



# Auto

MOOTORSPORDI AJAKIRI



**3/4**

1936

**DUNLOP**

Auto- ja mootorrattakummid on maailmakuulsu inglise kummivabriku kvaliteettoode.

**DUNLOP**

Kummid on võrratult vastupidavad igasuguste teeolude ja koormatuse juures.



**DUNLOP**

Kummid on alati suurimas valikus – mõõdetult ja tugevuselt.

**DUNLOP**

Kummid on müügil soodsa hinnaga.

**DUNLOP**

Kummid on müügil üle maa – linnades ja alevites.

AINUESINDAJA

**J. PUHK & POJAD**

TALLINNAS

PÕHJA PST. 21. TEL. 426-40  
ESTONIA PST. 27. TEL. 427-55

OSAKONNAD:

.....  
TARTUS  
PÄRNUS  
NARVAS  
VALGAS  
VILJANDIS  
PETSERIS  
RAKVERES  
ABJAS  
VÕHMAS  
PAIDES  
.....





# MOOTORSPORDI AJAKIRI

EESTI AUTOKLUBI HÄALEKANDJA

1 9 3 6

IX AASTAKÄIK

EESTI MOOTORSPORDI KLUBI

JA

EESTI MOTOKLUBI

TEATEID

N:o 3/4

<b>TOIMETUS:</b> EESTI AUTOKLUBI, TALLINN, HARJU 40 POSTKAST NR. 190 POSTI JOOKSEV ARVE NR. 570	<b>TEGEV- JA VASTUTAV TOIMETAJA:</b> <b>TEODOR POHLAK</b>	<b>VÄLJAANDJA:</b> EESTI AUTOKLUBI <b>TELLIMISHIND:</b> AASTAS KR. 5, POOLAASTAS 2.50 ÜKSIKNUMBER 75 SNT.
---	--	---

## SISU:

3 Eesti mootorspordi avavõistlust  
Uus jõuvankrite seadus (Intervjuu)  
8000 km Eesti Autoklubi lipu all  
Timuka maja  
Suverõõm . . .  
Prantsuse autotööstuse kriis  
Kindlus autosõidus  
Kuidas sõita, et võita?  
Raadio moodsas autos  
Uusi 1936. a. automudeleid  
Mis arvab jurist uuest jõuvankrite seadusest?  
Pommikindlad tulevikulinnad  
Maastikusõit mootorrattal  
Mootori häälestamine  
Mootorratta klappide korrastamine  
Jõuvankrite arv Eestis 1936. a.  
Juriidiline nurk  
Laiast maailmast  
Praktilisi nõuandeid  
Küsimusi ja vastuseid  
Sporditeateid



Grupp võistlejaid Hipodroomi võidusõidul 1. juunil. Vasemalt kolmas üldvõitja R. Lampinen, paremalt kolmas meie parim O. Veldeman

**K**ÄESOLEVA Eesti mootorspordi hooaja igavamaks ja peaaegu mõttetuks kujunenud võistlussõiduks oli mai lõpul Tallinnas Raudalu maanteel peetud kilomeetri sõit. See võistlus ei leidnud kuigi väärikat hinnangut nii mootorspordi-huvilise publiku poolt ja näis ka vähe „tõmbavat“ osavõtjaid endid. Vist viimasest tingituna niigi vähe huvipakkuv sõit venis tohutult aegaraiskavaks ja isegi vaatlusplatsilt eemalepeletavaks.

Ka oli otse valus jälgida seda „lendava kilomeetri“ mai „lendu“ ses mõttes, et võistluse korraldajaid näis vähe huvitavat rahvusvahelistest spordimäärustest kin-nipidamine. Korralikele sporti harrastavaile ja sporti juhtivaile organisatsioonile peaks aga selliste määruste osatähtsus enam kui selge olema. Kui aga nõutavat selgust ei jaksata omada, siis milleks üldse püüda olla rahvusvaheliste õigustega spordiorganisatsioon. Ainult kõlav nimi ei loo veel sporti, veel vähem aga spordi juhtkonda.

Sellest see juhtuski, et sõitjad, sedapuhku küll laisad stardis, olid siiski nobedad kui masinasse saadi elu sisse ja löid nii mõnegi uue Eesti rekordi, mis ei ole aga ametlikult tunnustatavad! Asjaomased seletavad, et selles olevat süüdi võistlustee, mis ei andvat välja rahvusvahelist mõõtu. Võinuks olla aga veel otsekohesem ja öelda, et oli küllalt ka teisi vääratusi.

Kui aga kogu süü on maetud spordimäärustele mittevastavasse sõiduteesse, siis milleks üldse korraldada säärasel sõiduteel võistlusi?

Mis puutub 24. mai võistlusesse, siis tänava polnud kaugeltki seda pinevust, mis varemalt. Läänud aastal oli võistluse huvitavamaks O. Veldemani ja Ed. Johansonini heitlus, kes võistlesid esimese koha pärast. Tänavu jäi Veldeman üks, kuna Johanson masinarikke tõttu sai sõita läbi ainult ühe otsa. Ka Veldemangi 1. a. tunni kiiruse 180 km vastu saavutas kõigest 171,84 km/t. Tagajärjekamad olid vaid J. Tomson ja külgvankriga masinal H. Perten, kes püstitasid uusi rekordeid, kuigi ametlikult mitte tunnustatavaid.

Autode klassis jäi väga kahvatu mulje J. Citro-nist, kes oma kuulsa nimega *Alfa Romeo*l näitas päeva tagasihoidlikumat ja isegi kartlikumat sõitu. Sel mehel pole veel täit sõidukindlust võistlustel, kuigi ta on treeningsõitudel palju tagajärjekam. Hoopis kindlamini püsis teel E. Günther oma *Fordiga*.

# 3

## Eesti Mootor- spordi hooaja avavõistlust

Kilomeetrisõidu üldtagajärjed on:

C klass (kuni 500 ccm).		sek.	km/t.
Sportmasinad:			
1. O. Veldeman <i>NSU</i>	20,95		171,84
B klass (kuni 350 ccm).			
Sportmasinad:			
1. V. Hennok <i>Royal Enfield</i>	26,2		137,4
2. G. Pusta <i>Norton</i>	28,5		126,31
A klass (kuni 250 ccm).			
Sportmasinad:			
1. J. Tomson <i>Rudge</i>	25,95		138,73
2. J. Suidt <i>Rudge</i>	30,55		117,84
end. rekord J. Tomsoni 137,4 km/t.			
Turismimasinad:			
1. G. Kuura <i>Rudge</i>	30,8		116,88
D klass (kuni 750 ccm).			
1. Lill <i>Harley Davidson</i>	32,55		110,6
F klass (külgvankritega kuni 600 ccm).			
1. H. Perten <i>Gillet</i>	28,8		125,00
endine rekord Glaudani 119,2 km/t.			
Autod A klass (turing).			
1. A. Citron <i>Alfa Romeo</i>	27,35		131,63
E. Günther <i>Ford</i>	29,05		123,95

### Uusi rekorde Hipodroomil. Väledad võistlejad ja laisad korraldajad

JUUNIL Eesti Mootorspordi Klubi poolt korraldatud võidusõit Tallinna Hipodroomil oli järjekordseks tõenduseks, et meie mootorrattasportlased on küllalt suutelised võistlema välismaa mootorsportlastega, vähemalt meie lähemate naabritega. Suur pealtvaatajate hulk — üle 7000 inimese — sel võistlusel tõendab vaid omakord, et *mootorsport on tunginud õige laialdaselt meie rahva sekka ja kipub varju jätma isegi meie senise populaarsema spordiala, jalgpalli.*

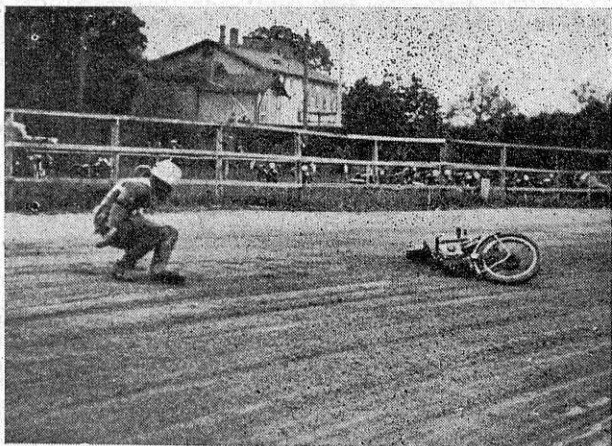
Kuna tänavusest Hipodroomi sõidust võtsid osa, peale meie oma paremate, veel soomlased ja lätlased, siis oli võistlus iseäranis pinev. Muidugi seisis peapinevus küsimuses, kas meie Veldemani õnnestub võita soomlast R. Lampineni või mitte. Hipodroomi sõit oluaks aga veelgi huviküllasem, kui võidurajal oleks nähtud ka meie „kihutajat“ Ed. Johansonini. Kuid nagu kuulda, olevat viimane ära peletatud juba treeningul, kuna tal polevat olnud korraldajate „luba“ oma masina eelprooviks.



1. juuni Hipodroomi võidusõit oli ka rikas uute, püstitatud rekordite poolest, milliseid oli tervelt 7, nendest 3 O. Veldemantilt.

Võidusõidu üldvõitjaks tuli, nagu oli oodatagi, soomlane R. Lampinen. Kui suure põnevusega oodati, et viimast lööb ehk meie seekordne parim O. Veldeman, siis osutus see arvamuse ekslikuks. *Veldeman võinuks võita soomlast Lampineni vaid viimase erakordse õnnetuse tõttu, muidu mitte.* Kui tuuakse ehk vastupidiseid väiteid, arvestades Veldemani ja Lampineni vahelist lühikest, ainult mõnemeetrilist vahemaad 10-ringilises sõidus, siis ei tohi unustada, et soomlasel oli Veldemani esilepääsu puhuks ka oma väike „tagavara“ olemas. See ei tähenda küll, et Veldeman kui sõitja on Lampinenist nõrgem, seda mitte. Põhjus ei seisa meestes, vaid masinates. Vaatamata sellele et nii Veldemani kui Lampineni masinad on silindrimahu poolest peaaegu võrdsed, soomlase oma ainult tsipa suurem, on Lampineni masin tervelt 60 kilo kergem, ka lühem ja seega kurvidel kergemini juhitav. Õieti oli Lampineni Norton, masin see, mis tõi võidu soomlastele, mitte Lampinen ise! Seda enam, et Veldeman on mitmeti taibukam sõitja, kuigi mitte niivõrd kihutaja kui Lampinen.

Võistluse pinevust aitas tublisti veel tõsta G. Pusta, J. Kapsi ja N. Lindorfi vaheline konkurents junioride B-klassis 10-ringilises sõidus. Neist langes aga Pusta kurvil kukkudes välja ja Kapsi tuli võitjaks täiesti teenitult.

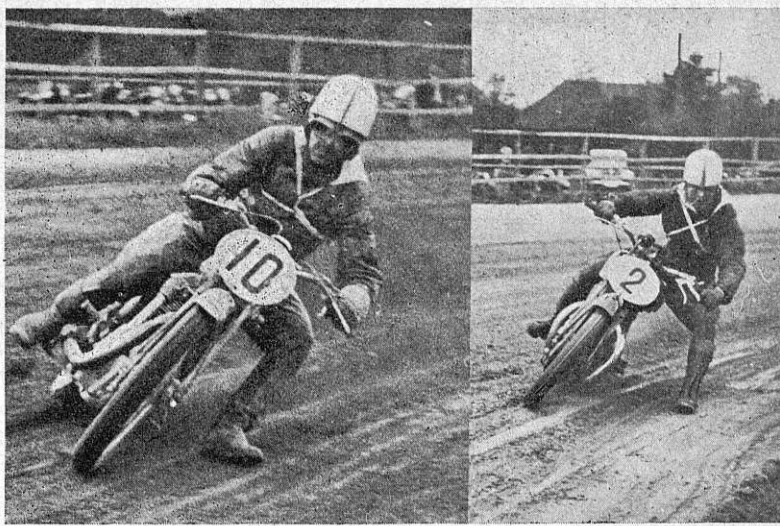


*J. Suidt on juba masinalt ära lennanud*

Pusta väljalangemine oli täiesti loomulik, sest et tema sõidu nõrkus seisabki õieti kurvitehnikas. Ja seekordne õnnelikult lõppenud õnnetus olgu Pustale hoiatuseks, et temal kui veel noorel sõitjal on liig vara riskida, iseäranis kurvidel. *Las võidavad teised, las võidab esiotsa masin — enda risk tuleb ajajooksul iseenesest, kui juba küllalt sõidetud ning leitud õige sõidukindlus!*

Võistluspäeva suurimaks üllatuseks oli kahtlemata külgvankritega mootorrataste klassis junior H. Perteni võit väikese 581 ccm Gillet'ga meister A. Vilberti üle, kel seniorina käsutada võimas 1200 ccm-mahuline Harley Davidson. Seda võitu ei saa pidada juhuseks, vaid ta näitab H. Perteni suurt kindlust külgvankriga sõiduki juhtimisel.

**S**EEKORDSE Hipodroomi võistluse nõrgemateks osutusid läti parim(!) J. Apsnieks, kelle sõiduvägevust oli tulnud küll tõstma terve rida Riia huvi-



*Kuidas keegi sõidab kurvil, oleneb n.ö. kurvitehnikast. Pildil näeme O. Veldemani (vasakul) ja J. Tomsoni kurvi võtmas*

reisijaid ja E. Hausenberg ning O. Harpe. Hausenberg'il tuleb vist veel palju harjutada, enne kui võib pidada soovitavaks tema osavõttu rahvusvahelise ulatusega võistlusist. Ei piisa siin vaid teatavast poosist publiku poole, mis oli sedapuhku õige märgatav, et „viga ja süü peitub masinas“. *Kui on masin, siis peab midagi olema ka masina sadulas!*

Etteande võistluseosas (handicap), kus tulid kohtadele järjekorras J. Tomson, J. Kapsi ja G. Kuura tahaks pisut noomida võistluse korraldajaid, et ka nemad püüaksid hoida paremat tempot. Oli otse piinlik oodata momenti, mil ka härrad korraldajad said stardivalmis.

Noomitust oleks vaja neile härradele ka auhindade suhtes. Säärase suure võistluse puhul, kus pealegi ei jäta palju soovida päevakassa, võinuks kergemini vääristada kohtadele tulnud võitjaid. Muidugi korraldajatel võivad ju olla oma kalkultatsioonid, kui võrd tuleb aga neid lugeda paikapidavaiks, on küsitav.

Võistluse lõpul korraldatud takistussõit oli huumoririkas ja täitis kuidagi mõeldud otstarbe.

Võistlustel juhtus ka kaks kergemat õnnetust. G. Pusta kukkus kurvi võttes nii õnnetult, et tuli toimetada haiglasse. Teiseks kukkujaks oli J. Suidt, kes pääsis kergemini.

Tehnilised tulemused Hipodroomil olid järgmised:

*10-ringiline võistlus.*

*C-klass senioridele:* 1. R. Lampinen (Norton) 6.30,0 = 102,04 km/t. 2. O. Veldeman (NSU) 6.31,0 = 101,78 km/t. 3. soomlane U. Keinänen (BSA) — 90,48 km/t. 4. lätlane J. Apsnieks (NSU) — 85,58 km/t.

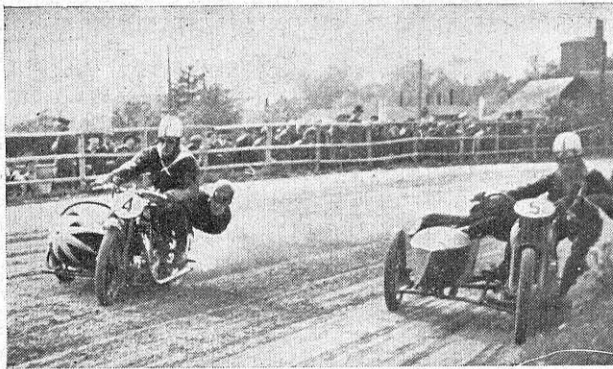
*B-klass senioridele:* 1. S. Somerkorpi (Norton) 7.22,0 = 90,04 km/t.

*B-klass junioridele:* 1. J. Kapsi (AJS) 8.11,6 = 80,95 km/t. 2. N. Lindorf (NSU) — 77,27 km/t. 3. E. Hausenberg (Victoria) — 63,07 km/t. (Viimane pääses kohale vaid seetõttu, et G. Pusta langes välja.)

*A-klass senioridele:* 1. J. Tomson (Rudge) 7.45,0 = 85,58 km/t.

*A-klass junioridele:* 1. G. Kuura (Rudge) 8.19,0 = 79,77 km/t. (Uus eesti rekord. 1935. a. saavutus oli:





H. Gerteni ja A. Wilberti duell külgvankritega mootorrattastel

aeg 8.21,8 = 79,30 km/t.) 2. K. Tamberg (AJS) — 71,60 km/t. 3. O. Harpe (NSU) — 71,36 k/mt.  
5-ringiline võistlus.

C-klass senioridele: 1. R. Lampinen 3.11,0 = 104,18 km/t. 2. O. Veldeman 3.14,4 = 102,36 km/t. (Uus rekord. Endine rekord oli Erich Tomsoni nimel ajaga 3.31,4 = 94,13 km/t.) 3. J. Apsnieks (NSU) 3.51,5 = 85,95 km/t. (J. Apsnieks tuli kohale ainult seetõttu, et U. Keinänen katkestas.)

B-klass senioridele: 1. S. Somerkarpi 3.46,0 = 88,04 km/t. (V. Hennok katkestas sõidu masinarikke tõttu.)

B-klass junioridele: 1. J. Kapsi 4.32,0 = 80,95 km/t. 2. N. Lindorf — 79,91 km/t. 3. E. Hausenberg — 67,59 km/t.

A-klass senioridele: 1. G. Tomson 3.05,0 = 86,51 km/t.

A-klass junioridele: 1. G. Kuura 4.13,6 = 78,46 km/t. 2. K. Tamberg 4.37,0 = 71,83 km/t. 3. A. Kinof (Triumph 174 ccm) — 66,11 km/t. (Väikese masina kohta hea saavutus.)

1-ringiline võistlus lendavast stardist.

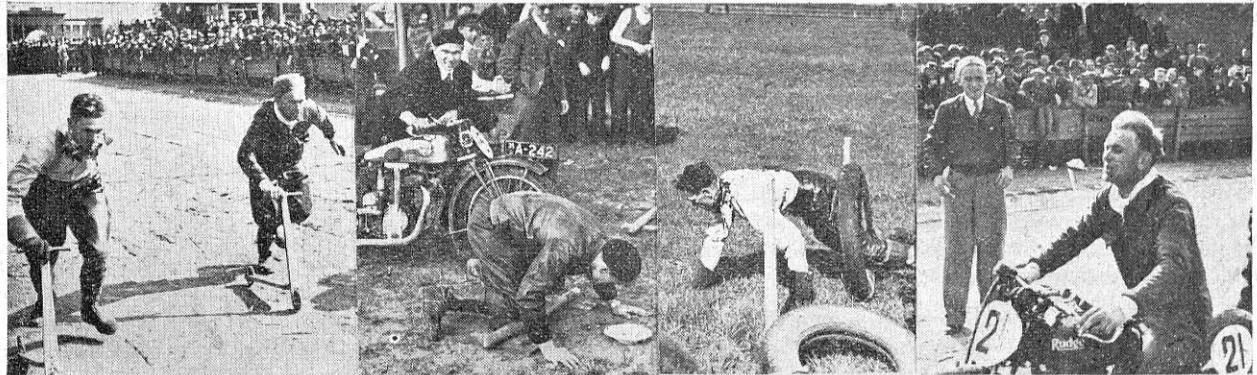
C-klass senioridele: 1. R. Lampinen 37,0 = 107,56 km/t. 2. O. Veldeman 37,8 = 105,78 km/t. (Uus rekord.) 3. U. Keinänen 42,0 = 94,75 km/t. 4. J. Apsnieks 43,0 = 92,55 km/t.

B-klass senioridele: 1. S. Somerkorpi 42,2 = 94,30 km/t.

B-klass junioridele: 1. J. Kapsi 47,2 = 84,62 km/t.

A-klass: 1. J. Tomson (sen. gr.) 43,2 = 92,55 km/t. (Uus rekord.) 2. G. Kuura (jun. gr.) — 84,31 km/t. (Uus junioride rekord.)

10-ringiline võistlus külgvankritega mootorrattastel: 1. H. Perten (Gillet 581 ccm) 8.06,0 = 81,86 km/t. (Uus rekord) 2. A. Wilbert (Harley Davidson 1200 ccm) 8.07,0 = 84,72 km/t. 3. E. Tamman (DKW 584 ccm) 9.04,6 = 73,15 km/t.



Huumoririkas takistussõit. Vasakult paremale: E. Hausenberg ja G. Kuura „masinal“, N. Lindorf putru söömas, E. Hausenberg on õnnelikult läbi kummi, G. Kuura lusikas munaga suus jõuab finiši

## 6. Eesti tähesõit boikoti tähe all

EESTI Moto-klubi ja Eesti Autoklubi ühisel korraldusel toimus pühapäeval 21. juunil 6. Eesti tähesõit autodele ja mootorrattastele. Vaatamata sellele et tunnustatavaid mootorsporti harrastavaid klubisid, Eesti Mootorspordi Klubi boikoteeris seda tähesõitu, võib viimast kõigiti kordaläinuks pidada. Ta oluks kahtlemata veelgi tagajärjekam, kui osavõtjate nimesitikus oleks seisnud ka boikoteeriva klubi lipu all võistlevaid mootorsportlasi.

Nagu eelmiste nii ka seekordse tähesõidu peamiseks eesmärgiks oli sõidukite vastupidavuse ja juhtide oskuse proovimine. Käesolev tähesõit erines seepoolest, et esmakordselt ei olnud masinate liigitamist võimsuse järele, vaid kõik osavõtjad sõidukid liigitati vastavalt rahvusvahelistele AIACR ja FICM spordimäärustele kolme klassi: I klass — soolomootorrattad, II — külgvankriga mootorrattad ja III — autod. Seniorid — A grupp; juniorid — B grupp.

Ametliku kokkuvõtte hinnangul tähesõidu üld-



Ove oma rivaali Lampineni seljataga (nr. 6) kasib end porist ja tolmust

võitjaks tuli tuntud mootorsportlane Heinrich King (jun. gr.), kes saavutas maksimaalse punktide arvu 1000, autol Austin 750 ccm<sup>3</sup>. Üldvõitjana H. King omas Riigivanema nimelise rändauhinna, tähesõidu rahalise auhinna 100 kr., firma a.-s. Kapsi ja Ko rahalise auhinna 100 kr. ja tähesõidu žetooni masina külge kinnitamiseks.

Senioride grupi üldvõitjaks tuli Erich Tomson (I kl.), kes saavutas 990 punkti mootorrattal Norton 350 ccm<sup>3</sup>. E. Tomson sai auhinnaks R. Tavasti rändauhinna, tähesõidu rahalise auhinna 75 kr. ja tähesõidu žetooni.

Junioride grupi üldvõitjaks tuli Harald Robach (B gr. I kl.), kes saavutas 982 punkti moo-



torratal *Velocette* 350 ccm Viimane sai Pärnu linna rändauhinna, tähesõidu rahalise auhinna 50 kr. ja žetooni.

Soolomootorrataste kl. tulid kohtadele:

A grupp — seniorid: 1) Ed. Johanson, 973 p., *Triumpf* 343 ccm 2) Rud. Hanja, 875 p., *DKW* 250 ccm

B grupp — juniorid: 1. auhinna saavad võrd-selt: Konst. Siiberg, 964 p., *Velocette* 350 ccm ja Alf. Toming, 964 p., *AJS* 350 ccm 2) Edmund Senkel, 964 p., *FN* 350 ccm 3) Erich Rosenfeldt 937 p., *Velocette* 350 ccm ja 4) Karl Rinaldo 937 p., *Victoria* 350 ccm

Külgvankri mootorrataste klassis:

B grupp — juniorid: 1) Valter Beck, 960 p., *Indian* 750 ccm

Autode klassis:

A grupp — seniorid: 1) Joh. Schwarz, 550 p., *Adler* 1000 ccm

B grupp — juniorid: 1) Meeta Tepp, 970 p., *Austin* 1125 ccm 2) Herb. Bormann, 970 p., *Austin*

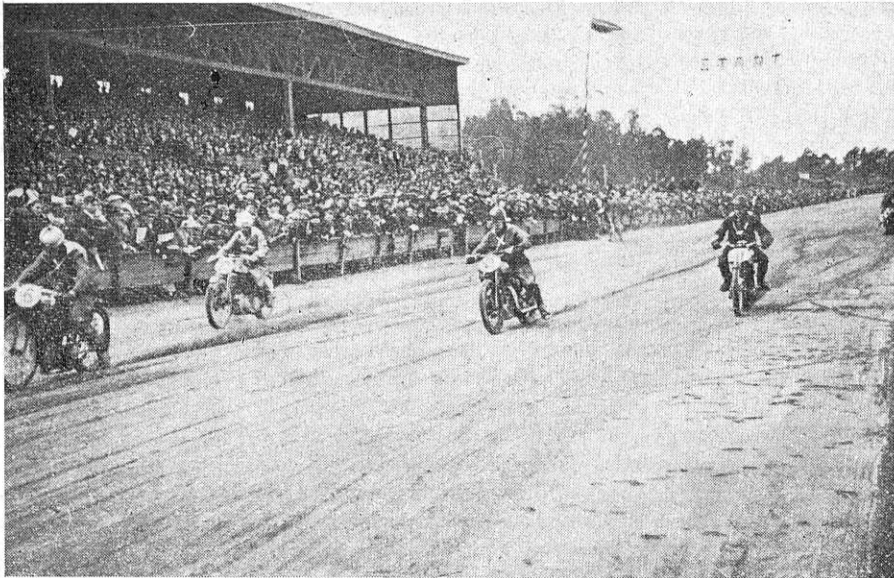
750 ccm 3) Rich. Naerimaa, 960 p. *Austin* 750 ccm<sup>3</sup>. Esimeseks tulnud Meeta Tepp võitis seega tähesõidu daamide rändauhinna, firma a.-s. Kapsi ja Ko rahalise auhinna 50 kr. ja tähesõidu žetooni masina külge kinnitamiseks (jäävvalt).

Peale kohtadele tulnute määrati auhinnad veel järgmistele sõitjatele:

K.-l. Tallinna maleva üksiku eskadroni rändauhinna kõige vähem kaotuspunkte saanud kaitseliidu mootorratta rühma sõitjale: Igor Kapsile, kes saavutas 919 punkti mootorrattal *AIS*, 350 ccm ja tema daamsootsiusele pr. Leida Kapsile kullasepp Viikmanni poolt annetatud eriauhind.

Firma a.-s. „Lafermei“ eriauhind sõitjale, kes kõige väiksemavõimelise mootoriga sõites saavutas kõige rohkem võidupunkte ja soodustusi samavõimeliste hulgas: August-Georg Kinofile, kes saavutas 300 punkti mootorrattal *Triumph*, 175 ccm, B gr. I kl.

Proua Brandmanni eriauhind — prl. Natalje Kullile, kes saavutas 890 punkti mootorrattal *NSU* 250 ccm, B gr. I kl.



Seniorid R. Lampinen, O. Veldeman, J. Apsnieks ja U. Keinänen lahkuvad stardist. Kõige eel üldvõtja R. Lampinen

## AUTOPARANDUS-

MEHAANIKA-TÖÖKODA  
Tallinn, Narva maantee 24.

*Korras- ja parandab:*

igasuguseid jõuvankreid, mootorrattaid, mootoreid, traktoreid, rehepeksumasinaid, põllutööriistu, dünamoid, nende osi jne.

IGASUGU METALLIDE TREIMINE.

Soovi korral sõidame maale kohapeal korras- ja remonte tegema.

TOO ASJATUNDLIK. KIIRE. TÄIE VASTUTUSEGA. 30-AASTANE KOGEMUS. HINNAD MÕÕDUKAD.

# Uus jõuvankrite seadus,

Intervjuu

## tema hüved ja pahed

DEKREEDI korras maksma pandud uus jõuvankrite seadus viib meie liiklemisasjanduse mittemeti sootuks uutele alustele. Seadus üksnes ei muuda maksunorme jõuvankritelt, vaid seab üles ka üldisema ulatuse ja tähtsusega uusi suundi meie autoasjanduse arenguks. Nende alusel edaspidi keelatakse teatavat liiki sõidukeil üldse liikumine. Samal ajal hakatakse ka teostama valjemat järelevalvet sõidukijuhtide üle. Selleks esijoones on suurendatud järelevalve personaali. Kuna seniajani sõidumääruste rikkumise eest jõuvankri juhti karistas ainult kohus, ning kõige viimasemal aegadel ka politseiprefekt, laiendatakse nüüd seda õigust mitmesugustele teedeasjanduse ametmeestele, alustades Teedeministeeriumi maanteede valitsuse direktoriga ja lõpetades harilike teemeistritega.

Ometi sellase suure tähtsusega seadust, nagu seda on uus jõuvankrite dekreet, meie avalikus arvamises seni pole võetud üksikasjalikuma diskussiooni alla. Ühes sellega pole ka teada, kuidas suhtuvad uude seadusse need ringkonnad, keda seadus kõige lähemalt puudutab. Tekkinud lünga täitmisele asub siin ainsana „Auto“. Et kõige selgemini kajastada meeleolusid ja seisukohti uue seaduse suhtes, küsitlesime mitte üksnes neid, kes seisid lähedal seaduse koostamisele, vaid ka nende ringkondade esindajaid, keda seadus kõige rohkem puudutab — kas siis hästi või halvasti.

### Maanteede valitsuse direktor dipl. ins. M. Grasberg

oma isikliku seisukoha esitamisel püsis arvamise juures, et uus seadus mõjub meie liiklemisasjandusele ja maa motoriseerimisele ainult hästi. „Uue seaduse väljatöötamine ja maksmapanemine oli möödapääsematu“, ütleb dir. Gras-

berg. „Nii nagu jõuvankrite arv viimaste aastatega tugevasti on suurenenud, nii ka endine seadus nõudis täiendamist. Endine seadus oli puudulik, seaduses leidus tühi- kuid ning seadus ise laialipaisatuna mitmesse „Riigi Teatajasse“ valmistas käsitlemisel raskusi.

Arvan, et kellelgi poleks põhjust uue seaduse normide üle nurisemiseks, kui ta asja tahab võtta erapooletult. Näiteks uus seadus keelab täiskummidega jõuvankrite tarvitamise. Esialgu nad teatud ajani võivad veel liikuda, kuid hiljem hakkab keeld maksma täies ulatuses. Sellane keeld, õieti öeldes, oleks tulnud juba varem maksma panna. Täiskummidega sõidukid lõhuvad teesid kõige rohkem, ka sõit nendel on ebamugav ning need sõidukid mujal on juba ammugi kolikambrisse saadetud.

Ei ole ka palju nuriseda veoautode maksumäärade muutmise üle. Veoautode tarvitamine levib järjekindlalt, need sõidukid oma raskete koormatega lõhuvad teesid ja sildu kõige rohkem ning ühes sellega suurenevad teede korrashoiukulud. Pole nüüd midagi loomulikumat kui veoautode uued maksumäärad, mille juures maksu suurus niiöelda koorma raskuse alusel kindlaks määratakse.

Seni olid täiesti maksustamata need jõuvankrid, mis kütteinena ei tarvitanud bensiini. Teised autod maksavad bensiinihinnaga koos suuri summasid teedekapitali heaks, kuid diiselmootoriga autod, millede arv Eestis viimaste aastatega üsna jõudsalt kasvanud, olid sellesest kaudselt maksustamisest täiesti vabad. On aga loomulik, et ükski jõuvanker ei saa maksustamisel olla eesõigustatud seisukorras. Diiselaautosid uus eriline maks ei koorma. Võiks koguni öelda, et rohkete vedude juures nende tarvitamine kütteinena kulude poolest kujuneb siiski odavamaks.

Uus seadus õige tagasihoidlikult maksustas jõuvankreid ka Punase Risti heaks esmaabi korraldamiseks. Vaevalt kellelgi siin midagi on vastu rääkida. Maksust laekub 4000—5000 krooni aastas, ja sellega on võimalik juba mõndagi ette võtta.

SIIS veel mitmesuguseid uuendusi: Kui omanik müüs oma auto, ja sellejuures polnud enne tasunud jõuvankri maksu, jäi see sageli hoopis saamata, kui müüja hiljem oskas maksu tasumisest kõrvale põigelda, sest seadus masina uut omanikku ei teinud endise omaniku vanade võlgade eest vastutavaks. Nüüd uue korra juures jõuvankri uus omanik vastutab ka varem tasumata jäänud maksude eest. See iseenesest ei too mingeid sekeldusi. Teiste sõnadega — *isik, kes ostab pruugitud jõuvankri, kontrolligu ja hoolitsegu selle eest, et endine omanik õiendaks maksud juba enne müügilepingu allakirjutamist.*

Uus seadus viib uuele alusele ka välismaalt sissesõitnud autode maksustamise. See toimub välismaa eeskujul ning võib turismi liikumisele ainult elustavalt mõjuda. Ühtlasi on nüüd võimalik vastastikuse kokkuleppe alusel välismaa autosid maksust vabastada.

Tuleb ka täiesti loomulikuks ja õigustatuks pidada karmimaid nõudeid jõuvankri juhiks saamisel. Nii juhid, kes tegutsevad massilise inimveoga, peavad nüüd läbi tegema erilised psühhotehnilised katsed. Sellest on reisijate julgeolekule palju kasu loota. Mujal riikides ja osaliselt ka Eestis mõne ettevõtte ja ametasutuse juures on sellane korraldus juba ammu teostatud. Oma tähelepanekute põhjal võin väita, et Teedeministeeriumi autojuhtidest kõik need, kes psühhotehnilistel katsetel vastuvõetavaiks on tunnistatud, viimseni on kõik head juhid.

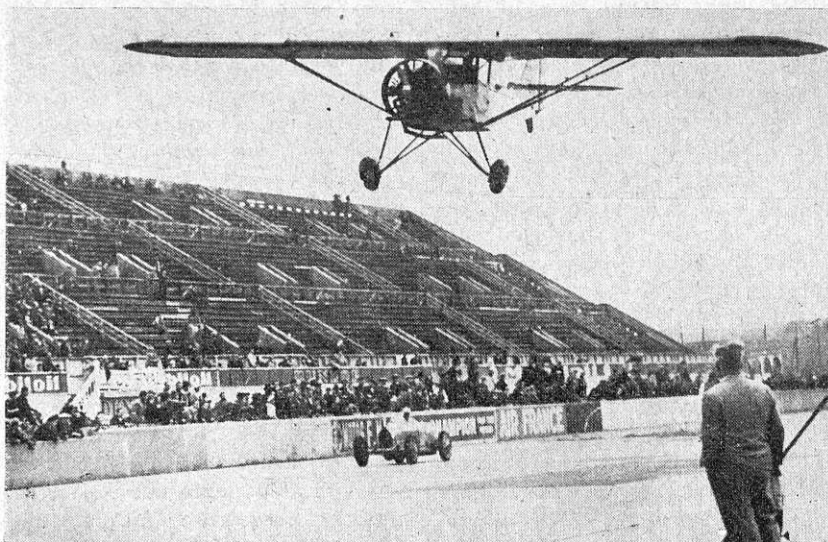


Vana seaduse juures oli imelik tühik, mille tõttu niioelda oli võimatu mootorratta sõitu õppida. Mootorratast ei tohtinud usaldada isiku kätte, kellel puudus juhiluba. Sattus politsei sõiduharjutusele peale, kuigi harjutus toimus vilunud ja kutsetunnistusega isiku juhatusel, politseil oli võimalus harjutajat loata sõidu pärast vastutusele võtta. Nüüd sellane tühik seaduses kaotatakse. Mootorratta juhtimist harjutussõidul võib nüüdsest peale usaldada ka isiku kätte, kellel puudub juhtimisluuba. Kuid harjutajaga peab kaasas sõitma juhiloaga isik, kes siis ühtlasi on vastutav kõigi vääratuste eest.

Et teemeistritel ja teistel järelevalvet teostavil ametnikel ühtlasi õigus jääb jõuvankrite juhte mitmesuguste vääratuste ja sõidumääruste rikkumise eest rahatrahviga karistada, on ka täiesti loomulik. Kohe süüpaigal määratud karistus on kõige mõjuvam ning selles mõttes suudetakse ka määruste vastu eksijat korraks kutsuda. Praegu karistab ainult kohus. Politsei koostab protokollid, ja see sageli jõuab alles mitme kuu möödumisel kohtusse. Ja tihti karistused koostatakse. Nii võib tekkida olukord, kus inimene ei hangi isegi juhiluba. Talle koostatakse küll terve hulk protokolle, kuid ta endamisi kalkuleerib, et karistused niikuinii koostatakse, et on ikka odavam maksta viis või kümme krooni trahvi kui hakata juhiluba hankima. Meie teemeistrid oma üldteadmiste tasemelt pole kaugeltki ebaintelligentsed inimesed, nii et langevad ära etteheited, nagu oleks karistamise võimalus antud inimestele, kes selleks ei sobi.“

### Õ.-Ü. „Mootori“ juhatuse esimees A. Kerem:

**M**UIDUGI, Teedeministerium uue seaduse makspanemise- ga on tahtnud taotleda head, kuid tegelikult on see pisut teisiti välja kujunenud. Kuigi uus seadus mitmes osas endisega võrreldes toob paremusi, mulle kajastub tema juures see tüüpiline puudus: seadus pole saanud läbi elada avalikku diskussiooni, seadus on koostatud niioelda laua taga, ja selle tõttu on seadusse sattunud asju, mis pole sugugi vajalikud. Näiteks milleks on see vajalik, et autobuse- liini omanik peab Teedeministeriu- mile teatama, kui palju ja kellele ta on andnud p r i i p i l e t e i d? See on küll enam-vähem tähtsusetü



*Pariisi Monthlery' võidusõidurajal oli hiljuti võistlus lennuki ja prantsuse võidusõitjatori m-me Rose Itier' (Adler-autol) vahel. Võitis lennuk*

piyasi, kuid milleks asja teha nii keeruliseks!

Ja üldse autobuste kohta esitatud nõuetega on liiale mindud. Kui autobus raudtee sihtjaama jõudmisega on hilinevad, peab liini omanik sõitjatele piletid välja maksma. Kuid arvestades meie teeolusid, mis paiguti kaugeltki pole eeskujulikud, samuti arvestades ka kõiki võimalikke õnnetusi, sellane nõudmine on ikka liigne. Kui isegi raudteel, kus rongid ometi liiguvad mööda raudroopaid, hilinevad eest keegi ei vastuta, kuidas siis saab hilinevad eest vastutada liinipidaja, kelle sõiduk sageli peab rummuni pöörlema! Välismaal, kus teedeolud ometi kõigiti eeskujulikud, minu teadmises liinipidajatele sääraseid tülikaid nõudmisi pole esitatud.

Et diiselmootoriga varustatud autodele nüüd maks sisse seati, seda pean ma täiesti loomulikuks.

Ma loobun siin seaduse üksikasjalikust arutlemisest. Võiks ainult märkida, et seaduse koostamisel siiski omajagu arvestati liinipidajate ja jõuvankrite omanike seisukohti ja selletõttu seadus mitmeti võttis teise ilme, kui see talle algul oli antud. Kuid neid seisukohti oleks tulnud rohkem arvestada, siis seadus oleks muutunud ka elulähedasemaks. Uue seaduse puudusi ja hüvesid on nüüd veel raske välja noppida. Palju oleneb sellest, milliseks kujuneb seaduse teostamine. Ja kui tekib ka nurinat ja arusaamatusi, siis jääb veel üle lootus, et seadust lähemas tulevikus parandatakse ja sellejuures juba ära

kuulatakse vajalike ringkondade arvamisest.“

### Veoäri omanik Ed. Poola:

**K**UI kõnelda uue seaduse tegelik-kest tulemusist, siis need osaliselt on juba käes. Ja nimelt veohindade kallinemisega. Sest olukorra juures, kus jõuvankrite mak- su 100% võrra suurendatud, on täiesti loomulik, et ka veoärid peavad veohindu kõrgendama, kui nad tahavad omadega välja tulla. Kuid ka siin jõuvankrite omanikud on mitmeti raskesse olukorda asetatud. Mitmesuguste ettevõtete ja asutustega on sõlmitud pikema aja peale veolepingud. Need sageli on hangitud vähempakkumise korras võimalikult odavasti, ja nüüd, kus uus seadus tugevasti suurendab maksusid, jõuvankri omanikul sellaste lepingute täitmiselt pole enam midagi teenida.

Varem oli nii, et kui saime kusa- gilt odava töö, koormasime masina pisut üle. Selle tagajärjel pole veel meie ettevõttes ega ka mujal õnnetusi juhtunud, sest igaüks tunneb ju oma masina võimeid. Kuid nüüd kandejõu ametlikud normid on küll kuidagi ebasobivad. Kummide laiuse järele ometi ei saa masina kandejõudu kindlaks määrata. Mõni kitsas kumm talub hulga rohkem kui lai kumm. Kui ainult arvestatakse kummide laiust, nagu praegu küll näib, siis pole midagi lihtsamat, kui lase kandejõu kindlaksmääramisel kummi pooleldi tühjaks, et see tunduks võimalikult laiana... Nii aga ometi ei saa selgitada masina tõelist kandejõudu.

See iseenesest pole hea, et meil uute seaduste koostamisel ei kuulata nende arvamusi ja seisukohti, keda seadus kõige otsesemalt puudutab. Nii sellegi seaduse juures. Algul siin kavatseti jõuvankritelt võtta endisest 200% kõrgemat maksu, kuid siis saime asjast teada ja läksime Majandusministri juure. Ja käigul oli õnneks tagajärgi.

Minule isiklikult on jäänud mulje, et uues seaduses kõige vähem on arvestatud just veoärisid ja veoautode omanikke. Teistelt, isegi autobustelt, võetakse maksu tühikaalu järele, kuid meie peame maksma ka koorma eest. Võib olla, häda seisab ka selles, et veoautode omanikud pole omavahel kuigi hästi organiseeritud ning selletõttu seaduse koostamisel nad ei saanud oma soove kuigi edukalt kaitsta ja esitada. Nii ei kutsutud meie esindajaid ka komisjoni, kus seadust koostati ja arutati.

Et nüüdsest peale iga teemeister autosõitjat võib karistada, seda mina küll õigeks ei pea. Siin on võim antud mitte küllaldaselt asjatundlike ja mitte vastavalt haritud inimestele. Eksimuste eest karistamine peaks ikkagi olema ainult kohtu ülesanne. Liiatigi nüüd on karistamise võimalus ka prefektidel. Seega süütegude selgitamine ja karistamine on muutunud vähe aega nõudvaks toiminguks, mille tõttu pole mingit vajadust karistamise ja järelevalve võimaluste laiendamiseks.

Täiskummidega sõidukid uue seaduse põhjal kuuluvad kõrgema maksu alla. Selle vastu pole mul midagi eriti öelda, sest see uuenõud ei tulnud ootamatult. Siiski vast oleks tehtud õigemini, kui täiskummidega sõidukite eluiga veel oleks pikendatud, kuna paljudel jõuvankrite omanikel selliseid kumme suuremal määral tagavaraks.

See aga on päris hea mõte, et enam igäuhte ei lasta rooli taha. Inimestelt tuleb tõesti nõuda suuremat praktikat ja põhjalikumaid kogemusi, enne kui nende kätte võib usaldada inimeste ja väärtuste vedu.

Isiklikult ja koos kõigi veoäride omanikega pean aga rõhutama, et nüüd uue seadusega teenimisvõimalused, mis niigi olid vähesed, viiakse otse miinimumini. Nagu omal ajal laiatati taksoautode ostmisega, nüüd igamees mahutab

oma kapitali veoautosse. Tuleks piirata ka veoautode arvu, nagu seda tehti taksoautodega. Praegu puuduvad igasugused piirid. Kuna teenistus on vähene, inimesed pankroteeruvad ega suuda küllaldaselt hoolitseda masina korrashoiu eest, mille tagajärjeks omakorda on aga rasked ja sagedased liiklemisõnnetused.“

### L. Paap, Eesti Mootorspordi Klubi juhatuse liige, vandadvokaat:

SELLE seadusega on nii, et kiita teda ei saa, aga ka laitmise peab loobuma. Ja neid kiitjaid on vist küll vähe, kuna uue seadusega tõsteti jõuvankrite maksu, mis rohkem kui midagi muud uues seaduses annab põhjust nurisemiseks. Nii mootorrattastelt suureneb maks 35—40%. Näiteks möödunud aastal maksin oma mootorratta pealt kr. 16.80, kuid nüüd tuleb juba kr. 22 maksta.

Muidugi selline maksu suuremine otseselt veel ei pidurda meie mootorspordi arengut, ja poleks ka midagi viga, kui suurendatud maksunormidest saadav raha kasutatakse otstarbekalt. Aga just siin peitubki nurisemiseks põhjust andev „aga“. Linnatänavad meil paiguti on võimatus seisukorras, kuid kõrgendatud maksust saadavad summad lähevad niisama linnakassasse. Milleks — see pole maksjale teada.

Üsna mõttetuna tundub ka see maks, mida ühe krooni suuruses nüüd hakatakse võtma igalt jõuvankrilt Punase Risti esmaabipunktide heaks. Milliseid esmaabipunkte selle krooniga ikka suudetakse asutada! Kui abi tahetakse tõeliselt kättesaadavaks teha, tuleks küll iga ohtliku kurvi juure esmaabipunkt asutada. Aga see on samahästi võimatu kui mõttetu. Praegugi minu teades Tallinn-Narva vahel peaks leiduma kolm sellast esmaabipunkti. Kuid olen isiklikult sageli seda maad sõitnud, pole aga veel tähele pannud, kus need punktid asuvad, nagu pole ma ka kellelki kuulnud, et mõnel juhul nendest punktidest mõnel auto- või tsiklimehel kasu oleks olnud.

Siis annab nurisemiseks põhjust veel iga-aastane sõiduki numbri vahetamine. Jällegi tuleb maksta! Linn teenib numbri pealt 200—300% ning iga-aastane numbri vahetamine kujuneb linnale vaid sisetulekuks, sest vanade numbri-

tega tüsami seni nimetamisväärses ulatuses ette pole tulnud.

Aga et nüüd iga härra ja teemeister hakkab autosõitjaid karistama, see küll ei passi. Õigem oleks teemeistritele endile pisut rohkem peale käia, et nad teede eest korralikumalt hoolitseksid! Nüüd aga viimaks kujuneb nii, et kui maale sõidad, iga kolmas vastutuleja sind võib karistada. Kuna aga teemeistrid oma hariduselt sageli on üsnagi väikesed härrad, ei saaks nendele ikka kohtuniku õigusi anda.

Iseenesest pole see aga paha, kui karistatakse administratiivkorras. Kuid sellejuures olgu juba eeltingimuseks, et karistus tulegu kohe. Nüüd vahest möödub mitu kuud sündmusest, mille pärast tullakse protokoll koostama. Võimatu on siis sellase ajavahemiku järele mäletada, kas ma sel ja sel kuupäeval näiteks Piritas teel sõitsin kiiremini kui see on lubatud.“

### Eesti Autoklubi president Zimmermann:

NAGU juba üldiselt teada, tõusis uus jõuvankrite registreerimismaks veoautodelt ja nende järelvankritelt umbes 100%, kuna jõuvankrid, mille mootorikütteks ei ole bensiin, maksustati 30, 18 ja 13 krooniga iga kandejõu ja tühikaalu 100 kilogrammilt. See täiesti uus maksunorm ei näe aga ette jõuvankreid, milliste mootorikütteks on puusöögaas või mis liiguvad elektrijõul. Nii on siin ka selles osas tekkinud tühik seaduses ja maksunormid ei haara kõiki liikumiselolevaid ning liiklemisvõimelisi jõuvankreid.

Seaduse kokkuseadjad on ka mõnes seaduse osas talitanud mitmeti ebaloogiliselt. Nii näit. § 7. p. a. näeb ette sõiduautode maksunormi kr. 30.— igalt 100 kg tühikaalult, s. o. neilt sõiduautodelt, mis ei liigu bensiiniküttega, autobustelt aga kr. 18.— igalt 100 kg tühikaalult. See maksumäär on eriti sõiduautode kohta ebaõige, kui arvestada kasvõi seda, et sõiduautode liikumine on ümmarguselt  $\frac{1}{10}$  autobuse aastastest läbisõidetud km arvust. Näiteks, kui üks autobus sõidab aastas umbes 80—100 000 km, siis sõiduauto sama aja jooksul kõige enam 6—10 000 km. Maksu on aga sõiduautole määratud ligemale 100% enam kui autobusele. See ei lase end millegagi seletada, pealegi kus meil puuduvad üldse sõiduautod toorli-



mootorigega ja vaevalt juhtub, et sõiduautode omanikud hakkavad tarvitama automootorites petrooleumi.

Täiesti uudsus on ühekroonine maks igalt jõuvankrilt Punase Risti heaks, esmaabipunktide sisseseadmiseks. Minule isiklikult tundub see esmaabipunktide maks täiesti mõttetu.

Seadusega nõutakse, et kõik jõuvankrid, mis veavad inimesi, peavad olema varustatud teatud arstimate ja muu esmaabivahenditega, muidugi selleks, et õnnetusjuhtumite puhul oleks kohe käepärast kõige tarvilikumad esmaabivahendid. See seadus ei laiene küll otsest eraautodele, kuid iga korralik autoomanik hoolitseb juba ise, ilma sunduseta selle eest, et sõidukis oleks ka vastav varustus õnnetusjuhtudeks.

Küsime nüüd, milleks siis need kavatsesid esmaabipunktid? Kas selleks, et abistada mõnd purjus päi kraavi sõitnud talumeest? Juhtub ju ka sääraseid õnnetusi õige sageli. Kuid siis tuleks ka iga talumehe vankri peale määrata vastav kroonike.

Avameelselt öeldes, mina ei usu ka, et selle maksu näol saadud

summast jätkub korraliku esmaabipunktide võrgu loomiseks. Arvan, et esmaabi andmine punktides on mõeldud raskemate liiklemisõnnetuste juhtumiteks. Kuid, kas ei teki siin küsimus, milline koht teatud maantee ääres on see kõige õigem esmaabipunkti asupaigaks. Tihedama esmaabivõrgu asutamine osutuks kahtlemata meile ülejõukäivaks, kuid mis kasu on aga säära-  
raste punktides, kui need asuvad õnnetuspaigast kümnete kilomeetrite kaugusel. Õnnetused ei juhtu sugugi reeglipäraselt ainult teatud kohtades, vaid ükskord siin, teinekord hoopis mujal.

Edasi võiks veel märkida, et kõigilt jõuvankrite seaduses § 6—8 ja 16 ettenähtud registr. maksudelt, mis pole õiendatud ettenähtud tähtaegadel, nõutakse sisse ühes põhimaksuga 2% viivitusraha, s.o. 24% aastas! Säärane „karistus“ tundub rohkem küll lisamaksuna kui viivitusrahana.

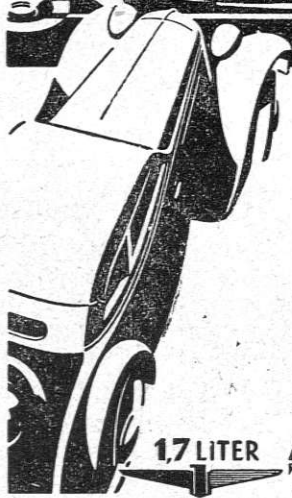
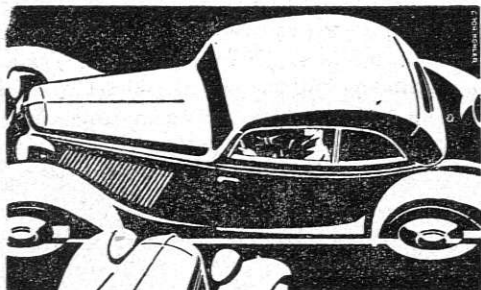
Samuti täiesti uudisena on uue jõuvankrite seadusega pandud maksma administratiivsed karistused määratud. Viimasega karistamise õigus on antud ka „teemeistritele“ ja „pargivahtidele“.

Usun, et teemeistritele säärase kohtuniku õiguse andmine ei ole küllalt läbikaalutud samm. Meil ei ole veel „teemeistrite“ instituuti olemas ja praegused teemeistrid ei kuulu õieti mingisugusesse ametkonda, vaid nende ametikohus võrdub umbes külakümnikule oma piirkonnas, aga viimastel puudub õigus administratiivsete karistuste määramiseks.

Oleks vist küllalt, kui „teemeistrid“ liiklemismääruste rikkumiste puhul teeksid süüdlaste kohta vaid ettekande kasvõi teedeinseneridele, kes siis koostaksid protokollid, kuulaksid ka süüdlase üle ja alles siis, kui on tõesti olemas süüteoalused märgid, määraksid karistuse.

Nüüd aga on vähese haridusega teemeistrid viidud oma karistusõigustes ühele astmele diplomeeritud inseneridega ja ametivande andnud politseinikkudega.

Kokkuvõetult leian, et uus jõuvankrite seadus on mitmeti sihitud maksukoormatise ja trahvide kõrgendamisele, kuid sisaldab sealjuures mitmeid olulisi suuremaid või vähemaid konarlusi, millele parandamisele tuleks asuda õige peatselt — mida varem, seda parem.“



**TUTVUGE  
TEMAGA  
LAHEMALT** !

1,7 LITER

**ADLER  
TRUMPF**

1937. a. mudel

**ADLER TRUMPF**

KOHALE JÕUDNUD

See erk, sportlik, kõikide mugavustega varustatud, nüüd juha viiendat aastat täiendatud ja viimistletud auto on nüüd erilisel meeldiv väärtuse ja ruumikuse poolest

**N.S.U. MOOTORRATTAD**

Ei leidu N.S.U. sõitjat, kes oma masinat ei kiidaks. Eestis on üle 100 rahuldatud N.S.U. sõitja — seda tänu selle masina kõrgele kvaliteedile ja hästi läbimõeldud konstruktsioonile

**A/S. TORMOLEN & Co**

TALLINN, RAEKOJA PL. 17.

TELEFON 428-06



Mošee, mille minareti (torni) rõdult  
mullad kutsuvad rahvast palvele

# 8000 km Eesti Autoklubi lipu all

NAGÜ juba varem teatatud, võttis Eesti Auto-Klubi liige ja spordikomisjoni tegelasi tööstur hr. P. Sacharov koos oma äsja laulatatud abikaasaga ette pikema autoture Vana-Euroopa romantilisemasse ossa — Balkani poolsaarele, kust ta alles neil päevil tagasi jõudis. Jutustades meile oma reisist, hr. Sacharov mainib järgmist:

„Läbinud naaberriigid Läti ja Leedu, viis truu „Opel“ meid läbi Poola ja Poola koridori — Saksamaa — Tšehhoslovakkia — Austria — Jugoslaavia — Itaalia — Austria — Saksamaa ja sealt laevaga Stettini kaudu kodumaale, armsasse Tallinna. Üldse kestis reis 40 päeva; tollipunkte läbisin 34 korda. Vaatamata viimaste rohkele arvule, tolliformaliteet ja sellest olenevad toimingud vähimatki tülinat ei valmistanud — tänu Auto-Klubi carnet-dokumendile, mis klubide rahvusvahelise liidulepingu tõttu omab kõikjal vajalikku autoriteeti.

Kuna maad ja rahvad kuni Balkanini varemaist reisidest enamvähem tuttavad, koondasin kogu oma huvi peamiselt reisisihile — Jugoslaaviale, tutvustades siiski abikaasat teekonnal siin ja seal juhtuva vaatamis- ja tutvumisväärsusega, niipalju kui see teda huvitas ja oli piiratud aja tõttu võimalik. Suurema osa ajast veetsime Jugoslaavias, eriti endise Montenegro mail ja varem Austria-Ungari keiserriigile kuulunud Bosnias ja Herzegovinas.

Pikema peatuse tegime siin maailmasõja plahvatuskohas Sarajevos, kus 1914. a. juulis tapeti Austria erts-hertsog, milline mõrv sai kestva ja maakaarti nii põhjalikult muutva sõja ettekäändeks. Peatusime siin teisteski linnades — suvitus- ja turismikeskustes, nagu Dubrovnikus (enne Ragusa), Splitis, ka Mostaris jne.

Need linnad ja ümbruskond omab tugeva orientaalse ilme. Domineerib muhamedi maailm: kõikjal mošeed, hooned enamikus idamaised oma ehitusviisilt, riietus samuti ja

### palju naisi kaetud nägudega,

nagu seda nõuab prohvet Muhamedi koraan ja käsk. Täheandan muuseas, et Sarajevos on üle 100 mošee ... võib siis ainult kujutleda seda minarettide (tornide) metsa. Unustamatu mulje saabub õhtul, kui minarettide tipust mullad hüüavad prohveti usklikku kogudust õhtupalvele. Väga omapärane ja tugev elamus.“

Küsimusele, kus ja milles avaldub maa ja rahva omapärasus veel eriti silmapaistvalt, vastab hr. Sacharov:

„Turul endastmõistetavalt. Sarajevo turg näiteks ... siit, arvan, saab enam-vähem üldise ja täielikuma mulje. Siin on kirevust ja lärmi! Millise temperamentsusega toimuvad ostud ja müügid! Omapärane rõivastus dekoreerib seda kõike erakordseks maalinguks. Palju puutub silma auväärseid moslemeid, kes sooritanud usundi ülimal kohuse — Meka reisi; need kannavad kollast turbanit ja moodustavad nagu erilise kõrgema rahvaliigi. Nende poole vaadatakse aukartusega.

Turg pole aga ükski kaubitsemiseks, vaid ühtlasi lõbustuskohaks ning siin toimub ka haigete ja vigaste arstimine. Igasugused võlurid ja mustakunstimehed sooritavad samas oma ettekandeid ja ümbritsev rahvahulk tunneb end vast enam rahuldatusena, kui meie seltskond Estonia ooperis ja operetil!! Turul saame teatava pildi rahva, eriti maarahva ainelisest seisukorrast.

Või mis te arvate, kui on üsna harilikuks nähteks, et puid tuuakse turule hobuse või eesli turjal ... mõni sületäis puid on seotud kahte kimpu ja need siis ripuvad seoste varal looma turjal! Osalt võib see tingitud olla maastiku iseärasustest, metsikust mäestikust, kus puuduvad teed veoabinõude jaoks. Rohkesti aga



Peatus tuuril mäestikku. Pr. Sacharov kaljurünkal



tassitakse kaupa turule turjal ja pealael. Samal kujul viiakse linnakaupa maale.“

„Kuidas on lugu loodusiluga— tegite tuure mäestikku?“ — esitame jälle küsimuse.

„Loodusilu mõiste on väga mitmekesine... Dubrovnikus näiteks saame mulje troopikast — kõikjal palmid, viinapuude ja teiste lõunamaiste viljapuude istandused jne., kõnelemata roosidest ja kirevatest lilledest. Selle kõige kõrval pole sugugi vähem huvitav metsik mäestik, kus vaid harva veidi sammalt ja mõni üksik rohuline.

**H**UVITAVAMAKS osaks oma teekonnast seal pean matka Sarajevost üle Mostari... Mäestik võlub — kuidas ütelda — metsik ilu. Teed pole mäestikus kõige paremad, kuid läbi ikkagi pääseb. Kiirest sõidust peab hoiduma, siis pole karta kaljuses pinnas olevaid haigutavaid kuristikke ja lõhesid, milliste põhi silmaga tabamatu! Majandamiseks on säärane maastik pealiskaudsel vaatlusel täiesti kõlbmatu, ent elavad siingi inimesed.

Nad tegelevad peamiselt *lambakasvatusega*. Kohtasin suuri, väga suuri lambakarju. Ka lambad oma kasvult on suured; meil siin pole sääraseid üldse näha. Kuid vill on karm ja peenemateks riidesortideks kõlbmatu (hr. Sacharov on nimelt riidetööstur, seega seletatav ka tema asjatundlikkus villa-alal); leidsin lambaid, kelle vill pikkuselt mõttes kuni 50 sm! Aga karm. Kuigi taimekasv siin äärmiselt kehv, onemä lammastoidab end väga hästi ja nad on rammusad.

Et erati lähedalt rahva elu-oluga tutvuneda, tegin tuure küladesse ja pean ütleva, kõikjal paistab silma *kehvus*. Või on see ainuüksi rahahimu, mis ajab maamehe eelpool kirjeldatud „puukoormat“ 30—40 km kauguselt turule talutama, et saada mõnikümmend senti meie rahas? Ei, see on rahva puudus ja häda, mis sunnib takka! Elamud on viletsad, eriti mägismaal; sageli aina kivilahmakatest üles laotud; kohtasin karjuseid, kes elasid koopas.

Kord sõitsin 1500 m kõrgusel mäestikus, kus eksides kahe tee lahkemel jäin öö peale. Viimaks jõudsin üksiku majakeseni, kust teed küsisin. Majakesel oli ainus ruum, mille *põrandal* põles tuleõke, millel keedeti toitu. Huvitav, aga armetu!

„Kuidas lugu elukalliduse või -odavusega?“ poetame küsimuse.

„Hinnad toiduaineilt on odavad — vast võrdsed



*Muhameedlannad koraani poolt ettekirjutatud riides*

meie omadega. Iseäranis odav on vein — odavam meie sidrunisoodast. Liiter head veini maksab umbes 25 senti!! Aga see on hea vein, maitsev lõunamaa vein, mida asjatundjad väga hindavad. Sarajevos sai haruldaset head kohvi... Erakordseks toiduks olid merevähid, mis samuti väga odavad.“

„Mis veel midagi erakordset?“

„Erakordset? Siiski...“ ja hr. Sacharov muigab,

#### „Sarajevos viidi meid ka haaremit

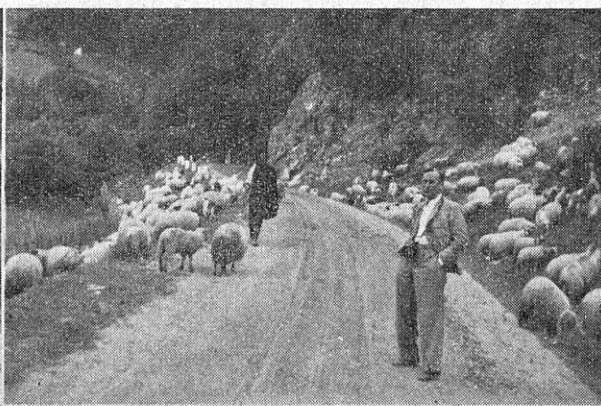
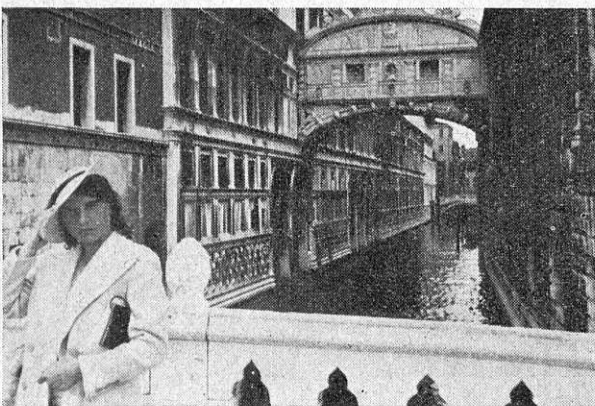
külastama — ainsasse, mille pidamiseks kellelegi türk-lasele erakordselt luba antud! Noh 4 naist oli seal 13 lapsega, vanemad naised juba, ilust ei saa juttu teha... muide — see on ju maitseasi!

Võibolla, et see haarem püsib just turismi huvides, nagu Sarajevos palju muudki säilitatakse turistide võitmiseks.“

„Erakordseid reisi juhtumeid?“

„Võiks ehk nimetada hädaohtlikku momenti Austriast... Loobudes Balkanist ja siirdudes Itaaliasse, viis maaliline tee mööda Adria mere rannikut. Ühel pool haruldaset sinine meri, teisel pool mäestik, mis takistab vaadet kaugemale maastikule. Tee iseenesest üsna rahuldav, iseäranis hea aga Fiumest peale kuni Triestini. On ju Itaalia kuulus oma teedehitamise oskusega ja saavutustega sel alal.

Põikasin Veneetsiassegi. Sinna viib rannikult 5 km pikkune autosild üle laguuni ja teeb selle linna nüüd kergelt külastatavaks. Varem pidi selleks kasutama laevasõitu.“



*Pildil vasakult paremale: Pr. Sacharov Veneetsia kanali sillal. Hr. Sacharov lambakarja vaatlemas*



# TIMUKA MAJA TALLINNAS

TALLINNA kolkunud ja kümme vajunud vanade hoonete rühmad varjavad eneste hulgas mõnegi, mis vahetumalt on olnud karmi ning müstikarikka mineviku, ajaloo tunnistajaks.

Ei saaks nagu uskuda, et kireva reklaam-tulestiku ja tohutute mitmemeetriliste läbipaistvate klaasseinte-vitriiniga Harju tänavast mõnekümne sammu kaugusel leidub veel tükike praegu puutumatu keskaega. Aga see on nii.

Pööraksime nimelt Rütli tänavale, milline sirgjooneliselt suundudes kuni **Kik in de Köki** tornini pöörab järsult paremale. Jättes torni ühes selle all asuva Tõnissoni mehaanikatööstuse moodsaimeliste hoonetega selja taha, pöördume selle kõrval asuvasse lühikesse ümbtäna taolisse moodustusse. Mõneminutilise matkaga nii kui oleksime ületanud nägematu ajavaheseina: seal olevik, siin minevik-keskaeg: vaikne, rahulik, järelemõtlik... Meie ees, tänavakese parempoolisel veerel kõssitab vanade majade sagarik. Üsna lõpus, värava kohal asub imelik nurgeline majakene, omades oma vähesele põhiplaanile vaatamata kolm täiskorda ühes pööninguga. Kelder puudub tal. See on maja, milles omal ajal elutses põlatumat ametit pidav endise Tallinna ametnik — linna timukas. Saksa keeles *Scharfrichter* ehk *Nachrichter*, nimetatud ka *Abdecker* — on need nimetused kõik mahedamakõlalised kui eestikeelne; viimasele täpsemalt vastaks *Henker*, kuid see nimetus ürikuis (dokumentides) ei esine; see on seletatav sellega, et vanasti oli timukal

VÄHESE ruumi tõttu peab hr. Sacharov piirduma vaid üldlauseliste andmetega oma reisist. Peatume vaid teekonnal Austria Gross-Glocknerile, kus juhtuski too hädaohtlik lugu, millest ülalpool oli juba juttu.

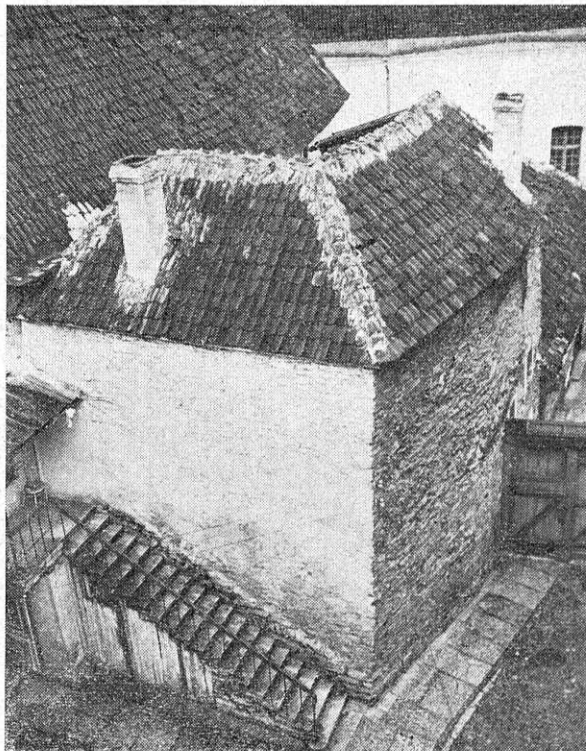
„Gross-Glocknerile, mis 3700 meetrit kõrge, viib möödunud aastal valminud autotee. Tee tõuseb kuni 2442 meetrini ja siin elasime üle ime: kuna all valitses tappev kuumus, mattis siin eelmisel päeval möllanud lumetuisust kokkukuhjunud lumi autotee oma alla. Tee oli lumest siiski ajaviitmata lahti kaevatud ja me sõitsime suurte lumevallide vahel.

Just tee hädaohtlikumal kohal peatati meid, sest vast meetrit 80 meie ees varisesid mäest alla kivid ja matsid läbikäigu kinni. Muidugi alarmeeriti tööjõud, kes asusid kive kõrvaldama, kuid meile soovitati sõitu mitte jätkata: rohke lumesulamine lõhub mäge ja kivide varisemise hädaoht on alaline.

Nii jäi mägi ületamata ja see pikendas meie teekonda umbes 200 km võrra. Üldse tegi meie teekond oma pikkuselt välja umbes 8000 km.“

mitmesuguseid kohustusi, nimelt linna puhtusehoiu alal ja teisel, millest ka saksakeelsed nimetused tingitud.

Timuka maja minevikust leiame Tallinna linnaarhiivis mõningaid märkeid. Vanim märgeline on pärit 1387. aastast, kus raehärra *Johann Bolemann* parandab oma kinnisvara Rütli tänava lõpul endise Nolse kinnisvara ja linnamüüri vahel Neitsi torni, nimetatud ka Bolemanni torniks, linnale. Seega kuulus ka see maaala, kus praegu asub linna Bakterioloogia laboratoorium, timuka maja juure. Varematal aegadel asus seal Bolemanni saun. Ta kandis seda nime-tust veel 16. sajandilgi, kuigi varsti peale Bolemanni surma linn asetati sinna timuka elama. Vaatamata sellele, et parandamise juures oli tingimuseks: „...*vaesed inimesed peavad igaveste aegade ni iga nädala neljapäeval tema — Bolemanni — ja tema vanemate hingeõnnistuseks seal sauna kasutada saama; ja linna majandusülem (Kämmerer), kellel lasus asja korraldamine, pidi valvama, et vaesed Jumala auks samas ka ravitsetud saaksid*“. (Tallinna pergam. rendise raam. 1382—1518). Kahjuks see üritus sai vaid lühikest aega „igavene“ olla. Linn nägi varsti, et vaeste eest hoolit-



Timuka maja Neitsi torni juurest müürilt vaadatuna

(Timuka maja fotod ja joonis J. Nahalt)



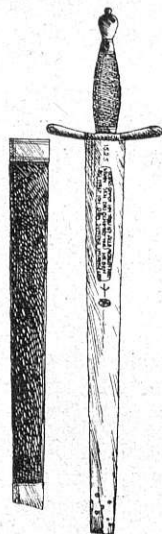
semine „end ei tasu“ ning otsustas majja oma ametniku elama panna.

1401. aasta paiku oli Bolemanni saun välja renditud. Tollest ajast on säilinud mäрге, et linn on saanud renti kolm killingit. (*Denkelbuch der Stadt Reval 1415—1523*). Muidugi polnud see saun siis enam vaeste kasutada, vastasel korral poleks tema eest renti saadud.

Majakese praegune seisukord ei võimalda küll kuigi kindlalt tema ruumide endist korraldust aimata, sest korduvate ümberehituste ja paranduste tõttu on ta algpärane kaju tublisti moondunud. Kuid mõningaid oletusi on siiski kuidagi võimalik teha.

Nimelt on põhjust arvata, et ühekordne laduhoone, mis otsaga Rüütli tänavani ulatub, on „Timuka majaga“ ühekõrgune olnud. Seega siis viimasega ühe katuse all asetsenud, moodustades temaga koos ühe kitsa pikliku hoone.

Peasissekäik võis olla Rüütli tänava poolt otsast; ka võisid maja kõrgematele kordadele viivad trepid asuda praeguses ühekordses osas. Köetav, soe ruum võis asuda Rüütli tänavale vastaspooles otsas teisel korral; köök võis asuda alumisel korral. Madalama ja kõrgema osa omaaegset ühtekuuluvust tõendab kõige ilmekamalt neid lahutavas seinas asuv teravakaareline kinnimüüritud ukse avaus. Rüütli tänava-poolne osa — esik, kui külm ruum, võis olla vaid tööriistade panipaigaks; ülemine — kolmas kord — laduruumiks...



Tallinnas, Eestimaa Kirjanduse Seltsi muuseumis alal hoitav timuka mõök aastast 1525. Mõõga pikkus 106 cm, pide mähitud peene vask ketiga. Tupp puust, nahaga kaetud ja vask äärestusega. Mõõga teral saksakeelne regivärss, mis eestikeelses tõlkes umbes järgmine:

*Jumala arm ja heldus on igal hommikul uus.*

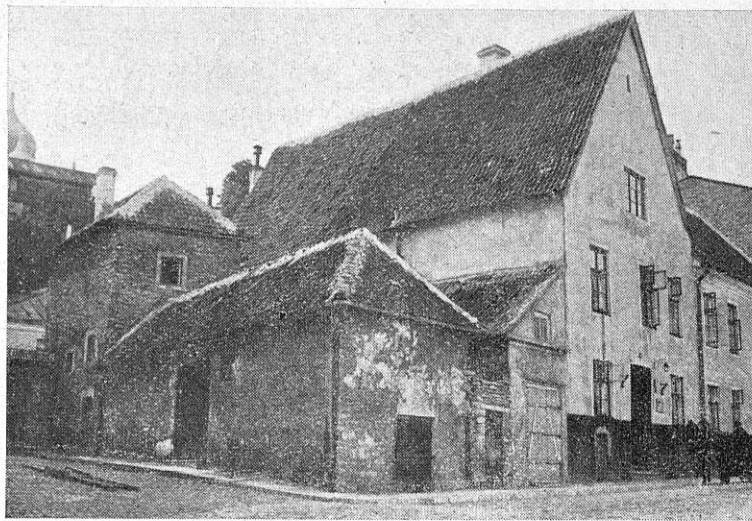
*Kui seda mõõka täristan, siis aitan ühel patusel astuda igavesse ellu.*

*Sellele järgneb meistri(?) märk*

Mainisin äsja „tööriistu“. Nende all ei tule mõista vaid tapariistu ja piinamisevahendeid; vaid pigemini luudasid, labidaid, kärusid jne., sest timuka kohustus oli ka linna tänavailt raibete koristamine ja mustuse vedamine. Mehel oli nimelt tema „pärisamet“ tegelikult kõrvalametiks, timukakohuseid pidi ta täitma võrdlemisi harva, mil raekohtu otsuse põhjal mõni isik surma mõisteti.

Sagedamini võis juhtuda, et ta pidi kohtuistungil abiks olema mõnelt eriti tõrksalt kaebealuselt õiguse teada saamisel, katsetades üht või teist piinamisvahendit süüdistatava kehaliikmete kallal — Raekoja alu-misel korral asuvas piinakambris.

**HUKKAMISTE** kohta leiame Tallinna alamkohtu protokolles mõningaid andmeid. Üks juhtum leiab aset a. 1535, mil Harjuvärava eelkindlustuses hukata



Vaade Rüütli tänavalt timuka majale (vasakul esiplaanil)

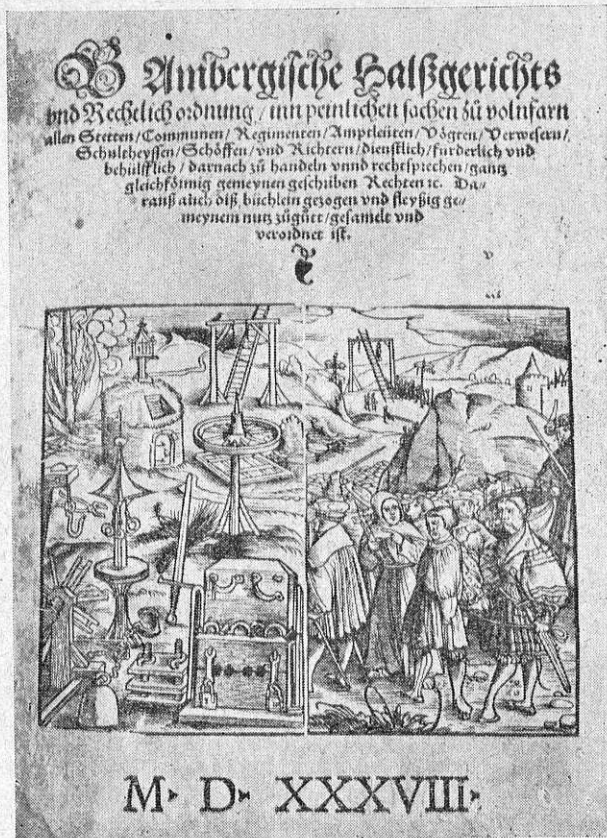
takse mitmesuguste üleastumiste eest parun *Uexkyll*; siis a. 1695 hukatakse Raekoja platsil pastor *Panike* oma teenija tapmise pärast. Pastoril raiub timukas mõõgaga pea maha. Praegu tähistab seda kohta Saia-kangi vastas maasse asetatud raudkivist *L* tähe kaju, mis oli omal ajal ristitaoline märk. 17. sajandi keskel hukatakse keegi ema, kes oma lapse on tapnud. Ja muidki juhtumeid leidis veel.

Ametlikke hukkamispaiku, kus surmaotsuseid teostati, on Tallinnas olnud mitmeid. Üks tuntumaid asetses *Vaestepatuste* tänava lõpul vastu Liivalaia tänavat. Praegu on seal planguga piiratud õnapuuaed, ega leidu mingisugust jälge siin kunagi asunud völlast, kui selleks mitte arvata künka taolist kõrgendikku, mis jääb vastu *Vaestepatuste* tänaväärset planku. Tänavanimetus on tuletatud sellest, et seda tänavatpidi hukata vaid linnast surmamisele toodi. „Pealaekohad“ asusid Suure Ameerika tänava alul ja Suurel Pärnu mnt., praeguse Lutheri vabriku läheduses, siin hukati tavaliselt mõõgaga pead maha raiudes.

Timukas säilitab oma ametialased õigused kuni 1743. aastani, mil kohtupidamine läheb senati kätte. Sellest ajast peale jääb timukas vaid mustuse välja-vedajaks ja tänavate koristajaks. (Alles möödunud sajandi keskpaigas kadusid ka need ametid.)

Juba 18. sajandi alul tehakse sellele Tallinna linna ametnikule tublisti konkurentsi. Vastavais palvekirjus on säilinud ühe timuka kaebus vene sõdurite tegevuse üle. Viimased olid omavoliliselt kasutanud linna hukkamispaika *Vaestepatuste* tänaval oma surmamõistetud hukkamiseks. Selleks olid nad, et volla asukohale ligi pääseda, mis muide kõrge planguga piiratud, värava lukud lahti murdnud. Ning siis olid nad timukale, kes neid takistama oli ilmunud, koledal kombel peksta andnud. Ega timukas küll sellepärast läinud hukkamist takistama, et surmamõistetut päästa, siin oli küllap mängus omakasu. Nimelt valitseva tsunfti korra tõttu oli iga ametala oma õigustes kõvasti kaitstud. Sarnaseid nähteid, kus kutsetu isik kutselise tööd salaja teeb (nimetatud *Böhhnhasereiks* — pööningujänese tegemiseks) juureldi ning karistati täie valjustega. Timukas oleks nimelt ise meeleldi hukkamise teostanud, et omandada vastavat tasu, kuna see nüüd





Esileht Bambergi kaelakohtu määrustest aastast 1538. Teksti all pildil: (paremal) hukatava viimne teekond ja (vasakul) kogu hukkamise- ja piinariistu. (Eesti-maa Kirjanduse Seltsi kogust)

kaduma läks. Vene sõdurid kas ei tundnud neid asjaolusid või lihtsalt hoolimatusest ei pööranud timuka hoiatusele tähelepanu.

Timuka olukorrast 17. ja 18. sajandis leiame mõningaid andmeid Rae protokollidest, määrustest ja taksidest.

Ühes protokollis 1657. aastast teatatakse, et timukas peab tänavad koertest ja sigadest puhtad hoidma ja säärased maha lööma. Nähtavasti olid need koduloomad noil ajal linnas niivõrd arvukalt siginenud ja omanikud neist ka suuremat ei hoolinud, et muidu ei arvatud korda majja saavat kui ülalmainitud karmide abinõudega.

Teine määrus hulkuvate loomade üle on 1735. aastast, millega luuakse selline kord, kus timukas on kohustatud hulkuvat ja kinnipüütud siga kolm päeva kinni pidama, ning kui selle aja jooksul pole omanik ead võimudele teatanud, oli timukal õigus neljandamal päeval looma tappa ning üks pool endale pidada ja teine pool vaestele jagada. Kui aga omanik ilmus määratud tähtaja kestes, oli ettenähtud sea suuruse järgi kuni 20 kop. maks ööpäeva eest. Selle määruse tekkimine põhjeneb asjaolul, et enne selle ilmumist oli juba timuka kohustusis hulkuvaid loomi kinni pidada. Kuid siis oli juhtunud pahatihti, et omanikud neile järeletulemisega ei rutanud, teades, et need kaduma ei lähe, ning timukas nädalate ja kuude viisi pidi võõraid loomi talitama. Ka polnud sarnane olukord raehärradele kuigi meeltemööda, sest loomalaudad asetsesid raekoja taga ja sooja ilmaga lehkas kogu ümburus koledasti. Muide Raekoja tänav oli tol ajal suletud ühest otsast, juurepääs sündis Vanaturu kaela

poolsest otsast. Seal asetses ka timuka tegevusega üpris lähedalt seotud asutus — raevangla ehk *Bodelly*. Samas olid ka sulaste ja tööliste eluruumid, sest timukal pidid ju need olema, oli ta ikkagi omast kohast meister-mees, ettevõtja ja töödejuhataja. Raekoja taga asetsesid ka igasugused tööriistad, nagu kärud, mustuse vedamise vankrid jne.

V AATAMATA timuka kuuluvusele saksa rahvuse, oli ta oma kaasmaalaste hulgas siiski äärmiselt põlatud isik. See selgub ühest protokollist 1690. aastast, kus tähendatakse, et timuka lapsed peavad 1 tund hiljem kooli tulema ja sealt lahkuma, et mitte kodanike lastega üheskoos viibida. Ühel ajavahemikul pole vist timuka lastel üldse kooliskäimist võimaldatud, sest a. 1755 lubatakse timuka lapsi linna kooli panna.

Linna timuka ametialalisi õigusi kaitsev resolutsioon on pärit aastast 1717.

„Kodanikud ehk elanikud ärgu andku oma majade väljakäigukohtade puhastamist mitte mujale kui linna-timukale; juhul kui nad seda võõral teha lasevad, tuleb neil timukale ikkagi eraldi tasuda.“

Umbes samasisuline resolutsioon on pärit aastast 1728, kuid eriti mainitakse siin võõraste mustusevedajatena venelasi. Arusaadavalt kujundas sisserännanud venelane kui vähenõudlik odav tööjõud omastkohast hellitatud ametimehele hädaohtliku võistleja. Aastast 1748 on pärit määrus, mis näeb ette päeval mustuse väljavedamise eest 5 rubla trahvi. Väljavedamine sündigu öösel, ning ainult teatud värava kaudu ja ettenähtud kohta.

Aastast 1730 on säilinud trükitud korraldused ja taksid. Neid on avaldatud mitmesugustele ametaladele saksa keeles. Avaldame nad vabas tõlkes.

„Korraldused timukale“:

„Ühe suure raibe koristamise eest (Hobune, härg või lehm) peab temale ilma õlle ja põletatud viinata 80 kopikat antama. Ühe vähema eest — 60 kop. Ühe vasika, sea, lamba või koera eest 20 kop. Teatud puhastustöö eest 20 kop. Igale sulasele peab 1 toop õlut ja 2 kopika eest põletatud viina antama. Siis on temal eriline kohustus tänavad loomade, nii kui koerte, kaside, sigade jne. raipeist puhastada lasta.“

Lõpetades sellega olgu tähendatud, et esitatud read valgustavad vaid väikest osa sellest rikkalikust, kuid raskelt kättesaadavast — oma laialipaisatuse tõttu materjalide varasalvest, mis peidavad eneses Tallinna Linna Arhiivide kogud esitatud küsimuse üle, ega pretendeeri sellega ei põhjalikkusele ega vääramatusele.

J. Naha.

Auto- ja

motosportlased!

Saatke „AUTOLE“ pilte oma matka- ja väljasõitudest ning kõigest muust mootorspordialal

Pildid kopeerida mustale läikpaberile



# Suveõõm

Jaan Mühamaa



*Prl. Meeta Tepp, Tallinn—Tartu tähesõidu daamide klassi võitja*

**K**UUM. Eriti veel küpsetab linnatänavail majade varjus. Auto äkki tuksatab, siis ta väriseb kogu kerest ja sööstab aeglaselt edasi, teeb mängeldes ja kergelt pöördeid, kuni jõuab peatänavale.

Nüüd ta kihutab... Linnast välja.

Ülalt kuumendab päike veel teravamalt. Kuid autos istudes ja tüüri ratas kätes hoides lööb vastu tuult — jahutavat, sametpehmet tuult.

Kui hea. Kui mugav.

Linn jääb selja taha. Algavad rohelised heinamaad, vilksatavad mööda mugavalt konutavad talumajad, põllud.

Auto aga kihutab edasi!

Ümberringi rohelis-sini-mustalopilised põllud, õitest valge-kollase-kirjud heinamaad, talud, külad, jõed ja järved — milline panoraam! Eespool äkki läheneb kirikutorn, juba ongi kirik siinsamas.

Ees vaid lai valendav maantee, kord sirge, kord keerde- ja pöördeid lõöv — võrdkujuliselt nooruslikule elule.

Siis haarab sind autos imeline tunne. Igavikutunne. Võidutunne. Suur lusti- ja rõõmutunne. Kõik, mis olnud, jääb kaugele maha. Kõik, mis ees, on pea käes.

Oma autos valendaval maanteel oled oma mõttele üksi; oled unustanud kõik ja siin saad rahu, saad olla ka enesega ja üksi — kaugel, kaugel argipäeva askeldusist, väsitavaist tuttavaist ja mõrumagusaist sõpradest... Noru sulab ja haihtub. Lustitunne tõuseb rõõmutundeks.

\*

Või... sul on sõbratar.

Peale päevatööd istute autosse, oma autosse ja kihutate välja linnast. Te tahate ju olla kahekesi. Võõras ümbrus ja uued, elustavad muljed lähendavad teid iseenesest. Maanteel tunnete ja tunnetate alateadlikult, eriti teravalt, et elu on kahekesi, et mees vajab naise ja naine mehe seltsi.

Või mida kaunimat olekski oma sõbratarile pakkuda, kui seda on sõit autos ennekäimata teil kiirelt vahelduvate looduspiltide saatel.

Ja leidnud lõpuks teineteist, jäävad mälestusse need sõidud hardumust esilekutsuvaina õnneaegadest, mure-

tuist päevist, mil pea oli täis suuri mõtteid ja silmis helkis tuli...

\*

Väheke mugavust peale pikka töönädalat kogu perega pakub väljasõit autol.

Seda ettevalmistust ja sagimist! Kes teeb võileibu, kes jookseb oma väljasõidu-kleidi pärast, kes seab valmis kaasavõetavaid keedunõusid, et maal, rohelises, peatunud suure puu all, õhtuvilus ja -ilus keeta avara lahtise taeva all kuuma teevett...

Lõpuks on kõik korras. Auto kõik istmekohad on tulvil noori ja veel nooremaid sõitjaid. Nende omavaheline sagimine on otsekohe lõppenud, mil nad aset võtnud autos. Saabub suur silmapilk, mida kõik hetkeks surmtõsistena ootavad — auto võtab tuurid sisse. Sõit. Linnast välja. Mõnikümmend või sada kilomeetrit ühe sõõmuga edasi. Ja siis ühel jõe kaldal tullakse maha autost.

Pereisa poisinokaga otsib välja kalapüügiriistad, pereema tütardega linad ja telgiriide.

Esimene läheb kalale, teine hõõguva õhtupäikese kätte lamama.

Ringi ääretu vaikus. Suvevärskus. Vaid parme ja sääski piriseb ringi. Põõsais siuksub linde. Vaheti kostub koerahaugatusi ja tütarlaste laulu. —

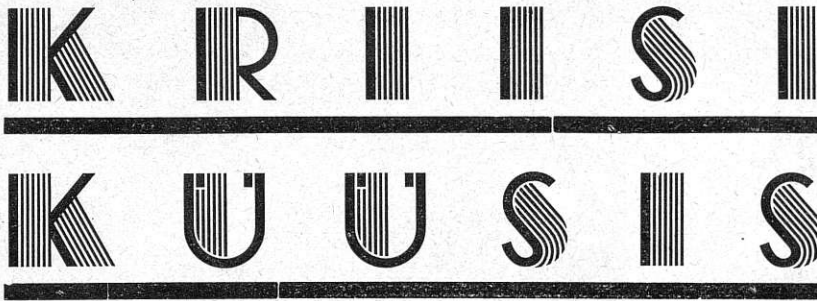
Päike loojub. Külanoored aga ei mõtlegi magama minna, vaid kogunevad kiige alla, kust kostab vaid kutsuv lõõtspilli mäng. Pill huikab üha meelitavamalt ja kutsuvamalt. Ja juba kostabki sinna jõudnud külaneidude-peiude ühislaul üle pöösaste, lagendike, orgude ja mägede.

Oled sattunud kogu oma perega linnast teise maailma, kus nii hea on puhata, kuulata ja loodusetuksega ühtuda. — Sul on oma auto!

\*

Matkata...! Mööda kodumaad ja võõrsil. Auto on jälle teenistusvalmis. Üksi. Või huviringiga. Kõik vaatamisväärsused on sulle kättesaadavad, pealegi ajal, mil see sulle endale kõige enam sobib. Ei ühelgi teisel liikumisvahendil ole matkad nii huviküllased ja uudsed kui autos.

# PRANTSUSE AUTOTÖÖSTUS



**V**AATAMATA sellele, et maailmamajandus näitab viimasel ajal teatavat elavnemist, kiratseb prantsuse autotööstus endiselt kriisi küüsis. Möödunud aastal kujunes seisukord juba nii kriitiliseks, et üks suuremaid ja vanemaid prantsuse autovabrikuid oli peagu pankroti lävel.

Prantsuse autotööstuse raskuste põhjuseks on mitmesugused asjaolud. Kriisiajal tõsteti Prantsusmaal, nagu kõikjal mujalgi, sisseveotolle välismaistele toodetele, eeskätt autodele, kodumaise toodangu kaitseks. Kõrge tollimüür takistas küll ameerika, inglise, itaalin, saksa ja hispaania autode sissevedu, kuid ei päästnud prantsuse oma autotööstust. Välismaiste autode sissevedu langes, kuid samal ajal vähenes ka prantsuse autotööstuse toodete väljavedu.

Peale ameerika võistlesid — võistlevad praegugi — maailmaturul suure eduga saksa ja inglise autotööstused. Prantsuse autodel on küll hea kuulsus, kuid nende hinnad on liig kõrged. Põhjuseks on muidugi ebalooslikult kõrge tootekulud. Viimast põhjustavad väga suurel määral kõrgeid maksud ning elu ja transpordi kallidus.

Autoasjandust takistavaks peateguriks Prantsusmaal on liig kõrgeid maksud. Nüüd võetakse autode ja mootorrataste pealt registreerimis- ja muid makse nii kõrgelt, et need moodustavad viie aasta jooksul mootorsõiduki ostuhinna. Maksta aastast viiendik sõiduki hinnast maksudena riigile ja omavalitsustele on vist rekord sel alal maailmas!

Ning edasi: Prantsusmaa raudteed on riikliku kontrolli all. Neid eelistatakse, neile tehakse suuri soodustusi. On näiteks keelatud

vedu autodega seal, kus viimased võiksid vähegi võistelda raudteega. Autotransport ongi selle poliitika tõttu kannatanud kõige enam.

**K**ÕIKE kokku võttes leiame, et prantsuse autotööstust hoiavad kriisiküüsis: 1) elukallidus, 2) kõrgeid transpordikulud, 3) mootorkütte kallidus, 4) ebalooslikult kõrgeid maksud, 5) üleliigselt kõrgeid tootekulud, 6) raudteede eelistamine autotranspordi kõrval ja 7) välismaine võistlus.

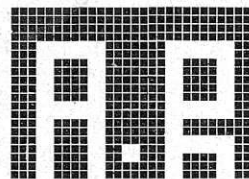
Prantsuse autotööstuse seisukord on kujunenud niivõrd tõsiseks, et sellest tehakse juba ammu hiiglaärmi. Isegi välismaal. Nii on näiteks *Dunlop*-autokummivabrik (kui inglise ettevõtte) pühendanud oma kuukirja ühe numbri tervelt kriisile prantsuse autotööstuses.

Selles „kriisinumbris“ öeldakse avalikult, et seisukord prantsuse autoasjanduses on katastroofiline. Ja alles hiljuti ühinesid Prantsuse suuremad mootoriasjandusest huvitatud ringkonnad aktsiooniks, mille sihiks on saada odavamalt mootorkütet ja kõrvaldada liig kõrgeid makse ja teisi ebalooslikke takistusi mootoriasjanduse arenguteelt.

Võitlus selles sihis on äge ja kandunud isegi poliitikasse. Enne hiljutisi rahvaesinduse valimisi tehti nimelt õige suurt propagandat nende kandidaatide heaks, kes lubasid parlamenti valituina otsida kergendusi autotööstusele ja mootoriasjandusele.

Kogu maa, eriti aga Pariis, oli üle külvatud kihutuskirjanduse, plakatite jm. propagandakirjandusega, milles rõhutati autotööstuse ja mootoriasjanduse rasket seisukorda ning nõuti tulevaselt rahvaesinduselt ja valitsuselt kergendusi kriisiküüsis kiratsevale autotööstusele ja mootoriasjandusele.

Kas aga uus sotsialistlik-kommunistlik parlament ja temast sõltuv sotsialistlik valitsus toob parane mist prantsuse autotööstusse või viib selle hoopis põhja, seda peaks näitama lähem tulevik.



## OOSIMANN

vanemaid autokerede-ehitajaid  
E e s t i s.

Autobuste,  
tuletõrje-,  
sõidu- ja  
veoauto

keresid

igasuguste jooniste  
ja soovide järele.

Asjatundlikult — täpselt — garanteeritult

Tallinn, Volta tän. 10. Tel. 448-65



# Kindlus autosõidus oleneb INIESIST

AUTOKASUTAJA saavutused olenevad suvel, soojal ajal, hoopis teissuguseist asjaoludest kui talvel, külmal või jahedal ajal. Mootori jahutus-probleem on suvel teatavasti märksa tõsisem kui külma kartus talvel. Milliseid pahandusi mootori liigne kuumumine enesega kaasa toob, on teada algajalegi autokasutajale. Mootori eest hoolitseja suurim mure suvel on jälgida mootori korralikku jahutamist. Võtab ta asja tõsiselt, siis on ka parim edu autokasutamises kindlustatud.

Tähtsaim suveperioodi erinevais tingimuses on autokasutaja isiklik seisund. Suvine palavus mõjustab inimest mitmevõrdselt rohkem mootorist. „Metalline organism“ osutub palavuse mõjudele märksa vastupidavamaks inimorganismist. Liiatigi varitseb suvel väga mitmesuguseid hädaohte, mis talvel puuduvad kogunisti. Neid on nii füsioloogilisi kui psüühilisi. Suurimaks vaenlaseks suveperioodil on autokasutajale *alkoholi hädaoht*. Ilusal aastaajal on nii palju võimalusi ja ahvatlusi alkoholi tarvitamiseks, kuid ei tohi unustada, et alkohol kujuneb autokasutajale palaval ajal mitmevõrra hädaohtlikumaks kui tavaliselt. See on maksev nii sportlase kui kutselise autojuhi kohta.

Inimorganism on suvepalavuses alkoholiuimastusele väga vastuvõtlik. On inimesi, kellele autojuhtimisel ei tohi lubada ainsatki tilka alkoholi, niivõrd on nende organism alluv alkoholiuimastusele. Asjata on hoiatada joojaid olekus autojuhte, hädaoht säärases seisukorras on igale mõistetav. Suvepalavuses on ka väga palju inimesi, kes alluvad kergele uimastusele, mis võrdne poolärkivil olekule. Need on sageli ainult hetkelised nähted ja võivad esineda ka alkoholi mittetarvitamisel, *kuid viimane on eriti nende põhjustaja*.

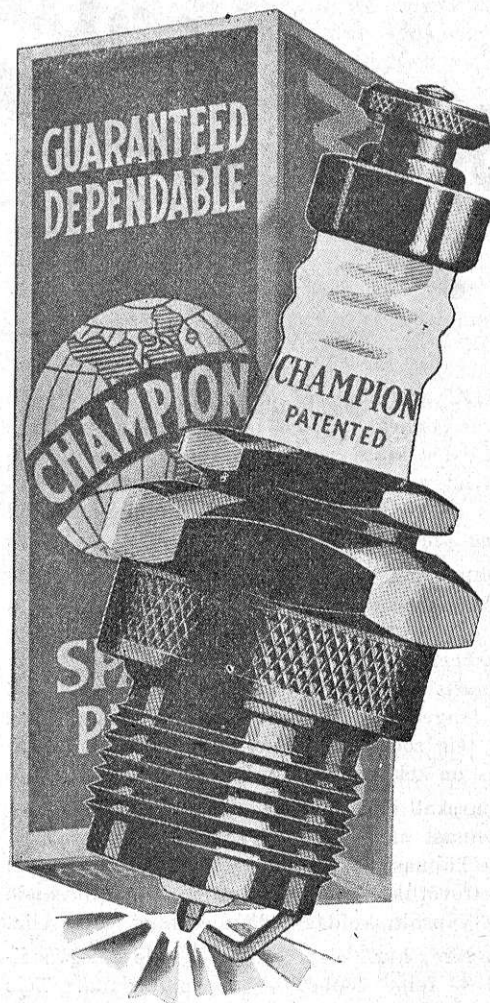
Sageli kuuleme autoõnnetustest, mil puhul nenditakse, et autojuht oli kaine, kuigi ta juures tundus veidi alkoholilõhna. Ja õnnetuseosaline autojuht ei tea isegi seletust anda, kuidas tuli ja mis tingis kraavisõidu. Sarnasel puhul on alati tegemist hetkelise uimastusega. Minimaalne alkoholiannus, küllaldane lõhna tekitamiseks, sai uimastuse põhjustajaks.

AGA ka palavus üksi, tarvitamata kogunisti alkoholi, võib põhjustada olukordi, mil inimene pole küllaldaselt võimne masina juhtimiseks. Endastmõistetavalt soodustavad sääraseid hetki veel kurnatus kauasest ärkvelolekust, liialdane pingutus vaimsest ja kehalisest tööst, ka spordist. Seepärast manitseb suvi autokasutajat märksa hoolsamale ettevaatusele kui talv. See on maksev nii masina kui tema juhi suhtes.

Suvine autoõnnetuste rohke arv ei olene mingist saatuslikust „seeria-seadusest“, ka mitte elavamast liiklemisest, vaid nii masina kui tema juhi nõrgemast vastupidavusest. Seepärast jälgigu iga autokasutaja suvel veelgi hoolsamini oma masinat ja pidagu meeles, et temagi organism pole metallist.

KaPe.

## MILLEKS CHAMPION SÜÜTEKÜÜNAL?



### SELLEKS

- et süüde töötaks laitmatult
- et olla kindlustatud mootori süütepuuduste vastu ja
- et mootoris oleks alati tugev, elujõuline säde.



JUBA 12 AASTAT ON VÕIDUSÕITJAD  
**ÕHUS - VEES - MAAL**  
LOONUD UUSI MAAILMAREKORDE

## CHAMPION

SÜÜTEKÜÜNALDEGA



Esindaja Eestis: A. Rosenvald & Ko, Tartu, Suurturg 8

# Kuidas sõita, et võita?

Stanley Woods'i sõnade järgi inglise keelest A. S.

VÖIDUSÕIDU võitmine ei ole lihtne „mängimine eluga“ või „õnnega“, ütleb Inglise mootorsportlane Stanley Woods, kuigi paljud võidusõitude pealtvaatajaist arvavad seda. Võidusõidus, selles suures kiiruse mängus on enam kui ainult murisevad mootorid ja kisendavad pidurid.

Võidusõidumasina sadulast avaneb uus pilt, mis ei ole küll sensatsiooniline, kuid mis on siiski väga haarav.

*Kõige raskem moment võidusõitudel on need viimased kaks minutit ootamist enne stardi lipu langetamist. Siis lõpuks langeb lipp ja jaht algab. Kuum veri jookseb läbi teie soontest, et ületada seda ebamugavat külmust, mis on tekkinud ootamisest.*

Mootor purskab ellu, teie olete sadulas ja minemas. Teie seate ennast mugavasse asendisse, avate gaasi ja võidusõit on käimas. Teie ei ole eriliselt ärritatud, kuid väga ettevõtlik. Teie olete ette võtnud ülesande ja teie teate täpsalt, kuidas seda ülesannet läbi viia.

Täisgaas seni, kuni olete jõudnud selle telegraafipostini seal — teine lõpust — siis pidurdada. Teie olete jõudnud oma „kurvi“ kiiruseni ja sõidate nagu „mittemillesegi“, sest kuigi teie olete olnud paljud korrad sellel kurvil ja teate, et teie olete just täpsalt sellel joonel, millele olete harjunud seda kurvi võtma, teie ei näe ette nurga taha ja ei tea, mis seal ees on, ja säärasel korral iga inimene tunneb veidi rahutust ja hirmu.

Siis järgmise kurvini. Teie sõidate täpsalt nendes piirides; mis nii öelda ametlikult välja töötatud. Teie olete lõpetanud ühe ringi ja teisel ringil vaatate juba oma isiklikkude märkide järele, mis ütlevad teile palju enam, kui teie arvate.

Teie kindlustasite endale suure edumaa esimesel ringil; edumaa mida võite hiljem kasutada, kui seda on vajalik teha.

Vahest ma olen lugenud võistluste kirjeldustest, et Stanley Woods on „mänginud pealtvaatajate närvidel oma hulljulge sõiduga kurvidel“. Stanley võis see olla, kuid ta ei teinud midagi hulljulget. Ta sõitis veel kaugel ohtlikkuse piiridest.

Sõitja sõidab vastavalt oma signaalidele. Kes ei tee seda, kes paneb mõtlematult oma masinast viimase

välja ja püüab sirgteel ja kurvidel sõita nii kiiresti kui võimalik, ei ole võimeline võidusõitu võitma.

KÕIK peab minema vastavalt kavale, nii et võidusõit võib muutuda isegi mugavaks sõiduks. Kui ilus on see päikeseküllane org, piiratud pilvedega äärestatud mägedega! Missugune oli see kütkestav viis, mida nad mängisid läinud ööl? Need ja teised säärased mõtted jooksevad teie peast läbi. See ei ole mitte jaht „saatana naha“ järele, nagu pealtvaatajad arvavad.

Teie ei mõtle sugugi sellele, et kihutate pöörase kiirusega. Ilupöösad teeääres ei ole mitte roheline joon ja pealtvaatajad vaatekohtadel vormitu mass, nagu armastatakse väljendada säärastel juhtudel, vaid teie võite kaunis kergesti ära tunda tuttavate nägusidki pealtvaatajate hulgas ja panete tähele isegi väikesi lillekesi teeveerul. Teie ei tohi lasta ainult oma mõtteid liig kaugele minna, kuid inimese vaim on nii imelikult keeruline.

Teie peate ennast täielikult kokku võtma, kuid ka seejuures on olemas ikkagi väikesi kõrvalisi vaimusosinaid, mis kergendavad närvide pingutust. Tihti näiliselt väga väikestel asjadel on väga suur mõju sellele, millega neil väikestel asjadel pole mingit ühist.

Tihti juhtub, et võidusõitja tunneb ennast veidi paremini, veidi enam võiduvõimelisena, sest et orkester mängis vaimustavat motiivi või pääsukene laulis taevas. *Võidusõitjad, kes ei tunne vaimustusrõõmu nüisugustest piasjadest, ei tule üldgi võitjaks, kuigi nad on võimelised välja panema viimase jõu ja kiiruse-vaasukese oma masinast.*

Kas teie olete kuulnud torupille mängimas nende loomulikus ümbruses? Kas teie olete näinud šoti rügemente marssimas muusika saatel oma kodustes mägedes? Kui teie olete neid asju näinud ja neist aru saanud, siis teate, mida ma mõistan selle väikese jumaliku sädeme all, mis teeb kõik teiseks.

KUID mina kaldusin kõrvale oma teemast, samuti kui minu vaim kaldub kõrvale võiduajamistel võiduajamisest.

Läheme tagasi võidusõidu juure. See kestab edasi vastavalt kavale. Mina olen vedaja ja ma suudan oma





James Guthrie, kuulub Inglise võidusõitja, kes tuli esikohale 5. juulil Euroopa Grand Prix võidusõidul mootorrattastele

kohta hoida kergesti. Võidusõit muutub lihtsaks kordamiseks. Täisgaas siin, maha kuni 145 sellel sirgetel, pidurid kurvi jaoks, vahetada teisele jne., ja kõik aeg rütmiline mootoripõrin minu all väljendab oma võimust ja võidutahet.

Kuid kui mootoris juhtub kuulda olema mõnd võõrast häält, siis see tähendab kaotust, mis juhtub ikka siis, kui ma ülekoormasin mootori või tõstsin tiirude arvu üle lubatava piiri. Sellepärast ma hoidun oma piirides. Ma ületan need piirid ainult siis, kui ma pean, aga mitte ennem.

Kui mul on vaja võita veidi aega, siis teen seda kurvidel, mitte neil sirgetel ja headel otstel, kus see on meelitatavam. Kui on vajalik riskeerida, siis pean mina riskeerima, mitte masin.

Võib olla, et piiri ulatus on suurem, kui ma mõtlen. Teatud erilises olukorras mees võib alati teha enam, kannatada enam, kui see tavaliselt on võimalik. Ja kui mõni sõitja läheneb minule niivõrd, et ma pean loobuma ettevaatusest, siis võtan ma selle kurvi just veidi kiiremini.

AINULT kord oma võidusõitja karjeeril olen läinud hulluks ja heitnud kõrvale kõik ettevaatusabinõud. See juhtus Ulster Grand Prix-võidusõidul. Ma sõitsin mugavalt vedaja kannul. Kui ma ütlesin mugavalt, siis see tähendas seda, et ma olin võimeline igal ajal temast mööduma, riskeerides ja pannes välja viimase. Ma olin faktiliselt „hästi istumas“...

Kuid kolmanda ringi järele minu siduritross läks lahti. Ma teadsin või ma pidin teadma, et sõit on kaotatud. Ma ei suuda hoida sõidutempot ilma kustki järele andmata. Kas minu käigukast ütleb üles või rebenevad ketid, kuid midagi nüüd juhtub. Ah! Hea küll!

Suur „ploom langes puust“ just hetkel, mil olin val-

mis seda haarama, kuid ma pean püstitama vähemalt ringi rekordi, väiksema, kuid siiski küllalt isuäratava „ploomi“. Masin peab vastu säärasele pingutusele ainult ühe ringi. Proovin seda. Nii ma laskusin masina paagile ja laskin masinal joosta nii, kuidas see suutis. See oli kõik või mittemidagi ja ma tõesti tegin pöörasema ringi, mida olen eales elus teinud. Ma muidugi riskeerisin...

MA möödusin võistlejast ja ikka kaugemale ja kaugemale jätsin ta maha, nii et saavutasin säärase edumaa, et see võimaldas mul hoida ennast tema ees ja isegi lõpul võita, kuigi ma hiljem vähendasin oma kiirust, et hoida transmissiooni. See ringi rekord pole veel löödud. Kuid ma vaatan oma elu sellele episoodile kui mingile harukordsusele minu elus, mis on võõras mulle kui võidusõitjale. Seda on nimetatud isegi minu suurimaks saavutuseks. See ei olnud seda mitte, sest ma heitsin seal kõrvale kõik oma kiirusekunsti. Ma tarvitasin rasket mõõka, kuid eelistan võita rapiiriga.

Ma loodan, et suutsin näidata, nagu ma tahtsin näidata, et võiduajamistes on midagi enam kui lihtsalt kihutamise kiirel masinal. Ma loodan, et ma andsin edasi teile fakti, et on olemas kunsti selles meie kunstlikus spordis ja et võidusõitjate kohta võib öelda seda-sama, mis öeldakse tihti golfi suhtes, et see oli võidetud peaga.

### Indianopolise võidusõit polnudki tsirkus

AUTOVÕIDUSÕIDUD Ameerikas on tihtipeale kujunenud sportlikust seisukohast vähe hinnatavaks tsirkusteks, kus pealööginumbriks favoriitide surmasõidud. 30. juunil peetud käesoleva aasta Indianopolise Grand Prix autode võidusõit on ses suhtes märkimisväärseks erandiks.

Vaatamata rohkele startijate arvule ei tulnud sedapuhku ette ühtki(!) surmajuhtumit (mäletavasti läinud aastal oli neid mitu) ja üle 170 000 pealtvaataja hulgal tuli nentida vaid üht ainust põnevamat kokkupõrget üheainsa kergesti haavatuga. Veel enam, ka seekordsed sõidutagajärjed on midagiütlevad.

32 startijast tuli finiši 17, kuna 15 sõitjat lõpetas enneaegu. Sõita tuli 200 ringi = 804 km. Sõidu lõpposa kujunes iseäranis huvitavaks positsioonivõistluseks, mis kestis mitu ringi, kuni lõpuks kalifornlane Lou Meyer pääses juhtima ja võitis uue rekordi ajaga: 4:35:03,39 (175,5 km/t.). Saavutatud võit tõi Lou Meyer'ile kolmandat korda esikoha Indianopolise Grand Prix võidusõitudel.

Teiseks tuli Ted Horn — 174,1 km/t. ja kolmandaks Mauri Rose — 173,6 km/t.

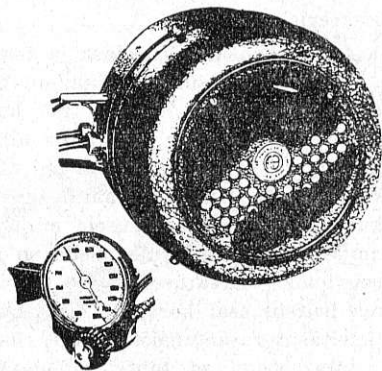
### Uus kõrgusrekord

Ameerika reisilennuk amphibium „S 43“ (lennuk, millega võib sama hästi maanduda nii maal kui veel) saavutas hiljuti piloodi Bons Sergievski juhtimisel uue kõrgusrekordi — 8385 meetrit. Amphibium „S 43“ evib kaks mootorit ja on ehitatud Sikorsky tehastes Ameerikas.

**Motosportlased**

tellige ja levitage „Autot“

# RAADIO



## Endel Are

**P**RAEGUSEL kiirendatud elutempo ajastul omab suurimat väärtust a.e.g. Oskus aega ratsionaalselt kasustada on esimesi tegureid, mis aitab eduteele ja võimaldab elumugavusi luua.

Iga autoomanik teab, et pikad automatkad on sageli väga igavad. Tundide viisi liikuvast sõidukis istuda ei ole alati niivõrd väsitav füüsiliselt kui just põhjusel, et ollakse tegevusetu ja vähe ajaviidet pakkuvas olekus. Eriti siis, kui matkal läbistatakse igavaid ja ühetoonilisi maastikke, või kui sünnib sõit öösel, mil jällegi midagi näha pole, kaotab autoreis sageli igasuguse võlu ja sõidul viidetud aeg on lihtsalt tülitav paratamatus.

Kuid vist väheseid autoomanikke on mõtelnud sellele, et *reis autoga muutub vähemalt 100%-liselt meeldivamaks, kui see sünnib nauditava muusika saatel*, või kuulates mõnd huvitavat sõnalist ettekannet siit-sealt maailmakaarest omal vabal valikul.

Mitte ainult pikkadel reisidel, vaid ka lühematel huvisõitudel on autoraadio kahtlemata meeldivaimaks reisukaaslasel. Kas ei ole kütkestav, kui viibite oma sõidukiga vabas looduses ja einestate mõne kuulsa orkestri sulavate helide saatel, või lebedas kuskil jõe kaldal võite jälgida oma järjekorralist prantsuse keele tundi. Omades autoraadio, olete alati informeeritud maailma viimaseist sündmusist ka siis, kui suvitate ka kõige üksildasemas metsakolkas.

Arvatavasti vastava propaganda puudusel on meil autoraadio äärmiselt vähe levinenud — meil liikuvate tuhandete sõidukite hulgas omavad ainult mõned üksikud ka raadio.

Sageli mõeldakse, et raadio on autos tülikas, nõuab palju hoolitsust või on väga kallis, kuid tegelikult ei pea ükski neist väidetest vähematki paika. Moodne autoraadio on kogult niivõrd väike, et ta mahub ka kõige väiksemasse sõidukisse, erilist hoolitsust ei vaja ta mingisugust ja ka tema hind on juba niivõrd madal, et kes suudab olla autoomanik, see on ka suuteline igal juhul oma autot raadioga moderniseerima. Meil on liiklemas hulgaliselt moodsaid luksussõidukeid, kuid raadioaparaati omavad neist ainult üsna vähesed, ja peab tõesti imestama, kuidas nende kalliste sõidukite omanikud loobuvad niivõrd lihtsast abinõust reismugavuste suurendamiseks, nagu seda on autoraadio.

Autoraadio-aparaatide levik on hoogsamaks läinud alles viimastel aastatel, sest hea autoraadio-aparaadi

# MOODSAS AUTOS

konstrueerimine nõuab märgatavalt rohkem vaeva kui harilikudel raadio-vastuvõtjatel, kuna autoaparaadi kasutamistingimused on märgatavalt erinevad.

Kõigepealt peab autoaparaadi tundlikkus olema märgatavalt suurem, sest autos saab kasutada ainult üsna primitiivset ja väikeselatuslikku antenni. Teiseks peab autoaparaat olema võimalikult väikese ning vähe ruuminõudva konstruktsiooniga ja võimaldama aparaadi paigutamist igale poole autos, peamiselt muidugi juhi istme lähedale, kus selleks vaba ruumi leidub. Kolmandaks peab autoraadio evima võimalikult väikest voolutarvitust, sest masina starterpatarei on mõeldud esijoonel ikkagi autos hädavajalikkude elektriliste seadeldiste voolutarvituse rahuldamiseks ja raadio on aku küljes n. ö. parasiidina.

Kuna harilikud raadiovastuvõtjad tarvitavad elektrienergiat keskmiselt 50 kuni 100 vatti, tarvitab hea 4- kuni 5-lambiline autoraadio ainult 30 kuni 35 vatti — 6-e voldilise aku pinges juures 5—6 amprit.

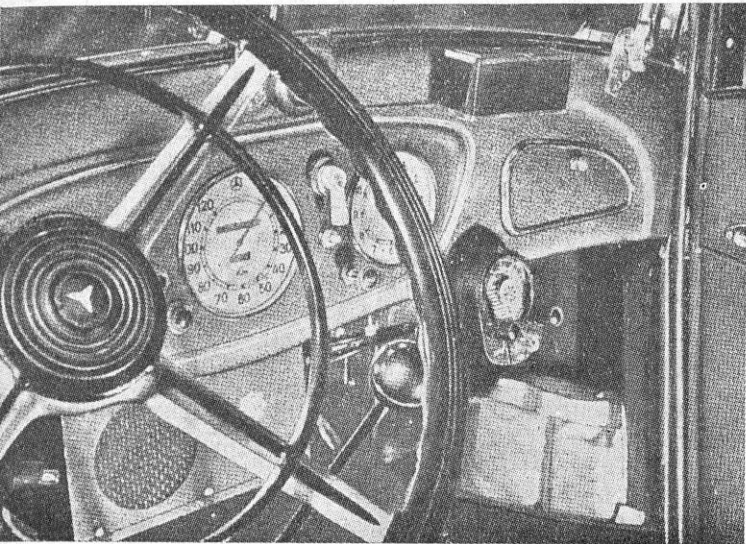
Lõpuks peab märkima veel seda, et autoraadio-aparaat peab töötama võrdlemisi intensiivses häireväljas, sest eriti mootor annab töötamisel, süütesädemete tekkimise ajal, väga tugevaid raadio-vastuvõtte segavaid häireid ja selletõttu peab autoraadio-aparaat olema väga hoolega kapseldatud ning peale selle peab kasutama erilisi häiretõkestajaid, mis tagaksid täiesti puhta vastuvõtu.

Võib öelda, et kõigist neist tehnilisest raskusist on praegusel ajal juba üle saadud ja moodne autoraadio annab sama võimast, puhast ja võibolla isegi häirevabamat vastuvõttu kui kodus kasutatavad aparaadid. Arvestades seda, et raadiokuulamise sõiduajal, mil akut kogu aeg laetakse, ei saa raadioakut liigselt koormata, kuid seisua ajal tavaliselt muul otstarbel akut ei kasutata, raadioaparaadi poolt kasutatav vool ei saa ka üsna väikeste masinate juures akule ülekoormav olla.

○MA autole raadio muretsemisel peab kahtlemata hoolitsema, et see sobiks sõidukile esijoonel muidugi elektriliselt ning teiseks ka kujult ning välisuselt. Raadioaparaate on müügil vähemalt sama palju firmasid ning tüüpe nagu autosidki ja igasugune aparaat igasugusele sõidukile ei saa sobida.

Kõigepealt tuleb arvestada auto akupinget ja aparaat muretsema ka vastavalt kas 6-e või 12-voldilise





*Pildil autoraadio häälekõvendaja, monteerituna armatuurlaua alla*

pingega toitevoolu jaoks. Kui aparaat ei ole autoakule sobiva pingega, võib tekkida kas akumulaatori või aparaadi ülekoormamine või ei saa vastuvõtja üldse tööle hakata.

**A**NTENN suhtes on kõige parem muidugi, kui saab antenni monteerida auto katuse sisse, mil juhul on kindlustatud kõige parem vastuvõtt, sest antenn on siis vabas väljas. Liikuvate ja lahtiste katustega sõidukite juures peab antennile mujale ruumi leidma, kas paigutades hästi isoleeritud juhtimest antenni võimalikult nähtamatult autokere ülemi-

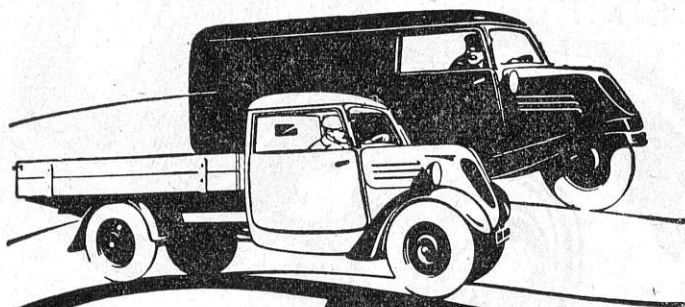
sele äärelle või paigutades traatvõrgu masina põhja alla. Viimasel juhul on antenn väga varjatud olukorras ja selletõttu võib loota ainult üsna lähedaste ning võimsate saatjate rahuldavat vastuvõttu.

Moodsatel autovastuvõtjatel on aparaat ja valjuhääldaja ühises kestas, mida võib peaaegu igasse sõiduki ossa paigutada, kus vaba ruumi leidub, kuna reguleeritavad organid on painduvate drossidega sidetatud rooli juure monteeritud skaala ja reguleerimisnuppudega. Kasutatakse ka aparaate, kus skaala ning nupud on otsekohe aparaadi küljes, mis teeb vastuvõtja kompaksemaks ja ka odavamaks, kuid võimaldab aparaadi paigutamist ainult armatuur-laua alla või lakke juhi istme lähedale; muul juhul ei saaks juht üksi sõites aparaati käsitada.

Kuna nõudmine autoraadiote järele on senini väga väike olnud, siis on neid senini müünud ainult paar firmat. Meie kodumaa raadiotööstused pole vähese nõudmise tõttu senini saanud veel nende valmistamisele asuda.

Lähemal ajal aga üks suuremaid kodumaa raadiotööstusi kavatses produktsiooni laiendada ka autoaparaatidele ja siis loodetavasti võib juba paarisaja krooniga saada korraliku autoraadio. See on muidugi raha, mis on üsna väikene auto hinnaga võrreldes, kuid auto väärtust ja automatkade mugavust suurendab mitmevõrdsest.

Peaaegu kõikjal autorikastes maades omab suurem osa sõidukeid ka raadio. Eriti Ameerikas peaaegu eranditult, kuna Euroopas hakkas autoraadioasjandus siiski alles viimasel paaril aastal hoogu võtma. *Loodame, et ka meie autoomanikud seda tehnilist saavutist väärikalt hindavad ja samme astuvad oma sõidukite varustamiseks raadioga.*



1/2 - 3/4 - 1 tonn.

**Tempo**

**väike veoauto**

on kasulikum ja odavam kõigist!

**HINNAD ALATES KR. 1700.-**

NÕUDKE PROSPEKTE JA PROOVISÕITE.

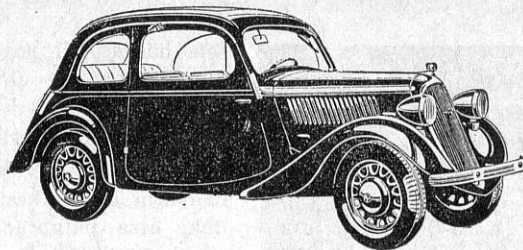
ESINDAJA:

TEHNILINE BÜROO

**E. MIHKELSON**

TALLINN, TATARI 13. TEL. 460-59

1936. a.



mudeleid

# »SKODA« MASINAD EESTI AUTOTURUL

ESINDAB TEHN. BÜROO INS. B. URBAN

**T**ŠEHHOSLOVAKKIA hoogsalt arenenud metallitööstuse tootmisest olid meil senini väga populaarsed *Pol-dihütte* saadused, milliste esindajaks ins. B. Urbani tehnikabüroo Tatari t. nr. 1. Nüüd on sama firma nõutav enesele Tšehhoslovakkia kuulsate Skoda tehaste autode esinduse, võimaldades nende esmaklassiliste Euroopa masinate levikut ka Eestis.

Skoda tehased on autode valmistamisel tugeva võistluse surve all, mille tulemuseks on säärased masinad, nagu *Roadster, Cabriolet, Tudor, Sedan* jne. Kõigi nende masinate väliskuju ja viimistlus ilmub kõrget elegantsi, omades tagasihoidliku moodsa joone. Samuti vastab autode siseehitus, istmete asend ja paigutus kõigile mugavusnõudele.

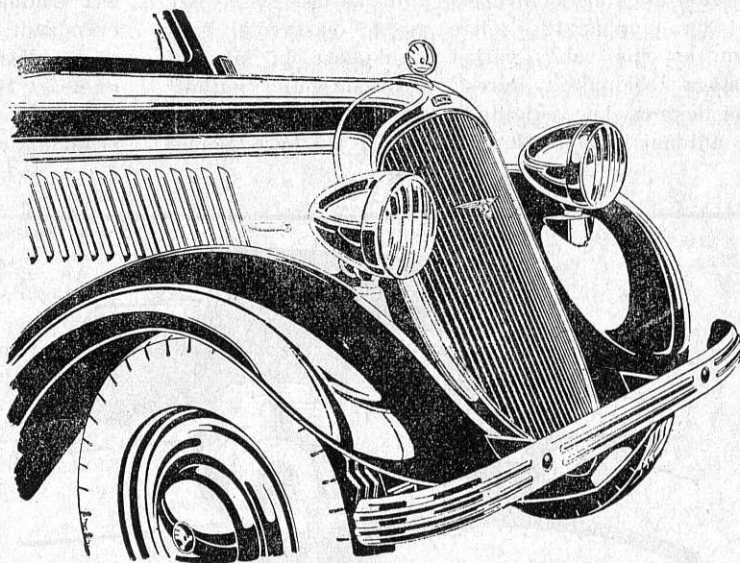
Masinate vastupidavuse ja otstarbekuse suhtes nende käsitlemisel on vastutav *Skoda* tehaste hea nimi. Üld-ehituselt moodustab *Skoda* auto aluse pressitud teras-toruraam, millele mootor asetatud elastse kummikaitse abil; sünkroniseeritud käigud, mis kergesti vahetatavad.

Ratta ja telje sideühendused oma tehniliselt viimistlusest võimaldavad ühtlase ja kallutusteta sõidu. Samuti puuduvad järsud kõikumised, mis tingitud ebahühtlasest ja auklikust teepinnast. *Skoda* sõiduautodel sõit tundub hälliv-mugavana. Sõidu kindlust tagavad erakordselt hästi väljaarendatud rooli- ja juhtimissüsteem. Juhtida on need masinad kerged, koormamata käsi liigse jõupingutusega.

*Skoda* masinate „süda“ —

mootor — on mootoritehnika tippsaavutis. Mootor 4-silindriline ja 4-taktiline; väga ökonoomne kütte ja õlide tarvitamisel; kerge süüde ja tõrkumisteta käik. *Skoda*-mootor omab mitmeid uuendusi, mis teevad tema käsitlemise kergeks ja tõstavad vastupidavust.

*Skoda* autoproduktioon on senini laialdase tarvitajaskonna võitnud ja püsib väärilise teiste omasarnaste kõrval.



*Skoda* edeotsa vaade

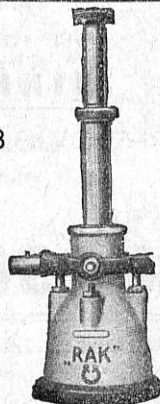
## OMNIBUSI-VEOAUTOSID

või teisi raskemaid esemeid TÕSTAB  
mängides hüdrauliline

Veel pole nähtud paremat!

### LIER & ROSSBAUM

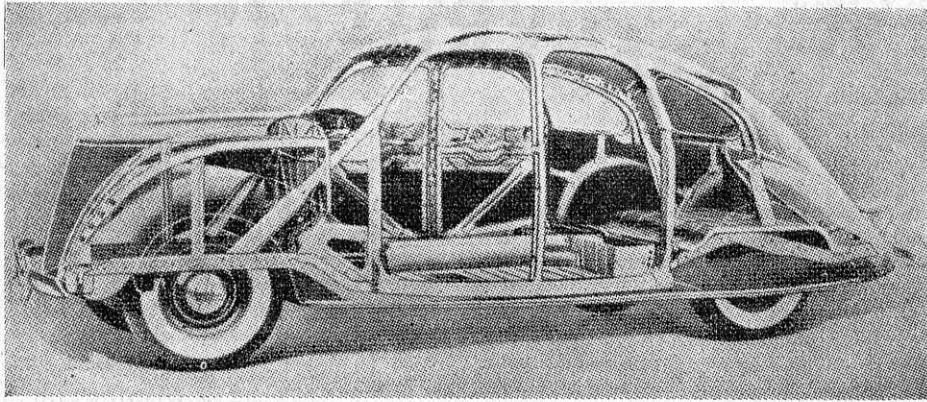
Viru tän. 7, Tallinn



RAK	12000 kilogrammi
RAK	9000            „
RAKORD	7000            „
RAKSON	1500            „



# LINCOLN-ZEPHYR 1936.



Lincoln-Zephyr'i läbiteras konstruktsioon. 1936. a. mudel

Lincoln-Zephyr omab 12-silindr. V-kujulise mootori, mis arendab 110 h.-j. Tervikuna valatud plokkid ja väntvõllikast. Telgedevahe 305 sm.

Nende lihtsate faktide taga asub pikkade katsetuste rida, ehituslike ja majanduslike kogemuste ja ressursside kasutamine Ford Motor Company' ja Lincoln Motor Company' poolt. Mõte toota autot võimalikult madala hinnaga pole uus Ford'i juures ja Lincoln-Zephyr'i on püütud toota väljapaistva väärtusega selles hinnaklassis.

Esimeselt pilgult on Lincoln-Zephyr meeldiv. Ta on ehitatud voolujoone põhimõttel, uuekujuliseks, loogiliselt põhjendatult: voolujooned mitte otsast otsani, vaid küljelt küljele.

Terastraat üksi on teinud võimalikuks moodsa konstruktsiooni, milles ühendatud kergus ja suur tugevus — rippuv-sillad, lennuki kandepinnad jne. Neid põhimõtteid on kasutatud ka selle uue sõiduki juures. Kere täidab selle auto juures kere ja raami funktsioone. Selle esimene tagajärg on silmnähtavalt suur sõidukindlus sõitjale.

Mugavus järgneb paratamatult. Istmed hällitatud telgede vahele. Pikad põikvedrud tasandavad pöurutusi ja tõukeid. Raskuspunkt on eriti madal ja peagu ühetasaselt jaotatud esi- ja tagarataste vahel. Tagaistmel on sõit sama pehme kui ees.

## Tähelepanndavad eriomadused

1. Mootor ja kõik töötavad osad on kergelt ligipääsetavad. Tasa-

kaalustatud mootorikate on kergelt tõstetav ja allalastav.

2. Lincoln-Zephyr'i juures on voolujoon arendatud peensuseni välja.

3. Läbiteras kereraam on ühendatud teraspaneeliga ülalt, küljelt, põhjalt — kindluse ja julgeolu ühik.

4. Instrumentlaud on osavasti jagatud, paigutades sõitja ette

starteri, kiirusemõõtja ja ajanäitaja.

5. Lincoln-Zephyr'is on ruumi kuuele täiskasvanule. Kere on laiem ebatavalise tüübi tõttu. Istmed on luksuslikult polsterdatud.

6. Ruumikas pagasikast on hõlpsasti käsitatav tagaistmetoe ettepoole tõmbamisega. Tagavararatas ja kumm asuvad varjatult tühikus sõiduki tagaosas.

## Tehnilised andmed

Mootor: V-kujuline, 12 silindriga; silindri läbimõõt ja kolvikäik —  $69 \times 94$  mm, maht 4182 ccm, pidur h.-j. 110; Kolmes punktis kummile monteeritud... Pealaagreid 4. Kepsud — külj-külje kõrval. Kolvirõngaste arv — 3: 2 suuroe- ja 1 õlitusrõngas.

Gaasistaja: kaksikgaasistaja, varustatud õhufiltri ja häälesumbutajaga; küteteine pump — mehaaniline, monteeritud mootorile.

Sidur: ühekettaline; kõik laagrid eelõlitusega.

Süüde: süütejagaja töötab otseselt jagajavõlli edeotsa kaudu. Täielikult automaatne vaakuum-kontrolliga tsentri-fugaalregulaator.

Tüüriseade teo ja no-

kaga. Pöörderaadius  $22\frac{1}{2}$  jalga vasakule,  $20\frac{1}{2}$  jalga paremale.

Jõuülekanne sünnib tasakaalustatult. Käike ette 3. Sünkroniseeritud ühendus teise ja kolmanda käigu vahel.

Tagatelg kolmveerand-õõstelgtüüpi.

Pidurid hüdraulilised, õliga töötavad.

Rattad ja kummid: rattad — elektrivalu teras, läbimõõt 40 sm. Kummid —  $7.00 \times 16$ .

Varustus: hüdraulilised tõukelevendajad — kahekordselt funktsioneeriv tüüp. Kaks tuule-klaasipühkijat. Killunematu klaas kõikjal, kaks tagalaternat, tagasivaate peegel, elektriajanäitaja, ajanäitajakujuline kiirusemõõtja, sigari-süütaja, tuhaalus jm.

Prantsuse veteraan-autotööstur Louis Renault, kes praegu 60-aastane, valiti hiljuti Prantsuse aulegiooni liikmeks.

Šveitsis pandi maksma määrus, mis keelab kateooriliselt mootor-ratastele šleppida teisi mootorrattaid.

# MIS ARVAB JURIST

## UUEST JÕUVANKRITE SEADUSEST?

SENIMAKSNUD seadusenormid jõuvankrite kohta on meil enamikus välja antud 1929. a., välja arvatud mõningad vähemad muudatused vahepealsete aastate jooksul. Seetõttu tuleb neid norme mitmeski osas juba küllalt iganeniuks pidada, kuna jõuvankrite liiklemine on meil vahepeal juba märgatavalt edusamme teinud. Sellest tingituna tekkis juba ammugi vajadus uue, otstarbekohase jõuvankrite seaduse järele, mis koondaks endas kõik laialipaisatud normid sel alal ja ühtlasi sisaldaks ka vajalikke muudatusi.

Uus jõuvankrite seadus anti Riigivanema dekreedina 27. maist 1936. a. ja ilmus „Riigi Teatajas“ nr. 45. Maksma hakkas uus seadus avaldamisega, s.t. 30. maist s. a. Ainult mõnes osas, nimelt mis puutub jõuvankrite maksustamisse, omab seadus tagasiulatava jõu, kuna uued maksumäärad jõuvankritele hakkavad maksma arvates 1. aprillist 1936. a.

Võrreldes kehtinud seadustega uut seadust, moodustab viimane kompaktselt terviku kõikidest senistest normidest jõuvankritealal. Uudsusena esineb terve rida muudatusi vähemais küsimusis, mis omavad jõuvankritealal küllalt olulise tähtsuse ja seetõttu peaksid igale jõuvankri omanikule ja juhile täpsalt teada olema.

Üldjoontes on uus seadus rajatud pea samadele alustele nagu endinegi, kusjuures puuduvad põhjapanevad muudatused. Olulisemaid muudatusi tuleb ette jõuvankrite maksustamise alal, edasi on muudetud vähemas ulatuses jõuvankrite juhtimislubade andmise ja äravõtmise korda. Laialatuslikumaks lahkumiseks senikehtinud seadusest tuleb siiski pidada õigust karistada administratiivkorras jõuvankrite juhte, millist õigust uus seadus senisega võrreldes tun-

duvalt on laiendanud. Iseküsimus on muidugi, kas sellane karistamisviis on otstarbekohane, kuid sellest pikemalt allpool.

Jõuvankrite maksustamisel on jäetud endisteks maksumäärad sõiduautodelt ja autobustelt. Kõrgendatud on maksumäärasid õige tunduvalt veoautodelt ja nende järelvankritelt ning mootorratastelt.

Õhukummidega veoautodelt on maks jäänud endiseks, veoautodelt ja nende järelvankritelt, kus osa või kõik rattad on täiskummidel, on maksu kõrgendatud ühe krooni võrra igalt tühikaalu 100 kilogrammilt.

Mootorratastelt on maksu tõstetud 5 krooni võrra. Praegune küljekorvita mootorrataste maks tõuseb 15 kr. 20 kr. peale ja küljekorviga mootorrataste uueks maksuks on 30 kr. senise 25 kr. asemel.

Märkimisväärne on veel uue maksuna ühekroonine erimaks esmaabipunktide sisseseadmiseks ja ülalpidamiseks maanteedel, missugune maks nõutakse sisse iga aasta jõuvankri registreerimisel.

Maksu on suurendatud ka veel välismaal registreeritud jõuvankritele, mis maksustatakse riigi piiridesse sissesõidul. Varem sündis maksustamine nädalate viisi, kuid nüüd uue seaduse järgi on maksuks autodel 1 kroon päevas ja mootorratastel 50 senti päevas. Vaevalt on karta, et säärane maksustamine mõjub halvavalt välismaa turistide sissesõidule, kuid maksustamise tegelik teostamine muutub sellase viisi läbi tunduvalt lihtsamaks.

Jõuvankrite registreerimismaksust olid vabad kehtiva seaduse järgi ka riigi- ja omavalitsusasutustele kuuluvad jõuvankrid, kuid uus seadus tunnistab maksuvabaks ainult kaitseministeeriumile, politseiasutustele ja maanteedel korras-

hoiu asutustele kuuluvad jõuvankrid, kuna kõik muud riigi- ja omavalitsusasutustele kuuluvad jõuvankrid alluvad maksustamisele.

VÄHEMOLULISI muudatusi on ette nähtud juhtimislubade väljaandmisel. Endises seaduses ette nähtud kahe liigi asemel näeb uus seadus ette veel eriliigi lubasid autobuste ja veoautode juhtimiseks reisijate veol. Peale hariliku jõuvankrijuhi kutsetunnistuse nõutakse selle liigi lubade väljaandmisel veel erilise psühhotehnilise katse sooritamist, samuti on selle liigi lubade saajatele nõutav veel eriti kõrgem vanusmäär — 23 aastat, kuna tavaliise I järgu juhtimisloa saamiseks on küllaldane vanus 20 aastat.

Erilise punktina seaduse selles osas on veel punkt, mis keelab jõuvankri juhtijal või omanikul anda jõuvankrit juhtimiseks luba mitteomavale isikule, välja arvatud õppe- ja katsesõidud. Arvestades hulgalisi õnnetusjuhtumeid oskamatute juhtide süü läbi, tundub see keeld täiesti õigustatuna. Kuid kahtlemata ebaõigena tundub säärase teguviisi süükspanemine vastavatele isikutele, kuna sageli satub sõiduk ilma loata juhi kätte just omaniku teadmata, keda sellasel juhul ei tohiks vastutavaks teha sündinu eest. Kahjuks asub seadus siin teissugusel seisukohal.

Eripeatüki moodustavad eeskirjad julgeoleku kohta jõuvankrite liiklemisel. Tähelepanu vääriks siin see osa, mis käsitleb jõuvankrijuhi võimalusi ja õigusi jõuvankri edasijuhtimiseks sel korral, kui ta on tabatud käesoleva seaduse või selle alusel antud määruste vastu eksimiselt. Kui seaduse või määruste vastu eksimine oli tingitud jõuvankri veast, siis võib juht jatkata teekonda peale eksimise avalikustulekut sellekohase tunnistusega varustatult. Sel juhul on juht õigustatud jõuvankrit juhtima ai-



nult selle kohani, kus viga võib parandada. Eksimise kindlaks teinud politsei- või liiklemise järelevalve ametnik võib nõuda sel korral abinõude tarvituselevõtmist avaliku julgeoleku ja takistamatu liiklemise kindlustamiseks.

Jõuvankrite juhtidele ettenähtud karistused sõidumääruste rikkumise eest on uues seaduses tunduvalt karmimad võrreldes senistega. Lahkumine endise korraga avaldub õieti kahes suunas: ühelt poolt on laiendatud administratiivkorras karistuse määramist liiklemismääruste rikkumise eest, teisalt on ette näha sagedamini kui seni juhtimislubade äravõtmist.

Varem seadusandluse järgi võis juhtimisloa ära võtta otsekohe kas raskete kehavigastuste tekitamise või surmajuhtumi korral; muil juhtudel oli vajalik selleks, et juht kolme aasta jooksul oli kaks või rohkem korda karistatud liiklemismääruste rikkumise eest.

Uue seaduse järgi on loa väljandjal asutusel õigus sõiduluba ära võtta, kui juht on karistatud jõuvankrite ja liiklemise kohta käivate sundmääruste rikkumise eest kaks või rohkem korda ühe aasta jooksul. Juhtimisloa äravõtmine toimub nagu varemgi politseiprefekti ettepanekul.

Eeltoodud norm iseenesest ei ole sugugi karm, kuid õige pildi temast saame alles siis, kui tutvume uues seaduses maksmapandud administratiivkorras karistamise võimalustega. Ja selles osas on uus seadus läbi viinud väga kaugeleulatuvaid uuendusi, kusjuures on tunduvalt laiendatud administratiivkorras karistust määravate ametisikute hulka.

Senimaksva korra kohaselt kuulus administratiivkorras karistamise õigus liiklemismääruste alal ainuüksi politseikomissaridele. Uus jõuvankrite seadus lubab süüdlast ettevaatamatus ja kiires sõidus ning liiklemise kohta käivate sundmääruste rikkumises karistada ka Teedeministeeriumi maanteede valitsuse liiklemise inspektoril maanteede inspektoritel, omavalitsuse teede-inseneridel ja teemeistritel.

Iseenesest on ju tervitatav nähe kui kuritegude, eriti veel niisuguste kuritegude vastu, mis ähvardavad kaaskodanikkude tervist ja elu, asutakse võitlusse kõigi abinõudega, kuuld abinõude valikul tuleb siin olla vägagi ettevaatlik, sest iga-sugune karistamine on lõpuks ikkagi kaheteraga mõök, millega võib

Eesti Autoklubi  
liikmeid palutakse

**"Auto" 1936. a. tellimisraha**

võimalikult kohe  
sisse maksta posti  
joaksvale arvele  
nr. 570

teinekord ka hoopis vastupidiseid tagajärgi saavutada.

Igasuguse kohtupidamise, eriti aga karistamise juures on esimeseks nõudeks, et karistus oleks määratud isikule poolt, kes on suutelised õieti hindama kordasaadetud kuritegu ja siis vastavalt sellele ka karistust määrama. Sellest on ajajooksul välja kasvanud nõue, et karistuse määramine peab sündima ainult kohtunikkude poolt ja püütakse võimalikult vähesel määral karistamist anda ametnikkude kätte. Eriti tähtsaks muutub küsimus veel säärase kuritegude juures, kus on raske kindlaks teha täpsat vahet lubatava ja keelatud tegevuse vahel, nagu see ilmneb mootoriliiklusealal — siin nõutakse karistavalt võimult juba teatavaid eeldusi ja eriteadmisi, alles siis on võimalik lõplikult otsuste langetamine.

Hoopis vastupidiselt senistele tõekspidamistele on uus jõuvankrite seadus andnud siin karistamisõiguse terve rea ametnikkude kätte, kellelt ei saa eeldada nende nõuete täitmist.

**M**OOTORILIIKLUSEALAL eriti on mittelubatava kiiruse ja sõidumääruste rikkumise kindlakstegemine üks raskemaid küsimusi, kus sageli isegi kohtunikud eksivad, rääkimata veel inimestest, kes selle alaga varem väga vähe on kokku puutunud. Kui omal ajal usaldati karistamine teatavate vähemate süütegude eest politseikomissaridele, siis sündis see ikkagi eeldusel, et seal on tegemist inimestega, kes pea igapäev puutuvad kokku õigusemõistmisega ja on seega enam-vähem kompetentsed ka karistuste määramiseks. Kuid administratiivkorras karistamisõiguse andmine kõigile muule ametnikele mootoriliiklusealal tuleb pidada sammuks, mis jõuvankri juhtijaid täiesti õigustamatult asetab vägagi raskesse olukorda.

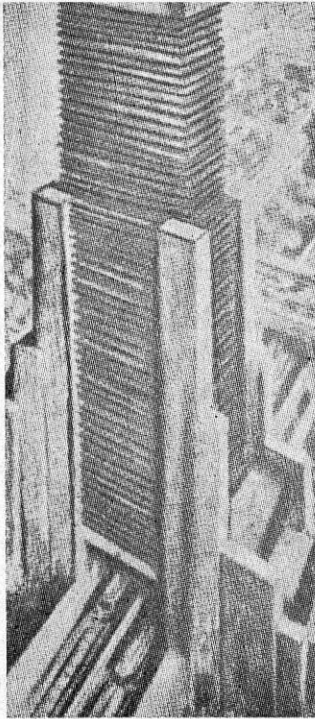
Võimupiirid kõigil loendatud isikutel karistuse määramisel on küll määratud kaunis minimaalsed: rahatrahv kuni 30 krooni ja sõiduõiguse äravõtmine kuni 7 päevaks. Kuid arvestades üldist karistusüsteemi jõuvankri juhtidele, omavad siin ka esimesed väikesed karistused hiljem siiski kaunis olulise tähtsuse.

Sama seaduse järgi võib jõuvankri juhilt ära võtta juhtimisloa, kui tema aasta jooksul on karistatud kaks või rohkem korda jõuvankrite või liiklemise kohta käivate sundmääruste rikkumise pärast. Nüüd selgub, kuivõrd äraolenevaks on tehtud jõuvankrite juhid inseneride ja teemeistrite karistustest. Tarvitseb ainult küllalt asjatundmatul isikul paaril korral valesti hinnata sõidukiirust ja juba ongi antud põhjus jõuvankrijuhilt juhtimisloa äravõtmiseks. Edasi nõuab uus seadus veel vastava registri pidamist jõuvankrijuhtide karistuste kohta. See on nõue, mis on täielikult arusaadav juba puht süsteemi huvides. Kuid teisest küljest võivad juhtidele nüüd saatuslikuks saada ka kõik väikesed karistused.

Muidugi jääb ju jõuvankri juhil ebaõigete karistuste puhul veel võimalus karistust tühistada kohtu teel, kuid igal juhul tekitab liig kerge karistuste määramine sel juhul ilmaaegset kohtuskäimist.

Järeldusena eeltoodust peaks selguma, et administratiivkorras karistamine selles ulatuses, nagu teda näeb ette uus jõuvankrite seadus, suudab vaevalt neid lootusi täita, mis seaduseandjad tema peale on pannud, küll aga asetab ta jõuvankrite juhid raskesse seisukorda, kes tihti võivad saada karistuse osaliseks ka ilma küllaldase aluseta. Õigluse huvides oleks tarvilik vähemalt selles osas jõuvankrite seaduse revideerimine.

A. Soans.



# POMMIKINDLAD

## TULEVIKULINNA

GAAS, GAAS, GAAS!

*Ameeriklaste mudel gaasi- ja pommi-kindlast pilvelõhkujast Ameerika tuleviku suurlinnas*

PRAEGUSAJA suuremad poliitikud, riigimehed ja teadlased tegelevad innukalt küsimusega, kuidas vältida uut sõda ja kindlustada maailmarahu. Tuhanded ja tuhanded ettepanekud on tehtud ja arvamised avaldatud, ning kõik nad ühtuvad ühes punktis, et uus sõda võiks olla välditav.

Vaatamata sellele on suur hulk maailma kuulsaid tehnikuid, teadlasi ja arhitekte, kes usuvad, et sõda täielikult vältida on võimata, ning arvestades tuleviku-sõja puhkemise võimalust, püüavad avastada uusi teid rahu kestvuse pikendamiseks ja maailma püsivuse kindlustamiseks. Need eriteadlased tegelevad maailma laiendamise tähtsuse ja hädavajalikkuse probleemiga; millist kaitset võib pakkuda kohutava tuleviku-sõja puhul, mis avaldub hirmsamal kujul õhurünnakuis, mürgiste gaaside levitamises ja ennenägematute pommi tarvitamises.

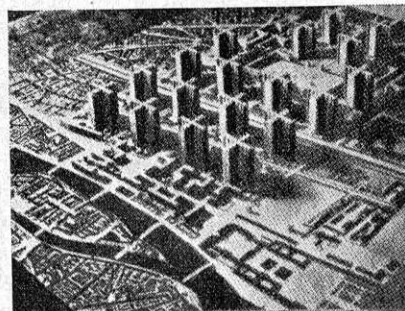
Esimesel hetkel näivad nende inimeste poolt välja-töötatud ideed täiesti fantastilistena. Kuid põhjalikumal süvenemisel selgub, et need on täiesti läbiviidavad ja võivad kaitsta maailma suurimast laostumisest, mis ajalugu kunagi tundnud.

Nende eriteadlaste eesmärgiks on luua uut linna tüüpi — tüüpi, mis senini täiesti tundmata, kusjuures peaohk langeb võimalikult tugevale kindlustusele lennujõudude ja gaasirünnakute vastu.

Briti, Ameerika, Prantsuse ja Itaalia arhitektid on tegelnud selle probleemiga juba mitu aastat ja välja töötanud hulk põhjalikult viimistletud plaane, et rahuldada maailma kaitsevajaduse nõuet. Kõige suuremaks eriteadlaseks sel alal tuleb pidada prantslast *Le Corbusier'd*. Ta on välja töötanud mitte ainult ühe, vaid terve hulga plaane Pariisi kaitseks õhurünnakute vastu. Oma kavandite koostamisel lähtus Corbusier kõigepealt sellest, et ootamatu õhurünnak võib täielikult hävitada Prantsuse pealinna. Sellepärast töötas ta välja täiesti uue Pariisi plaani senitundmatu ehitusstiilis, mis väldib kõik tuleviku-sõja

õhurünnakute ähvardavad kohutavused. Corbusier' ideede peanoudeks on, et maapinnal peavad olema vaenlase lennukitele võimalikult väikesed märklauad, mis suurendab tunduvalt pilootide raskust pommi heitmisel.

Le Corbusier' arvates peab tuleviku Pariisis ehitiste alla kasutatama ainult 12% linna maa-alast, ning ehitised peavad olema stiilsed, ümbritsetud võimalikult tühjadest maa-aladest. Ülejäänud 88% linna pindalast tuleb kasutada parkideks ja mänguplatsideks, ning majade katused lahtisteks rõdudeks. Kõik suuremad ja elavama liiklemisega kaubamajad peavad asuma pilvelõhkujate ülemistes osades, kindlustades seega jalakäijate julgeolekut ja rahu.



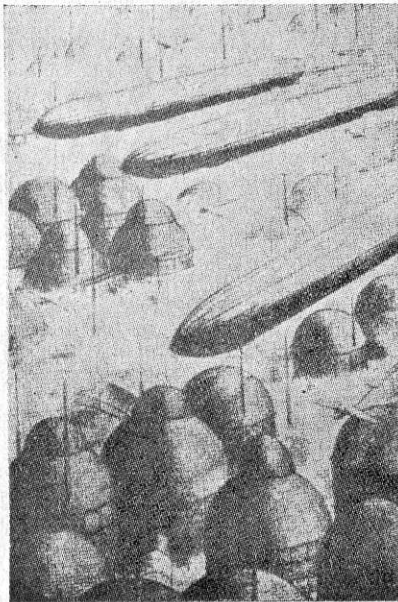
*Tuleviku Pariisi pommi-kindlad pilvelõhkujad (Le Corbusier mudel)*

Oma tuleviku Pariisi mudelite koostamisel on Le Corbusier peaausjalikult arvestanud seda, et linna välimus peab olema äärmiselt rõõmus ja kaunis. Le Corbusier ise tähendab, et ehkki ta ei tea veel, kuidas tema ideid tuleks praegu teostada, loodab siiski, et seda kunagi ometi tehakse, kuna tema mudelid on ehituslikult õiged ja läbiviidavad.

Corbusier' majad omavad veidrat kuju. Näd sarnanevad hiiglasuurtele, ristikujulistele pilvelõhkujale ja on ehitatud kõige tugevamast rauast ning asetsevad üksteisest nii kaugel kui võimalik. Majadel on neli-



kümmend ja isegi kuuskümmend raudpõrandat, millest suurem osa ehitatud maa alla. Maja alumine osa on ülemisest isegi tugevamalt ehitatud ja maa-alused käigud on heas ühenduses majaga. Tugeva saagiataagi puhul õhust näeb Corbusier' kavand ette maa all asuvas võlvkäikudes suurt oxygeeni hulka ja toidutagavara, paigutatud tugevatesse rauast külmutusruumidesse. Ootamatu õhurünnaku puhul leiaks terve Pariisi rahvas kaitset maa-alustes käikudes, kus võib rahulikult oodata seni, kuni ründajad lahkunud linna kohalt.



Tuleviku Rooma kuplitega ehitused

AMEERIKA suurteil arhitektidel on samaks otstarbeks teised plaanid. Üks New Yorgi hästituntud arhitekt on ehitanud väikese mudeli gaasi- ja pommi-kindlast pilvelõhkujast, mis on täielik utoopia ja ehituslikult peaaegu läbi viimata. Majal on 120 põran-

dat ja katus varustatud tugeva ja kindla terasplaadiga, mille paksus 10 yardi. Ka seinad on samast purustamatust materjalist. Corbusier hoiab oxygeeni püüratamises tankides maa all, kuid Ameerika arhitekt tahab ammutada oxygeeni n. ö. taevast enesest, see tähendab, ta paigutab oxygeeni erakordselt kõrge pilvelõhkujale ülemisse tippu. See on idee, millega võib hakkama saada ainult tark ameeriklane. Tänavail heidetud gaasipommid ei ole võimalised õhku mürgitama üle 7 või 8 yardi kõrgemal maapinda. Kuid sellest kõrgusest piisab, et mürgitada jalakäijaid ja teisi tänavail viibijaid. Need aga, kes põgenevad pilvelõhkujasse, on varustatud taevasttuleva värse oxygeeniga.

Itaalia kuulsaim arhitekt *Mariani* on välja töötanud erilise plaani Rooma kaitseks õhurünnakute vastu. Itaalia professori plaani kohaselt on kõik ehitused Roomas kaetud kõrgete ja samuti tugevate *kuplitega*. Värske oxygeeni ja õhu hankimise küsimus on siin lahendatud täiesti omapärasel viisil. Iga kupli tippu on asetatud pikad raudtorud, kust kaudu juhatakse maja sisse värske õhku ja oxygeeni. Torud on täis väikesi augukesi, ning erilise konstruktsiooniga propeller töötab sees lakkamatult õhu puhastamise ja sisseimemisega. Nii et juhul, kui gaasipommid lõhkevad Roomas, on kõik ehitised põhjalikult puhastatud mürgist.

Niinimetatud *individuaalne võitlus õhurünnakute vastu on lootusetu ja kasutu töö*. Esiteks juba sellepärast, et tänapäeval valmistatud gaasimaskid ei paku küllaldast kaitset, kuna kõige hirmsamad mürgaasid ei mõju hävitavalt ainult läbi nina ja suu sisse tungides, vaid ka põlvedest, käerandmetest ja küünarnukkidest, surmates üsna lühikese aja jooksul terve inimsoo ja kõik elusolendid maailmas.

Igatahes kui nende kuulsate arhitektide plaanid on läbiviidavad, on maailma suuremate pealinnade julgeolek kindlustatud.

Kust peab aga võetama raha nende ideede tegelikku ellu rakendamiseks — on juba teine probleem.



# FISK

AUTOKUMMID ON VALMISTATUD KÕIGE PAREMAST TOORAINEST, SEEPÄRAST ON NAD VASTUPIDAVAD JA ODAVAD KASUTADA.

TARVITAGE JA VEENDUGE SELLES

ESINDAJA: **O.Ü. H. LAGUS & Co**  
TALLINN, VENE TÄN. 13. TELEFON 437-18



EMK liige mag. A. Sivardi  
huvisõidul

# Maastikusõit mootorrattal

ritavad ja gaasistajast rippumatud seadeldised stardikindluse tõstmiseks on osutunud otstarbekaiks. Nad võimaldavad külma mootori kergelt käivitamist ja teevad liigseks n.n. „topka“ andmise.

Ka süüte õige reguleerimine omab suurt tähtsust mootori võimsuse tõstmisel. Süüte varajasus ei tohi palju erineda vabriku ettekirjutusest. Lühikese kolvikäiguga mootorites võib see esile kutsuda rikkeid. Vead, mis kipuvad tähelepanuta jääma, on:

- 1) katkestaja haamripuks on oksüdeerunud või mustunud ja
- 2) katkestaja vedru on nõrk.

Kahetaktimootoril, kus süüteseade on kinnine, võib kulu- nud fiiberklots liig suurt süüte hilinemist esile kutsuda. Kondensaatori „läbilöök“ avaldub liig suure sädemes katkestaja kontaktide vahel.

Eelsurve suurendamise küsimust võib lahendada ainult teatud piirides. Eelsurvet võib tõsta silindri kaane tihendi õhemaks tegemisega jne. Üldiselt survekambri vähendamisega suureneb eelsurve, mis kasulik mäestikusõidul.

**K**ÄIKUDE vahetust maastikusõidul on kõige sobivam teostada vastava jalgsedisega. Kus see aga teostatav pole, peaks käigu- vahetuskang sääraselt paiknema, et tema käsitamisele liigset tähelepanu ei tarvitseks pöörata.

Kettülekanne on eelistatud ülekandeks maastikusõidul. „Vanad kalad“ maastikusõiduks lõdvendavad keti rippuvust normaalsest 3 sm võrra.

Sadul, juhtkang ja jalatoed peavad maastikusõidul võimalikult kõrgemal asetsema. Eriti on see tähtis jalatugede kohta, kuna teiste kõrgus on vastavalt mugavuse nõudeist ja paremast põlvepigistuse saamisest.

Mäestikusõidul omab suurt tähtsust ederatta pidur, mille korrasolek on tingimata nõutav. Maastikusõiduks kliirens 120 mm pole küllaldane, vaid peaks olema

vähemalt 170 mm. Madalalasuvaid mootorratta osi (käigukast) on vajaline kaitsta vähemalt 1,5 mm paksuse plekiga.

Igasugused toed mootorratta toetamiseks seisul pole maastikusõidul otstarbekad ja need tuleks kõrvaldada.

Libedal pinnasel on otstarbekas varustada väljatõugatavaid libisevaid tugesid, millised aga siiani vähe levinenud.

Pagutorud tuleb asetada võimalikult kõrgele maapinnast.

Pakiraam on liigne ja see tuleks kõrvaldada, kuid tagumine poriplekk varustada vastava sanga mootorratta tõstmiseks.

Maastikusõidu kummid peavad olema tugevama profiiliga. Tüüpe on mitmesuguseid ja kummide valikut mõjutab maastiku pinnas (kuiv või märg liiv, kivine pinnas, kuivanud savi jne.). Kummirikete vastu pole kindlat vahendit leitud. Otstarbekas on kummid kõvemini täis pumbata, mis aga suurendab masina hüplemist.

Täitevedelikud on kasulikud ainult vähemate vigastuste puhul, kuna suuremate vigastuste juures mõjub ainult segavalt. Eri- lised naelapüüdjad kummi ja poripleki vahel on kasutamist leidnud. Naelte ümbertõukajad ederatta poriplekil ja ka karteril pole kummi vigastuste vältimiseks küllalt kindlad vahendid. Parim vea kõrvaldamine teostub ikkagi kiire kummi vahetusega (6—8 min.). Tagavarakummide kaasavõtmine on vajaline ja sobiva paigutuskoha puudumisel võib sõitja neid enesele lihtsalt õlale riputada.

Vastuvõetavaks on tunnustatud kummi täitepudel, mille mahust jätkub 16—18 kummi täitmiseks. Kogenenud maastikusõitjad eelistavad siiski tugevat käsipumpa, mis täidab 60—70 löögiga kummi.

**K**UKKUMISED on maastikusõidul välditamatud, kuid kukkumisel ei tohi vigastuda ratta üksikosad. Moodsal masinal on elulised osad juba sääraselt asetatud, et nad kukkumisel viga ei saaks. Masinal, mis pole aga „kukkumis-

**I**SELOOMULT on mootorrattas võimeline liikuma väljaspool teid — maastikul. Tema võimeid maastikusõiduks on võimalik tõsta mitmel viisil.

Peamiseks nõudeks on muidugi mootori laitmatu töötamine! Kuid peale tuntud võtete on allpool toodud veel mõningad näited mootorratta sõiduvõime tõstmiseks maastikul.

Määrava tähtsuse evib gaasistaja reguleerimine, eriti stardikindluse tagamise mõttes võistluste puhul. Maastikusõidul vajab mootorrattas alati rikkalikumat segu kui teedel sõitmisel. Eriti tundlik on mootor lisaõhu juurevoolu suhtes. Lisaõhu juurevool võib teostuda gaasistaja gaasiklapi, õhu sulgklapi ja gaasistaja liitmiku kaudu. Peale selle pääseb õhk silindrisse ka läbi klapi juhtlaagri, läbi silindrikaane tihendi, läbi küünla tihendi jne. (Kahetaktimootoritel ka väntvõlli raamlaagrite kaudu). Õhku läbilaskvate kohtade leidmiseks on otstarbekohane kahtlaste kohtade katmine paksu seebivahu kihiga.

Kaasaja mootorrattad on varustatud peamiselt nõelpihusti-gaasistajatega, milliste reguleerimisel mootorrattur peab teadlik olema gaasistaja üksikosade mõjupiiridest.  $\frac{1}{8}$ — $\frac{1}{4}$  õhu reguleerimise kruvi ja gaasiklapi väljalõige,  $\frac{1}{4}$ — $\frac{3}{4}$  mõjub nõela asend ja viimast  $\frac{1}{4}$  mõjutab juba peapihusti.

Kiireks tuuride tõstmiseks ja kindlaks stardiks võib juure monterida erilise pumba, mille kasutamisel valida peapihusti 20% normaalsest suurem. Eraldi regulee-



# Mootori häälestamine

## Süütamine üldiselt

ET SAADA üldpilti mootori töövõimest, selleks on vaja teha hõrendus- (vaakuum-) proove ja kontrollida süütesüsteemi üldiselt. Esialgu toimitakse järgmiselt:

Ampermeeter ühendatakse järjestikku katkestaja kontaktidega, voltmeeter ühendatakse süütepooliga, küünal süütevooluga ja hõrendusemõõtja pannakse sisselaske-toru külge. On need ühendused tehtud ja mootor pandud käima, siis võib korrastaja silmapilkselt aru saada mootori seisukorrast.

Joon. 5 näitab skemaatilist, kuidas sellel proovimisel ühendused tehakse. Kui hõrendusemõõtja näitab suurt hõrendust, mis püsib samal kõrgusel, siis ütleb see, et surve mootoris on kõrge ja ühetasane. On hõrendus madal ja ebakindel, siis on surve silindrites ka madal ja ebaühtlane. Nõnda et enne kui

süüdistatakse katkestaja kontakte, tuleb veenduda, et mootori mehhanism töötab korralikult.

Kas mootor töötab ühetasaselt, seda näitab meile ampermeeter, sest viimane registreerib (näitab) võnkumisi mootori käigus. Võngub ampermeetri osut, siis ei tohi seda valesti pidada katkestaja kontaktide veaks. Kasutades ampermeetri kõrval veel hõrendusemõõtjat, on korrastajal kahekordne võimalus kontrollida mootori seisukorda ja leida üles selles vead.

Kui juhtmed on õieti ühendatud (nagu joon. 5) ja katkestaja kontaktid suletud, siis peab voltmeeter näitama 6 volti. On see vähem, siis on põhjuseks mustunud ühenduskohad mähise ja patarei vahel. Ampermeeter peab näitama 4 või rohkem amprit. On vähem, siis tuleb otsida viga lahtisest ühendusest, halvast kereühendusest või vigadest katkestaja voluringis.

Ebakindel säde näitab, et kas mähis, kondensaator või mõlemad on nõrgad, et katkestaja kontaktid pole õieti või on ühendus katkestaja kesta ja silindribloki vahel vilets. Mingil tingimusel ei tohi süüdistada mähist, enne kui selle seisukorda pole kontrollitud. Mootori käies peab ampermeeter näitama umbes 1½ kuni 2 amp. voolu ja seda ühetasaselt. On vool nõrgem kui 1½ või suurem kui 2 amp., siis teame, et süütesüsteemis on viga või on kusagil puudulik ühendus. Kui ampermeetri osut liigub edasi-tagasi ja hõrendusemõõtja osut püsib samal ajal ühekõrgusel, siis teame, et viga on süütes.

Eelpoolkirjeldatud süüte kontrollimine pole täielik, kuid see sooritataksegi vaid selleks, et saada kiirüldpilti mootori seisukorrast. See katsetamine võimaldab ka mehaanikule leida esialgsed, nii öelda jämedamad vead mootoris ja läheneda neile, et hiljem viia läbi eriuksuste üksikasjalisem ja täpsam kontrollimine. Nõnda ei tohi süüte üldise kontrollimise tulemustega veel rahule jääda, vaid vaja on võtta ette ka jagaja, kondensaatori ja süütekaabli täpsam kontrollimine.

## Süütejagaja

SÜÜTEJAGAJA ja katkestaja korralik töötamine on vast ehk kõige olulisemaks eelduseks mootori korralikule töötamisele. Ja jagaja peab olema nii mehaaniliselt kui ka elektriliselt täiesti korras. Alles siis, kui ta seda on, võidakse mootorist saada maksimaalne jõud ja vajalik paindumus kõigis kiirustes. Jagajavõlli kulunud katkestus-

kindel, tuleb küllalt tugeva plekiga katta tema elulisemad osad või kasutada vastavaid tuge-sid. Mutrid, splindid ja üldse kõik teravikud katta isoleerpaelaga, et sõitja end nende vastu kukkudes ei vigastaks. Bensiini- ja õlitorustik olgu valmistatud sääraselt, et vähemad painded, mis paratamatud kukkumistel, nende tööd ei halvaks.

Veekogude läbistamine (loigud, ojad) on maastikusõidul paratamat. Vett kartvad osad (aku, dünamo, magneeto jne.) kaitsta vastavate karpidega, mille liitekohad katta paksu määrdeainega (parafiin, vaseliin, tavott) või üle tõmmata isoleerpaelaga.

Gaasistaja õhusisselaskeava olgu vähemalt 35 sm kõrgusel maapinnast.

Külmal ajal kuuluvad arvestamisele veel nähted, millised käivad kaasas masinate kaitsmisega madala temperatuuri vastu.

Tööriistu vähe kaasa võtta, kuid kaasavõetud tööriistad olgu laitmatu korras. Jatkub kaheot-

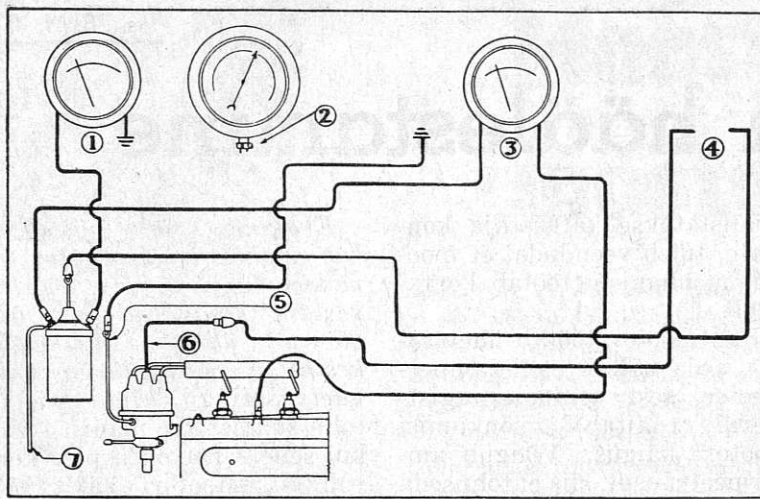
saga võtmete komplektist 11—26 mm, üks tugev tellitav võti, ühed nutritangid, mitmeotsaga kruvikeeraja, hästi sobiv küünlavõti, magneetovõti ja kaks kummide mahavõtmise labidat. Tööriistad pak-kida ühte nahkkotti, mis asetada sõitja ette bensiinipaagile, kuid kummist alusele, et paagi mõlki-mistest hoiduda. Küünlavõti ja kummide mahavõtmise labidat olgu käepäraselt asetatud.

Tagavaraosadest võtab kogenud maastikusõitja kaasa ainult sääraseid osi, mille vahetamine pole aeganõudev (näiteks tagavara kett, valmis piduriklotsid, tagavara jalatoed, sadula vedru, küünlad ja tagavara sisekummid). Tagavaraosad asetada sääraselt, et osad üksteist ei rikuks. Otstarbekas on pakkida nad kotti, mis sõitjale selga kinnitada.

Peale eeltoodu on vajaline üksik-sõitjale hea kiirusemõõtja, tõuke-kindel ajanäitaja ja veekindel kaarditasku orienteerimisevahenditega.

B. Šiller.

\*) Esimene osa käesolevast kirjutusest ilmus „Auto“ eelmises numbris, käsitades juhatusi patarei, käivitaja, „Startixi“, küünalde, süütejagaja, süüteseadme ja surve (kompressiooni) kontrollimiseks ning võimalikkude vigade leidmiseks ja korrastamiseks neis autotoosades.



Joon. 6. Üldine süüte ja hõrenduse proovimise skeem. 1 — voltmeeter, 2 — hõrendusemõõtja, kinnitatud sisselasketorusse, 3 — ampermeeter, 4 — küünlaproov. ühes Geissler'i toruga, 5 — mähisest lahti-lülitus, 6 — lüliühenduse hüppejuhe, 7 — juhe süütelüliljasse armatuurlaual

muhv, kulunud laager või kõverdunud võll — juba needki vead takistavad jagaja ja seeläbi ka mootori korralikku töötamist.

Proovimiseks lahutatakse süüteseadist mootorist ning vaadatakse järele, kas katkestusmuhvi kandid on õiged (kui kaua katkestaja kontaktid on suletud), kas võll on sirge, laagrid korras jne.

Katkestusmuhvi on nii ehitatud, et ta laseb kontakte püsida koos teatava aja (kraadi) vältel, sellega võimaldades süütepoolil magnetiseeruda. See on siiski vaid üks ülesanne, mis jagajavõlli täita — mehaanik peab aga teadma selle teisedki ülesanded, et olla võimeline mootorit „häälestama“ töövõimelisimasse korda.

Katkestajavõlli konstruktsioonist olenevalt peavad katkestaja kontaktid avanema teatud kiiruse nurga all jagajavõlli iga tiiru kestel. See on harilikult .002" iga võlli kraadi kohta. Seda on vaja kondensaatori korralikuks töötamiseks.

Kui katkestusmuhvi nurk on väiksem kui konstrueerija poolt ette nähtud, siis on kontaktide kokkumine liig aeglane ja viimased põlevad krobeliseks. On see liig suur, siis avanevad ja sulguvad kontaktid liig järsult ning tagajärjeks on kontaktide kloppimine ning süütepooli korratu töötamine. Peale selle, kui nurk

on suur ja kontaktid liig kaua koos, ei jää süütepoolil aega vabaneda elektrilaengust ja kõrgepingeline vool võib tekkida kõrgepinge mähises kontaktide sulgumisel. Tagajärjeks on viimaste põlemine aukliseks.

Kui kontaktid sulguvad liig järsult, siis saab mähis järsult voolu ja tekitab magnetvälja. Kui kontaktid jälle järsult avanevad, läheb ekstravool kondensaatorisse, laadides viimase maksimumini. Et kontakte ei hoita nüüd lahti, siis naksatavad nad jälle kohe kinni, sellega võimaldades kondensaatoril tühjeneda läbi kontaktide. See voolupinge on aga mitu korda suurem patarei pingest ja tihti sulatab (keedab) kontaktid kokku.

#### Laagrite tähtsus

**M**OOTORI häälestamisel tuleb mehaanikul arvestada ka katkestajavõlli laagreid. Lahtised (kulunud) laagrid mitte ainult ei põhjusta ebaõiget süütemomenti, vaid lahevad, just siis, kui võlli katkestusmuhvi peaks tulema tõuke-bloki vastu, võlli vajuda ühele poole ja tagajärjeks on, et kontaktid ei avane normaalse kiirusega, asjaolu, mis omakord põhjustab kontaktide põlemist ja korratusi süütamises. Süüteküünlas tekib säde siis, kui madalapingeline vool katkestatakse, s. o. kui katkestaja kontaktid avanevad.

Jääb kontaktide vahele lühikeseks ajaks püsima ekstravoolust tekitatud säde, siis võib süüde hilineda. Kui kontaktid on jõudnud juba avaneda 0.008" või 0.010" ja kontaktide vahel tekib säde, siis hilineb sädeme tekkimine süüteküünlas 10—20° võrra.

Eelsüüte regulaator ei saa siis enam korralikult töötada. On nimelt nii, et kulunud laagrid tekitavad loginat ja värinat, mis mõjub segavalt eelsüüte regulaatori vedrudele ja vihtidele, takistades neid täpsalt toimimast.

Korrastaja, kes kontrollib ja reguleerib süüteseadist, peab tarvitama abinõusid, mis võimaldavad tal ajada süüteseadist ringi igas kiiruses, mida vaja kontaktide reguleerimiseks vastavalt vabriku eeskirjade järele. Korrastajal tuleb ka vaadata, kas eelsüüte regulaator alustab süüte reguleerimist õigel ajal. Eriti tähtis on sealjuures panna tähele süüte varaseks seadimise maksimumastet kraadides siis, kui mootor teeb vastava, spetsifikatsioonis ettenähtud arvu tiire minutis.

Moodsad kontrollaparaadid võimaldavad katkestaja kontrollimist koos kondensaatori ja süütepooliga ning sellega saada täpsa pildi süüte töötamisest. Kui peaks jagaja peas olema mõni kontakt lahti logisenud või mõnes kõrgepingejuhtmes suur takistus, kuigi jagajavõlli noka nurk on õige, siis ei lase jagaja küllaldaselt voolu mähisesse.

Paljud moodsad autod on varustatud hõrendus-süütere-gulaatoriga. Viimase ülesandeks on viia süüde varasemaks või hilisemaks, sellegajärele, kuidas mootori töö seda nõuab. Siin on jälle vaja, et hõrendus-süütere-gulaatori seisukorda selgitada ja seda vajaduse korral korrastada, kasutada niisama moodsaid kontroll- ja korrastusabinõusid.

#### Käsitöökontrollimine

**EI OLE** käepärast jagaja kontrollimiseks vajalikke instrumente, siis tuleb mehaanikul katsuda käega, kas jagajavõll on kindlasti laagrites või on viimased kulunud.

On jagajavõlli laagrites liig-



set vabaruumi, siis tuleb laagrid pingutada või uuesti valada. On võll, katkestusmuhv või mõni muu osa süüteseadise mehhanismis liigselt kulunud, siis on vaja ta asendada uuega. Kui katkestaja kontaktid näivad kahtlastena, siis on parem panna kohale uus komplekt ja reguleerida kontaktide vahet teraskaliibriga. Viimasega kontaktide vahe määramine on siiski vaid ligikaudne.

Uue kontaktide komplekti kohalepanekul antakse vabaruumi pisut rohkem, kui seda spetsifikatsiooni järele andma peaks. Nii tehakse seepärast, et kontaktide avaja kulub peagi ja siis saavad kontaktid loomuliku vahe ja täpsama avamisnurga katkestusmuhvi suhtes.

### Süüte reguleerimine

**M**OOTORI häälestamise korramise juures on tähtis, et sädeme tekkimise hetk ja kolvi asend silindris oleksid õiges kooskõlas teineteisega. Süüte reguleerimine on mootoritüübist olenevalt mitmesugune, kuid igal juhul tuleb süüteseadis (katkestaja) mootoriga õieti ühendada, seada süüte regulaator õieti jne.

Mõnede vanemate mootoritüüpide juures keeratakse vääntvõlli vända abil ringi, kuni esimese silindri kolb on tõusnud survetakti lõppu, ülemisse surnudpunkti. Nüüd peavad hoorattal tähed **TDC** (*Top Dead Center* tähendab ülemine surnudpunkt) ja hooratta kesta (karteri) küljes olev märk olema kohastikku. On nii, siis keeratakse lahti kruvi, mis hoiab kinni süüteseadist (jagajat) ja süüteseadist keeratakse, kuni katkestajakontaktid on parajasti avanemisel. Nüüd keeratakse süüteseadise kinnituskruvi kinni ja süüte jagaja karp oma kohale. Mööda minnes olgu tähendatud, et leidub ka mootoreid, kus surnudpunkti märk (**TDC**) on edeotsas (mootori ees) asetseval hoorattal või koguni võnkesumbutaja küljes.

Moodsates mootorites tuleb süüdet reguleerida hariliku bensiini või etüülbensiini tarvis. Tihti tarvitatakse süüte reguleerimisel *süütekrooskoopi* ehk reguleerimislampi. Harilikult sünnib see järgmiselt:

Üks süütekrooskoobi juhtmeharudest kinnitatakse jagajapea kontakti nr. 1 ja teine ühendatakse küünal nr. 1 juhtme otsa külge. Siis pannakse mootor käima ja lastakse käia aeglaselt (umbes 400 tiiru minutis).

Edasi võetakse süütekrooskoop kätte ja juhitakse sellega valgus läbi hooratta kesta oleva augu hoorattale. Kui süüde on õieti reguleeritud, siis näeme, et lambis väljahtub tuli iga kord, kui silinder nr. 1 kolb jõuab ülemisse survetakti surnudpunkti, samal hetkel näeme sellesama valguse abil ka **TDC** tähti hoorattal möödumas kesta küljes olevast märgist. Kui nii ei ole, siis on süüde liig varane või liig hiline. Et seda õieti seada, selleks keeratakse süüteseadise kinnituskruvi lahti nii, nagu eelpool seletatud, ja keeratakse teda ühele või teisele poole, kuni süüde toimub õigel ajal. Pärast keeratakse kinnituskruvi jälle kinni.

Kui mootorikütteks tarvatakse etüülbensiini, siis seatakse süüde varasemaks. Seda tehakse järgmiselt: süüteseadist kinnihoidev kruvi keeratakse lahti, siis keeratakse süüteseadist vastupidiselt tema tiirlemisesuunale, kuni süüteseadise märk läheb mõned pügalad mööda sellest märgist, mis kohane harilikule bensiiniküttele.

**M**ÕNINGATE autode juures tarvitatakse pärast esialgse süüte reguleerimist edasireguleerimiseks nn. *gaselectorit*. Selle riista tarvitamisviis on igal üksikjuhul vabriku poolt juhutatud ja isesugune, nii et siin üldreeglit anda ei saa. Näiteks *Pontiac* mudel 603 *gaselector* võimaldab pöörata süüteseadist 10°.

Teiste autode juures, näiteks *Chrysler'i*, *De Soto*, *Dodge'i* jne. juures sooritatakse süüteseadise ühendamine vastava mõõtja abil. Niisugustel juhtudel on vabriku poolt teatatud mitu tuhandikku tolli enne või pärast ülemist surnudpunkti peab süüdamine. Mõõtja keeratakse küünlaauku ja kolb silindris tuuakse survetaktis üles, kuni mõõtja osut jõuab ettemääratud märgini ning

süüteseadises katkestaja kontaktid asetatakse katkestusmomentidele.

Kui vabriku poolt antud spetsifikatsioon süüte seadmiseks on teada, siis on süüte reguleerimine vastava mõõtja abil lihtne ja kerge toiming, ei ole võimalusi ka sealjuures eksimiseks.

### Süütepool

**S**ÜÜTEPOOLI kontrollimine võib sündida alles siis, kui see on sama soe kui mootori normaalselt töötadeski. Külma süütepooli juures ei avaldu vead nii nagu sooja juures. Seepärast ongi vaja lasta süütepoolil töötada vähemalt 30 minutit enne selle kontrollimist. Kui süütepooli soojendamiseks ei taheta lasta mootoril nii kaua töötada, siis tuleb süütepool mõnel teisel viisil enne proovi soojendada. Vigane süütepool annab nimelt külmalt tihtigi parema sädeme kui hea süütepool soojalt. Põhjus: *takistus tõuseb soojuse suurenedes*.

Mõnel süütepooli kontrollijal on primaar- ja sekundaarmähise eelsoenduseseadis, mis tõstab mähiste soojust kuni normaalse töö soojuseni. Pärast pooli soojendamist proovitakse seda mootori töötades täie, keskmise ja väikese koormatusega (tiirudega).

Peale soojendusprotsessi proovitakse süütepooli mootori töötamisel mitmesuguste süütenurkade juures, vastavalt mootori tiirudele (koormatusele). Süütepoolide valmistajad annavad andmeid selle kohta, kui pikk säde peab tekkima korrapäraselt sädeme vahes 20-, 30- ja 40-kraadilise eelsüüte nurga juures. Süütepooli rikked avalduvad ebakorrapärases sädemes.

Süütenurga muutmisega meie muudame süütemomenti vääntvõlli suhtes, kuid katkestaja kontaktide koos- ja lahusolemise aeg jääb ikkagi samaks. Mootori koormatuse ehk tiirude arvu muutmise muutub ka katkestaja kontaktide koos- ja lahusolemise aeg — see ongi põhjuseks, miks peame proovima süütepooli suure, keskmise ja väikese kiiruse juures ja sellele vastavalt seadma süütemomendi väärasemaks 20, 30 ja 40 kraadi.



## Kondensaator

FELPOOL süüteseadise (katkestaja-jagaja) kirjelduses selgus, kui tähtis ülesanne on täita kondensaatoril. Nüüd tuleme kondensaatori proovimise juure. Selleks on saada väga häid kontrollimisriistu. Kontrollimine nendega on kerge ja kiiresti läbiviidav.

Mõned mootorite korrastajad tarvitavad kondensaatori kontrollimiseks kahte mõõtjat, millistest ühte nimetatakse laadimis- ja teist tühjenemiskaengu mõõtjaks. Nende mõõtjatega kontrollimisel selgub, et nõrk kondensaator osutab tühjenemismõõtjas tähelepandavalt vähem kui laadimis- ja tühjenemismõõtjas. Kui aga ainult laadimis- ja tühjenemismõõtja näitab voolu, siis on kondensaatoris lühiühendus. Sellest hoolimata ei tohi kondensaatorit veel süüdistada, vaid võtta see vooluringist välja ja kontrollida, kas viga on kondensaatoris eneses või selle juhtmetes. Kui aga kumbki mõõtja ei näita voolu, siis on kondensaator „avatud“.

Kõigil kolmel juhul, kui kondensaator on nõrk, kui kondensaatoris või selle vooluringis on lühiühendus ja kui kondensaator on „avatud“, tuleb senise asemele panna uus kondensaator. Viimane peab aga olema auto valmistaja poolt soovitatud mahuga.

Edasi on tähelepanдав asjalu, et katkestaja kontaktide viletsas seisukorras ei ole alati süüdi korratu kondensaator. Kontakte võivad rikkuda ka liig suur pinged, halb massiühendus ja liig lühike kontaktide koosolemise aeg; viimane on tingitud liiga väikesest kontaktide vahest.

Kondensaatori kontrollimine ühenduses mootori häälestamisega on tähtis. Sest kondensaator on võrdlemisi väike üksus, siiski mängib see hea ja korraliku süüte saamisel väga olulist osa.

## Süütejuhtmed

NAGU süüteküünlaid, kolvi- ja rõngaid ja osalt teisigi auto kuluvaid või põlevaid osi, nii tuleb ka süütejuhtmeid vahetada iga 10 000—15 000 miili (16 000—24 000 km) sõidu järele. On küll tõsi, et need juhtmed võivad kauemgi vastu

pidada ja näiliselt korralikult ka voolu küünaldesse edasi anda, kuid et nende asendamine uutega kerge ja odav, siis on kõikide kahtlustuste kõrvaldamiseks parem panna uus komplekt vanade asemele.

Süütejuhtmete kontrollimine toimub umbes samuti nagu süüteküünalde prooviminegi, s. o. *sädememõõtja ja Geissler'i toru abil*. Kontrollimisel seatakse mõõtjas sädemevahe 1 mm võrra vähemaks kui ettenähtud mootori aeglase töötamise tarvis. Edasi ühendatakse üks kontrollaparaadi juhtmetest süütejuhtmega ja teine kinnitatakse küünla külge. On jagaja, süüteküünal, jagajarootor ja süütejuhe kõigiti korras, siis hüppab säde mõõtjas üle sädemevahe korralikult ning *Geissler'i* torus vilksatab iga sädeme puhul hele tuluks. Kui süütamine ja tuluks esinevad korrapäraselt, siis on süütejuhe korras.

On aga süütamine ebakindel ja jätab mõned korrad vahele ning kui *Geissler'i* torus

tuluks katab teineteist, siis võetakse süütejuhe jagajapesast lahti ja selle asemele kinnitatakse jagajasse kontrollaparaadi see juhe, mis oli varem ühendatud süütejuhtmega; süütejuhe jääb nüüd kõrval. Kontrollaparaadi teine juhe, mis on kinnitatud küünlale, jääb kohale. Kui süütamine nüüd osutub normaalseks ja korrapäraseks, siis oli süütejuhe kõlbmatu. Esinevad aga korratused süütamises edasi, siis on viga jagajas või rootoris.

Nii kontrollitakse kõik süütejuhtmed ja ka süütepoolid ja jagajavaheline juhe. Tuleb ka vaadata, et kõrgepinge voolujuhtmete ühendused on puhtad ja juhtmed kõvasti kinnitatud. Eriti tähtsad on ühendused jagajas ja süütepoolis. Korrastajal tuleb vaadata, et need ühendused poleks ainult puhtad, vaid ka tugevasti sisse lükatud. Jagaja segmendid ja rootori krobelseks. (Järgneb.)

# 8131

## reisijat kasutasid Tallinna lennuliine

NELJAL lennuliinil (Tallinn—Helsinki, Tallinn—Leningrad, Tallinn—Riia—Königsberg ja Tallinn—Riia—Varssavi) sooritati 1935. a. 1568 lendu lennates 331/310 km. Lennuliinide tegevuseks oli peamiselt reisijate- ja pagasivedu, väiksemal määral veeti kaupu ja toimetati posti.

Üldiselt ei näita Tallinna lennuliinid aga kaugeltki säärast tegevuse tõusu kui näit. aasta varem. Nii oli:

	1935.	1934.	1933.
Reisijatevedu	8131	7608	4212
Kaubavedu kg	24886	7643	3206
Pagasivedu kg	99103	94777	46830
Postivedu kg	11104	12084	6841

Nagu ülaltoodust näeme, liikus reisijaid 1935. a. lennu teel kogusummas 8131, eelmisest aastast enam seega 423 reisija (6,8%) võrra. Reisijatest saabus Tallinna 3913, lendas Tallinnast 3896 ja sõitis läbi 322 reisijat.

Kaubavedu lennuliinil ei ole suur (24886 kg), näitab aga järjekindlat tõusu. Juurdekasvu põh-

justas peamiselt transiitvedu, mis ulatus 1935. a. 13 090 kg ehk 52,5% üldkaubaveost. Pagasivedu õhuteel oli 1935. a. ligi neli korda suurem kaubaveost. Eelmise aasta 46 830 kg vastu veeti 1935. a. pagasit kogusummas 94 777 kg. Postivedu õhu teel vähenes 1935. a. 980 kg (8,1%) võrra. Vähenemine toimus kõikide liinide arvel peale Tallinn—Helsingi.

Arvestades kõiki vedusid lennu teel tuleb veel märkida, et tegevus oli märksa elavam Tallinn—Riia—Königsbergi ja Tallinn—Helsingi liinil kui kahel teisel liinil.

## Eestis 89 027 jalgratast

Statistilistel andmetel ulatus jalgrataste arv Eestis 1935. a. 89 027-le, sellest linnades 18 146, alevites 2031 ja valdades 68 850. Iga saja elaniku kohta Eestis tuleb seega linnades 5,6 jalgratast, alevites 7 ja valdades 8,9. Jalgrataste arv on näidanud pidevat tõusu. Möödunud aastal suurenes see 6,8% võrra.



# mootorrataste klappide mehhanismi õigele korrastamisele

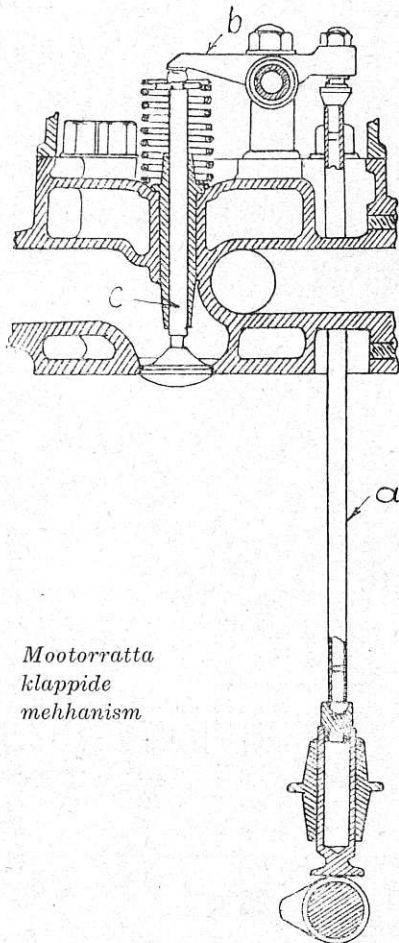
VIIMASTEL aastatel on mootorrataste areng eriti suurt hoogu võtnud. Sellel on väga mitmesugused põhjused. Eelkõige mõjub kaasa seks tema võrdlemisi odav hind ja väikesed kasutamiskulud, mis võimaldavad nende muretsemist ka vähema jõukusega rahvakihtidele.

Alanud sõjavägede motoriseerimisehoog tarvitab ka määratu hulga mootorrattaid, mis kasutatakse väga mitmesugusteks otstarveteks, nagu sidepidamiseks, juhtide liiklemise-vahenditeks jne. Ka motorspordis on mootorratas võitnud silmapaistva koha. Mootorrataste levimist soodustab ka veel see asjaolu, et nad pole teede suhtes kuigi nõudlikud.

Kasvavad nõudmised mootorrataste järele on aga esile kutsunud suure võistluse tehaste vahel, kes neid valmistavad. See andis omakorda suure tõuke mootorrataste ehituslikele uuendusile. Kui võrrelda tänapäeva sõidukeid nendega, mis valmistati mõni aasta tagasi, siis võib märgata nende vahel määratu suurt erinevust.

Praegune mootorratas pakub juba tarvitajale mugavat sõitu, püsib hästi teel, on välimuselt nägus jne. Ta kandejõud on niivõrd tõusnud, et võimaldab liiklemist väiksematele perekondadele korraga.

Nagu tähendasin, on mootorratas ehituslikult suuri edusamme teinud. Tema raskuspunkt on viidud niivõrd madalale, et kurvete võtmine isegi suurte kiiruste juures ei moodusta enam mingisugust hädadohtu, kui seda teostatakse vähegi sõidutehnika nõuete kohaselt. Käikude vahetamine (jalaga) on ka lihtsustatud ja ei sünnita sõitjale enam mingisuguseid raskusi. Kahjuks aga ei ole senini veel suudetud otsarbekohaselt lihtsustada klappide mehhanismi. Nende juures on palju vaeva nähtud isegi heade tagajärgedega, kuid lõplikult on küsimus ikkagi lahendamata. Suurem osa mootorratastest töötab siiski veel n.n. rippuvate klappidega, mis skemaatiliselt näidatud alltoodud joonisel.



Mootorratta klappide mehhanism

Mõnede paremuste juures on nende klappide suurimaks puuduseks mehhanismi keerukus, mis koosneb nokkvõllist, tõukurist, pikast tõstevardast (a), põikgangist (b), klapisäärest (c), mitmesugustest puksidest jne. On igale selge, et mida keerukam mehhanism, seda rohkem on võimalusi riketeks ja seda hoolsamat ja asjatundlikumat järelevalvet ta nõuab.

Siin on võimalik alati tõukurite ja klapisääste kinnijäämine puksides tolmu, tahma ja muu mustuse tagajärjel. Tõstevardad võivad juhuslikest löökidest kõveraks painduda, mis kutsub kohe esile klappide korratu töö. Konstruktorid on klappide mehhanismi nende võimalikkude rikete vastu enam-vähem

kindlustanud. Nimelt kogu mehhanism uuematel masinatel on kinnine ja pikad tõstevardad on kaitsitud võrdlemisi tugeva toruga. Kõik need abinõud kaitsevad mehhanismi küll tolmu, mustuse ja juhuslike löökide vastu, kuid peapuudus, klappide süsteemi keerukus, jääb ikkagi püsima.

Raskustest võib siin üle saada ainult mehhanismi hoolsa ja asjatundliku järelevalvega. Kõigepealt peab klappide süsteem alati piinlikult puhas olema ja hästi määratud. Väga tähtis on siin täppis klappide reguleerimine. Sellejuures tuleb silmas pidada keeruka mehhanismi osade paisumist. Tugevasti paisuvad tõstevarras (a), põikgang (b) ja klapisäär (c). Kui nende osade paisumise koefitsient on teadmata, siis tuleb klappide reguleerimist teostada puhtpraktiliste võtetega praktiliste kogemuste alusel.

Klapid tuleb reguleerida külmalt ja siis kohe masina soojenemisel kontrollida. Selleks peatuda teel, niipea kui mootor on evinud oma lubatava maksimaalse temperatuuri. Kui kontrollimisel selgub reguleerimises mingisugused vead, tulevad nad kohe kõrvaldada.

Puutumata jättes nende tagajärgede analüüsi, mida esile kutsuvad halvasti reguleeritud klapid, märgime ainult, et suurem osa mootorrattaid sureb enneaegsesse surma, vähemalt kiirustab nende lõppu vale klappide reguleerimine. Seda kõike silmas pidades, tuleb klappide tööd võimalikult hoolsamini ja sagedamini kontrollida.

Saksas on liig palju bensiinijaa mu. Seepärast on seal uute jaamade avamine keelatud. Hiljuti pikendati seda keeldu 30. juunini 1937. a.

\*

Ameerika autotööstused on võtnud kavasse toota 1936. a. üldsummas 276 000 mootorsõidukit.

# Registreeritud jõuvankrite arv Eestis

1. IV. 1935. a. — 1. IV. 1936. a.

ASUKOHT	Sõiduautod		Veo- autod	Auto- bused	Sanitaar- autod	Vangi- veoautod	Tuletõrje autod	Kokku	Järel- vankrid
	era	üüri							
Tallinn . . . . .	689	308	547	55	4	1	22	1626	44
Haapsalu . . . . .	6	12	10	2	—	—	2	32	1
Kuressaare . . . . .	13	9	13	2	—	—	2	39	6
Narva . . . . .	21	23	22	9	1	—	6	82	3
Nõmme . . . . .	27	2	33	6	—	—	2	70	8
Otepää . . . . .	3	2	4	2	—	—	—	11	—
Paide . . . . .	7	2	9	—	—	—	1	19	3
Paldiski . . . . .	—	—	3	3	—	—	—	3	—
Petseri . . . . .	7	11	19	3	—	—	1	41	6
Pärnu . . . . .	49	21	56	15	—	—	4	145	15
Põltsamaa . . . . .	12	6	11	7	—	—	1	37	2
Rakvere . . . . .	41	16	25	6	—	—	3	91	9
Tapa . . . . .	3	3	2	1	—	—	—	9	—
Tartu . . . . .	141	89	120	19	2	—	9	380	9
Tõrva . . . . .	—	8	9	6	—	—	1	24	4
Türi . . . . .	2	3	5	—	—	—	2	12	1
Valga . . . . .	7	12	14	—	—	—	3	36	2
Viljandi . . . . .	40	25	48	12	—	—	5	130	11
Võru . . . . .	14	12	26	6	—	—	1	59	1
<i>Kokku linnad</i>	<i>1082</i>	<i>564</i>	<i>976</i>	<i>151</i>	<i>7</i>	<i>1</i>	<i>65</i>	<i>2846</i>	<i>125</i>
Viru . . . . .	62	13	76	8	—	—	4	163	28
Järva . . . . .	37	3	35	2	—	—	2	79	7
Harju . . . . .	47	1	82	8	—	—	1	139	14
Lääne . . . . .	24	4	37	4	—	—	1	70	6
Saare . . . . .	10	2	17	4	—	—	—	33	6
Pärnu . . . . .	36	1	62	8	—	—	4	111	35
Viljandi . . . . .	42	7	37	—	1	—	4	91	8
Tartu . . . . .	45	15	71	20	—	—	1	152	11
Valga . . . . .	5	1	5	—	—	—	—	11	1
Võru . . . . .	17	10	29	6	—	—	—	62	10
Petseri . . . . .	4	—	2	1	—	—	—	7	—
<i>Kokku maad</i>	<i>329</i>	<i>57</i>	<i>453</i>	<i>61</i>	<i>1</i>	<i>—</i>	<i>17</i>	<i>918</i>	<i>126</i>
<i>Kokku üle riigi</i>	<i>1411</i>	<i>621</i>	<i>1429</i>	<i>212</i>	<i>8</i>	<i>1</i>	<i>82</i>	<i>3764</i>	<i>251</i>

ÜLALTOODUST näeme, et Eestis oli 1. IV 1936. a. üle riigi registreeritud sõiduaautosid, veoautosid, autobusi, sanitaar- ja tuletõrjeautosid kokku 3764, 1935. a. samal ajal 3185.

Nagu näeme, liikvel olevate jõuvankrite hulk on aasta jooksul tõusnud õige tublisti, tervelt 579 võrra.

Iseäranis suurt tõusu näitab liikvel olevate sõidu- ja veoautode hulk. Sõiduautode arv on aasta jooksul tõusnud 1749-lt autolt 2032-le, veoautod 1183-lt 1429 peale. Väheas ulatuses on tõusnud autobuste ning sanitaar- ja tuletõrjeautode hulk.

Erasõiduaautosid oli 1. IV 1936. a. üle riigi liikvel 1411 lüüdnud aasta 1161 vastu, seega 250 võrra enam. Üürisõiduautode arv tõusis 588-lt autolt 621-le, juurdekasv 33 auto võrra, seega tunduvalt vähem kui eraautosid.

Linnadest evivad sõiduaautosid, nii era- kui üüri-, kõige enam Tallinn — 997 autot, neist 308 üüri-, siis Tartu — 220, Pärnu — 70, Viljandi — 65 jne. Maakondades on sõiduaautosid kõige rohkem liikvel Viru maakonnas — 75 autot, sellele järgnevad Tartu — 60, Viljandi — 49, Harju — 48 j. t.

Veoautosid on linnades kõige enam liikvel samuti Tallinnas — 547 veoautot. Tallinnale järgneb Tartu — 120 ja sellele Pärnu 56 veoautoga. Teistes linnades on veoautosid märksa vähem.

Maakondades on veoautosid liikvel kõige rohkem Harjumaal — 82, siis Viru — 76, Tartu — 71, Pärnu — 62, kuna teistes maakondades on veoautosid alla 50. Hoopis vähe on veoautosid Valga- ja Petserimaal.

Autobustega on esikohal loomulikult jällegi Tallinn, kus liikvel 55 autobust, s. o. ligemale 25% autobuste üldarvust, neist peagu enamused liniautobused. Tallinna kõrval on teisel kohal Tartu linn, kus liikvel 19 autobust ja Tartumaa — 20.

Sanitaaraautosid on peamiselt ainult Tallinnas, kuna peagu kõigis linnades ja maakondades nad puuduvad täielikult.

Kui palju üldse üht või teist uut jõuvankrit juurde on tulnud või kui palju on seisemas olevaid vanu jõuvankreid liiklemiseks registreeritud, on arvuliselt raske kindlaks teha. Täpsema üldpildi saamine osutub juba eriti seepärast raskeks, et jõuvankrite juurderegistreerimine ei sünni mitte teatud kindlatel tähtpäevadel.



# Registreeritud mootorrataste arv Eestis

1. IV. 1935. a. — 1. IV. 1936. a.

ASUKOHT	Küljekorvita	Küljekorviga	Kokku
Tallinn	268	75	343
Haapsalu	9	2	11
Kuressaare	10	9	19
Narva	16	3	19
Nõmme	12	5	17
Otepää	2	—	2
Paide	11	1	12
Paldiski	1	1	2
Petseri	9	2	11
Pärnu	31	11	42
Põltsamaa	7	—	7
Rakvere	25	5	30
Tapa	3	1	4
Tartu	80	13	93
Tõrva	2	2	4
Türi	11	4	15
Valga	10	8	18
Viljandi	32	5	37
Võru	10	2	12
<i>Kokku linnad</i>	<i>549</i>	<i>149</i>	<i>698</i>
Viru	62	15	77
Järva	23	11	34
Harju	71	12	83
Lääne	31	8	39
Saare	6	4	10
Pärnu	75	11	86
Viljandi	46	4	50
Tartu	73	11	84
Valga	7	2	9
Võru	30	1	31
Petseri	7	2	9
<i>Kokku maak</i>	<i>431</i>	<i>81</i>	<i>512</i>
<i>Kokku üle riigi</i>	<i>980</i>	<i>230</i>	<i>1210</i>

ELTOODUST näeme, et meil oli 1. aprillil 1936. a. üldse liiklemas 1210 mootorratast, neist linnades 698 ja maal 512.

Ajakiri „Auto“ läinud aasta andmetel oli 1. aprillil 1935. a. kokku üle riigi 958 mootorratast (linnades — 406, maakondades — 552), seega on mootorrataste arv aasta jooksul kasvanud 252 võrra.

Küljekorvidega mootorratasteid oli 1. aprillil k. a. liiklemas 230, neist linnades 149 ja maal 81. 1935. a. oli küljekorvidega tsikleid 219, seega tõus õige väike. Küljekorvita mootorratasteid oli 1. aprilliks k. a. 980, linnades 549 ja maal 431. 1935. a. oli samu sõidukeid kokku 739, juurekasv aasta jooksul seega 132 võrra.

Linnadest evivad mootorratasteid kõige enam Tallinn — 343, Tartu — 93, Pärnu — 42, Viljandi — 37, teised vähem.

Maakondadest on esikohal Pärnu maak. — 85, teemale järgneb Tartu — 84; Harju — 83, Viru — 77 jne. Märkimisväärne on, et Lõuna-Eesti maakondades ja



*Suudlus võitjale! See noor neiu on nii vaimustatud ja kõikeunstav oma kihlatu võidu üle inglise Tourist Trophy mootorrataste võistlusel, et ei märka sugugi, kuidas fotomees pildistab seda õrna stseeni*

linnades, nagu Valga, Petseri on mootorratasteid liiklemas õige vähesel arvul.

Lõpuks juhime lugejate tähelepanu sellele, et ülaltoodud andmestik ei nõudle täielikule täpsusele, kuna Teedeministeeriumilt saadud statistilisest materjalist Eestis liiklevate jõuvankrite kohta on registreerimis- asutuste andmeid kasutatud jõuvankrite arvu liigitamiseks linnade ja maakondade peale, kusjuures maavalitsuste juures registreeritud jõuvankreid on viidud jõuvankrite asukoha järgi kas linnade või maakondade alla.

Viimasest käsitlemisest ongi tingitud pealähkuminek ametlikust andmestikust ja sellest isegi teatav ebatäpsus.

Järgmises „Auto“ numbris avaldame üksikasjaliku spetsifikatsiooni meil liiklevate jõuvankrite kohta firmade järgi.

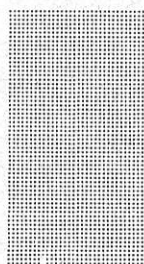
JÄRGMINE

**„Auto“**

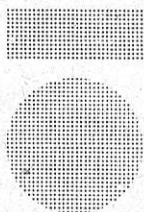
II L M U B

**AUGUSTI LÕPUL**

500 miljonit paberossi



on turustanud vabrik selle  
asutamisest saadik ja tänu-  
täheks nüüd välja lasknud  
**juubeli-paberossi**



„Mikaado“

„Mikaado“ **Privaat**

25 tükki nüüd ainult 20 senti.

H. ANTON & Ko

# Westinghouse 50-aastane

ÜLEMAAILMLISELT tuntud *Westinghouse Electric and Manufacturing Company*, maailma suurimaid ja vanimaid ettevõtteid elektri- ja masinaehituse-alal, sai tänavu 50-aastaseks.

Kuid *Westinghouse'i* ettevõtte tegevusväljaks pole ainult Pittsburgh ega Pennsylvania osariik, isegi mitte Ühendriigid ega Ameerika manner, tema tegevus ulatub üle tsiviliseeritud maailma. Kõigil maakera mandreil ja Okeaanias võib leida W. E. & M. Co. esindusi ja ettevõtteid. Kõikjal tööstusmaades, nagu Saksas, Inglismaal, Itaalias, Prantsusmaal, Hispaanias, Rootsis jne. ning isegi oma tööstustega palju maha jäänud suurel Venemaal, töötavad paljud suur-ettevõtted kas otseses või kaudses alluvuses kõneall olevale firmale. Miljonid ja miljonid dollarid saab firma iga aasta oma patentide ja litsentside eest maailma suurtelt tööstusmaadelt. On öeldud, et päike ei looju kunagi seal, kus lehvib Briti impeeriumi

lipp. Sama võime öelda ka Westinghouse'i kohta.

Westinghouse'i firma 50-aastane minevik on lõpmatu rida hiilgetöid teaduse- ja tehnika-alal. Ning ka ettevõtlikkuses ja äriliselt on firma minevik igas suhtes ameerikalik. Mainime siin vaid mõned W. E. & M. Company' suurtööd:

Tuhandeid sajandeid olid Niagara kose vood püsinud inimesele võidetamatuina. Neid aheldama inimkonna kasuks asus möödunud sajandi lõpul Westinghouse. See oli esimene hiiglaettevõtte, mille firma, siis veel õige noor, teostas. Ja kui 1895. aastal Niagaras valmises Westinghouse'i hiiglaelektrijaam, siis tundus see suurtöö isegi ameeriklastele imena. See saavutus tõi Westinghouse'ile kuulsuse, mis on pärast järjest kasvanud ning üha kasvab.

Teiseks Westinghouse'i suurtööks tuleb pidada auruturbiini leiutamist ja arendamist. Teame,

millise revolutsiooni see leiutis aurujõu kasutamisel kaasa tõi. Eriti transpordi- ja tööstusealal.

Ja siis veel üks leiutis — näiliselt väike, kuid väga suure tähtsusega — Westinghouse'i õhkipidur. Seistes kuskil raudteajaamas kohkub võhik tihti nähes rasket kiirrongi jaama sisse kihutamata 40—50 km tunnikirusega. Kohkumus muutub aga imestuseks, kui ta näeb, et rong peatub vaikelt, tõugeteta ja pehmelt vaevalt kümnekonna meetri jooksul ja täpsalt ettemääratud kohal. Seda võimaldab Westinghouse'i õhkipidur! Keegi pole veel arvestanud, kui palju aega, energiat, inimelusid ja varandust on selline õhkipidur hävinemast hoidnud.

Kõik need loendamatud leiutised ja ehitustehnilised suurtööd, millele siin oleme lühidalt vihjanud, on arendanud pea kõiki tööstusalasid ning teinud veo kergemaks ja kiiremaks ning liiklemise mugavamaks ja hädaohutumaks.





## Uus liini- ja juhuveo- korraldamise seadus

ÜHENDUSES uue jõuvankrite seadusega pandi maksuma jõuvankrite liini- ja juhuveo-korraldamise seadus. Seni oli tähendatud ala meil korraldatud peamiselt jõuvankrite seadusega ja üksikute määrustega. Uus seadus oma põhjalikkuses peaks koondama kõik vajalikud normid nii liini- kui ka juhuveoalal.

Üldjoontes jääb maksuma senine korraldus, ainult üksikuid olukordi on täpsamalt normeeritud ja kõik võimalikud tekkivad vahekorrad kindlaks määratud, mis eriti puutub veokorraldajatesse ja vastutajatesse võimalikkude kahjude puhul.

Olulise põhimõttena kogu uues seaduses torkab silma võrdlemisi suur eesõigus, mis antakse raudteele kõikide ühenduste sisseseadmisel, samuti ka hiljem üksikute liinide ülevõtmisel. *Raudtee kui liiklemisabinõu osatähtsus moodsas liikluses on tunduvalt viimasel ajal kahanenud ja seetõttu tundub sinne soodustus mitmeski osas küllalt põhjendamatu.*

Liiniveo lubade väljaandmine toimub üldjoontes senise korra alusel kas maanteede valitsuse direktori poolt väljaspool linna piire asuvatele liinidele või linna piires linnamavalitsuse poolt. *Eritise soodustatusena raudteele võib siin märkida jälle võimalust teha liinipidajate tarbekorral isegi kohustuseks raudteega veetavate kaupade kojutoimetamist.* Kindlustusena võimalikkude kahjude puhul on liinipidajad kohustatud esitama vas-

tava tagatise, millest jõesseastunud otsuste kohaselt kuuluvad rahuldamisele kõik nõudmised esimeses järjekorras ja alles siis, kui tagatisest ei jatku nõudmiste rahuldamiseks, pööratakse nõudmine liinipidaja muule varandusele.

Juhuslikkude vedude korral, mida seadus nimetab juhuveoks, sünnib loa andmine linnas vastava linnamavalitsuse poolt, maal — vastava ajutise maavalitsuse poolt. Inimeste vedu on lubatud ainult autobustel, kuna *veoautodel on iga-sugune inimeste vedu keelatud*, välja arvatud laatadele, näitustele, pidudele, pulma või matustele sõidud ja huvisõidud, milleks inimeste veoks on tarvilik ajutise maavalitsuse luba; kuid luba antakse ainult siis, kui puudub kestva ühenduse või autobuse kasutamise võimalus.

Eeltoodud reeglist on olemas ainult järgmised erandid, millal inimeste vedu on lubatud, nimelt: põllundus- ja kalandussaaduste veol; on tööandjal lubatud oma tööliste vedu töökohale ja tagasi ning transportide juures tegelevate tööliste vedu, lubatud on ka kaitseliidu-, politsei-, gaasikaitse- ja tule-tõrjemeeskondade vedu häirete ning õppuste puhul.

Üldvalvet liiniveo ja juhuveo üle teostab maanteede valitsus, kuid üldjuhtimine liiklusalal allub edaspidi Teedeministeriumi juure loodavale liikluskomiteele, mis koosneb Teedeministri abist ja maanteede valitsuse ja raudteevalitsuse esindajaist. *Kuna liikluskomitee ülesandeks on peamiselt autoliik-*

*luseatal üleskerkinud küsimuste lahendamine, siis tundub siingi üleliigsena raudteevalitsuse esindaja osavõtt, vaid palju otstarbekohasem oleks vast autoomanike esindaja osavõtt.* Põhimõteteliste küsimuste kohta, mis võivad esile kerkida, luuakse otsustavaks organiks liiklusnõukogu, kuhu 15 liikme hulka kuuluvad ka liinipidajate ja veoautoomanikkude organisatsioonide esindajad.

Edasi käsitletakse veel üksikasjalisi tingimusi reisijate-, pagasi- ja kaubaveo kohta, mis üldjoontes sarnanevad raudteel maksuvõelolevatele tingimustele. Üksikasjaliselt on ka määritletud veotevõtjate vastutus tema enese kui ka tema teenijate ja teiste tema poolt volitatud isikute läbi tekkinud kahjude eest jõuvankrite kasutamisel nii inimeste veoraha kui ka kaupade suhtes.

Uus seadus haarab kogu liini- ja juhuveo-korraldamise-ala vägagi laiaulatuslikult, kuid kahjuks puudub siin võimalus käsitleda üksikuid küsimusi põhjalikult. Tegelik elu peaks juba lähemas tulevikus ise näitama, kuivõrd uus seadus ka tõepoolest vastab soovitud nõuetele.

### Kiri autodel ei käi maksustamise alla

ON PÄRIS tavaline nähe, et paljud ärid ja tööstusettevõtted, kellel on kauba- või veoautod, on sõidukile lasknud maalida *ettevõtte nimetuse ja aadressi ning kauba, millega ta kaupleb.* Tallinna linnavalitsus maksustas sildimaksu näol kõik need autod, kus oli: 1) firma nimetus, 2) aadress ja 3) millega firma kaupleb.

Sellane maksustamine tekitas suurt nurinat autoomanike ringkonnas, kuni lõpuks firmad „J. Puhk ja pojad“ ning A.-s. „Rotermanni tehased“ andsid linnavalitsuse otsusele Tallinna ringkonnakohtu administratiivosakonnale kaebuse, paludes linnavalitsuse ebaseadusepärasest maksustamisviisi tühistada. Kaebajate firmade volinikud seletasid, et nende volitajad ei saa olla nõus selle maksustamisega, sest et *firma nimetus ja aadress autodel ei ole reklaam ja ei või kuuluda sildimaksu alla.*

Asi oli mitmel korral kohtus arutustel, kuni lõpuks ringkonnakohtu otsustas linnavalitsuse maksustamise otsuse tühistada.

## Juhtnööre uue jõuvankrite seaduse käsitlemisel

VASTILMUNUD jõuvankrite seaduse elluviimiseks on antud Teedeministri poolt uued määrused, mis korraldavad üksikasju, mida seaduses kõiki võimata ette näha. Senised määrused jõuvankrite seaduse elluviimiseks jäävad maksma ka edaspidi, muudetud on tähendatud määrusi ainult selles osas, mis käsitleb jõuvankrite maksu tasumist ja veoautode ning nende järelvankrite kandejõu kindlaksmääramist.

Kõikide juba seni registreeritud jõuvankrite eest võis maksu tasuda kuni 15. juunini. Viimaseks tähtpäevaks oli 1. juuli, kuid siis tuleb tasuda ka juba viivitusprotsent, arvates 15. juunist kuni tasumiseni. Peale 1. juulit nõutakse maksuvõlad sisse juba administratiivkorras.

Veoautodelt ja nende järelvankritelt tuleb veel registreerimata jõuvankritelt pool maksust tasuda registreerimisel ja ülejäänud osa 1. augustiks. Varem registreeritud jõuvankritelt tuleb esimene mak-

suosa tasuda 15. juuniks ja teine osa 1. augustiks. Peale nende tähtpäevade möödumist tuleb maksta juba viivitusraha ja maks nõutakse sisse administratiivkorras.

Kõigilt jõuvankritelt, mis tarvivad teisi küttaaineid peale aktiivmaksuga maksustatavate, võib jõuvankrite maksu tasuda kolmél tähtajal: esimene osa kas nende jõuvankrite registreerimisel või, kui nad on registreeritud, siis esimene osa 15. juuniks, teine osa tuleb tasuda 1. augustiks ja kolmas — 1. septembriks. Siis käsitletakse veel lühidalt üldist jõuvankrite maksustamise korda mõnes osas, mis seni tekitas arusaamatusi.

Edasi käsitlevad uued määrused veel veoautode ja nende järelvankrite koormatise määramist. Uute määruste kohaselt peab veoautol kandejõud olema märgitud auto mõlemale küljele juhuruumi uksele ning järelvankri kandejõud järelvankri tagaküljele valge värviga, kusjuures tähtede ja numbrite mõõdud peavad võrd-

ma registreerimismärkide tähtede mõõtudele. Enne tähendatud kandejõu märkimist autole, ei võimaldata jõuvankrimaksu tasumist.

Veel käsitleb uus määrus kandejõu väljaarvestamist, milleks arvatakse omaniku poolt ülesantud kandejõud, kahtluse korral kontrollitakse seda olemasolevate andmetega. Samuti kontrollitakse veoautode registreerimisel, et rataste rehvi pinnasurve iga sentimeetri laiuse peal ei ületa 120 kg õhukummide juures ja 75 kg täiskummide juures.

Uues määruses on ette nähtud ka jõuvankri koormatise väljaarvestamisviisi, mis omab olulise tähtsuse uue jõuvankrite seaduse tarvitamisel. Koormatise all tuleb tähendatud määruste järgi mõista jõuvankri või järelvankri kandejõudu, millele on lisatud juure veel 10% kandejõust ja tühikaal, kõikide tähendatud arvude summa anabki jõuvankri koormatise.

Peab arvama, et mõnes seaduse osas siiski tuleb juba lähemas tulevikus anda veel täiendavaid määrusi, kuna praegu mitmedki üksikküsimused ei ole küllaldasel määral põhjalikult käsitatud.

## Autoomanikud!

pidage meeles, et

ESIMENE EESTI KINDLUSTUSSELTS

# „EKS-MAJA“

asub nüüd uutes ruumides — Tallinna Majaomanike Panga majas,

## HARJU 45

Vabadusplatsi ja Harju tän. nurgal.

TELEFON 445-07.





## TUBLI TÖÖMEHE AMETIJUUBEL

Madis Holm, meie vanemaid automehi, kuigi aastatelt keskealine pühitses hiljuti oma 25-aastast ametijuubelit.

M. Holm sündis põllumehe pojana Vigalas, Läänemaal 1887. a. Noormehena asus ta 1908. a. Kärus Bleimanni lokomobiili- ja katlavabrikusse lukusepa-treiali tööala õppima. Õppinud metallisti ameti selgeks, lahkus ta Bleimanni vabrikust ja asutas endale 1911. a. Vigalas lukusepa-mehaanika töökoja.

Aastate kestel saavutas Holmi töökoda Vigalas ja laias ümbrus-

konnas hea kuulsuse, eriti seepärast, et seal võis ka lasta (siis veel haruldane asi maal) treimistööd teha. Tööd tehti hoolikalt ja täpsalt.

Nii kestis kuni maailmasõjani. Üldine ümberasendumine haaras siis ka Holmi ja 1915. a. ta likvideerib oma töökoja Vigalas ning asub treialina-lukusepana Peetri kindluse mehaanika töökotta Tallinnas. Kolm aastat hiljem järgnes saksa okupatsioon, kuid see ei toonud muudatusi Holmi ellu. Ja kui okupatsioonile järgis peremehena E. V. Teedeministerium,

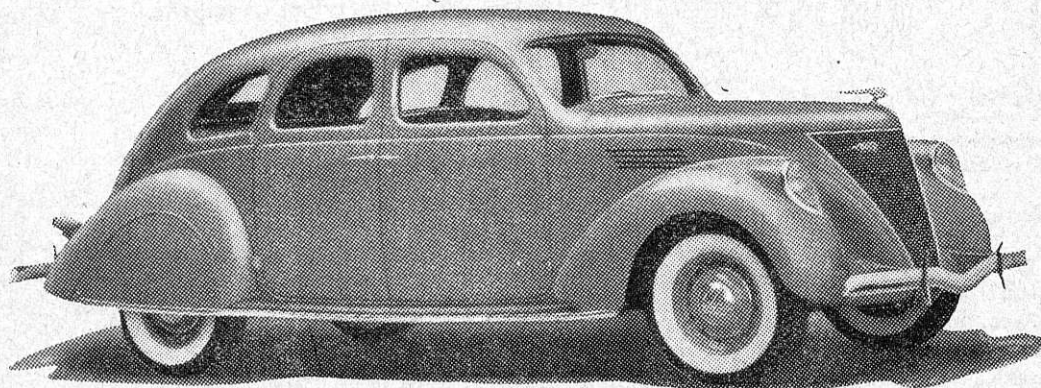
siis teenis Holm juba eestlasist peremehi veel teist kolm aastat, s. o. kuni 1921. aastani.

Lahkunud 1921. a. riigiteenistusest asus M. Holm treialina tööle Tallinna Laevähisusse, kus viibis ka kolm aastat. Siis järgnes üleminek Hans Feierbachi autotööstusse. Seal töötas ta 1924.—1927. a. ning olles juba tüdinenud teiste teenimisest, ta asutas 1927. a. endale V. Juhkentali tänavale töökoja, mille aga neli aastat hiljem tõi praegustesse ruumidesse Narva maanteele nr. 24.

M. Holmi praegune töökoda on varustatud kahe suurema treipingi, puur- ja teiste masinate ning šveissimisaparaadi ja täielikkude tööriistadega ning on võimeline võtma vastu igasuguseid lukusepa-šveissimis-treimistööid.

Soovime M. Holmile kui tublile töömehel ta 25-aastase ametijuubeli puhul palju õnne ja edaspidist edu!

Milano autovabrik *Alfa-Romeo* lõpetas ka l. a. tegevuse kahjuga ja nimelt 2,25 milj. liiri suuruses, kusjuures aktsiakapital on 30 milj. liiri.



## LINCOLN-ZEPHYR

on valmistatud Lincoln-traditsiooni kohaselt

### Iga tüüp parem eelmisest!

LINCOLN-ZEPHYR V-12 on jälle lähemal LINCOLN-ideaalile: ehitada nii täiuslik auto kui inimlikult on võimalik.

LINCOLN töö koos FORD-kapitaliga ja tootmismeetoditega võimaldavad sellast kvaliteeti tagasihoidliku hinnaga.

Lincoln peaesindaja Eestis  
**A.-S. ESTAKLAND**

Tallinn, V Sadama 11, telef. 427-65

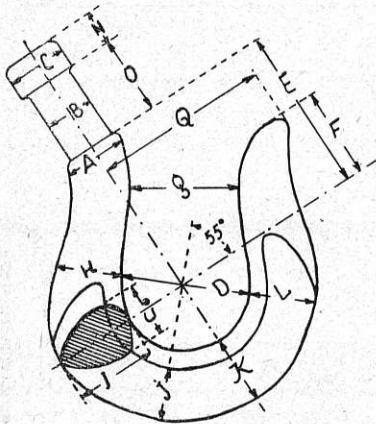




# PRAKTILISI NÕUANDEID

## Tõstekonksude valmistamine

VÄIKSEMAD haagid ja konksud, mida kasutatakse värvavate ja uste sulgemiseks, ketiotste ühendamiseks jne., ei nõua erilist arvutamist. Siin võib sepp umbkaudselt otsustada. Tõste- ja veokonkse juba ilma arvestamata teha ei või. Ühe lihtsama konksude arvutamise viisi annab Henry R. Town. See arvutus on igale arusaadav ja ei nõua tõsisemaid matemaatilisi teadmisi.



## Tõstekonksu mõõtude skeem

Märgime tõstetava raskuse tonnides tähega **T** ja raudkangi läbimõõdu **A**-ga, millest tuleb valmistada konks ühe või teise raskuse tõstmiseks (vaata joon.). Kõik konksu mõõdud, samuti ka raudkangi läbimõõt on antud inglistolides (1 toll = 0,025 mm). Arvutuse aluseks võtame andmed, kus üllemises reas on näidatud raskused tonnides ja alumises reas igale raskusele vastav raudkangi jämedus, millest konks tuleb valmistada.

<b>T</b> =	1/8	1/4	1/2	1	1 1/2	2	3	4
<b>A</b> =	5/8	11/16	3/4	1 1/16	1 1/4	1 3/8	1 3/4	2
<b>T</b> =	5	6	8	10				
<b>A</b> =	2 1/4	2 1/2	2 7/8	3 1/4				

Teised konksu mõõdud märgime alljärgnevas tabelis.

<b>D</b> =	0,5	<b>T</b> + 1,25
<b>E</b> =	0,64	<b>T</b> + 1,6
<b>F</b> =	0,33	<b>T</b> + 0,85

<b>G</b> =	0,75	<b>D</b>
<b>O</b> =	0,363	<b>T</b> + 0,66
<b>Q</b> =	0,64	<b>T</b> + 1,6
<b>H</b> =	1,08	<b>A</b> , <b>B</b> = 0,875 <b>A</b>
<b>I</b> =	1,33	<b>A</b>
<b>J</b> =	1,2	<b>A</b>
<b>K</b> =	1,13	<b>A</b>
<b>L</b> =	1,05	<b>A</b>
<b>C</b> =	1,25	<b>A</b>
<b>N</b> =	0,85	<b>B</b> — 0,16
<b>U</b> =	0,866	<b>A</b> .

Ülaltoodud tabelit tuleb järgmiselt kasutada:

Oletame, et meil on vaja valmistada konks 1/4 tonni raskuse tõstmiseks. Selleks leiame üllemises reas **T** raskuse 1/4 tonni, selle all reas **A** on arv 11/16, mis näitab raudkangi läbimõõtu, millest tuleb konks valmistada.

Selle konksu mõõdud arvutatakse järgmiselt:

$$D = 0,5 \times 1/4 + 1,25'' = 1 3/8''$$

$$E = 0,64 \times 1/4 + 1,6'' = 1 3/4'' \text{ jne.}$$

$$J = 1,33 \text{ A} = 1,33 \times 11/16 = 0,915$$

või umbes 29/32''.

Täieline konksude arvutus 1/4 tonni tõstmiseks on järgmine:

<b>D</b> =	1 3/8''	<b>I</b> =	29/32''
<b>E</b> =	1 3/4''	<b>J</b> =	13/16''
<b>F</b> =	1 5/6''	<b>K</b> =	25/32''
<b>G</b> =	1''	<b>L</b> =	23/32''
<b>O</b> =	3/4''	<b>M</b> =	11/32''
<b>Q</b> =	1 3/4''	<b>U</b> =	9/16''
<b>H</b> =	3/4''		

Lihtmurdude muutmisel kümnendimurdudeks arvutuste juures, mis määravad kindlaks konksu kõveruse, augu jne., on küllalt täpsusest kuni 1/16 — väiksemate konksude juures täpsus on vaja aga võtta kuni 1/32 tolli.

Nagu alul tähendasin, ei või valmistada tõste- ja veokonkse ilma täpsa arvutamiset, sest kui konks rebeneb, võib inimestega õnnetus juhtuda ja ka kukkumisel tõstetav ese puruneda.

J. L.

## Kahtepidi töötav elektripuur

ÜKSIKUIL on teada, et harilikku, töökodades tarvitatavat elektripuuri võib panna ka tagurpidi, s. o. paremalt vasakule ringi käima. Selleks on aga vaja tunda vaid väikest „nõksu“. Nimelt: hoitakse pahema käega puuripesa (padrunit) kinni ja samal ajal, kui parema käega lülitatakse vool puuri mootoris, antakse pahema käega puuripesale tugev pööre vasakule — just vastaspoole, kuhu puur normaalselt hakkaks keerlema. Pöörde mõjul hakkab puur nüüd tiirlema paremalt vasakule, tähendab, normaalselt võetuna tagurpidisel viisil töötades osutub elektripuur mitmeti veelgi kasulikumaks kui muidu.

Näiteks on teada, et ümmargune viil on mitmeti praktiline aukude suurendamisel, ta oleks aga veelgi kasulikum, kui võiksime kasutada teda puurmasinas. Puurmasina keerlemine vasakult paremale seda aga ei võimalda. Tagurpidi, paremalt vasakule keerlema pandud elektripuuri annab aga meile selle võimaluse.

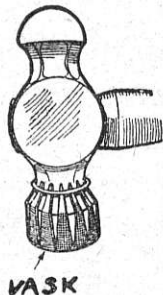
Teine näide: Iga vähegi vilunud metallist teab, kui tülikas on kiilude jaoks soonte tegemine völli-desse, ratastesse jne. Esiteks puuri augud ja siis raiu soon meisliga puhtaks. Kui meil on aga tagurpidi keerlev elektripuuri, siis talitame järgmiselt: Võtame puuri, mille jämedus vastab soovitud kiilusoone laiusele, ja puurime sellega rea auke kohale, kuhu soon peab tulema. On see tehtud, võtame umbes 2"—3" pikkuse ümmarguse viilijupi, mis on otsast sama jäme kui puurgi, s. o. soovitava soone laiune, (selleks võib viili otsast vajaduse korral maha käia-ta) ning kinnitame selle tööriista elektripuuri padrunisse; pannud nüüd puuri tagurpidi töötama, võime selle viilijupi abil sööta kiilusoone puhtaks. Loomulikult peab sealjuures puuri kergelt mitte alla, vaid kõrvale rõhuma.

Vastavate masinate puudumisel võib tagurpidi või normaalsest vastupidiselt keerlevale elektripuurile leida veel teisigi töid, näiteks ümmarguste aukude ovaalseks viilimine, kitsaste konarluste viili abil puhastamine ja muud tööd, nii kuidas vajadus nõuab või töötaja selleks võimalusi oskab leida.



## Haamri katmine vasega

**T**ÖÖKOJAS on tihti vaja seatinast kõvemad, kuid terasest pehmemad haamrit. See mõnede eritööde jaoks pool-pehme haamer saadakse järgmiselt: Harilik sepa- või lukksepa haamer kaetakse paksu vask- või punase plekiga. Plekile joonistatakse haamri põhja (löögipinna,



— missugune ta ka ei oleks) kuju ja selle ümber ringjoon nii palju suurem, kui haamri õhemast kohast oleneb. Kahe ringi vahed lõigatakse lahti ja lõigete vahed tähekujuliselt välja ning siis järgneb pleki ümberpainutus haamripeale ja vastavalt traadiga kinnisidumine — just nagu joonisel.

## Viilide puhastamine

**V**IILIDES alumiiniumit, vaske, rauda või terast, jääb viili hammaste vahele metallipuru, mida raske lahti saada. Puru viili külge kinnijäämise ärahoidmiseks võidakse küll tarvitada kas kriiti, karboniseeritud või harilikku puusütt, nendega viili enne tarvitamist ja töö kestel hõõrudes, kuid siiski kipub metall täitma viilihammaste vahed. Teine viilide „vaenlane“ on õli või üldse kõik määrdeained. Needki teevad, muidu veel löikekõlvuliku viili kõlbmatuks. Jääb järele vaid puhastada viili seda rikkumata. Selleks on olemas mitu viisi.

Alumiiniumipuru viili hammaste vahelt harilik terashari välja ei võta. Selleks võib aga kasutada vasest vinklisse painutatud konksu, millega kraabitakse (paralleelselt hammaste suunas) alumiinium välja.

Teine viilide puhastusviis on järgmine: Valmistatakse segu, milles 5 osa vett ja 1 osa nitrioolhapet. Segu pannakse savist või klaasist nõusse (selleks kõlbaks ka vana patarei kest, kui viimane nii suur, et viilid sinna sisse mahuvad) ja puhastatavad viilid pan-

nakse umbes viieks minutiks sellesse lahundisse. Siis võetakse nad välja ja pühitakse kergelt üle puuvillaga ja jäetakse nii umbes tunniks ajaks. Pärast pestakse viilid veega ja puhastatakse viilipuhastamise harjaga. Segu hoitakse alal edaspidiseks tarvitamiseks.

## Jämedate poltide needimine

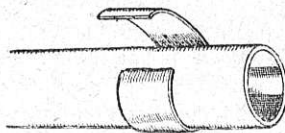
**M**ÕNIKORD tuleb jämedaid polte kinni needida, et nad ei saaks end lahti keerata või loksuda. Eriti kardetav on jämedate poltide kinnineedimine malmist esemete külge, kuna rabe malm võib kergesti praguneda tugevate löökide mõjul.

Väga lihtne ja otstarbekohane on jämedate, üle 1/2" poltide, kinnineedimisel, enne needimist poldi otsa puurida väike auk.

Poldi kinnineedimine muutub augu tõttu lihtsamaks ega pole karta rabedate metallide, nagu malmi, alumiiniumi jne. pragunemist.

## Torude ja ümmarguse raua vinklisse lõikamine

**K**UI treipinki pole käepärast, siis on torude ja ümmarguse raua vinklisse lõikamine raskendatud. Et tööd kergendada, võetakse sirge äärega pabeririba, mis ühelt poolt kleepiva ainega kaetud, ja keeratakse see, nagu juuresoleval joon. näidatud, toru või raua ümber. Paberi sirge äär peab aga teisel ringil sattuma alumise äärega kohastikku.



Nüüd on võimalus paberi ääre abil saada löige täiesti vinklisse. Paber jäetakse kohale seniks kui löikest on sae jäljed viiliga puhastatud.

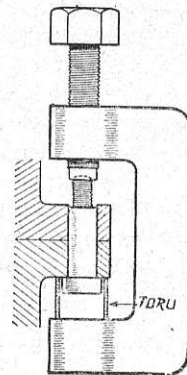
## Roostekindla terase tinaga jootmine

**R**OOSTEKINDLAT terast on võimalik tinaga kokku joota päris harilikul viisil, kui 1) joodetavad osad on täpsalt kokku passitud ja hoolega puhastatud ning 2) kui jootmisel tarvitatakse vedelikku, mis saadakse, kui 50 protsendilisse

sooja hüdrochloriid-happesse segatakse tsink-chloriiti seni, kui esimene küllastub. Pärast töö valmistamist puhastatakse see hoolega jootesegu jäämustest.

## Klamber poltide väljavõtmiseks

**V**INTIDETA polte, mis kahe metallist eseme kinnitamiseks kitsalt sisse löödud, on mõnikord väga raske välja saada. Kui aga valmistatakse selleks juuresoleval joon.



kujutatud klamber ja kui poldi pea jaoks pannakse viimase alla suur mutter või tükike toru, mis nii suur, et poldipea selle auku mahub, siis on poldi väljasurumine kergendatud.

## Vedurite asemel autod

Manchesteris Inglismaal on üks suuremaid vedurivabrikuid muudetud autovabrikuks. Põhjus: nõudmine vedurite järele väheneb järjest, kuna nõudmine autode järele tõuseb alatasa.

# ÖKONOM

---

## BENSIINI- GAASISTAJAD.

ESINDAB  
EESTIS:

### „TETA“

Tallinn, Tina t. 18-4



# AUTO- JUHTIDELE

## Karskusliidu põhjendamatu nurin ja karskuse eritlusemärgid autojuhtidele

TEATAVASTI algatati hiljuti Tartus karskusliidu poolt karskeile autojuhtidele karskustunnistuste ja karskuseeritlusmärkide väljajagamine. Vastavaid sooviavaldusplakette, mis autojuhtidel tuleb liidule esitada märgi saamiseks, jagati välja umbes 200 autojuhile.

Eritlusmärke on 5 liiki ja neid võib kanda kas autol, mütsil, rinal, lipul või autojuhi käisel. Kalleim ja suurim on märk auto külge kinnitamiseks (6 × 7,5 sm), mis maksab 2 kr. 25 senti. Märgi võib liit igal ajal tagasi võtta, kui tekib kaaluvaid kahtlusi autojuhi karskuses.



Karskuse eritlusmärk autojuhtidele

Nagu nüüd selgunud, pole see karskusliidu üritus leidnud kuigi suurt poolehoidu autojuhtide seas ja ta näib olevat määratud juba sündimisel surmale. Viimane asjaolu leidis kinnitamist ka hiljutisel karskusliidu kongressil, kus selgus, et liidu asukohas Tartus karskuse eritlusmärke saadud anda 2—3 autojuhile ja teistes linnades pole igalpool sedagi. Liidu peasekretäri E. Kubjas'e kinnitust mööda põhjustavat seda asjaolu, et Eestis polevat karskeid autojuhte.

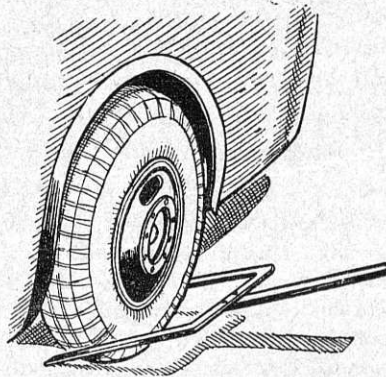
Karskusliidu õilsa ürituse nurjumist tuleb tõsiselt kahjatseda, kuid meie loeme oma kohuseks tagasi tõrjuda hra E. Kubjas'e väidet autojuhtide karskuse suhtes.

Meil on kahtlemata rohkem karskeid autojuhte, kui näitab seda karskumärkide omandamine. Kui neid märke aga ei kasutata, siis rohkem vist nende n.ö. eba praktilisuse tõttu: auto üürimine sõiduks on enamasti juhtudel kiireiselooline nähe, kus sõitja harva kalkuleerib, millist sõidukit just üürida. Ja vist vähe leiduks sääraseid sõitjaid, kes enne sõidukisse asumist hakkaksid uurima, mis on juhil mütsi ees, käisel, või otsima, kas ja kus on autole kinnitatud teatud eritlusmärgid.

Küllap vist neil kaalutlusil ongi paljud autojuhid-karsklased loobunud liigest kulust, eritlusmärgi ostmisest. *On ju autojuhtide teenistus praegusel ajal niivõrd kassin, et tuleb hoiduda paljudest kulutamistest, mille ei näi olevat kindlat otstarvet.*

## Raskete rataste allapanek

RASKETE autorataste üksinda kohalepanemine on raske, eriti teel, kus tihti abi ka kuskilt ei saa. Hädast aitab välja juuresoleval joonisel kujutatud riist. Viimane on valmistatud 1¼" × 5/16" lattuast ning harudevahe on ratta läbimõõdust. Tarvitamisel pannakse ratas asendisse, kus augud on ligikaudselt poltide kohal, ja tõstetakse kohale hargi abil. On kasulik võtta see lihtne ja vähe ruumi nõudev riist alati sõidule kaasa.



Rataste allapanekuhark

## Suured pronks- või vaskmutrid

VANADES autodes on paljudel juhtudel väga suure läbimõõduga (bensinipaagil, käigukastil, diferentsiaalil jne.) auke katvad mutrid, poldid jne., mis enamasti vasest, pronksist jne. Sellaste jaoks pole aga tihti vastava suurusega võtmeid olemas. Nii et mis siis muud, kui puurida mutrist (kasvõi temast läbi) auk torni või vastava rauast-terasest pulga jaoks ja keerata mutter sellega ilma võtmeta lahti ja kinni.

## Silindripea tihendus

ENNE silindripea kohalepanemist puhastatagu nii blokk kui ka silindripea hoolega ja keeratagu ka poldid, mis lahtivõtmisel välja kruvitud, tagasi oma kohtadele. Siis määratakse tihendus kummaltki poolt mootoriõliga ja pannakse kohale. Järgneb silindripea paigalepanek. Mootoriõli tihenduse külgedel on parem kui valmissegud, sest see hoiab tihenduse puhvana.

## Ikka alkohol!

1936. a. esimesel veerandil on Saksamaal tulnud ette 50 236 liiklemisõnnetust, kusjuures on saanud surma 1497 ja haavata 28 625 isikut. Sõiduautodega on juhtunud õnnetusi 35 014 korda, kauba- ja veoautodega 15 970, mootortastega 8650 ning jalgratastega 14 362 korda.

Sõitjate süü läbi on tekitatud õnnetusi 1872 juhul, peamiselt juhtide viinastunud oleku tõttu. Raudteede ülesõidukohtadel on juhtunud õnnetusi 324 korral.

Soome Autobiil-Klubil on praegu 935 liiget, neist mehi 858 ja naisi 77. Liikmetel oli kokku 699 sõidukit. Klubi rahaline läbikäik 1935. a. oli 1 300 000 Smk.

Ford'i ja Stower'i vahel on käimas praegu läbirääkimised, mille tulemusi oodatakse mitmel pool hviiga.

TELLIGE  
ja  
LUGEGE „AUTOT“

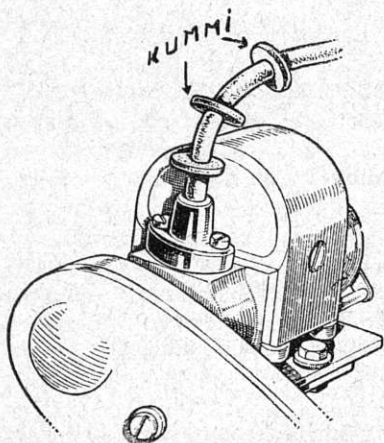


# NÕUANDEID MOOTORRATTUREILE

## Mootorratta süütejuhtme kaitse vee vastu

MOOTORRATTURIL on võimalik valida väljasõiduks soodus ilm, kuid tagasisõit sünnib sageli tugevate vihmavalangute all.

Mootorratturile endale pakub kaitset vee vastu tubli veekindel riietus, kuid mootori üksikosad on sageli kättesaadavad veele ja porile. Eriti tundlikud vee suhtes on elektriseadmed ja kõrgepinge juhtmed.



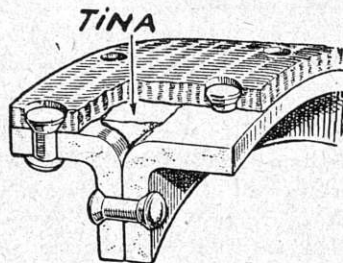
Kõrgepinge juhe, mis läheb süüteküünlast magneeto kollektori sõele, moodustab soodsa veejuhtme vee nõrgumiseks kollektori sõele.

Et takistada vee nõrgumist süütejuhtme kaudu magneetole ja seega vältida võimalikke süüterik-

keid on soovitatav süütejuhtmele asetada kummist rõngaid, nagu näitab juuresolev joonis. Väga kohased seks otstarbeks on pudeli patentkorgi kummist seibid.

## Parandatud ja täiendatud mootorratta pidur

PALJUDEL moodsatel mootorrattastel on iga piduri klots moodustatud kahest kokkuneeditud pooltest. Sel juhul jääb klotsi poolte vahele õõnes ruum. Vaatamata asjaolule, et ferodo-kate katab klotsi ja on pealt tasane, jääb ferodo-lindil õõnsal kohal vedrutamisvõimalus, mis vähendab tunduvalt pidurdamise jõudu.



Sääraseid pidureid võime parandada ja täiendada, seega tõsta pidurite töövõimet, kui klotsi pooltevaheline õõnsus täis joota tinaga või vasega. Peale klotside vahe ruumi täisjootmist viilime klotside pinna tasaseks ja katame uuesti ferodo-lindiga.

## KUMMI ARENG

AJAST, mil Kolumbus oma Ameerikasõidul märkas kord pärismaalasi mängivat midagi algelist pesapallitaolist mingisuguste ainetükikestega, millised omasid erilise ja üllatava elastsuse, kuni 1839. a., oli kummi mõistatuseks laboratooriumeile ja ergutavaks uurimustele-kutseks keemikuile ning leiutajaile.

Sel materjalil näis olevat mitmeid hüvesid. Ta oli pörkav. Riidele laialihõõrutult või impregneer-

ritult tegi ta selle veekindlaks. Mõni aeg enne masinaosade täpsusvalmistamist kasutati kummit metallpindade ühtumiskohtadel veevõi aurururve kaotamiseks.

Selline kummi aga näiteks, kui ilm läks liig palavaks, sulas ja hõõrdus kohalt, ilma külmenedes muutus ta rabedaks ja murduvaks.

Sellise olukorra parandamiseks nägi ameeriklane Charles Goodyear vaeva üheksa aastat, kaotades

oma varandused katsetuste kuldiks ja istudes isegi võlavanglas. Kuid 1839. a. saavutas ta oma sihi leiutades viisi, kuidas teha kummi vastupidavaks kõigile temperatuuridele ja rakendada teda inimkonna teenistusse.

Tema leiutis: väävli juurdeliseamise ja kuumutamise tehnika ei tee Charles Goodyear'i ainult kummitööstuse isaks, vaid ka üheks inimsoo heategijaks. Ch. Goodyear'i poolt algatatud ja hiljem teistest edasi arendatud kummi valmistustehnika on praeguse Goodyear'i tehaste hiigelproduktiooni aluseks. Tema poolt peamise ainega juurelisatud väävli kõrvale on nüüd lisandunud 25—30 osist, mida segatakse vastavalt sellele, kuidas nõuab artikli iseloom ja otstarve.

Artiklil nagu a u t o k u m m i, on loomulikult suuremad need osised, mis peavad kulumist takistama, murdumisile vastupidavaks tegema, mõningail väikesil beebimängu-artikleil aga erilist pehmust võimaldaksid.

Artiklite mitmekesisus ja toote rohkus on võimaldanud Goodyear'i kummitehaste järjekindlat laiendamist. See on aluseks, miks praegu 9 hiigeltehast päevad ja ööd mürisevad kiiretempolises töörütmis, miks Sumatral Goodyear'i oma kummiistandusil aretatakse paremaid puuliike kummi saamiseks.

Kogu selle tegevuse üle valvab eriharidusega juhtkond vankumatus püüdes hoida ja üha täiendada kvaliteeti. Ei peeta tülikaks ühe autokummiliigi proovimiseks lasta katseautodel sõita nädalaviisi erinevate pindadega teedel 80 km kiirusega, seejuures autot iga 3 km järele järsult peatades.

1936. a. sellisel G-3 tüüpi katseil kulusid sellejuures pidurid iga 72 tunni järel läbi, autod said kannatada, sõitjad langesid välja. Graniitkäiadel lasti kulutada kummipinda — ja nüüd on G-3 üks õnnestunumaid tüüpe.

Selliseid praktilisi katsetusi võetakse ette pea iga liigi artiklite juures. Uudsusena valmistab Goodyear viimasel ajal kummiid põllumajanduse tarbeks, ja traktori-kummide pinna katsetustel ei peeta paljude künda aakreid põlde. Masinarihmad, voolikud, kummi-paadid, suured õhupallid ja pisikesed mängupallid täidavad kõik oma otstarvet tänu hoolsale valmistusele ja katsetusele.



### Autogaraažid ookeanilaevadel

Saksa ookeanihiiglastel-aurikutel „Europa“ ja „Bremen“ on ehitatud esmaklassilised autogaraažid, et reisijatel hõlbustada autode kaasa- võtmist ookeanireisidel.

### Mõrvatud kuninga auto muuseumi

Teatavasti 1934. a. suvel Prantsusmaal Marseille's tapeti mõrtsuklikult Jugoslaavia kuninga Aleksander ja Prantsuse välisminister Barthou. Nad mõrvati auto-sõidul. Nüüd on see auto, millel mõrvati mõlemad riigimehed, nimelt *Delage*-luksussõiduk, paigutatud Belgradi muuseumi.

### Drastiline võitlusvahend liiklemis- õnnetuste vastu

Inglismaal jagati hiljuti auto-sõitjaile brošüür, mille esikaas kujutab kirevates värvides järgmist pilti: politseinik hoiab kätel üleni verist lapse laipa. Pildi all on tekst: „Autosõitjad, olge ettevaatlikud! Võib olla on lähim teie oma laps!“ Avalik arvamine, olles haa- vunud sellest liig drastilisest hoiatusbrošüürist, nõudis brošüüri ära- korjamist, teedeministerium jättis aga protestid tähele panemata.

### Maharadža jääb maharadžaks ka autol

Kellegi india maharadža tellimisel ehitati Birminghamis (Ingl.) luksuslik reisiauto, milles on päris korralik magamis- ja vannituba, külmutusruum, õhkjahutusseadis ning muud reisimugavust pakku- vad sisustused. Selle seni nähta- matu reisiauto valmides on tehas saanud sama autotüübile uusi tel- limisi juba inglasest enestelt.

### Aafrika motoriseerub

Itaalia-Abessiinia sõda on ise- endastmõistetavalt õige tublisti tõstnud Abessiinia motoriseeringut. Abessiinia kõrval käib aga elav maa motoriseerimine ka teistes Itaalia asumaades, iseäranis jõud- sasti edeneb uute autobusede rajamine. Nii avati alles hiljuti Tripoli ja Tunisi vahel uus auto- buseliin kiromnibustele.

### Käesoleva aasta autonäitusi

Käesoleval aastal peetakse veel mitmes riigis autonäitusi järgmis- tel tähtpäevadel:

Poola: 5.—15. IX Lwowis.  
Itaalia: 6.—21. IX Baris.  
Prantsuse: 15.—24. X Pariisis.  
Inglise: 15.—24. X Londonis.  
Itaalia: 28. X—8. XI Milanos.  
USA: 11.—18. XI New Yorgis.  
Inglise: 13.—21. XI Glasgows.

### Pikim ja sirgeim autotee maailmas

Teatavasti evib Ameerika kõige pikema kurvideta tänava maailmas. Rekordne sel alal on aga autotee, mis 135 km pikkuses, peaaegu nõörsirgelt ühendab Lincolnville'i ja Nebraska linnad.

### N. Vene loobub toorkummi sisse- veost?

N. Venes on sünteetilise (kunst- liku) kummi tootmine sedavõrd hoogus, et valitsusvõimud loodavad juba 1937. a. katkestada välismaise toorkummi sisseveo. Sünteetilise kummi toodangu suurendamiseks on kavatsusel veel ühe suurema vabrikute ehitamine.

### Makadamtee juubel

1836. a., s. o. sada aastat tagasi suri John L. Mac Adam, nn. makadam-tänavasillutise leiutaja. Nimelt, 1820. a. sõtlane Mac Adam leiutas liivaga seotud ja veelisan- dusega valtsitud makadamtee, mis oli esimesi tähelepandavaid saavu- tusi kunstteede ehitusalal.

### Prantsuse autotöösturid Saksamaal

Juuni algul tegi 180 Prantsuse autotöösturit ja -äriomanikku hui- reisi Saksamaale, et tutvuneda sealsete autotööstustega. Prants- laste peahuvialaks olid *Ford*'i teha- sed Kölnis, *Opel*'i autovabrik Rüs- selheimis, *Daimler-Benz*'i ja *Bosch*'i autotööstused Stuttgartis j.t.

### Ford sai vähem kasu

Ameerika *Ford*'i tehastest kuul- dub, et 1935. a. puhaskasu on tun- duvalt tagasi läinud võrreldes 1934. a.

### Autoosad sünteetilisest aimest?

Henry Ford tähendas m.s. ühes omas ettekandes, et pole enam kaugel aeg, mil hakatakse valmis- tama autoosi sünteetilisest aimest, kusjuures puuvill ja piim ei mängi väikest osa.

Kanadas oli 1935. a. üldse 1 176 126 jõuvankrit, millest oli 984 670 erasõiduauto, 5084 takso- auto, 172 775 veoauto, 1848 om- nibust, 10 484 mootorratast ja 1265 igasugust muud sõidukit. Iga 100 elaniku kohta tuli 1935. a. 10,7 jõuvankrit.

Hollandis on käesoleval ajal re- gistreeritud üle 34 000 mootorratta. Firmade järgi on esikohal *Harley- Davidson* mootorrattad, teisel *FN*, kolmandal *Indian*, neljandal *Ariel* jne.

1935. a. lõpul oli Saksamaal re- gistreeritud liiklemiseks 1 050 800 mootorratast, mis on peagu üks kolmandik maailma mootorrataste koguarvust.

Inglismaa vedas välja 1935. a. üle 18 000 mootorratta umbes 702 000 naelst. (ca 12 640 000 Ekr.) väärtuses. Peale selle eksporditi veel sise- ja väliskummissid ümmar- guselt 33 000 n.-st. väärtuses.

Saksamaa saatis 1935. aasta jooksul 169 jõuvankrit Tšiilisse. USA-st veeti Tšiilisse 1370 sõidu- kit, Inglismaalt ainult 11.

Prantsuse autovabrik *Chenard & Walker* on raskuste tõttu lõpetanud oma tegevuse.

Šveitsis seisis juunis autoliikle- mine protestiks valitsuse „vaenu-liku maksupoliitika pärast auto- asjanduse-alal.“

Austraalia Õhusõiduministerium keelas pisilennukite *Flying Fleas* (Taevakirbud) kasutamise.

Inglise autoomanike ühing *Auto- mobile Association* võttis vastu üle 500 000 liikme. AA, nagu seda or- ganisatsiooni nimetatakse Inglis- maal, on suurim sellelaadiline ühing Euroopas.

Inglismaa autokoolide õpilasist on käesoleval ajal pooled õpilased naised.



# TEIE KÜSITE- MEIE VASTAME

## 1,8 l Opel-auto suur õli- tarvitus

**Küsimus nr. 10:** 1932. a. alates oman 1,8 l Opel-auto, mis on nüüd sõitnud 28 000 km. Juba alul tarvitas see auto palju õli, esiteks 1 l 250 km, nüüd aga 200 km peale. Auto muidu on rahuldav. Mootor ja klapid on seni puutumata, kuna tihendus näib olevat korras. Süüteküünlad õlistuvad tihti. Töökojas soovitati uued kolvirõngad panna, kuna aga auto uuenägu sama palju õli tarvitas, näib see mulle üleliigsena. Esindusest soovitati süüteküünlana kasutada Bosch 95/1. Milline küünal omab kõige vähem kalduvusi õlistumiseks?  
**L. S.**

**Vastus nr. 10:** Kõige pealt uurige, kas siin on tegemist õli tarvitusega või õli kadumisega? Laske mõnel automehaanikul kõik tihendused, nagu klapipead, õlivann jne. läbi vaadata. Kui aga on tegemist õli tarvitusega, siis võib selleks olla mitmesuguseid põhjusi. On vaja lahti võtta mootor, silindripea, kolvid ja kepsud. Võib olla on kolbidemäng liig suur, mõned kolvirõngad murdunud või kulunud. Uued kolvirõngad on tihti imet teinud. Küünalde õlistumine tõendab alati mingisugust sisemist riket. Pealegi on Teie autotüübile soovitatud kasutada Bosch 95/1 küünlaid.

Madalama soojusväärtusega küünal, nagu Bosch M45/1, Beru 45/bl või Siemens AG1, omavad vähem kalduvusi õlistumiseks. Lahivõtmisel laske ka kohe klapid lihvida, sest pärast 28 000 km. on see niikuinii vajaline.

## Elektri-bensiininäitaja

**Küsimus nr. 11:** Palun Teie lugupeetud toimetust vastata järgmistele küsimustele: 1. Millisel põhimõttel töötab jõuvankrite elektri-bensiininäitaja? 2. Kas elektrikontakt, mis asub paagis, ei põhjusta lühühendusi? 3. Kuidas sünnib bensiini mõõtmine lennukeis? Millisel põhimõttel?

„Auto“ tellija nr. 573.

**Vastus nr. 11:** 1. Bensiinipaagis liigub korkujuk, mille otstega on ühendatud kang. Kangi liigutused kantakse nurkmehhanismi ja pooli abil üle vastaku lükkekontakti. Lükkekontakt muudab nüüd vastavalt bensiini kõrgusele oma vastupanu ja voolutugevust, mille muutlikkus on selgesti nähtav instrumentlaual asetsevas klaastorukeses. Korkujuküki sügavaimal asendil seisab lükkekontakt nii, et kogu vastupanu on mõjuv. Näitaja seisab siis nullil. Tõusva vedeliku pinnaga tõuseb ka ujuk, ning lükkekontakt vähendab vastupanu, kusjuures näitaja instrumentlaual muudab vastavalt oma asendit. Näitaja instrument on erilise ehitusega voolumõõtja ning ehitatud nii, et startimise patarei pingevõnked ei avalda talle mõju. Instrumendi skaala peab sobima paagikujuga ning on valmistatud nii, et näitaja nullasendis oleks ikka veel olemas väike bensiini tagavara.

Bensiinimõõtja voolutarvitus on väike, umbes 0,3—0,7 vatti, oleneb voolust. Instrument lülitakse sel kombel, et ta näitab ainult siis, kui valgusmasin täidab akut, s.t. kui süüde on sisse lülitatud. Seisva mootoriga ei tööta ka bensiininäitaja.

2. Paak on korgi jne. läbi niivõrd tihendatud ja nii ehitatud, et lühühendus lükkekontaktis ei ole kardetav. Kuid isegi sädeme tekkimisel ei sünni kunagi plahvatust, kuna bensiiniõhk on teatavasti ainult teatud vahekorras eksplosiivne.

3. Bensiinimõõtmine lennukeis sünnib mitmesugusel viisil. Oleneb sellest, kas on tegemist peapaakidega ülesurvega või normaalsurvega (abipaagid jne.). Alul kasutati mõlemal korral nn. vaateklaase. Kuid oma kergesti purunevuse, raskesti loetavuse ja ebatäpsuse tõttu masina viltuasendis, ei suutnud nad püsida.

Kõige rohkem on seni kasutatud bensiinimõõtmiseks lennukeis ujuki ülekandeid. Ujuk on kinnitatud paagi keskassile ning vön-

gub lennuki viltuasendis ainult veidi. See süsteem on tarvitusel nii pea- kui langepaakides. Ülekanne ujukilt näitajale sünnib enamasti siidnõõride abil, mis jooksevad ratastel. Kasutatakse ka mõõtmisviisi, nagu seletatud p. 1 all. Langepaakide juures on tarvitusel manomeetiline mõõtmine hüdrostaatilise survega, nimelt järgmiselt: kummitoru abil puhutakse õhku läbi lahtises paagis püstloodis asetseva toru, mis ulatub põhjani. Kui vedelik torust on eemaldatud, taganeb õhk mullidena. Õhusurvet kummitorus, mis ei saa ületada teatud väärtust, mõõdetakse manomeetri abil, mis vastab vedeliku kõrgusele paagis. Nõutav õhusurve saavutatakse pumba abil.

## Õhkvedru-seadeldis

**Küsimus nr. 12:** Palun mulle teatada, kas ja kus on leiutatud õhkvedruseadeldis autode jaoks. Misugused hüved on sel leiutisel.

**Lugeja A. K.**

**Vastus nr. 12:** Firestone Tire & Rubber Co katsetus-osakonna insener R. W. Brown on hiljuti leiutanud õhkvedru-seadeldise autode jaoks. Nende õhkvedrude hüve seisvat esiteks selles, et nende kõrval pole vaja tarvitada leht- ega spiraalvedrusid. Õhkvedrude teine ülesanne on asendada ka tõukeleevendajaid.

Kogu seadeldis koosneb kahest automaatselt töötavast kummiga kaetud riidest valmistatud lõõtsast, mis asetatud väikesele mehhanismile iga ratta juure. Õhusurve lõõtsadesse saadakse auto liiklemisest (kiikumisest kurvetel) ja pidurdamisest. Õhkventiili tegevust reguleerib pendel. Õhkvedrud on nii konstrueeritud, et kurvetel suureneb õhusurve väljapoolsetes lõõtsades ja pidurdamisel jällegi ederataste vedrudes. Kõik õhkvedrude tegevus sünnib täiesti automaatselt.

Katsetamistel on vetruvus ja tõugete kaotamine osutunud ideaalseks, ei ole ka mingit värinat. Kui võrd praktiliseks kujuneb aga uus leiutis, seda näitab tulevik.

# SPORT

## Lähme kõik 19. juulil Hipodroomi võistlusele!

**E**ESTI Mootorspordi Klubi korraldusel toimub pühapäeval, 19. juulil Tallinnas erakordne Hipodroomi võidusõit mootorratastele, mille puhast sissetulek on määratud Olümpia mootorrataste tähesõidu Eesti meeskonna toetamiseks.

Võidusõit toimub mootorratastele ja külgvankriga mootorratastele kahes grupis — junioridele ja senioridele, kus esindatud kõik klassid. Võidusõidust osavõtjate registreerimise viimane tähtpäev on 16. juuli.

Käesolev erakordne Hipodroomi võidusõit kujunevat iseäranis pinevaks, kuna sellest võtvat osa O. Veldemani ja meie „lendava hollandlase“ Ed. Johansoniga eesotsas kõik meie paremad ja tuntuimad mootorrattasportlased.

Vastavad kutsed võidusõidust osavõtuks on saadetud veel Saksa, Soome, Rootsi ja Läti mootorsportlastele — kust kindlasti tuleb osavõtjaid Eestisse jõudu katsuma.

Kuna meil on nüüd moodustatud ka Berliini Olümpia tähesõidu meeskond, kelle toetamiseks on mõeldud 19. juuli Hipodroomi võidusõit, siis tohiks loota iseäranis rohkelt osavõttu spordihuvilise publiku poolt. Niisiis — kõik 19. juulil Hipodroomi mootorrataste võidusõidule!

## Üks Eesti naine ja 13 Eesti meest Berliini võitu tooma!

**J**UULI lõpul toimuvast rahvusvahelisest Olümpia tähesõidust mootorratastele Berliini võtavad osa peagu kõigi Euroopa maade mootorsportlased. Kuna osavõtt nimetatud tähesõidust on seotud suuremate kuludega, siis meie mootorsporti harrastavad ringkonnad loobusid esialgu osa võtmast. Nüüd aga, tähesõidule registreerimise lõpupäevil, Eesti Mootorspordi Klubi energilisel algatusel on õnnestunud kokku saada ka Eesti meeskonda Olümpia sõiduks.

Eestist võtab tähesõidust osa kokku 14 mootorsportlast, neist üks naine ja 13 meest järgmises koosseisus: 1) Soolo-mootorrattad: Osk. Veldeman (*NSU*), W. Hennok (*Royal Enfield*), Jack Suidt (*Grindley Perters*), H. Perten (*Gillet*), J. Tomson, R. Maalberg (*NSU*), V. Põlts (*Rudge*), Alf. Valter (*Rudge*), Reinhold Idnurm (*Rudge*), S. Kletzky (*Harley Davidson*), H. Pärkma (*Rudge*) ja pr. A. Männi-Kook (*OK Supreme*).

2) Külgvankritega mootorrattad: H. Tomson (*NSU*) ja Joh. Mannert (*Harley Davidson*).

Peale pr. A. Männi, kes kuulub Eesti Motoklubisse, kõik teised tähesõidust osavõtjad stardivad EMSK lipu all. Väljasõit toimub arvatavasti 24. juuli hommikul.

## O. Veldeman võitis Pärnu maastikusõidu

**P**ÜHAPÄEVAL, 5. juulil korraldas Eesti Motoklubi Pärnu osakond arvult teise maastikusõidu autodele ja mootorratastele, ühes takistus- ja aeglussõiduga. Kavast jäi ära autode sõit, kuna puudusid osavõtjad.

Kiirussõidust maastikul Pärnu—Ellamaa—Koonga—Mihkli—Lihula—Karuse—Kalli—Pärnu vahel võttis tugevas konkurentsis osa 8 võistlejat. Kogu võistlusmaa pikkus oli 139 km.

Üldvõitjaks tuli Oskar Veldeman (*NSU*) — seega teiskordselt Pärnumaa maastikusõidus, saavutades tähelepandavalt hea tulemuse — keskmise kiirusega üle 100 km tunnis. Häid tulemusi saavutasid ka teised sõitjad, mis on osalt seletatav heade sõidukorras teeludega. Ka sadas eelmisel ööl vihma, mille tõttu oli tee täiesti tolmuva.

Pärast maastikusõitu korraldati Pärnu Poeglaste Gümnaasiumi aias takistus- ja aeglussõit. Takistusõidu võitis E. Johanson (*Triumph*) ajaga 3 m. 14 sek. Aeglussõidus tuli esikohale päeva kiireim — O. Veldeman, teiseks H. Tamvel (*DKW*). Pealtvaatajaid oli õige tublisti.

Kõik võitjad said auhindu, O. Veldeman üldvõitjana karika. Öhtul oli osavõtjaile bankett Suvekasinos.

Pärnu maastikusõidu tehnilised tulemused on järgmised:

Pärnu võistluste üldvõitja: Oskar Veldeman (*NSU*), senioride klassi üldvõitja: Joh. Tomson (*Rudge*) ja junioride kl. üldvõitja: Karl Rinaldo (*Victoria*).

Senioride klassis (soolomasinad):

C-klass: 1. O. Veldeman (*NSU*) 1.27,38.

B-klass: 1. W. Hennok (*Royal Enfield*) 1.43,0.

A-klass: 1. Joh. Tomson (*Rudge*) 1.59,0.

Junioride klassis ((soolomasinad):

C-klass: 1. Ernst Kirikal (*Rudge*) 1.59,0.

B-klass: 1. Karl Rinaldo (*Victoria*) 1.54,20.

A-klass: 1. Elmar Sauga (*Rudge*) 1.59,0. 2. Herbert Tamvel (*DKW*) 1. 59,55. (H. Tamvel omandas eriauhinna kiireimale *DKW* sõitjale.).

## Eesti suursõit (TT) 13. septembril

**E**ESTI Autoklubi ja Eesti Mootorspordi Klubi ühiskorraldusel peetav Eesti suursõit (Estonian TT) toimub tõenäoliselt 13. septembril s. a. ja mitte 30. augustil, nagu varem kavatseti.

Nagu korraldajailt kuulda, töötab käesoleva aasta TT kujuneda eriti huviküllaseks. Peale omamaa sportlaste olevat loota rohkelt osavõttu Soomest, Rootsist ja võibolla ka Lätist ning Saksast.

Tehniliste tööde läbiviimiseks suursõidu korraldajad on saavutanud kokkuleppe kaitseliidu Kalevi Malev-konnaga, kelle kasuks loodetakse Tallinna linnavalitsusest loovutada ka linna lõbustusmaks.

## O. Veldeman Rootsi võistlema

30. augustil s. a. peetavast Rootsi Grand Prix võidusõidust mootorratastele võtab tõenäoliselt osa ka meie populaarsemaid tsiklimehi O. Veldeman.

## Välismaalt

### Toni Babl — saksa võidusõitja surmaohvriks

**16.** JUUNIL s. a. suri Bonnis treeningul saadud vigastustesse tuntud saksa mootorattur Toni Babl. Babl oli üks edukamaid saksa võidusõitjaid ja palgati käesoleval aastal *Auto-Unioni* võidusõitjaks *DKW* külgekorviga mootorrattail. Babl on võitnud mitu rahvusvahelist võidusõitu, saavutades rekordilisi aegu.



## Euroopa Grand Prix võidusõidu mootorrattastele võitis iirlane

PÄRAST üheksa aastast vaheaega peeti pühapäeval 5. juulil Saksamaal Hohenstein-Ernstthalis järjekordne mootorrattavõistlus Euroopa Grand Prix auhinnale.

Kuna võistlusest võtsid osa peagu kõik maailma paremad mootorrattasportlased, siis võistlus oli väga pinev. Üldse võistles üle 100 tsilkimehe kõigis klassides, kellest katkestasid sõidu keskmiselt 50 prots. Võistlust jälgis üle 300 000 pealtvaataja nii Saksast kui ka teistest maadest. Kõik esikohad langesid inglise sõitjatele ja ka masinatele.

Esiolgu tehnilised tulemused Euroopa Grand Prix võidusõidust on järgmised:

500 ccm klassis tuli võitjaks kuulus Inglise mootorsportlane iirlane James Guthrie (*Norton*), kes saavutas 344 km kohta (40 ringi  $\times$  8.66 km) aega 2:40.02,1 = 129,9 km/t. (Uus Hohenstein-Ernstthal'i võistlusraja rekord).

Teiseks tuli *Auto-Union*'i sõitja sakslane H. P. Müller (*DKW*) 2:40.36 = 129,7 km/t. Kolmandaks jäi inglane White (*Norton*), jäädes sakslasest kõigest 4 sek. maha (129,4 km/t.). Parima rootslasena R. Sunnqvist (*Husqvarna*) jäi 6-daks ja soomlane R. Lampinen (*Norton*) 9-daks. 350 ccm klassis oli võistlusmaa pikkus sama, mis 500 ccm klassis. Võitjaks tuli inglane L. Frith (*Norton*) 2:56.20,8 = 117,8 km/t.

250 ccm klassis oli tee pikkus 301 km (35 ringi). Võitjaks tuli samuti iirlane H. G. Tyrell Smith (*Excelsior*) ajaga 2:42.28,2 = 111,9 km/t.

175 ccm klassis, kus võistlesid sakslane W. Winkler, 6 belglast, 1 šveitslane, 1 itaallane ja 1 inglane, kõik võistlejad katkestasid sõidu.

### Rootsi TT jäi pidamata

Tekkinud organiseerimisraskuste tõttu jäi 24. mail pidamata selle aasta Rootsi TT (suursõit). Viimasest pidi teatavasti osa võtma ka meie suurmeister O. Veldemann.

### Kaks uut maailmarekordit diiselautol

Inglise võidusõitja kapt. G. Eyston püstitas hiljuti diiselmootoriga võidusõiduautode võistlusel kaks uut maailmarekordit. Ta kattis lendava startiga sõidul ühe kilomeetri keskmise kiirusega 254,544 km/t ja ühe ingl. miili 254,192 km/t.

### Uusi Adler-Trumpf rekordeid

PARIISI AJACR on kinnitanud 1,7 liitrilise *Adler-Trumpf*'i 6 uut rahvusvahelist rekordit, mis püstitati 20. ja 21. aprillil s. a. Frankfurt—Viernheimi vahelisel sõiduteel. Uued rekordid on järgmised:

2000 km ajaga 12:30:40,4 (159,865 km/t.).

2000 ingl. miili 19:55:18,6 (161,565 km/t.).

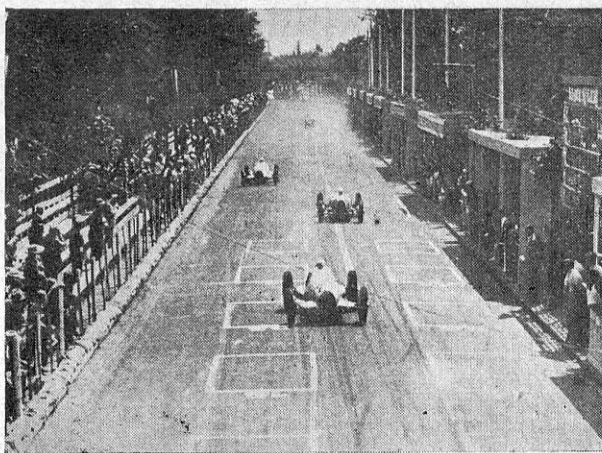
3000 km 18:35:25,5 (161,373 km/t.).

4000 km 24:56:28,0 (160,377 km/t.).

12 tundi 1913,812 km (159,484 km/t.).

24 tundi 3854,356 km (160,597 km/t.).

Sõitjad olid saksa autosportlased: von Guilleaume, Löhr, Orssich, Sauervein ja Heckel.



Ungari Grand Prix võidusõit autodele 21. juunil Budapestis. Kõige eel Rosemeyer

### Nuvolari võitis 1100 kurvi!

MÖÖDUNUD kuu huvitavamaid autode võidusõite oli kahtlemata Ungari Grand Prix sõit, mis peeti 21. juunil Budapestis. Ümmarguselt 60 000 pealtvaatajate hulga meeli ei köitnud mitte, nagu vast arvatakse, tavaline „metsik kihutamine“, vaid maailma-kuulsate autosportlaste surmasõit Budapesti linnametsa sõidutee kurvidel, milliseid on seal tohutult palju. Või on see nii lihtne — sõita 250 km = 50 ringi ja igal ringil katta 22 kurvi, kokku seega 1100(!) kurvi.

Seepärast huvitaski ainult väheseid pealtvaatajaid saavutatud kiirus, küll aga sõitjate „surmamäng“ ikka ja jälle korduvalt kurvidel. Ei olnud siis ka miski ime, et taibukas ja võitjaks osutunud itaallane Nuvolari ei tulnud vastaseid lööma oma 12-silindrilisel, vaid 8-silindrilisel sõidukil, milline lühem ja seega kurvidel kergemini juhitav.

Ilusa ja kurvisõidutehniliselt kõrge võistluse võitjaks tuli, nagu juba tähendatud:

1. Nuvolari (8-sil. *Alfa-Romeo*) ajaga 2.14.03 = 11,88 km/t. 2. Rosemeyer (*Auto-Union*) — 2:14.17; 3. Varzi (*Auto-Union*) — 2 ringi taga ja 4. Tadini (*Alfa-Romeo*) — 3 ringi taga.

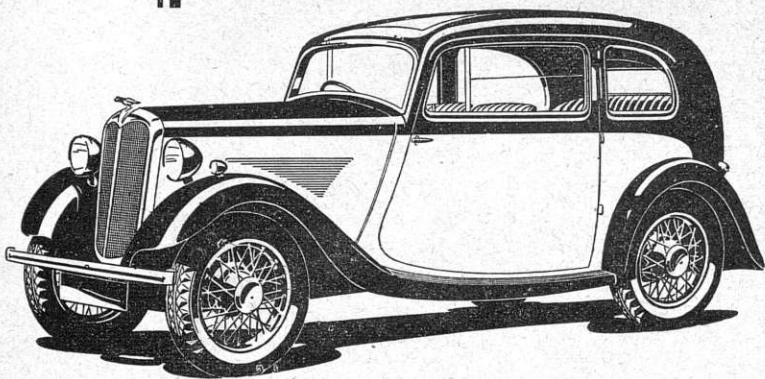
### Kas Euroopa autosportlased Ameerikasse jõuproovile?

NEW YORGIST 32 km eemal on ameeriklastel käsil uue võidusõidutee ehitamine autodele. Teoksil olev võidusõidutee töötab olla Ameerika paremaid. Sõidutee ehitamiseks on moodustatud aktsiaselts, kes seni on pannud kokku 800 000 dollarit.

Uus sõidutee on pikk 6,4 km (4 miili). Kõige kitsamal kohal tee on lai 20 m ja kurvidel kuni 33 m. Hädajuhtudeks teeveerud on sõidukõlvulised kuni 7 m laiuses. Pealtvaatajate tribüün on ehitatud sellaselt, et publikul avaneb võimalus kogu tee ulatuses vabalt jälgida võistluse käiku.

Sõidutee ehitaja on arvamusel, et sirgteel sõitjail on võimalus arendada sõidukiirust kuni 250 km/t, kurvidel aga keskmiselt kuni 150 km/t.

Uus võidusõidutee avatakse pidulikult 12. oktoobril s. a. Ameerika Grand Prix võidusõiduga. Viimasest loodetakse rohkesti osa võtma ka Euroopa autosportlasi, eeskätt sakslasi.



TUTVUGE UUE

**SINGER**

M A S I N A G A,

TA ON TÕELINE ERAND OMA-SARNASTE HULGAS: VÕIMAS PEALTKLAPPIDEGA MÖÖTOR — 4/26 H.J.; HÜDRAULILISED PIDURID JA AMORTISAATORID, SÜNKRONISEERITUD KÄIGUD; RUUMIKAS JA MUGAV MOODSA VÄLIMUSEGA

**TÕLDAUTO.**

SOODUS HIND!

ESINDAJA:

K/M. **LIER & ROSSBAUM**

TALLINN, VIRU 7.

Vigastatud Sõjameeste  
Tallinna Osakonna

*rätsepa- ja kingsepatöököda*

TALLINN, NUNNE 7, TELEF. 470-59

Valmistab hästi odavalt auto ja mootorratta sõidu ülikondi, nõör- ja säärsaapaid ning ketri, oma kuka tellija materjalist.

TÖÖ KORRALIK  
JÄRELMAKS VÕIMALIK

KUS OLID FILMIMEHED?

**M**IE kodumaised filmid on tihtipeale osutunud eba-väärtuslikeks nii tehniliselt kui ka sisult. Siinjuures ei saa aga kurta, et kaasaja filmide sisu väärtustamiseks oleks nagu meil puudu filmitavast ainekust. Olnuks vaid taibukamaid filmijaid — ainekukku ja sündmustikke leiduks küllalt ja siis kaoks ka kolikambrisse nii mitmedki sisuvaesed, muigeid tekitavad omamaa nädala-sundkroonikad.

Üheks filmikroonikute poolt mahamagatud sündmustikuks tuleb kahtlemata pidada mõniaeg tagasi Tallinna hipodroomil korraldatud mootorratta võidusõite. Keegi ei hakka vist kahtlema selles, et meie mootorsportlased pole sugugi nii evedad, et nad hakkavad ise tikkuma filmikaamera ette. Mootorspordi-ala on tõsisemaid, riskantsemaid spordialasid ja selle harrastajad on ka päris tõsised mehed, kes teavad, mis tähendab mäng elu ja surma peale publiku, resp. tänapäeva intelligentsi ja muu rahva „kultuurijanu“ kustutamiseks. Kui meie suuremad mootorspordi võistlused on aga kujunenud teatavateks suursündmusteks, kuhu meeleldi tulevad kokku tuhanded, kümned tuhanded eestlased — miks häbeneme siis sellaseid üritusi jäädvustada ka oma filmi „kultuurkroonikasse“.

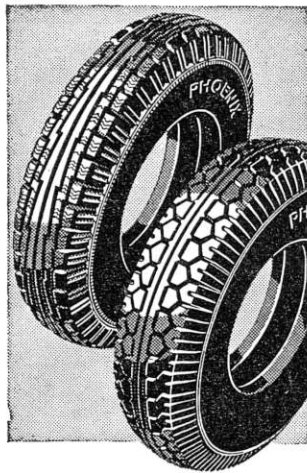
Kas ei oleks palju mõistlikum näidata ka laiematele hulkadele või isegi oma rahva tulevastele põlvedele, mida harrastab ja on harrastanud tänapäeva eestlane seisustele vaatamata. Seda enam, et sellaste sündmuste pildistamine pakuks puhttehniliselt head filmimispraktikat meie algajatele filmimeestele, kellel õnnetuks pidulikuid rongikäike pildistada kurvakujulisteks leinarongideks.



# J. ZIMMERMANN & J. MÖLLNER

IMPORT KAUBANDUSE KONTOR EXPORT  
TALLINN, AIA 5. TEL. 447-99

## PHOENIX HARBURG



### MEIE ESINDAME:

AMEERIKA  
»AUBURN & CORD« JA »NASH«  
SÕIDUAUTOSID

PRANTSUSE  
»PANHARD & LEVASSOR« JA  
AMEERIKA  
»WILLYS & GRAMM«  
VEOAUTOSID, BENSIINI-, TOORÖLI- JA PUU-  
GAASIKÜTTEGA

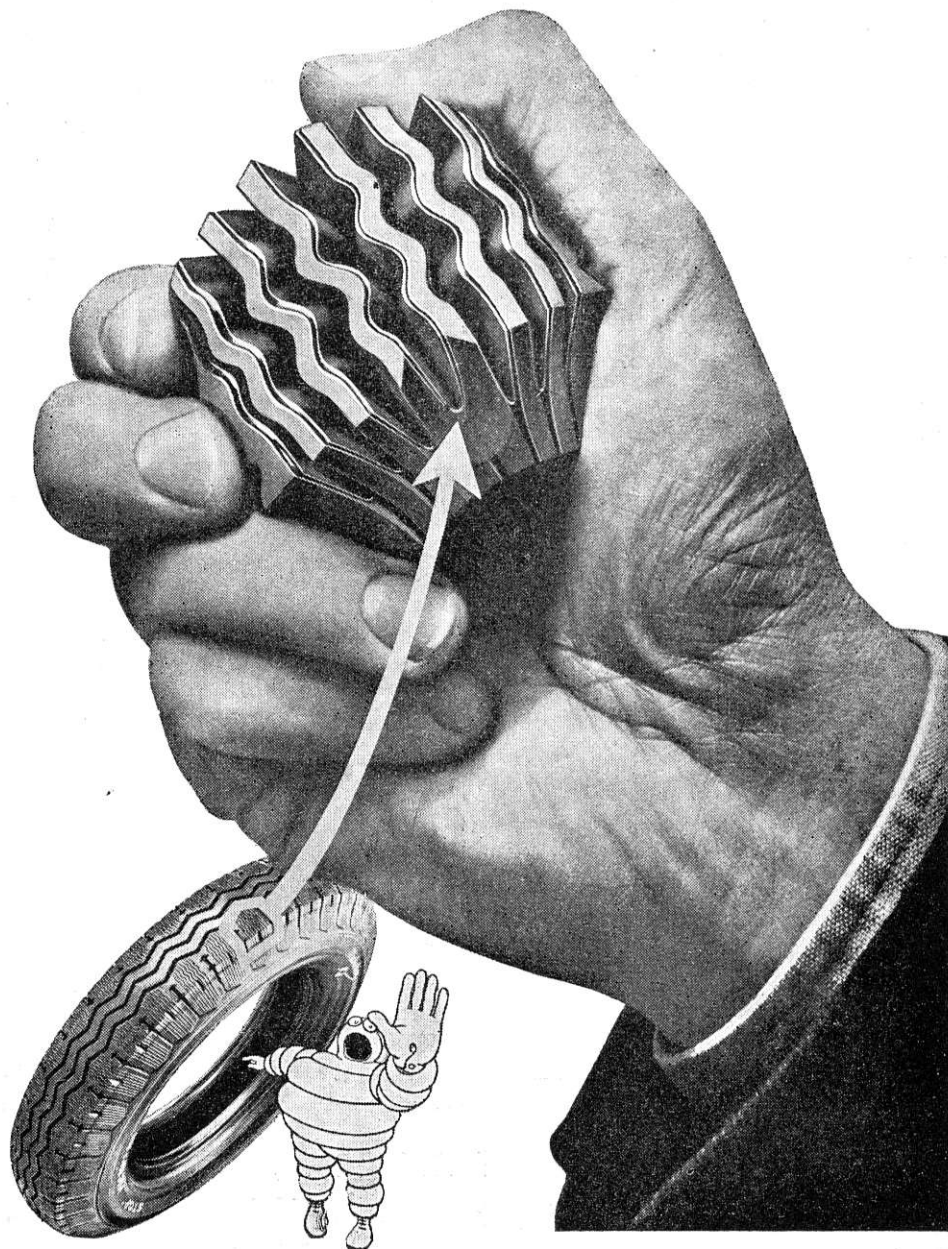
AMEERIKA  
»STINSON« LENNUKI- JA PALJU-  
SID MOOTORITE, PUMPADE JNE. VABRIKUID

### MEIE MÜÜME:

AMEERIKA,  
INGLISE,  
SAKSA JA  
TŠEHHI  
VABRIKUTE AUTOKUMMISID,

## »VART A«

AKUMULAATOREID, AUTOOSI,  
ÖLISID, KIRJUTUSMASINAID,  
RAADIOAPARAATE JNE.



# MICHELIN

# Stop

on Teie

autokummi

Laia kulumispinnaga ja  
suure pidurdamis-  
võimega.

Lainekujuliste ribidega autokummi on vabriku üle 40-a.  
kogemuste tulemus.

Esindus **O-Ü. „TARMO“** Tallinn, Narva mnt. 6.  
Edasimüüjad kõigis linnades.