

# Auto

2. aastakäik

Jlmuü kord kuus

## AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

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

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

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

Kuulutuste hind:  
1/1 lehekülj . . . . . kr. 60.—  
1/2 " " " " " 30.—  
1/4 " " " " " 15.—

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

Nr. 10 (20)

OKTOOBER

1929

### SISU.

Rahvusvahel. autoklubide koonduse 25. a. juubel.  
Veoauto ja autobuse shassii valikust.  
Ameerika kummitööstus.  
Mida peab teadma süüteküünaldest.  
Ameerika autotööstusest.  
Kummide vastupidavusest.  
Märkusi kodumaa-reisilt.  
Seadused ja määrused.  
Autode võistlused Helsingis.  
Autode tähesõit Monte Carlosse.  
Frantsuse autokummitööstus „Fit“.  
Tehnilisi näpunäiteid.  
Lühemad teated.  
Eesti Autoklubi teated.  
Auto-aforismid.

### INHALT.

Das 25-jährige Jubiläum der A. I. A. C. R.  
Von der Wahl eines Rahmens für ein Lastautomobil  
oder Autobus.  
Die amerikanische Gummiindustrie.  
Was man von den Zündkerzen wissen muss.  
Einiges über die amerikanische Automobilindustrie.  
Die Abnutzung von Reifen.  
Reiseeindrücke aus der Heimat.  
Gesetze und Bestimmungen.  
Autorennen in Helsingfors.  
Sternfahrt nach Monte-Carlo.  
Französische Gummiindustrie „Fit“.  
Technische Ratschläge.  
Kürzere Nachrichten.  
Nachrichten des Eesti Autoklubi.  
Aphorismen eines Autlers.

## Rahvusvahelise autoklubide koonduse 25-aastane juubel.

Rahvusvaheline autoklubide koondus, mille liikmeks on ka Eesti autoklubi, pühitses 12. oktoobril s. a. oma kahekümneviieaastast juubelit. Mainitud pühitsemine, mis osutus tähtsaimaks sündmuseks automobilsismi ajaloos, sündis Prantsuse autoklubi suures pidustuste saalis, mis on ühtlasi Koonduse asukohaks.

Vaevalt võis 40 aasta eest, mil ilmus esimene plahvatus-mootor, kujutella enesele seda hiigla-arengut ning suuremaid muudatusi, mida pidi läbi tegema auto, et muutuda moodsa elu liikumisvahendiks.

Esimesed sammud auto tarvitusele võtmiseks olid mudugi väga kindlusetud. Esmalt tuli tutvustada publikut uue leidusega, siis oli tarvis sumbutada vaidlusi skeptikute ja rahva vahel, kes vaatas autole kui mõnele kuradi meistertööle, mis oli tarvis vaid hullumeelsele isikuile. Tuli ühtlasi kaitsta uue tööstuse tegevust, organiseerides pooldajaid sellisele sõidukile ning võimaldades kaitset tema huvele. Muutmisel tulid liiklemisseadused ning -määrused, samuti pidi ümber ehitama teid, et nad vastaksid autode liikumise nõuetele.

Tuli korraldada auto-turismi publiku poolehoiu võitmiseks.

Sellised uuendused ning muudatused esitasid rea uusi probleeme, mida tuli lahendada võimalikult ruttu takistuste eemaldamiseks uuel autode arengul, sest tarvidus autodele kasvas hiigla-sammul.

Nende probleemide lahendamine kuulus autoklubide tegevuse piirkonda. Tänu nende agarusele, ületas auto kõik mainitud raskused, arenedes ning täienes suurima eduga. Teades, et tänapäev liiguvad maailma teil 30 miljonit autot ja et on tekkinud sajad töökojad, kus miljonid töölised teenivad ülespidamist oma perekonnile — siis võiks olla arusaadav selle leiduse areng, mis on kestnud enam kui veerand aastasada. Õigusega võivad autoklubid olla uhked oma saavutusele. Heites pilku lühikesele, kuid ülitähtsale ajajärgule minevikus, võivad nad lootda kindlalt parimale tulevikule.

Autoklubi asutamise algidee tekkis Prantsusmaal aastal 1895. Tol ajal korraldati esimene auto-võidusõit Pariis—Bordeaux ja tagasi, sihiga tutvustada pub-

likut uue liikumisvahendiga, demonstreerida tema kiirust ning köita rahva tähelepanu. Võidusõidul, kus võitis Levassor, oli üllatavalt hiiglaedu ja selle otseks tulemuseks oli asjaolu, et võidusõidukomitee moodustati ümber komiteeks, mille ülesandeks oli asutada seltse Prantsusmaal ja välismail automobilismi arendamiseks ning edendamiseks. Seltsi komitee esimeheks valiti ühel häälel parun Zuylen de Nyevelt; hiljem nimetataksegi sama komitee *Prantsusmaa autoklubiks*. (Automobile Club de France).

Prantsusmaa eeskujul leidis järeletegijaid mujal Euroopas. Järgmisel aastail asutati autoklubid muil Euroopa mail ja Ameerikas. Asjast huvitatud asusid tööle vaimustusega, ennustades autole hiilgavat tulevikku, võttes enda peale lahendada igasuguseid probleeme, mis oleksid seotud tema arenguga.

Kuid peagi jõuti otsusele, et auto on rahvusvaheline liiklemisvahend ning tulemused poleks küllalt soodsad, kui seltsid ei ühine omavahel.

A. Goldschmidt, Belgia kuningliku autoklubi esindaja, M. E. Blicherasio, Turiini autoklubi esindaja.

Krahv de Sierstorf tuli esimesena mõttele moodustada sellest koosolekust Rahvusvaheline Koondus, mis ühendaks autoklubide liikmeid kaks korda aastas, Gordon-Bennett'i karika võistluse ja Pariisi näituse ajal.

Kõige suurema vaimustusega võeti see idee vastu ja lepiti kokku, et juuresolevad esindajad tuleksid järgmisel päeval Hamburgis kokku.

Koosolek peeti 20. juunil 1904. a., A. I. A. C. R. asutamispäeval.

Sel koosolekul tunnistati järgmised klubid: Prantsusmaa, Saksamaa, Suur-Britannia, Hollandi, Belgia, Turiini, Helveetsia, Hispaania, Ameerika, Vene, Taani ja Portugali autoklubid.

Aegamööda ühinesid nendega veel järgmised klubid: Ungari autoklubi, 12. XII. 1904. a., Itaalia (Tu-



*Parun de Zuylen de Nyevelt de Haar*  
A. I. A. C. R. president.



*Vicomte de Rohan*  
Prantsuse autoklubi president.

See oli esimeste suurte rahvusvaheliste võidusõidukangelaste ja võidusõitude ajajärk: Pariis—Amsterdam (1898). Pariis—Berliin (1901). Pariis—Madriid (1903). Oli ka ühtlasi Gordon-Bennett'i karika ajajärk, millele võisteldi 1900., 1901., 1902., 1903., 1904., 1905. aastate jooksul. Alates Gordon-Bennett'i karika võistlusest, mida peeti Taanus'e ringsõiduteel, saatsid mõned autoklubid oma esindajad võistlustele, nende keskel olid: Parun de Zuylen, Prantsusmaa autoklubi esimees, vürst de Ratibor, Keiserliku autoklubi esimees, krahv A. de Sierstorf, parun Schrenck-Notzing, krahv Archambault de Talleyrand-Périgord, M. von Meister, Keiserliku autoklubi esindajad, kolonel H. C. L. Holden, Sir David Salamons, M. Alfred Bird, Suur Britannia autoklubi esindajad kapten Wulpert, Bavaaria autoklubi esindaja, rüütel Nahuys, Hollandi autoklubi esimees, prints Solms-Braunfeldt, Austria autoklubi esimees ja härra M-L. Kolovrat, selle klubi esindaja, M.

riini) autoklubi — 18. XII. 1905. a., Rootsi autoklubi — 18. XII. 1905. a., Rumeenia — 18. XII. 1905. a. Egiptuse autoklubi — 21. XI. 1907. a., Norra autoklubi — 19. X. 1908. a., Jaapani autoklubi — 17. XII. 1912. aastal.

A. I. A. C. R. tegevus jäi ajutiseks seisma maailmasõja ajal. Koondus hakkas jälle töötama 1920. a. Suur A. I. A. perekond, mis oli läinud ajutiseks laiali, asus kohe jälle tööle. Aegamööda võeti vastu uued klubid: Kuuba autoklubi — 15. VI. 1920. a., Soome autoklubi — 15. VI. 1920. a., Poola autoklubi — 15. VI. 1920. a., Tšehhoslovakkia autoklubi — 15. VI. 1920. a., Uruguay autoklubi — 15. VI. 1920. a., Jugoslaavia autoklubi — 7. XII. 1922. a., Luksemburgi autoklubi — 3. XI. 1923., Läti autoklubi — 29. X. 1925. a., Argentiina autoklubi — 27. X. 1926. a., Brasiilia autoklubi — 27. X. 1926. a., Bulgaaria autoklubi — 27. X. 1926. a., Eesti autoklubi — 13. X. 1927. a., Kreeka autoklubi —

13. X. 1927. a., Iiri autoklubi — 13. X. 1927. a., Leedu autoklubi — 13. X. 1927. a., Tshiili autoklubi — 17. III. 1928. a. ja Monaco autoklubi — 13. X. 1928. a. Praegusel silmapilgul on A. I. A. C. R. esitatud 34 maad.

Oma põhikirja alusel ei võta vastu A. I. A. C. R. rohkem kui ühe klubi iga riigi kohta, mis on ühtlasi selle riigi juhtiv rahvuslik klubi. See klubi ei ole ainult oma riigi, vaid ka oma koloniide, dominioonide automobilismi esitus. Peale selle on tal ülesandeks esitada Rahvusvahelise koonduuse kohalikud temaga ühenduses olevad klubid. Selle organisatsiooni peaülesandeks on ühtlustada automobilismi arengut, avades uusi omavahel solidaarseid autoklubisid mujal mail, ühiste sihtide ning võimetega aidata automobiliste.

Mainitud autokoonduse liikmete solidaarsus võimaldab tarbekorral abi mitte ainult üksteisele, vaid seda ka välismaade autoklubide liikmeile. Praegu igas tähtsamal linnas on autoklubi, kas rahvuslik või kohalik,



Prantsuse Autoklubi hoone üldvaade de la Concorde platsil, kus asub ka A. I. A. C. R.

juba seltsi algpäevil tegutses eeskujuliku organisatsioonina, omades kindla usu plahvatus-mootori tulevikku ja pühendas suurima osa oma elust selle arengule. Tänu selle mehe suurele ettevõtlikkusele ning autoriteetsele omadusele, on selts saavutanud 25 aasta jooksul sellise võimsa seisukoha maailmas, nagu see on tänapäev. Eelolevail juubelpidustusil pühitsevad autoklubid ühtlasi parun ZUYLEN DE NYEVELT'i 25-aastast eesistuja ameti juubelit. Sügavaima tänutundega oma lugupeetud eesistuja vastu ühinevad sel päeval autoklubid, olles uhked oma suurele võidukäigule, pannes ühtlasi veel hiilgavamaid lootusi tulevikule.

Juubelpidustus oli õieti kolmekordne. Prantsuse autoklubi, kes juba maikuu pidi pühitsema oma 25. a. juubelit, lükkas selle edasi, et pühitseda koos Rahvusv. autoklubide liiduga oktoobrikuus. Peale selle oli Rahvusvahel. autoklubide liidu president parun de Zuylen de Nyevelt'il 25. a. ametijuubel. Nii siis kolmekordne juubel. Laupäeval 12. oktoobril s. a. enne lõunat Liidu pidulikult peakoosolekul võeti Eesti autoklubi lõplikult Liidu liikmeks vastu. Sel koosolekul viibisid Eesti autoklubi esindajatena minister C. R. Pusta Brüsselis viibimise puhul, tema volitusel, Eesti saatkonna sekretär hra Kask ja E. A. K. liige Pariisis, Renault vabrikuga eksportdepartemangu direktor hra Lionel Martin. Viimane andis peakoosolekule üle E. A. K. tervituse suusõnalt, kuna klubi juhatusel poolt saadeti kõigile kolmele juubilarile õnnesooviteogramm. Samal päeval pärast lõunat peeti Prantsuse autoklubi suure pidusaalis juubelikoosolek Liidu esimehe parun de Zuylen'i juhatusel, kelle kõrval olid aset võtnud hrad Harismendy, prantsuse peaministri Briand'i esindajana,



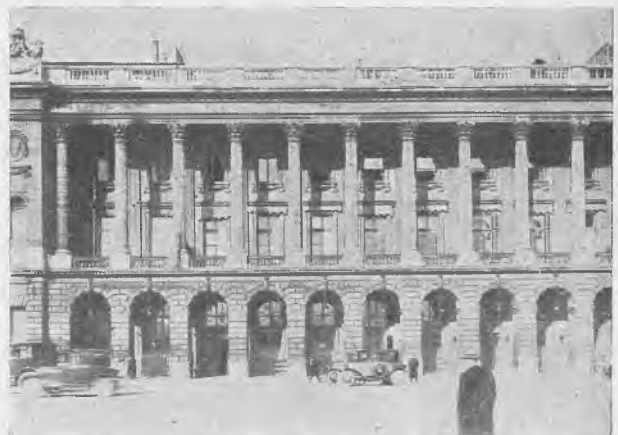
Kolonel G. Péron  
A. I. A. C. R. peasekretär.

mis on ühenduses A. I. A. C. R.'iga. Iga autoklubi liige leiab sõbraliku organisatsiooni tähtsamates linnades, kelle poole võib pöörata ja kes lahkelt annab tarvilisi teateid ning juhtnööre.

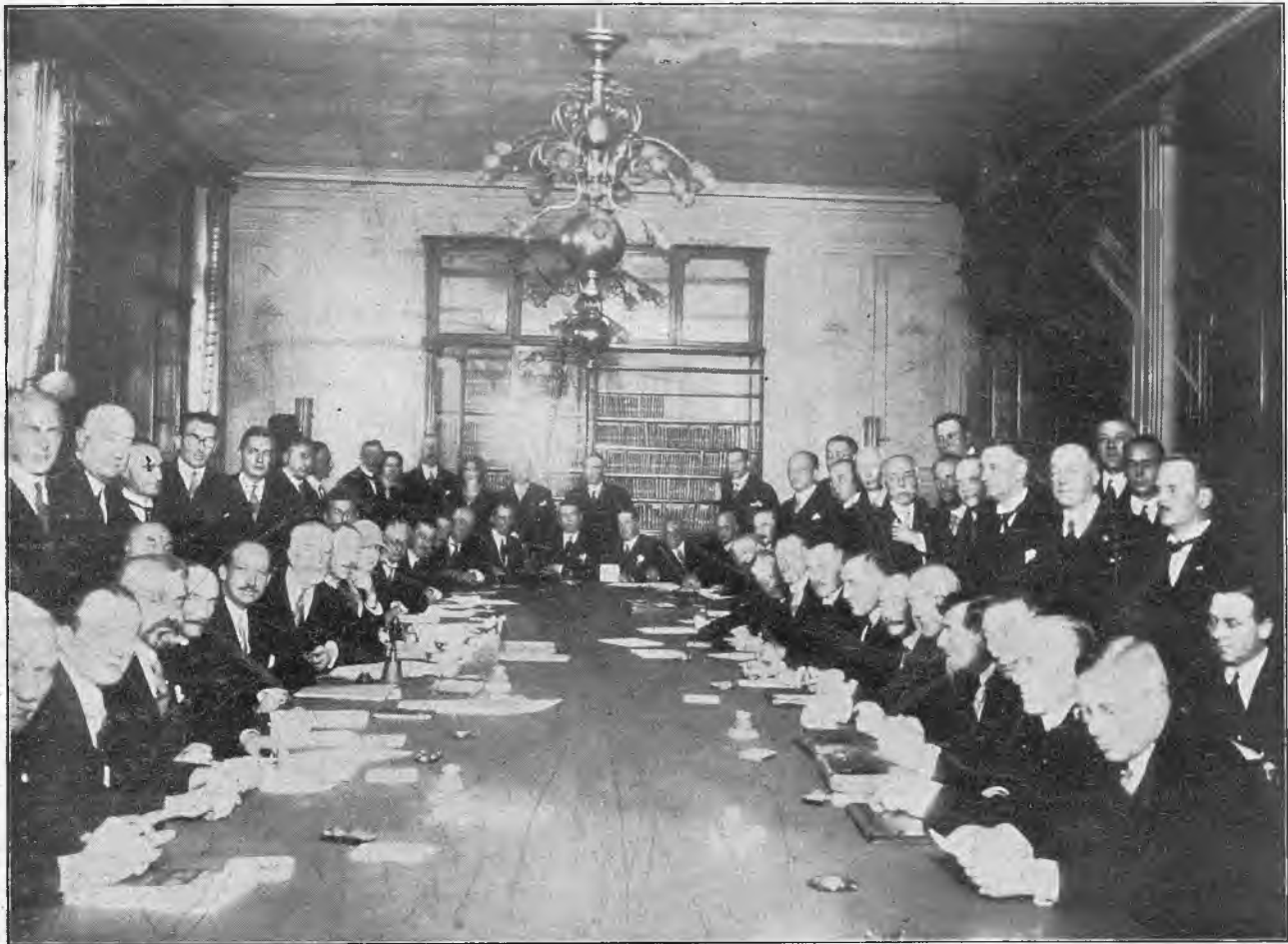
Õigusega võib väita, et ükski rahvusvaheline koonduus pole organiseeritud nii ratsionaalselt ja laiaulatusliselt kui seda A. I. A. C. R.

Oma organiseerimisedu võlgneb A. I. A. C. R. peamiselt tolele vastutuleku põhimõttele ning vaimule, mis on valitsenud alati autoklubide ja nende esindajate vahel. Selle vaimu tähtsus seisib just tähtsaimate küsimuste lahendamises. Autoklubid on alati osanud väärselt hinnata oma suuri ideid ning põhimõtteid, millest harutamisel oli lubamata anda ruumi väiklasile võistlusile ning asjatule vaidlusile.

Teiselt poolt võlgneb A. I. A. tänu oma energilisusele püüdmisile. Tähtis osa praeguse seisukorra saavutamisel oli ka hra parun Zuylen de Nyevelt'il, kes



Prantsuse autoklubi maja eeskülg.



*Rahvusvahelise autoklubide koonduse pidulik koosolek 12. X. 29. Vasakult lugedes kuues — parun de Zuylen, A. I. A. president.*

ja krahv *Robert de Voquë*, Prantsuse autoklubi auesimees. Parun *de Zuylen*, kes 25 aastat järgemööda Liitu juhatanud ja kelle juubel niiviisi ühte langes Liidu juubeliga, andis oma avamiskõnes ülevaate A. I. A. (Association Internationale Automobile — nii nimetatakse nüüd autoklubide koondust) elukäigust, mis tihedalt seotud kogu maailma automobilismi imestustäratava arenguga viimase veerandsajandi kestel.

Peale esimehe kõnet soovisid viimasele õnne ja tänasid teda tema töö eest terve rea klubide esindajad, andes temale üle oma klubide poolt mitmesuguseid mälestusmärke: kronomeetreid, kuldmedaleid, kuldplakette jne. Seda tegid nimelt Prantsuse, Taani, Saksa, Rootsi, Norra ja Soome klubid. Peale selle annetati esimehele aumärke mitme valitsuse poolt, nimelt järgmised aumärgid: Leopoldi ordu kavaler (Belgia), Krooni komander (Itaalia), Krooni suurrist (Rumeenia), Rahvusordu (Rootsi), Valge Kotka komander (Poola), Tsiiviilteenete komander (Bulgaaria), Föniksi Ordu komander (Kreeka), Saint-Charles de Monaco komander, Auleegioni kavaler (Prantsuse).

Bankettidel peetud kõnedest oli tähelepanuväärilisem avalikkude tööde ministri kõne Prantsusmaa teede korralduse ja liikumise reeglite üle. Viimasel alal on Prantsuse valitsus otsustanud maksma panna mõned rued määrused: möödasõidu eesõigus ristteedel oleks sõidukitel, mis sõidavad riiklistel teedel (esimese järgu teed); et ära hoida sõitjate pimestamist, pannakse

maksma valjumad reeglid sõidukite valgustamise suhtes, võetakse nimelt tarvitusele erilised ametlikult tembeldatud aparaadid.

Võiks veel märkida, et pidulikul koosolekul anti üle A. I. A. suur kuldmedal major *Sir H. Segrave'le*, kes käesoleva aasta 11. märtsil kiiruse rekordi üles seadis oma autol „*Irving Napier Lion*“ 372,478 km tunnis. Autoklubide liidu kaunis renessans-stiilis hoone place de la Concorde ääres oli juubeli puhul illumineeritud, kandes katuse kohal kunstimaitselist valguskirja heledates tähtedes: „1904 — A. I. A. — 1929“.

Rahvusvahelise autoklubide liidu esimees, E. A. K. auliige, parun *de Zuylen*, Eesti autoklubi juhatuse õnnesoovitelegraanmide peale vastas järgmise kirjaga:

Härra esimees,

Mul on au tõendada Teie mõlemate telegrammide kättesaamist, milles Teie lahkelt saadate Eesti autoklubi nimel õnnesoove minule ja Rahvusvahelisele autoklubide koondusele.

Ma palun Teid vastu võtta minu tänu ja seda edasi anda Eesti autoklubi juhatusele.

Lubage mul sel puhul saata Eesti autoklubile meie kõige soojemaid õnnesoove, ja seda silmapilgul, mil Teie klubi on lõplikult vastu võetud Rahvusvahelisse autoklubide koondusse.

Võtke vastu, härra esimees, minu kõige paremate tervituste avaldus.

*de Zuylen de Nyevelt.*

## Veoauto ja autobuse shassii valikust.

Mida nõuab tarvitaja?

**P**eaab otsekohe ütleva, et ei ole olemas säärast ideaalset autot, mis kõikide tarvitajate nõudeid rahuldaks, samuti nagu ei ole olemas ideaalset naist või meest — nõuded ja maitsed on nii erinevad. Seepärast võib juttu olla teatud nõuetest, mis hariliku tarvitaja seisukohast peaksid olema vastuvõetavad.

Autode liikumine on järjest arenemas ja autosid tarvitatakse paljudeks otstarveteks ja väga erinevail tingimustel, mis nõuab palju tüüpe, et igal erijuhul leida vastav auto.

Meie oludes on rõhuvamas enamuses autoomanikud, kel on üks või kõige enam 2—3 autot. Isikuid ja asutusi, kel enam autosid, on meil vähe. Seetõttu on meil autode omandajad peamiselt üksikud isikud, kel võrdlemisi väike ja tihti puudub üldse ülevaade kõne alla kuuluvatest tüüpidest ja nende omadustest, et nende hulgast kõige otstarbekohasemat valida. Mis puutub eriti meie kitsastesse oludesse, siis on olnud meil praegu üldiselt mõõduandvaks teguriks auto võimalikult odav hind. See on seletatav seega, et meie üldise vaesuse juures on raske muretseda kallihinnaline auto, vaid õige paljudel juhtudel on juba hea küllalt, kui suudetakse muretseda kõige odavam auto. Eriti see on maksev meie riigiasutuste kohta, kes alati kõige odavamaid asju ostavad ja siis pärast rahulolematust avaldavad, kui sel kõige odavamal asjal puudub kallima ja parema asja vastupidavus. Viimasel ajal võib panna tähele siin teatavat muudatust ja paljud, kes soovivad endale muretseda auto, ei sea esimeseks nõudeks mitte kõige odavam hinda, vaid auto tehnilisi omadusi ja sellega ühenduses olevat auto väärtust. See on, kas teatud paremused, mis on olemas kallihinnalisel autol, end tasuvad või mitte. Sest ka autotööstuses maksab põhimõtte, et mida kallim on auto, seda parem ta on.

Auto, eriti veoauto ja autobuse muretsemisel on alati esikohal selle tasuvus. See üldine majanduslik põhimõtte nõuab, et auto kasutamise kulud oleksid võimalikult väikesed, kuna auto ostuhind püsib alles teisel kohal. Sest võib olla, et odava auto kasutamine on märksa kallim. See igapäevane kogemus on küllalt tähtis, et pidada silmas seda mõõdupuud ka auto, kui võrdlemisi kallil asja muretsemisel.

Võib kindlasti öelda, et autovabrikant teab neid peanõudeid, mis tarvitaja oma auto kohta seab üles. Neist nõuetest võiks nimetada tähtsamaid, nagu: vastupidavus ka raskeis tingimustes, hõlbus ja odav korrashoid, kerge juurepääs tähtsamatele osadele, võimalikult väike bensiini ja õli tarvitus, kindel ja kerge töötamine. Mida enam autovabrik täidab neid nõudeid, seda kallimaks läheb auto. Seetõttu on vabrik sunnitud siin teatavaid järeleandmisi tegema, et võimalikult odavalt auto valmistada. Sel põhjusel on olemas autosid, mis vähem vastupidavad ja sealjuures odavad, ning kallimaid, mis oma headuselt ja vastupidavuselt vastavad suurematele nõuetele.

Kui võtta aluseks ameerika autosid, siis võib üldiselt öelda, et mida kallim on auto vabriku hind, seda parem ja vastupidavam see on. Ostjale jääb ainult valida, kas muretseda odav auto ja kanda suuremaid korrashoiu- ja remontkulusid, või jälle muretseda kallim auto, mille korrashoid ja töötamine tuleb märksa odavam. On ju loomulik, et mida kõrgeväärtulisem on materjal, mida täpsem ja korralikum on üksikute osade valmistus ja montaaž ja mida tugevamad on üksik-

kud osad, seda kallimad on auto valmistuskulud. Kui võrt autode hind vastab nende väärtusele, siis võiks, näiteks, mainida ühe suurima ameerika autovabriku direktori ütelist, kes tõendas, et tema vabriku autod on 30 dollari (113 krooni) võrra paremad kui teised samahinnalised autod.

Siin võiks veel tähendada, et Ameerika olud ei vasta meie oludele, Ameerika maanteed ja tänavad on üldiselt väga head ja seal võib liikuda märksa nõrgema autoga kui meie halbadel teedel. Samuti on meie autode hinnad teised kui Ameerikas. Auto veokulud, toll, kinnitus, kast jne. teevad võrdlemisi suure osa auto hinnast välja ja on odavamate ja keskmiste tüüpide juures peaaegu võrdsed. Asjaolu, mille tõttu keskmise hinnaklassi autod meil võrreldes odavamad on kui Ameerikas ja seega nende autode tegelik väärtus on suurem kui ameerika odavad tüübid. Nii võib meie kallimaid autosid saada umbes Ameerika müügihinnaga, kuna odavamad tüübid meil 50% ja enam kallimad on kui Ameerikas.

Tehniliselt võiks järgmist mainida:

**M o o t o r.** Meie oludes, kus teeolud halvad, tuleb eelistada tugevamajoolist mootorit. Väikejõulised suuretiirulise mootoriga autod ei ole meie oludes otstarbekohasest osutunud. Alalised käiguvahetused kiirendavad mootori ja ülekandeseade kiiret kulumist; sarnaste autode korrashoid läheb võrdlemisi kulukaks ja nende eluiga on meie oludes lühike. Eriti on see maksev veoautode ja autobuste kohta.

Mis puutub tsilindrite arvusse, siis on läinud 6-tsilindriline mootor üldiselt läbi ja uusi 4-tsilindriliisi autobusi võetakse vaevalt kusagil veel tarvitusele. Ka veoautode juures on 6-tsilindriline mootoril suured paremused, mis on annud põhjust ka siin 6-tsilindriline mootori õige laialdaseks tarvituselevõtmiseks.

Praegusel ajal eelistatakse mootoreid, mille klappid on küljel, n. n. L-tüüpi, kuna sel ehitusviisil on mitmed paremused. Ka on tegelikult enamused mootoreid sellise ehitusega.

Meil valitseva arvamise järgi, kus ameerika autode mootorid kõik headeks loetakse, ei vasta täiesti tegelikkudele nõuetele. Iga korralik mootor töötab, kuid sellest on veel vähe. Mootor peab olema töökindel, kulumisele vastupidav, täiesti välja balanseeritud ja väikese bensiini ning õli tarvitusega. Võrdluseks võiks siin tuua ette, et mõnede mootorite tsilindrid on juba 25.000 km sõidu järele niivõrt kulunud, et neid tuleb lihvida. Teise mootoriga võib üle 125.000 km sõita, ilma et tsilindreid oleks tarvis lihvida. Samasugune lugu on klappide kulumisega. Kiiremini kulumine mootor võib töötada alguses hästi, kuid varsti töötab see halvemini ja bensiini- ning õlikulu tõuseb.

**R a a m.** Auto raami murdmised ja väljapaindmised ei ole meie halbadel auklistel teedel harulduseks. Välismaade headel teedel võib auto raam märksa nõrgem olla, ilma et see hädaohtlik oleks. Seetõttu on meie oludes vastuvõetavad ainult tugevama raamiga autod, kuna katkiläinud auto raami uuendus on võrdlemisi kallid. Meil pakutakse tihti veoauto shassiisid märksa suurema kandejõu tarvis, nagu need vabriku poolt valmistatud. Nii on juhtumeid olnud, kus 1½-tonnilise kandejõuga veoauto pakutakse 4-tonnilise pähe. Ehkki auto harilikult suurema koorma all kohe kokku ei vaju, kuid pikemaajalist töötamist sarnane auto välja ei kan-

nata. Erilise madalraamiga shassii on autobuste tarvis praegu üldiselt tarvitusele võetud, kuna sarnane shassii võimaldab märksa kindlamat ja rahulikumat sõitu eriti käänakutel. Seetõttu ei ole ühe korraliku ja mugava autobuse tarvis harilik õige raamiga veoauto shassii üldse kohane.

**Käigukast.** On olemas tüüpe, mille käigukast on mootoriga otse ühendatud, kuna teistel tüüpidel on see eraldi. Ameerika autodel on peaaegu üldiselt mootoriga ühine käigukast. Võib öelda, et arvamised lähevad lahku, kumma ehitusviisi eelistada. Meie oludes on otstarbekohaseks osutunud käigukasti ehitus, mis otse ühendatud mootoriga, kuid sealjuures peab olema kerge juurepääs sidurile.

**Tagumine sild.** On otstarbekohaseks osutunud vabalt kandev tagumine sild ja seda ehitusviisi tuleks eelistada, kuna see pakub olulisi paremusi võrreldes poolvaba tüüpi ehitusviisiga. Viimase juures on sageli raskusi pooltelje otstega, mis painduvad kõveraks.

**Pidurid.** Praeguse sõidukiiruse juures on hä-

daohuta liikumiseks piduritel oluline tähtsus. Eriliselt on see tähtis autobuste ja raskemate veoautode juures, kus võimsad, kiirelt töötavad pidurid tingimata tarvilised. Harilik mehaaniline pidur on siin kaunis raske käsitada. Seepärast eelistatakse mehaanilisi ja hüdrautilisi servopidureid. Lahtised lihtpidurid, nagu need odavamate autode juures tarvitusel, ei ole soovitatavad, kuna need poris õige kiiresti kuluvad, ja seetõttu nende korrashoid õige raske ja kulukas. Kinnised pidurid on märksa otstarbekohasemad ja seepärast on varustatud ka kõik paremad autod sarnaste piduritega.

Kokkuvõttes võib tähendada, et ei ole autot, mis igäüht rahuldaks, kuid asjatundliku valiku järele võib siiski leida autosid, mis küllalt otstarbekohased ja vastupidavad. Siinjuures tuleb pidada silmas, et tähtsamad on auto kasutamise ja korrashoiu kulud, mis alalisel, kui auto ostuhind. See on eriti maksev veoautode ja autobuste kohta. Sõiduautode juures seevastu ei ole majanduslik küsimus igakord nii tähtis, kuna siin sageli välimine kuju ja väljaehitus otsustandva tähtsusega.

## Ameerika kummitööstus.

**U**s meetod kummide müümise alal on nende *välja-* *saatmine posti kaudu.* Ühes rahakaardiga antakse kirjalik tellimine, selle peale saadetakse laost tellijale soovitatav arv. See edasitoimetuse viis leidis palju pooldajaid. Mainitud meetodile sarnanes n.n. *edasi-* *müüjate kett,* mis koosnes tihti 30—40 lülist ning igal lülil oli oma osakond.

Aga selline töötamisviis oli majanduslikult kahjulik, vastukaaluks sellele avasid suurtöösturid oma osakondi provintses ning üksikuis osariiges. Sageli võtsid nad üle selleks autoparandamise töökodasid, kusjuures direktoriks jäi omanik, võttes osa väljaminekuid ning sissetulekuist. Enamasti on 51% aktsiaist suurtöösturi käes.

Kirjeldatud sisseseaded ei takista aga otseteel ostusid, sest paljud ostjaist, eriti riiklikud asutused, pöörduvad vaid otsekoheselt suurtöösturi poole.

Aastail 1910.—1920. oli kummimüügi õitseage. Iga ärimees, tundes vähegi kummitööstust, muretses oma ärisse kumme, müües neid möödasõitvatele automobillistele. Isegi habemeajajate juures võis osta kumme.

Ent üldine kaubandusline langemine aastail 1920.—1922. ei jäänud mõjuta ka kummitööstustele. Nende arvud vähenesid, eriti 1925. aastal. Statistikud jäädvustasid selle huvitava momendi järgmistes arvudes. Kui, näiteks, 1926. aasta lõpul oli 100 kaupmeest, kes müüsid autokumme, siis umbes 1 aasta hiljem oli neid 90 ja 1928. aasta lõpul — 80. Aastal 1924.—1925. oli riikliku kummitööstuse osakonnas registreeritud 175.000 isikut, kes müüsid kumme posti kaudu. 1926. aastal oli see arv langenud juba 135.000 ja tänapäev juba 110.000.

Tähtsaimaid tegureid, mis mõjus halvavalt kaubandusele, oli alaline hindade langus aastal 1925. Võttes algarvuks 1926. aastal — 100, siis lõppes eelmine aasta arvuga 123,3. Kuid juba järgmise aasta lõpul oli vastav arv 78,6; 1927. aastal — 69,9 ja 1928. aastal — 58,1.

Kuivõrt sarnane hindade langus mõjus tarvitajaskonna peale, näeme järgmistes arvudes: 1926. aastal

oli keskmine kummihind 20 dollarit, nii et ärimees müües neid 1000 tükki, teenis 20.000 dollarit. 1927. aastal oli kummi keskmine hind 15.960 dollarit ja 1928. aastal — 12.880 dollarit. Selline hindade kõikumine põhjustas paljuile väikekaupmehele ärilise tegevuse lõpetamist autokummide alal. Aastal 1925. oli väikekaupmeeste, kelle kummitagavarad vaid 25, arv 47% kõikide autokummi-kaupmeeste arvust ja käesoleval aastal on nende arv juba alla 40%. Seega võime järeldada vastupidist — hakkab kasvama suurkaupmeeste arv. 1926. aastal oli suuräride, millele laos oli üle 80 kummi, arv 29,33%, 1927. aastal — 38,06, 1928. aastal — 35,96%, 1927. aastal — 39,17%. Järelikult on märgata, et kaubandus järjest suundub suunkaupmeeste õlgadele.

Kuid paljud suurettvõtted on sunnitud kummide kõrval müüma veel teisi autotarbeid: bensiini, autoparandusriistu jne. Samuti peavad neist paljud bensiini- ja autoparanduse jaamasid, kus tasuta puhastatakse sõidukeid ja pannakse kumme. 75% kõigist kaupmehist müüvad ka bensiini, 40% automobiile ja ainult 16% erialaks on autokummide müük. Umbes 14% äridest on kummide vulkaniseerimise sisseseaded. 1925. aasta oktoobrist kuni 1927. a. oktoobrini paljunesid ettevõtted, varustatud õhupumbaga, soovijaile maksuta tarvitamiseks. Nüüd on seesuguste varustustega äridel paremad väljavaated tarvitajaskonnale, sest kummitööstus valmistab väga erisuguseid kumme, mis vastasel juhul põhjustaksid leplikkust teiste firmadega. On huvitav jälgida, et ameerika tööstur ei valmista kaupmehile hinnakirju. Sellest tarvidusest loobuti 1923. aastal, sest ärid ei müü oma kaupu ühtlaste kindlate hindadega, vaid tihti isiklikel äranägemisel. Mõned ärimehed, näiteks, teenivad oma saadusilt vaid 15%; teised seevastu olles nõudlikumad võtavad kaubalt kasu kuni 35%.

Arvestades tänapäeva oludega, kasvab autode arv hoogsalt ka Euroopas, seega ka tarvidus autokummide järele. Nii et muudatused Ameerika hiiglaturul leivad vastukaja Euroopa autokummide alal.

## Mida peab teadma süüteküünaldest.

*Süüteküünla tähtsus. Mõnd tema ehitusest. Miks pole kõik küünlad ühesugused? Näited küünaldest. On teil õige süüteküünal? Mõnd küünla pealeasetusest.*

Tsiiviil-ins. Joachim Fischer.

**S**üüteküünla tähtsus. Süüteküünal kuulub auto kõige vähem tähelepanuväärsete konstruktsioonide elementide hulka, ometigi ei olene mootori võime ja kindlus temast mitte väikesel määral. On väga tähtis, et mootoris asetatakse ka vastav küünlatüüp, seepärast on tarvis neid süüteküünalaid nii konstruktsioonilt kui ka ülesehituselt ligemalt tundma õppida, et sünniks kergesti õige küünla valik.

Moodne süüteküünal peab vastama järgmisele kolmele, Euroopa suurima küünlavabriku Boschi poolt ülesseatud tingimusele:

1. Küünal peab kannatama mootoris tekkiva surve välja ja nii hästi külmas, kui ka kuumas seisukorras jääma gaasitihedaks. Isoleer-keha peab jääma samaks äkiliste temperatuuri kõikumiste korral (soojuse kindlus).

2. Sädemed ei tohi teist teed valida kesk-elektroodilt „massile“, vaid ainult sädemete kaudu (elektriline kindlus).

3. Küünal ei tohi mootoris hõõguma hakata (soojuse väärtus).

Kui raske on eelpoolnimetatud omadustega küünalde valmistamine, aidaku seda selgitada paari arvu juurelisamine.

Nii, näiteks, tõuseb temperatuur põlemise korral 2000 ja enam kraadini C. järele. Sarnase temperatuuri juures ei tohi küünal hõõguma hakata, kuna ta sel puhul alaliselt süüdet tekitab ja teeb mootori korraliku käigu võimatuks. Asi ei seisa siin ainult temperatuuris, vaid näit. ka väga kõrges 30—40 atm. rõhumis, kusjuures isoleer-keha ja küünal peavad sulguma nii tihedalt, et vähematki gaasikaotust ei võiks tekkida.

Sarnaste suurte nõudmiste juures on küünla ülesanne, normaalses automootoris 12-tunnilise sõidu kestel anda umb. 1 miljon tugevaid sädemeid, ja nimelt küünalt kasutatakse siin elektriliselt tugevasti, kuna sädemed nõuavad 5.—10.000 volti, et kõrge surve juures küllaldaselt mõjuvad olla.

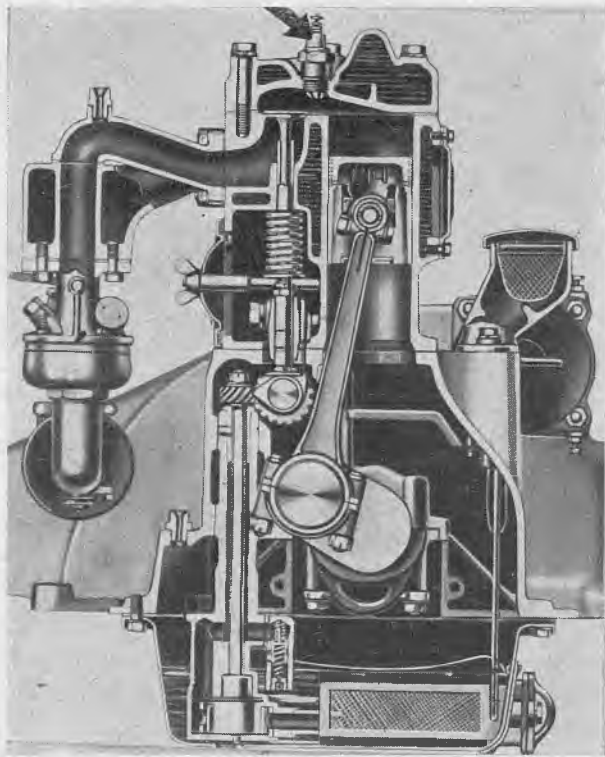
Oli vaja aastatepikkuseid katseid, kuni läks korda valmistada mõningaid, lahkuminevate mootorite jaoks kohaseid küünlatüüpe, mis õige valiku korral kindlasti töötaksid, mitte hõõguma ei hakkaks ja kaua vastu peaksid.

Olgugi et valmistamise juures kasutatakse iseäranis kohast, väljavalitud materjali, on säärase süüteküünalde eluiga piiratud, ja on soovitatav vähemalt kord aastas, neid asendada uute küünaldega, kuna elektroodid selle aja kestel on niivõrt põlenud, et nad enam korralikku süütust ei anna. See vahetamine on võrdlemisi väheste kuludega seotud ja tasub end varsti, kuna uus küünal töötab kokkuhoidlikumalt. Põlenud elektroodide juures on voolul asjata suur takistus, põlemine sünnib aeglaselt ja puudulikult, mootorivõime väheneb, kuna põletisaine tarvitus kasvab, suurendades ühtlasi üldkulusid.

*Mõnd küünla ehitusest.* Nüüd tutvumeme üldiselt küünla konstruktsiooniga. Selle üle kirjutasin ma kord juba järgmist: küünal koosneb peamiselt süüteküünaldest, isoleer-kehadest, raamist isoleer-keha ja küünla jaoks. Süüteküünaldest, ka kesk-elektroodiks nimetatud, on ülemises otsas kruvi süütekaabli kinnitamiseks, mis viib süüteparaadi jagajani. Alumine, „keskelektroodi

vaba ots ulatub põlemisruumi ja terve elektrood on asetatud isoleer-kehasse, mille läbi ta elektriliselt isoleerib vastu metallist küünalt. See küünal, valmistatud kõrgeväertuslisest terasest, on varustatud vindiga, mis kinnitatakse tsilindripeasse. Alumises osas asuvad üks või mitu niklist osa (massielektroodid), mis on viidud süütepulgale lähedusse kuni 0,4 või 0,6 m. m. vahega. Selle läbi tekkinud väike õhuavaus aitab kaasa sädeme ülekargamisele ja seda hütatakse sädemeteteeks.

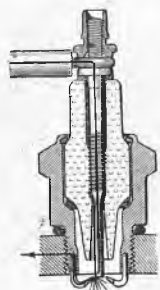
Iseäranis raske on ülalnimetatud tingimata tarviliku tiheduse saavutamine erineva temperatuuri juures. Isoleer-keha koosneb, vastavalt nõudmisele ja fabrikaadile, eriportselaanist, savist, vilgukivist jne. Neil on teistsugune paisumine kui küünlakatte terasel. Vormi läbi ja mõlema aine segamisel saavutatakse nõutud tihedus igasuguse temperatuuri juures. Järgmine ras-



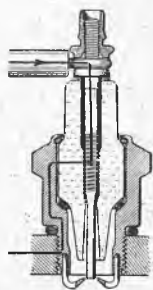
Joon. 1.

kus, valmistada kohane isoleer-keha, seisab selles, et isoleerimine peab välja kannatama väga kõrge elektrilise pingega 5.—10.000 volti kõrge temperatuuri juures.—Kõigepealt aga, nagu Boschi tööstus väga õieti kirjeldab, piiratakse küünla isoleerimisvõimet seeläbi, et põlemisruumi ulatuvaid küünlaosi ei saa hoida täielikult puhtana õlist ja põlemisel tekkinud jäanustest. Isoleer-keha ja elektroodid on alati — ühel mootoril enam, teisel vähem — kaitstud mustuse eest. Igasugused jäanused jäävad peatuma isoleer-keha alumisel osal ja elektroodidel, moodustavad enesest ajajooksul juhtiva korra, vool ei lähe enam sädemeteteed mööda elektroodide vahel (joon. 2.), vaid siirdub süüteküünaldest üle isoleer-keha pealispinna küünlakatteni (joon. 4.), või jälle — sädemetete „kasvab“, s. t. massi- ja kesk-elektroodide vahele moodustuvad õli söesakesed, mis lasevad voolul sädemeteta üle joosta. Kohe jääb

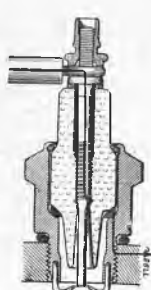
Joon. 2.



Joon. 3.



Joon. 4.



süütesäde ära, mootori võime väheneb või jääb täiesti seisma. — Mustust ja tema mõju võib ainult siis ära hoida, kui isoleer-keha alumine osa ja elektroodid mootori normaalse käigu juures nii kuumaks muutuvad, et tahm ja õli tekkimise korral kohe jälle ära põleb. Siin juures nõutav temperatuur nimetatakse „isepuhastavaks temperatuuriks“. Kui sisemised osad küünlal muutuvad ka tühja käigu juures ja aeglasel sõidul kuumaks, ei saa tekkida juhtivaid sädemeid. Sellest on näha, et kalduvus sädemete moodustamiseks käib kaasa küünla hoidmisega kõrge temperatuurist, s. t. tema soojuse väärtusega. Kui teiselt poolt „isepuhastav temperatuur“ on liig kõrge, siis võib värske segu elektroodidel või palaval isoleer-kehal süttida. Siis tekivad tuntud „hõõgsüütused“, mis on kahjulikud mootorile ja võivad tekitada vastulööke.

Sellest tuleb järeldada, et küünal igas mootoris peab nii tuliseks muutuma, et ta ise ennast puhastab, kuid siiski mitte nii tuliseks, et ta kutsuks hõõgsüütuse esile.

Ka elektroodide vormil ja materjalil on suur tähtsus küünla eluea ja headuse kohta. Peasjalikult tarvitatakse siin nikkel-terast, osalt aga ka näit. Wolframi, millel on kõrge sulamispunkt 2800—3000° C. Enamasti ehitatakse küünalde varda-kujuline kesk-elektrood sisse, mis seisab ühele või mitmele massielektroodile vastu. Ühest väliselektroodist on küllalt, kuna säde alati sealt üle kargab, kus on kõige väiksem takistus. Seepärast annab ka kolmepooliga küünal ainult ühe süütesädeme. Ühe pooliga küünla normaalset ehitusviisi näeme joonis 5. pahemal. Sel konstruktsioonil on paremusi suure lihtsuse tõttu, ja õieti ainult see viga, et pärast massielektroodi ärapõlemist on tarvilik küünla vahetamine, kuna kahe ja kolme pooliga elektroodide juures, pärast ühe massielektroodi ärapõlemist jäävad veel kasutada üks või kaks sädemeteteed. Kogemused on näidanud, et mitme pooliga elektrood kergemini mustub ja seda tihedamini peab puhastama, kuna juba väikese söeosakese sattumise tõttu massielektroodi ja keskelektroodide vahele vool ära juhitakse ja sädemeid ei moodusta. Seepärast tarvitab ameeriklane oma võrdlemisi kergesti mustuva mootori jaoks ühe pooliga küünlaid, kuna näit. Bosch euroopa normaalse ehitusviisiga mootorite juures kahe pooliga küünaldega on saavutanud kõige paremaid tulemusi.

Lõpuks olgu tähendatud, et peaaegu kõik küünlad nii kokku pannakse, et pärastine lahtivõtmine ja üksikute osade asendamine (näit. ärapõlenud isoleer-keha või elektroodid) osutub võimatuks. Selle mittedemonteeritava küünla paremused on: lihtsus, odavus ja gaasitihedus. Suurema osa küünlavabrikute poolt valmistatakse peale selle veel lahtivõetavaid süüteküünlaid, mille juures on võimalik üksikute osade vahetamine, peale selle on kergem säärase küünla puhastamine. Vaata-

mata sellele paremusele leidub sarnaseid küünlaid vähe, kuna nende valmistamine on kallim ja töötamise kindlus ripub ära õigest montaažist. Kui niisugune küünal ei ole väga korrapäraselt ja täpselt kokku pandud, siis tekib asjata gaasikaotusi ja süütesädemed ei teki korralikult.

### *Miks pole kõik küünlad ühesugused?*

Süüteküünla ehituse ja valiku üle oleks õige vähe öelda, kui oleks olemas ainult üks või kaks tüüpi. Eelpooltoodud teadete põhjal võib isepuhastava temperatuuri üle juba aru saada, et ühesugust tüüpi ei saa ehitada, kuna temperatuur üksikutes mootorites on täiesti lahkuminev. Põlemisruumi temperatuur on leeb kompressioonist, tarvitatavast jahutusüsteemist jne. Peale selle mõjutatakse küünlatemperatuuri veel suurel määral küünla asetuse läbi põlemisruumis. Samuti muutub küünal kuumemaks, asudes väljalasketoru ligidal, selle asemel, et ümbritsetud olla jahedatest värsketest gaasidest. Selle tõttu asetatakse nüüd küünlaid väga sageli sisselaske kolvi kohale, nagu joonis 1.

Kui nüüd süüteküünal alati peab olema õige puhastustemperatuur, ilma et ta kalduks mustenemisele või hõõgsüütusele, siis peab olema küünlakate, isoleerkeha ja elektrood nii vormitud ja mõõdetud, et soojusele vastavalt, enam või vähem kiire soojuse juhtimine järgneks tsilindritele ja ühes sellega ka jahutusüsteemile. Suured küünlavabrikud on viimastel aastatel küllalt kogemusi kogunud ja nüüd võrdlemisi vähe tüüpe erinevate normaal-mootorite jaoks välja lasknud. Peale selle valmistatakse veel, näit. võidusõidumootoritele, eriküünlad, kuna siin juba suurte tiirude ja kompressiooni suhte tõttu, kuni 1 : 10, iseärased nõudmised peab täitma. Uute Bosch-küünalde juures avaldatakse soojuseväärtus arvudes ja lüüakse küünlakatte sisse. Normaalse euroopa mootoris suurema tiheduse juures kalduksid samad küünlad hõõgsüütusele ja seepärast peab siin tarvitama küünlaid suurema soojusväärtusega 20—25. Veel kõrgem temperatuur esineb õhuga jahutatavate masinate juures ja väga tihedate kiirmasinate juures, mis nõuavad omakorda küünlaid kuni 130 soojusväärtusega.

Üksikute jooniste abil võib veel selgeks teha, kuidas mitmesuguse soojusväärtusega süüteküünlad üksteisest erinevad. Piiratud soojusväärtusega süüteküünal, mis nii siis ka külmas mootoris küllalt peab kuumenema, peab omama õhukese vahega isoleerkeha, mis oma suure pealispinna tõttu aeglaselt mustub ja nõrga läbilõike tõttu kergelt kuumeneb. Selle juures peab olema isoleerkeha nii tugevasti mõõdetud, et nii ruttu ei kuumeneks ja et üleaarne temperatuur õige ruttu mööda küünlakatet ja siit mööda mootorit edasi juhitakse. Suure tihedusega masinate juures saadakse kesk-elektroodi kuumenemist veel seeläbi ära hoida, et neid väljast üle küünla jahutuskäarega varustatakse.

*Näiteid küünaldest:* Suurim süüteküünalde vabrik maailmas on ameerika firma Champion. Championi aastaproduktioon on ümmarguselt 50 miljonit küünalt. Champion-küünalde isoleerkeha, nagu on näha joonis 5. pahemal, koosneb iseäranis vastupidavast kõvast portselaanist, simimaniidist, mida leitakse Championi mäekaevandusest Kalifornias. Materjalist valmistatakse küünlakatted ja põletatakse siis mitte vähem kui 96 tundi kuni umb. 1500° C. palavuse käes. Champion-küünalde elektroodid koosnevad mangaan-nikkel-segust ja omavad tsilindri vormi, nagu joonisel selgelt näha.

Euroopa suurim süüteküünalde vabrik on *Bosch* Stuttgartis. Bosch tarvitab isoleerkeha jaoks mitme-



suguseid mineraal-tooraineid, nagu savi, kaoliini jne., vastavalt küünla omadustele. Toor-aineid jahvatatakse täpselt määratud hulkades, puhastatakse, segatakse ja pressitakse siis väga kõrge surve all tooreks küünlakatteks. Viimane töötatakse treipingil isoleerkehaks ja põletatakse siis eriahjudes ning varustatakse sileda läikekorraga. Elektroodid koosnevad vastupidavast niklisegust ja nimelt on odavuse mõttes keskelektrood terastraadile elektriliselt külge joodetud. Selle eritoimingu järele on vaja ainult lühike küünla alumises osas asuva keskelektroodi ots kallimast niklisegust valmistada. Väliselektroodid Bosch-küünaldel on pulgakujulised, lõpus aga kokku surutud teraks.

Järgmiseks näiteks nimetame veel tuntud inglise vabriku *Lodge* küünlaid. *Lodge* valmistab ka eriküünlaid väga suurevõimeliste mootorite jaoks, millel keskelektrood on varustatud jahutuskaarega. Isoleerkehaks tarvitatakse vilgukivi ja nimelt asetatakse vilgukivi ringid üle massielektroodi, mis on juba ümbritsetud vilgukivist, ja pressitakse määratu surve all kokku. Pressitud isoleer-kehale antakse lõpuks treipingil õige mõõt.

Viimasena nimetame saksa eriküünla *Tezet*. Siin on tegemist läbipaistva küünlaga, millel on see paremus, et küünla tegevust ja põlemisprotsessi võib jälgida väljaspoolt, ilma igasuguse demontaažita ja abinstrumendita. Sellega on juba kõikjal tehtud katseid, enamasti aga tagajärjega, et süüteküünla aken niiruttu mustus, et oldi sunnitud puhastamiseks küünla välja võtma, kuna edaspidine jälgimine muidugi osutus võimatuks. *Tezet*-ehituse juures koosneb terve alumine isoleer-keha läbipaistvast materjalist. Vormi ja aine läbi aga saavutatakse, et küünal läbipaistvates osades ei mustu. Edasi on *Tezet* küünla juures huvitav massielektrood, mis küünlakattesse ruuduna sisse on lülitatud, ja lühikeselt üle keskelektroodi seisab. Selle läbi pidavat sädemetete mustuse vastu kaitstud olema.

*On teil õige süüteküünal?* Eelpooltoodud seletuse järgi konstruktsiooni ja süüteküünalde mitmesuguste tüüpide üle, on nende õige valiku kohta vähe öelda. Kõigepealt peab tähelepanu pöörama, kas mootoril on küünalde jaoks ameerika tollikruvi (SAE) olemas või metriline SJ kruvi, mida Euroopas üldiselt tarvitatakse. Peale selle peab suurt rõhku panema küünlakruvi pikkusele, kuna tsilindri seina tugevus kruvi kohal pole alati ühtlane, ja nagu järgmises peatükis näeme, on kruvi pikkusel mõju töötamisele ja kuumenemisele, kuna senini rääkisime üksikute küünalde tundemärkidest, mida väga kergesti saab kindlaks teha, tuleme veel kord soojuseväärtuse juure. Siin kergendatakse valikut ülalnimetatud tüüpide tabelite läbi; kui tarvitata mootor ei leidu nendes tabelites, peab järgi vaatama, kas masin kompressiooni, tiirude ja jahutussüsteemi tõttu kuumade või külmade mootorite hulka kuulub. Väga tähtis on, kas masin õhu või veega jahutatakse. Õhuga jahutatud mootorite juu-



Joon. 5.

res soendatakse küünlakate kuni 300° C, kuna veega jahutatud mootoritel küünlakatte temperatuur ei tõuse üle 100° C. Igal juhul peaks mootori- või küünlavabrikust järele küsima, missugune tüüp kõige kohasem oleks, ja siis väga lihtne, Boschi poolt ettepanud uurimine toime panma: enne küünla proovimist peab proovima õliseisu. Pärast süüteküünla sissepanemist panakse masin käima ja selle järele katkestatakse küünla tegevus. Kui kohe kõik süütused seisma jäävad, pole küünal liig tuliseks muutunud, annab aga mootor veel mitu järelsüütust, siis muutub isoleer-keha väga kuumaks ja võimaldab hõõgsüütuse tekkimist. Kõrgema kütteväärtusega küünla tarvitamine on olemas mitmesugustest tingimustest. Kui masina jõudu ainult harva suuremal määral tarvitatakse, on parem jääda hõõgsüütusele kalduva küünla juure, kuna soojuse väärtuse tõusmisega suureneb ka mustumise hädasoht. Kuna aga mustunud küünal tuleb ümber vahetada või puhastada, siis aitab kuumaks muutunud küünaltele, kui lühikest aega vähem gaasi antakse, et küünal võiks jahutada. Üldiselt võib öelda, et harilikult kõige kohasemad küünlad on need, mis sõidul üksikult kalduvad hõõgsüütusele.

Pikemaajalise küünla tarvitamise järele võib tunda isoleer-keha värvist, kas tal on mootorile vastav soojusväärtus. Selle lihtsa katse peaks igaüks oma mootori juures ette võtma. Isoleer-keha pruunikas värv on tunnuseks, et küünal õieti on valitud. Kui isoleer-keha on must ja õline, siis jäi küünal liig külmaks, ja on ta valge, siis muutub ta alaliselt liig kuumaks.

*Mõnd küünla sisseehitusest.* Normaalsete mootorite juures peab lõppema sissepannud küünal vindiga. Kui see vint põlemisruumi ulatub, mustub küünal liig ruttu, küünlakate läheb kuumaks, ja alt mustunud vint raskendab küünla väljalüütmist. Teisiti on lugu liig lühikesest vindiga küünla juures. Suure tihedusega mootoritele võib see väga kohane olla, kuna siis elektrodid nii kergesti ei mustu ja on kaitstud suure palavuse vastu põlemisruumis. Normaalmootoritele ei või ka liig lühikest vinti soovitada, kuna siis küünla all moodustub ruumis põlenud gaasi jääb, mis värske gaasi segu kiiret süütumist takistab ja ühes sellega mootori tööd halvab.

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

## Ameerika autotööstusest.

**A**meerika autovabrikute toodang tõuseb järjekindlalt. Iga järgneva aasta toodang ületab tunduvalt eelmised. 1928. a. esimese 6 kuu jooksul valmistati 2.743.000 autot; käesoleval aastal seevastu aga 3.919.800 autot. Selle hiiglatoodangu mahutamise sünnitab järjest suuremaid raskusi. Võitlus turgude järele on kujunenud teravamaks kui iial varem.

Käesoleva aasta alul algas Ford täie hooga oma uue A tüübi valmistamist. Algas kibe võitlus turu pärast. Ford hakkas vallutama tagasi oma endist seisukohta. Teised autovabrikud, General Motors'iga eesotsas, püüdsid hoida alal Fordi ümberkorralduse ajal saavutatud seisukohti. Ford viis oma toodangu 8000 auto peale päevas. Teised autovabrikud vastasid sellele samuti toodangu suurendamisega. Võis juba arvata, et ameerika autovabrikute toodang käesoleval aastal ulatub 5½—6 miljoni peale. See arv on praeguse turu kohta liig suur. Juba aprillis selgusid selle võistluse esimesed tundemärgid. Paljude nõrgemate ja vähem võistlusvõimeliste vabrikute toodang langes võrreldes eelmise aasta toodanguga. Eriti võiks siin nimetada Studebakeri, Hupmobil'i, Duranti, Overland'i, Dodge Brothers'i, Cadillac'i, Marmon'i ja mõnd vähemat tehist. Kuid seegipärast on üldtoodang märksa suurem kui mineval aastal samal ajal ja kujunes järgmiselt:

	1928. a. jaanuar — juuni.
Sõiduaudod:	Ford — 236.386
	teised — 2.196.377
Veoaudod	Ford — 35.422
	teised — 275.636
	Kokku: 2.743.821

See kokkuvõte näitab Ford-autode suurt tõusu, kuna teiste vabrikute toodang ainult vähe on suurenenud. Seegipärast arvavad asjatundjad, et k. a. toodang ulatub 5,5 miljoni auto peale ja sellele toodangule loodetakse turgu leida. Selle optimismi aluseks on ameerika tööstuse üldine kõrge konjunktuur. Terasetööstusel on tellimisi rohkem kui kunagi varem, sest eriti autotööstus tarvitab palju terast. Raudteeveod näitavad suurenemist. Puuvilla tarvitus on alatasa tõusnud. Õlitööstuse toodang ületab kõik endised aastad. Samuti on seisukord ka paljudel teistel aladel.

Selle kõrge konjunktuuri juures võib siiski märgata juba teatavaid närvilikkuse tundemärke. Börsi spekulatsioon on ulatunud ennekuulmatule kõrgusele ja katsed seda takistada pole senini veel annud tagajärgi. Vaba kapital tormab spekulatsioonile. Raha eest, mida 3—4 aastat tagasi veel 3—4% nõuti, nõutakse juba kuni 10% ja ei lange alla 6—7%. Diskonto protsenti tuli kolme aasta kestel tõsta 3½% kuni 6%.

Need asjaolud ei ole jätnud oma mõju avaldamata ka autotööstusele. Viimase kuue kuu jooksul on seitsme tähtsama autovabriku (General Motors, Chrysler, Packard, Hudson, Nash, Willy's Overland, Studebaker) aktsiate hind langenud keskmiselt 15% võrra. See näitab, et seisukord autoturul ei ole enam hiilgav.

Üldiselt võib tähendada, et praegust autoturgu valitsevad Ford ja General Motors ning nende kõrval Chrysleri kontsern. Teised vabrikud on vähema tähtsusega selles üldises võistluses. General Motors ja Chrysleri kontsern saavutasid Euroopa turgudel suure edu sel ajal, kui Ford oma tehaseid ümber korraldas. Fordi ilmunisega algas aga siin eriti elav tegevus.

General Motors käis Euroopa turu vallutamisel oma teed. Eksporteeris võimalikult väikeste transport-

kuludega, katsudes sealjuures kasutada mitmesuguseid tollisoodustusi, ja ainult seal painutades Euroopa nõuetele, kus kõrged tollimäärad jne. tingimata nõudsid seda. Nõndanimetatud montaaži-vabrikud olid tegelikult ainult vahelaod, mis võimaldasid tollisoodustusi. Euroopa tarvitajatele aga ei müüdnud autosid seepärast odavamini. Tolli- ja transportkõrghoid kulutati reklaamiks. Nii kulutati reklaamile hiiglasummasid. Tagasihoidlikkude arvestuste järgi kulutas General Motors ainult Saksamaal mõne aasta jooksul reklaami peale umbes 18—20 miljonit dollarit. Sääraste hiiglasummadega suudeti teha Euroopa turg ameerika autodele vastuvõtlikuks. Veel enam, ameerika auto sai moodsaks turukaubaks.

Fordi ilmunisega käesoleva aasta alul algas kibe võistlus Ameerika turul, mis sundis veel enam suurendama väljavedu. Ka euroopa vabrikute võistlus läks järjest suuremaks.

Nüüd ostis General Motors tähtsamad euroopa autovabrikud, mis kõige enam võistlesid. Nii sattusid General Motorsi mõju alla: Opel — Saksamaal, Fiat — Itaalias ja Citroen — Prantsusmaal. See ülevõtmine sündis kas avalikult, nagu Opel juures Saksamaal, või jälle viidi aktsiate enamuse omandamise teel salaja läbi, nagu Fiati ja Citroeni juures, et mitte haa-

1929. a. jaanuar — juuni.

Sõiduaudod:	Ford — 1.082.779
	teised — 2.282.060
Veoaudod	Ford — 185.155
	teised — 370.011
	Kokku: 3.919.885

vata rahvuslikku enesetunnet. Seega on nüüd ka arusaadav, mispärast Fiati vabrik valmistab oma autosid Buicki litsentsi järgi.

Need autovabrikud, mis General Motors'i kontrolli all töötavad, võimaldavad kujutada hästi organiseeritud müügi võimalusi, ka ameerika autotarvete turg laieneb, kuna General Motors ei valmista ainult autosid, vaid ka igasuguseid autotarbeid, nagu: süüteseadeid, akkumulaatoreid jne., ameerika erivabrikutes.

Need kolm autovabrikut võimaldavad General Motors'ile ehitada ühtlase euroopa autotüübi, mis erineb ainult väliselt.

Chrysleri kontsern kasutab Euroopa turgu nii nagu General Motors varem, s. o. kui tervitatav suur-ostja, kes oma puhtakasu kulutab reklaamiks. Chrysleri firma on veel noor ning kindlustab oma seisukohta Ameerikas seega, et ehitab endale hiigla valitsushoonepilvelõhkuja. Chrysleri autod on meeldinud ostjatele ja nende müük sünnitab General Motors'ile küllalt võistlust.

Peavõistlus nii Ameerika kui ka Euroopa turul sünnib siiski General Motors'i ja Fordi vahel. Fordil on hea nimi. Ameerikas telliti sadasid-tuhandeid Ford uut tüüpi autosid juba siis, kui seda veel keegi polnud näinud. See tõendab Fordi populaarsust.

Fordi müügiorganisatsioonid ulatusid üle maailma juba ammu enne seda, kui General Motors ilmus konkurendina ilmaturule. Inglismaale — Manchesteri, kus kõrgete tollitariifide tõttu sissevedu oli raskendatud, ehitas Ford traktorivabriku ilmasõja ajal. Nüüd ehitab Ford Londoni lähedale teise suure vabriku.

Fordi talitusviis väljaspool Ameerikat on igalpool ühtlane. Ford asutab oma seltse selle maa kapitaliga, kus ta tegutseb ja kus turg vähegi on vastuvõtlik

Fordi aktsiatele. Et ta seda on, see tõendab usaldust Fordi ettevõtete vastu.

Siin on lahkuminek Fordi ja General Motors'i talitusviisides. General Motors töötab oma arvel ja oma rahaga, mis ta sai oma hiigla-kasudest tol ajal, kui Ford ümber korraldas oma vabrikut. Ford töötab välismaa kapitaliga ja saavutab sel viisil veel rahvusliku tööstuse eesõigused seal maal, kus ta töötab, kuna General Motors'i peale vaadatakse kui välismaa ettevõttele. Seetõttu on ka arusaadav General Motors'i ettevaatlik talitusviis Itaalias ja Prantsusmaal, kus rahvuslik tunne eriti mõduandev.

Peab ütleva, et Fordi seisukord selles võitluses on parem kui General Motors'il. Ford töötab oma isikliku kapitaliga. Kui Ford ka ainult 1/1000% oma elamiseks kulutab, on ta siiski maailma rikkaim mees. Ta võib jätta kõik tööstusest saadud kasu jälle tööstuse arendamiseks ja kindlustamiseks. General Motors ja Chrysler on aktsiaseltsid, mis uusi kapitale hangivad uute aktsiate väljalaskmisega ja seetõttu suuri dividende peavad maksma, mis alaliselt juhib suuri summasid tööstusest kõrvale. Ford võib ka siis veel edukalt võistelda, kui ta tööstus üldse mingit ülejääki ei anna. General Motors'il ja Chrysleril on see võimatu.

Fordi edu kindlustab hiljutine Venemaaga sõlmitud leping. See leping, mis 31. mail k. a. Bürborn'is, Fordi sünnikohas Fordi ettevõtte ja V. S. S. R. esitajate poolt kirjutati alla, on suurim automüügi leping üldse, mis seni tehtud. Selle lepingu põhjal tellib Nõukogude valitsus Fordilt:

1928/29. a. osad	6.000	auto	tarvis
1929/30. a. „	24.000	„	„
1930/31. a. „	48.000	„	„
1931/32. a. „	100.000	„	„

Esimesel aastal tellitakse kõik autoosad Ford'ilt, teisel aastal kõik shassii osad, kolmandal aastal 50% kõikidest osadest, neljandal aastal 25% osadest, kuna ülejäänud valmistatakse asutatavas Nishni-Novgorodi vabrikus. Nende osade hind teeb nelja aasta peale välja 30 miljonit dollarit, mida Venemaa on kohustatud nelja aasta jooksul tasuma, selle lepinguga on Ford-auto võetud Nõukogude Vene standard-tüübiks, mille järele seal autosid hakatakse valmistama. Teised autovabrikud on aastakümneks tõrjutud Vene turult välja.

Eriti huvitav on Fordi talitusviis Saksamaal. Siin on Fordi ja Anilinindustrie ja Farbwerke Ludwigshafen — Saksa suurima värvi- ning keemiavabriku vahel koostöö saavutatud. Selleks on põhjust annud asjaolu, et General Motors'i peaaktsionäri Dupout'i käes on ameerika lakivabrikud, mis valitsesid maailmaturgu, Ford pidi seni tellima tarvismineva laki General Motors'i käest. Nüüd on ta sellest vabanenud.

Samuti on lugu alumiiniumiga. Ameerikas on alumiiniumi-tööstus trusti käes ning Ford oli sunnitud tellima alumiiniumi trustilt. Saksa vabrikuga saavutatud kokkuleppe põhjal on ta ka sellest ebameeldivast seisukorrast vabanenud.

See on lühike ülevaade sellest hiiglavõistlusest, mis praegu sünnib autoturul ning mille areng edaspidigi pakub nii mõndki huvitavat. J. T.

## Autokummide vastupidavusest.

**K**ummide kulu on auto kasutamisel tihti suurem kui bensiini kulu. See asjaolu õigustab pöörama erilist tähelepanu sellele küsimusele.

Praegu tarvituselolevad n.n. õhukummid koosnevad kummimantlist ja sisekummist. Sisekummi peab olema õhukindel. Selleks tarvitatud kummi on elastiline ja sealjuures teatavas mõttes ka õhukindel, ehk küll mitte täiesti. Hea õhukummi, mille seinapaksus on 2 mm, laseb nädala jooksul niipalju õhku läbi, et õhusurve kummis alaneb näiteks 2,8 atm. pealt 2 atm. peale. Kui seinapaksus on 4 mm, siis on surve vähenemine sama aja jooksul umbes 0,3 atm. Harilikude sisekummide juures, mille seinapaksus on 1,8—3 mm sõiduautode juures ja 3—5 mm veoautode ja autobuste juures, ei ole sel õhukaotusel suurt tegelikku tähtsust.

Õhemate sisekummidega peab väga ettevaatlikult ümber käima, eriti pealepanekul ja mahavõtmisel, sest need on tundelised pigistuste vastu. Paksemad sisekummid, mis õhku vähem läbi lasevad, on tundelised tugevate painutuste vastu ja murduvad sealjuures kergesti, eriti liig suure koormatuse ning vähese surve juures.

Suuremate kummide juures ja kiirel sõidul peab veel pidama silmas soojuse tekkimist kummi hõõrumisest ja soojaksläinud pidurite trumlitest, mis kummidele võrdlemisi lähedal. Eriti viimasel juhul võivad kummid minna niivõrt palavaks, et soojus kummi täiesti rikub. Mõõtmistel on tehtud kindlaks, et tihti kummi kuni 100—115° C palavaks on läinud; ükski kummi ei pea vastu säärasele soojusele.

Väliskummi ülesandeks on:

1. kaitsta õhukummi venimise eest,
  2. õhukummi kaitse mehaaniliste vigastuste eest,
  3. erilise jooksupinna abil kulumisele vastu panna.
- Kui rehvi töötingimused märksa erinevad neist

tingimustest, milledeks kummi on valmistatud, siis langeb kummi vastupidavus. Nii, näiteks, laguneb kiiresti kummi, mille maksimaalne vedrutavus on 20%, kui sõidetakse vähema õhusurvega, nii et kummi tegelik vedrutavus on suurem. Kummi võib võrrelda terasvedruga. Ainus ülekoormatus ja vedru on katki. Samuti tarvitseb ka kummi üks kord ülekoormata, et kummi rikkuda, ehk see harilikult otsekohe küll märgata ei ole, vaid alles mõne aja järele. Seepärast annavad kummivabrikud iga kummi kohta täpse õhusurve ja koormatuse. Õige töötamise juures headel teedel peab praeguse aja korralik kummi vastu umbes 40.000 km, kui auto koormatus on enam-vähem ühtlane ja kiirus ei ole liig suur.

Tegelikult on kummide vastupidavus mitmesugune, selle järele, kuidas töötamise tingimused. Ka korraliku hoolitsemise juures võivad olla siin ühesuguse headusega kummide juures erinevad tagajärjed, rippuvalt erinevaist töötingimustest. Alljärgnevas tabelis on toodud ühe suurima Londoni autobuseseltsi andmed, kus kummid alalise tehnilise järelevalve all ja kus tarvitati täitsa ühesuguse suurusega ja headusega kumme ühest ja samast vabrikust, mis ühesuguste tingimuste juures valmistatud.

Autobusepargi Nr.	Keskmine vastupidavus km
24	64.200
5	28.600
23	60.300
21	20.010
3	47.600
15	19.210
25	46.250

Sellest tabelist on näha, kui erinev on kummide vastupidavus vastavalt tegelikkudele töötingimustele. Ka kummide vastupidavus on suur, sest Londoni asfalttänavatel on kulumine väike. Meie oludes on müüdi kummide vastupidavus märksa vähem.

## Märkusi kodumaa-reisult.

C. Felix.

Leedu piiril.

Balti riikide keel.

Juba kolm aastat polnud ma läbistanud Saksa Leedu piiri. Eydtkuhnen—Virbalis... 15 aasta eest kahe suure keiserriigi piiripunkt, oli see vanas Euroopas haruldasemaid kohti, kus reisijalt küsiti passi ja sissesõiduluba. Sai ka selleta läbi, kuid siis pidi tundma Radsiviliski—Tilsiti—Eydtkuhneni salakauba ja emigrantide vedajate hästi korraldatud organisatsiooni, mida juhiti vägeva Hamburg—Ameerika Linie keskbüroost, ja anduma selle agentidele täieliku usaldusega. Hind ei olnud kallid ja kokkulepe täideti täpselt. Kardetaval Rubikonil, lookleval ojal Preisi-Leedu piiril, seisis vene sõdur, see keeras ületulijale selja ühe rubla ja karbi paberosside eest. Saanud Virbalise poristele ja auklistele külateedele, jäi teie oma mureks vaadata, et ei jäänud kimpu külas ümberhulkujate patrulli sõduritega. Nüüd õiendab passi formaliteete reisijate eest magadisevagnuni teenija. Leedu vabariigi kannustatud piirivalve ohvitserid ei tuleta meele vene ohvitseri, küll aga suure sõja aegseid „semhusaare“ ja „teedeohvitseri“, oma läikivate säärtsaabastega, võrratu ratsapäükstega, mütsitärnidega ja hõbekarraliste õlalappidega. Veel rohkem tuletavad vana Venemaad meele jaama-ametnikkude riietus ja nende vene keel, milles nad vastutulelikult kohtlevad iga võõrast, olgu see sakslane, inglane ehk naabrimees lätlane — eestlane. Võõral reisijal peab jääma see tunne, et ta pole siin mitte ainult Venemaa transiidi teel, vaid otse Venemaa värvavas. Virbalise jaama einelauas pakutakse teile hommikul kohvi veeklaasist ja „piroshki“ vene keeles, ajalehed, peale paari leedukeelse, on venekeelsed, ametnik kellelt küsite teateid saksa keeles, kehitab õlgu — ei saa aru. Ja ometi lahutab siin kohal vaid lai kraav Leedut Saksamaast. Aga lahutab nii korralikult, et vaguni aknast viimati nähtud saksa piirilinna puhtad tänavad ja nägusad punaste katustega majad tuleksid igakord uuesti päevapildistada. Seal Lääne-Euroopa, siin...

Rong peatub vara hommikul terve tunni, vagunist võib ilma mingi takistusega välja minna ja küla vahel kõndida. Ei saagi kiusatusesele vastu panna, tahaks vaadata, kas tunnen veel vanu teeradasid, kas on muutunud Virbalis, kuhu jõudsin omal ajal vähema komfordiga, nüüd juba 24 aasta eest... Konstateerin, et muutunud pole peaaegu midagi. Küla topograafia on veel seevõrt endine, et tahaks minna otsima seda heinaküüni, kus seisis omal ajal vene piirivalvur püssiga. Praegu ei seisa seal vist keegi. Vana põline külatee on endine, arvan ära tundvat suurt poriauku, kus pidin tol ajal kiirel kõnnakul murdma jala. Majad vananenud, poekeste sildid aga nüüd leedukeelsed.

Aga milleks otsidagi siin muudatusi. Elu tempo on siin ometi teine kui seal läänes, mis jäi teisele poole oja. Ettevalmistuseks selle vana hea aja tempole peatusimegi vist unises Virbalise jaamas terve tunni ja saksa kiirrongist ära rappunud sõitja võib nüüd mõnuga tunda, kui hea on liikuda 30—40 kilomeetrit tunnis, pealegi pooltühjas rongis. Kõik need askeldajad sakslased, kes eile õhtul restoraan-vagunis enne hooliga kaalusid ja kokku arvasid, kui midagi tellisid, on kusagile maha jäänud. Sõidab see, kellel rohkem aega ja ilma asju võtab nagu nad on.

Restoraan-vaguni teenija tuleb ja küsib, kas soovivad einetada. Küsib vene keeles. Pärin vastu, miks ta

mind venelaseks peab, tulen ju Saksamaalt. Vastab sõbralikult, ta võivad ka saksa keelt kõnelda, kuid selles rongis mõistvat enamasti kõik reisijad vene keelt. Miks nad ei peaks seda mõistma... Turistide bürood Londonis, Pariisis, Berliinis ja New-Yorgis seletavad ju igale reisijale, kes siia piletit küsib, et tulevad kaasa võtta dollarid, palju viisasid ja vene keel. Üks suurriigi diplomaat seletas Riias, balti riikide rahvastele ei tegevast omavahelise keele küsimus mingit raskust, nad on selle lahendanud vene keelega, nagu lääne-eurooplased vast prantsuse keelega. Kuna aga juba kümme aastat kõigis kolmes vabariigis vene keel ei seisa enam koolides esimesel kohal, siis mõjub esiotsa üllatusena see truu kinnipidamine endisest riigikeelest, eriti lihtrahva poolt. Kuid asi selgub, kui kuuled Kaunase jaamaesisel, Riia tänavatel, Bulduri ja Majorenhofi rannal, kui ka Tallinnas, juudi soost härrasid ja daame eneste vahel vestlevat. See rahvusvahelisem rass, kelle esindajad Lääne-Euroopas ei erine oma koduse läbikäimise keele poolest muust rahvast, on nähtavasti oma oleviku ja tuleviku väljavaadetest otsustanud, et nemad kuuluvad meie uutes rahvusriikides vene keele gruppi. Ärimedhed on keele küsimuses tooniandjad. Leedus kuuluvad aga peaaegu kõik ärid juutidele.

Riias on rohkem saksa keele mõistjaid kui Virbalises ja Kaunases, kuid taksojuhtidega ja pakikandjatega soovitatakse siiski vene keelt tarvitada. Läti keelt ju meil ei mõisteta. Ütelge, mis tähendab „sludinajums“ Läti raudteel, Riia jaamas ja tänavail? Vististi ei õpi lätlased ka kunagi eesti keelt ära. Balti riikide omavahelise ja läänega läbikäimise keele küsimust on meil nüüd juba aastaid harutatud: kord inglise keel, kord saksa keel, ka prantsuse keelest on tõsiselt kõneldud. Ei saa meie muidugi Euroopasse ühe võõra keelega ja pole ühtki kultuurilist väikerahvast sama geograafilise asendiga, kes ei õpiks oma koolides vähemalt kaht võõrast keelt: belglased harjutavad peale prantsuse ja flaami keele veel saksa ja inglise keelt, shveitslased õpivad saksa, prantsuse, itaalia ja inglise keelt. Inglise keelt maksab õppida, Panbritannia kodanikke on 450 miljonit, peale selle on inglise keelele avatud peaaegu kogu Ameerika mander. Skandinaavia eelistatakse seda keelt saksa keelele. Viimasega on raske ehk hoopis võimata läbi saada kõigis romaani kultuuri maades, Poolamaal, Balkani riikides, ka Orientsis suudab tema kaugelt vähem kui inglise keel võistelda Rahvasteliidus ja rahvusvahelistel koosolekutel prantsuse keelega, mis on maailma diplomaatiline, Euroopa suure seltskonna ja õigusteaduse, kunsti keel. Aga ei maksa kahelda, Balti riikide ärimedhed, kaubareisijad, tolliametnikud, raudteelased, taksojuhid ja pakikandjad ei õpi ära ei inglise ega prantsuse keelt, jääb valida saksa ehk vene keele vahel ja siis peaksime juba juba eelistama esimest. Ei oleks selles mingit shovinismi aga meie praeguste ja tulevaste vene suhete alahindamist. Aga kõik seletused lääne turistile ja uurijale meie Ugri tõust ja põhjalikust vahest venelastega on mahavisatud vaev, kui temaga kõneleme vene keelt ja tema meie päevasündmusi kolmes Balti riigi pealinnas jälgib juudi kirjastajate venekeelsete lehtede järele.

Maastikud — ja Vilno...

Nii kurb kui on võrdlus saksa Eydtkuhneni ja leedu Virbalise vahel, pole vahe mitte nii suur Preisimaa ja

Leedumaa maastikkudes. Leedu on vilja maa, tema maastikku võib juuli- ja augustikuul nautida, selles on iu, suurust ja jõudu. Tean, et Kaunast ei tohi leedulaste ees kiita, aga küll võiks sellest teha ilus pealinn, vägeva jõe kaldal ja keset rikast maad! Šiauliai jaa-maesisele on väga nähtavale kohale asetatud suur raamitud pilt: naiivilt maalitud põllumees ja noor naine. Niipalju kui aru sain, ütleb leedukeelne pealkiri, et leedu talupojad peavad aina mõtlema Vilno peale. Mina aga mõtlesin, et kui need ameerika leedulased, keda öeldakse olevat sajad tuhanded ja kes niipalju raha saadavad iga aasta Leedumaale, määraksid osa oma dollaritest Virbalise ja Kaunase kordaseadmiseks ja soovitaksid oma kodumaale neid põllumasinaid, millega nad töötavad Ameerikas, siis saaks Leedust tähtsam talupoegade riik Balti mere ääres.

Kollased viljaväljad, kõrge sinine kaer, need mõjuvad tülpinud linnalasegi peale usaldustäratavalt, peaksid küll põllumehe südame tuksuma panema. Ja kuni Tallinnani näeb seda pilti vaguni aknast. Tundub, nagu laotaks end hea saagi ootus üle kolme Balti riigi rahustavalt, lepitavalt, äratades uusi lootusi tulevikule.

Kurumaa rajal algavad metsad: kased, männid, kuused. Nüüd tunnen end juba peaaegu kodus. Sõitke kord lennukil üle Belgia: milline hiigla malelaud geometriliste põllulapikestega, kus viguriteks linnad, külad ja vabrikud! Cambre ja Ardenni metsi käib rahvas vaatamas, nagu oma Kongo muuseumi. Eesti pindala on 12 tuhat ruutkilomeetrit suurem Belgiast, kus elab 8 miljonit inimest. Loodame, et kui meil saab kord olema kolm ehk neli miljonit elanikku, siis on kõik sood üles haritud ja hall külm udu suveöödel Harjumaalt kadunud. Aga metsad jäägu ja meie õudsed raiesmaad kõrgete kändudega, mis mõjuvad kui Nieuporti ja Ypres'i lahinguväljad, kasvatagu uut metsa! Lääne-Euroopa inimene ei jaga küll alati meie vaimustust metsade vastu, leiab selle maastiku olevat sünge, igava. Aga siiski: Belgias on saanud metsade istutamine rahvusliseks asjaks, samane liikumine on käimas Prantsusmaal, isegi Hispaanias, mis on Euroopas eeskujulisemalt laastatud maa. Meie maastikus on Euroopa ühetoonlusest väsinud turistile veel midagi algupärast, ürgjoolist. Sõitsin tagasi rongis sakslasega metsatöösturiga, kes tuli Ameerikast ja Kanaadast. Ta leidis, et meie metsad on küll nende määratute maadega võrreldes puusortide ja vägevuse poolest vaesemad, aga ometi, kui palju maad ja kasutamata maad! Kui see oleks Saksamaal... Ja muidugi, seda arvas ka Seckendorf! Aga ei pea imestama neid kahetsevaid, vahel ahneid läänlaste pilkusi meie metsadele ja maalarakatele: tühjad kohad provotseerivad...

### Meie maanteed.

Sakslane oli kuulnud meie rannailust, kõneleb turismi võimalustest. Suuri maanteed ju meie maastikus raudtee ääre palju ei tule, aga ta oli kuulnud, et autoga meil suurt peale ei ole hakata. Pidin ma vastu vaidlema? Oleksin ju võinud ette lugeda parajasti lehtedes avaldatud ametlikku ülevaadet meie „esimese klassi“ teedest, aga olin ise ka mõnisada kilomeetrit sõitnud kuiva ilmaga ja siis vihmaga. On suur vahe! Keegi välisriigi autoäri agent tulnud mõne nädala eest oma sõidukil Valgast Tallinna. Hooplenud, et ta teinud selle sõidu kolme päevaga. Nii hea olnud juht ja nii tugev ta masin. Eesti automehed kuulasid ja muigasid; nemad sõidavad selle tee kümne tunniga! Nii see on: Eesti teedel sõitku esiotsa eesti autojuhid. Nemad

ju teavad, et meie teedel ei tule otsida teemärkisid (peale Virumaa), et ka hõõveldatud teedel tuleb iga s'illa ja trumbi üle sammu sõita, et K. mõisa õiest lähuvad nagu Ilja Murometsa lugulaulus välja kolm teed, kuid ilma pealkirjadeta ja igäiks neist võib teid viia kolmkümmend kilomeetrit kaugemale teie sõidusihist. Kes on õieti kohustatud neile ristteedele märkisid panema, seda ma ei tea, konstateerime, et neid seal ei ole, niisama, et Eesti suurimat piimatalitust Pülistveres ei maksa mingil tingimisel külastada porise teega, et Kohtla kaevandusse ei pääse autoga, isegi mitte vankriga ja rattaga, et Suure-Jaanist Pärnu sõitjale keegi ei ütle, et teel ehitatakse suurt silda ja ajutine laudsild kannatab vaid 60 puudalist vankrit. Ja veel palju muud võiks konstateerida... Sõita võib Narva maanteel, eriti kuiva ilmaga. Pärnu, meie moodsam suvi-



Berliini—Leipzig vahelisel maanteel Saksamaal on iga 4 km peal telefoneerimise võimalus, et auto rikke puhul abi kutsuda.

tuslinn, mis tänava tuhandeid soomlasi ja teisi võõraid vastu võtnud, väärriks küll ka korralikku ühendusteed Tallinnaga, sest kitsarööplise „kiirrong“ oma magadisvaguniga on ikka väga primitiivne liikumisvahend.

Meie maanteed ei ehita veel maanteed meistrid ja insenerid. Pole veel seda tehnikute ja ettevõtjate klassi, kes sünnitaksid „liikumise“ valitsuses, riigikogus ja publikus heade teede kasuks. Maamehe antiikne redelvanker ei rutta maanteel, ei tea midagi „kurvidest“ ja autoteid ehitavad redelvankri mehed... Raudteed on eesõigustatud seisukorras ja kui nende uute liinide ehitamiseks 2½ miljardit küsitakse, siis mõistetakse seda põhjendada. Korraldatud maanteedest unistavad esiotsa vaid paartuhat Eesti autoomanikku ja need kannatavad vaikselt vandudes oma sõidukite lõhkumist, bensiini ja kummide kulu ja kivimürakate paukumist vastu

masinakeret. Peab ütleva, et meie inimestel on spordihinge ja pioneeri vaimu...

Muidugi ei saa meie auklisi, kühmulisi ja looklisi teid paari aastaga sirgeteks ja siledateks teha. Võib olla jäävadki need tükiks ajaks niiviisi looklema, sest nende kõverduste sisse on kasvanud külad, nende käänakud on kord aetud ümber eluasemetele. Kes jõuab neid võõrandada! Prantsusmaa sai sirged teed, sest seal käisid alul läbi roomlased ja siis tuli Napoleon. Neil oli tarvis ruttu ja kaugele jõuda. Meie kiiruse tempo on ja võib esitsa palju väiksem olla. Ja kui meil ruutkilomeetri peale läbisegi vaid 22 inimolevust tuleb, siis on õige, et nende juures peatatakse pikemalt. Meie maanteed ja külateed ühes jõgedega ja järvedega olid esimesed rahva ühendajad. Neil on oma minevik, oma ajalugu. Raudteede ajalugu on meil väga lühike, nende ehitamisel olid kaaluvad võõra suurvoimu sõjalised ja valitsemise huvid. Belgia ei ehitanud peale sõda mitte kuigi palju uusi raudteid, küll aga seadis paari aastaga korda oma maanteed ja kõige ilusamad uued kivi- ja tsementteed juhiti sõjast lõhutud maasse, randa ja piirialade. Riigikaitseks leiti need tähtsamad olevat ja inimesed ehtasid oma lõhutud elumajad uuesti üles, teede äärde endistesse kohtadesse. Samuti Prantsusmaal: Verduni väljadel on juba head teed, Dunkerque'ist Arras'i võib auto kiirrongiga võidu sõita. Ei tea, kas on meie uute raudteede katvusel arvesse võetud, et uued teed tekitavad paratamatult uusi, sageli kunstlikke elamute ja ettevõtete koondusi ja kuna meie rahvahulk on äärmiselt piiratud, siis tekib iga uue koonduse kõrvale kusagile tühi koht? Oleks suur kahju, kui need viivad inimesi viljapõllu äärelt soosse. Kogu Euroopas kaevatakse, et inimesed rändavad küladest välja linnadesse, kus on elektrivalgus, kohvikud, kinod ja inimese päevakord ei ripu ära heast ilmast ja kuuvalgusest. Nüüd hakatakse külasid elektriseerima, asutatakse sinna kinosid ja ringhäälingu jaamasid, asfalteeritakse maanteed. Kui meie külas kõik jääb endiseks, et aita selle nukruse vastu mingisugused jutlused: inimesed rühivad sinna kus valgem, kus saab kuiva jalaga kõndida.

## Meie suvituskohad. Turistid.

Pärnu ja Pirita on näidanud, kui palju energilised linnapead ja eraettevõtjad võivad korda saata. Mõlemad kohti võib võõrastele näidata ja nad võidaksid veel palju, kui saaksid korralikud võõrastemajad. Narva-Jõesuu oma võrratu rannaga võib selle poolest juba nüüd rohkem pakkuda, aga teeb vist vähe reklaami. Haapsalut ei näinud seekord ja kahetsen, et ei saanud Kuressaarde. Viimane olevat nüüd tõsine haigete linn. Kes aga ei otsi kasiinosid ja ravilaid ja tahab nautida vaikselt meie põhjamaa suve, see läheb Selja randa, Vainu peale, Vösule, Käsmu. See on, kui tal aega küllalt ja ühendus pealinnaga ei tee muret. Nende kohtade ilu on meil küllalt kirjeldatud, väljaspoole ei saa suurt reklaami teha, kuna neile ei pääse ligi ja meie lühike suveilu oleneb täiesti sellest, kas on suvi kuiv või vihmane. Praegu on Pariisis 30 kraadi vilus sooja, Belgias, vihmases ja tuulises Belgia rannas umbes sama palju. Merevesi on üle 20 kraadi soe, elu suvituskohdades alles täies hoos. Soome laht aga tormab ja Eestis on kolm pügalat sooja... Aga siiski, suvel ei maksa meie ekskursantidel end väsitada ja kulutada Pariisi ja lõunamaa reisudega. Jõulukuuske ei maksa

otsida Palestiinast. Eriti ei kõlba see aeg nõndanimeetatud õppereisudeks. Midagi ei õpita siin tundma juulist septembri lõpuni, peale reisujuhtide ja võõrastest kubisevate kohvikute.

Aga mis näevad turistid meil? Kõigepealt seda, mis on neile uudis ehk võõrastav: teemasin magadisevagnis, teejoomine klaasist, mis näpud ära kõrvetab, lõpmata suitsetamine kartongotsadega vene paberossidest, mille mõnust ükski eurooplane ja ameeriklane aru ei saa; vene „sakuskad“, vene vodka, vene keel välismaalastega läbikäimises. Ja turistidel on veel haruldane anne Tallinna sadamas ja raudteejaamas üles leida meie viimast vene habemega voorimeest ja vene kiriku kupleid Toompeal! Kui ta siis veel paar ööd-päeva on veetnud meie pealinna suurimas võõrastemajas, mis ühele prantsuse kirjatari meele tuletanud prantsuse provintsi võõrastemaja 1880. aastast (daamil on vanu mälestusi!), siis on raam valmis, millesse mahutada ühe reisu kirja ehk „conférence'i“ „vahvast Eestist“ — Venemaa väravast... Seesama või teine daam kirjutab, et teda meie näitus-messil esitatud riigivanemale ja see teda juhatanud meie välisministeeriumi informatsiooni büroosse. Kas ta seal käis ja mis seal kuulis,



Omapärane mälestussammas ühe prantsuse linna sissesõidul. Selleks on autoõnnetusel purunenud auto. Pealkiri on — olge ettevaatlikud teel.

sellest teatab ta ehk edaspidi. Eestis on küll käinud prantslasi, belglasi, inglasi ja sakslasi, kes on kirjutanud meie maast põhjalikke artikleid, isegi väärtuslikke raamatuid. Suurem hulk lõbureisijaid ja nimelt need laevatäied inglasi ja ameeriklasi, kes külastasid tänava suvel Tallinnat, viivad kaasa esimesi sadamamuljeid, piltpostkaarte ja juhuslikke asjakesi. Holland, kes sellele rõhku paneb, et legend tema rahva puhtusest ja eeskujulikust piimaasjandusest maailmas leviks, viib turistid Amsterdamist Volendami, kus naised kogu päeva majade seinu ja telliskivist teed harjaga pesevad ja sulepatju klopivad, kus lehmadel on korvid sabas ja alati tühjad... Šveitsis on raudteejaamad iluhooned, järvede sadamad lilleaiad. Tohiks ehk unistada, et Tallinna sadamast saab kord midagi Helsingi, kui mitte Stokholmi väärilist, et Tartu õudse baraki asemele saame kord ilusa jaamahoone, et Tapa jaama, kus Euroopa reisija on meie sõiduplaaniga sunnitud maha tulema, et oma õhtusööki otsida, edaspidi tõesti tohib inimesi sisse lasta ja neid siis mitte ei sunnita kümne minutiga alla kugistama hapu kapsaga vorsti, mis peab vist olema meie rahvuslik õhtusöök — non varietur!

Pariis, 12. septembril.

## Täiendav määrus automobiilide ja mototsüklettide ülepiiri laskmise korra kohta.

Alus: Tolliseadustiku § 347.

Määrus 13. juulist 1922. a. automobiilide ja mototsüklettide ülepiiri laskmise korra kohta (R. T. 86—1922., mis maksma jäetud uue Tolliseadustiku jõusseastumise puhul. Rahaministri määrusega 12. detsembrist 1923. a. nr. 4499 — R. T. 146 — 1923 ja täiendatud tema määrustega: 3. septembrist 1926. a. nr. 1699 — R. T. 68 — 1926 ja 22. märtsist 1928. a. nr. 12428-M — R. T. 29 — 1928) muudetakse ja täiendatakse §§ 7 ja 12 osas ning need paragrahvid pannakse maksma järgmises redaktsioonis:

§ 7. Triptiku tähtaeg automobiili või mototsükleti Eestist väljaviimisel nende tollita tagasitoomiseks on kuus kuud, arvates esimesest väljasõidupäevast (seda päeva ka arvesse võttes) ja automobiili või mototsükleti sissetoomisel Eestisse tagasiviimiseks väljamaale on kolm kuud, arvates esimesest sissesõidupäevast (seda päeva ka arvesse võttes).

Tarvilistel ja põhjendatud kordadel võib tollidirektor neid tähtaegu pikendada: Eestist väljaviimisel — kolme kuu võrra, Eestisse sissetoomisel — poolteise kuu võrra.

§ 12. Rahvusvaheliste autoklubide koonduste liidu („Association International des Automobiles Clubs re-

connus“) liikmete automobiilid ja mototsükletid lastakse läbi, Eesti Auto-Klubi vastutusel, ka eriliste rahvusvaheliste, vastava klubi poolt välja antud tollipassikaustikute järgi („Carnet de Passages en Douanes“), nendes kaustikutes lähemalt tähendatud alustel ja tingimustel.

Tähtaeg Eestisse sisse toodud automobiili või mototsükleti tagasiviimiseks väljamaale on iga sissesõidu kohta kolm kuud, kuna Eestist välja veetud automobiili tagasitoomiseks Eestisse, samuti iga väljasõidu kohta, — kuus kuud, mõlemal korral aga tollipassikaustiku üldise maksvuse — tähtaja piirides.

Tarvilistel ja põhjendatud kordadel võib tollidirektor neid tähtaegu pikendada tollipassikaustiku üldise maksvuse tähtaja piirides: Eestist väljaviimisel — kolme kuu võrra, Eestisse sissetoomisel — poolteise kuu võrra.

Märkus. Nimetatud liidu autoklubide nimekirja ja tollipassikaustiku blankett — vormulaar esitab Eesti Auto-Klubi ühes tarvilise vastutuskirjaga Majanduseministeeriumile heakskiitmiseks ja korraldamiseks.

2. oktoobril 1929. a. Nr. 594.

Majanduseminister J. Zimmermann.

## Helsingi mototsükletiklubi auto- ja mototsükletivõistlused Kottby sõiduteel 31. aug. ja 1. sept. s. a.

Uued autorekordid, head korraldused ja rohkearvuline pealtvaatajaskond.

Et saata autosid teele, üks poolring teise eel, on rahva teadlik põnevuse pingutamine, mille eest nad raha on maksnud. Kottby sõiduteel ei ole takistusi, mis keelaks kahel või isegi kolmel sõidukil korraga sõitmast.

Viimase paarina sõitis K. Ebb Auburn-Speedsteriga ja igale põhjamaa automobilistile tuntud norralane J. A. Isberg oma Bugattiga startjoonele. Nende ilmumine kutsus esile kiiduavaldused rahva poolt. Mõlemad, nii autod kui ka juhid, olid iseenesest väga erinevad üksteisest. Ebb väike ja sale oma kõrge, pilka ja raske autoga, Isberg imponeeriv, tise kangelas tüüp, kelle raskust kindlasti võib kirjutada kolme numbriga (kg), peaaegu mängukanni-taolises väikeses kärus, mis kuidagi ei olnud imponeeriv. Neil, kel siiski oli võimalus liikuda autode seisuplatsil, kuhu ainult korraldajatel ja ajakirjanikkudel oli võimaldatud juurepääs, ja lähemalt silmitseda, jätkus ainult ühest pilgust juhi istme taha kinnitatud hõbeplaatidele — lugematutest võistlustest osavõtu puhul, et veenduda, et see siiski ei ole nii lapselik nagu ta näis.

Stardil jäi kerge Bugatti natuke taha, sest rattad ei püsinud porisel teel, kuid järsku laskis mootor kuuldavale hirmuäratava põrina, mida vaevalt keegi varemalt kuulnud, ja vanker sõna tõsisel mõttes paisati võistlejaist mööda ning sõitis esimesel kurvil esimesena sisse. Ebb ei ole gaasi andmisega kitsi, kui seda vaja, ja enne kui tee pikem osa algas, oli ta osa kaotatud juba tagasi võitnud. Kuid siis laskis Bugatti jällegi möirgamise kuuldavale ja vahe suurenes silmapilksest. Võis arvata, kui midagi ootamatut ei juhtu, siis peaks Isberg sõidu lõpetama üleoleva võitjana. Kuid see ootamatus juhtus. Kolmandal ringil võis märgata, kuidas Bugatti mootori viha vaikus järk-järgult, nagu lõpeks jõud, ja peagi oli Ebb järel ning möödus. Isberg, kelle mootor veel lõpuks aevastama hakkas, ei saanud enam



Soome võidusõitja K. Ebb oma Auburn-Speedster autoga.



Auburn-Speedster võidusõidu autoks ümbermoodustuna.

anustki võimalust ja võis vist esimest korda elus enast lööduna näha ja pealegi veel mitte vähem kui 6- sekundiga. Rahva vallapäasenud patriootilisel vaimustusel ei olnud enam piiri.

Pühapäev möödus, nagu öeldud, sätendava päikese ja mugava soojusega. Terve tund enne võistluse algust algas rahvavool ja kui esimene start algas, olid ka kõik piletid läbi müüdnud, sellele vaatamata, et pikk

saba väljas ootas sissepääsu. Ilm ja päevased ajalehe artiklid mõjusid kaasa, mispärast kihlveod — Isberg või Ebb — olid väga arvilised, kuid sellel 5 km sõidul, mis Bugattile kohane, võitis Isberg.

#### Auhinnad:

O/ü. Merivaaras auhind parimale autole CI klassis K. A. Ebb — Auburn. Dunlopi auhind parimale autojuhile J. E. Isberg — Bugatti. Dunlopi auhind kodumaa parimale autojuhile K. A. Ebb — Auburn. Hartkopp & Krügeri auhind parimale automobilistile J. E. Isberg — Bugatti, A.-B. Vacuum Acti rändauhind parimale kodumaa automobilistile H. M. K. võistlustel K. A. Ebb — Auburn.



Auburn ja Bugatti startjoonel.

## Autode tähesõit Monte-Carlosse.

1930. a. jaanuaril leiab aset autovõidusõit Monte-Carlosse, mis osutub rahvusvahelise turismi tähesõiduks autodele. Selle sõidu korraldab Monaco autoklubi „International Sporting Club“ kõigi Euroopa autoklubide osavõtul ning ajakirjade „L'Auto“ ja „Le journal“ kaasabil.

Sõidu korraldus ja aeg — talvel, mil kõikjal Kesk-Euroopas ja põhjapool valitseb pakane külm, lumi ja udu — teeb selle omapäraseks ja huvitavaks. Tema lõpp-punktis aga Monacos, Vahemere kaldal, valitseb ilus lõunamaa kevad, mis sunnib unustama kõik raskused.

Tähesõidu peasihiks on sõiduvõimaluste proovimine erisuguseil tingimustel, mis kujuneb ühtlasi ka mootorsõidukite praktiliste omaduste ja nende juhtide võimete—vastupidavuse, osavuse ja energia—proovimiseks.

Selle tähesõidu edu on kasvanud iga aastaga, mis ühtlasi hoiab ka tema korraldajaid unustamast möödunud aastate kogemusi. Mainitud sõidu korraldus ja kava on hoolega töötatud läbi ja parandatud ning tema eeskujul korraldatakse tänapäev kõik sarnased sõidud.

Oleks eriti mainitav sel sõidul rahvusvahelise iseloomuga asjaolu, et ta koondab kõik Euroopa rahvused ja mitmesuguste kaunide täienduste ning leidlikkusega kütkestab tuntud sportlasi, kes oskavad hinnata mehaanilise liiklemise edu. Möödunud aastate eeskujul klassifitseeritakse sõidukid vastavalt sõidetud kaugusele, saavutatud keskkiirusele ning sõidust osavõtjate arvule, mis on proportsionaalne automootori tsilindri mahule ja sõidu korrapärasusele mägede ringteil. Võidusõitjad võivad startida, peamiselt Euroopa linnadest, määrates vabal äranägemisel väljasõiduaja, vastavalt keskmisele tunnikiirusele, miinimum 35 ja maksimum 40 km tunnis, et jõuda Monte Carlosse 29. jaanuaril.

Endine ajamäär, mis andis häid tulemusi, jääb püsima. Muudatused on vaid kontrollpunktide avamise ajal, mida piiratakse, jättes osavõtjatele teatava vabaduse. See muudatus põhjeneb mitmele asjaolule: kõigepealt takistab ta liig kiiret sõitu, mistõttu võis pool teekonda ruttem sõita ja teist poolt aeglasemalt, ja tei-

seks kergendab ta autoklubidele teel organiseeritud kontrollimist, suurima lahkusega oodates kõiki osavõtjaid.

Muidugi, eelolev võistlus on raskem, kuid ühtlasi ka huvitavam, sest takistused suurenevad.

Sarnased eeskirjad tunduvad küll imelikuina, kuid need kindlustavad sõidu segaduseta kordaminekut, kergendades muu seas ka selle korraldajate tööd. Kontrollpunktide lahti- ja kinnioleku ajad, välja arvatud vastavalt keskmisele kiirusele, tarvitatud aeg jõgede ja piirpunktide läbisõiduks, samuti ka vahed võraste maa- aegmõodus, on kirjeldatud brošüüris, mis ilmub uuel väljaandel ja käsitleb täpselt ja selgelt nimetatud sõidukava. Selles väljaandes on parandatud väiksemadki arusaamatused.

Möödunud aastate eeskujul korraldatakse Monacos tähesõidust osavõtjatele, samuti ka publikule suurejooneline koosviibimine. Monte-Carlos on ilmastu tõttu loodus väga ilus, seepärast on ka tema spordi- ning seltskonnapidustusil suur ja elegantne küllastajaskond. Too tähesõit koosneb mitmekesiseist võistlustest, nagu korrapärasuse ja merekalda võidusõidust, mugavuse ja ülesvõtete võistlustest ja teisist suurepäraseist korraldustest, mis kaunistavad viibimist Azuri kaldal. Seega ei tähenda Monte-Carlosse saabumise veel võistluste lõpu, vaid õigemini nende algust. Kui selliste korralduste tagajärjed on sama hiilgavad kui läinud aastal, siis osutub Monte-Carlo jaanuaris jälle spordiliikumise keskkohaks. Olgu siinkohal nimetatud ainult suurimad sündmused: elegantsuse võistlus märtsis ja aprillis; võidusõit autode auhinna peale, mida nimetatakse ka „Võidusõiduks linnas“ ja mis on ühtlasi suurim tulemus automobilismi alal.

Üheks väljasõidukohaks määrati ka Tallinna, kõige kaugem punkt Monte-Carlost (3472 km); siin võttis kontrollimise enda peale Eesti autoklubi, Lühikejalg 4, tel. 9-24. Sinna palutakse pöörata ka järelepärimistega mainitud sõidu asjus. Järgmises „Auto“ numbris ilmub selle „tähesõidu“ ligemad tingimused ja sõidumäärused.



## Autokummide uuendamine.

(Vaata kuulutus käesolevas numbris.)

**K**ui saabaste tallutamise kunst oleks tänapäev veel ülesleidmata, tuleks jalanõude tarvitamine küllalt kallis. Kuna jalakäija kasutab ainult kaht saabast korraga, on autodel neli kummidega varustatud ratast, missugused eriti meie halbadel teedel väga kiirele hävinemisele on pühendatud. Autokummide kiire hävinemine on üheks suuremaks ja tähtsamaks kuluks auto tarvitamisel, selle peale vaatamata, et autokummi tööstus peale sõja on teinud väga suuri ja tähelepanuväärseid edusamme. Kui juba Lääne-Euroopa headel asfaltteedel on peaaegu täiesti läbikulunud autokummide uuendamine — ümbertöötamine tarvilikuks saanud, peaks see meie oludes veel enam õigustatud olema, et auto kasutamist odavamaks muuta. Ja miks peaksite enda vaevalt 50% ära kulunud autokummide ära viskama, kui neid võite uuendada, tõstes nende vastupidavust 90—100%, ja kui see mitte rohkem ei maksa, kui vaevalt poole uute autokummide hinnast...

Automantlite uuendamisel on olnud väga halb lapsepõlv. Juba enne sõda tehti sel alal katseid, millised aga väga kurvalt lõppesid. Peale mõnekümne kilomeetri ärasõitmist oli uus kate lahti löönud ehk kummi seevõrt tööstuses põletatud, rabadaks muutunud, et see üldse sõiduks kõlbmatuks osutus. Alles Societe des procedes „FIT“ tõi neid edusamme teaduse, missugused ilmavalgele pääsesid Ameerikas peale sõja ja sealt edasi Euroopasse, kus prantslased selle tööstuse peale ainuõiguse omandasid. Prantsuse inseneride ja keemikute hoolsa töö ja püüete tagajärjeks

tuleb seda lugeda, et autokummide uuendamine Euroopas imekiiresti on levinud.

Prantsuse autokummi tööstuse „FIT“ sisseseaded ja tooreskummi vabrikud tekkisid Grenooblis 1921. a. Pariisis 1921. aastal ärapeetud teisel autonäitusel oli selle tööstuse kohta ajakirjanduses ainult mõnerealine märkus, kuid kaks nädalat hiljem oli see ettevõtte juba kahe miljoni frangi eest omi saadusi müünud. Praegu on „FIT“-I peale oma vabrikute Grenooblis ja osakonnana Pariisis, Javeli tän. 126, veel osakonnad Londonis, Meranos, Algiiris, Lille's, Metz'is, Brüsselis ja Madridis ja peale selle üle 4000 tööstuse ja esituse kogu Euroopas.

Isegi kutselasse vähe pühendatu võib aru saada, et automantlite ümbertöötamise eesmärgiks on pealmise katte uuendamine põhjaliku ümbertöötamise läbi, s. o. täiesti uue, vastupidava kummi väärtuse andmine, ja kui tarvilik, ka sisemise voodri — riide uuendamine.

Prantsuse ühisus „FIT“ viis oma kava läbi suure järjekindlusega. Tema on meie vana maailma jaoks loonud tööstuse, mis osutus möödapääsematuks autodele ning nende arengule, samuti nagu autode konstruksioon ja autokummide valmistamine, sest see tööstus on nende kahe peala lisatööstuseks

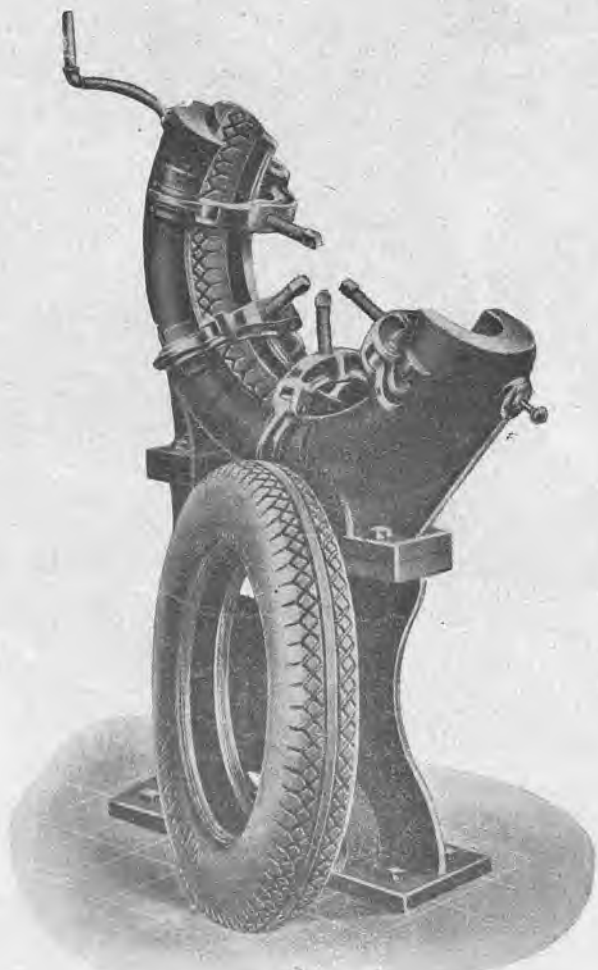
Ainult prantsuse aparaatide ja tooresmaterjalide abil on võimalik autokummide regeneratsioon, mis vastab uute kummide väärtusele. Ühisus „FIT“ püüdis seda tööstust varustada kõige, mis võimaldaks temale kasulikult ning korralikult rahuldada tarvitajate nõudeid. Nii pühendas ta end mitte ainult aparaatide produktsioonile, mis tarvilikud autokummide regeneratsioonil, vaid samuti eeskujulikkude, parandamise juures tingimata tarvilikkude produktide valmistamisele, algades kristalliseeruvast bensiinist, mis mõeldud katte pealmise korra eelpuhastamiseks, kuni plastiliste kaitsjate ning allkaitsete liitmiseks ettenähtud kummi, ühe sõnaga — kõige jaoks, mis kuulub automantlite ümbertöötamise „FIT“ süsteemi järele ning tarvitatav uute automantlite valmistamisel.

Automantlite regeneratsioon on noor, kuid imekiiresti leviv tööstus. Nagu ülimal märgitud, töötab Prantsuse ühisus „FIT“ nime all juba üle 4000 tehase, saates välja aastas miljoneid uuendatud autokumme.

Eesti ainesitus ja tööstus asub Tallinnas, C. R. Jakobsoni tän. nr. 4 (hoovis), telefon 32-73. Eesti esitusel on võimalik olnud oma tööstuse juhatajat Prantsusmaal ja Varssavis töötavates vabrikutes lasta välja õppida, millest on tingitud töö hea korraldamine ja vastutus. On täiesti arusaadav, et uus tööstusala, nagu seda on autokummide ümbertöötamine ja parandamine „FIT“ süsteemil, teatavas mõttes revolutsiooniline paistab ja seega mõningates äriühingondades puhtärilistes huvides vastolusid tekitab.

Meie ei raja oma tööstust mitte osavale reklaamile, sest meie soov on, et autoomanik, kes tüna ühe vana automantli on lasknud uuendada, homme seda ka teistega teeks. Meie tööstus on osa sellest suurest autotööstuse arengust, mille tunnustajad meie oleme käesoleval aastasajal ja mille eesmärk seisab selles, et auto kasutamine muutuks võimalikult odavaks, s. o. et auto oleks igale kodanikule kättesaadavaks liikumisvahendiks, sest aeg on raha.

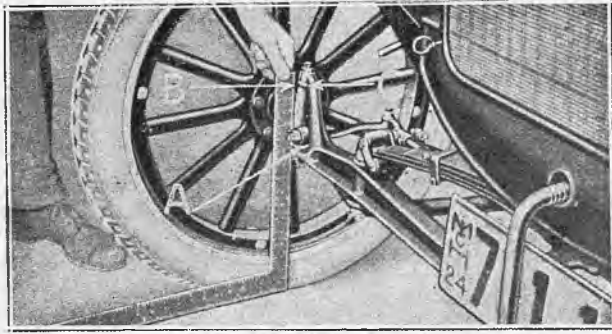
PRANTSUSE AUTOKUMMI TÖÖSTUSE  
„FIT“ AINUESITUS EESTIS.



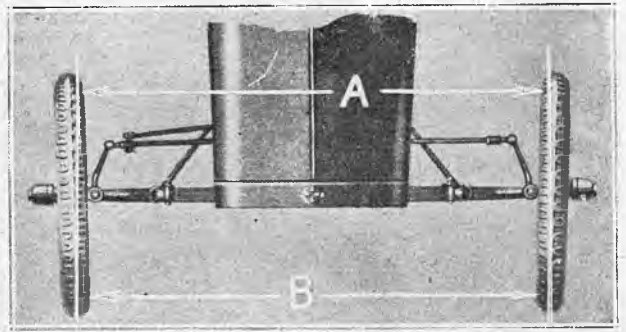
Automantlite uuendamise aparaat.

## Tehnilisi näpunäiteid.

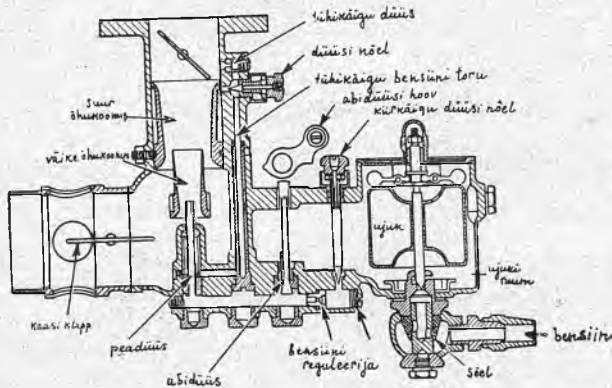
Ford „T“ tüüpi ederataste õiendamise.



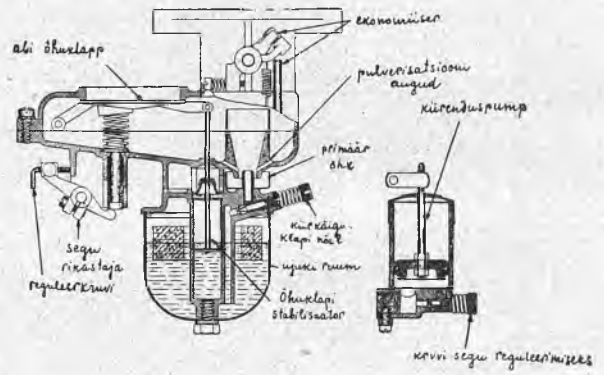
Mõõt B—C peab olema 6,5—8 mm.



Mõõt A peab 4,5—6,5 mm võrra suurem olema kui mõõt B.



Johnston'i gaasistaja.



Stromberg'i gaasistaja.

## Lühemad teated.

### JÕUVANKRITE EHTUS INGLISMAAL.

Inglise suurtööstuste poolt mis valmistavad aastas 3000 ja enam sõidukit, rahuldatakse 76% Inglismaa tarvidusest. Kõige ees seisab Morris tööstus 60.000 autoga aastas; siis järgnevad Austini, Singeri ja Clyno tööstused, 35.000, 11.000 ja 3000 autoga. Roveri tööstus 9000 autoga aastas moodustab ülemineku Standard, Humber ja Daimler firmadele, kes aastas valmistavad igaüks 3000 sõidukit. Järgmised 31.900 sõidukit jagunevad umbes 36 vabriku vahel mõnesaja ja tuhande sõiduki valmistamisel aastas. Umb. 9000 sõidukit valmistatakse Inglismaale sisseveetud osadest, kuid selle arvu hulka ei käi Ameerikast sisseveetavad autod. Kuni 14 h. j. mootori ehituseni valitseb kodumaa tööstus inglise turgu. Sõidukid enam kui 25 h. j. ehitatakse Inglismaal ainult vähesel arvul; see arv ulatub isegi alla 1000; neid veetakse enamasti väljast sisse.

Välismaa sõidukite sissevedu Inglismaale kasvas 1927. a., kuna 1926. a. näitas tagasiminekut. Üldine tarvidus autode järgi aga on kasvanud, üldine arv on tõusnud umb. 12% võrra, veoautode arv 10%. Viimaste hulgas leidub suur arv väike-autosid.

1927. a. veeti sisse Inglismaale 10.453 jõuvankrit, 1926. a. oli see arv 7.284. Välja veeti 1927. a. 11.924 Inglismaal ehitatud sõidukit ja alust.

### TÄNAVLIIKUMISE ÕNNETUSTE ARVU STATISTIKA SAKSAMAAAL.

Alatasa suurenev tänavliikumine ja sõidukite mitmekesisus põhjustas õnnetuste arvu tõusu ja nimelt 1871 veebruaris, 1870 märtsis, s. o. 1870 õnnetujuhtumist langeb sõiduautodele 75, veo- ja kraami-autodele ühes elektrikarudega 98, veo- ja kraami-autodele lisa-

vankriga 9, masinatele 4, masinatele lisavankritega 5, mootortroskadele 303, omnibustele 103, mootorratastele ja jalgratastele abimootoriga 104, veovankritele ja tänavraudteele 177, hobusõidukitele 197, kärudele 31, jalgratastele 277, jalakäijatele 364 ja majadele, puudele, lanternatele, aedadele jne. 84 õnnetust.

Kui jagada need juhtumid päevadele, siis tuleb pühapäevadel 155, esmaspäevadel 263, teisipäevadel 255, kesknädalatel 263, neljapäevadel 248, reedel 319 ja laupäevadel 367 õnnetust. Suurim õnnetujuhtumite arv langeb, nagu enamasti ka tähele pandud, laupäevadele.

Õnnetuste juures said surma 7 meessoost ja 5 naissoost isikut, ja vigastada 503 meest ning 214 naist.

### RAUDTEE JA JÕUVANKRID INGLISMAAL.

Inglismaa raudteede sissetulek vähenes 1927. aastal ligi 5.000.000 £ võrra võrreldes eelmise 1926. aastaga. Raudteed vedasid 85 miljonit inimest vähem kui 1926. aastal, ka kaubavedu on vähenenud. Selle kaotuse põhjuseks olid maanteed. Lancashire's, näiteks, veeti raudteel aastas umbes 100 miljonit tonni puuvilla ja selle saadusi ümbertöötamiseks ja puhastamiseks mitmesuguste vabrikute vahel; tänapäev veetakse 10% sellest hulgast jõuvankrite abil. Praegu on Inglismaal umbes 300.000 veoautot ja inimeste veoks avalikus liiklemises tegutsevad 100.000 takso-autot ja omnibust. Ettevõtjate arv, kes annavad teenistust inimestele ja peavad hooneid maanteed ääres jõuvankrite jaoks, on tõusnud viimasel ajal kuni 4000, sealjuures on 30—40 vähemat äri ühinenud suuremaks ettevõtteks. Omnibuste ettevõtetesse on paigutatud umbes 50.000.000 £. Endise põhja-ida-raudtee piirkonnas, mis nüüd endast

kujutab Londoni ja põhja-ida-raudtee grupi võrgu osa, veetakse nädalas umbes 300 milj. inimest omnibustega, peaaegu 8 korda nii palju kui raudteel. Raudtee-seltsid kaebavad, et neil jõuvankrite pärast puudus kätte tuleb, aga nad on õieti aru saanud, et nad uut liikumisabinõu sellega ei suuda võita, kui nad katsuvad võistlust alla suruda; nad tahavad just osa võtta jõuvankrite liikumisest ja nii juhtida sissetulekuid oma kassasse. Senini oli nende tegevus piiratud seadusega, kuna see lubas raudteedele jõuvankrite liini pidamist ainult kõrvalteenistusena, see tähendab, sel kujul, et inimesed ja kaubad enne või pärast jõuvankri sõitu raudteed kasutasid. Nüüd on raudtee-seltsid parlamendis surunud seaduse läbi, mis selle takistuse kõrvaldab. Nüüd võivad nad jõuvankriliini pidada, kus vedu sünnib ainuüksi jõuvankritel. Mis kasu nad saavad uuest korraldusest, ei ole veel võimalik kindlaks teha. Nagu arvata võib, võtavad nad eraettevõtetest oma kapitaliga osa ning saavutavad seega mõõduandva otsuse nende tariifipoliitikas ja ühes sellega katsuvad jagada liiklemist raudtee ja jõuvankrite vahel. Sarnase koostöö juures võivad nad jõuvankrite omanikele kasutada anda nende päralt olevad jaamad ja peatuskohad peale- ja mahalaadimis-punktidenä jõuvankritele. Jõuvankrite omanikke, kes sellega leppida ei taha, võivad nad ähvardada, et nad ise võistlusliiklemise sisse seavad, kuid vaevalt oleks see tarvilik, sest nad näevad ise ära, et koostöö on tarvilik. Vastupidisel korral võivad raudtee-seltsid mitmed peatuspunktid sulgeda ja keelata liikumine teel. Teises kohas peaks korraldama tariife nii, et need vastaksid nii omnibuse- kui ka raudteeliinile, et ülemineku võimalused muretsetak ühelt liiklemisabinõult teisele. Paljudes teistes kohtades võib liikumist mõistliku tariifi poliitika abil juhtida ühele või teisele liikumisabinõule selle järgi, kumb neist kasulik on. Pikamaa sõidud ja raske kraami veod jääksid raudtee hooleks, kuna lühemaid reise ja kergema kauba vedu teostaksid jõuvankrid, seega võimaldades kaupa saata otse saatja ukse alt saaja ukse alla, mis on suure tähtsusega.

Kui praegune seisukord jääks püsima, ei tarvita raudtee võimalusi mitte täielikult, liiklemine oleks majanduslikult kahjulik ja raudteed ei suudaks liikumise tarvidust rahuldada. Kuna need jõuvankrite läbi uut elu toovad liinidele, loodavad nad selle läbi majanduslikku külge tõsta ja nii rahvahulkadele, kes nende abi tarvitavad, võimaldada suuremat vastutulelikkust liiklemisvõimaluste ja veoabinõude suhtes, kui see sünnib praegu, mil nende sissetulekud langevad.

## DIISEL-AUTOD.

Diisel-autode küsimus on juba ammu päevakorral. Eriti Saksamaal ja Ameerikas on tehtud palju katseid, et valmistada auto mootoreid, mille kütteks võiks tarvitada raskemaid õlisid, nagu nafta.

Senini on diisel-autode küsimus vähe arenenud ning on peamiselt alles katseajajärgus, ehk küll Saksamaal on liikumas üksikuid diisel-autosid. Diisel-autode paremus, võrreldes bensiiniautodega, on väiksem kütetartvitus ja odavam kütteõli. Diisel-autode levimise peataktuseks on järgmised asjaolud: (1) kallis hind, (2) mootori kaal on suurem kui vastava võimega bensiinimootoril, (3) diisel-mootoriga auto ei ole küllalt paindub, mis eriti tähtis reisijate liikumisel linnades, (4) raskendatud mootori käimapanek, (5) praeguse auto diisel-mootori korrashoid on kulukam kui bensiinimootoril, (6) diisel-mootori töötamise tõuked on ebameeldivad, eriti autobuste ja sõiduaudode juures, ja

(7) nafta põlemise produktidel on halb lõhn võrreldes bensiiniga.

Need asjaolud on põhjustanud, et diisel-mootoriga autod ei suuda võistelda bensiiniautodega, kuna küttaaine kulude kokkuvõid ei ole nii suur, mis põhjustaks teisi töötamise ja korrashoiu enamkulusid ja ebamugavusi. Praegu valmistavad juba paljud vabrikud auto diisel-mootoreid, kuid nende kõigi toodang on õige väike, kõik peamiselt katseviisil. Nii valmistavad auto diisel-mootoreid: Mercedes-Benz, Junkers, Daimler, Peugeot, Saurer, M. A. N., Maybach, Krupp, Körting, Held Lightweight, Morton, Ricardo ja mõned vähemad tehased.

Oluliseks praeguste diisel-autode puuduseks on siiski nende liig väike paindubus ja seetõttu aeglane kiirendus, mis praeguse liikumise nõuetele liig väike. Kuid võib arvata, et lähematel aastatel siin mõndagi täiendatakse, et diisel-auto teha võistlusvõimeliseks bensiiniautoga. Ehkki paljud asjatundjad võtavad seda skeptiliselt, eriti nüüd, mil raskeõlide muutmine kergeteks õlideks on teostatav. Sest on otstarbekohasem muuta raskemaid õlisid kergeteks, kui tarvitada praegust, võrreldes bensiiniautoga, puudulikku diisel-autot.

## MIS SÜNNIB KUI AUTOBUSEL 95 km TUNNIKIIRUSE JUURES KUMMI LÕHKEB?

Selle küsimuse lahendamiseks korraldas ameerika autobusevabrik katseid ühe suurema autobusega, millel 40 istekohta ja mille kogukaal 11 tonni. Ilma et oleks hoiatatud, tekitati 95 km tunni kiiruse juures erilise seadelduse abil autobuse esimesse kummissse auk. 3 meetri sõidu järele jooksis kummi õhust tühjaks ja 180 meetri järele pidurdas juht autobuse, ilma et autobus teelt kõrvale oleks joosnud. Katset korralditi mitmesuguste kummidega ja kummid said selle maa tühjalt läbisõidul ainult vähe vigastada.

Need katsed tõendavad, et inimestega täidetud autobus ka kiirel sõidul ei ole hädaohus, kui juht kõige tähelepanuga juhib autot. Kui juht, näiteks, ajab sõitjaga juttu ja oma täie tähelepanuga ei ole juhtimise juures, siis võib lõppeda sarnane juhus muidugi teisiti.

## VENEMAA.

Nõukogude kõrgem majandusnõukogu on otsustanud raskeveoautode valmistamisel eeskujuks võtta ameerika Autocar tüüpi veoauto. Autocar veoautod on tuntud kui head ja vastupidavad, kuid hinnalt on need võrdlemisi kallid.

## KOOSTÖÖ RAUDTEE JA AUTOBUSELIINIDE VAHEL SAKSAMAAL.

Saksa raudtee- ja postivalitsuse vahel on kirjutatud alla koostöö leping autobuseliinide asjus. Selle lepingu põhjal peab autobuseliinidel ühendust postivalitsus koos raudteevalitsusega sarnaselt, et raudteevalitsus 35% ja postivalitsus 65% võtab kasudest ja kahjudest osa. Nendel liinidel, mis raudteega paralleelselt töötavad, on raudteevalitsuse osa 65% ja postivalitsuse osa 35%.

Praegu kuulub Saksamaal suurem osa autobuseliine postivalitsusele, kuna eraettevõtjad on vähemuses.

## 1928. — AUTOVALMISTAMISE REKORDAASTA.

New-Yorgi kaubandusosakonna teadetel valmistati maailmas 1928. a. 5.203.339 autot. 1927. a. näitas, võrreldes 1926. a. 4.892.797 autoga, tagasiminekut umb. 740.000 auto võrra. Nii tuleb 1928. aasta lugeda uueks rekord aastaks. Euroopa produktsioon oli, võrreldes Ameerika omaga, väga väike. Saksamaa produktsioon oli 150.000 autot.

## AMEERIKA AUTO- JA KUMMIVABRIKUTE HIIGLAKASUD.

Käesoleva aasta esimese kuue kuu jooksul oli tähtsamate ameerika autovabrikute puhaskasu järgmine:

General Motors	—	151.860.310	dollarit
Packard	—	23.473.684	"
Chrysler	—	18.095.239	"
Nash	—	10.742.199	"
Hudson, Essex	—	10.621.512	"
Studebaker	—	9.457.743	"
Hupp	—	2.831.382	"
Mack	—	2.481.541	"
Pierce-Arrow	—	1.737.175	"
Reo	—	1.686.358	"
Graham-Paige	—	1.341.711	"
White	—	1.404.575	"
Yellow	—	859.659	"
Federal	—	315.771	"
Kummivabrikud:			
Goodyear	—	12.633.865	dollarit
Goodrich	—	5.070.000	"
W.S. Rubber	—	596.926	"
Fisk	—	236.713	" kahju.

## VANEIM AUTO SAKSAMAAL.



Üks saksa autoasjanduse ajakiri korraldas võistluse, et selgitada kõige vanemat praegu töötavat veoautot.

Selgus, et praegu töötavad Saksamaal veel küllalt veoautosid, mis on ehitatud 1902.—1905. a. Kõige vanemaks praegu käigus olevaks veoautoks osutus pildil kujutatud Daimler-auto, mis on ehitatud 1898. a.

## KUMMIDE JÄRELEKATSED NÜRBURG-RINGIL, MAANTEEL JA MASINAL.

H. Bieger. Dresden. Deutsche Motor-Zeitschrift'i väljaanne. Dresden — A. — 19. Hind Mk. 0.60.

Autosõidukite iga ripub ära mitmesugustest oludest, nagu teedest, ilmastikust, sõidutehnikast jne.

Autokummide valmistajate suurimaks ülesandeks on kummide headuse tõstmine ja katsed kindlaks teha, kuivõrt need vastavad ülesseatud tingimustele. Eeskujulikult tegi seda Harburgi kummivabrik „Phoenix“, võrreldes oma vabriku saadusi välismaa autokummide vastupidavusega. Neid katseid kirjeldab üksikasjaliselt H. Bieger'i 20 ülesvõttega ilustatud brošüür. Katsed korraldati Nürburgi sõiduteel, kus kogemuste järgi kummid kõige enam kuluvad. Katsed korraldati suurima autoasjanduse tundja ja tunnustatud Karlsruhe tehnikauilikooli professori H. Kluge järelevalvel ja juuresolekul.

## AUTOHINDADE NORMEERIMINE ROOTSIS.

Rootsi autokauplejate ühing on omavahelisel kokuleppel normeerinud ameerika autode müügihinnad järgmiselt:

Uued autod		Tarvitatud autod					
Hind vabrikus dollarit	Müügih. Rootsis krooni	Mudel 1928. a *)			Mudel 1927. a.		
		Läbisõitnud miili 1000.	1500.	2000.	Läbisõitnud miili 2000	2500	3000
		Hind: krooni kuni			Hind: krooni kuni		
500	3150	1870	1650	1500	1300	1200	1100
600	3750	2275	2025	1825	1600	1475	1375
800	4900	3025	2725	2500	2175	2000	1875
1000	6000	3750	3400	3150	2750	2550	2400
1200	7050	4500	4100	3850	3375	3150	2975
1400	8025	5225	4825	4525	3925	3675	3500
1600	9025	6000	5600	5275	4575	4325	4125
1800	10000	6775	6325	6000	5200	4950	4750
2000	10900	7500	7075	6725	5800	5550	5350
2200	11750	8200	7750	7400	6375	6175	5900

Meil seevastu puudub ülevaade müügil olevate autode hindadest ja firmad püüavad autohindu võimalikult salajas hoida, võttes tihti ühe ja sama tüüpi autost mitmesugust hinda selle järele kuidas ostja. Meil on teada juhuseid, kus teatud tüüpi auto on müüdnud ühele ostjale 5800 krooni eest, teisele ostjale müüdi sama tüüpi auto 5250 kr. eest, kuna kolmas maksis kõigest 4800 krooni.

\*) 1 miil = 1,6 km.

## PRANTSUSE AUTOTÖÖSTUSE TOODANGU KASVAMINE.

Prantsuse autotööstuse produktsiooni arv, mis 1913. a. oli 18.000 autot, on 1928. a. kasvanud 191.800 autoni, s. t. päevas valmistatakse 638 eritüüpi. Vahekorid üksikute autode vahel on järgmine: kinnisi autosid 55%, lahtisi 23%, kergeveoautosid 12%, raskeid veoautosid 10%. Produktseerivate maade järjekorras seisab Prantsusmaa pärast Ühend. riike ja Inglismaad kolmandal kohal ja valmistab 35% Euroopa autotoodangust. 30% toodangust veeti välja. Auto-sissevedu ulatus 5200 masinani. Möödunud aastal tuli 1 auto 41 elaniku peale, kuna see vahekorra oli Ühend. riiges 1 : 5, Kanaadas 1 : 11, Inglismaal 1 : 37 ja Austraalias 1 : 66.

Detroit — Chevrolet Motor Co. tahab välja lasta kaks uut kinnist keremudelit: Imperial Sedan ja sport-coupe, mille hind on 695 doll. ja 645 dollarit. Peale nende kahe autokere on Chevroletil veel kavatsusel seitse sõiduauto: 5 kinnist ja 2 lahtist mudelit.

Märtsikuust kuni juunini anti Berliinis välja üldse 9046 uut juhiluba, kuna samal ajal möödunud aastal anti välja 9970 luba. Tagasimineku umb. 10% võrra on tingitud Berliini jõuvankrite arenemisest. Daamidele väljaantud lubade arv ulatus 719, kuna 1928. teisel veerandaastal oli see arv 574.

Prantsusmaal seisab ees luksusmaksude alandamine. Selle alla ei käivat automaks, mille üle prantsuse automobilistide ringkonnas väga pahandatakse. Ühes teadaandes on öeldud, et Prantsusmaal on praegu umb. 1,2 miljonit autot tarvitusel ja et autodest otse või kaudsel teel elatab umb. 400.000 töolist. Luksusmaksu alandamisel peab ka automakse arvesse võtma, kui seda arenemist ei taheta takistada. Autotööstuse läbi ringjooksule lastud kapital Prantsusmaal arvatakse aasta jooksul 15 miljardi frangi peale.

## HALB TEEDE SEISUKORD VENEMAAL.

Autotööstus on Nõukogude Venemaal vähe arenenud. Selle asjaolu põhjuseks on Venemaa halvad teed, kuigi Venemaal on bensiin õige odav. Venemaa määratu suurel territooriumil oli 1928. aasta alul ainult 18.032 autot ja 6340 mootorratast, järelkult palju vähem kui Poolas, Rumeenias ja isegi Soomes.

Autosõidukeid leidub peaaesjalikult Moskvas ja Leningradis. Moskvas on umbes 32% kõigist autosõidukitest ja 40% kõigist mootorratastest. Leningradis on vastavad arvud 17% ja 14%. Nendele kahele suurlinnale järgnevad Ukraina 13%, Taga-Kaukasus 11% ja Põhja-Kaukasus 7%. Teistes maaosades on sõidukite arv õige väike ja paljudes kohtades puuduvad nad täiesti.

Nimetatud 18.932 autosõidukist on 6500, s. t. 36% moodsad ja ülejäänud, s. o. 64% vananenud tüüpi. Mis aga on huvitav, on tüüpide mitmekesisus: on arvatud välja, et Venemaal on 263 sõidu- ja 232 veoauto ja 154 mootorratta tüüpi. Nende mitmesuguste tüüpide mitmekesisuse tõttu on raske leida tagavaraosi mõne autotüübi jaoks.

Riik ja suured seltsid on suurema autosõidukite arvu omanikud, sest neid on eraisikute käes ainult 15%. Raudteeliinide vähesuse tõttu on aga Venemaal raskeveo kategooria alla käivate sõidukite arv viimase kolme aasta jooksul tõusnud viiekordseks. Näiteks oli Moskva piirkonnas 1924. a. ainult 8 autobust, nüüd on aga neid seal juba 166. Raskeveo autosid kasutatakse kõige enam petrooleumi transporteerimiseks ja ka sel alal on nende arv tublisti tõusnud, sest 1920. a. oli neid ainult 3 ja nüüd loetakse nende arvu 800-le. Siberis kasvavad mõned põllumajanduslikud ringkonnad kasutada veoautosid ka või transporteerimiseks.

Kahtlemata võib öelda, et kui Venemaal oleks paremaid teid, siis sõidukid transportabinõudena, arvesse võttes bensiini madalat hinda, oleksid kasutamises odavad ja otstarbekohased.



Ameerika Versare 8-rattaline veoauto.

## AMEERIKA AUTOTÖÖSTUSE ÜHINEMISKAVAD.

I. N. Willys'e, senise Willys-Overlandi presidendi tagasiastumine on saanud tõsiasjaks, ta jääb aga ettevõttesse ülevaatuskomisjoni esimehena. Tema kohale asub senine vice-president Linwood A. Miller, peale selle tuleb ettevõtte juhatusse C. O. Miniger, Elektri Auto-Lite Co. president, kes on kibedas võistluses General Motorsi mitmesuguste ühingutega.

Ameerika asjatundjate ringkonna arvamise järgi on need muudatused Willys-Overlandi juures alguseks suurele ühinemislükkumisele. Juba praegu arvestatakse Willys-Overlandi, Hudsoni, Packardi ja Nashi koostöoga, mis valmistasid kokku ligi 250.000 autot 1929. a. esimesel veerandil, umb. 16% U. S. A. produktioonist.

Selle ühinemisega tekiks Fordi kõrval, samuti ka General Motorsile, uus tugev võistleja.

\*\*

Chrysler Co. sai selle aasta esimese poole jooksul 18.095.000 dollarit kasu, kuna eelmise aasta 6 esimese kuu jooksul oli kasu 11.690.000 dollarit. Lähimüügi väärtusi oli 227.968.000 dollarit, eelmisel aastal ainult 94.954.000 dollarit, mida tuleb kirjutada Dodge Brothers arvele. Ettevõtte toodete müük välismaale on tõusnud 20% võrra, võrreldes eelmise aastaga.

## ROLLS-ROYCE TAKSO.



Juuresolev pilt kujutab maailma aristokraatsemat autot — Rolls-Royce — taksoautona Helveetsias. Ehki see ei ole uus Rolls-Royce, vaid juba pruugituna ostetud, on see ka Helveetsias haruldane. Uue Rolls-Royce-auto hind on vähemalt 50.000 kr.

Ka meil Tallinnas lähevad taksoautod järjest paremaks. Odavamad tüübid kaovad aeg-ajalt ja need asendatakse moodsate töldadega. Ford-autot Tallinnas taksoautona enam ei näe. Ka Chevrolet ei ole enam küllalt noobel, vaid muretsetakse paremad ja kallimad autod.

## RAHVUSVAHELINE OMNIBUSE-ETTEVÕTJATE ÜHINEMINE.

15 maade esindajate osavõtul asutati rahvusvaheline ühing. Peale Saksamaa on selle ühingu liikmed ka Austria, Ungari, Rootsi, Norra, Taani, Eesti, Hollandi, Prantsusmaa, Itaalia, Jugoslaavia, Rumeenia, Tšehhoslovakkia ja Helveetsia. Uus ühing esindab üldisi huvisid suuraudote liikumise alal ja kasvutada ühtlustamist piiride ülesõidul, rahvusvaheliste liikumismärkide, seaduse ja kohtupraktika, riigimaksude, tehniliste nõupidamiste, kinnituste ja teede paranduste aladel. Nimetatud ühing kavatses tulevikus ergutada seltside autoliikumist.

## TALLINNA LINNAVALITSUS KORRALDAB AUTOBUSELIINE.

Tallinna linnavalitsusel on kavatsus käima panna kesklinna ja Kopli vahel autobuseliini. Praegu tegutseb siin eraettevõtja, kellega sõlmitud leping lõpeb tuleval kevadel.

Selle kohta võib üldiselt öelda, et peaaegu igalpool välismaal linna trammi- ja autobuseliinid on kas linna enese või jälle linna poolt organiseeritud seltsi käes, kus linnavalitsusel on otsustav sõna kaasa rääkida.

Autoturul rohkem elevust. Autosõidukite müük tõusis mai- ja juunikuudel. See tõus ei ole aga veel tasakaalustanud neid kaotusi, mis autode kaupmehed nägid ette novembrist kuni aprilli alguseni. Nii ei ole veel tasakaalus autode tootmisega ja tarvitamine.

Poola autostatistika. Poolas oli 1. jaanuaril registreeritud mootorsõidukite arv, välja arvatud sõjaväe masinad, ametliku statistika järgi 34.298, sellest 29.423 autot ja 4.597 mootorratast. Autode seas oli 15.670 eraautot, 6016 taksot, 2841 autobust ja 4896 veoautot. See arv on tõusnud 1928. a. võrreldes 33,7% võrra.

Inglise veoautode vabrikute ühinemise kavad. Viimaste nädalate jooksul peeti Londonis terve rida inglise veoautode vabrikantide koosolekuid ühinemise saavutamiseks. Need läbirääkimised on õnnelikule otsusele viinud, arvesse võttes huvide ühtlust. Lepiti ka selle üle, kuidas tulevikus ratsionaliseerida ja normeerida üldist tootmist, ja jaotati välismaaturud.

General Motors Corporation „Fiat'i“ kavatsused. Kuulujutud läbirääkimiste üle General Motors Co. „Fiat“ seltsiga Turiinis leiavad kinnitust ja arvatakse, et nad lepivad varsti lõplikult kokku. Arvatavasti võtab G. M. C. C. poole „Fiat'i“ kapitalist üle. Nendel oleks siis võimalik mõjutada Turiinist Lääne-Euroopa maade peale ja vist ka lähema ja kaugema Ida peale. Ka väikeste sõidukite ehitus Itaalia jaoks oleks tänuvääriline ülesanne. Mis Itaalia turgu puutub, siis teatati hiljuti tema täitmiseks ja nimelt seepärast, et puudusid odavamad ja väiksemad sõidukid. Juba selles mõttes on „Fiat'ile“ G. M. C. C. osavõtt soovitatav, sest ta võimaldab vabrikute ja töökodade vastavat ümberehitamist. Võiks lisada juure, et kui leping kirjutatakse alla, siis G. M. C. C.'il on „Fiat'i“ kaudu võimalik läbirääkimisi pidada Venemaal.

Moore Motor Car Co. on muutnud oma nime ja esineb nüüd Windsor Motors Car Co. nime all. Ta valmistab ja müüb sõidukeid „Valge Prints“, nimetatud Prince de Galles'i nime järele.

Et Chandler turult kaob, see on otsustatud. Cleveland-Chandler Company osteti, nagu teada, Hupmobile poolt. Chandler'i enam juure ei ehitata ja uus „Hup'i“ mudel ilmub müügile lähemal ajal.

Hudson-Essex autosid müüdi käesoleva aasta kolme esimese kuu jooksul 44.296, mis rekord omal alal.

Nash valmistab kaks uut mudelit: Roadster ja 7-istmeline Sedan „400“. Roadster on eriti ilus.



Maanteede kordaseadmine on ka Venemaal tähtsaks küsimuseks. Pildil on näha teehöövel töötamas Novgorodi kubermangus.

Studebakeri Corporation'i ja Pierce Arrow Motor Company ühingu esindaja teatas, et alates aprillist moodustati „Studebaker-Pierce-Arrow Export Corporation“. Uue ühingu ülesandeks on korraldada eriti veoautode müügiosakondi kõigi kolme firma „Studebaker“, „Erskine“ ja „Pierce-Arrow“ esindajate jaoks.

Studebakeri aktiva on 105 miljonit dollarit; suured tööstused on asutatud South Bendis, Michiganis, Detroitis, Walkerville's, Ontarios ja Kanaadas. Suurem osa Studebakeri tööstustest on South Bendis, töökodade all olev maa-ala on 50 hektaari suur, töökodade põrandapind võrdub 540.000 ruutmeetrile. Veel rohkem: Studebakeril on kasutada 320 hektaari maad uute sõidukite proovimiseks.

General-Motors-Corpor. ei ole tegevuseta võistluses saksa turu pärast. Opel-tööstust suurendatakse määratul kombel. Suur hulk esimese klassi ameerika masinaid on juba Euroopa poole teel. Dr. Fritz Opel nimetati General-Motors-Corp. direktoriks ja Opel-tööstuse juhatus viiakse Rüsselsheimist Frankfurti Maini ääres, Wiesbadeni või Mainzi üle.

Viimane General Motors Co. teadaanne näitab, et müüjate masinatagavarad läinud kuul järele on tõusnud 8000 auto võrra, nii et General Motorsi müüjate juures laos olevate autode arv aasta algusest on tõusnud ümmarguselt 100.000 võrra. Esimese seitsme kuu jooksul s. a. saatis ühing oma müüjatele 1.361.000 autot, missugusest arvust müüjad ainult 1.262.000 ära müüsid. Ameerika asjatundjate arvamise järgi on märgata seda kalduvust ka teiste autovabrikute juures. Selie neapõhjuseks on Fordi saaduste uuesti valmistamine.

N. S. V. L.  
**Nahvtasündikaat**  
Tallinn, Estonia puistee 13  
Telefon 15-85  
Osakond Eestis

Petrooleum, bensiin, määr-  
deõlid, nahvta ja masut

**BENSIINIJAAAMAD:**

Tallinnas:  
1) V. Viru t. ja Merepuistee nurgal.  
2) Koidula ja Köhleri tän. nurgal.  
Pärnus: Brakmanni tänaval.  
Tartus: Uueturu tänaval

N. S. V. L.  
**Nahvtasündikaat**  
Tallinn, Estonia puistee 13  
Telefon 15-85  
Osakond Eestis

## Eesti autoklubi teated.

E. A. K. esimehele saabus järgmise sisuga kiri:  
Pariis, 18. okt. 1929. a.

Eesti autoklubi esimehele,  
Härä esimees,

Mul on au Teile teatada, et Eesti autoklubi on ühel häälel lõplikult vastu võetud Rahvusvahelisse autoklubide liitu.

Olen õnnelik Teile sellest ametlikult teatama ja saadan Teie klubile parimaid õnnesoove õitseks ja südamlikuks koostöötamiseks Rahvusvahelise autoklubide liiduga.

Võtke vastu, hra esimees, minu parimad soovid.  
Rahvusvahelise autoklubide liidu esimees  
*de Zuylen.*

Nagu sellest näha, on Rahvusvahelise autoklubide liidu peakoosolek *Eesti autoklubi*, pärast 2. a. proovi-aega, lõplikult võtnud oma liikmeks vastu. Selle suure au eest võlgneb E. A. K. tänu kõigepealt parun *Zuylen de Nyevelt'ile*, Rahvusv. autoklubide liidu kauaaegsele esimehele, kes ühtlasi on E. A. K. auliige. Tema pilt on toodud tänases „Auto“ numbris lhk. 218. Peale selle tuletab E. A. K. tänulikult meele hilja aja eest Eestist lahkunud Prantsuse vabariigi saadikut Eestis hra *V. Jaunez'i* ja E. A. K. auliiget, E. V. saadikut Pariisis hra minister *C. R. Pusta't*, kes algusest peale toetasid E. A. K. vastuvõttu.

Läinud suvel külastas Eesti autoklubi Rahvusvah. autoklubide liidu peasekretär, E. A. K. auliige, *Col. Péterson*, kes E. A. K. seesmise korra kohta avaldas rahulolekut ja sellest tegi ka klubide koonduse juhatusetele ettekande.

Lõpliku vastuvõtuga Klubide liitu on E. A. K. omandanud ülitähtsa seisukoha suurte ilmarahvaste sportlaste peres, kellel on täita kohustusrikkaid ülesandeid rahvusvahelise liikumise korraldamise ja autosporti alal.

Eesti autoklubi juhatus otsustas korraldada 16. nov. s. a. kell 20 Seltskondlikus majas traditsioonilise „haneõhtu“. Kõigile liikmeile saadetakse kutsed, paludes osavõtust teatada kuni 14. nov. s. a.

Klubi juhatus teatab liikmetele, et uued autolipukesed on saadaval laekahoidja abi, hra *E. Veidemann'i* juures o./ü. „Tarmo“ äris Narva maant. 6., hinnaga Kr. 3,25 tükk.

Klubi juhatus palub neid liikmeid, kelle liikmemaks 1929. a. eest veel õiendamata, seda teha viivimata.

Klubi juhatus palub neid harrasid, kes klubi liikmete hulgast lahkunud, klubi välismärke mitte kanda, sest välismärkide kandmine on lubatud ainult klubiliikmetele, nagu seda põhikiri ja kodukord ette näeb.

## Väljasõit Laulasmaale.

Eesti autoklubi juhatus korraldas pühapäeval, 6. okt. s. a. klubi liikmetele väljasõidu *Laulasmaale*, Klooga ligidal. Väljasõidust võtsid osa 46 inimest 14 autol. Ilusa ilma tõttu olid teed väga head. Umbes ühe tunni sõites jõuti sihtkohta *Laulasmaale*, kus ilusa männimetsa all merekaldal viideti aega. Mõisaomanik

hr. *O. Arrong*, tema abikaasa ja tütar, proua *Krupp*, olid valmistanud külalistele ilusa vastuvõtu oma ruumes. Kuulati pr. *Krupp'i* ilusat laulu, mängiti ja tantsiti kuni õhtuni. Väljasõidust osavõtjad olid kõigiti rahul ja aeg kadus imekiirelt. Õhtuks kella 7 jõuti tagasi Tallinna. See väljasõit oli käesoleva suvelõpul viimane ja need, kes puudusid, võivad ainult kahetseda.



### Tähtis igale autoomanikule!

Kindlam startimine, tugevam valgustus, suurim mahtvus!  
Igale autotüübile eriti kohane akkumulaator.

Saadaval:

<b>C.-Ü. Tarmo</b>	<b>Tallinnas</b>	<b>Narva mnt. 6</b>
<b>A.-S. Siegel</b>	„	<b>Uus l. 4 autoos.</b>
<b>Job. Mikkelsen</b>	„	<b>V. Pärnu m. 15</b>

Nordiska akkumulaator Fabriken G. G. Faxe, Malmö

Peaesindaja Eestis:

**Carl Wiegand, Tallinnas,**

Eai tän. 41, tuba 16.



Pilte E. A. K. väljasõidult Laulasmaale.

## Auto-aforismid.

Nii mõnigi väike kivi on saanud saatuslikuks suurele autole.

Hea pidur on parem kui kümme signaali!

Tekkinud vigu auto juures ei pruugi häbeneda — aga kui istutakse kaugel maanteel bensiinista, siis peab küll peast kinni haarama ja ütleva: Ma olen suurim eesel maailmas!

Ühes bensiini lõppemisega kaob paljudel juhtidel ka mõistus.

Bensiinitujusid tunnevad ainult autosõitjad.

Teenäitajatega on samuti kui politseinikega, kui neid vaja on, pole ühtki kohal!

Vanasti otsustati hotellides nime, tiitli ja ülikonna järele — tänapäev ainult auto järele.

Kummi lõhkemisel on naised sama abitud kui autojuhidki!

Rooste läbi on nii mõnigi pidanud kukkuma.

Ainult ülikonna järele ei saa omanikku eraldada autojuhist.

Halb auto on nagu kuri abielunaine — mõlemast on raske lahti saada!

## Auto-huumor.

Patenteeritud kaitse autovarguste vastu.

Kui ma eemaldun oma autost, riputan järgmise sildi tuulekaitse-klaasi külge:

Tarvitusõpetus varastele!

„Läheb raskelt käima, rattad ei keera, ülessulanud laagrid, juhirool katki, kummide kulumine 15%“.

—\*—

ÄRIREISIJA PALVE.

„Armas Jumal, hoi mind igasuguste autoõnnetuste eest, seismajäänud kellade, pahematkätt sõitvate talumeeste, naiste, kokkupõrgete ja kiiremalt sõitva neetud võistleja eest!..“

—\*—

Äkki tuleb ärimees Koonule meele, pöördma auto kesk maanteed ümber ja siht kodu suunas võtta.

Hilja õhtul astub ta majja, ligineb tasa oma naise magamistoale ja leiab ta suudlemast oma autojuhiga.

Vihasel hüüab ärimees: „Ah, härra Vari, teie nii lähedal minu naisele? Kuidas see kõlbab siis?“

Sellele vastab autojuht Vari etteheitvalt:

„Noh, miks teie siis all ei annud signaali?“

„A U T O“ väljaandel ilmus

## „Eesti autojuhi teede kaart“,

välismaa kaartide eeskujul neljavärvilises trükis, raamatu kaustas. Kaardi kokkuseadmisel on tarvitatud viimaseid teede liigituse andmeid. Mõõt: 1 sm = 4 km.

Hind: Kr. 1.50 kalingurikõites.

Müügil kõigis paremates raamatukauplustes.

Pealadu: „A u t o“ talituses, Tallinn, Lühikejalg 4.

Kes saadab kaardi hinna postmarkides talitusele, sellele saadetakse kaart postiga koju kätte.