

Auto

2. aastakäik.

Jlhub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Tegev ja vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS.

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:
Aastas (12 n-rit) kaasandega kr. 6.—
Väljamaale kr. 10.—
Üksik nr. kaasandeta 40 s.
Väljamaale kr. 1.—

Kuulutuste hind:
 $\frac{1}{4}$ lehekülj kr. 60.—
 $\frac{1}{2}$ " " " " 30.—
 $\frac{1}{4}$ " " " " 15.—

Toimetuse ja talituse:
J. Zimmermanni trükikoda
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 9-24

Nr. 3 (13)

MÄRTS

1929

S I S U.

I N H A L T.

Autoasjanduse arenemine 1928. a.
Saksa autotööstus.
Võitlusest lumega Rootsis.
Mõnd Londoni elust-olust.
Tuntuimad Inglise veoauto ja autobuse shassiid.
Kaubaveo autoliinid.
Autokinnitus.
Autol läbi Sahaara.
Bensiinimaks.
Panhard-Levassori tehased.
Chevrolet 1929. a. tüüp.
Lühemad teated.
Küsimused ja vastused.
Eesti Autoklubi teated.
Nali.

Die Entwicklung des Automobilismus im Jahre 1928.
Die deutsche Automobil-Industrie.
Bekämpfung von Schnee in Schweden.
Etwas aus dem Londoner Leben.
Die bekanntesten englischen Lastwagen- und Omnibus-
Fahrgestelle.
Automobillinien zur Überführung von Waren.
Automobil-Versicherung.
Mit dem Automobil quer durch Sahara.
Benzinsteuer.
Panhard-Levassor's Werke.
„Chevrolet“ Modell, 1929.
Kurze Nachrichten.
Fragen und Antworten.
Nachrichten des Eesti Auto-Klubi.
Witze.

Autoasjanduse arenemine 1928. a.

J. Täks.

Majanduslikult.

Möödunud aasta oli autoasjandusele võrdlemisi soodus. Autode müük terves maailmas näitas järjest tõusvat suunda, eriti veoautode alal, millede valmistus ja läbimüük tõusis veel kiiremini kui sõiduautode juures. Viimaste juures on mõnedes riikides, eriti Ameerika Ühisriikides, märgata teatavat seisakut, ehk küll üldarv suurenes. Ühisriigid on sõiduautodega juba niivõrd täidetud, et nende arvu suurenemine siin järjest aeglasemaks jääb. See asjaolu andis põhjust, et Ameerika autotööstus on hakanud pöörama suuremat tähelepanu välisurgudele. Selle hiiglakapitalidega varustatud ja võimsa majanduspoliitilise seljatagusega tööstuse vastu ei suuda Euroopa autotööstus vastu seista ja Ameerika autod tungivad järjest suuremal arvul ka Euroopa autotööstuse riikidesse. Peab ka tähendama, et autoasjanduse alal, nii tehniliselt kui ka kaubandus-

likult, on Ameerika Euroopast kaugel ees. Ameerika on suutnud massilist autovalmistust läbi viia ja seetõttu on Ameerika autode hinnad, ühesuguse headuse juures, märksa odavamad kui Euroopa vabrikute omad. Ainult raske-veoautode alal on mõned Euroopa riigid Ameerikaga võrreldes enam võistlusvõimelised.

Ka meil Eestis on autode arv järjest tõusnud. 1. jaanuaril 1928. a. oli meil 1060 sõiduautot ja 587 veoautot. 1. jaanuaril 1929. a. seevastu 1500 sõiduautot ja 670 veoautot. See tähendab 41,5% tõusu sõiduautode ja 14,1% tõusu veoautode juures.

Tähelepanuväärt suurt tõusu võib näha just taksoautode alal. Nende arv on linnades tõusnud suuremaks kui see meie oludele vastab ja see kujuneb meie rahvamajandusele kahjulikuks. Ainukeseks abinõuks oleks siin, kui linnavalitsused välismaa linnade eeskujul hakkaksid piirama nende arvu. Praegu on, näiteks, Tallin-

nas võrreldes rahvaarvuga rohkem taksoautosid kui Berliinis, vaatamata sellele, et Berliinis taksoautosid suhteliselt enam tarvitatakse kui meil Tallinnas, kus hariliku kodaniku sissetulek nii väike, et sellest kaugeltki ei jätku sarnase „luksuse“ tarvis, nagu seda on sõit taksoautoga.

Autobuseliikumine näitab kõikjal välisriikides suurenemist. Ka meil võib seda panna tähele ehkki õige väikesel määral. Takistuseks on meie viletsad teolud ja asjaolu, et meil võrdlemisi suur osa reisijate vedu sünnib veoautodel. Need veoautod, mis kõiksugu juhuslikke vedusid toimetavad, võtavad ühes kraamiga ka reisijaid kaasa, vedades sellisel teel reisijaid odavamini kui kindel autobuseliin seda teha suudab. Need veoautod liiguvad juhuslikult, heade teelude juures, turu- ja muudel elavama liikumisega päevadel, kuna halva tee ajal need puuduvad. Siin tuleks mõjuvamaid abinõusid tarvitusele võtta, et korrapäraste autobuseliinide töötamist võimaldada, mis reisijaid kindla sõiduplaani ja kindla tasu eest edasi toimetavad, kuna vastasel korral korrapärane autoühendus võib lonkama jääda.

Tehniliselt võis panna tähele järgmist suunda:

Sõiduautode juures on märgata, et uemad tüübid on järjest *mugavamad* kui endised. Siin on annud selleks põhjust asjaolu, et auto ikka enam ja enam on kujunenud majanduslikult tarvilikuks sõiduriistaks, mida tarvitavad kõiksugused seltskonnakihid. Ka on auto tehniliselt juba võrdlemisi küllalt täiuslik, et siin põhjapanevaid muudatusi järsku võiks teha, vaid vabrikud katsuvad omavahelises võistluses alatasa autosid mugavamaks teha.

Praegu ei ole hariliku sõiduauto juures hinnatav mitte selle suurim kiirus, kas see 100 või 150 km/tunnis, see harilikku autotarvitajat ei huvita. Tähtis on vaid selle sõidu paindumus, suur kiirendus, vastupidavus, korralik väljanägemine ja mugavus. Auto paindumus on praegu tähtsamad auto omadusi. Harilik autotarvitaja nõuab autot, mille käike tuleb võimalikult harva vahetada, mis ka keskmisest tõusust viimase käiguga — otseühendusel — üles läheb ja millega otseühendusel ka tasa, jalakäija kiirusega, võib sõita. Need suurenenud nõuded on viinud kuuetsilindrilise mootori esikohale, sest neid võib täita ainult vähemalt kuue tsilindriga mootor.

Kuuetsilindrilisel mootoril on võrreldes neljatsilindrilisega järgmised paremused: ta on märksa painduvam, käik on tasasem, kiirendus on suurem ja kiiruse juurevõtmine sünnib elastilisemalt, läheb kergemini käima, bensiinitarvitus on ühesuguse veovõime juures väiksem — asjaolud, mis auto tarvitamisel suure tähtsusega. Pisut keerulisem ehitus, mis kahe tsilindri juuretulekust tingitud, ei sünnita tegelikult mingisuguseid raskusi ega tähelepanavat korrashoju enamkulu. Ka kuuetsilindrilise mootoriga auto hinnavahe, võrreldes neljatsilindrilisega, on väike. Tegelikult annavad Ameerika autovabrikud uue kuuetsilindrilise tüübi peaaegu sama hinnaga, mis maksis endine neljatsilindriline. Ka odavamad tüübid (Chevrolet) on juba kuuetsilindrilise mootoriga varustatud, isegi kaheksatsilindriline, mis veel painduvam, on järjest levimas.

Sedasama võib öelda ka kergeveoautode ja autobuste kohta. Veoautode juures kuni 1½ tonni kandjõuga on võetud Ameerikas peaaegu üldiselt kuuetsilindriline mootor tarvitusele.

Autobuste jaoks on kuuetsilindriline mootor eriti Ameerikas ka üldine. Siin tuleb kuuetsilindrilist tin-

gimata eelistada, kui soovitakse, et autobus vastaks praeguse aja nõuetele.

Raskeveoautode juures on neljatsilindriline mootor veel ülekaalus, ehkki Ameerikas ja osalt ka Saksa maal juba võrdlemisi palju tüüpe on siirdunud kuuetsilindrilise peale. Siin ei ole sõiduautode ja autobuste kohta nii tähtsad nõuded — nagu suur sõidu elastilisus — nii olulised, eriti veel siis, kui liikumise tihedus on väike nagu meil.

Mootori üldine ehitus.

Mis puutub mootori suurusse, siis on tarvitatavad tüübid 2,5—3,5-liitrilise tsilindrimahuga. Mis alla selle, see on väikeauto. Meie oludes, kus tänavate ja maanteed seisukord on vilets, on alla 3-liitrilise tsilindrimahuga mootor 4—5-istmelise auto tarvis nõrk, ehkki välismaade headel teedel on 2,5-liitriline auto juba küllalt võimas.

Üldiselt võib uute tüüpide juures panna tähele suunda mootori võime suurendamiseks. Kõigi enamtuntud autotüüpide juures (nagu Chevrolet, Ford, Citroen jne.) on tsilindritemahu ja seega mootori võime suurendatud. Siis on saavutatud võime suurenemist ka mootori põlemisruumi parema ehitusega ja survetakti surve ning tiirude arvu suurendamisega.

Edasi võib paljude tüüpide juures panna tähele vältvõlli paremat väljabalanseerimist ning raamlaagrite pinna suurendamist, ehk küll kuuetsilindriline mootor oma tööviisi poolest võimaldab täielikumalt liikuvate osade väljabalanseerimist, mis omakorda suurendab ka mootori eluiga.

Määrimisel on *surve-süsteem* ühes õlifiltriga leidnud ikka enam ja enam poolehoidu. Iga moodne auto on praegu õlifiltriga varustatud, kuna see võimaldab võrdlemisi suurt määrdetuleku kokkuhoidu.

Gaasistajate ehituses on vähemate täienduste kõrval tähelepanu osaliseks saanud hiljuti turule ilmunud *tank-gaasistaja*.

Üksikosade ja abiseadete asetuses võib panna tähele kergemat juurepääsu võimaluse loomist. Senini võis veel tihti näha autosid, kus magneeto katkestajat tuli peegli abil vaadata, kuna muidu ei pääsenud sinna juure vaatama.

Mis süütesüsteemi puutub, siis on eriti sõiduautode juures, *akkumulaatori* abil *süütamine* järjest levinud, kusjuures suurematel mootoritel üksikutel juhtudel iga tsilindri tarvis on nähtud ette kaks küünalt. Raskeveoautode juures eelistatakse veel kõrgepinge-magneeto süüteseadet, ehkki Ameerikas ka paljud raskeveoautod akkumulaatori-süüteseadega on varustatud. Uuemate autobuste juures on tihti kaks iseseisvat süütesüsteemi — magneeto ja akkumulaatori abil, et ühe rikkiminekul ei tuleks sõidus takistusi.

Mootori jahutamine pumba abil on juba üldiselt võetud tarvitusele. Ainult üksikud firmad (Renault, Morris, A. E. G. jne.) ei ole suutnud loobuda termosüfooni-süsteemist. Kuid arenemine näitab, et ka need oma uute tüüpide juures sellest põhimõttest enam kinni ei pea. Näiteks, Renault viimane 8-tsilindriline tüüp on juba pumbajahutusega. Mõnede tüüpide juures võib leida jahutaja kinnitamist mootori külge. See kinnitusviis paistab otstarbekohane olevat, et jahutajast alusraami raputusi võimalikult eemal hoida.

Sidur ja käigukast.

Mis puutub sidurisse, siis on *ühe-ketta* tüüp järjest levinud, tõrjudes koonus- ja lamellisiduri tahaplaanile. Tegelikult on ühe-ketta tüüpi sidur ka otstarbekohane — ta on lihtne ja nõuab vähe korrashoju kuni ketas on kulunud ning uue vastu tuleb vahetada.

Käigukasti ehituses on märgata selle ühendamis mootoriga, ehk küll veel terve rida vabrikuid eelistavad mootorist lahusolevat käigukasti, põhjendades seda seega, et juurepääs on siis hõlpsam. Siin peab täheandama, et mootoriga ühendatud käigukastil on oma paremused ja kui see hästi ehitatud, on sellele juurepääs ka võrdlemisi hõlbus. Suurt tähelepanu näikse pandavat käigukasti müra vähendamisele. Peab ütleva, et uuemad hästiehitatud käigukastid töötavad võrdlemisi tasaselt. Seda on saavutatud hammasrataste parema väljatöötamisega, jämedamate ja lühemate võlvide tarvituselevõtmisega, mis on asetatud rull- või kuullaagritele. Tsilindrite arvu suurendamisega ja sellest tingitud enam ühetaolise pöördemomendi tõttu on võimalik siduri ja käigukasti ülekande seadeid nõrgemini ehitada, mis omakorda vähendab nende müra ja teeb nende käsituse kergemaks. Tähelepanu äratav veel „kiirkäigu“ käigukastide tarvituselevõtmine üksikute tüüpide juures, mis võimaldab kaks otseühenduse käiku. See võimaldab mootori jõudu paremini kasutada ja seega küteteine kulu vähendada. Selle puudusena võiks nimetada, et ta on veel märksa kallim kui harilik käigukast.

Udusena võiks veel nimetada *automaat-sidurit*, kus käikude vahetus automaatselt sünnib tüürrattal aegsasti järgmise käigu tellides ja siis tarbekorral sidurile vajutades. Sel automaat-siduril on samuti oma paremused, kuid selle praegune ehitus on veel võrdlemisi keeruline ja sealjuures ka võrdlemisi kallis.

Tagumise silla kinnitamisest on Hotchkissi süsteem näidanud rahuldavaid tagajärgi ja on järjest levinud.

Pidurid. Auto keskmise kiiruse järjekindel suurenemine on tarviduse loonud heade pidurite järele. Praegu on varustatud uuemad sõiduaudod kõik *neljaratta-piduriga*. Kusjuures jalgpidur töötab kõigi nelja ratta peale, käsipidur kas ainult tagumistele ratastele või paremate autode juures samuti nelja ratta peale. Sarnane neljarattapidur võib auto 40-kilomeetrilise tunnikiruse juures ka 6—7-meetri järele seisma jätta. Alguses, kui neljaratta-pidurid võeti tarvitusele, sündis jala- või käejõu ülekande piduriseadele lihtsalt hoo- vade ja ühenduskangide abil. Praegu on paremad autod juba varustatud n.n. *servo-piduriga*. Siin ei sünni pidurdus juhi jala- või käejõuga, vaid selleks kasutatakse kas mootori- või auto edasilikumise jõudu: jala- või käejõud paneb siin piduri ainult töötama. Seetõttu on servo-piduriga töötamine õige kerge, kuna muidu hariliku ülekande juures, nelja ratta pidurdamine nõuab juhilt võrdlemisi suurt jõudu. See asjaolu on eriti tähtis daamide juures, kes muidu igakord lihtsalt ei jaksa kiiresti autot pidurdada.

Neid servo-pidureid ei tule vahetada harilikkuude hüdrauliliste piduritega, kus õli või muu vedelik on lihtsalt ühetaolise jõu ülekandeks ratastele ja kus pidurdamine sünnib ikka juhi jala- või käejõul.

Servo-pidureid on tarvitusel mitmet tüüpi: hüdraulilisi, õhu-, vakuum- ja mehaanilisi piduriseadeid. Esimeste juures saab jõudu edasiandev vedelik või õhk mootorilt ümberaetava pumba või kompressori abil

kokku surutud; vakuumpidur saab harilikult jõudu mootori imemistorust, kuna mehaaniline servo-pidur (Renault) saab jõudu auto edasilikumise jõust, seega mootori töötamisest mitte olenedes.

Shassi määrimisel on teinud *kesk-määrdesüsteem* suuri edusamme ja on järjest suurema arvu tüüpide juures tarvitusele võetud. Teoreetiliselt on see määrdesüsteem väga hea, kuid tegelikult ei tööta see igakord hästi. Paremate autode juures võib praegu seegi pärast leida korralikult töötavaid ja vastupidavaid kesk-määrdeseadid.

Kummide alal on sõiduaudode juures *ballon-kummid* peaaegu üldiselt tarvitusele võetud ja nimelt ilma vulstita cord-kummid. Uuemat tüüpi lahtikäivad felged on traataärega kummide vahetuse juba küllalt lihtsaks teinud. Veoaudode ja autobuste juures on kõrge- surve-kummid ikka veel enamuses. Veoaudode juures võib panna tähele, et õhukummide tarvituselevõtmine järjest suureneb. Ameerikas ja Saksamaal on veoaudod, välja arvatud õige rasked — üle 3½ tn. kandejõuga — peaaegu üldiselt õhukummidel. Inglismaal, näiteks, läheb see üleminek kaunis aeglaselt ja kauget suurem osa veoautosid, välja arvatud kerged ½—1 tonnilised kiirveoaudod, on täiskummidel. Ka suurem osa Londoni ja Pariisi autobusi on täiskummidel või jälle n.n. poolpneumaatilistel kummidel. Saksamaal ja Ameerikas on siirdunud autobused viimasel ajal ka linnades juba õhukummidele.

Karoserii ehituses on *terasplekk-karoseriid* üldist tarvitamist leidnud. Varemalt nendele karoseriidele omaseid puudusi võib kõrvaldatuks lugeda. Terasplekk-karoseriide kõrval jääb painduv Weymanni—karoserii veel siiski püsima. Praegu valitseb liikumist *kin-nine auto*. Lahtist autot võib pidada ainult see, kellel mitu autot olemas. Ka meil Eestis on nõudmine kin-niste autode järele tõusmas. Kuna on selgusele jõutud, et see on palju otstarbekohasem. Võrdlemisi suur nõudmine on ka allalastava katusega kinniste ja kahestmeliste, cabriolet-tüüpi autode järgi.

Autode värvimiseks tarvitatakse peaaegu üldiselt vastupidavat nitrotselluloos-lakki.

Autobused. Kõige nõuetavamad ja ka otstarbekohased tüübid välismaal on 26- kuni 32-istmelised autobused. Autobuste kered ehitatakse järjest mugavamad. Paremad välismaade autobused näevad seest välja vast uhkemad kui raudtee teise klassi vagunid ja sellest on ka tingitud selle liikumisabinõu kiire levimine. Uudisena võiks nimetada kaugesõidu (üle 100 km) ja magamisautobuste laiemat tarvituselevõtmist.

Meil Eestis edeneb arenemine sel alal kaunis aeglaselt. Tähtsaim takistus on siin meie halvad teelud ja teiseks on meil liikumine üldse kaunis hõre. Rahvas, eriti maal, on ikaldusaastate tõttu jäänud võrdlemisi vaeseks ja see vähendab veel omakorda liikumist. Kolmas asjaolu on, nagu kirjutise alguses tähendatud, autobuseliinide terav võistlus veoaudodega ja mis ka osalt seletatav seega, et meie rahvas on üldiselt nii vaene, et talle ka autobus tundub veel liig kalli sõiduriistana.

PROPELLERIGA AUTO PRANTSUSMAAL.

Pildil kujutatud kahestmeline propelleriga auto on Prantsusmaal valmistatud ja on varustatud kahetsilindrilise õhujahutuse mootoriga. Tsilindrite läbimõõt — 3,5", kolvi käik — 4,7". Sarnaste autode liikumine on Prantsusmaa teedel lubatud, kui propelleri läbimõõt ei ületa auto laiust ja propeller on tarvilise kaitsega varustatud.



Saksa autotööstus.

Kirjutanud „Autole“ tsiviilinsener ja dipl. kaupmees
Joachim Fischer — Görlitz (Saksamaal).

Eesti kui turg:

Ameerika autotööstus valmistab tänapäevil seeriate viisi nii palju sõidukeid, et neist ei jatku ainult siseturu nõuete rahuldamiseks, vaid mõnede sõidukitüüpide üleproduktsooni tõttu vajavad need autotüübid püsivat turgu väljaspool Ameerikat. Nii asutasid autovabrikud paljudes Euroopa riikides montaažtöökodasid ja vabrikute osakondi ja nendele tehti ülesandeks intensiivse ning mõjurikka müügi- ja reklaamiorganisatsiooni toetusel luua müügi- ja reklaamiorganisatsioonid Euroopa riikides. Seetõttu seisab euroopa autotööstus suurte raskuste ees, olles sunnitud võistlema oma huvide pärast ameerika tööstusega, kuigi tal puudub võimalus töötada hiiglaproduktsooni arvudega ja suureserialiste produktsooni-meetoditega. Siin olgu tähendatud, et eriti saksa konstruktorid ja tööstusejuhid on mõistnud luua autotüübi, mis eriti vastab Euroopa nõudmistele ning eduga võib siin konkureerida ameerika tööstusega. Oleme kord juba „Auto“ lehekülgedel kirjeldanud huvitavamaid saksa vabrikute meetodeid ja täna tahame ainult veel kord meele tuletada ja kokku võtta üksikute konstruktsioonide paremusi ja saksa autotööstuse edu viimastel aastatel.

Eesti on üks nendest maadest, mis seni võrdlemisi vähe on seisnud saksa tööstuse mõju all. Siin on jälle ameeriklane, kes osava reklaami ja odavusega peanõudmise sõidukite järele katab. Need odavad sõidukihinnad ei tähenda alati kokkuhoidu, sest väljaminekud nende korrashoidmiseks ei ole sagedasti sugugi tühised ja vabrikud tihti teenivad palju ka üksikute osade müügi- ja müügituru, kui nad juhivad väsimatu energiaga tänapäeval reklaamiabinõudega tarvitajate tähelepanu moodsamate saksa konstruktsioonide paremustele. Selleks pole vaja sugugi karjuvat reklaami, vaid tuleb propageerida rahva ja maa iseloomule vastavalt asjalikult ning veenvalt.

Saksa autotööstus 1928. a.

Meilegi ei taha siin eestlastele öelda: ostke saksa autosõidukeid, et paraneks euroopa ja mitte ameerika autotööstus, vaid: ostke saksa sõidukeid, sest need on ökonoomsemad. Suuremas saksa autoasjanduse ajakirjas „Motorwelt der allgemeinen deutschen Automobilclubs“, München, olen katsunud seda põhjendada aastakokkuvõttes, nagu allpool järgneb:

Veel paari aasta eest oli ameerika sõidukitel omadusi, mida vaevalt võisime leida ühegi euroopa mudeli juures. Reklaam toonitas alati mürata töötamist, elastilisust ja ameerika sõidukite suurepärase kiirendust. Sõnad olid valitud nii veenvalt, et täiesti unustati, et neid omadusi võis tookord saavutada ainult suurte



Tuntud Büssingi vabriku autobuse shassi Gredé (Kassel) kerega.

Die Deutsche Automobil-Industrie.

Ziviling. und dipl. Kaufmann Joachim Fischer
Görlitz. (Deutschland).

Estland als Absatzgebiet:

Die amerikanische Automobilproduktion ist heute auf so grosse Serien eingestellt, dass sie nicht nur den eigenen Bedarf voll und ganz decken kann, sondern vor allem bei einigen Wagentypen eine Überproduktion besitzt, die eine ständige Absatzerweiterung in außer-amerikanischen Ländern verlangt. So haben Fabriken in vielen europäischen Ländern Montagewerkstätten und Zweigfabriken errichtet und diese haben die Aufgabe, unterstützt durch eine intensive und wirkungsvolle Verkaufs- und Reklameorganisation, alle europäischen Länder zu bearbeiten. Hierdurch steht die europäische Automobil-Industrie vor der großen Schwierigkeit, den Konkurrenzkampf mit Erfolg aufzunehmen, trotzdem sie nicht in der Lage ist, mit den Riesenproduktionsziffern und Groß-Serien-Produktionsmethoden der amerikanischen Fabriken zu arbeiten. Hier hat es nun, wie wir noch sehen werden, besonders der deutsche Konstrukteur und Betriebsleiter verstanden, einen Autotyp zu entwickeln, der für die europäischen Verhältnisse besonders geeignet ist und so mit Erfolg in Europa und mit den amerikanischen Fabriken konkurrieren kann. Über die interessanten Fabrikationsmethoden in den deutschen Fabriken haben wir an dieser Stelle bereits berichtet und wollen heute kurz auf die Vorzüge der Konstruktionen und die Erfolge im letzten Jahre hinweisen.

Estland ist noch eins der Länder, das bisher von den deutschen Fabriken verhältnismässig wenig bearbeitet wird. Hier ist es wieder der Amerikaner, der durch seine große Werbetrommel und die Billigkeit der Wagen den Hauptbedarf deckt. Diese billigen Wagenpreise sind häufig gar keine Ersparnis, da, wie wir das noch sehen werden, die Betriebskosten oft keineswegs gering sind und die Fabriken an den Einzelteilen viel verdienen. Die deutsche Automobil-Industrie findet hier ein gutes Arbeitsfeld, da bei einer Bevölkerung von 1.300.000 nur etwa 2.000 bisher ein Automobil besitzen. Hier können die deutschen Fabriken ein neues Absatzfeld schaffen, wenn sie immer wieder mit der Intensität der heutigen Reklamemittel auf die Vorzüge der modernsten deutschen Konstruktionen — die ja unverkennbar sind — hinweisen. Notwendig ist hierzu nicht etwa eine schreiende Reklame, sondern der Mentalität des Landes entsprechend eine Werbung durch überzeugende Sachlichkeit.

Der deutsche Autobau 1928:

Auch wir wollen an dieser Stelle dem Estländer nicht sagen, kauft deutsche Wagen, damit die europäische Automobil-Industrie und nicht die amerikanische gesunden kann, sondern, kauft deutsche Wagen, weil sie wirtschaftlicher sind. In der größten deutschen Au-



Unt tüüpi Selve auto Voran'i süsteemi ederataste veoseadega.



Neander mootorratas terasplekk-raamiga.

mootorigega, mis töötavad väikese tiirude arvuga — ning seetõttu rahulikult — ja tarvitavad palju küteteaineid. Euroopa ja eriti saksa sõidukitel olid seevastu relatiivselt väikesed mootorid, mis pidid töötama suure tiirude arvuga, et saavutada küllaldast töövoimet. Küteteainete tarvitus oli siin tunduvalt väiksem. Mõlemad konstruktsioonid olid tõepoolest Euroopa olude jaoks ebakohased ja oli vaja kasutada mõlemate sõidukitüüpide juures saadud kogemusi ja nende ühendamise abil luua tõelik Euroopa autotüüp, nagu neid ehitavad praegu kõi suuremad saksa vabrikud. Kestvate katsete abil, pealtnäha tühiste osade hoolika kujundamise teel, on nüüd korda läinud luua sõiduk, mille mootor töötab suure kasulikkusega ja peale selle omab veel need väljapaistvad ameerika masinate omadused, mida nimetatakse eelpool. Ameerikas oli arenemine samasugune, ka seal tunnustati euroopa tüüpi paremusi ja katsuti kasulikkuse tõstmiseks uemate mudelite juures kasutada kogemusi.

Need lühikesed seletused näitavad selgesti, et täiesti vale oleks alati väita, et üks konstruktsioon on just see ainuõige. Kahjuks seisab välismaa peaaegu alati vaatepunktis, et maksab kõnelda ainult kodumaa tööstusest ja tema edust, ja unustab seejuures, et teiste maade kogemused on oma konstruktoritele palju kaasa aidanud. Katsume seepärast olla võimalikult objektiivsed, tunnustada välismaa edusamme ja kui siski veel tüübilised saksa konstruktsioonid omavad erilisi omadusi, siis on sellel palju suurem tähtsus, kui ülejäänud maailma kogemuste väiklasel ja ühekülgsel tähelepanemata-jätmisel.

Ütlesime juba, et eriti just saksa konstruktor on kaasa aidanud euroopa autosõiduki tüüpi loomisele ja



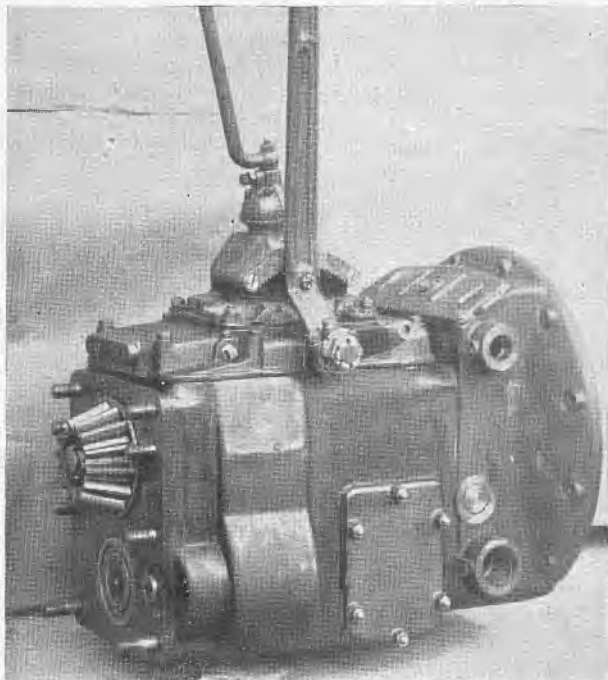
Kaheksasilindriline Rõhr auto õõtsuvalt ühendatud ratastega.

tomobil-Fachzeitschrift der Motorwelt der Allgemeinen deutschen Automobilclubs München, habe ich das in einer Jahresbilanz, wie folgt, zu beweisen gesucht:

Noch vor einigen Jahren besaß der amerikanische Wagen Eigenschaften, die wir bei kaum einem europäischen Modell finden konnten. Die Rklame betonte immer wieder die Geräuschlosigkeit, Elastizität, und das hohe Anzugsmoment der amerikanischen Wagen. Die Worte waren oft soüberzeugend, dass man ganz vergass, dass diese Eigenschaften damals nur mit großen Motoren erreicht werden konnten, die mit geringen Drehzahlen — und daher ruhig — und hohem Brennstoffverbrauch arbeiteten. Die europäischen und besonders die deutschen Wagen besaßen im Gegensatz hierzu relativ kleine Motoren, die hochtourig arbeiten mußten, um eine genügende Leistungsfähigkeit zu erzielen. Der Brennstoffverbrauch war hier bedeutend geringer, ebenso die Steuer. Beide Konstruktionen waren im Grunde genommen für die europäischen Verhältnisse ungeeignet und es galt die Erfahrungen an beiden Fahrzeugtypen zu verwerten und durch ihre Vereinigung den wirklich europäischen Typ zu schaffen, wie ihn heute alle führenden deutschen Fabriken bauen. Durch ständige Versuche, durch sorgfältige Gestaltung der scheinbar unbedeutendsten Teile, ist es jetzt gelungen, einen Wagen zu konstruieren, dessen Motor mit hoher Wirtschaftlichkeit arbeitet und trotzdem die berühmten Eigenschaften der amerikanischen Maschinen, die wir oben genannt haben, besitzt. In Amerika war die Entwicklung ähnlich, auch hier erkannte man die Vorzüge des europäischen Typs und suchte zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bei den neuesten Modellen die Erfahrungen zu verwerten.

Diese kurzen Ausführungen zeigen wohl am deutlichsten, dass es völlig falsch wäre, immer nur zu behaupten, dass eine Konstruktion die einzig richtige ist. Leider steht das Ausland beinahe immer auf dem Standpunkt, dass es nur für die einheimische Industrie und ihre Erfolge spricht und dabei vergisst, dass die Erfahrungen der übrigen Länder den eigenen Konstrukteuren außerordentlich geholfen haben. Wir wollen darum versuchen, möglichst objektiv zu sein, die Erfolge des Auslands anzuerkennen und wenn dann noch die typisch deutschen Konstruktionen besondere Eigenschaften besitzen, so hat das eine viel größere Bedeutung, als wenn man in kleinlicher, einseitiger Einstellung der Erfahrungen der übrigen Welt unberücksichtigt ließe.

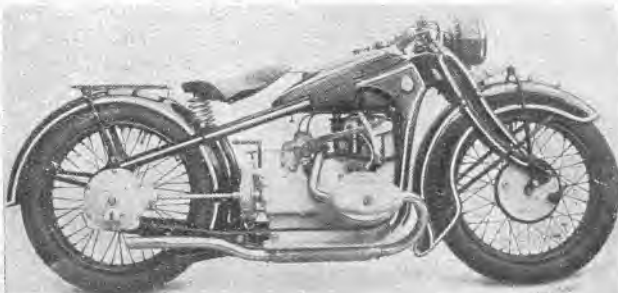
Wir hatten schon gesagt, dass besonders der deutsche Konstrukteur den typisch europäischen Kraftwagen gefördert hat und wir wollen uns nun kurz mit den wichtigsten Einzelkonstruktionen nicht nur im Autobau, sondern auch im Motorradbau und auf dem Gebiet der Zubehörfabrikation beschäftigen. Im Voraus kann noch betont werden, dass sich alle deutschen Konstruktionen im Gegensatz zu vielen — selbst der neuesten ausländischen Erzeugnisse durch eine Eigenschaft auszeichnen, nämlich durch ihren äußerst klaren und organischen Aufbau. Noch vor Jahren fanden wir häufig Aggregate, die unklar, unorganisch und unübersichtlich waren, während der Deutsche immer versucht hat, die Einzelteile so zu formen und zusammenzufügen, dass die Gesamtkonstruktion eine Einheit bildet und zwar ist das nur zu erreichen, wenn man mit allen Mitteln versucht, alle Formungen und Linienführungen zu vermeiden, die nicht funktionell begründet sind. Erst auf diese Weise ist es ganz allmählich möglich, den Idealtyp zu schaffen, der völlig zweckmässig und damit auch schön ist. Der Weg bis zum Idealfahrzeug



Friedrichshafeni hammasrattavabriku käigukast.

seepärast kirjeldame allpool lühidalt tähtsamaid üksikuid konstruktsioone, mitte ainult autoehituses, vaid ka mootorrataste ehituses ja nende abiosade valmistamise alal. Võime juba ette tähendada, et kõik saksa konstruktsioonid, vastandina paljudele, ka kõige uuematele, välismaa saavutustele paistavad eriti silma oma äärmiselt selge ja orgaanilise ehitamisviisi poolest. Veel aastaid tagasi leidsime sagedasti aggregaate, mis olid ebaselged, ebaorgaanilised ja ülevaateta, kuna sakslane on alati katsunud üksikuid osi nii vormida ja kokku seada, et kogu konstruktsioon oleks ühtlane, ja seda võib saavutada ainult siis, kui kõikide abinõudega katsutakse eemaldada kõiki väliskujusid ja välisjooni, mis masina ülesandeist olenevalt pole põhjendatud. Ainult sel viisil on aegamööda võimalik luua ideaaltüüp, mis oleks täiesti otstarbekas ning ühtlasi ka ilus. Tee ideaaltüübile on loomulikult õige pikk, sest et täitsa otstarbekohane ehitamine on ainult siis võimalik, kui iga osakest võib luua konstruktsiooni mõttes täiuslikuna. Et just saksa konstruktor on katsunud rahulikus arengus kõikidel aladel luua neid eeltingimusi, näitasid kõige paremini normaal- ja erikonstruktsioonid Berliini autonäitusel.

Sõiduautod: Just saksa sõiduautode juures näeme kõige selgemini kõikide osade orgaanilist ehitusviisi ja lihtsust. Nii saavutatakse üldkonstruktsiooni vormi-ilu. Kõige moodsamate saksa karosseriide juures leiame õigusega vormide kohanemise rahvusvahelisele maitsele, aga ka siin osati eemaldada iga mittevajalist liini,



750 sm³ tsilindrimahuga „Bayrische-Motorenfabrik“ mootorratas. Jõu ülekannet kardaanvõlli abil.

ist natürlich noch ein sehr weiter, denn ein völlig zweckmässiger Aufbau ist erst dann erreichbar, wenn jedes Teilchen in konstruktiver Vollkommenheit geschaffen werden kann. Daß gerade der deutsche Konstrukteur versucht, in ruhiger Entwicklung auf allen Gebieten diese Voraussetzungen zu schaffen, haben die Normal- und Sonderkonstruktionen der Berliner Ausstellung am deutlichsten gezeigt.

Personenwagen: Gerade bei den deutschen Personenwagen erkennen wir den organischen Aufbau und die Einfachheit aller Teile. Daraus ergibt sich die Formschönheit der Gesamtkonstruktion. Bei den modernsten deutschen Karosserien finden wir mit Recht eine Anpassung der Form an den internationalen Geschmack, aber man hat es hier verstanden, jede unnötige Linie fortzulassen, um dadurch ganz besonders schöne Modelle zu entwickeln. Wir erwähnen nur die in allen Ländern bekannten Wagen von Horch, Mercedes-Benz, Brennabor und den neuen Selve-Vorderräderantriebswagen, den wir in der Abbildung sehen. Auf die Eigenschaften der modernen Wagen nach dem Vorangegangenen nochmals einzugehen, ist im Rahmen dieses Überblicks nicht nötig. Immer wieder finden wir Einfachheit, Klarheit und daraus ergibt sich die geringnötige Pflege und die Wirtschaftlichkeit der Gesamtkonstruktion. Ganz besonders überraschend ist die Verbesserung der Fahreigenschaften bei den neuesten Modellen, so z. B. durch das geniale einfache Schnellganggetriebe von Maybach, dessen Schaltvorgang ohne Kupplung weich, schnell und elastisch vor sich geht. Durch dieses Getriebe wird der Motor außerordentlich geschont und der Wagen läuft bei einem Tempo von weit über 100 Stunden-Kilometer völlig geräuschlos. Nicht weniger wichtig ist der neue Kupplungsautomat der N. A. G. Berlin, der das Fahren buchstäblich zu einem Kinderspiel gemacht hat. Durch die Elastizität des modernen 6-Zylindermotors ist sogar bei der Qualität dieser einfachen automatischen Kupplung ein Schalten im Normalbetriebe überhaupt nicht mehr nötig.

Der Amerikaner verfügt über viele und gute Autostrassen. In Europa kann man das keineswegs behaupten und darum muß bei uns auf die Fahrstabilität besonderer Wert gelegt werden. Darum sind von deutschen und auch anderen europäischen Konstrukteuren die modernen Wagen mit Schwingachsen entwickelt worden. Wir nennen nur den neuen Achtzylinder von Röhr, bei dem alle vier Räder (also nicht nur die angetriebenen Räder) für sich schwingen. Der Wagen liegt darum auch auf schlechten Strassen fest, ruhig und sicher. Eine bedeutende Verbesserung der Fahrstabilität ist dadurch möglich, dass man nicht die Hinterräder, sondern die Vorderräder antreibt. Alle Vorderräderantriebskonstruktionen der Welt haben verschiedene bedeutende Nachteile, entweder sind sie sehr kompliziert oder sie arbeiten nicht unbedingt betriebssicher. Dass hier ohne jede Übertreibung der deutsche Konstrukteur Vorbildliches geleistet hat, beweist die Tatsache, dass der einzige wirklich im Serienbau bewährte Vorderräderantrieb der Voran-Automobil A./G. Berlin nicht nur in verschiedenen deutschen Personen-Lastwagen und Omnibussen serienmässig eingebaut wird, sondern auch bei allen elektrischen Fahrzeugen der Schweizer Fabrik Oerlikan. Außerdem hat die Londoner Omnibusgesellschaft vor kurzem ein Versuchsfahrgestell mit diesem Antrieb bestellt und auch die Pariser Gesellschaft zeigt großes Interesse hierfür. Diese wenigen Beispiele zeigen wohl am besten die Be-

et seeläbi luua eriti ilusaid mudelid. Tuletame ainult meele igalpool tuntud sõidukeid, nagu Horch, Mercedes, Benz, Brennabor ja uus Selve eesratasteveoga sõiduk, nagu näeme pildil. Moodsate sõidukite omadusi pärast eelpooltoodud veel kord kirjeldada ei ole selle ülevaate raamides vajaline. Ikka jälle leiame lihtsust, selgejoonelisust, millest omakorda oleneb see, et üldkonstruktsioon ei vaja liig suurt hoolet ning on ühtlasi majanduslik. Eriti üllatav on sõiduomaduste paranemine uuemate mudelite juures, mis liiguvad, näiteks, Maybachi kiirkäigukasti abil, milles lülimine toimub ilma sidurita pehmelt, ruttu ja elastiliselt. Selle käigukasti abil säilib mootor haruldaselt hästi ja sõiduk sõidab kaugelt üle 100 km kiirusega tunnis täiesti määrata. Mitte vähema tähtsusega ei ole N. A. G. (Berliin) uus automaatsidur, mis muudab sõitmise sõna tõsisel mõttes lapsemänguks. Moodsa 6-tsilindrilise mootori elastilisuse tõttu ei ole isegi selle lihtsa automaatsiduri kvaliteedi juures lülimine normaal-käigukastis enam üldse vajaline.

Ameeriklasel on kasutada head autoteed. Euroopast ei või sugugi seda väita ja seepärast tuleb meie juures erilist rõhku panna sõidustabiilsusele. Seepärast arendasid saksa ja ka teised euroopa konstruktorid sõidukeid moodsate õõtsuvate telgedega. Nimetame ainult uut kaheksasilindrilist Röhri autot, millel õõtsuvad kõik neli ratast, (s. o. mitte ainult vedajad ratad). Seepärast jookseb niisugune sõiduk ka halval teel kindlalt ja rahulikult. Sõidustabiilsuse tunduv paranemine on ka seeläbi võimalik, et veomehhanismi ei kinnitata tagumiste rataste, vaid ederataste külge. Maaailma kõikidel ederataste veo-konstruktsioonidel on mitmesuguseid tähtsaid vigu, kas on nad liiga keerulise ehitusega või ei tööta nad küllalt kindlalt. Et saksa konstruktor siin ilma liialduseta eeskujuliku auto on saavutanud, tõendab asjaolu, et Berliini Voran-Automobiilide A./S. poolt ainuke tõeliselt seeriaviisi valmistatav eesrataste-veoseadis on võetud tarvitusele hulgakaupa mitte ainult mitmesugustel sõidu- ja veoautodel ning omnibustel, vaid Helveetsia vabrik Oerlikan tarvitab neid kõikides elektrisõidukites. Peale selle tellis Londoni omnibuseselts hiljuti ühe katseraami niisuguse veoseadisega ja ka Pariisi selts näitab suurt huvi selle vastu. Need üksikud näited tõendavad kõige paremini uuemate euroopa sõiduautode konstruktsioonide tähtsust.

Veoautod: Saksa suurte veoautode kvaliteedi üle eriti kõnelda oleks ülearune. Büssingi, Daimler-Benzi, Vomagi, M. A. N. ja teiste moodsate veoautode konstruktsioonid on kõikjal tuntud ja tunnustatud. Just Büssing on see vabrik, kes esimesena tunnustas kahe veoteljega varustatud kolmeteljelise sõiduki suuri paremusi. Neil sõidukitel on suur laadimispiind, suur kiirendus ja hea vedrutavus. Seega on seletatav, et tänapäeval rohkem kui pool kõikidest kolmeteljelistest sõidukitest on päritud Büssingi vabrikust. Nüüd on ka teised saksa suured veoautode-vabrikud tunnustanud täiesti kolmeteljeliste sõidukite tähtsust ja Henschel, Daimler-Benz, Vomag, N. A. G., Hansa Lloyd ja teised töid turule uusi konstruktsioone. Mõnedele sõidukitele on jälle ehitatud õõtsuvad poolteljed, mis võimaldavad halbadel teedel raamile rahuliku asendi. Kõige paremini võib seda näha kaugesõidu-omnibuste juures.

Peaaegu võimatu on kirjeldada kõiki teisi erikonstruktsioone, nagu näit. kõige moodsamat Euroopa Vomagi omnibuse-raami ülalnimetatud ederataste-veoseadisega ja ilma teljeta peaaegu vertikaalselt õõtsuvate tagaratastega. Madal shassii võimaldab hästi

deutung der neuesten europäischen Personenwagen-Konstruktionen.

Lastwagen: Über die Qualität besonders der deutschen Groß-Lastwagen zu sprechen, wäre ganz unnötig. Die modernen Lastwagen-Konstruktionen von Büssing, Daimler-Benz, der Vomag, der M. A. N. usw. sind überall bekannt und bewährt. Gerade Büssing ist die Fabrik, die als eine der ersten die großen Vorzüge des dreiachsigen Fahrzeuges mit zwei Triebachsen erkannt hat. Diese Wagen haben eine große Ladefläche, eine hohe Geländefähigkeit und eine überraschende Federwirkung. Dadurch kommt es, dass heute weit über die Hälfte der Dreiaxser aus der Fabrik von Büssing stammt. Jetzt haben auch die anderen großen deutschen Lastwagenfabriken die Bedeutung des Dreiaxser voll erkannt und es wurden von Henschel, Daimler-Benz, der Vomag, der N. A. G., Hansa Lloyd usw. hervorragende neue Konstruktionen auf den Markt gebracht. Bei einigen der Wagen sind wieder die bewährten schwingenden Halbachsen eingebaut, die auf schlechten Strassen eine sehr ruhige Lage des Fahrgestells ergeben. Dies kommt vor allem beim Überland-Omnibus voll zur Geltung.



Üine ülesvõte, mis näitab Zeissi helgheitja valgustusevõimet.

Es ist unmöglich, auf alle übrigen Spezial-Konstruktionen hinzuweisen, so z. B. auf das wohl modernste europäische Omnibus-Fahrgestell der Vomag mit dem oben genannten Vorräderantrieb und achslos völlig senkrecht schwingenden Hinterrädern. Hier ist vom Motor an das sehr niedrige völlig ungekröpfte Fahrgestell durch keine Antriebsteile unterbrochen, sodass der Aufbau des modernen Niederflur-Omnibusses leicht möglich ist. Vergessen dürfen wir auch nicht die großen Erfolge, die die deutschen Fabriken M. A. N., Daimler-Benz, Deutz, Junkers usw. in den letzten Jahren nicht nur in Deutschland, sondern auch im Ausland, mit ihren Diesel-Fahrzeugmotoren gehabt haben, durch die die Betriebskosten beträchtlich reduziert werden. Erst durch die neuesten Konstruktionen dieser und anderer Fabriken ist es gelungen, einen Ölmotor für Schwerlastwagen zu schaffen, der annähernd die Qualitäten der modernen Maschine für Leichtbrennstoff besitzt, d. h. größte Einfachheit im Aufbau, hohe Elastizität, starkes Anzugsmoment, geringe Abmessungen und niedriges Gewicht. Gerade diese kompressorlosen Dieselmotoren werden in allernächster Zukunft in allen europäischen Ländern Anerkennung finden.

Motorräder: Über den Motorradbau in Deutschland schrieb ich in dem vorher erwähnten Artikel der A. D. A. C. Motorwelt München, wie folgt: Noch vor wenigen Jahren galt das englische Motorrad als so vollkommen, dass die Konkurrenz mit den bewährtesten englischen Typen kaum möglich war. Es lässt sich natürlich auch heute nicht bestreiten, dass England über Mo-

moodsa autobuse ehitust. Ei tohiks ka unustada seda suurt edu, mis viimastel aastatel oli saksa vabrikutel M. A. N., Daimler-Benz, Deutz, Junkers j. t. mitte ainult Saksamaal, vaid ka välismaal, mida nad saavutasid oma diiselmootoritega, mille abil küttekulud tunduvalt vähenesid. Alles selle ja teiste vabrikute kõige uuemad konstruktsioonid võimaldasid õlimootori tarvituselevõtmist raskeveoautode juures, mis omab peaaegu bensiiniautode kvaliteedi, s. t. õige suur lihtsus ehituses, suure elastilisuse ning kohaltõmbe jõu ja kerge kaalu juures. Just need kompressorita diiselmasinad leiavad lähemas tulevikus tunnustamist kõikides Euroopa riikides.

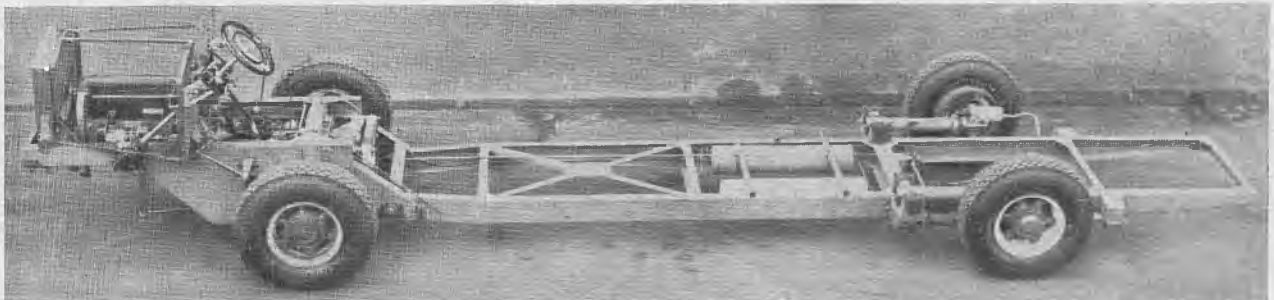
Mootorrattad: Saksamaa mootorrattaste kohta kirjutasin eelpoolnimetatud ajakirja „A. D. A. C. Motorwelt München“ artiklis järgmist: Veel paar aastat tagasi tunnustati inglise mootorrattas nii täiuslikuks, et võistlus kõige paremate inglise tüüpidega oli peaaegu võimatu. Ka tänapäev ei saa selle üle vaielda, et Inglismaal on mootorrattaste mootorid, mis on saavutanud oma sõiduvõime tõttu suurtel rahvusvahelistel võidusõitudeil suurt edu. Alati tuleb aga toonitada, et on tarvis arendada mitte ainult spordimootorit, vaid kõige esmalt on hädatarviline luua ökonoomne sõidu-mootorrattas. Ka välismaa pidi tunnustama, et Saksamaa viimastel aastatel on arendanud mootorrattaste mudelid, mis omavad kõrget vastupidavust ja mis peaasi — neil on ehitusviis, mis on touring-rattaste juures eriti tähtis. Just saksa mootorrattaste juures võib tähele panna neid tüübilisi omadusi, millest meie kõnelesime. Vaatamata ebaõnnestumisele välismaal, on, näiteks, alati püütud luua täiesti kindlalt töötav ülekanne kardaanvõlli abil, kuna ainult selle abil võib luua selgejooneline ja lihtne veoseadis, millel kõik osad on kaitstud liigse kuluvuse vastu. B. M. W. sai oma veoseadisega üle maailma kuulsaks ja tänapäeval on juba ka teised saksa juhtivad vabrikud, näiteks Wanderer, selle veoseadise tarvitamisele üle läinud. Peaaegu kõikidel inglise masinatel leiame, et eriline käigukast on ühendatud raamistikuga, aga Saksamaal leidis, et ka siin on tarvis ühtlustamist ja lõi õige selgejoonelise ehitusega mootor-käigukast-aggregaadi. Just niisugune kinnine blokk on iseloomustav saksa mootorrattastele. Sellega ei taha me sugugi öelda, et kett-ülekanne ühes eraldatud käigukastiga ei oleks õigustatud. Ei saa ju selle vastu vaielda, et siin tegemist on odavate aggregaatidega, mida erivabrikud võivad valmistada kõige paremas headuses, ja rõõmustav on tähendada, et ka Saksamaal on nüüd ettevõtteid, mis valmistavad esimese järgu käigukaste, tuletame meele ainult Hürth'i.

Saksa konstruktor katsub saavutada kõrget stabiilsust, selgejoonelist, orgaanilist ehitust, kõikide osade õiget paigutamist ning kujustamist ja seeläbi hõlpsat juurepääsu kõigile osadele. Seepärast pidi ta tulema idee jalgrattast arenenud raami täitsa ümber moodustada. Kuigi kogu maailmas on katseid tehtud uute

torrad-Motoren verfügt, die durch ihre hohe Leistungsfähigkeit auf internationalen Rennen große Erfolge haben. Es muß aber immer wieder betont werden, dass ja nicht nur das Sportmotor gefördert werden soll, sondern dass vor allem die Schaffung wirtschaftlicher Gebrauchsräder notwendig ist. Auch das Ausland mußte anerkennen, daß Deutschland in den letzten Jahren Motorrad-Modelle entwickelt hat, die hohe Dauerleistungen besitzen und vor allem einen Aufbau haben, der für das Tourenrad von außerordentlicher Bedeutung ist. Gerade am deutschen Motorrad erkennt man die typischen Eigenschaften, von denen wir vorhin gesprochen haben. Trotz der Misserfolge im Ausland hat man so z. B. immer wieder versucht, einen völlig betriebssicheren Kardanantrieb zu schaffen, da nur durch ihn ein klares einfaches Antriebsaggregat geschaffen werden kann, bei dem keine dem Verschleiss ausgesetzten ungeschützten Teile vorhanden sind. B. M. W. hat mit seinem Antrieb in der ganzen Welt Erfolge erzielen können und heute sind auch andere der führenden deutschen Firmen wie z. B. Wanderer, zu diesem bewährten Antrieb übergegangen. Ähnlich liegen die Verhältnisse in der Motor- und Getriebekonstruktion, bei fast allen englischen Maschinen wird ein bewährtes Spezialgetriebe getrennt im Rahmen aufgehängt, in Deutschland erkannte man, dass hier eine Vereinheitlichung nötig ist, und schuf Motor-Getriebeaggregate mit einem außerordentlich klaren Aufbau. Gerade solch geschlossener Block ist typisch für das deutsche Motorrad. Damit soll natürlich keineswegs gesagt werden, dass der Kettenantrieb und das getrennte Getriebe keine Berechtigung hat. Es lässt sich ja nicht bestreiten, dass es sich hier um billige Aggregate handelt, die in bester Qualität von Spezialfabriken hergestellt werden können und es ist erfreulich, dass jetzt auch Deutschland über Unternehmen verfügt, die besonders Getriebe in erster Qualität liefern können, wir erwähnen nur Hürth.

Höchste Stabilität, klaren organischen Aufbau, richtige Anordnung und Formung aller Teile und dadurch leichte Zugänglichkeit, das sucht der deutsche Konstrukteur zu erreichen. Dadurch mußte er auch auf die Idee kommen, den aus dem Fahrrad entwickelten Rahmen völlig neue zu gestalten. Wenn auch in der ganzen Welt Versuche mit neuen Motorradrahmen gemacht sind, so können wohl doch einige der neuen deutschen Konstruktionen als vorbildlich gelten, so nennen wir als Beispiel den Spezialrahmen von Zündapp, die Stahlblechkonstruktion von Neander und die ganz besonders organischen Fahrgestelle von BMW. und Wanderer. Hier handelt es sich um Räder, die im Gegensatz zu den englischen Modellen gar keine Ähnlichkeit mehr mit dem Fahrrad besitzen. Es ist eine Konstruktion entwickelt, die den Weg zum Motorrad der Zukunft zeigt.

Zubehör: Zum Schluß sei noch darauf hingewiesen, dass auch die deutsche Zubehörindustrie an den Erfolgen der modernen europäischen Automobile einen



Uuetüübilise Vomag ederatasteveoga autobuse shassii.

mootorratta-raamidega, siis võib küll pidada mõnd saksa konstruktsiooni eeskujulikuks, näit. Zündapp'i spetsiaalraami, Neander'i terasplekk-konstruktsiooni ja B. M. W. ja Wanderer'i eriti orgaanilisi sõiduraamistikke. Sellega loodi mootorratas, mis vastupidiselt inglise mudelitele ei sarnane sugugi jalgrattale. Nii loodi konstruktsioon, mis näitab teed tuleviku mootorrattale.

Abiseadised: Lõpuks olgu veel tähendatud, et Saksa abiseadiste tööstuse osavõtt Euroopa edusammudest ei ole sugugi väike. Puht-saksa spetsiaal-konstruktsioonidest nimetame näit. Boschi süüte- ja valgustus-aparaate, Knorri õhupidureid, mis sõidukindlust kaubarongidel on tunduvalt suurendanud, ja kõigepealt ka valmisolevaid seadisi, mida sõidukisse hiljemini võidakse sisse monteerida, nagu näit. silmapaistvat käigukasti Friedrichshafeni hammasrataste vabrikust, mida tuntakse tema lihtsusest ja kindlast töötamisviisist. See käigukast ehitatakse vähestes tüüpides sõidu- ja veoautode jaoks ja on nii kujustatud, et teda ei saa mitte ainult eraldi mootorist kinnitada raami külge, vaid ka pärast vaheosa juureehitamist saab väga hästi tarvitada ka käigukastbloki puhul. Viimase aggregaadiina nimetame veel kõrge elastilisusega ja tunnustatud erilist omnibusemootorit Maybachi mootoritööstusest Friedrichshafenis, mida ehitatakse mitmesuguste vabrikute raamistikudesse.

Kui meie tagavaraosadest räägime, siis ei tohi me unustada kogu maailmas tuntud saksa vabrikuid, mis ümber töötavad tooresmaterjale, nagu terast, rauda, kergmetalle, pronksi jne. kõige paremas kvaliteedis.

Väljavaade: Need lühikesed seletused näitavad, et saksa autotööstus seisab tänapäeval jälle kogu maailma autotööstuses juhtival kohal. Kuigi siin ei ole leida ameerika vabrikute miljoneid seeriatarvusi, siis valmistatakse siin siiski sõidukeid, mis eriti vastavad Euroopa oludele. Kõik juhtivamad saksa vabrikud on enam või vähem teostanud valmistamise ümberasendamise ja kõige ratsionaalsemate meetodite tarvituselevõtmise. Seepärast on saksa vabrikutel võimalik rahuldada mitte ainult Saksa, vaid ka suurt osa Euroopa turunõudmisi ja seda kogu Euroopa maade tervenemise huvides.

keineswegs kleinen Anteil besitzt. Von den rein deutschen Spezialkonstruktionen nennen wir z. B. die Zünd- und Lichtenanlagen von Bosch, dann die Knorr-Druckluft-Bremse, die die Fahrsicherheit von Lastzügen sehr erhöht hat und vor allem auch die fertigen Einbauaggregate wie z. B. das hervorragende Einheitsgetriebe der Zahnradfabrik Friedrichshafen, das sich durch seine Einfachheit und hohe Betriebssicherheit auszeichnet. Dies Getriebe wird in wenigen Typen für Personen- und Lastwagen gebaut und ist so geformt, dass es nicht nur vom Motor getrennt im Rahmen aufgehängt werden kann, sondern nach Anbringung eines Zwischenstückes auch für die Motorgetriebe-Block-Konstruktion gleich gut verwendet werden kann. Als letztes Aggregat nennen wir noch den hochelastischen und bewährten Spezial-Omnibus-Motor der Maybach Motorenwerke in Friedrichshafen, der in dem Fahrgestell der verschiedenen Fabriken eingebaut wird.

Wenn wir vom Zubehör sprechen, dürfen wir auch nicht die in der ganzen Welt bekannten deutschen Fabriken vergessen, die die Rohmaterialien wie Stahl, Eisen, Leichtmetalle, Bronze usw. usw. in erster und immer gleicher Qualität liefern.

Ausblick: Die kurzen Ausführungen haben gezeigt, dass die deutsche Automobil-Fabrikation heute wieder an führender Stelle innerhalb der Automobil-Fabrikation der Welt steht. Wenn auch hier nicht die Millionen Serienziffern der amerikanischen Fabriken zu finden sind, so werden doch dafür Fahrzeuge hergestellt, die für die europäischen Verhältnisse ganz besonders geeignet sind. *Mit dem Kauf eines deutschen Wagens ist darum höchste Betriebssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Lebensdauer gewährleistet.* Alle führenden deutschen Fabriken sind mit der Umstellung der Fabrikation und Verwendung der rationellsten Methoden mehr oder weniger fertig, wie wir das in dem Artikel über die Fabrikation gesehen haben. Die Fabriken sind also in der Lage, nicht nur den deutschen, sondern auch einen großen Teil des europäischen Bedarfs zu decken und das im Interesse der Gesundung der gesamteuropäischen Länder.

Võitlusest lumega Rootsis.

„Auto'le“ kirjutanud Nils Barrén (Stokholm).

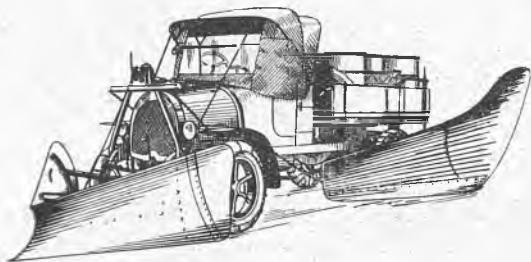
A jakirja „Auto“ toimetus on toonud kirjeldusi võitlusest lumega Soomest, Ameerikast, Saksa-maal ja Shveitsist. Käesolev kirjutis on meile saadetud Rootsi kuningliku autoklubi lahkel soovitusel hr. Nils Barrén'i poolt, keda Rootsis peetakse parimaks asjatundjaks lumesahkade konstrueerimise alal. Hra N. Barrén kirjutab järgmist:

Tuleb kõigepealt kriipsutada alla, et alaline autode juurekasv on tõstnud küsimuse teid ja tänavaid mootorite liikumise jaoks lahti hoida ka talveajal, sest enamasti on teed 4—5 kuud niisuguses seisukorras, et au-

tode liikumine on õige raskendatud ja enamasti isegi võimatu. Et teed peaksid korras olema peaaesjalikult autode jaoks, siis ei ole sugugi vähema tähtsusega nende korrashoidmine ka teiste, eriti hobusõidukite jaoks. Kui lumikate on näiteks ½ m paks, siis on niisugune tee sula ilmaga ehk ülemineku ajal talvest kevadele ka hobustega veetavatele sõidukitele õige läbi-pääsematu. Seepärast on head talveteed tähtsad mitte ainult autodele, veoautodele ja omnibustele, vaid kõikidele elanikkudele.

Mis on meil (Rootsis) tehtud selle probleemi lahendamiseks. Umbes 4 aasta eest paistis see probleem meile peaaegu lahendamatu. Minul isiklikult on võimalus olnud viimase 10 aasta kestel näha mitmesuguseid lumesahkade tüüpe.

Peaaegu kõik leidurid arvasid, et just nende sah-kade tüübid on õiged, aga peagi osutusid need praktikas kõlbmatuks. Alles 1924. aasta lõpul ja 1925. aasta alul läks korda konstrueerida lumesahka, mis osutus praktilises elus väärtuslikuks. Peale selle, kui tehti katseid harilikude hobustega veetavate lumesahkadega, tehti 1925. a. proov auto-lumesahaga ja umbes nii, nagu näi-



Rootsi tarvituselolev veoauto-lumesahk.

tab seda pilt 1. See on nurgasahk, mis kinnitatakse auto eesküljele ja mille ülesandeks on teed puhastada auto laiusele, et ratastel oleks tarvilik hõõrumine maapinna vastu.

Teiseks koosneb seadeldus kõrvaltiivast, mis kinnitatakse auto ühele küljele ees- ja tagarataste vahele. See sahaseadeldus künnab enne ühe teepoole ja siis teise poole. Suure tähtsusega on asjaolu, et auto sõiduks tarvilise kiirusega, mitte vähem kui 20 km, kõige parem aga 30—35 km tunnis. Seeläbi paisatakse lumi 3—4 meetrit eemale ja masin ei pressi teda, nagu see aeglasel sõidul sünnib, kõrgeks kõrvalseinaks.

Viimastel aastatel on konstrueeritud ka teisi auto-lumesahku, näit. veetavaid lumesahku, mis on kõige otstarbekohasemad teede lumest puhastamisel omnibus-tega, sest omnibuse külge võib vaevalt kinnitada kõrvaltiiba, aga ka niisugusel juhul tarvitatakse ülalkirjeldatud eessahka.

Peeaaegu kogu Rootsimaal puhastatakse talvel teid lumest auto-lumesahkadega, ja umbes 2 aastat on juba võimalik kõikidel teedel, isegi põhja Rootsis, aasta läbi autodega sõita. Kui keegi seda oleks öelnud 4 aastat tagasi, siis oleks naernud seltskond ta välja. Nüüd ei seisa enam probleem selles, kas võime kogu talve kestel teid lahti hoida, vaid nüüd vaidlevad inimesed selle üle, kuidas seda paremini teostada. Alul kartsid talupidajad, et kui teid puhastatakse lumesahkade abil autodele, siis nad muutuvad kõlbmatuks hobustele. Aga praktika näitas just vastupidist, et teed muutuvad ka selleks otstarbeks paremaks, sest teele jääb alati 10 sm kõrgune lume- ja jääkiht.

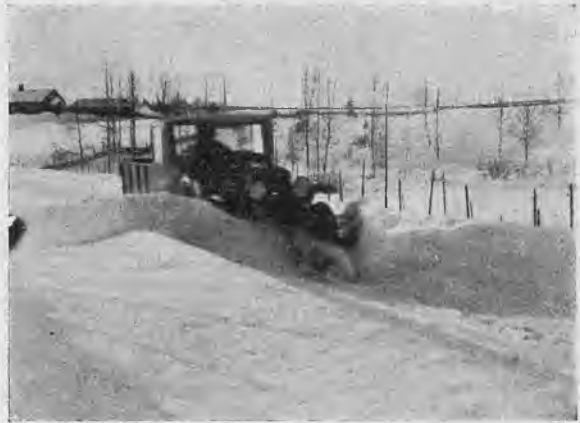
Vanasti puhastasid maanteid lumest talupidajad, kusjuures tarvitati kolmenurgelist puust lumerege, mida vedas 6—10 hobust. Suuremate hangede juures tuli aga sageli ka labidaid tarvitada. Tasu selle töö eest oli harilikult mõnel pool aasta peale ette määratud, tehti seda ka naturaalkohustusena, kuid ometi olid kulud km ja aasta kohta väga mitmesugused. Ajakirjast „Vägföreningens Handlingar nr. 2., 1928. a.“ avaldatud tabelist nähtub, kuidas Rootsis teedevalitustes kujunesid kulud lumepuhastamisel uue ja vana süsteemi juures. Hobusaha kulud km. Jõusaha kulud

	pealt aastas.	km. p. aastas.
Gästiklands-ostras	90.— kr.	52.— kr.
Bolnas	63.— kr.	38.— kr.
Ala tigstogis	134.— kr.	72.— kr.
Västernorrland 1 Distr.	158.— kr.	65.— kr.
„ 2 „	300.— kr.	90.— kr.

Siin tuleb veel silmas pidada asjaolu, et hobuste jõul roogitud teed on väga halvasti puhastatud ja üldiselt ei võimalda autoliikumist, kuna seevastu jõu-



Lume kaitseks ehitatud aed.



Lumesahk töö.

sahkadega puhastatud teed on õiged ja tasased. 1924. aasta lõpul oli Rootsis ainult 4 auto-lumesahka, kuna 1928. a. lõpul oli neid juba 600 ümber.

1927. a. muretses Eesti teedeministerium Rootsis kaks 1926/27. a.-tüübilist lumesahka. Loomulikult on selle aja jooksul lumesahkade juures viidud läbi tähelepandevaaid uuendusi, nagu näiteks uus kurvatuur, uued sahaõhlmad, kõrvaltiibade uus konstruktsioon, vormid, vedrud jne.

Kuuldavasti on Eesti teedeministerium tellinud uusi lumesahku, mis valmistatakse vanatüübiliste sahka mudeli järgi, selle asemel, et osta Rootsis uusi modern ehitusviisiga lumesahku. See on ju väga õige ja hea, kui võimalikult palju tellimisi antakse sissemaale, aga kui asi puutub uuendustesse ja täiendustesse, siis on ometi kasulik anda tellimisi välismaale, kui neid sisemaalt pole saada palju odavamalt ja sama ehk parema kvaliteediga. Veoautod, mis maksavad umbes 10.000—14.000 kr., tulevad ju nii-kui-nii tellida välismaalt ja kuna lumesahad maksavad ainult 1750 kr. tükk, siis on sellistel tingimustel ikkagi mõistlikum tellida terve masin välismaalt, sest sel teel võib saada kõige täielikuma komplekti.

Lumesaha praktiise töö juures tuleb tähele panna järgmist: 1) rookimist peab alatama kohe esimese lumega, sest muidu tekib tallatud lumekiht, mida hiljem lumesaha abil on raske kõrvaldada; 2) rookimine peab olema organiseeritud nõnda, et kõik sahad hommikuti õige varakult võivad tööle asuda;

3) järeljäänud lumekiht peab olema teedel umbes 10 sm;

4) auto-lumesaha abil puhastatud teed tulevad veel mootor-teehöövli abil üle siluda, et kõrvaldada pealispinnalt kõiki jälgi ja jäämügerikke;

5) õhuke lumekiht ei ole lume sulamise juures sugugi takistuseks, sest ta kaob palju kiiremini kui paks lumekiht, mis on jäänud hobu-lumesahkade tarvitamisel;

6) suurimaid raskusi mootorsahkadele põhjustavad telefonipostid, aiad, kivid jne., mille vastu lumesahk võib sattuda ja kinni jääda. Seepärast tuleks juba suvel sellele mõelda ja sellised takistused kõrvaldada;

ja 7) soojad garaažid on tarvilikud ja nende ehitamisel tuleb silmas pidada, et nad oleksid küllalt suured ja suudaksid mahutada veoautosid ühes külgekin- nitatud lumesahkadega. Seesugune auto-lumesahk on umbes 8 mtr pikk ja 3 mtr lai.

Nüüd seltsib aga lume probleemile veel teine asjaolu, mil on samuti suur tähtsus, ja see on lume kaitseks ehitatud aiad.

Lumerookimine teedel, kus lumekiht on ühtlane, on

kergesti teostatav. Suuremaid raskusi sünnitavad aga tuulest kokkukuhjunud lumehanged. Et sarnaste lumehangede kuhjumist teedelt kõrvaldada, pannakse kohtadele, kus aastate viisi on märgatud suuri hangid, kaitseaiad üles. Need püstitatakse umbes 15—30 mtr. teest eemale tuule poole külge, nii et tuisklumi koguneks aia taha ja mitte teele.

Lõpuks võib veel märkida, et varemalt võis Rootsis autosid, olgu kas sõidu- või veoautosid või omnibusi tarvitada ainult 7—8 kuud aastas, kuna nüüd juba aasta läbi.

Talurahvas vaatas alul masinlumesahkade peale väga skeptiliselt, kuid nüüd on kujunenud see süsteem väga populaarseks. Talupojad võivad nüüd oma hobustele laadida umbes 1000—2000 kg raskuses koor-

maid, kuna varemalt ainult 700—800 kg. Omnibuseühendusi ei ole tarvis katkestada, mis on provintsile suure tähtsusega. Ka koolilaste käik on hõlbustatud, tarvitada võib isegi jalgrattaid. Ühesõnaga, rahval on talve läbi korrashoitud teedest suur kasu, mis on muidugi rahvamajanduse seisukohast määratu tähtsusega.



Aiaga lume vastu kaitstud tee Rootsis.

Mõnd Londoni elust-olust.

Lahkusin Tallinnast 24. novembril m. a. ja asusin Riia poole teele, kus paar päeva peatuda kavatsesin. Seal edasi: Berliin, Hamburg, Hoeck van Holland, kust laevaga sõitsin Harwichi, Inglismaa sadamalinn. Enne seda olid just „kenad tormid“ Põhja merel ja kanalis valitsenud, nüüd olid merejumalad juba lahkemad, kuid kiikuda sai siiski tublisti, mis nii mõneleegi nalja valmistas, kuid paljusid ka oma patte andeks sundis paluma. Harwich'ist tuli rongiga Londoni sõita ning esimene asi, mida nägin, oli udu — ilus ja piimvalge ning kaunis soe. Alul sõitsin Barneti (mingisugune väike linnake, umb. tunni tee Londonist), kus kuu aega välja kannatasin, rohkem ei oleks ükski surelik suutnud. Maja oli külmem kui külmutusmaja, ning ainsaks lõbustuseks oli Barneti kino, kuhu kord nädalas lubati minna. Kui korra Londoni tahtsin minna, siis tehti perenaise poolt 3 päeva ettevalmistusi, loeti palveid, söödi tublisti ning siis võisin (muidugi mitte üksi, vaid perenaise enese ja ta noorema tütre saatel) „reisu“ alata. Alatasa räägiti mulle hirmu- ja õudusejutte noortest tütarlastest, kes „libedale teele“ sattunud, hädadohtudest, mis varitsevat iga nurga taga jne.

Ühel ilusal päeval leidsin end Eesti saatkonnast, kust sain uue asukoha Londoni, kuhu ka kolisin paari päeva pärast. Elasin nüüd Kensingtonis, Londoni ilusamas ning vaikemas linnaosas, Hyde Pargi ning Kensingtoni aedade ligidal. Kõige rohkem meeldis Londonis ärielu ja suur liikumine ning kõik need ilusad autod, mida igapäev nii suurel arvul sai näha. Olgugi, et inglased on väga uhked oma autotööstusele ning igalpool kirjutatakse: ostke Briti saadusi! on Londonis siiski väga palju ameerika, itaalia, prantsuse, austria ja saksa masinaid, sest need tulevad ju inglise rahas palju odavamad kui omamaa autod. Väga palju näeb

siiski Rolls-Royce masinad, olgugi et need kõige kallimad. Kõige rohkem aga on vist küll „Baby Austin'isid“, mis nagu väikesed põrnikad teiste vahel sõeluvad, ja „Morris“, mida nimetatakse Inglismaa „Fordiks“. Et kõiki neid „imeasju“ ka ligemalt vaadata, käisin autoärides, alates „ülevaatust“ Alvis autoga, mille esimeste rataste ehitus on uudiseks autoilmas. Vaatasin kõike, mida näidati ja taheti näidata, ja tagajärjeks oli, et mind kindlasti ostjaks peeti, kes ühe uue Alvis tüüpi tahab Eestimaaile kaasa võtta. Näitasin neile ka „Auto“ nr. 1. Alvis auto eestikeelset kirjeldust, mille eest mehed väga tänulikud olid. Pandi



Buckinghami loss Londonis.

siis kõik masinad käima ja mina seisin kesk seda lärmi ning kaalusin küsimust „missugust kaasa võtta“. Otusele ma muidugi ei jõudnud! Terve Gread Portland street'i käisin läbi, ühest auto „show-roomist“ teise, kuni pea kirju oli ja kõik masinad paistsid kenadena. Inglased on väga vastutulelikud, viisakad ning head ärimehed.

Keskajal tunti riietusest, missugusesse klassi keegi isik kuulus. Kanti rüütli, linnakodaniku ja kehviku riideid. Praegusel ajal on Inglismaal auto selle ülesande enesele võtnud: „kantakse“ Sunbeami, Talboti, Morrissi ja Baby Austini. Seda peab kodanik tegema oma seisukohale vastavalt. Jõukas inglise ärimees ei sõida päeval äriasjus kunagi Rolls-Royce'l, sest seda peetakse edevuseks, ja ükski varandusline isik ei tarvita „Baby-Austini“. See annaks vale pildi tema seisukorrast. Võib tagasihoidlikult elada, kuid autol peab olema teatud kvaliteet. Ta on omaniku visiitkaardiks.

Kord peatusime ühe väikese Morris autoga suure ning elegantse kaupluse ees Regent street'il. Äkki kuuldus meie taga lühike, manitsev signaal ja silmapilguga liikus väike Morris viisakalt kohalt, et ruumi teha oma suurele ja säravale vennale, Rolls-Royce'le, kellele meeldis just seal peatuda. Iga asjatundja saab



Tänav Themse kaldal Londonis.

aru, et teatud kohal, eriti suurte moodsate hotellide ees väikesi odavaid autosid häämeelega ei nähta, ja et sõnavahetuse korral suurel autol on eesõigus. Sellest on näha, kui tähtsat osa mängivad need auväärt masinad-koduloomad, ning inimene tegi kõik, mis võimalik, ja muretses sellele alalisele sõbrale ja saatjale oma kõneviisi. Meie tunneme ainult signaali andvaid autosid, aga nad räägivad, vannuvad, hoiatavad, meelitavad vastavalt igasugusele olukorrale. Londonis on õieti ainult üks signaaliseerimise viis, kuid kui palju väljendusvõimalusi on sel signaal-instrumendil! Tasane, hoiatav häälitsemine, millega üks auto end teisele teatavaks teeb! Terav, lühike pahandushüüe kui üks juht viletsa sõidu läbi teise juhi kardetavasse seisukorda asetab! Ja vihane, pikk hulgumine, kui tänavanurkadel liikumist väga kaua kinni peetakse. Kui mõnele on juhtunud, et teda mingisuguse vea pärast politseiniku poolt on kinni peetud, see kindlasti ei unusta seda kunagi! Politseiniku viisakas süüdistus on seejuures kõige väiksem halbust. Ka kurjemad sõnad politseiniku poolt ei mõjuks nii „tervendavalt“ kui teadmine, et oled 2 minutit hiiglalinna liikumist kinni pidanud.

Väga suurt harjumist nõuab politseinikult liiklemise juhtimine. Londonis puuduvad mehaanilised juhtimise abinõud ja seepärast näidatakse kõike kätega, mis külmal ja udusel ajal sugugi meeldivate kohuste hulka ei käi. Aga huvitav on vaadata, kuidas määratud liikumist väikeste, tähelepanu äratamata käeliigutustega juhitakse ja kui osavalt politseinik oma kohust täidab!

Pealegi võib bobi (politseiniku) pikkuse ja vanaduse järgi alati otsustada, kui komplitseeritud liikumine õieti on, mida ta juhtima peab! Kõige raskematel kohtadel seisavad pikakasvulised mehed, kellelt nõutakse rahulikku üleolekut ja suuri kogemusi.

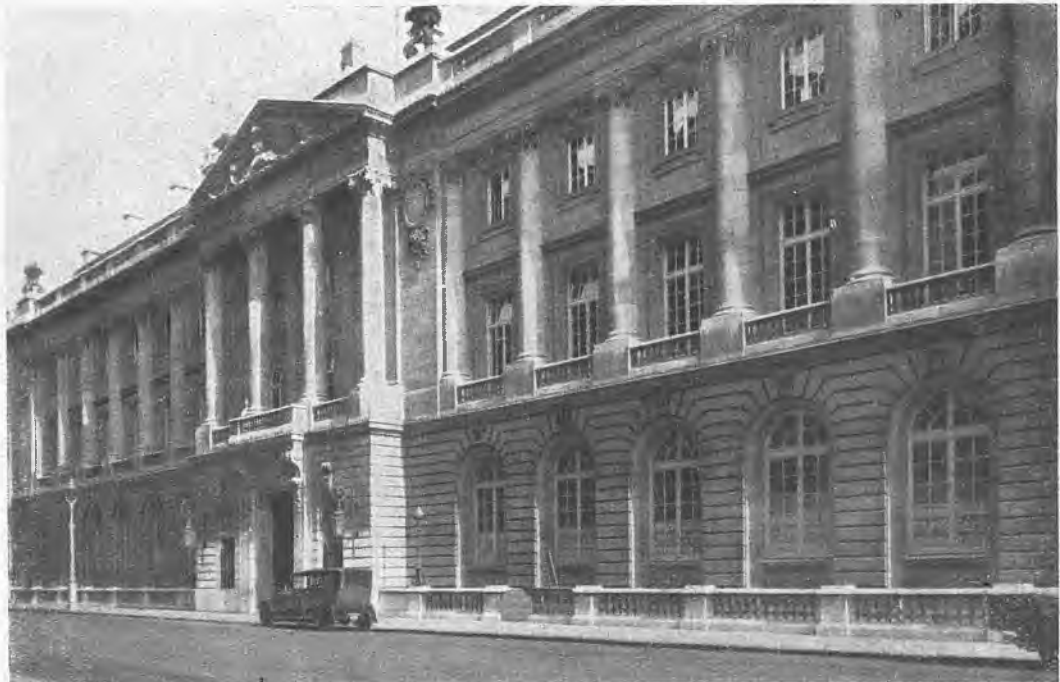
Vist terve ilm tunneb pilte Londoni politseinikust, kuidas ta hoolimatult tänava liikumise seisma jätab, et mõnd last või koera autode vahelt läbi juhtida. Nii mõnelgi pool on tahetud inglaste liialdatud hoolt laste ja loomade vastu naeruvääristada! Kes seda oma silmaga näinud, see mõtleb teisiti. See on rohkem kui viisakus, mis kõiki neid närvilikke ärimehi oodata laseb. Hiiglalinna külm ärielu hoiab mõneks minutiks hinge



J. P. Armstrong. Kuningliku Inglise autoklubi peasekretär.

tagasi, et inimlikkuse võita lasta! Ainult mõni minut! Siis tormatakse kahekordse kiirusega edasi, et kaotatud aega tagasi võita.

Küllastasin ka Royal Automobile klubi, mis asub Pall-Mall'is. Kuninglik autoklubi, asut. 1897. a., kõigi oma osakondadega kokku on suurimaid maailmas. Mina nagu „vabariigi“ laps kunagi astusin autoklubisse päris hariliku suureliku kombel sisse ja küsisin sekretäri järele. Juhatati mind siis liftiga teisele korrale, kus keegi väike habemik härra mu soovi järele küsis. Selletasin, et tahan sekretäri hr. Armstrongiga rääkida ja temalt mõnesuguseid teateid saada. Vanahärra luges mulle kõik hr. Armstrongi aunimed ette, millest mul silmad kirjuks läksid, ning teatas siis, et sekretäril pole sugugi aega ja saatis mind kellegi noorherra juure, kes teadis, et Eesti pole Venemaal ja et Eesti autoklubi on Rahvusvahelise autokl. koonduse liige ning



Kuningliku Inglise autoklubi maja Londonis.

lepingus nende klubiga. Palusin talt pilte ning ülevõtteid autoklubist ja muid teateid, mida ka sain. Kui aga küsisin, kas võin nende „vice-patroni“ (Walesi printsipi) jutule pääseda, siis vaene mees päris kahvatas, öeldes, et see on võimatu. Lahkusin Royal Autoklubist sama targana kui olin tulnud.

Tõesti hea on vahest välismaale sõita, siis tead, et Eesti polegi nii vilets, on isegi suuri paremusi meie maal, aga — mis paneb meid teisi kadestama — on teed! Kui meil oleksid Inglismaa teed, siis ei küsiks vist enam ükski välismaalane, kus asub Eesti, kas Venemaal või Balkani poolsaarel, siis teaksid seda juba kõik ise. Naljakas tõesti, Soomet tunneb vist igauks, aga Eesti on alles suur saladus. Ei saa kuidagi mõnd inglasi uskuma panna, et Eesti pole kaetud aastast kümmet kuud lumega, et sääl ei tantsi virmalised ja et eestlased ei räägi saksa või vene keelt, vaid „puhast“ eesti keelt. Ütled isegi näitena „kurat“, et kas kõlab see siis nagu „tsort“ või „Teufel“, kuid väga paljudel inglastel on raske loobuda oma usust, ja pealegi ei ole neil seda

tõesti tarvis teada, hea kui nad teavad, kus nad ise asuvad ja mis keelt räägivad.

Eesti saatkond Londonis on nagu saarekene, millele end igal ajal „päästa“ võib. Ilus maja on neil Kensingtonis, kuid seal asuvad ka kenad inimesed! Olgu tööd kui palju tahtes (ja seda on sääl alati), Dr. Kallas prouaga, hr. Ojanson ja hr. Bergman leiavad ikka aega, et kas paar minutitki sinuga eesti keelt rääkida ja nii mõneski asjas nõu anda. Kõik tunnevad end Inglismaal väga kodusena ja hr. Ojanson on päris „inglismaniks“ muutunud: käib „kõva“ peas pargis jalutamas ja räägib aina inglise keeles. Päril kahju oli lahkuda Londonist, ja kui veel mõtlesin pikale reisuks, mis mul üksinda läbi tuli teha, siis ei paistnud see kojumineki nii kena olevatki. Lõbu sai aga reisuks küllalt ja „Eesti autoklubi“ vastu tunti suurt huvi. Lõpuks olin väga rõõmus, et Tallinna pärast kolmekuulist äraolekut vanal kohal ja endiselt huvitavana nägin...

Luise Z.

Tuntuimad inglise vecautod ja autobuste shassiid.

Tüüp	Kandejõud		Mootor		Käikude arv	Kummid		Telgede vahe m	Shassii kaal kg	Hind vabrikus (£*)
	to	reisijate arv	tsil. arv	tsil. läbimõõt ja kolvi käik		ees	taga			
Albion	1½	—	4	89×111	4	33×5	34×7	3,28	1500	365
„	—	20	4	98,5×127	4	33×5	2×33×5	3,9	1700	590
„	—	25	4	109,5×121	4	36×6	2×36×6	4,36	2600	765
„	3	—	4	„	4	34×7	2×34×7	3,96	2500	705
A. E. C.	—	30	4	108×140	4	38×7	2×38×7	4,87	2950	910
Commer	1½	—	4	80×140	4	32×6	32×6	3,55	1500	365
„	—	26	4	110×140	4	32×6	2×32×6	4,87	2500	820
Dennis	—	20	4	85×120	4	33×5	2×33×5	3,37	1850	450
„	2½	—	4	100×150	4	36×6	2×36×6	3,65	2600	645
„	3	—	4	100×150	4	38×7	2×38×7	3,96	2700	695
Gilford	—	26	6	98,4×127	4	36×6	2×36×6	4,57	3000	795
„	—	32	6	„	4	„	„	„	3100	865
Guy	1½	—	4	90×130	4	33×5	34×7	3,45	1650	348
„	—	32	6	102×140	4	36×6	2×36×6	5,1	3050	1035
Halley	2	—	4	95×127	4	34×7	34×7	3,65	1550	510
„	3	—	4	98×127	4	36×6	2×36×6	3,5	2550	620
Leyland	2½	—	4	102×140	4	32×6	2×32×6	3,62	2650	685
„	—	31	6	102×140	4	38×8¼	2×38×8¼	5,32	2850	1100
Manchester	1¾	14	4	95×127	3	32×6	32×6	3,18	1400	260
Maudslay	—	30	4	110×130	4	36×6	2×36×6	5,08	2550	900
Morris-Commercial	1	—	4	75×120	3	32×4½	32×4½	2,95	800	175
„	1½	—	4	80×125	3	32×6	32×6	3,4	1300	280
Pagefield	4	—	4	120×140	4	36×6	2×36×6	3,55	2950	785
Shefflex	2	20	4	100×120	4	34×7	34×7	3,65	1650	485
„	2½	26	4	100×120	4	36×6	2×36×6	3,65	1850	540
Star	1½	—	4	90×120	4	32×6	32×6	3,2	1400	360
„	—	26	6	80×120	4	32×6	2×32×6	4,72	2050	645
Thornycroft	1½	—	4	95×127	4	36×6	36×6	3,55	1660	405
„	3	—	4	111×140	4	—	—	3,95	2850	650
„	—	30	6	105×133	4	36×6	2×36×6	5,0	3180	875
Tilling-Stevens	3	—	4	108×140	4	—	—	3,9	2750	750
Vulcan	—	20	6	76×120	4	32×6	32×6	3,75	1550	595
„	3	—	4	110×140	4	—	—	3,8	2400	650
W. & G.	1½	—	4	89×120	3	33×5	32×6	3,2	—	340
„	—	32	6	98×127	4	36×6	2×36×6	5,03	—	810

*) 1 inglise nael (£) = 18,2 Ekr.

KOMPVEKI-JA SHOKOLAADIVABRIK „RIOLA“ O/Ü

valmistab kõrges headuses monpensier'i, karamelli,
shokolaadikompv., marmelaadi, shokolaadi ja pastilad.

Saadaval kõigis paremates kauplustes.

TALLINN, KREUTZVALDI TÄN. 2. KÕNETR. 43-46

Autopiltide

Avaldame rea vanade (ja ka uute) autode pilte, mis hiljuti „Suomen Mootorilehdes“ ilmusid ja meile lahkesti kasutada anti. — Usume, et meie ajakirja lugejad on neist ka huvitatud.



Üks vanematest „Packard“-autodest.



Vana vanker: „Mõeldud arstidele.“



Pahemal: omaaegne luksus-sõiduk.

Aasta 1899 „Locomobile“ ja sama võrku uuem mudel hiljutisel proovisõidul.



arhüivist.

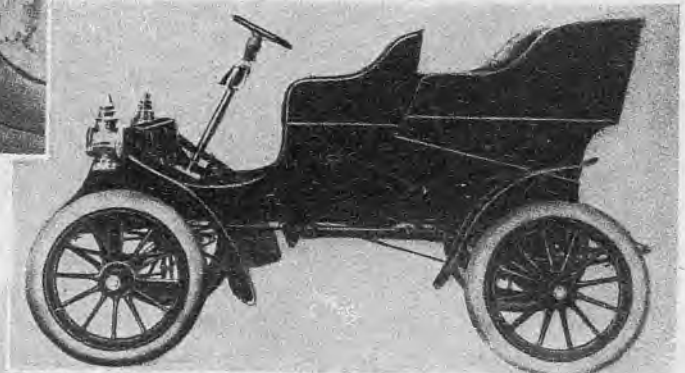
Möelgem milline vahe: 20—30 aasta eest näisid parimadki autod sellistena nagu neid siin toodud piltidel näeme. Areng on suurim, mida ühelgi tehnika alal tuntakse nii lühikese aja jooksul.



Vana „Rambler“, millest arenes „Nash“.



Autovabrikant R. C. Hupp katsub esimest korda elektri-käivitajaga autot käima panna.

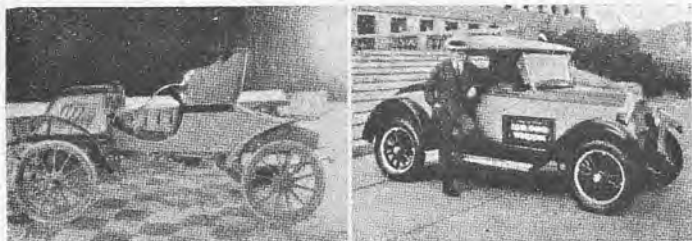


Esimene Ameerikast väljaveetud „Ford“.

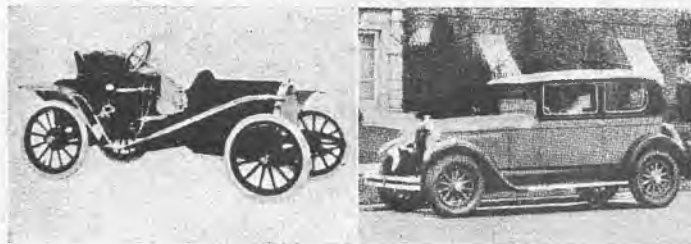


Esimene sõit San Franciscost New-Yor'ki tehti siin pildil näidatud „Franklin“-autoga.

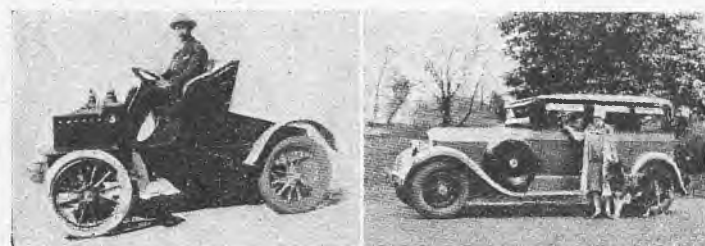
Esiisad ja järeletulijad.



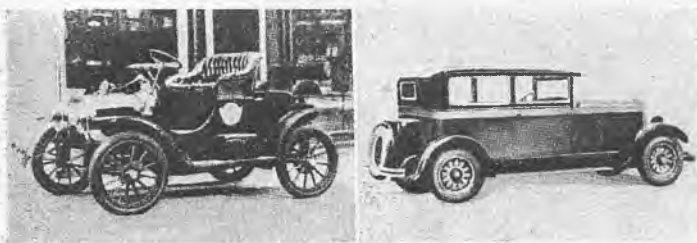
Esimene „Overland“ ja 100.000-des „Whippet“.



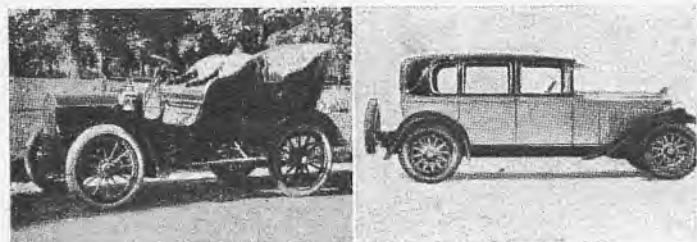
1909. a. „Hupmobile“ ja sama firma uusim tüüp.



„Auburn“-auto 1901. a. ja läinud aasta mudel 8-80.



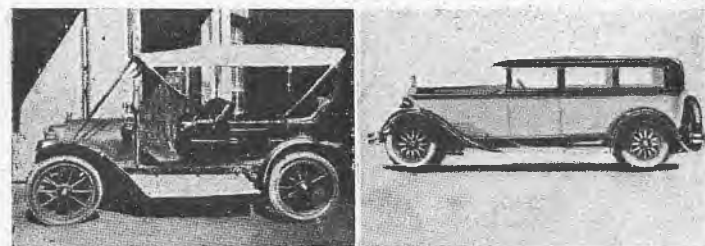
1905. a. „Buick“ ja ta „noorem vend“.



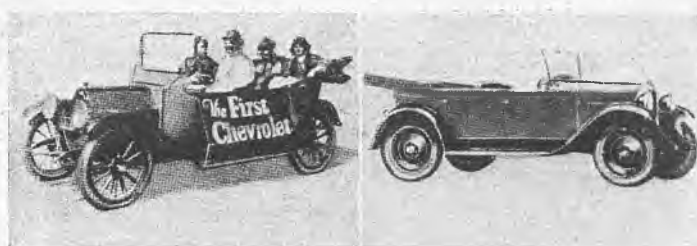
Vana „Reo“ ja selle järeletuliija „Wolverine“.



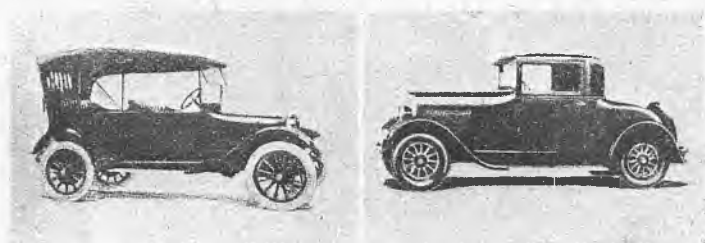
„Surrey“ ja selle järeletuliija 1928. a. „Trovei-Air-Elcar“-auto.



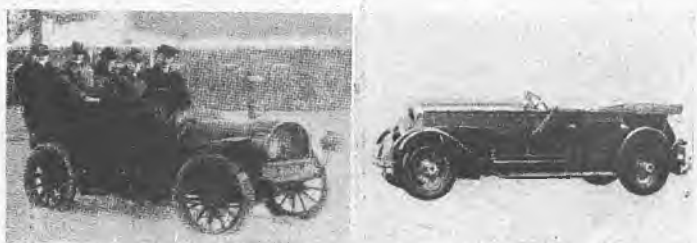
1908. a. „Velie“ ja 1928. a. „Metropolitan Velie Sedan“.



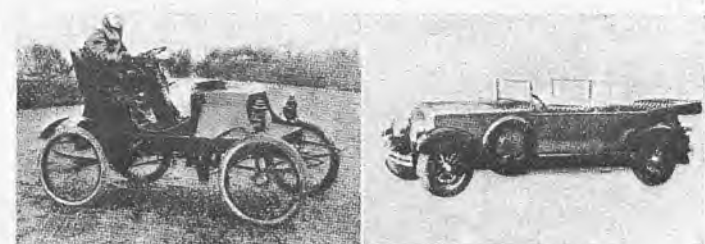
Esimene „Chevrolet“ ja 1928. a. Touring-tüüp.



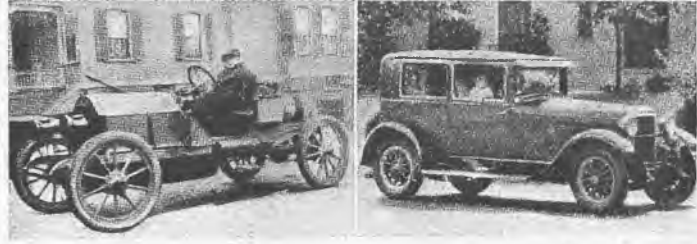
Esimene „Dodge Broth“ ja 1928. a. kinnine spordisõiduk.



Esimene „Marmon“ ja uus 4-istmeline spordiauto.



Esimene „Franklin“ ja selle järeletuliija „Airman“-tüüp.



Esimene „Hudson“ ja läinud aasta mudel.

Kaubaveo autoliinid.

J. Täks.

Kaubaveo autoliinid on välismail laialdaselt arenenud ja nende olemasolu ei ole sugugi vähema tähtsusega kui reisijateveo-autoliinid (autobuseliinid). Tegelikult on otstarbekohane, kiire ja odav kaubavedu rahvamajanduslikult palju tähtsam küsimus kui reisijate vedu. Ka on kaupade liikumine oma ulatuselt palju suurem kui reisijate liikumine.

Kuni viimase ajani sündis kaubavedu meil peamiselt raudteid mööda ja ranna-äärsetes kohtades laevadega (näiteks puude vedu Tallinnas). Raudteejaamadesse ja sadamatesse juurdevedu sünnib hobustel ja alles viimasel ajal on võetud siin ja seal veoautod vähemal arvul tarvitusele. Nagu tegelikud kogemused näitavad, võib meie oludes autoga kaupu odavamini, ja mis ka tähtis, märksa kiiremini vedada kui hobusel. Ka saab autol vedades kaup harilikult vähem kannatada kui see hobusel sünnib. Praegu on suureks takistuseks autoveole meie viletsad maanteed ja lumised talved. On loota, et nüüd, maanteede seaduse maksma hakkamisel, meie maanteede seisukord märksa paraneb, samuti ka peateede lumest lahtihoidmine teostatakse.

Senini ei ole meil üldse olemas kaubaveo autoliinid sel kujul nagu neid välismail. On vaid üksikud asutused ja isikud endale muretsenud autod, kes toimetavad oma kaupade või juhuslist vedu vabal kokkuleppel. Kaubaveo autoliinid, mis kindla sõiduplaani järgi ja kindlate tariifidega teatud punktide vahel toimetavad kaubavedu, on rahvamajanduslikult soovitatavad. Ainult sel teel on võimalik teha auto kaubavedu odavamaks ja rahvale kättesaadavamaks.

Praegu on seisukord niisugune, et kui kellelgi on tarvis toimetada mingit kaupa maalt linna või ümberpöörduvalt, siis peab selleks palkama voorimehe või juhusliku auto. Loomulikult ei või pidada sellist veovõimalust kättesaadavaks, ka ei või see odav olla, sest nagu harilikult, on juhuslik vedu ikkagi kallim kui seda alaline kaubaveo autoliin võib teha; siis võib arvestada suurema kandejõu kasutamise, mis omakorda lubab odavamaga tariifiga kaubavedu toimetada.

Praegu on paljud maal asuvad kauplused, meiereid, veskid jne. sunnitud pidama veoauto, et oma kaupu maalt linna ja sealt jälle tagasi toimetada. Harilikult

peavad need autod ühe otsa tühjalt tegema, s. o. pool teed tühjalt sõitma, kuna teine pool teed kaubaga tuleb sõita. Ka ei või muretseda sellised asutused endile raskeveoautosid, kuna kauba hulk selleks on liig väike. Kaubaveo autoliin, mis mõeldav ainult raskeveoautodega, võib teostada sarnaste asutuste kaubavedu palju odavamalt, kui et need asutused ise peaksid veoauto. Kaubavedu ei sünni autoliinil mitte ainult odavamini, vaid ka kiiremini, selles mõttes, et seesugustel asutustel ei ole harilikult niipalju kaupu, et auto võiks igapäev sõita, nagu see kaubaveo autoliini juures harilik. Seetõttu võib, näiteks, meierei saata oma või igapäev linna, kauplus võib igapäev endale kaupu tellida, mis kergesti rikkiminevate kaupade juures tähtis, ja kauplus võib pidada üldse väiksema kaubatagavara, kui tal igapäev võimalus on tarvisminevat kaupa värskena kätte saada. Seega oleks kauplusel vähem kapitali kauba all kinni, ja selle tasuvus märksa suurem, mis tihti koguni eluküsimuseks. Et siin ettetoodud asjaolud tegelikule elule vastavad, võib näitena nimetada üht Tartumaa meiereid ja paari kauplust, mis veoautode pidamise läbi pankrotti jäänud.

Nende veoautoliinidega oleks otstarbekohane ühendada ka postipakkide vedu linnast ja raudteejaamadesse liini ääres asuvatesse postkontoritesse ja postiagentuuridesse. Samuti on otstarbekohane korraldada sarnaste liinide kaudu kaubavedu maalt raudteejaamadesse ja ümberpöörduvalt. Peaks võimalus olema, et maal olev kaubasaatja võiks anda oma kaupu üle kaubaveo-autoliinidele, mis raudteejaama edasi toimetatakse ja nii saajale raudteel kätte toimetatakse. Kaubaveoliinid peaksid asutama suurematesse keskkohadesse oma agentuurid, nagu praegu postivalitsusel oma agentuurid, mis siis kauba võtavad vastu edasisaatmiseks ja kohalejõudnud kauba annavad välja või saatja soovil selle saajale koju kätte toimetavad.

Sel viisil oleks loodud kindel ja kiire ühendus kaubavalmistaja ja kaubatarvitaja vahel, mis mõlemale kasulik. Et sarnane süsteem on annud rahuldavaid tagajärgi, seda näitavad välismaade kogemused, kus see läbi viidud. Meie oludes, kus raudteevõrk hõredam, peaks olema selle tähtsus veelgi suurem.



Autobuseliikumine Londonis 1904. a.



Pildil kujutatud autobus oli veel 1923. a. Inglise G. W. R. raudteeseltsi liinidel töötamas. Omal ajal (1903. a.) oli see „Midnes-Daimler“ autobus väga moodne.

Auto

Autokinnitus.

Autokinnitus on kujunenud tähtsaks majanduspolitiliseks tarviduseks ning peaks ka meil Eestis sellele rohkem tähelepanu pööratama; oleks vähemalt soovitatav, et seda teeksid asjast huvitatud ringkonnad, nagu autoomanikud ja spordiühingud.

Auto-kasko-kinnituse tasuvus on vastuvaidlemata tõsiasi. Välismaal on koondunud sel kinnitusosalal töötavad seltsid ja on juhtinud nimetatud kinnitusala saaneerimise õigetes roobastesse.

Sel otstarbel asutati 1. juulist 1927. a. meil Eestis n. n. „Pool“, mis koosneb neljast sel kinnitusosalal töötavast seltsist, kellel ühed ja samad poliisitingimused, ühesugused preemiamäärad ja vastuvõtu tingimused ning kes kahjude lahendamist ühtviisi toimivad.

Kõigis neljas kinnitusseltsis („EKA“, „PÕHJA“, „EESTI UNION“ ja „TURIS“) maksvad ja rahaministeeriumi kinnituskomitee poolt tunnustatud kinnitustingimused seavad ühed ja samad nõuded üles, nagu see ka välismaal, ning võimaldavad kinnitusvõtjale õnnetuse korral õiglast ja kaugeleulatuvat kindlustust.

Nii meil kui ka teistes maades töötavate kinnitusseltside poliisitingimused jõuvankrite kinnitamiseks näevad ette vastutust kahjude korral, mis järgmiselt teivad:

- 1) kinnitusvõtja seaduslikust tsiviil-vastutuskohustusest, näiteks, kolmandatele isikutele sünnitatud surma või kehaliste vigastuste läbi;
- 2) kolmandatele isikutele kuuluva varanduse (ühes arvatud loomad) rikkumisel ehk hävitamisel (võõra vara kahjud);
- 3) jõuvankri enese vigastamisel või murdmisel ümbermineku, kukkumise või kokkupõrke tagajärjel, maavarisemise läbi, sildade ja tänavate varisemise tagajärjel, samuti kolmandate isikutega kuritahtlikult talitamise tagajärjel, vaatamata sellele, kas vigastused sünnitatud jõuvankri seismise või sõitmise ajal;
- 4) tule, plahvatuse või elektrivoolu katkemise läbi.

Siia tuleks lisada veel järgmist:

Kinnitusi võib sõlmida kõigi pp. I—IV all märgitud hädaohtude vastu, samuti mõne üksiku vastu neist, kusjuures võõra vara kinnitamist (II) alati tsiviil-vastutuskohustusega (I) ja tulekinnitust (IV) kaskokinnitusega koos sõlmitakse.

Pp. 3. ja 4. alusel sõlmitavad kinnitused ulatuvad ka niisuguste õnnetusjuhuste peale, mis võimalikud jõuvankri transporteerimisel nii maad mööda kui ka sisevetel Eesti ja Läti riikide piirides.

Auto-kasko-kinnitusi toimivate kinnitusseltside üldised poliisitingimused määravad õnnetusjuhuse mõiste selgelt ära, ja tuleks selle järele mõista õnnetusjuhust kui ootamatut, väljaspoolt mõjuvat, puht-mehaanilist tulemust.

Õnnetusjuhuse mõiste õige tõlgitsemine näitab meile, et kasko-kinnitusse võetakse ainult seesugused jõuvankrite vigastused sisse, mis sünnivad täiesti mehaaniliselt, kolmanda asjaga kokkupuutumise tagajärjel, s. t. põhjuseks peab osutama äkiline, välispidine, automaatselt esilekutsutud sündmus. Sellest järgneb, et kahjusid, mis esile tulevad jõuvankri-osade üle jõu pingutusest, nagu piduri jne. läbi, ei arvata õnnetusjuhuse läbi tekkinud kahjude hulka ja nad kinnitusse ei kuulu.

Iga autot ostja isik peaks kohe selle kinnitamisele mõtlema ja tegema seda aegsasti, enne sõiduki esmakordset tarvitamist, sest ei või olla iialgi kindel, et õnnetus seda juba esimesel sõidul ei taba ja autoomanikku kinnitamise tarvilikkuses ei pane veenduma.

Vaatamata õnnetuse korral sõidukile tekitavale materjaalsele kahjule, võidakse kinnitusvõtja vastu tõsta üldiste kodanliste seaduste alusel vastutuskohustusnõue, mis esimeses järjekorras esile kerkib isikute vigastuse või võõra vara rikkumise tagajärjel.

On ju küllalt tulnud ette, et autojuht tihedale rahvamassile peale sõidab, kusjuures mitu isikut korraga vigastatakse. Säärasel korral on sõiduki juht kohustatud tasuma kannatanuile kahjusid valurahade, ravimiskulude, saamatajäänud tööpalka ehk pensioni arvel, kui kannatanu täielik ehk osaline invaliidsus kindlaks tehakse, mis autojuhile aga kergesti üle jõu võib osutada.

Enesest mõista on võimalikkude asikahjude (võõra vara rikkumise) tagajärjed vähema tähtsusega, sest auto kokkupõrked teise sõidukiga, samuti vastu maja, planki või laternaposti põrkamine ei too endaga iialgi liig suuri kahjusid kaasa; vaatamata sellele on siiski parem, kui ka niisugusel korral riisiko mitte autoomaniku, vaid kinnitusseltsi peal lasub.

Kõigi niisuguste võimaluste eest kaitseb vastutuskohustus-kinnitus, mis maksev kui isikute nii ka asjade suhtes.

Autokinnituse arenemine, selle all tuleb mõista autokinnitusalala selle terves ulatuses, sammub kõigil maadel autoliikumise arenemisega käsi-käes.

Täieliku ülevaate autode tarvitamise kasvamisest viimastel aastatel annavad meile „Commercial Reports“is toodud andmed:

Aasta (alates 1. jaan.)	Kergesõidu- ja veoautode arv	
	a) üle maailma.	b) Ameerika Ühisriigid.
1920	10.922.000	9.211.000 = 84%
1922	12.530.000	10.449.000 = 83%
1924	18.109.000	15.281.000 = 84%
1926	24.109.000	20.051.000 = 82%
1927	27.650.000	22.137.000 = 80%

Autoliikumise kiire arenemise tõttu, nagu tabelist näeme, võime lugeda Ameerika Ühisriike auto-kinnitusalala hälliks.

Mitte ainult autode arvu poolest, vaid ka õnnetusjuhuste suunas võime paigutada Ameerika Ühisriike esimesele kohale.

Vastutuskohustuse küsimus on hakanud ametivõime tõsiselt huvitama ja on kavatsus, mis mõnes riigis juba teostatud, automobiliste sunniteel kinnitada.

Autoliikumise arenemisest tingitud hädaohu kasvamine nii tervise, elu kui ka võõra vara suhtes loob tarviduse ühelt poolt ühiskonna kindlama kaitse järele seaduslikul teel ning teiselt poolt sunnib automobiliste kõiki võimalikke riisikuid kinnitusseltside peale panema. Ikka sagedamaks muutuvad juhused, kus lugupeetud seltskonnategelased, keda meie koguni pole harjunud nägema süüpingil, kohtu ees vastutust on sunnitud andma.

Suure tähtsusega on autoomanikkudele samuti karistuseseaduse normid, missugused autoliikumise kasvamise tagajärjel on leidnud laialdasemat tarvitust viimastel aastatel.

Juba tol ajal, kui mujal juba käesoleva aastasaja alul autoliikumise kohta olid maksivad teatud kindlad ettekirjutused, ei tuntud Saksamaal selle järele veel 1900 aastal mingisugust vajadust.

Samasugune oli meil Eestis lugu alles mõne aasta eest. Lühikese ajaga on aga vaated hoopis muutunud

ja päevakorrale on kerkinud tarvidus vastava seaduse järele, mis autokinnitust selle terves ulatuses, peasjalikult aga vastutuskohustuse küsimust käsitaks. Algatajateks peaksid siin olema ühingud ja klubid, mis autotoomanikkude koonduspunktideks, esimeses järjekorras pean ma silmas Eesti Autoklubi. H. Köhler.

Autol läbi Sahaara.

Parun Bror von Blixen).*

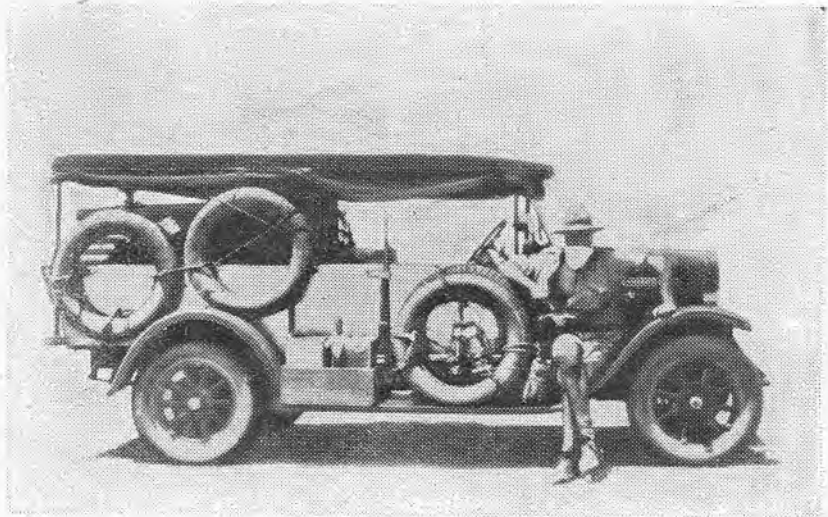
Lord Lamy kindluse juures lõppes Markhami ja minu jahiretk. Nagu teada, on see kindlus ühtlasi Chad'i provintsi pealinnaks Prantsuse Kongos. Seal hargnevad mitmed Euroopasse viivad teed. Võib sõita autoga Kanosse Nigeerias ehk rongiga Lagosse ja sealt laevaga koju või, kui soovib, autoga Dakari läänekaldal, Khartoumi Sudaanis ja sealt edasi Mombassa, on ka olemas ühendustee läbi kõrve põhjapool.

Viimaks tähendatud teed on sõitnud mitmed autod, kuid need on kõik olnud selleks eriti ehitatud ja varustatud eriliste kummidega, suurema radiaatoriga või — nagu on lugu hiljuti organiseeritud ja riigi poolt subsideeritud Trans-Sahaara transportkompanii — suurte sõidukitega, varustatud kuue ratta ja raadioga.

Valisime siiski selle tee. Meil aga polnud veel isegi autot selleks. Rentisime „Chevrolet“-veoauto viima meid ja meie bagaaži Lamyst Kanosse. Sinna saabudes vaatasime mitmeid seal leiduvaid autosid. Neist meeldis meile kõige rohkem „International“ 3/4-tonniline veoauto, millega üks International Harvester Company direktoritest Chicagos oli sõitnud Nairobit Kanosse. Auto oli suurepäraselt korrastatud ja varustatud kastkeregaga ning „Bosch“-magneetoga, kuid *igavaraosused polnud selle jaoks olemas terves Nigeerias.*

Kõik hoiatasid meid. Eeldati, et sõit kahel mehel sellise autoga läbi kõrve on võimatu. Pealegi hävitavat röövlid karavaniteid ja olevat praegu väga aktiivsed. Vahepeal olime saanud Dakaris asuvalt kindralkuberneri loat teha katse sõita läbi Sahaara „oma riisikol ja vastutades enese hukkamise eest“. Ja nii lahkusime Kanost 26. märtsil kell 1 hommikul. Järgmisel päeval kell 3 p. l. saabusime Zinderisse. Tee sinna oli hea. Zinderist põhjapoolse läheb karavanitee, kuid saadud informatsiooni järele takistasid seda tarvitamast liivadüübid, mis autoga liikumise teevad võimatuks. See pärast valisimegi Timbuktu—Alshiiri tee ja järgneval hommikul kell 8 asusime edasi liikuma. Järgmine asu-

tud koht on Gao, kuhu jõudsime järgmisel päeval kell 12 pärast väga rasket teekonda sügavas liivas. Siin saime sõjaväevõimudelt bensiini ja teejuhi järgmise oasini; pärast suurepäraselt lõunasööki garnisoniülema juures lahkusime kell 8 õhtul Gaost. Öösel kell 12 saabusime oasi, kuhu teejuht pidi meid saatma ja siin juhtima meid Trans-Sahaara transportkompanii autode viimastele jälgedele. Oaasis oleva vahisalga kapteni seletas meile, et 120 kilomeetri kauguses siit on viimane oas, kust meie peame võtma vett järgneva 1000-kilomeetrilise sõidu jaoks. Oli palav, 42 kraadi varjus ja vesi radiaatoris kees kõvasti. Siin ja seal oli tee, kus tuul oli peksnud liiva kõvaks, hea, kuid vahetevahel oli kilomeetri pikkusel lendliiva, kus sõit äärmiselt raske. Möödus 120 kilomeetrit — 150 — 200 — kuid toda viimast oasi polnud kusagil näha. Meid oli nähtavasti valesti juhitud ja autorataste jäljed, mis meid edasi juhtisid, ei viinudki sinna oasi. Vaatasime, kuipalju oli meil veel vett järele. Ainult 18 liitrit ja



3/4-tonniline International veoauto, millega parun von Blixen Sahaara kõrve läbistas.

viis pudelit õlut. Väga vähe, kui peaks midagi juhtuma...

Pidime nüüdsest peale sõitma kiirusega, mis radiaatorile ei võimaldanud keema hakkamist. Tegime katseid ja leidsime, et see kiirus oli 25 km. tunnis. Meil oli aga ees 1000 kilomeetrit liivakörbe! Nii kaugel oli Regga, kõige lähem eesolev koht, kust vett ja bensiini võis saada. Kaheksateist liitrit vett! Mis teha? Raske seisukord, auto rikkimine kõrves tähendaks kindlat surma. Ja meie olime nii rumalad, et polnud isegi oma tulekust telegraafiteel Regga ette teatanud. Ja meile oli juba nii palju ennustatud õnnetusi, et häbi oleks olnud tagasi pöörduda. Kuid päike loojeneb — õhk muutub jahedaks ja meeldivaks, täiskuu tõuseb taevale ja meeltab... Las katsume! Ja meie jätkame tee-

*) Parun von Blixen on laialt tuntud rootsi jahimees ja autosportlane, kes aasta eest viibis pikemat aega Kesk-Aafrikas suurte kiskelajate jahil. Kaaslasteks seal oli tal inglase mr. Markham. Pärast jahiretke lõpetamist Kongos sõitsid nad hariliku kergete veoautoga läbi Sahaara kõrve ja läbi Prantsusmaa Londoni. See oli esimene kord, kus hariliku autoga niisugune ettevõtte õnnestus. Sellest julgustükist on parun Blixen kirjutanud „Svensk Motortidningen“ N. 9—1928. a. huvitavalt. Toome siin selle kirjutise kokkuvõtte.

konda. Kell on 12 öösel. „Tshuk — tshuk — tshuk!“ — bensiinipaak on tühi. Meie arvestuse järgi pidi bensiini paagis veel kaheks tunniks jätkuma. Järelikult sõidame meie galloni (gallon 3,7 liitrit) bensiiniga ainult 10 kilomeetrit 15 asemel. Kui see nii on, siis ei jatku meil ka bensiini ja veeta võime meie siinses palavuses käia kõige rohkem ainult 50 kilomeetrit. Seisukord on nüüd juba päris tõsine. Parem oleks minna tuldud teed tagasi...

Võtame autost bagaaži maha ja istume nukralt liivale ning kustutame oma jänu õllega, mis kindlasti pole kunagi parem maitsnud. Pagan võtaks! Mispärast meie ei võtnud seda märjukest kaasa kas või ühegi kasti võrra rohkem?! Ja siis hakkame mõlemad rehendama kilomeetreid ja galloneid. Leiame, et kui sõit edaspidi paremaks läheb, siis jätkub meil bensiinist. Katsume, riskeerime! Ja jälle paneme oma bagaaži autosse, jättes järele, mida meil just hädasti pole vaja. Ning liigume edasi. Kell 4 kaovad autojäljed meie ees. Liivatormid on need pühkinud. Heledas kuuvalguses teeme liivalagendikul ringe, kuid jälgegi autoradadest pole leida. Päevavalguse tulekul teeme veel suuremaid ringe, kuid midagi autojälgedest ei näe. Tuleme kohale, kus autode jäljed kadusid ja maalime siin „S O S“-märgi ning kindlitame selle tühja bensiinikannu külge, mille asetame liivale. Siis katsume uuesti jälgesid leida. Kui vilunud jahimeestel õnnestubki see viimaks. See aga võttis tunni aega. Saame viimaks lendliiva piirkonnast välja ja sõit läheb rõõmsalt edasi. Ning põhjast puhuv tugev tuul jahutab radiaatorit alla keemispunkti. Nelisada viiskümmend kilomeetrit oleme sõitnud ja siis satume uuesti sügavasse liiva.

Peame kasutama selleks kaasa võetud raudplaate, mida asetame tagumiste rataste alla. Ja nii liigume meeter meetri järele liivas edasi. Järgmisel öösel kaotame jälle autojäljed. See oli kell 3 hommikupoole.

Otsustame peatuda ja magada kuni koiduni. Järgneva päeva kõige palavamal ajal on meil jälle raske töö päeseda läbi oru, mis järskude kallaste ja väga pehme liivava. Ja õhtu eel tekib kummis auk. Pärast paranadust võtsime liival lamades hästi-teenitud puhkeaja. Hommikul tõusev päike leiab meid jälle liikumas. Selle päeva suurimaks sündmuseks oli leida Trans-Sahaara Transport-ühingu veejaam kõrves. Vett oli seal kuues raudtunnis kokku 300 liitrit. Vett, mis vähe soolane ja sooda maiguga, kuid mis siiski maitseb parem kui surelik on kunagi joonud. Minu peale pole kunagi ükski asi nii suurt mõju avaldanud kui see leid. Olin juba lootusetus meeoleolu ja kahtlesin võimalusi saada läbi Sahaara selle tilgakese veega, mis meil järel oli — ja nüüd siin, keset ääretut ja tundmatut liivakörbe, 300 liitrit joogiks kõlbulikku vett!

Hiljem samal hommikul tabas meid teine üllatus. Automobiil! See ilmus silmapiiril nagu miraaž — fatamorgaana — kõrgel õhus. Siis muutus see tumedaks punktiks horisondi piiril ja hiljem oli meil eelpool näha vaid tolmupilv. Tõelikult oli see auto, mis meile lähenes. Meiega kohanedes polnud nad vähem hämmastunud. See oli Trans-Sahaara kompanii sõiduk kahe turistiga teel Timbuktusse. Harva olen ma suurema pinevusega oodanud vastust oma küsimusele kui

seekord. Küsisin: „Mitu kilomeetrit on veel Reggasse ja kas tee on hea?“ — „240 km ja tee pole halvem kui see mis teil juba tuldud.“

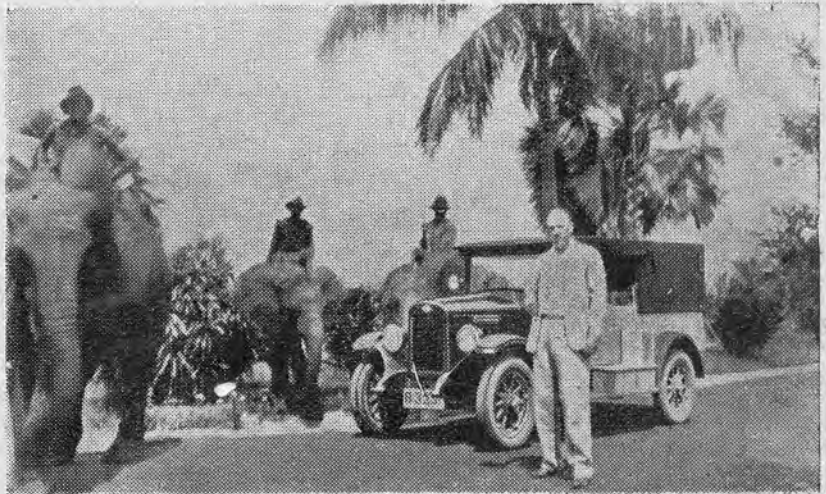
Ja kell 12 järgmisel päeval olimegi Reggasse! Esiteks oli see fatamorgaana. Muidugi pahrpidi: rohelised palmid kasvasid juured ülespidi punases liivas hiiglapееglike, mida muidugi olemas polnud, siis oas, araablase majad, telegraafipostid, kindlus — kõik just nagu meie lapsepõlves ehitasime: kaitsekraavi ja tõstesillaga väravas — ja terve Regga rahvas meid vastu võtmas. Ja edasi: kaks voodit valgete linadega — laud kaetud prantsuse leiva ja veinidega — peremees ja perenaine prantslased — isegi vannituba sooja veega.

Kõik see oli korraga peaaegu liig ja meie seisime küsivatena ja vaikides, sest vastust endale meie ei suutnud anda. Nii üllatusime seda kõike saada pärast möödunud läbielamusi.

„Kust teie tulete? Kuidas saite läbi selle veoaotoga?“ — Ja kümme autojuhti seisid meie „Internatsional“ ümber ja imestusid.

Ja härra komandant lausus meile prantsuse viisakuse ja tagasihoidlikkusega soravas ingliskeeles:

„Kas teate, meie ootasime teid. Üks autodest kõr-



Butas Belgia Kongos.

ves teatas radioga meie eile õhtul: „Kaks inglasi teel Reggasse; kui neil õnne, siis saabuvad sinna homme“. Jah, meie ootasime teid.“

Selline on prantsuse organisatsioon!

Mis teedesse puutub, siis polnud meil Reggast edasi mingisuguseid raskusi. Trans-Sahaara Transport-ühingul on esimese klassi turisti-hotellid ja teed on esialgu läbisaadavad ja edaspidi head. Ja kas on olemas midagi mõjukamat kui tee üle Atlas-mägestiku, mis ehitatud Aafrika ilusaimasse mägestikku ja mille ehitajateks maailma parimad insenerid! Siis Alshiir — valge linn mägestiku põhjapoolsel küljel — sinine Vahemeri teisel pool toda valget linna ja üle mere teisel kaldal ja jällegi mäe küljel Marseille...

Marseildest Pariisi peaks sõitma „Rolls-Royce'ga“, mitte ¾-tonnilise „Internatsional“-veoautoga. Siiski pean viimase kasuks ütleva, et meie lahkusime Marseildest kell 9 õhtul ja olime järgmise päeva õhtul kell 6 Pariisis. See oli 14. märtsil 1928. aastal. Ja vahe nende kahe linna vahel on 865 kilomeetrit. Meie auto teemõõtja näitas, et sellega oli sõidetud — Nairobi arvates — 7.984 kilomeetrit ja meie olime sellega Kanost tulnud 3.919 kilomeetrit. Meie auto oli esimene, millega sõidetud teekond Nairobi Londoni ja esimene standard-tüüpi auto, mis Sahaarat läbistanud.

Bensiinimaks.

Kodaniku maksukoorem alatasa suureneb.

Riigikogu poolt vastuvõetud bensinimaksu seadus astus jõusse 21. jaanuaril k. a. Selle järgi võetakse bensiini pealt erilist maksu teedekapitali heaks 5 senti kg ehk umbes 3¼ senti liitrit. Maksu alla kuulub bensiin, bensool ja nende segud. Maksust on vaba petrooleum, nafta, nafta-solaarõli ja teised raskemad õlid.

Bensiinimaksu sisseseadmise motiiviks oli jõuvankrite maksu õiglasem reguleerimine selles mõttes, et need autod, mis rohkem sõidavad ning seega enam teid tarvitavad, ka enam maksu maksaksid. Jõuvankritel võetav maks pidi õieti koosnema kahest maksust: bensinimaksust ja peale selle veel jõuvankrimaksust. Viimane oli nähtud ette märksa madalam kui praegune kesk-

mine maks. Jõuvankrite seaduse eelnõus on maksunormid, näiteks, sõiduautode pealt keskmiselt 60% odavamad kui praegu Tallinnas olevad normid. Väiksem maksunorm on nähtud ette seepärast, et sinna juure tuleb veel võrdlemisi suur bensinimaks.

Kuid mis meie näeme praegu. Bensiinimaksu seadus on pandud maksma, kuid jõuvankrite seaduseelnõu puhkab riigikogu komisjonis kalevi all. Tagajärg on see, et jõuvankri maksukoorem on tõusnud 100—200% võrra. Meie jõuvankrite maksukoorem on praegu märksa kõrgem kui meie naaberriikides, vaatamata sellele, et meie maanteede seisukord naaberriikidega võrreldes on märksa viletsam, kuna meie elukallidus on madalam kui mujal.

Bensiinimaksu seadus.

Riigikogu poolt 21. detsembril 1928. a. vastu võetud.

§ 1. Bensiinilt võetakse bensinimaksu viis senti igalt netto-kilogrammilt.

§ 2. Maksustatavaks bensiniks loetakse igasugune bensiin, samuti nafta destilleerimise vedelad produktid ja igasugused segud, mida võib tarvitada bensiini aseainetena jõuvankrite mootorite kütmiseks.

Maksustatavate produktide ja segude lähemad tunnused määrab teedeminister, kokkuleppel raha- ja kaubandus-tööstusministriga, ja avaldab need Riigi Teatajas.

§ 3. Bensiinimaksu võetakse:

1) välismaalt sisseveetavalt bensinilt — tolliasutuste poolt sisseveo juures ühes tollimaksuga;

2) sisemaal valmistatavalt bensinilt aktsiisi peavalitsuse korraldusel, raha- ja kaubandus-tööstusministri poolt kokkuleppel antavates määrustes ettenähtud korras, ja

3) sisemaal olevatelt bensinitagavaradelt §§ 9—12 tähendatud korras.

§ 4. Rahaministril on õigus vabastada bensinimaksust bensiini partiides mitte alla 350 kilogrammi, kui see määratud rõõbas- ja veeteedel liikuvate mootorite või aeromootorite kütteks, ja kui vabastamist soovitab sõja- või teedeminister, või mis määratud ümbertöötamiseks, kui vabastamist soovitab kaubandus-tööstusminister.

Seda soodustust ei anta isikutele, kes karistatud maksust vabastatud bensiini edasiandmise või muudeks otstarveteks kasutamise eest.

§ 5. Sisseveetavalt bensinilt võetava bensinimaksu asjad toimetatakse ühistel alustel ja korras tollimaksu asjadega.

§ 6. Rahaministril on õigus pikendada bensinimaksu õiendamise tähtaegu: välismaalt sisseveetava bensiini juures — Tolliseadustikus (R. T. nr. 45/46 — 1923; R. T. nr. 35 — 1926) ettenähtud alustel ja korras, sisemaal valmistatava bensiini (§ 3 p. 2) või bensinitagavarade (§ 3 p. 3) juures — kuni kuue kuuni, kusjuures õiendamata maksu kindlustuseks võetakse pandid ja panga garantiid.

§ 7. Maksu tagasimaksmine väljavedajale bensinilt, mis valmistatud sisemaal ja veetud välja partiides mitte alla 350 kilogrammi, sünnib andmete esitamisel, mis tõendavad, et bensinimaks võetud ja et bensiin viidud välismaale.

Sisemaal väljaveoks valmistatavalt bensinilt ben-

sinimaksu õiendamise lükkab edasi rahaminister, kokkuleppel kaubandus-tööstusministriga, määratud tähtajani ja tingimustel, kusjuures õiendamata maksu kindlustuseks võetakse pandid või panga garantiid, mis vabastatakse vastavalt bensinile tegelikule väljaveole.

Selle maksu tagasimaksmine, samuti pantide ja garantiide vabastamise otsustab aktsiisi peavalitsuse juhataja, tollivalitsuse poolt kokkuseatud akti esitamisel.

Eelmises (§ 6) kui ka käesolevas paragrahvis tähendatud pante ja garantiikirju võetakse, samuti pööratakse neile nõudmisi Riigi töövõtete ja hangete seaduses (VSK X k. I j.) ettenähtud alustel ja korras.

§ 8. Bensiinimaksu kohustuse selgitamisel sisemaal valmistatava bensiini väljaveo korral arvatakse juurde selle piiripealse kaalule kahanemisprotsent rahaministri poolt kokkuleppel kaubandus-tööstusministriga määratud normide järgi.

Kui sisemaal valmistatav bensiin hävineb õnnetujuhtumise läbi, vabastatakse see maksust käesoleva seaduse § 3. p. 2. põhjal antavates määrustes ettenähtud alustel ja korras.

§ 9. Kõik isikud, kes bensiini valmistavad, bensiniga suurel viisil kauplevad, samuti ka väiksel viisil kauplevad, kui viimaste bensinitagavarad ületavad 100 kilogrammi, on kohustatud ühe kuu jooksul, arvates käesoleva seaduse maksmahakkamise päevast, teatama kohalikelele aktsiisiasutustele kõik oma bensinitagavarad seaduse maksmahakkamise päeva seisukorras.

Tagavaradena teatatakse kõik bensiin, mis tähendatud isikute korralduses, vaatamata tehingutele, mis nad sõlminud kolmandate isikutega selle bensiini kohta.

§ 10. Eelmise (9) paragrahvi põhjal teatamisele kuuluvatelt bensinitagavaradelt määratakse bensinimaks isikutelt, kellel lasub teatamise kohustus.

Kui teatav tagavara alla 100 kilogrammi, siis ei määrata bensinimaksu.

§ 11. Maks tasutakse aktsiisivalitsuse otsuse põhjal ühe kuu jooksul, arvates otsuse teatamise päevast. Edasikaebus otsuse peale sünnib üldises korras.

§ 12. Rahaministril on õigus § 4. tähendatud ministrite soovitustel ja tingimustel vabastada maksust bensinitagavaru vaatamata tagavara suurusele. Maksust vabastatud bensiini tarvitamise järelevalve ja selle tarvitamise alal tekkivate süütegude kohta on maksvad §§ 13 ja 15—17.

§ 13. Sisemaal valmistatud bensiini õige maksutamise, samuti maksust vabastatud bensiini õige tarvitamise järele valvab aktsiisi peavalitsus. Järelevalve teostamiseks aktsiisi- ja politseiametnikkudel on rahaministri poolt antavates määrustes ettenähtud korras õigus pääseda igal ajal ruumidesse ja muudesse paikadesse, kus valmistatakse või hoitakse alal bensiini või kus tarvitatakse maksust vabastatud bensiini. Kaitseväes tarvituseloleva bensiini kasutamist võib kontrollida raha- ja sõjaministri poolt kokkuleppel määratud korras.

§ 14. Süüdlasest selles, et ta seadis sisse aktsiisivalitsusele teatamata nafta destilleerimise või bensiini valmistamise vabriku, karistatakse: rahatrahviga mitte üle kolmesaja krooni.

Vabriku sisseseadmiseks loetakse hoone või muu paiga kohastamine nafta destilleerimiseks või bensiini valmistamiseks sel kombel, et seal seatakse üles destilleerimise aparaat, retort või muud seadised, mis tarvilikud nafta destilleerimisel vedelate produktide saavutamiseks või bensiini valmistamiseks.

§ 15. Süüdlasest selles, et ta oma kasuks maksust vabastatud bensiini andis edasi või tarvitas muudeks otstarveteks, karistatakse: rahatrahviga kõrvaldatud bensiinihulgalt võetava bensiinimaksu viiekordse summa suuruses.

Kui kaebelune ei suuda teha kindlaks kõrvaldatud

bensiini kaalu, siis: rahatrahviga kuni tuhande kroonini.

Peate selle nõutakse sisse bensiinimaks selle kaalu eest, millelt määratud trahv, või kui see kaal jäi kindlaks tegemata — kogu vabastatud bensiinipartii eest.

§ 16. Paragrahv 15. ettenähtud süüteoed neil juhtudel, kui need antakse kohtu otsustamisele Aktsiisimaksu seaduse (VSK V k.) põhjal, alluvad rahukohule, vaatamata trahvi suurusele.

§ 17. Karistuse määramisel §§ 14—15 ettenähtud süüteoed eest, samuti aktsiisiametnikkude takistamise eest nende järelevalve kohuste täitmisel, või käesoleva seadusega ning selle põhjal antavate korralduste ja nõudmiste täitmata jätmise eest võetakse juhteks Aktsiisimaksu seaduse §§ 1138—1149.

Eelmises lõikes tähendatud süüasjade, samuti muude bensiinimaksu kohta käivate eeskirjade vastu eksimised lahendatakse Aktsiisimaksu seaduse §§ 1271—1273 ja 1275—1280 tähendatud korras.

§ 18. Bensiinimaksud, samuti käesoleva seaduse põhjal määratud trahvisummad kantakse teedeministeeriumi teedekapitali arvele ja kulutatakse vastavate seaduste alusel avalikkude teede ja sildade ehitamiseks, korrashoidmiskes ja parandamiseks.

§ 19. Käesoleva seaduse teostamiseks tarvilikud määrused annab rahaminister kokkuleppel teede- ja kaubandus-tööstusministriga.

Panhard-Levassori tehased.

Panhard-Levassori tehased, nagu paljud teised suured tööstused, on alanud oma tegevust õige väikeselt. Ja isegi mitte autodega, vaid lihtsa puusaaga.

1845. a. elas Prantsusmaal, Pariisis, keegi vaene puusaagija, nimega Périn, kes saagis lihtsa saega puid. 1846. a. ühines ta Pauwels'iga, kes oli üks nendest, kes pärast koos teiste isikutega asutas mehaanikatöökoha Pariisis. Hariliku saega ei olnud võimalik Prantsusmaal tol ajal palju teenida ja nii mõtles Périn 1853. a. välja uue sae, mis võimaldas mehaaniliselt saagida. See mehaaniline lint-saag, mis Pariisi näitusel oli pandud välja, äratas elavat tähelepanu ja sest ajast peale muutus Périn'i elujärg lahedamaks. Väike töökoda kuskil S. Antoine eeslinnas sai osakonna rue de Charonne'le. Uued masinad töötasid juba 40 ja 60 cm puud minutis, mis tol ajal oli kuulmatu edu. 1876. a. pani Périn oma meisterteose välja (v. pilt), mida ta suure kannatusega oli puust välja saaginud, ja mis äratas üldist tähelepanu. Napoleon III annetas temale leiutise eest auleegioni ordeni. Tema teeneid tunnustas ka parimaid mehaanika-ala tundjaid hr Samuel Worsam, kes oma raamatus, mis käsitleb küsimusi mehaanika-alal, õige kiitvalt räägib Périn'ist.

Et suurendada oma ettevõtet, kus juba tol ajal tööd leidsid 60—65 töölisi, otsustas ta sidemeid luua insener René Panhard'iga. Ühendatud Périn-Panhard töökoda jõudis niikaugele, et nende saed ei purustanud ainult puid, vaid ka kive ja lõpuks kuni 1 mtr. jämedusi metalle. 1870. ja 1871. aastad takistasid veidi nende tegevust, kuid võimaldasid produtseerida kahureid. Sellele vaatamata töötas firma 1873. aastal jällegi 110 töölisega. Samal ajal, tänu suurtele tellimistele, otsustas Panhard asutada modernimaid tööstustevõtteid ja palus kaastööliseks oma sõbra Emile Levassor'i. Nii asusid tööstused mõni aeg kahes kohas: üks vanas eeslinnas, teine avenue d'Jory'l; nii tuli Le-

vassor'il, tulevasel autode pioneeril, sõita tubli hobuse seljas ühest kohast teise. 1878. a. üldnäitusele pani firma Périn-Panhard ja Ko peaaegu kõik masinad puu ümbertöötamise alal välja. Nende väljapanekute eest austati Panhard'i auleegioni ordeni annetamisega, ja 1906. a. Milaano näitusel austati teda jällegi uue aumärgiga.

Kui 1886. a. Périn suri ja ettevõtte nimetati ümber Panhard ja Levassor firmaks, oli temal juba terve rida suuremaid ja väiksemaid auhindu.

Sellest ajast peale jaguneb ettevõtte kahte ossa: üks jätkab puusaagimist, teine aga teeb esimesi katseid autode ehitamisega. 1884. aastal leidis Daimler üles petrooleumi-mootori, mis varemalt oli mõeldud laevadele. Ühenduses selle leidusega tuli Levassor mõttele teda kasutada sõiduki liikumapanemiseks ja 1890. aastal sõitis juba tööstuses väike mootori abil liikuv cabriolet.



Panhard-Levassori vabrik Pariisis.



Kaheksatsilindrilise shübermootoriga Panhard auto, mis võitis 50 ja 100 km. ning 50 ja 100 miililised ilmarekordid.

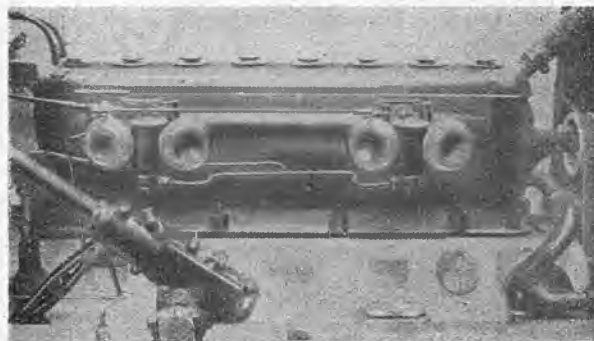
Nii pani Levassor nurgakivi uuele suurepärasele tööstusele, mis pärastpoole otsustavalt mõjus sõidukite ehitusele ja nende leidjatele tõi hiiglaedu. Missugune areng vanast, raske mootoriga sõidukist kuni tänapäevase Panhard-Levassor elegantse masinani! Levassor oli see, kes tol ajal leidis üles rihmade kahvli (Riemen-gabel) ja kettapidurid, mis töötasid pedaali abil. Palju aastaid on möödunud, aga midagi paremat pole sel alal veel leitud ja õigusega nimetatakse selle leiutajat „automobiili isaks“. Niisama tarvitas Panhard esimesena gaasistajat sissepritsimise seadisega ja ujuja nõuga, missugune ka nüüd veel üldiselt tarvitusel.

1894. a. tegi Pierre Gэфfard oma ajakirja „Petit Journal“ kaudu ettepaneku, korraldada esimest autosõidukite võidusõitu, mis äratas ka üldist tähelepanu.

1895. a. võidusõidul sõitis Levassor isiklikult, tol ajal juba 50-aastane, peatamatult Pariisist Bordeaux'sse ja tagasi. See teeb välja 1200 km ja tuleb imestuda seda vastupidavust ja energiat, mis see 50-aastane juht näitas võidusõidul. Pärast seda võtsid „Panhard-Levassor“-sõidukid osa paljudest võidusõitudest, kusjuures üks võit oli teisest hiilgavam.

Seda saavutust võib seletada väsimatu tööga sadade projektidega, millest iga üksik tähendas samm edasi. Lõpuks konstrueerisid nad 1908. a. klappideta mootori, millest paremat tänini pole leitud, ja siiski ei väsinud Levassor oma töös. Kiitvalt kirjutati Panhard-Levassori klappideta mootori kohta ja peab ütleva, et need kiitused olid teenitud täiel määral.

Kõigi saavutuste ja sõidukite keskel, mida konstrueeris Panhard ja mis moodustavad peaaegu täieliku jõudude ja mitmesuguste täienduste kooskõla, on 16 h. j. klappideta 6-tsilindriline sõiduk, mis kõige rohkem köidab turistide tähelepanu. See auto võib julgelt võis-



8-tsilindriline Panhard auto shübermootor kahe gaasistajaga.

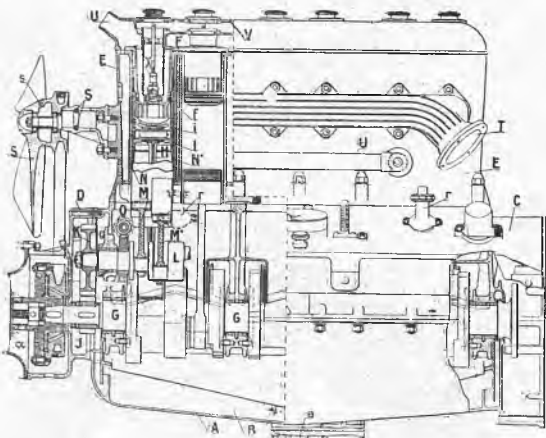
telda ilmaturu autodega. Ta ei võistle nendega ainult vastupidavuse ja soliiduse mõttes, vaid ka juhtivuse ja julgeoleku suhtes.

Mootor. Mootor on nelja-, kuue- ja kaheksa-tsilindriline, klappideta. Ühelt poolt on mootoris ühendatud kõik paremused, s. t. tasakaal on täiendatud ja mootor on ühtlaselt konstrueeritud. Teiselt poolt — klappideta tsilindrite paremused, mis olenevad nende vormist — on täiesti kõrgendusest ja üleliigsete osadeta, kuna küünal on tsilindri kaane keskel. Nagu teada, võimaldab see seade tarvitada kõrgemat kompressiooni, vältides isesüütamist; suured tsilindrite avaused võimaldavad paremini tsilindreid täita kui klappidega tsilindrite avaused, lõplikult iseloomustavad need masinad ülimat tsilindrite saavutusvõimet, vaikset tööviisi ja painduvust.

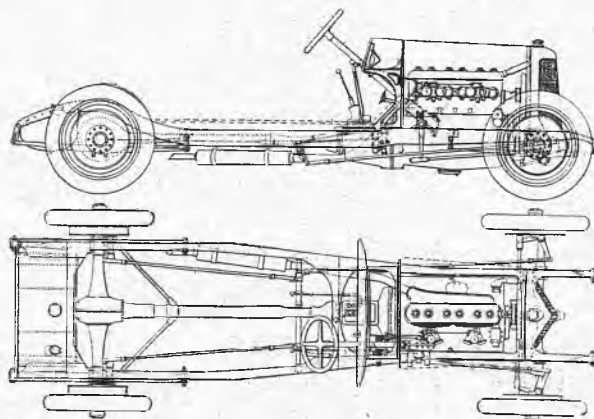
Nende paremuste kõrval on kuuetilindritega mootoritel kaks täiendust: 1) tsilindrisärkide avaused puhastatakse automaatselt sellekohaste seadete abil, mis nimetatakse erilisteks kammideks, ja 2) õlitamisviis, mis sünnib raskuse mõjul tõusva kruvi ja reguleeriva ventiilnõela abil.

Kõik tsilindrid on ühes blokis. Alumiiniumist karter on kinnitatud tsilindrite blokiga. Selle seade piirjooned on puhtad ja kokku surutud, tänu klappideta mootori kokkupressitud kujule. Küünlad on kinnitatud ja maskeeritud, mis mootorile annab lihtsa, kuid elegantse välimuse.

Gaasi jagamine sünnib kahe tsilindri särgi süsteemi abil, millistel avaused on õieti paigutatud, et võimaldada gaasi sisse- ja väljapääsu. Nad liiguvad väärtvõllile paralleelsel teljel. Telg omab sama palju eksentrikuid kui on särke, s. t. 12; iga eksentrik paneb ühe särgi käima väikese kangi abil. Särke juh-



6-tsilindriline Panhard automootor.



6-tsilindrilise Panhard auto shassi.

tiv völl on ühendatud väntvölliiga keti abil; kett on paigutatud mootori etteotsa. Mootor töötab vaikselt, täiesti kärata.

Panhard-Levassori tehased on kasvanud õige suu-

Tüübid:

1. 10 h. j.	1480 cmc.,	4 tsil.	67×105	m/m	4 käiku, kiirus	85	km tunnis.
2. 10 h. j.	1830	„ 6 „	67×85,5	„	4 „ „	90	„ „
3. 12 h. j.	2300	„ 4 „	75×130	„	4 „ „	105	„ „
4. 12 h. j.	2340	„ 6 „	69,5×103	„	4 „ „	100	„ „
5. 16 h. j.	3440	„ 6 „	75×130	„	4 „ „	120	„ „
6. 20 h. j. (sport)	5319	„ 4 „	110×140	„	4 „ „	160	„ „
7. 35 h. j.	6320	„ 8 „	85×140	„	4 „ „	160—175	„ „

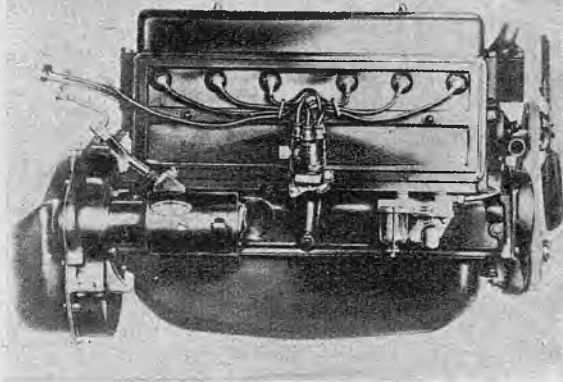
reks. Töökojad katavad praegu umbes 200.000 ruut s. maa-ala ja tööliste arvult on ta suuremaid Pariisis. Vabriku esindajaks Eestis on firma Vennad Uibopuu, Tallinnas, S. Karja tän. 23.

Uus kuuetsilindriline Chevrolet.

General Motors Co laskis möödunud aasta sügisel välja uue Chevrolet tüübi, mis on juba varustatud kuuetsilindrilise mootoriga. Seega varustatakse ka arvuliselt suurem osa ameerika sõiduautosid kuuetsilindrilise mootoriga. Neljatsilindrilise mootoriga on veel varustatud: Ford, Overland Whippet, Durant, Plymouth. Teised on juba kuue- või kaheksatsilindrilise mootoriga.

Vabriku poolt on lastud müügile sõiduautosid seitsmet tüüpi karrosseriiga: tõld (kahe uksega); sedan (nelja uksega); touring; roadster (kaheistmeline, kahe häädaistega); coupé (kaheistmeline); sportcabriolet (kaheistmeline, kahe häädaistega) ja landau-cabriolet. Kõik karrosseriid on veidi suuremad kui 1928. a. mudelitel.

Hinnad ameerika vabrikus: touring ja roadster — \$ 525.—; tõld ja coupé — \$ 595.—; sedan — \$ 675.— sportcabriolet — \$ 695.— ja landau-cabriolet — \$ 725.— Sama mootoriga on ka Chevrolet veoautod. Veoautode kandejõud on senise 1 tonni asemele 1,5 tonni.

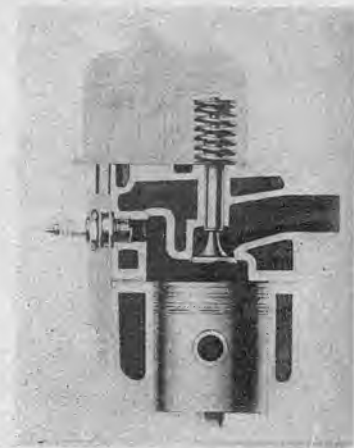


Chevrolet mootor.

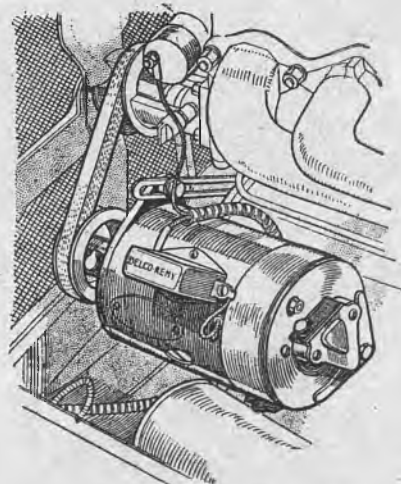
General Motorsi andmete järgi on uus Chevrolet-mootor nelja-aastase katsetamise tulemus maailma suurimas katsekojas; valminud mootor on ligemale 100 mootoritüübi lõpulüli. Seepärast tohime loota, et see viimase peensuseni on läbi mõeldud ja proovitud.

Mootor: kuuetsilindriline, tsilindri läbimõõt 84,14 mm ($3\frac{3}{16}$ "), kolvi käik 92,25 mm ($3\frac{3}{4}$ "), tsilindrite mahu 3,137 liitrit, mis võrdub 12,1 maksualuse HJ. Mootori pidurivõime on 46 HJ; surve vahekord surve-taktiil 5:1; väntvöll on asetatud kolmele laagrile, mille pind on kokku 76,7 sm²; rippuvad klapid; Carter-gaasistaja ühes kiirenduspumbaga; malm kolvid, milledest igauks on varustatud kolme rõngaga. Määrdesüsteem on koostatud laialipritsimise ja pumba abil. Süütamiseks on Delco-Remy elektriseade. Küteteaine andmiseks gaasistajasse on vaakum-seade asemele võetud ta. vitusele membraan-pump, mis aetakse nokkvölliit ümber. Käigukast ja sidur on ühine mootoriga. Differentiaali ülekanne on 1:4,18 pealt suurendatud 1:3,8 peale. Pidurid on kõigil neljal rattal, kuna käsipidur töötab ainult tagumiste rataste peale.

Armatuurilaul on kiirusemõõtja, kilomeetrilugeja, õlimanomeeter, ampermeeter, valgustuse lülitaja, jahutusvee termomeeter, bensiininäitaja.



Chevrolet mootori läbilõige.



Reguleeritav dünamo kinnitus.

8. Ralley Monte Carlo sõidu lõpuvaatus.

Võiks öelda, et see sõit ei ole kunagi selliseks huvikeskkohaks olnud kui tänavu. — Kenake lähtepunktide arv, suured takistused, mida sõitjad pidid võitma ning üldtuttavad osavõtjate nimed panid kõik autosportlased 20.—23. jaanuarini asjast kõnelema.

Sihile ei jõudnud paljud: umbes 100 osavõtjast olid õnnelikkudena õigel ajal ainult 24 kohal, 21 jõudsid peale tähtaega päralt, saades erandina loa teistest kavas ettenähtud sõitudest osa võtta. 21 sõitjat lakkasid võistlemast juba teel. Esimese 24 õnnelapse seas leidis üllatusena 2 daami, mille Lucy Schell, prantslanna — välja sõitnud Berliinist — ning miss Kitty Brunell, inglanna, kes valis John O'Croats'i, Põhja Shotimaa, oma väljasõidupunktiks.

Insener Szmick, sõites kahe kaaslasega, kaotas teelt eksimisega esimese koha, sattudes oma väikese „Weiss-Manfred“ sõidukiga kivi otsa. Kaassõitjad jäid õnnekombel terveks, kuid sõiduk sai vigastada. Selle tõttu pääsiski esimesele kohale Dr. Sprenger Van Eijk, hollandlane, Graham-Paige autol.

Auhinnad jagati Palee platsil, Monte Carlos, kuhu ilmusid sõidukid üksteise järel pikas reas. Monaco prints Pierre, Ralley aupresident jagas auhindu isiklikult. Keegi ei jäänud ilma mõnest lahkest sõnast ja

erilise õnnesoovi osalisteks said 2 daami, kes mõlemad olid saavutanud auhinnad.

Pidulikule tseremoniile järgnes bankett, kus peeti hulka kõnesid ja annetati härra peakomissarile, Antony Noghes'ile tema teenete eest Püha Kaarli orden.



Proua Kitty Brunell Monte Carlosse kohalejõudmisel.



Võitja Van Eijk — Graham Paige autol.



Madame Shell võitis daamide auhinna.

Lühemad teated.

SAKSA AUTO-VÄLJAVEDU 1928. a.

on võrreldes 1927. aastaga märksa suurenenud. 1928. aastal veeti välja 4.578 sõiduauto (1927. a. — 2688) ja 3.414 veoauto (1927. a. — 3.374). Väljavedu takistab suurel määral rahaküsimus. Väljaveetud autode hinda ei peeta rahuldavaks. Saksamaa seisab maade hulgas, kust autosid välja veetakse, viiendal kohal.

MONTE CARLO SUUR AUHIND.

Monako autoklubi ja rahvusvaheline spordiklubi korraldavad 14. aprillil Monte Carlo „suure auhinna“ peale Monako piirides 3,180 km maa-alal kiirusvõidusõidu, millist maad tuleb sõita 100 korda läbi, nii et kogu sõidu pikkus teeb välja 318 km.

Võistlused peetakse A. J. A. C. R. poolt väljatöötatud määruste järgi, kuid lubatakse tarvitada ainult müügilolevaid küteteaineid ning bensooli ja osa võtta võivad ainult need autosportlased, kes korraldajatelt on

saanud sellekohased kutsed. Silmas pidades õige lühikest sõidumaad pikkust, võivad korraka startida ainult 15 osavõtjat, missugune arv isegi näib olevat võrdlemisi suur. Esimeseks auhinnaks on määratud 100.000 franki, teiseks 30.000 fr., kolmandaks 20.000 fr., neljandaks 15.000 fr. ja viiendaks 10.000 fr. Eriauhinnad on pandud välja esimese 10-ne ringi peale, samuti ka kõige kiirema ringi peale. 15. märtsil s. a. seatakse kokku nimestik, keda võistlustest kutsutakse osa võtma.

AUTOSÕIDUKITE ARV BERLIINIS

oli sealse politseivalitsuse andmete järgi 1. jaan. 1929. aastal 83.134. Nendest oli 39.291 sõiduauto (sinna hulka arvatud ka töllad ja omnibused), 14,476 veoauto ja 30.367 mootorratast. Võrreldes teiste maailmalinnadega on mootorsõidukite arv Berliinis ikkagi veel väike. New-Yorgis on autode arv 676.716, Londonis 143.020, Pariisis 103.307, kuna Berliinis ainult 53.767.

1929. a. SUUR AUHIND.

Hiljuti ilmus üleskutse osa võtta Sarthe-ringteel Le Mans juures Prantsusmaa Suure auhinna peale peetavast võidusõidust spordisõidukite jaoks. Võidusõit korraldatakse uue rahvusvahelise määrustiku järgi. Põletisainete tagavara peab olema 14 kg iga 100 km peale, tühja sõiduki kaal ühes hariliku reservrattaga peab olema 900 kg. Karosserii laius istmete kõrgusel peab olema vähemalt 1 mtr. Võidusõidul teevad osavõtjad 35 ringi (604 km). Selle 23 „Suure auhinna“ auhindade üldsumma on 260.000 fr., sellest saab võitja 100.000 fr. Osavõtu maks on 5.000 fr. igalt sõidukilt.

FORD TÕSTAB HINDU.

Samal ajal, kui mitmed autovabrikud alandavad oma toodete hindu, talitab Ford just vastupidiselt. Nii on kinnise „Fordi“ hind kõrgendatud 395 dollarilt 460 dollarile ja üheistmelise roadsteri hind 385 doll. pealt 450 dollarile. Kõikide teiste Fordi autode hinnad, veo- ja taksoautod kaasa arvatud, on ka vastavalt tõusnud. Mis Ford selle hindade kõrgendusega tahab taotleda, on esialgu selgumata.

Esimest aastat uut mudelsõidukit valmistas Ford 2. detsembrist 1927. l. a. 2. detsembrini 704.699 tükki. Läänud detsembris tõusis valmistus juba 6435 autoni päevas. Käesoleval aastal on Ford kavatsenud valmistada 2 miljonit autot ja peale selle arvu veel mõnikümendtuhat traktorit.

LÄBIRÄÄKIMISED FORDIGA.

Nõukogude Vene „WSNH“ eesistuja hra S. S. Lobov teatas l. a. 12. detsembril insener-tehniliste jõudude büroo üldistungil, et praegu peetakse läbiraäkimisi Nõukogude esindajate ja „Fordi“ vahel suure auto-tehase ehitamise üle S. S. S. R. territoriumile, kus kavatakse valmistada igal aastal umbes 100.000 autosõidukit.

Analoogilise pakkumise tegi Nõukogude Venemaal ka üks teine maailma-firma.

AUTOSÕIDUKITE REGISTREERIMISED.

Saksamaa „Treuhand Aktiaselts“, ühes autotööstuse ja -kaubandusega, kavatseb 1. jaanuarist 1929. a. asutada autosõidukite registreerimiskoha. See asutus võimaldaks kindlaks teha kõik Saksamaal liikuvad sõidukid ühes kolmandate isikute õigustega nendele. Nii areneks kogu kaubanduslikus maailmas komme, et kõik autosõidukid registreeritaks ja huvitatud isikutel oleks võimalus pöörduda järelepärimistega selle asutuse poole.

SCHNEIDERI LENNUVÕISTLUSEST.

Aasta esimesel päeval lõppes ülesandmise tähtaeg Schneideri lennuvõistlustele. Nagu teada, peetakse võistlusi iga teise aasta augustikuul ja kiireima hüdroplani — veelennuki — peale. Viimase (1927. a.) võistluse võitis inglise lennuväe leitnant Webster. Sõidutee on alati kolmnurk. Seni võistlustel saavutatud suurim kiirus on üle 500 km tunnis, — maailmarekord kiiruses on 512,776 km tunnis, mis suurimaid, mida inimene seni saavutanud.

Eelolevatele võistlustele on end üles annud viis rahvast: Ühisriigid, Inglismaa, Itaalia, Prantsusmaa ja esimest korda Saksamaa. Prantsusmaa ja Itaalia saavad kumbki kolm veelennukit. Ameerika saadab kuuldavasti lennuki, millel 2000 hobusejõudu. Sakslas-

tel on lennuk ehitatud kahe iseseisva mootoriga. Kummagi mootori hobusejõud on 500 HJ. Üks mootoritest on ees, teine taga. Arvestuste järgi peaks see lennuk saavutama 579,24 km tunni kiiruse, mis kaugelt ületaks praeguse maailmarekordi. Viimastel võistlustel oli ltn. Websteri kiirus (keskmine) 452,397 km tunnis. Võrdluseks olgu tähendatud, et suurim maapinnal saavutatud kiirus on ameeriklase Rav Keechi saavutus autol — 334,330 km tunnis!

LIIKUMISEKS LUBATUD AUTODE RASKUSE SUURENDAMINE SAKSAMAAL.

Saksamaal on praegu avalikkudel teedel lubatud liikuda kaheteljelistel autodel, mille kogukaal koormaga ei ületa 9 to. Töösturite ettepanekul kaalub praegu Saksa teedeministerium selle piiri kõrgendamist 12 to peale.

PIIRIST ÜLESÕIDULUBADE RAAMAT.

Rahvusvahelise automobiilklubide koonduse juhatas Pariisis teatab, et 1. okt. 1928. aastast piirist ülesõidu load (Carnet de passage en douane) on maksvad järgmistes maades: Saksamaa, Autsria, Belgia, Luksemburg, Brasiilia, Bulgaaria, Taani, Eesti, Egiptuse, Hispaania, Soome, Prantsusmaa, Algiri, S. Britaania, Kreeka, Hollandi, Ungari, Iirimaa, Itaalia, Tripoli, Läti, Norra, Poola, Portugal, Rumeenia, Lõuna-Slaavia, Rootsi, Helveetsia ja Tšehho-Slovakkia. Seevastu ei ole Carnet maksev Argentiinas, Marokkos, Tunisias ja A. Ühisriikides, kuid juba on läbiraäkimised käimas, et ka Ameerika Ühisriigid avaldaks oma heakskiitmise nende piirilubade kohta.

RAHVUSVAHELINE LENNUASJANDUSE KONGRESS.

Läänud aasta lõpul peeti Washingtonis rahvusvaheline lennuasjanduse kongress. Osavõtjaid oli 30 riigist — kokku 125 esindajat. Arutati kõiki tähtsamaid lennuasjandusse puutuvaid küsimusi ning tutvuneti Ameerika lennuasjandusega.

Kongress oli ühenduses lennuasjanduse 25-aastase juubeliga, mida Ameerika suurepäraselt pühitses.

KARL FASBENDER SURNUD.

Kauaagene Austria autoklubi sekretär Karl Fاسبender suri hiljuti 68 aasta vanaduses. Fاسبender näitas suurt osavust igasuguste autonaituste, Semmering-võidusõitide ja Alpi lõbusõitide organiseerimisel. Tema surm on raskeks kaotuseks Austria autoklubile.

ROOTSI SPORDIMEES SAI SURMA.

Stokholmi sportlane Thure Ekström, Rootsi mootorsportlaste peres väga tuntud isik, sai ühel võistluseel ootamatult surma.

SÕEGAASIGA AUTODE PROOVIMINE PRANTSUSMAAL.

Prantsuse sõjaväevõimud on jälle kuulutanud katsevõistlused sõegaasiga liikuvatele veoautodele. Katsevõistlused peetakse maikuul.

Autodele, mis sõjaväe katsekomisjoni poolt rahuldavaks tunnistatakse, makstakse, *peale hinna*: 2½ tonnilistele 4000 franki (umbes 600 Ekr.) ostu puhul ja 360 Ekr. aastas kolme aasta kestel; 3½-tonnilistele on vastavad summad 580 Ekr ja 450 Ekr; 5-tonniliste toetus-summad on 720 Ekr ja 450 Ekr.

Nagu näha, tahab Prantsuse sõjavägi vabaneda välismaade bensiinist — selleks võistlus ja suured subside-summad.

AUTOLOOTSID KA LONDONIS.

Automobile Association Inglismaal on seni korraldanud kontrollijaid ja juhte maanteil kõikjal Briti saartel. Nüüd on see ühing läinud kaugemale: ta varustab ka kõiki Londoni ja teistesse Inglismaa linnadesse sõitjaid osavate lootsidega, kes, kas juhivad autot või autojuhti.

INGLISE AUTOTURU OSTUVÕIMED.

Nagu ametlikult teatatakse, oli selle aasta alul Inglismaal iga 55,9 elaniku peale üks era-sõiduauto, vastavalt sellele oli aga Austraalias üks sõiduauto 17,5 peale, Kanaadas — 11,5 peale ja Ühisriikides — 5,8 inimese peale. Sellega ühenduses on huvitav, et hiljuti tegi Mootorsõidukite vabrikantide ja müüjate ühisus (Society of Motor Manufacturers and Traders) katsed kindlaks teha, kui suur on inglise turu ostuvõime.

Oma arvustustes mindi välja seisukohast, et möödunud aasta alul oli tarvitusel 787.000 sõidukit, mis moodustab 15 protsendilise juurekasvu võrreldes 1927. aastaga. Käesoleva aasta alul on liikvel veel 900.000 era-sõidukit. Ühisus arvab, et tulevikus, nagu seda ka kogemused teistes maades näitavad, see arv suuremat tõusu ei näita.

Inglismaa rahuldab oma turgu enamasti välismaa firmade abil. 1926. a. alates on valmisolevate veoau-

tode sissevedu langenud minimaalsuseni. Selle vastu on shassiide ja sõiduautode sissevedu järk-järgult kasvanud ja viimasel ajal näidanud iseäranis kõrget tõusu. Kui 1927. aastal sõiduautode sissevedu, s. t. ainult shassiide sissevedu oli 1.130.000 £ väärtuses, on viimase aasta tulemuseks juba esimesel poolaastal 1.030.000 £.

UUS MAAILMAREKORD KIIRUSES.

371,7 km tunnis!

Eelmises numbris tõime kirjelduse inglise major Segrave uuest võidusõiduautost. Auto on, nagu meie lugejad mäletavad, 1000 hobusejõuline „Napier“ ja seda tuntakse „Kuldne Nool“ nime all.

Nüüd on see Kuldne Nool — nagu telegraafiteel Ameerikast teatatakse — saavutanud 11. märtsil uue maailmarekordi: *231,36 miili ehk ligikaudselt 371,7 kilomeetrit tunnis!* Nii kiirelt pole inimene kunagi veel maapinnal liikunud.

Major Segravel on siiski kaks tugevat võistlejat inglane Campbell ja ameeriklane Keech. Esimene neist katsub uut rekordi saavutada Lõuna-Aafrikas ja teine muidugi oma kodumaal. On võimalik, et major Segrave uus rekord kauaks püsima ei jää. Ameeriklane Lee Bible, kes 13 märtsil s. a. major Segrave rekordi lüüa katsus sai õnnetult surma, kusjuures ta 36 tsil. masin täielikult purunes.

Küsimused ja vastused.

KÜSIMUS. *Dünamomähiste kontroll.*

Kuidas oleks kõige lihtsamate abinõudega võimalik teha kindlaks dünamo magnetvälja mähiste rikkeid?

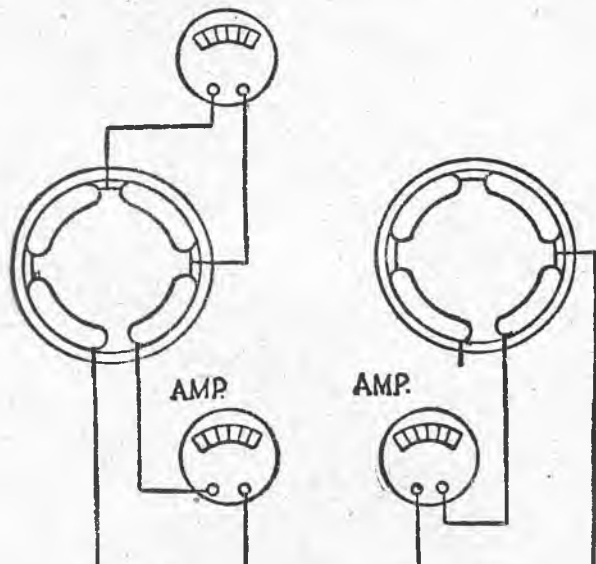
VASTUS.

Juuresoleval kolmel skeemil on näidatud, kuidas siin tuleb toimida. Esimese skeemi järgi tehakse kindlaks katkestused mähistes. Mõlemad magnetväljaotsad ühendatakse läbi ampermeetri patareiga. Kui ampermeeter näitab voolu, siis ei ole mähises katkestust. Kui aga ampermeeter voolu ei näita, siis on ühes mähises katkestus. Missuguses mähises on katkestus, seda võib teha kindlaks, kui iga mähis eraldi proovida, nagu see teisel skeemil näidatud. Terves mähises näitab ampermeeter neljakordset voolu (neljapoolne dünamo) võrreldes

1. skeemiga, kuna katkises mähises ampermeeter ei näita voolu.

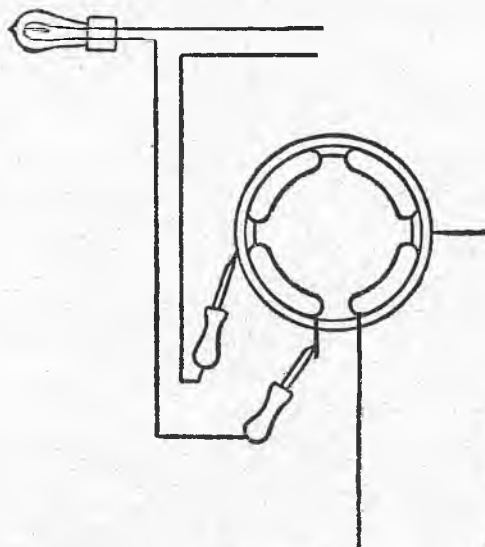
Otseühendus tehakse kindlaks 1. skeemi järgi, mõõtes voltmeetriga pinget iga pooli otste vahel. Näiteks, kui patarei on 6-voldiline ja dünamol neli pooli, siis näitab voltmeeter iga korras pooli otste vahel 1,5 volti. Kui voltmeeter näitab mõne pooli otste vahel alla 1,5 voldi, siis on selle pooli mähiste vahel otseühendus.

Mähiste kereühenduse proovi võib toimida kahel viisil, nagu 3. skeemil näidatud. Esimesel juhul võib selleks tarvitada patareid, mille üks klemm ühe mähise otsaga ühendatakse ja teine dünamo kerega. Kui ampermeeter näitab voolu, siis on mähisel kereühendus. Teisel juhul võib seda proovi toimetada valgusvooluga. Kui lamp põleb, siis on mähisel otseühendus.



Skeem I.

Skeem II.



Skeem III.

Eesti Autoklubi teated.

Eesti autoklubi aastapeakoosolek peeti 22. veebruaril s. a. kell 9 E. A. K. ruumes „Estonia“ teatrimajas.

Koosoleku avas klubi esimees J. Zimmermann. Surma läbi lahkunud klubiliikmete Hans Vinnali ja Konstantin Jürgensi mälestust austati püstitõusmisega.

Koosoleku juhatajaks valiti klubi abipresident hr. G. Sosaar, protokollijaks hr. V. Lõvi.

Klubi auliikmeks valiti rahvusvahelise automobiilklubide koonduse esimees baron Zuylen de Neyevelt. Kinnitati juhatuses poolt 1928. a. jooksul vastuvõetud tegev-liikmete (45) ja toetajate liikmete (5) nimekirja.

Klubi 1929. a. liikmemaksuks määrati 30 kr. ja sisseastumise maksuks 20 kr. Liikmemaksu õiendamise viimaseks tähtpäevaks määrati 1. mai 1929. a. Pärast tähtpäeva õiendatud maksude pealt võtta viivitumaksu 2 krooni.

Peakoosolek kinnitas 1928. a. aruande juhatuses poolt ettepanud kujul ja eelarve 1929. a. kohta. Eelarve tulud ja kulud on kogusummas tasakaalus Kr. 4650.

Klubi esimees J. Zimmermann valiti ühelhäälel tagasi.

Kinnisel hääletamisel valiti klubi juhatuses: hrad Sosaar, Uritam, Jeets, Kalpus, Veidemann, Paulberg, Brandmann, kandidaatideks hrad: Treubeck, Vellner ja Kermann.

Spordikomisjoni: hrad: Johanson, Lutsar, Kolk, Lorents, Täks, pr. Vaas, Köhler ja Tsaykovsky.

Revisjonikomisjoni: hrad Maddison, Niitem ja Hansen; kandidaatideks hr. Kapsi.

Aukohtu komisjoni: hrad Sosaar, Terras, Pallas, Lutsar ja Kolk.

Põhikirja §§ 14. ja 41. otsustati muuta ja juhatuses volitada muutusi läbi viima siseministeeriumis registreerimise kaudu.

Autode õnnetuste vastu kinnitamise ja autonäituse korraldamise küsimus, võidusõitude korraldamise

ja Eesti motoklubiga ühinemise küsimused otsustati jätta juhatuses hooleks. Koosolek lõppes öösel kell 11.30.

E. A. K. juhatuses koosolekul 1. märtsil s. a. jaotati ametid järgmiselt: 1) juhatuses:

I abiesimees	hr. G. Sosaar.
II „	„ R. Uritam.
Kassapidaja	„ J. Kalpus.
Kassapidaja abi	„ E. Veidemann.
Varahoidja	„ A. Brandmann.
Sekretär	„ J. Jeets.
Sekretäri abi	„ F. Paulberg.

2) *Revisjonikomisjoni:* esimees hr. E. Maddison, liikmeteks hrad N. Niitem ja J. Hansen.

3) *Spordikomisjoni:* esimees hr. J. Johanson, abi hr. kol. J. Lutsar, kirjatoimetaja hr. R. Lorents, liikmed: pr. E. Vaas, H. Köhler, J. Täks; kandidaadid: M. Kolk ja J. Tsaikovsky.

Otsustati: II autonäitus pidada maikuu esimesel poolal. Näituse korraldavas toimekonda valiti hrad: J. Kalpus, E. Veidemann, R. Lorents, J. Jeets ja A. Brandmann. Näituse korraldamise asjus läbirääkimisi pidada A/S. Näitusega.

Uuteks liikmeteks võeti vastu: hrad adv. M. Puusepp, Dr. V. Lindeberg ja H. Lagus.

Autode kinnitamise küsimuse lahendamiseks valiti komisjon järgmises koosseisus: hrad G. Sosaar, N. Niitem ja H. Köhler.

Liikmete nimekirjast kustutati peakoosoleku kinnitamisel: hrad A. Annus, C. Oesterbye, K. Vöhrmann, J. Veske, V. Freimann, J. Clausen, J. Lill (Tartust), J. Venter, Vold. Sinisoff, V. Jörgenson. Nimetatud lahkunud liikmeid paluda klubijuhatuses tagasi saata klubi välismärgid (mütsi-, rinna- ja automärk) vastava tasu eest, kuna tarvitatud autolipukesed hävitada.

Tahaks olla nali.

Lendur: „Kui me oleksime kindlal maal, ma suudleksin teid kohe!“

Kaasasõitnud daam vihastudes: „Maanduge silmapilk!!!“

Gäfke sõidab takso-autoga koju. Kui ta autost välja astub, tuleb tal meele, et tal pole raha. Ta ütleb juhile:

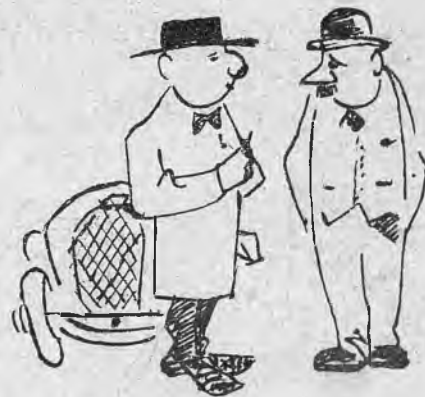
„Kuulge, ma olen oma rahakoti 30 krooniga autosse kaotanud. Ta peab siin kusagil olema!“

Samal silmapilgul sõidab autojuht juba 50 km kiirusega ümber nurga...

„Kergesti teenitud 30 krooni“, mõtleb autojuht.

„Jälle korraks sõiduraha kokku hoitud“, mõtleb Gäfke.

Väike kuueaastane poiss Hans mängib aias. Mängutujus seob ta oma koera „Rexi“ saba külge plekist vana ämbri. Piinatud loom jookseb ämbriga aias ümber ja teeb hirmsat lärmi. Väike Grete, kuuldes seda, jookseb ruttu isa juurde: „isa ruttu, keegi on meie Ford'i varastanud ja sõidab praegust minema.“



Ajakohane. „Ma arvan, et pean endale uue auto ostma.“

„Kas su vana auto on juba puruks aetud?“

„Seda mitte, kuid ma ei jõua enam osamakse õiendada.“