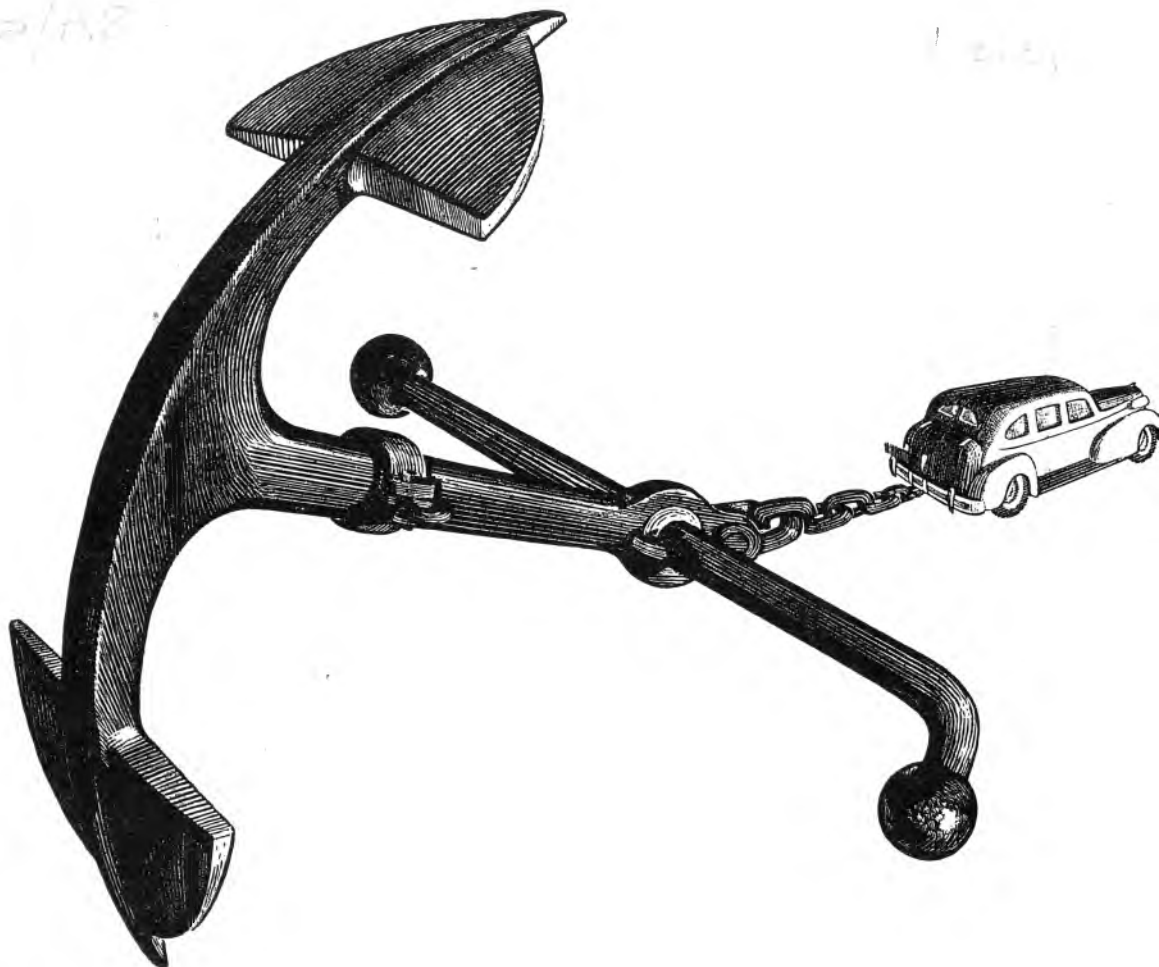




Auto

MOOTORSPORDI AJAKIRI

Ära pane oma mootorit ahelaisse!



Puudulik õlitus raiskab jõudu... raiskab bensiini...

Halb õli varastab bensiini... Ei suuda tihendada kolbe, laseb klapid mustuda ja söestuda... põhjustab asjatut raharaiskamist, VEEDOL — see „lisakilomeetrite mootoriõli“ lõpetab selle raiskamise

5

1939

UUS **VEEDOL**
MOTOR OIL



Lisakilomeetrite mootoriõli . . . 23% vastupidavam senisest



**ZEISS
IKON
TENAX**

Veenduge kord kiirelt oma tasku sisus: rahakott, võtmekimp, pass, kõik on olemas, kuid midagi peaaegu niisama tähtsat võib-olla puudub siiski veel — taskukaamera **TENAX**. See harukordselt väike ja kerge, alati võttevalmis väikekaamera, formaadi jaoks 24×24 mm, mahub igasse taskusse. Seetõttu peaks seda alati kaasas kandma, et jäädvustada neid arvukaid tänulikke igapäevamoõive, mis tavaliselt jäävad kasutamata

TENAX ! 24×24 mm **NOVARIGA** 1:3,5 f = 3,5 sm compuris 00 Kr. 155.—

Mispärast kolm võtet ühe asemel?

Paljud fotosõbrad pildistavad värvivõtetel üht ja sama motiivi kolm või isegi neli korda erinevate sätitlusageadega. Sel viisil püütakse saavutada, et värvifilmi väikese sätitlustoimeala juures vähemalt üks võte oleks sätitlud õieti. Hulga lihtsam on selles suhtes **ZEISS IKONI CONTAX II** omanikul. Sisseehitatud foto-elektriline sätimõõdik näitab värvi- kui ka must-valge-foto jaoks õiget sätitlusaega. Valgusjõulised **ZEISS SONNARID** 1:1,5 ja 1:2 sobivad tänu oma heledusjootusele suurepäraselt värvifotodele

Meistrivõtteiks:

ZEISS IKON-kaamera,
ZEISS-objektiv,
ZEISS IKON-film

PROSPEKTID SAADAVAL TASUTA



**ZEISS
IKON
CONTAX**

Lähemaid teateid annavad fotoärid ja

EESTI A/S. C. SIEGELI ZEISS-OSAKOND

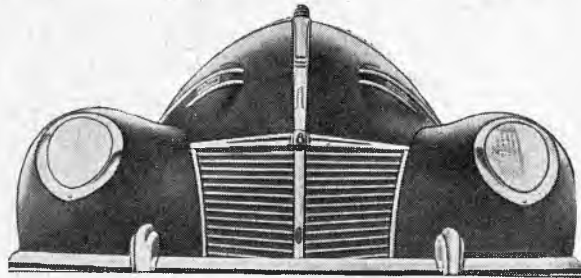
Tallinn, Lai 29, telefon 419-87



85 hj De Luxe Ford V-8

FORDI 3 KUULSAT V-KAHEKSAT

Aerodünaamiline välimus —
8-sil. V-kujuliséd mootorid —
õlipidurid — keskkõvendus jne.
3×3 — tellitavad teraskered
— müra summutus — kahte-
pidi töötavad õlipidurid —
madalad hinnad



95 hj Mercury 8

60 hj Ford V-8



VOLILINE ESINDAJA

A-S. MOBILE

Tallinn, Pärnu mnt. 21

Telefon 417-50



Maailma 1939. a. tunnustatuimaid autosid on:



„500“ — 2-istmeline. Ilusamaid ja mugavamaid väikeautosid.
Kiirus 85 km tunnis. Ökonoomseim kasutamisel

„508 c“ — 4-istmeline } Tähelepanuväärivaid, järjest areneva
„1500“ — 5-istmeline } moodsa autotehnika saavutusi. Muga-
vad istmed ja suur ruumikus

Kõik FIAT-mudelid on hinnalt odavad, kuid sealjuures sõidul mugavad ja ökonoomsed
FIAT-autode kasulikkust tagab ka nende nägusus, vastupidavus ja tehniline täiuslikkus

ESINDAJA EESTIS:

O/ü. TARMO

OSAKONNAD: Tartus, Gildi 14
Rakveres, Pikk 5

Tallinn, Narva mnt. 6. Kõnetraat 306-50

Auto

MOOTORSPORDI AJAKIRI

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

EESTI MOOTORSPORDI KLUBI

JA

EESTI MOTOKLUBI

TEATEID

Nr. 5

(32)

1 9 3 9

XI AASTAKÄIK

TOIMETUS:

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

TEGEV JA VASTU-
TAV TOIMETAJA:

TEOD. POHLAK

TEHNILINE
TOIMETAJA
AIN MERE

VÄLJAANDJA:
EESTI AUTOKLUBI

TELLIMISHIND:

AASTAS KR. 5.
1/2 AASTAS 2.50
ÜKSIKNUMB. 50 S.

SISU:

EAK SUVEHOOAJA ESIMENE VÄLJASÕIT
DIR. M. URIKO LAHKUMISE PUHUL — T. P.
Preili Maret: MEIE, NAISAUTOSÕITJAD
KIIRUSSÕIDUL LÄBI 15 LINNA JA 10 MAAKONNA
SAKSA JA AMEERIKA ÖHU „VÕITLUS“
A. Mere: METALLIDE KAITSMINE SÖÖVITUSE EEST
KÄSIPIDUR PEAL!
AUTOUDISEID: *Peugeot ja Mercedes-Benz 1939. a.*
TEHNILISI UUDSUSI
LÜHITEATEID KODUMAALT
PRAKTLINE NÕUANNE
FOTO-UUDISEID
LÜHITEATEID KOGU MAAILMAST
AUTOREHVI-UUDSUSI
SPORDITEATEID: *EAK kiirusvõistlus jm.*
ÖLISÕDA...



E2 5931



EAK suvehooaja esimene automatk

Tartu klubilaste küllasõit

EAK tartlased on saabunud. Vasakult esimene klubi esimees M. Puusep saabujaid vastu võtmas (foto R. Tohver)

EESTI Autoklubil on kujunenud ilusaks kombeks liikmeskonnavaheliste autoühismatkade korraldamine. Sellised üritused on olnud alati suurejoonelised eriti siis, kui ühe linna klubilased matkavad külastama teisi. Nii on meelejääv läinud-aastane tallinlaste küllasõit Tartu, kus erilist külalislakust osutas klubi abiesimees konsul A. Kõva ja ka teised tartlased-klubilased. Tänavu korraldasid Tartu klubilased vastu külastkäigu ja nii kohtusid 3. juunil jälle kahe linna autosportlased.

Tartu pole aga sugugi enam endine Tartu. Kui aastaid tagasi olid seal vaid üksikud klubi liikmed, siis nüüd on liikmete arv tõusnud juba mõnekümneni ja nende arv kasvab üha. Abiks kauaaegsele tartlastele abiesimehele, konsul A. Kõvale, Tartu on saanud tänavu lisaks veel ühe tõhusa töömehe sportkomisjoni abiesimehe Verner Kask'i näol. Viimase juhtimisel teostuski seekordne Tartu autosportlaste automatk Tallinna.

Kella 12 paiku Tallinna autosportlased lahkusid Vabadusväljakult ühises autoderivis, et kohtuda tartlastega Kehra läheduses Piibe maanteel. Tallinlaste üldjuhiks oli sportkomisjoni esimees A. Brutus, sõidu tegid aga kaasa klubi esimees hr. M. Puusep, pr. Puusep, abiesimees hr. Ev. Puhk abikaasaga, ins. M. Martin, pr. Martin, hr. Jeets ja preilid Jeetsid, dir. J. Piiraja perekonnaga, pr. ja hr. Blauhut, pr. ja hr. Raudsep, pr. Simm, hr. Tiitsman, Tretjakevitš, pr. ja hr. H. Anton, pr. ja hr. E. Glaudan, pr. ja hr. Bergmann, pr. ja hr. Poolgas, hr. Feierbach ja hr. Robert Tohver ning paljud kaasaõitnud klubilaste külalised ja perekonnaliikmed.

Umbes kella kahe paiku saabusid ettenähtud kohale ka Tartu autosportlased. Viimaste ootamine nõudis aga siiski aega. Ei ole ju pikem autosõit meie teeludes ainult mugavuseks, vaid pahathti tuleb võidelda nii mõnegi maantee nõuhtlusega. Tolmu, seda said aga rohkesti kõik.

Tartlastist oli saabunud sportkomisjoni abiesimees V. Kask abikaasaga, pr. ja hr. K. Lepp, pr. ja hr. A. Rosenvald, pr. ja hr. Veckram, hr. H. Segerlin, ins. K. Griep, pr. ja hr. R. Kronström, pr. ja hr. Rehesaar j. t.

Jälleenägemine oli nagu heade klubikaaslaste kohtamine ikka: rõõmsad tervitushõisked, sportlikud käepigistused ja tüse eesti tervitusmarss Tallinnast kaasa toodud pillimehelt. Sündmust ei jäetud muidugi ka pildistamata ja selle peale olid väledad nii mitmedki, „võisteldes“ omavahel tulimoodsate fotokameratelega. Pärast lühikest ühispuhkust jätkus matka järgmine osa — Kehra sulfaat-tselluloositehaste külastamine.

Ligi paaritunnilise ringkäigu kestel tehaste peadirektori, ins. Oskar Hinto lahkkel juhatusel tutvuti võrdlemisi üksikasjaliselt tehaste sisseseade ja töökäiguga.

Tehaste vaatlusel üllatas kõiki see suureulatuslikkus, mis on läbi viidud selle uue puht eesti ettevõtte rajamisel. Ka oma sisseseadelt ja töötlemisviisilt tehased on ajakohased ning tehnika viimane sõna. Ettevõtte eduka tegevuse kohta olgu allpool toodud mõningad andmed.



Kehra sulfaat-tselluloositehastes



EAK tartlased automatkal.
Peatus Tallinna sõidul (foto V. Kask)



Eine ja puhkus pärast väsitavat matka on kosutav. Pillimees on muidugi see kõige tähtsam (foto R. Tohver)

Nagu nähtub Eesti Metsa ja Tselluloosi Aktsiaühingu 1938. a. aruandest, on Kehra vabriki esimese tegevusaasta viie kuu jooksul valmistatud tselluloosi 11 677 tonni, sellest — augustis 1 320,495 kg, septembris — 2 330,800 kg, oktoobris — 2 826,270 kg, novembris — 2 935,619 kg, detsembris — 2 263,702 kg.

Müüdnud tselluloosi keskmiseks hinnaks oli Kr. 145,60. 1938. a. jooksul müüdi: kuiva tselluloosi bruto 6 186,909 kg = õhukuiva 5 964,157 kg = Kr. 837 773,96; märga tselluloosi bruto 2 850,356 kg = õhukuiva 1 622,229 kg = Kr. 266 816,95; oksamassi 150,300 kg = 80,149 kg = Kr. 4 808,98; toortärpentin 52,942 kg = Kr. 10 588,40; vedelvaiku 61,200 kg = Kr. 14 382,04.

Tselluloosi müüke teostati: Inglismaale — 3 060 tonni, Austraaliasse — 2 531 tonni, P.-Ameerikasse — 1 154 tonni ja vähemal määral Prantsusmaale, Belgiasse, Itaaliasse, Kreekasse ja kodumaale.

Oksamass, toortärpentin ja vedelvaik läks eranditult turustamisele kodumaale.

Müügiarve läbikäik aasta jooksul oli Kr. 1 136 893,93, millest kõigi valmistuskulude ja müügikulude mahaarvamise järele aastategevus — 4 kuu kohta — kokkuvõttes jättis ülejääki Kr. 288 100,91, millise summaga kaeti kõik kulud Kr. 123 861,91 ja ülejääk Kr. 181 501,42 kanti amortisatsiooniks. See annab nelja kuu tegevuse ajal ca 9% amortisatsiooni sisseseade peale investeeritud summast.

Juhatus konstateerib, et toormaterjalide tarvidus, millest peamiselt oleneb tselluloosi omahind, on tehaste tegevuse algusest peale toimunud täiesti normaalses koguses ühe tonni tselluloosi valmistamise kohta ega ole ületanud vanade tselluloosimaade (Rootsi ja Soome) norme, mis annab lootust, et meie ka tulevikus turul võistlusvõimelised suudame olla.

Et Kehra tehastega on loodud meie kodumaa tööstusalal tõesti midagi suurt, seda võis nentida ka lühiajalisel tutvuskäigul tehaste tohututes tööstusruumides. Jääb vaid soovida, et see suursaavutus leiaks õnneliku edasiarendamist ka tulevikus.

*

Pärast huvikäiku Kehra tehastes siirduti tagasi Tallinna maanteele, kus Kehra jõe kaldal oli püstitatud „vorstilaager“ vägagi ärateenitud kergeks lõunaeineks. Meeleolurikkast „laagrist“ jätkati tagasimatka Tallinna, kus hilisõhtul oli ühine koosviibimine Pirita rannarestoranis. Koosviibimisest võttis osa ligemale 100 klubilast ühes kutsutud külaliste ja perekonnaliikmetega.

Järgneval pühapäeval teostati veel koos Tartu külalistega automatku Tallinna lähemale rannikule ja seega lõppes ka kahe linna autosportlaste seekordne jällejätkamine.



Autosportlased „vorstilaagris“

Alates 10. juunist s. a.

Eesti Autoklubi

asub uutes ruumides: Tallinn, Vabadusväljak 7-5 (k/s EKA majas). Sekretariaat on avatud kl. 10-14. Telef. 435-83 „AUTO“ toimetuse ja talituse tel. 468-05



Direktor M. Uriko lahkumise puhul

OMA seniselt kohalt lahkub, määratuna teisele vastutusrikkale kohale, maantee teede talituse direktor dipl. ins. M. Uriko (Grasberg). Kõigile, kellel südamelähedane on meie teede ja liiklemise moderniseerimine, tundub see kohavahetus kaotusena, kuna M. Uriko nimega on lahutamatu seotud kõik tähtsamad saavutused viimase kümne aasta jooksul meie maantee ja sildade ehitamise ja liiklemise korrastamisel.

Dipl. ins. M. Uriko on maantee alal töötanud juba 1918. a. peale. 1928.—1930. a. M. Uriko projekteeris maantee- ja ehitusosakonnas sildu ja teid ning teostas järelevalvet ja 1930.—1934 a. teotses ta samas maantee ameti juhatajana. Alates 1. aprillist 1934. a. kuni tänaseni M. Uriko on olnud maantee talituse direktoriks. Üldse on ta maantee alal töötanud üle kolmeteistkümne aasta. Tema maantee talituse eesotsas seismise aeg kujunes teedeasjanduses viljakaks. Oma ettevõtlikkuse ja ideerikkusega ta on loovalt mõjutanud meie maantee ja liikluse ala üldist suunda, kui ka olemasolevate võimaluste piires püüdnud praktiliselt omi kavatsusi teostada. Eemalseisjal on võimatu kujutleda neid pingutusi, mis seisis temal ees mitmegei kava teostamisel. Eelkõige majanduslik probleem. Kuigi maantee seadusega teoreetiliselt olid loodud alused teede ja sildade ehitamiseks ja korrashoiuks, ometi pole maantee talitus tänini summasid seaduses ettenähtud ulatuses eelarve järele kätte saanud. Oli vaja leida uusi allikaid, mis oleksid kindlustanud osaliseltki võimalust tõsta meie maanteid, sildu ja liiklust euroopalikule tasemele.

Raha puudumisel seisab välja ehitamata ka rida uusi teid, milledele on sihid aetud. Nimetame siin vaid Tallinn-Paide-Põltsamaa maanteed, mis Põltsamaalt hargneb ühe haruga Viljandisse, teisega Tartu ja Võrru. Nimetatud teel oleks suur tähtsus ka ühenduses välismaaga läbikäimisel. Teise tähtsa teesihina tuleks märkida Viljandi-Pärnu teed, millega Viljandi ja Tartu kogu oma tagamaadega oleksid toodud lähemale Pärnu sadamale. Ja veel tuleks esile tõsta Tallinn-Pärnu maanteed, mille ehitamine praegu käimas ja millise töö läbi viimiseks tuli M. Urikol võita hulk raskusi. Uute teede kavade ga on püütud arvestada kogu meie rahva huve.

Dipl. ins. M. Uriko ametiaeg maantee talituse direktorina on kokku langenud ka suurte sildade ehitamise ajajärguga. Neist olgu siin mainitud Siimu, Rumba, Rae, Pirita, Jõesuu, Luunja, Pikasilla, Kirnupää, Kadaja, Mustjõe, Kärevere ja Pärnu suursilda. Üldse on suuri sildu ehitatud 13, kogupikkusega üle 1000 m. Direktor M. Uriko on, peale oma otseste ametikohuste, olnud ühtlasi ka kõigi meie suuremate sildade ehitustööde üldjuhatajaks. Peale mainitud suurte sildade on veel maavalitsuste kaudu viimaseil aastail ehitatud sildu umbes 1500 m aastas, ja teostatud kapital-ümberehitusi.

Et hoida ära põllutööliste valgumist talu-töödelt ja teid teostada võimalikult ökonoomselt, on M. Urikot juhtinud tendents teid võimalikult mehhaniseerida. Kuna teede ehitamise ja jõgede reguleerimisega kaasas teostub suure ulatuses mullatööd, ja silmas pidades inimkäte ja veokite vähesust, tuli paratamatult soetada moodsaid tee-ehitusmasinaid, näit. baggereid, skrapereid, väliraudteid jm. Ja tulemus — tööd on tehtud kiiremini ja ka odavamini ning sõltumata inimtööjõu saadavusest. Masinate tarvituselevõtmisega on meie teed tunduvalt paranenud. Suurem osa tee-ehituse- ja korrashoiu masinaid on ehitatud Eestis ning töötavad kodumaa kütteenega, millega on ära hoidud kapitali asjata välismaale valgumine ning võimaldatud ka tööd meie oma tööstustele. Isegi meie naaberriigid Soome, Läti, Rootsi ja Leedu on neist masinaist olnud huvitatud, sealt on käidud nendega tutvumas ning neid on eeskujuks võetud.

Eriti suurt tööd on maantee talituses tehtud liiklemise teadlikus korraldamises. On püütud välja arendada autobuseliinide võrku, luues ühendusi võimalikult ka eemalasuvate maanurkadega. Kui meil kümme aastat tagasi oli vaid 60 autobuseliini 2800 km ulatuses, siis nüüd ulatub liinide arv üle 120 üldpikkusega 6200 km ja sõitjaid on 3,5 miljonit. Kuna praegu autobuseliini pidajaid on 21, siis maantee talituse põhimõtteks on olnud väiksemaid liine koondada suuremate rühmade kätte, et oleks kindlustatud liinide laitmatu töötamine ja korralik veokitepark, ning et liine oleks juhitud ka harvemalt asustatud ja kaugematesse maanurkadesse, mis aga üksikül väikeettevõtjal tavaliselt käib üle jõu. Tuleb rõhutada asjaolu, et varematal aastatel jõuvankrite liiklemine talvel seisis peagu kogu meie teedel. Nüüd on M. Uriko ettenägelikult algatusel võetud tarvitusele kiirteehõvliid, mis suvel teevad ära kolme tavalise teehõvli töö, kuna nad talvel aga hulgaliselt lumesahkadega töölerakendamisel hoiavad lahti teid, võimaldades seega liiklemist tähtsamail liinidel talve läbi. Ka on teede lumest lahti hoidmisele kaasa aidanud laiaulatuslik lumevärvavate kasutuselevõtmine. Lumevabade teed pole aga üksi autobuseliinide, vaid ka kõigi teiste jõuvankrite kasutamiselulatus kasutamisele kaasa aidanud.

Jõuvankrite arv Eestis kasvab üha (praegu küünib nende arv üle 9000), ent suhtelisel liiklemisõnnetuste arv, võrreldes eelmiste aastatega, on tunduvalt langenud. See on saavutatud liiklusalateadliku organiseerimisega, milleks liiklust korraldavaid seadusi ja määrusi on järjest püütud kooskõlla viia tegeliku eluga ja ning viimasega kaasaskäivade üha muutuvate oludega. Neist korraldusist tuleks märkida: kõvendatud liiklusjärelevalvet, jõuvankrite kontrolli, teede ja jõuvankrite tehnilist järele vaatust ning jõuvankrijuhtide kohta taotletud suurendatud nõudeid ja täiendatud nende väljaõpet. Liiklemisdistsipliini on juba mitu aastat püütud viia kõigisse rahvakihtidesse, et õigele ja ohutule liiklemisele kasvatada mitte üksi jõuvankrijuhte, vaid ka jalakäijaid ja hobusõidukitel liiklejaid. Liiklemisküsimuste praktiliseks tutvustamiseks rahvale on aga korraldatud kaks liikluskõhaldat, mis on annud häid tulemusi.

Meie, nais- autosõitjad

„Autole“ kirjutanud Preili Maret

KAS teate ka, lugupeetud naislugejad, et teadus arvab, et meie, naised, evime erilisel häid eeldusi hästi autol sõitmiseks.

Nii see on — kuigi te vahest sellest varem midagi ei ole kuulnud.

Teine lugu on küll, et sellise meelitava väite põhjendus ei ole just eriti lõbus:

Naised evivad lühemad juhtmed peaja ja tajumisorganite, nagu silmad, kõrvad ja teised meeled, vahel kui mehed. Meie peaju kurrud ja muud agregaadid, mis võimaldavad meil taibata seda, mida näeme, paistavad olevat vähem-keerukad kui need on meestel.

Ja seepärast, kaasõed, olevat meil kergem taibata. Vähemalt olevat meil kergem ruttu taibata. Ja sel asjal võib olla otsustav tähtsus selle jaoks, kel lasub vastutus sõiduki eest ja kes „juhtis autot A suunas, samal ajal kui B suunast ligines veoauto suure kiirusega jne.“*). On selge, et see, kelle juhtmed mõistuseni on lühemad, kiiremini taipab, et tema enese A suunas liikuv sõiduk mitte täpselt just seal kohas ei saa olema, kus veoauto matemaatilise kindlusega 2 sekundi pärast peab olema.

Näib, et mõnikord on kasulik ja praktiline olla mitte liiga täiuslik oma ülesehituses. Sel juhul on tegelikult just alge-
lisus (primitiivsus), mis meid teeb nii taibukaks.

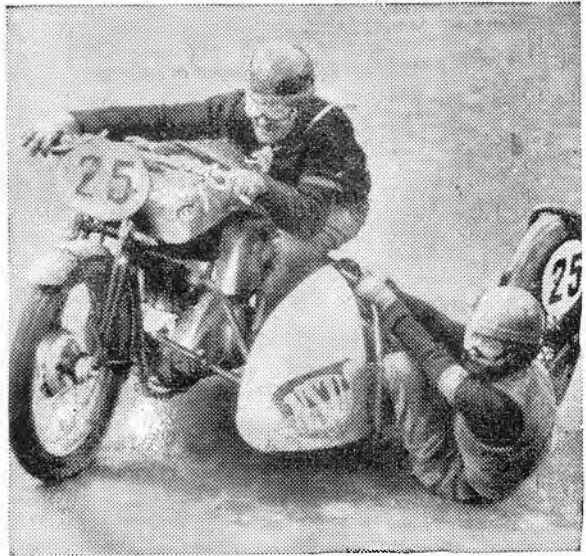
Muide, see jutt lühematel juhtmetel vaid seletab tõsi-
asja, mis meile, naisautosõitjatele, juba ammu selge on olnud. Meie muidugi mõista teame ise, et meie suudame väga kiiresti ja küllaldaselt kohaneda sõiduteel.

*) Tüüpiline väljavõte autokokkupõrgete kirjeldusest ajalehest.

Mõistes naturaalkohustuse rasket koormat, on maantee de talitus naturaalkohustuste olukorra tõstmiseks viimaseil aastail maavalitsuste kaudu teostanud läbipääsmatute teosade kordaseadmist, lasknud purustada kruusavaestes kohtades naturaalkohustuste poolt kohaleveetud kive kunstkruusaks ja võimaldanud isegi III kl. teede hõõveldamist. Sel ajal oli ette nähtud veel mitmeidki kavasad, näit. suuremat rõhku panna avalikkude erateede korrastamisele (missuguse küsimuse M. Uriko on üles tõstnud riigikogu majanduskomisjonis) ja maantee de ala korraldamise süsteemi elule vastavamaks muutmine, mille üheks eesmärgiks oleks olnud suurema kokkuhoiu tootlemine.

Mis tähendavad korralikud sillad, teede katete väljehitamine ning korrashoid, seda mõistavad muidugi kõige paremini mootorsportlased ja autoomanikud. Kuid eelkõige maantee de võrgu arendamine ja autobuseliinide ning juhuveo korraldamine, s. o. kiire ja korrapärane transport on maa kultuuristumise ning majandusliku tõusu üheks tähtsamaks komponendiks. Kogu maa on püütud ühendada linnade, sadamate ja raudteejaamadega, andes sellega tõuke ka väiksemate linnade ja alevikkude elujõulisemaks muutmiseks.

M. Uriko algatusel on loodud lähem koostöö naaberriikide Soome, Läti, Rootsi jt. maantee ala



Siin näeme vahvat naist! Rahvusvahelistel võistlustel on küljkorviga mootorrataste klassis edukamaid võistlejaid Šveitsi abielupaar **Stärke**, kes võitnud rea suurvõistlusi. Seejuures pr. **Stärke** aitab tublisti kaasa mehe võitudele. Meie pildil näeme teda NSU-l kurvi võtmisel kaelamurdvas olukorras, mida tihti järele ei tee ka meesvõistlejadki

Meie teame ka, vähemalt mõned meist, et kui meie väga üksildaselt sõidame ja vaikselt oma rooliratta taga äüme, siis meid ähvardab hädahoht kaotada seda sõidustiili, mida kunagi oleme omandanud nii paljunõudlikult, nimelt olla nii-sama head sõitjad nagu meie meeskolleegid.

Seda šikki ja hiilgust, mida üks tõesti osav mees võib väljendada oma sõidustiilis, suudavad vaid vähesed naised järele aimata. Kuid, tõtt ütelda, ma ei leia, et sellel oleks esmajärguline tähtsus.

Seda, mis meil võib-olla puudub hiilguses, evime me selle asemel loomu pehmuses. Väga harva juhtub, et üks naine kisub ja tülitseb või on jäme oma kaassõitjate vastu. Ent sellist asja tuleb ette nende juures, kes on tugevad ja suured ning karmid (mehed!).

Mulle näib kindlasti, et auto on tänapäeva naisele parim vahend puhkuseks ja vallandumiseks argipäeva muredest.

juhtivate organitega. Ka on M. Uriko osa võtnud Eesti Vabariigi esindajana ülemaailmsetest teedekonverentsidest Münchenis (Saksas) ja Haagis (Hollandis) ning esindanud Eestit Balti riikide teedekonverentsidel alates 1934. a.

Maanteeala teadliku arendamise iga on Eestis vaid kümme aastat. Kui kujutleda viimase kümne aasta saavutusi: kaunid ja vägevad, aastasadu vastupidavad sillad, hästi organiseeritud ja liiklust korraldav propaganda ning asutuste võrk üle riigi, hulk elulisi tendentse meie teedevõrgu väljaarendamiseks ja korrastamiseks, siis vahest võib mõista dir. M. Uriko teeneid, sest loetletud faktidest on suurem osa tema algatusi. Võib-olla on M. Uriko maantee de talituse eesotsas juhina seisnud liiga lühikest aega, et kõnelda tema elutööst. Kuid juba selle lühikese aja jooksul tõhusad tulemused viitavad suurele organiseerimisvõimelisele ja ideerikkale maantee de teelasele ja seepärast on kahju tema enneaegselt lahkumisest maantee de ala juhtimiselt. Kuid loodame, et lugupeetud dir. M. Uriko oma uuel vastutusrikkal kohal osutab samasugust energiat ja sitkust kui oma seniselgi ajal.

T. P.

Kiirussõidul läbi 15 linna ja 10 maakonna

Soo-soo. Või teed kolmepäevase kihutamise siiski kaasa?
Aga — Saab tehtud ja ilma ühegi agata.

-- Aga siiski mõtle veel enne järele. Kolm päeva järgemööda autos istuda pole naljaasi. Pealegi pole see lõbusõit, vaid kihutamine. Kuni kord lõpeb üle 1200-kilomeetriline teekond, võib mõndaagi juhtuda. Soovitaksin —

— Soovitad rohkem võileibu kaasa võtta?

— Jaa-jah, ka seda. Aga tuleta hästi meele, kas su elukindlustuspreemiad on korralikult tasutud ja kuidas on su vahekorrad pensionikassaga. Mõtle oma perekonna peale ja ära võta asja naljana. Tean ise, et seesugune sõit pole kerge. Kord tähesõidul olles kihutasime Luunja parvelt otse Emajõkke — ja — Luunjas nüüd uhke raudbetoon-sild ja maanteed on ka korralikud.

On tähelepanuvääratav, et oma enese ülalpidamisel olevate kutsenaiste juures, kellede hulka ka ma ise kuulun — ja pange tähele, me ei ole enam nii eksitavalt noored — ikka saagedamini ilmneb nähe, et tõttav ja ametiga koormatud naine kõigile oma muudele vastutustele lisaks soetab endale veel auto.

Seda ta juhib siis ka täiuslikult. Kui ta just ei sõida oma kodunt ametisse, siis teeb ta üllatusrikkaid tuure kaugele randadele või üle kõrgete mägede, kus tee kallakus nõuab mitte ainult täiuslikku pidurdamist, vaid ka suurt meeleskindlust juhtimisel.

Leidub küllalt kutsenaisi, kes autos ja autorahva seas on leidnud mõnusa äraolemise, mida nad teisiti ei osanud leida või ei olnud see neile kättesaadav.

Kas on vahest mõned vastuväited? Midagi, mis teeb meile raskemaks või isegi hädaohtlikuks saada suurejoonelisteks autoinimesteks, nagu see võimalik on mehe juures?

Ma ei usu, et midagi sellist oleks. Ja ma ei ole kunagi kohanud mõnda kaasõde, kes oleks üle elanud mõnd vastu-meelset või hädaohtlikku seiklust autoga või autos vaid selle tõttu, et ta ei ole mees.

Kõik see muidugi ei põhine vaid meil endil. Suurel määral see põhineb autodel, mis on muutunud nii headeks, et nad naise seisukohalt on peagu nagu mõned tõugatavad tugitoolid, kuhu istu vaid sisse ja sõida.

Nii ei olnud see varematal aegadel, ja siis võis juhtuda, et keset ööd tuli hõigata mõnd möödaminijat, et saada korda mõne põikpäise autoosa, millega ise toime ei tuldud. Kuid ka see oli hea. On meeldiv tunnistada, et sel kombel saadi rõõmu osaliseks nentida, kuivõrd kombeline rahvas on eestlased — ja kui kaugele ka mujale on levinud see kombelisuus, kui on tegemist kitsikusse sattunud autosõitja-naiseaga, keda on tabanud mõni masinarike.

Veel enam: praegusel ajal leidub naisi, kes on nii edukad, et nad ei tea hästi, kuidas veeta oma vaba aega ja õieti rakendada neid majanduslikke võimalusi, mida annab neile nende töö. Ka nende probleemi lahendab auto ja teeb seda tihti hoopis kergemini kui nad seda alguses arvavad. Rääkimata veel sellest, et see avab neile loodusilu ja kultuurse rahvusvaheliste kogemuste varakambri, mida nad varem ei võinud aimatagi, millest aga nad kõik võivad osa saada.

— Nii see on. Aga kui juhtub lõhkema autokummi, või jääb koer rataste alla, või hüppab hobune risti ette, või vääratab juhi käsi, või —

— Nüüd jätkub kurja kuulutamisest. Vaata parem ette, et sa ise siin stardis kõigi oma hoiatustega ei jää mõne masina alla. Meil on asi otsustatud — sõidame!

Umber sääraseid pessimistlikke kõveraid kõnesid räägiti tol ilusal päikesepaistelisel suvistelaupäeval, kui Rootsi kantsi all spordiväljakul valmistus nelikümmend mootorsportlast esimese Eesti kolmepäeva-sõidu stardiks. Ühed laususid hoiatavaid sõnu niisama naljaks, teised aga täie tõsidusega.

Ent võistlejate ja kaasasõitjate meeleolu ükski hoiatus ega ennustus ei rikkunud. Muidugi oli märgata ka närvitsemist, aga seda mitte sõidu saatuse ega iseenda tervise, vaid sõidukite pärast. Oli ju esmakordselt maksev nn. kinnine parkimine, kus sõitjad lasti masinate juure vaid 10 minutit enne starti. Seepärast mure, kas pika öö jooksul lageda taeva all pole tekkinud mootoris või mujal mehhanismis mingi rike, mille kõrvaldamiseks ei jätku 10 minutit. Ja kuna ka parkimisplatsist stardipunkti tuli sõiduk ajada inimjõul ja mootori käivitamine võis toimuda alles stardilipu langedes, siis nii mõnegi südamel pakitsesid mootori võimalikud kapriisid.

Aga kui kell näitas 11. hommikutundi ja A. Raidna Adler'i mootor lõi esimesena rõõmsasti surisema, siis haaras kõiki võistluskihk ja kõik kahtlused ning kartused pühiti nagu käega.

Juhtus nii, et tuli sõita kaasa esimesena startinud masinal. Tõtt öeldes, pole see vaatlemiseks ja muljete kogumiseks kuigi soodus koht, ehkki pakub mõndki paremust: pole vaja tolmu neelata ega eelsõitjatest mööda kihutada.

Ettevaatlikult ja tasasel sõidul Tallinnast välja, siis möödub Nõmme, Pääsküla, kuni viimaks on ees vaba tee, kus ükski määrus ei dikteeri sulle sõidukiirust. Sõiduvabadust kasutab esimesena Eesti Autoklubi mees R. Verckes, kes laseb oma Citroën'i signaalseadisest lausa hädahüüeid ja pöörab siis meist mööda. Tükk aega tolmuneelamist ja kivi-keste närimist, kuni veel kiiremas tempos möödub Unter oma jõulise Ford'iga.

— Meie tempo? — küsib Raidna.

— Täpselt minut ja kilomeeter.

— Tubli. Las' nad seal ees kihutavad. Ega see punkte juure anna, küll aga suurendab sõidukiirust. Meie kiirusest jätkub aja võitmiseks, kui peaks lõhkema kummi või juhtuma mõni väiksem äpardus. Peaksime aga kuidagi rohkem aega kaotama, eks siis lisame kiirust, kui vaja.

Ja nõnda jätkus meie sõit kõigil kolmel võistluspäeval — ikka ühtlases tempos, kogudes seega kogu tee kestes ümargusel 4 tundi ajajääki, mis kulus kontrollpunktides einetamiseks, tankimiseks jne.

Tallinn—Haapsalu poolel vahemaal jõuab meile järele neljandana startinud Eesti Autoklubi sportlane A. Poolgas. Temaagi peab mõistlikku kiirust ja parajat vahemaad, et mitte sõita tolmupilves.

Bosch

SÜÜTEKÜÜNLAD

osutusid parimaiks mitu miljonit korda. Neid eelistatakse juba aastakümneid kogu maailmas auto- ja mootorrattasõitjate poolt. Valige igale mootorile sobiv süüteküünlatüüp, vastavalt nõutavale mootori-soojustasemele. Ka Teie sõidate paremini, kui ostate oma mootorile iga 15 000 km järele uusi BOSCH-süüteküünlaid. See väike kulu noorendab Teie mootorit. Tarvitage BOSCH-süüteküünlaid ja teisi kõrgekvaliteedilisi BOSCH-saadusi. Igale BOSCH-saadusele saadaval kõiki tagavaraosi

Ins. Erik Koch

Tallinn, Vene 6
Tartu, Suurturg 3, II korral





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

Autokummid

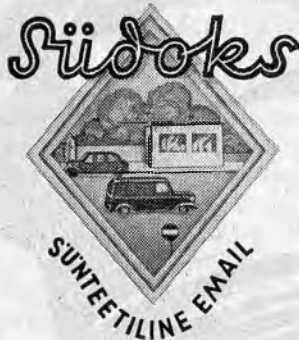
Mootorrattad

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

„HAZET“ spetsiaal-tööriistad jne.

Fa. „METRO“

Autovärvimistökojale ja isevõopajale kohasem katte-
lakk nii uute autode katmisel kui ka parandustöödel on



SÜDOKS valguse- ja löögikindel, püsiv, läikerikas,
mittelõhestuv lakk. Hea külgehakkavus ka kruntimata
alusel. Soovikorral valmistame ka SÜDOKS eritoone.

O-ü. H. Graf & E. Jürgens

TALLINN, TELEFON 479-53

Pikkadel automatkadel värskendab ja annab jõudu vitamiinirikas



oma linnaseekstrakti, muna, täispiimasisalduse ning erilise val-
mistusviisi tõttu kõrges vaakuumis madalal temperatuuril. La-
hustatult soojas või ka külmas piimas annab Vivomalt hea-
maitselise, väga toitva joogi

Saadaval kõikides apteekides ja rohukauplustes

A/S. EPHAGI farmatseutiline labor. Tallinn

Haapsalu, kus praegu kiideldakse merevee 19-kraadise soojusega, oli tookord päris vaikne. Kontrollpunkti juure oli kogunenud peale asjaomaste kaitseliitlaste ka üksikuid huvilisi. Jõudis võtta pisut einet — oli Tallinnaga võrreldes imeodav! — ja kõik formaalsused läksid libedasti. Ainult kontrollpunkti ajanäitaja oli ühe minuti võrra õigest roopast väljas, mis aga õiendati.

Läänemaa pealinnast jätkus võistlusreis Pärnu poole. Paljud huvitavat möödus silme eest: Kasari luhad, Matsalu laht, rookustetega maju, kuid — võistlussõit pole ümbruse nautimiseks.

Järgnes Pärnu supellinn oma kaarsildadega, siis esimene kontrollkatse — 10 km kihutamist Pärnust Tallinna poole 50. km-tulba juurest 40-ni. Oli vaikne pühadelaupäeva õhtu, kui olime tagasi Tallinnas.

Esimene võistluspäev oli nõudnud võistlejatel erilist pingutust. Küll oli ta aga n.-õ. selektsioonipäevaks, kus osa nõrgematest masinastest — võib-olla ka võistlejatest — välja langes. Mis kogu päeva jooksul juhtus, sellest kuulus alles õhtul. Traagiline saatus tabas mootorratturit O. Kuuskmanni, kes Haapsalu—Pärnu vahel kukkus ja sai raskeid vigastusi. Ausat sportlasmeelt näitas seejuures üles H. Perten, kes vigasaanu tõstis oma autosse ja toimetas Lääne maahaiglasse Haapsallu. Ometi ei saanud H. Perten selle samariitlase-töö eest kaotuspunkte, vaid võitis kaotatud aja peagi tagasi ja tuli võistluste lõppedes oma klassis koguni esimeseks. Nii tasuti tema ohvrimeel kuhjaga.

Võrdlemisi kergele ja pingutusteta esimesele võistluspäevale oli täielikuks vastandiks teine päev, kus niigi juba rasketele võistlustingimustele lisas taevataat ka omalt poolt raskusi juure.

Juba varahommikul valas vihma kui oavarrest. Ilmastik ei suutnud peletada küll võistlejaid, küll aga mitmeid kaasasõitjaid. Nii loobusid esimesel päeval sõidu kaasa teinud lehemehed kõik peale ühe. Daamidest-kaasasõitjatest jätkasid aga vapralt õeksed Vende'd, samuti lisanes neile halva ilma kiuste veel pr. Naerimaa. Need kolm daami tegid kaasa kaks rasket võistluspäeva kuni võistluste õnneliku lõpuni. Öeldakse siis veel, et daamidil pole vastupidavust!

Tee oli porine ja vihma valas kuni Paide ni. Päris kurb oli mööduda mootorratturist prl. Saugast — ainsast naisvõistlejast —, kes tundus kuidagi väetina ja mahajäetuna oma väikesel mootorrattal, mis pori tõttu püsis vaevu teel. Ka tema klassikaaslane — mõlemad startisid seekord enne B-klassi autosid — võitles Aruvalla kohal rasket võitlust.

Jõudnud Paide, hakkas päike naeratama. B-klassi autod kõik kohal, peale A. Poolgase oma, mis mootoririkke tõttu ei startinud. Jõuab päralt ka Vinter, kes lausus, pühikeses nägu: „Oli hullem kui pörguteekond.“

Kontrollpunkti ajanäitajaga alul 5-minutiline, kuid hiljem parandatav viperus. Kontrollpunkt ise K. L. Järva maleva hoone juures. Varemalt kuulus see hoone kohalikele saksa koolile, ja nagu endiste aegade kajastusena, kostis ka nüüd sinna õuele kogunenud pealtvaatajate hulgast saksakeelset jutuvada.

Edasi Türi poole. Eemalt paistab ringhäälingu saatemaama pitsiline saatemast. „Nagu udupiits,“ lausub Raidna tabavalt. Prl. Vended aga leidsid, et see nõel seal olevat kogunisti kõver. Silmapete muidugi.

Möödub Võhma, maastik muutub mitmekesisemaks. Siin seal tee ääres järvi. Vastne linn Suure-Jaani jääb paremale, silmapiirile kerkivad Viljandi kontuurid. Päike soojendab mahedasti ja tee ääres liigub rahvast vedruvankritel. Ilusad hobused põrmitsevad bensiinimootori jõul liiklevaid sõidukeid nagu halvustavalt. Viljandis rahvast murdu, sest võistleb ju ka omamaalane Verncke. Edasi paeluvad põhja-eestlase pilku punased savipõllud, mille värvus tungib kevadise roheline raamistikus eriti teravalt esile. Järgneb Karksi ilus, kuid võistlejatele raske maastik. End. Karksi mõisa juures toimivad erikontrollpunkti ametnikud väga kiiresti ja võistlejad ei tohi nuriseda ajakao pärast. Alevikus rahvas hõiskab ja lehitab möödakihutajatele.

Varsti jääb seljataha ka puhas ja idülliline Tõrva ning maantee kulgeb mööda Eesti-Läti piirjoont. Valgas kontrollpunkt ja, kel aega, see tankib. Mõned jõuavad ära käia piirilinna kohvikuski.

Nüüd läbib tee L.-Eesti vaheldusrikast mägimaastikku: mäest alla orgu, orust jälle mäkke, järsust käänakust veel järsumasse. Tükati päris liivast teed, kus võtab autorattad vibama. Väga kurviline ja üllatusnõksudega on teelõik, mille võistluse korraldajad on määranud mäestik sõidu erikatses Rõuge ja Vastse-Kasari vahel. Ka eksimise võimalusi on palju ja seepärast pole midagi imestada, kui hiljem kuuleb, et kogu marssruudi kord juba läbi sõitnud ja teeküsimuses n.-õ. asjatundja L. Paap kihutab metsateede rägastikus koguni vales suunas ja peab lunastama oma eksimise trahvipunktidega.

Meil, esimesena sõitjatel, läheb stopperi ja teedekaardi abil siiski kõik õnnelikult, kui mitte arvestada savi-libedat teekäänakut suurte kivimürakate vahel, kus A. Raidnal on tööd rooli kallal ja prl. K. Vende lausub seiga lõppedes:



Bergamo-Brescia vahelisel teel püstitas itaalia kuulus võidusõitja Pietro Taruffi 500 sm³ Gilera-mootorrattal uue maailmarekordi tunnisõidus, kattes tunniga 205 km. Endine rekord oli 195,107 kilomeetriga samuti tema nimel. Ühtlasi parandas ta sama sõiduga ka enda nimel olevaid maailmarekorde 50 ja 100 miilis ja 100 ja 200 km sõidus. Meie pildil: Taruffi rekordsõidul mootorrattaga, millel kerge-metallist voolujooneline tuulekaitse

„Tuli juba nii tuttav tundmus kehasse.“ Muide, prl. K. Vende elas mullu üpris raske autoõnnetuse läbi, kus kogeski neid „tuttavaid tundmusi“.

Mäestikusõit ei nõua pingutust üksnes sõidukijuhilt, vaid kogu meeskonnalt. Elatakse nii hasartselt kaasa juhile ja masinale, et laubale koguneb isegi higipisaraid. Ja kui siis ollakse jälle siledal maanteel, tunnevad kõik suurt kergendust — viimaks ometi on see ränk katse läbi!

Edasi Võru, siis jälle Vastse-Kasaritsani tagasi ja Vastseliina kaudu Petserisse. Tulest laastatud linnas on raske leida kontrollpunkti. Igal on siin tegemist oma muredega ja küsid teed, siis vaadatakse sulle pahaselt, et mis te segate meid siin oma lõbusõiduga. Kulub kalleid minuteid, kuni jõuame õigesse kohta, ja paljukannatanud linnakese lähemaks vaatlemiseks ei jäägi aega.

Sõiduk vurab edasi Võõpsu poole. Siin parvemehed juba ootamas ja 20-sendise vaevatasu eest on sõiduk kiiresti teispool Võhandut. Parvevenelased soovivad head reisi. Varsii on Räpina, ja siis mööda laia ja siledat teed Tartu, kus põllumeeste seltsi näitusväljakul on kõik ootevalmis: bensiin tankimiseks ja dir. P. Kanarik isiklikult.

Aga Tartu ise, see muidu nii võõrastelahke linn, näitab autosportlastele puhurat nägu. Kõrtsis saab kõhtu siiski sooja toitu, kuid öökorteriga on hull lugu. Kõik paremad hotellid on tõmmuverelist rahvast täis ja nende vali jutuvada peletab uustulnukad juba trepilt tagasi. Portjee seletab minejale andestavalt: „Meil täna palju külalisi Riist.“ Oleks heameelele küsinud: „Kas seal on siis pogromm, või mis?“ Viimaks leiame siiski mingi peavarju, kus aga arvatakse, et oleme „niisugused“, ja imestatakse, et ei lepi hulgakesi ühe toaga, kus parajasti voodi ja kušett, vaid kaks daami ja samapalju härrasid tahavad puhata igauks eraldi toas. Milline raiskamine lihtsameelse ja omateada paljumõistva tartlase silmis!

Vihmasel ja külmal hommikul algas uus tartulik jant: pole süüa! Kõik kohvikud kinni — oli viimane suvistepüha — ja raudteejaama einelauas ei piima, kohvi ega teed, ainult võileibu jaopärast. Ja süütahtjaid murdu, eriti rohkesti Soome kooliõpilasi-ekskursante. Oo, Tartu, kus on jäänud su võõrastevastuvõtlikkus?

Oli õudselt külm ja vihmane, kui mootorid müdisesid kaudu Torma ja Mustvee Jõhvi. Veidi paranes ilm Rakverre jõudes, ja üsna ilusaks muutus siis, kui tuli sooritada maastikusõidu erikatse Hirvli-Kursi-Piibe maantee metsavahelisel liivarohkel ja imekiitsal teelõigul.

Kursis oli kontrollpunkt. Siin sai näha, kuidas võistluspalavikus võib närvitseda ka automootor. Säärane kummaline lugu juhtus nimelt viljandlase Verncke masinaga. Verncke ise tahtis elu eest tulla üldvõitjaks, pidades oma ainsaks rivaaliks tallinnast Unterit. Seni olid trahvipunktideta B-kl. autosportlased Raidna, Verncke ja Unter. Esimene nendest ei pannudki erikatsetel kõike kiirust ja masina enese võimeid välja. Oli peaaegu jäänud trahvipunktideta ja aidata võidule meeskond Tomson-Paap-Raidna, mis lõpuks ka sündis. Ka tõlgitsesid Raidna ise ja ta kaassõitjad võistlusmäärustikku nõnda, et erikatsetel saavutatud ajavõit on määrav vaid meeskondade kohtadele tuleku arvestamisel, mitte aga üksiksõitja individuaaljuhina ja koha suhtes. Olgu kuidas nüüd oli, aga nii Unter kui ka Verncke jäid sedasi nagu ainult kahekesi võistlema ja sellest nende püüe erikatsetel sooritada võimalikult kiiremini — tegelikult trumpas neid mõlemaid aga mootorrattur J. Tomson üle —, ja Vernckel oli suureks mureks, kuidas pääseda kitsasteedel aeglasemalt sõitvast Raidnast mööda. Kasaritsa juures läks see õnnelikult ja Verncke ütles hiljem Tartus: „Kurat, Raidna, et sa

MAKSIMAALSE JÕU SAAVUTAMISEKS MINIMAALSE KÜTTEAINE KULUTAMISEGA

varustage oma mootor

LODGE

süüteküünaldegaga

Maailma kiirusrekordi — 575 km tunnis

püstitas kapten Eyston Rolls-Royce autoga, tarvitades Lodge küünalaid

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

mu nii hästi mööda lasid, saad pudeli konjakit,” ning mangus Rakveres: „Lase ka Hirvli juures mööda, saad teise pudeli!” Raidna ainult muigas ja lausus: „Kui jõuad, võta mööda ka ilma pudeliteta.” Ja Kursis juhtuski nõnda, et Verncke jõudis kohale parajasti sellal, kui Raidna andis kontrollpunktis allkirja. See poleminutiline paratamatu viivitus närveeris Verncket sedavõrd, et isegi gaasipedaal ta jala all lõi närvilisi nõkse ja mootor kukkus niisama vihaseks ja närviliseltselt turtsuma nagu juht ise. Turtsusid, mis nad turtsusid, kuid Kursi küla vahel liivasel teel tõmbas Verncke meist siiski mööda.

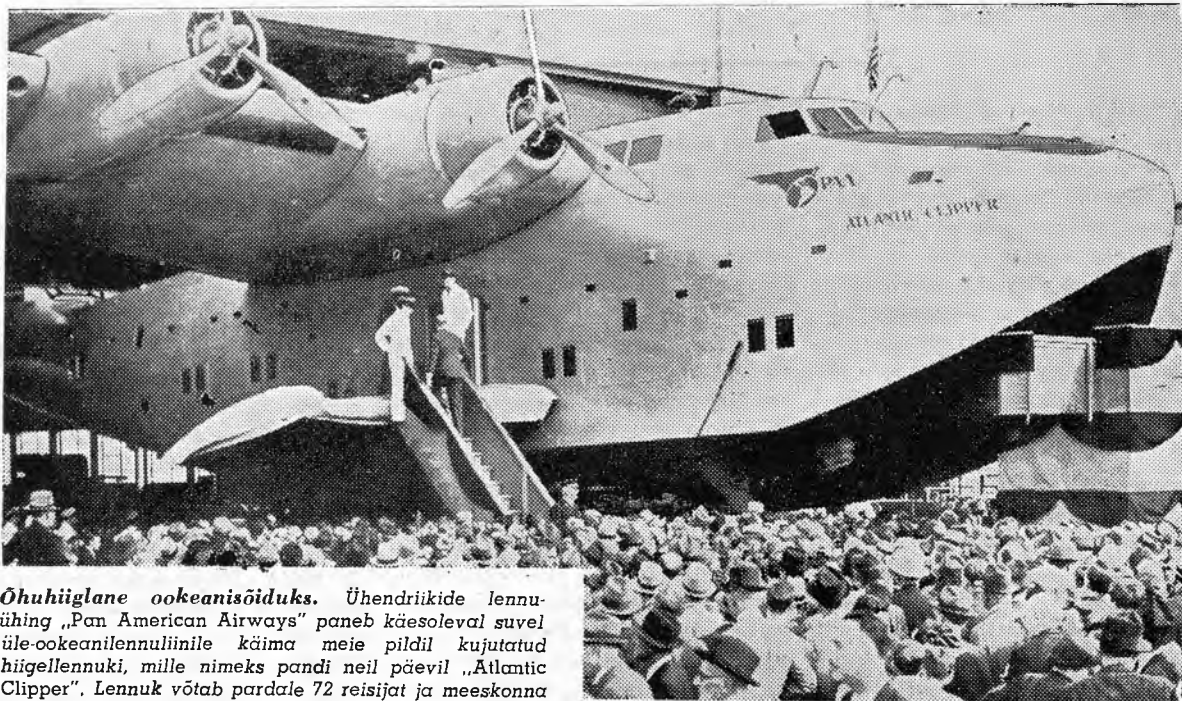
Piibe maanteelt jäi veel lühike ots Tallinna. Sel viimisel vahemaal juhtus Raidnal õnnetus — kummi jooksis tühjaks. Kiiresti rakendati tööle kogu meeskond ja 5 minuti pärast jätkus kihutamine õnnelikult kuni finišini — ilma trahvipunktideta, maksimaalse 1000 punktiga.

Sedasi oli Eesti suurim võidukihutamine läbi 15 linna ja 10 maakonna linnulennult, ei, õigemini kinolinaliselt kirjeldatauna: näha oli palju, kuid veel enam libises silme eest mööda, jättes vaid uduse kauguse mälestuse.

Nüüd on võitjad selgunud, protestid protestitud ja auhinna jagatud. Lõppkokkuvõttes oli ilus sõit ja ka raske sõit. Juba võistlustee valik oli säärane, et tuli läbistada kodumaa igasuguseid teid ja maastikke ja loodus omalt poolt pani võistlejate võimed ja vastupidavuse proovile, andes sekka päikest, vihma ja üdini tungivat külma ning tuult.

Py

Saksa ja Ameerika lennuliinide „võitlus“



Õhuhüglane ookeanisõitüks. Ühendriikide lennuühing „Pan American Airways“ paneb käesoleval suvel üle-okeanilennuliinile käima meie pildil kujutatud hiigellennuki, mille nimeks pandi neil päevil „Atlantic Clipper“. Lennuk võtab pardale 72 reisijat ja meeskonna

PRAEGU on käsil lennuasjanduse ajaloos suurima ürituse teostamine: regulaarse lennuühenduse loomine üle Atlandi ookeani Euroopa ja Põhja-Ameerika Ühendriikide vahel.

Atlandi ookeani nimetati „merede mereks“ ja „võidetamatuks“. Need nimetused püsisid ka veel pärast seda, kui Lindbergh oli juba sooritanud lennu üle ookeani.

Nüüd on esimesest ülelennust möödunud juba 20 aastat. Lindberghil on olnud rida järglasi: Kingsford-Smith, Köhl, Hühnefeldt, Fitzmaurice, de Pinedo, del Prete, admiral Coutinho, Hegenberger, Witten, Brown, Nungesser, Coli ja rida teisi, kellest osa kaotas ülelennul elu, osa lõpetas lennu õnnelikult. Kuni lennukimeeskonna elu olenes viimasest tilgast bensiinist, ei saanud muidugi alalise lennuliini loomine tulla kõne alla.

Vahepeal on aga tõusnud lennukiirus ja suurenenud lennuki tegevusraadius. Kümme aastat tagasi, 1929. a., alustas „Deutsche Lufthansa“ Saksa ookeaniaurikutelt „Bremen“ ja „Europa“ katapultlendusi, millega post ja ka teised pakilisemad saadetised toimetati laevalt randa vähemalt päev enne laeva sadamasse jõudmist.

Lõuna-Atlandi õhuhüendus Euroopa ja Lõuna-Ameerika riikidega on juba mõnda aega käimas. Seal peavad regulaarset lennuühendust üle ookeani Saksa õhusõiduühing „Deutsche Luft-

hansa“ ja Prantsuse õhusõiduühing „Air France“.

Üle Põhja-Atlandi lendamiseks on viimasel kolmel aastal tehtud suurt pioneeritööd. 1936. a. sooritasid sakslased 8 lendu üle ookeani. Järgmisel aastal lendasid Inglise lendurid 5 ja Ameerika lendurid 3 korda üle Atlandi ookeani põhjapoolse osa edasi-tagasi, seega kokku sooritades 16 ülelendu. Samal aastal sooritasid sakslased 14 ülelendu.

1938. a. suvel korraldasid sakslased, inglased ja prantslased jälle ülelende, nii et viimase kolme aasta jooksul on Atlandi ookeani põhjaosast üle lennatud üldse 70 korda!

Eriti energiliselt on katselendudest osa võtnud sakslased, kes loodavad üle-okeani-liinist kord välja kujundada suurt tululiklikat. 1938. a. korraldasid sakslased Blohm ja Voss lennukitega „Nordmeer“, „Nordwind“ ja „Nordstern“ 26 korrapärast ülelendu, peatusega Azoori saartel. Peale selle sooritas vahemaandumiseta lennu edasi-tagasi sakslaste lennuk „Condor“. Kõigil nendel lendudel ei tulnud enam ette mingit õnnetust ega vahejuhtumit, mis tõendab, et lennukite tehnilised omadused juba vastavad ülelennu tingimustele.

Eeldusi korrapäraseks lennuühenduseks Euroopa ja Põhja-Ameerika vahel on loonud esimeses joones lennukiiruse suurenemine, millega väheneb teel-

oleku aeg ja seega ühtlasi ka oht satuda ootamatult halva ilma kätte.

Sakslased lendasid katselendudel Euroopa ja Ameerika vahel 1938. a. suvel ära 141 800 km, saavutades keskmiseks reisiruuduks tunnis 258 km.

Lennul üle Põhja-Atlandi ookeani on ilmastikuoludest, peamiselt õhuvooludest, olenevalt Ameerikast Euroopasse lennu aeg lühem kui Euroopast Ameerikasse lennates. Katselendude viimased saavutused on: Euroopast Ameerikasse 13 tunni 40 minutiga ja Ameerikast Euroopasse 11 tunni 43 minutiga.

Katselendudel muidugi polnud kaasas posti, kuid lendude ajal oleks lennukid võinud läinud aasta jooksul üle ookeani toimetada 14 000 kg posti, mis teeb välja 2 800 000 kirja, millest igaüks on mitte raskem kui 5 g. Välismail ja ka meil on teatavasti õhupostifacdetiste jaoks tarvitusele võetud eriline õhuke ja kerge paber, mis võimaldab õhupostkirjade normaalset raskusülemäärat alla suruda 5 grammile.

Milliseid väljavaateid postivahetuse kiirendamiseks pakuks lennuühendus Euroopa ja Ameerika vahel?

Praegu on mõeldav kirja saatmine Saksamaalt Ühendriikidesse 5 (!) päevaga, arvesse võttes, et kiri jõuab Hamburgi sadamasse ookeaniauriku väljasõitmise päeval, ja et kirja edasi-toimetamiseks laevalt kasutatakse laevalt õhku tõusvat ehk nn. katapultlennukit.

Metallide kaitsmine söövituse eest

Metallide katmine värvi ja lakiga

A. MERE

METALLIDE värvi või lakiga katmise eesmärgiks on vältida metalli kokkupuudet söövitust põhjustavate ainetega. Erandina teistest katmisviisidest on see moodus äärmiselt lihtis ja omab selle paremuse, et värvimisel kattuvad värvi või lakiga kõik metalli urvid, mis on sagedamateks söövituse pesadeks. Värv ja lakiga katmise paheks tuleb lugeda niiskuse läbiimbumise võimalust, kui metall on kestvalt asetatud vette.

Värvimiseks kasutatavad värvid koosnevad kahest põhikomponendist: 1) kuivavast õlist ja 2) värvivast pigmentist.

Kuivavateks õlideks nimetatakse selliseid taimeõliseid, mis õhuhapniku ja polimerisatsiooni mõjul tekitavad välisõhu temperatuuri juures kõvuprodukte. Kui kuivavast õli kanda õhukese kihina miskisugusele esemele,

Alalise regulaarse lennuühenduse loomisel Euroopa ja Ameerika vahel jõuaks kiril Saksamaalt Ühendriikidesse vähem kui 36 tunniga, millise aja hulka on siis arvatud ka kirja vedu mandril.

Mis puutub alalise lennuühenduse tasuvusse, siis selles pole kahtlust. Lõuna-Ameerikaga töötasid lennuliinid ühiselt sisse prantslased ja sakslased, ja liinid tasuvad end hästi, kuigi posti-vedu Euroopast Lõuna-Ameerikasse ja tagasi on väiksem kui Euroopa ja Põhja-Ameerika vahel. Sakslased lootsid saada ameeriklastelt kontsessiooni postiveoks. Viimaseaja poliitilised sündmused on aga Ühendriike pahandanud ja nüüd ameeriklased tahavad ise luua lennuühenduse Euroopaga, kuid koos prantslastega ja inglasega. Saksa lennukitele ei anta luba Ühendriikidesse sissesõiduks, kuni poliitiline olukord selgub.

Saksa lennutegelased kurdavad, et Ühendriikides on „Schlagbaum im Himmel“ (teesulgemispuu taevas) ja nad on katselendudele kulutanud rohkem raha ja vaeva kui ükski teine rahvas.

Kuid seekord näivad poliitilised lahukuminekud kahe suure rahva vahel kriipsu läbi tõmbavat liiklemisalalisest küsimusest, millele järgneb Saksamaa eemaletõrjumine Euroopa ja Põhja-Ameerika vahelisest lennuühendusest.

siis muutub ta polimeriseerimisproduktiks ja moodustab kõva katte. Levinumaid õliseid on värnits, mis saadakse linaseemnetest väljapressimise teel.

Värnitsa kuivamise kiirendamiseks kuumutakse teda ja tema hulka segatakse sikatiive.

Värviva pigmentina kasutatakse kõvu, pulberjaid morganilisi aineid, milliseid saadakse looduslikest mineraalset või sünteetiliselt. Need pigmentid peavad olema kahjutud metallile ja neile ei tohi avaldada keemilist mõju õhkega päike.

Metallide katmiseks kasutatavad lakid jagunevad: 1) Õlilakid, milliste aluseks on taime- või kunstlikud vaigud või vaigud ja pigmentid (emalvärvid) või asfalt; 2) kiiresti kuivavad lakid, milliste aluseks on taime- või sünteetilised vaigud, tselluloosipreparaadid või asfalt.

Taimevaikudest on levinumad šelak, kampil ja kopaal, kunstlikest — bakeliit.

Lakkide valmistamiseks kasutatakse üldiselt samu õliseid mis värvide valmistamisekski.

Metallide katmine oksüüdidega ja elektrokeemiline metallide kaitsmine

Oksüüdidega katmise moodustest vaatleme fosfatiseerimist ja oksüdeerimist.

Terasesemete fosfatiseerimine võib teostuda kas raua ja mangaani sisaldava pulbriga või vannides. Fosfatiseeriva lahuse valmistamiseks võetakse 10 gr rauafosfaati ja 20 gr mangaanifosfaati 1 liitri vee kohta. Fosfatiseeritavad esemed asetatakse mõneks tunniks keevasse lahusesse. Seetõttu hakkab fosforihape (H_3PO_4) mõjuma rauale, mille juures eraldub vesinik ja kaetavale esemele sadestub hallikasmust tihe fosfaatide kiht.

Oksüdeerimine võib teostuda õige mitmel viisil. Oksüdeeritav ese poleeritakse, puhastatakse õlidest ja rasvadest ja kuumutatakse 220° — 325° , kuni ilmuvad soovitavad karastusvärvid. Seejärel hõõrutakse eset kanepiõlisse kastetud lapiga, kuumutatakse veelkordselt ja kuivatatakse seejärel.

Elektrokeemiline kaitsmine söövituse eest peitub selles, et kaitsav aine kaetakse protektoriga teisest metallist, mille potentsiaal on madalam. See-

tõttu tekib galvaaniline paar, milles kaitsav metall (katood) jääb puutumatuks, kuna söövitub katted metall (anood).

Turismi Keskkorralduse uus nõukogu ja juhatus

Vabariigi valitsuse poolt antud sihtasutuse „Turismi Keskkorraldus Eestis“ põhikirja muudatus on toonud suuri uuendusi ka sihtasutuse juhtivates organites. Nii on sihtasutuse nõukogu liikmete arvu suurendatud 19-le ja selle koosseis on järgmine: K. Päril (välisministeerium), A. Kaldveer (haridusministeerium), Ev. Puhk (Eesti Autoklubi), H. Perna (raudteede talitus), P. Sisask (Tallinna linnavalitsus), V. Kargaja (Eesti Turistide Ühing), J. Kents (E. Õpet. Liit), J. Tandre (Välis-Eesti Ühing), A. Kitzberg (hotellipidajate ühing), V. Tõnissoo (turismi alal tegutsevate orgide esindaja), A. Kerem (reisijateveo asutused), V. Velner (maomavalitsuste liit), A. Pakri (teedeministeerium), K. Lepp (siseministeerium), V. Reinthal (sotsiaalministeerium), A. Mändvere (Kaubandus-tööstuskoda), Al. Kits (majandusministeerium), O. Amberg (reisibüroo) ja J. Luts (Linnade liit).

Nõukogu esimeheks on valitud dir. A. Kerem ja abiesimeheks dir. V. Reinthal.

Sihtasutuse juhatuse koosseisus on: esimees H. Sepp, abiesimees P. Sisask, laekur J. Janson, abi J. Kents, kirjatöötaja J. Kiiwet, varahoidja H. Grabbi, ametita liikmed H. Perna ja V. Velner.

Peasekretäriks valiti ajakirjanik Arvo Taisoste.

Olümpia tee

Oma läkituses maavalitsustele teeb Loodushoiu- ja Turismi-instituut teatavaks, et praegune Tallinn-Pärnu-Laatre maantee nimetatakse tuleval aastal Olümpia teeks — Rue Olympique.

Rahvusvaheline juhtimisluuba toob protokolle!

Kehtivate määruste kohaselt peab iga mootorsõidukit iseseisvalt juhtiv isik omama vastava juhtimisloa. Kuna paljud kasutavad aga siseliiklemisel Eesti Autoklubi poolt antavaid rahvusvahelisi jõuvankrite juhtimisluubasid, siis on see paratamatult leidnud karistamist liiklemismääruste täitmata jätmise pärast. Seepärast, ärge unustatagu, et rahvusvaheline juhtimisluuba ja rahvusvaheline autotunnistus on ainult välismaal liiklemiseks.

Käsi pidur peal!

MITTE ainult algajal, vaid ka võrdlemisi vanadel „kaladel“ juhtub, et alustades autosõitu unustatakse peale käsi pidur. See ei juhtu mitte ainult paigalvõtmisel, vaid käsi pidur võib jääda peale ka kestvama sõidul. Kuna käsi pidur ei ole mõeldud selleks, et ta peaks pidurdama sõitvat jõuvankrit, siis on arusaadav, et midagi on korrast ära. Esijoones on see tuntav jõuvankril ja ta omaniku rahakotil.

Ei tohi unustada, et käsi pidur on mõeldud seisva jõuvankri paigalhooldamiseks (pidurdamiseks) ja enamasti on ta mõjuv samale süsteemile kui jalgsi pidur, mistõttu käsi piduri vigastamisel võidakse vigastada ka kogu pidurisüsteemi. Ei ole ime, kui siis pidurdamist tingivas olukorras jalgsi pidur äkki ei tööta, sest piduriklotside kattedkiht on ülemääraselt kulunud. Piduri kattedkihi uuendamine maksab aga teatava summa, kuna ta on seotud materjali ja tööaja kuludega ning seepärast on ka õigustatud meie väide, et selline rike avaldab esijoones mõju omaniku rahakotile. Ent me võime seda väidet ka teisisi tõendada.

Pidurdatud jõuvankri paigalvõtmine nõuab teatavasti märksa suuremat jõudu, kui pidurdamata jõuvankri paigalvõtmine. Jõud jõuvankris saadakse aga ainult mootoris, kusjuures suurem jõud saavutatakse mootori suurema tiirlemiskiirusega. Suurem tiirlemiskiirus eeldab aga suuremat kütteenekulu, mis paratamatult on jällegi seotud rahakotiga. Kütteenaina oleme ju sunnitud kasutama ainet, mis on kaheldamatult kallim kui vesi, millega tänapäeva mootorid kahjuks ei tööta.

Seda juhtub õige tihti, et käsi pidur on juhuslikult jäänud peale. Tasasel teel võib seda juhtuda kergemini kui langeval või koguni tõusval, sest sel juhul ei tõmmata pidurit nii tugevasti peale. Mootorile aga, kui ta on soe, on ükskõik, kas jõuvanker on veidi raskem või kergem, sest temalt virgutatav energia on sõltuv sõitja soovidest. Sellest ongi tingitud, et tehtud rumalat viga ei panda tähele otsekohe ja põhjustatakse seega kahjulikku kuumendust ja asjatuid piduri kattedkihtide kulutusi.

Suunanäitaja kohta kirjutab ette seaduseandja, et suunanäitaja peab kas otseselt või kaudselt olema nähtav juhile. See on vajalik seepärast, et vastasel korral võib ülestõstetud suunanäitaja tekitada arusaamatusi üldises liikluskorralduses. Pealejääetud käsi pidur

toob aga kahju ainult jõuvankri omanikule, ja see tõttu pole ka seaduseandja huvitatud omaniku kasudest, veel vähem aga kohustatud kaitsma omanikku tähelepanematuses tekkinud kahjude eest. Nagu seega eeltoodust leiame, annab kõik see küllalt põhjust ka käsi piduri suhtes võtta tarvitusele vahendeid, mis näitavad juhile käsi piduri asendit. See laseb end teha aga lihtsamini kui võib arvata.

Juhile tähelepanedavam abinõu võiks olla kas valgustuslik või heliline. Neist oleks viimane eriti märgatav, kuid kahjuks mitte ainult juhile ja jõuvankris istujale, vaid ka teistele liiklejatele. Ent kuna meie kindlasti ei taha enda unustamisvõimest informeerida teisi liiklejaid, siis oleks otstarbekohasem rahulduda valgustussignaaliga, milleks võib olla vastav kontrolllamp, olgugi et viimaseid on võetud rikkalikult jõuvankrites tarvitusele.

Kontroll-lambiga (mille ülesandeks — märkida pealejäänud käsi pidurit) sees olevad kulud on võrdlemisi väikesed. Autotarveteärist soetatagu kõige väiksem saadaolev stopp-tulelülja (mootorratta oma). See maksab umbes paar krooni. Teatavasti selline stopp-tulelülja koosneb väikesest kontaktide komplektist. Tõmbele töötava kontakti poldiga on ühenduses vedru, mis määrab ära survete vahe, mis tekitatud pidurdushoovastikuga.

Edasi vajame armatuurlaualle monteeritavat kontroll-lampi, mille hind kõigub 75 s. ja 3 krooni vahel. Valitava lambi pinge peab olema kooskõlas jõuvankri kasutatava vooluallika pingega, kuna tema värvus on omaniku maitse asi.

Kui eelnimetatud on hangitud, alatu tagu lülja monteerimisega. On täiesti kõrvalise tähtsusega, kas lülja kinnitatakse soovitavasse kohta poltidega, või tehakse seda traadi abil. Igal juhul on oluline, et ta oleks kinnitatud ühel või teisel viisil käsi pidurihoovastikuga selliselt, et ta ka vähima käsi piduri liigutuse juures rakendaks tegevusse lülja. Elektrijuhe ühendatakse lülja kontaktidega nii, et ta pidurdamata olekus oleks ilma vooluta, sealt läheb juhe edasi stopp-tulelüljasse ja sealt edasi kontroll-lambi näpitsasse. Kontroll-lambi teine juhe ühendatakse massiga (autokere metallosadega).

Kontroll-lambi asukoht armatuurlaual valitakse selline, et ta ka päevasel sõiduajal oleks sõitjale silmatorkav.

Kontroll-lambi tegevus peitub selles, et ta sisselülitatud süüte korral otsekohe põlema lööb siis, kui käsi pidur on pidurdusasendis. Vabastatakse aga käsi pidur, siis kustub kontroll-lamp ja võib alustada sõitu.

Kui sõitja ka nüüd veel unustab käsi piduri peale, siis peab ta paraku olema küll pime (ja ka rikas).



Meie pildil on toodud Tallinnas teotseva autokereehituse ja plekitööstuse „A. Polli-man ja Poeg“ töökojas äsja valminud Eesti Punase Risti sanitaarauto. „A. Polli-man ja Poeg“ on oma ala tuntumaid ettevõtteid ja pühitseb eeloleval sügisel oma tegevuse 15 a. juubelit. Nimetatud ettevõtte on rohkel arvul ehitanud mitmesuguseid autokeresid, kaubaveotõldu, sanitaar- ja tuletõrjeautosid. Lähemal ajal tulevat kuuldavasti ehitamiseks moodsaim ambulants-sanitaarauto E. Punasele Ristile

Peugeot 1939. a. mudelid

MEIE autoturul on viimasel ajal leidnud tähelepanu prantsuse vanema autovabriku Peugeot sõidu- ja kauba-veoautod, leides eriti kasutamist raskeimate teeludega kohtades — Põhja- ja Lõuna-Eestis.

Peugeot mootorid on 4-silindrilised ja ehitatud I-kujuliselt. Nende kolvid, mis on valmistatud hea soojujuhtivusega *Alpac*-sulamist, on varustatud 4 rõngaga (3 surve- ja 1 õilirõngas). Vääntvõll on laagerdatud kolmele raamlaagrile. Klapiid on asetatud rippuvalt, mille tõttu väiksem survekamber võimaldab saavutada kõrgemat surveastet, suuremat efektiivsust ja otstarbekohasemat kütetaine kasutamist. Silindrite plokk on varustatud vahetatavate peegelpindadega, mis on väljastpoolt otseses kokkupuutes jahutusveega. Tänu vahetatavatele peegelpindadele on silindrite puurimine täiesti liigne, kuna otstarbekohasem on vahetada peegelpindu. Peegelpinnad ise on tehtud erilise töötlemisviisi abil klaaskõvaks, mispräst nende kuluvus on minimaalne.

Kõikide Peugeot autode mootorid asetsevad kummist alustel, milliste patenteeritud kinnitusviis väldib vibratsioonide ülekandmist auto raamile ja kerele.

Peugeot raam on kahekordsest karp-ruuast. Eestelg on ehitatud õõsttelgedena, mis võimaldab suurt sõidukind-

lust ka auklikul ja libedal teel. Ka väldivad õõstteljed auto raami paindumisi liigse koormuse puhul.

Šassii on varustatud nelja spetsiaal-õliamortisaatoriga ja nelja ratta automaatselt ühtlustatud *Bendix-duo-servo*-piduriga.

Kolme edasikäiguga käigukasti 2. ja 3. käik on sünkroniseeritud. Jõuülekanne diferentsiaali teostub tugeva tiguviindiga, mis ka raskeimas töötingimuses võimaldab autole jõulist, kuid sujuvat veovõimet.

Peugeot kere on üleni terasest ja saadaval mitmesuguste mudelitenä ja värvinguis. Üldse vabrik toodab alljärgnevat mudelid:

Mudel „202”: 6/30 HJ, 4 uksega, 4-istmeline;

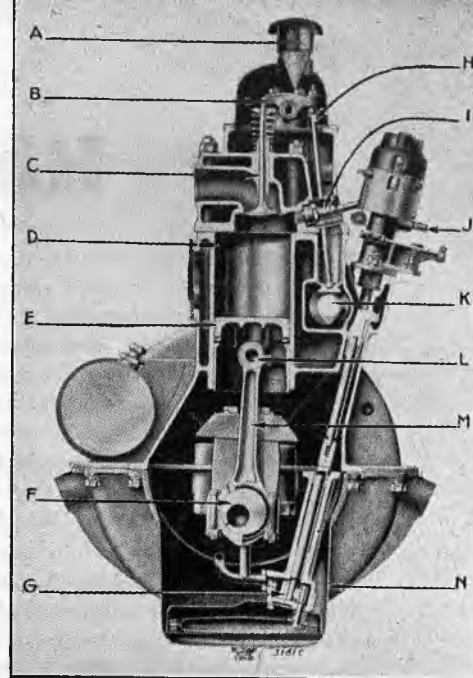
„ „A02” E Légère: 12/65 HJ, 4 uksega, 4-istmeline;

„ „A02” B Tourisme: 12/65 HJ, 4 uksega, 4-istmeline;

„ „A02” B Familiale (perekon-
auto): 12/65 HJ, 7—8-istmeline.

Juuresolevatel joonistel on toodud Peugeot mootori piki- ja põiklõiked, mis näitavad selle mootori konstruktsiooni otstarbekohasust, kuid ühtlasi ka lihtsust.

Peugeot-autode esindaja Eestis on k/k. RUD, NIIBO, Tallinn, Valli 4.



Peugeot mootori põiklõige

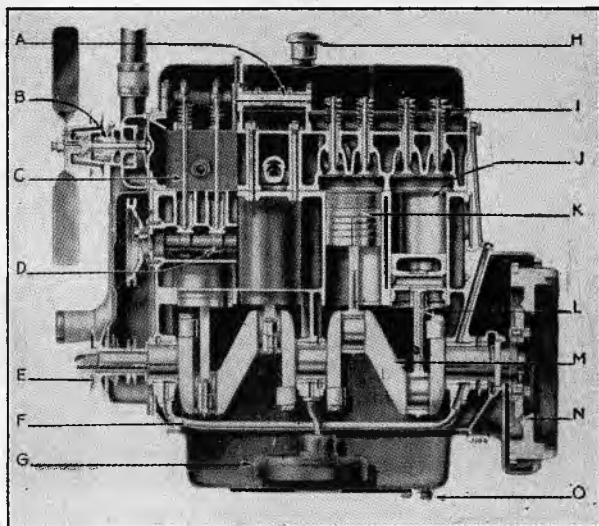
A — õlitamisava; B — klapi kaalpuu; C — klapi varras; D — silinder; E — kolb; F — vääntvõll; G — õlipump; H — tõukur; I — süüteküünlal; J — süüteseadise õlitamisava; K — jaotusvõll; L — kolvi sõrm; M — keps; N — karter

Mercedes-Benz 1939. a.

AASTATE jooksul on Daimler-Benz autotehased saavutanud hiilgavaid tulemusi nii autode kui ka mootorite ehitamise alal. Hinnangu sellele annavad kas või arvukad võidud välismaistel võistlustel. Eriti tähelepanuväärid on Mercedes-Benz'i võidusõiduautode saavutused. Need võidusõiduautod on rahvusvahelistel suurvõistlustel alati annud tõenduse oma tehnilisest täiuslikkusest. Võidusõiduautode konstrueerimisel ja katsetamisel ammutatud õpised on rakendatud ka seeriaautode ehitamisel. Alates 1,7-ltr. tüübist „170 V” kuni kompressorsõidukini „540 K” ja „Suur-Mercedesini” on igal autosõitjal valida soovikohane tüüp. Allpool toome kokkuvõtliku kirjelduse Daimler-Benz'ilt 1939. a. turustatavate autode kohta.

Sõiduautodest tüüp „170 V” on varustatud 4-sil. 38-HJ mootoriga, mis võimaldab saavutada kuni 108-km tunni-kiiruse. Tema ovaalsetest torudest raam on X-kujuline, mille esimeste harude vahele toetub kummipuhvreile asetatud mootor. Käigukasti 3. ja 4. edasikäik on sünkroniseeritud. Sobivalt valitud jõuülekandevahekorrad ja mootori otstarbekohane konstruktsioon tagavad head kiirendust ja ka häid tõusumomendi mägisõidul. Õlipidurid, eesõõts-

Peugeot mootori pikilõige



A — klapi kaalpuu telg; B — veepumba laager; C — tõukur; D — jaotusvõll; E — ventilaatori rihmajam; F — õlimagistraal; G — õlipump; H — õlitamisava; I — klapi varras; J — silinder; K — kolb; L — keps; M — vääntvõll; N — hoogratas; O — karteri puhastusava kork



Continental

mootorratta-kummid
on vastupidavad, teekindlad ja
odavad

Müük suurel ja väikesel arvul



Continental mootorratta-
kummide peaesindaja:

Continental

A.-S. TORMOLEN & Ko



TALLINN, RAEKOJA PL. 17. TELEFON 428-06

OHUTUD KILLUNEMATA AUTOKLAASID

tselluloidi ja kunstvaigu sidekihiga igas mõõdus ja paksuses

AUTODE VÄRVIMISE JA KLAASIMISE

fööstus

R. BAUMING

Imanta 8

Telef. 473-25. Tallinn

MERCEDES - BENZ

benssiini ja naftaga töötavaid

sõidu- ja veoautosid

kõikides suurustes tuntud kvali-

teedis ehitab maailma vanim

autovabrik



Esindaja Eestis:

Joach^m Christⁿ Koch

Tallinn. Kodukeskjaam 478-63

Kohvik-Suverestoran Pärnu „Rannasalong“

Telef. 2-30

Hommiku-
Lõuna-
Õhtusöögid
Välis- ja kodumaa veinid Õlu

Igal õhtul tants
kella 21-0.30

Kabaree

Mängib „MERRY PIPERS“

Neljapäeval ja pühapäeval
kella 5-tee

AUTO-PLEKITÖÖSTUS

„A. Pollimann & Poeg“

Tallinn, Imanta 8, telef. 423-90

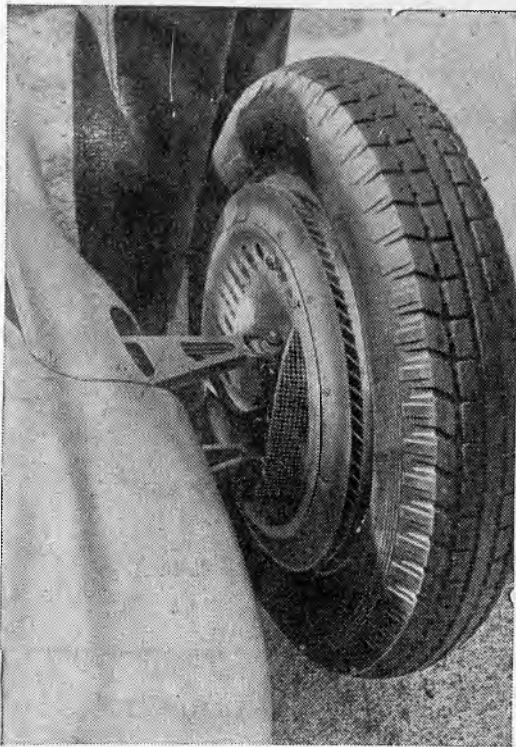


Autokerede (tõldade), porikaitsete, jahutajate jne. valmistamine ja parandamine. Igasugused vase- ja plekitööd, katuste katmine, rennid, torud jne.

Ventilatsioonide sisseseadmine, piimatööstuse tarbed ja igasugused parandused

Töö kiire ja korralik

Hinnad kohased



Mercedes-Benz'i võidusõiduauto uutlaadi piduritejahutus

Moodsate võidusõiduautode poolt arendatava erakordse kiiruse juures tuleb erilist tähelepanu pöörata piduritele, mis kipuvad kuumaks minema. Mercedes-Benz'i võidusõiduauto juures on võetud nüüd tarvitusele uutlaadi piduritejahutus, mis rakendatakse tegevusse erilise ventilatori abil

teljed ja tõukeleevendajad tagavad kindlat ja stabiilset juhtimist igas olukorras.

Tüüp „230“ on täiesti uus konstruktsioon. Tema 2,3-ltr. 55-HJ mootor on 6-sil. ja võimaldab saavutada 116—118 km/t. Raam on tal sama mis tüüp „170 V1“. Kõik rattad asetsevad õõstelgedel, mis tagab kindlat ja ohutut sõitu ka halbadel teedel.

Tüüp „320“ on täiendatud 3,4-ltr. 78-HJ 6-sil. mootoriga ja saavutab kuni 126 km/t. Käigukasti kõik käigud on sünkroniseeritud. Jõuülekanemehhanism on varustatud säästkäiguga, mille arvel on võimalik saavutada 25%-list säästu. 4 ratta õlipidurid ja õõsteljed tagavad ohutut liiklemist ka suurtel kiirustel.

Tüüp „260 D“ on varustatud 45-HJ 4-sil. diiselmootoriga, mis võimaldab saavutada kuni 97 km/t. Uudisena võiks mainida, et selle tüüpi senine 24-voldiline patareid on asendatud kahe 12-voldilise patareiga. Šassii ise on sama mis tüüp „230“-nel ja omab ka kõik selle omadused.

Tüüp „540 K“ on varustatud 180-HJ 8-sil. kompressormootoriga, mis võimaldab saavutada keskmise kiirusena kuni 145 km/t. Tema käigukast on 5 edasikäiguga. Käikude vahekorrad ka väiksemate käikude juures võimaldavad saavutada suurt kiirendust. Ka see tüüp on samuti kui eelmine („320“) varustatud nelja ratta õlipiduritega, õõstelgedega ja tugevate tõukeleevendajatega, mis tagab ohutut liiklemist.

„Suur-Mercedes“ oma 230-HJ mootoriga on kõigil rahvusvahelistel võidu-

sõitudel saavutanud edu. Tema šassii on suurel määral laenatud võidusõiduautolt, mis tagab stabiilset sõitu ka suurtel kiirustel. Erilist rõhku on pandud tema käsitsemisorganite viimistlemisele. Nii toimub siduri väljalülitamine õlisurve abil ja õlipidurid on rakendatavad tegevusse alaturveseadisega. Käigukast on 5 edasikäiguga, millest viimane moodustab säästkäigu. Kõik edasikäigud, välja arvatud esimene, on sünkroniseeritud.

„Suur-Mercedes“i“ tellimisel arvestab tehnik tellija pisemaidki erisoove.

Tehnilisi uudusi

Lodge veekindlad ja raadio häirevabad süüteküünlad

TUNTUD Inglise süüteküünalde vabrik *Lodge Plugs Ltd.*, Rugby, on lasknud turule kaks eritüüpi küünlaid, mis peaksid huvitama autoomanikke ja mootorsportlasi.

Esimesena võiks mainida Lodge veekindlaid küünlaid, mis on kapseldatud ja seega tehtud täiesti veekindlaks. Nende korralik töötamine on kindlustatud ka siis, kui nad töötaksid täielikult vee all. Eriti on nad vajalikud mootorratastele, millistel küünlad ei ole hästi kaitstud vee ja pori eest. Kasutamist leiavad nad ka võistlustel, nagu murdmaasõitudel, kus tuleb läbistada

ka veekogusid, kindlustades seega mootori korraliku töötamise. Samuti on nad sobivad ka paadimootoritele jt.



Lodge veekindel süüteküünal

Teise uudisena oleksid raadio häirevabad küünlad. Autodel, millel on olemas radioaparaat, segab raadio korralikku kuulamist mootori töötamisel süüte süsteem. Sädeme tekkimine küünlas iseenesest ei sega raadio kuulamist, kuna see osa küünlast on silindri sees ja seega täielikult isoleeritud. Voolu läbistamisel tekib aga väljaspool silindrit olevas küünlas osas ja samuti ka kaablis magnetväli, mis segab vastuvõttu. Kõige odavam ja lihtsam viis segamise vähendamiseks oleks kondensatorite vahelelülitamine, kuid see plokeerimisviis esiteks ei kõrvalda täielikult segamist ja teiseks koormab magnetot või süütepooli ja nõrgendab sädet.



Lodge raadio häirevaba süüteküünal

Ainuke õige tee segamise täielikuks kõrvaldamiseks on süütesüsteemi kapseldamine metalliga. Magneeto või süütepool ja jagaja peavad olema kaetud metalliga, süütejuhe soomustatud ja küünla väliline osa metalliga täielikult magnetiliselt isoleeritud (sellist kapseldust näitab juuresolev Lodge häirevaba süüteküünla pilt). Kõik need metallist osad peavad olema omavahel üksteisega elektriliselt ühendatud ja peale selle maandatud mootoriga. Niiviisi plokeeritud süütesüsteem võimaldab täielikult häirevaba vastuvõttu kõigil lainepeikustel.

Auruauto tuleb tagasi

Kolm ameerika inseneri katsetavad auruauto, mis 19. sajandil oli väga populaarne, moodsa teisendiga. Mõte seisab selles, et kaheksasilindrilist mootorit võib monteerida igale autošassiile viimast nimetamisväärselt muutmata, seejuures mahutub aurukatel ühes aurumootoriga bensiinimootori, siduri ja käigukasti asemele.

Mootor koosneb neljast kahesilindrilisest plokist, milliste silindritest tulevad kepsud on ühendatud mootori väntvõlliga. See mootor arendavat 60 HJ ja pidavat olema vibratsioonivaba.

Aurukatelt, mis on paigutatud mootori kätte alla, kõetakse uut konstruktsiooni elektrilise õlipõletajaga. See konstruktsioon võimaldab tõsta külma aurukatla aurusurvet nõutava kõrguseni 3—4 minuti jooksul. Aurukatel kaalub 200 kg.

Sõiduk on varustatud 3 pedaaliga. Äärmine pahempoolne pedaal on tagasikäiguks, keskmine pidurdamiseks, ja parempoolne on edasikäiguks.

Andmete järele mootor tarvitab keskmise sõiduki juures 1 liiter kütetainet umbes 7 kilomeetri sõiduks. Sõiduki ülima kiirusena märgitakse 120 km/t.

Ujuv auto

ÜKS senini utopiavalda kuulunud soov on ühe sensatsioonilise leiutuse läbi muutunud tõelisuseks. Palju autosõitjaid sõidaks oma sõidukiga meelsasti ka veel. Teisest küljest oleks nii mõnigi mootorpaadi omanik vaimustatud, kui ta oma paadiga saaks liikuda ka maal. Nüüd on see kombinatsioon leidnud teostamise saksa leiutaja Hanns Trippeli ujuva jõuvankriga.

See ujumisvõimeline jõuvanker ühendab endas kiire sportauto ja tubli mootorpaadi omadused. Sõidukit võib igal



Ujuv auto maal

ajal ilma eriliste ettevalmistusteta kasutada nii maa- kui ka veesõitudeks. Siirdumine maalt vette või ümberpöörduvalt toimub sõiduki peatumiseta ja ilma väliste muudatusteta. On tarvis teha vaid üks käeliigutus sellekohase hoovaga.

Need mitmekülgsed kasutusvõimalused ei tekita aga sõidul hariliku jõuvankri omadest suuremaid kulusid. Sõiduki silmapaistvaiks omadusiks on väike kütetainetarvitus ja väga tugev, igasuguste ilmastikuolude vastu ebatundlik konstruktsioon. Sõiduki suured tehnilised võimalused ilmnesid hiljuti sõidul üle Napoli lahe. Katseid sooritati ka Türeeeni mere rannikul. See on ka esimene auto maailmas, mis sõitis üle Vahemere Capri saarele. Sõidukeid valmistab Trippel-Werke Hamburgis.

Buna-rehvid on vulkaniseeritavad

Nüüd on Saksamaal jõutud niikaugele, et suudetakse „Buna“ töödelda koos loomuliku kautšukiga, mille tõttu kunstlik kautšuk laseb end regenereerida niisama hästi kui loomulik. Kunstliku kautšuki suur sitkus valmistatakse alul tooraine ümbertöötamisel raskusi, kuna buna-aine nõudis võrdlemisi pikka segamis- ja sõtkumisaega. Nüüd on masinate täiendamisega töötusprotsess kiirenenud niikaugele, et võrreldes loomuliku kautšukiga annab masinate töö tasuvusprotsent suhte 1:1. See tulemus on aga hinnakujunemisele suurima tähtsusega.

Seni valitses ka arvamine, et saksa kunstlikust buna-toorkummist valmistatud autorehve on raske või peagu võimata vulkaniseerida. Nagu nüüd saksa ajakiri „Die Gummibereitung“ teatab, on buna-autorehvide vulkaniseerimine teostatav vähimate raskusteta.

Kodumaalt

Viin, viin...

Tallinna linnavalitsus otsustas sõiduautojuhilt Alfred-Voldemar Villandilt võtta ära 1 aastaks juhtimisloa. V. juhtinud Pirita teel joobnud olekus autot.

Jäädvalt võeti juhtimisloa Aleksander Ulviko'lt. Esitatud juurdlusmaterjalist selgus, et A. Ulvikot karistas Tallinna-Harju prefekt 100 kr. rahatrahvi või ühekuulise arestiga selle eest, et ta 25. mail viinastanud olekus juhtis veoautot A-2095.

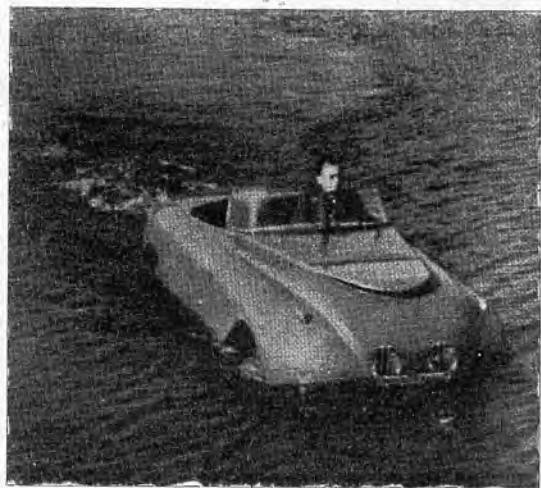
Veel kaotab jõuvankri juhtimisloa üheks aastaks autojuht Jüri Erin seepärast, et ta juhtis viinastanud olekus veoautot A-715.

Moodsaim autogaraaž Pärnus

Pärnu metallitööstusel a.s. M. Seiler'il on valminud autogaraaž ja autoparandustöökoja, mis nii ehituselt kui ka sisseseadelt on ajakohasemaid Eestis. Remonttöökoja juhatajaks on kauaaegse praktikaga meister, töölisteks — vilunud selle ala eestöötajad. Töökojas pannakse erilist rõhku kiirele auto-service'ile, mis eriti tervitatav suvehooajal Pärnus kui meie moodsaimas suurkuurordis, kus rohkesti liikvel ka autoturiste.

Pealinna puhtushoid motori-seerub

Tallinnas teotsev pühkmeveoäri „Sanitas“ demonstreeris hiljuti uut pühkmeveoautot, mis Eestis ainulaadne ja tervishoiu mõttes tehnika viimane sõna. Selle veovahendi juures on läbi viidud põhimõte, et pühkmeid transporteerivad töölisel ei puutuks kokku prahtiga. Pühkmed tõstetakse kinnises nõus



Ujuv auto

autoavassse ja viimase ääred hoiavad ära pühkmenõust tekkiva tolmu. „Sanitas“ ostis tähendatud auto Rootsist, kus tänavate korrashoid ja jätete eemaldamine on teostatud eeskujulikult maailmas. Uus veoriist maksab 25 000 kr.

Raske liiklusõnnetus — ratta äratulekust

15. VI juhtus Järvakandi aleviku vahel teel raske liiklusõnnetus Pärnu sõiduauto nr. P-195-ga. Tagumise ratta äratulekul auto kihutas maanteekraavi ja plahvatas põlema, muutudes täiesti sõidukõlbmatuks. Autot juhtis omanik Enn Vallak, kellel murdus rangluu. Kaasasõitja J. Uustalu sai kriimustusi pähe ja näkku.

Võltsveksliga ei osteta mootorsõidukit

6. VI toimetati Paides vanglise Karreda vallas elutsev 26-a. Martin Roosileht, kes 500-kroonise võltsveksliga tahtis Paide k/ü. „Ivast“ osta mootoratast.

Lennuväljak Kuressaare

19. juunil alustati Kuressaarest 2—3 km eemal asetseval Roomassaare karjamaal lennuväljaku ehitamisega. Lennuvälgi valmib eelolevaks sügiseks ja läheb maksma 10 000 krooni ümber.

Praktiline nõuanne

Autokatte puhastamine

AUTOKATTE puhastamisele ja selle eest hoolitsemisele pühendatakse enamasti liiga vähe tähelepanu. Olgu siinkohal autokatte eest hoolitsemisel antud mõningaid tulusaid näpunäiteid.

Soovides autokatet hoida puhas pesemise abil, tehakse tihti peale rohkem halba kui head. Iialgi ei tohi autokatet pesema hakata enne, kui sellelt on kõrvaldatud tolmu. Tolm nimelt sisaldab alkali, mis märjaks saades hakkab katet keemiliselt mõjutama. Nii tuleb siis igal juhul enne pesemist kõrvaldada tolmu. Üldse pestakse liiga sagedasti. Kui autokate iga pikema sõidu järele või kord nädalas puhastatakse tolmust, piisab kahekordsest pesemisest aastas. Tolmust õieti puhastamine toimub pehme harjaga katteriide kudede suunas harjates, kuni tolmu katteriidel enam ei tule. Kõige parem oleks muidugi puhastamist toimetada vastava tolmuimeja abil, kuna siis kõik tolmu kindlasti eemaldatakse ning ka katterie jääb puudutamatuks.

Kui nüüd tahetakse katteriet pesta, siis valitagu selleks alkalivaba lahus — kerge seebihelvete või pesupulbri lahus, ja pestagu autokate väga ettevaatlikult pehme harja, või, mis on veel parem, kummikäsna abil puhtaks. Parim harjamissuund on eestpoolt tahapoole. Kui kõik on puhas — plekid loomulikult jäävad — tuleb kate põhjalikult loputada, kuni allajooksev vesi on muutunud täiesti selgeks. Soovitav on pesemiseks või loputamiseks võtta selline vahend, mis uuendab või kõvendab impregneeringut.

Rasva- ja teised plekid lasevad end autokatelt kõrvaldada väga visalt. Kuid ärge kasutatagu selleks mingisuguseid harilikke pleki kõrvaldamise vahendeid! Need kahjustavad kindlasti kummi vahekihti, mille tulemuseks on vee läbilaskmine puhastuskohtadelt. Ka bensiiniga pole siin midagi peale hakata. Ainus vahend, mida teatava praktilise tulemusega võiks kasutada, on leivakoorik. Üldse on plekkidekiidmus autokatte raskeim probleem.

Šassii puhastamine

See on valemõistetud kokkuhoid, kui tahetakse auto šassiid sellekohaste vahenditega ise puhastada ja korras hoida. Selleks sõidetagu parem lähemasse tankimiskohta või töökotta. Kuid ükski põhjalikem ja sagedaimgi ülepriitimine ei aita midagi, kui šassiid enne seda ei puhastata.

Esiteks pühitagu maha lahtine mustusekord ja kratsitagu siis ära ka kõvastunud mustus. Siis pühitagu lapiga puhtaks nähtavad poriga segunenud õlijäljed. Alles siis, pärast neid ettevalmistavaid töid võib tugeva veejõu abil puhtaks uhtuda nurgad; enne seda pole sellel mingit mõtet.

Kui nüüd autoalus on hästi ära kiuvanud, võib alustada selle nii tähtsa sissepriitimisega. Kuid ka seda tuleb osata. Iialgi ei tohi seda teha lasta pihustaja abil, mis udustab liiga tugevasti. Esiteks kulutab see asjata priitismaterjali, teiseks satub õlipiisku lakile ja polstrile. On olemas pihustajaid, mis udustavad üsna vähe, kuid millede kasutamine on just selle tõttu soovitatav.

Priitimiseks kasutatagu õli, millesse tugeval määral on segatud grafiiti, sellise segu paremuseks on, et see kõrvaldab igasugused kriiksumised. Harilikult õlist või petrooleumist pole mingit kasu, need soodustavad vaid mustuse kleepumist auto raamile. Kui autol puudub keskõlitamissüsteem, siis tuleb loomulikult õlitada ka vedrud ja kõik teised õlitamiskohad.

Foto-uudiseid

Agfa kitsasfilmid

KAS filmite juba? Ei.

Siis tehke katset ja teie veendute, et kasutades AGFA kõrgekvaliteedilisi kitsasfilme ja ülesvõttekaameraid on see toiming niisama lihtne ning võib-olla veel lihtsam kui päevapildistamine. Ja mis peasi, külmal talveõhtul võite oma suvise automatkä röömud veel kord läbi elada.

AGFA pakub Teile kaht tüüpi kaameraid:

Movex 8 — 8-mm kitsasfilmi jaoks
 ning

Movex 30 — 16-mm kitsasfilmi jaoks.

Tuntud Isopan F ja Isopan ISS kitsasfilmid võimaldavad teile teha ülesvõtteid iga ilmaga ja igas olukorras, kasutades Isopan ISS isegi küünlavalgusel. Kui aga soovite saada elava pildi loomulikes värves, siis võtke Agfacolor värvifilm. Eriti väärib mainimist uudisena praegu ilmunud Agfacolor 8-mm kitsasfilm, mis võimaldab ka 8-mm kaamerate omanikkudel võtta värvifilmi.

Peale selle valmistab AGFA ka kitsasfilmi projektoreid, ja nimelt 8-mm kitsasfilmi jaoks:

Movector 8

ning 16-mm kitsasfilmi jaoks:

Movector Billy Record

Movector Iso 16 ja

Movector Super 16,

misjuures viimased kaks on haridusministeeriumi poolt lubatud koolides tarvitusele võtta, Super 16 isegi I-ses järjekorras, mis tagab veel omakorda head kvaliteeti.

Mis liigub, see kulub!

TÄNAPÄEVA elu on suurel määral rajatud moodsatele tehnilistele edusammudele. Üha suuremaks kasvavad ka kaasaegse inimese nõuded teda ümbritseva elutempo vastu. Viimase peamiseks teguriks on tehnika ning selle suurvõidud just liiklemisvahendite alal. Ka meil Eestis, kuna kuulume ju moodsate kultuurriikide perre, on aasta-aastalt kasvanud mootorliiklemisvahendite arv.

Ärgu aga seejuures unustatagu laialt tuntud tõesõna: *mis liigub, see kulub!* Kuna mainitu on eriti maksev mootorsõidukite suhtes, siis oleme võtnud enesetele ülesande varustada tarbekorral mootorsõidukeid kõikide vajalikkude osadega.



Reisijaid ja posti ei või segi paisata

Lendposti ja reisijaid ei või segi paisata, arvab inglise ajakiri „The Aeroplane“:

„Aastate eest seadis käesolev ajakiri nõudena üles: lendpost võib kaotsi minna, kuid ialgi mitte hiljaks jääda; reisijad võivad hiljaks jääda, kuid ialgi mitte kaotsi minna. Me oleme ikka olnud arvamisel, et vastutustundlik õhusõiduühing peab posti ja reisijaid pidama lahus. Kuid sellele vaatamata on lennuliinid üle kogu maakera kangekaelselt pidanud kinni sellest, et neid mõlemaid laadida ühte, millest võivad tekkida kohutavad järeldused, kui mõelda kõigile neile õnnetusile, mis on juhtunud kõikjal maailmas.“

Egas minister pääsegi

Uus inglise liiklemisminister kapten Euan Wallace võib täie arusaamisega suhtuda neisse raskustesse, mis mõnikord tabavad autojuhte, sest, nagu ta oma ettekandes liiklemisjulgeoleku kongressil Londonis mainis, karistati teda 6 nädalat enne ministriks nimetamist 10 šillingiga ja sõiduloa äravõtmisega selle eest, et ta Hyde Park'is oli ületanud 20-miililise kiiruse, vaatamata sellele, et see oli tema ainuke eksimus 10 aasta jooksul.

See inglise ministri lugu olgu ka meenutuseks, et nii mõneski riigis jäävad peagu alati karistamata ministrid ja kõrgemad ametnikud, kes hoolimatult rikuvad liiklemisnäärusi.

Kümne aasta pikkune kogemusterida julgustas meid avama auto- ja traktoritarvete eriairi firma all „Täisühing Metro“, Tallinn, Vana-Viru 6/8, telefon 422-47.

Tugedes ülaltähendatud kauaaegsele praktikale ning kogemustele oleme veendunud, et oleme suutelised teadlikult täitma lugupeetud ostjaskonna soove ning nõudeid. Kuna alaliselt peame laos Eestis enamlevinud autode ja traktorite eriosi, pidurilinte, Hazer-tööriistu ja Urania-mootorrattaid, ning äsja täienes veelgi meie ladu peamiselt autode eriosadega, siis julgeme loota, et asume nõutaval, s. o. ajakohasel tasemel, ning et firma „Metro“ on kõigiti võimeline teenima teadlikult, asjatundlikult ning usaldustäratavalt oma lugupeetud tarvitajaskonda.

Meil ja mujal

Järele mõtlema paneb, kui inglise ajakirjast „The Motor“ — samal ajal kui meil soodustatakse tugevasti raudteid — loeme, et moodsate liiklemisviisidega kontinentaalmaades liiklemise raskuspunkt kaldub ikka enam ja enam raudteedelt maanteede liiklemisele.

Võrreldes moodsa maanteeliiklemise viisiga on raudteeliiklemine, olgu see reisijate või kauba veoks, raskepärane ja aeglane. Kuid maanteeliiklemine nõuab uut tüüpi maanteid. On eksitus arvata, et suured automagistraalid Saksas ja P.-Am. Ühendriikides on luksusteel ja ehitatud vaid selleks, et meelitada inimesi nautima autosõitu kallites sõiduautodes. Need teed on ehitatud esmajoones mugava reisijate ja kaupade transpordi otstarbeks. Suured veoautod ja kiired omnibused pakuvad pealegi võimalusi, milledega raudteed ei suuda võistelda.

Uskumatu lugu

Keegi Norra veoautojuht tegi hiljuti üllatava avastuse. Ta oli oma veokiga hetkeks peatunud ühe maja ees, et majja sisse minna. Väljunud sealt, ta sõitis edasi, peatudes uuesti umbes 6—7 kilomeetri sõidu järele.

Kui ta nüüd veokist väljus, märkas ta, et üks kass oli tõmmanud end kerra autoratta sisemusse. Loom oli auto eelmise seisaku ajal rattasse roninud, ja kui auto liikuma hakkas, ei saanud sealt muidugi enam välja.

Kass oli kõigest sellest keerlemisest pisut uimane, kuid olles mõne minuti toibunud, ta lippas jälle oma teed.

Franco ja Lenini retseptid

Saksa insenerid kuuldavasti on tegevuses autoteede võrgu planeerimisega Hispaanias. Francole nähtavasti on selge, et esimene, mis maa uuesti ülesehitamiseks peab tegema, on liiklemise õigel viisil korraldamine. Lenini esimene samm Venemaa jaluleseadmiseks oli osta vedureid, — nüüd, 20 aastat hiljem, on retseptis autoteed.

3 autobust = 2 trammi

On vaja 3 autobust, et asendada 2 trammivagunit liiklemismahutavuse mõttes. 3 omnibust aga ummistavad liiklemist vähem kui vaid üksainsam trammivagun. Nii nendib üks inglise ametivend.

Eesti bensiin Soomes tollivaba

Eesti põlevkivibensiin on Soomes tollivaba, kuna muult bensiinilt võetakse tollimaksu Smk. 1.60 kilolt.

Kahest puust autorehvi

Ühe vähemamõdulise autorehvi peale kulub niipalju toorkummit, kuipalju

saadakse aastas kahelt kummipuult. Ja siiski maksab selline autorehvi vaid neljandiku tema enneaailmasõjaaegsest hinnast — kuid vastupidavus kulumisele on 10 korda suurem. 3,1 miljardit RMk. riigiautoteedeks

Saksa riigiautoteede ehitamiseks on seni kulutatud 3,1 miljardit Rmk. Riigiautoteedest on seni täiesti valmis 3062 km ja praegu ehitamisel 1450 km. On arvatud, et iga riigiautotee jooksva kilomeetri ehitamine läheb lõplikul kujul maksma ca 800 000 Rmk.

Rehvi-uudsusi

Õhkjahutusega autokummid

KUUMUS on autorehvi suurim vaenlane, mis vähendab vägivaldselt selle eluiga. Kiirel sõidul tekib rehvis kuumus, mis kasvab järjest ja koguneb eriti sellesse ossa, kus kummikiht on kõige paksem. See kuumus n.-õ. kõrvetab rehvi riideosa ja vähendab selle vastupanujõudu.

Ameerika Seiberling vabrikul õnnestus mitmeaastaste katsete tulemusena konstrueerida õhkjahutusega autorehvi, milline on aasta jooksul võitnud palju poolehoidu nii uues kui ka vanas maailmas. Õhkjahutuse põhimõtte rakendamine on eriti tähtis autobuse- ja raskeveorehvide juures. Harilike autokummide juures peab rehvides pöörlemisel tekkinud kuumus väljudes läbima tollipaksuse kummiseina, kusjuures välistemperatuur määrab kummijahutuse kestuse.

Suveltemperatuuri juures toimub jahutus väga pikkamööda, ja seetõttu koguneb kuumus rehvi sisemusse. Kiiretel ja kestvadel sõitudel tekib sageli rehvis säärane kuumus, mis ületab kaugelt vabrikus kummi vulkaniseerimise temperatuuri. Kummi tugevus ja vastupanujõud kannatavad selle kuumuse all sedavõrd, et rehvi muutub kõlbmatuks ammu enne seda, kui jõuab kuluda protektor.

Õhuauatud Seiberling veoauto- ja autobuseballoonis on sügavad ja laiad avad, mis on lõigatud kummiseinasse, lõpevad ainult $\frac{1}{16}$ tolli kaugusel sisekihist. Need auatud asendavad mittevajalikku kummit ja imevad ning pumpavad rehvi kahjulikku kuumust, ja ühtlasi vähendavad ning takistavad võimalikku rebenemist, mida põhjustab kummi hõõrumine vastu sõiduteed.

Kuumusel, mis tekib õhkjahutusega kummis, tarvitseb ainult tungida läbi $\frac{1}{16}$ ” seina selleks, et väljuda avade kaudu. Nii on avadel kaks otstarvet: 1) takistada rehvide kuumenemist ja 2) võimaldada väljapääsu liikumisel tekkinud kuumusel.

METALLITÖÖSTUS

A/S. M. Seiler

PÄRNU, RÄAMA T.
TELEFON 2-68

VALMISTAB:

Diiselmootoreid 25 kuni 120 hobusejõudu
Petroomootoreid 2 kuni 60 hobusejõudu
Rehepeksumasinaid 20 kuni 30" trumli laiuslega
Turbapresse ja köiest transportööre
Auto- ja käsipritse tuletõrjele
MASINATE JA AUTODE PARANDUA
Elektrikeevitamine

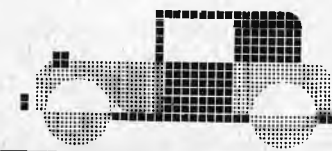
R. Stryck'i

mootoritehas

PÄRNU S,
Jannseni t. 40
Telefon 1-67

Paadi- ja tööstusmootorid

Autoremont - elektriseadmete ja aparaatide korrastamine



PÄRNU AUTOKOOL

pakub soodsaima võimaluse
autojuhtimise õppimiseks

Nõudke lähemaid andmeid

J. LAURITS

Pärnu, Kalevi t. 8, tel. 651

A/S **MOTO**

Kalevi 45, Pärnus. Tel.: äri 2-04, kontor 5-49

Autod, autoosad ja -tarbed, mootorrattad, kummid, õlid

AUTO-SERVICE

Tõstelift, bensiin, õlid, pesemine, määrimine, korrashoid. Oõvalve

Hommiku 2, raudteejaama vastas **Tel. 7-17**

Masinatööstus JOHN MADISON

PÄRNUS, AIDA T. 3. TELEFON 2-94

Ehitan diiselmootoreid 10-12 HJ ja pool-diiselmootoreid 16-18 HJ. Silindrite lihvimine erimasinal. Igasugused remonttööd
Voliline Ford autode ja Fordson traktorite müüja. Autogaraaž. Autoremont

Pärnumaa Autobuseliinide Aktsiaselts

„**SIDE**“

PÄRNUS, RIIA MAANTEE 27. TELEFON 188

Kuulsad HORCH akordeonid ja bajaanid

Laos alati saadaval suures valikus soolo- ja orkestripille

Esindus **O. VIEGANDT** Pärnus, Kalevi t. 24

ELEKTRI-, JALGRATTA- JA FOTOTARVETEÄRI

Kirjutusmaterjalid ● Kontori-, spordi- ja reisitarbed ● Lastemänguasjad ● Peennahatööd ● Jalgrattad jm.

TRÜKI- JA KÖITEKODA

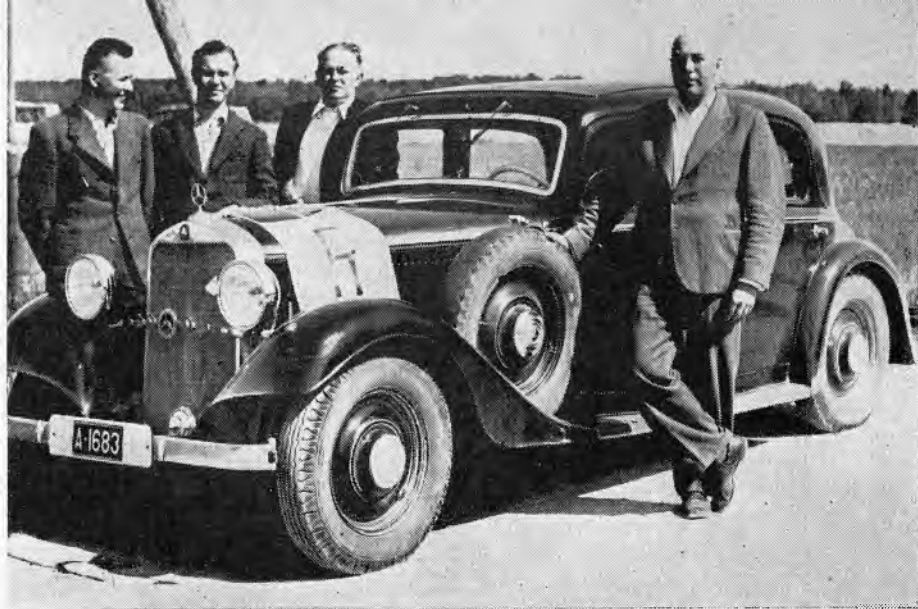
Vallavalitsuste formularid ja raamatud

RAAMATUKAUPLUS

„**KULTUUR**“

PÄRNU, KALEVI 29 TELEFON 3-97

EAK 172-km kiirusvõistlus



EESTI Autoklubi sportkomisjon korraldas 18. juunil kl. 10.00 EAK liikmete vahelise kiirusvõidusõidu autodele. Võidusõidutee üldpikkus oli 172,0 km, järgmise marsruudiga: Tallinn-Keila-Vasalemma-Kloostri-Audevälja-Valgeristi-Linnamäe-Rannaküla-Risti-Riisipere-Arudevaha-Tallinn. Start teostus Paldiski mnt. 7 km Tallinnast, kuna finiš oli Pärnu mnt. 14—15 km Tallinnast.

Osavõtvad autod olid jaotatud kuude eriklassi. Võrdlemisi pineva võistluse tehnilised tulemused on alljärgnevad:

Üldvõitjaks tuli T. Liiman (Ford „Lincoln“, 4160 sm³) ajaga 2.3.35, saavutades keskmise tunni kiirusena 83,506 km ja tulles ühtlasi oma klassis (A-klassis — üle 3000 sm³) esikohale.

A-klassi teisele kohale tuli R. Niibo (Peugeot, 2140 sm³) 2.8.31 = 80,301 km/t. C-klassis (1500—2000 sm³) tuli esikohale R. Verncke (Citroën, 1910 cm³) 2.3.49 = 83,349 km/t. Teiseks tuli klubi kauaaegne võistleja ja võistlustel seni paljusid esikohti võitnud Juho Jeets (Mercedes-Benz, 1965 sm³) 2.21.44 = 72,813. Viimane pidi seekord leppima teise kohaga masinas ettetulnud viperuse tõttu.

C-klasslane O. Piilman (Fiat, 1090 sm³) pidi katkestama sõidu.

Kohtadele tulnuile on määratud terve rida auhindu, mille kätteandmine toimub neil päevil.

Soome Autoklubi külaskäik

Nagu me juba varem teatasime, saabuvad käesoleval suvel, 29. juulil, Eestisse meie venasrahva Soome autoklubilased. Soome autosportlased sõidavad Eestisse a/l. *Ariadne*'l kahekümnel autol ja peatuvad siin kuus-seitse päeva, olles teretunud külalisiks Eesti Autoklubile.

Juho Jeets (paremal) stardi ootel

Soomlaste Eestis viibimisel on Eesti Autoklubi poolt ette nähtud mitmed vastuvõtud ja pikem ringsõit kodumaa vaatamisvääsemates kohtades. Nii külastatakse 30. juulil Riikliku Põlevkivitööstust Kohtla-Järvel, kust sõidetakse edasi Narva-Jõesu, tutvudes ühtaegu Narva linna ajalooliste ehituste ja üritustega. Narvast siirduetakse 31. juulil Tartu ja sealt 1. juulil Valka.

Valgast külalised jätkavad oma huvimatka üle piiri Lätti, kus nad Läti Autoklubi külalistena viibivad kuni 6. augustini. Lättist saabuvad Soome autosportlased tagasi Eestisse Laatre piiripunkti kaudu, peatudes ühe päeva Pärnus, et tutvuda ka sealse kuurordieluga. Pärnust sõidetakse Tallinna, kust vennasrahva autosportlased alustavad 10. augustil tagasisõitu oma kodumaale.

Lennupäev mootorrataste ja lennukite võistlusega

Eesti Aeroklubi ja Eesti Mootorsportklubi ühiskorraldusel peeti 11. juunil Tallinnas Ülemiste lennuväljakul mootorsporti võistlusi, kus esmakordselt võistlesid omavahel ka lennukid ja mootorratturid.

Mootorrataste võistlusele järgnes uue kodumaa ehitatud PTO tüüpi mootorlennuki võimete näitamine ltn. Kriiski poolt ja purilennudemonstratsioon G. Buschmanilt. Lõpuks järgnes võistlus mootorrataste ja lennukite vahel.

Ajakirja „Auto“ 1939. a. preemia saajate nimistu ilmub „Auto“ nr. 6 (25. VII 1939. a.).

EAK kiirusvõistluse võistlejaid ja kaasasõitjaid. Vasakult esimene starter J. Kalpus ja teine spordijuht A. Brutus



Eesti kolme-päeva-sõit

Välismaiste võistluste eeskujul peeti meil 27., 28. ja 29. mail kaitseliidu Tallinna maleva kergejõudivisjoni korraldusel ja Eesti Mootorspordiklubi kaaskorraldusel esimene nn. Eesti kolme-päeva-sõit — täpsus- ja vastupidavusvõistlus — autodele ja mootorratastele. Võistluse start ja finiš oli Tallinnas, kuna 1224-km pikkune võistlustee läbis kõiki mandril asetsevaid maakonnalinnu. (Võistluse kirjeldus on meil toodud teisel.)

Kõik võistlusest osavõtavad sõidukid olid liigitatud kahte gruppi (I — mootorrattad; II — autod) ja grupid omakorda klassidesse. Võistluse tehnilised tulemused olid järgmised:

Kolme-päeva-sõidu üldvõitjaks tuli mootorrattur J. Tomson (*BMW*), kes omandas peaaühinnad. Parimaks võistlejaks-autosõitjaks osutus E. Unter (*Ford*). Klubide parimaks meeskonnaks tuli Eesti Mootorspordiklubi meeskond koosseisus: J. Tomson, A. Raidna ja Lembit Paap. Kaitseliidu maleva parimaks meeskonnaks tunnustati Tallinna maleva meeskond koosseisus: H. Perten ja V. Salmre, kuna maakondade parimaks meeskonnaks osutus Harjumaa meeskond (L. Paap, J. Tomson ja A. Raidna).

Kuldmärgi saavutasid: autode A-klassis (kuni 1500 sm³): H. Perten (*DKW*) 1000 p.; V. Salmre (*Hanomag*) 1000 p. B-klassis (üle 1500 sm³): E. Unter (*Ford*) 1000 p., Eesti Autoklubi liige R. Verncke (*Citroën*) 1000 p. ja A. Raidna (*Adler*) 1000 p.

Mootorrataste C-klassis: J. Tomson (*BMW*) 1000 p., O. Veldeman (*Rudge*) 1000 p. B-klassis A. Männik (*NSU*) 950 p.

Hõbemärgi saavutas A. Rütman (*New-Imperial*) 930 p.

Pronksmärgi saavutas autode A-klassis A. Voolma (*Peugeot*) 910 p.

Võistluste kolme-päeva etapid läbisid üldse 22 võistlejat, kellest aga 5 võistlejat välja langes.

Uus Eesti rekord rattasõidus

11. juunil Tallinnas Kadrioru ringteel korraldatud jalgrattasõiduvõistlustel püstitas C-klassis 5-km distantsil uue Eesti rekordi sõitja Jansen ajaga 8 min. 03,2 sek.

Eesti Moto-Klubi tähesõidu üldvõitjaks

A. Mumme

Eesti Moto-Klubi korraldusel 22. juunil peetud IX tähesõit autodele ja mootorratastele kujunes võrdlemisi osavõturohkeks. Sõiduks oli üles antud 48 osavõtjat Tallinnast, Pärnust, Rakverest, Viljandist ja Tartust. Raskete teolude tõttu lõpetas



Nii võistlesid mootorrattad ja lennukid

ainult 21 võistlejat. Tähesõidu lähtepunktideks olid Tallinn (244,9 km), Tartu (243,3 km), Rakvere (233,8 km), Viljandi (243,1 km) ja Pärnu (252,2 km). Lõpp-punktiks oli kõigile Pärnu.

Kahes grupis (seniorid ja juniorid) toimunud tähesõidul tuli üldvõitjaks pärnulanlane A. Mumme (*Austin*-autol), kes saavutas maksimaalse punktide arvu — 1000 p. A. Mumme omandas seega riigivanema, Eesti Autoklubi ja a/s. Puhk ja Pojad rändauhinnad ning Narva linna ja üldvõitja rahalise auhinna.

(V. järg lk. 159)



Vulkaniseerimistööstus

• GRAND VULKAN •

TALLINNAS, VANA VIRU 13, KÕNETRAAT 476-78

- TÄIUSLIK SISSESEADE
- KIIRE TELLIMISTE TÄITMINE
- TARVITUSEL ESMAJÄRGULINE VÄLISMAA MATERJAL
- GARANTEERIMINE, ET MEIE VULKANISEERIMISTÖÖD PEAVAD VASTU KUMMI ELUEA LÕPUNI

Automatka
jäädvustamiseks
kasutage



kitsasfilme: **Isopan F**
Isopan ISS
Agfacolor

kitsasfilmi kaameraid: **Movex 8**
Movex 30

Kitsasfilmi projektoreid: **Movector 8**
Movector Record
Movector Iso 16
Movector Super 16

„Nädal Pildis“

ilmub 1939. aastal suurendatud kujul

●
„NÄDAL PILDIS“ on sisukamaid, pildirikkamaid ja trüki-
tehniliselt täiuslikumaid ajakirju Eestis. Ta huvitavad pildi-
montaažid käsitlevad kõiki tähtsamaid päevasündmusi
kodu- kui ka välismaal

●
„Nädal Pildis“ ilmub kaks korda kuus ja maksab tellides: aastas kr. 5.—,
poolaastas kr. 2.50, üksiknumber 25 senti. Tellimisi võtavad vastu kõik postiasutused



Neeger Wilson tõrjub tagasi õlifirma kontorisse sissetungijaid raudteeltslasi

Õli- sõda

PIKALDASEKS veninud kodusõja järele Lõuna- ja Põhja-riikide vahel oli Ameerika vasesestunud ja majandusellu tekkinud täiuslik kaos ja seisak.

Arvukad väikesed metsatööstused ja puuvillaketrused, milliseid leidis eriti rohkesti peamiselt looduslike jõuallikate — koskede — piirkonnas, seisid täiesti kasutamata või olid koguni hävitatud. Suured laadad lõunas, kus peamiselt kaubeldi Põhjariikide töödussaadustega, olid välja surnud ja unustatud.

Palju töötavatest kätest oli sõjas hukkunud ja enamikku tapatalguilt tagasipöörnuist ei huvitanud tööduse ning farmielu ühetoonilisus pärast seiklusküllast sõdurielu. Esiplaanile astusid seiklusjanulised, ettevõtliku vaimuga mehed, kes propageerisid õnne ja rikkuse otsimist kaugelt läänest.

Nii Põhja- kui ka Lõunariigid nägid pärast verist sõda kurba rahu endid hõlmamas. Vaenu lõppedes tuldi mõlemal poolel arusaamisele, et kogu Ameerika töödus, mille ülesehitamiseks oli kulunud sajandeid, osutus täiesti segipaisatuks ja hävitatuks. Kaasaegsed majandustegelased pidasid uue moodsa tööduse uuestisünni väljavõtteid lähemas tulevikus vähesteks. Prohvetid, kes endid küllaldaselt tugevaina tundsid teissugusteks ennustusteks, suruti kõrvale kui ideelised lobisejad või pettusele meelitajad spekulandid.

Nafta, mis mõningad aastad hiljem nii kaubandusliku kui ka poliitilise võimu aluseks kujunes ning tänapäeva Ameerika majanduselus määratut osa etendab ja maa rahvuslikule uuestisünnile suuri teeneid osutas, polnud oma võimsust veel näidanud. Masinad ja rafineerimisaparatuurid toorõli ümbertöötamiseks polnud veel leiutatud. Praktilise ja selge kombineerimisvõimetega mehed polnud veel suutnud maailmale näidata, millist suurt osa „kuraditõrv“ etendab rahvaste ühiskondlikus ja poliitilises tulevikus.

Tolleaegsete sündmuste ajalugu, kui „vedela kulla“ väärus sai teatavaks laiematele hulkadele, kõlab niisama draamatiliselt nagu lugu kullapalavikust Clondyke'i kullaväljakutel. Uue töödusala tekkimisvõimalus meelitas juure õnnelikke ja spekulante, kes lootsid heade teenimisvõimaluste tõttu kiiret rikastumist.

Pennsylvania põlismetsadesse ja seni asustamata aladele kerkis uusi linnakesi nagu seeni vihma järele, mil-

liste primitiivseil sillutamata tänavail voolas lõpmatu õli- ja muda-segu, mistõttu liikumine oli võimalik vaid kõrgetes kummisaabastes. Selliste linnakeste arhitektuurilise koosseisu moodustasid plankudest kokkulöödud sarad, kus elasid nood äravalitud, kellele suure võiduloosina rüppe langes nagu nõiakütkest vabastatud õlisoonest suuri varandusi. Need tagametsade linnakeste tõusikud otsisid endi jõukuse väljendusteks väliseid efekte, mis seisid kallihinnaliste mööblite ja majapidamistarvete hankimises tsiviliseeritud maailmast. Erilist lugupidamist osutati kalleile plüüsmööbleile, mis muutus suurima luksuse ja mugavuse sümboliks.

Ehtis ühiskondlik linnacelu oli sellises igast maailmakaa-rest kokkukuhjunud inimmassis võõras ja arenematu, sotsiaalne hoolekanne tundmatu ning seltskondlik elu algeline. Seevastu oldi eriti vastutulelik uustulnukaile, kes aina voolasid neisse nagunii juba ülerahvastatud linnakesesse.

Sellist lavapilti pakkus Ameerika majanduslik ja poliitiline elu kahele noorele ärimehel, kes olid endile sihiks seadnud õlikaubanduse stabiliseerimise ja nüüd Pennsylvania õliälale astusid.

Byron D. Benson ja major Robert E. Hopkins olid veidi teissugused kui tavalised õnnelikkud, keda nii palju leidis toleaeagsete õliproduutsentide ridades. Nende sihiks oli üles ehitada soliidset äri, kusjuures aachnus üleöö rikastuda ja end kaalumatu spekulatsioonidesse paisata asus nende ärilistest sihtidest ja tõekspidamistest kaugel. Enne kodusõda olid nad koos asutanud väikese metsatööstuse ja sõja alates siirdunud vabatahtlikult väeteenistusse. Sõja lõppedes otsustasid nad taas siirduda oma endisele tööalale, mille tulemuseks oli hea palgimetsa ja saeveski omandamine Pennsylvania külakese Enterprise'i lähedal. Kasvava õlitööduse paljulubavad võimalused meelitasid ka Bensonit ja Hopkinsit, kuid ei põhjutanud nende harrastuse muutumist hasardiiks. Nad tundsid ehitusmaterjali tootmist ja turustamist ning otsustasid selle valida teerajajaks õli juure.

Paljud raiskasid oma vähesed kapitalid vaid ühele puur-
augule ja laostusid, paljud teised investeerisid oma maasse, kust polnud leitud tilkagi õli.

Seitseteist kuiva puurauku Pennsylvania põlismetsas, mõne km kaugusel Titusville'ist, märkisid väikese õliühingu kuutkümmet järgnevat võimsat õlikaevu, millest hiljem kujunes täiuslikem ja võimsaim õlitootja kogu Ameerikas. Nood seitseteist ebaõnnestumist kuulusid Byron'i ja Hopkins'i ettevõttele *The Enterprises Oil and Lumber Company*.

Selliste tagajärgede juures oli metsamaterjali äri loomulikult märksa tulusam kui õli tootmine. Hoolimata neist seitseteistkümnest äpardusest oli noortel kapitalistidel siiski usku edaspidisesse edusse. Kuna kasutatud puuraugud vaid kuivasid, tootis saeveski usinasti palkidest tarbepuid ja viimaste hea turustamisvõimalus tagas kahele kompanjonile õliotsinguiks vajalised säästsummad.

Viie aasta jooksul olid nad omandanud juba küllaldasid kogemusi õlitootmise alal, milleni nad jõudsid vaid tänu saeveskile, ja otsustasid nüüd oma ärilise tegevuse suunata õlile. 1870. a. nad ühinesid noore advokaadi David McKelvy'ga, kes senini oli korraldanud nende seaduslikke asju, ja uus firma võttis nimeks „D. McKelvy & Company”. Omandati uusi maa-alasid, puuriti hästitootvaid õlikaevusid ja võidi vaadata paljutootavasse tulevikku.

Neil algpäevil toorõli tootmise riisiko ei lõppenud veel õli kättesaamisega maapinnast. Hinnad olid kõikumavad, transport ebamääraselt kulukas, suuremate tagavarade soetamine võimatu ja sageli läks õli transportil kaduma. Pealegi olid laevatamise võimalused puudulikud või jälle õli eest maksetav hind ei suutnud katta veokulusid turustamiskohani.

Üldist olukorda halvendas ka rafineerimistehaste ja raudteeühingute liitumine, mille tagajärjeks oli veo- ja übertöötamishindade tõus ebanormaalselt kõrgele. Olukord oli selline, mis pani McKelvy & Co tõsiselt mõtlema. Odav ja sõltumatu vahend õli saatmiseks tarvitajaskonnale oli möödapääsematu vajalik, kui taheti üldse mõelda turu laiendamisele. Vedu maanteedel ei tulnud nende kõlbmatuse tõttu üldse küsimusse, välja arvatud vaid lühematel kaugustel. Ainukese pääseteena nähti vaid rippumatut torustikku. Esimeseks katseks sel alal ehitati juba 1865. a. Titusville'i maa-alal 6,4 km pikkune torustik, mille läbilaskevõime ulatus kuni 60 vaadini päevas. Loomulikult ei võinud sellisel lühikesel jupil olla mingisugust majanduslikku tähtsust, kuid kohalikud transportitegelased nägid selles oma äri kahjustajat ja kiskusid torustiku öösel üles.

Üheksa aastat hiljem dr. Hostetter, kelle „Koduarst” rippus iga farmiköögi seinal, ehitas juba ulatuslikuma torustiku Millerstownist Pittsburgi rafineerimistehasteni. Selle kolmetollilise torustiku läbilaskevõime päevas ulatus juba 3500 vaadini. See oli väljas kohalikkude transportijate riigist, küll nägi selles aja oma kontrolli kaotamist õli transportis kohalik raudteeühing. Kuna torustik läbis teatud kohas raudtee sillalust, siis saadeti sinna öösel vedur, mis tugevate kettide abil rebis üles hulga torustikku. Mõne aja pärast rentis D. McKelvy & Co sama torustiku selle seniselt omanikult Columbia Conduit Co-lt. Nad ei kavatse nudki enam torustikku raudteest läbi ehitada, vaid selle asemel püstitasid suured õlitankid kummalegi poole raudteed ja vedasid õli ühest tankist teise raudteed ületava maantee kaudu. Isegi sellise ebamäärase transpordi puhul tuli torustiku süsteemiline vedu raudteetranspordist märksa odavam.

Mainitud torustiku omandas koos Pittsburgi rafineerimistehasega *Standard Oil Company*, mistõttu D. McKelvy & Co oli sunnitud oma õlile andma teise suuna. Firma ostis ranniku suunas kulgeva torustiku, millega Henry Harley oli kavatse nud õli juhtida Brady-Bendist otse Philadelphiasse või Baltimore'i. Kapitali puudusel ja raudteeseltside vastuseimisel jäi torustik ehitamata, kuid idee, ehitada torustik otse mereni, ootas teostajaid. 1878. a. õnnestus D. McKelvy'l kaasa

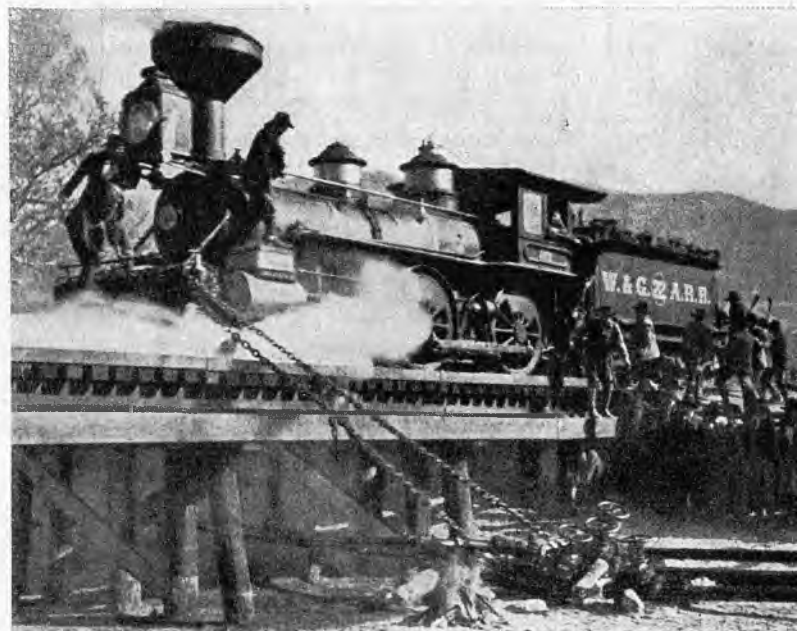


Kallaletung õlitorustiku kohaleasetajatele. Nagu meie pildil näeme, on nii mõnigi tööline pidanud jätma oma elu

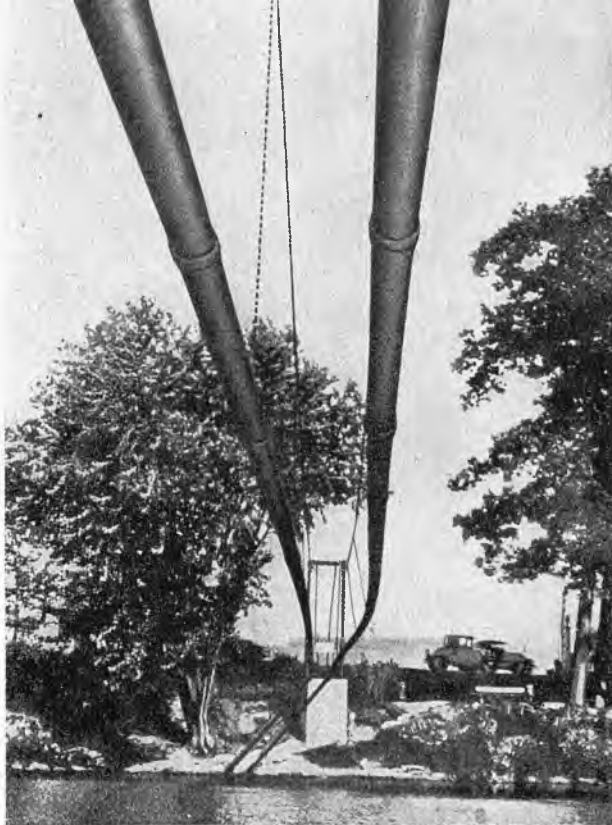
tõmmata grupp rahamehi ja asutada *The Tide Water Pipe Line Company, Ltd*, mis ca 500 000-dollarilise kassakapitaliga ehitas kiiresti kasvavalt Bradfordi õliväljakult torustiku Williamsporti. Nimi „Tide-Water” (tõusev vesi) pidi tähistama torustiku ehitajate ideed juhtida õli otse mereni, Kokkuleppel *Reading Railroad* raudteeseltsiga, mis investeeris ka osa kapitali tähendatud torustiku ehitamiseks, valgus õli Williamsportist raudteel Philadelphiasse või New Yorki.

Selle suuridee liigjulget teostamist on võib-olla praegu raske taibata, millal õlijuhtmed sadade kilomeetrite pikkuselt siirduvad üle mägede ja orgude, alt jõesängide ja läbi kuivade kõrbede. *Tide-Water*'i projekti teostamiseni oli ehitatud vaid lühemaulatuslikke torustikke, maksimaalse pikkusega kuni 65 km, ei ühtki sellest, millega oleks kavatsetud saata õli üle 2600 jala kõrguse loodusliku takistuse, mille moodustasid Allegheni mäed. Ennustusi ebaõnnestumiseks oli külluses, asjahuvilisi vastaseid veel enam, kuid McKelvy'l ja kaaslastel oli küllaldast usku ettevõtte õnnestumisse.

Esimesed labidatäied kaevati külmal talvel, millal mäestikku kattis 5 jala paksune lumekord ja temperatuur oli tublisti alla nulli. Tekkis kahtlus sellise torustiku ehitamisvõimalikkuses, kuna peale tehniliste probleemide raske la-



Moment Paramount'i filmist „High, Wide and Handsome”. Pildil näeme raudteeseltsi veduri abil õlitorustikke üles kiskumas kohal, kus õlitorustik läheb raudtee alt läbi



Tide Water'i õlitorustik, mis läbib Fishing Creek'i Bloomsburgi juures Pennsylvanias

hendatavuse puudusid ka igasugused kogemused sellise suur-
töö alal.

Konstruksiooni füüsilised takistused oleksid kohutanud vähema eneseusaldusega mehi kui seda olid McKelvy ja Benson. Torustiku esimese projekteeritud osa pikkus oli veidi üle 169 km ja läbis metsikut, mäestikulist, metsastunud maa-ala, kaugel inimasulatelt ja raudteest.

Kavade kohaselt tuli esmakordselt kasutusele kuue-
tolliline toru, kuna siiani olj tarvitatud vaid kolmetollilist. Samuti tekitas raskusi tööriistade hankimine sellise torustiku ehitamiseks, sest need tuli veel konstrueerida. Õli torustikus ühtlase surve all hoidmiseks oli samuti vajalik konstrueerida erilised pumbad, kuna seni kasutatud ei vastanud nõuetele.

Tagasivaates on tähelepanuvääriv märkida, kuivõrd palju tänu võlgneb tänapäeva õlitööstus oma algupäralt esimese Tide-Water'i õlitorustiku ehitajaile.

Maa-ala omandamine torustiku ehitamiseks tekitas samuti suuri raskusi, kuna tolleaegsed raudteeühingud püüdsid ise omandada vastavaid maatükke või ajasid hinnad kunstlikult kallimaks kui seda oli maa väärtus. Farmerid soovisid kart-
sid toru lõhkemisvõimalust ja ei lubanud selle möödumist elamute lähedusest. Suure teovõimsuse ja usuga sellise suur-
idee teostamisvõimalikkusse õnnestus siiski kõrvaldada kõik takistused ja 28. mail 1879. a., pärast esimese torustikuosa valmimist, käivitati Williamsportis pumbad. Kohal-
viibijad ootasid põnevas vaikuses õli saabumist, mis jäi aga seekord siiski tulemata. Siis märgiti torustikus ebanormaalselt survet, ja kontrollimisel selgus, et teadmata kelle poolt oli mitmesugustesse torujatkudesse asetatud kolme jala pikkune puutükk, seitse-jalane köis ja ligi 40 kg kive. Õnneks see viimane sabotaažikatse ei tekitanud mainimisväärseid kahju-
sid. Järgneva kolmekümne kuue tunni jooksul oli torustik korrastatud ja õli võis takistamatult voolata esimese etapi õlitankidesse.

Tide-Water'i õlitorustiku esimese lüli ehitamine üle Alleg-
heni mäestiku Bradfordist Williamsporti on omaette luule-

looks Ameerika tööstuslikes saavutusi. Torustik esindas uut ja tähtsat osa õlitööstuse arengus ja võimaldas õlisaaduste kättetoimetamist tarvitajaskonnale kiiremal ning odavamal kui seda oleks lubanud ükski teine unelm. Samuti moodustas ta ka monumendi kolonel Drake'ile, esimesele õlipioneerile maailmas, kes ehitas esimese õlitorustiku ja aitas oma ideega murda raudtee kähgustavat mõju õlitööstuse arengule.

10 000-vaadiline kogus toorõli võis iga päev katta ligi 110-km vahemaad, mille eest hoolitsesid iga 44 km järele ehitatud 70 HJ masinatega varustatud pumbamajad, mis hoidsid õli vastava surve all ja kontrollisid liikumiskiirust. Tänapäevalgi vajatakse õli torustikusüsteemilises edasitoimetamises iga 48 km kohta ühte pumbamaja.

Võimatu oli tehtud võimalikuks ja „vedel kuld“ voolas takistamatult üle kõrgete mägede ja läbi tühjade kõrbede. Lekkivad vaadid tigduna venivail veovoordel ja raudteeseltsid ebanormaalselt kõrgete prahihindadega kuulusid sellest hetkest alates õlitranspordi minevikku. Majanduslikult odavam ja mõjukam tee õli läkitamiseks tarvitajaskonnale oli saavutatud. Õlitranspordi prahihinnad Bradfordi õliväljakult New Yorki langesid 23. juunil 1879. a. 8,50 dollarilt 0,30 dollarile vaadilt. Pealesurutud prahihindade alandamine raudteel ei jätnud mõjutamata ka üldist tööstuse ning kaubanduse kiiret arenemist.

Algas õli võidukäigu ajastu, mis tegi võimalikuks motoriseeritud liiklemise maal ja merel ning millele ai-
nuükski tänu võlgneb ka praegusaegne õhuliiklus.

Toorõli torustiku kaudu transporteerimise idee hinnatakse kõrgelt ka tänapäeval, kuigi selle teostamine õigustatult kuulub varase pioneeriajastu esimeseks suursaavutuseks. Tide-Water'i õliühing oli esimeseks, kes toorõli torustikusüsteemilisele transpordile suurt tähelepanu osutas ja üle viiekümneaastase pioneeritöö järele Bradfordi õliväljakul on saavutanud ülemaailmse hinnaga ja kuulsuse. Tide-Water'i kontrollile allub iga samm nii toorõli kui ka rafineerimissaaduste produktsioonis. Asetatuina Ameerika ranniku strateegilisematesse kohtadesse Avon'i (Kalifornias),



Pildil näeme Tide-Water'i suurettevõtte peakontori hoonet (keskel)

Drumright'i (Oklahomas) ja Bayonne'i (New Jersey's) rahuldavad tema suured rafineerimistehased kogu Ameerika ja laialdase välisturu suuri nõudmisi.

Tide-Water'ile kuulub praegu üle 100 000 aakri parimaid õlivälju, mille õlikaevude tootmisvõimet hinnatakse üle 20 miljoni vaadi aastas. Toorõli tagavaratankide mahutus ulatub kuni 25 918 000 ja rafineeritud produktide jaoks kuni 7 925 100 vaadini. Üle 4405 km pikkune õlitorustik ja 2 561 raudteetransporditanki varustavad kontinentaalala müügipunkte, kuna 44 suurt tanklaeva 1 377 000-vaadilise mahutusega ristlevad seitsmel maailmamerele ja varustavad 56 riiki maailmas saadustega, milledest tuntuimad on Veedol-mootorõlid ja määrde ning Tydol-tööstusõlid ja Tydol-bensiin.

Eesti Moto-Klubi tähesõidu... (Lk. 154 järg)

Muud tehnilised tulemused olid:

Senioride grupp. Senioride grupi võitjaks tuli K. Rinaldo (DKW-auto) — 920 p. Mootorrattad kuni 350 sm³: 1. E. Pärtelpoeg (DKW) 789 p. Autod kuni 1000 sm³: 1. H. Perten (DKW) 840 p.

Junioride grupp. Grupi parimaks osutus A. Must (DKW-auto) 920 p. Mootorrattad kuni 250 sm³: 1. H. Tamm (DKW) 838 p.; kuni 350 sm³: 1. F. Kaldma (New-Imperial) 711 p., 2. A. Männik (NSU) 271 p.; kuni 500 sm³: 1. E. Senkel (TWN) 847 p.; külgvankritest tuli esimeseks A. Pajos (Rudge) 901 p. Autode klassis — kuni 1000 sm³: 1. V. Puskar (Singer) 860 p.; üle 1000 sm³: 1. E. Kuusk (Opel) 860 p. ja 2. V. Sade (Fiat) 740 punkti.

Riigi ringhäälingu klubidevahelise rändauhinna võitis Eesti Moto-Klubi, kuna Eesti Moto-Klubi osakondadevahelise rändauhinna võitis teiskordselt klubi Pärnu osakond.

Mugavaim ajaviitekoht
igale automatkajale on

SUVEKASIINO

Pärnus, Meripuiestee



Muusika

Tants

Kabaree

Kui tahate hoida kokku, tarvitage

SEIBERLING

maailmakuulsa ameerika vabriku
autokumme,
mis on eriti kohased
raskeveoks

Kui Teie ei kuulu veel SEIBERLING kummide laialdasse tarvitajaskonda, nõudke teateid nende ületamatu kvaliteedi kohta igalt SEIBERLING tarvitajalt



Esindus ja ladu:

A. SELLING & Ko

Vene tän. 11

Telef. 470-22

Tallinn

Istuge korraks ise uue prantsuse

PEUGEOT

sõiduauto rooli taha ja proovige seda masinat kõige halvematel teedel. Katsetage tema kiirendusvõimet, tema täiesti tõukekindlat ja imekerget rooli, tema haruldast teel-püsimist, ideaalset pehmet vetruvust ja eeskujulikku pidurdamist . . .



Tehke kindlaks saavutatud keskmist kiirust, veenduge vähimagi väsimustundemärgi puudumises Teie enda juures ja kontrollige bensiininäitajat . . .

Teie hinnang selle masina kohta on väärlikaks tunnustuseks
PEUGEOT autode kvaliteedile

Esindus: **Rud. Niibo**

Tallinn, Valli 4

Telefon 450-66

**IGAKS
TÖÖKS
GOODYEAR
ON
VÕIMAS**



GOODYEAR

asus esimesena valmistama veokitele hiigel-õhukumme, mis on nüüd leidnud igal pool tunnustust. See on võimaldanud ainulaadseid praktilisi kogemusi, mis tagab igasuguse töö jaoks suurima vastupidavusega kumme. Nii veavad

GOODYEAR

kummid üle terve maailma rohkem tonne kui ühegi teise vabriku kummid

Müügil Tallinnas, Narva mnt. 19
ETK harukontorites, tarvitajale- ja
majandusühinguis ja suuremates auto-
tarvete ärides

ETK autoosakond

EESTI MEHAANILISE PUUTOOSTUSE

AKTSIA SELTS

A. M. LUTHER

SAADUSTE MÜÜGIKOHAD:

TALLINNAS :

V. Posti 9, tel. 446-16
Pärnu mnt. 69, tel. 482-60

TARTUS:

E. W. Jürgens, Ülikooli 2, tel. 7-88

PÄRNUS :

A/S. Heinr. Puls, Kuninga 19, tel. 2-56
A/S. Jaak Puhk & Pojad, Pikk 6, tel. 1-90

VILJANDIS :

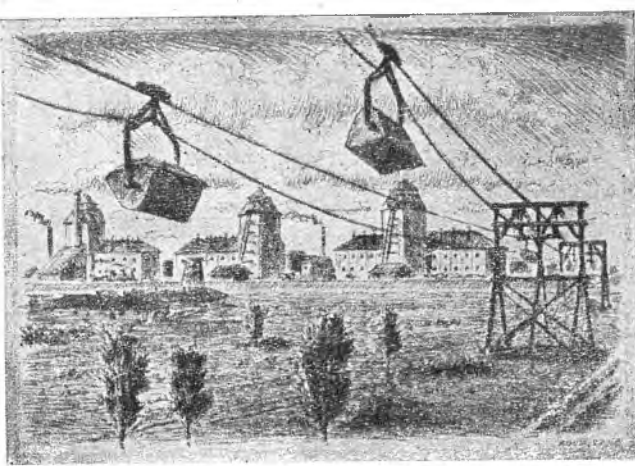
Eestimaa Põllumajanduse Kaubamaja
E. Wohrmann & Ko, Lossi 30, tel. 1-59

PETSERIS :

Paul Mägi & E. Nassar, Turupl. 16, tel. 1-15

VÖRUS :

Joh. Salveste, Jüri 24, tel. 1-32



Ölivabrikud Kohtla-Järvel

A/S.

Esimene Eesti Põlevkivitööstus

end. Riigi Põlevkivitööstus

Juhatus ja müügibüroo: Tallinn, Valli 4-3

Telegr.-aadr.: PEAPÕLEVKIVI

Telefonid: juhatus 450-62

üldine 450-85

arveosak. 474-76

Bensiin

Mootorpetrooleum

Mootornafta

Diiselnافتa

Kütteõli

BENSIINIAUTOMAADID TALLINNAS JA KOHTLA-JÄRVEL

Eesti Metsa- ja Tselluloosi A/ü.

Tallinn, Pärnu mnt. 10-6. Telefonid: 429-96, 430-61

ostab

sulfaatpuid

ja müüb kõrgekvaliteedilist

tselluloosi