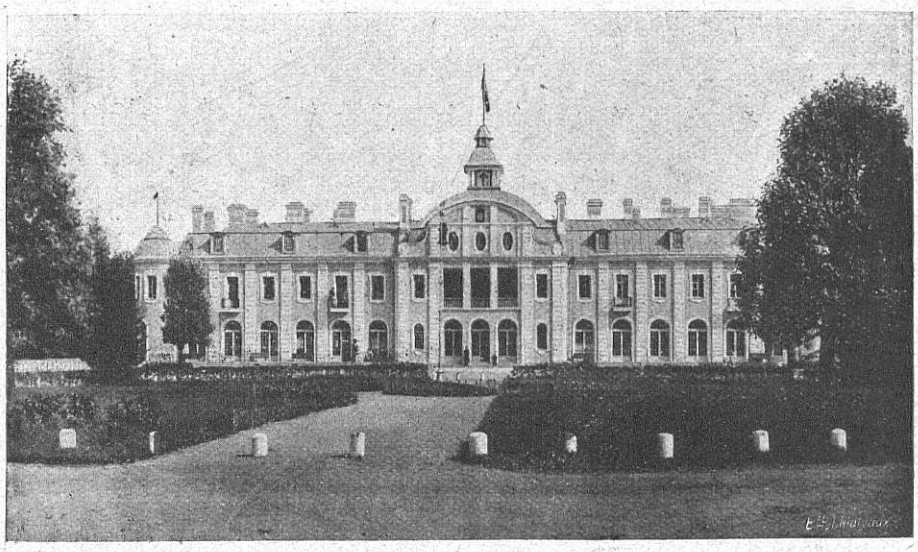
Ühendus nende ilusate kohtadega on peaaegu hea autodele. Paldiski maantee oma harudega võimaldab kaunis hõlpsasti pääseda Kloogale, Rannamõisa, Keila-Joale, kuna Narva maantee, mis liigikaudu paralleelselt merejoonele lookleb paeselga mööda, ühendab meie pealinna idapoolse piirilinna Narvaga. Võrdlemisi hea lai maantee, kohati eeskujulikult korraldatud moodsate teehöövlite abil, kohati naturaalne, nii nagu seda põlvest põlve tasaseks lihvinud armas maarahvas, on Narva maantee meie oludes „uhkeks" prospektiks Tallinna ja Narva vahel. Ja seda teed kasutavad auto-turistid kõige rohkem, et pääseda ilusatesse mereäärsetesse „nurkadesse". Kahjuks ei leidu neis nurkades igakord soodsaid peatuskohti: on küll olemas pansione, hotelle, suvilaid, talusid, kuid nad on ikka „okupeeritud" ja pealegi jätavad veel hästi palju soovida oma mugavuse ja mõnususe suhtes. Paremas seisukorras on turist Narva-Jõesuus, selles meie ilusamas merekuurordis. Seal leidub rohkem võimalusi öökorteriks ja seda ka arusaadavatel põhjustel: juba mõnikümmend aastat tagasi „leiti" see pärl, Narva-Jõesuu, ehitati rohkesti suvilaid, suuri ja väikesi maitserikkaid, intiimseid ja suursuguseid ja enne ilmasõda oli siin kihav ja suurejooneline suvitushooaeg. Rahavürstid ja seilased ja teadlased armastasid Narva-Jõesuud ja seda päris teenitult: on ju Narva-Jõesuu merikallas, lai, ühetasane, pehme liivaga kaetud, tasase põhjaga supelrand, ilusad ümbrused, kena loodus ja hõlbus juurepääs, kõik kokku tingimused, mis harva leiduvad koos sarnases külluses, nagu seda siin olemas. See on suvituskoht, millele omal ajal anti kaunis euroopalik välimus teede ja ehitustega, kuid mis kuulub oma enese ilu poolest otse haruldasemate hulka. Kahjuks on meie karm ilmastu ainult paar kuud aastas heldem Narva-Jõesuu vastu ja nii saab üürikest aega nautida seda põhjamaade pärlit... Narva-Jõesuust saab jõge mööda Narva. Ilusad kaldad, metsarikkad, luulelised; ilus, suursugune jõgi, mis Narva linna all suurepärase kosega kaunistatud. See kosk on suurim mitte ainult Eestis, vaid Euroopas, on päris meie Niagaara. Tema vahutav metsik ilu kütkestab, tarretab vaatlejat, aga

Selja rand.

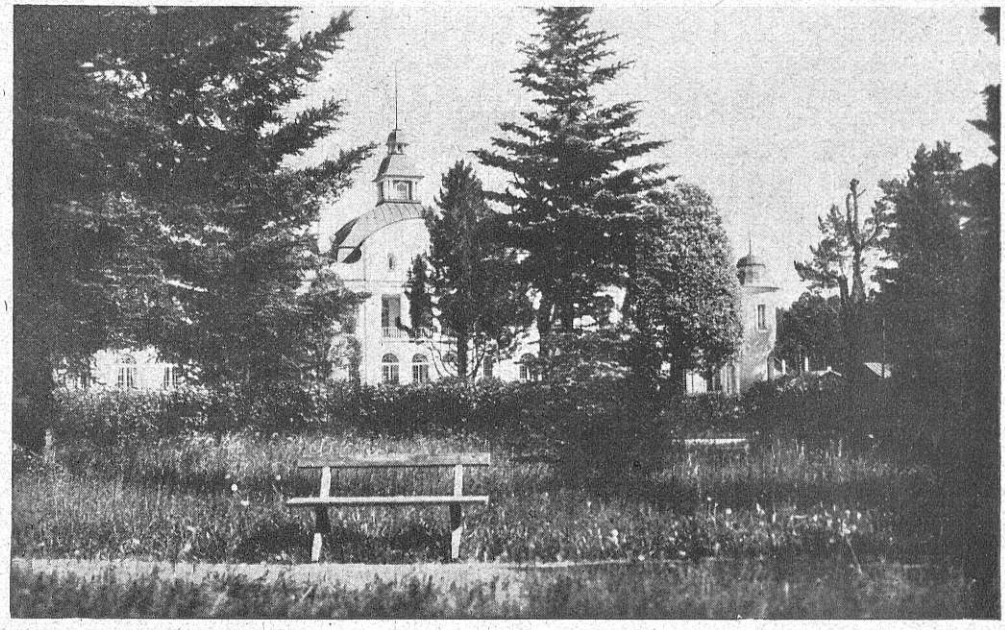
Toolse varemed.



NARVA.
Jaanilinn
(Ivangorod)



NARVA-JÕESUU. Kuursaali eesvaade



NARVA-JÕESUU. Kuursaali aed.

annab ka suurt kasu majandusele: kolossaalsed vabrikuhooned seisavad kose kallastel ja saarel, nad ammutavad vajalist jõudu kose voogudest... Narva ise on kena linn, Hansa vana liige ja ristilaps, kes rohkeid valusaid päevi näinud sõdades ja alles viimasel, Vabadussõja ajal, suuresti kannatada, purustada ja põleda saanud. Tema ida serv on ränk ja tõsine suur kants, Pika Hermani kandilise torniga. Siit vaadeldi üle jõe Aasia-naabrite venelaste sepitsusi, oldi vahil ja tõrjuti tagasi kallaletunge. Jõe teisel kaldal on venelaste kants Jaanilinn, juba sootu teist stiili: ta on ka tüse ja sünge, kuid oma ümarguste nurgatornidega täieline vastand oma euroopalikule vis-à-vis'le. Nüüd on mõlemad kantsid ära leppinud, on mõlemad Narva linna orgaanilised osad ja moodustavad ilusa dekoratsiooni teine teisel kaldal allpool koske ja raudtee silda.

Igaüks, kel auto või mootorratas, võtku ilmtingimata ette sõit meie põhjarannikut mööda; pole karta, et halb tee lõhub sõidukit — tee on hea. Aga need ilusad kohad, mis silma võluvad, tasuvad mitmekordselt ettevõetud vaeva ja kulu. Kel pole autot, löögu seltsilistega kokku ja üürigu takso — ka see tasub ennast. Kokkuhoidlik rändur saab ka autobusega mõnesse ilusasse nurka — Kloogale, Rannamõisa, Loksale... Rongiga pääseb veel odavamalt, kuigi aeglasemalt, meie põhjaranniku iluduste lähedusse, ja raudteejaamast saab kas omnibusega (Võsule) või laevaga (Narva-Jõesuu) või ka jalgsi otse paeselga mööda kohtadele, mille üle meie peaksime uhked ja õnnelikud olema, mille suur kuulsus alles veel ees seisab...

M. L.

Ringkäik moodses autovabrikus.

Nähes elegantset luksusautot, tekib tundmus nagu vaatleksid mõnd kuulsat kunstitööd— nagu seisaksid mõne ihaldatud iludusekuninganna ees...

Ja siiski on see auto ainult vabriku toode, tuhandete meeste ja naiste ühistöö saavutus. Veel rohkem: see on inimese ja masina ühise tegevuse vili.

Tõsi: auto loojaks tuleb siiski pidada meest, kes selle joonistas, kes selle üksikasjadest ja osadest joonistuse ehk mudeli kujul mõtles välja ja pani kokku. Mees, kes selle tegi, on kahtlemata kunstnik-spetsialist — nii ilu kui ka tehnika alal.

Kuid tõde on ka see, et moodne auto pole ühe kunstniku-spetsialisti, vaid sadade ja tuhandete samasuguste eriteadlaste loomisvõime ja kogemuste ühise töö saavutus. Ja kõrgeim saavutus, sest selles on kristalliseerunud kõik, mida minevik ja olevik on suutnud seni anda. Moodsesse autosse on ta eelkäijatest jäänud ainult kõige parem ja uut on juure tulnud vaid sel kujul, kui teadus ja meie aja kunstimaitse on seda võimaldanud ja soovinud.

Absurdne oleks väita, et meieaja auto on jõudnud täiuse haripunktini, et see oleks „viimane sõna". Ta pole kumbagi — autot täiendatakse alatasa ja „viimane sõna" on kaugel tulevikus. Ja nii peabki olema. Vastasel korral ei oleks enam arengut — algaks tagasiminek. Sest kohal püsimist elu ei tunne. See, mis edasi ei lähe, ei arene, see taandub.

* * *

Kuid jätame targutamise ja vaatleme, kuidas auto valmistamine tegelikult sünnib. Vaadelda võime seda ainult moodses ja suures vabrikus, seal, kus töö spetsialiseeritud ja mehaniseeritud. Selleks võtame ette lühikese ringkäigu ühes Ameerika uuemas ja suurimas autovabrikus, kus juba produtseeritud rohkem kui veerand miljonit parimaid ja kallimaid autosid.

Ütleme kohe alguses, et selle vabriku hoonete põrandapind on miljon ruutjalga — 20,408 ruutsülda! Lai lahmakas põrandat — eks ole? ja terve vabriku all on 31 hektaari maad— keskmise suurusega talukoht!

Astume majamürakasse, kus algab auto valmistamine. See on jagatud osakondadesse. kus valatakse, pressitakse, taotakse, puuritakse, treitakse, proovitakse jne. jne. Meid huvitavad suured valamisahjud ,kust sula metall juhitakse vormidesse; meie vaatleme valmisvalatud tsilindriblokke ja teisi valatud osasid; peatume ka sepitöökojas, kus kümned hiiglapressid, auruhaamrid ja sajad mehed rauda, terast ja vaske vormivad auto osadeks.

Nüüd oleme puurimis-treimisosakonnas. Siin torkavad silma hiiglamasinad, mis lõikavad rauda ja terast nagu taignast. Näiteks too puurmasin, mis lihtsalt torkab väntvõlli kaela 52 mitmes suuruses auku korraga! Siin puuritakse ja viimaks tahutakse ka tsilindrid. See on äärmiselt täpne töö — ainult kõige täpsem masin suudab seda teha. Ja teebki selle ühe ainukese liigutusega. Tsilindri sisemine pind sile ja puhas — just nagu poleeritud.

Edasi minnes satume proovikotta. See pole veel siiski laboratoorium, vaid ainult koht, kus masinate ja kõige peenemate instrumentide abil uuritakse, kas tehtud osad vastavad (kuni 0,001 osa tollini) mõõtudele ja kas nad nõuetele vastavad. Siin kuulsa Johanssoni survemasinad, seal Brinelli peenike mõõtmise aparaat. Siin selgitatakse, kas tsilindrite, väntvõlli, nokkvõlli (jagajavõlli) ja teiste tähtsate osade mõõdud on täpsed kuni peensuseni. Siin proovitakse metalli kõvadust surudes 3000-naelalise rõhumise all terasest kuul metalli vastu.

Vedrud? — Need proovitakse kuulsa Olseni aparaadiga. Indikaator aparaadi küljes näitab vedru täpse kandejõu ja painduvuse omadused.

Ja seal jälle teised inspektorid, kes panevad kõik võllid staatilise ja dünaamilise surve alla. Tasakaal neis osades on tähtis, sest ebatasakaal sünnitab värinat, mis tüütav ja autot lõhkuv.

Siin lõikamise osakond. Siit tulevad välja suuremad ja väiksemad, ka kõige peenemad hammasrattad, mis kunagi tarvitatud auto juures. Huvitavalt ja äärmise täpsusega töötavad siin kümned Gleason ja Cluster lõikamismasinad, voolides valatud terast nagu pehmet võid.

Siis veel sajad treipingid, höövel- ja muud masinad. Imestame: kõik need masinad jätavad oma täpsuse ja automaatlikkuse tõttu mulje nagu oleks neis midagi inimlikku...

Edasi liikudes tuleme vabriku „sauna". Siin peab kuumus näitama aine vastupanuvõimet — see on nagu põrgueelne puhastustuli katoliiklaste hingedele... Külm püromeeter seisab nagu automaat vahikoer ja näitab numbritega, kuipalju „leili" kannatab proovialune osa. On soovitav kuumus käes, siis reisivad karastatud osad õli sisse. Kõik sünnib automaatselt. Eriti tähtis siin on hammasrataste tsementeerimine (karastamine).

Esimene vabriku hoone on läbi — siirdume teise. Siin ehitatakse keresid. Muidugi rauast ja terasest. Siis tuleb puu-, täis- ja pool-kõvad osad. Meile kinnitatakse, et puumaterjal tuleb Põhja metsadest ja kuivatatakse kunstkuivatises. Usume, sest seal on ka kuivatisruum, puusepatöökoja kõrval. Praod täidetakse erilise tsemendiga, mis takistab naksumist ja kiunumist. Metallist osad värvitakse roostetamise vastu. Viimasena saab kere terasest soomuse, mis elektriga joodetakse kokku. Puu ja metall eraldatakse teineteisest tsemendiga.

Edasi järgneb ettevalmistustöö kere värvimiseks. Siin on tarvitusel elektriaparaadid („nühkijad") ja happed. Siis jälle kuivatisahi, mis kuum nagu põrgu. On kere sealt väljas, siis algab värvimisprotsess. Esimesed värvikorrad „praetakse" terase külge. Siis tuleb lakeerimine. See kordub seni, kuni auto pind on sile ja läikiv nagu peegel. Üldse saab auto 25—30 värvikorda. Suurim osa auto valmistusajast kulub ta värvimisele, sest isegi iga lakeerimise vahet on 8—9 päeva. Ja neid kordi on 4—6!

Järgmine on polsterdamise osakond. Siin tehakse pehmet polstrit, kuna mujal on kõvadus peanõudeks. Materjali valik on siin väga peenike. Spiraalvedrud, karvad, nahk, riie, puuvill — ühesõnaga kõik materjal, mis polsterdamimisel tarvitatakse, inspekteeritakse enne tarvitamist. Mööda hiigla pikki õmblusmasinate vahelisi käike jalutavad mehed—need on inspektorid, kes valvavad sadade masinate juures töötavate naiste tööd.

Tuleme kolmandasse hoonesse. See on koht, kuhu kõikidest teistest vabriku osakondadest tulevad üksikud ja grupeeritud osad kokku. Näiteks mootorid. Need on pandud kokku juba n. n. uurimisosakonnas. Seal on tehtud nende maksimvõime kindlaks. Mootorid pannakse esiteks käima dünamote abil. Kui nad pinkide küljes on hulk aega töötanud, viiakse nad omal jõul käima. Nõudeks siin on, et mootor peab viima auto vähemalt 1000 miililise tee 700 minutiga edasi. Mootorite suhtes on laagrid suure tähtsusega. Võllide asetusest ja laagrite ehitusest ripub suuresti mootori vastupidavus.

Kokkupanemise osakonnas on huvitav häälekindel ruum. Selle seinad ei lase väljast ühtki häält. Siin pannakse kokku transmissioonid (käigukastid — õigemini nende sees olev peenike hammasrataste komplekt). Need peavad absoluutselt hääleta töötama. Selleks see häälekindel ruum.

Ja lõpuks tuleme hiiglaruumi, kus autod „kasvavad". Esiteks raam, siis selle külge tagumine telg ühes ratastega, siis mootor, instrument-laud (mis juba varem seatud kokku), kere, tuulekaitse-klaas, esimesed rattad, porikaitsed jne. jne. seni kui auto on valmis. See algas raamina rullidel liikumist, liikus pikkamisi edasi mööda kümnetest meestest, kes sinna juure oma kohal osa ja teise lisasid, ning tuli kokkupanemisraamistiku teises otsas põrandale valmis autona. Iga mees sooritas oma töö täpselt ja otstarbekohaselt. Üleliigseid liigutusi ei tehtud, ühtki osa oma kohale ei vasardatud. Kõik sobisid hästi — ühtki osa, väiksematki mutrit ja kruvi ei unustatud...

Kunsti ja tehnika suursaavutus on valmis — ilma, et selle pinnal näeks ühtki plekki, ühtki sõrmejälge.

Järgneb veel üksikasjaline inspektsioon. See on piinlikult täpne. Mootor peab käima tasa kui kõige peenem elektridünamo, iga kruvi, polt ja mutter peab olema kohaselt kinni, iga osa olema oma kohal ja just nii nagu nähtud spetsifikatsioonis ette.

Inspektsiooni tipuks on sõiduproovid teedel. Siin tehakse viimased reguleerimised. Ja viimaks on auto valmis — valmis rändama ostja kätte.

Meie oleme ka vabrikust läbi käinud — kiirelt, liig kiirelt. Palju jäi meil nägemata, palju õppimata. Meil jäi, näiteks, vabriku moodne laboratoorium vaatamata. Ka kontoris polnud meil aega tutvuneda tööga.

Siiski oleme näinud Ameerika suurimaid ja moodsamaid autovabrikuid. Ka tüübilisimaid paremate hulgas.

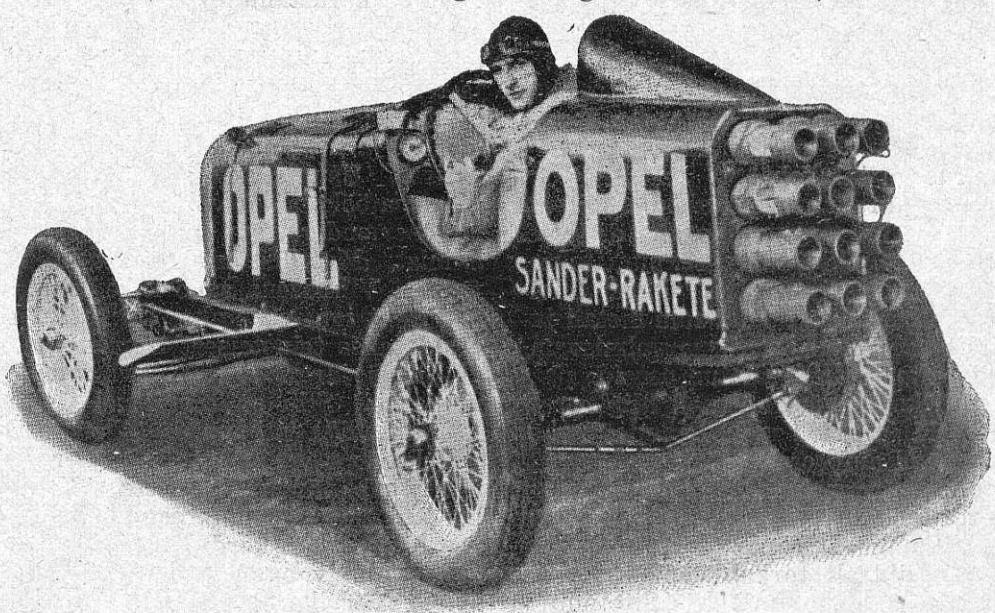
Ja vabrik, kus siin kirjeldatud ringkäigu tegime, on *Chandler-Cleveland Motors Corporationi* oma, sama, kus produtseeritakse *ilmakuulsad „Chandler"-autod.*

(Vaata ligemalt kuulutuslehek. 116.)

Rakettauto.

Hiljuti Saksamaal valmissaanud rakettauto on viimaseks uuduseks autotehnika alal. See auto erineb oma ehituselt märksa harilikust autost. Kõigepealt puudub siin auto tähtsaim osa ja nimelt mootor. Selle asemele on auto tagumisele küljele asetatud torud, kuhu juhitakse lõhkeainega täidetud padrunid-raketid, mis plahvatades auto panevad liikuma.

Tegelikult sarnaneb niisugune auto rohkem mingi suurtükk-autole, kui harilikule autole.



Rakettauto. Sarnase autoga saavutas hiljutisel proovisõidul Fritz von Opel 236-kilomeetrilise tunnikiiruse.

Ehituse põhimõte on siin õige lihtne. Nagu püss, revolver või suurtükk laengu jõuga tagasi paisatakse, nii kasutatakse seda tagasitõuke jõudu auto liikuma panemiseks. Kuna laengute plahvatuste arvu saab kergesti muuta, võib sarnase autoga saavutada õige lühikese maa peal suure kiiruse. Nii saavutati Opeli autovabriku katseteel juba 60 meetri järele 95 kilomeetriline tunnikiirus.

Praegu sarnasel autol ei ole veel hariliku liikumise jaoks maanteel mingit tähtsust, sest on tarvis veel mitu suurt puudust kõrvaldada.

Esiteks ei lase rakettauto enese kiirust nii muuta, nagu see bensiiniauto juures võimalik. Iga plahvatamapandud raketi jõud läheb kas auto edasiviimiseks või tuleb hävitada auto pidurdamisega.

Teine suur puudus on see, et tarvisminev lõhkeaine kaal märksa suurem on kui bensiini kaal hariliku auto juures. Lõhkeaine hinda ei ole siin veel arvesse võetud.

Ka maanteedel sõitmine sarnase autoga ei ole võimalik, sest raketi plahvatuse järele paiskab auto tagaotsast välja pikk tuleleek. Edasi on sarnase autoga sõites tegemist lõhkeainetega, mis selle tarvitamise teevad võrdlemisi hädaohtlikuks.

Igatahes näitab lähem tulevik, missuguse tähtsuse rakettauto omandab.

Uuematest autotüüpidest.

(Järg.)

BUICK.

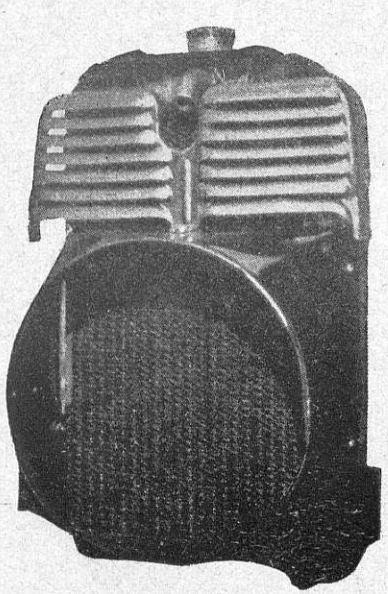
Näib, et Buick oma algkonstruktsioonis on viidud juba täiuseni, seepärast on ka loomulik, et Buick niihästi eelmistel aastatel kui ka tänavu kaugele ulatuvaid uuendusi ei ole toonud. Käesoleva aasta uuendusteks Buicki juures võiks tähendada tema suurendatud ja uuekujulist radiaatori, universaal käigukasti, täiendatud armatuuri ja lõpuks seda, et tasasema käigu saavutamiseks tõukurid on lühendatud ja ventiilide sabad on pikendatud, kuna hammasratta vahekordade muutmisega auto tunduvalt kiiremaks on muutunud, vaatamata sellele, et Buick juba ennegi oli kiiremaid autosid, ja korraldatud võidusõitudel niihästi kiiruse kui ökonoomsuse võidud omas. Väliselt on 1928. aasta Buick väheerinev tema eelkäijast, arvatud maha mõned sisuliselt tähtsusetud muudatused, nagu muudetud tuuleklaasi joonistus, muudetud radiaatori kate ja uued katuse- (verdeki) liinid.

CADILLAC.

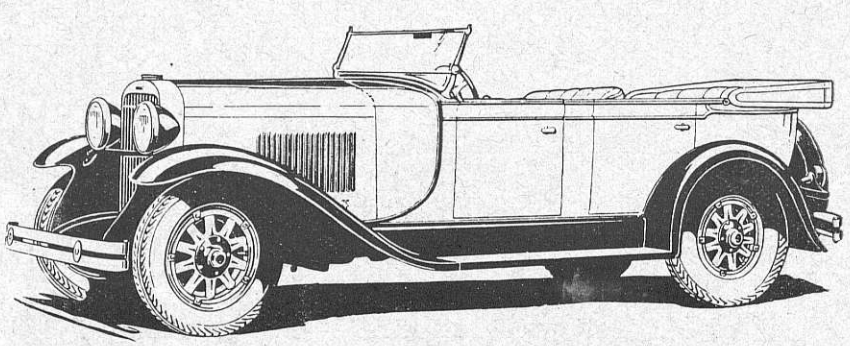
Cadillac on vist küll püsivamaid automudeleid maailmas, tema algkonstruktsioon näib olevat hästi, nii kaugeleulatuvalt välja mõeldud, et tema juures seni ei ole olnud tarvidust põhjalikke muudatusi läbi viia. Tema mootor on praegu muutmata tema algpäevist peale, arvatud maha muidugi mõned väikesed parandused, karburaatori uuendus, süütesüsteemi muutmine ja radiaatori suurendamine oli vajaline mootori kiiruse ja tuuride arvu tõstmise tagajärjel. Väliselt erineb Cadillac 1928. a. mudel oma eelkäijatest küll väga tunduvalt, tema on võrratu saledamaks, madalamaks, ilusamaks ja mugavamaks tehtud. Cadillac mootor on 8-tsilindriliste V. mootorite ema ja praegugi püsib tema nende hulgas esikohal. Vaevalt leidub küll ühtki teist mootori peale Packardi, kellel nii pikaajaline minevik kui Cadillacil. Cadillac on alati jõuka klassi, kes suuremat rõhku paneb mugavusele ja sõidumõnusustele ja kellel võimalik on suuremaid summasid auto peale välja anda, sõiduk olnud ja on seda ka tulevikus.

OLDSMOBILE.

Oldsmobile juures viidi juba läinud aasta sügisel väga tunduvad uuendused läbi, mistõttu parandatud mudel märksa paremana osutus kui endine, kuid 1928. aastal toob Oldsmobile midagi uut. Olles igakülgselt uus, ei oma uus 6-tsilindriline Oldsmobile enam ühtki joont, mis tuletaks meele endist. Ta on pikem ja madalam, tema mootor on täiesti konstrueeritud ümber. Mehaaniliselt näitab uus mudel, et uue seeria mudelite joonestuses ei ole säilitud osaltki endistest joonestustest, kuid tegelikult on siis-

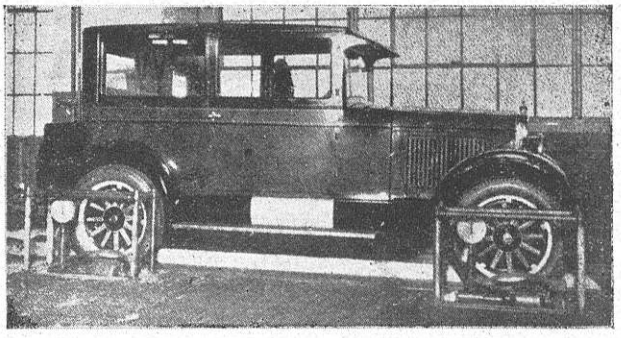


Cadillac ja Chevrolet autode radiaatorid on varustatud juhtimisplekkidega, mis jahutuse mõju suurendavad.



Oldsmobile 6-tsilindriline 12/55 HJ, 1928. a. mudel.

ki osa muutmata, see on pidurdamise süsteem, kuid ka siin on lülitamississeseade uus ja tõotab olla enam teguvõimas. Mootor annab 55 HJ 2900 tuuri juures minutis, see jõud on enam, kui küllaldane selle sõiduki jaoks, mille suurim kiirus 112 kilomeetrit tunnis. Kui uus mudel jõuab meie turul müügile, siis peatume ligemalt üksikasjade juures, praegu piirdume aga lühikese kokkuvõttega eriajakirjandusest, kuid tähendame, et Oldsmobile seni on olnud väga kohane keskmise klassi sõiduk ja et uus Oldsmobile publiku suurenenud nõudlikkuse kaugelt ületab.

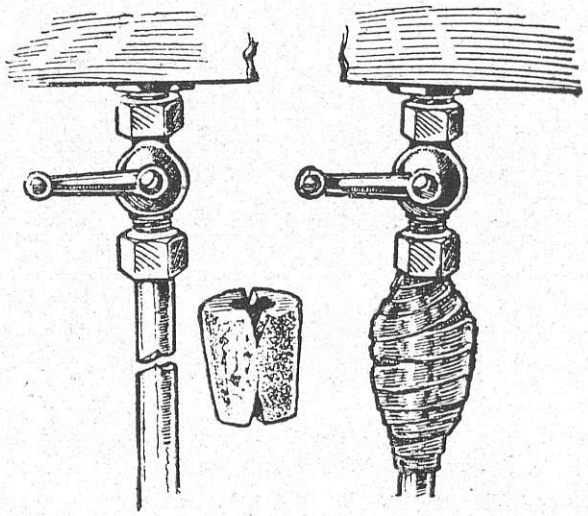


General Motorsi vabrikutes tarvituselolev eriline seade, mis elektrivoolu abil näitab täpset pidurite reguleerimist.

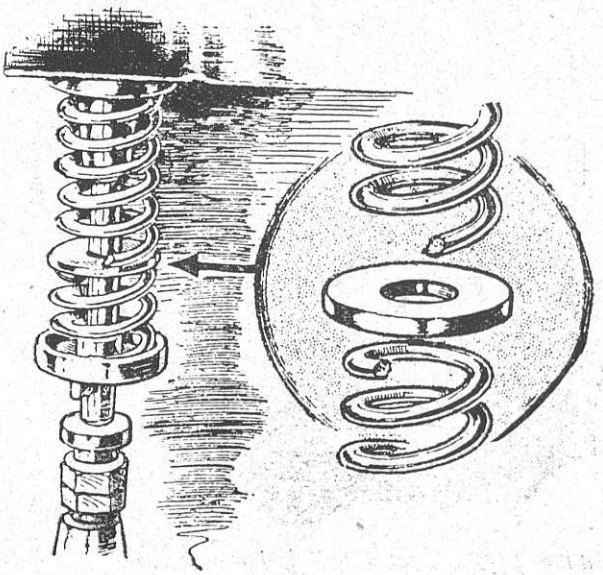
Tsentraal määrimise süsteem.

Määrimine on küsimus, mis autode juures, eriti tema üksikute osade vastupidavuses, väga tähtsat osa mängib. Mootori juures ollakse täiesti üksmeelsele arvamisele jõutud, et pumpade abil määrimise-süsteem otstarbekohasem, parem ja ökonoomsem on, kui ujuva määrimise, pritsimise ehk pool-pumba süsteem. Schassii määrimiseks tarvitatakse praegu peaasjalikult kahte süsteemi, s. o. õlipressi ja tsentraal-määrimiseviisi. Tavoti toosikestest ja tavotiga määrimisest on peaaegu täiesti loobutud. Õlipressiga liikuvate kohtade määrimine nõuab juhilt teatavat hoolt, on tarvis iga 2—300 kilom. sõidu järgi teatavasse osadesse õli sisse pressida, mis minutit 10 aega võtab; tsentraal määrimisesüsteem on selles mõttes lihtsam, on vaja ainult vastavale nupule vajutada ja mootor määrib ise automaatselt tarvisminevad kohad, sellepärast eelistatakse seda süsteemi, eriti härras-sõitjate poolt, kes juhti ei pea, ega määrimisega oma käsi määrida ei soovi. Vaatamata sellele, et paljud auto-vabrikud tsentraal määrimise-süsteemi reklaamiks kasutavad, on veel väga küsitav kas seda süsteemi igalpool igasuguses ilmastikus ja igasuguse temperatuuri juures ühesuguse eduga kasutada võib. Minule tundub, et tsentraal määrimissüsteem, mis koosneb hulgast peenikestest torukestest, meie oludes, kus temperatuuri kõikuvus kuni 40°, seda süsteemi mitte otstarbekohaseks pidada ei saa. Õlipressi määrimis-süsteemi juures võib kindel olla, et iga vajaline osa määritud saab, kui juht selle eest hoolt kannab, kuid tsentraal-määrimisel peab selle juures kahtlema; madala temperatuuri juures hangub õli peenikestes torukestes ära ja pump ei suuda teda tarvilistele liikuvatele osadele pritsida, mille tagajärjel ebasoodsa määrimise tõttu enneaegsed rikked möödapääsematud on. Eriti kahtlane on tsentraal-määrimise teguvõime talvel ja kui auto külmas, kütmata garaashis seisab. Paremaist autodest kasutas tsentraal määrimis-süsteemi „Packard", kes aga sellest viimasel ajal on loobunud. Seni Eestis tarvitusel olevatest tsentraal määrde-süsteemiga autodel on mõnel määrde-süsteem ümber ehitatud. Tsentraal määrdesüsteemil on veel see halb külg, et tema koosneb hulgast peenikestest torukestest, mis kergesti ära ummistuvad ja katki võivad minna, kuna iialgi kindel ei või olla kas see või teine osa määrimata jääb. Pea iga parem vabrik ehitab oma autosid tsentraal määrde-süsteemiga ehk õlipress-süsteemiga, sellejärele kuidas nõutakse ehk mis otstarbekohasem osutub, sellepärast oleks väga soovitav, et asjatundjad seda küsimust käesolevas ajakirjas mitmekülgselt valgustada katsuksid.

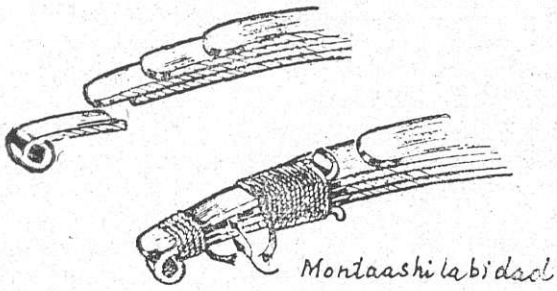
Hans Winnal.



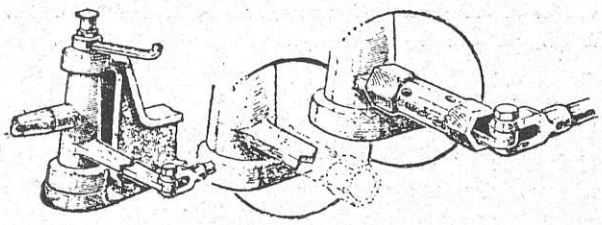
Katkenud bensiinitoru parandus. Pudelikorgil puuritakse auk läbi ja asetatakse toru otsa ning mähitakse vasktraadiga ja isoleerpaelaga kinni.



Katkiläinud klapivedru parandus.



Vedru parandus.



Tüürikangi parandus toruvõtme abil.

Määrus autode liikumise kohta Tallinnas.

Tallinna linnavolikogu poolt
2. mail 1928. a. vastu võetud

290. LIIKUMISE MÄÄRUS.

Välja antud linnaseaduse § 108 p. 13 põhjal.

I. Sõidu- ja veoriistade liigitus.

§ 1. a) Kergeteks sõidukiteks arvatakse autod, mootorrattad, jalgrattad ja hobusõidukid.

b) Rasketeks sõidukiteks — omnibused.

c) Veoriistadeks — mootorveoriistad, hobuveoriistad, käsikärud ja -kelgud, mis määratud koormate veoks.

II. Uulid, kus liikumine piiratud.

§ 2. Kõigile sõidu- ja veoriistadele:

a) Harju uulil, alates Rüütli uuli nurgalt, Kullasepa, V.-Karja, Kinga, Nunne uulil, alates S.-Kloostri uulilt kuni Pika uulini ja V.-Roosikrantsi uulil sünnib liikumine suunaga raekoja poole.

b) Mundi, Hobuse, S.-Kloostri ja S.-Karja uulil, alates V.-Karja uuli nurgalt kuni Vana-Posti uulini, S.-Roosikrantsi uulil ja Pikal jalal sünnib liikumine suunaga raekoja poolt.

c) Rataskaevu ja Rüütli uulil sünnib liikumine suunas Pikalt uulilt Harju uulile, Müürivahe uulil Harju uulilt kuni Vana-Posti uulini suunas Harju uulilt S.-Karja uulile, Vana-Posti uulil suunaga S.-Karja uulilt Harju uulile.

d) Sõit Balti jaama ette sünnib Nunne uuli poolt küljest.

e) Jaani uulil, S.-Karja uulilt kuni Veneturuni, sünnib liikumine suunaga Veneturu poole.

§ 3. Sõidukitele on läbisõit keelatud: Aida, Apteegi, V.-Kloostri, Laboratooriumi, Munga, Müürivahe, välja arvatud osa, mis § 2 p. c tähendatud, Raekoja, Raekoja tagusel osal, Vaimu, Voorimehe ja Sauna uulil ning V.-Brokusmäel, välja arvatud juhud, kus käesolevas paragrahvis loetletud uulid on sõidu eesmärgiks .

§ 4. Veoriistadele on läbisõit keelatud kella 8 kuni 23, välja arvatud juhud, kus käesolevas paragrahvis loetletud uulid on sõidu eesmärgiks.

a) Uulidel, mis asuvad seespool linna ringpuiesteed, välja arvatud Jaani uul.

b) Veizenbergi, Tornimäe, Suur- ja Väike-Pääsukese, Septembri, Jakobi, Veski ja Dreevingi uulidel, Narva maanteel, Veneturult kuni Vilmsi uulini ja S.-Tartu maanteel, Veneturult kuni Heeringa uulini.

c) Koormad, mis määratud käesoleva paragrahvi (§ 4) p. b all tähendatud Narva maantee ja S.-Tartu maantee osade ääres olevatesse majadesse, võivad kella 8 kuni 23 Narva ja S.-Tartu maanteele pöörata ainult veosihile lähemast Narva ja S.-Tartu maanteele viivast uulist.

Narva ja S.-Tartu maateest risti üle sõita on veoriistadel lubatud.

Märkus. Postiveoriistad ei käi käesoleva paragrahvi määruse alla.

III. Liikumise kiirus.

§ 5. Mootorsõidu- ja veoriistade ning jalgrataste liikumise kiirus ei tohi tõusta üle alljärgnevas tabelis tähendatud määrade:

Kohtadel	Mitte üle km. tunnis:			
	Sõiduautodel ja mootorratastel	Jalgratastel	Autobustel	Veoautodel
a) Seespool ringpuiesteed, Kadrioru ringteel, Narva maanteel alates Maneeshi uul. kuni Kreutzvaldi uulini, S.-Tartu maanteel, Veneturult kuni Heeringa uulini	25	15	20	10
b) Rist- ja käänukohtadel, raudtee ja trammi liinist ülesõidukohtadel	15	10	10	
d) Linnast väljaspoole arvates S.-Pärnu maanteel, alates Seebi uuliga, Baltiski maanteel, alates Seevaldi haigemajaga, S.-Tartu maanteel, alates laiaroopalise raudtee ülesõidukohaga ja Narva maanteel, alates Mäe uuliga	50	35	35	20
e) Mujal	40	25	25	15

§ 6. Käesoleva määruse § 5 tähendatud kiiruse määrad ei ole maksvad linnavalitsuse ehituseosakonna kui ka politsei kontrollautode, haigeveoautode ja tuletõrjeautode kohta.

§ 7. Hobusõidu- ja veoriistadele on keelatud sõita üle 15 km tunnis. Sõit nelja on keelatud igal juhtumusel. Hoovist peab sammu välja sõitma.

§ 8. Seespool ringpuiesteed asuvatel uulidel, § 4 p. b tähendatud Narva ja S.-Tartu maantee osadel ja Suure- ning Väikse-Roosikrantsi uulil, välja arvatud Toompeale viivad teed, S.-Rannavärav ja V.-Brokusmägi, on keeldud sõita sammu kella 8—23 hobusõidukitel ja koormate hobuveoriistadel.

IV. Liikumise kord sõidu- ja veoriistadele ning jalakäijatele.

§ 9. Sõidukite ja veoriistade edasiliikumine peab sündima *paremal* pool uuli äärel. Liikumine uuli rist- ja käänukohtadel ning möödasõit peab sündima käesoleva määruse lisas ette nähtud joonistuste nr.nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6 ja 7 järgi.

Sõiduautodel peab olema signalisatsiooni sissesead, millega juht edaspidist liikumissuuna käänukohtadel näitab.

§ 10. Kitsatel uulidel vastamisi sattunud sõidukitest peab mootorsõiduk võimaldama läbisõidu hobusõidukile.

§ 11. Liikumisel uulidel annavad aeglasemalt liikuvad sõidu- ja veoriistad teed kiiremalt liikuvatele, hoides võimalikult paremat kätt jalgtee lähedale, välja arvatud eelmises paragrahvis (§ 10) ette nähtud juhud. Kõik veo- ja sõiduriistad annavad teed tuletõrje- ja haigeveoautodele.

§ 12. Ühes suunas trammivagunitega nendest paremat kätt liikuvad sõidu- ja veoriistad, välja arvatud jalgrattad, on kohustatud seisma jääma trammivaguni seisu ajal allnimetatud kohtadel:

a) Narva liinil:
   1) V.-Karja uuli nurgal,
   2) Kreutzvaldi uuli nurgal,
   3) Vilmsi ja Uue-Sadama uuli nurgal.

b) Tartu liinil:
   1) S.-Tartu maantee ja Veneturu nurgal,
   2) Kompassi uuli nurgal,
   3) Puuvilja uuli nurgal,
   4) Jakobsoni uuli nurgal.

c) Pärnu liinil:
   Raudtee ülesõidu juures olevatel trammi peatuskohtadel.

Muudest trammi peatuskohtadest võivad sõiduriistad mööda sõita kiirusega mitte üle 10 km tunnis, kui seal on trammivagun.

§ 13. Keeldud on sõidu- ja veoriistade liikumine kõnni- ning puisteedel. Keeldud on liikumine ja peatumine kahel või rohkem riistadel kõrvuti.

§ 14. Keeldud on sõidu- ja veoriistadel peatuda kesk uulil ja eriti jalakäijatele määratud ülekäigukohtadel. Peale määratud seisukohtade võib peatuda sõitjate ja kraami peale- ja mahavõtmiseks ainult niisugustel kohtadel, kui see ei takista üldliikumist. Suuremate pakkide ja koormate peale- ja mahalaadimine peab sündima õuedel, kuid nende puudumisel kõnnitee ääres, kusjuures see ei tohi takistada mingi tingimusel üldist liikumist.

§ 15. Vastutulevatele või möödaminevatele sõdurite, politsei, tuletõrjujate ja vangide salkadele, matuse ning seltskondlikkude rongikäikude ja trammivagunite takistamata liikumisele peavad sõidu- ja veoriistad varakult tee vabastama. Salgad ja rongikäigud ei tohi takistada trammi liikumist.

§ 16. Kui hobuveoriistad liiguvad vooris, peavad olema ühes reas, kusjuures iga kolme riista vahel peab olema tarvilik vahe (vähemalt 8 m) teiste sõidu- ja veoriistade ning jalakäijate läbipääsemiseks.

§ 17. Igal üksikul sõidu- ja veoriistal peab olema oma juht. Juhid on kohustatud ristlemisel jalakäijatega ja sõidu- ning veoriistadest möödasõitmisel õigel ajal hoiatama: mootorsõidu- ja -veoriistadel sellekohase signaaliga ning hobusõidu- ja -veoriistadel hüüdega.

§ 18. Keeldud on jalakäijatel jalutada nendel teedel, mis on määratud jalgrataste sõiduteedeks.

§ 19. Keeldud on hobusõidu- või hobuveoriista jätta ilma valveta uulile või platsile. Kui mootorsõidu- või mootorveoriista juhil on tarvidus lahkuda uulil riista juurest, peab riist selleks puhuks olema kaitstud juhusliku või kuritahtliku liikuma panemise vastu.

§ 20. Politseil on õigus korraldada jalakäijate liikumist vastavalt linnavalitsuse poolt välja antud juhtnööridele.

V. Mitmesugused määrused.

§ 21. Politseiniku sellekohasel märguandmisel, milleks loetakse käe ülestõstmist, peab edasiliikumine märkuandva politseiniku sihis seisma jääma. Edasiliikumist võib jatkata, kui politseinik selleks märku annab.

§ 22. Politsei prefektil on õigus tarvilikkudel juhtumistel ajutiselt ära keelda sõidu- ja veoriistade liikumist üksikutel uulidel. Trammi liikumise seismapanemine võib sündida ainult linnavalitsuse nõusolekul.

§ 23. Sõidu- või veoriista, mille läbi on tekkinud õnnetus, on kohustatud tema juht seisma panema, et abi anda kahjusaajatele.

§ 24. Kui veoriist täidetud tolmava või haiseva materjaliga, peab koorem olema täiesti kinni kaetud. Veoriista peale laotud asjad, mis võivad sealt maha kukkuda, peavad olema kõvasti kinni seotud. Pikad asjad, nagu palgid, raudlatid, tulevad paigutada veoriistal nõnda, et nad ei lohiseks mööda maad. Asjad, mis põigiti veoriistale laotakse, ei tohi olla üle 2,20 meetri pikad. Raud- ja muid asju, mis võivad sünnitada veo juures müra, tuleb siduda nii, et nad müra ei tekitaks.

§ 25. Linnavalitsuse erilise loata on keeldud linna uulidel nende veoriistade liikumine, mis kaaluvad ühes koormaga üle 7000 kg.

VI. Avalikuks tarvitamiseks määratud sõidu- ja veoriistade seisukohad.

§ 26. Sõidu- ja veoriistade seisukohad määrab linnavalitsus, sellest vähemalt kaks nädalat Riigi Teatajas avalikult ette teatades.

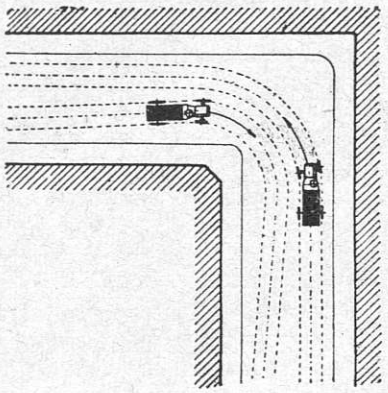
VII. Määruse jõusseastumine.

§ 27. Käesolev määrus astub jõusse kaks nädalat pärast väljakuulutamist Riigi Teatajas.

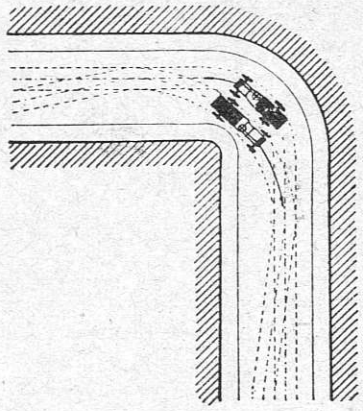
Käesoleva määruse maksmahakkamisega kaotavad oma jõu:

a) Tallinna linnavolikogu poolt 11. oktoobril 1922. aastal vastu võetud ja Riigi Teatajas nr. 147 — 1922. aastal avaldatud ning 30. juunil 1926. a. muudetud ja Riigi Teatajas nr. 61 — 1926. a. avaldatud sunduslik määrus sõidu- ja veoriistade liikumise korraldamiseks tänavatel ja avalikkudel platsidel.

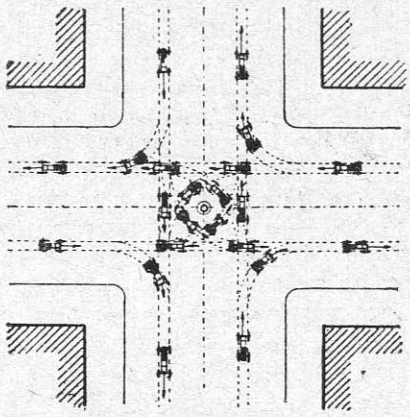
b) Tallinna linnavolikogu poolt 12. detsembril 1923. aastal vastu võetud ja Riigi Teatajas nr. 16/17 — 1924. a. välja kuulutatud mootorsõidu- ja veoriistade tarvitamise kohta maksva sundusliku määruse § 30.



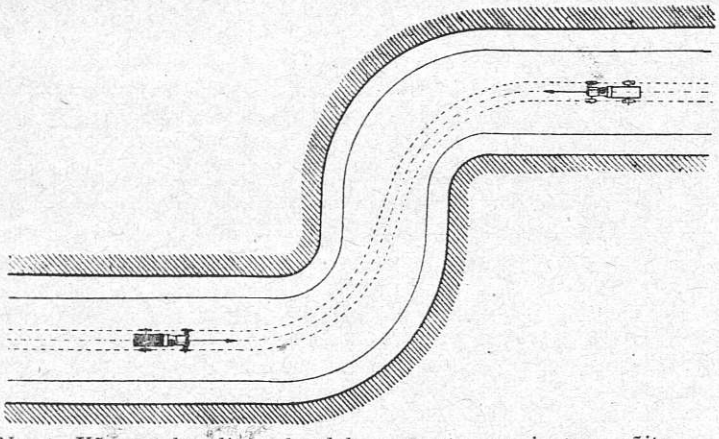
Nr. 1. Iga sõiduriist peab pöörama vasakule poole suure poognaga, paremale — väikse poognaga.



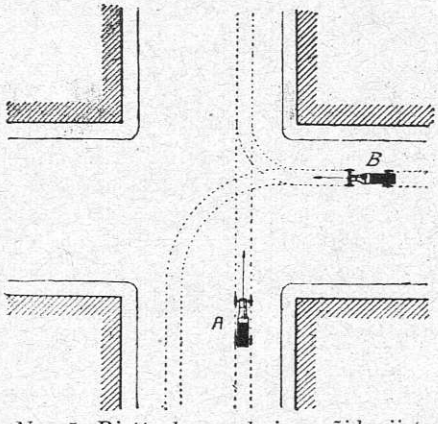
Nr. 2. Kitsastel uulitsatel tuleb ümber nurga sõita sellel sõiduriistal, mis paremale poole sõidab.



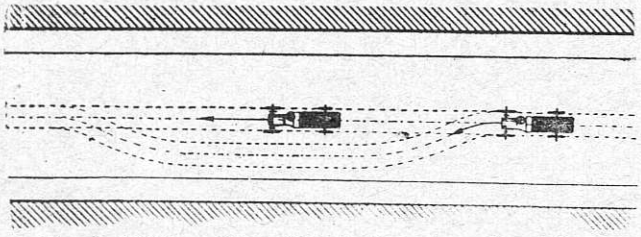
Nr. 3. Sõiduriistade liikumise skeem ristteel.



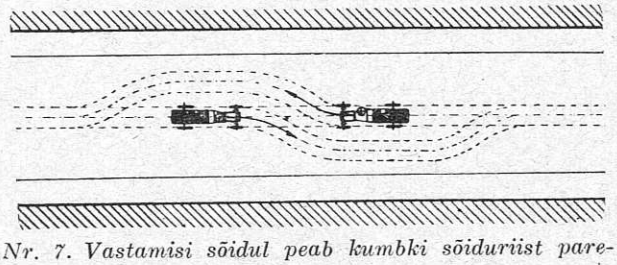
Nr. 4. Kõveratel uulitsatel tuleb ettevaatusega ja tasa sõita.



Nr. 5. Ristteel annab iga sõiduriist teed paremalt poolt tulevale sõiduriistale. Sõiduriist A peab seisma jääma sõiduriistale B läbisõidu võimaldamiseks.



Nr. 6. Mööda sõita võib ainult pahemalt poolt.



Nr. 7. Vastamisi sõidul peab kumbki sõiduriist paremale poole pöörama.

Määrused liikumise kohta Järvamaal ja Valga linnas.

Riigi Teataja Nr. 41, 22. V. 28.

III. Maks autode ja mootorjalgrataste pealt.

Sundmäärus mootorliikumisvahendite kasutamise kohta Valga linnas.

Riigi Teataja Nr. 44, 5. VI. 28.

Määruses on üksikasjaliselt kindlaks määratud mootor-liikumisvahendite (autode ja mootorrataste) kasutamise ja juhtimise kord Valga linnas. Autot ja mootorratast juhtida Valga linnas võivad ainult need isikud, kellel on vastav linnavalitsuse komisjoni poolt väljaantud oskustunnistus. Isikutel, kes autoga ajutiselt, kuni ühe kuuni, Valka on asunud, pole linnavalitsuse luba tarvis, kui neil endiselt kohalt sellekohane luba juba olemas ja kui auto avalikuks tarvitamiseks ei ole määratud. Need isikud on kohustatud oma sõiduriistu linnavalitsuses ainult registreerima ja esitama dokumendid sõiduõiguse üle. Linna tänavatel on luba liikuda ainult kummirehvidega autodel ja mootorratastel. Linna peatänavatel on keelatud igasugustel täiskummidega autodel liikumine. Sõidukiirus tänavatel ei tohi olla üle 20 km. tunnis.

Lühemad teateid

Autovabrikud ühinevad.

Võistlus rahvusvahelisel autoturul läheb järjest teravamaks. Ainult suured vabrikud oma suure toodanguga võivad oma saadusi nii odavalt ja hinnaväärselt valmistada et need võistlust kannavad välja.

Ameerikas on jälle terverida autovabrikuid liitumas. Nii ühinevad: Pierce-Arrov ja Jordan, Hudson ja Durand ning Hupp ja Mac Truck.

Saksamaal on läbirääkimised käimas, et luua trusti järgmistest autovabrikutest: N. S. W., Dixi, Adler ja N. A. G.

Ford.

31 mail oli kolmes Fordi vabrikus 113.582 töölist, mis on kaks korda enam kui aasta eest.

Ajad muutuvad...

Vatikaan on teatavasti tagasihoidlikuimaid kohti maailmas. Praegune paavst on seda ka usuasjades. Eraelus on ta selle vastu suur uuenduste pooldaja. Eriti meeldivad talle autod. Teatavasti teebki ta iga päev auosõitusid Roomas ja ümbruskonnas. Ta on annud määruse, et hobuste ja nendest veetavate sõiduriistade asemele tuleb Vatikaanis võtta tarvitusele autod.

Auto kiiruse arenemine.

Praegune ilmarekord 334 km. tunnis.

Aastal 1898 oli suurimaks auto kiiruseks 67 km. tunnis. Hiljuti sõitis ameeriklane Ray Keech Daytonas, Florida mererannal 334,022 km. tunnikiirusega. Keechi kasutada oli kolme „Liberty"-mootoriga, à 12 tsilindrit, eriliselt selleks ehitatud auto. Kolm mootorit andsid oma 36 tsilindriga kokku 1500 hobusejõudu. Eelpoolmainitud kiirus on keskmine terve sõidu ajal ja praegu ilmarekordiks. Auto ehitati Chicago miljonäri Whit'i kulul. Sõitja Keech sai sir Charles Wakefieldi 1000 naelsterlingi auhinnaks ja saab sama suure summa iga aasta nii kaua kui ta rekord püsib purustamata.

Autode arv Helsingis.

Käesoleva aasta alul oli Helsingis 5339 mootorsõidukit (igasugused autod ja mootorrattad). Aasta jooksul oli taksoautode arv kasvanud 49%, eraautode 63,2%, veoautode arv 45,8%, omnibuste kasv oli 15,2 ja mootorrataste oma 36,4%.

Kokkupõrkeid autode ja teiste sõidukite vahel oli 1927. a. kestel Helsingis 1415, s. o. 6,4% eelmisest aastast rohkem.

Soomes oli käesoleva aasta alul registreeritud eraautosid 17.138, (nende hulgas ka taksoautod), veoautosid 6182 ja omnibusi 1216. Mootorrattaid on üle 4000. Sellega on Soomes 1 auto iga 140 elaniku kohta.

Ameerika kummitööstuse hiiglakasu.

Ameerika Kummi A./S. — United States Rubber Company — on otsustanud jagada käesoleva aasta esimese veerandi puhtast kasust 65.000.000 dollarit dividendina (8%) eesõigustatud aktsiate omanikkudele. Eelolev summa laseb aimata seda hiiglakasu, mida annab järjest suurenev autode tarvitamine kummimagnaatidele.

Auto-omnibuste liikumine Itaalias.

Itaalias on praegu 885 seltsi ja ettevõtet, kes peavad üleval auto-omnibusliine ja n. n. seltsiautosid. Üldse on Itaalias 1692 omnibusliini väljaspoolt linnasid. Nende liinide kogupikkus on 53,613 kilomeetrit. Läinud aastal vedasid need liinid üle 30 miljoni reisijat.

Rootsis 4000 auto-omnibust.

Auto-omnibuste liikumine Rootsi maanteedel võtab ikka rohkem hoogu. Praegu on seal 1300 auto-omnibusliini ja nendel liikumas 4000 liiniautot. Liinide pikkus on üle 35.000 kilomeetri. Võrdluseks olgu tähendatud, et Rootsis on raudteid ainult 16.000 k.-meetrit. Mööda auto-omnibusliine võib aga Rootsis sõita maal igal pool.

Soomlane Eesti autooludest.

Soome ajakirjas „Autoilija" kirjutab keegi soomlane „L. H." oma muljetest Tallinna autoolude kohta muu seas järgmist:

Taksoautod Tallinnas on peaaegu erandita vana stiili Euroopa masinad. Hulgas on isegi korviga mootorrattaid... Tänavad on kitsad ja kõverad nagu tavaliselt vanades linnades. Kesklinnas on tänavad rahuloldavalt prügitatud, linna servadel on sillutus vilets, just nagu Soome provintsilinnadeski. Liikumist juhtivaid politseinikke tänavatel ei ole. Tänavnurkadel seisvad politseinikud ei anna mingisuguseid liikumist juhtivaid märke, nii et autojuhid peavad ise liikumise üle otsustama... Ettevõtlikkust ei puudu, seda tõendavad omnibuseliinid, milliseid peetakse üleval vanade Euroopa masinatega. Need teevad tänavatel hirmsat kära. Isegi mõned „Fordid" on omnibusteks ümber ehitatud. Trammiomnibusi on ehitatud vanade veoautomootoritega, mis varustatud omnibuse kere ja trammi ratastega. Oma vanaduse päevil teenivad need mootorid veel kaunis korralikult, kõrvuti uute Ameerika tüübiliste trammivagunitega... Üldmulje on, et autoliikumine Eestis on veel „lapsekingades". Põhjuseks on peaasjalikult rahva üldine vaesus ja pikaajaline surve Vene poolt, mida Eesti rahvas kogenud. Edasirühkimine on heal alul. Aasta 1927 lõpul oli Eestis 1200—1400 autot — neist vähemalt pool Tallinnas. Mainitud aastal veeti Eestisse umbes sada „Ford"-autot ja umbes sama palju teisi tüüpe... Meie, soomlased, oleme paremas seisukorras kui Baltimaade rahvad...

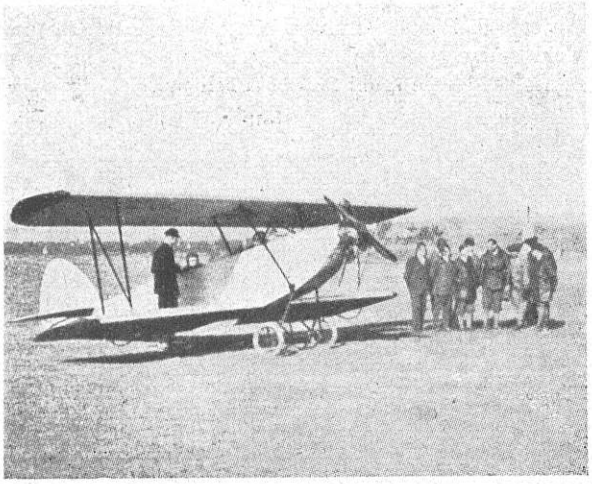
Suur Euroopa auhind mootorratastele.

28. ja 29. juulil peetakse Genfis esivõistlused Euroopa suure auhinna peale. Võistluste korraldus on Helveetsia mootorrattaliidu käes. Võistlus sünnib Bouchat-Meyrin-Matignin ringteel, mille pikkus on 9,3 km.

Uued ookeanilennud kavatsusel.

Prantsuse Bréguet lennukitehas ehitab praegu uut lennukit, millega tuntud ümberilma lendurid Costes ja Le Brix kavatsevad Euroopast Ameerikasse lennata. Lennuk saab varustatud 600 HJ Hispano-Suiza mootoriga. Samuti on prantsuse Bleriot lennukitehasel uus neljamootoriga lennuk ehitusel, millega lendur Boussutrout üle Atlandi kavatseb lennata.

Uus saksa väikelennuk Raab-Katzensein R. K. 9. Mitte kallim kui keskmine auto.



Raab-Katzensteini lennukitehas Saksamaal on välja lasknud uue väikese lennukitüübi, mille hind on kõigest SMk. 6.900. (Ekr. 6.200).

Lennuki andmed on järgmised:

Mootor: kolmetsilindriline õhujahutusega Anzani-mootor; võime — 35 HJ.

Ehitusmaterjal: kere ja tiivad on terastorudest ja puuliistudest ning riidega üle tõmmatud.

Kaal: 250 kg. tühjalt.

Kandejõud: 200 kg. (juht ja kaasreisija).

Kiirus: kuni 120 km. tunnis.

Küttetagavara: 42 liitrit, mis jatkub 4 tunniks.

Venemaa ehitab lennusadamaid.

Moskva kesklennusadama väljaehitamiseks on määratud kaks miljonit rubla krediiti. Lennusadam kavatsetakse ehitada Berliin-Tempelhofi lennusadama eeskuju järele.

Latvijas Republikas autoklubi.

mägisõit Segevoldis 10. juunil s. a.

Läti autoklubi poolt korraldati 10. juunil s. a. Segevoldis autode võidusõit mägisel teel kiiruse peale 1 km. ulatusel seisustardist. Eesti autoklubi paluti saata üht liiget kohtunnikkude komisjonist osa võtma, kuid Soome kaitseliitlaste külaskäigu puhul Eestisse võistluslaskmisele, ei saadud seda teostada, sest osa autoklubi liikmeid oli seotud võistlustega.

„Jaunakas Sinas" teadete järele olid võidusõidu tagajärjed järgmised:

Paremat aega näitas:

I klassis hra Sitmann, „Fiat 509" — 1 min. 21 sek. II-ses hra Martison „Steyr" — 1 min. 36 sek. III-das hra Schehter „Chevrolet" — 1 min. 05,5 sek. VI-das hra Schehter „Pontiak" — 1 min. 06,9 sek. V-das hra Roman, „Willys Knight" — 1 min. 07,2 sek. V-das hra Sarin, „Buick" — 1 min. 02,1 sek. V-das hra Dr. Rubin, „Dodge" — 1 min. 21,8 sek. VI-das hra Rosenvald, „Buick" — 1 min. 00,5 sek. VI-das hra Sitmans, „Nash" — 1 min. 08,4 sek. VI-das hra Schenberg, „Buick" — 1 min. 09,1 sek. VII-das hra Milleta, „Studebacker" — 1 min. 07,7 sek. ja VIII-das klassis pr. E. Schenberg, „Alfa-Romeo" — 54,8 sek.

Portugalis sõita paremat kätt. 31. maist s. a. hakkas maksma Portugalis määrus, mille järgi kõik jõuvankrid sõites peavad hoiduma paremale.

Indianopoli „Suur auhind". 30. mail s. a. peeti Indianopolis, nagu iga aasta, võistlused, millest osa võttis 29 autot. Sõidumaa oli 500 miili (804,670 km). Kohtadele tulid esimestena:

1) Meyer-Special 5 tunni 01 min. 33 sek. [160,670 km. tunnis).
2) Mooke-Miller 5 tunni 02 min. 17 sek.
3) Geo Sonders 5 tunni 06 min. 11 sek.

Sellega on kolmandat korda Ameerika klassilise võistluse võitnud väljaspoolt masinad, kuigi nad ei ole löönud „Duesenbergi" rekordi (1925. a.) 162,750 km.

---

3. juunil s. a. Ungari autoklubi poolt korraldatud autode võistlustel kiiruse ja vastupidavuse peale võitis rändava esimese auhinna teistkordselt Wentzel Mosau Mercedes — Benz autol.

Rootsi kunin. autoklubi 25 a. juubelipidustused

23. mail 1928. a.

Juubelipidustus edu tähe all.

Juubelipäeva programm:

Kogunemine kell 3. p. l. Kuninga tulek peosaali kell 3.30. Muusika K. A. K. presidendi avamiskõne. Laul. Organisatsioonide esindajate tervitused:

1. Rahvusvahelise automobiiliklubide koonduse ja Saksamaa autoklubi nimel ütles tervitusi von *Arnim-Muskau.*
2. T a a n i kuningliku autoklubi nimel tervitas prints *Axel* ja Taani mootorklubi esindaja ing. *Ussing.*
3. E e s t i autoklubi nimel tervitas klubi auliige, E. V. saadik Rootsis Dr. *F. Akel.*
4. A m e e r i k a autoklubi nimel saadik *Harrison.*
5. S o o m e autoklubi nimel prof. *Forselles.*
6. P r a n t s u s e autoklubi nimel *René Milland.*
7. I n g l i s e kuningl. autoklubi nimel *Baillie.*
8. U n g a r i autoklubi nimel Dr. *Leffler.*
9. N o r r a autoklubi nimel rittmeister *Elster.*
10. H o l l a n d i autoklubi nimel parun *Rengers.*
11. R o o t s i mitme asutuse esindajad.
12. Shveitsi autoklubi nimel Mr. *Empeyta.*

Rootsi autoklubi märk.

Krahv Clarence von Rosen Rootsi kuningliku autoklubi president algas oma kõnet ametliku teadaandega ja tuletas meele K. A. K. kava, mille põhjal ku-

Krahv Clarence von Rosen Rootsi kuningliku autoklubi president.

ninglik autoklubi 1903. a. organiseeriti, et otstarbekohaselt ja kasulikult tarvitada mootorsõidukeid. Statistilised andmed näitavad, et terves maailmas on praegu ümarguselt 30 miljonit jõuvankreid ja kui neid ritta seada, siis ulatub see kaks korda üle maakera.

Masinate jõud on kokku 750 miljonit hobuse jõudu, kuna kõik statsionäär-mootorid, vedurid ja laeva-masinad kokku näitavad 260 miljonit h. j. ja terve maailma veejõudu arvatakse 440 miljoni h. j. suuruses. Autode väärtust hinnatakse umbes 40 biljoni krooni peale ja see näitab, et 1/10 maailma kapitalist on transportabinõudes. Edasi andis krahv von Rosen lühikese ülevaate K. A. K. arenemisest, alates 1903. a. Klubil oli teisel aastal juba 2000 liiget, praegu aga 4500. Esimesel aastal oli klubi rahaline läbikäik 2.250 krooni — 1927. a. 350.000 krooni.

President tänas kuningat kui klubi kaitsjat, rahvusvahelist autoklubide koondust, naabermaade autoklubisid ja ajakirjandust. Siis tervitas president kõiki esindajaid ja osavõtjaid. Pidustuse ajal anti üle juubilarile väga palju väärtuslikke ja kalleid kingitusi ja aadresse.

Krahv von Arnim Muskau soovis õnne klubi esimese edurikka veerandsajale ja avaldas kiitust väljapaistvale presidendile, kelle hiilgavad omadused olid klubile väga suure tähtsusega.

Prints Axel Taanist konstateeris, et Taani klubi ühegi teise klubiga ei ole olnud nii usaldusrikkas koostöötamises kui juubilariga ja et see koostöö ei alganud mitte eile, vaid 15 a. tagasi nimetati krahv von Rosen Taani autoklubi auliikmeks.

Eesti autoklubi esindaja Dr. Akel ütles tervitusena prantsuse keeles järgmist:

„Mul on au ja heameel sellel tähtsal tunnil tervitada Kuningliku Rootsi Autoklubi Eesti autoklubi ja tema aupresidendi Tema Ekstsellentsi härra Riigivanema nimel ning soovida juubilarile õnne ja edu Tema Majesteedi Rootsi Kuninga kõrge kaitse all. Ma palun Teid, härra president, vastu võtta meie klubi parimad õnnesoovid Teie klubi 25 a. juubeli puhul."

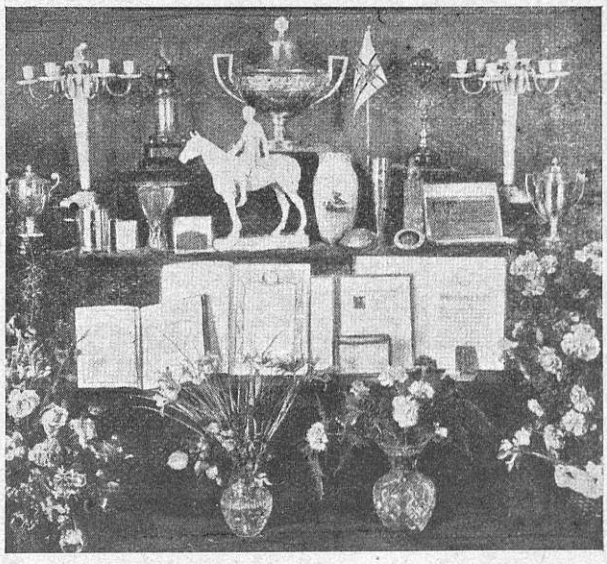
Pidustuse ajal anti hulk väärtuslikke kingitusi, kunstiteoseid, plakaate ning aadresse. Ühes aadressis oli öeldud: tunne oma maad ja õpeta rahvast mitte ainult kiirelt, vaid ka hästi sõitma.

Aktus lõppes laulu ja muusikaga.

Samal päeval õhtul kell 8 koguneti juubeli-lõunaks Grand Hotel Royali ja kui fanfaarid lauale kutsusid, pidid ligi 600 osavõtjat, prints Axeliga Taanist ja printsessiga eesotsas endile kohti otsima K. A. K. rahvusvahelise teenäitamise süsteemi järgi.

Krahv von Rosen lauakõnes tervitas külalisi ja koosviibimine kujunes hiilgavaks banketiks vendluse mõttes. Üliõpilaste koor kandis ette laule ja peale selle oli tants peegel-saalis ja talveaias, millest võis järeldada, et meeleolu oli kõigil hea, nagu seda nõudis õhtu tähtsus.

Rootsi kuninglik autoklubi oli üks esimestest klubidest, kes rahvusvahelise Autoklubide liidu liikmena lepingu sõlmis Eesti autoklubiga triptikute vahetamise asjas. Ka on Kuninglik autoklubi vanemaid pioneere, kes on teinud palju ära rahvusvaheliselt autospordi alal ja veelgi teeb. Eesti autoklubi, hinnates kõrgelt Kuningliku Rootsi autoklubi presidendi krahv von Roseni teeneid sõprussidemete loomisel Eesti ja Kunig-



Kingitused Rootsi kuninglikule autoklubile 25 a. juubeli puhul. Üleval keskel E. A. K... poolt annetatud klubi lipp.

liku Rootsi autoklubide vahel, valis teda 18. mail s. a. oma auliikmeks. Eesti autoklubi soov on, et Kuninglik Rootsi autoklubi, kes veerandsaja aastast olemasolu juubeli pühitses, kindlalt edasi astuks järgmisse veerandsajasse, vastu kuldsele tulevikule. Selleks jõudu klubile ja tema presidendile! *J. Z.*

Rahvusvaheline spordikalender 1928. a.

1. juulil.	PRANTSUSMAA	Võidusõit Prantsusmaa automobiilklubi suure auhinna peale (C.).
7—8. „	BELGIA	Belgias (auhind spordiautodele) (S).
8. „	ITAALIA	Võidusõit de SUZE-MONT GENIS (C. S.).
8. „	PRANTSUSMAA	Võidusõit de L'ESCRINET (L'Ardeshi ja de la Drôme'i läheduses) (C. S.).
8. „	PRANTSUSMAA	Ardennes'i läheduses (C.).
14. „	SAKSAMAA	Võistlus suure auhinna peale spordiautodele (S.).
15. „	SAKSAMAA	Saksamaa suur auhind (C.).
22. „	AUSTRIA	Võidusõit ARLBERG'is (C. S.).
25. „	HISPAANIA	Võidusõit a SAN-SEBASTIAN (C.).
29. „	HISPAANIA	Võistlused Hispaania suure auhinna peale (C.).
4. aug.	ITAALIA	AGERBO karika peale (C.).
5. „	ITAALIA	ABRUZZO karika peale (S.).
6. „	INGLISMAA	Võidusõit BROOKLANDIS (C.).
12. „	BELGIA	Võidusõit BELGIA suure auhinna peale (C.).
12—17. „	SAKSAMAA-AUSTRIA ITAALIA-SHVEITSI	Võidusõit „Alpide karika" peale (S.).
15. „	PRANTSUSMAA	Võidusõit de CHOMONIT-MONT-BLANC lagendikul (C. S.).
18—19. „	SAKSAMAA	FRIBOURGI rekordide päev (C. S.).
19. „	PRANTSUSMAA	De LAFFREI võidusõit (Dauphinois) (C. S.).
19. „	POOLA	Võidusõit de TATRA'st kuni ZAKOPANE (C. S.).
24-25-26. aug.	PRANTSUSMAA	Auhind de la BAULE.
25—26. aug.	SHVEITSI	VII rahvusvaheline võidusõit du KLAUSEN'i lagendikul (C. S.).
2. septembril.	ITAALIA	Võistlused Itaalia kuningliku automobiil-klubi suure auhinna peale (C.).
8. „	PRANTSUSMAA	Suur rahvusvaheline auhind kergesõiduautodele. (Põhjas) (C. S.).
9. „	PRANTSUSMAA	Rahvusvaheline kriteerium turismi autodele ja GEORGE BOILLOT karikas. (Põhjas) (S.).
16. „	AUSTRIA	Võidusõit du SEMMERING (C. S.).
22. „	INGLISMAA	Euroopa suur auhind (C.).
30. „	BELGIA	D'oostmalle'i rekordide päev (C. S.).
30. „	UNGARI	IX võidusõit du SVABI lagendikul (C. S.).
7. oktoobril.	ITAALIA	Võidusõit de GARDE'i lagendikul. (Järve ümber).
	(C—võidusõiduautod)	(S—spordiautod)

Eesti Autoklubi teated.

Surma läbi lahkunud

liiget

Constantin Jürgens'i

mälestab sügavas leinas.

EESTI AUTOKLUBI

Eesti autoklubi liikmete ringreis kodumaa ilusamatesse kohtadesse.

Klubi juhatuse korraldusel võeti ette Suvistepühil 26.—29. mail s. a. pikem väljasõit mööda kodumaad. Reisust võtsid osa 14 autot 65 inimesega. Väljasõit algas Tallinnast Vabaduse platsilt 26. mail kell 3 p. l. 12 autol, kokku 55 in. Öösel kell 12 jõuti Tartu, kus ka ööbiti. Umbes 15 km. Tartust oli vastu tulnud klubi liige hr. Karl Lepp ühes klubi abiesimehe hr. Sosaar'iga, kes Tartus viibis. Hr. Lepp ja tema lahke abikaasa korraldusel oli muretsetud eine eest „Vanemuises", samuti ka öökorteri ja auto garaashide eest.

Esimesel pühal 27. mail kell ½12 päeval läks sõit edasi Otepäässe ja Pühajärvele, kuhu jõuti kell 2 lõuna ajal. Tartust sõitsid kaasa hrad Sosaar, Lepp ja Hermann perekondadega. Pühajärve ilusal kaldal end. mõisa pargis tehti piknick ja viideti aega küll lauldes, män-

Seisak Tartus.

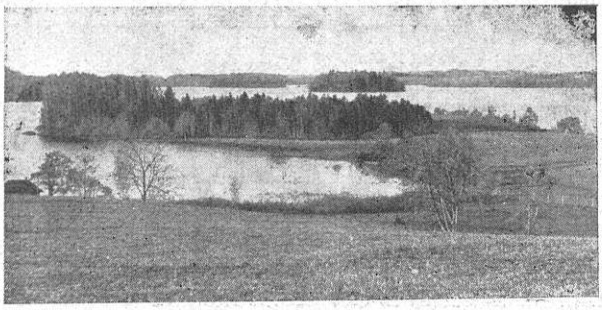
Peatus Otepääl.

Rõuge langenud sõdurite mälestussamba juures.

gides, tantsides ja lootsiku sõiduga järvel kuni kella 6 õhtul, siis algas reis Võru poole. Võrru saabuti kell ½10 õhtul. Võrru jõudes hakkas vihma tibama ja sadas terve öö läbi.

Võrus võttis reisijaid vastu klubi liige hr. P. Laamann, kes oli korraldanud autodele ja inimestele varjupaigad. Õhtu saadeti mööda ohvitseride kasiinos, kus ilusad avarad ruumid suure seltskonna jaoks ja väga lahke vastuvõtt. Teisel pühal kell 12 algas reis Haanja Munamäele. Kuigi jämedalt vihma sadas ja teed otsata poriseks muutusid, ei mõjunud see sugugi reisi-

Peatus Pühajärve pargis.

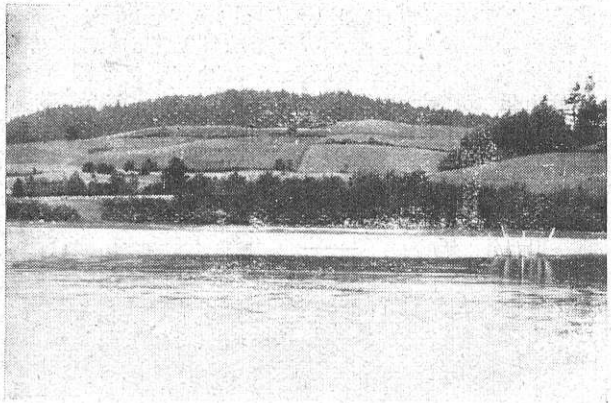


Vaade Pühajärvele.

jate hea tuju peale ega mõelnud keegi maha jääda paremat ilma ootama. Haanja Munamäe all peatuti ja vihmale vaatamata käidi mäel vaatetornis. Edasi läks sõit Rõuge, Mõniste ja Hargla kaudu Valka. Valka jõuti õhtu kell 10, mil vihm oli üle jäänud. Valgas öö-biti, kuna üks auto edasi sõitis Pärnu poole, kuid Tõrva alevisse pidi jääma ööseks raske teeolu tõttu. Viimase püha homm. kell 8 algas Valgast sõit Pärnu, kuhu jõuti kella ½5 p. l. Pärnus peatuti Rannasalongis, kus söödi lõunat, ja õhtul kell ½9 välja sõideti Tallinna poole, kuhu jõuti homm. kell 4.

Kolme päeva jooksul sõideti üle 700 km. raskeis teeoludes. Eriti raskeks kujunes sõit Pärnust Märjamaani umbes 70 km. tee pikkuses, kus sõideti läbistiku 10—15 km. tunnis. Suurte sadude tõttu oli see teeosa võimata poriseks muutunud, kuna ka kuival ajal näib see teeosa niivõrd halb olevat, et tema paranduse peale peaksid need mõtlema, kelle kohus on tee korrashoiu eest hoolt kanda. Nähtavasti ei liiguta Pärnu maavalitsus sõrmegi selleks, et seda peaaegu läbipääsematuks muutunud teeosa parandada, kuigi vist järelevalve isandad kartuse ja värisemisega iga kord ise omi reise teevad sama teed mööda. Oleks vist ülim aeg, et teedeministeerium nende tähelepanu pööraks sellele lubamatule nähtusele, sest tahavad ju pärnulased, et neile suvitajaid tuleks, kuid sõites sarnast valuteed, ei usalda vist keegi sõiduriistal välja minna, sest teadmata on, kas pääseb eluga. Nagu pilkeks oli seal kusagil tee ääres välja pandud teehöövel, vist et pühade ajal reisijad näeks, et siin höövel hakkab ükskord tööle, aga millal, see on teine küsimus. Võru maanteed, kust läbi sõideti, olid keskmised, osalt isegi head. Hea ja tasane oli tee siinpool Tartut, algades umbes 40 km. kuni Tartuni. Valgast kuni Tõrva osalt hea, osalt keskmine, kuid mida rohkem Pärnule läheneti, seda halvemaks muutus tee. Ei ole siis ime nagu kevadel kellegi soomlasega juhtus, et 15 tundi oldi Pärnusse teel ja ometi ei tohiks Pärnu endale seda halva tee kuulsust lubada, kui ta tahab oma suvituskoha kuulsust alles hoida. Mis on sellest kasu, kui Pärnu ennast nimetab esimese järgu kuurordiks, kuid ometi sõrmegi ei liiguta, et temale ligi pääsetaks. Vist arvab Pärnu maavalitsus, et Pärnu linnalaste õnn pole tema õnn.

Eesti Autoklubi juhatus avaldab klubiliikmetele, eriti daamidele, oma tänu, et nad raskeks ei pannud



Vaade Haanja Munamäele.

sarnast pika tee sõitu, vaid rõõmsas meeleolus reisu kaasa tegid. Palju tänu ka Tartu esitajale hr. Lepale abikaasaga, samuti hr. Laamanile Võrus nende suure vaeva ja hoole eest külaliste vastuvõtul. Leidku rohkem ja rohkem maad lühemad ja pikemad reisud kodumaa ilusamatesse kohtadesse ning klubi liikmetel üksteisega läbikäimine, selleks jõudu ja tahtmist.

Pärnu maantee.

Klubi liikmetele.

E. A. K. juhatus teatab, et Soome sõit 24. juunil s. a. jääb ära eeloleva laulupeo tõttu, kuna ka laevade küsimus, autode üleviimiseks tarvilist lahendust ei ole leidnud. —

Eesti autoklubi juhatus, klubiliikmete 18. mai s. a. erakorralise peakoosoleku otsuse täitmiseks, saatis 21. mail s. a. Riigikogu juhatusele, Riigivanemale, raha- ja teedeministrile ja Riigikogu liikmetele pikema märgukirja, milles palus:

1) Maanteede ja linna uulitsate korraldamine ja maanteede võrgu loomine eeskätt tarvilikuks tunnistada ja selle teostamisele asuda kiires korras;

2) Raudteede võrgu kava jätta teisele plaanile, kuni majanduslik kandejõud paraneb ja kui maanteed meil korras, võib olla kas üldse vajadust on mõnekümne kilom. raudtee järele nagu seda praegu esimeses tuhinas siit ja sealt soovitakse üksikute kihtide poolt kohalistes huvides;

3) Teede korraldus tööd üldse koondada üldise keskasutuse kätte, kus seda üleriiklikult teatud shablooni järele õiglaselt juhitakse vastavate eriteadlaste kaudu, sest omavalitsustel võib see ülejõu käia olles äärarippuv mitmesugustest poliitilistest vooludest;

ja 4) Maksud, niihästi bensiini kui ka jõuvankrite numbrite pealt, lubada tarvitada ainult teede ja uulitsate ehitamiseks ja korrashoiuks ning selleks kapitali fond luua, mida keskasutuse poolt siia või sinna teatud otstarbeks antakse kindlate kalkulatsioonide järgi.

Tallinna Harju prefekti poolt palutakse teatavaks teha järgmist:

„Riigi Teatajas" Nr. 47 s. a. on avaldatud Tallinna linnavalitsuse poolt 2. mail s. a. vastuvõetud liikumise määrus, mis maksma hakkab *26. juunist s. a.* ja tuntavalt muudatusi toob praeguses liikumise korralduses.

Palun Teid kõiki Teie organisatsiooni kuuluvaid autojuhte selle määrusega põhjalikult tutvustada ja neid paluda, et nemad omalt poolt kõiki määruste nõudeid püüaksid täita, sellega kaasaaidates heakorrale liikumise alal. Eriti aga, et nemad algusest peale tuttavad oleksid uute liikumise suunadega ja sundmääruse maksma hakkamisega neid kasutaksid".

E. A. K. juhatus pöörab liikmete tähelepanu selle soovile samuti ka määrusele, mis käesolevas numbris lehek. 103—105 avaldatud.

Tahaks olla nali...

Moodne noorpaar.

Ehitusfirma agent ilmub kellegi hiljuti abiellunud noorpaari juure ja pakub neile firma poolt ehitatud uut maja müüa. Noorik vastab:

„Sündisin haigemajas, kasvasin internaadis, hariduse sain kolledshis, mind kositi autos, laulatati kirikus, meie sööme kafeteerias, elame üürimajas, hommikul mängin golfi, pärastlõunat bridge't, õhtuti lähme tantsima või kinosse, ja kui ma haigeks jään, siis lähen sinna, kus sündisingi — haigemajja — ja kui ma suren, siis maetakse mind otse matuseärist... Milleks siis oma maja? Kõik mis meil vaja, on garaaž magadistoaga."

Vale tee—?

Politsei: „Sinna teie ei tohi sõita, preili! Sel tänaval võib ainult ühes suunas liikuda."

Preili: „Ühes suunas ma just tahtsingi sõita."

Kokkupõrke põhjus.

A.: „Mis oli kokkupõrke põhjuseks?"

B.: „Kaks autot katsusid ühel ajal jalakäijast üle sõita."

Tüdimus.

„Kuulge, teie seal!" — lausub autojuht tagumisel istmel istujatele, kes talle tahavad sõidukiirust ette dikteerida — „Lindbergh sõitis Ameerikast Pariisi ilma et keegi oleks juhtinud teda tagant."

Närvilik.

„Ah, ma ei või sallida auto signaali häält!"

„Mispärast?"

„Keegi mees põgenes mu naisega ja võttis ka mu auto kaasa. Ja nüüd, igakord kui kuulen auto signaali, kardan, et ta toob ta tagasi."

„Auto — ?"

„Ei — vaid naise!"

Kohtus.

„Tunnistan, härra kohtunik, ma sõitsin liig kiirelt. See tuli aga sellest, et ma kartsin kohtusse hiljaks jääda. Palun mind sel põhjusel trahvist vabastada."

„Mispärast teie siis kohtus olite?"

„Liig kiire sõidu pärast, härra kohtunik."

Trumpas üle.

New-Yorgis on olemas „Laiskade klubi" — kõige laisemate ilmas. Klubi liikmed ei tohi kunagi kiirustada — vastasel korral peavad nad maksma trahvi.

Kord aga sattus üks klubi liikmetest kohtu ette. Teda süüdistati liig kiiresti sõitmises. Ja trahviti. Pärast seda kutsuti ta klubi juhatusse. Seal süüdistati teda laiskuselubaduse rikkumises. Alus kohtuotsus. Mees aga seletas pikkamisi ja iga sõna venitades, et ei sõitnud meelega liig kiirelt — oli olnud vaid ainult niivõrd laisk, et polnud viitsinud oma jalga gaasistaja pedaali pealt ära võtta. — Teist trahvi polnud tal vaja maksta.

Küsimusi ja vastuseid.

K ü s i m u s:

Mis teha, kui Zenith karburaatoriga mootoril akseleratsioon (kiirenemine) on aeglane?

V a s t u s:

Õhukorsett on **liig** suur ja peab vahetatama ümber vähema vastu. Suurem kompensaator sel juhul ei aita viga parandada.

K ü s i m u s:

Kuidas tuleb laadida uus „formeerimata" „Ford" akkumulaator?

V a s t u s:

a) Akkumulaator tuleb täita 1360 erikaalulise happega;

b) lasta seista enne laadimist happe all vähemalt 10—15 tundi, ja pärast seda hapet lisada juure;

c) laadida akkumulaator 4 amp. vooluga 96 tundi, kuni akkumulaator on saanud 384 amp. tundi;

d) pärast täielikku laadimist peab hape olema 1270 ja 1300 vahel.

J. Zimmermann'i trükikoda Tallinnas, Liivika tänav 4.