



Auto

MOOTORSPORDI AJAKIRI

Tervetuloa
autoklubilaiset
lahden yli



Ärge naeruvääristage oma
mootorit!

Halb õlitus raiskab jõudu ... raiskab bensiini ...

Halb õli mõjub Teie mootorile vastutöötava jõuna, mis pole küll nähtav, kuid kulukas. Teie maksate täie võimsuse ja kiiruse eest, kuid palju läheb sellest kaduma halvasti sulgivate klappide ja määrdunud kolbide tõttu. Lõpetage kasutu raiskamine! Tarvitage VEE-DOLIT! Ta tihendab kolvid, võimaldab klappide õigeaegse avamise ja sulgemise ning soodustab põletisaine kokkuhoidu

UUS

VEEDOL
MOTOR OIL

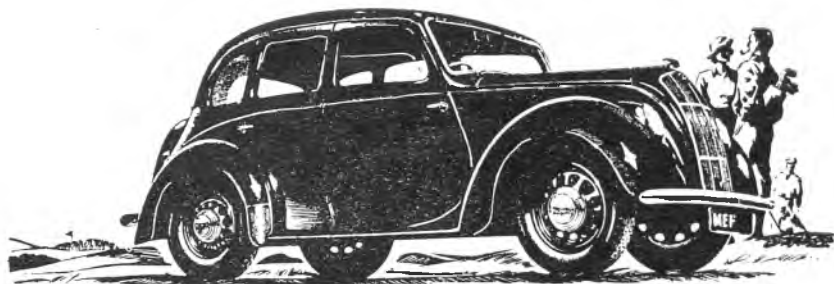


Lisakilomeetrite mootoriõli ... 23% vastupidavam senisest
Ainuesindaja a-s. A. ROSENVALD & Co, Tartus

6

1939

Soome erinumber



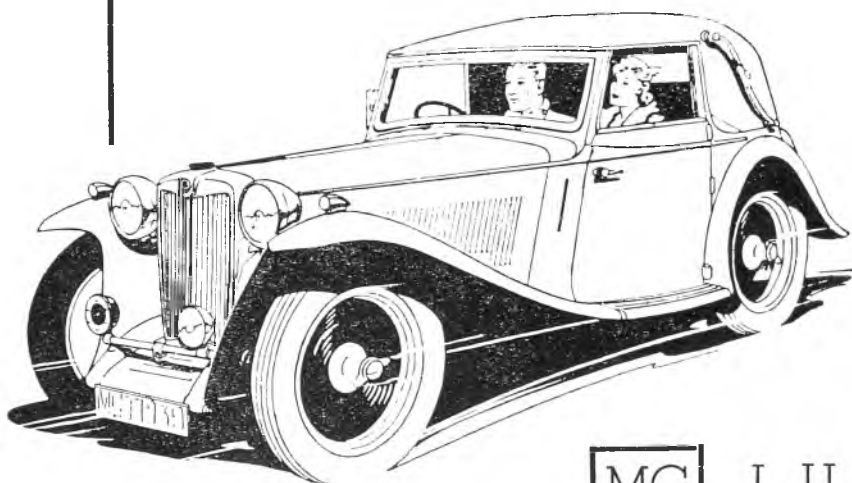
MORRIS

kehastab kõiki perekonnasõidukilt nõuetavaid omadusi.

MORRIS viimistlemisel on MORRIS MOTORS LTD moodsa autotehnika arengust kasutanud kõiki neid uuendusi, mida õigustavad ainult aastapikkused praktilised katsed sõidukilomeetrite suurendamiseks maksimumini ja oma klassis ökonoomseima ja väärrikama sõiduki loomist tänapäeva autoturul.

Pearõhk on pandud just ökonoomsusele, mis on viidud ka imestustäratava tasemeni, kahjustamata sealjuures vähimalgi määral sõiduki üldomadusi. Uus MORRIS oma mänglevalt kerge kiiruse saavutamise ja võrratu mägisõiduga esindab tõeliselt täiesti uut autotüüpi

MORRIS '8'	3,5 hj.
MORRIS '10'	5 hj.
MORRIS '12'	6 hj.
MORRIS '14'	7 hj.
M. G. MIDGET	5 hj.
M. G. 1½ LITRE.	6 hj.
M. G. TWO LITRE	9 hj.



AINUESINDAJA
J. PUHK & POJAD
 TALLINNAS, PÕHJA PST. 19. TELEF. 416-40

MG LUXUS
 SPORTAUTOD.



RIIHIMÄEN LASI O/Y.

RIIHIMÄKI — SOOMES

PÖHJAMAAD SUURIMAD
EUROOPA MOODSAMAD

KLAASI- JA KRISTALLITEHASEID

ÜLE 1200 TÖÖLISE, KAUKALAHTI JA RYT-
TYLA SÕSARTEHASED KAASA ARVATUD

EKSPORT KÕIGISSE MAAILMAJAGUDESSE

AUHINNATUD:

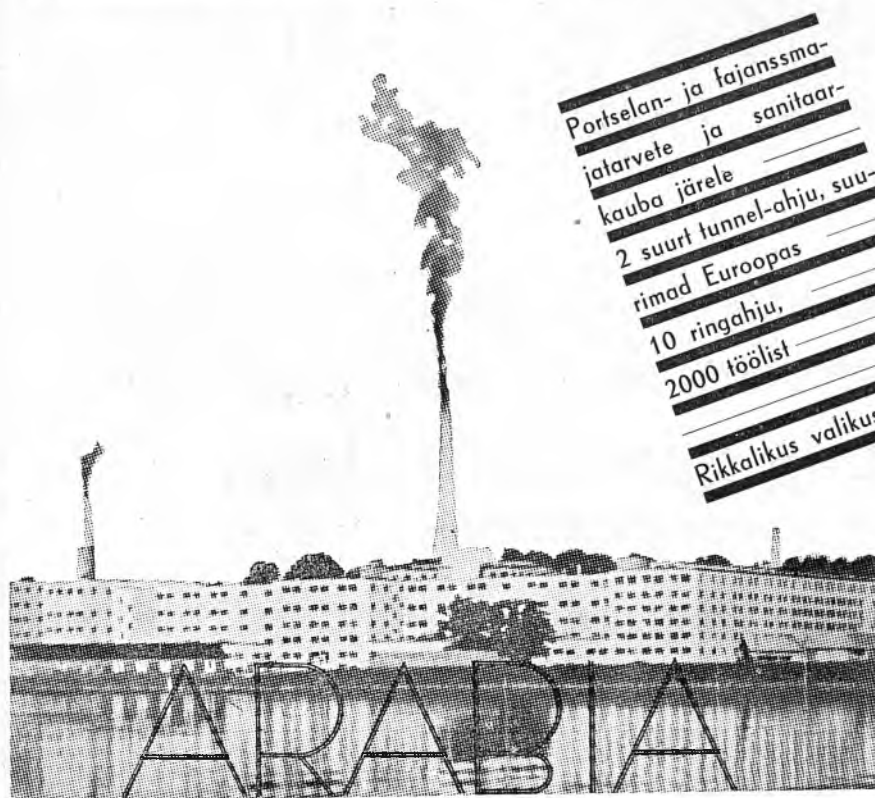
KULDMEDAL – HELSINKI 1925
KULDMEDAL – TALLINN 1929
GRAND PRIX – BARCELONA 1929
GRAND PRIX – ANTWERPEN 1930
DIPLOME D'HONEUR – BRÜSSEL 1935
GRAND PRIX HORS CONCOURS –
SALONIKI 1935
GRAND PRIX – PARIS 1937

EESTI AGENTUUR

K. SILLANDER

TALLINN, VENE TÄN. 11-a. TELEFONID: 443-01, 473-53

Maailmaturul on suur nõudmine



Portselan- ja fajanssma-
jatarvete ja sanitaar-
kauba järele
2 suurt tunnel-ahju, suu-
rimad Euroopas
10 ringahju,
2000 töölist
Rikkalikus valikus

TÖÖSTUS
ARABIA
JUURES
SOOMES

Sõitke

PHÖNIX

kummidega

Phönix auto- ja mootorrataste kummid on vastupidavad ja kindlustavad Teile oma erilise profiili tõttu kindlaima sõidu



Auto- ja mootorrataste kummide ladu:

Carl F. Gahlnbäck

tehnikaosakond

**UUS 4
TALLINN
TELEFON
450-33**

Auto

MOOTORSPORDI AJAKIRI

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

EESTI MOOTORSPORDI KLUBI

JA

EESTI MOTOKLUBI

TEATEID

Nr. 7

(34)

1 9 3 9

XI AASTAKÄIK

TOIMETUS:

EESTI AUTOKLUBI
TALLINN, VABA-
DUSVÄLJAK 7-5
KÕNETR. 468-05
POSTIJOOKSEV
ARVE NR. 570

TEGEV JA VASTU-
TAV TOIMETAJA:

TEOD. POHLAK

TEHNILINE
TOIMETAJA
AIN MERE

VÄLJAANDJA:
EESTI AUTOKLUBI

TELLIMISHIND:

AASTAS KR. 5.
½ AASTAS 2.50
ÜKSIKNUMB. 50 S.

SISU:

TEEDEMINISTER N. VIITAKI INTERVJUU

MINISTER SALOVAARA TERVITUS EESTI AUTORAHVALE!

M. Puusep: Tervetuloa suomalaiset vierasme!

Dir. A. Kõva: Tervetuloa Tarttoon!

A. Brutus: ELÄKÖÖN SUOMEN AUTOURHEILIJAT!

SOOME AUTOKLUBI JUHATUS 1939. A.

Intervjuu: SAK TEEB OMA PARIMA...

A. Raidna: TUHANDE-JÄRVE-MAA VÕLUDES

Ins. N. Voore: LIIKLUS SOOMES TEKITAB ÜHA RIKASTUMIST...

LITSENTSI-SÜSTEEM

Autouudiseid: UUS TAUNUS

AUTODE SISSEVEDU I. I — 30. VI 1939. A.

A. Kümmel: VÄSIMUS JA SELLE MÕJU MOOTORÕIDUKI JUHILE

AUTOJUHTIDELE...

STATISTIKAT

LÜHITEATEID JA VASTUSEID

KLUBIDE jne. TEATEID

AUTOGA JÄÄMERRE SUPLEMA. T. H.



Teede väljaehitamisel oleme teinud suuri edusamme . . .

T. Viitak,
Teedeminister

MA TUNNEN suurt rõõmu, et Soome autosportlased külastavad esmakordselt suuremal arvul Eesti riiki — meie teede ja looduse tundmaõppimiseks.

Eesti on neid maid, kes päris Vene riigilt väga halvad teed. Meie riigi juhtkond on aga meie iseseisvuse aastatel neid halbu teid korda seadnud. Korda seadnud nimelt selliselt, et nüüd võib kogu Eesti Vabariigi piires ajakohaselt ja takistamatult liigelda.

Kuna teede ehitamise ja muude sellega seoses olevate tööde kõrval riigil on olnud täita ka palju teisi ülesandeid, siis on täiesti loomulik, et teede väljaehitamiseks on võidud kulutada vaid niipalju, et selle kõrval ei kannataks muud üritused. Rõõmuga võime aga nentida, et ka teede väljaehitamisel oleme teinud suuri edusamme ja suutnud viia meie teid tasemele, kus esimese klassi teede kõrval võib meil väga hästi liigelda ka teise ja kolmanda järgu teedel.

Käesoleval aastal on esmakordselt asutud veel seisukohale, et teede peale kulutatavatest summadest tuleb 10—15% eraldada *magistraalteede väljaehitamiseks* moodsa liikluse nõude kohaselt. Selle all tuleb mõista teede õgvendamist, tõusude ja languste kaotamist ja teedele püsiva ja tolmuvaba katte andmist. Neist teedest on praegu teoksil Tallinn—Pärnu maantee ja seda mitte ainult seepärast, et selle tee kaudu on tuleval aastal oodata hulgalist olümpia-autoturistide liiklemist, vaid et liiklus sel maanteel osutab üldse väga kiiret tõusu. Tallinn—Pärnu maantee kõrval tulevad ümberehitamisele ka teised magistraalteed, muidugi liikluse intensiivsuse järjekorras, kusjuures peetakse silmas, et nad kõik oleksid võimalikult ka tolmuvabad.

Meie teedevõrgu väljakujundamisel on lähtunud alati põhimõttest, et korraldatud teede kõrval ei leiduks meil läbipääsmatuid ja halbu teid, vaid et kõik teedehitustööd oleksid sooritatud tasavägiselt. Sellest seisukohast tulebki hinnata meie laiculatuslikku teedevõrku ja seda palun arvestada ka meie Soome külalisi.

Halbadest teedest oleme seni jõudnud moodsa liikluse nõudeid rahuldava olukorrani ja ma loodan, et tuleval aastal kõik meie külalised leiavad meie teed olevat veel paremas seisukorras.

Minister Salovaara

tervitus Eesti
autorahvale!



Soome teedeminister Väinö Salovaara oma töökabinetis

KUNA minu naisel ja minul isiklikult on esimene kord võimalus võtta osa Soome Autobiili Klubi korraldatud külustus- ja turismimatkast meie naaberraahvaste eestlaste ja lätlaste juurde, retkest, mis kestab üheksa päeva, millisest ajast on varutud tervelt kuus päeva Eesti jaoks, siis palun luba ütelda juba ette oma suurt rõõmu ja rahuldust. Olen veendunud selles, et see retk kujuneb paljuandvaks ja elamusrikkaks. Ühtlasi soovin, et sel matkal sõlmitavad sõprussidemed Eesti ja Soome automobilistide vahel kestaksid aastakümneid.

Ühenduses sellega luban veel endale soovida Eesti Autoklubile oma parimad õnnitlused lähemal päevil täituva klubi viieteistkümne aasta juubeli puhul. Sõnumatagi on selge, milline suur tähtsus ja kasulik mõju on olnud kõneall oleval viieteistkümne-aastasel klubil automobilistide kasvata-
tamises tõelisiks autosportlasiks.

Seepärast: *Elagu ja tegutsegu kaua oma tööväljal Eesti Autoklubi!*

Väinö Salovaara



Tervetuloa suomalaiset vieraamme!

M. Puusep,
Eestin Autoklubin presidentti

AUTOMATKAT kansain-sekä valtioidenvälisessä ulottuvaisuudessa ovat lisääntyneet vuosi-vuodelta. On saapunut aikakausi, jossa auto muodustuu turisteille tärkeämmiksi liikennevälineeksi. Autolla turisteilla on mahdollista mukavasti sekä verrattain lyhyessä ajassa vierailla niitä paikkoja, jotka kiinnostavat heitä luonnonkauneudensa taikka omaperäisyydensä takia. Valitettavasti ovat automatkat Eestin-Suomen välillä molemminpuolisesti olleet verrattain harvalukuisia.

Edelläoleva Suomen Autoklubin huvimatka Eestiin on epäilemättä avuksi turistejen luvun kohottamisessa molempien naapurimaiden välisessä liikenteessä. Sen johdosta lausumme Suomen Autoklubin jäsenille sydämellisesti tervetuloa vierailemaan Eestiin. Toivotamme Teille hauskaa sekä kiinnostavaa matkaa ja parhaita muistoja kotimaastamme.

Tervetuloa Tarttoon!



Dir. A. Kõva,

Suomen konsuli Tartossa sekä Eestin-
Suomen Yhdistyksen johtokunnan jäsen.
Eestin Autoklubin varapresidentti

ON TULLUT hyväksi sekä itsestään selväksi tavaksi, että koko Eestin kansa sydämestä lausuu tervetulleeksi jokaista lahden toiselta puolelta saapuvaa veljeskansan jäsentä.

Aikojen kuluessa meriltä rantoihimme ovat tulleet sekä ystävällisiä vieraita että vihollisia, mutta Suomen lahden tuolta puolelta, Suomesta, ovat tulleet vaan odotettuja sekä tervetulleita vieraita.

Vuosisatoja sitten kun Eesti taisteli ristiritarien vastaan, menivät Eestin kansan vanhemmat etsimään liittolaisia Suomesta. Sama tapahtui uudestaan kaksikymmentä vuotta sitten, milloin Suomen lahden toiselta puolelta meille avuksi tulleet suomalaiset aiheuttivat koko Eestin kansassa tavan — ottaa vieraita vastaan Suomesta ei ainoastaan ystävällisyydellä vaan myös sydämellisyydellä.

Tartto, Eestin tieteen sekä kulttuurin keskus, on jatkuvasti ollut yhteydessä suomalaisten kanssa Eestin itsenäisyyden päivästä alkaen. Kahden veljeskansan tiedemiehet ovat tutkimuksissaan tutustuneet toisiinsa kokemuksiin sekä saavutuksiin, josta on ollut hyötyä molemmille ja joka erikoisesti on kehittänyt Suomen sekä Eestin tieteen monenlaisia haaroja.

Mutta yhä kehittyvä elämä asettaa nykyisin kahdelle naapurille, joka vielä ovat veljeskansoja, aina uusia vaatimuksia tutustumiseksi toisiinsa sekä lähestymiseksi paitsi tieteen myös toisilla aloilla.

Henkisen kulttuurin rinnalla kansojen jokapäiväisessä elämässä kiinnitetään yhä enemmän huomiota teknilliseen kulttuuriin. Ihmisen nerokkaan aivon synnyttämä kone, etupäässä moottoriajonuevo, on tullut tärkeäksi tekijäksi, kiirehtien kulttuuriprosessin kehitystä ei ainoastaan valtionsa rajoissa vaan myös vilkastuttaa kansainvälistä seurustelua.

Tartto sekä Etelä-Eesti tervehtii sentakia erikoisella ilolla Suomen automobiilistien ensimmäistä lukuisempaa vierailua.

Tartossa, Eestin tieteen vanhassa arvokkaassa kaupungissa emme ole koskaan pitäneet aliarvoisena teknillistä kulttuuria sekä erittäin ystävyys-suhteita Suomen automobiilistien kanssa. Koska Etelä-Eestin asukkailla maantieteellisen asennonsa takia ei ole ollut suotuisia mahdollisuuksia suorittaa joukottain vieraskäyntejä Suomen kauniin pääkaupunkiin, niin kuin Pohjois-Eestistä, etupäässä Tallinnasta, niin sitä suuremalla ilolla tervehdimme luonamme vierainamme yhteisiä aatteentovereitamme, Suomen automobiilisteja.

Me tarttolaiset sekä etelä-eestiläiset toivomme, että Suomen automobiilisteilla säilyisi hyviä muistoja Tartosta sekä kauniista Etelä-Eestistä. Toivomme myös, että veljeskansamme automobiilistien ensimmäinen vieraskäynti Tarttoon aiheuttaa tulevaisuudessa mitä läheisempää seurustelua Suomen sekä Etelä-Eestin automobiilistien keskuudessa.

Olemme vakuutettu siitä, että solmien henkilökohtaisia ystävyys-suhteita, me molemmat kansat palvelemme parhaiten maitamme, sillä Suomen sekä Eestin kansojen välillä ei ole minkäänlaista erimielisyyttä, vaan yksi suuri toivomus, tehdä työtä molemmien kansan hyväksi ja menestykseksi.

Niiden päämäärien merkeissä ojennamme Teille tervehdykseksi molemmat kädemme sekä lausumme vilpittömästi sydämestämme

tervetuloa Tarttoon!



Eläköön Suomen autourhelijat!

A. Brutus,
Eestin Autoklubin urheilujohtaja

EESTIN moottoriurheilun historia ei ole pitkä, mutta rikas jännittävistä kilpailusta. Eestiläisten urheiluhengen täytyi löytää ilmaisumahdollisuuksia myös moottoriurheilun alalla.

Niin kun toisilla urheilualoilla niin myös autourheilussa kansainvälisillä kilpailulla sekä kanssakäymisellä on suuri kehittävä merkitys.

Eestiläiset ovat suomalaisien kanssa moottoriurheilussa vilkkaassa seurustelussa, vilkkaamassa kun toisten ulkomaiden kanssa, vaikkakin Eestillä ei ole Suomen kanssa suoraa yhteyttä saman elementin kautta, jolla tapahtuu auto- sekä moottoripyöräliikenne ja voisi luulla, että Eestin moottoriurheilun ulkosuhteiden olisi täytynyt suuntautua etelään eikä pohjoiseen päin, Suomeen.

Mutta jos se kerran maantieteellisistä esteistä huolimatta on siirtynyt pohjoiseen niin siihen on ollut syyinä Suomen automobiilistien sekä toisten moottoriurheilijoiden urheiluhenki sekä kilpailuinto, josta syystä he ovat arvokkaita kilpailutovereita jokaiselle toiselle kansalle joka tahtoo kilpailla sekä kestävyudessa että nopeudessa.

Suomalaiset ovat olleet eestiläisille sekä vaarallisia että kaivattuja kilpailutovereita auto- ja moottoripyöräurheilussa.

Suomen autourheilijoiden osaanotto Eestin Suur-ajoon on vaikuttanut siihen, että Suur-ajon tien kierrosennätys on suuresti noussut.

Suomalaisten Ebbin, Lampisen j. t. nimet ovat vähintään yhtä hyvin tunnettuja Eestin moottoriurheiluyhteisön keskuudessa kun maamme parhaiden moottoriurheilijoiden nimet. Niiden sekä toisten suomalaisten osaanotto kilpailuihin takaa Eestin urheiluyhteisölle kilpailujen tehokkuuden.

Eestin moottoriurheilijoiden kilpailuretket Suomen, kilpailuihin, ovat muodustuneet todellisiksi kansainvälisiksi suur-kilpailuiksi, josta olemme voineet paljon oppia.

Urheilusuhteemme ovat kehittyneet luonnollisella tavalla, ilman erikoista keinotekoista suunnanantoa kenenkään taholta. Tämä seikka vahvistaa, että Eestin sekä Suomen automobiilismilla sekä moottoriurheilulla on luonnollisia edellytyksiä mitä läheisempään kanssakäymiseen.

Eestin autourheilijoiden perhe tervehtii sentakia erittäin sydämellisesti Suomen autourheilun keskuksen, Suomen autoklubin, jäsenien vierailuretkä Eestissä.

Tulkitsemme sitä aloitetta eräiden autourheilijoiden taholta ensimmäiseksi suureksi askeeleksi kahden heimokansan automobiilistien jatkuvassa seurustelussa.

Tämä on vain tutustumisretki, mutta me toivomme, että Suomen automobiilistit tulevaisuudessa yhä useimmin löytävät tietä lahden etelä puoleen sekä kilpailijoina että tervetulleina vieraina. Sentakia tervehdimme sydämellisesti tämänkertaisia vieraitamme ja lausumme myös tulevaisuuden varalta Suomen automiehille tervetuloa Eestiin!

Need mehed juhivad Soome autosporti!

SAK juhatus 1939



Soome Autoklubi president, Helsingi linnapea Erik von Frenckell. SAK asutaja liige 1919. aastast. SAK juhatus liige 21, 22, 24—29; liiklemisosakonna liige 24—27; propagandaosakonna liige 21; spordiosakonna liige 25; SAK president a-st 1937



Kohtunik Yrjö Sipilä. SAK juhatus liige a-st 31. Liiklemisosakonna liige 27—31. SAK I abi-esimees a-st 1934



Prof. Georg von Wendt. SAK II abiesimees a-st 1937. Liiklemisosakonna liige a-st 1932; liiklemisosakonna esimees a-st 1934; juhatus liige a-st 1933



Insener Kalervo Horsma. SAK juhatus liige a-st 1935



Prof. William Kerppola. SAK juhatus liige a-st 1933, turismiosakonna liige a-st 1936



Advokaat Harald Munck. SAK juhatus liige 29 ja 33 a-st; laekur 33—34; juriidilise osakonna liige 22—31; spordiosakonna liige 26 ja 33; liiklemisosakonna liige 32 ja turismiosakonna liige 33



Advokaat Toivo Tarjanne. SAK juhatus liige a-st 26; SAK laekur 26—33 ja a-st 35; juriidilise osakonna liige 26—32 ja sama osakonna esimees 29 ja 32; toimetuskomitee liige 26—27



Kapten Björn Tötterman. SAK juhatus liige a-st 1937



Direktor Wäinö W. Wickström. Spordiosakonna liige 30—35 ja a-st 37. Spordiosakonna esimees 34—35 ja a-st 37. SAK juhatus liige a-st 37



Peasekretär Eero Sahlberg.
Soome Autoklubi A ja O

SAK teeb oma parima õige autosportlase kujundamiseks

SOOME Automobiili Klubi soliidse elegantsiga sisustatud ruumid asuvad Helsingi keskuses, Börsimajas, Põhjamaade karge arhitektuuri iseloomustavaimas ehituses. Klubi ruumide esinduslikkus kõneleb organisatsiooni jõukusest. Selle liikmeskond ulatubki kaugelt üle tuhande ning seega moodustavad laekuvad liikmemaksud juba tähelepanuvääriva tulu. Siin kohtame Soome Automobiili Klubi peasekretäri, mag. phil. Eero Sahlbergi, armastusväärset džentlmeni, kelle energilisus ja initsiatiiviküllus on kujunenud Soome Automobiili Klubi tegevusele põhjapanevaks elemendiks.

„Meie oleme pööranud viimasel ajal suurt tähelepanu välismaiste autoturistide informeerimisele. Teatavasti omab auto turismiliikumises üha suureneva osatähtsuse, kui veel arvestada seda, et tavaliselt sooritavad autoretki isikud, kes omavad avalikus elus teatava positsiooni, on ütlema tagi selge, kuivõrd tähtis on neile isikuile informatsiooni korraldamine maa ja rahva kohta.

Soome Automobiili Klubi on sel alal andnud välja brošüüre, mis sisaldavad peamiselt põhjalikke juhiseid autosportlastele marssruudi korraldamisel ja oma sõidukite kasutamisel Soomes. Viimasel ajal oleme sel alal leiutanud uue viisi välismaalaste abistamiseks. Läkitame kõigisse Soome sadamaisse — muidugi peamiselt Turusse ja Helsingisse — oma turistide juhid, guide'id, kes oise sadamast alates võtavad välismaalase autoturisti oma hoolitsuse alla, aitavad teda tolliformaliteetide lahendamisel, hotellide otsimisel, on temale abiks ka sõidukava koostamisel ja tarbekorral sooritavad temaga juhina ja tõlgina pikemaid sõite.

Tuleval aastal, olümpiamängude ajal, saabub Soome teatavasti tuhandeid autoturiste. Sel puhul kasvab loomulikult ka SAK tegevus mitmekordseks.

Omaltpoolt pean tähtsaimaks SAK poolt tehtud algatuseks ettepanekut varustada Baltimaade kaudu Soome olümpiale sõitvaid autosportlasi välismaalasi olümpiapassidega, mis sisaldaks nii rahvusvahelise sõiduloca kui ka tollipaberi. Asi oli teatavasti Washingtoni konverentsil arutusel ja leidis seal heakskiitu. Nüüd vajab küsimus ainult vastavate maade valitsuste tunnustamist. Meil on põhjust loota, et see ei tekita mingeid raskusi.”

„Külaskäik Eestisse on ka seotud tuleva-aastase olümpiaadiga?”

„Päris õige. Tahame tutvuda n.-n. olümpiateega. Kuid ühtlasi ergutab meid reisi sooritama sügav huvi Eesti vastu. Sõidukava on õnnelikult koostatud, võimaldades meile näha kohti — näit. Narvat —, mille vastu Soomes tuntakse ajaloolistelgi põhjustel suurt huvi. Mulle tundub, et Eesti Autoklubi on meie sõidu korraldamisel osutanud suurt hoolt. Peame otse ütlema, et kuskil mujal ei ole meie heakäekäigu korraldamise eeltöödel osutatud sellist hoolitsust ja kaugelenägelikkust.”

„Kas SAK on sageli sooritanud välismatku?”

„Seni vähe. 1934. a. külastasime koos Rootsi kuningliku autoklubiga Petsamot, olles ühtlasi viibinud külaskäigul Rootsis. Eesti sõit on meil seega teataval määral esmakordne sõit üle mere.”

„Kui palju autosid võtab osa Eesti matkast?”

„Olen mõelnud, et sobivaim arv oleks 10 autot 30 inimesega. Siis ei kujune osavõtjate arv liiga väikeseks ega ka liiga suureks. Sõidust võtab erasisikuna osa ka meie teedeminister V. Salovaara.”

Edaspidises keskustelus jutustab mag. Sahlberg mõndagi huvitavat SAK tegevusest ja selle algaegetest.

Juba 1914. a. olid mõned autoklubi asutamist mõtleval isikud loonud vastava organisatsiooni põhikirja ja esitanud selle tolleaegele senatile



Soome teedeminister Väinö Salovaara (paremalt kolmas) nabapiiril

kinnitamiseks. Siis valitsevad võimud pidasid siiski võimatuks anda Venemaa alla kuuluva Soome autoklubile iseseisvate rahvusvaheliste sidemete loomise võimalusi. Põhikirja registreerimisele veeretati teele selliseid raskusi, et peeti targemaks loobuda sellest üritusest. Pealegi ei tahtnud Soome klubi võtta oma märki Vene lippu ja vappi.

Sõja-aastatel ei olnuks klubil mingeid arenevise võimalusi.

Soome Automobiili Klubi asutati 19. novembril 1919. a., saades seega k ä e s o l e v a l a a s t a l 20 - a a s t a s e k s. Klubi esimene väljaanne Soome teede kohta ilmus 1923. a. Ta on korraldanud arvukaid võidusõite, millistest väärivad erilist tähelepanu talvised võidusõidud kiirusele. Mainitagu, et Rootsi kuninga külaskäigu ajal Soome SAK andis kaks autot Tema Majesteedi kuninga ja kuninganna kasutusse (see oli 1925. a.). Klubi on võtnud osa ka *Conseil Central du Tourisme Internationale*'i koosolekuist. Põhjalmaiste vastavate organisatsioonidega ühenduse alalhoidmiseks loodi alaline komitee.

Klubil endal on alaline komitee liiklusküsimuste lahendamiseks, turismi- ja võidusõitude korraldamiseks. Klubi esindajad on igas linnas ning nende ülesandeks on toimida autosportlaste huvides.

SAK poolt on kutseliste autojuhtide sõidutubluse töstmiseks asutatud teenetemärk. See on kaheastmeline: kuldne ja hõbedane. Märgi saavad need autojuhid, kes on osutanud kõrgelt arenenud sõiduoskust ja oskust valitseda raskeid olukordi; kui juht tunneb hästi masinat ja oskab sooritada väiksemaid remonte; kui ta on karske, viisakas ja hoolas; kui juht tegutseb täpselt jõusolevate liiklusmääruste järele; käitub tähelepanelikult teiste sõitjate suhtes; omab taibukust, abivalmidust ja külma verd õnnetuse juhtudes või ähvardades; on hoidnud hoolt ja kokkuhoiuga temale usaldatud varandust; on otstarbekohaselt käsitlenud tarvilikke esemeid ja ostudel valvanud oma tööandja kasusid.

Soomes oli 1938. a. 23 179 sõiduautot ning 6192 mootorratast. Autosid koos veoautode ja autobustega oli kokku 47 226 ning neist pluss mootorratast tasuti riigile maksusid 56,5 milj. Soome marka.



Soome teedeministri abikaasa pr. Salovaara ja tema kaks poega Jorma ja Heikki automatkal

Statistika järele on eri aastatel toodud autosid sisse kõige enam 1928. a., nimelt 6631 tükki. Väikseim määr autosid toodi sisse 1932. ja 1933. a. mõlemal 225 tükki. Läänud aasta sissetoodud sõiduautode arv on 4769 tükki ning ka 1937. a. ulatus see arv veidi üle 4000-nde. Maks autodelt Soomes on määratud sõiduautolt, mille kaalu ülemäär on 1600 kg igalt 1000 kg ületavalt 100 kg-lt 100 Smk., kusjuures alamäär on 480 Smk.

Mil määral autoomanikud kaudselt mõjutavad riigi sissetulekuid, selgub tollituludest, näit. bensiinilt, mootoriõlilt ja teistel autode kütetainetelt. Kui need 1932. a. moodustasid 42,7-miljonilise summa, saadi neist 1938. a. juba 296 miljonit.

Olgu veel lõpuks toodud mõned andmed Soome teevõrgu kohta. Soomes on 64 261 km teid, neist maanteid 33 101 km, 3035 km omavalitsuste teid ja 28 125 km küladeid. Uusi teid alustati 1938. a.: maanteid 800 km ja teisi 700 km. Teede ehitamiseks ja korrashoiuks kasutati 1938. a. 107,5 milj. Smk.

Teemasjanduse arengust annab selge pildi teede lahtihoidmine talvel. 1926. a. puhastati lumest 96 km maanteid, 1927. a. juba 348 km, järgmisel aastal 650 km, 1929. a. tõusis see arv juba üle 1000 km ning 1939. a. peeti talvel korras juba 10 412 km teid.

Suurimad Soome sillad on Tammisaares, kus nende pikkus on 304 m. Kuulus Tornijoe sild Rootsi—Soome piiril on 263 m pikk. Üldse on Soomes 300 silda.

Vahest pakuks huvi ka teada veidi autoõnnetuste ohvrite arvu kohta. Statistiliste andmete järele tõusis autoohvrite arv kokku 1166-le, millistest juhtudest 119 lõppes surmaga. 1932. a. oli koguarv 1236, millest surmaga lõppes 110; 1936. a. ületas õnnetusjuhtude arv 2000-nde, neist lõppes surmaga 207, ja 1937. a. ulatus õnnetusohvrite arv 2550-ni, kusjuures surma sai 268 isikut. Õnnetusohvrite arv suhteliselt autode arvu kasvamisega on siiski väike. On selge, et liiklemise kujunedes elavamaks tõuseb ka paratamatult ohvrite arv, kuigi sõidu hoolsust arendatakse ülima määran.

Lõpuks olgu veel öeldud, et Automobiili Klubi Soomes, nagu vastavad organisatsioonid mujalgi, teeb oma parima õige autosportlase kujundamiseks.

Konsul A. Kõva tervituse kokkuvõte

Eesti rahval on kujunenud traditsiooniks südamlikult tervitada soomlasi, sest sealt on meil vanal ajal ja paar aastakümnet tagasi tulnud sõpru ja aitaajaid, kuid ei kunagi vaenlasi.

Tartul kui Eesti teadusliku ja kultuurilise elu keskusel on juba pikemat aega olnud pidev läbikäimine Soome teadlastega.

Soome automobilistide esimene küllasõit Tartu annab Lõuna-Eestile võimaluse luua sidemeid ka vennasrahva tehnilise kultuuri ringkondadega.

Sellest küllasõidust tartlased loodavad alust edaspidistele tihedatele sidemetele Soome ja Lõuna-Eesti automobilistide vahel, mis peale isiklike sõprusvahekordade on ka mõlema vennasrahva huvide teenimiseks. Sirutades Soome automobilistidele tervituseks mõlemad käed, ütlevad tartlased soomlastele siirast südamest „teretulemast Tartu!”

TUHANDE- JÄRVE-MAA VÖLUDES



Soome kauneid autoteid. Punkaharju

KES juba välja igatseb, see igatseb võimalikult kaugemale. Sagedasti jäävad sealjuures aga tähele panemata lähikonna küllaltki köitvad vaatamisväärsused. Ma vist ei eksi, kui väidan, et suurem osa meie autoturistidest on siirdunud kaugemale Lääne-Euroopasse, kuna neid ei leidu kuigi palju, kes üle lahe põhja rändavad. Võib-olla on see osalt põhjendatud. Ei sobi hästi autot pagasina kaasas vedada. Ja niisugune suur pagas on küllalt kulukas kaasa vedada, sest maksab ju auto vedu Helsingi ja tagasi 32 krooni, kuna ligemalt 1300-km matk maad mööda Soomes võtab bensiinikuluna niisama palju. See ebaõiglane kulude proportsioon ei tohiks siiski kedagi heidutada valimast Soomet reisisihiks.

*

Autoga saab ikkagi kõige lähemalt astuda ühendusse Soome maastiku eriliste võludega. Paraja kiirusega sõites lõpmatult looklevatel sagedaste järskude tõusude ja langustega teedel, kaob sedalaadi teede ohtlikkus, kusjuures jääb üle aega kõige ümbritseva tähelepanemiseks — ja see on Soomes vaheldusrikas ja huvitav.

Eriti sümpaatse kohtlemisena Soome Autoklubi poolt saab võtta seda, et ta korraldab oma esindaja kaudu auto maabumise formaalsused tollivõimude juures kiires korras. Need formaalsused ei ole kaugeltki sedalaadi, et nende korraldamisega ei saaks ise hakkama. Aga kui kohe pärast laeva randumist võetakse ära tolliläbilaskekaustik, see vastavale ametnikule esitatakse, kinnitumaksud sisse kasseeritakse ja see kõik juba seks ajaks korraldatud, kui passile sissesõidumärkus tehtud, siis saab aru, et on püütud autoga Soomes viibimisel vältida kõiki tülisid ja ebamugavusi. Kahjuks ei saanud mina aja-puuduse tõttu vastu võtta lahket kutset klubi küllastamiseks.

*

Siirdun läände — eesmärgiga Turu, Pori, Vaasa ja teised Botnia ehk Põhjalahe äärsed keskused. Helsingist väljudes viib laitmatu betoontee umbes 15 km ulatuses läbi kauni linna ümbruse, kuni ta siis kulgeb meile nii tuntud kruusateedele, mis aga tehtud täiesti tolmukindlaks. Silmale rõõmu valmistab teeäärne kultuurne ümbrus. Kõikjal korras hooned, hooldatud aiad. Kuulsa „tuhandejärve-maa“ iseloomustavatest veekogudest pole esialgu midagi näha.

Olen õhtul kaunis hilja välja sõitnud ja kavatsen ööbida veel Soome lahe äärses Tammissaari's ehk Eknäs's, nagu teda ehk paremini tuntakse. Meile tundub veidi võrastavana, et siinpool kandis domineerib rootsi keel. Kõik sildid, plakatid, tänava nimetused on kõigepealt rootsikeel-

sed ja vaid harva soomekeelsed. Ärides räägitakse ainult rootsi keelt ja mõnes kohas ei saa üksikute soomekeelsete sõnade tarvitamisega hakkama. Imelik, kuid siiski osaliselt õigustatud, õigustatud selles vahekorras, nagu elanikkond jaguneb soomlaste ja rootslaste vahel.

Keskööl sõidan sisse Tammissaari. Romantilisel helgib kuu teed piiravates järvedes. Taevas kumab ikka veel, hiljuti loojenenud päikese kiired maalivad pilverünki erk-salt kollasteks. Ei ole mõtet autole tulesid peale panna.

*

Kui olin eelmisel päeval laeval karge põhjatuule käes karastada saanud, siis oli nüüd Tammissaari edasi sõites ilm päikesepaisteline ja soe. See ei ole mitte enam esimese klassi tee, kuid seda huvitavam, käänakurikkam ja nagu mahajäetum tihedate, ürgsete metsade ja kaljude vahel. Kui juba mainisin, et üks Soomet iseloomustavamaid tunnuseid — järved — ei torka esialgu silma, siis ometigi teine tunnuseid — kaljud — ilmutavad ennast igal sammul. Kord on kalju massiivselt keset lagendikku, kord on ta piiratud

Tüüpilisi Soome maastikke. Võturiik automatkajatele Kolis



Bosch

Kasutage Bosch 50-aastasi kogemusi!

Ostes süüteküünlaid või mõnda magnetsüütajat, Bosch-signaali või üht esmajärgulist Bosch-helgiheitjat — olete alati kindel, et iga Bosch-saaduse headust tagavad poole aastasajandi kogemused jõuvankri elektriosa valmistamisel. Kaks põlve hästi väljaõpetatud eriteadlasi, eeskujuliku tehased ja katsejaamad, rida tähtsaid edasiviivaid patente — kõik koos võimaldavad Teile osta parimat sel alal

Ins. Erik Koch

Tallinn, Vene 6

Tartu, Suurturg 3, II korrall

02/0906



100% puhas

Pennsylvania kvaliteet-autoõli

1 ja 5 gall. kannudes



on absoluutselt asfalt-, tuha- ja happevaba.
Omab kõrget leektäppi ja madalat erikaalu.

Peaesindaja: o.-ü. **H. Lagus & Ko.**

Tallinn, Vene 13, tel. 437-18

BALTOLIN

Eestimaa Õlikonsortsium'i (Sillamäel)

toodang on võrdne parimale välismaa bensiinile,

sealjuures aga ökonoomsem

Autoomanikud ja mootorrattajuhid – tarvitage

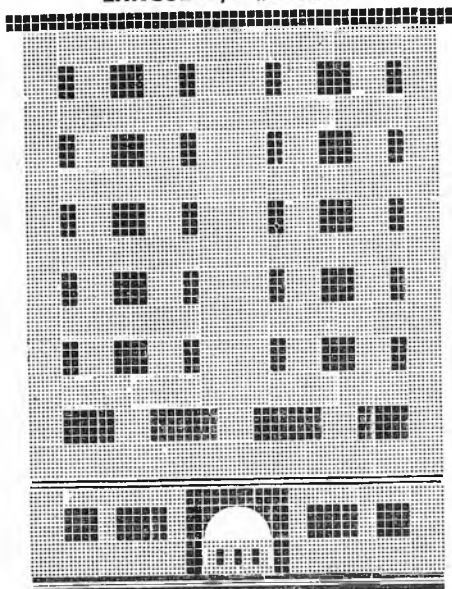
B A L T O L I N I

ja Teie hoiate kokku

OMA BENSIINIAUTOMAADID

TALLINNAS, ENE TURUL ● NÖMMEL, VABADUSE PUIESTEEL ● SILLAMÄEL

EHITUSE A/S „BETON“



EHITUSE A.-S.

BETON

TALLINN, PÄRNU MAANTEE 6/40

TELEFON 412-83

Teostab igasuguseid
betoon-, raudbetoon
ja hoonete ehitusi.
Valmistab projekte ja
eelarveid

tihedast metsakasvust, näidates ainult oma kiilast lage, kord tungib ta otse tee peale välja, painutades seda enda ümber suureks kaareks.

*

Olen puhkusel, suvitamisel. Mul pole kindlat tundi ega päeva, millal peaksin olema Turus, Poris jm. Kus mul meeldib, seal peatun. Kell on 12 või 1. Päike kõrvetab. Ajan auto metsa alla varju. Ise ronin kõrgele kalju otsa. Seal kõrgel üle puudelatvade küpsen kivil nagu kuumaksaetud pannil. Mõnus. Ega meie sel suvel saa kaevata sagedaste kuumade ilmade üle.

Pealelõuna veedan ajaloolises Turus (Åbos). Korralikud on need Soome provintsilinnad. Turu on küll ajalooline linn, kuid üldilmelt siiski moodne. Avarad laiad tänavad, palju uusi suuri ehitusi, hoolitsetud parke ja puiesteid, see iseloomustab nii Turut kui ka teisi niisama suuri Soome linnu.

Õieti linnad mind ei huvitagi. Neid on nähtud sadasid. Nende erinevus on vaevalt tähelepanav. Igal linnal oma peatänav, ärikeskus. On linn suur, siis on ka äritsentrum suurem. Väikestes linnades on see vahest ainult lühike osa peatänavast. Kuid igal linnal on ka omad vaatamisväärsused. Kord on see mõni vana kirik või loss või muuseum. Seal siis näidatakse õitseaeegade või sõdade säilitatud mälestusi. Nii õpib jälle tundma csa kohalikku ajalugu, mis aga niikuinii segi paiskub järgmisi linnu külastades. Seepärast piisob mul üldmuljetest, mis annavad tunnistust linna ja tema elanikkonna praegusest elustandardist. Linn on kena, kui tal on hoolitsetud tänavate ja parkide kõrval ka korralikud kaubamajad, hotellid ja avalikud hooned. Mida ta veel ajaloolist pakkuda suudab, seda ei jõua autoturistid, see püsimatut rahvas, seedita.

Mõne tunni sõit Turust Porisse viib jälle tihedate metsade ja kaljude vahelt läbi. Mida juba enne Turut võis tähele panna ja mis nüüd veel suuremas ulatuses kordub, see on vastumeelsemaid kruusateede omadusi — laineline pind. Tee on kaetud nagu laineplekiga. See paneb auto tugevasti vibreerima ükskõik millisel kiirusel ka ei sõidaks. Auto kerele on see suurimaid vaenlasi. Nagu aga Soome kogemused näitavad, on ta välditav teede õlitamisega.

Inari. Kes automatkajatest ei tahaks siin puhata reisiväsimust



Siin oleme juba tõeliselt „tuhande-järve-maal”. Harlu, Kirjavalahti

Poris satun „Satakunta” hotelli, mis on selle vaevalt paarikümne tuhande elanikuga linna kohta hiigelehitus ja moodsamalt sisustatud hotelle, mida viimasel ajal näinud. Hinnad sealjuures vägagi möödunud.

Tee Porist Vaasasse umbes 120 km on Soome mõiste kohta igav. Metsa juba palju vähem, suured põllud, lagedikud ja palju heinamaid omapäraste väikeste küünikestega, mis ülalt ikka laiemaks paisuvad.

Vaasa omas viimases Soome vabadussõjas suurema tähtsuse. Seal asus valgete vägede peastaap. See vabadusvõitlus on tähistatud võimsa mälestussambaga Vaasa turuplatsil.

Kuna matkaaeg on lõppemas, siis kõrgemale Põhjalahe äärt mööda üles sõita ei saa. Keeran siis itta, esialgu, et siis jälle suure kaarega Helsingisse välja jõuda. Läbistan väikese maalinna Lapua, mis Soome poliitilises elus on endale tähelepanu tõmmanud. Linnal on väga palju sarnasust meie Tõrvaga.

Olen sõitnud paljukümneid kilomeetreid Säinajoki kaldal, mis ümbritsetud jõukatest taludest, kultuurmaast. Siin näib asuvat Soome viljasalv. Siis hakkavad tulema järved, mida polnud enam näinud mitu päeva. Maastik muutub jälle üha vaheldusrikkamaks. Järved on piiratud kaljude mäehelikudega, mis tihedalt metsaga kaetud. Olen veel kaugel 70—80 km Tampereist, kuid juba on näha suvilaid järvekallastel. Läbistan mitmeid looduslikult ilusaid kohti, mis kubisevad suvitajaist, nagu: Virrat, Ruovesi j. t. Mida lähemale Tamperele, seda huvitavamaks muutub maastik. Sagedasti viib tee kitsast kõrget harja mööda järvede vahelt läbi. See on siis nüüd tüüpiline Soome oma tuhande järvega, tihedate metsadega ja kaljudega, mis helgivad kord hallilt, kord mustalt või jälle päris punaselt.

Tamperele on palju reklaami tehtud kui puhtamale tööstuslinnale maailmas. Ja tõesti on see midagi erilist, kui linna kaunimad pargid on piiratud tohututest fabrikuhonetest, domineerivalt telliskivist. Ei ole siin siiski näha suitsetanud korstnaid ja seinu, — ja milleks need sihvavad torud seal taeva poole ulatuvad, jäi mulle arusaamatuks.

(Lõpp lk. 189)





Meie kirjutuse autor sõidul Soome mu-
gavas kaugeliini-autobuses ja uurib
„Mootorilehti“, sedapuhku veel sõ-
nastiku abil

Liiklus Soomes tekitab, üha rikastumist, heaolu ja jõukust...

Ins. N. Voore

MUU hästikorraldatud liikluse kõrval on Soomes eriti kõrgele tasemele viidud autobuse liiklus. Seda Soome liiklusalal on niivõrd ajakohastatud, et teda peetakse eeskujulikumaks Põhjamaades, ja meil eestlastel, kus autobuse liiklus alles arenemisastmes, on palju õppida ja võtta eeskujuks meie ülelahe vennasrahvalt Soomest.

Autobuse liiklusele juhitakse Soomes võrratult tähelepanu. Soome prof. A. Lönnroth ütleb: „Meil on nüüd tegemist Soome võimsama liiklusviisiga. Sellesse suhtumine ja selle õieti ja kaugelenägelikult arendamine on seega kogu ärile tähtsamaid tegureid. Liiklus Soomes tekitab üha rikastumist, heaolu ja jõukust.“

Soomes arvestatakse tulevikku, ja tulevik näib kujunevat eriti tugevasti seotuks autobuse liiklusalaga. Autobuse liinid ühendavad ka kaugemaid maanurki ärikeskustega, arendades seega majanduselu, elustades kaubavahetust, tõstes rahva ostujõudu ning soodustades tihedamat asustamist ja viies suuremate keskuste elu maelanikele lähemale. Näiteks pärast autobuse liinide avamist suurenes Seinajõe keskuses äride läbikäik umbes 20%. Kõike seda läbi viima on suuteline ainult täiesti elujõuline liinipidamine.

Soomes see on lahendatud liinipidajate organiseerimisega, kusjuures on loodud 1928. a. alates üksikute liinipidajate elujõulisi ühinguid, kes moodustasid Üleriikliku autobuse liinipidajate liidu; seega sai kõrvaldatud kahjulik võistlus üksikute liinipidajate vahel. Ühingu liikmeiks on ärisid, firmasid, ettevõtteid, omavalitsusi ja üksikuid kodanikke. Selline „raskekaaluline“ ühing suudab pidada suuremat arvu jõuvankreid ja täita liiklusnõudeid ka erakorraliselt suure liikluse juures, pannes eripuhkudel käiku piiramatul arvul tagavarajõuvankreid.

Soomes kaugeliinipidajal on keskmiselt 25 jõuvankrit. Suurim autobuste arv, umbes 80 jõuvankrit, on Mikkelil maaliinide ühikul. Uute avatud liinide sissetõtamine ei tee ühingutele erilisi raskusi, kuigi vahest liini sissetõtamine aastaid nõuab. Maa-autobuse liinid jagunevad kohalikeks liinideks pikkusega kuni 30 km ja kaugeliinideks üle 30 km. 1938. aastal oli kaugeliine 801, kogupikkusega 77 269 km. Maanteid oli liinide all umbes 35 000 km. Sõidetud km arv päeva kohta oli umbes 265 000 km! Kaugeliinide autobuste arv oli umbes 1 600. Keskmiselt oli reisijate arv ühe autobuse kohta 9—10 inimest! Päevane läbisõidetud isik-kilomeetrite arv kõikidel maaliinidel, kaugel- kui ka kohalikkudel, oli umbes 5 000 000 isik-kilomeetrit. Nii suur reisijate arv näitab, et rahval on usaldus autobuse liikluse vastu.

Liinipidajad omakorda teevad kõik, et võimaldada reisijatele sõidumõnususit ja sellega nad suurendavad päev-päevalt reisijate arvu. Autobuses maaliinil sõitis ei tule seista, vaid igaühele on ette nähtud istekoht. Seismiseks ei olegi vajadust, sest Soomes on autobuse liiklemine elav ja seal, kus on vajadus, rakendatakse tegevusse mitu autobust, kusjuures autobused väljuvad mitu korda päevas. Näiteks lehitsedes kevadist sõiduplaani (1. jaanuarist 15. maini 1939) leiame, et Helsingist Kotka väljub autobus üheksa korda päevas, kusjuures selle liini pikkus on 153 km. Helsingist Tampere, mille liini pikkus 210 km, väljub autobus kolm korda päevas, Kuopiost Jyväskylä — kolm korda päevas ja selle liini pikkus on 132 km. Helsingist Turusse autobused väljuvad eriliinidel kaheksa korda päevas. On küllalt nendest arvudest, et hinnata Soome autobuse liinipidajate ühingu tegevust, millest näha, et nad teenivad rahvast

ja majandust, pidades korrapäraselt tihedat ühendust, isegi halbadel ilmastikutingimustel, nagu talvel ja varakevadel.



Helsingi suurejoonelise autobusejaama eestvaade. Hoones asetsevad peale muu kino, restoran ja äriruumid



Helsingi autobusejaama seestvaade. Teisel korral asetseb restoran



Moodsaid bensiinijaama ja auto service'it Helsingis



Euroopa suuremaid autobusejaamu Tampere. Ülal: jaama eestvaade (sissesõit); all: jaama tagavaade — kammidega palistatud väljasõidu-platvorm

Moodne Turu autobusejaam. Ülal: jaama eeskülg. All: Turu autobusejaama tagavaade: autobused väljasõidu eel

Viiburi autobusejaam. Ülal: sissesõit jaama; all: väljasõidu kammplatvorm. Pildil on näha tohutu hulk autobusi ärasõidu eel

1. detsembril 1938. a. oli Soomes maaliine reisijate veoks 1364, segaveoliine — 324 ja kaubaveoliine — 138. Kaubaveoliinidest oli 106 kaug- ja 32 kohalikku liini. Nagu neist arvudest näha, on Soomes kaubaveoliine vähem kui teisi liine, kuid viimasel ajal pannakse suurt rõhku kaubaveo arendamisele, soodustades seda kaubaveo-osakondade avamisega autobusejaamades ja ka eriliste segaja kaubaveoautobuste käikurakendamisega. Segaveoautobustes kaubavedu toimub selleks ettenähtud erilises ruumis ja seda ruumi on võimalik kasutada ka reisijatel, kui selleks on vajadus. Katustel pakke ei veeta, kuna see mõjub halvasti sõidukindlusele. Reisijateveo-autobused on varustatud taga erilise allalastava raamistikuga pakkide veoks. Jalgrataste veoks on olemas eriseadis, kuhu on võimalik paigutada mitu jalgratast. Talvel suusatajatele on tehtud autobuse külge suuschoidja, mis on suureks soodustuseks talispordi har-

rastamisel ja arendamisel. Segaveoautobustega on võimalik ka loomi vedada selleks eraldi autobuse taha tehtud platvormil. Maaliini-autobused on madalamad kui meie omad ja varustusega ei erine nad palju meie omadest.

Olgu siin veidi toodud statistikat kaubaveo kohta. 1937. a. veeti Vaasast 7212 000 kg, saadetiste arv oli 113 833, keskmise kaaluga 63,3 kg. Helsingist veeti 5 360 000 kg, saadetiste arv 363 000, keskmise kaal 14,8 kg. Tampereist veeti 3 440 000 kg, saadetiste arv 59 079, keskmise kaaluga 58,2 kg. Need arvud näitavad, et kaubaveo korraldus Soome autobuseliinidel seisab kõrgel tasemel ja kaupade vedu on hästi organiseeritud.

Kaupu on võimalik saata igasse kohta, mida läbib autobuseliin. Saatekulu võib tasuda kas kauba üleandmisel või vastuvõtmisel. Büroomaks (vahetatulusemaks) tuleb tasuda kauba üleandmisel. Kaubad saadetakse välja kõige esimese

lühemat teed sõitva autobusega. Autobusejuhtidele on tehtud kohustuseks viis minutit enne autobuse väljumist kontrollida, kas autobusega kaasavõtmiseks määratud kaup maha ei jää. Raha ja väärtasju võetakse vastu tingimisel, et vastuvõtja ametnik kontrolliks saadetise sisu. Kaupa hoitakse sihtjaamas kaks ööd-päeva maksuta. Kaubasaajale kauba kohalejõudmisest teatatakse telefoni- või postiteel. Kui kaubasaaja ei ilmu kauba järele 14 päeva jooksul, siis teatatakse sellest kaubasaajale. Liinipidajad võtavad vastu ka lunasaadetisi ja ajavad muid asju, mis seoses kaubaveoga.

Pakkide hoid on võimaldatud seal, kus selleks on vastavad ruumid. Tasuks võetakse meie rahas 8 senti pakilt ööpäeva eest ja jalgrattalt 16 senti. Hoiule võetakse ka koeri ja muid väikesi loomi. Kui kaupa ei võeta 90 päeva jooksul välja, siis müüakse see hoiukulude katteks. Saadetise kadumise puhul vastutab ühing maksimaalselt 800 kr. ulatuses ühe saadetise eest ja



Soome autobusejaamade eeskujulikke siseruume. Vasakult: Moodne pagasihoiuruum Tampere; einela Viiburis; piletimüügiruum Tampere



Autobuse tagaotsa asetatud suusahoidja



Tavalisi tähiseid autobusejaamade väljasõidu-platvormidel



Eriseadis jalgrataste veoks paljudel kaugeliini-autobustel

hoiuleantud eseme kadumise puhul 80 kr. ulatuses. Tuleõnnetuste puhul ühing ei vastuta.

Kaubavedu soodustab ka tihe autobusejaamade võrk. Viimastel aastatel on ehitatud väga suuri ja monumentaalseid autobusejaamu, ja võib julgesti öelda, et isegi suurimaid Euroopas. Autobusejaama ehitamisel soomlased arvestavad jaama majanduslikku tasuvust, selleks paigutatakse jaama restorane, söögisaale, juuksureid, kioskeid, äriruume ja isegi kinosid. Näiteks Viipuri autobusejaamas käimla annab aastas tulu ca 8 000 kr, juukselõikusäri aga ca 125 kr. kuus, söögisaal (ravintola) ca 1 300 kr. kuus.

Autobusejaamadel on ka bensiinijaam ühes parandustöökojaga ja pesemisruumiga. Bensiinijaamu on ehitatud peamiselt Shell-kontsern omal kulul. Parandustöökojas töstetakse autobused kerge vaevaga hüdraulilise tõsteseadise abil üles, kusjuures see hõlbustab nende järelevaatust, mis väga tähtis autobuste korrashoiuks. Autobusejaama maa-ala asupaiga leidmiseks arvestatakse maaelanike huve, sest viimased on peamiselt sõitjad ja jaama kasutajad.



Autobuse tagaotsa ehitatud kaubaveo-eriruum kaugeliini-autobustel

Professor A. Lönnroth ja Norra insener Thesen, autobuseliikluse eriteadlased, väidavad, et „võimalikult tihedam side linna ärikeskustega on peaasi. Liitmine trammipeatuskohtadega on hea, aga liitmine raudteega ja aurikutega on nii kõrvalise tähtsusega, et sellel vaevalt peaks olema mingit mõju autobusejaama paigutamisel.“ On vastavate andmetega tõestatud, et ainult 4% autobusesõitjast kasutab raudteejaamu. Autobuseliinide lõpp-punk-

tide viimine raudteejaama tekitab liiklusalumikut. Raudteejaama lähedal linnaliinide jaoks ehitatakse erilised parkimiskohad autobustele (Helsingis). Autobusejaamu ehitatakse turgude lähedale või suurematesse keskustesse avaratele väljakule, kuid nii, et nad ei takista üldliiklemist.

Kõik autobusejaamad on ehitatud ühel ja samal põhimõttel, kasutades ära vähemalt kolm hoone külge sisse- ja väljasõidu- ning kaubaplatvormide ehitamiseks.

Sissesõidu-platvorm ehitatakse sirgena ja umbes 25 m kõrgune, kuna väljasõidu-platvorm moodustab „kamm“, kusjuures igal autobusel on ette nähtud oma koht. Kaubaplatvormid ehitatakse niisama kõrged nagu teised platvormid, (Helsingi, Turu, Viipuri), mis võimaldab kauba edasitoimetamist kärkega kaubaaidast autobustele ja tagasi. Uuemates jaamades (Tampere ja Oulu) kaubaplatvormid on tehtud umbes meeter kõrged, mis hõlbustab kauba maha- ja pealelaadimist veoautodele.

Autobusejaamade ruumijaotus on kauaaegsete kogemuste põhjal välja kujunenud ja on väga otstarbekohane. Hoone ruum on täielikult ära kasuta-



Vasakult: Tavalisi pakkideveo kärusid Soome autobusejaamades; sõiduki tagaotsa asetatud allalastav raamistik pakkide veoks; loomaveo-platvorm segaveoautobustel



Tüüpilisi Shell-bensiinijaamu Soomes (Vestendi suvituskohas). Jaama kõrval suur teedekaart kõigile vaatamiseks

tud, suurt rõhku on pandud reisijate mugavuste rahuldamisele. Autobusejaamade projekteerimisel võetakse maa-ala kaks korda suurem kui tegelikult vaja. Jaamade asendiplaanid on hästi läbi mõeldud ja peaarõhk on pandud liiklemisele, et see oleks takistamatu, hädaohutu ja hõlpu.

Helsingi jaamast hargneb 560 liini, sellest arvust 210 kaugeliini. Keskmine reisijate arv ühe autobuse kohta päevas on 14 inimest. Helsingi jaam võimaldab 32 autobusele üheaegset lähtumist. Jaam on ehitatud eraldatuna, kuid võimaldab sealjuures pääsu linna. Jaama väljasõidu-platvormi piirab terve rida ärisid, kino ja suur restoran, mis on ehitatud ettevõtja poolt ja kes maksab linnale krundi üüri ca 90 000 krooni aastas.

Tampere reisijate- ja kauba-autobusejaam, mis on suuremaid Euroopas, läks maksma umbes 700 000 krooni. Jaam on ehitatud avarana ja suurejooneliselt, kusjuures kaubaruumidele on ette nähtud umbes 400 ruutmeetrit.

Turu autobusejaam on ette nähtud



Hüdrauliliselt töötavaid tõsteabinõusid bensinijaamades autobuste ülestõstmiseks

Äravõetud juhtimis luba ei anta tagasi

Endised autojuhid J. Hoidorf ja A. Kiika esitasid Tallinna linnavalitsusele palved äravõetud jõuvankrite juhtimis lubade tagasi saamiseks.

J. Hoidorfilt võeti linnavalitsuse otsusel juhtimis luba jäävalt ära põhjusel, et ta juunikuus 1934 viinastunud olekus juhtides veoautot A-786 sõitis sellega vastu tapamaja väravaid. Sama saatuse osaliseks sai ka A. Kiika, kes juba novembris 1932 oli joounud olekus juhtinud autot ning sõitnud peale sõiduvõormehele.

Vaatamata sellele, et mõlemad nimetatud juhid on end korralduskult üles pidanud, jättis linnavalitsus nende palved rahuldamata, sest maanteede talitus on asunud põhimõttelisele seisukohale, et äravõetud juhtimis lubade tagasiandmist ei saa teostada enne karistuseksmääratud tähtaja möödumist siis, kui loa äravõtmiseks andis põhjust juhi ebakaine olek. Arvestades neid seisukohti, tegi linnavalitsus ülaltähendatud otsuse.

72 autobuseliini jaoks, 177 autobuse väljumisega päevas. Ka siin on jaamahoone ehitus viidud läbi eeskujulikult.

Kõigis autobusejaamades valitseb kord ja puhtus. Jaama personaalil on vallandamise ähvardusel keelatud vastu võtta reisijailt mingeid isiklikke tasusid nende kohustuste hulka kuuluvate toimetuste eest. Personaal on lahke ja korrektne reisijatega käitumisel. Autobusejuhile on tehtud kohustuseks seista väljuva autobuse juures, mis juba 40 min. enne väljumist asub väljasõidu-platvormi ette, ja anda reisijatele seletusi autobuseliiklusega seosesolevate küsimuste kohta. Et ei oleks kassa juures jooksmist ega trügimist, lõpetatakse piletimüük 30 min. enne autobuse väljumist. Asjatoimetamine on hõlpu ja kiire. Reisijail ei ole millegi üle nuriseda, nende mugavuse rahuldamiseks on tehtud kõik, mis võimalik.

Rahva usalduse võitmine on liinipidajate suurem püüe, sellega nad viivad oma ettevõtteid õitsengule, mis omakorda, nagu eelpool juba mainitud, tihendab majanduslikku koostööd maa ja linnade vahel. Soome autobuseliiklemise äärmiselt järsk tõus näitab, et soomlased on ära kasutanud kõik positiivsed küljed autobuseliikluse arendamiseks — ja see võiks olla eeskujuks ka meie liinipidajatele.

Litsentsi-süsteem

Muude importkaupade kõrval on meil viimaseil aastail teostatud ka mootorsõidukite sissevedu sisseveoloo ehk nn. sisseveo litsentsi-süsteemi alusel. Viimasega ei ole küll otse arvuliselt hakatud piirama mootorsõidukite sissevedu; kuna aga litsentside andmine on ühtlasi osutunud aluseks ka devii-side (välisrahas maksevahendite) andmisel, siis seoses sellega on tugevasti suunaatud mootorsõidukite oste ainult riigi keskvoimu poolt heaksarvatud riikidesse. Transportvahendite sisseveo litsentsimise paheks pole aga osutunud ainult kaudne sundus kodanikele — kasutada vaid teatud vabrikute mootorsõidukeid, vaid ta on tõstnud esile ka muidki arusaamatusi automüüki teostavate ettevõtete juures.

Litsentsi-süsteemi „tulemustest“ kirjutab dr. A. Rannes „Konjunktuuris“ nr. 53/54 1939. a. artiklis „Litsentsi-süsteem ja Eesti importkaubandus“ muuseas alljärgmist:

„Viimaseil aastail on hakatud tugevasti litsentsima transportvahendite sissevedu: 1935. a. oli viimaste impordist litsentsitud kõigest 16%, 1936. a. aga 73%. Järgnevail aastail litsents-seos veidi nõrgenes. Vahepeal, nimelt 1933. ja 1934. a., autode ja mootorrataste litsents kaotati ning kehtitati taas 1935. a. aug. Transportvahendite import on meil aasta-aastalt suurenenud: võrreldes 1938. a. vastavat sissevedu 1933. a. omaga näeme, et see on väärtuselt suurenenud ligemale seitsmekordseks. 1935. a. sügisel taaskehtitatud sisseveokontroll autode suhtes ei ole viimaste impordi vähendanud; autosid on igal aastal meil imporditud järjest rohkem. Küll võime aga ka siin konstateerida viimaseil aastail toimuvat suunamuudatust importmaade suhtes:

Sõiduaudote sissevedu 1934.—38. (tk)

	Üldarv	Sellest				
		Saksa	Inglise	P.-Am. Ühendriigid	Prantsuse	Taani
1938	656	262	138	76	71	68
1937	505	174	158	54	54	40
1936	461	187	125	58	12	71
1935	357	134	88	104	22	3
1934	138	36	20	60	21	1

1934.—35. a., millal sõiduaudote import oli litsentsivaba, teostusid ostud peamiselt P.-Am. Ühendriigest. Litsentside sisseadmisega autodele suunati viimaste ostud peamiselt Saksa ja Inglise poole. Sõiduaudote import P.-Am. Ühendriigest kahanes tunduvalt. Sama tendentsi võime konstateerida autošassiide (ühes mootori ja ratastega) sisseveo kohta.“

Eesti autojuhid Soomes



Eesti autojuhtide ühingu tegelaste ekskursioon Helsingis.
Keskelt (X) märgitud — ühingu esimees Otto Viikmäe

ÜLERIILIK Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühing korraldas hiljuti õppereisi Helsingi, et tutvuda sealsete liiklusoludega ja ettevalmistusega sellel alal olümpiamängudeks. Reisist võttis osa üle 100 inimese esimehe O. Viikmäe ja osakondade esimeestega eesotsas. Matkajate tagasi saabudes kuuleme, et Soome linnades on taksoautode arv linnavalitsuse poolt kindlaks määratud. Helsingis ühenduses olümpiamängudega on 1000 taksoautot, kuid olümpia mõddudes tahetakse seda arvu vähendada. Taksoautode välimus üldmuljena on halvem kui Eestis, sest liigub õige vanu tüüpe (vanu autosid niisama palju kui uusi). Raadioseadega varustatud autosid on umbes 5%, kuna meil üle 10%. Tuleõnnetusi, s. o. autode süttimisi 9000 auto kohta tuleb Soomes 4—5 juhtu aastas. Omnibuseliinid on enamuses eraühingute käes, kusjuures omnibused Helsingis on täpselt meie Tallinna linna-omnibuste välimusega ja õige nägusad. Veoautode juures on jällegi esikohal vanem tüüp. Liiklemine on Helsingis vaikne (ilma signaalita) ja hästi korraldatud. Liikluspolitseiniku tegevus on väga selge ja kõigile arusaadav. Liiklejate koostöö ja vastastikune arusaamine on otse silmapaistev, mistõttu kiiruse juures 50 km tunnis, otsesõidul nähtava tee juures isegi 70 km tunnis, on liiklemine väga kindel ja tundub hästiõlitatud masinavärgina. Isegi isiklike autode sõitjad liiguvad vaikselt, s. o. ilma signaalita.

Meie jalakäijail, hobusõitjail, jalgrattureil ja paljudel automeestelgi oleks Soomest paljugi õppida. Eeltoodud olude juures on Soome autojuhi töö rooli taga märksa parem ja kergem kui meil. Ka autojuhi töötasu on parem kui Eestis, sest Soome autojuht saab 35% sõidurahast, meil aga 25%. Kõrgemat taksojuhitasu Soomes tingib muuseas ka bensiini odavus (peagu poole odavam kui meil). Veoautode- ja omnibusejuhtide töötasu on samuti kõrgem kui meil.

Soome autojuhid on organiseeritud peamiselt „Suomen Kuljetustyöntekijäin Liitto“, kellega seoti sõprussidemeid, vahetati informatsiooni ja istuti nägusal Mustikamäel ühises kohvilauas. Kahjuks Soome autojuhtide kutseorganisatsioonide edu on killustatud maailmavaatelistel lahkeliidudega, mistõttu organiseerimistöö on pidurdatud ja meiega võrreldes nõrgem (meil üle riigi

ümmarguselt 3500 liiget, Soomes vaid 1800). Soome autojuhtidel ilmub oma ajakiri „Auto Talous“, mis käsitab auto liikluse ja juhtide ellu puutuvaid küsimusi. Autojuhtidel on asutatud oma kaubamajad vastavate osakondadega, kus saadaval odavam hinnaga autotarbeid ja -osi. On muuseas valminud kava ka autoesinduste ülevõtmiseks, kuid selleks puudub esialgu vajalik kapital.

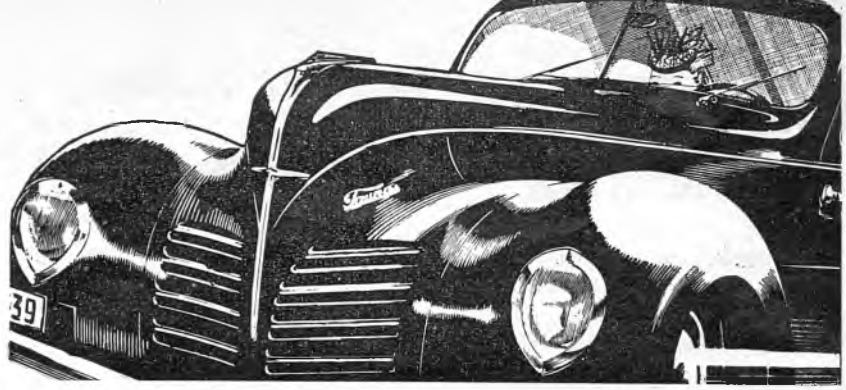
Ühenduses olümpiamängudega on Soomes moodustatud 38-liikmeline olümpiakomitee, kus autoala on esindatud 12 isikuga. Autojuhtide Liidu Olümpiakomitee liikmete arvates peaks liiklemine olümpia ajal olema väga elav, sest ainuüksi Eesti kaudu loodetakse saabuvat vähemalt 3000 külalist päevas. Et väliskülalistega toime tulla, korraldab „Suomen Kuljetustyöntekijäin Liitto“ praegu oma liikmeile keeltekursusi, millest võetakse rohkesti osa. Sellele üritusele aitavad igati kaasa Soome linnavalitsused. Ainuüksi inglise keele kursustele Helsingis on linnavalitsus omalt poolt 5000 Smk. toetust määranud.

Kas teate oma auto pidurdamismaad?

Kas teate, et on vaja 75 meetrit maad, et betoonteel 90-kilomeetrilise tunnikiiruse juures teie autot seisma pidurdada? Või et 60-kilomeetrilise kiiruse juures on vaja 38 meetrit maad, et autot peatada? Tavaliselt on aga pidurdamismaad pikemad, kuna meie teedevõrgus on veel õige vähe betoon- ja asfalteid.

Ka Eesti Autojuhtide ja Mototehnikute Ühing võtab sügisel päevakorda olümpiaaegse liiklemise küsimuse, et väliskülaliste läbisõit oleks igati hästi korraldatud ning aitaks Eesti nime nägusate autodega ja eeskujuliku liiklusega veelgi rohkem esile tõsta. Selle ülesande parimaks kordaminekuks üleriiklik autojuhtide ühing on saanud oma esindaja Stokholmi tutvuma sealsete liiklusoludega.

Uus Taunus



FORD-autotehased on oma viimase uudisena lasknud müügile voolujoonelise mudeli *Taunus*, mis väliselt meenutab sama vabriku kallimat tüüpi „*Lincoln Zephyr'i*“.

On selge, et uue tüübi loomisel võetakse alati aluseks mõni juba tuntud tüüp, mida täiendatakse uute kogemuste ja õpiste varal. Nii on *Taunuse* põhitüübiks Ford „*Eifel*“.

Taunus on varustatud 34-hj. 1,2-l 4-silindr. *Eifel*-mootoriga, mille silindri läbimõõt 2,5" (63,5 mm), kolvikäik 3,64" (92,45 mm), silindr. maht 1,17 l, surveaste 6,6:1. Uuenduseks on aga, et *Taunus*'e mootori väntvõlli (võrreldes „*Eifeli*“ väntvõlliga) on täiendatud selles mõttes, et ta on raamlaagrite kohalt 10,2 mm võrra ja kepsulaagrite kohalt 5,5 mm võrra jämedamaks tehtud. Viimasega on saavutatud mootori ühtlane ja vibreerimiseta töötamine.

Sidurina on kasutatud Ford „*Eifeli*“ ühekettalist kuiva sidurit.

Käigukastis on müra vähendamiseks 2. ja 3. edasikäik sünkroniseeritud (kokutud).

Eesteljel on käänteljed, käänteljepolidid ja rattalaagrid võrreldes „*Eifeli*“ga kõvendatud. Rööpme laius on 1160 mm. Eesvedrud on samuti kõvendatud. Tagatelje rööpme laius on 1182 mm. Tagavedrud on tehtud sirgematena, mistõttu on madaldatud auto raskuskeskpunkti.

Rataste vahe on 2387 mm. Rataste vahe ja rööpme laiuse suurenemine tagab head juhitavust ja suurt sõidukindlust.

Rooliratta ülekanne 16,64:1 kindlustab kergelt ja hõlpsalt juhtimist.

Neljaratta-õlipidurid tagavad ohutut liiklemist. Mehaaniliselt trossi abil tegevusse rakendatud käsipidur mõjub tagaratastele.

Üleni keevitatud platvormraam omab kastitaolise kesktoe, mis kindlustab suurt vastupidavust paindumisele. Raam on ühendatud teraskerega, mille põhja moodustab raami platvorm. Säärane raami ja kere ühendus moodustab tugeva vastupidava konstruktsiooni. Ühtlasi on ta seega kergesti puhastatav.

Teraskere on meeldiva ja otstarbekohase kujuga ning ühendatud sileda platvormraamiga ta on väikese õhukistusega. Poritiivad, milledesse on monteeritud laternad, on kerega hästi sobivad ja küllaldase suurusega. Katus on ühestükis. Kaheseinalised uksed on avarad ja laiad ning võimaldavad mugavat sõidukisse pääsemist. Kahekordne uks ei ole ainult vastupidav, vaid pakub ka kaitset seesistujatele õnnetuse korral.

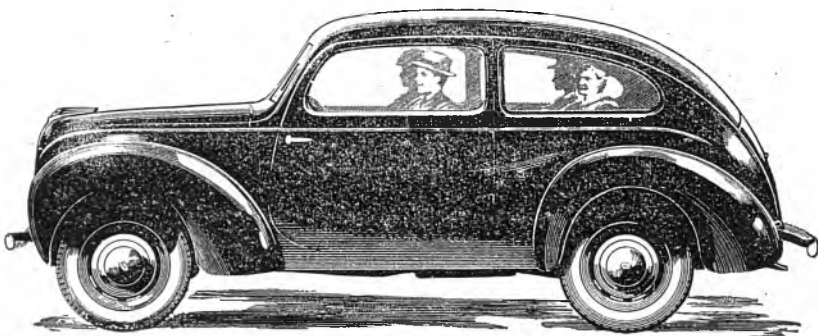
Kere moodustik ja kuju on *Taunus*'el valitud sellisena, et tekib suur siseruum, mis mahutab endasse 5 istet. Eesistmed on mugava konstruktsiooniga, mis väldib väsimist. Nad on ka seesistujate kehapiikkusele vastavalt pikuti reguleeritavad.

Tuuleklaas on kahest osast ja kiilutaoline, mis koos avarate külj- ja tagaakendega võimaldab täiuslikku väljavaadet. Tagaakna all istmete taga on küllaldaselt ruumi väiksematele käsipakkidele, kuna kohvriruum auto tagaosas mahutab endasse tagavararatta, osa tööriistu ja küllaldaselt suuremaid pakke. Pakkide säästmiseks kohvriruum on seest vooderdatud pehme riidega.

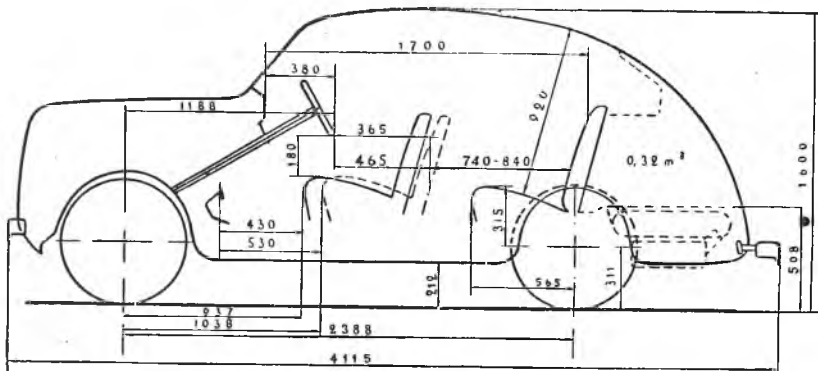
Veel väärrib märkimist näiteabinõude laud, mille kõik osad on hästi nähtavad ja kergesti käsitsetatavad.

See *Taunus*'e ülevaade tõestab, et turule on ilmunud uus jõuvanker, mille omadused ja hüved peaksid kindlustama ka selle jõuvankri levikut.

A.



Ford'i uudis-tüüp *Taunus*



Ford *Taunus* e mõõdud millimeetrites

Järgmine „*Auto*“ ilmub
31. augustil 1939. a. EAK
15 aasta juubeli numbrina

Autode sissevedu

1. I — 30. VI 1939

R IIGI statistika keskbüroo andmeil on meil käesolevaga võimalus teha sõidu- ja veoautode sisseveo kokkuvõtet 1939. a. esimese poolaasta kohta.

Sõiduautosid on sel ajavahemikul veetud sisse 554 tk., s. o. 101 auto võrra rohkem kui sama aja kestel 1938. a. ja 216 auto võrra rohkem kui 1937. a. I poolaastal ning 109 auto võrra vähem kui kogu 1938. a. jooksul.

Kuudeviisi oli sõiduautode sissevedu endiselt kõige elavam märtsis, aprillis, mais ja juunis, nimelt alljärgnevalt:

	1939	1938	1937
Jaauaar	16	29	9
Veebruar	36	24	37
Märts	106	55	53
Aprill	130	125	87
Mai	131	100	70
Juuni	135	120	82
Kokku	554	453	338

Kuna ka käesoleval aastal mootorsõidukite sissevedu teostub peamiselt litsentsi-süsteemi alusel, siis ka tänava pole sõiduautode sisseveos üksikute tüüpide järele märgata erilist muudatust. Erandiks on vaid Prantsuse päritoluga Citroën, mille sissevedu osutab õige suurt tõusu: 1938. a. jooksul sisseveetud 18 sõiduki vastu on tänava seda autot 6 kuu jooksul sisse toodud tervelt 62 tk.

Tüüpide järele on sõiduautode sissevedu 1. jaanuarist kuni 30. juunini alljärgmine (1938. a. all on toodud võrdluseks kogu 1938. a. sissevedu; vt. kõrval):

*

Veoautode, omnibuste, sanitaar- jt. autode sissevedu 1. I — 30. VI 1939

Sõiduautode kõrval osutab 1939. a. esimesel poolaastal õige väikest tõusu ka veo-, sanitaar- j. t. autode sissevedu, nimelt 1938. a. 277 sõiduki vastu on 1. jaanuarist kuni 30. juunini veetud sisse 284 veokit, s. o. 7 tk. võrra rohkem. Võrreldes 1937. a. on sissevedu endiselt tagasihoidlik.

Mis puutub veomootorsõidukite sisseveosse 1939. a. I poolaastal üksikute tüüpide järele, siis osutab siin õige tunduvalt langust Morris-veoautode sissevedu, kuna teatavat tõusu näitavad Chevrolet, Bedford ja Opel. Tüüpide järele oli veomootorsõidukite sissevedu alljärgmine (1938. a. all on toodud kogu 1938. a. sissevedu; vt. kõrval):

Sõiduautode ja nende šassiide sissevedu 1. I — 30. VI 1939. a.

	I	II	III	IV	V	VI	Kokku	1938. a. kestel
1. Ford	2	3	23	31	21	39	119	140
2. Opel	6	3	35	16	14	18	92	106
3. Citroën	—	2	14	16	18	12	62	18
4. Renault	—	5	5	4	11	6	31	37
5. DKW	—	2	3	4	8	12	29	41
6. Chevrolet	—	4	—	14	4	3	25	32
7. Mercedes Benz	—	—	3	2	7	8	20	23
8. Peugeot	—	3	2	5	3	5	18	16
9. Vauxhall	—	1	2	3	4	7	17	19
10. Adler	1	—	—	3	9	2	15	24
„ Studebaker	3	—	—	7	—	5	15	11
11. Austin	—	—	1	4	3	4	12	15
„ Standard	2	2	—	3	3	2	12	8
12. Fiat	—	—	3	5	3	—	11	22
13. Hillmann	—	—	1	2	4	2	9	15
14. Dodge	—	1	3	2	1	1	8	18
15. Buick	—	2	1	—	3	1	7	10
„ Pontiac	—	5	—	—	2	—	7	7
16. Packard	—	—	1	1	2	1	5	3
„ Plymouth	—	—	1	2	2	—	5	2
17. Gaz	—	—	1	—	—	3	4	6
„ Morris	—	—	—	1	3	—	4	14
„ Nash	—	—	2	1	—	1	4	14
18. BMW	—	—	—	—	—	3	3	5
„ Humber	—	1	1	—	1	—	3	3
„ Jowett	—	—	3	—	—	—	3	2
19. Talbot	—	1	—	—	1	—	2	—
„ Hanomag	—	1	—	1	—	—	2	9
20. Aston-Martia	—	—	—	—	1	—	1	—
„ Delahay	—	—	—	1	—	—	1	—
„ Graham	1	—	—	—	—	—	1	3
„ Hansa	—	—	—	—	1	—	1	6
„ Hudson Terraplane	1	—	—	—	—	—	1	1
„ Jaguar	—	—	—	—	1	—	1	1
„ Steyr	—	—	1	—	—	—	1	—
„ Volvo	—	—	—	—	1	—	1	1
„ Willys	—	—	—	1	—	—	1	—
„ Volseley	—	—	—	1	—	—	1	3
Kokku	16	36	106	130	131	135	554	

Veoautode ja nende šassiide sissevedu tüüpide järele 1. I — 30. VI 1939. a.

	I	II	III	IV	V	VI	Kokku	1938. a. kestel
1. Ford	—	1	3	18	1	35	58	118
2. Opel	6	—	8	4	15	16	49	44
3. Chevrolet	4	2	—	8	22	7	43	36
4. Bedford	7	2	10	5	6	8	38	21
5. Volvo	—	11	9	2	3	4	29	48
6. International	—	1	2	5	9	1	18	31
7. Framo	—	—	—	15	—	—	15	3
8. Büssing NAG	4	—	—	—	1	—	5	11
„ Dodge	1	—	—	1	3	—	5	7
9. Karrier	—	—	1	1	—	2	4	—
„ Morris	1	—	—	—	1	2	4	51
10. Gaz	—	—	—	3	—	—	3	2
„ Renault	—	—	—	1	1	1	3	4
„ Reo	—	1	1	—	1	—	3	11
11. Austin	—	—	—	—	—	1	1	—
„ ZIS	—	—	—	1	—	—	1	4
„ DKW	—	1	—	—	—	—	1	—
„ GMC	—	—	—	—	—	1	1	3
„ Krupp	—	—	—	—	—	1	1	1
„ Mercedes Benz	—	—	—	—	1	—	1	2
„ Peugeot	—	—	1	—	—	—	1	—
Kokku	23	19	35	64	64	79	284	

Kulude kokkuhoiuks



ja hädahoju vältimiseks varustage oma sõiduk
alati **Nokia** autorehvidega

Kuulsad soome **Nokia** auto- ja mootorratta
rehvid on vastupidavamad rängimailgi tingimusil

Laos alati saadaval ainult värsked rehve

S.K.T.A.S.

PEAESINDAJA

NOKIA'S

O. TAMBERG

TALLINN, LAI 5.

TELEFON 437-35

Autosportlaste matkasiht

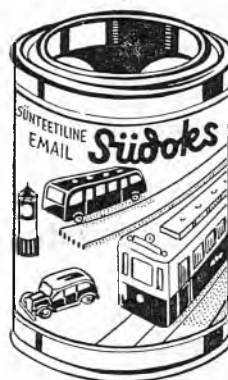
GUSTAVELUND

**Tuusula järve kaldal, 30 kilomeetrit
Helsingist**

Kogu aasta avatud. Tel.: Kerava 1127

Turistide ja sportlaste
hotell. Kodused toad. —
Esimese järgu köök

Autovärvimistöökojale ja
isevõõpajale kohasem kat-
telakk nii uute autode kat-
misel kui ka parandus-
töödel on



Suidoks valguse- ja
löögikindel, püsiv, läi-
kerikas, mittelõhestuv
lakk. Hea külgehak-
kavus ka kruntimata
alusel. Soovikorral
valmistame ka Suidoks
eritoone

O.ü. H. Graf & E. Jürgens

Tallinn, Telefon 479-53

„Auto“ tellijatele!

Eesti Autoklubi juhatusel otsusega 25-st juulist 1939. a. otsustati ajakirja „Auto“ 1939. a. tellijate preemiate jagamine teostada 26. AUGUSTIL s. a. PÄRNUS, Eesti Autoklubi 15 a. juubeli pidustustel.

Preemiate saajate täielik nimistu avaldatakse „Autos“ nr. 7.
(31. VIII 1939. a.)

„Auto“ talitus



Auto- ja traktoritarbed ning osad
„VILLARD“ akumulaatorid ● „MEISTER“,
„URANIA“ ja „VEGA“ jalgrattad

Autokummid

Mootorrattad

„HAZET“ spetsiaal-fööriistad jne.

Fa. „METRO“

TELEF. 422-47 V. VIRU 6-8 TALLINN

Auto-suunanäitajad

Mehaanilised ja elektro-
magnetilised, kahes tei-
sendis — kroomitud ja
mustaks lakeeritud

V a l m i s t a t u d
rahvusvaheliste määruste kohaselt

M ü ü g i l k ö i g i s
suuremais autoärides



TARTU TELEFONIVABRIK A/S.

Tartu, Puiestee 9-11, tel. 2-34

Väsimus ja selle mõju mootorsõiduki juhile

A. Kümmel

MOTORISEERITUD liiklemisvahendite tehnika hiiglaedenemine ühenduses mootorsõidukite ühatõusva kiirusega ja kasutamistingimuste raskenemisega on sattumas teravasse vastollu normaalse, n.-n. keskmise läbilõikeinimese — sõidukijuhhi — võimetega. Tehniliste hiiglerekordite ja saavutuste petlikus sãras jääb nagu kõrvale see oluline ja valitsev tõsiasi, et inimorganismi kehalised ja vaimsed võimed, harjumused ja vastupanu ülemmäär on ikkagi kujunenud nende arvutute aastatuhandete (võib-olla ehk ka miljonite) vältel, kus kogu liiklemine maisel maal toimus kas per pedes apostolorum, või ehk jälle looma musklike elavjõu abil, kiirusega 4—8 km tunnis. Tänapäeva liiklemise tempo, eeskätt lennuasjanduses, esitab aga samale organismile selliseid üllatusi, milliseid ei teatud varem aimatagi. Üks näide: lendur, kelle keha kaal 70 kg, tehes oma 500-kilomeetrilise tunnikiirusega liikuva lennukiga järsu pöörangu, mille raadius 200 meetrit, surutakse oma kaabiini istmele 800-kilolise raskusega. Võib kujutada, millisesse ülepingutuse ohtu satuvad pöörangu momendil lenduri õrnemad siseorganid ja närvikava, mille tõttu on võimalik kaotada valitsemist oma käte ja jalgade üle.

Suure kiirusega muutuvates kõrgustes sooritatavate vigurlendude tulemuseks võib sageli tekkida meelemärguse kadumine, verejooks ninast ja kõrvust ja mitmesugused siseorganite ülepingutustega seotud kehalised rikked. On püütud võrdlemisi rahuldavate tulemustega piinliku meeskonna seleksiooni kasvatus ja juhitöö üldise korraldamisega moodustada juhtide kaadreid, kes kehaliselt ja vaimset oleksid võimelised juhtima „ülikkiirusega“ liikuvaid mootorsõidukeid.

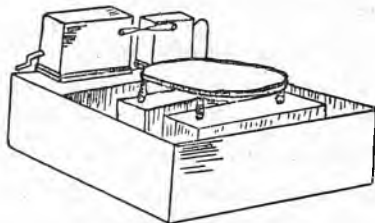
Esijoones on see tähtis sõja-lennuväes. Aegade jooksul kohanevad kahtlemata ka masinajuhtide kaadrite koosseisud aja tempole.

Teaduslike uurimuste ja tehnika jõupingutuste abil tuleb seda suurt kohanemise käiku kergendada, et keskmise juhi kehalised ja vaimsed võimed suudaksid ületada pingutusi, mida esitab kiirelt-liikuv masin õhus ja maastikul.

Tüüpilisemaks nähteks, mis näitab inimese organismi vastolu teda ümbritsevate olukorra tingimustega, on väsimus. Väsimusele vastupanuvõime ongi juhi kvaliteeti määravaks teguriks.

Rohkearvulised uurimistööd on selgitanud, et väsimus kui niisugune on ülimalt komplitseeritud nähe. Tema algpõhjusteks inimese organismi kehaliste ja vaimsete tegurite kõrval võivad veel olla ühiskondlikud ja juhi-kutsetöö teravshoidlikud eritingimused, siis sõiduki materjali kvaliteet, töövõime, juhiruumi õhukoosseis ja ilmastiku kõikumised. Kõik need omaette suuremad või vähemad pistasjad koos tee, maastiku ja ümbruskonna omadustega moodustavad keeruka kogumiku, mis väljendub kehalises ja vaimses väsimuses. Kahtlemata on väsimus peamiselt avariide ja liiklusõnnetuste põhjustajaid.

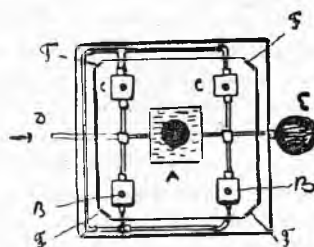
Washingtoni ülikooli professor dr. Moss, uurides ülalnimetatud tegurite mõju väsimuse kujunemisele, ehitas eriparaadi — voblomeetri — mis võimaldab teostada autosõidul esineva väsimuse astme kindlaksmääramist.



Dr. Mossi voblomeeter

Inimene, kes on teatavate tundide jooksul kas juhina või sõitjana teinud kaasa auto liiklemist, astub jalgadega platvormile A.

Kehalise ja vaimse väsimuse tõttu pole jalgade seis platvormil enam nii stabiilne kui enne liiklemist, vaid kutsub esile enam võnkumisi. Viimased antakse platvormi poolt otsekohe edasi silindrites (C) olevatele õli kolbiketele, mis tööle asudes pumpavad õli toru D kaudu anumasse E.



Voblomeetri tööskeem

Teatud ajavahemikus ülepumbatud õli kvantumi järele on võimalik otsustada platvormil asuva katsetatava jala eba-

stabiilteedi — väsimusastme üle. Eriti tugevaid platvormi võnkeid registreerivad kontaktid F.

Allpooltoodud andmed näitavad, kui võrdlanaeb autosõidust osavõtnute stabiilteet — s. o. kui võrdlanaeb nende kehaline väsimus.

Sõidust osavõtjad	Voblomeetrilised andmed		
	Enne sõitu	Pärast sõitu	Vahe
A	5,0	26,3	21,3
B	9,5	16,5	7,0
C	3,5	12,0	8,5
D	2,5	3,7	1,2
E	0,0	6,3	6,3
F	1,5	4,3	2,8
G	2,0	4,0	2,0
H	1,0	11,3	10,3
Z	0,0	0,5	0,5
Keskmine:	2,8	9,3	

Nagu näha, langeb stabiilteet tugevasti ja vastavalt suureneb koos väsimusega jalgade kindlusetus. Kõige enam on väsimuse tunnuseid märgata A, siis H juures. Edasi püüdis dr. Moss selgitada jõuvankris leiduva õhukoosseisu, silmade pingutuse, juhi keha otstarbekohasust tööprotsessis, ainete vahetuse ja vere koosseisu muutust ja mõnesuguste psüühiliste võimete muutmist vältava autoliiklemise tingimuste otsekohe mõju tõttu.

Õhu koosseis, eriti suletud jõuvankris, võib sisaldada mõnesuguseid mürgiseid aineid, nagu vingugaas (CO), siis bensiini- ja bensooliauru ja viimasel ajal ka tinatetrokloriiti kui küteteaine antidetonaatori mürgiseidprodukte. Dr. Moss teatab juhtumist, kus neli inimest said kinnises autos tõsise gaasimürgituse CO olemasolu tõttu. See juhtum on seda skandaalsem, et see auto kuulus ühele hospitalile kui alaliselt kasutatav sanitaarauto! Vingugaasi (CO) mürgituse eelnähteks on peavalud, üldine nõrkus ja südame pahaloek. Värske õhu käes mõõduvad need kiiresti. Vingugaas satub sõiduki sisemusse peamiselt mootori väljajehitegaasidest.

Fischer ja Hasse, uurides suurte liinibusside õhu koosseisu, avastasid nendes juba ½—¾-tunnise sõidu järele 0,17—0,28 mgr/l õhu kohta vingugaasi. Just see vingugaasi võrdlemisi kõrge protsent koos inimeste hingamisprotsessi tagajärjel tekkiva süsihappugaasiga on üheks teguriks, mis suurendab inimese tundlikkust närvikavas, kutsub esile



AUTO- JUHTIDELE

Kramp kätes!

Paljud pikaajalise kogemusega autojuhid on vististi mõnikord üle elanud seda, et juhtides sõidukit tekib nagu mingi krampitunne kätte või käevartesse, eriti pikema sõidu korral. See võib kujuneda väga tõsiseks asjaks, ja kui hädaohtlik võib olla selline kramp, näitab juhtum Rootsis 19. aprillil s. a., mis õnneks piirdus vaid materiaalse kahjuga.

Keegi 25-aastane autojuht oli õhtul hilja teel töölt koju suure 4-tonnilise veoautoga. Korraga sai mees, kes muide põeb suhkruhaigust, krampihoo ja ei saanud kuidagi takistada seda, et auto, mis parajasti sõitis kurvil, sõitis teelt kõrvale, purustas tee kõrval oleva tara 18 meetri pikkuselt, lükkas ümber telefoniposti ja pörkas lõpuks vastu üht elumaja. Selles majas elas 6 inimest, kes kõik ärkasid kuulmatust raksatusest, ühel toal

purunesid aknaruudud ja maja välissein pragunes. Pärast esimesest ehmatusest toimumist uuriti asja lähemalt järele.

Autojuht ise pääsis vigastuseta. Ta on tuntud kui korralik noormees, ja arst, kelle juure ta toimetati läbiuuringimiseks, nentis, et siin pole tegemist joobnud olekuga. Tal ei ole varemalt sellist krampihoogu olnud, ja ta kosus peagi. Ta seletas, et ta istunud juhikohal nagu halvatud ega suutnud midagi teha selleks, et takistada auto teelt kõrvalesõitmist. Kui politsei kohale jõudis, oli ta veel väga uimane. Tuleb imeks panna, et autojuht täiesti vigastamata jäi. Ka auto, ime küll, ei olnud saanud suuremat viga: olid purunenud vaid laternad ja porilauad sisse muljutud.

Pange tähele, kas...

Juhipeeglisse peab järjekindlalt heitma pilku, et kontrollida, mis toimub

eelmistele tunnustele oksendamisi jne. Seda silmas pidades tuleb alati, eriti soojadel aastapäevadel, mõelda nii palju kui võimalik jõuvankri siseruumi õhutamisega.

Autojuhtimine on töö, samuti on energiakulutust nõudev ka lihtne kaasasõitmine reisijana. Dr. Moss leidis, et 8-tunnise autosõidu tulemusena osavõtjate vere valgete vereliblede arv tõusis 20%; põhianete vahetus ühes vastava hapniku vajadusega tõusis 7% võrra, milline märgib ära tugevat energiakulutust.

Nõukogude liidus prof. Uglovi poolt korraldatud vaatlused motomehaniseeritud vägede rännakuil avastasid tee seisukorra ja teede liikide suurt mõju meeskondate energiakulutusele. Nii suurendab sõit munakividest tänavail suhteliselt hariliku kruusateega võrreldes 20 km/t. kiiruse juures 110% ja 40 km/tunnikiiruse korral 116% energiakadu. Edasi avastus, et sõit veoautol 3,5 tunni vältel suurendab energiakulu 100% ja 5 tunni jooksul koguni 200% suhteliselt põhianete vahetusega. Sõit veoautol, kirjutab prof. Uglov, kui see

kestab üle 5 tunni, ligineb nendele töönormidele, milliseid iseloomustatakse kui rasket tööd.

Tagasi tulles dr. Mossi vaatlustele selgub, et 8 tundi väldanud autosõidust osavõtjate juures etteveetud vaimsed katsetamised avastasid, et osavõtjate peastkasvatamise võime oli langenud väsimuse tõttu 19,4% võrra.

Peast kokkuarvamine kahanes 10,1%; reageerimise kiirus tööl telegraafiaparatuuril alanen 11,5% võrra. Samuti avastati erilisel konstrueeritud visomeetri abil silmade nägemise võime kahane mist, millisel asjaolul on võrratu väärtus avariide ja katastroofide algpõhjuste selgitamise praktikas. Tähtsaks väsimuse tekkimise teguriks on teekonarlustel tekkivad masina pörutused ja raputused. Estesiomeetriliste mõõtmiste abil avastas prof. Uglov, et nende tõttu langes pingutava sõidu järele masinajuhi käte tundlikkus: parema käe seljal 3,6 pealt 4,7 peale ja vasemal käeseljal 3,6 pealt 4,1 peale. Autosõidul tekkival väsimusel on seega enam närviline, närvisüsteemiga seotud iseloom kui muskulatuurne ilme.

seljataga, kas mõni ei kavatse mööda sõita jm. Ka ei tohi unustada sõiduajal vahetevahel heita pilku näiteabinõude osutitele. Erilist tähelepanu nõuab õli-manomeeter. Nimelt võib juhtuda, et õlipaak on hakanud lekkima ja õli jookseb välja. Siis tekib hädaoht, et mootori kolb sõõbub silindrisse määrdeõli puudumise tagajärjel. Kui õli hakkab otsa saama, siis ölinäitaja tõstab, õigem küll laseb alla, oma hoitava sõrme. Kardetavalt juhtumisel see hakkab peksma nagu linnutiib. Siis peab õlipaaki järeltäitma. See on kindlasti odavam kui mootorisilindrite uuesti-puurimine.

Statistikat

Rootsi motoriseerub

Rootsi kindralstaabi teadatel on Rootsis praegu kokku 262 752 autot, omnibust ja mootorratast. Stokholmi linnas on 977 mootorratast ja 1382 külgvankriga mootorratast, kokku 2359, kuna kõikide mootorsõidukite arv Stokholmis on 28 481. Mootorrataste arv kogu Rootsis on 43 551, neist 6521 külgvankriga ja 37 030 ilma.

28 134 autolt numbrisildid

Uuest järelevalvesüsteemi võidust teatatakse New Jersey'st, P.-Ameerika Ühendriikide osariigist, kus võitlus liiklemisõnnetuste vastu on olnud kõige tagajärjekam. 28 134 autol võeti nimelt numbrisildid, kuna need autod ei olnud liiklemiskõlvulises seisukorras, ja enamikel juhtumisel need jõuvankrid ei väärinud parandamist. See arv on küll vaid murdos selle osariigi 860 000 auto arvust, kuid ometi mõjub see palju kaasa liiklemisohutuse tõstmiseks.

Publik eelistab omnibust

1924.—1938. aastatel on Inglismaal 61 era ja omavalitsuste trammühingut lõpetanud oma trammikäitiste tegevuse ja läinud üle omnibustele. Enamikel juhtumisel on pärast omnibustele üleminekut võidud nentida sõitjate arvu üllatavat tõusu.

Diiselmootor võidutseb

36 000 diiselauto on praegu tarvitusel Inglismaal, ja ometi on möödunud kõigest 11 aastat sellest, kui seal võeti kasutamisele esimene diiselauto ja -autobus.

Auru-veoautod

Auru-veoautosid on suuremal määral Johannesburgis, Lõuna-Aafrikas, kus on liikvel 50 Sentinel-autot. Auru-autode käitiskulud olevat üsna väikesed.



Sõja korraks omamaa küteteine!

Saksamaal töötab 10% raskeveomootorõidukitest kodumaa küteteineta. Ka inglased omistavad tähelepanu kodumaaalaste mootoriküteteineta allikate ärakasutamisele, millel on suur tähtsus mitte ainult sõjaks valmisoleku, vaid ka rahvamajanduslikult seisukohalt. Paljudes kohtades Inglismaal tehakse katseid gaasigeneraatoritega, kuid seejuures tarvitatakse mitte nii nagu Rootsis ja Itaalias puusütt, vaid peamiselt kivisütt. Üks sõefirma tootvat seks otstarbeks eriti valitud antratsiiti, mis on eriti kohane kasutamiseks gaasigeneraatoris.

Rootsi diiselmootor Niilusel

Liiklemine Niiluse jõel, mis 2000 km ulatuses on liiklemiskõlblik, toimus varematel aegadel purjekate ja aurikutega, nüüd aga tungivad liiklemisse diiselmootoritega varustatud mootorlaevad. Suurim laevasõidufirma „United Egyptian Nile Transport Co“ Kairos on täiesti üle läinud rootsi diiselmootoritele. Et takistada jäemuda sattumist mootorite jahutajasse, laevad on varustatud eriliste mudakogujate ja peenesõelaliste kurnadega.

Teerullist — tulikahju

Üks naftaga käivitata teerull põhjustas 21. aprillil s. a. Rootsis suurema tulikahju, mis hävitas Ida-Sallerupis ühe talu, hävitas ühtlasi 1 hobuse, 5 lehma ja teisi loomi. Teerulli juht töötas teel ühe talu kohal, kusjuures ta ajas rulli väikesele kõrvalteele. Talurentnikuga vesteldes nägi juht korraga, et üks säde oli süüdanud õlgkatuse. Tugev loodetuul viis tule kiiresti laiali. Kuni kohalik tuletõrje asetas 500 m pikkuse lödviku lähedasse jõkke, oli talu maani maha põlenud. Hädahoos olid ka lähedalasuv sepikoda ja 150 meetrit eemal asuv naabritalu, kuid neid läks korda päästa.

Kuninga lennuk

Inglise kuningas Georg on isiklikuks kasutamiseks tellinud ühe De Havilland Flamingo lennuki.

Keeld hobuveokitele

Pariisis on avaldatud määrus, mille põhjal liiklemine hobusõidukite, raskeveoautode ja veokäruudega on kesklinna ja elavatel piireteedel keelatud

kella 2—7 p. l. Londoni City's on samuti keelatud, hobusõidukitega liiklemine, kuid ainult elava liiklemise tundidel.

Liiklusmääruste mitetundmine toob surma

Hiljuti leidis Pärnumaal õnnetut surma rootsi turist-jalgrattur Karl Oscar Holm, kes, mitte tundes meil kehtivaid liiklusmäärusi, sõitis valekätt ja kokkupõrkel veoautoga sai surmavaid vigastusi.

Mehhiko kombeid

Tallinnas Pärnu mnt. nr. 132 K. Siitani bensiinjaaamas töötav Evald Siimupoeg avaldas hiljuti politseile, et teda on lõõnud keegi tundmatu autosõitja. Tundmatu sõitnud oma era autoga bensiinjaaama ja avaldanud soovi osta 10 liitrit bensiini. Kui Siimupoeg küsinud bensiini eest raha, saanud ta võõralt tugeva löögi näkku, varisenud kokku ja kaotanud meelemõistuse. Seejärel põgenenud võõras bensiini eest raha maksmata jättes.

Küsimusi ja vastuseid

Millal tuleb puurida mootori silindrid?

Küsimus nr. 28: Palun vastata küsimusele, millal on õige aeg puurida mootori silindrid? A. S., Tallinn.

Vastus nr. 28: Küsimusele, millal on õige aeg puurida mootori silindrit, on võimatu anda konkreetselt vastust, sest küsimus ise on teatavalt ebamäärane. Nimelt on silindri puurimise vajadus suurel määral sõltuv mootori konstruktsioonist ja ta on enamikus igale mootorile isesugune. Täpseid andmeid on võimalik anda ainult iga mootoritüübi kohta eraldi.

Kui see küsimus peaks teid lähemalt huvitama, siis palun ses asjas kirjalikult pöörduda toimetuse poole, teatades täpsemad andmed tüüpide üle, mille kohta soovite vastust.

Üldiselt põhjustab silindri puurimist silindri kulumine, mis võib olla ühtlane või ebaühtlane, ja silindri vigastumine.

Kui silinder on kulunud ühtlaselt, s. o. silinder on küll kulunud, kuid kulumine on ühtlane üle kogu silindri ja ei ületa seejuures 0,12 mm, siis pole veel vajadust silindri puurimiseks, vaid piisab kolvirõngaste vahetamisest. On

silinder ühtlaselt kulunud enam kui 0,12 mm, siis on silindri puurimine paratamatu.

Kui silinder on kulunud ebaühtlaselt, s. o. silinder on kulunud ovaalseks või on kohati kulumine suurem, kohati väiksem ja seejuures ebaühtlus ületab 0,08 mm, siis on soovitatav silindrit puurida, sest selline silinder ei ole enam tihe. Ka ei cita sel juhul kolvirõngaste vahetamine, sest ka uued rõngad jäävad ebatihedaks ja surve lekkimine on paratamatu.

Kõik ülaltoodud andmed on paikapidavad silindrite kohta, millele mõõdud on 75 kuni 100 mm piirides. Kui vastavad mõõdud on väiksemad, siis on ka lubatud kulumine väiksem, kui aga vastavad mõõdud on suuremad, siis on ka lubatava kulumise piirid vastavalt suuremad.

Korraliku jõuvankri käsitamise juures tuleks silindrite puurimist teostada keskmiselt umbes 50 000 km sõidu järel. See sõidu ulatus on aga võimalik ainult siis, kui jõuvankrit käsitatakse kõikide nõuete kohaselt. Vastasel korral need normid vähenevad tunduvalt. Meil Eestis on olnud juhtumeid, kus mootori silindrite puurimine on osutunud vajalikuks pärast 17 000 km sõitmist, kuid on teada ka juhtum, kus jõuvanker on kuni praeguseni sõitnud 390 000 km ja silindrid on seni puurimata. Seejuures on aga iseloomustuseks asjaolu, et selle jõuvankri omanik hoolitseb oma sõiduki eest teadlikult ja asjatundlikult.

Peab aga veelkord märkima, et antud silindrikulumise mõõdud on väga üldised ja täpsemaid andmeid võib anda ainult siis, kui on täpselt teada lähemad andmed tüübi ja konstruktsiooni kohta.

Täiendavalt on vaja meeles pidada, et silindrikulumise mõõtmist on võimalik teostada ainult spetsiaalabinõudega töökojas, kus need olemas. Kodusel teel teostatud mõõtmisi ei saa võtta tõsiselt.

Kui on osutunud vajalikuks kas või ühe silindri puurimine, siis tuleb paratamatult lasta puurida kõik silindrid korraga, et säilitada mootori tasakaalu.

Silindrite puurimise ideaalseks mooduseks on silindrite nn. lihvimine arkansakividega, mis annab suurimat täpsust, kuid on seejuures väga kulukas. Meil tavaliselt praktiseeritav silindrite puurimine smirgelketaste või smirgelterade ja freesterade põhimõttel töötavate seadistega annab küll teatavaid positiivseid tulemusi, kuid need on ajutised ega võimalda saavutada üllesseatud eesmärki. A. Mere

KLUBIDE TEATEID

üle 30 külalise 10 autol Soomest

29. JUULIL kell 15.30 saabub aurikul „Ariadne“ Tallinnasse Soome Autoklubi 10 autoga ja üle 30 klubi liikmega külla Eesti Autoklubile.

Saabujate hulgas on Soome teedeminister Väinö Salovaara koos abikaasaga, Soome Autoklubi president, Helsingi linnadirektor ja olümpiakomitee juhte ins. Erik v. Frenckell, pr. ja prl. Frenckell, Soome Autoklubi I abiesimees kohtunik Yrjö Similä, klubi II abiesimees prof. Georg v. Wendt ja matka juhina Soome Autoklubi peasekretär mag. Eero Sahlberg.

Külaskäigu teevad veel kaasa: SAK juhatuse liige adv. Harald Muncck ja paruness Muncck, vabahärra Ernst von Born, assessor Hjalmar Fellmann, pr. Fellmann, ins. Harald Fyrqvist, pr. Fyrqvist, dir. Fr. Seeberg, pr. Seeberg, apteeker Vanamo perekonnaga, pr. Aline Grönberg kaasasõitjatega, Olümpiakomitee tegelased major Fr. Timgren, major Hausen, ltn. Lindgren, Soome reisibüroo dir. Robert Charpentier ja o/ü. Kaleva reisibüroo direktor Erkki Virmalia.

Soome Autoklubi külaskäigu kava

Saabuvaid Soome külalisi võtavad Tallinna sadamas vastu Eesti Autoklubi esindus eesotsas esimehe M. Puusepaga, klubi juhatuse liikmed koos abikaasadega ning matka üldkorraldaja Eesti Autoklubi liige hr. Heinrich Tann.

Pärast Soome külaliste korteritesse paigutamist järgneb kell 17.00 ühine väljasõit Piritalle, kus kell 17.30 on kohv Pirita rannarestoranis, hiljem vaadeldakse Tallinna, kuna õhtul Eesti Autoklubi annab külalistele eine „Estonias“.

Pühapäeval, 30. juulil, kogunetakse kl. 10.00 hommikul Vabadusväljakule, kust alustatakse väljasõitu Narva-Jõesu. Kl. 13.00 on peatus Kohtla-Järvel, kus on eine ja tutvumine Riikliku Põlevkivitööstusega. Varaõhtul saabutakse Narva-Jõesu.

31. juulil teostub väljasõit Narva, et tutvustada külalisi linnas vaatamisväärsuste kohtadega. Narvast jätkub matk Ranna-Pungerja kaudu Tartu, kuhu saabutakse kl. 18.30, misjärele tehakse ringkäik Eesti Rahva Muuseumis. Siis järgneb dinee „Vanemuises“ Soome konsuli dir. A. Kõva poolt.

1. augustil kl. 10.00 jätkub väljasõit Valga suunas peatusega Elva suvituskohas. Samal päeval kl. 15.00 külalised lahkuvad Valgast üle piiri Lätti, kus viibivad ringsõidul kuni 4. augustini.

4. augustil saabuvad Soome autoklubilased Laatre piiripunkti kaudu tagasi Eestisse ja jõuavad kl. 21.30 Pärnu. Pärnust, pärast sealse kuurordieluga tutvumist, jätkatakse 5. augustil sõitu Tallinna, kust järgmisel päeval külalised sõidavad koju, Soome, tagasi.

Eesti Autoklubi 15 aasta juubelipidustused Pärnus

Teatavasti k. a. augustis täitub 15 aastat Eesti Autoklubi tegevuse algusest. Ühenduses selle tähtpäevaga EAK juhatuse otsustanud 15 a. juubelipidustused pidada 26. augustil Pärnus, kus on ette nähtud ühine koosviibimine jm.



Lodge küünlad on kõikjal saadaval. Esindus ja ladu:
K/M. LIER & ROSSBAUM, Tallinn, Viru 7

Ühtaegu väljasõiduga Pärnu korraldatakse ka liikmete vaheline täpsussõidu-võistlus Tallinnast Pärnu.

O. Veldeman Poola parim

Poolas, Gdynias, toimunud rahvusvahelistel mootorrattavõistlustel Balti karikale võistles Eesti, Soome, Läti ja Poola mootorrattureid. Ringtee pikkus oli 2 100 meetrit. Võistlusi oli jälgimas 30 000 pealtvaatajat.

Võistluste tulemused olid: 250 sm³ ja 350 sm³ klassis senioridele tuli esimeseks eestlane J. Tomson (NSU) 21.17, kuna poolakas Gabrovski jäi teiseks. Sõita tuli 15 ringi. 500 sm³ klassis senioridele tuli samuti esimeseks eestlane Oskar Veldeman (NSU) rekordilise ajaga 19.17, kuna poolakas Mieloch jäi teiseks. Ka siin tuli võistlejal sõita 15 ringi.

Meeskondade võistlusel Balti karikale tuli esimeseks Poola (Mieloch, Gabrovski) ajaga 38.11, 2) Eesti (Veldeman, Tomson) 38.53, 3) Läti (Skurstens) ja Soome (Lönfors), segameeskond 40.02. Meeskonnad koosnesid kahest võistlejast, kusjuures tuli sõita 15 ringi. Individuaalselt tuli esimeseks eestlane Veldeman (NSU) päeva parima ajaga 18.40, kusjuures tema keskmiseks kiiruseks oli 101,7 km., 2) Mieloch (Poola), 3) Gabrovski (Poola), 4) Lönfors (Soome), 5) Tomson (Eesti) ja 6) Skurstens (Läti).

Esimene rahvusvaheline tähesõit autobustele

Montreux koos A. C. S'i Vaud sektsiooniga korraldas Šveitsis esimese suure rahvusvahelise tähesõidu autobustele, mis toimus 13.—16. juulini. Osa võisid võtta kõik autobused, mida kasutatakse reisijateveoks. Sõidukid olid jagatud kahte klassi — kuni 24- ja üle 24-istekohalised.

Autoga Jäämerre suplema

Euroopa ainus autotee tundraile



Nabapiir. Siit ihaldab mööduda iga automatkaja Soomes

ENAMUS Soomet külastavaid autoturiste võtab oma sihiks sõidu Põhja-Jäämere kaldale, kaugele põhjasse, Petsamosse, kus õhk on hõre nagu Alpides ja omapäraselt karge floora võlub oma erandlikkusega. Pealegi on autotee sinna kõigiti sõidetav, kuigi ei saa loomulikult loota meetreid laia asfalttee olemasolu. Seevastu kujuneb tee Petsamosse sõidu seisukohaltki huvitavaks ja ei lase milgi tingimusel tekkida igavust. Ning päralejõudjate vaeva kroonib valge jääkaru kuju, embleem, millega iga autosportlane põhjendatud uhkusega ehiv oma masinat. Eestist on seni 14 autoomanikku saanud endale „valge karu“.

Milliseid paiku läbib Euroopa ainus Põhja-Jäämerele viiv autotee pärast Rovaniemi alevis asuvat *nabapiiri*, kohta, kust algab Põhjanaba piirkond, sellest tahaksime käesolevas anda lühikese ülevaate.

Enne vääriks mainimist, et Rovaniemi alevis korraldatakse igal talvel suur karusnahkade oksjon, millele koguneb ostjaid üle kogu Euroopa. Siit algav Petsamo maantee kulgeb raudtee kõrval ida suunas. Raudteele ja maanteele ühiselt ehitatud sillad ületavad esmalt Ounaskoske ja siis Suutarinkorva („kingsepa kõrv“). Paremale jääb siis kuulud

Tuhande-järve-maa võludes (lõpp)

Tee Tampereist Hämeenlinna on samuti piiratud järvedega. Eriti kenaks osutub sissesõit Hämeenlinna. Esiteks tõmbab tähelepanu endale suurejooneline uus ehitus teisel pool järve kallast. See ei näigi tavaline järvekallas olevat. On ta ju piiratud mitme kilomeetri ulatuses hõbeläikeliste pajudega, ja nagu pärast selgub, asub seal kuulud Aulanko looduspark uue elegantse hotelliga. Teiseks — sõidan läbi avaravate ja lippudega palistatud tänavate. Hämeenlinnas on just lottade pidupäevad.

*

See on minu viimaseid matkapäevi Soomes. Veel 120 km Helsingini, ja siis kohe järgmisel hommikul laevale. Nelja päevaga sõitsin maha umbes 1300 km. Minu reisiseltsiline väike „Adler“ on niisama värskel ja erk nagu maale tulles. Suure higistamise peale olen temale ainult andnud rüübata Soome odavat bensiini. Muidu ei olnud ta esitanud mingeid nõudmisi hooldamise suhtes. Kui lihtne — nelja päevaga üks kolmandik Soomet.

Ounaskoske kõrge mägi, kust võib jaaniöö ajal näha 24 tundi päikest, mis ei looju siin üldse selle ööpäeva kestes. Samal mäel korraldatakse talviti suusatamis- ja mäelaskesportlasi, millistest võtavad osa ka paljud rahvusvahelise kuulusega talisportlased.

Siit jätkub matk umbes 26 km halvalt asustatud kohtade kaudu Vikajärve külla, kust Raudanjõe läänerannikut mööda sõidetakse umbes 48 km Raudanjõe sillale, ning seal umbes 56 km Sodankylä kirikukülla. Teekond läbib kohti, kus ei leidu peagu ühtki elamut. Siin, enne Sodankylät, tutvatakse autot transporteeriva, seda teekonda iseloomustava parvega. Sõit sellise parvega on juba iseendast teatav elamus.

Sodankyläs võib majutada, seal on ka postkontor, telefon, apteek, arst ja haigla. Vaatamisväärsuste hulka võib lugeda 17. sajandist pärilolevat kirikut.

Umbes 20 km Sodankyläst põhja poole on Sattasjõe parv, ning siis algab teekond inimestest lagedas põhjamaa „kõrves“. 45 km pärast tullakse jälle Suvanno parve juure ning siis tabab silm esimesi tundrate kontuure. Need on puudest paljad Nattastunturi tipud.

Siit alates muutuvad maastikud karmimateks ja taimeestik vaesemaks. Nähtavale ilmub suur Raututunturi, mille kõrgeim tipp on 550 m. Umbes 7 km siit asub Laanila võõrastemaja. Siin lähedal asuvaist, tundralt lähtuvaist mägi- ojadest on liiva uhtudes leitud kulda. Tee sinna pöördub vaskule mõni kilomeeter enne Laanilat.

Laanilast väljudes algab autosportlasele esimene „alpisõit“. Järsku märke tõustes ületatakse Kaunispeä tundra. Talviste lumetormide varuks on siia püstitatud teenäitajaiks kõrgeid postid. Tundralt endalt avaneb avar väljavaade tüüpilisele tundramaaastikule. Laskumine toimub järsku mäenõlvakult alla. Siit alt lähtuvad veekogud suubuvad juba Jäämerre. Metsad muutuvad taas lopsakamaiks ja peatselt — 37 km Laanila võõrastemajast alates — saabutakse Ivalosse, kuhu Rovaniemilt, nabapiirilt, alates on 295 km.

Ivalos kohtab turist kõiki euroopalikke mugavusi. Sealne hotell omab keskkütte, sooja ja külma vee ning vannitube. Külmas on loomulikult apteek ja posti- ning telegraafiasutused. Bensiini ja õli saab bensiinijaamadest. Ivalost pöörab tee pare-



Eestlased-automatkajad suplusel Põhja-Jäämeres

male. 36 km kaugusel asuvasse Inari külla pääseb vasakult, kusjuures tee peal leidub kauneid selge veega tundrajärvi ja paremal teest, erilise teenäitajaga juhutatud metsateekest mööda pääseb jalgsi mäeveeru juurde, mille sees asub suur karukoobas. Siin on nähtavasti elutsenud põhjala uhkemaid karueksemplare, sest koobas mahutab vabalt 6—7 inimest.

48 km kaugusel Ivalost, mööda Inarijärve rannikut viivat teed, asub Virtaniemi võõrastemaja võrdlematult ilusal kohal Paatsjõe kaldal. Siin on kalameestel haruldane juhus asuda püüdma põhjapoolsete vete kalu.

Edasi jätkub teekond läbi elaniketa kohtade. Nautsi võõrastemaja kohal asus endine Soome ja Vene piir. Järgnevalt Höyhenjärve ja Pitkajärve vahelisele teekonnale jõudes saabutakse kaunimatesse kohtadesse. Maastik on võrdlematult ilus.

Teel Põhja-Soome. Põhjapõder — automatkajate tavalisi „vastuvõtjaid“



Petsamo kauneid maastikke

Huvitavaimaks osutub peatus Kolttakönkäl kus avaneb suurepärase võimalus lõhepüügiks. Sealsetes koskedes leidub üle kümnekiloseid lõhesid külluses. Kolttakönkäl asub moodne hotell. Siit pääseb ka mootorpaadiga üle Norra piiri. Esmakordselt kohtab matkaja siin ka puhastverd laplasi.

Lähedal asuva Kuvernööriõie ja Kuotsjärve kaldal on taimestik ja mets oma laadilt niivõrd haruldane, et see on kuulutatud looduskaitse alla. Mahlaka taimestiku kõrval köidab matkajat kõrgeil kaljuil elav kaljukotkas, kelle pesad asuvad taevale lähedal.

Tundrail endil kasvab teatavasti vaid madalaid kääbuskaski. Tundrailt laskutakse teekonna lõpul Petsamo jõe orgu. Jõutakse Ylährostari võõrastemajja, mille läheduses asub põhjapoolseim kreeka-katoliku usu klooster. Ka siin saab püüda Petsamo jõest lõhesid. See õilis kala on siin matkajal iga-päevaseks leivaks.

Petsamo keskuseks on Parkkina küla. Seal on pank, post, telegraaf j.t. asutused, mis viib tundrate üksinduses viibinud matkaja jälle ühendusse välismaailmaga. Mööda Petsamo lahe kallast jätkub matk läbi imeilusate kohtade Trifona sadamasse. Teekonna lõpp on siiski Liinahamari, Soome sügav sadam Põhja-Jäämere kaldal. Siin tahab peagu iga matkaja kasta end vähemalt kord Jäämere lainetesse.

Käesolevas kirjeldatud teekond on pikim ja erakordseim Soomes. Teisi retki läbi lõpmata kaunite Lõuna-Soome maastikkude on kergem ja lihtsam korraldada.

T. H.



Estonia Teatteri-Ravintola

Estonian puisto 6

Ulkoilma ravintola

Kiinnostava sekä vaihteleva kabaree-ohjelma

Esiintyvät koti- ja ulkomaan artisteja

Musiikki illalla klo 9 alkaen

Päivällismusiikki klo 2-4

Viinibaari

Esiintyy unkarilainen viuluniekka

Musiikki illalla klo 1/211 alkaen

Ravintola — Yöravintola

„Dancing Paris“

Tallinn, Müürivahenkatu 2

Kabaree

Koti- ja ulkomaan artisteja

Tanssiksi

Joh. Pori orkesterineen

Kaks publiku
lemmiklokaali

Helsingis

HUNGARIA

Heikinkatu 9

- Ehtne mustlasmuusika
- Ungari köögi maiuspalad (delikatessid)
- Ungari veinid



Unioninkatu 24

- Viini muusikarestoran
- Viini köögi maiuspalad (delikatessid)
- ALL SONG orkester. Igal õhtul

„OLÜMPIAAD“

Osa KARHULA-IITTALA klaasivabriku läbimüügist läheb Soome olümpiasportlaste treeninguks. Ostes kas väärtusliku kristallvaasi, odava klaasist keeduanuma või ainult habemenoateritaja, olete ühtlasi toetanud väarikat asja

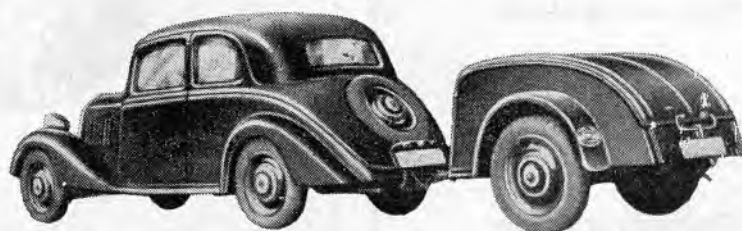
KARHULA-IITTALA klaastooted rahuldavad ka kõige nõudlikumat maitset

KARHULA - IITTALA

klaasivabrik



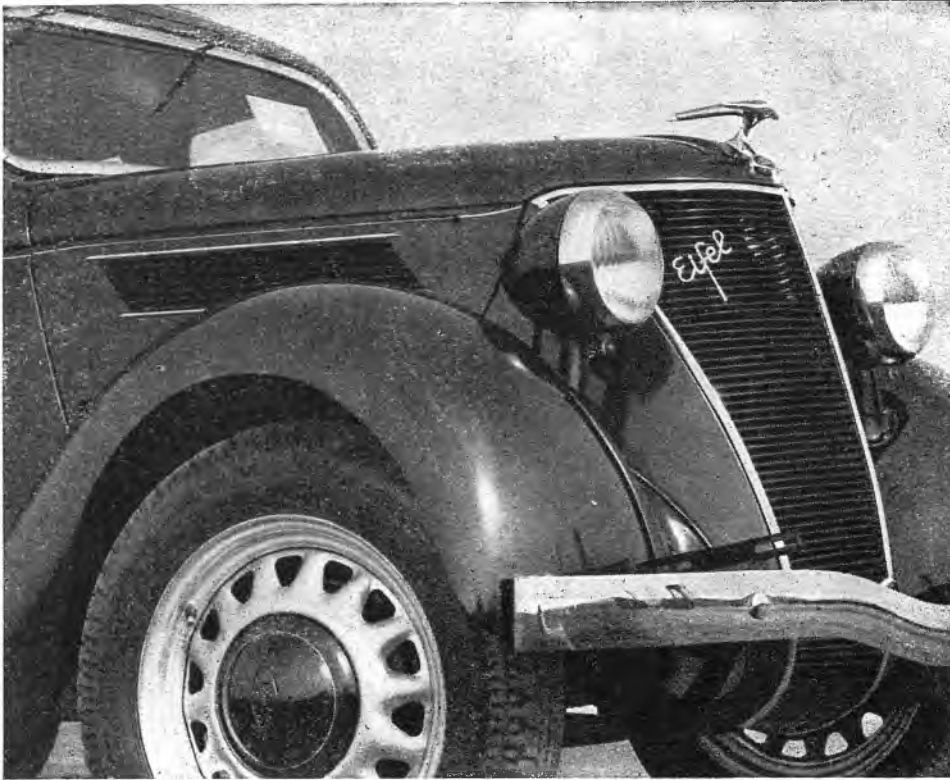
Kasutage oma jõuvankri jõudu täieliselt!



Leho Taos

Tallinn, V. Karja 12. Telefonid: 412-00 ja 413-00

HIILGAV, KOKKUHOIDLIK



4
*isiku
auto*

FORD *Eifel*



Haruldaset ruumikas 34-hj. auto. Oma tugevuse ja sõidumugavuse tõttu kõige kohasem kitsail ja halbadel teedel. Tähtsaks paremusiks - odav hind ja imekspandavalt vähene bensiinitarvitus.

Tulge meile huvitavale proovisõidule.

Täielikult Fordkvaliteet. Istmeil on rohkesti ruumi. Auto tagumises osas eriliselt suur pakiruum

VOLILINE FORD ESINDUS

A/S. MOBILE

TALLINN, PÄRNU MNT. 21, TEL. 417-50

40-
F-110

Mootori suurima võimsuse sümbol mitmes keeles!

CHAMPION SPARKING PLUGS
 ZAPALOVACI SVICKA CHAMPION
 МОТОРНИ СВЪЩИ ШАМПИОНЪ
 CHAMPION SÜÜTEKÜÜNAL
 香檳撲六
 FELI CHAMPION
 ၁၁၁၁၁၁၁၁၁၁၁၁
 BOUGIE CHAMPION
 CHAMPION TÄNDSTIFT
 GANDELE CHAMPION
 MIOTZI TEAMHON
 BUJIAS CHAMPION
 CHAMPION SVEČU
 SWIECA ZAPLONOWA CHAMPION
 CHAMPION BUJILERI
 CHAMPION SYTYTYSTULPPA
 “சுட்பிளக்” பிளக்
 CHAMPION TENDPLUGGER
 ၁၁၁၁၁၁၁၁၁၁၁၁
 CHAMPION SPARK PLUGS
 च्यानबिऑन स्पर्कब्लूक
 CHAMPION ZÜNDKERZE

* If you are curious about the identity of these various foreign languages, write the Champion Spark Plug Co., 905 Union Avenue, Toledo, Ohio, and an identifying sheet will be sent you.

Kus iganes on inimkonna huvi-
des rakendatud sisepõlemismootor, kas
maanteedel, veeteedel, õhuteedel, ta-
lundites, kodudes või tööstustes, on

Champion -

süüteküünal otsitav ja eelistatav oma
paremate omadustega ja sobivusega
igale mootorile.

Nüüdsed *sillment*-pulbrist valmista-
tud isolaatoritega küünlad väldivad
surve tekkimist ja muidki tavaliste
süüteküünalde tõttu ilmnevaid rikkeid.

Uus Champion oma

valitud *Sillimanite*-isolaatoritega moo-
dustab uue ja võrreldamatu standard-
tüübi.

Soetage Championid oma mootorile,
sest Teie võite neid usaldada!

Esindaja Eestis:

A/S. ROSENVALD & Ko

Tartu, Suurturg 8