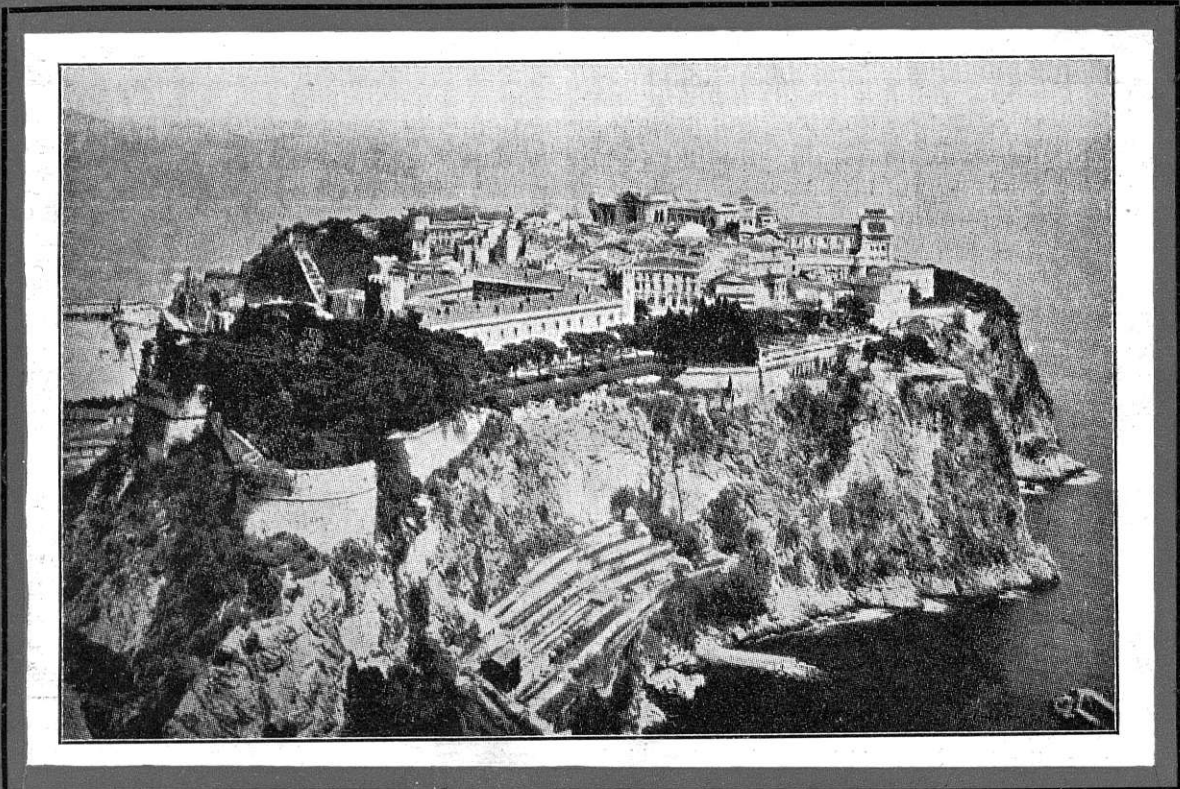


Eesti Autoklubi häälendaja



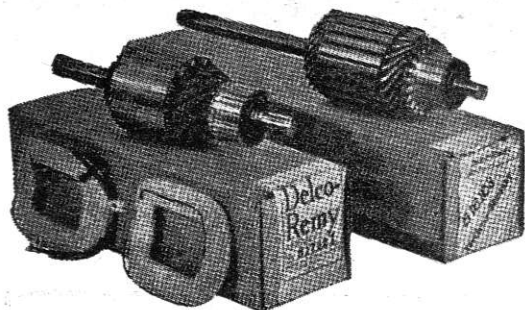
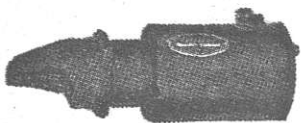
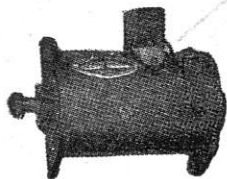
Monako vürstlõss ja merimuseum.

**J. Zimmermanni väljaanne ja kirjastus
Tallinn**

KUI TEIE AUTO ELEKTRISSESEADE RIKKIS ON,

siis pöörake meie moodsalt sisse-
seatud auto elektriosade katsetamise
jaama. Meie jaam toimib Teile
katsetamisi tasuta.

Ärge ostke uusi elektriosi enne,
kui olete veendunud vanade osade
uutega asendamise vajaduses.



Meil on täielik ladu originaal

**Delco-Remy,
North-East,
Autolite,**

auto-käivitus-, valgustus- ja süüteseadeldise osi.

Delco-Remy — North-East

Ainuesindaja
Eestis:

„Tarmo“

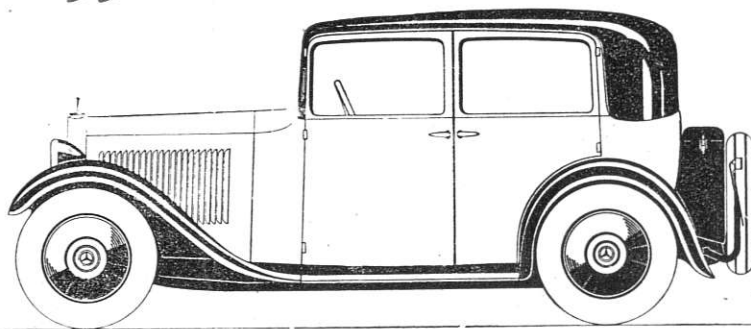
Tallinn, Narva m. 6. Kõnekr. 306-50 ja 308-54

Uus Mercedes-Benz tüüp

„170“

Tüüp „170“ on välja-
paistev kõige teiste väi-
keautode seast oma sõi-
dukindluse vähese pida-
misekulude ja kerge kä-
sitluse poolest. Auto või-
maldab seesistujale kir-
jutada sõidu ajal, ilma
et ta raputaks, sest ka-
rosserii seisab õõtsassidel.

Õlipidurid on kindlad, mootor on 7/32 h.-j. ja ederattad kinnitatud kumbki iseseisvalt, mis kurvidel ja auklisel teel sõites väga tähtis. Kiirkäigukast ja eriline tüüri-
seadeldis võimaldavad autot juhtida kergelt igasugusel kiirusel ja teel. Auto kaalub 1000 kg.
„Mercedes-Benz“-autod on võitnud alati suure poolehoidu igalpool maailmas ja see viimane uudis
on õnnelikum toode väikeautode reas.



**Esindaja Eestis: „Central-Garage“ Narva mnt. 12.
Telef. 305-98.**

Auto

5. aastakäik

Jlhub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:
Aastas (12 n-rit) kaasandega Kr. 5.—
Väljamaale „ 10.—
Üksik nr. kaasandeta „ —.40
Väljamaale „ —.80

Toimetuse ja talituse:
J. Zimmermanni trükikoda
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 429-24

Nr. 2 (48)

Veebruar

1932

SISU.

Toimetuse oma asjus.
Eesti autoasjandus 1931. a.
Differentiaali hammasrataste arengust.
Liiklemisest Tallinnas.
Ideaalne „Radburni“ linnaplaan.
Autoomanikele ja juhtidele.
Monte-Carlo tähesõit.
Ringkäik H. Feierbachi tehastes.
Lühemad teated.
Seda ja teist.
Eesti Autoklubi teated.

INHALT.

In Redaktionsanlegenheiten.
Automobilismus in Eesti im Jahre 1931.
Über die Entwicklung der Differ. Zahnräder.
Von dem Verkehr in Tallinn.
Stadtplan des „Radburn“.
Etwas für Autobesitzer und -Führer.
Die Sternfahrt nach Monte-Carlo.
Ein Rundgang in den Werken von H. Feierbach.
Kürzere Nachrichten.
Dieses und jenes.
Nachrichten des E. A. K.

Toimetuse oma asjus.

Üldine majanduskriis püsib. Tööstused ja ettevõtted kiratsevad ja varisevad kokku. Ärielus on lugu samasugune. Töötute hulgad suurenevad. Nende ja vaeste eest hoolekanne suurendab kulusid — kodaniku maksukoormat. Viimane omakord rõhub tööstust ja ärielu. Sipleme nõiarings. Väljapääsu pole kerge leida.

Autoasjanduses on meil seisukord kõige halvem. Mõne aastaga arenes see meil normaalselt. Praegu on meil erajõuvankritesse ja nende parandustöökodadesse ning garaazidesse investeeritud ümmarguselt 25 miljonit krooni. Üle 10.000 inimese elab autoasjandusest, see on *elasid seni*. Nüüd on see ala kängus. Autode sissevedu on kahe aasta kestel langenud kolmandikuni. Autoparandustöökodad seisavad tööta ja automüügiärides valitseb vaikus. Olukorra tõttu on autode liikumine vähenenud, taksoautode arv ja teenistus on kiuivanud kokku, ja miljonid kroonid rahva raha, mis autoasjandusse mahutatud, on *kiirelt kadumas*.

Millest on see tingitud? Tegureid on palju. Toome neist siin tähtsamad: 1) *Autode sisseveotollid*. Nende kõrgendamine tegelikult keelutolliks pani sisseveo peaaegu seisma ja kruvis autode müügihinnad ebaloomulikult kõrgeks. 2) *Monopolid*. Sisseveo monopoliseerimine mõnede üksikute soodustatud ja soomustatud suurärirde kätte viis meie autoasjanduse vihma käest räästa alla. 3) *Litsentsid*. Litsentsisüsteemi

tarvitusele võtmine tekitas spekulatsiooni ja onupoja-poliitikat suur-importööride kasuks. 4) *Bensiinimaks*. Selle kõrgendamine muulastest põlevkivi-kontsessioonärirde kasuks võimaldas bensiinihinna tõusu ja suurendas jõuvankrite tarvitamise kulusid. 5) *Teedekapitalimaks*. See bensiinilt võetav riigimaks on ühekülgnel ja tõstab bensiini hinda ning auto tarvitamise kulusid. 6) *Registreeerimismaksud*. Needki on üliloomulikult kõrge ja suurendavad autoomaniku maksukoormat. — On veel teisigi makse ja muid kulusid, mis kõik koos toovad praeguse ebaloomuliku olukorra, tehes auto hankimise raskemaks, jõuvankri hinna kallimaks ja korrashoiu ja parandamise kulukamaks. Ei ole ime, kui sajad eraautod seisavad tarvitamata, taksoautode arv ja teenistus väheneb, isegi teatavate soodustustega omnibuseliinid on sunnitud kokku tõmbuma.

Oleme ummikus, hääbumisele määratud, kui ei leita abinõusid olukorrast pääsmiseks.

Et leida vajalikke abinõusid olukorra parandamiseks ja ummikust väljapääsuks, selleks vaja ühineda. Eesti Autoklubi ongi astunud selleks samme. On pöördud teiste samalaadiliste organisatsioonide poole ettepanekuga, astuda läbirääkimistesse *seisukoha võtmiseks ja ühiselt väljaastumiseks*. Ühiseks aktsiooniks on vaja rohkemgi — on vaja luua *kõikide autoasjanduses ja selle lähedal tegutsevate eriorganisatsioonide üldorganisatsioon — ülemaaline autoliit*. Liit-

du kohuseks oleks kaitsta ühiseid huve, võidelda väärnähtuste vastu, toetada teineteist vajaduse korral ja üldiselt elustada meie autoasjandust.

Nüüd tuleme meie autoasjanduse häälekandja „Auto“ juure. Käesoleva numbriga lõpetab meie ajakiri neljanda aastakäigu. Oma neljandal sünnipäeval „Auto“ aga juubeldada ei saa. Ei ole põhjust.

1928. aastal töötasid „Auto“ „vaderid“ oma ajakirja kaastööga toetada, seda levitada ja selles kuulutada, lubati isegi võimalikud puudujäägid katta. Väljaandmine jäi Autoklubi esimehe hooleks. Seni kui lubadused olid värsked ja antud töötus mees, leidus ka mehi, kes pidasid oma sõna. Kuid neid oli vähe. Suurem osa unustas antud töötuse — paljud „unustasid“ isegi „Auto“ tellimata! Tulemuseks oli see, et „Auto“ on saanud neli aastat oma jõul rühkida. Eesti Autoklubi, kelle ametlikuks häälekandjaks meie ajakiri on olnud, on küll vähemal määral „Autot“ subsideerinud, kuid pearaskus on siiski lasunud väljaandja õlgadel. Viimasel on tulnud „viia otsad kokku“ ja see pole olnud kerge meie oludes.

Nii kaua kui tõus meie autoasjanduses kestis, oli kergem. Siis oli elavust ja kuulutusigi võis saada. Kuulutusteta on võimatu „Auto“ taolist kallist ajakirja välja anda. Kuid autoasjanduse tagurpidimine, mis juba paar aastat kestab, raskendas kuulutuste saamist, ja praeguse kriisi ajal ei kuuluta enam needki. Kuulutuste vähenemine raskendab ja teeb isegi võimatuks „Auto“ edaspidise väljaandmise praegusel kujul.

Need, kelle huvides „Auto“ väljaandmist alustati ja kelle huvide eest meie ajakiri on juba neli aastat võidelnud, pole aga oma kohuseid „Auto“ vastu täitnud. Ka mitte *sisu suhtes*. Alul lubati kaastööd nii

palju kui vaja, palju lubati — vähe anti. Juba esimesel aastal selgus, et väljaandjal tuli hoolitseda ka ajakirja sisu eest, see tähendas elukutseliste ajakirjanikkude kaastöö tarvitamist.

Hoolimata kõigist neist raskusist pole väljaandja — Autoklubi esimees — kohusetundest oma organisatsiooni ja ajakirja vastu tahtnud enda peale võetud ülesandest loobuda. On hellitatud usku helgemasse tulevikku ja püütud edasi rühkida, lootes, et ajad paranevad ja et meie autoasjanduse heast käekäigust huvitatud isikud ja organisatsioonid kord ärkavad ja koonduvad oma ajakirja ümber. Seni pole see ilus lootus täitunud. Seisukord on muutunud järjest raskemaks.

Seni kui meil autoalal teotsevad organisatsioonid pole ühinenud üldiseks liiduks, jääb „Autole“ vaid üks elamisvõimalus — ühineda mõne teise ajakirjaga. Sellest väljudes on alustatud läbirääkimisi ajakirja „Tehnika Ajakiri“ väljaandjaga. Viimaseks on *Eesti Inseneride Ühing*. Seniste läbirääkimiste tulemuseks on esialgne kavatsus, mille järgi „Auto“ ja „Tehnika Ajakiri“ ühendatakse ühiseks autoasjanduse ja tehnika ajakirjaks „Auto ja Tehnika“. Ühinemine sünniks, kui midagi erilist ei juhtu, juba järgnevast numbrist alates.

„Auto“ senistele tellijatele ja lugejatele on ajakirjade ühinemisest kasu, sest „Auto ja Tehnika“ tekstiosa kahtlemata suureneb lehekülgede arvu võrra ja sisu muutub teaduslikumaks ja mitmekülgsemaks, kuna tellimis- ja üksiknumbri hinnad jäävad endiseks. Ühinemisel kaotab küll „Auto“ teatava määrani oma iseseisvuse, kuid see kaotus kindlustab teisalt Eesti Autoklubi häälekandja edaspidise ilmumise.

„Auto“ toimetuse.

Eesti autoasjandus 1931. aastal.

orduvalt peame kinnitama kurba fakti: *meie autoasjandus põeb sügavat kriisi — selle tase on langemas.*

Jõuvankrite registreerimise üldarvud 1922.—31. a. näitavad küll alalist tõusu: 645 pealt 3026 peale. Teise pildi saame, kui katsume vastata küsimusele: *ons jõuvankrite sissevedu küllaldane, et hoida meie autoasjandust endisel tasemel?*

On väidetud, et meie autoasjanduse areng olevat olnud küllalt hoogne, juurevedu liigagi suur ja meie rahvamajanduse seisukohalt üle jõu käiv. Osalt on see õige. Hoogne on meie autoasjanduse areng olnud, kuid ainult hookaupa, näiteks 1922.—1923.—1927.—1929. ja veel 1930. aastalgi. Neil aastail suureneb meil jõuvankrite üldarv 227—597 võrra aastas. Sel-line juurekasv tähendab arvulist suurenemist ja tase-tõusu. Kuid on ka aastaid (1924.—1925.—1928.), millal sissevedu on olnud vaid 32—190 jõuvankrit. See juba tähendab tagurpidiminekut, sest 1300—2500 jõuvankri juures pidi sissevedu olema 300—500 uut jõuvankrit aastas.

Aastakümne kestel on meie jõuvankrite üldarv suurenenud ümmarguselt 3000 võrra. Aasta kohta oleks keskmine juurekasv 300. Sellest oleks kuni 1924. aastani, siis kui jõuvankreid meil oli alla 1500, jätkunud. 1926. a. alates, kui jõuvankrite arv suurenes 1600 kuni 3000, oleks aastane sissevedu pidanud olema 350—750 jõuvankrit. Kuid ainult kahel aastal on see ulatunud 600-ni. Järelikult ei ole jõuvankrite sissevedu olnud meil küllaldane, et tasapinda alal hoida.

Meie oludes peab keskmine auto normaalse tarvituse juures vastu vaid viis aastat, Soomes, Rootsis, Inglismaal ja mujal Euroopas, kus teed võrdlemisi par-emad ning autode tasapind kõrgem, on autode elueaks arvatud 5½—6½, Ameerikas isegi 7 aastat. Kui aluseks võtta viis aastat, siis peame iga aasta ja iga 1000 auto kohta vedama 200 uut jõuvankrit sisse. Praeguse jõuvankrite arvu juures (neid on 3300 ümber) peaks normaalne sissevedu olema 600 uut jõuvankrit aastas. Normaalselt ei suurendaks see sissevedu veel meie jõuvankrite üldarvu, vaid asendaks ainult kõlbmatuid ja õnnetuste läbi hävinud jõuvankreid.

Meie rahva vaesus, üldine majanduskriis, mis juba aastaid kestab, ning valitsuse tolli- ja maksustamispoliitika on takistanud normaalset sissevedu. Kuigi jõuvankrite üldarv on aastast-aastani suurenenud, siiski pole sissevedu olnud küllalt suur, et autode ja mootorrataste tasapinda vastavalt alal hoida. Enne kui teeme sellest vastavaid järeldusi, peatume möödunud aasta sisseveoarvude juures, tuues nende kõrval sul-gudes 1930. aasta vastavad arvud.

Silmitsedes Riigi Statistika Keskbüroolt saadud ja meie poolt kokkuvõetud arvused, selgub nii mõndki. Kõigepealt *autode sissevedu*. Kui võtame arvesse autod ja nende alused, siis leiame, et nende sissevedu 1930. a. võrreldes langes 539 pealt 249, umbes 60%! Autoaluste (-shassiide) sissevedu vähenes 209 võrra, ja omnibusi toodi sisse ainult üks kolmeteistkümne vastu eelmisel aastal. Sõidukite sissevedu langes ligi 40% võrra. Veoautode sissevedu on suurenenud.

Transportabinõude sissevedu 1931. a. Klambrites on näidatud 1930. a. arvud.

Õiduaautosid — 90 tk. (161 tk.)	Kr. 244.311	(Kr. 560.115)
Omnibusi — 1 tk (13 tk.)	„ 1.727	(„ 111.197
Veoaautosid — 11 tk. (9 tk.)	„ 40.959	(„ 24.588)
Autoaluseid — 147 tk. (356 tk.)	„ 320.462	(„ 1.004.210)
Mootorrattaid — 323 tk. (133 tk.)	„ 194.187	(„ 92.061)
Autojärelvankreid — (5 tk.)	„ —	(„ 2.790)
Mootor. korviga — 9 tk. (15 tk.)	„ 2.881	(„ 2.670)
„ korve — 10 tk. (—)	„ 2.624	(„ —)
„ osi — 4619 kg (1627 kg)	„ 18.432	(„ 6.926)
Autoosi — 51.649 kg (59.898 kg)	„ 145.196	(„ 186.040)
Jalgrattaosi — 63.412 kg (85.370 kg)	„ 194.495	(„ 1.014.983)
Jalgratta osi — 63.412 kg (85.370 kg)	„ 126.632	(„ 214.710)
Lastevankreid — 444 tk. (420 tk.)	„ 9.880	(„ 11.506)
Mootorpaate — 23 tk. (4 tk.)	„ 19.863	(„ 9.301)
Sport-purjekaid — 4 tk. (3 tk.)	„ 9.200	(„ 14.940)
Sport-lennukeid — 4 tk. (—*)	„ 10.750	(„ —*)
Tsisternvaguneid — 15 tk. (—**)	„ 82.944	(„ —**)

*) 1930. a. toodi sisse (kaitsev. jaoks) 12 lennukit, hinnaga 82.718 kr. Ülaltähendatud olid aga eralennukid õppe ja spordi jaoks.

**) Tsisternvaguneid eelmisel aastal ei veetud väljast sisse.

Kõrge tolli, bensiini hinna tõusu ja üldise majanduskriisi tõttu eelistatakse mootorrattaid. Nende sissevedu suurenes 2½-kordselt: 148 pealt 1930. 332 peale möödunud aastal. Samasugune on suhe ka mootorrattaste osade sisseveo alal. Nii rõõmustav kui nähe iseendast on, on üleminek autodelt mootorrattastele siiski vaesusetunnistuseks valitsuse tollipoliitikale ja meie rahvale ning rahvamajandusele. On veetud ligi 22 miljoni eest sisse mootorrattaid ja nende osi, kuigi teada on, et nende tarvitamine on piiratud ja et 80—90% mootorrattastest on vaid selleks, et nendega üks, kõige rohkem kaks isikut võiks suvel rohelisse sõita. Kuid nad on odavamad ja neid ei pea meie majandusjuhid luksuseks...

Jalgrattaste ostupalavik on nähtavasti raugenud. Aastal 1930. veeti neid sisse ligi 13.000, läinud aastal — alla 3000. Ei tahaks uskuda, et meil jalgrattaste turg küllastunud, küll aga seda, et nende liikumisvahendite ostjaskonnal on kitsikus käes. Seda ei või öelda nende kohta, kes lapsi kasvatavad ja neid lastevankreid veavad. Neid „sõidukeid“ võiks väga hästi ka kodumaal valmistada, neid veeti l. a. sisse tervelt 444 tk. 420 vastu 1930. a. Siin oleks 10.000 kr. võinud jääda väga hästi kodumaale.

Möödunud aastal elustunud eesti piirituse salavedu Soome annab end ka statistikas tunda — aasta kestel osteti (peamiselt Soomest) 23 mootorpaati. Eelmisel aastal hangiti neid vaid 4 tk. Läinud aastal ostetud mootorpaadid olid kiired ja mõned neist kaunis suured ning luksuslikud. Soomlased said nende eest ligi 20 miljonit senti.

Uueks alaks osutub era-sportlennukite soetamine. Neid osteti aasta kestel — esimest korda meie ajaloos — koguni 4, makstes nende eest sakslastele 11 miljonit senti. Eralennuasjandusele oli asjaolu tähtis, tähtis ka riiklikult, kuigi ohverdati raskel ajal.

Mis aga imestama paneb, on asjaolu, et kuigi kodumaa vabrikud suudavad valmistada moodsamaid vaguneid ja vedureid, siiski on meil tellitud ja veetud Saksast sisse 15 tsisternvagunit, hinnaga 8,3 miljonit senti. Seda peab nimetama — meie tööpuudust silmas pidades — juba skandaaliks! Oma vabrikud seisavad, töölisel nälgivad tööpuudusel, Saksast aga tellitakse nii lihtsaid asju kui tankvagunid!

Kust, mida ja kui palju oleme transportabinõude

alal vedanud sisse? Vaadeldes andmeid lähemalt, selgub, et sisseveetud autodest ja nende alustest tulid 165 Ameerikast, 40 — Saksamaalt, 35 — Taanist, 4 — Prantsusmaalt ja vaid 1 — Inglismaalt. Et aga Taanis ainult pannakse kokku ameerika autosid, siis saime Ameerikast 200 autot ja nende alust. See näitab veel kord et euroopa autod, isegi odavad saksa „Hanomag'id“ ja „Opel'id“ ei lähe meie turul, kuigi viimaseid on linnas näha. Sealt kust autod, sealt on ka autoosad ja -varustus. Mootorrattaste alal on „järe ots“ sakslaste käes. Sealt saime 144 mootorrattast, kuna teistelt maadelt veeti neid sisse: Inglismaalt — 69, Belgiast — 66, Ameerikast — 43, Prantsusmaalt — 4, Šveitsist — 2 ja Rootsi — 1. Jalgrattastega varustab meid Saksa, sealt veeti aasta kestel sisse 2020 tk., Taanist saime 275, Lätist — 199, Rootsi — 177, Inglismaalt — 142 ja Belgiast — 131. Lennukid, tsisternvagunid ja lastevankrid ning mõned mootorpaadidki veeti sisse Saksast. Mootorpaatide ja sport-purjekate (jahtide) alal on meie varustajaks Soome. Kroonides tooduna oleme vedanud transportabinõude arvel (tollitariifi 26. rühm) 1931. a. kestel sisse liikumisvahendeid ja nende osi 1.423.456 krooni suuruses summas. Sellest summast on läinud: Saksamaale — 544.845, Ameerikasse — 518.032, Taani — 127.285, Inglismaale — 65.062, Soome — 58.690, Belgiasse — 51.270, Prantsusmaale — 20.402, Läti — 18.486 kr. ja teistesse maadesse vähemaid summasid. Kui ühendame Ameerika ja Taani summad, siis selgub, et Ameerikast oleme kroonides ostnud rohkem kui mujalt, siiski ainult 1/3 sellest, mis 1930. a. Transportabinõusid vedasime Ameerikast 1.317.740 ja Taanist — 443.511 krooni väärtuses, langus üle 60%. Saksast oleme 1931. a., võrreldes eelmise aastaga, vedanud umbes 1/3 vähem, Inglismaalt ja Prantsusmaalt vaid 1/3 jne., kuna sissevedu Belgiast, Soomest ja mujalt on suurenenud.

Kuigi 1930. a. oli juba kriisi ja kõrgete tollide aeg, siiski veeti tol aastal sisse liikumisabinõusid ja nende osi 3.346.709 kr. väärtuses. Läinud aastal langes see summa, nagu eelpool tähendatud, 1.423.456 kr. peale. See „kokkuhoid“ saavutati peamiselt kõrge autotollil abil, mis sarnane sisseveokeelule. Kuigi tolli aasta keskpäiku alandati, ei mõjunud see, sest sügisel pandi maksma litsentside süsteem, ja seega monopoli-

seeriti autode sissevedu mõne suurfirma kätte. Meie noor autoasjandus sattus seega hundi suust karu küüsi. Seda kinnitavad ka arvud. Aasta esimesel poolel — osalt muidugi hooaja tõttu — veeti sisse liikumisvahendeid ja nende osi 508.659 kg — 909.684 kr. väärtuses; teisel poolaastal olid vastavad arvud 197.365 kg ja 513.872 kr. Autosid veeti aasta 1. poolel sisse 147, mootorrattaid — 235 ja jalgrattaid — 2124 tk.; 2. poolaasta vastavad arvud on: 100 — 95 ja 829.

Eelpool mainisime, et meie praeguse autode arvu juures (umb. 3300) peaksime igal aastal vedama sisse 600—700 uut autot või nende alust. 1928. a. peale pole meil aga ühelgi aastal veetud sisse küllaldaselt uusi jõuvankreid ja see tähendab: *olemasolevad autod vananevad ja et uusi ei tule küllaldaselt juure, siis on tasapinna langus möödapääsmatu.* Seda ongi juba märgata. Läänud suvel provintsis toimepandud autode revideerimine avastas, et *Viljandis oli 50% ja Valgas koguni 70% autodest sõiduks kõlbmatud.* Kahtlemata on 50% meie autodest ühes või teises suhtes kõlbmatud, s. o. *pool meie autodest on „haiged“ või poolsurnud.* Kuigi auto elueaks meil keskmiselt viis aastat, siiski sõidetakse nendega 8—10 aastat, nii kaua, kui nad kuidagi veel koos püsivad. Pole siis ime, et *autoõnnevuste arv on meil järjest ja kohutaval määral kasvamas.* Eriti rohkesti oli õnnetusi läinud suvel. See tõendab, et jõuvankrite tasapind on meil langemas, sest suur osa õnnetustest tuli ette vanade ja vigaste autode juures. Vanad ja vigased on pooled meie autodest. Veel paar aastat sama poliitikat valitsuse poolt, ja meie autode üldarv hakkab langema, nii et

meil varsti ainult vanad logud on veel liikumas ja autoõnnetused kujunevad igapäevaseks nähtuseks...

Siin peaksime vist mõne sõnaga puudutama auto remonte. Viimased on täitsad autode tasapinna alalhoidu suhtes. Autode raske maksustamine, *kõrged sisseveotollid, bensiinimaks ja -toll, rasked tööstus- ja tulumaksud.* — Kõik need teevad autode tarvitamise kalliks ja vähendavad tulu. Tulude vähenemine (kasutamise kallidus) raskendab aga auto korralikku korrahoidu. Katsutakse ajada niisama läbi, ainult hädakorral vahetatakse kulunud osi uutega ja tehakse kapitaalremonte alles siis, kui auto enam ei liigu. Remondid tehakse enamasti ise või juhi poolt. Selline „korrahoid“ lühendab auto iga ja põhjustab õnnetusi. Autotöökojad aga jäävad töö puudusel seisma ja vilunud autotöölised tööta. *Autode sisseveo piiramine tollide, monopolide ja litsentside abil suurendab tööpuudust ja vähendab meie jõuvankrite tasapinda.*

Transportabinõude sisseveo statistika annaks põhjust veel mõnegi märkuse tegemiseks, kuid loodame, et eelolevastki on juba selgunud, et oleme autoasjanduse alal juba kolmandat aastat allamäge sammumas. Küsitakse, kes on süüdi? Vastus: *osalt muidugi maailma majanduskriis, mis juba paari aasta eest meieeni jõudis, kuid suuremalt osalt siiski meie vildak majanduspoliitika oma tollide ja maksudega.* Kokkuhoiu nimel näljutatakse lehma, kelle piimast peaksime elama. Talumeest, kes nii teeks, peaksime rumalaks, *valitsust, kes nii teeb, peame aga targaks,* kes oskab kokkuhoidu saavutada transportabinõude arvu vähendamise kulul, ajal, kus neid kõige odavamalt võib kätte saada.

A. W—y.

Differentsiaali hammasrattaste arengust.

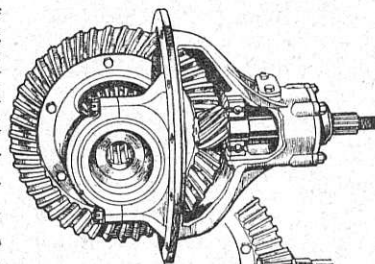
Differentsiaali hammasrattaste kuju ja asetus näib meile nii loomulikuna, et vaid mõni üksik jääb mõtlema selle üle, kuidas see seadeldis selliseks arenes ja mispärast jõu ülekanne kardaanvõllilt auto tagumistele telgedele just nõnda peab sündima. Kõik on nii äärmiselt lihtne! Ent siiski on insenerid näinud palju vaeva, et nii kaugele jõuda.

Hammasrattaste arengus on mitu etappi. Võtame kas või hammaste kuju. Kõige algeliseks on neist tüüp. Selletüübiliste hammastega hammasrattaid on paljudes masinatsiooni osades veel tarvitusel. Need on lihtsad valmistada ja veel lihtsamad koostada; need töötavad lihtsalt: enam-vähem teravate harjadega hambad asuvad kiilude taoliselt teineteise vahele. Seal, kus selliste hammastega rattad välisäärelt vastamisi, kus kiirus pole suur ja kulumise tõttu tekkinud vajadus hammasrattaid teineteisele lähemale viia kerge, seal sobib see hammastüüp. Auto differentsiaalis on aga lugu teine, nagu edaspidi selgub.

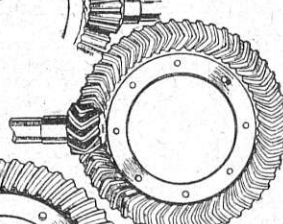
Teine hammaskuju on helikaalne, s. o. hambad on kandilised ja nende hari on lame ning sama lai kui hammaste vahelise vao põhigi. Hammas on n-kujuline. Sellel hammastüübil on mitu paremust. Näiteks, arvuliselt on neid alati rohkem vastamisi, mistõttu vedu ka tugevam; nad ei kulu nii ruttu; neid on võimalik teineteisele lähemale asetada ja, mis kõige parem, nad ei tekita nii suurt müra. Viimasel ajal on autodes hakatud rohkem tarvitama helikaal-hammastega hammasrattaid, eriti transmissioonis.

Kolmas etapp hammaste arengus on n.n. spiraal-tüüp. Siin pole ratta hammas enam sirge, vaid osaliselt vindi- või spiraalitaoline. See tüüp hambaid on

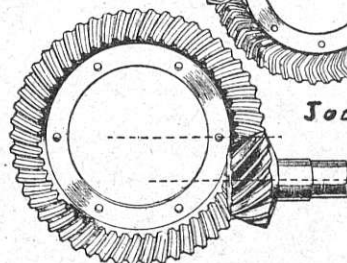
aga võimalik vaid koonusekujulistel hammasrattastel. Spiraal-koonushammaste lõikamine on aga keeruline ja väga täpne toiming, selleks peab olema eriline masin. Spiraal- või vindiitaoline hammas tuletab meele tigu-hambaid — ongi nende sugulane teatava määrani. Sel hammastüübil on peamisiks voorusiks tugev vedu, alaline ühendus ja vaikne käik. Need omadused tee-



Joon. 1.



Joon. 2.



Joon. 3.

Joon. 1. Moodne spiraal-hammastega koonus-differentsiaal. Selle all (paremal) vanaaegne sirgete hammastega koonus-hammasrattas.

Joon. 2. Kaksihelikaal-koonus-hammasrattad.

Joon. 3. Hypoid-tüüpi koonus-hammasrattad. Koonus-hammasrattas on viidud alla, võimaldades autot ehitada madalamana. Vaata vähemalt tekstist.

vadki selle hammastüübi sobivaks differentsiaalile. Spiraal-koonushambad võivad olla kas helikaalsed või enam-vähem teravate harjadega.

Leidub veel üks tüüp hambaid, n.n. kaksik-helikaal-hambad. Selliste hammaste rida tuleb meeles heeringa selgroogu. Siin on hambad helikaalsed, kuid keskelt kõrgemad, moodustades umbes 45-kraadilise nurga, ühel rattal välja, teisel sissepoole. Seda tüüpi hambaid tarvitavad mõned firmad oma autode differentsiaalides.

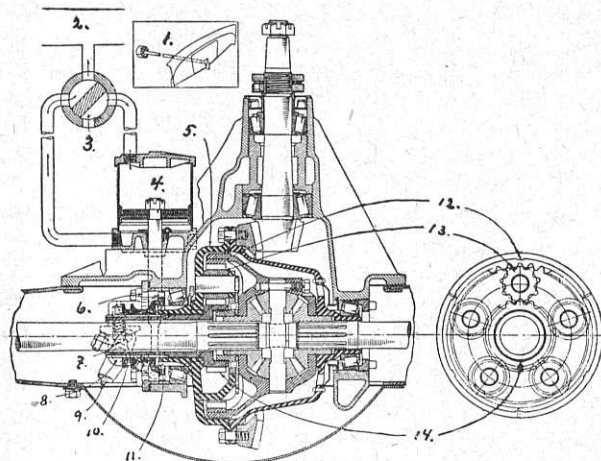
Nüüd tuleme hammasratasste kuju juure. Differentsiaalis on kaks pea-hammasratas: väike koonus-hammasratas kardaanvõlli otsas või sellega ühenduses ja suurem n.n. taldrik-hammasratas. Esimene ajab ringi suuremat, ja viimane annab jõu üle telgedele. Taldrik-hammasrattal on hambad külje peal.

Enne koonuse leiutamist oli taldrik-hammasratas lihtne, lame ketas, mille ühel küljel hambad, mis käisid ajajahammasratta hammaste vastu. Hambad rattastel olid algeliselt \wedge -kujulised. Nii oli see esimestel autodel. Vanemad inimesed mäletavad millist põrgumüra selline differentsiaal laskis kuuldavale. See müra suurenes mootori kiirelt töötades. Teisiti ei võinudki olla, sest väga harva võis taldrik-hammasratas olla täiesti õige, enamasti oli see karastamise või tsementeerimise juures kõveraks paindunud. Siin tuleb meeles järgmine lugu:

Tootjad võistlesid omavahel, katsudes valmistada differentsiaali, mis töötaks vaikselt. Kord teatas üks vabrik, et tal õnnestunud valmistada taldrik-hammasratas, mis töötab täiesti mürata. Ja tõesti, tolle vabriku differentsiaalid töötasidki vaikselt. Teised vabrikandid katsusid kätte saada saladuse, kuid vabrik kaitses oma saladust piinliku hoolega. Kestis kaua enne kui saladus selgus. Vabrik, mis valmistas noid hääletuid differentsiaale, laskis oma toodangust välja vaid need hammasrattad, mis olid täpselt tüüsligid, kõik ebaõiged — ja neid võis olla 95% terve toodangust — peideti ja maeti maha. Müügile võis minna vaid vaevalt 5% kõigest, mis valmistati. Milliste kuludega selline tootmisviis oli seotud, on endastmõistetav. „Saladus“ oli kallis, kuid lõbu eest maksid siiski tarvitatjad.

Sirgete hammastega differentsiaale on võimatu suuremal arvul valmistada sellisteks, et nad vaikselt töötaksid. Alles spiraal-koonus lahendas probleemi. Spiraal-koonushambad töötavad vaiksemalt ja need pole taldrik-hammasratta ebatäpsuste suhtes nii tundelised nagu sirgete hammastega rattad. Ka siis, kui hammasratasste asetus polnud õige, kui nad kulusid, jäi spiraal-koonusseadeldis enam-vähem vaikseks. See rahuldab, kuigi on katsutud kaksik-helikaalratasste abil veel kaugemale jõuda. Viimaseid pole õieti vaja, sest nüüdsel ajal leidub inseneridel tagavaraks veel parem abinõu — täielik tigu-hammasratta tüüp. Viimast pole aga differentsiaalis veel tarvitusele võetud, sest praegune spiraal-hammasratasste koonushammasratasste tüüp on kõigiti rahuldav, ka seal, kus auto tiirude arv on suu.

Kui kiirusest jutt, siis peame siin mainima ühest uudusest, mis esineb tänavuste „Auburn“-autode differentsiaalides. Seni on hariliku koonus-differentsiaali olnud võimalik paigutada vaid üks käik, s. o. üks teatav hammaste vahetamine koonus-hammasratta ja taldrik-hammasratta vahel. See vahetamine võib olla näiteks 3:1 ja ka suurem või vähem. See asjaolu aga tähendab, et differentsiaal pole igaks kiiruseks küllalt painduv. Näiteks: hea tee ja kerge koorem võimaldaks



„Auburn'i“ kahekiirusega differentsiaal.
(Dual Ratio).

1. Kontroll instrumentlaual. — 2. Ühendus sisse-lasketoruga. — 3. Öhuavaus. — 4. Vakuum-silinder tagumise silla küljes. — 5. Ringis keerlevate kiirkäigu hammasratasste (5tk.) karter (kest). — 6. Kiirkäiku ühendavad hambad. — 7. Lukustaja-nokk ja allakukkuv küll. — 8. Lukustaja peapolt. — 9. Hoob. — 10. Käiguvahetaja. — 11. Aeglast käiku ühendavad hambad. — 12. Suur, seespool hammastega taldrik-hammasratas. — 13. Eelmise sees ja keskmise hammasratta vahel keerleb 5 väikest kiirkäigu hammasratas. — 14. Keskmise hammasratas. — Siin toodud joonis on skemaatiline, tehtud vabriku joonestuste järgi. Sellest selgub, et siin on tegemist kahe käiguga differentsiaalis, üks neist — 3,5:1 — on kiire ja ökonoomsuse jaoks (heel ja tasasel teel), teine — 5,1:1 — veo jaoks märgistikus, halvval teel ja raske koormatusega. Seadeldis töötab sisselaske vakuumi abil ja täiesti hääletult.

kiiret sõitu mootori väikesema tiirude arvuga. Differentsiaali ehitamisel kindlaksmääratud hammaste suhe koonus- ja taldrik-hammasratasste ei võimalda sõita kiirelt, ilma et ka mootor ei „kihutaks“. See aga tähendab mootori, kütte ja määride asjatut kulu. Selle puuduse või ebaotstarbekohasuse kõrvaldamiseks on „Auburn'ides“ võetud tarvitusele n.n. dual ratio-differentsiaal. See on eriline komplekt hammasrattaid, mis differentsiaalis juhi soovi kohaselt muudavad vahet 3:1 pealt 5:1 peale, seega võimaldades sõita kiirelt, hoolimata mootori tiirude madalast arvust. Sellise kaksik-suhtega — nimetame uuendust „kiirkäiguks“ — differentsiaalis on saavutatud painduvust ja kulu kokkuhoidu suures määras.

Spiraal-koonushammaste leiutamisest on ka teises suhtes mindud kaugemale — see on võimaldanud auto konstrueerijale teha auto madalamaks. Auto kiiruse suurendamisel suurenes ka differentsiaali taldrik-hammasratta läbimõõt. See suurendas tagumise silla läbilõiget. Allapoole ei tohtinud aga suurened, sest auto alla pidi jääma oma 8—10 tolli vaba ruumi. Ülespoole suurendades muutus aga auto kõrgemaks, sest taldrik-hammasratta läbimõõdu suurenedes pidi ka kardaanvõlli asuma kõrgemal. Kardaanvõlli kõrgemale asetamine tõstis aga põrandat. Seal see nõia-ring oligi. Kiiruse suurendamisest ei võidud loobuda, tarvitajaskond nõudis aga madalamaid sõidukeid, sest need on mugavamad, hädaohutumad, ilusamad ja väiksema õhutakistusega. Appi tuli leiutus: n.n. hypoid-koonus-hammasratas. Siin on koonus-hammasratas kardaanvõlli otsas paigutatud taldrik-hammasratta alumisele äärele, allapoole viimase keskkoha. Taldrik-hammasratas võib nüüd olla suur, ruumi tagumise istme all ju on, kuid kardaanvõlli ja seega ka auto põ-

rand võivad olla madalal, kõigest 8—10 tolli maapinnast.

Kuid pole midagi miinusteta. Tihedalt vastamisi ja suure veopinnaga spiraal-koonushammaste seadeldis vajab erilist määret. Surve hammaste vahel on nii suur, et harilik õli seal ei seisa. Ei ole ka õli, mis sellistele hammasratastele oleks kohane, sobiv differentiaali kuullaagritele. See asjaolu on teinud, ras-

kusi kohase määre valmistamisel, kuid sellestki on enam-vähem üle saadud. Pikaldane ja vaevaline on olnud differentiaali areng. Tarvis vaid tuletada meele esimesi keti- ja lihtsate hammasratastega jõuülekandeid mootoritest tagumistele ratastele. Vahe nende ja moodstate spiraal-koonushammasrataste vahel — kui veel *dual ratio*- ja *hypoid-tüübi* võtame arvesse — on hiiglasuur. Moodne differentiaal on rahuldav.

A. W—y.

Märkmeid liiklemisest Tallinnas.

Mootorsõidukite liiklemise arenguga tõuseb ka õnnetuste arv. Liiklemise areng on tänapäeva tehnika edu ning suursaavutus, ja seda tuleb tervitada, sest elutempo nõuab inimeselt kiiret ja otstarbekohast edasiliikumist ühest kohast teise. Sellest välja minnes tuleb peatuda kahe asjaolu juures, esiteks — liiklemise hõlpsuse ja teiseks — liiklemisõnnetuste juures.

Kuivõrd mootorsõiduk inimkonnale head pakub kiire ja mõnusa edasiliikumise alal, niivõrd võtab ta teiselt poolt inimkonnalt pähena tagasi igasuguste inimõnnetuste ja materjaalsete kahjude näol.

Igas kultuurriigis otsitakse teid, kuidas vähendada õnnetusi liiklemise alal. Kahjuks ei ole suudetud seda rasket küsimust täies ulatuses lahendada. Õnnetustega tuleb leppida kui paratamatusega.

Igasuguste liiklemismääruste, hoiatuste ja kodanike kasvatamisega liiklemise alal on jõutud paljudes riikides selleni, et õnnetuste arv on enam-vähem püsima pandud ning asetleidvaid õnnetusi arvestatakse kui möödapääsmatuid asjaolusid.

Liiklemise korraldustele, järelevalvajatele ja tänavliiklemise juhtidele-politseinikele peab tulema abiks *ettevaatlikkus* nii sõidujuhtide kui ka jalakäijate poolt.

Peaaegu igas riigis, peale kirjaliku sundiseloому kandva korralduse liiklemise alal, manitsetakse sõidukijuhte ja jalakäijaid äärmisele ettevaatlikkusele.

Kui otstarbekohastele riigi ja omavalitsuste liiklemiskorraldusile abiks tuleb kodanike ettevaatlikkus ja teadlikkus liiklemise alal, siis vähenevad ka tingimata praegu rohkel arvul asetleidvad õnnetused.

Ei saa jätta nimetamata, et kodanike ettevaatlikust liiklemisest on ainult sel juhul suurem kasu, kui sõidukite liiklemine tänavail ja platsel on olukorrahastel vastavate korraldustega pandud maksma, milliste korraldustega ka jalakäija peab hästi tuttav olema.

Teatud hädaohtlikud kohad tuleb märkida vastavate siltide või hoiatustega, platsidel kindel kord maksma panna, kodanikele sõiduteedest ülekäimise kohad määrata jne.

Peame jõudma nii kaugele, et sõiduki rooli taga istuksid *ainult kained isikud*.

Kas meil on kõik see tehtud?

Peatume pealinna juures. On pandud välja mõned üksikud suunanäitajad, määratud kindlaks sõidukite kiirus ja veel mõnd väiksemat asja ning see oleks peaaegu vist kõik.

Jalakäijad on jäetud unustusse. Nad liiguvad seal, kus heaks arvavad. Selles näe polegi süüdi. Oodatakse linnavalitsuselt, kes sel alal esmajoones tegev peab olema, korraldusi ja juhtnõore mitte ainult paberil, vaid ka asjalikke ja väliseid tunnusmärke, näit.: asfalteerida ja määrata ära jalakäijatele tänavail ülekäigu kohad, panna välja vastavad pealkirjad, liiklemine muuta platsidel kindlasuunaliseks, pannes

selleks välja tarvilised sildid, seada üles rahvusvahelised liiklemismärgid jne.

Vastavad komisjonid on sel alal juba ammu oma töö teinud; asi seisab paberil valmis, aga tegudeni ei nihku.

Sõidukijuhtide ja jalakäijate tõsine soov on, et linnavalitsus kiirendaks neid asju ja hiljemalt kevadeks teostaks paberil olevad kavad.

Kui vastavad asutused omalt poolt liiklemise alal kodanikele ning sõidukijuhtidele on pakkunud kõik, mis neilt oodatakse, siis teeme järelduse — kas meie *jalakäijad* ja *sõidukijuhid* on küllalt ettevaatlikud või mitte.

Praeguse korra juures võib teha etteheiteid nii korralduste tegijaile kui ka liikujaile.

Ootame käesoleval aastal *linnavalitsuse* otstarbekohaseid korraldusi ja *sõidukijuhtidelt* ning *jalakäijailt* äärmist ettevaatlikkust ja teadlikku liikumist, sõidukijuhtidelt peale selle veel absoluutset kainust rooli taga ning täpset liiklemise seaduste ja määruste täitmist. Kui arvatakse, et ainuüksi sõidukijuhtide karistamisega saab parandada asja, siis on see küll ekslik. Karistus on küll üheks abinõuks, kuid liiklemise alal näib olevat teise järgu abinõuna, kuna rohkem tuleb eelistada autojuhtide *isikulist valikut ja kodanike ettevaatlikkusi*.

Siia võiks tuua veel liiklemise alal statistilisi andmeid (prefektuuri andmed), mis piltlikult näitaks, missuguses suunas meie liiklemisõnnetused levivad.

	Andmed 1.IV.29.— 1.IV.30.	Andmed 1.IV.30.— 1.IV.31.	Andmed 1.IV.31.— 31.XII.31 (9 kuu eest)
Surmajuhumeid inimes- tega	6	8	5
Raskeid vigastusi ini- mestega	19	28	31
Kergeid vigastusi ini- mestega	120	123	89
Tähtsusetuid vigastusi inimestega	puuduvad	31	17
Surmajuh. ja vigast. loomadega	8	15	10
Igasuguste sõidukite vi- gastusi	187	255	189

Nagu tabelist näha, on 1930/31. märgata õnnetuste esiletulekus väikest tõusu.

1931/32. õnnetuste arv ei näita arvatavasti ka mitte langust, vaid tõuseb aasta lõpuks samaseks või mõnes liigis isegi suuremaks eelmisist aastaist.

On võimalik tuua ette ainult 9 kuu andmed, sest prefektuuris arvatakse aasta andmed ühiselt eelarve aastaga, s. t. aprillist aprillini. Nii oleks 9 kuu andmed (I.IV.31. — 31.XII.31.) üksikasjaliselt järgmised:

	Surmajuhud inimestega	Rasked vigast. inimestega	Kerged vigast. inimestega	Tihtiuseid vigast. inimest.	Surmajuhud ja vigast. loomad.	igasugused sõidukite vigastus.
Aprill	—	3	6	2	—	19
Mai	1	6	12	1	—	23
Juuni	2	3	12	3	2	21
Juuli	2	4	13	1	1	17
August	—	2	16	4	1	26
September	—	5	7	2	2	35
Oktoober	—	4	12	1	4	22
November	—	2	9	—	—	20
Detsember	—	2	2	3	—	6
	5	31	89	17	10	189

Viie surmajuhumist, mis tabelis märgitud, on ainult üks linna tänaval juhtunud ja nimelt S. Pärnu mnt. ja Liivalaia t. nurgal, kus 19 a. noormees jalgrattal Liivalaia tänavalt S. Pärnu mnt. sõites jäi Nõmme poolt tuleva veoauto ette, saades niivõrd raskeid seismisi vigastusi, et hiljem haigemajas suri. Õnnetuse põhjuseks võiks siin nimetada mittevabajooksuga jalgratast, mis ei võimaldanud kiiret pidurdamist, kuna kiirus õnnetuse momendil nii autol kui ka jalgratturil olid normaalsed.

Teine, juba raskem juhtum, leidis aset kurikuulsa „Hallivanamehe käänu“ juures S. Pärnu maanteel. Ühel jalgrattal sõitsid Nõmme poole umbes 30-aastane mees ühes 25-a. naisterahvaga, kes istus ees, nagu harilikult kahekesi jalgrattal sõidetakse, sõites sellejuures keset maanteed. Samal ajal sõitis Nõmme poolt sõiduauto normaalse kiirusega. Autojuht olles arvamusel, et jalgrattur hoidub paremale, ei vähendanud kiirust, kuid kas kartusest või teadmata millest tingitud, lõi jalgratas vibama ja kaldus vasakule, otse autole vastu. Vähese maa tõttu oli ka auto pidurdamine võimatu, ja kokkupõrke tagajärjel said mõlemad jalgrattal olevad isikud surmavalt vigastada.

Neljas surmajuhum leidis aset Männiku ja Saku jaamade vahelisel valveta raudtee ülesõidukohal, kus kaitseväge veoauto ühes juhiga jäi rongi ette, kusjuures juht sai surma. Õnnetus tekkis sellest, et sõideti suure kiirusega ja märgati rongi liig hilja. Pidurdamisel selgus, et pidurid ei tööta. Kaassõitjad — neli

kaitseväelast — päästsid endid mahahüppamisega, saades ainult kergemaid vigastusi.

Viies juhtum oli Liiva restorani juures, kus viinastunud seltskond sõitis taksoautoga vastu posti, kusjuures post murdus ja auto paisati kummuli. Õnnetuse momendil juhtis autot vähe vilunud ja ilma juhiloata isik, kes oli ise viinastunud, kuna autojuht ise istus taga. Juhtija kõrval istuv 25-a. mees sai surma, kuna teised — kergemaid vigastusi.

Raskeist vigastusist langeb suurem protsent linna tänavail juhtunud õnnetuste arvele. Õnnetusrikkamatel kohtadel linna tänavail võiks nimetada 1931. andmetel järgmisi:

Vene—Viru tän. nurk — 2 rask. vig., 1 kerge v., 1 sõid. vig.; Paldiski mnt.—Vaksali pst. — Falgi tee ristkoht — 2 kerg. vig., 3 sõid. vig.; V. Pärnu mnt.—Tatari t. nurk — 1 raske vig., 3 sõid. vig.; V. Viru—Valli t. — Viru t. ristkoht — 1 raske vig., 1 kerge vig., 5 sõid. vig.; Vaksali puiestee raudtee-kaubaaitade ulatuses — 3 kerg. vig., 3 sõid. v., 1 loom. vig.; Veneturg omnibuste seisukoha ümbruses — 2 rask. vig., 1 kerge vig. ja turuäärne Jaani tän. osa.

Need kohad on eelmisel aastail osutunud silmapaistvamateks õnnetusjuhtumite poolest, seepärast oleks soovivat liiklemisel nendes kohtades pühendada erilist tähelepanu nii sõidukijuhtidel, vähendades sõidukiirust minimaalsuseni, kui ka jalakäijail, liikudes neis kohtades äärmise ettevaatusega.

Lõpuks võiks veel ette tuua liiklemise korralduste vastu eksimiste tabeli, mis näitab langust ning millest võime oletada, et autojuhid on nüüd juba sundmäärustega enam-vähem tuttavad ning millest arvatavasti tingitud eksimuste arvu vähenemine.

	Andmed I.IV.29.—I.IV.30.	Andmed I.IV.30.—I.IV.31.
Joobnud olekus juhtimisi . . .	13	44
Loata juhtimisi	86	52
Keelatud suunas sõitmisi . . .	160	124
Lubamatu kiirusega sõitmisi .	154	111
Sõidukite järelevalveta jätmisi	160	58
Keelatud kohas seismisi . . .	55	75
Keelatud kohas sõitmisi . . . andm. puuduv.	56	56
Mitmesug. sundmäär. rikkumisi	245	374

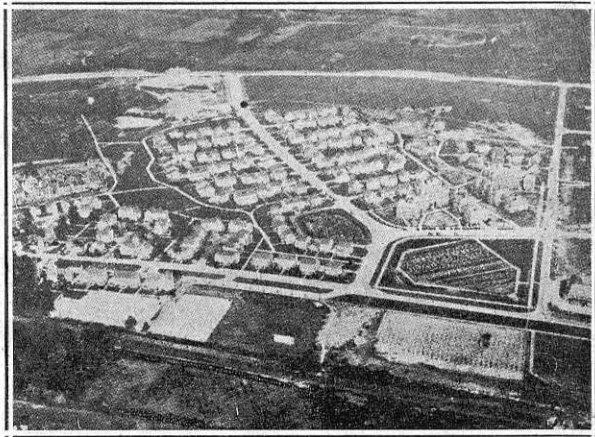
Ideaalne linnaplaan. — Radburn eeskujuks.

Vanasti tekkisid linnad ja maanteed kavade ja plaanideta, juhuslikult ja nii kuidas kergem oli. Alles uuemal ajal on hakatud linnu ja teid rajama kaugemale sihtivate plaanide ja kavade kohaselt. Juhuse hooleks ei jäeta enam midagi.

Elu on õpetanud, et näiteks linnaplaani koostamisel peab olema võimalikult kaugelenägelik. Ei jatku sellest, et arvestatakse teatava maa-ala, tänavate, sadama, raudteejaamade, trammiteede, turuplatside, parkide jne. olemasolu ja vajaduse järgi, peab võtma ka arvesse tervishooldilised ja ärilised küsimused, tööstusolud ja enne kõike *moodsaimad liikumisvahendid* linnaelus.

Moodsaimaks liikumisvahendiks maapinnal on muidugi auto. See on kiire, kohane igasuguse transpordi jaoks ja painduv liikumisel. Nagu raudtee ja tramm,

nii vajab autogi — kuigi palju vähem — ruumi. Et autode liiklemiseks on tänavad, kus ka muu liikumine sünnib, siis osutuvad vanaaegsed tänavad liig kitsaks. Autode arvu kiire kasvamine ja linnade elanikkonna suurenemine on tekitanud raske liiklemisprobleemi, mille kallal terve maailma eksperdid, omavalitsused ja seadusandjad murravad pead. Otsitakse lahendusi. Vanades linnades, mille plaanid 25 või rohkem aastat vanad, on raske lahendust leida. Et tänavate laiendamine võimatu, siis tõustakse ruumi puudusel õhku või vajutakse maa alla. On tõenäoline, et lähemas tulevikus viiakse suurlinnade tänavraudteed maa alla ja autoliiklemise jaoks ehitatakse uued tänavad õhku endiste kohale. Nii saadakse maapinnale rohkem ruumi. Osalt on seda kava juba teostatudki (London, New York, Berliin, Pariis j. t. suurlinnad).



Radburni linn lennukilt vaadatuna.

Kuid sellised kolmekordsed tänavad ei lahenda siiski meie aja liiklemisprobleemi täielikult. Nad on kallid ja teatava määrani ebapraktilised. Teine viga sel lahendusviisil on see, et autode parkeerimiseks ei leita ruumi. On küll esitatud igasuguseid fantastilisi kavu hiigelgaraažide ehitamiseks või autode paigutamiseks pilvelõhkujate lamedaille katuseile, aga nende teostamine ei ole veel küsimuse täieline lahendamine, ja ei suudetagi kitsaste suurlinnade keskustes kaugemale minna. Süüdi on linnaplaan.

Vanasti, linnade tekkimise ajajärgul, katsuti linn püstitada võimalikult väikesele maa-alale mere- või jõekaldale. Seega saavutati palju: tänavaid ja linna ümbritsevat müüri vajati lühemalt, jalgsi liikudes oli kõik lähemal. Oli palju teisigi hüvesid. Liiklemisprobleemi ei tuntud nüüdsel kujul. Milleks siis sirged, laiad tänavad ja kõnniteed?!

Nüüd kannatame selle esiisade lühinägelisuse pärast. Nagu eelpool juba selgunud, ei saagi meie enam vanade linnade kõveraid ja kitsaid tänavaid õgven-dada ega avardada. Peame leppima paratamatusega ja otsima lahendust mujalt.

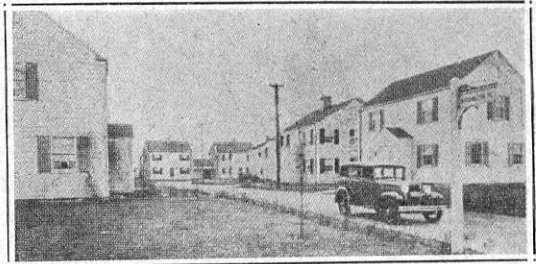
Üks lahendusviis on juhtida elanike juurekasv linna keskusest kaugemale. On tekkinud ja tekkimas ees- ja aedlinnad, erilised tööstuslinnad eemal emalinnast, on hakatud laiendama linnu. See eeldab aga kiirete, odavate ja küllaldaste liiklemisvahendite olemasolu.

See lahendusviis näibki kõige ideaalsemana, eriti elamute suhtes. Õhk aed- ja eeslinnades on puhtam, kära ja müra vähem. Tänavad võidakse neis ehitada laiemad, planeerida terve linn aja nõuete kohaselt ja pidada silmas eriti autoliiklemist. Raskusi muidugi on, ei ole esialgu kogemusi, kuid elu õpetab ja katsetamine annab kogemusi.

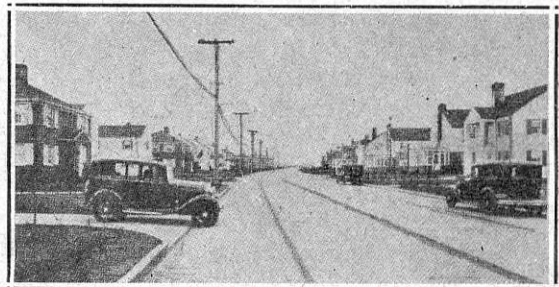
Kõigist senistest kavadest ja katsetest luua moodne linn näib olevat Radburni linna ideeks. See linn asub New Jersey osariigis, Jersey City lähedal, ja kuulub Suur-New Yorgi eeslinnade arvukasse peresse. Linn on uus ja planeeritud aja nõuete kohaselt. Isegi Ameerikas äratab linn oma asetuse ja ehitusviisilt õige laialdast tähelepanu — tuhandet automobilistid käivad nädalas Radburnis, et oma silmaga näha seda moodsat linna, kus on tänavad kõnniteedeta, lasteta ja liiklemisõnnetusteta, kus jalakäijatele on omaette liiklemisteed ja igal majal on kaks esikülge, kuid puudub tagakülg...

„Ford News“ toob Radburni kohta pikema kirjelduse, millest siin kokkuvõtte:

Radburni linna planeerimisel on lahendatud kõigepealt hädahoitu liiklemise probleem. Enamus linna elanikest on lapsed, kuid linna tänavail neid ei näe. Tänavad Radburnis jagunevad kahte liiki: suured läbisõidutänavad ja vähemad juurepääsutänavad. Esimesed neist läbistavad linna pikuti ja põigiti; teised, kitsamad viivad peatänavailt majade juure kvartaalidesse. Mõlemat tüüpi tänavad on kõnniteedeta ja on määratud autodele ja hobustele (hobuseid küll enam linnas polegi!).



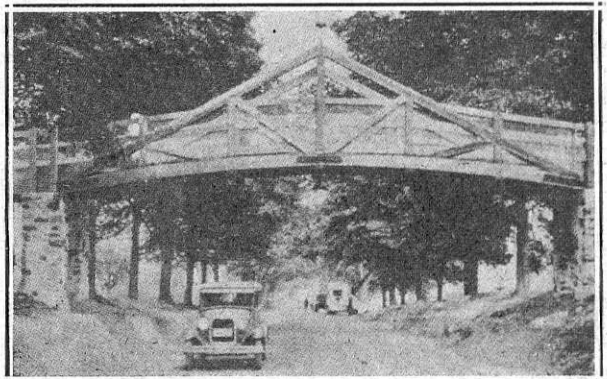
Autotee — peatänav.



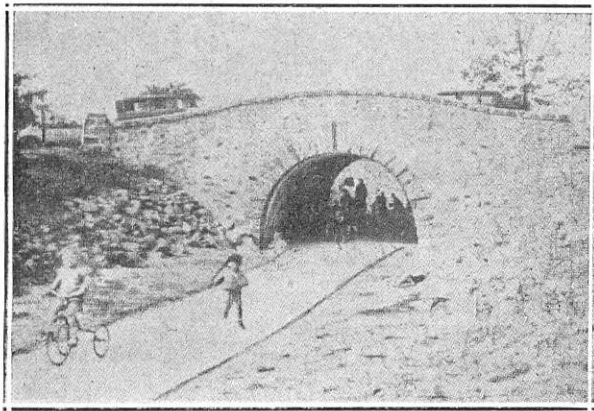
Radburni peatänav — ainult autotee — kõnniteedeta



Radburni „super-bloki“ sisemus.



Viadukt — treppideta — üle autotänav.



Autotee viadukt üle hädahoitu jalgteel.

Kvartaalid või plokid on hiiglasuured n. n. *super-plokid*. Majadel on suured vahed ja kaks esikülge, sest nende asetus on niisugune, et üks maja külg on peatänavale poole, teine nii öelda kodutänavale. Tagakülge, tagahoovi ega kõrvalehitisu ei ole. Autogaraažid on majakeldrites või esimesel korral. Majad on ümbritsetud ilupuudest, muru- ja lastemänguplatsidest. Keskkonnas on suur spordiplats ja rida vähemaid mänguvälju.

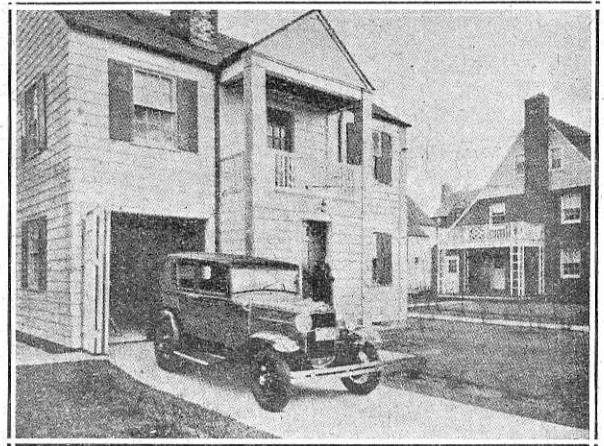
„Super-plokkide“ vahel on erilised tänavad jalakäijatele. Seal, kus jalakäijate tänav läheb üle autotänavale, seal on selleks kivist või puust viadukt, nii et jalakäijal pole kunagi vaja astuda tänavale, kus liiguvad sõidu- või veoriistad. Kõik tänavad on nii laiad, et liiklemine neil sünnib vaevata mõlemas suunas. Liiklemispolitseid pole linnas olemas, pole ka neid ega automaate vaja. Õnnetusi ei tule ette, sest lapsed ja teised jalakäijad autotänavale ei tule. Koolid on ka paigutatud super-plokkide vahel olevatesse parkidesse, nii et lapsed ei sattu peatänavale. Jalakäija võib samamuda risti-rästi läbi linna, kordagi sattumata tänavale, kus teda hädahoit varitseks. Kõikjale, elumajadesse, koolidesse, ujumisbasseinidesse, spordi- ja mänguväljadele, äridesse ja ametiasutustesse — kõikjale saab jalg- si autotänavat kasutamata.

Autode parkeerimine ja ärid? Need kaks küsimust on lahendatud seega, et ärisid (kauplused, kon-

torid jne.) ei lasta suurel määral kuhjuda keskkonnas, vaid sellise rühma vahele jäetakse ½—1 kilomeeter vahet. Äride esiküljed on jalakäijate tänavale poole, kuna „tagahoov“ (meie mõiste järgi) on pea- (auto-) tänavale poole. Sealpool tuuakse kaubad sisse ja sealpool on ka lai plats autode seisukohaks. Seega on lahendatud ka autode parkeerimise probleem, mis isegi Ameerika väikelinnas juba kaunis tõsine. Radburnis ei tule seda probleemi enam kunagi ette, sest linna kasvades suureneb ka autoparkide arv automaatselt.

Radburni linnaplaan ei võimalda äritegevuse koondumist mõnele peatänavale. See omakord kindlustab jälle seda, et maa väärtus ei tõuse teatavas raioonis (linna keskkonnas), nii et kellelgi pole tunge pilvelõhkuja ehitamiseks. Linn võib kasvada, kuid mitte pilvede poole, see võib vaid laieneda, mitte tiheneda.

Mis ehitustesse puutub, siis annab linnaplaan igale kodanikule võimaluse ehitada oma elumaja soovitud kohalt. Enamus majadest ongi nagu ilusad suvilad, varustatud moodsate mugavustega.



Autogaraaž on maja alumisel korral või keldris.

Ilus, iseäranis geniaalne, hädahoitu ja moodne on Radburn — kinnitab „Ford News“.

Nii see meilegi siit kaugelt näib. Aga, võib olla, et see on liig kaugel meie arhitektidele selleks, et seal midagi õppida.

Tähelepanuks autoomanikele ja -juhtidele.

A. Martinson.

Möödunud autosõidu hooajal on teedeministeriumi liikumisinspektori poolt toimetatud revideerimisel leitud, et enamjagu jõuvankreid ei ole korras tehniliselt ega hädahoitu liikumise mõttes. Enamal jaol veo- ja sõiduautodel on rooli mehhanismid, pidurid, ederatta käantelje poldid, puksid, tuled jne. niivõrd korras ära, et sarnaste jõuvankrite vabal liikumisel võib kergesti juhtuda õnnetusi.

Paljude autode juures tarvitavad juhid tagakülje registreerimismärgi valgustamiseks pimedal ajal erilülitajat, mille abil võib juht selle registreerimismärgi valgustustule kustutada, kusjuures aga edekülje tuled endiselt jäävad põlema. Autojuhid kustutavad tagakülje tule selleks, et õnnetuse puhul teha auto registreerimismärgi nähtavus võimatuks. Ka asetatakse registreerimismärgid kaugemale tulest, et vähendada nende loetavust. Samuti on paljude jõuvankrite registreeri-

mismärgid määratud ja katkised, mis vajavad puhastamist ja ümbervahetamist.

Sageli ei võeta autodega sõites kaasa registreerimistunnistust ja juhtimisluba. Paljud juhivad autosid, ilma et neil üldse oleks vastavat kutset ja juhtimisluba.

Ka leidub palju sääraseid autosid, mis ei ole olnud kevadisel tehnilisel järelevaatusel.

Linnades taksoautode seisukohtadel leidub taksoautosid, mis välimuselt porised ja määratud, ülestõmmatavad katted on rebenenud, istme polstrid on määratud ja katkised jne.

Mainitud puuduste kõrvaldamise otstarbel nõutakse järelevalve asutistelt ja isikult kõvema kontrolli pidamist jõuvankrite järele, ja need autoomanikud ning -juhid, kes ei täida revidentide nõudeid puuduste kõrvaldamisel Jõuvankrite seaduse elluviimise määruse

(R. T. nr. 45 — 1929) kohaselt, tuleb võtta vastutusele. Samuti tuleb võtta korratutelt jõuvankritel registreerimismärgid ja tunnistused kuni nende kordaseadmiseni.

Loomulik, et kui autod üllalotletud seisukorras eeloleval hooajal ilmuvad sõitu, siis õnnetused, järelevalve protokollid ja mitmesugused muud soovimatud pahed on möödapääsmatud.

Seepärast oleks soovitav, et autoomanikud juba nüüd, talvist sõiduvaheaga kasutades, autode juures viiksid läbi remondi ja kõrvaldaksid muud puudused, mis kindlasti aitaks vältida nii mõnegi õnnetuse ja soovimatu sekelduse, ühtlasi annaks majanduslikku kokkuhoidu ja vähendaks hädaohtu liiklemisel.

Autojuhtidel, kel puuduvad kutse ja tunnistused, oleks nüüd kohane aeg nende hankimiseks, et hooaja alul ettevalmistatuna asuda oma kohuste täitmisele.

Côte d'Azur ja Monte-Carlo tähesõit.

Lõunapoolne maastik on sukeldunud valguse ja värvide küllusesse. Kas peab kirjeldama seda pilti, mis on nii tuttav kõigile, kes seal juba käinud? Tahtakse kirjutada neile, kes on koju jäänud, et neid ahju tagant välja meelitada. Kutsutakse: tulge siia paradisi, kui soovite alata talvereisi — ning vaatamata kõigile puudusile ja majanduslikule kitsikusele võetakse enesele moraalne vastutus... Tulge! Sõitke autol ja ärge uskuge, et vajate lumekette, ning et reis on raskuseks. Kui sõidate Rhone orgu, näete juba lõunamaad. Juba tervitavad teid küpressid ja piiniad, sidrunipuud ja palmid. *Avignon, Aix, Toulon*: ei saa uskuda, et vaevalt veel 200 km on Nizzani! All lahe kaldal asub St. Raphael. See on värv Prantsuse Rivieras, mis ümbritsetuna mimoosidest, agaavidest, eukalüptustest ja loorberidest, avab teile tee „Côte d'Azur“ paradisi. Tee nimi on *Corniche d'Or*. Siin on kõik muinasjutuline, üks ilusam koht järgneb teisele: *Santa Lucia, Anthéor, Miramar-d'Esterel*... Iga teekäänak avab uue pilgu, igal kurvil avaneb uus vaade, mis ületab alles nähtu.

Cannes. Kaldal naudivad inimesed päikest. Kui aga otsitakse üksindust, siis sobivad selleks kohakesed Cannes ja Nizza vahel. Nizza karneval ja lillede korso on kuulsad. Ka sel talvel, kriisi noorusaastal, ei puudu siin lilled. Roosid, tulbid, nelgid ja levkoid õitsevad: maailma majanduskriis, vaadatuna läbi lillede, näib roosilisemana...

Mitu teed viivad *M.-Carlosse*. Grande Corniche, Corniche Moyenne ja Corniche Inférieure, kõik nad on ilusad. Siin võluval poolsaarel, mis pole enam Prantsusmaa, ka mitte Itaalia, tunneb igaüks end ümbritsetuna romantikast ning elegantsist.

Menton on viimane jaam Prantsuse Rivieral pärast Kap Martini. Sõbralik linnake, mille taga asub Itaalia piir.

See olgu sissejuhatusena sellest ilusast nurgast, kuid nüüd vaatame *Monte-Carlo* tähesõidu tagajärgi.

Tänavune *Monte-Carlo* tähesõit on lõppenud. Nagu juba eelmises „Auto“ numbris teatasime, oli tänavu tähesõidust osavõtjate arv tublisti kahanenud, võrreldes eelmiste aastatega. Sõit on lõppenud nii mõnelegi traagiliselt. Hollandlane *Sprenger van Eijk*, kes on kaasa teinud kõik tähesõidud *M.-Carlosse* ja kes 1929. a. tuli „Graham-Paige“-autol esimeseks võitjaks, pidi seekord lõpetama sõidu, kuna Montelima läheduses sõitis talle otsa teine auto. Üks sõitjaist suri teel haigemajja, kuna teine on elukardetavalt haavatud. Juhtumist teatati lähemalt järgmist: Dr. Sprenger van Eijk'i autol oli neli sõitjat. Lyoni läheduses peatati auto kummi lõhkemise tõttu maanteel. Uduse ilma tõttu ei märganud tagasõitev, tähesõidust osavõtja „Rolls-Royce“ „Graham-Paige“ tagatuld, ning tormas täiel sõidul autole otsa. Dr. Sprenger v. Eijk

ja tema sõber van *Soeren*, kes olid ametis kummivahe-tusega, suutsid end õigel ajal päästa, kuna seesistujad, van *Dooken-Geroote* ja *Rodrigo*, tõsiselt said vigastada. Teel haigemajja suri teine neist.

Cannes lähedal juhtus teine autoõnnetus: inglased *Dick* ja *Porter* oma autol põrkasid kokku sportautoga, mille tagajärjel mõlemad said vigastusi.

Need õnnetused ei jäänud ainsaiks: juba teel stardiplatsile hukkus ühe daanlase „Ford“-auto, mille juht suri silmapilkselt.

21. jaanuaril jõudis 93-st startinud autost 66 voolava vihma all *M.-Carlosse*.

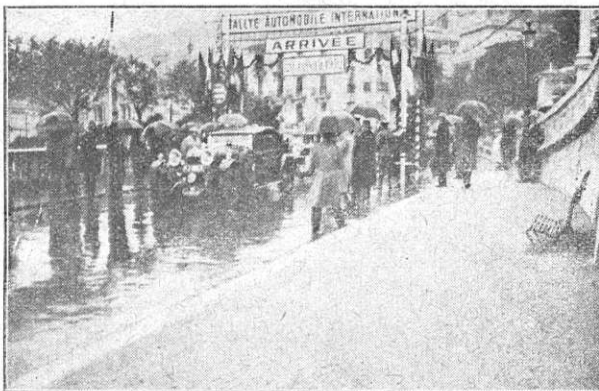
22. jaan. peeti pidurdamis- ning komfordivõistlus, 23. jaan. mägivõidusõit läbi *Monaco*.

Võistlejate näod venisid küll pikaks, nähes kuidas taevast tumenes seda enam, mida lähemale jõuti *Monte-Carlole*. Ilusast sinisest taevast, mida kojujääjad imetlevad neile saadetud postkaartidelt, ei olnud jälgegi näha, vaid seda katsid rasked vihmapihved. Teisipäeva õhtul algas vihmavaling, mis kestis terve kesk-nädala kuni kontrolli lõpuni. Pole siis ime, et mitte ainult tähesõidust osavõtjad ei kaotanud oma head tuju, vaid ka auriku „Resolute“ reisijad, kes olid sõitnud külastama *Côte d'Azuri* päikeseküllast maad. Nüüd ei soovinud keegi muud kui rutulist lahkumist. Ka „tähesõitjad“ tegid kõik, mis võimalik, et aga kiiremini alustada tagasisõitu.

Umeast sõitu alanud sakslased jutustavad, et umb. 1000 km tuli sõita lumekettidega, mis polnud nii hull, kuid sellele järgnes peaaegu 300 km siledat jääd, millel autod sooritasid päris tsirkuse trikke. Kuulda on, et *Lissabonist* ja *Gibraltarist* startinud autodet tuli palju võidelda lumega, seda pole vist küll varem juhtunud! Põhja-Šotimaalt tulnud sõitjad ei teadnud lumest midagi. Athenast sõitjail oli seekord õnne, kuna teed olid külmunud. Nii jõudis sealt sõitu alanud 6 osavõtjat kõik õigeks ajaks sihile, mis on esimene sarnane juhtum Rallye ajaloo.



Chiron „Bugatti“ autol jõudis kohale.



Autode päralejõudmine.

Esimestena tulid kohtadele:

Autode klassis üle 1500 ccm. — N64, M. Vasselle, „Hotchkiss“-autol, alustas sõitu Umeast, keskmine kiirus tunnis 40 km, sai üldpunkte 261.651 ja võitis seega esimese auhinna 1932. a. Selles klassis jäi teisele kohale läinud aasta võitja D. M. Healey „Invicta“-autol, kelle punktide arv oli 258.317.

Autode klassis alla 1500 ccm. tuli esimesele kohale G. De Lavalette, „Peugeot“-autol, kes algas sõitu samuti Umeast, sõites keskm. kiirusega 35 km. tunnis.

Üldpunktide arv — 241.601. Teisele kohale pääsis A. Boillot „Peugeot“-autol, alates sõitu Atheenast.

Daamide auhinna võitis pr. M. Vaughan „Triumph“-autol, punkte oli 249.493.

Mägisõidul „Course de Cote du Mont des Mules“ võitis vürst D. Djordjadze „Mercedes“-kompressoriga autol 7060 ccm. — 2. min. 59,2 sek. keskm. 60 km 200 m. See oli omaette rekord, s. o. minut ja kilomeeter kõrgel mägitel, mis kitsas ja täis järske kurve. Teisele kohale tuli Mr. Healey „Invicta“-autol, keskm. kiirus 55 km. Väikeautodest tuli esimeseks sellel sõidul G. Wright M. C. autol, keskm. kiirusega 50 km.



Vürst Djordjadze „Mercedes“-autoga.

Ringkäik Hans Feierbach'i tehastes.

Jaama tänaval nr. 10. asub Eesti suurim autoparandustöökoja, vedrutehas, valukuur jne., mis kõik kokku moodustavad Eestis tuntud Hans Feierbach'i tehased.

Astume avarasse hoovi. Siin on rida jõuvankreid ja masinaid, vanu ja uusi, haigeid ja terveid. Hulk mehi on siin askeldamas. Soe, lumetu talv võimaldab lihtsamaid töid ka väljas teha.

Meie juure tuleb tööstuse omanik, too alati lahke ja heatujuline Hans. Üle kümne aasta tunneme teda Tallinnas eeskujuliku töösturina, varem töötas ta kauemat aega Peterburis autotööstuse alal. Kogemusi, raskelt saavutatud praktilisi teadmisi on tal olemas. Ta tunneb tõesti raha väärtust, sest väikeselt ja kapitalita asutas ta aastakümne eest Iisraeli tänaval oma tööstuse. Koht polnud kohane ja 1927. a. siirdus ta sealt Jaama tän., omandades suure tööstuskrundi ja sellel asuvad hooned. Siin on palju uutki ehitatud. Ümberehitustest suurim on valukuur, mis jõuluks valmis.

Avaldame soovi „Auto“ jaoks teha ringkäigu tema tööstusruumides.

„Olge head!“ — vastab lahke tööstur, lisades: „Aga juhiks teile ei saa tulla — kiire, näete! Härra Juhkam näitab teile kõike, mida soovite“.

„Lootsiks“ saame härra Juhkam'i, peremehe „parema käe“, kes juba hulga aastaid tööstuse asjaajajaks.

Ringkäiku alustame garaazist, mis ühtlasi üheks töökojaks ja raua-teraselaoaks. Neli-viis autot on siin parandusel. Mis meie tähelepanu siin eriti köidab, on raua-teraseladu.

Hr. Juhkam seletab: „Siin meie „raudvara“. Oleme proovinud pea kõike raua ja terase alal. Nüüd tarvitame vaid parimat rootsi raua ja terast. Need ongi parimad maailmas — eriti vedruterast. Viimast

on meil tagavaraks alati vähemalt 50 moodsust. See on valik, millist Eestis teist pole. Siin on ümmargune kroom-nikkelteras ½ tollist kuni 6 tolli jämeduseni. Sellest valmistame igasuguseid hammasrattaid. Pooltelgede, völliide, poltide ja teiste selliste jaoks on mitmesugust nikkel- ja muud spetsiaal-terast. Oleks aga tööd ja kapitali sama palju kui materjali!“ — lausub ta lõpuks.

Siirdume valukuuri. See on siin kõrval — too Feierbach'i uusim tööstusharu. „Oli vajadus valukoja järele“ — seletab hr. Juhkam. Siin näeme moodsa sisseseadega valukuuri, kus mõned mehed agarasti vormide kallal töötavad. „Valame malmist, vasest, pronksist, alumiiniumist ja teistest metallidest spetsiaalmasinade osi, mis seni sisse veeti“ — jätkab meie juht. „Tööd siin on — juba nüüd alguses — kaunis rohkesti. Peale teiste alade, nagu vedrud, treimine, freesimine ja mootoritöö, kavatseme tulevikus eriti väärtalal spetsialiseeruda. Milleks vedada väljast sisse kolbe, kui isegi suudame neid samas kvaliteedis valmistada ja, mis peaasi, odavamalt“.

Meie ka ei tea, mispärast peaksime neid ja teisigi valatud masinate ja autode osi välismailt vedama sisse kalli valuuta eest, kuna neid võimalik sütki saada.

Oleme sepikojas. Ukse kõrval autogeenilise jootmise aparaadid. Pika pingi juures, mitmesugustel pressidel ja undava vedrude karastusahju juures, kus suure surve all loidab põlevkiviõli tuli, töötab mitu paari vedruseppi, üleni higised ja õlidega määrdunud mehed. Töö on raske ja must, aga hästi tasuv, muidugi siis, kui seda on. Viimasel ajal on aga vähenenud. Arusaadav: teed on paranenud, autoliikumine jäänud ajutiselt vähemaks. „Oleme isegi Lätist saanud vedrude tellimisi“ — seletab hr. Juhkam. Feierbach'i vedrud ongi kuulsad oma vastupidavuselt. Vedruahju ta-

gant lõõmab kaks ääsi ja suurema tule juures taotakse parajasti 10-tollist hammasratast. Töökoja keskel lebab pukkidel suur, tähekujuline lennumootor. See on osalt lahti võetud, nähtavasti kapitaalremondis. „See „hobune“ on meil ehitusel oleva jääsaani jaoks — seda riistapuud näeme hiljem“ — ütleb meie saatja ja juhatab meid nüüd kontori taga asuvasse lattu, kus ka tööriistade ja peenmaterjali tagavara.

See ruum on laeni kuhjatud materjali, tööriistade ja valmistoodetega. Valmis vedrusid pea kõikide meil tarvitusel olevate autode jaoks, siis vaske, oma valmistatud babiiti, suur valik autoosi, terastraati igasuguste spiraalvedrude jaoks, polte kõigis mõõtudes, vask- ja alumiinium-plekki jne. — vajaduse korral kõike käepärast. „Peab olema — ei saa ju alati kõike kauplustest“ — muheleb hr. Juhkam.

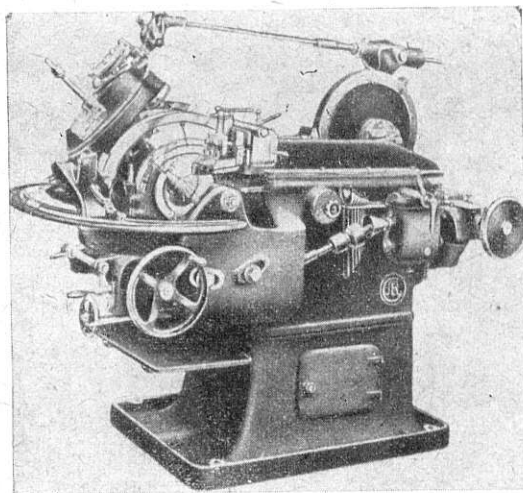
Edasi tuleme osakonda, kus tehakse suurem osa autoparandustest. Kolm autot on siin kõrvuti kapitaalremondis. 6—8 töolist askeldab „haigete“ kallal. Nurgas hõõgub koksiahi, siin tsementeeritakse ja karastatakse hammasrattaid, polte ja teisi tooteid.

Astume sisse uksest, millele kriidiga kirjutatud „Treierei“. Pikergune ruum, täis mitmesuguseid keerulisi masinaid. Meid tutvustatakse osakonna juhataja hr. K—ga — ta on Tallinna tehnikumis õppinud masinaala, on laialdaste teadmiste ja suure praktikaga mees. Näitab meile: „Siin meie vähemad treipingid väiksemate tööde jaoks, siin suurem ja seal kõige suuremad, millega võime teha kas või laevamootorite ja aurumasinate silindreid, kolbe ja ka väntvõlle ning muid suuremaid töid. Ja siin on meil freesimispingid igasuguse töö jaoks. metallide lõikamisel ja hõõveldamisel. Ja seal, kõrval, on muidugi abimasinad, nagu rauasaag, smürgel, puurmasin ja teised. Siin näete meie valmistatud automootorite silindrite puurimismasinat. See on kiire ja täpne riistapuu. Sellela nüüdsel ajal enam läbi ei saa. Välismaal on neid müügil mitmesuguseid. Uurisime neid ja leidsime, et meie oludes nad ei kõlba. Jäi järele konstrueerida ise kohane masin. Muidugi maksis see rohkem, kuid selle vastu on see kohasem ja absoluutselt täpne. Väntvõllide treimine, nendest ellipside väljavõtmine tolle erimasinaga, mis seal seisab, on täpne töö, kuid seda on ka silindrite puurimine. Masin on automaatne, nagu näete. Siis see masina-mürakas siin — *meie töökoja au ja uhkus!* See on koonus- ja tigu-hammasrattaste automaat-freesija. Teeb kõige keerulisemadki tööd täpselt nagu kellavärk. Eestis on ainult kaks seesugust. Teine on kaitseväe arsenaaalis. Sellega suudame siin valmistada kuni 400 millimeetri läbimõõduni koonus- ja tigu-hammasrattaid. *Üldse valmistame siin kõike, mis treiali ja freesija aladesse puutub:* auto-, paadi-, laeva- ja muid mootoreid, aurumasinaid, traktoreid, viljapeksumasinaid jne. — kõikidele teeme siin uusi osi ja parandame vanu. Koonus- ja tigu-hammasrattad on siiski meie eriala“.

„Tööd on ohtralt!“ — küsisime.

„Kurta pole!“ — vastas hr. K. „Varem töötasime küll kolme vahetusega — nüüd aga kahega“.

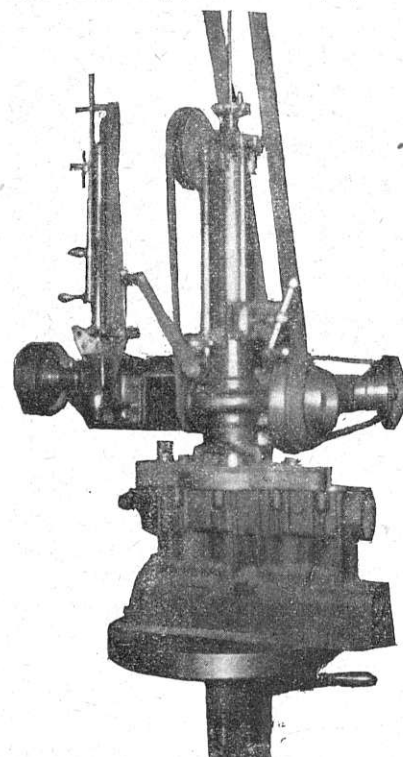
Lahkusime „treiereist“ ja suundusime garaaži, kus parajasti uus autosaan ehitamisel. Kaks puuseppa ehitas seal tammest ja kasevineerist kummalist keret, mille välisjooned tuletasid meelega lennuki tiiva läbilõiget. Kuulsime, et see on esimene avaliku teenistuse jaoks ehitatud autosaan Eestis. See varustatakse suuskade ja lennumootoriga, mida sepikojas nägime.



Koonus-hammasratta automaat.

Tore riistapuu — kui ta aga täidaks ehitajate lootusi! Mõtleme sellest sõidukist kirjutada pikemalt siis, kui see valmib.

Olimegi läbistanud autotöökoja ja selle kõrvalharrud. Jäi mulje, et siin on palju algatusvõimet, et siin on ajaga sammu



peetud ja et siin siiski võiks palju rohkem teha kui praegu tehakse. Varem töötas siin 40-60 töolist, nüüd 30—40.

„Küll majanduskriis möödub!“ — kinnitab hr. Feierbach, kui tehaste kontoris teda enne lahkumist kõnetame. Ta jätkas: „On kaks asjaolu, mis teevad raskusi. Üks neist on kapitali puudus, mis meil üldine. Turg toodetele on olemas. Oleks aga kapitali rohkem, siis võiks talvel ja hooegade vahel valmistada vedrusid ja teisi autoosi lattu. Hooajal on nimelt nende nõudmine suurem kui valmistada suudame, siis aga ei anna jooksev töö aega neid nii kiirelt valmistada. Tööputduse vähendamise suhtes oleks ka tähtis, kui võiksime talveti rohkem tagavaraks valmistada. Tööd meil siiski on — tegija leiab alati tööd! Peab ainult kohastuma olukorrale vastavalt. Seda olemegi katsunud teha. Kuid siin oleme sattunud vastamisi teise raskusega. Mõtleme *meie kaupmeeskonda*. See ajab just kui kiuste sõrad vastu. Esiteks katsutakse panna müügile võimalikult palju välismaa kaupa, näiteks autoosade alal, ja siis, kui kodumaa tooteid nendega kõrvuti müüakse, siis antakse ostjale

Feierbachi töökojas valmistatud automootorite puurimis- ja lihvimismasin, mis seal ka alalisel tarvitamisel.

da suudame, siis aga ei anna jooksev töö aega neid nii kiirelt valmistada. Tööputduse vähendamise suhtes oleks ka tähtis, kui võiksime talveti rohkem tagavaraks valmistada. Tööd meil siiski on — tegija leiab alati tööd! Peab ainult kohastuma olukorrale vastavalt. Seda olemegi katsunud teha. Kuid siin oleme sattunud vastamisi teise raskusega. Mõtleme *meie kaupmeeskonda*. See ajab just kui kiuste sõrad vastu. Esiteks katsutakse panna müügile võimalikult palju välismaa kaupa, näiteks autoosade alal, ja siis, kui kodumaa tooteid nendega kõrvuti müüakse, siis antakse ostjale

mõista, et välismaa kaup on ikkagi ehtsam ja parem. Selline teguviis on šedagi võõrastavam kui teame, et kaupmehed teenivad — näiteks meie toodete pealt 300—400%.

„Millega on see seletatav?“ — küsisime.

„Ainult sellega, et nad ei taha, et ostja-tarvitaja telliks või ostaks otse meilt. Otse tootjalt ostes kaob ju kaupmehe vahekasu. Laita seepärast kodumaa tooteid, pealegi kui nad odavamad ja kvaliteedilt välismaa omadega võrdsed, tihti paremadki, on, õrnemalt öeldud, *pime teguviis*. See raskendab kodumaa tööstuse arengut ja suurendab tööpuudust. Selleski suhtes peaks olukord paranema“.

Möönsime, et hr. Feierbach'ii on õigus.

„Oma poolt“ — lisas kõnetatu — „oleme läinud kodumaa toodete ja toormaterjali tarvitamisel nii kaugel kui vähegi võimalik. Näiteks, vedrude karastamisel ja valukuuris metallide sulatamisel tarvitame välismaa nafta asemel kodumaa põlevkiviõli ja babiiti valmistame oma tarviduseks ja müügiks. Oleks soovitatav, et meiegi tarvitajaskond — *eriti autoomanikud* — igal juhul tarvitaks vaid seda, mida suudame ise valmistada. Nii arendame oma tööstust ja vähendame tööpuudust“, — lõpetas hr. Feierbach.

Lahkudes soovisime ettevõttele õnne ja edu.

Autoreporter.

Lühemad teated.

NÄPUNÄITEID LIIKLEMISKINDLUSE SUURENDAMISEKS.

Kindlus ja hädaohutus tänavliiklemises oleneb niisasti tänava tehnilisest asendist, liiklemiskorraldusest kui ka suurel määral sellest, kuidas üksikud tänavakasutajad alluvad liiklemiskorraldusile, mil määral nad kingivad tähelepanu üksikuile juhtumeile ja kuidas nad suhtuvad üksteisesse.

Seepärast olgu siin antud mõningaid näpunäiteid, millest, võib olla, nii mõnigi lugeja mõtleb, et see sisaldab vaid endastmõistetavat; kuid palun: mõelge pisut järele, kui tihti päeva jooksul te jätate tähele panemata need määrused, kui tihti te eksite oma teadmise ja südametunnistuse vastu.

Sõidutee kuulub sõidukeile, kõnnitee jalakäijaile. Sellepärast ettevaatust väljasõidul mõnest hoovist, sõidul kõnnitee läheduses, trammil peatuskohtades, kõrvaltänavasse pööramisel. Jalakäija peab tänavast üleminekul silmas pidama liiklemist, ta peab läbistama sõidutee *risti*, mitte *põiki*, ei tohi joosta, kuid ka mitte seisatada, mitte edasi-tagasi hüpelda. Sõiduteel peab jalakäija kohanduma sõidukeile, mitte ümberpöördule.

Jalakäija ei tohi käia päris sõidutee ääres või koguni sõiduteel, vaid peab kasustama kõnniteed. Tänavanurkadest ei tohi kunagi üle minna diagonaalis, vaid õiges nurgas. See küll nõuab paar sammukest ja paar sekundit enam, aga seega hoitakse ära nii mõnigi õnnetus.

On ekslik arvamus, et jalakäija ei või saada kardetavaks sõidukile. Igasugune ettevaatamatus ja segadus jalakäija poolt sunnib sõidukijuhti enamasti tahtmatule kõrvalepõikamisele. Siis järgneb kas kokkupõrge teise sõidukiga või sõit kõnniteele. Tagajärjeks on harilikult inimeste, ehituste ja sõidukite vigastused.

Õistel sõitudel juhtub tihti õnnetusi. Peaks sõitma ainult nii kiiresti, kui on võimalik. Kunagi ei maksa loota, et teised sõidukid oleksid määruste kohaselt valgustatud. Leidub ju ka sõidutee kasustajaid, kellel valgustus pole sunduslik, näit. käsikäru.

Lõppeks mõni sõna sõidukiirusest. Moodne auto omab niivõrd eeskujuliku pidurisüsteemi, et tänapäeva harilik ja lubatud kiirus on *täiesti hädaohutu*, kui autojuht on korralik.

Igal sõidukil on kolm kiirust, ja neist kiirustest, mida *mina* mõtlen, on just kolmas kõige aeglasem ja esimene kõige kiirem.

Esimene kiirus on selline, millega sõprade ringkonnas arvatakse olevat sõitnud; teine kiirus on see, millega tõesti on sõidetud, ja kolmas, mis antakse üles, kui seistakse kaebealusena kohtu ees.

Kuidas oleks, kui parem kohe oleks sõitnud selle kolmanda kiirusega? Seega oleks hoidutud õnnetusest, ärritusest, karistusest ja asjatust tööst ametivõimudele.

Liiklemiskindlus tõuseks kindlasti, kui kõik sõidak- sid selle kolmanda kiirusega.

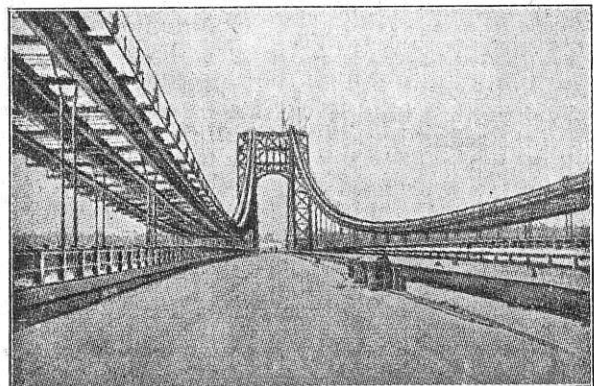
PRANTSUSE VALITSUS TOETAB AUTOVABRIKANTE.

Teatavasti peab Prantsusmaa ostma oma bensiini ja nafta välismaalt. See ei tähenda aga ainult kulu, vaid on sõja puhul ka hädaohtlik asjaolu. Et lahendada autokütte küsimus, selleks on Prantsuse sõjavägi sooritanud aastakümne kestel tuhandeid katseid — peamiselt puusõegaasi valmistavate aparaatidega. Katsed on annud häid tulemusi.

Nende katsete tulemuseks on ka teadaanne, et vabrikud ja autoomanikud, kel on või kes valmistavad 1½-ton.—7½-tonnilisi, puusõegaasiga liikuvaid „Dewalt“, „Renault“, „Berliet“, „Latil“, „Panhard“, „Rochet“ ja „Schneider“-autosid, saavad Prantsuse sõjaministeeriumilt kindlat toetust tingimusel, et nad kohustuvad andma hädaohu korral oma jõuvankrid riigi käsutusse. Toetusega rahua ajal tahetakse õhutada ja soodustada puusõegaasiga liikuvate jõuvankrite arendamist, valmistamist ja tarvitamist. Toetus võimaldab selliste autode hinda alandada.

SAKSA AUTOVABRIKUD ÜHINEVAD.

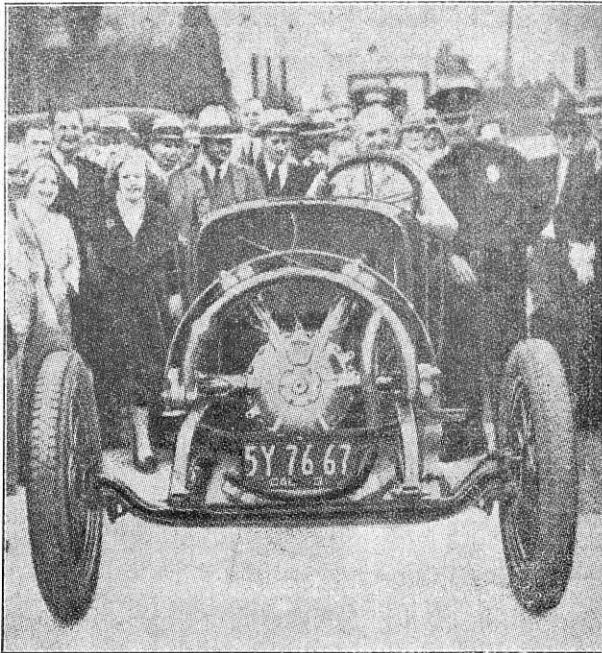
Raske kriisi tõttu on neli tuntud saksa autofirmat — Horch, Audi, D.K.W. ja Wanderer — ühinenud ameerika General Motors'i eeskujul.



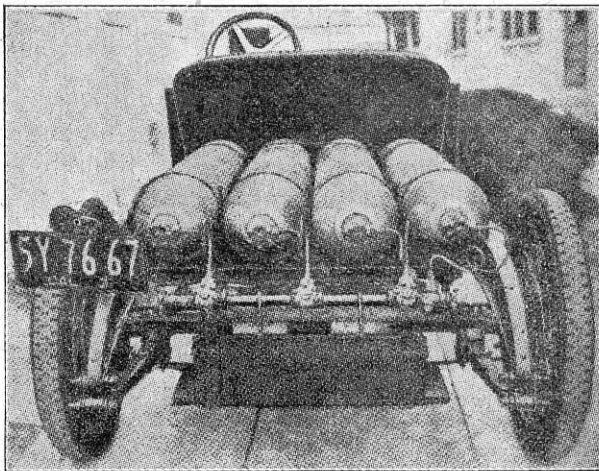
Läinud aasta sügisel avati New Yorgis George Washingtoni sild üle Hudsoni jõe, mis ühendab Manhattani ja New-Jersey. Silla pikkus on 1125 meetrit, jõepinnast 80 meetrit kõrgel. Silla ehitus kestis 4½ a. ja maksis ligi 70 miljonit dollarit.

ÕHK AUTO KÜTTEKS!

Küte teeb auto tarvitamisel suurimat kulu. Õhk aga teatavasti ei maksa midagi, isegi komprimeeritud õhku kummide jaoks saab juba hinnata. Seda pidas silmas see ameeriklane, kes siin piltidel toodud auto konstrueeris. Auto „kütteks“ on teraspudelitesse surrutud õhk, mille tagavara võimaldab sõita 30-km teekonna. Mis edasi sünnib, seda teab vaid leiutaja. Silindrid ta „õhuauto“ on 6. Mootor on lennumootori tüüpi. Muud andmed puuduvad.



Õhujõuga auto eestvaade.



Sama — tagantvaade.

UUS KILDUMATU KLAAS.

Prantsuse firma *Manufactures de Glaces de Saint Gobain* on lasknud turule uue kildumatu klaasi, mis omadustelt ületab kõik senised sarnased klaasid.

Kuna kõik senised kildumatud klaasid valmistati kolmest klaasikihist, mis kujutasid klaasvineeri, on uus klaas „Securit“ ühekordne ja valmistatud ainult kuumendusprotsessi abil. See on, nagu öeldud, kildumatu ja ühtlasi ka painduv ning täiesti läbipaistev nagu harilik aknaklaas.

„Securitiga“ katsetamisel võeti sellest auto tuulekaitseklaas ja pandi see otsest kahe paku peale. Siis

astus kaks keskmise kaaluga meest sellele „klaassilale“, mille pikkus 3 jalga, laius 15 tolli ja paksus ¼ tolli. „Sild“ paindus tugevasti meeste all, kuid ei murdunud. Kui mehed astusid klaasilt maha, paindus klaas uuesti sirgeks. Katse kinnitas klaasi painduvust ja kandejõudu.

Tehti teine katse klaasiga samas asendis. Selleks kukutati kümne jala kõrguselt naelane raudkuul klaasile. Kuul põrkas tagasi õhku, klaasi pinda rikumata. Tähendab, klaasi vastupidavus ja vetruvus on hämmastav.

„Securit“-klaas puruneb küll püssi- või revolvrakuuli läbi, kuid ei killune. Klaas muutub sel puhul vaid poolpehmeks ja valgeks kruusataoliseks plaadiks, mida võib kergelt murda ja kätte vahel hõõruda suhkruataoliseks jahuks või isegi puudriks. Nii purustatud klaasi küljest ei lenda ühtki teravaservalist kildu.

„Securiti“ võib hõbetada peegiliks ja graveerida. Seda võib ka lihvida ja painutada soovi korral, *aga mitte lõigata*. Nii on „Securit“il siiski üks miinus: seda võib tarvitada vaid neis mõõtudes, mis klaasile vabrikus antud. Peale selle eraldab „Securit“i kaks pisikest augukest klaasi ühes otsas; aukudest riputatakse klaas ahjudesse valmistamise ajal. Valmistamine sünnib kuumendusprotsessi abil, mille saladus leiti juba 10 aasta eest, kuid tegelikult hakati klaasi alles hiljuti turu jaoks valmistama.

Paljud prantsuse autodest on varustatud „Securit“-klaasist akende ja tuulekaitsega.

AETNA AUTOTEE.

Ettenähtud ehitusaeg Aetna autoteele on 2 aastat, kuid arvatakse siiski, et avamine järgneb varem. Tee pikkus tuleb 19 km ja laius 8 m. Tõus ulatub ainult mõnes kohas maksimaalselt kuni 7%. Ehituskulud on umbes 3 milj. liiri.

Aetna autotee ühendab Nicolosi't Casa-Cantonieraga ja möödub Monti Rossist, läbib viinamäed, laava piirkonna, viljapuude osa, Casa del Boseo ja jõuab Casa Cantonierasse 1900 mtr. kõrgusel merepinnast.

BENSIINI JATKUB 500 AASTAKS.

Aastaid 10—15 tagasi kuulutati, et maailma bensiinigaavara (allikad) on lõpuni tarvitatud 1925—1926. aastal. Siis hakati agaralt otsima bensiini aseainet, otstitakse praegugi, kuid asjata — kinnitavad geoloogid Ralph Arnold ja Wm. J. Kemnitzer, kes oma uurimiste najal ja oma raamatus „*Petroleum*“, mis möödunud aastal ilmus, seletavad, et bensiini või selle algallikaid jätkub veel 500 aastaks. Nad olevat leidnud, et seni oleme tarvitanud vaid vaevalt 2% loodusvaradest, mis meile annavad autokütet: bensiini, petrooleumi jne. Ainult Ühendriigid võivad veel 500 aastat varustada maailma selle tähtsa vedelikuga, milleta jõuvanker praegusel kujul hästi ei liigu. Mure autokütte aseainest siirduks sellega siis udusesse tulevikku.

AUTOOSADE MÜÜK OLENEB SILINDRITE ARVUST.

Autode korrashoid ja osadega varustamine oleb silindrite arvust — seda teab iga automobilist. 6-silindriline auto tarvitab 50% rohkem küünlaid, kolvirõngaid, kolbe jne., kui 4-silindrilise mootoriga auto, kuna 8-silindriline mootor vajab neid osi 35% rohkem kui 6-silindriline.

Viimastel aastatel on kaugelt suurem osa autodest valmistatud kas 6 või 8 silindriga. Ka veoautod ja omnibused on enamasti varustatud 6- või 8-silindriliste

mootoritega. „Motor World Wholesale“ on koostanud rea võrdlustabeleid, mis näitavad, kuhu poole minnakse.

Lähtudes sellest, et l. a. müüdi 2.725.000 sõiduautot, ja oletades, et tänavu müüakse neid 3.050.000, kujuneb võrdlustabel järgmiseks:

Silindrite arv	1930. %	1931. %
4-silindrilisi	45,2	37,2
6- „	42,6	53,0
8- „	12,0	12,6
12—16- „	0,2	0,2

Seega suureneks 6-silindriliste % 42,6 pealt 50,0% peale üldtoodangust — seda 4-silindriliste arvel. Siin on arvestatud ainult sõiduautod, kuigi teada on, et veoautode ja omnibuste üleminek 4 silindrililt 6 silindrile areneb ligikaudselt samas tempos. Arvestus puudutab ainult Ameerika autotööstust, kuid see on maksev ka Euroopa kohta. Edasi näeme arvestusest, et üleminek 8-silindriliste autode valmistusele kestab edasi, kuna 12—16-silindriliste valmistamine jääb endiseks („Packard“ ja „Cadillac“).

Et autoosade ja -varustuse valmistamine oleneb silindrite ja autode arvust, siis on selle selgitamiseks eelpooltoodud alustel koostatud järgmine tabel, kus on arvestatud ainult sõiduautode ja 1931. a. oletatud arvused:

Silindr. arv.	1930.		1931.	
	Autosid müüdüd.	Silindr. kokku.	Autosid müüdüd.	Silindr. kokku.
4-sil.	1.231.700	4.926.800	1.134.600	4.538.400
6- „	1.160.850	6.965.100	1.525.000	9.150.000
8- „	327.000	2.616.000	384.300	3.074.400
12—16- „	5.450	76.300	6.100	85.400

Kokku: 2.725.000 14.584.200 3.050.000 16.848.200

Nagu arvudest näha, suureneks käesoleval aastal sõiduautode arv 325.000 võrra, silindrite arv aga eelmise aastaga võrreldes 2.264.000 võrra. Ja mis see nähtus autoosade ja -varustuse valmistamisel tähendab, seda selgitavad järgmised arvud, mis näitavad, kui võrd rohkem nõuab suurenenud silindrite arv allpool tähendatud osi ja varustust:

4.528.000	rohkem klappe,
2.264.000	„ küünlaid,
4.528.000	„ kolvivedrusid,
4.528.000	„ klapi tõukureid,
2.264.000	„ kolbe,
2.264.000	„ kolvi sõrmi,
2.264.000	„ kolvi pukse,
2.264.000	„ kolvi õlirõngaid,
5.660.000	„ kolvi surverõngaid,
2.264.000	„ kolvi kepsusid,
2.264.000	„ kepsulaagreid.

Peale nimetatud arvude läheb veel terve rida muud varustust ainult uute autode ühekordseks varustamiseks.

ROOTSI GRAND PRIX VÕIDUSÕIT.

Rootsi Grand Prix võidusõit Råmenjärvel, Põhja-Rootsis, peetakse 28. veebruaril. Seni on osavõtjaid annud üles 30 ümber. Kuulsad Widengreni vennad, Rootsi parimad kihutajad, sõidavad „Aston-Martin“ ja „Whitney-Maserati“-autodega. Teistest autodest on teada kaks suurt „Mercedes-Benzit“, kolm „Bugatti“, üks „Voisin“, kolm „Chevrolet“- ja neli „Ford“- ja kolm „Chrysler“-autot. Kas soomlased — neist l. a. sõidu võitjad K. Ebb ja vabahärra Ramsay — s. a. võtavad osa võidusõidust, pole veel teada. K. Ebb tuli oma „Auburniga“ möödunud aastal Råmenis esimeseks, saavutades parima aja.

Tänavusest sõidust soovis ka prantslanna m-lle Hellé-Nice võtta osa ja esitas Rootsi Kuninglikule Autoklubile tõenduse, et ta on võtnud Ameerikas osa umbes 20 võidusõidust ja võitnud l. a. Dieppes (Prantsusmaal) Grand Prix'i 2-liitr. klassis. R. K. Autoklubi keeldus aga daami võidusõitjate nimestikku võtmast põhjusel, et viimane on *naisterahvas*. Võidusõit olevat määratud määruste järgi mehistele meestele, mitte mehistele naistele.

UED JÄÄ-LUMEKETID SOOMES.

Soome O/Y Auto-Tarvike A/B („ATA“) alustas 1928. a. katsetamist täiuslikkude jää-lumekettidega autode jaoks. Kolm aastat katsetati, ja nüüd on selline (1930. a. patenteeritud) kett ilmunud müügile.

„ATA“-ketid on terasest, lülidega ja varustatud vahetatavate jäähaakide või naeltega (nagu hobuserauad). Lülid küljekettides on vaheldumisi 127 ja 25 mm pikkused. See tasandab koormatust. Vaheketid (üle kummi) on tugevast latt- või ovaal-terasest ja ei söö kumme. Nad on ka pingul kummi peal. Pingutajaid ei ole, sest enne keti pealepanemist lastakse osa õhku kummi seest välja, ja kui kett on kohal, pumbatakse kummi jälle täis. Kette on esialgu kahes mõõdus: 5.00×6.75" ja 5.00×6.00".

Jääl ning lumisel teel võib nende kettidega sõita sama kindlalt kui suvisel teelgi.

UUS „BABY“-„FORD“.

Uues Fordi vabrikus Dagenhamis Inglismaal on hakatud valmistama kääbus-„Fordi“. Esimene neist debüteerib „Fordi“ näitusel Londonis 19.—27. veebruarini. Baby-„Ford“ on tervelt Dagenhamis valmistatud. Selle kohta on avalikkusele antud järgmised andmed: jõud 8 h.-j. (Inglise arvestuse järgi) — telgede vahe 90" — silindri läbimõõt 2,43" ja kolvikääk 3,64" — silindrimaht 950 kantsentimeetrit (0,950 liitrit) ja rataste vahe 45". Teised üksikasjad avaldatakse pärast Londoni näitust.

HIINLANE JA TEMA AUTO.

Vanasti, osalt veel praegugi, maksab hiinlane arstile järjekindlalt nii kaua kuni püsib tervena. Haigestub hiinlane, siis ravib ta ihuarst teda tasuta seni, kuni haige on jälle terve. Arst vastutab hiinlase tervise eest ja hoolitseb, et ta patsient ei jääks haigeks. See on vist kõige õigem kinnitus haiguse vastu — nii palju kui arstidest abi maailmas.

Kuid hiinlane, kes tahab olla moodne, on hakanud tarvitama autosid. Et ta kaupmehena-töösturina jne. ise autot ei juhi, siis on tal selleks palgatud juht, tihti eurooplane või ameeriklane. Juht on kohustatud hoidma auto korras ja tegema selle juures vähemad parandustööd. Nii kaua kui tal auto korras ja jooksvad remondid tehtud, saab ta oma hiinlasest peremehelt korralikult palka, jätab ta auto hooletusse, lõhub selle, ei suuda või ei taha hoida seda sõidukorras, ei saa ta palka aja eest, mis kuulub auto kordaseadmiseks. Juht hoolitsegu auto tervise eest.

OHVITSERID AUTOKURSUSTEL.

Ameerika ohvitseri õppeainete hulka kuulub ka autoasjandus. Ta peab sooritama mootoritehnilise kursuse; paljudes General Motors'i vabrikutes ongi korraldatud ohvitseridele põhjalikud kursused autotehnikas. Autod, lahingautod, tankid jne. põhjustavad seda nõuet. Rootsis on asjast ka aru saadud ja paljud sealsed ohvitserid õpivad Gen. Motors'i autovabrikus Stokholmis. Ei teeks liiga, kui meiegi kaitseväge ohvitserid õpiks tundma autoasjandust.

MESI AUTO JAHUTAJAS.

Ameeriklased katsetavad kõigea, nii kasutatakse mett auto jahutajas jäätumise vastu. Selleks võetakse 2 osa mett ja 1 osa vett. See segu ei jäätu isegi kõva pakase käes. *Katsed on annud häid tagajärgi* — kinnitavad katsetajad. Nad seletavad, et selline segu jahutussüsteemis ei hakka keema ega jäätu. Teisalt aga teatab U. S. Bureau of Standards — Ühendriikide riiklik proovikoda — et mee tarvitamisel jahutusainena on ka oma varjuküljed. Segades seda tarvilisel määral vee hulka, on segu liig paks selleks, et madalal temperatuuris soodsalt ringleda (seni kui mootor küllalt soe), teiseks, mesi võib sattuda jahutajast silindritesse, kus see põleb ja söestub, takistab süütamist ning tekitab teisi soovimatuid nähteid. Et mesi ka väärtuslik toiduaine, mille tarvitamine jahutusainena tõstaks selle hinna niivõrd kõrgele, et *magus jahutus autodes* läheks viimaks liig kalliks. Mee toodang ei vastaks ka turu nõuetele: seda oleks vaja nii palju, et küsitav on, kas kogu maailma mesilastest ja lilledest jatkaks autode jahutuseks. Köht on ju kodanikule lähemal kui auto jahutaja...

EESKUJULIK VIISAKUS EKVAATORIS.

Quiton linnas, Ekvaatoris, peab liiklemist juhtiv politsei olema kõigepealt gentleman — ta peab selleks õppima. Annab ta tänaval liikuvale massile käsu seisma jääda, siis sünnib see järgmiselt: aupaklik kumardus liiklejate sihis ja siis: „Kas lubate, mu daamid ja härrad?!“ Selline viisakus ei jää ausalt tasumata liiklejate poolt.

Seda ja teist.

Ameerika „märjad“ tahavad kuuldavasti viia läbi, et ka Ühendriiges pannakse maksma piirituse ja bensiini segamise seadus.

**

Piiritus-bensiinisegu sundus vähendab mootorivõimet ja kõrgendab maksude võimet.

**

„On teil palju tüli selle autoga?“
„Tüli! Jumaluke! — rohkem ei võiks olla isegi siis, kui ma sellega oleksin laulatatud.“

**

Igalpool maailmas, kus töötatakse välja piirituse ja bensiini solkimise seadusi, tuleb lisada juure seadusele märkus, et need automobilistid sellele seadusele ei allu, kes pühaliku töötuse andes loobuvad autosõidust.

**

Automootorid on otsustanud jääda karsklasteks, sest nad ei taha piiritust juua.

**

Bensiini-piirituse seaduse järgi on üks maksu-hobusejõud raskus, mida jõuab hobune vedada.

**

MÖTELGE...!

Moodsas autos on ümmarguselt 1500 mutrit, et hoida sõidukit koos, aga selleks, et paisata auto tükkideks — on vaja vaid üks lahtipääsenud mutter.

JÄÄPUUDUS TAKISTAB TALVISEID VÕIDUSÕITE SOOMES.

Soomes korraldatakse talvel hulk võidusõite kiiruse peale tavaliselt Soome arvurikastel järvedel. Tänavune pehme talv pole aga võimaldanud jääd, mis kannaks autosid. Ei ole seetõttu saadud võidusõite korraldada, kuigi juba südaltalv käes. On võimalik, et tänavu nii tugevat jääd ei tulegi, mis kannaks autosid. Teisalt takistab autosporti äärmiselt raske aeg. On veel kolmaski takistus: Soome kolm suuremat automobilistide organisatsiooni on keelanud oma liikmetel võistelda teise organisatsiooni liikmetega.

ROLLS-ROYCE PANKROTIS.

Inglise Rolls-Royce autofirma asutas mõne aasta eest Ameerikas autovabriku, kus valmistati kuulsaid „Rolls-Royce“-autosid ameeriklastele. Kuni 1929. a. läks kõik hästi, siis algas tagurpidimine. 1930. a. sai firma Ameerikas kahju 450.000 ja läinud aastal 550.000 dollarit. Nüüd on firma maksujõuetu ja täiesti pankrotis.

CAMPBELLI MAAILMAREKORD HÄDAOHUS.

Tuntud inglise kiirskuningas Norman Smith — tuntud nimega „Wizard“ (Võlur) Smith — katsetavat lähemal ajal purustada Campbelli maailmarekordi kiiruses, mis 395 km. tunnis. „Võlur“ olevat kindel, et see tal õnnestub ja et ta saavutab Uuel Meremaal n. n. Ninety-mile Beachi liivarannal isegi 482-km. tunnikiiruse! Kuigi tema kavatses koht on parem ja autogi Campbelli „Sinilinnust“ kiirem, siiski peab olema tõesti võlur, et saavutada sellist kiirust maapinnal.

Ristsõnamõistatus

nr. 1.

Lahendus.

P	I	D	U	R	R	A	T	A	S
A	E	D	E	T	E	L	G	I	
H	P	U	N	E	T	A	S	N	
U	I	D	O	R	K	L	I	A	
R	I	I	K	R	L	A	G	I	
R	E	S	T	O	R	A	A	N	
K	A	E	V	R	I	S	A	K	
Ä	T	T	O	I	L	T	A	O	
T	A	E	P	S	O	M	L	L	
I	S	T	E	T	T	I	N	I	
S	A	R	A	L	O	S	M	A	N

Eesti Autoklubi teateid

Uuteks liikmeteks on vastu võetud:

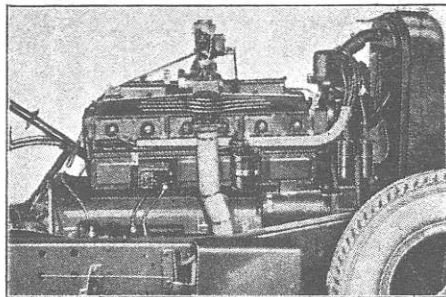
Ed. Tõnisson, Paul Kadak, O. Lemm ja H. Seydenbach. Välja astunud: A. Ressar, Ed. Aunin, E. Kühnert ja E. Park.

Klubi juhatus tuletab liikmetele meelde, et aasta-peakoosolek on 26. veebr. s. a. kell 19 õhtul klubi ruumes Vene tän. 30. Kui selleks ajaks tarviline arv liikmeid kokku ei tule, siis peetakse koosolek 1 tund hiljem sama päevakorraga liikmete arvu peale vaatamata.



Uus luksus — „Auburn“

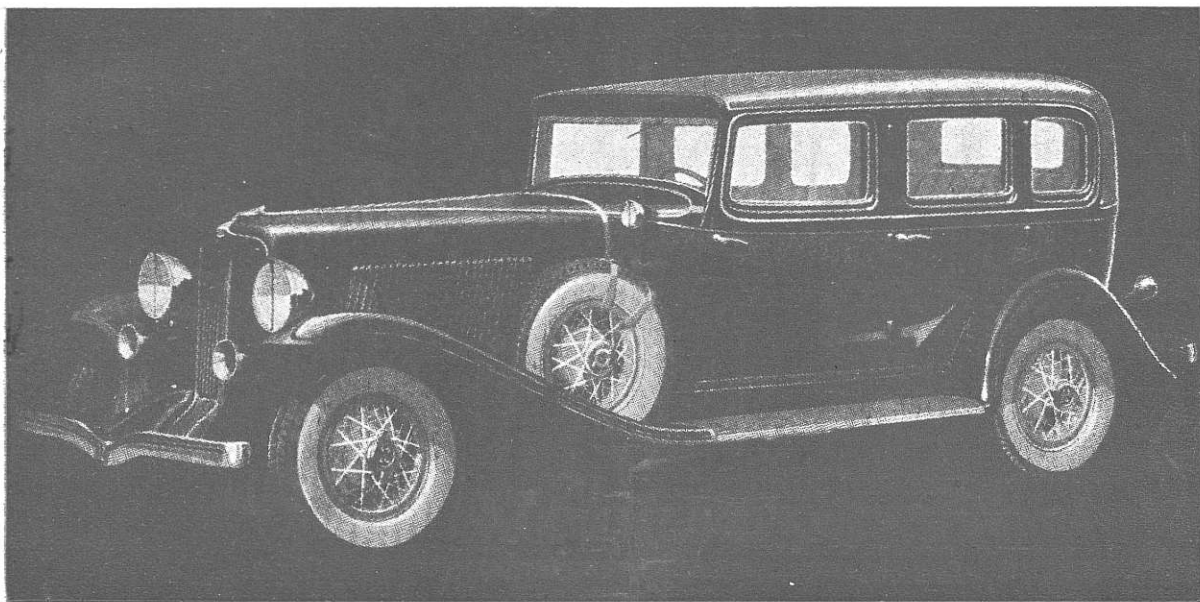
„Auburn“-autod — 6- ja 8-silindrilised — olid seni suurimaks väärtuseks maailma autoturul. Nende hinnaga sai ostja rohkem väärtust kui kunagi varem.



Uus 1932 a. „Auburn“ on aga üllatus! See on pikk, sale, voolujooneline, suurejõuline, täielik, mugav ning — uskumata odav.

12-sil. 160 h.-jõudu.

Üllatus autoturul!

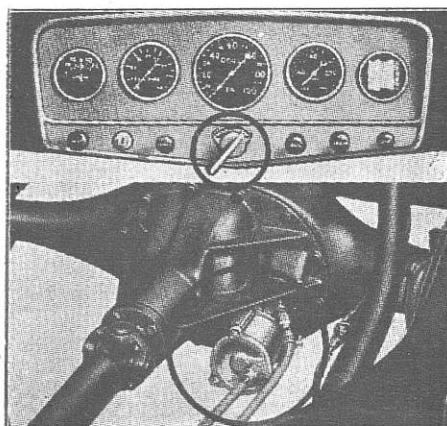


12-sil. mootoriga 160-h.-j. „Auburn“ Sedan.

Enneolemata uudsusi konstruktsioonis!

Tutvuge

- Mootor — 12-sil., 160 h.-j.
- Raam — $.8\frac{1}{16} \times 3 \times \frac{3}{16}$, kahekordne, risttoega.
- Pidurid — hüdraalsed, 14" pidurtrumlitega.
- Telgede vahe — haruldaselt pikk, 133".
- Koonus — 2-kettaline, kuiv, kuullaagriga.



üksikasjadega:

- Vabajooks — L. G. S. täiendatud toode.
- Differentsiaal — erilise kiirkäigu-seadeldisega.
- Rattad — puust või traadist kodaratega.
- Kered — 6 moodsat-mugavat mudelit.
- Hinnad — 1345—1795 dollarit vabrikus.

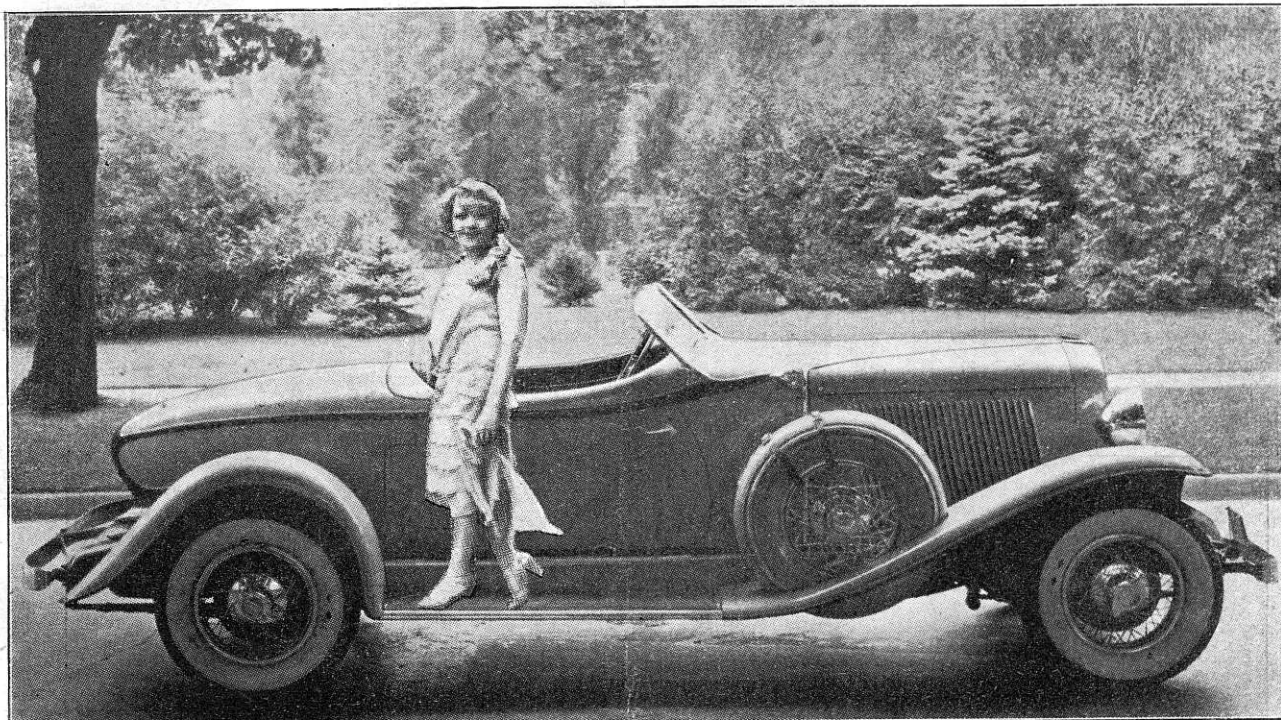
Armatuurlaud ja eriline kiirkäigu-seadeldis (Dual Ratio).

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.

AUBURN, INDIANA

Esindaja Eestis: „CENTRAL-GARAGE“ Tallinn, Narva mnt. 12, tel. 305-98

Uus „Auburn“ speedster.



Üksikasju.

127 tolli telgede vahe.

98 h.-j. „Lycoming“-mootor.

Vaikne, kärata, ühtlustatud hammas-
rataste ülekanne.

Automaatne „Bijur“-õlitamine.

„X“-kujuline 8 tolli alusraam.

Kaal 3866 inglisnaela.

Tuledevahetus jala abil.

Auto üldkõrgus 62 tolli.

Automaatselt õlitav ventilaator.

Uut tüüpi süütejehed.

4 „Lowejoy“ hüdraul. kahtepidi töö-
tavad tõukeleevendajat.

Terasdraulic 4-ja ratta pidurid.

Tagarataste vahe 61 tolli.

Originaalne radiaatori kuju.

Auburn autodevabrik on teinud möödunud aasta jooksul määratuid edusamme. Hiljuti ilmus turule „Auburn“ mudel 8-98 *seitsmeistm.* Sedan. Nüüd on täienenud Auburn vabriku toode uue 2-istm. *Speedsteriga*. Uus „Speedster“ on väga ilusa kereehitusega ja sisaldab eneses kõiki „Auburn“-autode paremusi. Ta on tugeva ehitusega, ilus ja jõurikka 8-sil. mootoriga 16,7/98 h.-j. Tagarataste ülekanne 4,08—1. Kõvendatud silindrite pead kõrge kompressiooni tarvis, mille tõttu auto võib arendada suuremat kiirust kui ükski teine selle klassi seeria-autodest.

Hind vabrikus:

Standart mudel	1145 doll.
Custom „	1345 „

Traatkodaratega rattad erihinna eest.

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.

AUBURN, INDIANA

Esindaja Eestis: „CENTRAL GARAGE“ Tallinn, Narva mnt. 12