

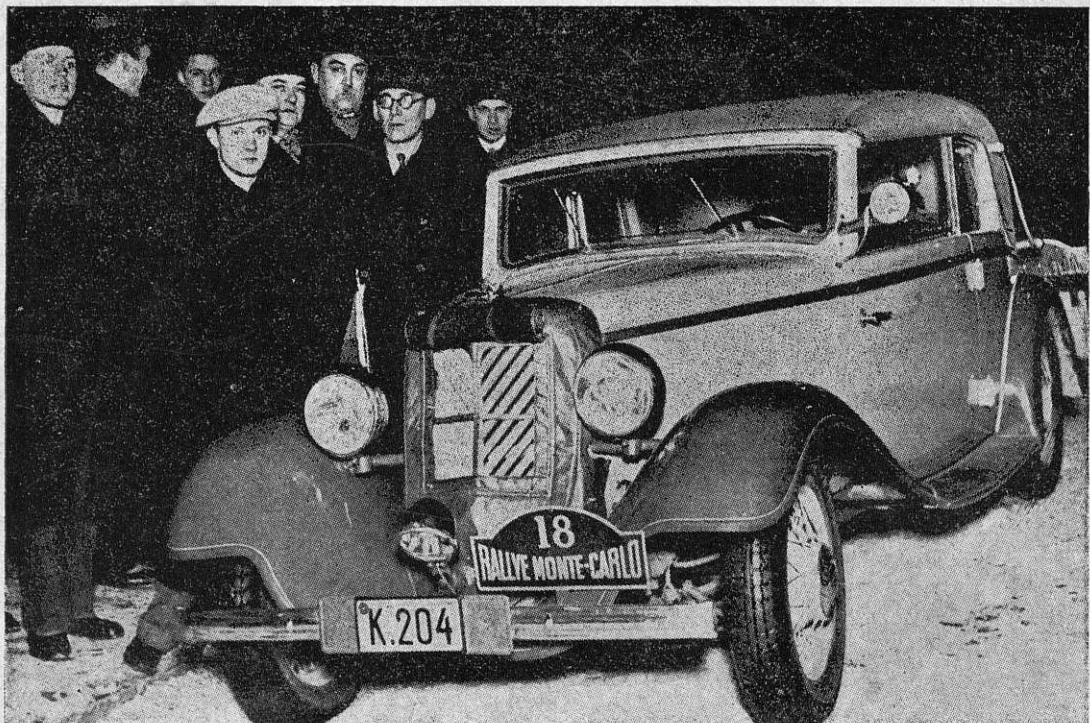
Nr. 1

Jaanuar 1935.



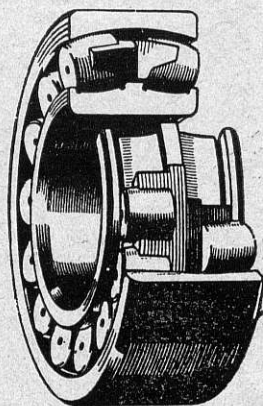
Auto

Eesti Autoklubi häälkandja



Tähesõidu auto „Wanderer“ Leedust. Meeskond (vasakult paremale): esireas
A. Funkas, J. Lange ja V. Pupeiko (prillidega).

J. ZIMMERMANNI TRÜKK JA KIRJASTUS, TALLINNAS.



SKF

kuul- ja rull-laagrid

autole

mootorrattale

tööstusele

igas suuruses ja igaks otstarbeks igalpool saadaval

lahtised kuulid ja rullid.

Peaesindus ja ladu:

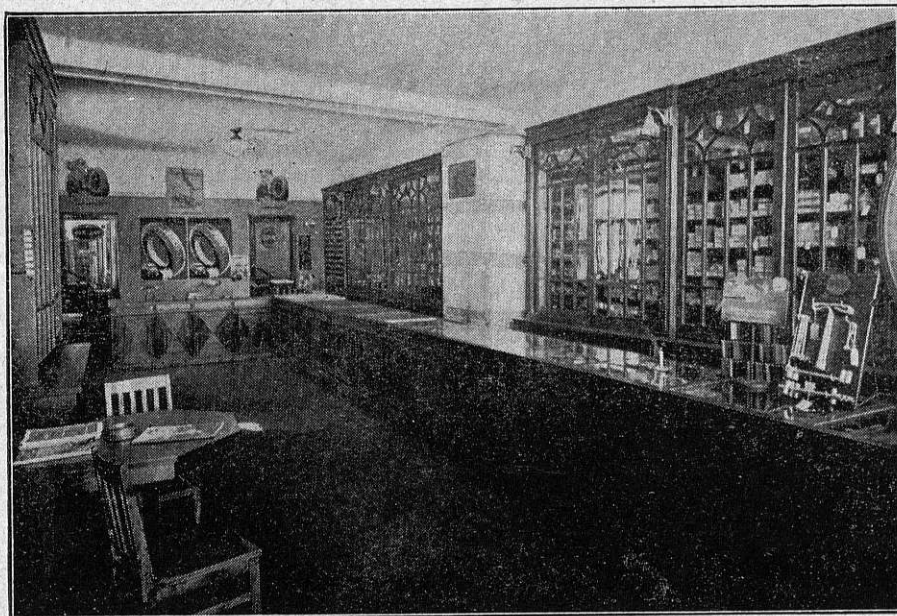
Linke & Martinson

Tallinn, Vene t. 11. Telefonid: 432-86, 432-58

IGASUGUSED AUTOOSAD, TARBED JA MATERJALID

O-Ü.

**T
A
R
M
O**



O-Ü.

**T
A
R
M
O**

Tallinn, Narva mnt. 6. OSAKOND: Rakvere, Pikk t. 5

Auto

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI.

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA.

TOIMETUS JA TALITUS: J. ZIMMERMANN'I TRÜKIKODA, TALLINN, LÜHIKEJALG 4. TEL. 429-24.

TELLIMISE HIND: AASTAS (12 Nr.) KR. 3.— VÄLJAMAALE KR. 5.— ÜKSIKNUMBER 30 SENTI.

VIII AASTAKÄIK.

Nr. 1 (83) 25. JAANUARIL 1935.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U.

Pilk läinud aastasse.
Raudrehvist ballonkummini.
Huvitavat inimkonna liiklemisajaloost.
Autoasjanduse arengust Eestis.
Mootortransport Saksas.
Briti mootorrataste näitus.
Roy H. Faulkner.
Uuendusi pidurite alal.
Lühemaid teateid.
Monte Carlo 14. tähesõit.
E. A. K. teateid.
Kirjanduse alalt.
Nali.

I N H A L T.

Rückblick auf das vergangene Jahr.
Evolution der Ballonreifen.
Interessantes über die Verkehrshistorie.
Die Entwicklung des Automobilwesens in Estonia.
Motortransport in Deutschland.
Britische Motorrad-Ausstellung.
Roy H. Faulkner.
Neuerungen in der Herstellung von Bremsen.
Kürzere Nachrichten.
Die XIV Sternfahrt nach Monte Carlo.
Klubnachrichten.
Von der Literatur.
Humor.

Pilk läinud aastasse.

Iga aasta lõpus on tagasivaade ja tagasivaates on väljavaade uuele aastale. Nii nõuab seda komme — traditsioon! Tagasivaade on harilikult õpetlik, ilma et õpetust alati õieti kasutatakse. Väljavaade on enamasti ikka lootusrikas, olgugi et see varsti unustatakse.

Tahame siinkohal lühidalt nimetada tähtsamaid faase eriti autoasjanduse ja autospordi alal sündmusrikkast 1934 aastast. Igale aastale peab kinkima aumärk ja möödunud aasta peatunnuseks on vananenud mõistete üleparda heitmine. Kui meie läinud aasta alul rääkisime võimalustest ja lootustest, siis võime sisemise rahuldustundega rääkida nüüd ootustest, mille taga tuleb otsida positiivseid täitumis-võimalusi...

Politiiliselt: oleme vabanenud erakondade ja rühmade ning rühmituste mõju alt, kuid läheme vastu „kodade“ ajajärgule, kus valitsema peab mitte poliitika tegemine, vaid töö- ja tegevuse ala peab igal koljalikmel kõrgemal seisma kui ta poliitiline usutunnistus.

Majanduslikult: tuli lahendada töötute küsimus loomulikult ja lihtsamal viisil: „Kes pakutud tööd vastu ei võta sel lihtsal põhjusel, et see töö talle ei meeldi, see ei kuulu enam töötute hulka ja kaotab riikliku abisaamise“.

Seega on suund kindlaks määratud töö enese ja finantseerimis-võimaluste poolt, mis ime siis kui hiljuti ajalehed teateid tõid, et uue magistraaltee tööde alustamisel sellest tööst osavõtsid isegi naised, kes varem sellele ei mõelnudki ega suutnud mõelda, kuidas ta sarnase tööga hakkama saab. Aga saab!

Oleme nagu uuesti ülesehitatud maja, kus valitseb värske vaim ja sellel peab laskma valitseda!

Rahaasjanduse korraldamisega algas suur puhastustöö. Umbusaldus pankade vastu pidi kaduma ja usaldus nende vastu igal kujul maad võtma. Kui esialgu räägiti hoiu- ja laenusummade % alandamise vastu, siis näib ometi, et pankades hoiusummad tõu-

sevad ja varsti ehk küsimus tõuseb, kuhu pangad raha peavad mahutama, et mitte kannatada liigsete tagavara summade all!

Läinud aasta alul tungisid igasse kihti kriisi raskused, majanduslikest võimatuses ei osatud enam teed leida. Oodati mingit messiast, kes lõpu teeks sarnasele olukorrale. Seisma jäänud tööstuste mahajäetud ruumides asus veel paksult tagurliste vaadete tolmu ja ka tõmbetuul, millega seda tolmu minema puhuda sooviti, ei olnud mitte terve majanduspoliitika värske vaim, vaid ainult hingematvalt parfümeeritud õhuvool fantastilis-teoreetilisest mõistete segust, millega taheti arusaamatuid majanduslisi ja tehnilisi ideesid istutada viljatumaks muutunud pinnale. Nende mõistete lahendamise võitlusega möödus ligi ¼ läinud aastast.

Oleme puutumata jäänud läinud aastal välisel nii ilusti drapeeritud kunstliku krediidi laiendamise katsumistest ja paljuist muist, ning seisime aasta lõpul juba mõnede kergenduste ees, nagu mõnede välisvaluuta ostu-müügi korraldamine erapankade kaudu jne.

Autoasjandus: siin ei või möödunud aastat just nimetada õnnelikumaks. Selleks on suurelt kaasa mõjunud üldine majanduslik konjunktuur: tollitõkked, ebamäärasel suured maksud autoomanikele ning uute jõuvankrite sisseveo piiramine kõrgete tollide näol.

Uute kaubalepingute ja muudetud tollitariifide maksamahakkamisega on Eesti automobilistide pere valusalt pigistada saanud, seda ei saa ega tohigi salata. On peaaegu võimatu seniste vananevate jõuvankrite täiendamine uutega, eriti mis puutub takso-sõidukeisse.

Nii on uute tollimäärade järele, mis mullu Inglis-Eesti kaubalepingu kohaselt maksma hakkasid, 25%-lise hinnaalandusega tollimaksudes võimaldatud ainult nende jõuvankrite sissevedu, milliste võimsus ei ulata kõrgemale 11-st hobujõust. Seega jääks küll

ainsamaks pääseteeks suuremajooliste autode shassiide sissevedu, milliste toll ei ole kõrge, ning neile kodumaiste võimaluste piires katsuda ehitada kered peale. Teadagi on see väga tülikas, aegaviitev ning küllaltki kulukas töö, sest puuduvad ju alles täiuslikud töökojad selleks, kui ka vastav vilumus.

Teiseks raskuseks osutub autoomanikele jõuvankri igaaastane registreerimise- või teedekapitalimaks. Autoasjanduse arenguga on selle kohustise rõhuvam raskus aegamööda veeretatud ainuüksi autoomanike kaela. Meie jõuvankrite aastane registreerimismaksu summa teeb välja ligi 250.000 krooni, bensiinimaks umbes 600.000 krooni, mis terveni läheb teedekapitali arvele. Kui siia juurde arvata veel tollidest saadud tulu, tulumaksud autobuse liinipidajatelt, autoäridelt, autoomanikelt, siis kokkuvõttes saaksime üllatusliku summa, nimelt 2.000.000 krooni ümmarguselt võetuna, mis Eestis liikvel olevad 3000 jõuvankrit annavad iga aasta teede korrashoiuks. Seega iga üksik auto oleks koormatud umbes 650 kroonilise aastamaksuga. Ei saa küll kuidagi väita, et selline kohustiste jagamine oleks õiglane.

Ameerikas on viimasel ajal hüüdsõnaks saanud: „Kes tänavaid, teid kasutada oskab — suutku maksta nende korrashoiuks!“ Ratsutaja, jalgrattur, vankrimees, traktorite ja peksumasinade omanikud — nemad ei tasu paraku sentigi teede korrashoiuks!

Põhjuseks tuuakse: „auto kulutavat teid ja tänavaid *suuremal* määral kui kõik teised“. Iseenesest on aga see imelik väide, et õhukummidel auto lõhub teid rohkem, kui raudvitste ratastega hobusõiduk ehk raudatud hobune või kohmakas põllutöömasin!

Üheks suureks tõkkeks autoasjanduse arenemisele on kujunenud ka aast-aastalt üha pinevamaks muutuv võistlus raudtee ja autotranspordi vahel. Läänud aasta 18. mail Teedeministeeriumis peetud koosolekul, kust osa võtsid kõigi huvitatud poolte esindajad, harutati autoasjanduse üleviimise küsimust raudteeametkonna valdusse, et seega saavutada „tsentralisatsiooni“, nagu väitsid raudtee esindajad. Sellist kava ei pooldanud aga teiste organisatsioonide ja ametasutiste esindajad ja nii langes küsimus ära, kuid omnibuse liinide küsimus tekitab praegu veel suurt kõneainet. Erapooletu hinnangu järele aga vaba võistlus peaks jääma nii ühele kui teisele. Raudteel on omad määratumad ülesanded täita rahvamajanduses kui ka riigikaitse käsutuses, neid ei saa keegi eitada, ja sama peaks ka kõigile ilmne olema, et praegune elutempo tingib ometi ka tarvidust *kiiremate* liiklusabinõude järele, milliseiks on ja jäävad ainult jõuvankrid. Siin ei tohiks juttu olla võistlusest raudtee ja mootorsõiduki vahel — tehniliste suursaavutiste ajastul. Nii oleks hobusemel mõttetu kadestada temast möödastõitvat autot või pimedat viha kanda pilvede all tormava lennuki peale, et need paremini suudavad vastata praegusaja elunõuetele, mille esimeseks tingimu-

seks on *kiirus*. Eltoodule lisaks oli möödunud aastal meie autoasjandusele veel teisigi valulevaid küsimusi, kuid on tehtud sama aja vältel ka palju nimetamisväärt tööd liiklemise hõlbustuseks, läbikäimise elavnemiseks välismaadega, teolude paranduseks jne.

Kõigist neist üritusist on täie töönnu ja agaru-sega osavõtnud *Eesti Autoklubi*, kes möödunud suvel pühitses oma 10-aastast olemasolu. E. A. K. oma kümnele eluaastale tagasi vaadates võib rahule jääda saavutustega, mis tehtud mainitud aja kestel.

Kümme aastat tagasi andis autoomanikele ning automobilismist huvitatuile valusasti tunda sellise keskkoha puudus, kust oleks õhutatud ja algatatud ning ka elluviidud tiheda kaastöö abil ametasutistega nii paljuid autoliiklemise, teoludesse, autosporti jne. puutuvaid korraldusi ja muid üritusi.

Viiks pikale üksikasjalisemalt loetella kõiki neid saavutusi, milliseist suur osa tuleb vaidlematult kirjutada Eesti Autoklubi ja ta liikmeskonna arvele.

Kõike läinud aastast tegevust tagant järele hindamisele võttes, võime tulemustega siiski päris rahule jääda, kõigile raskustele ja tõketele vaatamata. Rõõmustavaimaks nähteks möödunud aasta klubi elus oli see, et liikmeskonnal tundus eelmisest aastaist soojem ja südamlikum kontakt, mis autosportlaste huvilise ühtekuuluvuse kõrval rohkesti ruumi jättis ka tihe-daiks sõprussidemeiks kõigi klubi, kui ka mootorrattasektsiooni liikmete vahel.

E. A. K. mootorratta sektsiooni liikmed on läinud aastal tänuväärt ja palju tööd mootorspordi alal ära-teinud ja vist ei saa see tahe ka tulevikus raugema.

Kõigist klubi eluavaldistest on osavõtnud ka suuremalt jaolt need klubi liikmed, kes seni piirdunud vaid liikmemaksu tasumisega ning passiivse kõrvalhoiuga.

Selleks on palju nähtavasti kaasa mõjunud klubi uued ja avarad ruumid ning osalt ka meie häälekandja „Auto“ laialdasem levik, mis eriti hoogu võtnud möödunud aastal. Tema kohta on lugejaskonnas isegi viimasel ajal sõna võtma hakatud, ja see on heaks tunnusmärgiks juba, et toimetuse teadlik oleks, mida lugejaskond soovib tema veerudel näha. Toimetus tervitab igat kriitikat ja tänab neid, kes ajakirja lugedes, oma mõtteid ja arvamisi toimetusele teatavaks teeb, mida soovitakse ja mida mitte näha. Käesoleva aastaga oma 8-dat aastakäiku alates, tahab „Auto“ ka tulevikus lootma jääda oma lugejaskonna senisele poolehoidule ning kogu energia pühendada autoasjanduse propageerimisele ja selle ala õitsengule ja hüvangule. 1935. a. alates ajakiri ilmub oma endise lühikese nime all „Auto“, sest olles mõni aeg ka mõne teise organisatsiooni häälekandjaks, pidi oma nime vastavalt muutama. Nüüdsest peale uuel aastal uute, värskete sammudega edasi rühkides uute, kaunimate sihtide poole, soovime oma lugejaskonnale, poolehoidjatele, kuulata-jaile ja kaastööliste

õnnelikku UUT AASTAT!

„Auto“ toimetuse ja väljaandja.

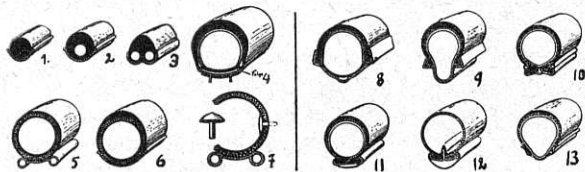
Raudrehvist ballonkummini.

Dipl. ins. O. Tedder.

Õhukumm näib auto juures olevat enam-vähem kõrvalise tähtsusega osa — õieti meie ei panegi teda tähele kuni ta kord tühjaks läheb. Igalühel ei ole aga teada õhukummi suurt osa auto arengus. — Kas oleks auto praegusele arenemisastmele jõudnud raudrehvidel? Kindlasti mitte!

Õhukummi esiisaks on vankri raudrehv — veel esimeste algrataste juures oli see tarvitusel, andes viimaseile mitte just meelitava nime kondiraputaja („boneshaker“). Aga jalgrattale oli tungivalt vaja paremat vedrutavust sõidu kergemaks ning mugavamaks muutmise otstarbel, ning jalgratas oligi see, mis õhukummi arengut toetas; kogu oma arenemistee tegi õhukumm jalgratta kummina läbi, alles viimases astmes võttis auto ta üle, teda ainult üksikasjades oma nõudmistele kohandades.

Esimese õhukummi — nahkmantel, täispumbatav sisekumm, ventiil ning õhupump — patenteeris juba 1846. aastal inglise insener Thomson, kasutades teda ka oma vankri juures ning saavutades sellega suurt veojõu kokkuhoidu. Kuid see leiutis, nagu paljudki teised oma ajast ettejäädud leiutised, ei löönud läbi ning sattus varsti unustusse.



Õhukummi arenemisastmed.

Möödus veel mitukümmend aastat enne kui, nüüd juba jalgrattasõitjate poolt, hakati tasandama teed õhukummile. Esiteks pandi tõugete vähendamiseks ratastele ümber täiskummi köis (joon. 1), siis veevoolik, mille õhuruum vedrutavust juba tunduvalt parandas. Siis tuli Dublini loomaarst Dunlop mõttele varustada voolik ventiiliga ning pumbata ta õhku täis, teda riidest paelaga rattale kinnitades. Seega oli Thomsoni õhukumm uuesti leitud. Dunlopi poeg sõitis kaua aega oma õhukummidel rattaga ringi, kuni üks võidusõitja seda tähele pani ning isa tähelepanu selle leiutise praktilise kasutamise võimalusele juhtis.

Esimesed jalgratta õhukummid olid 2½ tolli jä-

medad, ning nendega varustatud jalgrattad näisid õige kohmakatena; seda suurem oli kõikide imestus, kui need rattad igast võidusõidust võitjatena välja tulid.

Kuid üldiseks kasutamiseks ei olnud õhukumm veel küps — ta oli rattaga peaaegu lahutamatu ühendatud, nii et paranduseks pidi terve ratas vabriku saadetama — see oli loomulikult tülikas ning kallis. Õhukumm pidi tehtama rattast ärarippumatuks, kergesti äravõetavaks ning parandatavaks, siis alles võis loota ta laiemale levimisele. Esimeseks sammuks sel teel oli tagasimineku ühe kummi (single tube) printsiibile (joon. 5, 6, 7). See oli juba küllalt praktiline kumm ning leidis ka laialt kasutamist. Varsti minnakse jälle kahekordsele kummile üle (joon. 8) (inglise kumm aastast 1891), näeme välismantli nurkadel jämedusi, mis kummi väljakargamist takistavad. See tüüp täiendatakse, ning ta leiab jalgratta-kummina suurt poolehoidu. Järgmisel aastal (1892) ilmub, jällegi Inglismaal, n. n. traat-kumm (Nr. 13), mis on ehitusel juba täiesti meie praeguse autokummi sarnane.

Uusi, suuremaid nõudmisi esitas kummile aastasadade vahetusel jõudsalt arenema hakanud autotööstus, ning siin selgus, et lihtsalt suurendatud jalgratta kumm ei ole autole ning mootorrattale kõlvulik, kuna nende juures tuli arvestada uue, ettenägemata õhukummi vaenlasega — soojusega. Nimelt soojeen kumm auto kiire sõidu juures, ning see soojus mõjus nii kummile, kui ka kõvenduskoele hävitavalt, nii et autokummi eluiga isegi jalgrattakummi omast lühemaks osutus.

Nagu selgus, oli siin soojuse tekkimise põhjuseks mitte üksnes kummi väliskihi hõõrumine, vaid veel suuremal määral kummi sisekihtide (kummeeritud riide) sisemiste pingete kiire vaheldumine. Alles pealesõja-aastail läks korda, nimelt n. n. Cord kummide juures seda kõrvaldada — kõvendava riidekorra ümberkujundamisega. Riide kandvamaks osaks jäid pikuti niidid üksikute nõrkade põikniitidega ühendatult.

Suur töö oli veel autovabrikutel teha, enne kui autokumm tema praegused omadused saavutas: kummikorra ning riide ühendamine, õigete kummisegude kindlaksmääramine, vulkaniseerimisviiside väljatöötamine jne. olid küsimused, millede lahendamine nõudis palju tööd ja vaeva, kuid mille lahendused avalduvad mitmekordselt suurenenud kummide vastupidavuses.

Autoasjanduse arengust Eestis.

Aug. Wesley.

Maailma autoasjanduse ajalugu, kui ka selle eellood jätame kõrvale. Teada on, et autotoodang alustub plahvatusmootori leiutamiselega Euroopas ning areneb hiiglasammudega mõlemal pool Atlandi ookeani. Omades rohkem energiat ning suuremad rahalised ja materjaalsed resursid, jõuab Ameerika autoalgi varsti Euroopast ette. Ülivõimsalt on see juba rohkem kui neli aastakümmend maailma autotoodangu ja turu üle valitsenud. Kuigi autode ja mootorrataste

tootmine ja tarvitamine oli Ameerikas ja Euroopaski juba kaunis kaugele arenenud ja üldine nähe, siiski oli jõuvanker kuni käesoleva sajangu alguni tundmata Eestis. Tõsi: Venemaal ja Ameerikas ja hiljem vist ka Saksamaal, olid mõned eestlastest-lukusepad jõuvankritega tegemist teinud. Siin, kodumaal, oli aga selliste olemasolust vaid udune aimdus — teati neist vaid vene ja välismaa ajakirjanduse kirjutuste ja piltide järele. Oma ihu-silmaga polnud neid siin

veel nähtud. Autoasjanduse ajajärk polnud meil veel alanud...

Nõnda see algas:

Möödunud sajandi lõpul töötas Tallinnas Vene tänaval *John Schumann ja Co.* jalgrattavabrik. Ettevõtte omanikuks oli tegelikult Johannes Behrens. Schumann ise oli sakslane ja asjatundja jalgrataste valmistamise alal. Aastal 1900 sõitis ta äriasjus Berliini ja tagasitulles tõi sealt „prooviks“ kaasa *esimese mootorratta Eestisse*. See „müramasin“ oli ühe silindri ja kahetaktiline. Kütteks tarvitas too meie esimene mootorratas petrooleumi, ehk „lambiõli“ — nagu rahvas siis veel seda nimetas. Süüde ratta mootoris oli liikuva elekter-kontaktiga. Üldse oli see mootorratas konstruktsioonilt väga algeline ja kohmakas. Kuid — mis peasi — see liikus siiski oma mootori abil. Mootorratast oli Schumannile demonstreeritud Berliinis. Vaja oli seda siingi rahvale tutvustada. Oli tarvis leida mees, kes võiks mootorrattale „hinge sissepanna“ ja sellega sõita. Selliseks meheks osutus *Julius Johanson*. Tema — vanim vedurijuht Hans Johanson viiest pojast — oli neljateist-aastasena läinud sakslase Lausmanni masinavabrikusse lukusepa-õpipoisiks. Lausmanni vabrik ehitas tol ajal peamiselt petrooleum-küttega mootoreid — ala, mis noort Juliust vägagi huvitas. Teinud Lausmanni vabrikus neli õppeaastat läbi, siirdus ta mujale end „täiendama“. Kuue aasta jooksul arenes temast vilunud tööjõud elektri- ja mootorialal. Ta oli ka jalgratta-võidusõitja — muuseas ka Schumanni jalgratastega. Sellest siis tuligi, et Schumannil oli käepärast mees, kes võis meie esimest mootorratast rahvale tutvustada.



Jul. Johanson.

Schumanni mootorratta debüüt — *esimene mootorratta demonstreerimine Eestis* — sündiski ühel suvisel pühapäeval 1900 aastal Tallinnas „Lootuse“ (praeguse S/s. „Kalevi“) aias Gonsiori tänaval, kus juba siis oli kõrge planguga piiratud rahvapark ja spordiväli. Demonstreerimine kandis aga rohkem tsirkus-etenduse ilmet kui ühe müügiloleva sõiduriista rahvale tutvustamist — sissepääs aeda maksis nimelt 20 kopikat isiku pealt. Kõik läks libedasti. Ilusa ilma tõttu voolas „Lootuse“ aeda palju rahvast vaatama imet, mida neile oli kuulutustes lubatud näidata. „Ime“ sündiski! Poisikeseohtu noormees pani keerulise askelduse järele mootori käima, istus ise ratta sadulasse ja kõrvulukustavalt paugutades, sõitis see imevärk ringi. Rahvas sai oma raha eest tunda uudishimu rahuldust ja lõbu. Sissetulek läks „Lootuse“ seltsile. Johanson ei saanud kopikatki — sai aga *meie esimeseks mootorsportlaseks*.

Schumanni „näitus“ kandis vilja. Sest sellest tiivustatuna ostis üks Johanson paberivabriku toleaegeid meistreid (Uljajeff) Peterburgist omale mootoriga sõiduriista. See oli juba mingisugune auto ja mootorratta vahepealne, nagu neid eelmise sajangu lõpul eriti Prantsusmaal harrastati konstrueerida.

Sõiduk oli nimelt kolme rattaga — neist kaks kõrvuti ees ja madalad ning kolmas ja kõrgem taga. Ederatate vahel oli iste kaassõitjale ja juhi jaoks oli sadul tagaratta peal ning nii kõrgel, et ta võis näha ette üle kaassõitja pea. Tüürimine sündis ederatate abil. Mootor asus ederatate ja tagaratta vahel kaassõitja seljataga. Nagu Schumanni mootorrattalgi, oli siingi mootor ühe-silindriline, kuid neljataktiline, õhujahutusega ja häälesumbutajata. Kütteks selles mootoris oli juba bensiin. Sõiduk kandis nimetust „*Cyclonette*“ — nimi, mis paljastab selle prantsuse päritolu.

Sedagi sõiduriista rahvale tutvustama kutsuti Julius Johanson. Tal oli ju „nimi ja kuulsus“ sellel alal! Kuid laseme Johanson enda jutustada, kuidas „*Cyclonette*“ demonstreerimine sündis: See oli kahel suvel, 1900 ja 1901 aastatel, kui seda „kolme-jalaga“ sõiduriista Tallinna rahvale demonstreerisin. Sõit sündis Tallinna—Nõmme maanteel, Kopli teel ja vanal Pirita teel — enamasti pühapäeviti. Rahvas oli neist sõitudest alati väga huvitatud ning rändas linnast välja teede äärtele „vaatama nalja“. Ja nalja selle „*Cyclonette*ga“ saigi laialt. Selle kiirus oli 20 versta tunnis! Teiseks, ilma kaassõitjata võis sellega niiviisi „kihutada“ peatamata poolteist, ja kui hästi läks, siis kaks tundi. Hullel oli lugu siis kui ees kaassõitja oli — ja millal neid ei olnud, kas au või lõbu pärast?! Kaassõitja aga oma kaalu ja kehaga esiteks koormas mootorit ja teiseks takistas õhuvoolu pääsemast mootori ligi. Tagajärg oli see, et mootor kuuenes iga 15—20 minuti sõidu järele päris punaseks ja lakkas töötamast. Pealegi polnud kellelgi erilist lusti selle hõõguva metallmüraka lähedal viibida. Ei siis muud, kui istuti kraavi äärele „suitsutundi“ pidama ja pealtvaatajatega vastamisi nalja heitma. Kui mootori „palavik“ veerand- või poole tunni pärast oli haihtunud, jätkus sõit pealtvaatajate naljade ja mootori koleda paukumise saatel edasi — seni kui mootori väljalasketorud said jälle puna-kuumaks.“

Nii oli meilgi alanud üleminek jalgrataste ajajärgust mootorratastele. Enne kui jõuame esimeste autodeni, peatume pisut veel kolmanda mootorratta juures. See oli Tallinnas asuvas Dvinski polgus. Sinna oli — tänu ta mehaanika tundmisele ja tantsuharrastusile — sattunud 1901 aastal sõdur-aega teenima ka Julius Johanson. Polgu laskeriistade töökojas Juhkentalis oli töökoja ülem lasknud ehitada dünamo, et saada oma korterisse elektri-valgustuse. Dünamost ei saadud aga raamatutarkusega voolu. Sattus sinna ka noorsõdur Johanson. Ta ühendas dünamo juhtmed õieti ja voolu saadi. Dünamot ajas aga voolu tarvitades ringi kaks polgu sõdurit. Et sõidureid sellest orjatööst vabastada, sai Johanson enda ettepanekul loa ehitada väike mootor dünamod ringi ajama. Selle ta konstrueeriski ja ülemused olid väga rahul. Johanson kuulsus polgus kasvas — tema oli mees, kes tundis elektri- ja mootorialal. Sellisena teda ka hinnati ja varsti hakkas tulema paelasid olakuile nii et noormees oli varsti vanem allohvitser. Johanson oskused viisid ülemused mõttele osta polgule mootorratas. Ja nii sai väeosa 1902. a. kevadel „*FN*“ mootorratta. See oli 4-taktiline ja maksis 540 rubla. Sõitjaks oli Johanson. Tollest ajast tuletab ta meele juhust Juhkentali tänaval. Keegi noormees palus end mootorrattaga pisut sõidutada. Too esimene mootorrattal kaasasõitja oli, nagu hiljem selgus, *Jakob Bieck* — hiljem tuntud mootorsportlane ja autoomanik.

Nüüd olemegi juba jõudnud autodeni. Nii saab 1903. aastal üks Bjelomorsky kaardiväe ohvitseridest, kapten Feodoroff, idee osta omale auto. Selle ostabki ta Peterburist. Too esimene auto Eestis oli vähe tarvitatud vana tüüpi „Panhard-Levassor“ — 4-silindriga ja umbes 8 h.-j. Et kapten Feodoroff

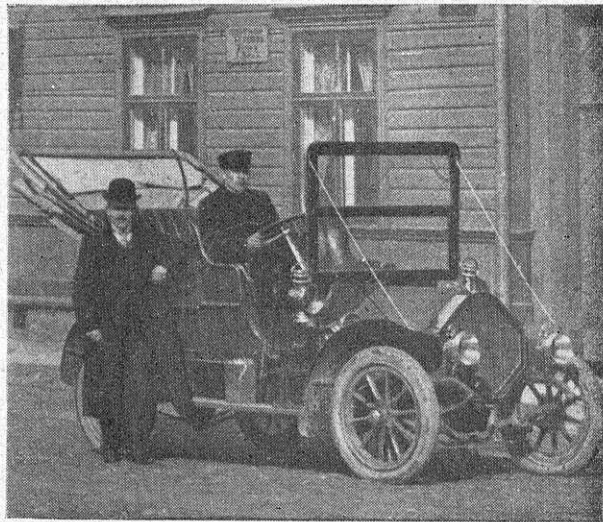


Joh. Johanson oma pruudiga prl. Bertin'iga.

ise sellega sõita ei osanud, siis oli talle autojuhiks varem allohvitser Julius Johanson. Nii on siis tema esimene, kes Eestis autot juhtinud. Siis oli auto Tallinna tänavail ja ümbruskonna teedel rahvale suureks uudiseks. Seda imestati ja kardeti. Koertele ja hobustele oli see muidugi suurimaks hirmuks. Ei vaadanud ka politsei selle „koletise“ peale kuigi armsalt. Sõiduvõimehed ei oskanud siiski veel autot kades-tada ega selles enesele võistlejat näha. Ja ega see auto nii väga tihti väljas olnudki, sest kapten Feodoroff'il olid oma kohused polgus ja sõita võis ta vaid öhtuti ja pühapäeviti, siis kui Johansonil oli aega autot juhtida. Muidugi komandeeriti Johanson kapteni kät-susse alati siis kui viimane teda nõudis. Nii oli seni, kui algas Vene-Jaapani sõda. Kapten Feodoroff lahkus 1904. a. vabatahtlikuna teenistusse Kaugesse Itta ja ta müüs oma auto ärimees Wersbitsky'le, klaasi-kaupluse omanikule Viru tänaval Tallinnas. Viimane polnud autost nii väga vaimustatud — ostis selle, kui odavalt sai, nii rohkem „naljaviluks“. Sõita ta sellega ei oskanud ja peale Johansonil ei olnud Eestis teist, kes oleks seda sõiduriista juhtinud. Erasisikuna ei saanud Wersbitsky Johansonil, kui sõjaväelast, ka enda teenistusse käsutada. Need asjaolud mõjutavadki, et Wersbitsky müüb 1905 aasta alul oma auto Julius Johansonile, kes sellest rohkem huvitatud. Nii saab Johanson esimeseks eestlaseks, kes omale auto ostab.

Järgmise — järjekorras Eesti teise — auto lugu kujunes traagi-koomiliseks. Seal kus Tallinnas Vabaduseplatsi ääres praegu seisab „EKA“ uhke ja moodne maja, asus kuni sõjapäevadeni kahekordne hall puu-maja. Maja omanikuks oli eestlane Einberg. Temal oli nähtavasti tugevasti sportlasi kalduvusi — võib et ka uhkustamise tungi. Oli kuidas oli, tema igatahes ostis Peterburist omale auto 1906 aastal. Sõiduk oli uus, 2-silindriga, punaseks värvitud ning pildi järele otsustades korralik sõiduk. Autot juhtis Einberg ise — kuigi oli siis juba umbes 60-aastane! Autojuhtimise õppis ta Peterburis, siis kui ta auto ostis. Varsti sai Einberg oma punase sõidukiga Tallinnas kuulsaks.

Sõites tänavail ei andnud ta teed kellegile. Vastutu-lejad pidid hoiduma kõrvale ja häda neile voorimees-tele, kes ta ette sattusid! Jutustatakse, et ta on vähemalt paarkümmend sõiduvõimehe vankrit tagant peale sõites nässu ajanud — sealjuures tihtigi ka meest ja hobust vigastades. Kuid kunagi ei ulatunud sellised „õnnetused“ politsei protokollidesse. See tuli sellest, et nii kui pealesõit oli sündinud — enam või vähem tagajärjekalt — peatas Einberg oma auto, tuli voorimehe juure ja kõrgatas: „Kurask! Kui suur su kahju on? Palju see värk oli sulle väärt?“ Ja kui voorimees nimetas oma kahju ja valuraha suuruse, siis tasus Einberg selle summa kohe sealsamas ja tingimata. Harilikult rõõmustas voorimees saadud rub-lade üle ja vaikis „õnnetusest“. Muidugi levis teade Einbergi „autospordist“ laiali ja nii mõnigi sõiduvõimees, kel vanker vilets ning hobune vana ja vigane, jäi meelega Einbergi auto ette, et oma vana värgi eest eriti kauplemata hea hinna saada. Muidugi pidi ta sealjuures riskeerima ka oma kontidega, kuid siis sai ka valuraha... Seda „sporti“ harrastas Einberg seni kui ta sõitis oma maja ees praegusel Vabaduseplatsil surnuks kellegi vanamehe. Kuidas see lugu tegelikult sündis, pole nii huvitav kui karistus, mis sellele järgnes. Õnnetusest kandis politseimeister ette kubernerile — oli see ju esimene sedalaadi liikle-misõnnetus Tallinnas. Puudus vist vastav määrus või paragrahv, sest kuberneril otsus oli — vähemalt naljakas. Ta määras, et karistuseks inimese surnuks-ajamise eest peab Einberg istuma Jaani kirikus altari ees eraldi toolil, nagu rahva poole, iga pühapäev jumalateenistuse ajal ning seda terve aasta! See pidi olema hoiatuseks neile, kes unistasid oma autost tulevikus — muidugi eeskätt ka Einbergile ja Johanso-



Einberg oma 2-sil. autoga 1906. a. Rooli taga Paul Johanson.

nile, sest teistel meil siis autosid polnudki. Einberg muidugi istus oma karistuse ära ja rahvas kirikus sai hiiglanalja. Kas karistatu võttis õpetuse heaks, seda meie ei tea, kuid vist küll, sest hiljem pole Einbergi autoharrastusist midagi erilist kuulda. Ta auto põles ühes Johansonil garaažiga 1917. a. Einberg ise suri peale vabadussõda.

(Järgneb.)

Järgmises N-ris kirjeldus „Mehed ja masinad“.

Mootortransport Saksamaal.

Ametlike andmete järele oli Saksas 1. juulil 1934. a. 165.600 veoautot. Selle ajani 12 kuu kestel oli uusi veoautosid registreeritud 13.500, s. o. nii suur oli aastane juurekasv. Kandejõudu silmaspidades saame juurekasvust järgmise pildi:

Kandej.	1. VII. 33.	1. VII. 34.	Juurekasv.
1 tonni	20.400	23.750	3.350
1—2 „	71.237	73.088	1.851
2—3 „	25.179	29.977	4.798
3—4 „	12.857	14.329	1.472
4—5,5 „	13.312	13.666	354
5,5— „	9.182	10.790	1.608

Eelolevast nähtub: 1) et kergeveo-autode juurekasv on olnud võrdlemisi suur — umbes 20%; 2) et 1—2 tonniste arv oli ja on veelgi ligi pool kõigi veoautode arvust, kuid arvestades vähest juurekasvu, nad pole enam moes; 3) et 2—3 tonniste veoautod on tulnud moodi ja nende arv on tõusnud ligi 20% võrra; 4) et 3—4 tonniste juurekasv on olnud alla normaalse; 5) et 4—5,5 tonnise on õige vähe juure tulnud ja 6) et 5,5 tonnise alates raskemate veoautode — need on suures enamuses kolme rattapaariga ja järelvankriga — arv on kasvanud suure hüppega.

Outsides põhjusi eeltoodud nähetele, tuleme kütteküsimuse juure, mis eriti just Saksas mootortranspordi arengut ühes või teises suunas mõjutab. Saksal pole ju õliväljuga ega asumaid, kust petrooleumi saaks. Ta peab petrooleumi ja bensiini välismaalt ostma. Autode suure arvu juures on see riigi eelarvele ja rahvamajandusele väga koormav. Saksa valitsus tahab aga iga hinna eest saada rippumatuks välismaisest mootorküttureturust. Seda nõuavad rahvamajanduse huvid rahuajal ja riiklikud huvid võimaliku sõja puhul. Ja Saksamaa, s. o. Hitleri režiim, sammub ju kiirete sammudega sõja suunas. Sellest siis Saksa mootorküttepoliitika. Saksal omal on pruun- ja kivisütt külluses. Nendest saab ta kivisöetõrva. Teisalt valmistatakse Saksas hüdrogeenilisel teel bensooli, mille valmistamist kävatsetakse lähemal ajal suurendada niivõrd, et toodang kergeste mootorküttaainete alal rahuldab täiesti kodumaise nõudmise. Varsti on siis aeg käes, millal Saksa ei ripu enam välismaisest bensiiniturust. Teisiti on lugu raskete küttaõlide suhtes. Naftat omal ei ole — seda peab asendama kivisöetõrv. Moodsatesse suurekiiruse ja survesüütega mootoreisse see aga sellisena ei kõlba. Või teisiti võttes: raske-

õlimootorid pole veel arendatud kivisöetõrva küttena kasutama. Tõsi küll, et mõned Saksa autovabrikud väidavad, et nad on küsimuse mootori vastava konstruktsiooniga juba rahuldavalt lahendanud. Kuivõrd see peab paika, on siiski küsitav. Kuid kahtlust ei ole, et kord kindlasti Saksas ka nii kaugele — vist kõige lähemas tulevikus — jõutakse.

Eelolevast on vist selgunud, et Saksa mootortransport on praegu ülemineku-ajajärgus. Üheltpoolt kasvab kiirelt kergeste, bensoolikutet tarvitavate sõidu- ja veoautode arv, kuna keskmiste (1—2-tonniste) veoautode juurekasv on jäänud seisma ja hakkab vist alanemagi — vähemalt ajutiselt — raskemate diesel-mootoritega liikuvate veoautode kasuks. Viimaste arv kasvab nimelt kiirelt — nagu seda järgmised arvud kinnitavad. Kuigi täiesti täpseid andmeid käepärast ei ole, siiski on teada, et 12 kuu kestel 1932—1933 oli umbes 5000 ja järgnevat 12 kuu jooksul 7000 kõigist uutest veoautodest varustatud diesel-mootoritega raskeõli jaoks. Sellega on siis kahe aasta jooksul registreeritud veoautodest umbes 12.000, s. o. ligi 20% kõigist uutest veoautodest, olnud diesel-mootoritega varustatud. Teisalt on teada, et mitmed saksa vabrikud, nagu näiteks *Humbolt-Deutz*, *Junkers*, *Motorenwerke Mannheim* j. t. on kohandanud oma tööstuse kas töötama bensiinimootoreid ümber raskeõli-mootoriteks või valmistavad otse uusi diesel-mootoreid, nii et raskeõliküttega liikuvate veoautode arv Saksas kasvab kahel viisil: neid veetakse uutena, eeskätt Inglismaalt sisse ja teiseks, olemasolevaid tehakse ümber raskeõliga liikuvaks. On arvestatud, et Saksas on praegu umbes 35—40.000 diesel-mootoriga liikuvat jõuvankrit, s. o. umbes viiendik (20%) kõigist veoautodest. Üleminek diesel-mootorite tarvitamisele Saksas (igasugused veoautod, traktorid, harilikud ja luksus-omnibused jne.) on nii kiire ja nende tarvitatud naftakütta hulk nii suur, et viimase sissevedu hakkab mõjutama väliskaubanduse bilansi liigagi tunduvalt. Kuid riiklistes ja eriti tuleviku huvides ei saa enam taandumist ette tulla. Seda enam, et kokkuhoid, mida raskeõliküttega mootortranspordi alal saavutatakse, on Saksas osutunud väga suureks — 70—80% võrreldes bensiiniküttega. Saksa mootortranspordi üleminekut diesel-mootoritele, selle arengut ja kogemusi jälgivad inglased, prantslased, itaallased ja teisedki rahvad suurima huviga. See ongi seda väärt. Mitte ainult tehniliselt ja majandusliselt, vaid ka poliitiliselt.

Briti mootorrataste näitus.

Briti mootorrataste 1934. a. näitus peeti Londoni kuulsas Olympias novembri alul ja — nagu ikka — ühenduses jalgrataste näitusega. Olles kõigiti õnnestanud, avastas ühendatud näitus kokkuvõetult järgmist:

Arvamane, et jalgrataste hooaeg on juba 20 aasta eest möödunud, osutus eksituseks — see kestab edasi. Nii on näiteks firmad Humber, Raleigh ja Sun, kes aastaid tagasi valmistasid mootorratasteid, piirdunud nüüd üksnes jalgrataste valmistamisega. Samuti fir-

mad Francis Barnett ja Matchless, kes valmistavad mootorratasteid, on hakanud ka jalgrataste valmistama. Mootorrataste toodang on suuresti kasvanud — 1934. a. esimese 9 kuu jooksul registreeriti Suur-Britannias 20% rohkem mootorratasteid kui vastava aja kestel 1933. aastal. Tehnilistest tendentsidest, uuendustest ja muudatustest Briti mootorrataste uute tüüpide ja mudelite juures võis näitusel tähele panna:

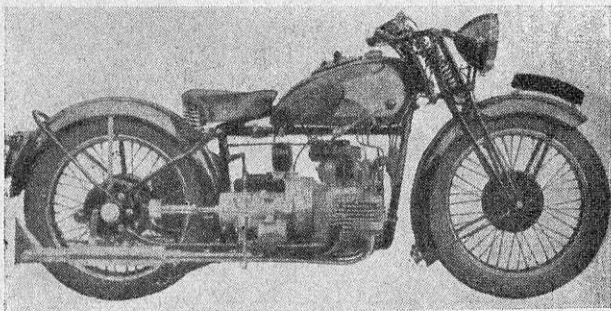
Kaksik-sisselaskeavause ja pika kaksik-väljalaske-toru asemele on nüüd üks sisselaskeavaus. Selline

silindri pea on odavam, kergem ning töötab mõjuvamat. Edekett on veel vaid mõnedes masinates katmata — teistes kett-veoga mootorratastes jookseb edekett kinnises õlitatud kanaalis. Siiski on Triumph kaksikul ja New-Imperialil õli sees töötavad helikaalhammasrattad mootori ja käigukasti vahel. Uutel 3-silindriga Scott-mootorratastel on spiraal-koonushammastega jõu ülekanne käiguratastesse, kuna Douglas Enterprise on jäänud peatama koonusühenduse juure, mis sarnane autode omale.

Üldine nähe on, et klapid on nüüd sisseehitatud ning silindrikatted alumiiniumist ja kergesti lahtivõetavad. Seda isegi paljudel masinatel, millel klapi peal. Enamuses on klappide katted alumiiniumist — Royal Enfieldil ja uutel Francis Barnettidel on klappide tõukurid siiski kesta sees, silindri küljes, kuna klappide pesad on valatud silindripeadesse ja kaetud alumiiniumist kattega. Kõigil masinail sünnib pealpool asuvate klappide mehhanismi õlitus väntvõlli karterist. Kõik need uuendused pikendavad kapitaalremontide vaheaegu ja vähendavad masina mehaanilist klobinat. Erilist tähelepanu müra kaotamisele on pannud B. S. A. firma, kes valmistab 500 ccm. S. V.-mootorrattaid. Kõigis, peale võidusõidumasinate (replica'te), on elektriga valgustus ja signaal ehitatud sisse ja sisaldub masina standard-varustusse ja -hinda.

Edasi on tähelepanuväärne, et mootorrataste töötavaid osi ei kaeta enam pressitud terasest kestadega, sest sellised, kui neid on mõni kord lahti võetud, kaotavad oma sobivuse ja hakkavad klobisema. Väntvõlli karteri kuju on üldiselt muutunud lihtsamaks. Uutes 250 ccm. Sundbeam, Velocette ja Vincent-H.R.D. mootorratastes on nüüd vänt- ja nokkvõlli vahel eriline hammasrattas ja selle tõttu on nokkvõlli nüüd väntvõlli karteri peal ja tõukurid poole-võrra lühemad. Ringvooluga õlitussüsteem on nüüd üldiselt tarvilik. Õli ajab ringvoolu kas kädad hooratta küljes mootori eespool või pump väikeses tankis mootori taga.

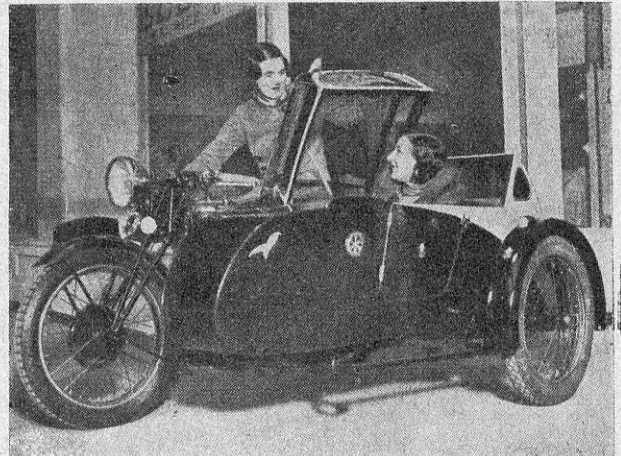
Näituse huvitavaimaks väljapanekuks on Douglas Enterprise uut tüüpi mootorrattas 500 ccm. mahuga.



Uus Douglas 500 ccm. 2-sil. ja kardaan-veoga.

Sellel on n. n. kaksik-silindrid, s. o. on kaks iseseisvat silindrit. Need asuvad vastamisi horisontaal-asendis, üks kumbagil pool raami. Mootor on ühes blokis ja ühendatud käigukastiga, milles neli käiku. Selles mootor-tervikus on klapid külgedel ja kõik töötavad osad on kaetud. Silindrid on alumiiniumist ja nende

sees on valurauast „särgid“. Viimaste külge ja peale silindri katte alla on paigutatud valurauast plated, millede sisse on lõigatud klapipeade pesad. Selline konstruktsioon on väga kerge ja et alumiinium lahutab soojust kergesti, siis on mootori jahutus haruldaselt hea. Klapiid on kergesti väljavõetavad. Lõppvedu sünnib võlli ja spiraal-koonushammasratta abil. Ühendus veovõllis asetseb kummist tõukeleevendajal. Kõike kokkuvõttes võib öelda, et uus Douglas Enterprise on moodsaim mootorrattas, mida seni ehitatud.



Londoni autonäitusel oli välja pandud kinnise küljekorviga kolmerattaga mootorrattas. Korvi ja katuse välisilu eest on samuti hoold kantud ja on püütud võimalikult voolujooneline kuju anda.

Eelpool mainisime juba uue 3-silindriga Scott mootorrattast. Sellegi silindrid ja käigukast moodustavad kindla terviku. Viimane oma omaduste tõttu tuletab meelde auto konstruktsiooni ja on puhtaim töö, mida näitusel näha. See, nagu Scottid ikka, on veejahutusega. Francis Barnetti firma on spetsialiseerunud 2-taktiliste kergetega, kuid seekord on neilt uudiseks ka 4-taktiline. On näha ka 250 ccm. Excelsior Manxman, mille kiiruseks olla 80 miili (129 km) tunnis. Sellisena siis võidusõidu jaoks konstrueeritud. Rudge on seniste 4-klapilistele lisaks tulnud välja uue 250 ccm. turist-mudeliga. Suurimatest mootorratastest on tähelepanuväärne George-Brough 1,150 ccm. mahuga. See on laia sadulaga, millel mugav seljatugi. Mootor on ülivõimas ja aeglase tiirudega, kuid kiirus selle vastu 120 miili (193 km) tunnis.

Huvitav Whitwood 2-rattaga auto — või mootorrattas. See on nimelt osalt kumbagi. Õieti on see kahe rattal liikuv kahe-inimese auto. Sellel on nimelt voolujooneline kere, kus juht istub ees, kaasasõitja taga. Kumbagil küljel on üks väike ratas. Sõidu ajal on need „abirattad“ kõrgemal, peatudes hoiavad nad masinat püst-asendis. Veel on näitusel rida kolmerattaga kerget autosid. Nende olemasolu aluseks on Inglismaa omapärane olukord, eriti autode maksustamise suhtes. Meid sellised kerged ja nõrgad proovireisijate, kaubapakujate ja jooksupoiste jaoks ehitatud „jinkirikshad“ ei huvita — küll aga Briti head, kiired ja tugevad mootorrattad.

Roy H. Faulkner.

Ajalehepoisist autofirma presidentiks.



...„juba kella neljast hommikul“...



...„töötas hiljem aednikuna“...



...„metsas, kus töötas metsatöölisena“...

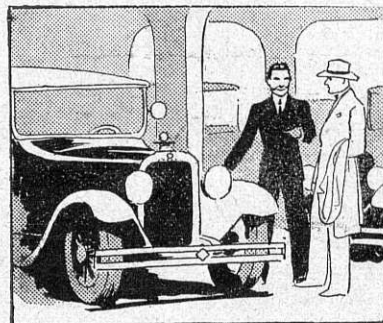
Roy H. Faulkner

Auburn Automobile
Company
uus president.

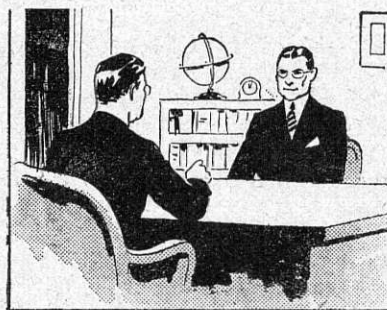


MR. FAULKNER'i

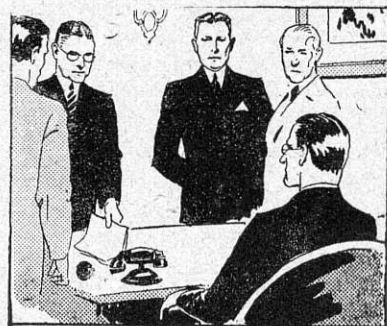
elulugu on täiesti „ameerikalik“. Ta algas oma elukarjääri ajalehepoisina — nüüd on ta ühe Ameerika suurima autofirma presidentiks.



...„nii saab temast autode müüja“...



...„siis võetakse ta jalamaid müügiosakonda“...



...„on lihtsalt Auburn-auto-
vabriku presidentiks“.

eldakse: Ameerika olevat piiramata võimaluste maa. Ning mainitakse nimesid nagu: *Lincoln, Rockefeller, Morgan, Carnegie, Schwab, Edison, Ford, Burbanks, London* jne. Nende suurte ameeriklaste hulgas on geeniusi, kes tõusnud eluredeli madalamailt astmeilt suurimate kõrgusteni. Nagu näiteks Edison — too suur leidur, keda terve maailm veel aastasadeki pärast tänab. Temagi oli alustanud elu ajalehepoisina. Ja suurte ameeriklaste nimestikis on neidki, kes poisikesena tänavail saapaid puhastades oma elukarjääri alustanud. Madalamalt alustada, ei ole Ameerikaski usutav ega mõeldav. Meil veel vähem.

Yes — ütlevad teised — enne oli nii, et saapaviksijastki sai riigimees, leidur, kirjanik, teadlane, pankur, suurtööstur, diplomaat ja — isegi Ühendriikide president — kuid nüüd on need ajad mööda. Ja tõele au andes peamegi mõõnma, et suurim osa Ameerika suurtest geeniustest kuuluvad möödunud sajandisse — ajajärku, millal Ühendriikidest sai suurriik ja suurim

tööstusmaa maailmas. See ajajärk, mis kestis maailmasõjast hoolimata veel veerandi käesolevast sajandustki, andis võimalusi tõusta massi hulgast pinnale ja luua suurt ühel või teisel alal. Siis oli neid „piiramata võimalusi“ piiramatult. Kui mehel oli taipu ja tahtejõudu, või jällegi häbematus ja halastamatust, siis oli ka „võimalusi“. Nüüd on neid vähem — Ameerika pole enam, endises mõistes, piiramata võimaluste maa.

Siiski: energiline ja edasipüüdja mees võib seal veelgi, ja ka ausalt, omale tee massist kõrgemale laiuda. Nagu näiteks *E. L. Cord*, kes alustas jalgrataste parandamisega noorukesena ja on nüüd — umbes 35-aastasena — olnud juba aastaid *Cord Corporationi* presidentiks. Vähema kui aastakümne kestel on ta loonud hiigla-kontserni, mille käsituses on sajad miljonid dollarid ning kümned tuhanded töölised. Transpordi alal võistleb *Cord Corporation* edukalt Fordiga. Ja see juba ütleb palju! *Cord Corporation*'i

kuuluvad nimelt praegu järgmised suur-ettevõtted: *New York Shipbuilding Corporation* (ehitab laevu) — *Stinson Aircraft Corporation* (ehitab kuulsaid „Reliant“-lennukeid ja peab oma lennuliinidel liikumas ligi 100 lennukit) — *Airplane Development Company* (peab oma lennukitega rea lennuliine) — *Lycoming Manufacturing Company* (valmistab maailmakuulsaid Lycoming-mootoreid lennukite, laevade ja paatide ning autode jaoks) — *Auburn Automobile Company* (valmistab „Auburn“-autosid oma kahes suures vabrikus) — *Duesenberg Incorporation* (valmistab maailma luksuslikumaid, kiiremaid ja kallimaid sõidu- ja võidusõiduautosid) — *Central Body Company* (valmistab autokeresid) — *Limousine Body Company* (valmistab ka autokeresid) — *Columbia Axle Company* (valmistab autotelgesid) — ja *Aviation Corporation of America* (Ühendriikide suurim lennuliinide pidaja). On ka kuulda, et lähemal ajal ühineb Cord Corporationiga *Pierce Arrow* autovabrik, kus seni on valmistatud kuulsaid ja kallima klassi „Pierce-Arrow“-luksusautosid. Ja selle hiigla tööstus- ja transport-organisatsiooni, mis ulatab Atlandist Vaikse ookeanini, eesotsas seisab selle organiseerija — noor Cord, kellele ei näi ükski üritus võimatuks.

Milles peitub Cordi geniaalsus? Vist meie ei eksi kui vastame: *tema oskuses leida omale osavadi abilisi ja panna nad õigetele kohtadele. Ning sellega tulemegi mehe juure, kelle nime panime pealkirjaks ja kellest siin tahtsime pikemalt pajatada.*

Sellest on umbes paar aastakümmend, või pisut rohkem, kui väikses Alleghany linnakeses, samanimelise mägestiku keskel Pennsylvania osariigis, jooksis ringi ja müüs ajalehti kellegi vedurijuhi põeg. Ajalehemüügiga teenis ta omale taskuraha. Hiljem, kui isa vananes ja tema ise kasvas, ilmus puudus natukehaaval majja. Poisike sai koha piimamehe abilisenä. Ta kandis piimapudeleid vankrist majade köögiuste ette ning teenis sellega vähemalt endale ülespidamist. Kerge see töö polnud — *ole kibedalt jooksmas juba kella neljast hommikul kuni lõunani!* Lõpetanud algkooli ja soovides edasiõppida, töötas ta hiljem suviti aednikuna Filadelfias ning teenis niiviisi omale kooliraha. Sooritanud eksamid, siirdus ta — nüüd juba noormehena — otsima omale tulevikku. See ei olnud kerge leida, kuigi maailm ta ees tundus avarana. Tal puudusid kogemused. Neid hankides leiab ta end metsas, kus töötab metsatöölisena. Kaks aastat ta elust kulub metsatöölise laagris. Kuid seda aega pole ta asjata raisanud — ta tunneb nüüd põhjalikult vähemalt ühe ala: *metsatööstust*. Tulnud tagasi linna, hakkab teda — nagu see enamasti Ameerika noorte meeste juures nähteks — huvitama autod. Ta tutvuneb põhjalikult autode ja autotehnika, kuid ei jää siiski töökotta. Ta näeb, et autode müümine on sama tähtis kui nende valmistaminegi. Ja nii saab temast Pittsburghis autodemüüja. Nüüd tunneb ta end nagu kala vees — temast saab üks parimaid autode müüjaid, mitte ainult Pittsburghis, vaid üle mitme riigi. Ei ole siis ime, et kui ta 1922 aastal siirdub Auburni linna Indiana osariigi läänepoolses osas ja pakub seal oma teenistust Auburn-autovabrikule, siis võetakse ta jalamaid müügiosakonda teenistusse. Nüüd algab meie nooremehe karjääri kiire tõus. Varsti on ta müügiosakonna juhataja ja sellisena leiab ta E. L. Cord. See on 1924 aastal, siis kui Cord asetub Auburni autofirmat juhtima. Uus president taipab

kohe, milline talent tal müügiosakonna noore juhataja kujul kasutada. Teisalt saab noormees ka aru, et firma uus president — kuigi umbes sama noor kui ta isegi — on geenius, kellelt võib õppida ja kellega võib ustavalt töötada. See kõige lähem koostöö kahe tüübilise Ameerika nooremehe vahel kannab varstigi vilja — firma, mis seni oli töötanud kiduralt, hakkas kiirelt õitsema. Nii palju „Auburne“, kui üks suutis vabrikust valmina anda, nii palju müüs neid ka teine. Peagi leidis Cord, et noormees müügiosakonna eesotsas on väärt panna kõrgemale kohale — pealegi kui tal endal oli teisi suuremaid plaane täideviia. Ja nii sai müügiosakonna juhataja Auburn Automobile Company abi-president ja tegelik juht. Sellel kohal olles viis ta ettevõtte hiilgavale järjele. Mõni aasta tagasi, avalikkusele teadmata põhjustel lahkus ta oma kõrgelt kohalt ja läks äsja ühinenud Studebaker-Pierce Arrow Company teenistusse. Seal viibib ta paar aastat ja möödunud aastal kutsub Cord ta uuesti Auburn Automobile Company teenistusse. Ja ta tuleb, kuid mitte enam mõnele alluvale kohale, vaid selle suure ettevõtte *presidendiks*. Sellega oli kordunud jällegi lugu ajalehepoisist, kellest sai president — esimene mees ettevõttes.

Kuidas *Roy H. Faulkneri* — temast meil on ju siin jutt! — tagasitulek mõjus Auburni autovabriku töölisesse, sellest loeme ühest Ameerika suurimast ajalehest muuseas järgmist: „Kõik mis teil vaja, on tulla siia väiksesse Auburni linnakesse ja panna tähele kuidas ta juba lühikene siinviibimine on inimesi mõjutanud. Linna 5000 elanikku on otse elektriseeritud. Nad kõnelevad vaimustusega. Ärimehed, kaupmehed, kohalikud töösturid ja isegi teiste vabrikute töölised on nagu elustunud. Näib, peaaegu, nagu nad oleks uuestisündinud...“

Nii et Auburni autofirma uues presidendis peaks siis tõesti midagi geniaalset olema? Midagi, mis tõstab ühe massidest kõrgemale. Selle kohta kirjutab too sama ajakirjanik, kes Faulkneri külastas, muuseas järgmist: „Ta on pikk, sihvakas, tugeva kehaehitusega. Kuid siiski on temas midagi ebatavalist. Ta ei jää kunagi sõna võlgu ja tal on andi katta oma mõtteid ilusate sõnade mänguga. Juttuajades kõneleb ta vabalt — rõhutades igal väljendusel kõnelust tabavate võrdlustega. Liig tõsine ta pole kunagi, tal on kõigi jaoks sõbralik naeratus ja käepigistus, mis võidab alati vastase. Mr. Faulkneri suurimaks iseloomustavaks omaduseks on ta lõpmata vaimustus ja ind. Ta on idealist läbi ja läbi. Ta näeb elu läbi ilustatud akna. Siiski selgesti ja kujutelmata. Olles meister oma sõnade üle, valitseb ta ka kuulajat oma otsekoheusega.“

Ja kui ajakirjanik küsis, et millega on seletatav inimeste usaldus ta vastu ja tema mõju inimeste üle, siis vastas Faulkner:

„Süüdi pole mina. Rahvas ise on selline. Kõik mis ma teen on, et avan ukseid usaldusele... Suurem osa inimesi tahavad tegutseda — tahavad teha õieti, kuid neid vaeseid on allalöödnud nii palju kordi, et nad on kaotanud usu enda võimetesse.“

Aidates ligimesi, eriti oma kaastöölisi, ei taha Faulkner siiski olla patriarhaalne ega esineda koolmeistrina — nagu näiteks Henry Ford — vaid ta laseb teisel rääkida kõik mis südamel ja avaldab siis oma arvamise, mis enamasti osutub rohkem nõuandeks kui käsuks. Ta kasvatab inimestes usku, mitte tema auto-

riteeti, vaid enda võimetesse. Tema terve olemus hõgub usaldavust ja autoriteetset tahet aidata kõiki, kes tema poole pööravad.

Väga huvitav oli jälgida, kuidas Ameerika tööstus-kaubandusilm ja ajakirjandus suhtus Faulkneri tulekusse Auburni suur-ettevõtet juhtivale kohale. Kõikjal kõneldi ja kirjutati temast — just kui Ameerikas poleks teisi ajalehepoisist võrsunud suurtööstuste juhte olemaski! Ärevus ja huvi tema kohta on põhjendatud. Olles Auburn Automobile Company president, võib ta koos Cordiga tuua ja luua suuri muudatusi Ameerika tööstus- ja autoalal.

Mr. Faulkneril on hulk radikaalseid ja omapäraseid mõtteid ja võtteid. Võtame siia neist järgmised ta oma sõnadega:

„Olen leidnud, et inimene teeb rohkem kiindumusest oma ülema vastu, kui hirmust ta ees... Iga liige meie inseneride osakonnas peaks vähemalt paar nädalat iga aasta töötama autosid müües müügiosakonnas. Nii saaksid nad kokku tarvitajaga... Suurem osa tööliste ajast kulub töö juures — need tunnid peavad olema neile huvitavad ja õnnelikud... Ei ükski majanduskriis ega seadus või röövida ega monopoli-

seerida inimese peaju ega mõistust... Maailm muutub ja nii peabki. On võimalik, et vajame suuri muudatusi... Autotööstus on liig kaua võistelnud hinnaturul — oleme unustanud, kuidas tooteid peab müüma... Rahvas nõuab paremaid autosid ja on valmis maksuma nende eest... Olukord paraneb. Rahvas paneb jälle koort kohvisse ja kannab riideid, mis ei ärata enam kahtlust, et nad on röövitud või varastatud... Auburni ettevõtte on teinud oma suurimad edusammud sellega, et on alati olnud teistest ees, teistele sammumääraraja. Katsume juhtida — olla ka edaspidi teistest hulk maad ees. Nii see saab ka olema... Meie ettevõttes ei tunta sõna „võib-olla...“

Nii — kuid lõpetame mr. Faulkneri sõnadega: „Ja see siin on meie Ameerika, kus ajalehepoisist saab riigimees ja kus mees, kes „teha tahab“ võib ka ületamata raskusi ülevõita ja saada isegi Ühendriikide presidendiks!“

Roy H. Faulkner oli ka kord ajalehepoisiks, kuid U. S. A. president pole ta veel mitte. Vist on ta esialgu rahul sellega, et juhib ühte Ameerika autotööstuse suurimatest ja edukamatest ettevõtetest — on lihtsalt Auburn Automobile Company president!

Aug. Wesley.

Muendusid pidurite ehitustehnikas.

Suurenenud liiklemistempo suurendab nõudmisi ka jõuvankrite pidurite suhtes. *Kiiremini liikuda — kindlamalt pidurdada!* See on meieaja nõue. Muidugi on ka teisigi nõudeid, nagu: pidur olgu kergesti opereeritav, ta peab peale pidurdamist kiirelt avanema, kulumine pidurite olgu minimaalne, pidurite reguleerimine olgu lihtne — parem veel kui pidurid automaatselt reguleeruvad jne. Püüdes anda „rahvale, mis rahva kohus“, on kõigi maade insenerid teinud suuri pingutusi, mille tulemuseks moodsas autos ongi neljaratta, seestpoolt laienevad hüdraulilised pidurid ning käsipidur rattastes või veovõlli küljes jne. Eelistatavim opereerimise suhtes ja peaaegu täielikult ise reguleeruv on Lockhead hüdrauliline piduriseadeldis. Muidugi on sellelgi veel puudusi, sest ideaalset pidurit pole üldse veel konstrueeritud.

Peale operatiivse külje on tähtis pidurdamisvõime ja kulumine. Pidurdusvõime suurenes muidugi 100% seega, et pidurid asetati kõigisse 4 rattasse. Et aga moodsa auto rattad ehitatakse ikka väiksemad, siis väheneb selle läbi ka pidurduspind igas rattas. Seda nähet on omakord katsutud paraliseerida, ehitades pidurikestad (trumlid) sügavamad ja suurema läbimõõduga. Nii aga võib teha vaid teatava piirini, millest üleminek tehniliselt võimatu. On see piir juba saavutatud, siis jääb järgi vaid suurendada pidurdamisvõimet, tehes pidurid seesmiselt ehituselt mõjuvamaks. See sünnib enamasti pidurinokkade ellipsi suurendamise ja pidurklotside pikendamise läbi. Ka n. n. Bendix-metoodi abil. Viimast tarvitades saavutab iga üksik pidur maksimaalse võime keskenduda ja ühtlasi automaatselt suurendada pidurdamist vastavalt auto kiirusele. Nii suurendatakse pidurdamisvõimet võttes selleks lisaenergiat auto liikumiskiirusest. Mida suurem on auto kiirus (liikumise energia), seda võimsamalt töötab pidur.

Siis kulumise küsimus. Et nüüdseaja pidurid on kinnise trumli ehk kapsli sees, siis ei saa liiv ja pori

enam neisse tungida ega kulumist suurendada. Kuid kulumist siiski tuleb ette, sest täielikult seda kõrvaldada on võimatu. Kulumise vähendamine on kõik, mida suudetakse teha. Selleks on katsetatud igasuguse pidurlintide valmistamise meetodiga. Kuid sealgi on jälle piir ja peatuma on jäänud koetud, linast pidurlintide juure. Pidurite trumlid on terasest ja nende peale vist esialgul keegi ei mõelnudki. Kui aga vaatleme vana, kauemat aega tarvitusel olnud piduritrumlit seest, siis näeme, et selle sisepind on kulunud, et tihti on selles sügavad sooned. Põhjus on lihtne: trumlist ning piduriklotsidest on hõõrunud lahti väikseid metallosakesi, mis sattudes pidurdamispinna (pidurlindi ja trumli sisepinna vahele), on söönud end terasest trumli sisse. On neid metallosakesi kord hakanud tekkima, siis suureneb nende arv kiirelt ja samas suhtes suureneb ka piduri (pidurlindi ja trumli siseseina) kulumine. Varstigi on trumli sisepind kare, aukline ja sügavate soontega uuristatud, ning enam mitte täiesti ümmargune. Selline trumli pind sööb omakord pidurlindi õige kiirelt ja vähendab pidurivõimet tublisti. Nii on lugu harilike piduritega, mis terasest trumlitega. Nad kuluvad kiirelt, nad kiunuvad, nad võtavad järsult ja vahest jäävad koguni kinni, ning — nad pole kindlad.

On selge, et pidurite trumlid peavad olema tugevad, terasest. Aga et valuraud, — nagu insenerid on seda selgitanud — on pehmem, siledam, hääletu ja palju paremini pidurdav, siis on hakatud sellega terasest piduritrumleid seest vooderdama. See sünnib valades tsentrifugaalselt hariliku terasest piduritrumli sisepinnale õhuke kord valurauda. Selle protsessi tagajärjeks on terase ja valuraua väga lähedane ühtumine tervikuks, — asjaolu, mis kergendab piduripinnalt kuumuse kiiret lahkumist väliskesta ja õhku.

Kui nüüd võtame kõik eelolev kokku, siis leiame, et parimal moodsal piduril peavad m. s. olema järgmised omadused:

1) Peab olema kindel ja kerge opereerida. Seda on Bendix-Lockhead hüdraulilised pidurid.

2) Pidurid peavad olema kergesti jahtuvad. Selleks aitab kaasa piduripinna katmine valurauast kihiga.

3) Piduritrummel peab olema alati seestpoolt täiesti ümmargune. Vastasel korral vajab pidur tihti reguleerimist.

4) Pidur peab võtma pehmelt ja pidurdama vaikselt. Seda kindlustab valurauast sisekiht piduritrumlis.

5) Piduripinna ja pidurlindi kulumine peab olema minimaalne. Selleks aitab kaasa trumli sisepinna katmine valurauaga.

Selliseid pidureid, mis täidaksid kõik eelpool toodud nõuded, mis oleksid täiesti kindlad, hääletud, pehmelt pidurdavad, kergesti reguleeritavad, automaatselt keskenduvad ja tasakaalustuvad, minimaalselt kulumavad (sest nende trumlite sisepinna katmine valurauaga kaetud) ning kergesti jahutuvad — on meil olemasolevaist ainult „*Auburn*“ 1935. a. mudelil.

Huvitavat inimkonna liiklemisajaloost.

Hiina üherattaliste käruvedega voorimehed vedasid, õieti lükkasid inimesi ja nende bagaaži. Nad tarvitasid oma töö kergendamiseks kärudes ka purjeid.

**

Vankrite tarvitamine Vanas Kreekas tekkis kaua enne Trooja sõdasid — vist juba Ateena kuningas Erichthoniuse ajal. Vastandiks Kauge-Ida rahvaste kohmakaille ja raskeile härjavankreile, olid kreeklaste kaheerattaga vankrid kerged ja kaunid.

**

Makedoonia kuningas Filipi isa hoiatati vankrite eest ja seepärast laskis ta hävitada kõik vankrid oma riigis. Aleksander Makedoonlase laip seevastu viidi Babiloonist Egiptusse uhkeimas vankris, mida antiikajal kunagi nähtud.

**

Valitseja Kyruse ajal arendati Persias vankrite ehitamine väga kõrgele. Sama keiser korraldas oma riigis ka esimese hobu-postiveo vankritega (seda süsteemi kasutas Roomas hiljem keiser Augustus). Keiser Kyrus on ka esimene, kes korraldas võidusõidu hobuvankrite vahel. Persias, nagu Egiptuseski, tarvitati ka vankreid vägagi raskete koormade vedamiseks.

**

Türgimaal tuli juba õige kaua tagasi tarvitusele neljarattaga kinnine härjavanker. See arenes luksuslikuks ja — vist seepärast — sultan Mahmed keelas selle vankri tarvitamise.

**

On tähelepandav, et egiptlased sõitsid vastutulejast mööda *paremalt* ja kreeklased *pahemalt* poolt.

**

Kreekas oli hulk häid, isegi kividega sillutatud teid. Teed olid pühendatud jumalatele ja — jäetud *jumalate hoolde*. Teedel liikujaid kaitses röövlite eest jumal Hermes.

**

Esimesed korralikud maanteed ehitati Assüürias ja Babiloonias kuningas Semiramise valitsuse ajal umbes 1900 a. e. Kr. Neist teedest on praegugi veel Bagdad-Ispahani tee tarvitusel.

**

Rooma maailmariigis oli 2. sajangul p. Kr. 372 tähtsamat maanteed kogupikkusega 77.000 km. Neist teedest algas 29 Rooma linna südamest ja kuulsaim neist oli via Appia.

Maailma vanim sild oli üle Eufrati jõe Babiloni linnas. Selle laskis ehitada kuningas Semiramis 1900 a. paiku e. Kr. Sild oli seedripostidel. Igal õhtul tõmmati see kaldale, et takistada elanikke kumbagil jõe kaldal teine-teise varandust varastamast!

**

Roomlaste ehitatud teed — paljud neist on praegugi veel Euroopas ja Aasias tarvitusel — olid enamuses noolsirged, laiad ja sillutatud. Nad olid ehitatud eestkätt sõjateedeks ja — sirgeks seepärast, et roomlaste raskete sõjavankrite ederattad ei olnud käänakutel keeratavad.

**

Roomas arenesid hobuvankrid luksuslikeks. Keisrite ajajärgul võis neid tarvitada vaid võimukandjad. Naistele olid erilised vankrid, millede tarvitamine oli meestele keelatud.

**

Esimene voorimeeste liiklemist piirav määrus anti Roomas 195 a. e. Kr. Sellest loeme: „*Rooma on puhas. Rooma austab oma teid, foorumeid ja suurepäraseid parke. Rahva liiklemist ei tohi takistada arvurikkad kandetoolid ega müra tekitavad vankrid.*“ Hiljem keelas ka keiser Markus Aurelius vankrite ja isegi hobuste tarvitamise Rooma linnas. Rahvas aga ignoreeris sedagi keeldu.

**

Keiser Augustuse ajal oli Rooma riigis juba korralik postivedu hobuste ja kergete vankritega. Olid ka riiklikud hobupostijaamad olemas kõigil tähtsamatel teedel.

**

Egiptuses olid vankrid juba 1900 a. e. Kr. tarvitusel. Esimesed neist olid kivist raiatud, nelja koodaraga ratastel ja väga rasked. Hiljem arenesid nad väga uhketeks ja hiilgavateks.

**

Vanimaks liikumisvahendiks Hiinas, Jaapanis, Burmas ja Indias oli palankiin — kandetool. Hiljem tuli moodi Jaapanis *jinrikiska* (rickshaw), Indias *jinrickslaw*, Hiinas vanker ja käsikaru üherattaga ning Burmas härjavanker.

**

Hiinlaste leiutatud on esimene vanker, mis „sõites mõõtis teepikkuse“. Seda vankrit vedasid härjad ja seda nimetati „*ki-li-kou*“.

Lühemaid teateid.

JÕUVANKRI PIDURITEST.

Talve ja lume tulekuga on autojuhil enam kui vaja hoolt kanda, et tema jõuvankri pidurid oleks alati äärmiselt korras. Kui maanteele või tänavatele tekib lume või jääkate, siis on teada, et jõuvanker on alati libisemise hädahoos.

Üldise liiklemiskindluse huvides on nõuetav, et jõuvankri omanik või -juht arvestaks tähtsamate kindlustus-eeskirjadega. Muidugi ei saa igas asjas juhti sundida, kuid vähemalt pidurite suhtes olgu tal kõik korras. Pidurid võib proovida järgmisel lihtsal viisil: siledal, kuival teel, täie koormatusega ja suurimal kiirusel äkki pidurdada. Korralikkude pidurite puhul auto „ei viska“, ning viivitus on käsipiduril 1,5 m/sek.² ja jalgpiduril 2,5 m/sek.². See on maksev kõikide jõuvankrite kohta, väljaarvatud aeglased traktorid, mille kiirus kuni 20 km/t. Viimaste juures kestab viivitus jalgpiduril 1,5 m/sek.² ja käsipiduril 1 m/sek.² kauem.

Meie ei taha „Auto“ lugejaid piinata formelitega, vaid toome allpool ainult tabeli, milles iga suurima kiiruse jaoks on märgitud vastav pidurdamistee nii käsi-, kui jalgpidurile. Algame „pisiauto“ kõrgeima kiirusega, mis oleks umbes 50 km/t. ja lõpetame 120 km/t. kiirusmääraga, mida saavutavad praegusa aja suured ja kiiremad sõidukid.

Km/t.	Pidurdamistee meetrites.	
	Jalgpidur.	Käsi- pidur.
45	31,2	52,1
50	38,5	64,1
55	46,7	77,9
60	55,5	92,5
65	65,2	108,6
70	75,6	126,0
75	86,9	144,9
80	98,6	164,3
85	111,4	185,7
90	125,0	208,3
95	139,4	232,3
100	154,6	258,0
105	169,4	282,3
110	187,2	312,0
115	204,2	340,3
120	221,8	369,6

Traktoritele ja teistele sõidukitele, mille kiirus ei ületa 20 km/t., on maksimaalne pidurdamistee järgmine:

Kiirus km/t.	10	15	20
pidurd.-tee — jalgpid. m.	2,5	5,8	10,3
„ „ — käsipid. m.	3,8	8,7	15,5

Need arvud on niivõrd vastutulelikult kalkuleeritud, et kui pidurid korras on, siis polegi vaja erilist tugevalt pidurdada, et neid saavutada.

FORDI 1935. A. TÖÖKAVA.

Chicago maailmanäituse lõppedes läinud aastal enne jõulu, avaldati Fordi 1935. a. suurejooneline töö- ja laienduskava. Selle hiiglakava järele kulutab Ford käesoleval aastal materjalide ja masinate ostmiseks 6008 firmalt mitte vähem kui 415 miljoni dollarit. Michigani osariiki, kus Fordi peavabrikud asuvad, jääb sellest summast 300 milj. dollarit 1737 varustaja kätte. Ainult kerede valmistamiseks 1935. a. too-

dangu juures on ettenähtud kulu 100 milj. dollarit. Selleks ostab Ford ühe suurema kerdevabriku Detroitis. Terase, raua ja teiste metallide ostmiseks kulub 75 milj. dollarit — üksinda alumiiniumi ostmiseks on vaja 6 milj., vase 3,6 milj., seatina 1,5 milj., ingl. listina 1,2 milj. ja tsingi ostmiseks ligi 332.000 dollarit. Kummide ostuks on ettenähtud 12,5 milj. dollarit ja tooreskummi hankimiseks 6 milj. dollarit. Värvide lähevad maksma 16 milj. dollarit ja sama palju ka maksab autode polsterdus. Edasi on ettenähtud 11 milj. klaaside, 14 milj. jõujaamade ja abivabrikute laiendamiseks ja ehitamiseks ning 2,5 milj. dollarit uute masinate ja tööriistade hankimiseks. Seni töötas Fordi teenistuses 55.000 isikut, kuid 1935. a. kavas on ettenähtud tööjõu suurendamine 87.000 isiku peale. Aastavahetusel tõusis Fordi tööliste makstud palkade kogusumma 6.861.000 dollari peale kuus. Ja lõpuks, Ühendriikide raudteed teenivad tänava Fordilt 74 milj. dollarit vedude eest.

Oma hiiglakava avaldamise puhul lausus Ford, et kavatsus on valmistada tänava „miljon Ford-autot, või rohkem“. Edasi jätkas ta: „Mis Ford Motor Company'sse puutub, siis on kriis juba mööda... Tervel maal möödub kriis peagi.“

Nii Ford. Ja tõele au andes peame ütleva, et nende 30 aasta kestel, mil Ford on autosid valmistanud ning toodangu ja turu kohta oma arvamsi — tulevikugi suhtes — avaldanud pole ta veel kordagi tõsisemalt eksinud. Loodetavasti seekord ka mitte. Ja riskeerida 415 miljonit dollarit on Fordilegi hiiglasumma ja tõendab ta usku aegade peatsesse paranemisesse.

AMEERIKA VALMISTAB 50 MILJONI AUTOT!

Viiskümmend miljoni autot! — Nii palju on Ühendriikides 1900 aastast alates valmistatud igasuguseid jõuvankreid — ja mootorrattad peale selle. Täpselt on see arv kuni 1934. a. alguseni võetuna 49.179.000. Ja lisame sellele arvule l. a. toodangu — enam kui pool miljoni autot — siis saamegi meie pealkirjas mainitud hiiglaarvu. Aastal 1900, s. o. 34 aastat tagasi, valmistati kahesilindrilisi väga ebamääraseid jõuvankreid umbes 5000 aastas — nüüd tehakse seal ühe tööpäeva kestel sama palju 4- kuni 12-silindrilisi kindlaid ja isegi luksuslikke jõuvankreid. Suurim oli toodang 1929. aastal — siis valmistati 4.794.898 mitmesugust jõuvankrit. See arv oli siiski koos Kanaada toodanguga. Kriisi tõttu langes toodang ja oli 1932. a. vaid 1.135.491, kuid tõusis 1933. a. 1.606.703-ni. Esimest korda tõusis aastatoodang 1.000.000 jõuvankrini 1916. aastal. Sellest saadik on seal valmistatud 46.195.509 jõuvankrit. See autotööstuse fenomenaalne laienemine 17 aasta jooksul oli võimalik vaid petrooleumi-toodangu ennukuulmata suurenemise tõttu. Bensiini ja õlide valmistamine ning paremini korraldatud müük on võimaldanud jõuvankrite laialdasema tarvitamise. Autod on konstruktsioonilt ka hiilgavalt arenenud. Arvatakse, et Ameerikas valmistatud 50.000.000 autost oli 1934. a. alul veel 20.600.000 tarvitusel.

ARNOLD ZOLLER †

Saksa autotööstus on jälle kaotanud ühe oma paremaid mehi. 8. detsembril 1934. a. suri Zoller 53 a. vanaduses kopsupõletikku. Arnold Zoller on palju annud Euroopa võidusõidu autode ehitamiseks. Zoller-kompressori on kasutanud peaaegu kõik euroopa võistlusautod. Kes ei tunnaks 2-sil. DKW-masinat, või „väikest“ Puch'i? Need on Zolleri ideede edukaimad kehastajad. Avus-võidusõidul esines esmakordselt 1½ ltr. Zoller-võistlusauto, mis juba tolkorral näitas haruldast kiirust. Oli vaja ainult aega ja raha, et muuta see auto täiuslikuks. Vahetpidamata oli Zoller töö. Ka Maserati oli enesele talveks kindlustanud selle geniaalse konstruktori kaastöö, nüüd aga tõmbas surm kõigest kriipsu läbi. Teised jätkavad tema tööd, kuid Arnold Zollerit ei unusta kunagi need, kes temaga kordki kokku puutunud.

PROTOKOLL DUCELE.

Mussolini on vaimustunud autosõitja. Ta armastab ise autot juhtida ja seejuures õige kiiresti kihutada. Kui ta hiljuti Riccione'st Rooma sõitis, väga tähtsale ministrite koosolekule, kuhu ta ei soovinud hilineda, kihutas ta suure kiirusega läbi tänavate. Tema tuntud autosignaal võimaldas talle rutulise läbipääsu kõigist küladest. Kõik läks soovi kohaselt, kuid mõni päev hiljem oli Itaalia valitsuse shef piinlikult üllatunud, leides oma kirjutuslaualt karistuskirja 100 liirile. Agar politseinik oli kihutava auto numbri üles märkinud, ning autoomanik pidi loomulikult vastutama selle eest. Veel samal päeval tasuti nõuetavad 100 liiri, ning politseile läks isiklik kiri Mussolinilt, milles palub oma eksimust vabandada kiireloomuliste riigiasjadega.

Prantsusmaa. Prantsuse autoinseneride Ühingu tegevusaasta esimesel koosolekul, pidas esimees hra *Maurice Goudard* kõne, milles toonitas, et automobili ülesandeks jääb luua väikest ja võimalikult odavat jõuvankrit. Goudard'i arvates ei tohiks selline jõuvanker rohkem maksta, kui 8.000 franki ega tarvitada bensiini rohkem kui 5 ltr. 100 km peale, arendades kiirust kuni 40 km tunnis ja omades 5 istet. Selline jõuvanker vastaks iga paljusõitva inimese igapäevaseile nõudeile.

Nüüd on Austrias konstrueeritud pisiauto, mis kuulub Austria noorimale automobilistile, dipl. ins. Leo Langeri 5 a. pojale.

See pisiauto funktsioneerib eeskujulikult. Mootorina kasutatakse 1 h.-j. jalgratta-abimootorit 75 cm. sil. mahuga. Mootoriga koos ehitatud käiguseadeldis omab kaks edasikäiku, siduri, tühijooksu ja dekompressori, mootori kergemaks käivitamiseks. Shassii koosneb terasprofiilist, karosserii alumiinium plekist, tuulekaitse klaas on cellonist. Väike üheistmeline on varustatud Semperit-õhukummidega. Juhiratta keskel asub Bosch-signaalnupp. Siduri pedaal on olemas. Tagaass on ilma differentsiaalita. Kaks helgiviskajat, positsioonitud porilaudadel ja taga stop-tuli. Autoga võib tunnis saavutada kuni 15 km kiirust.

Auto olevat eriti kohane mägisõidul.

Rumeenia prints Nikolaus treenib praegu Montlhéry teel Duesenberg-võidusõiduautol, et valmistuda maailma rekordide purustamiseks.

Prantsuse autovabrik *Hotchkiss* kavatses järgmisel aastal ka saata mõningaid võidusõiduautosid suurtele rahvusvahelistele võistlustele. Nii siis ei tuleks enam Bugattil üksi kaitsta prantsuse värve.

Euroopa kõrgeimaks teeks saab Iserani läbikäigu tee Alpides. Tema kõrgeimaks punktiks on 2800 mtr.

Ameerika ehitab praegu 20.000 km pikkust auto-teed Fairbanks'ist, Aljaskas, Buenos Aires'i, millega jõutavat lõpule 1936 aastal.

Alates a. 1926 on Prantsusmaal mitte vähem kui 51 autofirmat oma tegevuse lõpetanud. Nende seas ka tuntud Ballot, Bignan, Brasier, Buccioli, La Buire, Cottin-Desgouttes, Farman, G. M., George-Irat, Laffitte, Léon-Bollée, Rolland-Pilain, Sara, Sénéchal, Sima-Violet, Sizaire ja Sizaire-Berwick, Suère, Th. Schneider, Turcat-Méry ja Vermorel.

20. ja 21. veebr. 1935. a. tahab Malcolm Campbell katsetada uue maailmarekordiga Daytona rannikul. Sel korral ta loodab saavutada 480 km/t.

Inglise sõjavägi katsetab praegu väikese „üheistmelise“ tankiga, millel on nelja h.-j. mootor ja kiirus 15 km/t. Selles tankis on parajasti nii palju ruumi, et sinna mahub üks relvastatud mees.

Šveitsis tuleb iga üheksa mootorsõiduki kohta üks bensiinijaam. Teisel kohal on Belgia, 11 mootorsõiduki kohta üks bensiinijaama kohta. Taanis ja Norras on 14 jõuvankrit iga bensiinijaama kohta. Järgneb Inglismaa 22, Prantsuse 25 ja Saksa 27 jõuvankriga iga bensiinijaama kohta.

Brüsseli autonäitusel äratas rahvusmargi Minerva puudumine suurt tähelepanu. See Belgia juhtiv autofirma on väljaveo kitsenduste tõttu sattunud rahalistsesse raskustesse.

M. G. autovabrik valmistab nüüd oma üheistmelisi võidusõiduautosid seeriaviisil, mis on kahtlemata päris hea idee.

Maserati esitab uue võidusõiduauto 4,4 ltr. 8-sil. mootoriga ja iseseisva vedrusüsteemiga. Auto stardib esmakordselt Monaco Suurel auhinnal. Mootor arendavat 360 h.-j.

Delage ütles üles 1000 töölisel, *Salmson* vabrikus streigib 1200 meest töö vähenemise pärast. *Maner-siuse* karosseriivabrik Levallois laskis 1200 töolist lahti. Citroën on maksuraskustes. Seda firmat püüavad nüüd osta Renault, General Motors, Michelin ja Schneider-Creuzot.

Teine järjekordne Marokko-siitsõit peetakse 1935 aasta kevadel vastupidavussõiduna seeriautodele. Keskmiseks tunnikiiruseks on määratud 50 km. Rahalisi auhindu on 100.000 frangi väärtuses. Stardipunktideks on Pariis, London, Berliin, Varsav, Praha, Room, Brüssel ja Sfax.

Nortonil võistlevad 1935 aastal *Guthrie*, *Rusk* ja *Dodson*.

14. Monte Carlo tähesõit.

Tänavune tähesõit on erakorraliselt rohkearvulise osavõtjatega. Osavõtjaid oli ülesandnud kokku 165 järgmiste startpunktidega:

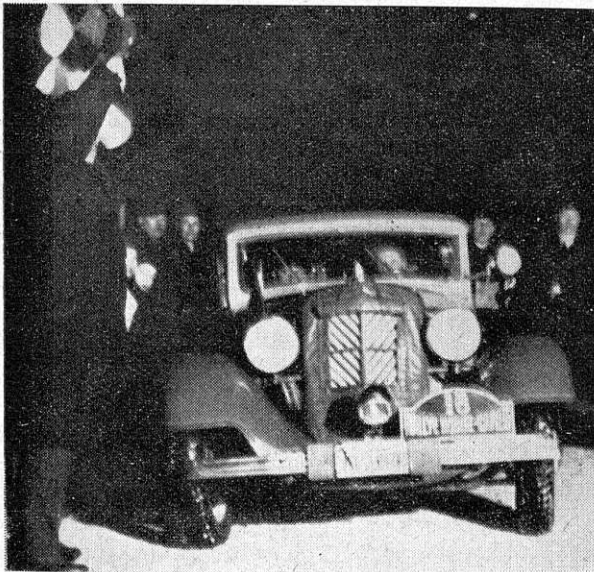
1. Palermo	4072 km	35 autod.
2. Umea	3784 „	32 „
3. Stavanger	3700 „	29 „
4. John O'Groats	3382 „	24 „
5. Tallinn	3972 „	20 „

Teistest kohtadest mõned üksikud, näit. Ateenast 3786 km kõigest 6 autot.

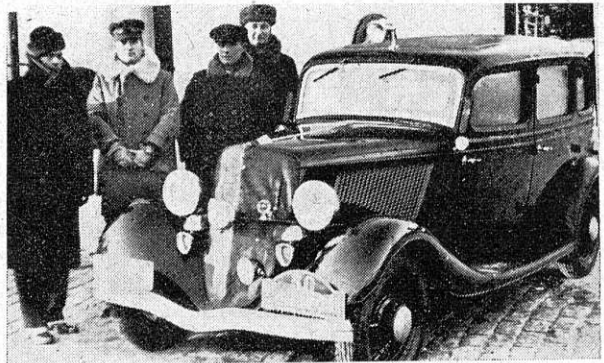
Tähesõiduks startimine algas Tallinnas 19. jaan. s. a. kell 7.12 homm. ja kestis kuni kella 7.33.

Nr. 70. R. Guyot, Renault	5440 ccm.	kell 7.19
Nr. 82. B. Jakobson & Kanski, Amilcar	1860 „ „	7.21
Nr. 11. Bakker, Ford	3622 „ „	7.23
Nr. 110. Ch. Durny, Renault	1463 „ „	7.24
Nr. 120. J. Nowak, Ford	3622 „ „	7.26
Nr. 140. Ct. Lubiensky, Packard	6320 „ „	7.27
Nr. 143. K. Soergel, DKW.	580 „ „	7.28
Nr. 160. Ing. P. Hiksa, Essex Ter.	2507 „ „	7.31
Nr. 162. Bar. F. Richthofen, BMW.	1490 „ „	7.32
Nr. 164. W. Keidel, Stoewer	2489 „ „	7.33

Seega väljusid Tallinnast 17 autot.



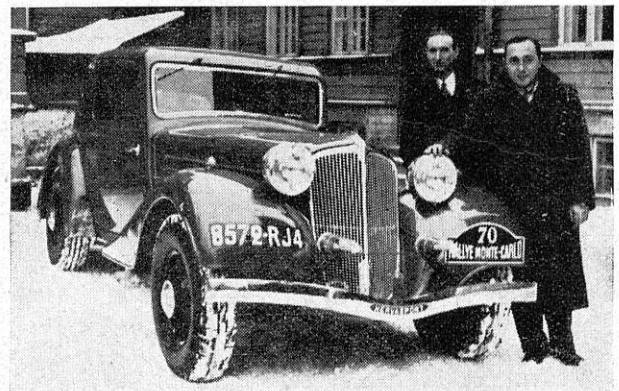
Leedu auto „Wanderer“, kes väljus Tallinnast esimesena.



Soome sõitjad L. Westren-Doll „Ford“ autol ja meeskond.



Soome sõitjad O. Salovaara kaassõitjaga „Chevrolet“ autol.



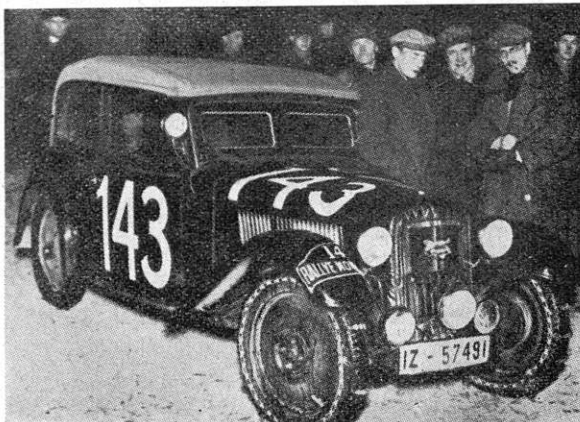
Mr. R. Guyot „Renault“ autol (8).



Poola krahv Lubiensky meeskonnaga „Packard“ autol (13).

Starti ilmusid ja asusid teele järgmised autod:

Nr. 18. J. Lange, Wanderer	1965 ccm.	kell 7.12
Nr. 28. O. J. Salovaara, Chevrolet	3390 „ „	7.13
Nr. 30. L. Westren Doll, Ford	3622 „ „	7.14
Nr. 31. G. H. Wrede, Ford	3622 „ „	7.15
Nr. 38. O. Enholm, Chevrolet	3390 „ „	7.16
Nr. 63. J. Lamarche, Buick	3820 „ „	7.17
Nr. 64. A. Accarie, Renault	3620 „ „	7.18



Saksane K. Soergel DKW. autol kaaslastega.

18. jaanuaril kell 13 päeval korraldas Eesti Autoklubi lunch'i klubi ruumes, millest osavõtsid 83 inimest.

Autoklubi esimees J. Zimmermann tervitas külalisi eestikeelse kõnega, mida prantsuskeelde tõlkis hra Uritam.

Nagu tähesõidust osavõtjate nimekirjadest näha, käesoleval aastal sõidust üldse osa ei võtnud mitmekordne tähesõidu võitja *Vasselle* oma Hotchkiss'iga, kuna läinud aasta üldvõitja *J. Trevoux* tänava algab

sõitu Umeast Alfa-Romeo autol, mitte enam Hotchkiss'il. Meile tuttavad Pr. *Mareuse* ja hra *Leverett*, lord *Cliford* ja *D. Healey* algavad sõitu Umeast; de *Lavalette* ja pr. *Shell* algavad sõitu Stavangerist. Krafinna *Moy* ja prl. *Riddel* üldse puuduvad tänavuses nimekirjades. Huvitav ühtesattumine on see, et Tallinnast algasid tähesõitu kõige suurem oma sil. mahu poolest auto „Packard“ (6320) ja kõige pisem „DKW.“ (580 ccm.). Sarnast suurt ja väikest autod ei leia mujal tähesõitjate nimekirjades.

Tähesõitjad peavad jõudma lõppsihti Monte Carloosse kolmapäeval, 23. jaan. kella 7—16 päeval.

Väljasõit Tallinnast algas hommiku vara uduse ilmaga. Esimesena väljusid leedulased hra *Lange*, *Funkas* ja *Pupeiko* „Wanderer“ nr. 18 autol. Teised järgnesid nendele 1 min. vaheaegade järgi. Eestlastest keegi omal autol tähesõidust osa ei võtnud. Soomlase hra *Westren-Doll* „Ford“ autol sõitsid Eestist kaasa ainult proua ja härra *K. Bertram*, kes juba teist korda seda rasket sõitu kaasa tegid.

19. jaan. kella ½12 olid ülepiiri sõitnud juba 16 autot, kuna nr. 164, *W. Keidel* „Stoewer“ autol vähe hilines. Auto nr. 81 *G. Descollas*, loobus sõidust, kuna auto nr. 85 *J. de Gavardie* — *R. Biolay* ei sõitnud Tallinnani, vaid arvas paremaks jääda Kaunasesse, kust algas sõitu.

Järgmises nr-is sõidu edaspidine areng ja lõpptulemused.

Eesti Autoklubi teateid ja kroonika.

E. A. K. liikmete aastapeakoosolek peetakse 22. veebruaril s. a. kell 19 öhtul klubi ruumes, Vene tän. 30 järgmise päevakorraga:

1. Juhataja ja protokollija valimine.
 2. 1934. a. tegevuse ja kassa aruanne.
 3. Teadaanne vastuvõetud liigete kohta.
 4. 1935. a. liikmemaksu määramine.
 5. 1935. a. eelarve.
 6. Valimised põhikirja järele.
 7. Läbirääkimistel ülesvõetud küsimused.
- Palutakse kõiki liikmeid ilmuda peakoosolekule.

E. A. K. juhatus avaldab tänu kõigile, kes klubile kaasa aitasid Monte-Carlo tähesõidu puhul välismaa külaliste vastuvõtu korraldusis.

Rahvusvahelise Autoklubide Liidu peasekretäri teatel on Läti president Latvijas Republikas Automobile ainuõiguse andnud ülepiiri välja- ja sissesõidulubasid ja tollipasse väljaanda. Seega on siis Auto ja Aeroklubi, kellel senini see ainuõigus oli, kaotanud need õigused. Läti Auto ja Aeroklubi ümber olid koondunud juba endisest ajast peale saksasoost auto- ja mootorsportlased. Kuuldavasti astub nüüd Läti Riigi Autoklubi Autoklubide Liitu, kuna ta senini pidi olema rahvusvahelise turismi koondise liige, sest kahte klubi ühest riigist Autoklubide Liitu vastu ei võeta.

LÄTI RIIGI-AUTOKLUBI KAUAEGNE ESIMEES GEORG RUDZITS †

28. vastu 29. dets. l. a. lahkus Läti Autoklubi kauaaegne esimees Georg Rudzits 64 a. vanaduses. Kad. Rudzits oli üks agaramaid autosporti harrasta-

jaid ja suur seltskonnategelane. Riia tuletõrje seltsi kauaaegne esimees ja paljudes teistes seltsides tegeles aktiivse osavõtuga. Juba noorest east peale kad. Rudzits oli tubli autosportlane ja selle ala elustaja. Läti Riigi-autoklubi kaotus on suur ja Eesti Autoklubi avaldab oma kaasatunnet lähema naabriklubi kaotusele.



Georg Rudzits.

Kirjanduse alalt.

AUR, TULI JA VESI.

Jõumasinaid ja nende areng. Tehnika võidukäik IV. H. Dominik'i ja t. järgi ins. E. Kokker. 116 lhk., 44 pilti. Hind 1 kr., Elava Teaduse aastatellijail 75 s.

Mehaanilise loodusenergia kasutamine inimese teenistuseks — see on tähtsaim oskus, mis kogu uueaja tsivilisatsiooni tõstab nii kõrgele üle kõigi vanemate aegade oma. Aurumasin ja mootor, vedur ja auto, veeturbiin ja jõujaam — need on praeguse tehnika hiilgesaavutused ja peategurid. Kuidas on nad sündinud ja arenenud? Mis põhimõt-

teil nad töötavad? Millised on viimaste aastate kõige tähtsamad saavutised sel alal — mujal maailmas ja Eestis? Kuidas on ehitatud maailma kuulus Dneprostroi, Imatra ja Narva jõujaam? Mis sel alal on kavatsusel? Need on küsimused, mis peaksid huvitama eranditult igat meieaegset kultuurinimest. Eriti kui neid on käsitletud nii lihtsas ja sisurikkas esituses, tuntud tehniliste romaanide autori poolt, kes oskab anda teaduslikule tööle romaani põnevuse. Iseäranis sobiv aga on see raamat noorsoole, nagu kõik „Tehnika võidukäigu“ numbrid.

Auto-nali.

PISIAUTO.

Mida väiksem on üks väikeauto, seda rohkem ainet annab ta naljahammastele. „Kuidas sobib Teile Teie väikeauto?“ küsib üks automobilist teiselt.

„Täna, päris hästi, ainult kaenla alt pigistab veidi.“

„Halloo, Emma!“ hüüab väikeauto omanik üles teisele korrale, „viska mu saapalusikas alla, ma ei saa kuidagi autosse sisse.“

— Väikeauto omanik peatab juhuslikult trammi peatuskohal. Konduktor ütleb: „Kuulge, kui tahate trammi astuda, siis peate selle asja omale sülle võtma.“

Ja nii ikka edasi.

Või jälle lugu tigidast mehest, kes vana, ühesilindrilist Hanomagi pidas raadioaparaadiks, ning küsis haavunud omanikult, kas ta sellega Venemaad ka kuulleb?

Automobilist küsib maanteel: „Õelge, palun, kui palju maad on siit veel Viljandi?“

„Kui Teie otse edasi sõidate, siis veel umbes 30.000 km.“

„Kuidas, palun“, üllatub sõitja.

„Jah, täiesti õige, aga kui sõidate vastupidises suunas, siis on veel 20 km.“

Rahukohtunik hüppab taksoautosse ja käsutab: „Rahukogusse, aga kiirelt.“

„Jah, hra kohtunik.“ Autojuht venib 10 km kiirusega.

„Kiiremini, kiiremini!“

Autojuht sõidab sama aeglaselt.

„Inimene, kas te ei või kiiremini sõita?“

„Võin küll, aga mitte teiega.“

„Kuidas nii? Miks mitte?“

„Sest et eile alles määrasite mulle karistuse kiire sõidu eest.“

Autoesindaja, hra Tubli annab oma müüjail näpunäiteid: „Meil on müügil 3 erisugust mudelit ja 16 erisugust karosseriid. Kui siiski juhtub, et üks ostja ei leia siit mida ta soovib, siis on Teile ülesandeks juhtida jutlemist nii, et ta soovib seda, mida näeb.“

ÕNNETU MEES!

A. — „Mu autojuht põgenes koos minu naisega.“

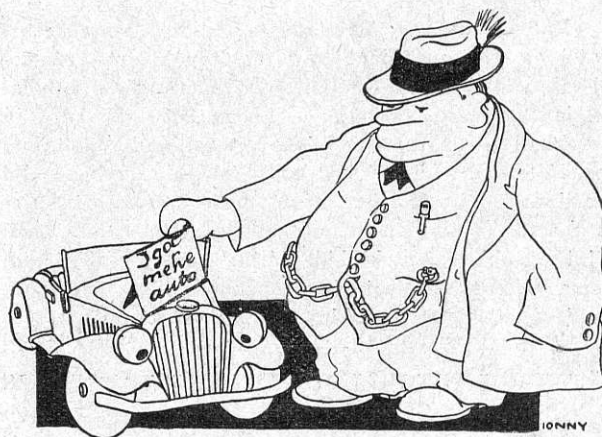
B. — „Kahjatsed! Ja mina vaene ei suuda pidada autojuhti...“

RASKE DAAM KERGES AUTOS.



Daam: „Palun veerand liitrit mootoröli!“

Töölise bensinijaamas: „Kas kergelt või rasket?“ „Motor“.



Teooria ja praktika.

„Motorwelt“.



CHAMPION SÜÜTEKÜÜNDLAD

aitavad võidule

22. SEPT. S. A. BROOKLAND SÕIDUL VÕIDUKAD RILEY AUTOD, SAMUTI SEALSAMAS 13. OKT. S. A. KORRALDATUD SÕIDUL AMILCAR, TALBOT, MASERATI, FRAZER-NASH, BENTLEY JA VENEEDIGUS KORRALDATUD MOOTORPAATIDE VÕISTLUSEL HISPANO-SUIZA MOOTOR, OLID KÕIK VARUSTATUD „CHAMPION“ KÜÜNALDEGA.

Peaesindaja Eestis:

A/s. A. Rosenvald & Co.

Tartus Suurturg 8.

50. 98-321

Parimad inglise ATONIC auto akkumulaatorid

MILLISED KASUTAMISEL KUULSAIMATEL AUTODEL,
NAGU ROOLS-ROY BENTLEY JNE. SAADA VAB-
RIKU LAOS KAHES KVALITEEDIS:

I — KÕRGEIM KVALITEET JA

II — HARILIK STANDART KVALITEET;

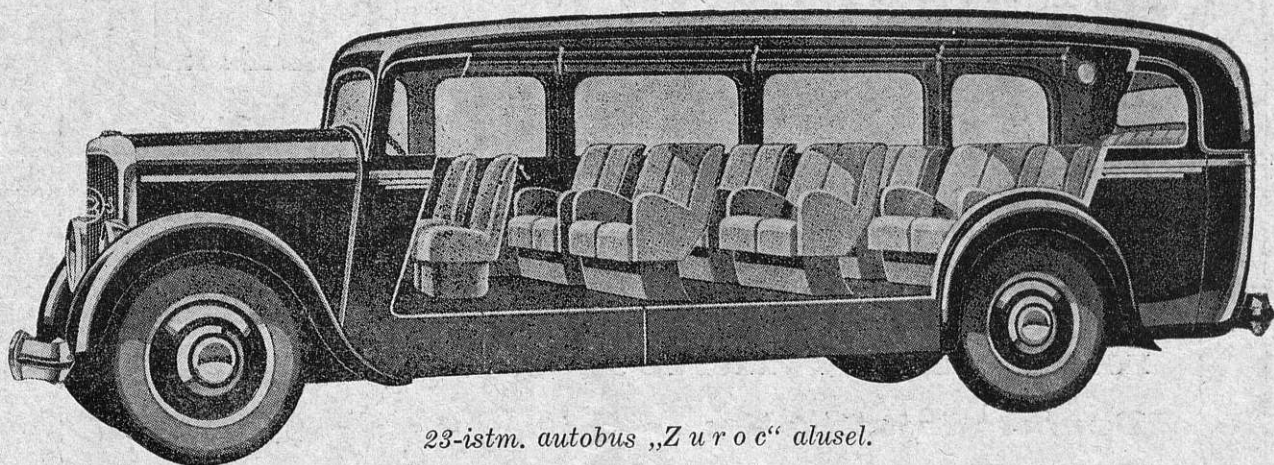
SAMUTI ÜKSIKUD OSAD, PATED, SEPARAATORID JNE.
OMAS TÕOKOJAS ASJATUNDLIKK AKKUDE
PARANDUS, KÕLBMATA PLATEDE VAHETUS,
LAADIMINE JNE.

KVALITEETIDE TUTVUSTAMISEKS MÜÜK REK-
LAAM HINDADEGA. JÄLLEMÜJATELE SOOT-
SAD TINGIMUSED.

THE ALTON BATTERY COMPANY, Ltd. ainuesindaja:
tehnika büroo dipl. ins. **O. LOSSMANN**, Tallinnas,
S. Tartu maantee 49. Tel. 307-23

Panhard **veoautod** ja **omnibused**

on kuulsamad, tugevamad ja ökonoomsemad maailmas.



23-istm. autobus „Zuro“ alusel.

Panhard et Levassor, 19. Avenue D'Jvry. Pariisis

Esindaja Eestis: „CENTRAL-GARAGE“ Tallinn, V. Pärnu mnt. 21.