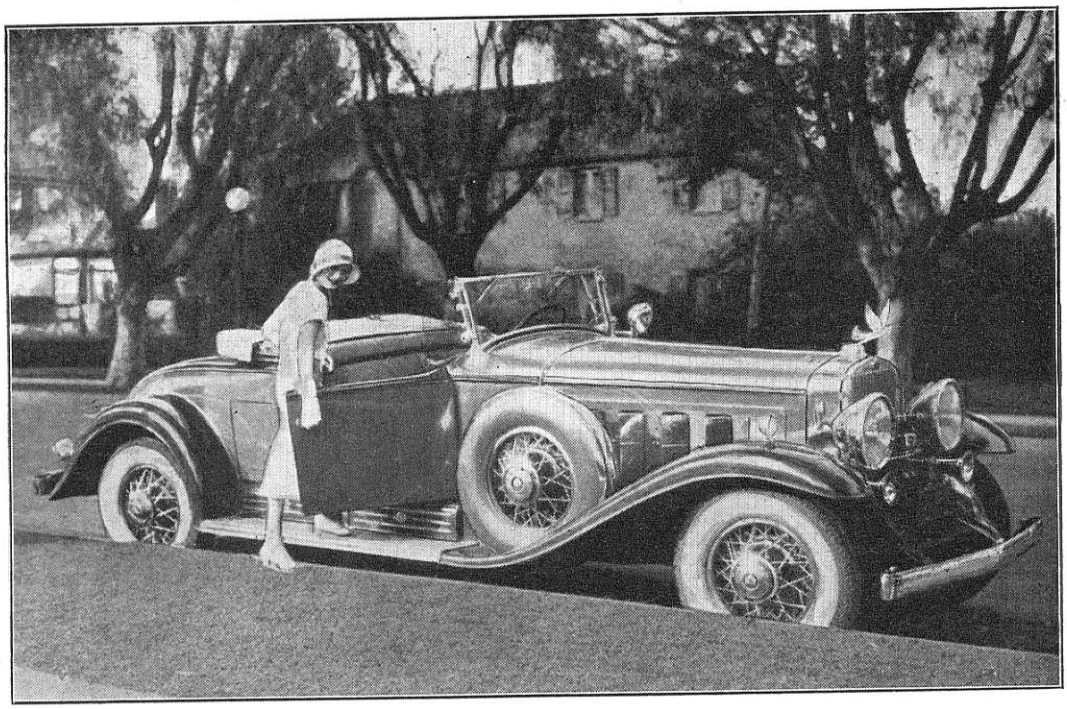
Hind 40 senti.

Nr. 7

Juuli 1931

Auto

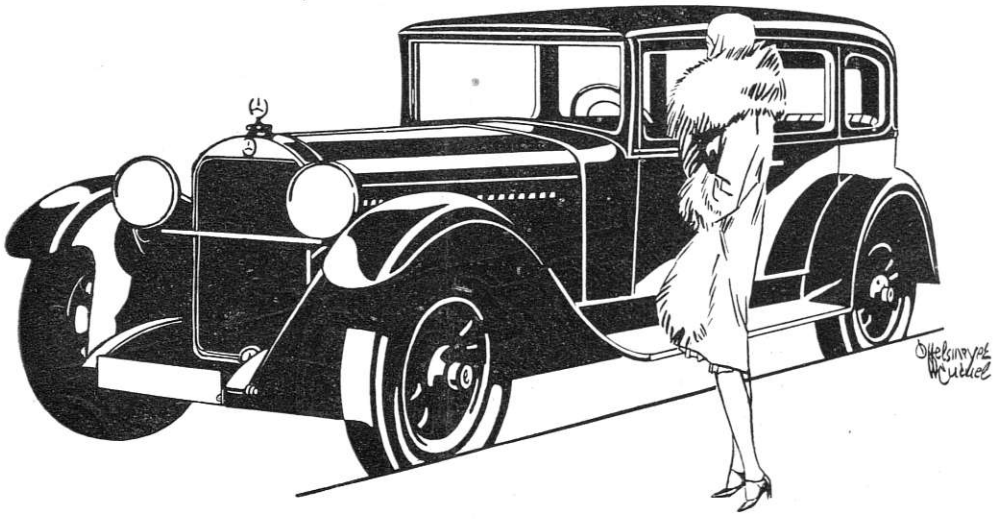
Eesti Autoklubi häälekandja



Cadillac V-16 Roadster

J. Zimmermanni väljaanne ja kirjastus
Tallinn

Daimler-Mercedes Benz

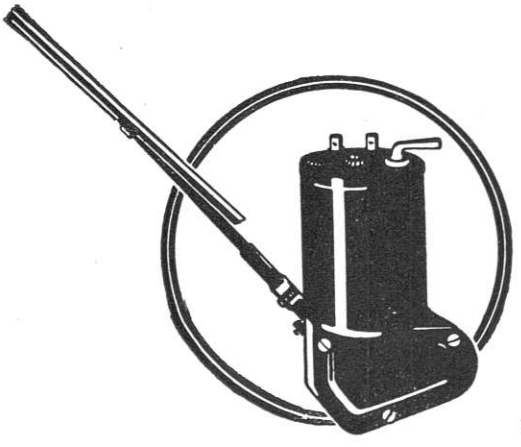


sõidu- ja veoautod, kui ka omnibused on KUULSAMAD ilmas. Oma ilu, jõu ja mugavusega on nad VÕITNUD kõikide poolehoiu, kes on neid autosid juhtinud. Nende omanikel on rõõmu- ja uhkusetunne neid jõuvankreid juhtides.

Esindaja Eestis: „Central-Garage" Narva mnt. 12.
Telefon 305-98.

Takistamatu väljavaade igasuguse ilmaga

on Teile vajalik, et võiksite ikka tarvilikus tempos sõita. BOSCH-klaasipühkija puhastab, vaatamata mootori käigule, ka selle seismise korral, rahuliste, ühtlaste tõmmetega küllaldase ala Teie tuulekaitse klaasil. Tema töötamine ei sega Teie vaadet mingil kombel. Ta voolutarvitus on väga väike ja ta ei vaja hoolt. Sellepärast täiendage oma auto varustust elektrilise klaasipühkija



Bosch

läbi.

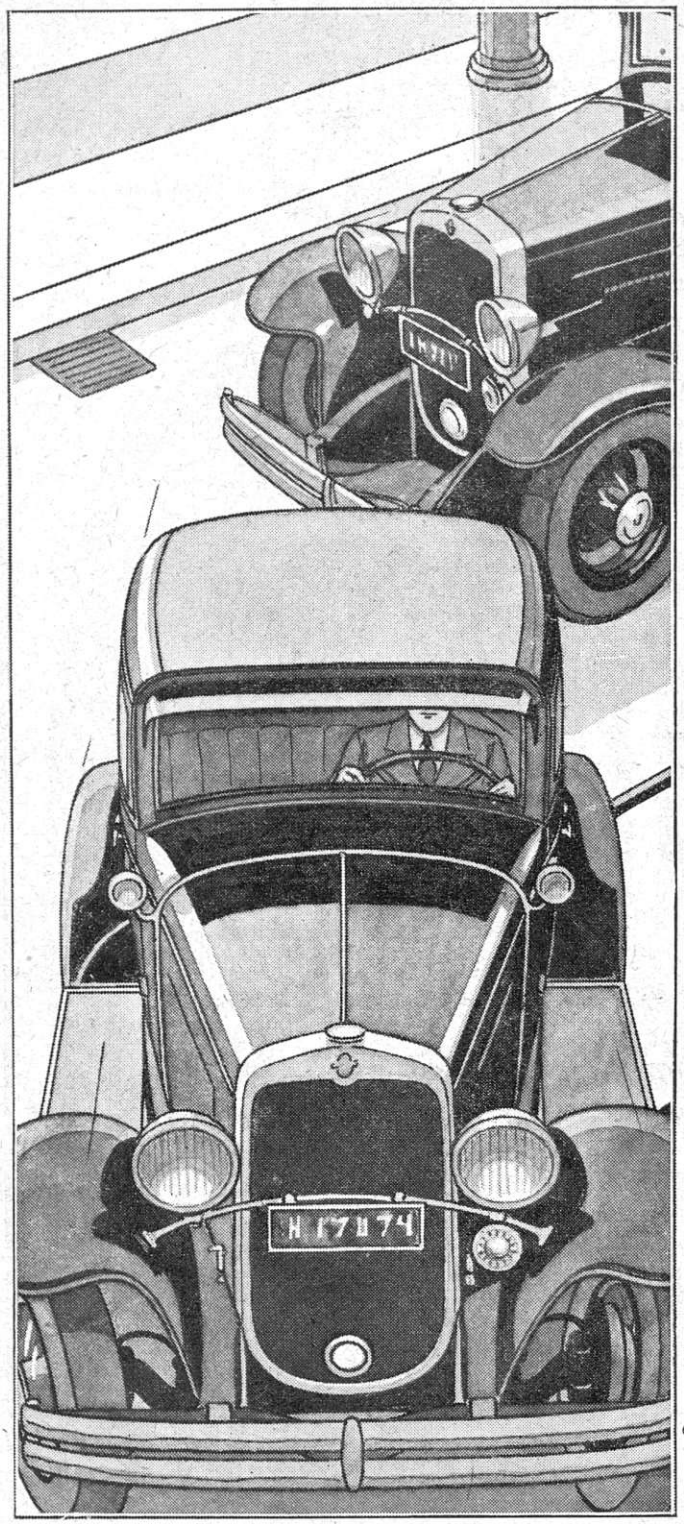
Alaline ladu järgmistes Tallinna firmades:

Karl Bertram, Vene turg nr. 1. — **K. Siegel**, Eesti A/S., Uus tän. 4.
Lier & Rossbaum, Viru tän nr. 7. — **O/Ü. Tarmo**, Narva maantee nr. 6.

A.-G. ROBERT BOSCH

BERLIN-CHARLOTTENBURG 4, BISMARCKSTRASSE 71.

Üks veel tugevam



kuuesilindriline!

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

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

UUS CHEVROLET SIX

GENERAL MOTORS VABRIKUTOODE

Uus HEAVY DUTY

(S. O. TUGEWAMAKS TEHTUD)

Uus Heavy Duty Ballonkummi on kôige tugewam, mida Goodyear üldse on walmistanud.

Paksem, sitkem jooksupind.... kenad prismakujulised küljekôwendused.... Supertwist wooder, weel elastilisem kui enne.... suurem jôud ja ôhumahtuwus....

Kui üks kummi üldse wastupidaw on, siis on see ainult tema, ka halbadel teedel jookseb ta ühetasaselt.

Lähem Goodyear-müüja wôib Teile seda kena ja tugewat kummi näidata.

Peaesindaja

Estakland

Tallinn Rakvere Pärnu Tartu

GOODYEAR

Auto

4. aastakäik **Ilmub kord kuus**

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI
EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Vastutav toimetaja: **dipl. ins. J. TÄKS** Väljaandja: **J. ZIMMERMANN**

Tellimise hind:
Aastas (12 n-rit) kaasandega Kr. 5.—
Väljamaale . . . . . „ 10.—
Üksik nr. kaasandeta . . . „ —.40
Väljamaale . . . . . „ —.80

Toimetus ja talitus:
J. Zimmermanni trükikoda
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 429-24

Nr. 7 (41) **Juuli** **1931**

SISU.

Autoõnnetused inimohvritega.
Mida peab teadma jõuvankrijuht õnnetuste kohta jooniste valmistamise alal?
Kudas katsetatakse jõuvankreid?
Psühhotehnilisi katseid.
Kuidas Inglismaa kasvatab autojuhte.
Mitmesugust.
Uus 7-istmeline „Auburn".
Saagihimul pole piiri.
Tähesõit Narva-Jõesuhu.
Võidusõit Monthléry autodroomil.
Uusi seadusi. Jõuvankrite tollitariif.
Lühemaid teateid. Eesti Autoklubi teated.

INHALT.

Automobilunfälle mit Menschenopfern.
Was muss der Kraftfahrer über die Anfertigung von Skizzen über Verkehrsunfälle wissen?
Wie werden Automobile geprüft?
Psychotechnische Versuche.
Wie England ihre Chauffeure erzieht.
Verschiedenes.
Der neue 7-sitzige „Auburn".
Die Gewinnsucht kennt keine Grenzen.
Sternfahrt — Narva-Jõesuu.
Rennfahrt auf der Monthléry Rennbahn.
Neue Gesetze. Zolltarif für Kraftwagen.
Kürzere Nachrichten. Nachrichten des Eesti Autoklubi.

Autoõnnetused inimohvritega!

Nii loeme peaaegu igapäev ajalehist. Eriti möödunud juunikuus oli neid õnnetusi meil väga palju. Tekib küsimus keelele, kas põhjustasid enamikult neid õnnetusi *vilumatud* ja *purjus olekus* autojuhid või *autod* ise, millega sõideti?

Teeme ajalehist lühikese väljavõtte mõnede suuremate õnnetuste kirjeldustest, siis näeme, et õnnetusi põhjustasid mõlemad, nii autojuhid kui ka autod ise.

1) *Autoõnnetus Haapsalu lähedal. Kolm inimest kergelt, üks raskelt vigastatud. Jaanitulele sõitjate auto tegi surmasõlme.* Nii pealkirjad. Sisult oli lugu järgmine: Jaanipäeva õhtul sõitnud Haapsalu ärimees Petrov taksiautol L-106 ühes oma abikaasaga ja tuttavatega Oru-Linnamäele jaanitulele. Jõudes Rantsalu teele, umbes 1½ km linnast eemal, tegi auto surmasõlme ja paiskas sõitjad kivisele teele. Auto leiti otsapidi kraavis olevat, kuid rool ja mootor olid autol korras(?). Auto olevat uus olnud ja hiljuti *Soomest* toodud(!). Kui nii, siis pidi süüdi olema autojuht Kaustel, kes autot veel hästi ei tunnud ja lubas suuremat kiirust kurvidel kui *auto seda välja kannatas.*

2) *Inimohvritega autoõnnetus. Liiva kõrtsi juures, 26. juunil jooksis auto 4 sõitjaga vastu telefoniposti. Juht sai surma. Leivavedaja surmasõit autoga. Kui oskamatu juht istub tüüril.*

Auto *„Oakland"* nr. 40, mida juhtis leivavedaja *Ruuben Martinson,* jooksis Liiva kõrtsi lähedal vastu telefoniposti. Juht suri silmapilkselt, kuna 3 sõitjat pääses põrutusega. Sõidukist jäi järele ainult *mootor,* kuna muu osa kõik purunes. Juht kui ka sõitjad olid purjus.

3) *Raske tsikliõnnetus Suure-Jaanis.* Kapten *Triik* sai raskelt põrutada, kuna kaasasõitja pääses imekombel tervelt. Õnnetuse põhjustas arvatavasti teel olev kivi, liiv või muu takistus. (Ajalehe oletus.)

4) *Auto surmasõlm maantee kraavis.*

Tallinna auto A 1164 (Dodge-Brothers) jooksis S. Pärnu maanteel kraavi. *Autojuht sai surma, sõitja vigastada.* 29. juuni õhtul sõitis *Scheeli* panga ametnik Riiseperre. Teel suurendas autojuht *Hammer* kiirust, mis Nurme kõrtsi juures teekäänakul sai saatuslikuks. Autol *murdus* telg ja purunes osa kerest. Autoomanikuks oli *Scheeli panga* juriskonsult hr. *Riesenkampf.*

5) 14. juunil Jõgeva ligidal põrkasid kokku Tartu auto „Studebaker", mille omanikuks hr. Laisk ja juhiks Kreeman, „Harley-Dawidson" mootorrattaga, millega sõitis hr. Olt. Viimane sai silmapilkset surma.

6) Pirita teel, „Lafermi" tubakavabriku kohal leidis õnnetut surma auto all prl. *S. Schvarts,* kes nähes autot liginevat, siiski katsus joosta üle tänava.

Nagu neist vähestest teadetest näha, on autoõnnetused tingitud kas juhi purjus olekust või vilumatusest või jälle autost enesest: kas puruneb autol telg või rool ei kuula sõna, piduritest rääkimata. Ka jalakäijad ja teised teetarvitajad soodustavad õnnetusi.

Kuidas meil piduritele üldse rõhku ei panda, näitab kujukas lugu. Mõne aja eest toodi ühte Tallinna töökotta *„Willys"*-veoauto, millel pidurilindid olid viima-

seni kulunud. Töökoja juhataja tegi autoomanikule selgeks, et pidurid tuleb korda seada, sest kulunud piduritega ei või sõita. Autoomanik aga laskis ederataste pidurid koguni ära võtta, et parandus ei läheks kulukaks, ja jättis ainult tagarataste pidurid alles. Nõnda siis sõidetakse meil, vaatamata kas autol on pidureid või ei ole, ja seda arvatakse küllalt kulukaks asjaks auto juures, mis liigub avalikkudel teedel. Kõik meil liikuvad autod on enamasti vanatüübilised, väga palju neist ainult kahe piduriga. Auto parandus ja kordaseadmine on kujunenud väga kulukaks eriti vanatüübiliste autode juures, ja selle tõttu on sagedased *tüüri-* ja *pidurite* rikked, mis soodustavad õnnetusi. Paljudele autodele ei ole enam võimalik muretseda tarvilisi osi, ja seepärast valmistatakse uusi osi kohal, väga sageli asjatundmatult ja juhuslikust materjalist, et ainult auto seisaks koos ja liiguks, kuid keegi ei *vastuta*, et seesama auto töökojast lahkudes juba lähemal teel uuesti rikki ei lähe. Autode parandustöökodadele peaksid ka liiklemisvõimud tähelepanu pöörama. Tuleks järele uurida, missugused asjatundjad siin või teisal teotsevad. Autoomanikud peaksid viibima isiklikult või oma asemiku läbi suuremate paranduste läbiviimise juures, et ära hoida lohakat tööd remonditava sõiduki juures. Et hoiduda etteheidetest, tuleks parandustöökodadel pidada teatud töö kohta aruanne, s. o. mida töökoda pidi tegema ja mis tõesti on tehtud. Suusõnalised rääkimised ei ole sarnase töö juures sekeldustest vabad. Mõnigi surmasaanud autojuht, kui ta veel rääkida saaks, võiks meile palju jutustada sellest, kes tõeliselt on süüdi, kas juht, auto või töökoda, kus viimaks parandati auto ja kontrolliti ning *sõidukorras olekus* tema omanikule anti. Kuid surnud ei räägi. Ajalehist loeme, et üks või teine auto on joosnud vastu puud, *arvatavasti juhi liig kiire sõidu tõttu.* Mõni aasta tagasi sõitis Pikalaenu panga „*Studebaker*"-auto vastu telefoniposti. Selgus, et auto rool oli niivõrd halb, et ei kuulanud juhi sõna. Kui siin juht oleks saanud surma, oleks jällegi öeldud: juht sõitis liig kiirelt ja ettevaatamatult. Juhile leitakse alati süüd, kuid kaugemale palju ei minda. Ei saa salata, et paljud autojuhid, kas mõtlematult või vähe purjusolekus, rooli taha istudes arvavad, et iga auto peab andma kiirust vähemalt 70—80 km. tunnis. Sealjuures unustatakse, et odavad seeriaautod ei ole valmistatud võidusõiduks ega kihutamiseks, vaid harilikuks sõiduks, mille kiirus ei tohi ületada 50 km. tunnis, pealegi kui auto on juba mõni aasta vana. Isegi maanteel võib sageli näha, kuidas vana veoauto-logu katsub sõita täie koormaga kaugelt üle 50 km. tunnis. Mis see on? Kas hoolimatus oma ja teiste elu vastu või juhi arvamus, et auto peab andma seda mida juht nõuab. Õnnetuse korral kuuleme pealtnägijate tunnistustest, et auto sõitis liig kiirelt. Tuleb välja, et mõne vilumatu ja enesest heas arvamuses oleva juhi tõttu peavad paljud õiglased ja vilunud juhid kannatama. Sääraste juhtide aadressil sõimatakse üldse autojuhte „inimeste tapjateks". Mis see siis õieti on? Perekond sõidab rõõmsas meeleolus jaanitulele. Autojuht, arvatavasti soovides näidata oma uue, Soomest (?) toodud auto võimeid, tõmbab registrid lahti ja, kurvidest hoolimata, kihutab nagu oleksid tagaajajad kannul, ja vaevalt 1½ km. sõidu järel on kraavis uperkuuti. Üks sõitjatest suri haigemajas, teised raskesti põrutatud, kahjud suured, mida ei kata keegi. Ehk jälle, autojuht annab rooli vilumatule ja lubab sellel kiiremalt sõita kui vaja. Selle tagajärg: auto lendab vastu puud või telefoniposti, juht ise saab surma, teised, kes elus, põgenevad metsa, jättes auto alla kukkunud saatuse hooleks. Noor neiu sammub üle tänava, juht ei jõua pidurdada ja sõidab inimesele otsa. Üks ohver jälle rohkem. See pannakse kindlasti autojuhi arvele, kuigi viga seisis autos, mille pidurid polnud korras.

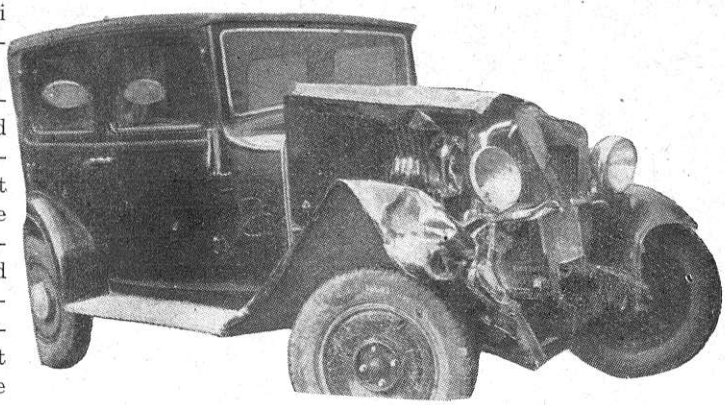
Ajakirja „Auto" toimetus ei tahaks sääraseid küsimusi arutada, kuid ei saa vaikides mööda minna, sest asi nõuab korra jaluleseadmist. Meie arvates peaksid siin autoklubid, juhtide ühingud, teedeministeerium, maa- ja linnavalitsused, politsei, parandustöökojad, autode esindused jne. korra loomiseks samme astuma. Meil tuleb nii välja, et ükski võidusõit terves maailmas möödunud juunikuus ei ole nõudnud nii palju ohvreid, kui meil väikeses Eestis harilikud sõidud, kaasa arvatud ka jaanipäevane Motoklubi poolt korraldatud tähesõit, kus mitmed said suuri ja vähemaid vigastusi. Meie arvates tuleks kas või uuesti kõik registreerimisele ja ülevaatusele kuuluvad sõidukid veel kord üle vaadata ja vana rämps kõrvaldada. Peame ka siinkohal kriipsutama alla, et paljudki autoomanikud oleksid uuendanud oma sõidukeid, kuid meie õnnetu *tollipoliitika* on sundinud alal hoidma ja opereerima vanade autologaskitega, mis võivad kergesti ohvreid nõuda. Sageli on näha maanteel, kuidas mõni vanatüübiline auto sõidab vastu nagu lastud vares, sest ederattad tantsivad all. Auto vajub ühelt küljelt teisele ja juht peab laveerima, sõites ühelt teeäärelt teise. Sõitjad autos kiirustavad juhti ja juht teeb mis võimalik, et sõitjate tänu teenida. Kurvidel tuleks üles seada hoiatusmärgid, kas või *surnu pealuu* kujutusega, mis ajaks sõitjale hirmu peale, sest harilik hoiatusmärk neid ei näi kohutavat. Joobnud oleku eest tuleks juhte karmimalt karistada. *Autode esindused* peaksid autoostjale juba müügi juures teatama auto maksimaalse kiiruse kilomeetrites, sest meil harilikult püütakse autoostjale selgeks teha palju suuremat kiirusevõimet kui auto tegelikult lubab; ja kui siis autojuht poolt sellest kätte ei saa, siis ta hakkab pingutama masinat ja oma närve.

Töökojad peaksid iga parandusele toodud auto järele vaatama ja asjatundlikult seletama omanikule, mida tema leiab puuduseks auto juures peale omaniku poolt nimetatud puuduste. *Autoomanik* peaks igal tingimusel nõudma autoesinduselt selle auto päralt olevaid *originaal-osi* ja mitte neid juhuslikult siit ja sealt ostma või kohal teha laskma, kui *parandustöökoda* ei võta *täit vastutust* töö ja materjali eest endale. Kuigi üht või teist osa esindusel vahest kohal käepärast ei ole, siis tuleks parem oodata, kui kallist raha maksta alaväärtuslise materjali ja töö eest. Auto on küllalt kallis, ja seepärast ei tohiks omanik teda rikkuda ükskõik missuguste vähesobivate osadega.

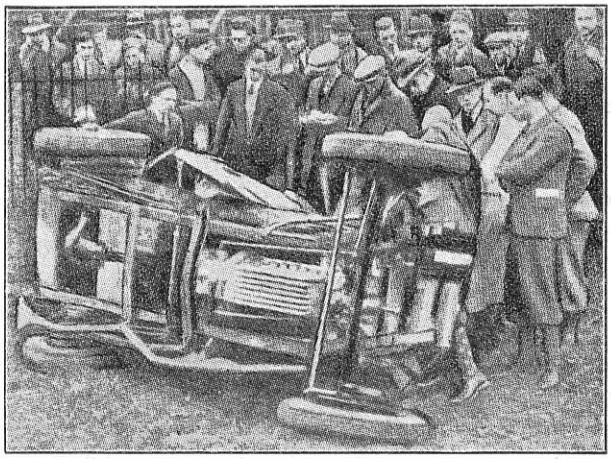
Registreerimisasutused linnas kui ka maal peaksid andmeid koguma autojuhtide elukommetest ja ülespidamisest. Juhiloa andmisel tuleks isikult allkiri võtta kirjaliku tõotuse näol, et ta oma ametit tõotab ausalt pidada. Mingisugust andestamist ei tohiks lasta osaks saada *joodikule-autojuhile. Autojuhtide organisatsioonid* peaksid valvet pidama oma liikmete üle, kelle juures tähele pandud kõrvalekaldumisi juhi eetikast. Kutseline autojuht peaks oma peremehelt nõudma vigade ja puuduste kõrvaldamist selle sõiduki juures, millega ta inimesi peab sõidutama, ja vähemalt oma päevaraamatusse märkmeid selle kohta jätma, et tema surma puhul ametivõimud võiksid kindlaks teha õnnetuse põhjused. Suuremate ja tähtsamate vigade parandusi ei tohi juht jätta ainult töökoja hooleks, vaid peaks valvama, et kõik korrapäraselt saaks tehtud, sest siin on ju ühtlasi tema elu ja tervis kaalul. Pikemaid

sõite vanade ja lapitud kummidega ei tohiks ta kunagi ette võtta, olgu siis, kui ta ise on sellest teadlik ja kiirelt ei sõida.

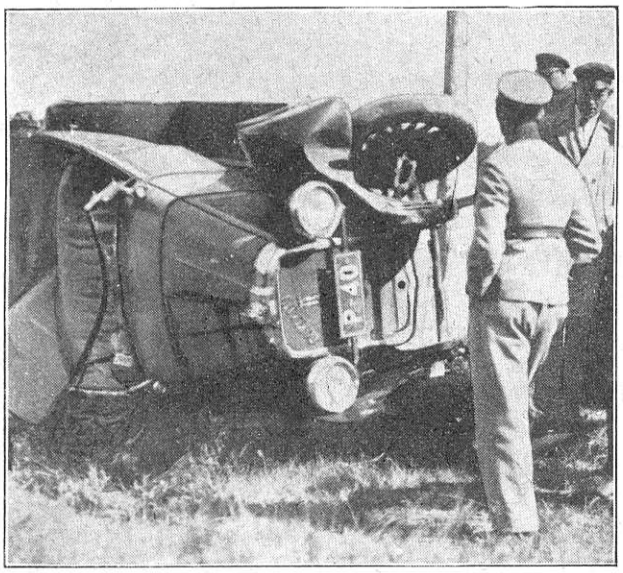
Teedeministeerium peaks hoolt kandma, et maanteedelt saaksid telefonipostid koristatud ja paigutatud teest eemale, sinnapoole kraavi. Hädaohtlikkudele kohtadele tuleks hoolikalt märgid üles panna, vähemalt 150 meetrit enne hädaohtlikku kohta. Kes praegu meie teedel sõitnud, see on pannud tähele, et mõnes maakonnas on need hoiatusmärgid küll püstitatud, kuid otse sinna, kus hädaohtlik koht asub. Loomakarjatamine teel tuleks võõrutada, sest sageli lehmad ja lambad magavad tolmusel teel, ja karjased vaatavad pealt auto sõitu. Loomad ei saa ju teel ega tolmuse tee ääres midagi süüa, kuid karjastel on lõbus viibida tee ääres. Kui juhtub õnnetus, siis on kisa-kära lahti ja jõuvankrijuhid on süüdi. Veel õnnetum on lugu maal jalgratastega. Sõidetakse seal, kus juhtub. Autodele teed ei anta ja kui paar autot üksteise järele sõidavad, siis hakkab jalgrattamees pealt poolt tuule teeäärele tungima, kuid siis jääb ta kindlasti järgmise auto alla. Veel hullem on lugu, kui 2 ehk enam jalgratast kõrvuti sõidab teel, mõnel poisil üks käsi teise õlal. Siis võib julge olla, et üks neist satub auto ette. Teedel seisvad hoiatusmärgid on kas rikutud, maha murtud või määritud. Siin peaks teedeministeeriumi liikumisosakond kindlal käel asuma nende väärnähtuste kaotamisele, ja kui selleks seadust ei ole, siis hoolt kandma, et sarnased seadused ilmuksid. Kui maavalitsustel puudub võim või tahe nim. väärnähtuste kõrvaldamiseks, siis peaks ometi keskvalitsusel see võim olema. Vastasel korral surmame inimesi, loomi jne. Teed ja tänavad ei ole ometi loomade karjatamiseks, ega ainult jalgratturite ja jalakäijate päralt, vaid seadused olgu kõigile teedetarvitajatele ühtlased, õiglased ja karmid. Meie toome siin mõned ülesvõtted autode õnnetustest, et igaüks veel kord laseks silmad üle käia ja vajutaks südamesse sõnad: „mitte enam nii".



Uus „Brennabor"-auto Tallinnas. Kuidas ta välja näeb?



Õnnetus Inglismaal võidusõidul, autojuht murdis jalaluu ja kaasasõitja sai kannatada.



„Oakland"-auto, mis Liiva kõrtsi juures jooksis vastu telefoniposti; juht Martinson sai surma.

Kokkupõrkel „Studebaker"-autoga purunes mototsükkel Harley-Davidson; tema juht Olt sai õnnetut surma. Pildil laip ja õnnetuse objektid: auto ning tsükkel.

Lõpuks ei saa tähendamata jätta, et Eesti Autoklubi läinud aasta augustikuus saatis Riigivanema nimele märgukirja, milles juhiti tähelepanu meie seaduste tühjale kohale liiklemise alal ja toodi põhjendusi ning avaldati soove. Märgukiri saadeti, nagu see kord nõuab meil, Riigivanema kantseleist siseministeeriumi kodifikatsiooniosakonda seisukoha võtmiseks, ja meie teada ei ole ta sealt vist kuhugile edasi nihkunud, vähemalt märgukirja saatjale klubile ei ole saabunud mingit vastust. Ka keegi muu asutus ise seda küsimust ei ole üles tõstnud, ja nii elame ja siuname olukorda, mis meil ühel või teisel viisil kord murrab kaela. Neidki osalisi määrusi, mis inimkonna üldreeglina on maksev: „Ära soovi seda teisele, mida sa ei soovi, et sulle tehtaks", ei pane meie liiklemiskorraldajad ega liikujad tähele. Inimesed, loomad, sõidukid põrkavad kokku, ühed jäävad seekord maha, teised tõusevad üles järgmise korrani. — Edaspidi toome järjekindlalt „Auto" veergudel sellise sisuga artikleid, et need karjatused meile luusse ja üdisse tungiksid ja need virguksid, kellel selle kohta on sõna öelda.

—

Mida peab teadma jõuvankrijuht õnnetuste kohta jooniste valmistamise alal.

Alaline liiklemisõnnetuste arvu kasvamine valmistab avalikkusele palju muret. Nii politsei, ajakirjandus kui ka autoklubid on siin võimetud. Teede ja tänavate ehitus on jäänud kaugele maha jõuvankrite liiklemise arengust, ja see areng oma põhimõttega: „aeg on raha", ei luba tarvitusele võtta kõiki neid abinõusid, mis oleksid soovitavad õnnetuste vältimiseks. Liiklemismäärused jäetakse tihti tähele panemata, ning politsei ja ajakirjanduse poolt antud õpetused harilikult on tuulde räägitud. Nii ei jää lõppeks muud üle, kui õnnetuse kohal katsuda päästa mis päästa on, ja katsuda põhjusi selgitada juba kohal. Aga mitte ainult politsei ei ole huvitatud õnnetuse tegevustikust, vaid ka iga jõuvankrijuht või -omanik, kes teise süü läbi pidi kahju kannatama, soovides selgust saada olukorrale. Seepärast peaksid õnnetusosalised juba sündmuse kohal märkima fakte, mis nende süütust politseis võiksid tõendada või põhjendada nende nõudmist süüdlase poole vastu. Siia kuulub ka joonis, millel on selgesti näha õnnetuse sündmustik. Joonis aga peab olema selge ning ülevaatlik ja sisaldama täpseid andmeid. Jooniste valmistamine jätab praegu veel palju soovida, ning käesoleva artikli autor on tahtnud oma kirjutisega siin pisut parandada olukorda.

Mida peab liiklemisõnnetuste joonestamisel kõigepealt arvestama? Esiteks peab joonis täpselt edasi andma õnnetuspaiga, ning sisaldama üksikasju, mis on olulised asja otsustamisel. Liiklemisõnnetuse joonise vormi, sisu ja välimuse määrab õnnetuse viis ja kausaalne vahekord viimase ning õnnetuskoha lähema ümbruse vahel. Tingituna olukorrast, on joonis vahel lihtsam, vahel keerulisem. Nii näiteks rahuldaks joon. 1. täiesti, kus selgitatakse kokkupõrget trammi ja sõiduauto vahel, mille põhjuseks oli juhi joobnud olek.

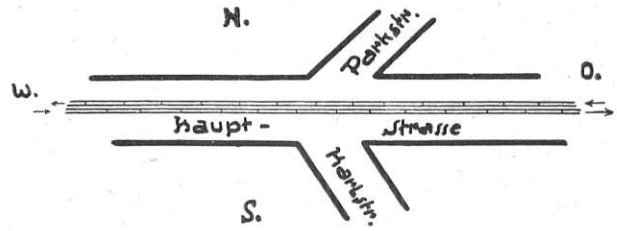
Eriti peab joonestamisel pidama silmas, et näit. 45-kraadiline tänavanurk ei oleks joonisel tähendatud 20 või 30 kraadiga, samuti ei tohi ette tulla, et liiklemissaarekesed jne. tõelisuses kolme-, nelja-, või mitmenurksed, oleksid joonestatud ümmargustena. Kui trammiliin asub ühelpool tänavat, siis ei tohi seda joonisel asetada keskele.

Kui õnnetuse keerulisus nõuab täpsemat õnnetuskoha pildistust, siis tuleb, nagu joon. 2. näidatud, tänavad, platsid, kõnniteed, samuti ehitused eriti tähendada. Majad, mis on erilises vahekorras õnnetusjuhtumiga, tuleb väljapaistvalt märkida.

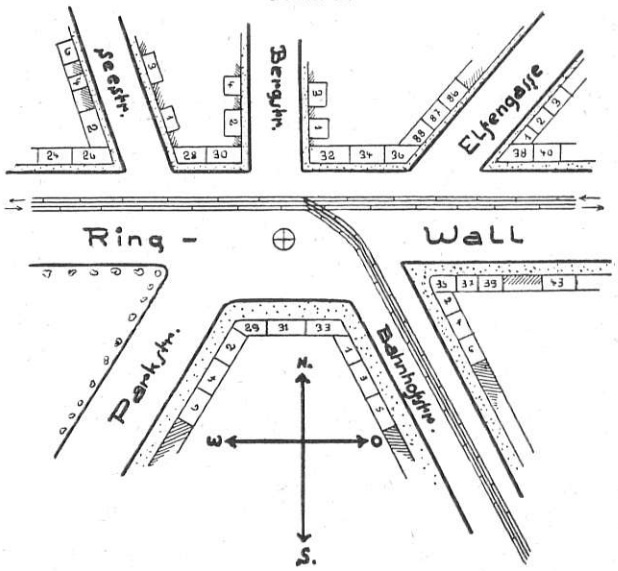
Kiri joonisel peab olema selgesti loetav joonise normaal-asendi juures, ilma et tarvitseks lehte keerata, ja nimelt asetatakse tänava nimetused ülevalt pahemalt alla paremale ja alt pahemalt üles paremale. Üldiselt valmistatakse joonis sel kombel, et vaatleja seisukohalt põhjakaar oleks üleval, siiski ei tohi puududa eriline taevakaarte tähendus. Kas taevakaared on tähendatud, nagu joon. 2. või joon. 1., on täiesti ükskõik, oleneb vaid sellest, kuidas on sobivam.

Järgnevas näites selgitame lühidalt eelpooltoodut:

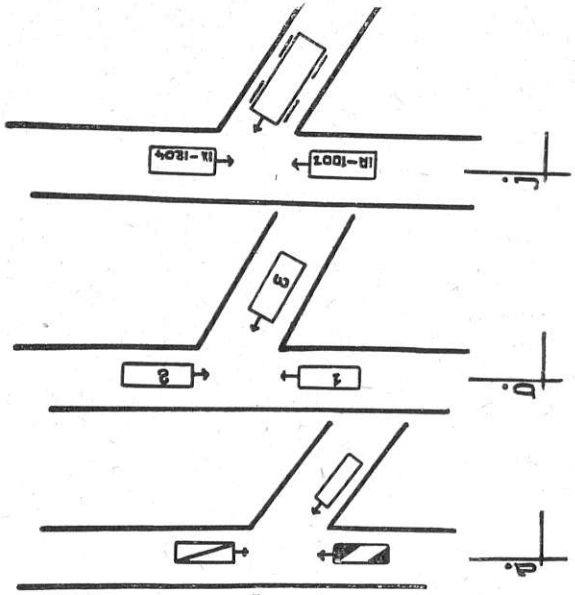
Sündmustikukoha joonestamise abil on loodud teatud aluspõhi, siis võib alata sündmustikuga, mille juures tuleb tähele panna kõiki üksikasju, mis võiksid olla olulised, näit. küsimuse alla tulev tänavaosa täielikult, kanalisatsiooniga, vigaste kohtadega sillutises, kõnnitee seal asuvate puudega, laternapostid, bensiinipumbad jne. Kui õnnetuse korral kaasa on aidanud aiad, plangud, uksed, müürid, vaateaknad jne., tuleb neid joonises märkida. Sama on maksev liiklemisabinõude



Joon. 1.



Joon. 2.



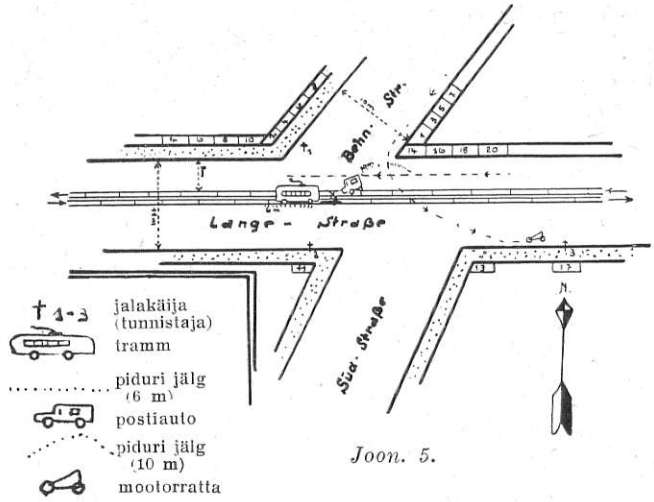
Joon. 3.

ja jalakäijate kohta, kes õnnetuse korral viibisid vastaval tänavaosal. *Kõiki üksikasju tuleb joonises ainult niipalju tähendada, kuivõrd nad on vajalikud teopaiga kirjeldamiseks, kui palju nad on ühenduses liiklemisõnnetusega ja kuivõrd tähtsad asja otsustamisel.*

Kui olukorra kirjeldamiseks kasutatakse põhijooni, siis peab neid joonises eriliste tunnuste abil üksteisest eraldama, nagu võib näha joon. 3. Soovitavam muidugi oleks kasutada üksikasjalisemaid märke, mis kohe annaksid edasi sõiduki kuju, ning seega teeksid olukorra selgemaks. Kuid alati ei saa kasutada neid märke, ning seepärast on joon. 4. toodud signatuurid ainult näitena soovikorral kasutamiseks mõeldud. (V. joon. 4.)

Joon. 4.

Eksituste ärahoidmiseks peaks iga joonise äärele kirjutatama märkide seletus, samuti peab sõidukite sõidusuund olema märgitud väikese noole abil. Sõiduki asendi järgi *õnnetuse ajal* või pisut hiljem otsustatakse asjakäigu üle. Õnnetuskoht peab olema märgitud punase ristiga, kui ta pole nähtav juba sõiduki asetusest.



Joon. 5.

Selgituseks olgu järgmine näide: kokkupõrge trammi ja sõiduauto vahel. Õnnetuse põhjuseks oli mootorratta hooletu sõit, mis sundis sõiduautojuhti muutma sõidusuunda, et hoiduda kokkupõrkest mootorrattaga.

Siin on tarvilik joonisel laiendada põhjapoolne osa, et saada ülevaadet õnnetuskohast, kuna lõunapoolne osa ei oma õieti mingit tähtsust.

Joonise suurus oleneb alati olukorra keerulisusest, kusjuures on lubatud väikesed kõrvalekaldumised üksikute esemete mõõtudes. Suur tähtsus on pikkuse ja laiuse mõõtudel.

Niipalju üldiselt liiklemisõnnetuste joonestamisest. Põhimõtteks olgu: väheste tõmmetega luua võimalikult selge pilt sündmustikust ja seega muretseda kohtuvõimudele ning asjasthuvitatuile vajalik alus õige otsuse leidmiseks.

Gustav Holst,
Polizeioberleutnant, Dortmund.

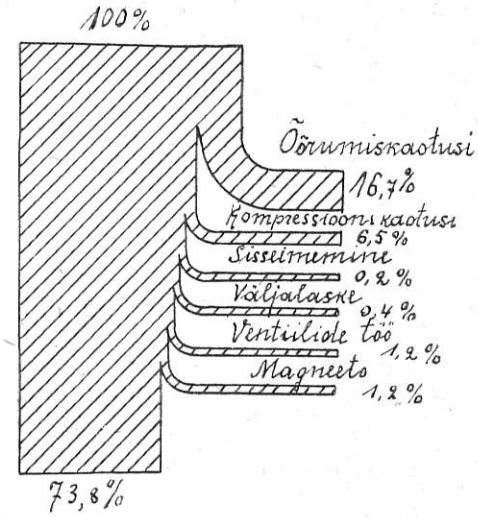
Kuidas katsetatakse jõuvankreid.

Dipl. ins. K. Anton.

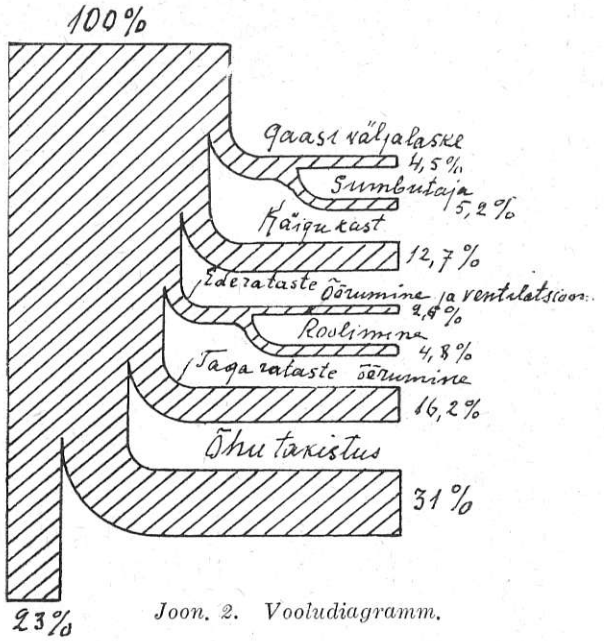
Iga liiki jõumasinaid peab aeg-ajalt proovima, kas nad annavad seda võimet, mida nad andsid varem, kui nad alles uued olid, et kindlaks teha võime vähenemist, mis tekkinud töötamisest aastate vältel, et jõuda selgusele, millise koormatuse juures töötab mootor kõige kasulikumal määral, mil viisil mõjub mootori kütteaine kulule kiirus või masina tiirude arv, kui palju kütte- ja määrdeainet, jahutusvett jne. vajab mootor mitmesugustel käigu olukordadel ja kus peituvad vigade allikad, mis tekitavad suurema kütteaine kulu, kui see tohiks olla normaalseil tingimusil.

Jõumasinate katsetamine seisab peaasjalikult võime ja kütteaine kulu kindlaksmääramises, sest tahetakse ju masinalt saada võimalikult suurt töövõimet, kuid ka võimalikult vähest kütteaine kulu. Katsetamine põhjeneb seepärast küsimusel: milline suhe võime ja vastava kütteaine kulu vahel osutub kõige kasulikumaks?

Paigalseisvate jõumasinate juures on katsetamine lihtsam, sest et masin seisab proovimise kestel täpselt sama kindlalt nagu töötamise ajal, nii et masinat võib üldiselt katsetada ka tema töötamise ajal. Siin juures kasutatakse mitmesuguseid aparaate, mõõdetakse kulutatud kütteainet, jahutusvee hulka, tiirude arvu jne., tehakse kindlaks n.n. inditseeritud võime, tähendab kütteaine võimesaavutust masina silindris, ja pidurdatakse jõumasin, kui tahetakse teada selle effektiivset võimet ja — võrreldes seda indutseeritud tööga — kindlaks teha jõumasina töötamisvõime kasulikkuse kraad. Effektiivse võime kindlaksmääramist võib teostada siin juures pidur-dünamomeetri, Prony vajutise abil või jälle aetakse jõumasinaga ringi mõni elektri-generaator; sellega tekitatakse elektrivoolu, mille ahelasse lülitakse kas hõõglampide või muu takistus. Katsetatavat masinat võib mitmesuguste takistuste sisse- ja väljalülimisega koormata igasugusel mõõdul, ja sel viisil



Joon. 1. Mootori vooludiagramm.

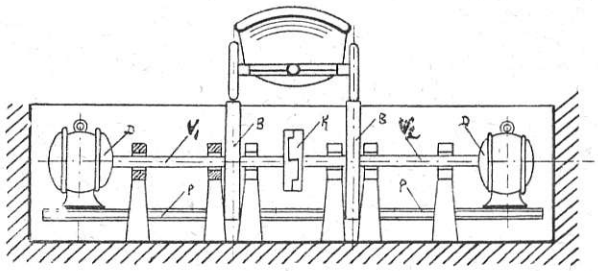


Joon. 2. Vooludiagramm.

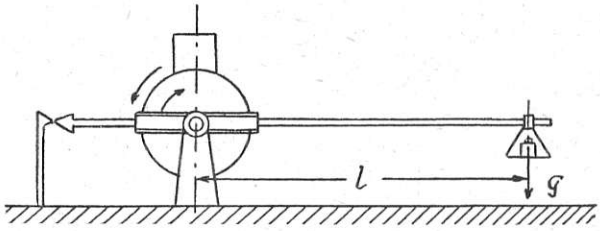
saavutada mitmesugustel koormatustel vahelduva kütteaine kulu.

Teisiti on olukord sõidukite juures. Ka auto saab oma liikumise jõumasinalt — mootorilt, mida võib proovida nagu iga teist jõumasinat; kuid just sõiduki juures on tähtis katsetada kogu sõitvat agregaati, sest et omanikule on siin tähtis mitte ainult üksi *mootori* töötamiskraad, vaid ta peab jälgima tervet sõidukit. Energia juurevool auto juures väljub mootorist, kandub üle kuplungi ja hammasrataste käigukasti kaudu sõiduki ratastesse ja leiab seal terve rea takistuspunkte, mis tuleb ära võita. Mootor ise omab ka terve rea kaotuse allikaid, nagu seda võime näha vooludiagrammist joon. 1. Võimest, mida tekitab kütteaine mootoris plahvatuse läbi ja mida omatakse kui inditseeritud võimet 100%, läheb kaotsi mitte vähem kui 16,7% mootoriosade hõõrumiskaotustele, 6,5% kompressiooni kaotustele silindris, 0,2% kui sisseimemise tööle, 0,4% kui väljalasketööle, 1,2% ventiilide töötamisele, 1,2% magneeto tegevusele; nii et vankri edasiliigutamiseks, pärast kõikide kaotuste mahaarvamist, jääb lõpuks ainult veel 73,80% sellest energiast, mis tekib silindris kütteaine põlemisest. Selle energiaga võib sõiduk edasi liikuda; sellest kärbib käigu liikumine veel edaspidiselt nii mõnegi osa, nagu näha vooludiagrammist joon. 2. Siin on vääristatud ülalmainitud 73,80% järelejäänud kütteaine energiast jälle 100%-ga ja välja arvutatud, resp. uuritud, kui palju energiat nüüd jällegi neelab sõiduk ise ja tema üksikud osad. 20/30 h.-j. vankril, näiteks läheb kaotsi: väljalasketoru kaudu 4,5%, sumbutaja läbi 5,2%, hammasratta ülekandeseadeldises 12,7%, ederataste hõõrumise ja ventilatsiooni läbi 2,6%, ederataste kõikuva töö peale 4,8%, tagumiste rataste hõõrumise läbi 16,2% ja õhutakistuse läbi isegi 31%; kogusummas mitte vähem kui 77% mootori poolt antavast võimest. Kui see kaotus üle kanda indutseeritud võimele, siis peab konstateerima kibedustundega, et sellest üldvõimest lõppeks jääb järele ümmarguselt: 73,8× (100—77) :100 = 17% kütteaine energiast, et anda sõidukile kiirust või võita mõni kallak tõus. Loomulikult on ülalmainitud kaotuspunktid isesuguste autotüüpide juures erinevad. Üldine sõiduki tegevuskraad ei erine kuigi oluliselt.

Sõiduvalmis autosid proovitakse seadeldise abil, nagu see näidatud skeemiliselt joon. 3. Kaevatud kraavis on püstitatud rida laagritega varustatud sammasplokke, mis kannavad kaht võlli V_1 ja V_2. Mõlemaid võlle võib ühendada keskel oleva kuplungi (K) abil üheks võlliks. Nendele võllidele on asetatud kaks suurt pidurketast ehk pidurtrumlit (B), mille rehvid on vooderdatud väljastpoolt puuga. Pidurketastest vasakul ja paremal pool olevaid plokke võib nihutada vastavalt katsetatava auto rataste laiusele. Kummagi võlli väljaspoolsetel otstel asuvad kahe elektro-mootori ankrud, sellal kui nendele kuuluvad väliskered lasuvad üldisel õõtsraamil (pendelraamil), millel nad võivad kergelt edasi-tagasi kõikuda. Proovimisel asetatakse katsetatav auto tagumiste ratastega mõlema pidurtrumli (B) peale; nende rehvide ülemine osa ainult vähe väljub põrandapinnast; auto kinnitatakse kohale; pannakse käima mootor, ühendatakse sisse kiiruse käigukasti, nii et sõiduki tagumised rattad satuvad liikumisse täpselt samuti nagu vabal sõidul; pidurtrumlite puuvooderdusel jooksvad tagarattad kisuvad kaasa pidurtrumli hõõrumise tõttu kummi ja puu vahel. Tagarattad annavad oma käigu energia pidurtrumlitele ja võllide V_1 ja V_2 kaudu nendel asuvatele dünamoankrutele. Elektromootorid (E) töötavad sel juhul nagu dünamomasinad. Ankrute pöörlemise tõttu tekib dünamo keres magneediväli, mis katsub enesega kaasa kiskuda (pöörata) dünamo keret; see läheb ka korda, sest et dünamode kered asuvad õõtsplatvormil (P), mille peal nad võivad õõtsuda vastavalt magneedivälja tugevusele. See õõtsraam on seotud kangiga ja detsimaalkaaluga; viimase abil võib, vihtide pealepanemisega, tasakaalustada magneedivälja poolt esilekutsutud õõtsraami kallaku. Mootorivõime, ühes kõikide oma abiaparaatidega



Joon. 3. Jõuvankri katsetamisseadeldis.



Joon. 4. Mootori proov õõtsraami abil.

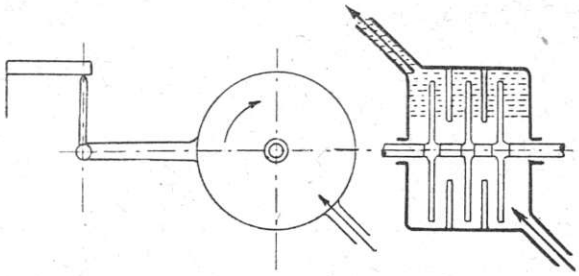
kokku arvatud, tuletub siis valemist

$$We = \frac{G \times l \times n}{716{,}2},$$

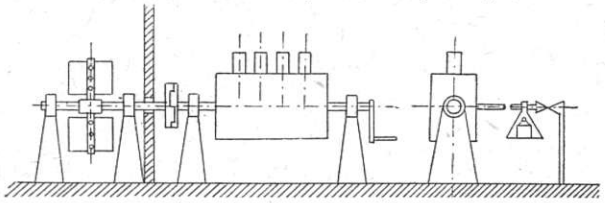
kus juures G tähendab kaalukausile pandud raskust (millist peab korrutama 10-le, sest et tarvitatakse detsimaalkaalu), l — kangi õlga, ja n — tiirude arvu. Kangi õlale antakse meeleldi 0,716 mt, sest et siis ülaltähendatud valem muutub lihtsamaks, nimelt:

$$We = \frac{G \times l \times n}{1000} \text{ HJ.}$$

Kui mõlemad võllid on ühendatud teineteisega kuplungi abil, siis saab sel viisil kindlaks teha sõiduki võimet, mis üle antud tegelikult tagaratastelt ja mida võib saada autolt mitmesugustel käikudel, maha arva-



Joon. 5. Mootori proov vesipiduriga.



Joon. 6. Mootori proov tuule-tiibrattapiduriga.

tes siit vabalt sõitva sõiduki õhutakistuse. Kui aga kuplung (K) välja lülida, siis on võimalik proovida iga tagaratast eraldi. Võib, näiteks, üht dünamoga ühenduses olevat tagaratast koormata rohkem kui teist, nii et viimane neist pöörleb teise kiirusega kui esimene; see olukord sarnaneb praktikas ettetulevale sõidule kõveruse järgi. Selle tõttu võib lihtsalt proovida kiirusekäigukasti mõjuavaldust. Võib ka ühe ratta täiesti kinni hoida ja ainult teist joosta lasta ja seega kindlaks teha kaotused differentsiaal-seadeldise läbi. Võib samuti selle katsetamise seadeldise abil uurida ka ederataste kaotusi ühes nende pöörlemis- ja libisemistakistustega, tähendab, neid kaotusi, mis tekivad kummirehvide kokkulitsumisest. Selleks otstarbeks asetatakse ainult sõiduki ederattad pidurtrumlitele ja lastakse nüüd joosta ja ringi vedada mõlemaid elektrimasinaid. Sellise ederataste ringiajamise juures kulutatud energia võimaldab andmed ederataste takistustest.

Kuid ei pea unustatama, et ka proovimisseadeldis ise on masinagregaat, mis samuti ei tööta ilma kaotusteta ja vajab ka oma vaba-jooksuks teatud energia kvantumit, mida sõiduki võime kindlakstegemisel peab juure arvama, sest et auto proovimisel mootor peab võitma ka need takistused. Sõiduki katsetamise eel peab käima katsetamisseadeldise vaba-jooksu proov. Katsed sooritatakse harilikult kahe alalise voolu mootor-dünamoga, 440-voldil. pingega ja umbes 40 ampervoolu tugevusega, maksimaalse tiirude arvu juures 380—400 minutis.

Ülalkirjeldatud katsetamine tehakse jõuvankri järeleproovimiseks. Kuid katsetatakse ka selle mootorit eraldi, kasutades selleks harilikult järgmisi seadeldisi: õõtsraami, keeris-voolu pidurit, vesipidurit ja tuule tiibratast.

Mootori katsetamine õõtsraami abil, nagu skeemiliselt näidatud joon. 4., asetatakse teda ümberhaaravale raamile ja kupeldatakse siis dünamo masinaga, mille abil mootorivõime muudetakse elektrienergiasse, ning viimane kas hõõglampide või traattakistuse läbi tasakaalustatakse. Takistuste abil aga lasevad end muuta mootori koormatused, resp. tiirude arv. Mootor keerab väntvõlli ja ühes sellega ka dünamoankru ühele poolele; vastusurve mõjul omab raam, millel monteeritud mootor, tungi pöörata end vastavalt teises suunas, mis talle ka võimaldatud õõtsuvate laagrite tõttu. Raami ühel poolel asub kaalukang, millel võib liuelda viht, seni kui teravikud raami teisel poolel joonduvad. Raskus (G) korratud kaalu kangi pikkusele (l) annab tasakaalu olekul mootori poolt tekitatud pöörlemismomendi. Sellest võib siis välja arvata mootorivõime.

Kui kasutatakse mootori proovimiseks n.n. keerdvoolu pidurit, siis lastakse katsetataval mootoril ringi ajada malmist või terasest hooratas, mis pöörleb liikuvalt asuva elektromagneedi ees. Pöörleva hooratta ja elektromagneedi vahel tekivad elektrijõud, mis katsuvad paigalt nihutada elektromagneeti. Ka siin võib leida pöörlemismomendi liikuva raskuse abil, mis liugleb mööda elektromagneedi küljes olevat kaalukangi. Mootori koormatus reguleeritakse lisatakistustega. See keeris-voolu pidur osutub eriti heaks mootori väikeste koormatuste ja lühikese katsetamise kestvuse jaoks. Väikesest ekstsentrikust töötav kolvipump hoolitseb mootori jahutamise eest; erilise seadeldise abil võib jahutada ka mootori gaase. Selle läbi võib mootori võimet, kuigi ainult vähesel määral, veelgi suurendada.

Vesipiduri juures, joon. 5., antakse vett mitmete pöörlevate ketaste ja neid ümbritsevate veekambrite vahele. Ka siin on piduri kere monteeritud pöörlevalt ja surub ühe, tema külge kinnitatud 1 mtr. pikkuse kangi õlaga detsimaalkaalu peale, sest et mootori pöörlemisest laialipaisatud vesi tekitab hõõrumise. Vesipidur osutub otstarbekohaseks eriti väikeste tiirude arvule ja on ka seepärast praktiline, et tema kasutamise juures jahutab ta ise ennast.

Tuule tiibratta piduri juures püstitatakse katsetatava mootori ruum välisseina juure; mootori võll kupeldatakse ühe teise võlliga, mis juhitud seinast läbi välja ja seal omab mõned tiib-labidad; need labidad, mootori suure tiirude arvu juures, leiavad ümbruskonna õhus tunduva takistuse. Tiiblabidad on konstrueeritud nii, et neid võib ümber paigutada töötamise ajal; selle läbi saavutatakse suurem ehk väiksem takistus. Ka selle seadeldise abil võib määrata kindlaks pöörlemismoment ja sellest siis leida teised tähtsad väärtused (joon. 6.).

Eriti siis, kui lastakse koos töötada automootor ühes dünamoga, on võimalik lasta töötada dünamot kui elektromootorit, ja seda viimast siis, ümberpöördult, lasta ringi vedada automootorit. Siis võib üks teise järel maha võtta karburaator, ventiilid, magneetoaparaat jne., et kindlaks teha, kui palju mootorivõimet neelavad need seadised üksikult, ning võib käsikäes nende katsetega leida üksikuid võimekaotusi.

Edasi on suure tähtsusega asjaolu: leida soodus jahutusvee temperatuur. Lastakse mootor töötada mitmesuguste temperatuuride juures, näiteks, 40, 70 ja 105°C, nii täielise kui ka osalise koormatuse juures. Enamalt jaolt leitakse, et jahutusvee temperatuur 70°C osutub kõige kasulikumaks, sest et siis, alaliselt hoiduva temperatuuri juures, on kütteainekulu ühe hobusejõu peale kõige väiksem.

ALEX. HUUIM
(END. HANS VINNAL)
AUTOREMONT, VÄRVIMINE JA MEHAANIKA-TÖÖKODA
TALLINN, VÄIKE PÄRNU MNT. 21.
Kõiksugu autode, traktorite ja paadimootorite parandus. Metallitreimine. Metallide autogeeniline kokkukeetmine. Akude täitmine ja parandus. Mehaanika- ja lukusepatööd. Tellimised täidetakse kiiresti ja hästi

Psühhotehnilisi katseid.

Küll töö õpetab tegijat — öeldakse. Ongi õige — teatava määrani. Aga siiski on lennuki, veduri, laeva, auto ja veel mõne teise liikumisvahendi juhikutse selline, et seal peab inimene juba algusest peale „õpetatud" olema. On ju tegemist alaga, kus ligimese elu ja varandus on igal silmapilgul kaalul. On vaja, et inimene, kes neid liikumisvahendeid juhib, peab vastama oma kutsele, et tal oleksid need omadused, mis kutse nõuab.

Meil on seni autojuhiks saanud iga linna-maapoiss, kes on suutnud mõnele isehakanud autokursuste „korraldajale" maksta 50—100 krooni ja teinud juhi kursuse läbi. Temalt on eksamil nõutud tühja-tähja — teoorias ja praktikas — aga igakord mitte just seda, mis tähtsam: *psühhotehnilist sobivust autojuhi kutsealale.* Viimasel ajal Tallinnas pannakse eriti rõhku autojuhi kutseeksamite juures eksamineeritavate psühhotehnilistele omadustele.

Meil on siiski piirdutud sellega, et eksamineeritav autojuht olgu kohtu poolt karistamatu, kaine, terve ja korralik. Otsustajaks on prefekt ja linna tervishoiuosakonda juhtiv arst. Muidugi ka liiklemisinspektor ja sellekohane komisjon.

Selline on kord meil. Mujal — auto-riikides — on mindud kaugemale. On korraldatud, nagu näiteks lendurite valikul, ka autojuhtideks soovijaile psühhotehnilised eksamid. Millised need on, sellest järgnevad read.

Psühhotehnilistel katsetamistel ei tohi eksamineerija mingil tingimusel katsealust mõjutada. Objektiivsus on peaasi. Mida mehaanilisem on katse, seda objektiivsemad ja ustavamad on tagajärjed. Viimaseid märgitakse aja- ja muudes mõõtudes. Saavutused kokkuvõetult näitavad, kas eksamineeritav on kõlvulik autojuhiks vaimliselt ja tehniliselt.

Autojuht peab kõigepealt olema füüsiliselt terve, vähemalt niivõrd, et ta miinused ei takista auto juhtimist. Ta nägemine, kuulmine ja teised meeled peavad olema normaalsed — isegi tugevamad kui harilikult.

Nägemisvõime on suurima tähtsusega. Sellest oleme pikemalt kirjutanud „Auto" nr. 9, 1930. a.

Kuulmise proovimiseks pannakse katsetava kõrvadesse raadio kuuldemikrofonid ja neist viiakse elektrijuhemed, mis ühendatud summerfääniga — aparaati, mis rekordeerib eksamineeritava kuuldevõime kuni peeneima täpsuseni.

Autojuhi kuuldevõime määramisel pannakse rõhku ka asjaolule, kas eksamineeritav võib täpselt määrata kindlaks, kust hääl tuleb. Automobilistile on ju tähtis teada kõrvalt antud signaale, autost kuuldavale tulevat kloppimist, raginat, kiuksumist jne. Auto vea otsimisel on kuulmisel, peale tehniliste teadmiste, väga suur tähtsus. Eksamineeritava võimeid katsetatakse, tekitades toas ja kõrvalruumides mitmesuguseid hääli, kolinat, vingumist, kloppimist, raginat jne. ning katsealune peab tegema kindlaks, kust hääl tuleb ja mis selle tekitajaks.

Tundevõime katsetamisel antakse eksamineeritavale väikestest tükkidest koosnev nelinurk, mida ta peab „pimedalt" oma näppude ja tehnilise oskusega võimalikult kiiresti panema kokku. Ka masinaosade lahti- ja kokkupanemisel on võimalik proovida katsealuse tehnilist oskust. Selliste, kaetud silmadega tehtud katsete juures peab eksamineeritav ka seletama, milline masinaosa on tema käes. Katsetatavale antakse ka hulk rõngaid ja polte, mille hulgast ta peab valima välja sobivad osad. Sellega leitakse, kas eksamineeritav oskab arvestada mõõte.

Vaimlistest omadustest on tähtsaimaid: rahuline olek ja külmaverelisus. See selgub järgmise abinõuga: Rauast piik elektrivooluga, mis ripub nööri otsas. Katsetatav katsub piiki paigutada allpool oleva nupu otsa ja igakord, kui piik puudutab nuppu, ühendab vool mõõtjaga ja märgib tehtud toimingu. On eksamineeritav närviline, siis on seda kohe märkimispaelalt lugeda. Ja närviline autojuht on endale ja üldsusele hädaohtlik!

Ka ehmuda ei tohi autojuht. Ja kuigi ta ehmub, ei tohi ta veel oma tegevusvõimet kaotada. See selgub ka magneetilise raudpulga abil. Pulgad pannakse katsetatava ette ja ühendatakse elektrivooluga. Kui vool katkestatakse, kukuvad pulgad ja eksamineeritav peab püüdma neid õhust kinni. Samal ajal tekitatakse aga ruumis mitmesuguseid plahvatusi, paugutamisi, jne. Sealsamas pannakse tähele, kuivõrd eksamineeritav neile reageerib — missugune on ta reageerimisvõime. Kui kaugele raudpulgad jõuavad alla kukkuda enne kui katsetatav neist kisa-kära saatel suudab uuesti kinni haarata, tõestab mehaaniliselt lint, kuhu ta toiming täpselt kantud.

Siis tähelepanelikkus. See selgub eksamineeritava asetamisel „autosse", milles kõik auto instrumentlaua attribuudid ja vastavad katsemõõtjad ning juhtimisvahendid. Eksamineeritava ees jookseb kinolint, mis kujutab ette suurlinna tähtsaima tänava kiir-liikumist. Seal näeb katsetatav mitmevärvilisi elektrilampe, mis süttivad ja kustuvad järgemööda. Katsetatavale öeldakse: punane valgus tähendab pidurit, kollane gaasistajat, valge edasisõitu jne. Keeramine paremalepahemale — samuti valguse järgi. Katse kestab umbes viisteist minutit ja selle kestel on kõik juhi toimingud äärmise täpsusega mehaaniliselt märgitud. Õieti või valesti — mehaaniline aparaat ei valeta!

On veel olemas rida teisi katseid, millede kirjeldamine viiks meid liig kaugele üksikasjadesse. Näiteks kinopiltide kasutamine autojuhtide eksamineerimisel. Elava liiklemisega tänavate kinopildid õpetavad näiteks autojuhile väga palju — katsetajale-eksamineerijale sealjuures aga veelgi rohkem.

Selline uurimislaboratoorium pole kuigi kallis. Sellise olemasolust on aga huvitatud: *riik, omavalitsus, politsei, auto-firmad-esindused, kohtud, jalakäijad* ja *teised liikujad tänavail ja muil liikumisteedel.*

Küsimus: Kas ei võiks ka meie eelpooltähendatud asutused — kas või osaliselt — koos leida ühistee autojuhtide eksamineerimise võimalustes? See tähendaks meil paljugi. Osa autoõnnetusi kaoks. Ka kinnitusseltsid peaksid asjast huvitatud olema...

Autoõnnetused, nagu teisedki sarnased, on tingitud inimlikest puudusist. Et neid ära hoida, selleks peab vastavalt ettevaatlik olema ka autojuhile sõiduloa andmisel. Arstil-psühholoogil ja politseil on seal otsustav sõna öelda. Pärast õnnetust on kohtunik tihti võhik, otsustades ainult paragrahvi järgi.

Võtta sõiduluba inimeselt, kes kord autojuhiks tunnustatud, kes aga selleks ei sobi, oleks ülekohus — kui teda juba kord varem sellisena on võetud vastu. See oleks vaesusetunnistus loaandjaile!

Kas meie automobilistide organisatsioonid — meil on ju neid kolm — autoesindused, kinnitusseltsid, riik, omavalitsused ja lõpuks kõik, kes autoasjandusest huvitatud, ei leiaks võimalikuks hakata autojuhte ka psühhotehniliselt eksamineerima...? *A. W—y.*

Kuidas Inglismaa kasvatab oma autojuhte.

Juba juhiloa väljaandmisega algab Inglismaal autojuhi kasvatus. Algaja peab kirjutama alla tunnistusele, et ta on täiesti terve, omab head silmad ja võib autot juhtida. Väikese summa maksmise juures saab ta juhiloa kätte, mis aga on maksev ainult 1 aasta. Pärast aasta möödumist peab ta jälle uuendama sõidutunnistuse.

Värske autojuht saab oma esimese loaga kaasa kaks väikest vihku, millest üks kannab pealkirja: „Road Sense". Raamatu eessõnas ütleb teedeminister Herbert Morrison järgmist:

„Iga automobilist soovib tervet teed enese jaoks; ma tean, et ka mina sooviksin sama. Aga pole midagi parata, peab harjuma sellega, et peale meie leidub veel teisigi tänavakasutajaid — nii jalakäijaid kui ka sõitjaid. Kuna jalakäijad ja sõitjad nõuavad omavahelist sõprust ja kindlust, määrati kindlaks mõned määrused liiklemise kohta.

Kui sa juhid veoautot, omnibust, trammi, sõiduautot või mootorratast, kõigepealt ära unusta oma head kasvatust tänaval ja ole tõeline aumees."

Ei ähvardata karistustega, paragrahvide ega teiste sarnaste lõbustustega, nagu see on kombeks mujal. Määrused on lühidalt võetud kokku, andes edasi kõige tarvilikuma.

Allpool mõned reeglid:

1) Ole alati ettevaatlik ristteil.
2) Sõida õiget kätt.
3) Ettevaatust möödumisel!
4) Signaaliandmisel arvesta ka teiste inimeste närvidega.
5) Anna signaali õigel ajal ja selgelt.
6) Hoidu tülitamast teisi pöörangul ja tänavasse sissesõidul.
7) Pane tähele teiste tänavakasutajate hoiatusi ja liiklemismärke.
8) Ära „pimesta" vastutulijaid.
9) Hoolitse selle eest, et kõik autoosad oleksid korras.
10) Veendu enne sõitu, et oled kaine.
11) Hinda viisakust, mida sulle üles näitavad teised tänavakasutajad.
12) Alati pea meeles, et kõige tähtsam on avalikkuse hädaohutus.

Väikeste eksimuste korral ei kirjuta politseinik iial nime üles, vaid ta annab viisakalt näpunäiteid õige sõidu kohta, peatades asjaosalise sõiduki. Karistusabinõud võetakse alles siis tarvitusele, kui on rikutud põhilauset: „Julgeolek kõigepealt". Siis ei tunne seadus mingit halastust patustaja vastu. Esimesel korral tuleb selle „lõbu" eest tasuda kuni 20 naelst., kordumisel aga kuni 50 naelst. või 3 kuud vangistust. Ka võib kaotada sõiduloa.

1. dets. pandi maksma esimene osa uuest Inglise jõuvankrite seadusest. Selle põhjal saavad edaspidi ainult eriliselt terved ning tugevad isikud juhiloa. Peale selle nõutakse igalt jõuvankrijuhilt, et ta 22,5 m. kauguselt suudaks lugeda teise auto numbrit. Kui sõiduluba võetakse ära, ja omanik siiski juhib sel puhul autot, siis karistatakse teda 3-kuulise vangistusega või kõrge rahatrahviga; hooletut sõitmist karistatakse neljakuulise vangistuse või rahatrahviga. Iga autojuht, kellelt küsitakse ettevaatamatu sõidu korral nime ja aadressi, ükskõik kelle poolt, peab kohe nimetama. Keeldub ta, võib politsei ta kohe vahi alla võtta. Joobnud olekut karistatakse samuti neljakuulise vangistusega või kõrge rahatrahviga.

Sõidu kindlus olgu peatingimuseks.

Sellest ajast peale, mil leiutati auto, tuntakse ka sõna autoõnnetus. Isegi ajakirjandus ei häbene oma teadetes ikka ja jälle liiklemisõnnetustes süüdistada autot. Keegi peab ju süüdlane olema ja vaene auto ei saa vastu rääkida.

Meie teaduslikul ajajärgul peaks ometi püüdma kindlaks teha, kes siis õieti on see süüdlane; meie usume: suurem süüdlane on kindlasti *sõitja*. Autoõnnetus juhtub harva auto enese süü läbi, enamasti on ikka sõitja süüdi. Kuigi auto ise annab põhjust õnnetuseks, siis peab aga järele vaatama, kuidas on koheldud sarnast sõidukit? Ratsanik, kes halvasti käitleb oma hobust, leiab end varsti kraavis. Vaevatud loom kaitseb end, kuidas aga suudab. Auto ei saa sõitjat maha paisata, ta võib ainult ohata, ja kui hoolimatus mingisuguse osa vastu ikka edasi kestab — siis murdub see osa, mis on ju päris arusaadav.

Kui keegi võtaks vaevaks järele vaadata, mida sarnane masinaosa on pidanud kannatama kuni ta lõppeks murdus, see näeks imet.

Mõelge ainult määrimisele, kui palju siin patustatakse! Ei ole ju ime, kui masinaosa, mis on ehitaja poolt määratud teatud koormatuse jaoks, murdub ülekoormatuse ja määrimatuse tõttu.

Nii siis tuleb õnnetuse korral alati süüdistada sõitjat ja mitte surnud materiat. Õnnetuste arvu vähendamine ei kuulu mitte materjali, vaid palju enam *psühholoogilise* probleemi alla.

Õnnetuste statistika on küll tähtsaks abinõuks mõningate puuduste kõrvaldamisel, teda peab aga seadma kokku äärmise ettevaatusega.

Silmitseme pisut, kuidas saadakse andmed, millele põhjeneb statistika. Juhtub mõni õnnetus tänaval, jaguneb pealtvaatajate hulk kohe mitmesse erakonda, avaldades igaüks oma eriarvamist; enamasti on kõik need arvamised valed. Korravalvur ei saa muud midagi teha (kui ta pole näinud õnnetuse sündmustikku), kui kirjutada protokoll „tunnistajate" avalduste põhjal. See on aga ainult teade ülemusele, mitte aga otsus õnnetusest.

On hea mõte, et nüüd hakatakse vähemalt teatud arvu kohtunikke tutvustama praktiliselt jõuvankriehitusega, et kergendada ja edendada õige otsuse tegemist.

Oleks õige, kui iga automobilist kaasas kannaks ülesvõtteaparaadi, et õnnetuse korral pildistada silmapilkset seisukorda (üksikute asjaosaliste asetus, pidurivõi libisemisejäljed jne.). Tunnistajate sõnu tuleb võtta väga kriitiliselt, sest üheksal juhul kümnest on neeb ebaõiged. Kes pole täiesti tuttav liiklemise peensustega, ei saa vahet teha näiva ja tõsise põhjuse vahel, ja seepärast ei tule nii kiirelt otsustada. Samuti ei ole ka statistilised andmed, mis põhjenevad sarnastel teadetel või „faktidel", mitte alati usaldatavad.

Üksikuis mais, nagu näiteks Saksa-, Prantsus-, Inglismaal ja eriti Ühendriiges peetakse päris teaduslikult läbiviidud statistikat. Prantsuse politsei seadis ka 1928. a. jooksul kokku täpse statistika liiklemisõnnetustest, ja nimelt järgmisel kujul:

õnnetusi sõidukite kohtumisel	22,6 %
möödumisel	17,8 %
risttänavail	15,5 %
teekäänakuil	10,5 %
kurvidel	10,2 %
kiirel sõidul	10 %
viletsa valgustuse tõttu	5 %
kallakutel	4,5 %
helgiviskajate läbi pimestamisel	2,9 %
mägestiku raudteesõlmedel	0,8 %
tundmatuil põhjusil	0,2 %.

Siin ei ole politsei muud teinud kui ainult teateid saatnud ülemale ametivõimule. Uurimusel jõuti võib olla hoopis teisele otsusele. Pealegi on liiklemisõnnetustega alati kaasas nii palju erinevaid kõrvalnähteid, et vaevalt võib luua sellest endale selge pildi.

Peaaegu pool kõigist õnnetustest (46 %) sünnib tähelepanematusest, kergemeelsusest või mõistmatusest.

Jõuvankrijuht võtab endale, kuigi väiksemal mõõdul, sama vastutuse mis rongi- või laevajuht.

Autojuht ei tohiks iial enne sõitu tarvitada alkoholi. Üks hetk tähelepanematust võib saata mitu inimest haiglasse.

Kõige kardetavam on pisut *lõbusasse tujju* sattunud sõitja, kuna ta tunneb eneses suurt jõudu, enesekindlust ja ettevõtlikkust, julgust ja kergemeelsust. See on enese ja kaassõitjate elu hädaohtu asetamine.

Ka peaks iga korralik automobilist hoolitsema, et ta sõiduki tüüriseadeldis, pidurid, suunanäitajad, lambid jne. oleksid piinlikult korras. Tuleb alati lasta valitseda vastutustundel ja mõistusel, siis kaovad ka õnnetused.

On tehtud juba mitmesuguseid ettepanekuid. Mida peaks ette võtma õnnetuste arvu vähendamiseks? Vähendada kiirust? Raskendada juhieksamit? — Mis teha?

Nagu meile näib, saab siin aidata ainult õige *kasvatuse* teel. Jalakäijat peab õpetama ettevaatusele, õigele liiklemisele tänaval, samuti ka autojuhti. Ei ole mingit mõtet piirata liiklemist halvavate seaduste abil. Õnnetuste ärahoidmine on peaasjalikult psühholoogiline probleem. $^4/_5$ õnnetustest tekib sõitjate hooletuse läbi. Selge mõistus ja vastutustunne on abinõud õnnetuste vähendamiseks.

Mitte roolist kinni haarata!

Kas peab autojuht eeldama, et kõrvalistuja võib roolist kinni haarata? Kohus ütleb: ja, keegi advokaat: ei.

Hiljuti juhtus Saksamaal autoõnnetus, mis lõppes sõitja surmaga. Juht sõitis äkilisel kurvil nii suure kiirusega, et auto libisema hakkas, kusjuures juhi kõrvalistuja hirmunult roolist kinni kahmas, ja auto kummuli lendas, kuna juhil võimatu oli autot veel teel hoida. Kohus karistas juhti hooletu sõidu eest, mis tõendab, et kohus on arvamisel: juht peab ette nägema, et sõitja võib tüürirattast kinni hakata.

Selle kohta tähendas keegi advokaat: „Kohus ei või nõuda autojuhilt prohvetlikku ettenägelikkust. Praegusaja liiklemine toob enesega igapäev hädaohte ja pole vähe juhtumeid, mil autojuhid leiavad end hädaohtlikus seisukorras, millest nad end sõiduosavuse ning külmavere abil päästavad. Kui aga kõrvalistuja rebib rooli käest, siis ei või ju juht enam millegi eest vastutada. Kui võib kindlaks teha, et õnnetus poleks juhtunud, kui kõrvalistuja poleks vahele seganud, siis ei tohiks juhti karistada.

Muidugi tuleb harva ette, et kõrvalistuja haarab rooli enda kätte, aga meie arvamine on, et iga noor sõitja peaks olema teadlik, et see *võib* juhtuda.

Mida võib selle vastu teha? Kas leidubki abinõusid selle ärahoidmiseks?

Enne kui sellele küsimusele vastame, tutvume pisut lähemalt nende meeldivate kaaskodanikega, kellele rool ei ole mingiks: „ära puutu mind“ — teguriks, nagu ta õieti peaks olema.

On olemas kaht liiki inimesi, kes kannatavad haiguse all — roolist kinni haarata. Üned neist on *ainult* sõitjad, kes autost midagi muud ei tea, kui et sellega saab sõita, ja teised — autosõitjad, kes on auvõõraks sõidukil. Mõlemad okupeerivad auistme autojuhi kõrval.

Esiteks vaatleme neid, kes pole automobilistid, selle eest aga närvilised inimesed. Külalise eest, kes pole närviline, ei tarvitse juht karta. Külaline istub juhi kõrval, vaatleb ümbrust, usaldab juhti täieliselt, ei tea midagi sellest, millele juht peab pöörama piinlikku tähelepanu, ei aimagi, mida automobilistid nimetavad „kuuendaks meeleks“, ja naudib sõitu täiel määral.

Siis aga teine, närviline sõitja, kes harilikult on ka väga lobisemisehimuline. Ta koormab juhti vahetpidamata üleliigsete küsimustega, näpib kontrolle instrumentlaual ja üldse pole kuigi meeldiv härra. Kui nüüd ligineb arvatav õnnetus, teeb närviline (aga võib olla ka mittenärviline) refleksliigutuse, et kusagilt kinni hoida. Ja siis võib kergesti juhtuda, et ta haarab roolist kinni, mitte et juhi manöövrit parandada, vaid et end lihtsalt „kinni hoida“. Muidugi võib ka juhtuda, et nii närviline kui ka mittenärviline haaravad rooli, et „aidata“, olgugi et nad ei tea auto juhtimisest midagi.

Palju ebameeldivam on autojuht, kes võetakse sõitjana kaasa. Ta usub, et ta kindlasti paremini juhib kui see, kes ta kõrval istub, rool käte vahel. Ta näeb ju kõike seda, mida ka juht näeb, aga ta küsib eneselt alaliselt: kas näeb ka juht seda kurvi, inimest, kes tahab üle tänava minna, hobust, kes sõidab valesuunas, koera, kanu, kes teel ees paterdavad? Kaasasõitev automobilist pidurdab teoreetiliselt ühes juhiga, vahetab teoreetiliselt käike ja teeb kõik kaasa — muidugi paremini kui juht ja õigel silmapilgul, ainult tema enese arvamise järgi.

Mittenärviline automobilist kaasasõitjana ei naudi küll sõitu, aga ta ei segaks iialgi juhi „ametisse“, sest ta teab, missugused tagajärjed sel oleksid.

Vastupidi, närviline automobilist kaasasõitjana. Ta näeb ju kõike, mis tänaval sünnib, ja võib olla usaldab ka juhti, aga ta närvilikkus mängib talle tihti viperusi. Ta näeb kaugel takistust; kas ka juht näeb seda? Ta ei tea seda, ja sellepärast tõstab juba kätt, et haarata rooli — selgest närvilikkusest, muud midagi kui refleksliigutus. Sarnane kaasasõitja on muidugi väga ebameeldiv. Teda sõimatakse valjusti, kuid see ei tervenda veel ta õrna närvikava. Juht võib järgmine kord loobuda sarnasest sõitjast, sest kunagi ei või teada, mis sarnane kaasreisija võib toimetada.

Kuna ka daamid tihti aset võtavad juhi kõrval, peab ka nende hingeelu uurima, ja närvilised naisautomobilistid võivad samuti roolist kinni haarata nagu mehedki.

Sellepärast peame osalt õiguse andma saksa koh-

tule, kes mõistis juhi süüdi, kuid ka kõrvalistujat oleks pidanud kohus karistama. Võib olla, oleks juht suutnud üksi hädaohu kõrvaldada, kuna kõrvalistuja tegi selle võimatuks.

Mis võib juht teha selle ärahoidmiseks? Raske vastata. Kui takistus, mida näeb närviline automobilist, on veel kaugel, ja ta hakkab juba kätt tõstma roolist kinnihaaramiseks, siis on juhil veel aega sõimamiseks, mis on tuntud retsept. Palju hullem on aga seisukord, kui roolist kinnihaaramine sünnib kriitilisel momendil, kus juhil ainult murdosa sekundeid on aega järelemõtlemiseks, et vältida õnnetust. Kuna ta tähelepanu on pööratud ähvardavale õnnetusele, peab ta veel takistama oma kõrvalistuja toiminguid! See on ju peaaegu võimatu!

Automobilist peaks kindel olema, et kõrvalistuja *ei kahma* roolist kinni. Kõigile algajaile peaks seletatama sõidukursuse ajal, et roolist kinnihaaramine on suurim kuritegu. Või tuleb kaks edeistet lahutada üksteisest kildumatu klaasiga? See oleks aga viisakusetu, kaasasõitjat sarnasel kombel „puuri" panna. Nagu näete, on see väga raske probleem, ja õnn on ainult, et neid juhtumeid tuleb harva ette.

Juhi kõrvalistujale on maksev kaardimängu § 1: „Suu pidada!" Muidugi tähendab see siin, et on keelatud segada end juhi tegevusse.

Soovitaksime kleepida igale instrumentlauale hoiatuse: *„Mitte roolist kinni haarata!"*

Praegu saime kuulda järgmise õnnetusjuhtumi kohta tehtud otsuse:

Kaitsepuudeta raudtee ülesõidukoht. Kaebealune tüüril, tema kõrval ta sõber, taga istuvad tema mõlemad õed ja väike plika. On maiõhtu, umb. kell 7 aegu, tee läheb rukkipõldude vahelt, põllu lõpul on puhmastik. Äkki, umb. 6—8 m. siinpool puhmastikku hüüded: „Pea! Rong tuleb!" Kohe puhmastiku taga, varjatud põldudest, kerkivad raudtee roopad, ligineb rong, auto pidurdab, kuid ainult esimesed rattad jõuavad üle roobaste, tagumise osa purustab lokomotiiv. 3 surnut, nende seas ka sõber; juht raskesti vigastatud. Kaebus hooletu sõidu pärast, millele järgneb *vabaksmõistmine* kohtu poolt. Olevat küll olnud hooletus, sõita nii lähedale roobastele. Igaüks peab maanteel sõitma ettevaatlikult, et ta võiks pidurdada kõige lühema maa peal. Mitte hooletus ei olevat siin põhjuseks olnud. Kaebealune esimesel ehmatushetkel küll pidurdas, kuid andis siis kohe gaasi. Seega ta oleks pääsenud, kui mitte ta kõrvalistuja — surmasaanud sõber — poleks surmahirmus tõmmanud *käsipidurit*. Ainult selle tõttu ei jõudnud auto üle roobaste, nii siis mitte juhi süü läbi.

Kõrgem kohtuinstants tunnistas kaebealuse süüdi, põhjendades: oleks viimane ettevaatlikult sõitnud, ta oleks märganud juba 22 meetri peal raudtee ülekäiku ja liginevat rongi. Kui aga keegi hooletult sõidab ja teised asetab hädaohtlikku seisukorda, siis pannakse ka see *tema* arvele, kui teised surmahirmus kuidagi vahele segavad. Kaebealune on süüdi, kuigi kõrvalistuja pidurdamisega suurendas hädaohtu, sest esimese hooletus oli põhjuseks kõrvalistuja tegevusele.

Varem ei oleks kõrvalistuja saanud pidurdada, kuna pidurikang oli autoküljel, nüüd aga on see asetatud auto keskele, ja nähtavasti kõrvalistujate „kiusatuseks". Nagu juht peab eeldama, et kõrvalistuja võib haarata roolist kinni, nii peab ta ka aimama, et viimane võib äkki pidurdada.

Nii siis täiendame hoiatust instrumentlaual: *Ärge haarake roolist kinni, ärge puudutage pidurikangi!*

Suured paranduskulud.

Moodsad autod on suurema vastupidavuse ja pikema elueaga kui kunagi varem. Mitte ainult konstruktiivselt paremad üksikosad, vaid ka üldehitus, mis võimaldab rahulikumat sõitu, harvemat käigulülitust, kindlat pidurdamist jne., on põhjuseks, et iga üksik osa kulub vähem, kuna nende koormatust on vähendatud. Mitmekordselt laagerdatud väntvõll kannatab vähem põrutuste all, mis avaldab mõju ka kolbidele, silindriseintele ja isegi käiguseadeldisele. Samuti ka tänapäeva teed on ehitatud selleks, et hoida autot ja pikendada tema eluiga. Pealegi on üldine tehniline teadmine kasvanud ka võhikute ringkonnas.

Teiselt poolt muutuvad sõidukid aasta-aastalt odavamaks, mis on massilise valmistuse loomulik tagajärg; suured parandused tasuvad end ikka vähem, kuna nende kulud tihti ulatuvad uue auto ostusumma kõrguseni.

Paljude vabrikute huvi kaob oma ostja vastu, niipea kui viimane on tasunud auto hinna, ja ainult vähesed tunnevad end olevat kohustatud nende poolt müüdud sõiduki eest hoolt kandma. Enamasti vabriku esituste töökojad ei ole seatud sisse nii, et nad võiksid oma firma autode parandusi läbi viia kiiruse ja hoolsusega, mis vastab tänapäeva auto tarvitamise vajadusele. Välismail asendatakse vigased osad lihtsalt uutega, millel on palju paremusi võrreldes parandustega. Esiteks on auto lühikese aja jooksul jälle sõidukorras, mis on suure tähtsusega, kuna auto töökojas seismisel tuleb ju maksta iga päeva eest teatud summa. Pealegi on vabrikus seeria-viisi valmistatud tagavaraosad palju vastupidavamad kui töökojas ettevõetud parandused ja lappimised. Uute osade asendamisega uuendatakse sõiduki üksikuid osi ajajooksul, mille läbi auto eluiga tunduvalt pikendatakse; seepärast on vahetamine isegi siis õigustatud, kui ta silmapilgul ehk nõuab suuremaid kulusid. Ka seda tuleb lugeda paremuseks, et paranduskulusid võib kalkuleerida kindlalt, kuna parandustöökodades kulude arvestamine on ebakindel ja ebatäpne. Sageli tegutsevad auto parandustöökojad ka väga hooletult. Seal õgvendatakse õnnetuse läbi paindunud assi, ilma et sealjuures meele tuleks, et see kuumenemise tagajärjel pole enam kõrgeväärtuslik teras, vaid on muutunud harilikuks rauaks, mis enam pole vastupidav.

Just viimasel ajal on hakatud, halbade kogemuste põhjal parandustöökodadega, sisse seadma mingisuguseid nõuandepunkte, mis peavad arvestama välja hinna, paranduse suuruse ja kasulikkuse. Peab aga kahtlema, kas need katsed viivad sihile, kuna ka asjatundja võib anda oma otsuse ainult siis, kui parandatud osad on ta silme all.

Sellevastu on autovabrikutel võimalus abi muretsemiseks, abi, mis kaitseks nende oma huve. Kui vabrik tunneks end vastutavana oma esindaja ees, nagu *iseenese ees*, siis varustaks ta viimast tarviliku sisseseadega, ja siis oleks auto paranduse seisukorda Euroopas palju parandatud.

Meie autojuhtide elu kajastusi...

Kirjanik-kunstnik Hoia Ronk (Hindrey) on temale omase asjatundlikkusega teinud paar visket „Päevalehe“ nr. 129. pealkirja all „Maalt Tartu kevadel“, kus muuseas temale, kui mitte-automobilistile, on silma puutunud meie autojuhtide elu tragöödia. Toome siin sõnasõnalt väljavõtte tema tähelepanekuist:

„... Nojah, aga varsti on see aeg käes, kus ikka autojuht süüdi on. Hulga viha käib vähemuse vastu, autojuht on vähemuses. Ta ei ole just mitte kõige sümpaatlikum olevus meie edenemise ajajärgus, taksiautode juht seisab oma sõidukitega käidavamate uulitsate ääres linnas ja mõnitab märkustega möödaminejaid naisterahvaid, ta ajabki mõnikord alla koeri ja kasse lihtsa lõbu pärast, aga üldiselt on ta enamasti küll süütu, kui tal on olnud kokkupõrge mõne teise sõidukiga. Kel vähegi on silma, kes erapooletult on harjunud vaatama, see näeb seda peaaegu alati. Jalakäija kadestab hobusemeest, hobusemees autojuhti, mõlemad koos ühendatud jõuga ikkagi bensiini abil ja rutemini liikuvat sõidukit. On nagu markistlik viha kõige parema vastu. Ja kui mõni naine lollakas on — ja küll võivad nad lollakad olla — uulitsanurgal veel ruttu last kättpidi haarab, et veel viimasel silmapilgul enne auto või autobuse tulekut üle tee joosta, kui ta siis seal seisab rumala naeratusega, aga võidurõõmsalt, et ikkagi sai veel surmasuust üle, siis ruttab publik siunama kahvatut autojuhti, et vägisi ajavat inimesi alla. Jah, seista on aga sel naisel nüüd aega küllalt ja olla õnnelik, et ikka sai veel üle last käsivart pidi kaasa lohistades, aga seda aega kuidagi viisi ei leidnud, kaht sekundit ära oodata, noh kolm sekundit, et autobus möödas oleks. Publik aga, see jalakäiv publik vahutab oma õigluse ja korratundes, on täis kõlblist kõrgust ja ei aimagi, et ta on ainult kade, et mitte tema ei saa sõita. Kui aga kord satub peale, siis olgu haned all või lambad, ainult kui tema ise saab ruttu edasi ja ülalt alla vaadata härralikult kõige teise roomava peale“.

See on tõetruu pilt, ilma värvideta, kuid neid ridu lugedes on meile, automobilistidele, pilt tema täielikus värvide külluses: uulitsaaskeldus, sõeluvad läbisegi hobusõidukid, mootorsõidukid, jalgrattad, kärumehed, veoautod, omnibused ja jalakäijad. Alati on sarnastel elavatel liikumiskohtadel daamid, kas süle- või ketiotsas peetavate koertega ja koerakeste-vaimudega, lastega vaevalt, kes jalakestel tipib või lapsevankris istub. Daamidel on rohkem tegemist kõige muuga, kuid mitte lastega. Autojuhil peavad olema silmad kõikide jaoks, olgu neid must tuhat, aga autojuhi ja tema *sõiduki* jaoks kellelgi silmi ei ole. Autojuht on rahva teenistuses. Teda käsutab igaüks mõnekümne sendi eest. Teda sõimab igaüks. Kes sõidukis istub, kiirustab ja sõimab ta tigu-sõitu, need kes jalutavad ja pealt vaatavad, sõimavad, et ta sõidab kiirelt, pritsib pori ja ajab inimestele ja loomadele otsa. See on pildi sisu. Võime ehk veel juure lisada paar rida. Autojuhile jäetakse tasumata sõidu eest. On juhtumeid, kus pärast sõitjate autost väljumist juht leiab, et auto uus polster on mitmest kohast sigari- või paberossiotstega läbi põletatud, istekohad määritud ja lõhki, kui mitte isegi tükati noaga lõikeid tehtud, või on tuhatoosid kadunud. Kellele ta kaebab? On ta ise autoomanik, siis pigistab hambad kokku ja parandab ära. On ta aga peremehe palgaline, siis lastakse see kõik välja maksta ja maksta tuleb, kui ei taha kohta ja teenistust kaotada. Ja kes palkabki ta teenistusse, kui tal pole vastavat tunnistust?

Poolnälginud, kahvatunud, külmunud uulitsa ääres ootamisest ja teenistusvalmis, isegi sageli uneta. Palgalisena olles tuleb olla juht, montöör, mehaanik, aednik, kojamees jne. Kas tõesti tema peale ei halasta publik, politsei, määrused, kohus ja inimeste südametunnistus? Juht täidab oma kohuseid kõikide vastu; isegi kanapoeg üle tee sibades jääb harvem auto alla kui inimene, kes lahtiste silmadega jalutavad ja unistavad mõtetes! Mis see on? Kas oleme barbaarid, või lapsikus usus, et kui uulitsale või teele minna, siis ei pruugi silmi ega kõrvu olla, vaid *teised* peavad selle eest hoolt kandma, et jalakäijat keegi ei riivaks.

Autokummid ja nende vastupidavus.

Teie olete õige tänamatud, mu härrad automobilistid! Kui autokummi mõnekümne tuhande kilomeetri sõitmisel hakkab narmendama või lõhkeb, siis öeldakse ainult: „neetud kummid!“

Et aga kummid on näidanud päris imestusväärseid võimeid, või ehk mõni nael süüdi on olnud kummi tühjenemisel, seda ei taha rüütlid rooli taga hästi taibata. Teised jälle teevad etteheiteid kummivabrikantidele, kes ei oskavat sammu pidada üldise autotööstuse arenguga, sest olevat juba aeg leiutada „igavesed“ autokummid. Ka parimad mootorid kuluvad ja väsivad. Võrreldes mootori arenguga on autokummid jõudnud päris kaugele ette. Mõeldagu ainult: 1921 aastal peeti autokummi, mis vastu pidas 5000 km, väga heaks. Enne sõda ei osatud unistadagi kummidest, mis üle 5000 km oleksid suutnud maha sõita. Tänapäev nõutakse autokummilt 20.000 kilom. Praegused kummid on, vaatamata raha kallinemisele, odavamad kui enne sõda. Sellep. peame järeldama: kummitööstus on määratult edenenud. Katsed igapäevastel võistlustel kui ka tehnilistes ülikoolides tõendavad seda.

Võhikud ei suuda kujutella, milline töö ja koormatus asetatakse kummidele, kui vaheosale mootorijõu ja maantee vahel. Sportauto või tugeva tuuriauto omanik ei saa tihti aru, et suur mootorijõud ja maantee vastupanu kulutavad kumme hoopis rohkem kui väikeauto. Ka alahinnatakse enamasti piduri mõju ja kulumist kurvidel. On tõestatud, et rahulisel kurvisõidul, pidurdamisel ja käivitamisel kummi mitukorda kauem vastu peab kui täisgaasiga sõidul, vaatamata sõidutee headusele.

Mida peavad kummid veel võistlustel kannatama! Kas olete kunagi näinud Stucki või Carracciolat mägisõidul? Kui nad kurvi võtavad, nii et maantee sillutis puruneb, või kui nad 150 km. kiirusega ümber nurga keeravad, nii ligi kõnniteele, et sisemine kiviäär laguneb... kummid aga peavad vastu, vaatamata teravatele kividele, libisemisele! Ei tohi oodata kummidelt võimatut! Kui mõni sõiduauto varasel hommiktunnil liigselt on koormatud liiga lõbusate seesistujatega, siis läheb see veel kuidagi, kui aga veoautosid ja väikeomomnibusi alaliselt üle koormatakse, siis ei riku see ainult sõidukit, vaid on surmaks ka kummidele.

Suurmaaomanik, kes oma 1½-tonnilist autot äkki kasutab 3 ja enam tonni raskuse veoks, ei peaks imestuma, kui 1½-ton. autole määratud kummid ei pea sarnase ülekoormatuse juures vastu.

Nii mõnigi mootorratta kummi on leidnud enne-

aegse lõpu, kuna soolomasinal ei võeta kaasa tihti mitte ainult kaks naisolevust, vaid ka igasugust kraami.

Vaadake kord auto seisukohtadel kummide õhusurvet. Just meie eraomanikud on liig mugavad, et tarvilikku õhusurvet proovida. Nad ennem teevad kahju oma kummidele ja rahakotile, kui et sõidavad õige atmosfääriga.

Missugune õhusurve on igale kummile kohane, seda võib näha tabelitest, mis on antud kaasa kummivabrikute poolt.

Uus 7-istmeline „Auburn".

„Auburn" vabriku suur edu käesoleval aastal on võimaldanud temale 5-istmeliste autode kõrval valmistama hakata ka *7-istmelisi.* Uus auto ilmub turule käesoleva aasta juulis ja tema kohta on vabriku poolt avaldatud juba tehnilised andmed.

Uus 7-istmeline *„Auburn"* valmistatakse Standard ja Gustom tüüpi (mudelid 8-98 ja 8-98A).

Shassii: kuju ja koostus sama mis 5-istmelisel Sedanil, välja arvatud tarvilikud uuendused ja muudatused, mis vajalikud suuremale telgede vahele ja suurendatud kandejõule.

Mootor: Lycoming vabrikult, 8-sil. ühes plokis, 98 pidur-hob.-jõudu. Bohnalite kolvid. Lanchester vibratsioonisumbutaja. Uut tüüpi *Schebler* automaatne gaasistaja. Nelja tiivaga, automaatse õlitusega jahutaja-lehvik. Väljalasketoru on asbestiga kaetud ja isoleeritud, et ta mootoris ei tekitaks üleliigset kuumust.

Kere: on paigutatud raamile vahekummi abil, mis kõrvaldab täielikult logisemise sõidul. Tagumiste istmete laius 47 tolli; patjade sügavus 19½ tolli. Vaheruum taga- ja lisaistmete vahel 7¾ tolli; tagumise istepadja laius tugede vahel 46¼ tolli; tagaistmete kõrgus 23 tolli. Lisaistmete padja sügavus on 14¼ tolli, seljatoe kõrgus 15½ tolli; polsterduse ja vedrude sügavus 6½ tolli. Lisaistmetel, samuti nagu tagaistmetel, mahub kõrvuti mugavalt istuma 3 sõitjat. Edeuste laius 32³/s tolli, tagauste laius 28⁵/s tolli. Aknad 25³/s ja 23⁹/₃₂ tolli.

Rattad: puukodaratega, standard tüübil 4 ratast musta värviga värvitud ja tagavara felge taga, Gustom tüübil on 6 ratast (2 tagavararatast külgedel). Traatkodaratega rattad erihinna eest. Rataste läbimõõt 17 tolli. Kummid 17×6.50 kummalgi tüübil. Telgede *vahe 136 tolli.* Pööramise raadius 44 jalga.

Üldtehnilised andmed: Auto üldpikkus ühes kaitseraudadega 204 tolli, kõrgus maast katuseni 70 tolli. Bijur automaatne shassii õlitamine; 4-ja ratta „steeldraulig" kapseldatud pidurid; kahes suunas töötavad Lowejoy hüdraulilised tõukeleevendajad; astelauad kummiga kaetud; seljatoed ja padjad väga mugavad; instrumentlaud sarnaneb lennuki omale; jalaga opereeritav tulede vahetamine; King-Seeley hüdrostaatiline õli- ja bensiininäitaja; autojuhi peedel, päikesekaitse jne.

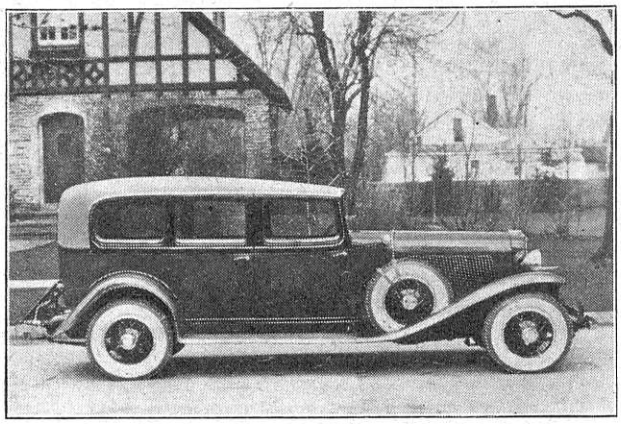
Kõigis Gustom mudelites on ehitatud sisse L. G. S. vabajooksu seadeldis, kuna standard mudelitele pannakse need sisse ainult soovi järgi 50 doll. juuremaksu eest.

Värvid: Standard mudelitel: must, mustad rattad kuld triipudega; *Gustom* mudelitel: sinine, tumepunane ja must. Erivärvid maksavad 50 doll.

Hind: 7-istm. Auburn Sedan standard auto hind vabrikus on *1195 doll.*, Gustom tüübi hind *1395 doll.*

Aprillikuu esimese 11 päeva jooksul veeti välja 2170 „Auburn"- ja „Cord"-autot, ning arvates 1. jaan. k. a. Auburni väljavedu ületab 195 auto võrra eelmise aasta oma.

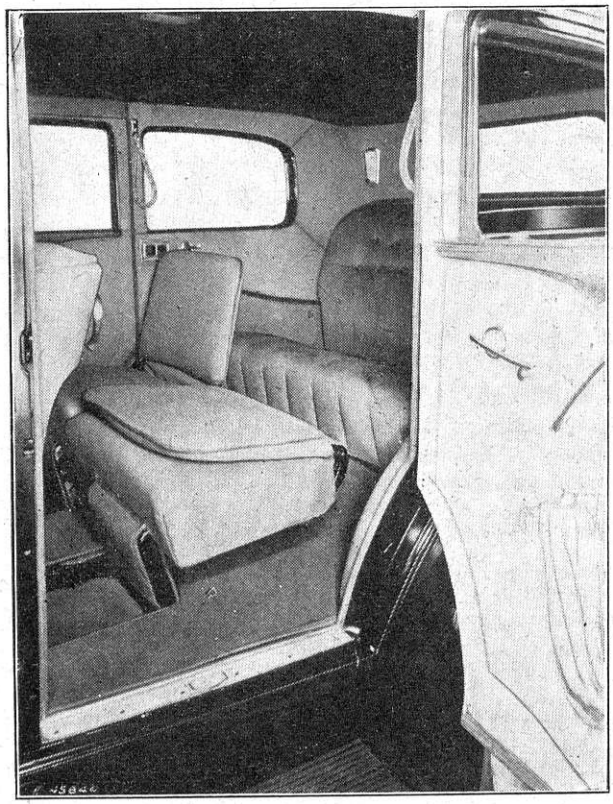
„Auburn"- ja „Cord"-autode väljavedu, arvates 1. jaan. 1931. kuni 31. maini on 24.440, võrreldes 1930. sama aja jooksul väljaveetud 9850.



„Auburn", 7-istm. Sedan.

Esindajailt ja müüjailt on saabunud nii palju tellimisi, et Auburn-Connersville haruvabrikus, Indianas, asutati uus osakond, mis valmistab 85 autot päevas. Auburni peavabrik Connersvilles valmistab keskmiselt 200 autot päevas. Auburnis, Indianas, ehitatakse ainult „Auburn" muudetavaid mudeleid, kabriolette ja phaeton-sedane. Kõik muudetavad kered värvitakse ja lõpetatakse Auburn vabrikus, kuna need ehitatakse Auburn kere-vabrikus Kalamazoo's, Michiganis.

„Auburn"-autode suurendatud valmistamine ei mõjuta kuidagi „Cord"-ederatasteveo autode ehitamist, sest ka viimaste jaoks on avatud suurendatud valmistamisosakond, et vastu tulla nõuetele.



„Auburn", 7-istm. sisemus.

Saagihimul polegi piiri?

Välisfirmad Eestis nõuavad kodumaa bensiinile kaitsetolli.

Nii kirjutab ajaleht „Vaba Eesti" oma 11. juulil s. a. ilmunud 20. numbris. Meil ei ole midagi siia juure lisada, ja toome kirjutise sõna-sõnalt „Auto" lugejatele.
Toimetus.

„Veel pole ununenud, kuidas mõned välisbensiini importöörid aastat paar tagasi koondusid üleöö bensiini hinna kõrgemale ajamiseks. Selle vastu nuriseti, kuid midagi polnud parata, sest kodumaa bensiin oli siis veel katsetamise ajajärgus ja ei suutnud kodumaa turgu rahuldada. Välisbensiinil oli monopol Eestis.

Nüüd on see teisiti. Riigi põlevkivitööstus suudab praegu rahuldada kuni ühe kolmandiku kodumaa turu tarvidusest ja aeg ei ole kaugel, kui meil valmistatakse bensiini isegi väljaveoks. Riigi põlevkivitööstuse kõrval on veel kaks suuremat ettevõtet, kes ka põlevkivist ajavad bensiini. Kõik need kolm ettevõtet valmistavad seda, nagu kindlatest allikatest kuulda, koguni odavamalt kui meie maksame välismaa bensiini eest.

Kodumaa bensiini kasuks räägivad kolm mõõduandvat asjaolu: *1) see on täiesti nõuetele vastav, 2) selle kvantum ületab varsti kodumaa tarvituse ja 3) selle tootmiskulud on alla selle, mis bensiini eest välismaile maksame.* Need on *f a k t i d.*

Aga nüüd kuuleme kummalise loo: meie kaks väliskapitaliga töötavat bensiinifirmat olevat esitanud märgukirja ja palunud majandusministrit tõsta bensiinitolli, mis praegu 4,5 senti liiter, 15 sendini liitrilt. Sellist kohutavat kaitsetolli, mis jalamaid tõstaks meil bensiini hinna praeguse 20 sendi pealt 34 sendi peale liitrilt, olevat meil kodumaa bensiinitööstuse kaitseks *tingimata* vaja. Nii seletatakse murelikkude ja süütute nägudega. Kaitsetolli nõudmise aluseks olevat üks uudis ühes kohalikus lehes, kus öeldi kuulujutuna, et Vene *naftasiündikaat* surmab Eesti bensiinitööstuse oma dumpinguga, müües vene bensiini siin kas või 15 sendiga liiter. Kust selline uudis lehte sattus ja kes selle autorid, seda võime esialgu ainult oletada, ja kas need kaitsetollide nõudjad selle kohta ei võiks lähemat informatsiooni anda? Sealtpoolt tahaksime teadjaid otsida...

Kus on siin seekord koer maetud?

Vaatame küsimust lähemalt. Mainisime, et bensiini hind meil on 20 senti liiter. Selle hinnaga müüvad seda välisfirmade esindused ja *Riigi põlevkivitööstus.* Välisbensiini sisse vedades võetakse sellelt sisseveotolli 4,5 senti ja teedekapitali heaks 3,75 senti liitrilt. Lisaks arvatakse selle veokuludeks Eesti piirides 1,75 senti ja müügikuludeks 4,0 senti liitrilt. Võttes kokku neid arvusid, leiame, et välisbensiin on Eestis koormatud kuludega, mis teeb kokku 14 senti liitrilt. Kui seda nüüd suudetakse hinnaga 20 senti liiter siin müüa, siis tähendab see, et välisbensiini eest maksetakse välismaale 6 senti liitrilt (4,5 + 3,75 + 1,75 + 4,0 = 14 + 6 = 20).

Kui uskuda kogemusi ja kalkulatsioone, siis suudame kodumaal valmistada bensiini odavamalt kui see meile — praegusegi hinna juures — välismailt tuleb. On nimelt selgunud, et meil maksab liitri bensiini valmistamine (töötasu ning riigi- ja omavalitsusmaksud) 5 senti. Veo- ja müügikulud ning teedekapitalimaks ja investeeritud kapitali amortisatsiooni %% teeksid kokku umbes 10 senti liitrilt, nii et kodumaa bensiini tootmise kulud kokku oleksid 15 senti liitri kohta. See tähendab, meie oma bensiin oleks ikkagi 25% odavam kui praegune bensiini hind meie turul. Ja see on fakt, mis tõendab, et *meie bensiinitööstus ei vaja kaitsetolli* kodumaal ja et *see on võistlusvõimeline isegi välisturul.*

Kuid milleks siis kaitsetoll?

Nüüd tulemegi selle „suure saladuse" juure. Võtame siin jällegi arvud appi. Siis selgub nii mõndagi...

Meie bensiinitarvitus on umbes 7 miljonit liitrit aastas. Kui terve selle kvantumi veame sisse välismailt, siis maksame sinna selle eest 42 miljonit senti (Kr. 420.000.—). Sisseveotolli, teedekapitalimaksu ja teiste siinsete kuludega jääb bensiini üldhinnast meie turul 98 miljonit senti (Kr. 980.000.—) kodumaale. Viimaks tähendatud summa jaguneb riigi, omavalitsuste, tarvitajate ja müüjate vahel.

Kui nüüd tõstetakse bensiinitolli niivõrd, et bensiinihind meie turul tõuseks 34 sendini liitrilt — nagu meie era-bensiinivabrikud nõuavad — siis tõrjuks see toll küll välisbensiini eemale meie turult ja... *kelle kasuks?*

Igatahes mitte riigi ega rahva kasuks. Sest siis kaotaks riik sissetulekud bensiinitollilt (välisbensiini sissevedu jääks seisma) ja see summa võrdub praegu 31,5 miljonile sendile (Kr. 315.000.—) aastas. See oleks riigi puhas kahju ja ilus kingitus meie saagihimulistele bensiinivabrikantidele. Aga tarvitaja kingiks siiski neile palju rohkem. Sest siis maksaks tarvitaja iga bensiini liitri pealt nendele härradele 14 senti rohkem ja 7 miljoni liitri juures teeks see mitte vähem kui 98 miljonit senti (Kr. 980.000.—). Nüüd võtame need arvud kokku:

Bensiinitolli kõrgendamisega niivõrd (umbes 20 senti kilogrammilt), et liitri hinnaks tuleks 34 senti, saaks meie bensiinivabrikud riigilt 31,5 miljonit ja tarvitajailt 98 miljonit senti — kokku 129,5 miljonit senti (Kr. 1.295.000.—) toetuseks, mitte-millegi eest. Suur kingitus vaese riigi ja rahva poolt!

Ja mida annaksid meie era-bensiinitöösturid selle vastu? Vastus: Töötasu ja maksude kujul kokku *ainult* 5 senti liitrilt, s. o. 7 miljoni liitri pealt kokku 35 miljonit senti (Kr. 350.000). Ja kuhu jääks siis ülejäänud osa 129,5 miljonist sendist? Vastus: *See voolaks välisvaluuta kujul välismaale — dividendideks väliskapitalistidele ja väliskapitali amortisatsiooniks!*

Praeguse bensiini hinna juures maksame 7 miljoni liitri eest välismaile 42 miljonit senti aastas — oma kodumaa bensiinitööstust tollidega kaitstes saadaksime aga välismaile puhtakasuna 94,5 miljonit senti, s. o. kaks korda nii palju mitte millegi eest!

Selline oleks abinõu hiiglakasude saamiseks meie välismaalastest bensiinivabrikantidele, kui aga meie valitsus ja rahvaesitus nende õnge hakkaks!

Mainisime, et meie bensiinitööstus ei vaja kaitset kodumaal ja et see ka välisturul, siis kui toodang suurenenud ja ületab kodumaa turu nõudmise, on võistlusvõimeline. Sellele seisukohale on asunud ka meie riiklise põlevkivitööstuse juhatus.

Seda väljendas ka ins. M. Raud *„Päevalehes"* ilmunud artiklis, ja *„Tallinna Teataja"* on ka asja puudutanud.

Tahaksime omalt poolt veel juure lisada, õieti rõhutada, *et nõutud bensiini kaitsetoll pole mitte ainult salakaval katse pumbata meie bensiinitarvitajatelt väliskapitalistide heaks ümmarguselt 95 miljonit senti välja, vaid ka ühtlasi häbematu kallaletung meie autoasjan-*

dusele, mis juba nii-kui-nii ägab ebaloomulikult kõrgete autotollide all. Kõrgendatud bensiinitoll tähendaks meie autoasjanduse ja eriti mootortranspordi kängu jäämist.

Igatahes pole see meie riigi ega rahva huvides.

A. W—y."

Toimetuse märkus: Käesolev artikkel oli juba laotud, kui ilmus teade, et bensiinimagnaadid on üle öö bensiini hinda tõstnud 20 sendi pealt 30 sendile liitrilt. Kõik mõistavad sarnase teguviisi hukka, ja kui imelik see ka ei ole, figureerib meie lugupeetud ja tuntud *Puhk & Poegade* firma nimi koostöös bensiini hindade tõstmisel. Eesti automobilistidel tuleks kaaluda küsimust, kuidas sarnasest karistusest pääseda, mis tabanud eeskätt meie taksoautode omanikke, kelle teenistus iseenesest juba minimaalne.

Toimetus.

Tähesõit Narva-Jõesuhu.

Eesti esimene tähesõit õnnestus haruldaselt hästi kui osavõtjate nii ka tagajärgede poolest: üles oli antud 74 masinat, startis 69 ja Narva-Jõesuhu jõudis 60 masinat.

Narva-Jõesuhu jõudsid määratud ajaks ja omandasid vastava arvu punkte järgmised Tallinnas startinud masinad klasside järgi:

I klass (solomasinad kuni 350 ccm).

Omanik	Firma	Mootori maht	Punktide arv	Auhind
Elmar Prüüs	D. K. W.	200	125	Üldvõitja EMK poolt Kr. 150.—
Rich. Naerimaa	A. J. S.	350	125	I koht
Jaan Olbrei	F. N.	350	124	II koht
Joh. Schvartz	NSU	250	124	III „
Ernst Iise	NSU	200	122	mälestusmärk

II klass (solomasinad üle 350 ccm).

Eduard Johanson	DKW	600	125	I koht
Egon Nude	NSU	600	125	II koht
Evald Olbrei	Harl.-Dav.	750	125	III „
Verner Lillak	Motosacoch	750	125	
S. Kletzky	A. J. S.	500	125	
Joh. Schenk	Indian	1000	125	
V. Kastra-Kastan	AJS	500	122	
Aleks. Petrov	Indian	600	121	
Karl Riesekamp	Super X	750	121	
Aleks. Sivard	Indian	600	117	

III klass (küljevankriga masinad alla 750 ccm).

Viktor Petrov	AJS	750	100	I koht
Etienne Girard	DKW	600	100	II koht
Rudolf Vaher	Orial (TWN)	500	99	III „

IV klass (küljevankriga masinad üle 750 ccm).

Evald Veedeman	Harl.-Dav.	1200	100	I koht
K. Heinonen	Harl.-Dav.	1200	100	II koht
Georg Keller	AJS	1000	99	III „

Tähesõidu üldvõitjaks kohtunikud tunnustasid Elmar Prüüsi, kui maksimum punkte väljasõitnud kõige väiksema mootoriga masin. Hr. Prüüs omandas seega Narva-Jõesuu poolt väljapandud hõbepeekri ja Kr. 150 EMK poolt.

Esimeses klassis kohtadele tulnud Richard Naerimaa omandas peale EMK märgi veel A/S. Kapsi poolt väljapandud Kr. 100; Jaan Olbrei — J. Freybachi poolt FN karika; Joh. Schvartz — Tormoleni auhinna Kr. 25.—; Ernst Iise — 2 kannu Gargoil-õli, välja pandud Gargoil esindaja poolt.

Teises klassis omandasid peale klubi märkide veel: Ed. Johanson — Tammanni poolt väljapandud kristalkarahvini; Egon Nude — Tormolenilt Kr. 50.—; Evald Olbrei — Riigi põlevkivitööstuselt Kr. 75.— ja J. Freybachilt Harley-Davidsoni hõbepeekri; Verner Lillak — tööstiks 2 kannu Gargoil-õli.

Kolmandas klassis omandas Viktor Petrov Kaps'i poolt Kr. 150.— hinnaalandust uue masina ostmise korral, Etienne Girard — Tammani poolt kristall-karahvini ja Herman Lampe — 2 nõu Gargoil-õli.

Neljandas klassis omandas Evald Veedeman ja K. Heinonen — firma J. Freybachilt hõbekarikad; Georg Keller — A/S. Kapsilt Kr. 100.— hinnaalandust uue masina ostmise puhul; Rich. Klesman firma „Tarmo'lt" ühe mootorratta mantli ja Hans Fersen — Freybachilt Matchless'i hõbepeekri.

Ilusaimaks masinaks osutus hr. Laanbergi kahesilindriline AJS ja küljevankritega masinate hulgas Erhard Jarliku 500 ccm Zündapp. Kõige kaunimalt ja otstarbekohasemalt riietatud „mootorpruudiks" osutus *prl. Johanna Paakspuu.*

Kohtade määramine oli kaunis raske töö, sest võrdlemisi kergete tingimuste tõttu palju masinaid jõudis finiši maksimum-punktide arvuga, mille tõttu kohtade määramisel tuli arvestada isegi pooleminutiliste hiljaksjäämistega või varakult tulemistega. See asjaolu tekitas veidi nurinat osavõtjate hulgas. Halva mulje jättis soomlastele ka asjaolu, et nemad startisid hiljemalt üksinda ja nii sattusid vihma alla kõige raskemal teeosal Pärnust—Viljandi.

Muljeid teelt.

Esmaspäeval, 22. juunil oli udune ja vihmane hommik, mis rusuvalt mõjus tähesõitjatele, kuid kella 11, stardi ajaks ilm selgines. Esimesele järgnes teine, kolmas jne., kuni kella 6 õhtul, mil väljus viimasena soomlane. Tallinnast Pärnu oli kerge sõita: head teed mööda lisa ainult kiirust, nii et peaaegu kõik jõudsid Pärnu kaugelt enne tähtaega. Ainult Ludvig Johanson AJS-masinal ei jõudnud Pärnu.

Sõites Pärnust välja, muutub tee mitmekesisemaks ja maastik huvitavamaks. Liiv, järsud liivased mäed, purunenud sillad, suured porilombid ja isegi üks põiki üle tee langenud puu — need olid takistuseks sel teel.

Raskem teeosa oli Viljandist Tartu, kus öine vihm oli osa savist teed muutnud libedaks, nii et mootorrattad ei tahtnud kuidagi püsida teel, vaid ikka suunisid teelt kõrvale ja sealt kraavi.

Tartust algas jälle hea tee, mis püsis kuni Narva-Jõesuuni. Kuid just sellel teeosal pidi juhtuma kaks raskemat õnnetust: hr. Lavensky sissetormamine Voka vallamaja aeda ja hr. Pärtelpoja kokkupõrge lehmaga. See on seletatav peamiselt närvide väsimusega pikast teest, mistõttu sõitja meeled muutuvad tuimemaks ja põhjustavad õnnetusi. Hr. Lavenskyl murdus jalaluu; tema kaassõitja hr. Norbek sai sisemise verejooksu; Hr. Pärtelpoeg pääsis kerge põrutusega, kuid pr. Pärtelpoeg sai raskesti peast põrutada.

Kõige viletsamad teed terves Eestis olid Narva linna auklised tänavad.

Kokkuvõte.

Tähesõidu määrused ja teed olid valitud liig kerged, mistõttu oli palju finiši jõudjaid võrdse punktide arvuga. Suurem jagu meie sõitjaist sõitis hästi ja käsitas masinaid suurepäraselt liivasel ja porisel teel. Soomlased on, võib olla, paremad sõitjad kui meie, kuid nad on veidi toorevõitu.

Suurem jagu masinaid sõitis selle tee läbi, ilma et oleks kordagi tulnud avada riistade kasti. Ainult soomlase Brown Stünkeli 500 ccm Ariel jäi teele, viimasel põlesid halva õli tõttu kolvid sisse. Kolm masinat kaotas punkte defektide tagajärjel süütesüsteemis, mis oli kauaaegse tarvituse tagajärjel kulunud ja polnud parajal ajal uuendatud.

Võib loota, et tulevikus meie suudame organiseerida mitte ainult tähesõite, vaid ka igasuguseid teisi moto-sportlikke ettevõtteid, nagu gymkanasid, võiduajamisi trekil, hipodroomidel, maanteedel jne. Tuleval suvel EMK kavatseb korraldada umbes samasuguse tähesõidu ümber Eesti mootorratastel, kusjuures teepikkus on umbes 1000 km, ja salajased kontrollpunktid teevad lõpu mõttetule ja kardetavale kihutamisele.

A. Sivard.

Võidusõit Monthlery autodroomil.

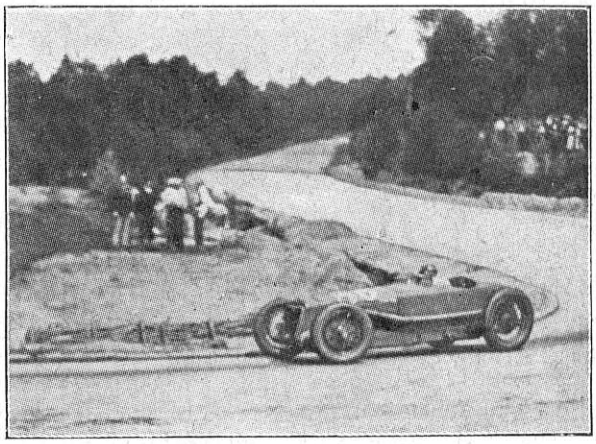
Prantsuse Autoklubi korraldas 21. juunil s. a. autode võidusõidu Monthlery sõiduteel. Nimetatud sõidutee asub 24 km Pariisist eemal ja juba hommikul vara kella 5 aegu algas Pariisist rahvarändamine autodel, et seda huvitavat ja riskantset sõitu näha. Teel Pariisist kuni võidusõidukohani olid kahes reas rivistunud autod, ja kui üks ots oli Monthlery juures, siis teine ots oli veel Pariisis. Vastusõitu ei lubatud ei minnes ega tulles. Ametlikkude teadete järgi müüdi rahvale pileteid 125.000, peale selle auvõõrad ja kutsutud külalised, nii et pealtvaatajaskonna hulk võis olla kaugelt üle 200.000. Olid ju võistlusel väljas kõigi Euroopa riikide kuulsamad võidusõitjad: nagu *Chiron — Varzi* — „Bugatti"-autodel; *Campari — Borzachini* — „Alfa-Romeo"-autodel; *Biondetti — Parenti* — „Maserati"-autodel; *Carracciola — Merz* — „Mercedesil" ja teised. Monthlery ringtee on 12½ km pikk. Võistlused olid seepoolest huvitavad, et tingimuseks oli, kes sõitjatest kõige suurema km arvuga läbistab selle tee 10 tunni jooksul. Võib kujutella, mis tähendab sarnane elu ja surma peale sõit, kus 60 ülesantud autost võttis osa 48 autot, mis nagu sipelgapesa lõi kihama märguande peale.

Prantslased kartsid kõva konkurentsi itaallaste poolt. Kihutamine oli pöörane, kohati üle 200 km kiirusega. Carracciola „Mercedes'il" loobus sõidust juba 6. ringil. Järele jäid „Bugatti", „Maserati" ja „Alfa-Romeo" ja nende kolme vahel kestis võistlus esimese koha pärast.

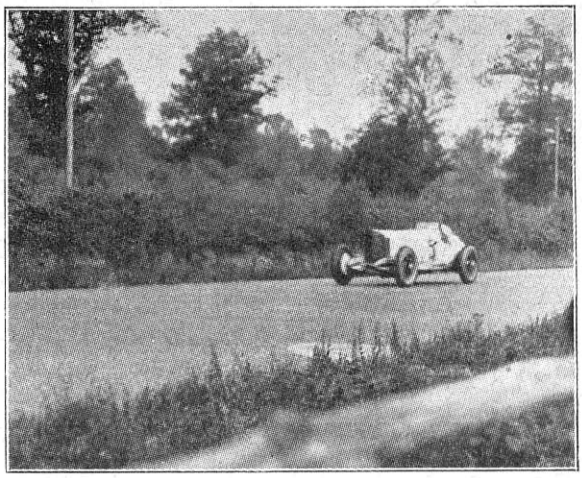
Võitjateks tulid:

1. *Chiron — Varzi* („Bugatti") 1258 km keskm. kiirus 125,8 km; 2. *Campari — Borzachini* („Alfa-Romeo") 1215 km, keskm. kiirus 121,5 km; 3. *Biondetti — Parenti* („Maserati") 1187 km, keskm. kiirus 118,6 km.

E. K.



Carracciola „Mercedes-Benz".



Hädaohtlik kurv. Sõidab auto „Delage" (Etoile Ailée).

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

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

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

Ladu: firma **"Karu"**

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

Seadusi ja määrusi.

Riigikogu poolt 19. juunil 1931. vastuvõetud Eesti ja Läti riigile kuuluvate automobilistide ja mototsüklite üle piiri liiklemisel teedefondi heaks võetavatest maksudest vabastamise kokkuleppe kinnitamise seadus.

§ 1. Tunnustada kinnitatuks Eesti ja Läti vahel Tallinnas 16. mail 1931. a. nootidevahetuse teel sõlmitud kokkulepe, millega kummalegi riigile kuuluvad automobiilid ja mototsüklid vabastatakse üle piiri liiklemisel teedefondi heaks võetavatest maksudest.

---

455. VABARIIGI VALITSUSE OTSUS 16. VII. 31.

Panna esialgselt maksma Riigikogu poolt 30. juunil 1931 vastu võetud Tollitariifide maksmapanemise seaduse § 3 muutmise seaduse põhjal (Riigi Teataja 54 — 1931) Tolli-põhitariifid, arvates 20. juulist 1931 kell 8 homm., volitades Majandusministrit nende tariifide tegelikuks maksmapanemiseks tegema tarvilikke korraldusi.

§ 173.

Sõidu- ja veoriistad ja eraldi nimetamata liikumisvahendid:

		Tollimäärad kr-des Üldtariif	Minimaaltariif
1. ... 2. ... 3. ...			
4.	Jalgrattad:		
4-a.	Kaherattalised tükk	30,00	15,00
4-b.	Kolmerattalised „	90,00	45,00
4-c.	Neljarattalised „	120,00	60,00
	Märkus. Valmisjalgrataste sisseveol lastakse tollita sisse: tööriistade ja parandustarbete komplekt taskuga, õhupump, signaalkell või -sarv ja latern.		
5.	Mootorrattad või nende kered, ka mootorita või ratasteta:		
5-a.	Kaherattalised tükk	200,00	100,00
5-b.	Kolmerattalised tükk	300,00	150,00
5-c.	mootorrataste küljevankrid, ühes mootorrattaga või eraldi sissetoodud, ühes teljega, rattaga või ilma tükk	100,00	50,00
6.	Automobiilid, samuti ka automobiilide šassiid ja kered (karosseriid) nende jaoks:		
6-a.	Sõiduautomobiilid (mootori iga effektiivne hobusejõud)	140,00	70,00
6-b.	Omnibusid, s. t. sõiduautomobiilid rohkem kui 8 istmega, juhi iste kaasa arvatud (mootori iga effektiivne hobusejõud)	100,00	50,00
6-c.	Veoautomobiilid igasugused, ka sanitaar-, assenisatsioon-, tuletõrje- ja säärased automobiilid või jõuvankrid (mootori iga effektiivne hobusejõud)	40,00	20,00
6-d.	Automobiilide šassiid:		
6-d*a*.	Tähe „a“ all nimetatud automobiilide jaoks (mootori iga effektiivne hobusejõud)	40,00	20,00
6-d*b*.	Tähtede „b“ ja „c“ all nimetatud automobiilide või jõuvankrite jaoks (mootori iga effektiivne hobusejõud)	20,00	10,00
6-e.	Kered (karosseriid) ja varjud igasuguste automobiilide jaoks, sama ka automobiilid ja nende šassiid — mootorita, eraldi sissetoodud, valmis- või poolvalmiskujul (1 kg netto)	6,00	3,00
	Märkus 1. Mootori effektiivne hobusejõud arvatakse harilikkudel bensiinimootoreil järgmise valemi järgi: $N = 0{,}3 \times i \times d^2 \times S$, kus N tähendab effektiivset hobusejõudu, i = silindrite arvu, d = silindrite (ühesuuruste) läbimõõtu sentimeetrites, S = kannu käiku meetrites.		
	Märkus 2. Valmis automobiilidega ja mootorratastega sissetoodud tööriistade komplektid lastakse iga automobiili ja mootorratta kohta üks komplekt tollita sisse; samuti lastakse tollita sisse iga automobiili ja mootorratta kohta üks õhukummi ja kummimantliga tagavararatas (või kaks ratast, kui esimesed ja tagumised rattad ühesuurused ei ole).		
7-b.	Jalgrataste osad, eraldi nimetamata, valmis kujul; jalg- ja mootorrataste käepidemed, signaalsarved ja -kellad, laternad, pakihoidjad, pumbad, kaitsevõrgud metallosadega (1 kg netto) . . .	1,80	0,90
7-c.	Mootorrataste ja automobiilide osad, eraldi nimetamata (1 kg netto)	0,80	0,40
	Märkus 1. Eraldi nimetamata jalgrataste, mootorrataste ja automobiilide osad toorel kujul tollitatakse materjalile ja omadusele vastavate tariifi §§ järgi.		
	Märkus 2. Järgmised osad, eraldi või tagavaraosadena sisse toodud, tollitatakse:		
	a) õhukummid ja kummimantlid ratastele tõmbamata — § 88. vastavate alljaotuste järgi;		
	b) laternad, signaalsarved ja -kellad peale pkt. 7-b nimetatute — nende materjalile ja omadusele vastavate §§ järgi;		
	c) mootorid, nende osad ja tarbed — §§ 167. või 169. vastavate pkt. pkt. järgi.		
8.	Lennukid tükk	300,00	150,00
	Märkus. Lennukite osad ja tarbed, eraldi või tagavaraosadena sisse toodud, tollitatakse: mootorite osad ja tarbed — §§ 167. või 169. vastavate pkt. pkt. järgi, muud osad ja tarbed — nende materjalile ja omadusele vastavate §§ järgi.		

Lühemaid teateid.

FORD AUTOVABRIK KÖLNIS.

1930. a. maikuus alustas Ford Co. autotöökoja ehitamist Kölnis. Nüüd on juba nii kaugele jõutud, et maikuus lasti esimene „Ford“-auto välja, mis valmistatud Kölnis. See esimene auto saadeti kohe pikemale reisile Saksamaal. Praegu valmib iga päev uues vabrikus 75 autot, kuid täiel jõul töötades võib valmida 150 autot päevas.

Töökodade ruumide maa-ala on 33000 kuupmeetrit suur ja 250.000 kuupmeetrit õhuruumi. Hoone pikkus on 290 meetrit. Vabriku juure ehitatud „Henry Ford“ uulits on 500 meetrit pikk. Töökodade ametlik avamine oli 12. juunil s. a. Peadirektor *E. C. Heine* pidas avakõne ja tervitas külalisi. Kölni linnaamet, bürgermeister *Dr. A d e n a u'ga* eesotsas, ja palju teisi külalisi võtsid avamisest osa. Kõnedes toonitati, et Ford Co. aktsiate kapital Saksas ulatub 15 miljoni RM., millest 40% on Saksa kapital. Saksamaa töölised leiavad tööd, Saksa rauatööstused annavad rauda ja terasmaterjale ja sellega muutub tööstus Saksamaa produktsiooniks.

Samal päeval, 12. juunil kell 6 õhtul algas Kölnis suur „Ford“-autode tähesõit 10.000 km peale nime all: Europa Fahrt — „*Zu Ford am Rhein*“. Osa-

võtjad kandsid ka sarnase pealkirjaga lipukesi. Osavõtjaid oli ligi 10.000 autot 30.000 inimesega. Ülesandmisi ja reklaamkirjade saatmisi oli päevas läbistikku 1000 saadetist. 100.000 paljudes keeltes üleskutseid valmistati ja saadeti üle maailma laiali. Tähesõidust osavõtjatele on auhindu määratud ümmarguselt 20.000 RM., kuna eriauhinnad teise samasuguse summa teevad välja. Sõit kestis umbes 8 päeva. 10.000 kokkutulnud auto paigutamiseks tuli leida seisuplatse. Sarnast suurejoonelist korraldust nägi Saksamaa esmakordselt ja seetõttu on Ford vabrikud Saksamaal ristitud *„Detroit am Rhein"*.

GENERAL MOTORS SÕIDU- JA VEOAUTODE MÜÜK.

Sõiduautod:	1930. a.	1929. a.	1928. a.
Buick	121.333	167.939	229.788
Marquette	6.354	31.475	—
Cadillac 8	8.728	15.416	20.042
Cadillac 12	1.703	—	—
La Salle	9.729	21.498	21.392
Cadillac 16	2.594	—	—
Chevrolet	703.071	988.191	930.935
Oakland	21.943	30.826	45.724
Pontiac	70.564	193.622	214.534
Olds	49.879	99.435	90.202
Viking	2.039	5.902	—
Teised	7.682	—	—
Veoautod:			
Chevrolet	160.356	344.963	258.189
Teised	8.140	—	—
Kokku:			
Sõiduautod	1.005.619	1.554.304	1.552.617
Veoautod	168.496	344.963	258.189

MONZA SUUR AUHIND.

24. mail peeti Monza võidusõiduteel 10-tunniline võistlus, mille võitis team *Campari—Nuvolari* („Alfa-Romeol"), sõites 1557.754 km, keskmise kiirusega 155.775 km tunnis. Kümme tundi vahetpidamatult sõita sarnase keskmise kiirusega, on suurepärane saavutus. *Minoia — Borzachini*, samuti „Alfa-Romeol", tulid 1535.087 kilomeetriga teisele kohale; kolmandaks tulid *Divo — Bouriat* („Bugattil") — 1525.319 km; neljandaks *Wimille — Caupillat* („Bugattil") — 1386.082 km, ja viies *Ivanowski — Stoffel* („Mercedes-Benz") — 1343.255 km. Kiireima ringi saavutas Campari („Alfa-Romeol"), sõites keskmise kiirusega 169.173 km tunnis (uus rekord). Päev enne võistlust sai õnnetut surma itaalia paremaid võidusõitjaid *Luigi Arcangeli*, „Alfa-Romeol", sõites vastu puud, kusjuures leidis silmapilkse surma.

ŠOTI 6-PÄEVANE SÕIT MOOTORRATASTELE.

Raskemaid vastupidavussõite on Scott-6-Days-Trial, mis sel aastal peeti 18.—23. maini. 86 võistlejat oli annud üles üksikmasinail ja 7 korviga mootorrattail. 91 võistlejast tuli kohale 78.

Võitjaiks tulid: Littledale (497 Ariel — 4-sil.), saades auhinnaks George Albert Memorial Trophy (vastupidavuse eest).

200 ccm: Vale Onslow (172 Francis-Barnett-Villiers); — 250 ccm: White (248 Ariel); — 350 ccm: Goodman (348 Norton); üle 350 ccm: Amott (498 AGS); — korviga üle 350 ccm: Perrey (497 Ariel); — parim saavutus daamidel: prl. MacLean.

Fordi puhaskasu 1930. a. oli 44.460.823 doll., millest maksti dividente Henry Fordile, proua Henry Fordile ja Edsel Fordile.

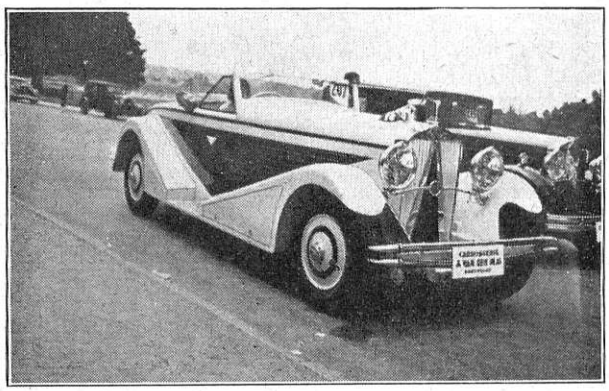
Ford Motor Co. omab 172.645 aktsiat, mille nominaalväärtus on à 100 doll.

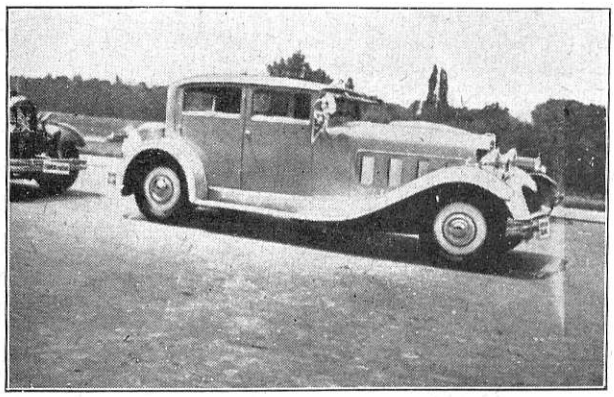
IIRIMAA SUUR AUHIND.

6. ja 7. juunil leidis aset Iirimaa Suur Auhind Belfort'is. Kuni 1500 ccm kategoorias, 104.218 km võitis *Black* M. G. autol. Ka teine ja kolmas võitja sõitsid samal margil. Peavõidusõidul 7. juunil oli umb. 100.000 pealtvaatajat. Inglise võidusõitja Sir *Henry Birkin* — „Alfa-Romeol" — tuli võitjaks, sõites 300 miili pikkuse ringtee (482.7 km) ajaga 3:21:31, s. o. keskmise kiirusega 142.880 km tunnis. Teisele kohale tuli *Campari* „Maseratil", ajaga 3:24:22, kolmandale inglane *Brian Lewis* „Talbotil", ajaga 3:24:31, neljandaks kapten *G. E. Eyston* „Maseratil", — 3:25:14, viiendaks *E. Howe* „Mercedes-Benzil", ajaga 3:30:13. Viimane saavutas ka kiireima ringi keskm. kiirusega 147.7 km tunnis, purustades seega Carracciola eelmise aasta rekordi.

AUTODE ILUDUSVÕISTLUS PARIISIS.

26. juunil s. a. peeti Pariisis *Bois de Boulogne* metsas autode iludusvõistlus. Esimese auhinna võitis tuntud näitleja Josefine Becker oma ilusal *„Delage"*-autol. Ilusaid autosid oli väga palju, kuid ilusamateks osutusid teiste seast 8-sil. *„Delage"*-autod.





Auhinnaga kroonitud autod.

8-SILINDRILISE MOOTORIGA VEOAUTOD.

Stewart vabrik Ameerikas on lasknud turule esimesed 8-silindrilise mootoriga veoautod ja autobused. Veoauto kandejõud on 3½—4 tonni ja 8 silindriga 130 h.-j. mootor võib täie koormatusega arendada 85—100 km tunnikiirust. Shassiid on telgede vahega 160 kuni 241 tolli. 8-sil. mootoriga varustatud veoauto pare-

mustest mainitakse: 1) tasane käik, 2) suurim kiirus, võrreldes samavõimelise 6-silindrilise mootoriga, 3) väiksem tühikaal h.-j. peale, 4) samad korrashoiu kulud, 5) suurem keskmine veokiirus, 6) eriti otstarbekohane pikamaa vedudeks.

LENNUASJANDUS AMEERIKAS.

P.-Ameerika Ühendriikides on praegu mitte vähem kui 1113 lennuplatsi; 564 neist kuulub eraettevõtetele ja -isikutele. Lenduritunnistusi omavad 15.280 isikut, neist 384 naist.

INIMENE — MASIN.

Inimene võib paremal juhul kuni 25—30% toidus leiduvast soojusenergiast musklitejõu abil tööks muuta. Nii on inimese soojusejõu kasutegur võrdne umbes diiselmootori omaga.

MERCEDES-BENZ-MAYBACH KUUE KIIRUSEGA KÄIGUSEADELDIS.

See käigukast oli välja pandud 2 aastat tagasi Berliini näitusel, kuid sellest ajast peale ta on teinud suuri edusamme. Seda käiguseadeldist võib võrrelda hariliku käigukastiga, mille ette on asetatud kahe kiirusega abikäiguseadeldis, teine käigupaar on kasutatud hariliku käiguvahetuskasti seisvate hammasrataste asemel.

Nii abi-käiguseadeldis kui ka normaalne kolmekiirusega ülekanne on asetatud ühisesse käigukasti.

BERLIINI LIIKLEMISÕNNETUSTEST.

Berliinis on liiklemisõnnetuste arv 1930. a. vähenenud ja nimelt 27.159 pealt 1929 aastal 26.619 peale. Sellest arvust võttis osa 52.753 tänavakasutajat (53.905), kusjuures 466 (468) sai surma. Üldse sai 11.213 isikut vigastada. Neist õnnetustest osavõtnute seas oli 67% mootorsõidukeid ja 10% jalakäijaid. Eriti palju on annud põhjust õnnetusteks jalgratturid, isegi 19% võrra enam kui 1929. a.

DKW EDERATASTEVEOGA 10.000 KM AUTOD VAADATAKSE LÄBI.

Et avalikkusele tõestada oma ederatasteveoga autode juures kasutatava materjali headust, lasksid Zschopaueri mootoritehased erapooletul, vannutatud asjatundjal läbi vaadata kaks 10.000 km sõidust osavõtnud autot, mis selle suurima võidusõidu edukalt olid lõpetanud. Läbivaatamise tulemus avaldati kokkuvõttes järgmiselt: „kulumine vaevalt märgatav tänu suurepärasele materjalile".

TAANI PRINTS ERIK AUTOSPORTLANE.

Hiljuti ostis prints *Erik* „Auburn"-mudel 8-98A Phaeton-Sedani, mis anti talle üle tema palees Kopenhagenis. Auto on maroon-värvi (tume punane, kollase triipudega). See on printsil juba teine „Auburn", kuna 1928. a. prints ostis „Auburn"-mudel 115 Phaeton-Sedani.

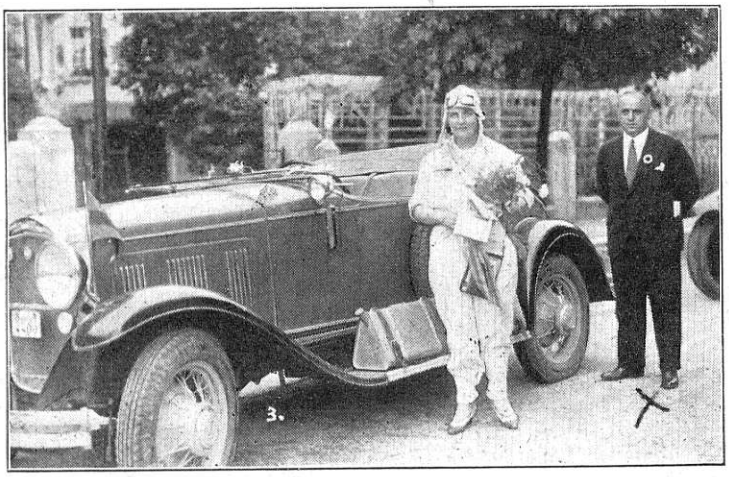
Prints on vaimustatud autosportlane. Tema võttis osa oma uue autoga Taani Kuningliku Autoklubi poolt 19. aprillil s. a. *Aarhusis* korraldatud autode võidusõidust ja võitis I auhinna. Teise auhinna sai *Peter Nielsen*, Taani õhulaevastiku peainsener, samuti „Auburn"-autol, ja kolmanda võitis parun Wedellsborg „Cord"-autol, samuti sai viimane I auhinna ka iludusvõistlusel.

MISPÄRAST ON BENSIIN KALLIS?

Ajajooksul 1913. kuni 1925. a. tehti ainult P.-Ameerika Ühendriikides 302.500 toornafta-puurauku, mis läksid maksma kogusummas ümmarguselt 20 miljardit krooni. 65.500, s. o. üle 20% neist puuraukudest ei annud tilkagi õli. Nende n.n. kuivade puuraukude valmistamine läks maksma 3 miljardit krooni. On loomulik, et ka selle summa peavad ikkagi kandma toornafta ja selle saaduste, s. o. bensiini tarvitajad.

Reo teatas uue „Royale" mudeli ilmumisest, mis saadetakse turule nimetuse all „8-31". Uus auto sarnleb ehituselt mudel „8-35". Telgede vahe on uuel mudelil 4 tolli lühem kui Reo „Royale 8-35"-autol. Uue mudeli hind on 2.145 doll. f. o. b. Lansing sedanil, Victorial ja kupeel, kuna mudel „8-35" hind on 2.745 doll.

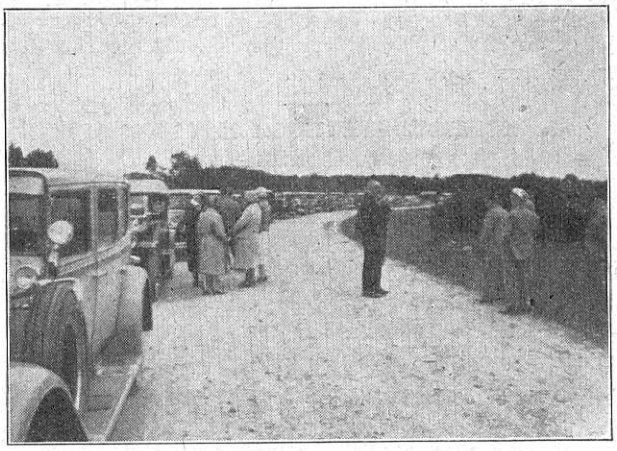
Ameerika Ühendriikides müüdi käesoleva aasta esimese kahe kuu jooksul ca 25.000 veoautot, möödunud aastal seevastu umbes 34.600 veoautot. Veoautode väljavedu samal ajal oli käesoleval aastal 23.000, möödunud aastal 36.300.



Proua Peternella Whitaker, kes 20. juunil k. a. kell 17.00 startis Tallinnast, sai Baden-Badeni tähesõidul esimese auhinna. Teel tarvitas auto ainult „Shell" bensiini. Kõrval seisab vürst Sturdza, Baden-Badeni autoklubi esimees.

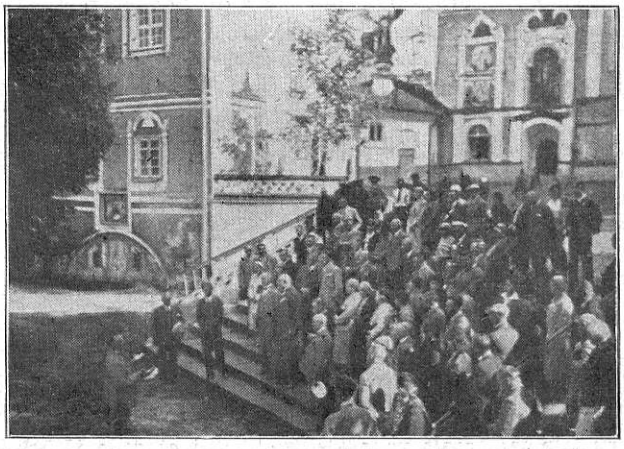
Eesti Autoklubi teateid.

Pühapäeval, 12. juulil s. a. Läti Autoklubi külastas Eesti Autoklubi ja Eestimaa Merijahtklubi autosektsiooni. Külalised saabusid Eesti piirile Mäe-Murati piiripunkti kaudu kell ½1 päeval 17 autol. Piirile sõitsid külalistele vastu Eesti Autoklubi esimees hra *J. Zimmermann*, hr. *Kermann* ja hr. *K. Lepp* Tartust ning hr. *Hääl* Võrust. Eestimaa Merijahtklubi poolt olid külalisi piiril vastu võtmas abiesimees hr. *A. Siegel* ja pr. *Vahmann* hr. *A. Terasega*. Pärast tollivormaliteedi täitmist, mis kestis umbes 1½ tundi, asuti teele ettemääratud kogunemispunkti Petseri. Petserist kaugemale olid vastu tulnud pr. ja hr. Treubek. Pihkva—Riia kivitee Eesti osa kuni 33 km. oli heas seisukorras, välja arvatud teel olevad sillad, mis osalt teest madalamad, osalt vähe kõrgemad, nii et selle tõttu ei saadud arendada kiiret sõitu. Tee — kiviteest kuni



Läti külaliste autode karavan Mäe-Murati piiripunktis.

Petserini — oli tarviliselt korras. Petseri jõuti kella 3-meks, kus külalisi vastu võtsid suur hulk Eesti Autoklubi liikmeid, samuti Eestimaa Merijahtklubi liikmeid, eesotsas autosektsiooni esimehe hr. *Gahlnbäckiga.* Petseris oli korraldatud külalistele Eesti Autoklubi poolt ilusa männimetsa all Kalevi-puhveti ruumes lauad külmade ja soojade suupistetega, mis väga asjatundlikult ja eeskujulikult Eesti Autoklubi daamide sektsiooni esinaise pr. *Jeetsi* ja hr-ade *Jeetsi* ning *Nassari* poolt oli valmis korraldatud. Ilusa ilma tõttu oli meeleolu kõigiti hea. Pärast kehakinnitust asuti uuesti autodele ja autode voor — 35 autot umbes 170 automobilistide perega — sõitis Petseri kloostrit vaatama. Kloostri õuel tervitas külalisi E. A. K. esimees J. Zimmermann, andes lühikese ülevaate Petserimaa elust-olust, kloostri tekkimisest ja selle ajaloost. Kõne tõlkis Läti keele Läti Autoklubi sportkom. esimees hr. *F. Schaberts.* Selle järele asuti kloostrit ja katakombe vaatama, kusjuures kloostri esindaja külalistele venekeeles ligemaid seletusi andis. Kuulati ja vaadati pealt kloostri ilusat kellademängu. Kell ½7 istuti autodele ja autode voor hakkas liikuma Võru poole. Tee Võru sihis pole halb, kuid Vastseliina mõisa kohal on olemas teel üks kole kõrge silla trump, mis kõrge ja terav, nii et siin juhtus Läti Autoklubi abiesimehe abikaasa ja tütrega õnnetus. Tolmujoa tõttu ei märganud nende autojuht kardetavat kohta ja autosistujad lendasid vastu auto lage, mis tekitas isegi karosserii loogapuu murdumise; mõlemad daamid said kaunis raskeid peavigastusi. See tekitas umbes tunniaegse viivituse. Võrru jõuti kella ½9. Võrus oli Eestimaa Merijahtklubi poolt „Kandle" seltsi saalis korraldatud lõuna 200 inimesele. Lauakõnes tervitas Eestimaa Merijahtklubi autosektsiooni esimees hr. *Gahlnbäck* külalisi ja annetas Läti Autoklubile autosektsiooni standart-lipukese. Läti Autoklubi abiesimees hr. *Pukits* vastas tervituse peale lätikeelse kõnega, mis eesti keele tõlgiti hr. ins. *Hotte* poolt. Eesti Autoklubi esimees hr. *J. Zimmermann* andis üle Läti Autoklubile E. A. K. standart-lipu vardaga kivist alusel, ja kõnes kriipsutas alla ühist koostööd automobilismi arendamise alal. Pr. *Siegel* laskis Läti daame elada. Hr. *F. Schaberts* tõstis klaasi kahe naaberrahva autosportlaste terviseks. Hr. *Männik* Tartust võrdles autode stiili ja ilu daamide kostüümide kooskõlastusega.



Külalised Petseri kloostri esisel trepil.

Et pikk reis oli külalisi liiati väsitanud, siis rutati Tartu ööbima. Tartu jõuti öösel kell 12, kuhu Läti külalised ööseks jäid ja esmaspäeval tagasi pöördusid koju poole. Läti Autoklubi abiesimees hr. Pukits perekonnaga jäi Eestisse mõneks päevaks ja saabus teisipäeval Tallinna, kus tutvuneti E. A. K. ruumidega ja asjaajamisega ning vaadeldi pealinna nägusamaid kohti.

E. A. K. sportkomisjon korraldab 16. augustil s. a. pikamaa-võidusõidu autodele ja mootorratastele, millest võivad osa võtta nii kodu- kui välismaa automobilistid, kes on mõne rahvusliku auto- või mootorspordiklubide liikmed. Sõidutee on: Tallinn—Jõelehtme—Aegviidu—Jäneda—Käravete—Aravete—Kurisoo—Orgmetsa—Järva-Jaani—Kapu—Pikavere—Väike-Maarja—Pandivere—Kadila—Rakvere—Haljala—Viitna—Jõelehtme—Tallinn.

Sõidutee üldpikkus 270 km. Osavõtjail tuleb üles anda E. A. K. sportkomisjonile kuni *15. aug. s. a. kella 14.30.* Peale selle tähtaja võib veel üles anda kokkuleppel sportkomisjoniga, kuid osavõtumaks on 50% kõrgem. Osavõtumaks on: E .A. K. liikmetel 30 krooni autodelt ja 20 kr. mootorratastelt. Võõrastel 50 kr. autodelt ja 30 kr. mootorratastelt. Ülesandmisi ilma osavõtumaksuta ei registreerita. Võidusõidust osavõtvate autode juhtideks võivad olla isikud, kellel on vähemalt 5-a. sõidupraktika ja autojuhiluba. Juhi abil peab samuti olema juhiluba. See määrus ei käi autoomanikkude kohta, kes ise oma autot juhivad. Ligemad määrused on trükitud ja saadaval E. A. K. sportkomisjoni esimehe hr. Johansoni juures, Narva mnt. 12, tel. 305-98.

18. augustil s. a. korraldatakse võidusõit kiiruserekordi peale 1 km. ulatusel Raudtalu maanteel 6—7 km. vahel seisu- ja lendava stardiga. Need määrused on ka saadaval sportkomisjonilt.

Mõlemad võidusõidud on viimased, mida korraldab E. A. K. Eestis, sest meie teedeolud ei luba korraldada sarnaseid võidusõite. Küll aga korraldatakse mitmesuguseid teisi sõite, milledel teine tähtsus ja iseloom.

E. A. K. korraldab käesoleval suvel veel järgmised väljasõidud klubi liikmetele ja kutsutud külalistele:

26. juulil s. a. sõit Haapsalusse ja tagasi. Väljasõit 26. juulil kell 10 hom. Vabaduse platsilt.

29. ja 30. aug. s. a. Narva-Jõesuhu ja tagasi (462 km.). Väljasõit Vabaduse platsilt *29. aug. kell 5 p. l.*

13. septembril s. a. sõit Pärnu ja tagasi (280 km.). Väljasõit Vabaduse platsilt *kell 9 homm.* Keskmine sõidukiirus 40 km.

Teedeministeeriumi Maanteede ja ehituse osakond palub, et klubi liikmed — sõitudel ilmsikstulnud puuduste ja hädaohtlikkude kohtade üle maanteede, sildade, hoiatusmärkide jne. suhtes — informeeriks klubi juhatust, kes omalt poolt *sellest teataks osakonnale.*

Zimmermann'i trükikoda Tallinnas, Lühike jalg 4.

OPEL ON ODAW

ostul

OPEL ON ODAW

pidamisel

OPEL ON ODAW

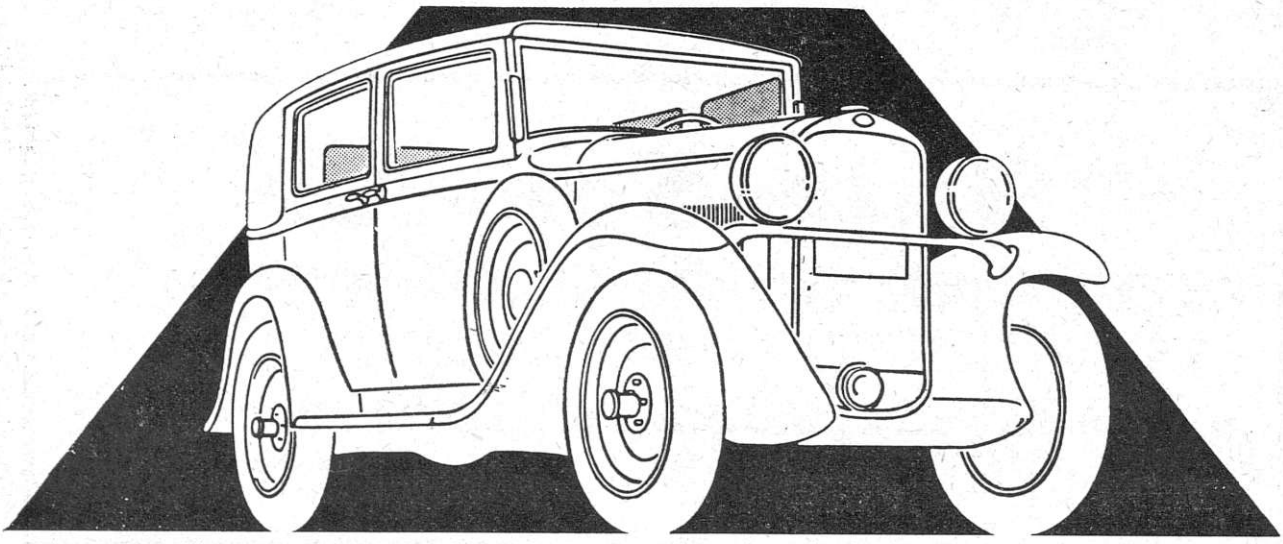
kasutamisel

ja ometi on ta tugev, mugav ja täiesti moodne sõiduk!

6-sil. mootor, 32 effektiiv-hobusejõudu, 4 poolellüptilised vedrud hüdrauliliste tõukeleevendajatega. Täielised, kinnised mehaanilised 4-rattapidurid. Elektrilised suunanäitajad. Automaatne klaasipühkija. Pimestamatud helgiviskajad. Ümberseatavad edeisted.

OPEL 6

GENERAL MOTORS'i EUROOPA SÕIDUKID.



Auto- ja lennuasjanduse

Eri-kirjandus

Luftfahrzeuge und Luftfahrzeugmotoren
I väljaanne „Saksa jõuvankri-tüüpide vaatlusest" . . . M. 2.—

Omnibusse, Nutzkraftwagen, Zugmaschinen
II väljaanne „Saksa jõuvankri-tüüpide vaatlusest" . . . M. 2.—

Personenkraftwagen und Kraftreder
III väljaanne „Saksa jõuvankri-tüüpide vaatlusest" . . . M. 2.—

Entwicklung und gegenwärtiger Stand des Metallflugzeugbaues
Teine trükk. 86 pildistusega. E. Meyer, Dresden . . . . M. 2.—

Über den Weg zum ersten Flugschiff (Dornier — Do X).
Ühes 9 joonistuse ja pildiga. E. Meyer, Dresden . . . . M. 0.60

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

Auswechselbare Zylinderlaufbüchsen.
Mit 15 Abb. Von Dipl.-Ing. E. Mahle, Stuttgart . . . . . M. 0.60

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

Reifenuntersuchungen auf dem Nürburg-Ring, der Landstrasse und der Laufmaschine
H. Bieger, Dresden. 20 pildistusega . . . . . M. 0.60

Deutsche Motor-Zeitschrift.
Fachzeitschrift für den motorischen Verkehr und Transport, die Automobil-, Motoren- und Flugtechnik. Monatlich erscheinend. Probeheft kostenlos. Preis järlich . . . M. 12.60

Tellimised tulevad ärasaatmisele ainult ettesaadetud arve õiendamisesumma tasumisel.

Saksa Mootor-ajakirja väljaanne
Tellimisi võtab vastu „Auto" talitus

„AUTO" väljaandel ilmus

„Eesti autojuhi teedekaart"

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

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

Auto-Service

Igasugused auto parandustööd — Pesemine ja määrimine hüdrauliliste tõsteseadiste abil — Värvimine Duco-pritsimise abil — Akkumulaatorite süütamiste korrashoid — Ventiilide ja silindrite šleifimine moodsatel Ameerika masinatel — Silindrite puurimine ja kolbide sissepassimine — Oma garaažide väljaüürimine.

Tehniline juhataja: Dipl. ins. R. Schmiedeberg

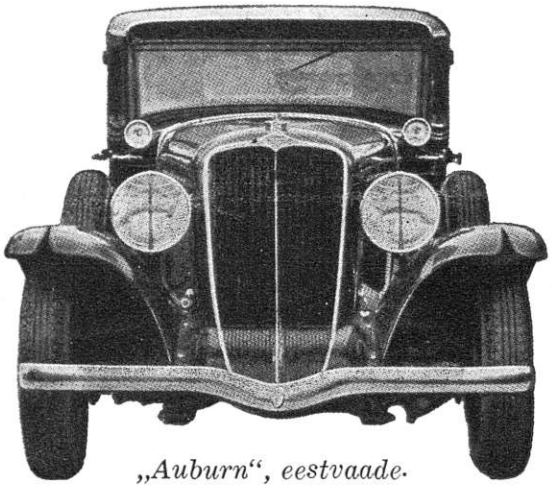
TALLINN, HOLLANDI TÄNAV Nr. 50. — TELEFON 301-91.

Kooskõlas aja ja autotehnika ala edusammudega, on u u s

The New

AUBURN

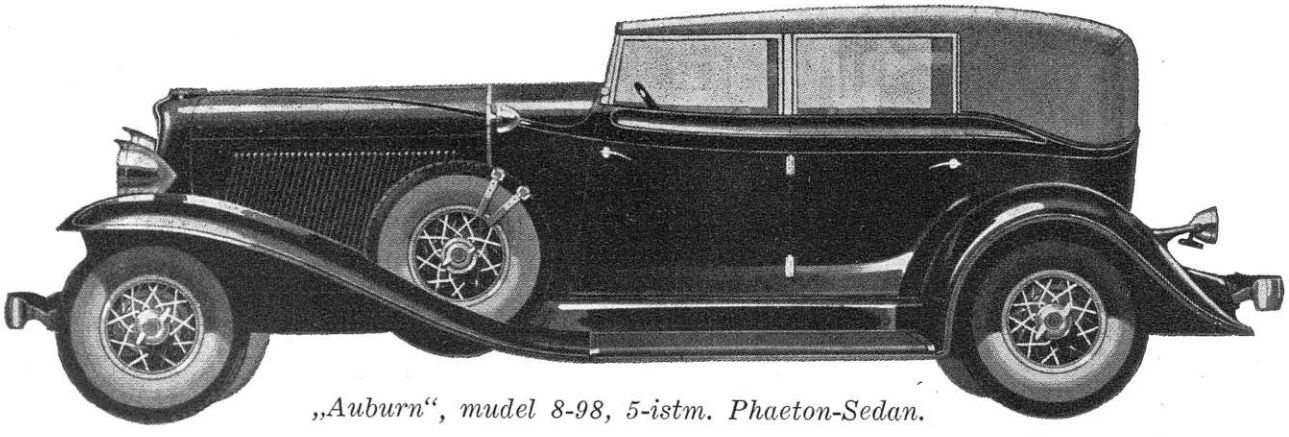
STRAIGHT-EIGHT



„Auburn", eestvaade.

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

„Auburn"-autode ilus, omapärane radiaatorikuju ja kereehitus, $8 \times {}^{5}/_{32} \times 3$ tolli X-kujuline raam, šassii tsentraal-automaatne määrimissüsteem, „vabakäik", ühtlustatud hammasrataste ülekanne, 127 tolli pikk telgede vahe, 13 tolli läbimõõduga teras-draulilised pidurid ja 8 sil. 16/98 h.-j. mootor teevad auto VÄÄRTUSLISEMAKS ja kiiremaks omasarnaste hulgas. Pika, madala ja eriliselt tugeva alusraami ja doppeltvetruvusega Lowejoy hüdrauliliste tõukeleevendajate tõttu on sõidukindlus ja mugavus ka kõige halvematel teedel tema omanikule kindlustatud. Autot juhtida on MÕNU ja LÕBU.



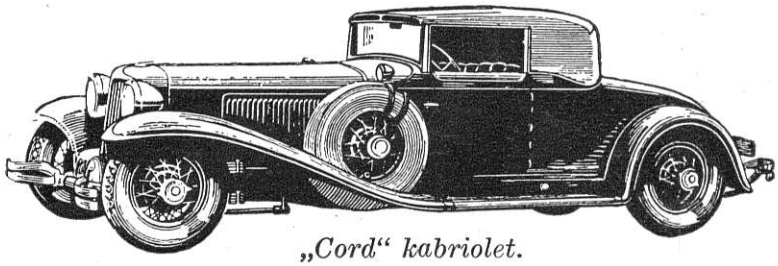
„Auburn", mudel 8-98, 5-istm. Phaeton-Sedan.

MUDELID: 8-98 Standard ja Gustom.
Tüübid: Brougham (2 uksega), Sedan ja Phaeton-Sedan (4 uksega), Kabriolet ja Ärimehe-kupee (2 uksega).

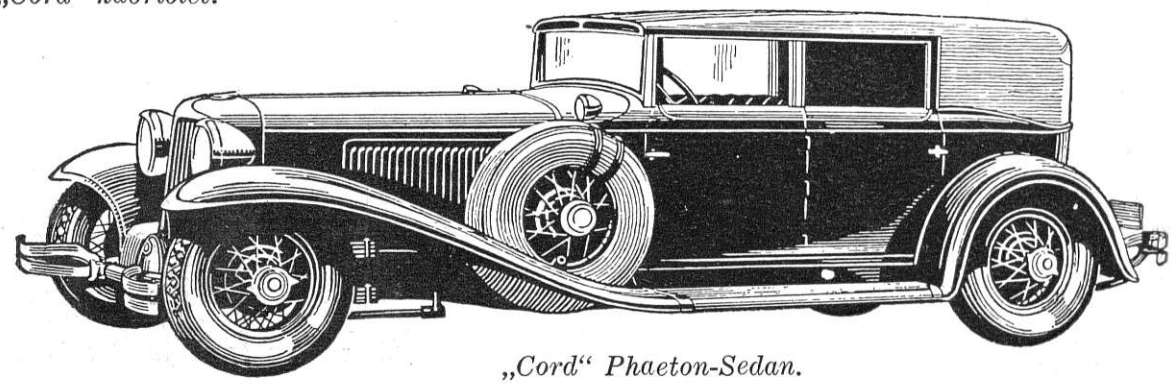
Auburn Automobile Company

AUBURN, INDIANA, U. S. A.

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



„Cord“ kabriolet.



„Cord“ Phaeton-Sedan.

Midagi väljapaistvat!
Kõigist erinev!

Cord ederatasteveoga.

The New
CORD
FRONT
DRIVE

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

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

Uus auto „Auburni“ seerias.

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.

AUBURN, INDIANA

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