

Auto

1 aastakäik.

Ilmub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

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

Väljaandja: J. ZIMMERMANN.

Tellimise hind:

Kuni aasta lõpuni 10 numbrit
ühes kaasannetega kr. 5.—
Üksik nr. kaasanneteta 30. s.

Kuulutuste hind:

1/1 lehekülg kr. 60.—
1/2 " " 30.—
1/4 " " 15.—

Toimetuse ja talituse:

J. Zimmermanni trükikoda
Tallinn, Lühikejalg 4 Tel. 9-24

Nr. 5

JUULI

1928

SISU:

Minevikust — tulevikuni.
Uued autobusetüübid.
Autobuse liikumine Ameerikas.
Põlevkivi bensiinist.
Schneideri karika võistlused.
Pidurijälg — tõendusena.
Taksoautod Pariisis.
Maailma raskeim võidusõidutee.
Meie uulid ja sõiduteed.
Auto ja rahvaste kombed.
Uuemad sundmäärused.
Lühemad teated.
Uuematest autotüüpidest.
Jõuvankrite arv Eestis.
Jõuvankrite arv Euroopas.
Eesti Autoklubi teated.
Küsimusi ja vastuseid.
Autonali.

INHALT.

Aus Vergangenheit in die Zukunft.
Neue Omnibustypen.
Omnibusverkehr in Amerika.
Ölschieferbenzin.
Schneider-Preis.
Bremsspur als Beweismittel.
Mietautos in Paris.
Die schwerste Rennbahn der Welt.
Unsere Strassen.
Auto und Volkssitten.
Neuere Verordnungen.
Kurze Nachrichten.
Neue Automobiltypen.
Zahl der Kraftwagen in Eesti.
Zahl der Kraftwagen in Europa.
Nachrichten des Eesti Autoklubi.
Fragen und Antworten.
Autowitze.

Minevikust — tulevikuni.

Minevik on suur surnuaed — sinna on maetud nii palju kõike, mis oli või tahtis olla ilus ja ideeline, kena ja geniaalne.

Näiteks autoasjanduse alal.

Kui auto aastat kolmkümmend tagasi esimest korda ilmus meie linnadesse, siis ei aevastanud ainult auto kahetsilindriline mootor, vaid ka hobused, inimesed ja politsei.

Eriti oli viimane neist hädas selle imevärgiga, mis — nagu keegi New-Yorgi suurte päevalehtede reporteritest kirjutas — oli „galopeeriv kogu polte ja mutreid“. Heakorra valvaja harjased tõusid hirmu pärast peas püsti, sest see kohutav kogu „galopeeris“ koguni seitse miili tunnis! Tänavale ei tohtinud seda kuidagi viisi lasta, seal võis ju mõni kana ehmuda ja südamerahanduse saada... Seal võis ka mõni

peni maruks minna, mõni hobune kokkuda ja lõhkuma hakata; ja mis siis, kui mõni juhuslik jalakäija — siis liiguti New-Yorgis veel jalgsi — selle koletise alla jääks...?

Oh, neid hirmu ja õuduse päevi!

Ega nende hobusteta vankrite omanikkudegi elu nii väga roosiline olnud. Tõsi, keerulisi sõiduseadusi ja -määrusi siis veel ei tuntud, siis olid teised mured ja nimelt selle imevärgi enesega.

Sellel „värgil“ oli siis veel tuhat ja viis viga ja puudust: oli siis, kui see seisis ja veel rohkem siis, kui ta liikvel oli. Kahekümnenda sajandi teise veerandi autoomanikul — juhul pole aimugi raskustest, mis nende esiisadel oli veel paari aastakümne eest.

Aga — kus häda suurim, seal abi kõige lähedamal. Ligimesearmastus oli siis veel elav, mitte surnud ja ametlik nagu praegu. Siis tormasid kõik vaesele autoomanikule appi. „Kõikide“ all mõtleme neid geeniusi, kes andsid meie esiisadele nõu ja juhatust selle kohta, kuidas autoga tuleb ümber käia. Ja neid geeniusi oli vähemalt poolteist leegioni.

Seda fakti kinnitavad need tuhanded ja tuhanded plaanid, joonistused, mudelid, preparaadid, spetsifikatsioonid, kalkulatsioonid, orientatsioonid ja muud -oonid ja -toonid, mis praegu puhkavad Ühisriikide patentbüroo arhiivides — tolles suures inimese intelligentsuse ja geeniuslikkuse kalmistus — paksu tolmu korra all. Öeldakse: üks protsent kõigest, mis sinna saadetakse, näeb päevavalgust, s. o. leiab elus tarvitajaid. Üheksakümme üheksa sajast vaimusünnitusest jäävad puhkama aga „kahe silma vahele“ igaveseks ajaks.

Neid leidusi, mis auto-alal päevavalgust näinud, võite ise vaadelda igas uuemas autos. Teine on aga lugu selle üheksakümme üheksa protsendiga. Need ei tule, ei kahe, ei nelja ega kuue rattaga teie ette. Ei tule, sest nad on surnud. Nad sündisidki surnutena ja maeti vaikides. Laibad lebavad seal, kuhu nad pandi, kuid nad ei vaiki. Nad jutustavad elavalt noist päevadest, kui auto „galopeeris“ veel lapsekingades ja hirmutas kanu, piinas politseinikke ja tegi meie esiisade elu päris kibedaks.

Nad jutustavad meile vanaisast, kes oli uuenduste mees ja ostis auto veel siis, kui selle käimapanijaks polnud kahehobusejõuline elektrimootor. Küll sai siis vanamehega nalja! Ta keeras tsilindrite kraanid lahti, kallas nendesse bensiini ja siis keeras vändast. Keeras ja vändas. Siis kõlas pauk, plahvatus, ja vanamees ehmus nii, et vaevalt võis püsti seista. Mootor aga tegi veel paar pauku ja vaikis. Vanamees vandus. Siis avas ta jälle kraanid, puhus nende sisse kõik oma viha, kallas kannust bensiini ja vändas uuesti. Mootor kõhatas paar korda nõrgalt nagu viimases staadiumis olev kopsuhaige ja õhises veel peale seda. Vanamehe süda oli nüüd täis. Ta tõi toast, garaaž oli siis veel tundmatu luksus ja auto „elas“ tallis koos hobustega, pritsi, mida tarvitati puuviljaaias puude ja põõsaste pritsimisel ning — pulgakese dünamiiti. Järgnesid mitmesugused operatsioonid, mis tuletasid hobusearsti toiminguid meele. Ja siis jälle see vändamine. See oli kõige lõbusam — kuigi sellel üheksa korda kümnest polnud mingisuguseid tagajärgi. Arvatavasti oli see dünamiit, mille abil vanaisa auto viimaks käima pani... Selleks kulus aga alati paar tundi, vahest terve päev. Kunagi ei võinud teada millal mootor arvab heaks käima hakata ja seepärast asuski vanaisa selle kallale alati vara hommikul. Kui hästi läks, siis sai ta mootori käima lõunaajaks. Suvel oli see käimapanek millegi pärast kiirem kui talvel, külmal ajal... Mõnikord andis mootor vanaisale tagasilöögi, just nagu halva iseloomuga hobune, ja vanaisa käsi sai löögist raskesti põrutada. Siis ei sõidetud autoga hulk aega — polnud kedagi, kes oleks julgenud katsuda seda käima panna.

Praegusel ajal ei ole see enam nii.

Ja siis on seal eespoolnimetatud plaanide „laipade“ hulgas ka ühe detroitlase suurvaimu sünnitus, mille järele auto tagumiste rataste vahele tuleb ehitada liivareservuaar, kust liiv jookseks rataste alla ja takistaks libisemist. Leidus tuli liig hilja: enne kui see oli põhjalikult proovitud, tuli keegi teine ja ehitas üle Ameerika tsementteed, millel libisemine võimatu.

Enne tsement- ja asfaltteid olid ainult viletsad maanteed. Nende suurimaks atribuudiks oli tolmu. Autod on jälle niisugused riistapuud, mis tsükloonide kõrval kõige rohkem tolmu üles keerutavad. Seepärast olidki tol ajal kõik autodega sõitjad rietatud vastavalt tol mumentlitesse, tolmu prillidesse, tolmu maskidesse jne. jne., mis tegi lõbu ebamugavaks ja riietumise inetuks. Et hädast pääseda, leidis keegi Salt Lake City geenius abinõu. See oli lihtne. Vaja auto külgedele ja taha ehitada hulk väikesi tuuleveskeid, mis käiks mootori jõu abil ringi ja peksaks tolmu laiali, autost eemale. Lihtsamat ei võinud olla. Leidja imestas ainult üht: kuidas oli võimalik, et keegi varem sellele suurepärasele mõttele pole tulnud? Kuid tee kuulsusele on täis käänakuid. Leidjal oli kõik valmis selleks, et varustada Ameerika autosid oma geniaalsete tolmuveskitega, kuid siis saabus sügis ja hakkas sadama vihma ja lumelortsu. Inimesed unustasid tolmu ja geniaalse leiduse...

Ja siis see autogrammofoni lugu. Kas olete kuulnud sellest? Geenius, kes selle leiduse tegi, oli kõigepealt suur humanist, esimese järgu inimesesõber. Ta kasutas Edisoni fonograafi. Pani ette valmistada harilikud grammofoniplatted, siis ehitada ja panna auto külge väike grammofon, mis ühendatud mootoriga. Apparaat oleks nii konstrueeritud, et seal oleks korraga mitu „mänguvalmis“ platet. Viimastest ühendaks juht tarbekorral selle, mis kohasem. Näiteks: lähenedes käänakule kostaks auto radiaatori peal olevast torust hoiatus: „Pööran pahemale! Andke teed — olge head!“ Kui aga vaja peatuda, siis: „Ettevaatust! Peatun maja number 13. juures.“ Või tihedas udus: „Huu! Huuuu-ih Sõidan kahe kilomeetri kiirusega. Hoidke paremale!“ Ja tagurpidi liikudes: „Taandun! Eest ära!“

Oleks too leidus kasutamist leidnud, siis oleks jäänud mõnigi õnnetus tulemata. Tänavad aga oleks autode „jutuajamist“ täis. Taksid karjuksid kundede järele, omnibused hüüaksid aeg-ajalt mitmele sõitjale neil veel ruumi on jne. Kära oleks kõrvulukustav.

Aga need piiramatud võimalused, mis oleks autogrammofonil elus! Mõtelge: võiks olla, näiteks, plate ilusa preili jaoks, kes auto eest üle tänava tantsib, teine, mis vandudes selgitaks eessõitva veoauto tühjapeaga juhile, et tänav ja tee pole ainult tema jaoks, kolmas, mis mängiks „Porilaste marssi“ kõrtsist koju purjetavale seltskonnale, neljas, mis jõuküllaselt ja pildirikkas keeles teeks tänavliikumist juhtivale politseile selgeks, et sajakilomeetriline kiirus on tingimata tarvilik.

Aga kujutage endale ette, mis oleks juhtunud, kui autojuht eksiks grammofoniaparaadi tarvitamisel...

Nagu tähendatud, jäi toogi leidus, nii „ajakohane“ kui ta oligi, kasutamata. Ja nüüd on juba olemas raadio.

Raadioga aga siirdume minevikust olevikku ja olevikust tulevikku. Mida see (raadio) meile tulevikus annab, seda on raske ennustada.

Autoasjanduses on veelgi loovale geeniusel võimalus uut anda. Ja senistegi saavutuste juures teha täiendusi. Võtame näiteks auto juhtimise. See pole sugugi automaatne — nagu ta olema peaks. Kahe käega pead sa olema rooli juures ja parimal juhusel võid hea tee peal end usaldada ühe käe hoole. Aga mis siis, kui sul on ainult üks käsi? Mis suudad sa teha ühe käega? Auto pole automaat ja sa ei või ju oma ainukese käega juhtida sõiduriista. Seisukord aga nõuab seda. Leidurid — rutake appi! Autojuhtimine automaatseks!

Teine dilemma: üheksa korda kümnest ei juhi autot see, kes rooli juures istub — eriti veel kui ta abielus ja perekonnaga sõidab — vaid need, kes taga istuvad — harilikult eelmise „parem pool“. Sealt tagant määratakse suund, kiirus, peatused jne. Aga mis teha? Pole veel leitud „riistapuud“, mis, ilma et juhi ja tagaistuvate vahel „diplomaatilist“ ja head vahekorda rikuks, viimaste suud „ses suhtes“ absoluutselt suleks. Geenius, kes niisuguse abinõu annaks autoilmale, saaks päeva pealt kuulsamaks kui Lindbergh ja teda saadaks surmani tagumisel istmel istuvate türannide ohvrite — perekonnaisade tänulik meel. Kõnelematagi kul-lavimast, mis ta peale saaks.

Auto pole — nagu eelpool toodud paar näidet juba näitavad — sugugi täielik. Ta pole isegi kõige viimane modell, kaugelgi moodne. Ja mis tulevikusse puutub, siis...

Meie arvates peaks auto olema — ja tulevikus kindlasti ongi — niisugune, et see rahuldaks järgmisi minimaalnõudeid.

1. On täisautomaat, s. o., ei vaja kätega juhtimist ega tagumisel istmel istuvate käske juhile.

2. Ei vaja kütet ega õli, vaid liigub õhusoleva elektri lainete jõul.

3. Et ta oleks ka lennukiks siis, kui tee lõpeb, liig porine on või kui sõitjatele maapinnal tõke tekib.

4. Ta peaks olema kokkupandav — nagu lapsevanker, et võimalik oleks jaamades seda hoiule anda ja muu seas ka laevale kaasa võtta.

6. Peaks olema (tarbekorral) läbipaistev — nii, et seaduse silm teda, näiteks, kiire sõidu ajal, ei näe.

7. Värv peaks olema vahelduv — nagu kameleonil, sest üks värv väsitab silma ja arendab nürisust.

8. Peaks olema varustatud raadiotelefoni-, televissiooni- ja raadio saate- ja vastuvõtteaparaatidega.

9. Kindel tule ja kokkupõrgete vastu, põlevat, sulavat ega purunevat materjali ei tohi leiduda selles.

10. Kõlbulik peaks ta olema ka meresõiduks — vee peal mootorpaadi ja vee all allveepaadi kujul kõlbulik ning sõja ajal küllalt tugev kuulide, pommide, mürskude ja miinide vastu ja gaasikindl...

Niisugusena kujutame endale ette tuleviku auto. Teised nõuavad vast ehk teisi omadusi. Maitse asi! Vaielda võime — kuigi asjata.

Auto ajaloos on samm minevikust olevikuni lühike, nagu Lapi sääse elu — samm olevikust tulevikuni on veelgi lühem...

Ja inimese leidlikkusel pole piiri.

Uued autobusetüübid.

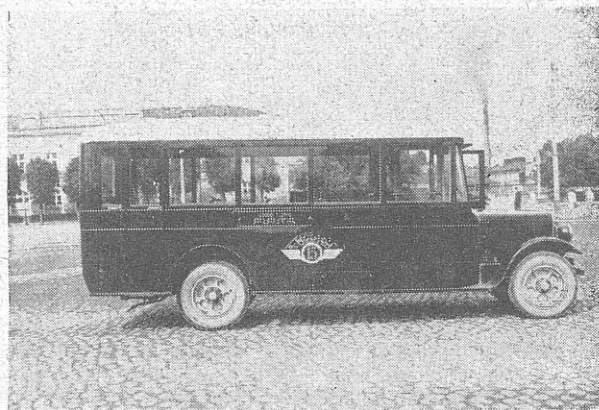
O.Ü. MOOTOR ON OMA AUTOBUSEPARKI TÄIENDANUD KAHEKSA MOODSE AUTOBUSEGA.

Autobuseliikumise alal on meil ainukeseks suuremaks ettevõtteks O.Ü. Mootor, kellel Tallinna linna ja ümbruse liinidel töötavad kokku 31 autobust. See arv ei ole, võrreldes välismaa sarnaste ettevõtetega, küll kuigi suur, kuid meie väikestes oludes küllalt tähelepanuväärne. Näiteks on ühelainsal Londoni autobuse seltsil liikumas mitte vähem kui 4200 autobust.

O.Ü. Mootori asjaajaja-direktori ins. E. Schiffer'i lahkkel vastutulekul oli meil võimalus tutvuda O.Ü. Mootori autobuste pargiga, mille põhjal käesolev kirjeldus on seatud kokku.

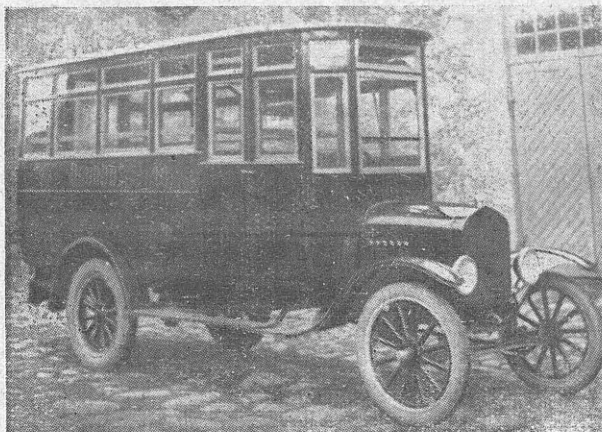
O.Ü. asutamisel mõni aasta tagasi võttis see üle Fr. Kangro autobused, kõik väikesed Ford autobused, mis sel ajal veel kuidagi vastasid liikumise nõuetele, kuid praegu, mil nõuded sel alal on suurenenud, tulevad need liikumiselt kõrvaldada. Üldiselt on meie autobused üldse viletsad ja sarnaseid kastilogusid nagu neid meil palju liikumas, mujal maades üldse enam ei ole tarvilusel ja paljudes riikides ei lubatagi enam tarvitada sarnaseid autobusi.

O.Ü. Mootori tuleb lugeda esimeseks pioneeriks meie autobuste ehituse paremale järjele tõstmises.



1928. a. ehitatud „Graham Brothers“ 2 ton. tüüp YD ligisõidu autobus 19 iste- ja 11 seisukohaga. Parema külje raamat-uksega.

Ära nähes, et viletsad Ford autobused ei vasta enam oma nõuetele, asus O. Ü. juba 1926. a. paremate autobuste soetamisele, muretsedes endale terve rea Berliet tüüpi autobusi ja sellest ajast peale on paranenud seisukord iga aastaga. Tänavu muretsedud 8 uut Graham Brothers autobust on ainukesed autobused Eestis,



Ford autobus 12 istekohaga.

mida võib võrrelda oma ehituselt ja mugavuselt välismaa omadega. Seda töendas ka hiljuti Eestis viibinud tuntud Ameerika Brockvay veoautode ja autobuste vabriku vice-direktor, kes andis väga kiitva otsuse nende kohta.

Nüüd valmisäänud kaheksa autobust on kõik ehitatud tuntud Graham Brothers shassiidele. Need shassiid on kõige uuem tüüp ja eriliselt ehitatud autobuste jaoks. Shassii andmed on järgmised:

Kuuesilindrilise mootori võime on 14/50 HJ. Mootor on varustatud õhupuhastajaga, õlifiltriga ja regulaatoriga, mis piirab mootori tiirude arvu nõnda, et autobus otseühendusel ei saa teha üle 56 km/tunnis. Mootori tiirude arv on siis 1950 tiiru/min. Väntvõll



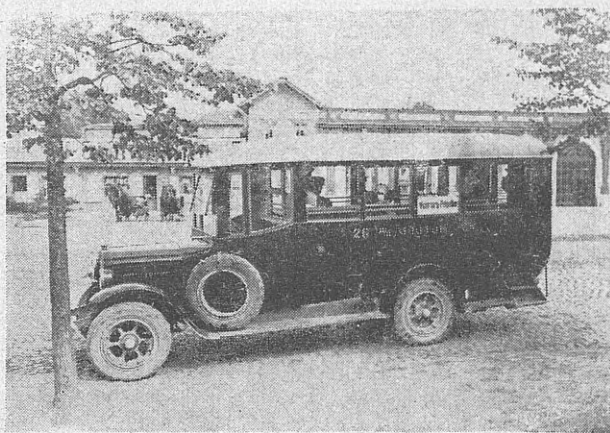
1926. a. ehitatud „Graham Brothers“ 1 1/2 tn. autobus 17 istekohaga. Sissekäik tagant.

on asetatud seitsmele laagrile, mis muidu harva leida. Karburaator on uuemat Zenith tüüpi nelja düüsiga. Bensini paak asub vasakul raami all ja mahutab enesesse 140 liitrit. Differentsiaalile ülekanne sünnib spiraal koonushammasrataste abil ja ülekanne on 6,375 : 1. Shassii määrimine on kõrgesurvega Alemite-Zerk niplite kaudu. Süütamine on batarei-süsteemi. Akkumulaatorpatarei mahtuvus on 215 ampertundi, kuna dünamo võime on 225 vatti. Hüdrauliline jalgpidor on Lockheedi süsteemi ja töötab kõigil neljal rattal ja nagu kogemused on näidanud töötab see pidur väga hästi. Käsi pidur on mehaaniline ja mõjub kardantvõlli peale. Tüür on Rossi süsteemi tigu ja hoova abil, kusjuures ülekanne on väiksem keskasetuses, kuna pööratud seisukorras on järsum ülekanne. Asjaolu, mis tüürimist märksa kergendab. Käigukast on nelja käi-

guga edasi ja üks tagasi. Rataste vahe on 1,45 m, telgede vahe 4,12 m, üldpikkus 6 m, kummide mõõdud ees 32"×6" ja taga 34"×7" ja keskmine pööramise raadius — 10 m.

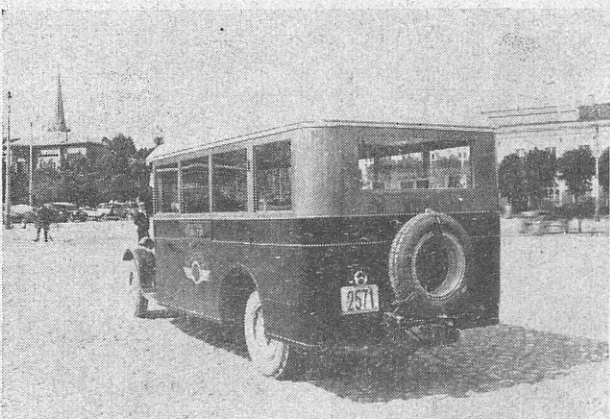
Kered on ehitatud kaht tüüpi — linnas liikumiseks ja kaugesõidu tarvis. Linnaautobuste kered on ehitatud O. Ü. Mootori joonistuste järgi K. Jürgensi puutöökojas Tallinnas. Kaugesõidu autobuste kered valmistati A. S. Silva puutöökojas.

Linnaautobustes on nähtud ette 19 iste- ja 11 seisukohta. Kuna Tallinna linnavalitsuse poolt autobuste laiuse ülemmääraks on kaks meetrit, siis ei olnud võimalik kaht rida põikistmeid asetada ja seetõttu paigutati vasakule poolele kaheistmelised pingid, kuna aga paremal küljel on pikuti iste 8 inimese tarvis. Juhi ruum, mis klaasseinaga eraldatud, on asetatud ühte nurka, mis võimaldas autobuse sisemust omakorda veel



1927. a. ehitatud „Graham Brothers“ 1 1/2 tn. autobus 17 istekohaga. Sissekäik küljelt.

suurendada, saades juure ruumi kahele reisijale. Uks asub paremal pool küljel ja on n. n. raamatukse tüüpi. Kinni- ja lahtitegemine sünnib vastava hoovastiku abil konduktori poolt. Valgustuseks on laes 5 plafooni igaüks 21-künnlase lambiga. Peale selle on all trepi küljel veel väike lamp, mis pimedal ajal valgustab treppi. Eriti tähelepanev on õhuvahetuse seade. Õhk tuleb sisse eest otsast otse juhi klaasi pealt ja juhatakse nelja avause kaudu läbi lae sisemusse. Soe õhk imetakse läbi lae jälle välja eriliste avauste kaudu. Avauste ees on nikeldatud restid, millega õhuvahetust võib tarviduse järgi reguleerida.

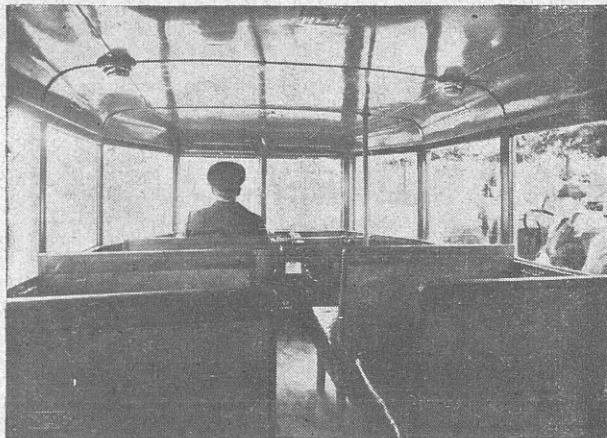


1928. a. ehitatud kaugesõidu autobus „Graham Brothers“ 2 tn. tüüp YD — 19 istekohta. Vaade tagant. Vasakul küljel hüdauks.

See õhuvahetuse süsteem on üks parematest mis olemas. Saksamaal võis seda esimest korda näha tänavu kevadisel Leipzigi messil, kus üks vabrik oli võtnud selle viisi tarvitusele. Peale selle on mõlemal pool küljel veel üks aken allalastav, et suvisel palaval ajal saavutada veel suuremat õhuvahetust.

Esimest korda Eestis on nende autobuste juures alumine kereäär alla viidud kuni jalalaua kõrguseni. See annab autobusele palju rahulisema välimuse ja on välismaal juba ammu peaaegu üldiselt läbi viidud.

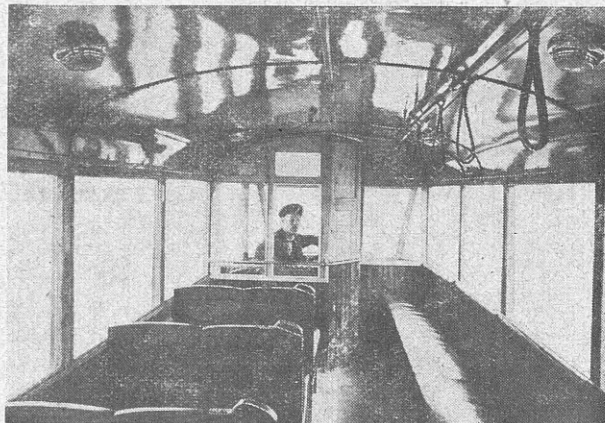
Kere raamistik on ehitatud saarepuust. Lagi on seest kaetud vineeriga. Pehmed istmed on kaetud nahaga. Akende moodud on võrdlemisi suured, nii et igalepoole avaneb vaba väljavaade, märksa parem kui ühel kergesõidu kupeel. Katus on kaetud valge plekiga ja äärtele on asetatud vihmavee ärajuhtimiseks alumiiniumist rennid. Küljed on väljast kaetud täitsa siledaks valtsitud raudplekiga.



1928. a. kaugesõidu autobuse „Graham Brothers“ seestvaade.

Kere üldmõõdud on järgmised: välimine üldlaidus — 2 m, kere üldpikkus eesrauast kuni tagaotsani — 5,15 m, sisemine kõrgus — 1,87 m, sisemine laius 1,894 m, istme laius (kahele inimesele) — 0,84 m, istme sügavus ühes seljatagusega — 0,5 m, istme kõrgus põrandalt — 0,45 m, seljataguse kõrgus põrandalt — 0,83 m, vahikäigu laius — 0,57 m, põikistmete kaugus teineteisest — 0,76 m, akna suurus — 810 × 700 mm, akna kõrgus põrandast — 0,753 m.

Kaugesõidu autobustes on nähtud ette 19 istekohta, kuna seisukohti siin ei ole. Et teedeministeeriumi poolt autobuste laius on lubatud kuni 2,25 m, siis on need ehitatud 2,15 m laiad, mis võimaldab asetada kaks rida põiki istmeid. Eraldatud juhi ruumi siin ei ole, vaid juht asub ühes ruumis sõitjatega, nagu see välismaal üldiselt viisiks. Sissekäik on paremalt poolt eest juhi kõrvalt. Ukse sulgemine ja avamine sünnib juhi poolt vastava hoovastiku abil. Et nii iga sissetuli- ja kui ka väljamineja juhust peab mööda minema, võib siin piletimüüja jääda ära ja juht täidab selle kogu-



1928. a. ligisõidu autobuse „Graham Brothers“ seestvaade.

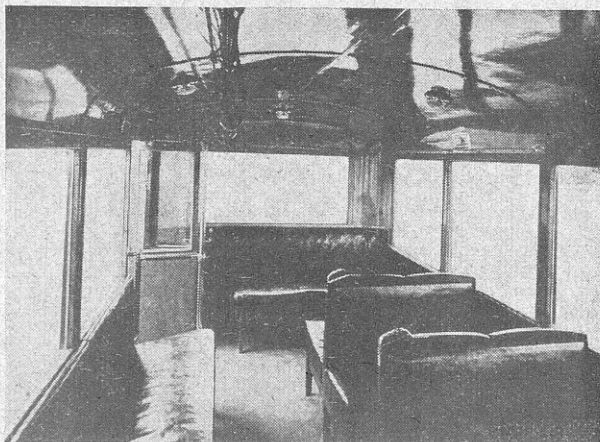
seid. See ehitusviis, mida välismaal nimetatakse „ühe mehe autobuseks“ ehk „maksa sisse astudes“ on seal juba ammu laialdaselt tarvitusel.

Kuna seisukohti ei ole nähtud ette, siis võib autobus madalam olla ja selle sisemine kõrgus on kõigest 1,65 meetrit.

Teedeministeeriumi nõuete järgi peab olema mõlemal pool vähemalt üks uks. Selleks on siin teiselpool küljel nähtud ette tagavara uks, mille käepide klaaskastis.

Kaugesõidu autobuse kere on ehitatud tammepuust. Lagi on seest kaetud vineeriga. Külje paneel on värvitud imiteeritud tammena. Istepingid on tammepuust ja kaetud nahaga. Väljaspoolt on autobuse alumine osa punane, keskmine osa kollane ja katus — kreem. Värvide koostöö on leitud võrdlemisi kena ja esimest korda leiame siit, et teedeministeeriumi poolt ettekirjutatud värvide kombinatsioon on viidud maitserikkalt läbi.

Kere üldmõõdud on järgmised: üldlaidus seest — 2,1 m, sisemine kõrgus — 1,65 m, läbikäigu laius — 0,3 m, teised mõõdud nagu linnaautobustel.



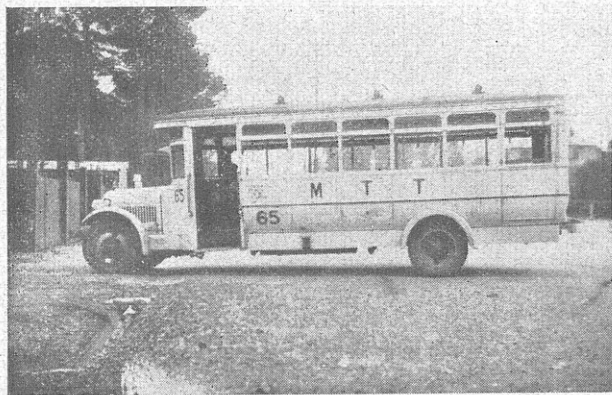
1928. a. ligisõidu autobuse „Graham Brothers“ seestvaade eest tahapoole; avatud uksega.

Iga autoomanik, autosportlane ja autojuht loeb ja soovitab teistele Eesti Autoklubi häälekandjat
„A U T O T“

Autobuse liikumine Ameerikas.

Ameerika andmete järgi oli 1. jaanuaril k. a. ter-
ves ilmas umbes 200.000 autobüst liikumas. Sel-
lest arvust langeb ligi pool Ameerika Ühisriikide peale,
kus oli 85.600 autobüst tarvitusel. Autobuste arv
Ühisriikides on kiiresti kasvanud. 1925. a. oli seal
veel 53.000 autobüst — mis tähendab, et nende arv
kahe aasta jooksul on suurenenud 50% võrra.

See arenemine on eriti tähelepanuväärne seepoolest, et
seal praegu iga 5 elaniku peale tuleb üks auto. Et
sellest kiirest autobuste arvu kasvamisest aru saada,
tuleb silmas pida, et siin tuleb ainult 4,8 km. raud-
teed iga 100 r. km. pindala peale. Inglismaal on see



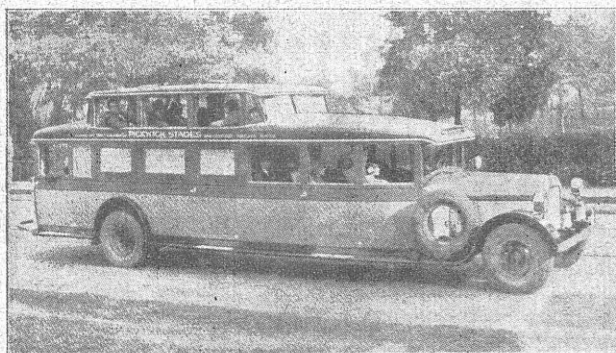
*Autobus North-Adelaide'is — Austraalias.
Ülesvõte on tehtud ühe eestlase poolt, kes töötab sealse
trammiihingu tehases autobuse-konstruktorina.*

arv — 13,3 km., Saksamaal — 11,3 km., Eestis — 4,5
km., Rootsis — 3,5 km.

See võrdlemisi hõre raudteede võrk ja head maan-
teed on põhjuseks, et autobused ka kaugeühenduses
on võetud tarvitusele. Tegelikult võib siin ainult au-
tobuseliine kasutades reisida Kanaadast — Mehhikosse
ja San-Franciskost — New-Yorki.

Eriti soodustas siin seesuguse autobuse võrgu are-
nemist hea maanteede võrk, mis iga aastaga seatakse
paremini korda. Seetõttu oli siin võimalik võtta tar-
vitusele eriti hästi ehitatud ja mugavasti sisseseatud
autobusi. Nii on pikematel liinidel liikumas autobu-
sed, mis on varustatud pesemise- ja magamisevõimalu-
suga; ka restoraan-autobused ei puudu.

Head maanteed võimaldavad suurt kiirust. Nii
sõidavad Los-Angeles ja San-Francisko liini autobu-
sed 750 km. kauguse läbi 15 tunniga, mis annab kes-



*Autobus Los-Angeles ja San-Francisko liinil
Ameerikas. Teisel korral restoraan, all köök.*



Restoraan-autobus.

mise kiiruse 50 km. tunnis. Siin tuleb veel võtta ar-
vesse, et suur osa sellest teest läheb läbi mägestiku.

Et aru saada autobuseliinide tähtsusest Ühisriiki-
des, on huvitav neid andmeid võrrelda raudtee ja tänav-
raudteega.

Raudteeliinide üldpikkus 1927. a. alul oli siin
402.000 km., kus liikusid 62.196 reisijate vagunit, tram-
miliine oli 68.659 km. ja seal liikusid 82.500 tramm-
vagunit. Autobuste arv 971.670 km. liinidel oli aga
80.040. See võrdlus näitab, et autobuseliinide üldpik-
kus ületas 125% võrra raudteevõrgu üldpikkuse ja 14
korda trammiliinide üldpikkuse.

32.800 autobüst, see on 42% üldarvust, oli koolide
teenistuses ja nende ülesanne oli õpilasi järjekindlalt
kodunt kooli ja sealt tagasi koju sõita.



Seesama — seestpoolt.

Ühisriikides on rahva arv võrdlemisi hõre, kes-
kmiselt 15 inimest iga ruutkilomeetri peale. Arvesse
võttes, et siin terve rida linnu, kus elanikkude arv üle
100.000 ja umbes 600 linna, kus üle 15.000 elaniku,
siis võib kujutada ette, et elanikkude arv maal on
võrdlemisi hõre. See asjaolu sünnitas Ühisriikide koo-
livalitsusele koolide asutamisega ja ülalpidamisega ras-
kusi. Siin oli ülesanne, kas asutada maal tihedam alg-
koolide võrk või hoolitseda selle eest, et ühendus kooli
ja kodu vahel oleks hõlpsam.

Tiheda koolivõrgu loomist pidas Ühisriikide kooli-
valitsus ka rikka riigile liig kulukaks. Palju odava-
maks ja seega otstarbekohasemaks osutus kiire ja kor-
ralik ühendusepidamine kooli ja kodu vahel.

Parimaks ühendusvahendiks oli siin autobus. Ehk
küll sõiduauto arv Ühisriikides õige suur ja tegeli-
kult pea iga talukoht omab sõiduauto, tundus siiski
liig kulukaks, et täiskasvanud perekonnaliige või teenija

igapäev võiks kulutada üks kuni kaks tundi kooliõpilaste veo peale.

Selleks võeti juba 1920 aastal paljude koolide juures autobus katseviisil tarvitusele. See arenemine kestis järjekindlalt edasi ja 1927. a. alul vedasid 32.800 autobust igapäev keskmiselt 875.000 kooliõpilast hommikul kodust kooli ja õhtul jälle tagasi. See autobuseliinide võrk kooliõpilaste veoks tegi välja üle 505.000 kilomeetri, mis on 25% võrra pikem kui Ühisriikide raudteevõrk.

Sarnase liiniteenistuse ülalpidamine läks 1926. a. maksma kokku 23,4 miljonit dollarit, mis ühe õpilase peale tegi välja 26 dollarit (Ekr. 97.).

See arv paistab meie oludega võrreldes küll kaunis suurena, kuid Ühisriikide koolivalitsus pidas seda siiski märksa odavamaks ja otstarbekohasemaks, et selle asemel üle maa terve rida vähemaid koole asutada ja ülalpidada. Pealegi jääks viimasel juhul ikkagi paljudel õpilastel kooli liig kaugele, et igapäev ilma erilise ühendusabinõuta kodust kooli ja tagasi käia.

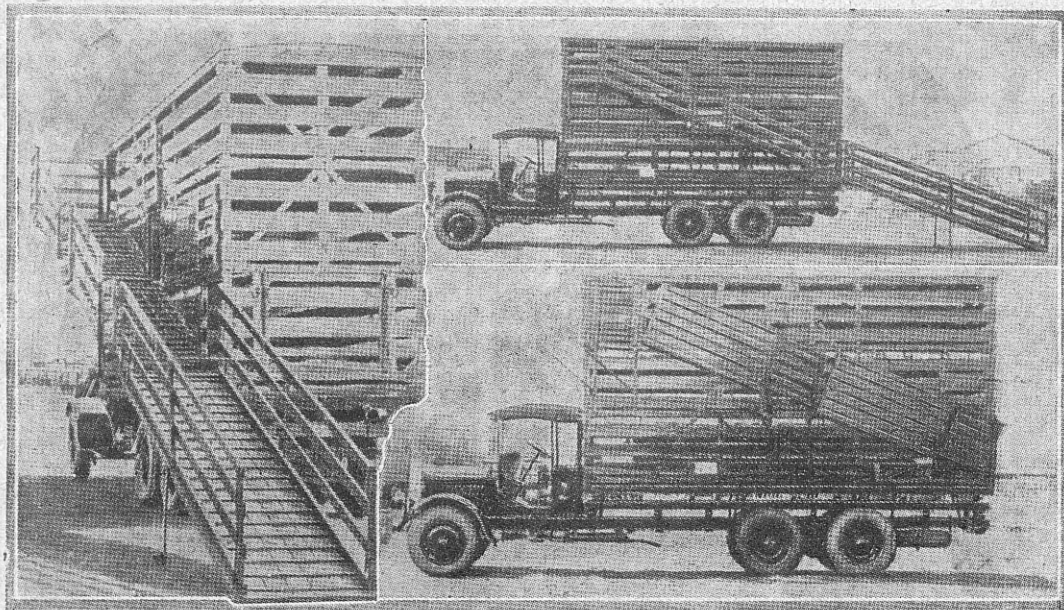
Autobus võimaldas siin üle 3000 olemasoleva kooli liita teistega ja tuhandete uute koolide avamine, mis enne oli kavatsusel, jäi hoopis ära. Seega kujunesid

üksikud koolid suuremateks üksusteks, neid võis paremini varustada hoonetega ja õppeabinõudega ja siin võis seada ametisse paremaid õppejõude.

42.000 autobust, see on 53% üldarvust, oli tarvitusel avalikuks reisijateveoks. Sellest arvust oli 34.000 autobust 6911 autobuseühingu käes, kuna ülejäänud osa oli trammi- ja raudteeühingute kasutada. Maal olevatest autobuseliinidest on 69% kas raudteega kõrvuti või ühendavad samu linnu mis raudtee, ja ainult 31% ühendavad tagamaad raudteega.

Paljudel juhusel on autobuseühendus linnade vahel tihedam kui raudtee ja trammühendus. Nii liiguvad, näiteks, Detroiti ja Dearborni linnade vahel (kaugus 20 km.) autobused päevas 60 korda, tänavraudtee 29 korda, ja raudteerongid ainult kaks korda; Detroiti ja Pontiaci linnade vahel (kaugus 40 km.) liiguvad autobused päevas 79 korda, tänavraudtee 69 korda ja raudteerongid ainult kolm korda; Detroiti ja Lansingi linnade vahel (kaugus 150 km.) liiguvad autobused päevas 13 korda, tänavraudtee ja raudteerongid mõlemad seitse korda.

Sõiduhinnad on kõigil kolmel ühendusabinõul nii siin kui ka paljudel teistel liinidel peaaegu võrdsed.



Lammasteveo auto Austraalias.

Pildil kujutatud auto on kolmekordne ja mahutab enesesse 120 lammast. Lammaste sisse- ja väljaajamiseks on auto küljel eraldi trepp, mis sõidu ajal tõmmatakse üles.

AINULT üksik-õnnetujuhuste kinnitusega

olete Teie kaitstud õnnetujuhuste läbi tekkivate kahjude vastu, mis viimasel ajal ikka tihedamaks muutuvad raudteedel, linna- ja küla-tänavatel liikumisel. Sellepärast kinnitage endid viivitamata

Põhja Kinnitus-Aktsiaseltsis,

Tallinnas, S. Karja t. nr. 7. Tel. 1007 ja 1507.

surma, invaliidsuse ning ajutise töövõimetuse vastu.

Nimetatud Selts kinnitab ka **jõuvankreid** vigastuste, tule ja plahvatuste vastu, samuti võtab ta enda peale **tsiviil-vastutuskohuse** kolmandate isikute ja nende **varanduse autojuhtide ning sõitjate** vigastamise eest.

Põlevkivi bensiinist.

A. Puksov, mag. chem. techn.

Moodsete liikumisvahendite hulga progressivne juurekasv on tõsiselt mõtlema pannud kaugemale ettenägijaid tehnika tegelasi: kuidas on lugu kütteenetite tagavaraga, mida tarvitab plahvatusmootor? Kas selle viimase produktsioon suudab sammu pidada mootorite arvu arenemisega ja kas on küllalt toormaterjali tagavarasid bensiini produtseerimiseks.

Küsimus oli õige akuutselt päevakorral ilmasõjale järgnevatel aastatel, kui inimestel oli mahti ümbervaatamiseks. Silmapaistev oli liikumisvahendite suur tähtsus modern sõjas ja tegelased, kellel lähedal rahvuslikud ja riiklikud huvid, võtsid vaatluse alla vedelate kütteenetite hankimise võimalused tuleviku heitluste puhul.

U. S. A. petrooleumi geoloogid tulid väga pessimistlikule otsusele õlitagavaradest: automobiilide hulga suurenemist mitte arvesse võttes jätkub Ameerika allika õlitagavarasid ainult 20 aastaks.

Hakati teid otsima, kuidas võimalikult ratsionaalselt piiratud tagavarasid kasutada ja isegi leida uusi bensiini saamise allikaid.

Peab ütlema, et nendel otsimistel on olnud tagajärgi.

Sõja-aastad, mil nõudmist ei suutnud pakkumine rahuldada, õpetasid tarvitusele võtma niisuguseid kütteenetiteid, mis varemalt tunnustati kõlbmatuks.

Sõjaeelsetel aastatel oli autodes tarvitusel ainult kerge bensiin, fraktsioon piirides 80—100°C, kus ülemine piir ei võinud milgi tingimusele tõusta üle 120°C, ja osasid, kus üle destilleerusid 100—120°C vahel, võis kõigest 5% olla.

Juba 1924. aastal tunnustati ametlikult kõlblikuks U. S. A. mereväe bensiin ülemise keemise piiriga 200—225°C. Suur samm looduslike tagavarade kokkuhoidmiseks.

Ilmasõja päevil lahendati heade tagajärgedega kõigepealt Rootsis ja Saksamaal ka bensooli ja acetüülalkoholi (piirituse) tarvitamine automobiilidele. Prantslased tunnustasid piirituse rahvuslikuks mootori kütteenetiteks.

Riigid, kus puudusid maaõli allikad, hakkasid propageerima ratsionaalsemat kivisöö, pruunsöö ja põlevkivi kasutamist: ahjudes tarvitada mitte kivisütt, vaid koksi, kust väärtuslikud õlid kõrvaldatud kuiva (pürogeense) destillatsiooni abil.

Laialt levis raskeist õlidest, millel kõrge keemispunkt ja mis kerges mootoris kõlbmata tarvitamiseks, bensiini saamine krakkimise kaudu (õli kuumutamine kõrgel temperatuuril rõhu all muudab kuni 50—70% õlist bensiiniks). (Dubbs, Gross, Blummer ja teised meetodid.)

Kui võrdleme neid meetodeid, siis näeme, et nendes esineb meile vahepealse ehk algainena, kust saadakse bensiin — vedel aine — õli.

Lahku läheb nendest viimane, kõige uuem meetod, mis lubab bensiini saada otsekohe kindlast kütteenetist, on sünteetiline, kus vahepealse lülina esinevad kivisöest, koksist saadud gaasid. Lõplikku tehnilist lahendust leidis see töötamise viis alles läinud aastal „J. G. Farbenindustrie“ poolt, Saksamaal.

Nagu siit näeme, on teadus ja tehnika käies käsi-käes suutnud leida võrdlemisi lühikese aja jooksul aseineteid otsalõppevale looduslikule tagavarale.

Kalkulatsioonid näitavad, et Ameerika kiviõlist, pruunsöest, pehmest söest on võimalik saada 700.000

miljonit vaati toorõli, mis krakkimise teel annab 129.000 miljonit vaati bensiini. Kogu toor-maaõli tagavarasid hinnatakse ainult 30.000 miljoni vaadi peale. Siit näeme, et Ühisriigid on juba varustatud kunstliku bensiini tagavaradega neist allikatest 150 aastaks. Kui veel juure võtta sünteetilise bensiini võimalused, siis peab tunnustama, et bensiini jätkub nii kauaks, kuni ei ole viimane tonn maapõues leiduvat kütteenet kivi-sütt, põlevkivi ära tarvitatud.

Üldiselt aseinete väärtus on ikka madalam nende ainete väärtusest, mida nad asetavad. Kõnealoleva bensiini kohta seda öelda ei saaks. Bensoolil, piiritusel, krakk-bensiinil on omadused, mis ületavad endise „hea“ bensiini omadused. Nimelt võimaldavad need uued ained suuremat hulka põlemissoojuslikest energiast muuta mehaaniliseks. Bensiinide juures on see asjaolu esimese järgu tähtsusega. Seda suuremat mehaanilise energia hulka saadakse kätte kõrgemate kompressioonide tarvitusel mootoris. Ja need „aseained“ lubavad seda, ilma et paneksid mootori kloppima.

Meie kodumaal viimastel aastatel on autode hulk suurelt tõusnud. Iseenesest rõõmustav nähtus. Ka täitsa loomulikuna tundub see olema, kui tuletame meele, et Eesti riigi piirides leidub suurel hulgal toorainet, millest võime valmistada bensiini, mis isegi vastab uuema aja bensiini nõuetele täielikult.

See tooraine on põlevkivi (kukersiit), mis leiti üles juba 135 aasta eest, tundmaõppimise ja tehnilise kasutamise osaliseks sai aga alles viimasel aastakümnel.

10 aasta jooksul on välja kaevatud umbes 2 miljonit tonni põlevkivi, millest ainult väike osa õliks töötatud.

Kui peame meele, et kogu põlevkivi tagavarad ulatuvad vähemalt 5500 miljoni tonnini, millest on võimalik saada 1000 miljonit tonni toorõli või 500 miljonit tonni bensiini, siis saame aru sellest suurest rikkusest, mis peitub meil maapõues.

Bensiiniga oleme meie ise täielikult varustatud ja suured hulgad sellest võiksime isegi välja eksporteerida. Et see veel nii ei ole praegu, seisab ühenduses raskustega põlevkivi teaduslikel ja tehnilisel tundmaõppimisel ja kapitalide puudumisega.

Tänavusel riikliku põlevkivitööstuse 10. juubeli-aastal oleme nii kaugele jõudnud, et põlevkivi bensiin on ilmunud suuremal määral turule ja leidnud tarvitate poolt sooja vastuvõtmist.

Kuidas saadakse põlevkivist bensiini?

Kui meie asetame teatud hulk põlevkivi retorti ja hakkame teda kuumutama, tõstes temperatuuri järkjärgult, siis näeme, et orgaaniline aine, n. n. kerogeen kõigepealt muudab oma värvi kollasest tumedamaks ja tumedamaks. Juba 200°C juures on märgata gaaside tekkimist. 330°-st peale ühes gaasidega eralduvad kergemad õlid, mis jahutajas kondenseeruvad. 380—400° juures hakkavad raskemad õlid ilmuma ja 500° juures on kõik lagunemisel tekkinud õlid p.-kivist eraldunud 18—22% suuruses.

Gaasidest, mis operatsiooni kestel eralduvad, aktiivsõega absorbeeritud bensiinid on oma esialgse väljanägemise ja erikaalu poolest väga sarnased petrooleumi destillaadile — bensiinile. Erikaal on siin 0,6961 ja fraktsioneerimisel läheb üle 100°-ni 91,7% bensiini. See on produkt sarnane aviobensiinile ja seda on suurtööstuses võimalik saada 2%, arvestatuna õhukuiva

põlevkivi peale. Põlevkivi destilleerimisel saadud õlist on võimalik enam ehk vähem bensiini saada (2—10% toorest õlist) selle järele, kuivõrd ettevaatlikult oleme põlevkivi orgaanilise ainega ümber käinud temperatuuri suhtes. Selle bensiini erikaal on juba suurem eelmise omast, sest kergemad osad on gaasidega ära läinud. Erikaal on siin 0,7307 ja destilleerimisel 156°-ni läheb üle 90,8%.

Näib paradoksina, kui väljendan, et mida otstarbekohasem töötamisviis, seda vähem on põlevkivist eraldunud toorõlis bensiini ja seda kasulikum on töötamine.

Õige ju on, et mida kõrgema temperatuuri juures meie kivi töötame, seda kergem on saadud toores destillaat, seda enam on temas bensiini, arvestatud toorõli peale. Kui meie aga arvutused teeme põlevkivi peale, näeme peagi, et nagu toorõli nii ka bensiini hulk vastava otstarbekohase sisseade juures väiksem on, kui eelmisel madala temperatuuri juures töötamisel. Siit järgneb, et ei ole võimalik saada põlevkivist hästi palju õli, milles ühtlasi oleks palju bensiini (ühes ja samas operatsioonis) kõrgematel temperatuuridel harilikul rõhul laguneb kerogeen nii moodi, et väga palju tekib mittekontseeruvaid gaase, kõik õli saagi arvel.

Katseliselt on kindlaks tehtud, et võetud õlist järkjärgulisel temperatuuri tõstmisel saame peaaegu alati ühepalju bensiini (ca 15%), kuna mittekasutatav autos gaasihulk ühtlugu suureneb.

Sellest gaasi tekkimisest on üle saadud iseärase katsestamise (krakkimise) viisi kaudu. Gaasi hulk ei tõuse enam nii edukalt temperatuuriga, küll aga saame bensiini üle 50% võetud õlist. Peaiseäraldus sellel krakkimise viisil seisab selles, et kuumutatav õli ei ole rõhu juures 1 atmosfäär (absol), vaid 12—15 atmosfääri.

Nagu siit näha, ei või neid kaht isesugust operatsiooni põlevkivist õli saamist ja toorõli krakkimist ühendada, vaid krakkimise jaoks peab muretsema selleks erilise sisseade.

Põlevkivi bensiini omadused.

Erikaalul suuremat olulist tähtsust ei ole bensiini tarvitamisel; tema on vaid esialgne indikaator, mille abil võib aimata fraktsiooni piire.

Põlevkivi bensiinil on ta, nagu juba näidatud, kergemal 0,691, raskemal 0,731 ümber; suurused, nagu harilikkudel tarvitusel olevatel bensiinidel.

Bensiini kõlbulikkust karburaatoris ja mootoris tarvitamisel näitab kõigepealt destillatsiooni analüüs Engleri järele. Kõrgemaks piiriks praegusel ajal loetakse 220°C järele. Eelpooltoodud põlevkivi bensiini kvaliteetid rahuldavad seda nõuet täielikult, sest juba raskemal nendest 156°-ni läheb üle 90,8%.

Seni on alati bensiini ostmisel hästi suurt rõhku pandud värvile ja lõhnale. Peab ütlema, et kummalgi neist tundemärkidest ei ole olulist väärtust bensiini kasutamisel.

Kollakas värv võib öelda ainult, et raffinaatsioon ei ole ühel ehk teisel põhjusel viidud lõpuni — küllastatud ühendid, millel on kalduvus polümerisatsiooniks, ei ole väävelhappega kõrvaldatud. Värvitud olek võib ainult siis raskusi sünnitada, kui kondensatsiooni produktid bensiinist välja langevad kummisarnaste (gumlike) ainetena, sünnitades sädemeid, mis karburaatori düüsidest ummistusi võiks tekitada. Põlevkivi täiesti raffineerimata bensiinid, millel tumepunane värv, ei ole aastate kaupa seismise tagajärjel mingisugust sä-

det annud; rääkimata vaevalt kollaseks värvitud bensiinist.

Katsed näitavad, et põlevkivi bensiin hästi rektifitseeritud ja raffineeritud, on täiesti värvitu, läbipaistev ja ei muuda oma värvi mitmeaastasel seismisel valguse käes.

Ka põlemissoojuse poolest ei seisa põlevkivi bensiin palju taga teistest bensiinidest oma ligi 11.000 kal./kg.

Väävlit sisaldab põlevkivi bensiin umbes 5%. Võrreldes teiste bensiinidega ei saa seda hulka takistuseks lugeda mootoris tarvitamisel. Väävel on ühendites, mis ei mõju hoiunõude ja torustiku seinte peale harilikul temperatuuril. Suitsugaasides SO₂ hulk ei ole kuigi suur ja kui mees pidada, et vee kondenseerumist ei tule mootori seintel ette, siis ei ole ka karta mingit hädasõitu SO₂ poolt suitsugaasides.

Praktilised katsed mootoriga on toimetanud hra Winkler ja L. Rübenberg*) ja leidnud, et mingisuguseid takistusi põlevkivi bensiini tarvitamisel mootoris ette ei või tulla. Kahjuks ei ole autorid kasutanud suuremaid kompressiooni võimalusi. Seda tuleks teha lähemas tulevikus tingimata asjatundlikult poolt, et täpseid andmeid saada bensiini tehnilisest kasutamisest.

Nagu varem tähendatud, on krakkbensiinid kasulikud tarvitamiseks, mis maaõli destillaadis. Kui aga võrdleme krakkbensiine omavahel, siis näeme, et Eesti põlevkivi bensiin on nendest kõikidest ees Ricardo kompressiooni suhte poolest. See arv on:

Ameerika Green River põlevkivi bensiinil	5,78
Austraalia New-South Wales põlevk. bensiinil	5,80
Eesti põlevkivi bensiinil	6,48

Ka puht keemiliselt võime ette öelda, kuidas uuritav bensiin kompressiooni suhtes ennast lubab kasutada. Selleks on tarvis arvestada bensiini aromaatsete süsivesinikkude ekvivalenti. Mida kõrgem see arv on, seda suuremaid kompressioone võime tarvitada.

Siinkohal toome prof. dr. E. H. Riesenfeldi andmed „Kloppfeste Benzine“ — Auto-Technik Nr. 22, Oktoober 1926:

Ameerika petrooleum-bensiinid:		Arom. süsivesinikkude ekvivalent.	
		destillaat	krakkbensiin
Oklahoma	11,1	26,5	
Somerset	13,0	33,0	
Smakover	26,0	47,0	
Pauhandle	23,1	21,2	
Saksamaa petrooleum-bensiinid:			
Wietzer	—	35,4	
Teistest kohtadest	—	32,8	
Õlikivide bensiinid:			
Green River U. S. A.	—	30,4	
New-South Wales, Australia	—	30,6	
Autun, Prantsusmaal	—	33,5	
Eesti põlevkivi	—	52,5	

Need arvud näitavad selgesti Eesti põlevkivi kõrgeid omadusi. Need on niivõrd kvalifitseeritud, et põlevkivi bensiini võib heade tagajärgedega tarvitada harilikkude bensiinide omaduste parandamiseks kompressiooni suhtes, segades neid kaht ainet.

Uurimised põlevkivi bensiini alal ei ole veel lõppenud. See võtab kõigepealt aega ja raha. Kuid see, mida homsest päevast teostada võime ja peame seda tegema põlevkivi tööstuse toetamiseks, on: „sõita autol oma kodumaa bensiiniga“.

*) Zur Kenntnis d. Leichtöle aus Kukersit. Beitrag z. Kunde d. Estlands. 130 X 1, 1925., Heft 3, Seite 83—96.

Schneideri karika võistlused.

Hiljuti vilksatas ajalehtedest läbi lühike teade, et Schneideri karika väljapanija hr. Jacques Schneider on surnud. Siinjuures olgu tähendatud, et Schneideri karikas antakse sellele riigile ja lendurile, kes omab igaaastasel veelennukite võistlustel kiiruse rekordi.

Jacques Schneideri teened lennuasjanduse õhutamisel on suured, mispärast ei ole ka ime, et tema surma puhul välismaa ajakirjanduses palju kirjutati. Aastate jooksul nendel võistlustel saavutatud tagajärjed näitavad kujukalt lennuasjanduse edenemist viimase 25 aasta jooksul.

Toome siin saavutuste tabeli:

Aasta	Võistluste koht.	Lennuk	Mootor ja HJ	Lendur.	Maks. kiirus km/tunnis.	Riik.
1913	Monaco	Deperdussin mono.	Gnôme 160	Prevost	73,2	Prantsusmaa
1914	Monaco	Sopwith bi	Gnôme 100	Pixton	138,88	Inglismaa
1919	Võistlustused	tühis	tati.			
1920	Veneetsia	Savoia S 19.	Ansaldo 550	Bologna	171,2	Itaalia
1921	"	Macchi VII	Frashini 200	Briganti	177,6	"
1922	Neapel	Supermarine	Napier	Biard	233,12	Inglismaa
			Lion 450			
1923	Cowes	Curtiss Navy C. R. 3	Curtiss D 12 465	Rittenhouse	283,80	U. S. A.
1924	Võistlustused	eip	eed.			
1925	Baltimore	Curtiss army R. 3 C. 2.	Curtiss 510	Doolittle	372,112	U. S. A.
1926	Newport Roads	Macchi M 39	Fiat 800	de Bernardi	394,393	Itaalia
1927	Veneetsia	Supermarine S. 5	Napier 800	Webster	453,282	Inglismaa

1927. a. sündmused Veneetsias on suutnud äratada üleilmist huvi, mispärast ka siin toome 26. sept. 1927. aasta võistluste lühikese kirjelduse.

Võistlejatena astusid välja ainult kaks riiki — 1926. a. võitja Itaalia ja Inglismaa. Teised riigid loobusid võistlustest, olles tehniliselt mitteküllaldaselt ettevalmistatud.

Terve aasta enne võistlusi tegid mõlemad riigid ettevalmistusi.

Võitja lennuk „Supermarine S. 5“ oli eriti võistluste jaoks konstrueeritud, kusjuures isegi iga peensus, mis vähegi mingisugust mõju võis avaldada, võeti arvesse.

Itaallased täiendasid oma 1926. a. võidulennukit ja said lennuki „Macchi 52“.

Senine kuulus veelennuki kiiruse ilmarekordi omanik Markii de Bernardi saavutas temaga siiski ainult 428,542 km/tunnis.

Juba 30. augustil jõudsid kohale inglise osavõtjad, kuna mõne päeva pärast emalaev „Eagle“ tõi lennukid kohale.

Algas lennukite kokkupanemine, proovilennud jne., kusjuures tagajärjed hoiti suures saladuses.

Itaaliasse toodi isegi 6 igasugust tüüpi lennukit ja keegi ei teadnud viimase momendini, missugune võtab nendest võistlustest osa.

Sel ajal seadsid itaallased väikeses Della Schirara veelennukite jaamas omi masinaid korda — hoides samuti kõik piinlikus saladuses.

Jõudis viimaks võistluste päev... Hommikust saadik puhus tugev tuul — arvati isegi, et sarnase ilmaga võistlustest juttugi ei või olla... Piirduti siis ka ainult proovilendudega, kusjuures vastased omi võimeid ei demonstreerinud, hoides üllatusi võistluste ajaks.

Võistluste päeval küsiti võistluste võitjalt leitnant Webster'ilt, mis tema võidust arvab ja lisati juure, et itaallased võidu peale kindlad. „Olgu“, vastas leitnant Webster — „mina aga arvan, et ise võitjaks jään“.

See vastus näitab selgesti inglaste meeletu ja nende kindlat usku üleolekusse.

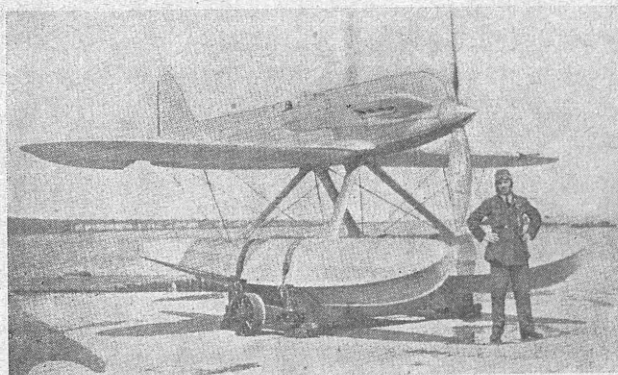
Suure põnevusega ootas määratu rahva hulk Veneetsia Lido's võistluste algust. Kell ½3 kuulutas kahuripauk võistluste algust. Pealtvaatajad ruttasid kohadele. Ei suutnud veel keegi aimata, milles asi seisis, kui juba merelt kostsid täie gaasiga töötavate mootorite kõrged toonid.

Õhku tõusid helendavad nooled, et kohe jälle taevasinasse kaduda... Need olid esimesena lendu tõusnud Inglise veelennukid. Veel mõni pinev minut ja rahva mõirgamise saatel tõuseb õhku lennuk „Macchi 52“. „Bernardi!“ selle kisaga tervitab Itaalia oma kangelast.

Õhk on täidetud mootorite mürinast ja varsti on esimene ring lõpetatud. Tagajärgede tahvlile ilmuvad esimesed numbrid.

Kinkead (üks inglasest) 6'59" ja Bernardi 7'. Webster'i aeg 6'38".

Algab teine ring, kuid Bernardi on mootori rikke pärast tähelepanematult Veneetsias maandunud — nii



Leitnant Webster oma lennukiga.

jääb itaallastel veel lootus vaid teise lenduri Guazzetti peale.

Ja nii mööduvad pinevas ootuses kõik 7 ringi, mis võistlustes ette nähtud.

Itaallastel ei vea... Nende aeg ringi peal alla 7 min. ei lange, pealegi ainult lendur Guazzetti lõpetab 6 ringi — kõik teised langevad reast välja varem... Inglastest lõpetavad kõik 7 ringi. Leitnant Webster lennukiga „Supermarine S. 5“ ja Worsley samal tüübil.

Nende kiirus osutus:

Webster 453,282 km/tunnis ja

Worsley 439,472 „

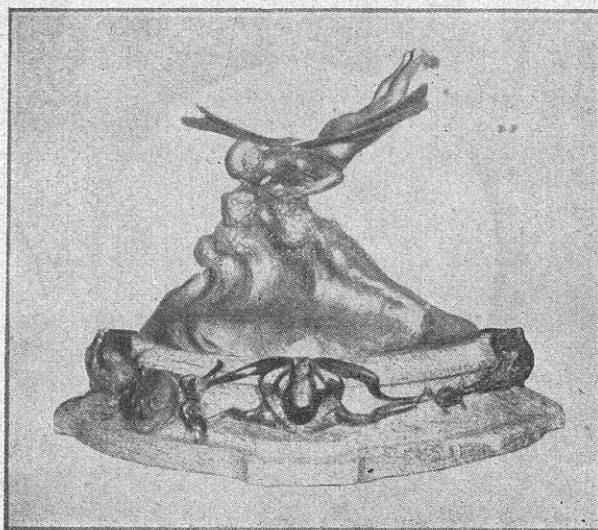
Võit oli saavutatud...

Huvitav, et itaalia mootorid ei pidanud võistluste lõpuni vastu, kuna isegi lennukid osutasid inglaste omadest nõrgemana.

Inglased näitasid veel kord, et nad kõige paremad lendurid ilmas, sest lennuki juhtimine sarnase kiiruse juures nõuab hiigla vilumust ja on seotud suure riisikoga.

Vaimustust ja austamist, millega võitjaid Inglismaal ja Itaalias ümbritseti, võib ette kujutada....

Võib juba arvata, missugune meeleolu valitses inglise seltskonnas, kui Schneideri karika võistluste võitja, leitn. Webster tahtes selle aasta alul kiiruse ilmarekordi purustada, kadus oma lennukiga igavesti La Manche'i voogudesse.



Schneideri karikas.

Jääme ootama tänavuaastaste võistluste tagajärgi, kui võistlusi üldse peetakse.

Võistlused peetakse seekord Inglismaal, sest on ette nähtud, et järgmised võistlused peetakse riigis, kust eelmine võitja pärit.

Pidurijälg tõendusena.

Autoõnnetuste puhul, kui keegi jalakäija auto alla on jäänud või vigastada saanud, tuuakse peaaegu alati ette, et auto „kihutas lubamatu kiirusega“. Ka asjaarutusele kutsutud tunnistajad arvavad tõendada võivat vahel otse uskumatut kiirust. Siin ei tarvitse igakord veel sugugi arvata, et tunnistajad seda mingisuguse vihavaenu pärast meeleldi püüavad suurendada, vaid nemad on kindlasti veendunud selles, et nende arvamine on õige. Järsk õnnetus ajas otsekohe teatava hirmu inimesele peale ja hirmul on suured silmad. Sest loomulikult pidi ju auto pööraselt kihutama, kui ta ajas kellelegi otsa.

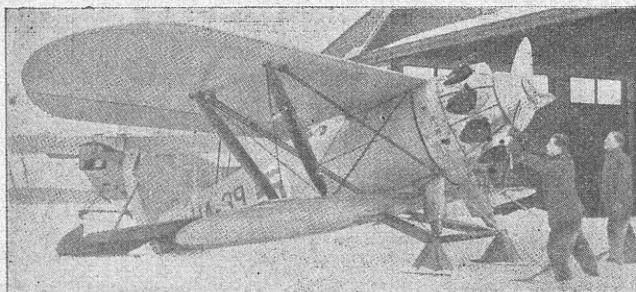
Sarnane juhus leidis hiljuti Berliinis aset, kus keegi autojuht tänaval jalakäijale sõitis peale ja viimane surma sai. Ülekuulutatud tunnistajad olid arvamisel, et auto hiigla kiirusega kihutas ja see oli õnnetuse põhjuseks. Kaebealune aga väitis, et auto kiirus

ei olnud suurem kui 25 klm/tunnis, seega alla lubatud normi.

Kaebealuse kaitsja poolt esitati kohtule palve vastava ekspertiisi toimetamiseks, mida kohus ka rahuldas. Õnneks tõi autojuht kohe pärast õnnetust politsei esitaja kohale ja mõotis selle juuresolekul ära pidurdamise kauguse, mis asfaltteel selgesti oli näha. Mõõtmisel selgus, et see oli 10 sammu. Ekspertidid võtsid selle mõõtmise aluseks ja leidsid, et auto võis õnnetuse juhusel sõita mitte kiiremini kui 30—35 klm/tunnis, seega mitte ületades lubatud kiirust. Ekspertide otsuse tagajärg oli, et kaebealune mõisteti õigeks.

See juhus näitab, kui tähtis on sarnasel juhusel erapooletu tunnistaja juuresolekul ära mõõta pidurdamise tee pikkus, alates sellest momendist kui pidur hakkas töötama ja seni kui auto jäi seisma.

J. T.



Meie naaberriigis Soomes on lennuasjandus palju enam arenenud kui meil. Pildil kujutatud lennuk — viieistmeline hävitaja Gnôme-Rhône Jupiter mootoriga — on ehitatud riigi lennukitehases Helsingis.

Taksoautod Pariisis.

Pariisi taksoauto ühingu korraldus.

Taksoautode arv Prantsusmaa pealinnas Pariisis ulatub üle 15.000. Võrdlusena olgu toodud Berliin, kus rahva arv umbes sama suur, ja seal liigub ainult 9.170 taksoautot. Pariisis töötavatest taksoautodest kuulub ligi 7.000 viiele suuremale seltsile, kusjuures suurimal seltsil on üle 3.000 auto. Ülejäänud osa on vähemate omanikkude käes, kellel harilikult igaühel 10 kuni 50 autot. Omanikud, kellel ainult üks auto, on suures vähemuses.

Vaevalt on ilmas teist sarnast linna kui Pariis, kus taksoautode tarvitamine oleks nii levinud. Prantslane ei ole siin kaugelki nii demokraatlik, et heameelega sõidaks maa-aluse raudteega või autobusega, vaid eelistab neile üksikautot. Madalad taksid, linna asetus väikesel pindalal, mis vähendab tühisõidu otse, on veel omaltpoolt annud hoogu taksoautode arenemisele.

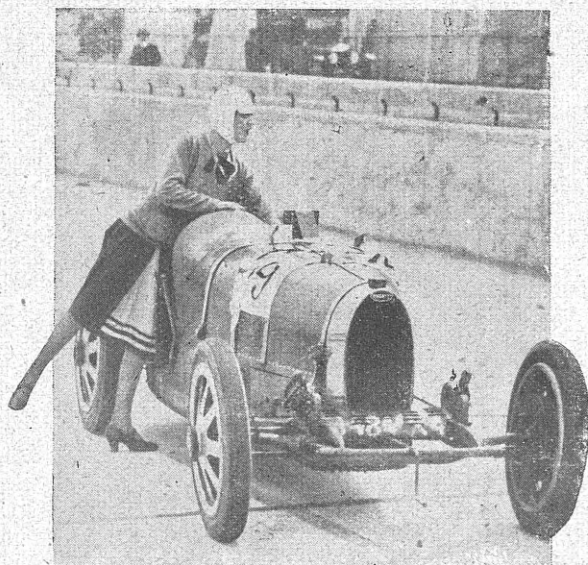
Tarvituselolevatest tüüpidest on esikohal Renault, sellele järgneb Citroen, kuna teisi on vähemal arvul. Üldiselt on eelistatud kinnised autod.

Autojuhid.

Suuremad seltsid on oma autojuhtide palkamises äärmiselt ettevaatlikud ja seavad üles mitmesuguseid tingimusi, et saada tõesti häid ja vilunud juhte. Mõnes seltsis on näiteks seatud üles nõue, et autojuht peab olema vähemalt 35 aastat vana. Üldiselt nõutakse peale ametliku sõiduloo veel eriline taksoauto oskustunnistus.

Kindlat palka juht harilikult ei saa, vaid saab osa auto sissetulekust. Näiteks, selts, kes töötab Citroen autodega, maksab juhtidele 27½ protsenti, kui päevane sissetulek on kuni 30 franki¹⁾, 32½%, kui sissetulek on 30—40 fr., 37½%, kui sissetulek on 40—50 fr. ja 42½%

¹⁾ 1 Prantsuse frank = 0.15 Ekr.



Tuntud prantsuse nais-autosportlane m-me Foucher oma Bugatti autoga.

üle 50 frangilise päevase sissetuleku juures. Selle eest peab juht ostma ka bensiini. Harilikult ostab juht bensiini seltsilt, kes seda oma autojuhtidele müüb umbes 30% alla väikemüügi hinna. Seega on autojuht ka huvitatud bensiini kokkuhoiust ja see viis on osutunud väga otstarbekohaseks.

Juht peab auto depoost võtma välja enne kella ½11 hommikul ja selle tooma tagasi hiljemalt kella 5. järgmisel hommikul. Osal juhtidest on teine aeg. See juht, kes määratud ajaks auto järele ei ilmu, kaotab õiguse sel päeval autot saada ja peab peale selle 35 franki trahvi maksma, mis sissemakstud kautsjonist arvatakse maha. Kui juht määratud kellajaaks ette teatamata autot deposse ei too tagasi, loetakse see vargusekatseks ja antakse politseile teada. Juhile, kelle teenistus on nädala jooksul alla keskmise, tehakse hoiatus ja kui pärast teist hoiatust ei ole märgata paranemist, vallandatakse juht teenistusest.

Autode korras hoid.

Autosid pestakse igapäev garaashis, samuti sünnib siis ka õlitamine. Iga kuue kuu järele on üldine järelevaatus. Tsilindri pead võetakse ära, tsilindreid puhastatakse, klapid lihvitakse ja ära kulunud osad uuendatakse. Täieline järelevaatus sünnib iga 12 kuu järele. Kummide survet kontrollitakse igapäev manomeetri abil ja seetõttu on kummide eluiga võrdlemisi pikk ja kõigub 24.000—30.000 kilomeetri vahel, vastavalt nende headusele.

Kontrollkaardid.

Iga päeva kohta täidab juht auto päevaraamatu lehe. Sellel lehel tõendab juht, et on korras auto võtnud üle ning auto tagasitoomisel täidab selle järgmiste andmetega: väljasõidu- ja tagasitulekuaeg, saadud sõidurahade summa, sõidetud kilomeetrite arv päeva jooksul, kilomeetrite arv, mille eest sõiduraha saadud, etetlunud autorikked ja äratarvitatud bensiin. Selle lehe annab juht ühes saadud sõidurahaga deposse, kus andmed kontrollitakse ja järgmisel päeval makstakse juhile kuuluv osa välja.

Kui auto juures on tarvis parandusi võtta ette, siis lisab juht päevaraamandele remondi lehe juure. Remondilehed on mitmet värvi, vastavalt remondi iseloomule, nagu: mehaaniline, kere, kummide ja elektriseade remont.

Iga juhi kohta peetakse eraldi kaart õnnetustest juhtumustest. Siin märgitakse sõiduriista number, remondikulud ja vastutus. Selle kaardisüsteemi järele võib ülevaadet saada, kui palju iga juht on toonud ettevõttele õnnetuste läbi kulu. Sellele kaardile on veel märgitud iga kuu kohta: läbisõidetud kilomeetrite arv, maksumiste kilomeetrite arv, saadud sõiduraha ja juhile antud %.

See kaardisüsteem näib kirjelduses võrdlemisi keerulisena, kuid tegelikult sünnib selle täitmine õige kiiresti ja annab ülevaatliku pildi iga juhi tegevusest. See asjaolu on võrdlemisi tähtis, kuna autojuhist oleneb siin õige palju.

Maailma raskeim võidusõidutee.

Jgal aastal maikuus peetakse Itaalias, Sitsiilia saarel kuulsaid *Targa-Florio* auto-võidusõite. Targa-Florio on kahtlemata maailma raskemaid teid ja on senini nõudnud palju ohvreid maailma nimekamate autosõitjate ridadest.

Targa-Florio võidusõite peetakse 108. kilomeetri pikkusel Madonie maanteel, mida tuleb viis korda järjestikku läbi sõita. Targa-Floriost erinev on Cappa-Florio, millest võivad osa võtta ainult vabrikusõitjad, teatud firmade poolt erilisel võidusõitudeks konstrueeritud autodel. Targa-Floriost võivad sellevastu osa võtta kõik erasõitjad, kes avaldavad sellekohast soovi.

Targa-Florio võidusõidust osavõtavad autod jagatakse seitsmesse klassi:

1. klass	—	tsilindrimahtuvus kuni 1100 sm.
2. „	„	1100 „ 1500 „
3. „	„	1500 „ 2000 „
4. „	„	2000 „ 3000 „
5. „	„	3000 „ 5000 „
6. „	„	5000 „ 8000 „
7. „	„	8000 sm ja üle selle

Auhindadeks igas klassis on:

1. auhind — 15.000 liiri.
2. „ — 10.000 „
3. „ — 5.000 „

Samuti on daamidele määratud kolm auhinda, 15.000, 10.000 ja 5000 liiri.

Suurima kiiruse eest antakse auhindadeks, klassidele vaatamata:

1. auhind — 100.000 liiri, Itaalia kuninga märk ja Sitsiilia autoklubi kuldmedal,
2. auhind — 20.000 liiri ja kuldmedal,
3. auhind — 10.000 liiri ja hõbemedal.

Peale juhtide saavad ka mehaanikud auhindu.

Nagu mainitud, on Targa-Florio võidusõit viieringiline, à 108 km. = 540 km. Selle maa peavad võidusõidust osavõtjad kõige enam kaheksa ja poole tunniga maha sõitma. Esimesse klassi kuuluvad autod teevad ainult kolm ringi ja nende sõiduaja maksimum on kuus ja pool tundi. Võistlusest osavõtu maks on 1000 liiri.

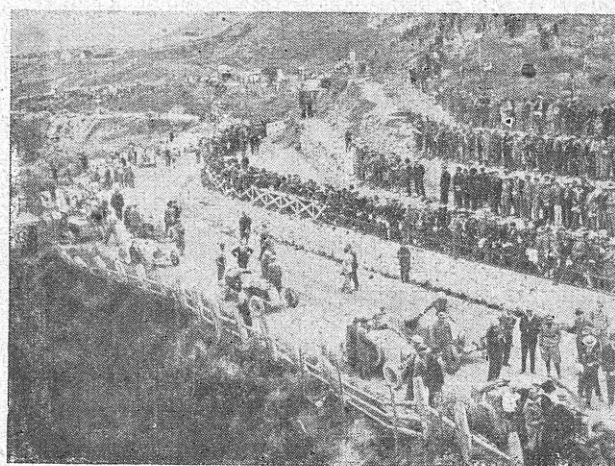
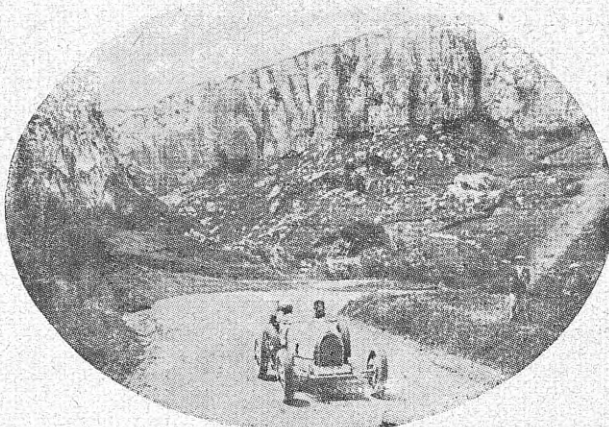
Võidusõidutee ise on täis käänakuid ja tõuse, mistõttu seal kihutamine on seotud määratute raskustega. Kõige kõrgem koht on Polizzi küla juures, umbes 50 km. stardist, nimelt 900 meetrit üle merepinna. Campefalice küla juurest ringi finishini on umbes 4 km. pikkune asfalttee, kus head autod saavutavad 160—180 km. tunnikiirust.

Raske tee tõttu omavad lootusi võidu saamiseks ainult ülitugevad, kompressoritega ja heade piduritega varustatud autod.

Võidusõitjad kogunevad juba mitu nädalat enne võidusõidu algust kohale, et proovisõitodega alata. Kel vähegi võimalik, sõidab maa 5—10 korda läbi, et teel ettetulevate raskus-

tega vähegi tutvuneda, kuid kuulsad võidusõitjad, nagu Benoist, krahv Brilli-Peri j. t. sõidavad maa enne 50—60 korda läbi. Seetõttu suudavadki head sõitjad selle maa katta 5½ tunni ja vähemagi aja jooksul.

Ei möödu ühtki võidusõitu Targa-Floriol õnnetusteta. Alatasa on seal autode ümberminekud kurvel, mis nõuavad harilikult inimohvreid. Alles paari aasta eest lendas seal nn. „surmakurvel“ kuulus Itaalia võidusõitja Con-



Tänavuaastane võidusõit Targa-Florios.

stantini ühes autoga vastu kaljuseina; tema pöörane kihutamine äratas omal ajal kõikjal imetust.

Lõpuks olgu tähendatud, et Targa-Floriol ei sõida ükski võidusõitja ühe autoga. Alati on võidusõiduautosid kaks, üks treeninguks, teine võidusõiduks.

Kulud sellest võidusõidust osavõtmisel on ka suured. Meie rahas umbes 500—600 tuhat marka. Sinna hulka on arvatud sõidukulud, bensiini- ja õlikulu, mehaaniku palk ja ülespidamine, kummid, autode transport, garaažikulud ja peale selle veel tasu depoomeeskonnale, kes harilikult koosneb 4—5-st mehest ja kes on alaliselt autode juures ametis, kumme vahetavad, bensiiniga varustavad jne.

Meie uulid ja sõiduteed.

E. Gahlnbäck.

Tallinnas hiljuti maksmapandud uued autoliikumise määrad peatsid vastama ka meie kitsastele „uulidele“, kuid nüüd on ilmsiks tulnud, et nad raskendavad tänavliikumist. Nüüd on läbisõiduks avatud paljud seni peaaegu kasutamata tänavad, näiteks Rüütli uul, millest suurliikumine läbi juhitud, kuid linna poolt ei ole viidud sõiduks soodsasse seisukorda. Soovida jätab ka korraldus uute liikumismääruste järele uulide nurkadele ülesseatud suunanäitajad nooled, millest muulased vaevalt aru saavad. Uued määrad kõnelevad küll ja nõuavad korralduslikult aktiivsemat tegevust, kuid milles see tegevus peaks seisma, sellest ei ole teada. Kord, nagu senini talitati, ei rahuldanud küllaldaselt, sest korralduslikult liigutas kätt õige äärmistel juhtudel, mis julgeoleku kindlustamiseks polnud küllaldane. Tuli ette ka juhtumusi, kus korraldus ei seisnud risttee keskkohal, vaid asus ise liikumiseks määratud kohal, nii et teda korduvate signaalide abil võis sundida läbisõidu teed vabastama. Seda ei saa ometi heaks korraks nimetada.

Teine suur pahe on, et sageli jalgratturid sõidavad vale kätt, vahetades oma sõidusuuna auto eel viimasel hetkel. Ka kõrvuti sõitusid tehakse sageli ja pörgatakse üksteisega kokku, kuna nad ometi üksteise taga sõitma peatsid. Mõned neist ei anna üldse teed järelesõitvale autole ja kui kokkupõrge on, siis loetakse autojuht süüdlaseks. Uutes liikumismäärustes on ainult üks määras jalakäijate kohta, s. o. et viimased ei tohi jalgratta sõiduteel liikuda. Selle keelu aluseks on põhimõte, et jalakäijad peavad sõidutee vabaks jätma, kuid kui läbistada Viru või Harju uule, siis näete, et terve uul on jalakäijate võimuses ja paljud ei pea üldse tarvilikuks sõiduteelt kõrvale hoiduda. Õnnetusekorral, sarnasel juhusel, süüdistatakse jälle autojuhti, kuna süüdi on jalakäija ise oma ettevaatamatuses. Ainult need, kes ise sõiduriista juhivad, näevad kui ettevaatamatult jalakäijad üle sõidutee lähivad selle asemel, et ümber vaadata ja sõitvale autole teed vabaks teha.

Samuti peab ütlema, et ka maanteedel liikuvad hobusõiduki juhid mõnikord koguni teed ei anna autole või siis vale kätt hakkavad sõitma kui auto märku annab möödasõiduks. Sarnased vale manöövrid sõiduteel võivad aga kurbi tagajärgi esile kutsuda. Kui sageli ei ole autosõitjad näinud, et suurte teede ääres on hõbu-

sed ja ka lehmad nõõri või keti otsa seotult ehk ka ilma tee ääre sööma pandud ja kui ligineb auto või mootorratas, siis hakkab loom nõõri otsas edasi tagasi üle tee jooksuma ja rabelema või pääseb kuidagi lahti ehk ongi lahti, siis algab teel autoga võidu kihutama, mille tagajärjel suured õnnetused nagu hiljuti Petserimaal teedeministriga juhtus ja siis tullakse kaebustega, mis täis väljamõeldusi ja vale teateid. Otsitakse ja leitakse tunnistajaid, kes tõendada teavad, et ikka autos sõitjad on süüdi.

Et sarnased nähtused kaoks, oleks vaja valitsuse keskkohast laiaulatuslikum korraldus maksta panna maavalitsuste ja politsei võimu esitajate kui ka raadio kaudu rahvale seda hädahoitu selgeks tehes, kes teel sõites või tee ääres omi loomi ei oska hoida või valveta jätab.

Lõpuks ei saa puudutamata jätta ka meie maanteed seisukorda. Maanteedel liikumine on viimasel ajal väga raskeks muutunud. Meie teid ei ole suuremalt osalt üldse sillutatud, nendele visatakse ja lootatakse sageli teele kõlbatuid kive, mis peeneks raiutud ja oma terava äärtega autode kumme lõhuvad. On ju kummid kalli raha eest väljamaalt sisseveetud kaup, kuid ilma nendeta läbi ei saa, ja miks peavad siis meie teed sarnaselt sillutatud olema, et nad meie kapitali otse söövad. Sarnaselt sillutatud teid ei saa parandatuks pidada, vaid sarnaselt talitamine on nende parandajate aja- ja sõidukite peale väljaantud kapitali raiskamine.

On küll astutud esimene samm meie maanteedel paranduse alal teehöövli abil, kuid seda on vähe ja mitte igal pool, nii et tuleks rõhku panna maanteedel õieti parandamisele.

Maantee omab ikka enam ja enam suurema tähtsuse läbikäimise alal. Väljamaal on see nii kaugele edenenud, et maanteed ei tarvitata mitte ainult kauba — vaid ka inimeste veoks kaugesõidu teedel.

Inglismaal, Rootsis ja peaaegu terves ilmas langetavad raudteede aktsiad ja nende dividend väheneb iga aastaga.

Sellepärast oleks targasti tehtud, kui riigi kapital, mis raudteede ehitamiseks määratud, saaks maanteedel parandusteks ja nende korrashoiuks tarvitatud. Elame — näeme.

Ettevaatust käigu- ja kiiruskastiga!

On tuntud tõde, et määrimine moodsete autotüüpide juures palju suuremat tähelepanu nõuab kui enne.

Endistel aegadel rahuldasid harilikud rasvaained kõiki nõudeid käigu- ja kiiruskastide määrimisel, kuid nüüd on tarvilik, et selleks ainult head proovitud määret tarvitataks.

On väga tähtis, et rataste hambad määrega täiesti kaetud oleks hõõrumiste ärahoidmiseks ja et tasast käiku saavutada.

Harilikud määred neid nõudeid täita ei suuda.

Kuid „Fiske's“ käigukasti määre on see, mis täiesti nendele nõuetele vastab; ta jääb hammasratastele ja katab neid, ükskõik kas auto on tegevuses või kauemaks ajaks seismas.

Peale tähendatud määrete valmistab „Fiske's — Brothers — Refining Co.“ ka tuntud „Fiske's“ mootorõlisisid A. E. BB. B. Need õlid omavad kõrge leekpunkti ja on täiesti vabad asfalt ehk tõrva ollustest. Esindaja Jõrgen-Raas hau & Co., Tallinn, Viru tän. 9.

Auto ja rahvaste kombed.

Kurioosumid elust.

Häbeneda pole vaja — ütlege otsekohe: kas on teil mõni ebaus, nõidumise või eelarvamisega ühendatud komme?

Näiteks: Kuidas suhtute üle tee hiilivasse mustasse kassisse? Mis arvate teelt leitud hobuserauast? Eelistate mõnd nädalapäeva teisest? — Kas kogute naelu, mis teie autokummidesse kinni jäänud? — Mis mõtlete number 13? — On teil autos või taskus mõni talisman?

Jah, tunnistage üles — kui teil mõni niisugune komme või eelarvamine on. Häbeneda pole vaja. Paljudel on see rumalus — või tarkus. Nii kuidas keegi seda võtab.

Nagu, näiteks, meie naaber. Ta kardab musta kassi. Lipab viimane üle tee ta auto eest, siis pöördub naaber kohe ümber ja sõidab kas või mitmekilomeetrilise ringi, et „pahest“ pääseda. Teeb seda narrides — keda? Kas kassi, kuradit või — ennast? Mine tea!

Ja siis on meil teine naaber, kes võtab selle „kassiküsimuse“ just vastupidiselt — must kass on õnnetooja.

Meie läheduses elab keegi suurkaupmees. Tal on viisiks korjata teedelt sinna kukkunud vanu hobuseraudu. Need, ja oma auto vananenud numbrid, naelutab ta kodus garaashi uksele — hobuserauad sissepoole, numbriplaadid väljapoole. Küsisime: milleks sarnane ukse vooderdus? Seletas: hobuserauad seespools toovad õnne sisseostudel, vanad numbrid väljas — õnne väljamüügil. Ja vaadake — lisas ta — mõlemad on täpselt üheksa! Pidime tunnistama, neid oli tõesti üheksa. Kas need talismanid talle „sisse“ ja „väljakäimises“ õnne toonud, seda meie ei tea. Õnne tal igatahes on olnud.

Ühel meie sugulastest on kentsakas komme: ta peatab auto alati selle välisukse ette, kus ta tahab sisse minna. Pahatihti on aga selle ukse ees juba mõni auto. Kangekaelne sugulane jätab aga oma auto eelmise kõrvale, kas või kesktänavale, ja ronib üle võõra auto otse ukse juure. Tagajärg: tülid võõrastega, trahvid politsei poolt.

Meie tuttav autojuht kardab säärast sõitjat, kes harva sõidab ja siis, enne kui peale istub, peaks lausuma: „kas autokummid vastu peavad?“, siis minevat tingimata mõni kummi tühjaks.

Aga kes õnnetusetoojaid kokku kuhjab, see on meie tuttav insener. Tal on nimelt kombeks koguda oma taskutesse kõiksuguseid naelu, mis teinud ta autokummidesse augud. Ja neid naelu on tal juba aukartustäratav kollektsioon. Komme on muidu kiiduväärt, sest igatahes ei löhu need naelad, mis ta taskutesse satuvad, enam kellegi kummisid...

Ja siis see „õnnetu 13“!

Kohtusime eile tuttava autojuht G-ga. Ta on vilunud autojuht, esimesi Eestis. Ta on juhtinud autot läbi pea kõikide Euroopa maade. Küsisime tema arvamist number 13 kohta.

— Olen sündinud 13. kuupäeval, mu laulatus oli ka 13. kuupäeval, elan majas, mille number 13, ja 13 on ka mu number Tallinna tuletõrjes. Ei või öelda, et mul seni halvasti oleks läinud. Siiski ei juhi ma kunagi autot, mille number 13 või mille numbris esineb see arv — vastas usutletav.

— Mispärast? — küsisime.

— Ei tea — kostis G. — Kord, näiteks, sõitsin vabrikant L-ga Saksamaale. Seal pidime muretsema autole uue — Saksa numbr. See oli aga 2113. Teatasin oma peremehele, et selle numbriga ma ei sõida — kas või kaotan koha. Et Saksa ametivõimud polnud nõus numbrit vahetama, siis jäi mu peremehele ainult üks võimalus: osta veel teine registreerimisnumber juure. See oli 2114 ja sellega sõitsime meie Saksamaal nii kaua, kui seal viibisime.

Et number 13 võib tõesti õnnetust tuua, sellest jutustas ta meile järgmise loo:

„Aastal 1910. oli Itaalia Alpides Dolomite piirkonnas autode võidusõit. Maastik pööraselt mägine — tee metsikult kõver. Alpides on ju ikka nii. Ei näe seal kaugele sõitja, ei näe kaua autot ka pealtvaataja. Nüüd oli keegi krahv — või kes ta oli — kelle lossist mööda viis võidusõidutee, asetanud lähedalolevale teekäänakule suure peegli ja pannud selle sarnasesse kohta, kust ta võis näha võidusõitjaid juba varem, kui nad tegelikult nähtavale tulid. Ja juba tulebki sealt number 13 ning kihutab käänaku poole. Lähemale jõudes näeb ta aga autot, mille number 13, endale otse vastu kihutamas ja just samasuguse kiirusega nagu ta isegi sõidab. Kokkupõrge paratamatu — sõhvas võidusõitja peast läbi. Et seda siiski ära hoida, pöörab ta järsult paremale...“

— Ja kukkus...?

— Jah. Ta auto lendas kitsalt alpiteelt kõrvale ja kukkus kuristikku. Pärast leiti sealt ainult rusuhunnik. Krahv pidi maksma suure kahjutasu ja pensioni surnud võidusõitja lesele ja lastele.

— Tähendab, peegel...

— Muidugi oli peegel selle pettepildi põhjuseks. Kuid võib olla, et ka number 13... Võidusõitja oli näinud peeglist oma auto õnnetut numbrit endale vastu kihutama... Kujutas selles vastusõitjat — „vastutuli“ number 13. oligi surm...

Kuid jätame hetkeks kodused nurgad ja vaatleme inimeste kombeid muil mail.



Auto juba 37 aastat tarvitusel. Pildil kujutatud auto, mis on 1891. aastal ehitatud, on praegu veel selle omaniku, ühe prantsuse kirikuõpetaja käes tarvitusel. Auto mootor on ühehobusejõuline ja auto on selle aja jooksul üle 300.000 kilomeetri läbi sõitnud.

Soomes peetakse õnnetuseks, kui teed alustades esimeseks vastutulijaks osutub naisterahvas — eriti veel vana. See tähendavat kindlasti teekonna või ettevõtte nurjaminekut. Seepärast pöördub soomlane tihti teelt tagasi, jätab sõidu sel päeval tegemata, ja, kui see võimatu, siis alustab uuesti teekonda kas või teist teed mööda. Kui papp vastu tuleb, siis minevat autokummi tühjaks. Tuleb kolm korda süljata, et see pahe mööda läheks.

Manilas, Filipiinidel on autosõitjatele suureks õnnetoojaks teele kukkunud hobuseraud. Näeb autojuht niisugust teel, siis peatab ta jalamaid oma sõiduki. Kui selgub, et hobuseraua otsad on sinnapoole kust ta tuli, siis võtab ta selle õnnetooja kohe üles. On aga otsad teistpidi, siis keerab ta auto ümber, sõidab natuke maad tagasi ja siis alles tuleb tolle väärtusliku talismani järele. Ta tõstab selle üles ja — kas viskab selle üle öla tee servale või võtab kaasa ja naelutab kodus garaashi uksele.

Ameerikas ka on hobuseraud õnnetoojaks-talismaniks. Ja mida vanem ja rohkem kulunud, seda väärtuslikum ta olevat. See tõstetakse üles igal juhtumisel ja vaevalt leidub maal talu ja linnas garaashi, kus poleks vana, teelt leitud hobuserauda kas ukse või läve küljes. Hobuseraua ülestõstmiseks peatuda näiteks New-Yorgi Fifth Avenuel või Chicago Michigan Boulevardil — selleks pole ameeriklasel, manilalase kombel, aega ega võimalustki. Maal maanteedel ei jää korjamata ükski vana hobuseraud.

Hobuseraudade teelt koristamine on väga kasulik komme — teistele autosõitjatele. Sest kaasavõetud või tee ääre visatud vana hobuseraud ei löhu enam kellegi autokumme...

Mõne aasta eest oli Ameerika automobilistidel oma autodes talismaniks supleva neiu kuju. Saksamaal on see praegugi moes. Kuju — võib ka papist pilt olla — kinnitatakse radiaatori tipule, tuulekaitseklaasi külge, või riputatakse kinnises autos tagumise akna kohale. Varem oli Ameerikas selleks „Teddy Bear“ — väike riidest täistopitud või metallist valatud karukuju. Ka ahv on olnud seal — nagu Euroopaski — autode talismaniks.

Peale õnnetoojate-kaitsjate kujude on veel olemas rida ornamente, milledega ilustatakse autode aknaid ja radiaatoreid. Niisuguseid, harilikult metallist valatud ja nikeldatud, on olnud — peale eelpoolmainitud karu, ahvi ja sukelduva neiu kuju — alasti lapse, politsei, sportlase, inglil, kotka, tiibadega ratta, autokummidest mehe jne. jne. kujusid. Harilikult on radiaator see, mis kannab neid ilusaid ja sümboliseid ornamente.

Talismanidest, sümbolidest ja ornamentidest erinev on usulise tähendusega Püha Kristoferi kuju, mida autoistid ja lendurid mitmel maal, kus valitseb roomakatoliku usk, kinnitavad oma sõiduriistadele. Teatavasti on katoliku kirik kuulutanud Püha Kristoferi rändajate kaitsjaks. Sellisena siis figureerub tolle endise munga kuju ka autodel ja lennukitel.

Eelolevaga ühenduses peaksime siin ka mainima, et mõnel maal, näiteks Mehhikos, on kombeks lasta „ristida“ ja õnnistada uus perekonnaauto. Neid toiminguid täidab muidugi preester, kes sel puhul palvetab ja pritsib auto püha veega. Nii õnnistatud auto olevat kaitsnud õnnetuste ja rikete vastu...

Ja kui meil siin juba jutt usust, siis olgu siin ka toodud lugu lehmast. Lehma meie autoist ei austa. Ta vannub, kui rumalate sarvekandjate kari teele satub. Halastamatult tüürib ta karja keskele ja tõrjub

neid autoga kõrvale ja kas või kraavi. Teisiti on aga lugu Indias. Lehm on seal püha loom, mille puutumatus on kindlustatud usuga. Nii võib, näiteks, Bombay linnas kõige käidavamal tänaval näha, kuidas lehm sammub aeglaselt mööda kesktänavat, kuna kõik liikumine aupaklikult seisab seni, kui püha loom on möödunud.

Hiinas, näiteks, Hongkongi saarel, pole autoistile teesulgejaks pühad lehmad, vaid hiinlased ise. Ja nimelt kulid. Viimastel on nimelt üldine arvamine, et mõjuvaim kuradite peletamisviis olevat tormata äkitselt möödakihutava auto ette. Ja seda nad tihtigi teevad — harilikult väga kurbade tagajärgedega. See rumal komme on väljamaalastest autojuhtidele väga tüütav, kuid sellest on kasugi: autojuhid on Hongkongis hoolsamad kui mujal ilmas ja — pidurid on neil alati korras ja tegevusvalmis. Kulid tormavad sinna, kuhu isegi kurat ei julge oma kاپju pista — on keegi ameeriklane selle hädaohtriku kombe kohta öelnud. Vist on tal õigus.

Jaapanlased on — nagu teada — üliviisakas rahvas. Ja peenekombeline. Seal on, näiteks määrus, mis kohustab autoomanikke varustama oma autode rattaid väljaspoolt kaitsetega, mis takistavad vee ja pori pritsimist möödaminejate peale.

Jaapanis on ka teisi eeskujulikke ja ebaharilikke määrusi autode kohta, näiteks valgustuse kohta. Auto tagumine latern peab olema nii konstrueeritud, et selle kustutamiseks peab juht astuma autost välja ja tulema laterna juure. Siis on veel määrus, et kinnised autod peavad olema pimedal ajal laelambiga valgustatud. See määrus on antud nähtavasti kõlbluse kaitseks. Ja edasi: sõidu ajal ei tohi autot juhtiv isik suitsetada ning kõikides autodes, mis inimesi maksu eest veavad (omnibused, taksoautod jne.), peab olema kaks isikut: üks kes juhivad sõiduriista ja teine, kes hoolitseb sõitjate mugavuse eest ja on neile igapädi abiks.

Argentiina aga pakub meile huvitava kurioosumi liikumismääruste alal. Mõned puisteed välja arvatud, võivad seal autod ja muud sõidukid liikuda ainult tänavapahemat äärt ja — ühes sihis! Kellele tänavateine pool (äär) reserveeritud, seda ei tea vist argentiinlased isegi. Seal peavad ka kõik autojuhid kandma kindlaksmääratud kübarat ja ametkuube. Sellest vormiriidest ei tohi vabaneda ka kõige palavamal päeval. Ja kõikidel autodel peab ees olema kaks lampi — roheline valgus paremal, valge vasakul pool. Just nagu laevadel.

Ja nüüd siirdume Venesse. Autode sõidukiirust piiravaid seadusi ega määrusi seal ei tunta. Kihuta nii palju kui süda soovib ja närvid vastu peavad! Aga valgustuse kohta on kurioosum olemas: komissaride autodel on — vist Argentiina eeskujul — kaht värvi tuled ees: punane ja valge. Vist selleks, et harilikud surelikud oskaks juba kaugel seltsimees komissari eest kõrvale hoiduda, kes rahva huvides peab takistusteta liikuma. Kombeks ongi, et kui automobilistid märkavad punase ja valge tule lähenemist, siis juhiavad nad oma sõiduriista teelt kõrvale ehk tee ääre. Au sellele, kellele au kuulub! Teistele autodele on ette nähtud valge tuli ees ja roheline taga.

Inglismaa on autode valgustamismäärustega jõudnud sammu teistest maadest ette. Seal on nimelt sunduslik varustada ka auto esimesi tiibu lampidega. Need tuled kitsastel liikumiskohtadel ja rahvamurru näitavad kui lai on auto. Jalakäijatel on sellest suur kasu.

Inglaste juures võiksime veel panna tähele huvitava asjaolu. Kui keegi mõne aasta eest oleks pakkunud inglastele autot järelemaksuga, ükskõik kui heade ja ausate tingimustega, siis oleks inglane tunnud end sügavasti haavatud. Nüüd on lugu teisiti: ka inglane ei põlga ostmast autot järelemaksuga.

Ameeriklased aga tahavad siiski sammuda teiste ees. Seda kinnitab ka seaduse eelnõu, mis kellegi rahva saadiku poolt esitatud Connecticuti osariigi seadusandlikus kogus. Eelnõu motiivides öeldakse, et tumedates riietes jalakäijat on raske pimedas märgata ja seetõttu saavad mitmed automobilistid vastu tahtmist inimeste tapjaks. Asjaolu aga laseb end seadusega parandada: iga jalgsi pimedas liikuja kandku latern kaasas...

Kaugemale kui Connecticuti seadusandja tahab senaator Hewitt New-Yorgist minna. Ta on esitanud seaduse eelnõu, mille järele iga jalakäija-oleks

pimedal ajal kohustatud kandma kaht lampi — üks rinna peal, teine seljas!

Meie ei tea, kas eelnõu on vastu võetud või mitte. Polegi tähtis. Huvitav on ainult see, et too Connecticuti seaduseandja tahab kuulutada laternata jalakäijaid autode ees linnupriiks.

Igal maal ja igal rahval on oma kombed, usud ja töökspidamised. Kui keegi ebausklik ei peatu maja number 13. ees või ei võta seda numbrit oma autole, siis on selles sama palju mõtet, kui näiteks iga risttee varustamisel risti ja Kristuse kujuga. Kes aga katseb läbi võõraste maade autoga sõita, see teeb targasti, kui ta juba aegsasti tutvuneb nende maade kommete ja sõidumäärustega. Kuldne juhtlause: „Oled Roomas, siis tee nagu roomlased teevad“ — on maksev nii Tallinnas kui ka Londonis, Chicagos, Yokohamas, Pekingis, Kalkuttas, Kaplinnas või Rio-Janeiros. Rahvaste kombeid — rumalaidki — peame ikkagi austama, vähemalt neid sallima.

Uudiseid autoalal.

Tuulekaitseklaas.

Ameerikas ilmusid müügile ümmargused, läbipaistvad lapikesed, mis lumetormi ajal pannakse juhi kohale väljaspoole tuulekaitseklaasi ja vihmasel ning külmal ajal sissepoole. Kummaldi juhtumusel peavad nad klaasi puhutana lumest, härmatisest, aurust ja veest. Lapikesi on võimalik pesta ja nende klaasi külge kinnitamine on äärmiselt lihtne.

Vastusõitva auto, tänava ja mõnikord ka kaupluse liig heledad lambid, helgiviskajad ja eriti päike pimestavad tihti autojuhi silmi. Et seda ära hoida, on Ameerikas leitud kaitse, mis kinnitatakse tuulekaitseklaasi ülemisele äärele. Kaitse on rohelisel värvi ja tselluloidist ning nii valmistatud, et seda võib ühe käega kergesti asetada õigele kohale ja soovitud asendisse.

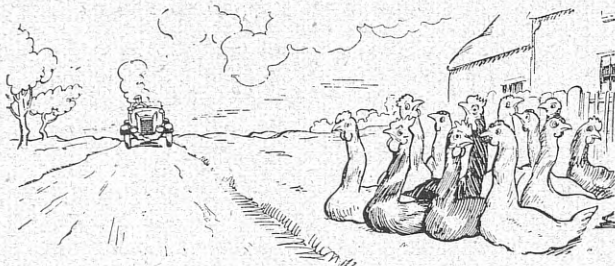
Tuulekaitseklaasi puhastaja jätab mõndagi soovida. Kõigepealt kulub ta ruttu kröbeliseks. Nüüd on Ameerikas ilmunud kauplustesse uut tüüpi puhastaja, mis nii kergesti ei kulu ja mida võimalik hõlpsasti vahetada. Uus puhastaja on kummist, nagu seninegi. See on varustatud vedruga, mis selle hoiab klaasi vastu; on ka automaatselt reguleeruv. Tõendatakse, et uus puhastaja täidab kõik nõuded oma alal nii töö kui ka vastupidavuse suhtes.

Ameerikas on ka võetud tarvitusele peenikest vasktraadist võrgud, mida tarvitatakse tuulekaitseklaasi küljes siis, kui ülemine osa klaasist lahti. Need võrgud ei takista nägemist, küll aga on heaks kaitseks igasuguste lendavate putukate vastu ja takistavad 90% tolmu ja muu mustuse autosse pääsemist. Võrgud sobivad kõikidesse Gen. Motors Co. ja ka hulga teistesse autodesse. Kohalepanek võtab vaevalt viis minutit.

See pole üksi kanade juures nii...



sügav rahu



kuuldub nagu läheneks auto . . .



laseme jalga üle tee . . .

„Uhu“.

Uuemad sundmäärused.

1. R. T. nr. 48 — 1928. a.

„Sundmäärus autode, mootor- ja jalgrataste pidamise ning nendega sõitmise kohta Tapal“.

Autode ja mootorrataste liikumise kiirus ei tohi olla üle 15 km tunnis kõigil Tapa linna tänavatel, välja arvatud Pikk ja Lai tän. ning Ambla maantee, kus kiirus tunnis võib tõusta kuni 25 km. Veoautod võivad liikuda 8—15 km kiirusega. Tänavate rist- ja käänkohtadel on sõidukiiruse ülemmääraks 8 km tunnis.

2. R. T. nr. 52 — 1928. a.

„Sundmäärus mootorsõidu ja veoriistade tarvitamise kohta Rakveres“.

Sõiduauto ja mootorrataste liikumiskiirus ei tohi olla üle 20 km tunnis kõigil Rakvere linna uulitsatel, välja arvatud Tartu, Pikk, Rägavere, Seminari, Poska, Vilmsi, Vabaduse, Küti, Tööstuse, Lai, Jaama, Tallinna, Narva ja Vaksali uulitsad, kus liikumiskiirus võib tõusta kuni 25 km tunnis. Rist- ja käänkohtadel on kiiruse ülemmääraks 10 km tunnis. Veoautode kiirus võib olla 10—15 km tunnis. Autobused 8—15 km tunnis. Kitsastel uulitsatel peab auto teed andma hobusesõiduriistadele.

3. R. T. nr. 58 — 1928. a.

„Sundmäärus mootorrataste ja autode pidamise ja nendega sõitmise kohta Narva-Jõesuu alevis“.

Liikumise kiirus ei tohi olla alevis üle 25 km tunnis, tänavate rist- ja käändekohtadel mitte üle 10 km tunnis. Sõita tuleb ettevaatlikult, eesolijaid märguandmisega hoiatades. Keelatud on sõitmine alevi piirkonnas kõnniteedel, rahva kogumispaikadel ja mereääres. Hobusesõiduriistaga vastamisi juhtudes peab auto või mootorratas sõidukiirust vähendama ja tarvilisel korral seisma jääma, hobuse sõiduriistadele läbisõitu võimaldades.

4. R. T. nr. 60 — 1928. a.

„Sundmäärus jõuvankrite ja mootorrataste pidamise ja liikumise kohta Võru linnas“.

Sõiduauto, autobuste ja mootorrataste liikumise kiirus ei tohi olla üle 20 km tunnis, veoautodel aga — üle 8 km tunnis. Tänavate ristmetel ja käänkohtadel peab vähendama kiirust kuni 7 km tunnis. Jõuvankri juht peab olema täiesti kaine. — Käänakutel peab jõuvankri juht kaitsma pahemat tiiva. Liikumine sunnib paremat kätt ja möödasõit pahemalt.

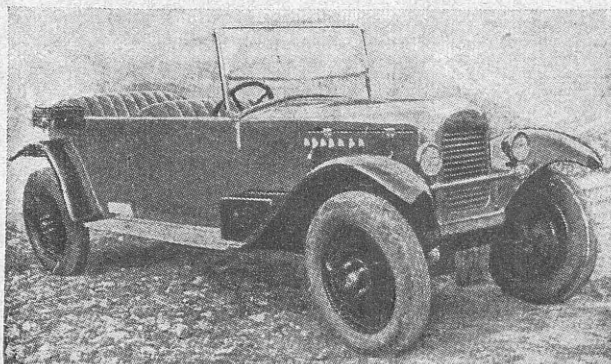


Seis! Kes ei oleks sellega nõus? Iludus, kes juhib tänavaliikumist Florida rannikul, kuid kahjuks mitte alati, vaid ainult kinoülesvõtete ajal.

Lühemad teated.

AUTOTÖÖSTUS VENEMAAL.

Esimene autovabrik endisel Venemaal oli Vene-Balti tehas Riias, kus autode valmistusega tehti algust 1908. a. Kuni 1916. a. laskis nimetatud vabrik välja üldse 450 autot. Pärast seda evakueeriti vabrik ja alles 8 aastat hiljem tehti Nõukogude Venemaal autode



Nami auto.

valmistusega algust. Praegu töötavad seal kaks autovabrikut ja nende toodang oli järgmine:

	1924. a.	1925. a.	1926. a.	1927. a.
A M O-vabrik Moskvas	10	100	275	425
Jaroslavi tehas	—	10	25	55

Viimasel ajal algas tegevust veel kolmas autovabrik — Ishorsky tehas Leningradis, mis hiljuti laskis välja uue sõiduauto tüübi N A M I-1., väliselt sarnanev Ford autole.

—O—

AUTOKUMMIDE ELUAEG LÜHENEB.

Ameerika autoomanikkude ühing (American Automobile Association), millel 958 kohalist osakonda üle Ühisriikide ja Kanaada, on pannud toime põhjaliku ankeedi autokummide vastupidavuse kohta. See ankeet näitab, et autokummide vastupidavus — õieti nende „iga“ — lüheneb järjest. Varem sõitsid autoomanikud kummidega 15.000—20.000 miili, nüüd aga ainult 8—10.000 miili. Ja seda hoolimata edusammudest, mis autokummide valmistamisel tehtud ja mis laseks oletada just vastupidist. Autokummide „eluea“ lühene-

mise põhjuseks peetakse järgmisi tegureid: tugevama jõuga ja suurema kiirusega masinaid, mis rõhuvad endisaja autodest rohkem kummide peale; paremad teed võimaldavad suuremat kiirust, mis omakord mõjub jälle kummidele; väiksema läbimõõduga rattad, mille tõttu kummid puutuvad tihedamini tee-pinnaga kokku; kiirem akkseleratsioon (hoovõtmise), mis annab võimaluse ka peatumistel halastamatult kumme kasutada; suurem hobusejõud mootorites ja tugevamad ning mitmearvulised pidurid, mis edendavad hoolimatust sõidul kui ka pidurdamisel — asjaolud, mis suurendavad hoolimatust autokummidega ümberkäimisel.

POOLA VALMISTAB AUTOSID.

Varssavi autovabrik „Ursus“ andis juuni lõpul sõjaministeeriumile üle 50 veoautot, mis nimetatud vabrikus valmistati. „Ursus“ autovabrik sai valmis 1927 a. ja valmistab esialul ainult veoautosid.

ESIMENE POOLA AUTONÄITUS.

7. juulil avati Varssavis esimene Poola autonäitus. Näituse korraldus on Olümpia-komitee käes. Näituse eesmärgiks on kodumaa autotööstuse propageerimine.

BENSIINIMAKS POOLAS.

Poola avalikkude tööde ministeeriumis on praegu väljatöötamisel bensiinimaksu seaduseelnõu. On kavatsus autode tarvis minevat bensiini maksustada 5 groshi (2 senti) liitrit. Peale bensiinimaksu maksustatakse autod veel kaalu järgi.

LÄMMASTIK-TERAS.

Pariisi l'Ecole Central'i direktor M. Guillet pidas hiljuti Prantsuse teaduste akadeemias loengu oma katsetest lämmastik-terasega.

Katsetel on selgunud, et lämmastik-teras omab suure tähtsuse auto- ja lennukite ehitusmaterjalina. Nii valmistati osa automootori tsilindrid malmist ja osa lämmastik-terasest. 30.000 kilomeetrilise sõidu järgi olid malm-tsilindrid juba 40% võrra kulunud, kuna lämmastik-terasest valmistatud tsilindrid näitasid ainult 2% kulumist. Ka mootori õli tarvitus oli viimaste juures keskmiselt 50% võrra vähem. Loengu lõpul tähendas M. Guillet, et hiljutine Hispano-Suiza auto võit Stutz auto üle olenes sellest uuest terasest.

AUTODE VÄLJAVEDU AMEERIKAST SUURENEB.

Ühisriikidest veeti läinud aastal 451.000.000 dollari väärtuses välja autosid ja autokummisid. Eelmise aastaga võrreldes suurenes see väljavedu 12% võrra. Loodetakse, et käesoleval aastal suureneb see väljavedu veelgi.

AUTOVABRIKUTE ÜHINEMINE.

Tuntud Ameerika autovabrik Auburn Automobile Company on omandanud järgmised autovabrikud: Locomotive Manufacturing Company, Pa.; Limousine Body Company, Mich ja Duesenberg Inc. Indianapolis. Viimase vabriku autod on tuntud kõige kallimate Ameerika autodena.

VENEMAA VÕTAB OSA RAHVUSVAHELISEST LENNUASJANDUSE NÄITUSEST BERLIINIS.

Nõukogude Vene lennuväe valitsus on otsustanud väljapanekutega võtta osa oktoobrikuul Berliinis ärapeetavast rahvusvahelisest lennuasjanduse näitusest.

ÜLEILMLINE NAFTATOODANG.

Üleilmiline naftatoodang 1927. aastal ulatus 1.254.145.000 barreli peale (1 barrel — 151,4 liitrit), kuna 1926. a. toodang oli 1.018.389.000 barreli. Üksikute riikide järele jaguneb naftatoodang järgmiselt:

Ameerika Ühisriigid	—	905.800.000 barreli
Venemaa	—	72.400.000 „
Venetsuela	—	64.400.000 „
Mehhiko	—	64.200.000 „
Persia	—	36.800.000 „
Rumeenia	—	26.100.000 „
Hollandi-India	—	21.400.000 „
Kolumbia	—	14.600.000 „
Peru	—	9.800.000 „
Argentiina	—	8.700.000 „
Briti-India	—	8.200.000 „
Poola	—	5.800.000 „

F O R D.

Tehnilistel põhjustel ei suuda Fordi tehased valmistada päevas mitte rohkem kui 2800 autot. Seetõttu saavad uued tellimised täidetud alles kuue kuu pärast.

PRANTSUSE AUTOTOODANG.

Prantsusmaa autovabrikute toodang on kujunenud järgmiselt:

	1925. a.	1926. a.	1927. a.
Citroen	65.000	55.000	75.000
Renault	45.000	60.000	50.000
Peugeot	20.000	28.000	24.000
Berliet	10.000	10.000	8.000
Donnet	4.000	7.000	5.000
Mathis	5.000	4.500	4.000
Unic	3.000	3.900	4.000
Cherards-Walcker	2.600	3.250	3.000
Teised vabrikud	22.400	18.350	17.000

AUTOKUMMIDE HIND ALANEB.

Ameerika Firestone kummivabrik alandas oma autokummide hinda alates 12. juunist. Teised suured kummivabrikud nagu Goodyear ja Goodrich on alandanud seetõttu ka oma kummide hindu.

ERALENNUKITE ARV PRANTSUSMAAL.

1. juulil k. a. oli Prantsusmaal üldse 1.016 eralennukit, mis kuulusid 95 omanikule.

VASTUTULEK AUTOSÕITJATELE LÜBEKIS.

Lübecki linna politsei annab igale autosõitjale, kes linna värvatest sõidab sisse ja politsei poole pöördub, et õiget teed linnas või linnast läbi küsida, linnaplaani täiesti tasuta. Plaanil on eraldi tähendatud need tänavad, kus liikumine on lubatud ainult ühes suunas.

TALLINN RAHVUSVAHELISES ÕHU-ÜHENDUSES.

Saksa-Vene lennuseti „Derulufti“ uuel lennuliinil Berliin-Königsberg-Riia-Tallinna-Leningrad avati liikumine 7. juunil s. a., kooskõlas Euroopa suurte õhuliinidega. 1928. a. sõiduplaan:

Reis	Tallinnast Riiga	maksab	45 kr.
„	„ Leningradi	„	50 „
„	„ Königsbergi	„	100 „
„	„ Danzigi	„	120 „
„	„ Smolenski	„	115 „
„	„ Moskva üle Riia	„	175 „
„	„ Berliini	„	185 „

Pakkide eest tuleb eraldi maksta.

AUTOKUMMI MÕÖTUDE ÜHTLUSTAMINE AMEERIKAS.

Ameerika kummi- ja autovabrikud on peale pikaajalisi läbirääkimisi saavutanud kokkuleppe autokummi mõõtude ühtlustamiseks.

Selle kokkuleppe järele saab Ühisriikide kummi-vabrikutes 1. jaanuarist 1929. a. alates sõiduautodele valmistatud ainult 18 erisuurusega õhukumme. Samuti saab sellest tähtjast alates kummi mõõtude tähendusviisi muudetud. Praegu tarvituseloleva viisi järele on esimene arv — kummi väline läbimõõt ja teine arv — kummi jämedus. Uue tähendusviisi järele oleks esimene arv — kummi jämedus ja teine arv — kummi sisemine läbimõõt (felge suurus).

Praegused mõõdud:	Uued mõõdud:
30 × 4.50	4.50 — 21
28 × 4.75	4.75 — 19
29 × 4.75	4.70 — 20
29 × 5.00	5.00 — 19
30 × 5.00	5.00 — 20
28 × 5.25	5.25 — 18
29 × 5.25	5.25 — 19
28 × 5.50	5.50 — 18
29 × 5.50	5.50 — 19
30 × 5.50	5.50 — 20
30 × 6.00	6.00 — 18
31 × 6.00	6.00 — 19
32 × 6.00	6.00 — 20
30 × 6.20	6.50 — 18
32 × 6.20	6.50 — 20
30 × 6.75	7.00 — 18
32 × 6.75	7.00 — 20

DODGE BROTHERS JA CRYSLER AUTOVABRIKUD ÜHINENUD.

Üks vanematest Ameerika autovabrikutest Dodge Brothers on liitunud Crysleri Corporationiga. Nii on Crysler nüüd suuruse poolest kolmas Ameerika autovabrik. Ettevõtte üldine kapital on 235 miljonit dollarit.

„STUDEBAKER“ AUTODE KUNINGAS.

Sidneys Austraalias pani New-South Walesi Sunshine Club — heategev selts — hiljuti toime „rahvahääletuse“ autode vahel. Hääletamine oli rahaline — sissetulekud läksid uue lastekodu heaks. Ja auto, mis rohkem hääli sai, kuulutati „autode kuningaks“. „Rahvahääletust“ juhtis suur Sidney õhtuleht, „Sidney Evening News“.

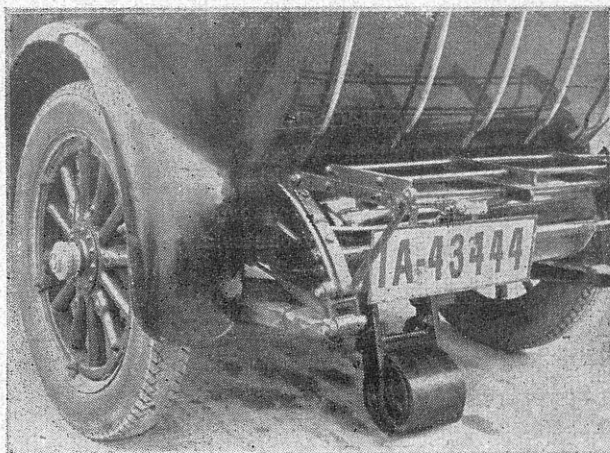
Hääletusest osavõtt oli üllatav. Kõige rohkem sai hääli „Studebaker“-auto — 194,000 häält. See oli 44.000 rohkem kui ta lähim võistleja. Kui hääletus oli läbi, kuulutati „Studebaker“-auto pidulikult „Autode kuningaks“. „Ristiisaks“ oli „Õhu kuningas“, Austraalia lendur Bert Hinkler, sama, kes hiljuti lendas väikese lennukiga 16 päevaga Londonist Austraaliasse.

KOL. LINDBERGH DOLLARMILJONÄR.

Üle Atlandi lennanud kolonel Lindbergh on kahtlemata ilma rikkaim lendur. Kui palju ta on pärast toda kuulsat New-York—Pariisi lendu teeninud, selgub osalt juba järgnevatestki arvudest: oma reisu kirjelduste eest on Lindbergh saanud üle 300.000 dollari — sellest summast 200.000 oma teose „Meie“ eest ja 150.000 dollarit ajakirjanduse artiklite eest; Guggenheim-fondist, mis asutatud lennuasjanduse edendamiseks, saab ta iga aasta protsente 100.000 dollari pealt; lennu eest läbi Ühisriikide teenis ta 225.000 dollarit;

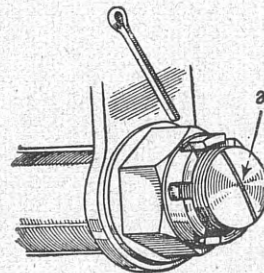
Saint Louis'i linn kinkis talle 35.000 dollarit; sama üle-Atlandi lennu eest sai ta Hubbar-auhinna (medali) ja 25.000 dollarit ning 5.000 dollarit aastapensioni kuni surmani; ja lõpuks anti talle ka Woodrow Wilsoni rahu-auhind 25.000 dollarit — ning kõige lisaks saab ta veel Ühisriikide lennuväest koloneli palga. Kas pole vürstlikud sissetulekud?

KAITSE AUTO LIBISEMISE VASTU.



Iga autojuht teab kui raske ja hädasohtlik on sõit libedal teel. Nagu andmed näitavad on libisemisest 60% kõigist autoõnnetustest. Libisemise kaitseks on väljamaal tarvitusele võetud eriline rull, mis auto tagaotsa alla on asetatud, nagu see juuresoleval pildil näha. Rull on auto külge vedrutavalt kinnitatud ja selle vedrutavust võib muuta vastavalt teeoludele. Libedal teel on rull alati maas. Kuival teel tõmmatakse rull täitsa üles nii, et ta teel olevatesse kividesse ja konarlustesse ei puutu. Rulli surve sünnitakse kas mootori vakuümiga või suuremate autode juures pressitud õhuga.

SPLINDI ASETUS KROONMUTRI ETTE.

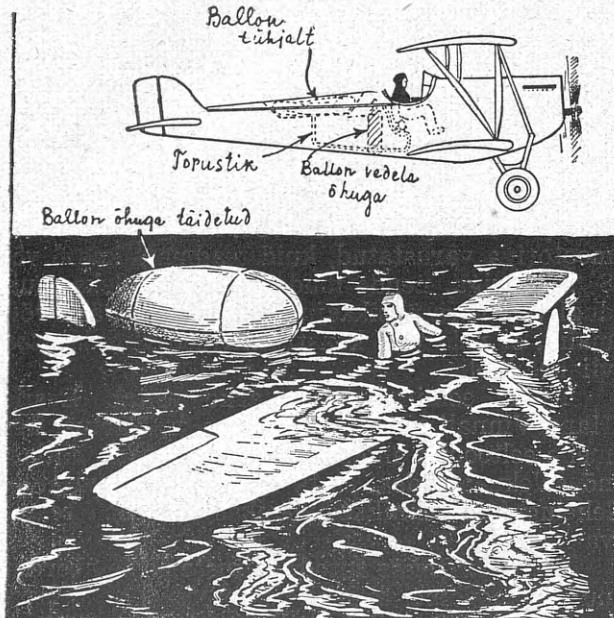


Kui kroonmutteri ette panna splint, siis on see sagedasti kaunis tülikas, eriti veel siis, kui mutter ei ole kättesaadavas kohas. Sarnasel juhul on soovitatav poldi otsale teha viiliga märk, nagu juuresoleval pildil, mis näitab splindi augu kohta.

KAHEKSA MILJONI DOLLARI NÕUDMINE FORDI VASTU.

Lelandid, Henry ja Wilfred, kes läinud aastal müüsid Henry ja Edsel Fordile oma Lincoln Mootor Co., nõuavad Fordidelt (isalt ja pojalt) kokku 8.000.000 dollari suurust kahjutasu. Nad seletavad, et Fordid lubasid Lincolni vabrikut ja patenti ostes tasuda Lincoln Motor Co. aktsiate eest nende omanikkudele. Lubadus anti suusõnal. Seda pole aga täidetud. Fordid palusid Michigani osariigi kohut nõudmist tagasi lükata. Kohus keeldus aga seda tegemast. Asi tuleb lähemal ajal harutusele. See on suuremaid nõudmisi autode ajaloos.

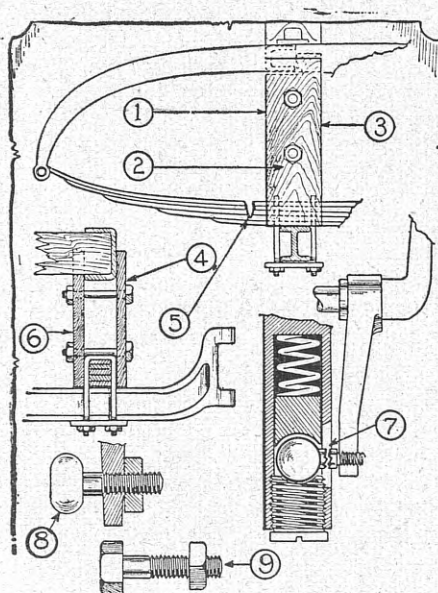
ABINÕU LENNUKI PÄÄSTMISEKS MEREL.



Ameerika Ühisriikide lennuväes on tarvitusele võetud uus abinõu lendurite päästmiseks, kes sunnitud on lahtisel merel maanduma.

Lennukile on asetatud ballon vedela õhuga, mis torustiku abil on ühendatud erilise materjalist valmistatud balloniga, nagu näha juuresoleval pildil. Lennu ajal on viimane ballon tühi. Hädamaandumisel võib lendur ühe käeliigutusega selle õhuga täita, avades vedela õhuga täidetud balloni kraani. Paisudes muutub vedel õhk jälle gaasitaoliseks ja see ballon võib hoida lennuki ja lenduri pikemat aega veepinnal.

POLTIDE TARVITAMINE VEDRU- JA TÜÜRI-RIKETE PUHUL MAANTEEL.



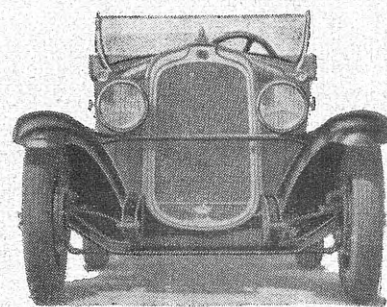
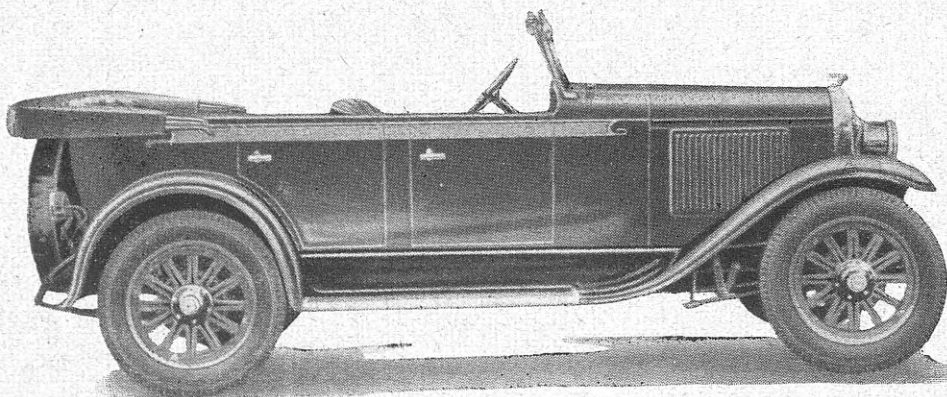
Auto tööriistade kastis on muu seas väga soovitatav hoida mitmesuguses suuruses polte, mis maanteel osutuvad tihti väga tarvilikuks. Paar sarnast näidet on tähendatud juuresoleval joonisel.

Nii, näiteks, oli läinud katki tüürimuna kruvi. (7) Ühest poldist (9) oli võimalik viili abil teha uus muna (8), mis võimaldas edasisõitu.

Teisel juhul oli katkiläinud vedru (5) juures poltide ja lauakukkide (2, 3, 4 ja 6) abil viga võimalik niivõrd parandada, et võis sõita edasi.

Uuematest autotüüpidest.

(Järg).



PONTIAC.

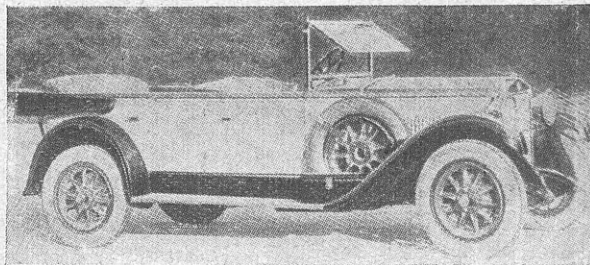
Pontiagi juures on viidud väga palju mehaanilisi uuendusi läbi, kuna hinnad on jäänud muutmata, seetõttu pakuvad nad ostjaile enam väärtusi sama hinna eest kui varem. Uued sõidukid on nüüd mehaanilise 4 rattapiduriga, AC kütteaine pumbaga, uue tüübilise radiaatoriga, kõrgema kompressiooniga, uuendatud torustikuga ja uue karburaatoriga, jahutustermostaa-

FIAT.

Suurimaid Euroopa autovabrikuid on kahtlemata Soc. An. Fiat tehased Torinos Itaalias, kelle autod ka Eestis laialiselt tarvitusel ja seetõttu tuntud. Autotehnika edenemisega ja as-

diga ja uut tüüpi tüürirattaga. Uue tüübi juures peatume pikemalt, kui tema juba turule jõuab, praegu võime aga niipalju juure lisada, et Pontiac, nüüd väga mitmesuguste karrosseriidega ehitatakse, muu seas ka 5-istmeline laheline Phaeton, kuna ta tänini ainult tollana ehitati, ja et Pontiac välise väljanägemise poolest on ilusamaid autosid.

jaoluga, et ka Euroopa autotehased ja insenerid oma vaateid autokonstruktsiooni kohta on muutnud, on ka Fiat 1928. aastal oma seniste mudelite ümberkonstrueerimisele asunud. Täies-



Fiat auto modell 520.

ti lõpetatud on seniste mudel 503, 507, 512 ja 519 ehitamine, kõige väikesema mudel 509 ehitamist jätkatakse, kuid näib vist ka ajutiselt. Endiste mudelite asemele tulevad täitsa uued konstruktsioonid, mis õige suures osas üksikasjus Ameerika omadele sarnanevad, näiteks, võetakse kõikide uute mudelite juures endise kõrgepinge magneetide asemel patarei süüte süsteem tarvitusele, samuti pooldatakse ka pahema käe tüüri ja keskelolevat käigukangi. Liinid ja ehitusviis jäävad endiselt Ameerikast erinevaiks. Uute mudelitena on nähtud ette mudel 520 s. o. 6-tsilindriline alumise ventiilidega mo-

noblock mootor 9/45 HJ peab asetama senise 4-tsilindrilise 6/20 HJ mootori ja töötab väga soodus olla meie oludele. Selle mudeli üksikasju loodame tuua samuti näituse kirjelduses, loodetavasti esineb ta näitusel, seega meile võimalus antud tema üksikasjadega tutvuneda, välismaa arvustus selle mudeli kohta on väga kiitev. Kesksuvel ilmub turule mudel 525, mis samuti 6-tsilindriline monoblock mootor, kuid 16/80 HJ., ja hilissügisel mudel 530, mis veel suurema mootoriga varustatud, kuid teadmata kas 6 või 8 tsilindriga, nende mudelite kohta oleks muidugi veel vara üksikasju tuua, sest on väga võimalik, et neis veel konstruktiivsed muudatused viiakse läbi.

Kõiki eelnimetatud marke esitab Eestis Hans Vinnali autoäri Tallinnas ja Tartus, kes meile eeltoodud andmed käsutada andis, ühtlasi nõusoleku avaldas, et ta igale asjastuhvitatule lehelugejale tehnilised üksikasjad teeb teatavaks.

Oleme ka teiste autode esituste poole pöördunud ja loodame, et meil võimalus avaneb ligemas numbris ka teisi marke ligemalt kirjeldada, igatahes toome nende autode kohta, mis näitusel esinevad, ligema kirjelduse.

Jõuvankrite arv Eestis 1. jaanuariks 1928. a.

Riigi statistika keskbüroo andmetel.

Linnad	Sõidu- autod	Veo autod	Sanit. javan- gi veo	Auto- bused	Moot- rattad	Kokku	Alevid	Sõidu- autod	Veo autod	Sanit. javan- gi veo	Auto- bused	Moot- rattad	Kokku
Tallinn	557	177	5	50	99	888	Kl. Nõmme	4	6	—	—	5	15
Tartu	125	29	1	12	17	184	Mõisaküla	7	1	—	—	4	12
Pärnu	64	33	—	2	11	110	Jõhvi	2	1	—	1	3	7
Rakvere	36	9	—	—	15	60	Otepää	5	—	—	2	—	7
Viljandi	34	3	—	1	7	45	S. Jaani	3	3	—	—	—	6
Narva	26	3	1	1	2	33	Keila	4	—	—	1	1	5
Nõmme	6	4	—	—	16	26	Sindi	1	1	—	—	2	4
Valga	12	7	—	—	7	26	N.-Jõesuu	2	—	—	2	—	4
Kuresaare	13	—	—	2	9	24	Jõgeva	2	1	—	—	—	3
Paide	6	9	—	—	7	22	Elva	2	—	—	—	—	2
Võru	7	3	—	2	4	16	Kunda	2	—	—	—	—	2
Petseri	8	1	—	—	4	13	Kärdla	1	—	—	—	—	1
Põltsamaa	8	1	—	—	3	12	Mustvee	—	1	—	—	—	1
Haapsalu	5	—	—	—	7	12	Võõbsu	—	—	—	—	—	—
Tapa	7	1	—	—	1	9							
Tõrva	3	1	—	3	2	9							
Türi	3	1	—	—	1	5							
Kokku	920	282	7	73	212	1494	Kokku	34	14	—	6	15	69
Maakonnad.							Kokku:						
Harju	27	35	—	—	36	98	Linnad	920	282	7	73	212	1494
Pärnu	17	32	—	—	19	68	Maakonnad	105	129	—	—	132	366
Viru	17	16	—	—	13	46	Alevid	34	14	—	6	15	69
Lääne	5	16	—	—	14	35	Teedeminist.						
Viljandi	7	4	—	—	17	28	registreeritud	1	—	—	76	—	77
Tartu	7	6	—	—	11	24							
Järva	5	9	—	—	7	21	Üldarv	1060	425	7	155	359	2006
Võru	11	1	—	—	7	19							
Saare	4	7	—	—	5	16							
Valga	5	3	—	—	2	10							
Petseri	—	—	—	—	1	1							
Kokku	105	129	—	—	132	366	Märkus:						

Siin puuduvad jõuvankrid, mis registreeritud sõjaministeeriumis ja kaitseliidus ning tuletõrje autod ja mootorrattad.

Jõuvankrite arv Tallinnas 1. jaan. ja 1. juuliks 1928.

(Tallinna linnakassa andmetel).

Firma	Sõidu autod		Taksiautod		Veo autod		Autobused		San. j. vangiveo		Kokku		1. I	1. VII
	1. I	1. VII	1. I	1. VII	1. I	1. VII	1. I	1. VII	1. I	1. VII	1. I	1. VII	—	+
1. Adler	4	3	1	2	—	—	1	1	—	—	6	6		
3. Aga	6	6	12	3	—	—	—	—	—	—	18	9	9	
3. Albion	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	3	3		
4. Amilcar	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2		1
5. Apollo	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1		
6. Audi	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2		
7. Austin	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1		
8. „ Mackvell	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	
9. Benz	3	3	4	3	5	4	—	—	—	—	12	10	2	
10. „ Gaggenau	—	—	—	—	2	4	—	—	—	—	2	4		2
11. Belanger	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	
12. Bergmann	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	1	1		
13. Berna	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2		2
14. Berliet	1	2	7	7	4	2	2	3	—	—	14	14		
15. Bob	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1		
16. Brennabor	1	2	—	1	1	1	—	—	—	—	2	4		2
17. Buick	9	19	—	3	—	—	—	—	—	—	9	22		13
18. Büssing	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1		
19. Cadillac	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4		1
20. Chandler	—	1	1	1	—	1	—	—	—	—	1	2		1
21. Chevrolet	8	10	85	107	11	20	—	—	—	—	104	137		33
22. Chrysler	2	9	15	33	—	—	—	—	—	—	17	42		25
23. Citroen	19	17	36	34	—	—	—	—	—	—	55	51	4	
24. Cleveland	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2		2
25. Continental	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1		
26. Camnick	2	2	—	—	5	7	—	—	—	—	1	—	1	
27. Cubbit	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1		
28. Daimler	2	2	—	—	5	7	—	—	—	—	7	9		2
29. Daag	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1	
30. Danac	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1		
31. Delangere-Clayotte	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1		
32. Delage	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	
33. Dixi	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1	
34. Dodge-Brothers	6	8	13	9	6	4	—	1	—	—	25	22	3	
35. Graham- „	—	—	—	—	2	2	6	12	—	1	8	15		7
36. Durant	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1		
37. Dux	1	1	1	1	3	3	—	—	—	—	5	5		
38. Elcar	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1		
39. Elite	1	1	1	2	—	—	—	—	—	—	2	3		1
40. Erskine	—	1	1	6	—	—	—	—	—	—	1	7		6
41. Essex	2	—	42	52	—	—	—	—	—	—	44	52		8
42. Exelsior	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1		
43. Federal	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	2	3		1
44. Fiat	18	14	27	24	4	4	—	1	—	1	49	44	5	
45. Faun	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1	
46. Falcan	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	
47. Ford	11	13	16	12	45	42	35	15	—	—	107	82	25	
48. Garford	1	—	—	—	3	5	3	1	—	—	7	6	1	
49. Grade	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1	
50. Gais	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	
51. G. M. C.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	2	
52. Hansa-Lloyd	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	3	3		
53. Haynes	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1		
54. Horch	5	4	—	—	2	2	—	—	—	—	7	6	1	
55. Hotschkiss	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1		
56. Hudson	4	2	1	1	—	—	—	—	—	—	5	3	2	
57. Hupmobile	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1		
58. International	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1		
59. Laurien-Klement	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	4	1	3	
60. Ley	—	—	2	1	—	—	1	—	—	—	3	1	2	
61. Liberty	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	2	2		
62. Loeb	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1		
63. Magirus	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1		
64. Maybach	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1		

65. Mathis	4	4	3	7	—	—	—	—	—	—	7	11	4
66. Mercedes	5	4	—	—	2	—	—	—	—	—	7	4	3
67. Metallurgique	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	3	1	2
68. Minerva	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
69. Morris Cowley	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
70. Oxford	—	2	1	1	—	—	—	—	—	—	1	3	2
71. Mulay	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1	—
72. N. A. G.	2	1	1	1	5	5	—	—	—	—	8	7	1
73. Nash	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
74. Oakland	3	4	7	8	—	—	—	—	—	—	10	12	2
75. Oldsmobile	2	2	8	16	—	—	—	—	—	—	10	18	8
76. Oryx	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
77. Opel	10	8	3	3	9	8	2	2	—	—	24	21	3
78. Overland	3	1	4	11	2	2	—	—	—	—	9	14	5
79. Packard	1	1	—	—	3	3	—	—	—	—	4	4	—
80. Peerless	—	—	2	—	3	2	—	—	—	—	5	2	3
81. Peugeot	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	2	2	—
82. Pierre-Arrow	—	—	—	—	3	4	—	—	—	—	3	4	1
83. Podens	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	2	2	—
84. Pontiak	—	—	4	5	—	—	—	—	—	—	4	5	1
85. Presto	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
86. Protos	2	2	2	1	—	—	—	—	—	—	4	3	1
87. Renault	22	22	37	34	7	7	—	—	—	1	66	64	2
88. Respublique	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1
89. Rover	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	—	3
90. Selve	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1
91. Singer	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1
92. Skat	—	—	1	—	1	1	—	—	—	—	2	1	1
93. Spa	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
94. Star	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	3	1	2
95. Steyr	3	1	1	3	2	1	—	—	—	—	6	5	1
96. Stoewer	—	—	1	1	4	5	—	—	—	—	5	6	1
97. Studebacker	3	9	—	1	—	1	—	—	—	—	3	11	8
98. Stutz	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
99. Talbot	1	2	—	—	—	—	—	—	1	—	2	2	—
100. White	—	—	—	—	13	12	—	1	—	—	13	13	—
101. Willys-Knight	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1
102. Willys	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	2	—	2
103. Volsley	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
104. Vomag	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	3	3	—
Kokku	201	210	356	399	177	180	50	38	5	3	789	830	100 141

Mootor- ja jalgrattad abimootoriga.

Firma	I. I	I. VII		
1. A. B. C.	1	1	19. Gnome-Rhone	1 1
2. Adler	1	—	20. James	3 2
3. Alba	1	1	21. Indian	18 13
4. Alcyon	1	—	22. Keni	1 —
5. A. J. S.	—	2	23. Nimbus	2 —
6. B. S. A.	2	1	24. Norton	1 1
7. Cyclemotor	1	—	25. Opel	1 —
8. Cleveland	2	—	26. Orionette	1 1
9. Columbus	—	1	27. Sar	1 1
10. D. K. W.	1	3	28. Seat	— 1
11. Douglas	1	1	29. Sternes	3 1
12. Einfieldt	4	1	30. Stock	2 2
13. Evans	1	—	31. Sunbeam	3 1
14. Excelsior	1	—	32. Triumph	1 —
15. Harley-Dawidson	32	29	33. Wanderer	3 2
16. Henderson	2	1	34. Zenith	— 1
17. Husguarua	2	2		
18. F. N.	5	5		
				Kokku: 99 75

Nagu eelseisvatest arvudest näha, oli Eestis 1. jaanuariks 1928. a. registreeritud jõuvankreid 1647, mootorrattaid 359. Tallinnas üksi 789 jõuvankrit ja 99 mootorratast. 1. jaan. kuni 1. juulini on jõuvankrite arv Tallinnas kasvanud 41 võrra, kuna mootorrattad on vähenenud ligi 25 võrra, võib kindlalt oletada, et

jõuvankrite arv ka teistes linnades ja maal kasvanud on võrreldes 1927. aastaga.

Et meil andmed puuduvad sõjaministeeriumi, kaitseliidu ja tuletõrje jõuvankrite kohta, siis ei saa täpselt Eestis tsirkuleerivate jõuvankrite arvu kindlaks teha.

J. Z.

Jõuvankrite arv Euroopas.

Maad.	Sõidua autod.	Veoa autod.	Omnibused	Kokku	Mootorrattad.
Inglise	807.103	309.527	102.847	1.219.477	660.928
Prantsuse	668.000	292.000	—	960.000	153.000
Saksa	298.600	123.700	—	422.300	384.600
Itaalia	165.000	—	—	165.000	—
Rootsi	81.600	26.700	2.200	110.500	32.500
Hispaania	97.500	12.500	—	110.000	—
Belgia	100.000	—	—	100.000	32.000
Taani	66.126	17.968	—	84.094	22.000
Hollandi	47.100	26.900	—	74.000	29.700
Iiri	49.012	13.084	2.750	64.846	17.609
Schveitz	44.000	8.000	1.000	53.000	30.000
Tshehoslovakkia	22.944	9.980	985	33.909	18.822
Norra	24.000	9.100	—	33.100	7.900
Soome	17.550	6.000	1.700	25.250	5.090
Austria	15.687	9.476	—	25.163	27.051
Nõukogude Vene	10.000	12.500	—	22.500	8.500
Portugal	20.000	—	—	20.000	1.400
Poola	14.357	3.286	1.235	18.878	3.403
Rumeenia	18.777	—	—	18.777	1.000
Kreeka	11.000	3.750	2.550	17.300	1.050
Ungari	9.400	3.100	350	12.850	5.700
Lõuna Slaavia	8.900	1.580	—	10.480	3.100
Bulgaria	2.265	—	—	2.265	400
Eesti	2.138	—	—	2.138 *)	100 **)
Läti	1.350	550	150	2.050	500
Danzig	1.302	549	79	1.930	830
Malta	1.451	—	—	1.451	—
Leedu	1.030	—	—	1.030	—
Azora	550	100	—	650	25
Islandi	509	—	—	509	—
Gibraltar	479	97	31	607	55
Albaania	353	80	—	433	—
Kokku	2.608.083	890.527	115.877	3.614.487	1.447.410

Jõuvankrite arv 1928. a. alul maailmas.

Ühisriigid	20.282.214	2.941.930	29.738	23.253.882	119.668
Euroopa	2.608.083	890.527	115.877	3.614.487	1.447.410
Ameerika (ilma ühisriik.)	1.341.131.	218.556	754	1.560.441	13.483
Ookeani saared (Austraalia, Fidschi, Havai, U.-Mere-maa, Samoa)	522.337	110.812	—	633.149	120.668
Aasia	284.944	58.575	5.187	348.656	54.337
Aafrika	201.586	24.747	2.857	48.248	229.190
Kokku	25.240.295	4.245.147	154.363	29.639.805	1.800.813

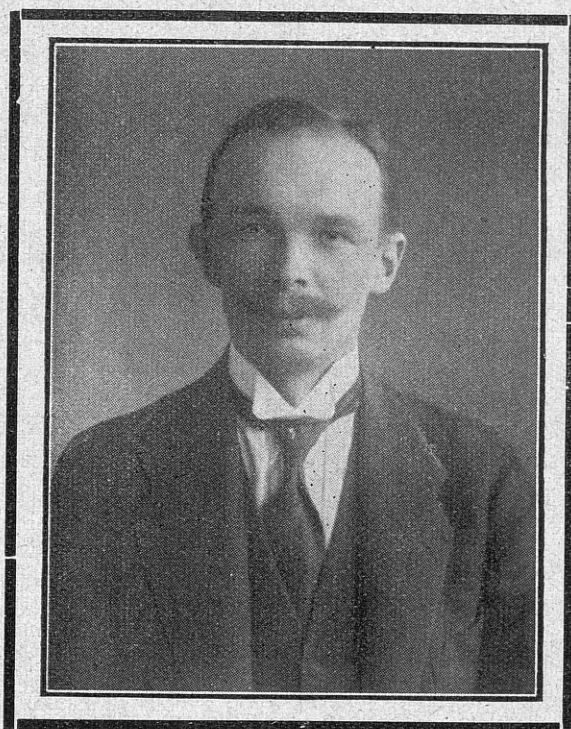
*) Nähtavasti on Ameerika andmetes eksitus, sest siin võetud kokku 1927. a. (Ameerika andmete järele) autode arv 1700 ja on juure arvatud 1927. a. Eestisse sisseveetud jõuvankrid 416 sõidu- ja 67 veoautot ja sellega peaks nende arv olema mitte 2.138 vaid 2.183.

**) Mootorrataste arv (100) on ebaõige, sest 1. jaanuariks 1928. a. oli Eestis registreeritud 359 mootorratast, peale selle mootorrattad mis sõjaministeeriumis, kaitseliidus jne. registreeritud, mida siin arvesse võetud ei ole.

J. Z.



Lugupeetud abiesimeest



Hans Vinnal'it

mälestab sügavas leinas

Eesti Autoklubi

Hans Vinnal †

sündis 20. juunil (2. juulil) 1882 Viljandimaal Loodi vallas Everti talus, kus tema isa Toomas talupidajaks on.

Poeg Hans pidi lapserikka perekonna liikmena juba varakult isamajast lahkuma, et endale teenida ülespidamist. Omal jõul — suvel onu juures Tamsalus lubjaahju küttes ja tellijatele lupja vedades — omandas enesele talvel kooliharidust Viljandis ja pärast Tartu Treffneri eragümnaasiumis ja viimaks isegi Peterburi kõrgematel kaubanduslistel kursustel. Pärast kursuste lõpetamist teenis alul Peterburis Jelissejevi kaubamajas ja siis Tallinnas Rotermanni suuärar, kust ta viimaks Gorbatschevi kaubamaja ärijuhiks sai. Aastal 1915. astus iseseisvalt äritegevusse, asutas värvivalmistamise töökoja ja varustas muu seas ka Vene sõjaväe värvidega. Aastate jooksul hakkas põllutöomasinatega ja varsti traktoritega kaupleva, kuni viimaks autode peale üle läks. Hoolsa ja ettevõtliku mehenä tötades ja isiklikult iga asja juhtides tõstis ta oma autoäri esimesele kohale Eestis. Oma ametnikkude ja tööliste eest, keda tal viimasel ajal juba 50—60 oli, hoolitses suure soojusega ja pidas neid sagedasti ka siis teenistuses, kui ajuti vähema arvu inimestega läbi oleks saanud. Oma suure töö peale vaatamata leidis siiski aega õige elavalt ka seltskondlisest tööst osa võtta, oli paljude seltside juhatusliige ja Pühavaimu koguduse kauaegne nõukogu esimees, kus ta väga suure huvi ja armastusega koguduse välise elu korraldamist juhtis. Selle juures oli ta lahtise käega ja ohvrimeelne, kui kusagil toetust oli tarvis. On paljudele abipalujatele — muu seas ka mitmele üliõpilasele õppimise ajal — toetust annud ja seda nõnda, et „parem käsi ei teadnud, mis pahem tegi“, isegi omaksed on alles pärast tema suima mõnestki rikkalikust toetusest, mis ta andis, teada saanud.

—o—

Laupäeval, 14. juulil s. a. õhtu kella 6 ümber sõitis Vinnal oma abikaasa ja General Motors & Co. esindaja hra Harald Sigetti saatel „La Salle“ autol Narva-Jõesu. Narvamaanteel 129 klm peal juhtus auto ja reisijatega õnnetus. Auto tegi hüppe üle tee ja põrkas kivi otsa. Autot juhtis Vinnal ise, kuigi tal juht kaaskas oli. Mis põhjusel õnnetus tekkis, on teadmata, sest et Vinnal, kes seda oleks kõige paremini teadnud, mõne minuti pärast hinge heitis. Vinnali abikaasa sai jalavigastuse ja kannatas auto alla kukkumise tõttu, kuna Sigetti parem käsi õlast väänata sai. Vähem teistest kannatas autojuht Einmann. Auto, kuigi vigastustega, oli niivõrd korras, et temaga Tallinna sõideti.

Vinnali surnukeha asetati Narva poolt sõitvasse sanitaarautosse ja toodi Tallinna.

Matused määrati 19. juuli peale, et kad. Vinnali tütrele, kes Inglismaal viibis, võimalust anda kojujõudmiseks ja isa matusest osavõtmiseks. Ilma takistusteta jõudis tütar Tallinna 18. juuli hommikul, kus esimest korda isa surmast teateid sai. Peale Vinnali surma arutati mitmel pool autoõnnetuse põhjusi. Ühed, nende hulgas ka kadunu abikaasa, olid arvamisel, et auto ei sõitnud mitte üle 80 klm kiirusega, kuid teel hakkas auto libisema, mispärast Vinnal tegi katset kiirust vähendada pidurdamisega, kuid vajutas eksikombel piduri asemel gaasistajale ja pani juure veel rohkem kiirust, nii et auto lendas üle kraavi põllule nii



Hans Vinnal oma perekonna keskel.

õnnetult, et ta paarkorda õhku tõusis ja viimaks kivi vastu põrkas. Teiselt poolt seletatakse, et seal kohal, kus autoõnnetus sündis, on maantee päris hea pealt näha, kuid teehööveldajad on mingipärast hööveldatud mullakorra tee roobastesse ajanud ja eemalt vaadates paistab tee ilus ja sile, kuid kui auto ratas roopasse juhtub, siis pehme muld kiirel sõidul masina hüplema paneb, kuna enne õnnetuse kohta vastumäge sõites Vinnal ei võinud kõige sellega arvestada, nähes oma ees laia siledat teed ja pani kiirust juure ja mäele jõudes, kus tee paremale poole käänakute, ei jõudnud pöörangut nii kiiresti võtta ja lendas otsejookes edasi põllule, kus õnnetuseks kaks kivi teel seisid.

Viimane oletus näib tõenäolisem olevat, sest Vinnal oli ju tuntud selle poolest, et ta üldse suurt kiirust ei armastanud ja vaevalt võib uskuda, et ta piduri asemel gaasi juure andis. Süüdi selles õnnetuses oli tingimata tee roobastesse aetud lahtine mullakord, mis auto isegi 50 klm kiiruse juures viipama võib panna. Seda teavad ja kardavad autosõitjad üldse kui kurjemat kraavi lendamise põhjust. Et meil sarnaselt maanteid parandatakse, on ka tõsi.

Olgu need õnnetuse põhjused missugused tahes, kuid ta ei anna Vinnalit meile tagasi.

Eesti Autoklubi on ühe tüsedama ja tubliima liikme kaotanud, mille pärast klubi liikmed ühemeelselt tõsiselt leina ja rasket kaotust peavad üle elama. Hans Vinnal astus klubiliikmeks 1926. a. algul ja juba esimesel aastapeakoosolekul, ilma tema enese juuresolekuta, valiti ta klubi juhatuse liikmeks. Juhatuse liikmete ametite jaotamisel valiti ta klubi juhatuse



Hans Vinnali matuserong Pikal tänaval Pühavaimu kirikust välja tulles.

I abiesimeheks, missugusel kohal püsis kuni õnnetu surmajuhtumiseni.

Tema vaade klubi tuleviku kavatsuste peale oli alati selge ja kaugeleulatuv. Klubi juhatuse koosolekuteks andis ta tasuta omad ruumid, nii et ka klubi büroo aadress juhatuse poolt Vinnali juurde määrati. Kõigis küsimustes klubi asjus pöörduti alati tema poole ja tema leidis alati ühes või teises asjas küsimuse lahenduse. Kui klubi juhatusel, läbi käies välismaade klubidega, tuli peaaegu 7—8 võõraskeeles kirjade peale vastata, siis olid tema kontoris teenivad ametnikud teenistusvalmis klubile, nii et klubi kuni 1928. a. aprillikuuni palgalist sekretäri ei pidanud ja Vinnal läbi ajas oma kontori tööjõuga. Kui aineliselt vaja oli klubi toetada, siis oli Vinnal see, kes igakord nõu leidis kitsikusest väljapääsuks. Läänud aasta sügisel, kui Autoklubil seisis ees rahvusvahelisse autoklubide Liitu vastuvõtt, oli jällegi Vinnal see, kes Pariisi kaasa sõi-

tis, et klubi asja toetada ja temale ühtlasi Eestile tutvust muretseda välisriikide ridades ja nii on tema kaasabil ja energilisel toetusel Eesti autoklubi tõusnud suurte Euroopa riikide autoklubide peresse kui täieõigusline liige klubide Liidus.

Tänujulid Eesti autoklubi liikmed pealinnas olid 19. juulil s. a. üle poole kokku tulnud, et oma lugupeetud abiesimeest tema viimasele puhkusele saata. Matuserongikäigust võtsid osa 35 autot, kattes leinalooriga autode välismärke. Kui Pühavaimu kirikus õpetaja südamlilikud sõnad vägevalt kirikuvõlvide all kostsid, siis tundus kõikide südames valu ja pisarad tikkusid silmist, kaasa tundes sõnadele, mis täis tõtt — tema teod käivad tema järel...

Ja kui hauaküngas lahutas meid Hans Vinnalist, siis seda pärgade hulka nähes, ei leidnud vist kedagi, kes ei oleks soovinud samal kohal puhata lillede koor-



Ulesvõtteid H. Vinnali matuserongist.

Foto Akel.

ma all. Ka taevaski näis nutma, sest vett tilkus hoo kaup ja lahkumine haualt oli raske.

Klubi juhatus kaotas parima ja energilisema tööjõu, kuid puhkust oli sulle vaja, mida meie sulle pakuda ei saanud ega tahtnud. Teid, leinajad abikaasa ja tütreke, trööstigu vägev ajavaim ja kuivatagu teie pisaraid, meele tuletades ühe omaaegse tubli rahva poja lauset: Kui ma käin ka surmavarju orus, ei karda ma kurja, sest et *sina* oled minuga. Jah! usk, lootus, armastus — nad ei jäta Teid ega meid kedagi maha ja kui meie sellest õieti aru saame, siis ei tunne meie,

et meist Hans Vinnal lahkunud on. Ta elab oma eeskujuga ja meie katsume tema poolelijäänud tööd jätkata.

Sina aga, tubli töömees, puhka vaikselt rahus, kuni tuleme sulle järele, sest pärast väsitavat tööd on magus puhata, mida meie kõik ihkame ja leiame. Sellepärast ei ütle meie sulle Jumalaga, vaid Jällenägemiseni!

Sind leinaja ja tänulik

Eesti Autoklubi.

Eesti Autoklubi teated.

Nendele liikmetele, kelle liikmemaks veel õiendamata, tuletab klubijuhatus meele, et maksu õiendamise edasilükkamine ei ole soovitatav ja palub seda viibimata õiendada.

—o—

1. jaan. kuni 1. juulini 1928. a. on klubi liikmete arv kasvanud 34 liikme võrra.

—o—

Juhatus palub liikmeid, kes soovivad autodel välja-

sõitu Narva-Jõesu 28.—30. juulil s. a. kaasa teha, üles anda klubi sekretärile, Tallinn, Lühike jalg 4. tel. 9-24. Palutakse üles anda ka kaasasõitjate arv, et võimalik oleks hoolt kanda öökorteri eest. Viimane ülesandmise tähtaeg on 25. juuli s. a.

Väljasõiduks tuleb koguneda Vabaduse platsile Peetri võõrastemaja ette laupäeval 28. juulil s. a. kell 4 p. l. Ärasõit täpselt kell 4.15.

Egiptuse kuninglik autoklubi.

korraldab 23. jaanuarist kuni 6. veebruarini 1929. a. II rahvusvahelise näituse jõuvankritele, nagu autod, mootorrattad, omnibused, lennukid ja nende osad, kummid, shassiid, karosseriid, mootorpaadid, traktorid jne.

Ülesandmisi väljapanekuteks võtab vastu selleks valitud näituse komitee Kairos 3, Chaworbi uul., tel. Ataba 4115; telegr. aadress: *Royalauto — Caire*, — kuni

30. oktoobrini 1928. a. Ülesandmisi peale nim. tähtaja võetakse vastu 30% juuremaksuga platsirahale. Plat-side hinnad on: 300 Egiptuse piastrit ruutsülla pealt jõuvankritele ja nende osadele, kuna 100 piastrit ruutsülla pealt traktoritele; paatidele ja lennukitele.

Ligemaid teateid annab soovijatele Eesti Autoklubi juhatus.

Küsimused ja vastused.

Küsimus. 1. Mida tähendavad Ameerika mootorite hooratastel märgid: UP-DC; J-O; J-C; E-O ja E-C?

Vastus: Ülaltoodud tähed ühes numbritega (näiteks E-C 1—6) tähendavad klappide sulgemise ja avamise momente vastavates tsilindrites ja hõlbustavad suurel määral jagajavõlli reguleerimist.

UP-DC — (upmost position dead center) — ülemine surnud punkt.

IO — (inlet opens) — imemise algus.

IC — (inlet closes) — imemise lõpp.

EO — (exhaust closes) — väljalaske lõpp.

EC — (exhaust closes) — väljalaske lõpp.

Küsimus. 2. Kuidas ühendada suuremalt kiiruselt vähemat ilma hammasrataste raginata kiiruskastis?

Vastus: Suuremat kiirust vahetades vähemaks peab auto sõidukiirus olema väike kuni 10 km tn.

Kui on tarvis kiirusi vahetada suurema sõidukii-

rusega; peab seda tegema kahekordse siduri väljavajutamise

Kiiruse vahetamine kahekordse siduri väljavajutamise kolmandalt teisele sünnib järgmiselt:

1) Sidur välja vajutada ja panna vabakäik.

2) Sidur tagasi lasta ja gaasi juure lisada.

3) Sidur uuesti välja vajutada ja kiirelt teine kiirus sisse lükata.

Esialgu sünnitab kiiruste vahetamine kahekordse siduri väljavajutamise vähe raskusi, kuid juba mõningate katsete järgi õnnestub see peaaegu ilma igasuguse raginata.

Küsimus. 3. Kas on soovitatav mootoriga pidurdamisel süütamist välja lülida?

Vastus: Ei ole. Kui süütamine on välja lülitatud, imeb mootor endiselt gaasi, mis kondenseerudes uhub tsilindri seinad õlist puhtaks. Teiseks kogub sumbutajasse põlemata gaasi, mis süütamise sisselülitamisel võib plahvatada ja isegi sumbutaja lõhki lüüa.

Tahaks olla nali.

AMEERIKA NALI.

Mr. Hopkins: „Kuulsin, et teie olete jälle teinud uue leiduse. Missugune masin see on — kui ma küsida tohin?“

Mr. Leidur: „Oh, see on ainult pöörlev pesa kanadele. Kui kana on lasknud muna pessa, pöörduv pesa automaatselt ringi ja muna kaob pesast selle all oleva nõu sisse veel enne kui kana on seda näinudki. Ja kui kana ei leia muna, tuleb ta arvamisele, et ta pole veel munenud ja istub uuesti pessa teist munema. Nii võib mu masinaga ühelt kanalt järjest mitu muna välja narrida.“

PETTUNUD HOOPLEJA.

Keegi mees hooples, et ta võib tunda maitse järgi ja täpselt määrata ükskõik missuguse vedeliku sordi ja öelda ka firma nime, kes selle valmistanud. Hooplemist kuulates võttis keegi juuresolijatest plasku oma pükste taskust ja palus hooplejat võtta sellest lonksu ja öelda, mis aine peitub pudelis.

— Jumal! See on ju bensiin! — hüüdis hoopleja ja sülitas vedeliku suust välja.

— Seda nüüd küll — vastas plasku omanik — kuid öelge, missuguse firma poolt see on valmistatud. Hoopleja vaikus.

LEPPISID KOKKU.

Hra ja pr. Vanakamar on suured spordiharrastajad. Kohe pärast abiellumist vaidlesid nad kuude

kaupa selle üle, kas osta mootorratas, mootorpaat või auto. Proua tahtis ühe või teise esimestest, härra jälle soovis autot.

— Nüüd oleme viimaks leppinud kokku — teatas Vanakamar ühel päeval oma sõbrale hra Nugesele.

— Noh, missugust sõiduriista otsustasite osta?

— Lapsevankri.

PÕHJENDATUD KARTUS.

Keegi ameeriklane ostis oma vast müüdud auto asemele lennuki, millega kavatses proovilendu teha ja selleks oma autojuhti — neegrit kaasa võtta, kuid viimane loobus otsustavalt lennust.

— Ega sa, Sam, ometi ei karda õhku tõusta?

— Oh ei, seda mitte, aga...

— Noh milles asi seisab?

— Ma juba tunnen neid lennumootoreid, nad on just niisama nagu automootorid, kui ta kusagil seal üleval peaks jääma seisma, siis muidugi käsitate mind välja astuda ja „vanta lüüa“.

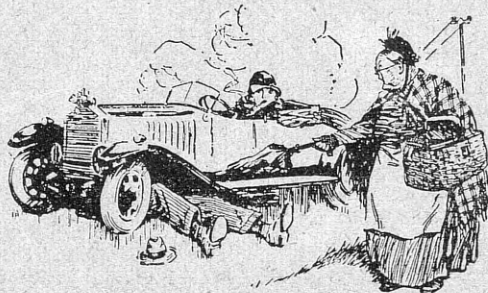
ANDEKAS ÕPILANE.

— Ei tea, kui palju õieti läheb tarvis, et teie sõitma õpiksite?

— Ma arvan kolm kuni neli...

— Nädalat?

— Ei autot!



Vanaproua: Küll on aga naisterahvas, ajab mehest autoga üle ja ise suitsetab autos rahuliselt edasi.