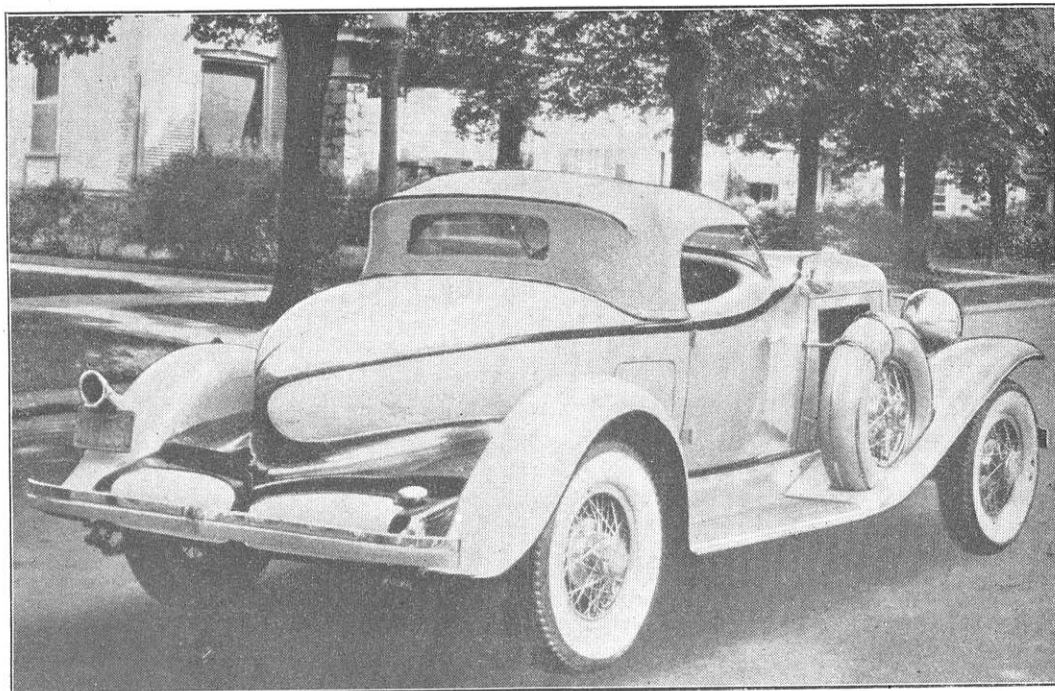




**Eesti Autoklubi häälekandja**



**Uus Auburn „Speedster“ mudel 8—98**

**J. Zimmermanni väljaanne ja kirjastus  
Tallinn**

# KUI TEIE AUTO ELEKTRISISESEADE RIKKIS ON,

siis pöörake meie moodsalt sisseseatud auto elektriosade katsetamise jaama. Meie jaam toimib Teile katsetamisi tasuta.

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

Meil on täielik ladu originaal

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

auto-käivitus, valgustus ja sääteseadeldise osi.

**Delco-Remy — North-East**

Ainuesindaja  „Tarmo“  
Eestis:

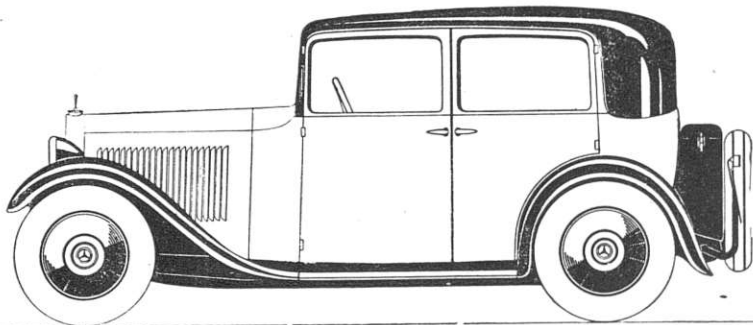
Tallinn, Narva m. 6. Kõnekr. 306-50 ja 308-54

## Uus Mercedes-Benz tüüp

### „170“

Tüüp „170“ on välja paistev kõige teiste väikeautode seast oma sõidukindluse vähese pidamiskulude ja kerge käsitluse poolest. Auto võimaldab seesistujale kirjutada sõidu ajal, ilma et ta raputaks, sest karrosserii 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- ja sõideseadeldis 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

4. aastakäik

Ilmub 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 talitus:  
J. Zimmermanni trükikoda  
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 429-24

Nr. 12 (46)

Detsember

1931

S I S U.

Jälle on Jõulud.  
Salerni transmissioon.  
Uus kiirjooksu-aurumootor.  
Taksojuhid meil ja mujal.  
Uute autojuhtide õpetamine.  
Milleks Tartu—Petseri raudtee?  
Cord Corporation.  
Lühemaid teateid.  
Kirjanduse alalt.  
Eesti Autoklubi teated.

I N H A L T.

Es ist wieder Weihnachtszeit.  
Transmission von Salerni.  
Der neue Schnellgang-Dampfmotor.  
Automobilführer bei uns und anderswo.  
Lehrkurse für Automobilführer.  
Wozu die Eisenbahnlinie Tartu—Petseri?  
Cord-Gesellschaft.  
Kürzere Nachrichten.  
Neues aus der Literatur.  
Nachrichten des E. A. K.

## Jälle on jõulud...

On traditsiooniks jõuluks kirjutada jõulust, märkida paberile neid tundeid, mis jõulu puhul valdavad inimeste meeli.

Tänavu läheneme nimelt jõulule oludes, mis pole lohutavad kellelegi. Maailma majanduslik depressioon on jõudnud meieni kõigi oma raskustega. Esiteks kui-vasid kokku välisturud meie toodetele, siis vähenes kodus toodang, raha kadus liikvel ja viimaks ulatus Lääne-Euroopa rahakriis siia. Põllumajanduslik aastasaak oli küll tänavu keskmine, kuid hinnad maa- ja karjasaadustele langesid, ja praegu pauguvad kohtupristavite haamid talude sund-oksjonitel. Pankade ja üldse rahaturu seisukord on raske. Töötute arv on tänavu jõuluks suurem kui kunagi varem iseseisvuse ajal, ja kodaniku jõululaud on kehvem kui kunagi varem. Erakorraliste pingutustega nii riigi kui ka eraelus läheneme jõulule.

Kõik see teeb meeoleolu kibedaks ja rikub tuju. Ei suuda jõulugi saabumine seda muuta. Eriti veel kui tuleb meele, et autoasjanduski on läinud tänavu meil nagu tagurpidi. Tuletame siin vaid meele bensiinitolli tõstmist ja kavatsusi seda võõrastest huvides veelgi tõsta, siis viimased sisseveokitsendused, muuseas ka autode alal. Siin oleme annud end täiesti monopoli kätte. Monopoliseerides autode sissevedu mõne suurfirma kätte on nimelt antud hoop autoasjanduse arengule Eestis. Tolli alandamisega aasta esimesel poolel kergendati varem tehtud ülekohut, kuid monopolidega satsumise vihma käest uuesti räästa alla.

Ei taha siin hakata vaidlema võetud sammude ots-

tarbekohasuse üle. Piirdume vaid sündinud faktide konstateerimisega, ja loodame, et ajad paranevad ja et saame targemaks.

Kuigi raskustega rabeledes meeoleolu muutub apaatseks, siiski pole põhjust usku elusse ja edusse kaotada. On sündinud ka asju, mis näitavad paremuse poole. Näiteks see, et meilgi — kuigi ülirohket autoõnnetuste kulul — hakati tänavu pühendama rohkem tähelepanu liiklemisele teedel ja tänavail. Rahvas nagu ärkas ja ametivõimudki liigutasid endid. On loota, et tuleval aastal jõuame nii kaugele, et saame moodsa liiklemiseaduse, mis vähendab õnnetuste arvu ja loob kaosest korra.

Käesolev ajajärk on erakorraline igas suhtes. See nõuab arusaamist ja pingutusi, ka ohvreid, ja ka neilt kodanikelt, kes seotud autoasjandusega. Peame — kuigi milleski süüdlased pole — kannatama. Ennustatakse, et majandusliku tõusu ajajärk pole enam kaugel. Suuretel tööstusmaadel, nagu näiteks Ameerikas ja Inglismaal, olevatki juba märgata tööstuse tõusu. Meie sammume järele nii languses kui ka tõusus. Praegu elame kriisi tähe all, millest suurriigid juba pääsemas. Lohutugem seega, et jõuab jõulu meilegi! Muidugi paremate päevade kujul. Tänavu peame leppima sellega, mis on. Võib olla, et teistel on, veel vähem või pole sugugi. Nurisemisega ei tõuse tuju ega kattu jõululaud.

Ja tõesti, meil on olemas mõndki, millest teistel puudus, näiteks odav elu ja toodete küllus. Meie raha väärtus pole langenud ega elukallidus tõusnud.

Need on tähtsad asjaolud. Oleme õnnelikumad — vähemalt selles suhtes — kui näiteks meie vennasrahvas Soomes. Ainult pingutama peame, kitsendama kulusid ja hoolsalt kaaluma, mida ostame, mille peale kulutama.

Oleme siin „Auto“ veergudel pidanud tänavu nii mõnigi kord teravalt välja astuma. Seda on nõudnud rahva huvid ja autoasjanduse seisukoht. Oma rahulduseks oleme näinud, et meie hääl on ka Toompea kõrgemate sfäärideni ulatunud. Vähemalt on mõned kurjad kavatsused kõrvale jäänud. Tuletame sedagi siin nüüd jõulu puhul meele.

Tahaksime olla leplikud, vähemalt jõuluks. Õeldakse, et puudus paneb purelema. Igaüks meist tahaks siiski jõulu tulles panna sõjariistad kõrvale ja läheneda ligimestele rahusoovidega.

Käesoleval korral ilmub „Auto“ neljandat korda jõuluks kodaniku lugemislauale. Ja neljandat korda on meil võimalus kõigest südamest soovida „Auto“ tellijatele, lugejatele, kaastöölislile ja sõpradele

rõõmsaid pühi ja õnnelikku

Uut aastat!

Toimetuse ja väljaandja.

## Salerni transmissioon.

Tähtis leiutis autoalal.

**P**ea mootori on auto arendamisel olnud tähtsamateks sammudeks siduri, transmissiooni, kardaani painduva ühenduse ja differentsiaali leiutamised. Igaüks neist on omakord täiendatud ja praegu ongi meil auto, mis liikumiseks suurepärane, kuid siiski mitte täiuslik.

Suurimad puudused on tulnud ilmsiks transmissioonis. Seda mitmel põhjusel. Käikude vahetus on näiteks olnud liig keeruline ja tüütav toiming, see on tekitanud müra ja eriti raske on olnud selle müra ja kära sumbutamine esimeses ja teises käigus. Puuduseks on olnud ka transmissiooni keerulisus, selle hammasratate arvurikkus ja hammaste V-kuju. Eksimine käiguvahetusel on tihti tähendanud transmissiooni hammasratate purunemist ja isegi siduri rikkumist.

Kaua on insenerid ja leidurid murdnud pead transmissiooni ja siduri kallal. On konstrueeritud ühe- ja mitmeplaadilisi, kuivi ja vedelikuga (hüdraulilisi) sidureid, on parandatud ja täiendatud transmissiooni, nii et meil on praegu tarvitusel „alalise ühendusega“ ja „vaikseid“ transmissioone. Uuemaks sammuks tänavustes ameerika parimates autodes on lisaks veel vabajooks ühenduses transmissiooniga. Kõik kolm viimaks tähendatud täiendust ja edusammu on olemas näiteks tänavustel „Auburn“-autodel. Nendel on transmissioonis alaline ühendus, transmissioon töötab hääletult, käikude vahetamine sünnib vaikselt, eksimine pole võimalik, ja lõpuks: vabajooks võimaldab käiguvahetuse või tarvitamise sidurit puudutamata. Kaugemale pole sel teel veel ükski autoehitaja jõudnud.

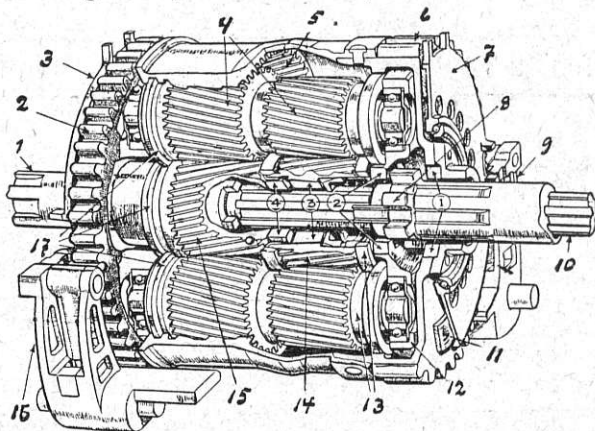
Siiski! Londonis tehti möödunud kuul avalikuks leidus, mis toob kahtlemata pöörde senises transmissiooni konstrueerimises. See on signor Piero Mariano Salerni leiutatud automaat-transmissioon, mis ühendatud mootoris hüdraulilise siduriga.

Kahe aasta eest üllatas Salerni autoinsener oma konstrueeritud hüdraulilise siduriga. Siis anti eksperide poolt talle nõu arendada oma leiutist ka automaat-transmissiooni alal. Salerni sai ka sellega valmis. Nüüd on ametlikud katsed ta uuema leiutisega tehtud ja üksikasjad avaldatud.

Toome siin lühidalt selle automaat-transmissiooni kirjelduse:

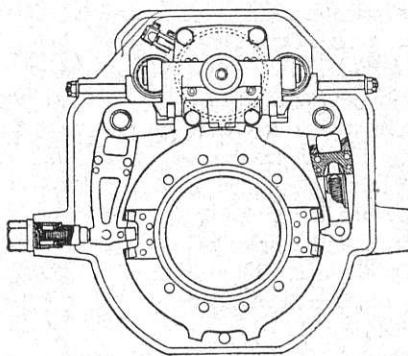
Salerni transmissioonis on neli käiku ette ja üks taha. Käiguvahetuskang puudub — selle asemel on tüüri- ja käigukontroll. Põrandas tüüriposti juures on kaks pedaali siduri lahutamiseks ja pidurdamiseks. Transmissioon töötab automaatselt kas koos hariliku või hüdraulilise siduriga. Viimane on üheplaadiline, vedelikuga õli, mille surve tuleb mootorist

(kiirusest) ja mida kontrollib automaatselt jalaga opereeritav gaasistaja-kontroll auto põrandas.



Joon. 1. Läbilõige Salerni transmissioonist.

1. Ajajavõll. — 2. Lukustaja hambad karteri küljes. — 3. Ühtlustaja plaat karteri seinas. — 4. Pöörlevad rattad (6 tükki). — 5. Rõngasratta sisemised hambad. — 6. Eelmise lukustaja hambad. — 7. Rõngasratta ühtlustaja plaat. — 8. Liuglev hülss („krae“). — 9. Rõngasratta lukustaja. — 10. Aetav võll. — 11. Ferodorõngas. — 12. Kapsel. — 13. Kanderullid (rõngad). — 14. Aetav keskratas. — 15. Ajaja keskratas. — 16. Lukustaja hoob. — 17. Kanderullid.

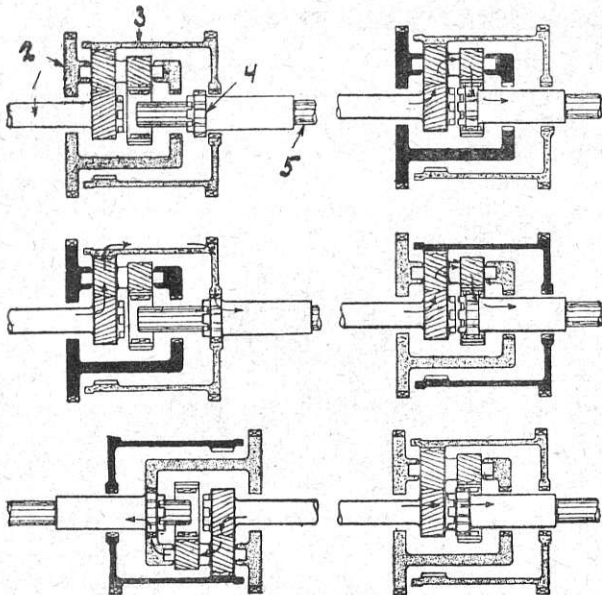


Joon. 2.

Salerni transmissiooni lukustaja läbilõige.

Staatiline (liikumatu) lukustaja ja ühendaja (siduriga) — hoiab kohal rõngasrattast. Sarnane mehhanism on ka transmissiooni teises otsas.

Transmissioon tuleb oma lihtsuselt meele differentsiaali, on aga varustatud alati ühenduses olevate helikaalsete (n-tüüpi) hammasratastega. Hammasratate arv on väike (7) ja nad on lihtsalt rullidel. Ajajavõll on liikumatu, aetav võll liigleb käiguvahetusel edasi-tagasi, ühendades käike soovi järgi. Aetava võlli otsas, käigukasti sees on soontes liikuv, väljastpoolt hammastega varustatud „krae“, hülss, mis võtab vastu jõe hammasratastelt ja annab selle aetavale võllile edasi. Neljandas (otse-) ühenduses (käigus) on aetava võlli otsas olevad hambad vastamisi ajajavõlli otsas ole-



Joon. 3—8. Salerni käikudevahetus.

1. Ülal pahemal *neutral* (1 — ajajavõll, 2 — karter, 3 — rõngashammasratas, 4 — liuglev hüls ja 5 — aetav võll), 2. eelmise all *tagasikäik*, 3. tagasikäigu all 1. *käik ette*, 4. ülal paremal 2. *kiirus ette*, 5. eelmise all 3. *kiirus ette* ja 6. all paremal 4. *kiirus ette*. Mustaga märgitud osad (karter ja rõngasratas) ei ole käiguoperatsiooni puhul liikunud.

vate hammastega. Transmissiooni siduripoolses otsas on suur hammasratas, lukustaja, mis töötab ühtlustaja plaadi küljes. Teine lukustaja on käigukasti tagumises otsas. Käigukasti alumises osas on „Servo“-mootor, mis sooritab käiguvahetuse juhi soovide kohaselt. Transmissiooni õlitamine sünnib automaatselt. Kulumine on äärmiselt väike, sest mingit hõõrumist mehhanismis ei ole — on ju hambad seal helikaalsed ning hammasrattad rullidel.

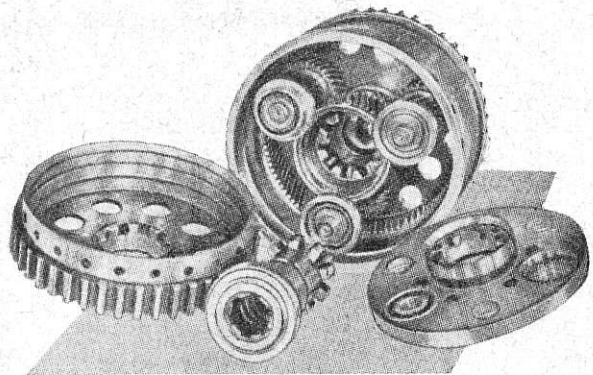
Salerni transmissiooni paremustena märgivad inglise eksperdid järgmisi asjaolusid:

1. See on esimene transmissioon, kus jõu ülekanne sünnib positiivselt läbi kõikide hammasrataste, kus pole mingit hõõrumist, kus käikusid võib iga kiiruse juures vahetada *sidurit puudutamata* ja kus uus käik astub automaatselt tegevusse, nii pea kui transmissiooni ajavad ja aetavad osad on saavutanud sama kiiruse.

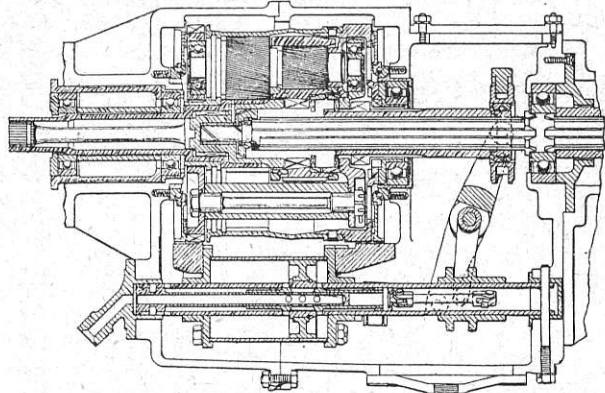
2. On täiesti automaatne, lihtne ja ei võimalda vähematki eksitust käiguvahetusel.

3. Transmissioon reguleerub automaatselt igasuguse kiiruse jaoks.

4. Jõu ja kiiruse ülekande hõõrumine (mis siin vaevalt 15%) ja üleliigse mehhanismi puudusel on peaaegu absoluutne.



Joon. 9. Salerni transmissioon lahtivõetuna.



Joon. 10. Salerni transmissiooni läbilõige.

All karteris on näha „Servo“-mehhanism, mis automaatselt vahetab käike.

5. On hääletu kõigis käikudes ja püsib sellisena oma helikaalse hammasrataste tõttu alati.

6. Annab neli käiku ette ja ühe taha vähema arvu hammasrataste ja nende hammaste arvuga.

7. Õlitamine ei tee raskusi, sest siin pole kuul-ega teisi laagreid.

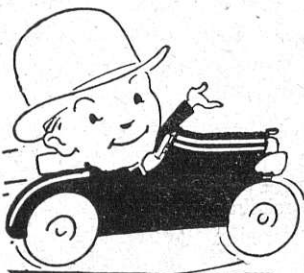
Ainukese miinusena, millest võimalik ka üle saada, olevat asjaolu, et soovitud käik tuleb sisse alles siis, kui mootori kiirus on suhteline auto edasilikumise kiirusega.

Proovidel 20 h.-j. autoga selgus, et Salerni transmissioon on tõesti seda, mida eksperdid eelpool on konstateerinud.

Salerni automaat-transmissiooni pole veel üheski seeria-autos, sest seda pole veel hakatud valmistama suuremal arvul vähemate täienduste lõpuleviimise tõttu. Arvatakse siiski, et see ilmub juba käesoleval aastal turule. Peale autode on Salerni transmissioon kohane ka paatidesse ja kõikjale, kus esineb vajadus jõu edasiandmiseks mitme käigu (kiiruse) läbi.

Uuele leiutisele ennustatakse hiilgavat tulevikku.

## Nii kui uus



ON TEIE MOOTORSÕIDUK, KUI TEDA ON PARANDANUD PAREMAD AMEERIKA SÜSTEEMI JÄRGI ÕPPINUD MEHAANIKUD, KÕIGE AJAKOHASEMA AMEERIKA TÖÖRIISTADEGA JA MÕÖTMISE ABINÕUDEGA, MIDA OMAB MOOTORSÕIDUKITE PARANDUS- JA MEHAANKA TÖÖKODA

## „Nool“

TALLINN, TOOMPUIESTEE 10.

TEIE TEENISTUSEKS ALATI VALMIS.

MEHAANIKUD MOOTORRATTASTEL, VÄLJASÕIDUKS TELLIMISTE PEALE.

## Uus kiirjooksu-aurumootor.

Dipl. ins. K. Anton.

**M**ootortehnikast huvitatud ringkondades on viimasel ajal äratanud suurt tähelepanu ameerika „Aragon“-jõuvanker; selle sõiduki juures on uuesti esile kerkinud vana jõuallikas, kuid kõige täiuslikumal viisil ja nimelt *aurumootor*.

Mootorasjanduse algsammud toetuvad aurujõule, mis aga pärastpoole, kui mitte täiusliselt töötav ja raskekaaluline liikumisjõud, kõrvaldati kerge ja tugeva bensiinimootori poolt. Tänapäeval on kergemootori tehnika, nii palju kui see puutub kerge küteteaine liikumisjõusse, jõudnud arenemispunkti, kus suuri, põhimõttelisi viimistlusi pole oodata. Täiendatud konstruktsioonide läbi võib ehk vast tõsta veel mootorivõimet ja arendada selle üldist ehitust, kuid kolvist, silindritest ventiilidega ja väntvõllist koosnevat alusehitust ei saa põhimõtteliselt enam palju muuta.

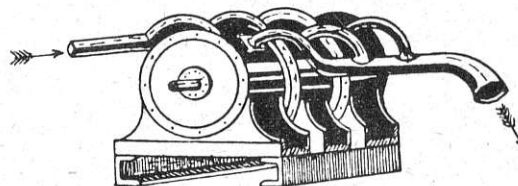
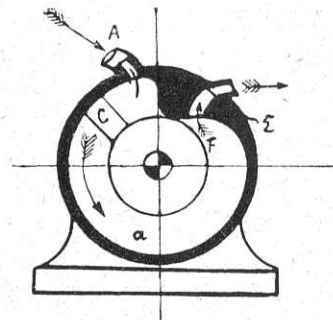
Seega on tekkinud kindlaksrajatud arenemiskiir, kusjuures enamuse bensiinimootoreid selle piiri juba üldiselt saavutanud. Tänapäeva mootori headus on ainult veel materjali küsimus. Diisel-mootorasjandus pakub küllalt laiaulatuslisi võimalusi.

Uus ameerika auruvanker näitab veenvalt viisil, et aur, kui energia kuju kiirjooksu-mootoritele, ei ole mitte ainult hästi sobiv, vaid omab kaugelt ületava ja soodsa kasulikkuse kraadi, ning seda vaevalt veel ületatava jõuväljenduse juures. Võttes arvesse, et aurumootor töötab mürata ja suitsu tekitamata, ning juure tuleb ka veel käiguseadeldise ühenduse lihtsus, on täiesti õigustatud oletus, et aurumootor lähemas tulevikus valmistab sise põlemisega mootorile tunduva konkurentsi. Suurima tähtsusega teguriks osutub siinjuures kõige odavamate küteteainete kasutamise võimalus. Sellal, kui sõiduauto juures masina ja vankri surnud kaal mängib tunduvat osa, on traktori või reheapikusmasina jaoks minimaalse tähtsusega asjaolu, kas jõuallikas kaalub mõned kilogrammid enam või vähem. Tähtis on aga kahtlemata põllutöömehhanismide odav ja kõigepealt lihtne jõuallikas; seepärast peaks aurumootor eriti kohane olema just põllumajanduses.

Sellal, kui ülalmainitud ameerika mootori juures kasutatakse aurujõudu kahes kõrgesurve ja kahes madalasureve silindris, sammub saksa Moebius-süsteemi aurumootori konstruktsioon teist rada. Põhimõtteline vahe selle ja ameerika aurumootori vahel seisab selles, et Moebius-mootoris muutub auru potentsiaalne energia mitte edasi-tagasiliikumiseks, tähendab, mitte silindri, kolvi ja vända abil, vaid umbes nii nagu turbiini juures, tekitab pöörlemisliikumise võlliga ühendas ühenduses oleva labida abil. Aurujõud ei mõju nii nagu kolvimasinas — ülemisest kuni alumise surnud punkti, kus aset leiab teatud energia peatus — vaid pöörlemine viiakse läbi kuni üle kolmveerandi ringi pikkust absoluutselt ühetaoliselt, ilma mingisuguse õõtsuva massita, s. o. ilma igasuguse massisurve. See asjaolu annab tulemuseks seni veel soojus-tehnoloogilist saavutamatu tegevuskraadi väikeste mõõtude juures.

Moebius aurumootori töötamisviisi selgub juureslisatavatest joonistest. Siledasse „staatori“ või mootori liikumata ossa on mahutatud tihe kinnine trumm, mis ühenduses masinavõlliga. Selles trummis on asetatud väljapoole vedrutav siiber (c), mis end tihedalt muljub vastu staatori kere seesmist seinapinda. Staatori kere omab — just enne alati lahtiolevat auru sisselaskeavaust (A) — noka (E), mis trummi pöör-

lemisel surub temaga ühenduses oleva vedrutava siibri (c) trummi sisse. On nokk möödunud, siis vedrutab siiber jälle ülespoole ja liugleb mööda kere seesmist ringpinda edasi. Nokk omab (F juures) avause auru väljalaskmiseks; see juhivad auru üldisse torustikku.



Mootor töötab järgmisel põhimõttel: A juures sisestungiv kõrgesurve aur (võib ka ballonides sisalduv gaas olla) ajab labida (c) vasakule poole ja tõrjub samal ajal ruumis a sisalduva õhu välja — lasketorusse. Niipea kui labidas (c) möödunud noka sees olevast väljalaskeavausest, on kogu õhk välja tõrjutud ja ruum (a) on nüüd täidetud auruga. Kui nokk (E) labida jälle vabaks laseb ja sisselaskeavausest möödub, tekib uuesti aurujõu pöörlev jõud, kusjuures nüüd ruumis (a) sisalduv aur juhatakse väljalaskeavausest vabadusse. Töö- ja väljalaskeprotsess sünnib ühel ajal.

Selle töötamisviisi hüved on nähtavad. Pole olemas mingisuguseid ventiile või jaotusseadiseid. Sisse- ja väljalaskeavaused on alati lahti. Olemasolevate masside kiirendus leiab aset ainult ühes suunas, nimelt masina pöörlemissuunas. Ehitus on äärmiselt lihtne, sest et staator ja trumm moodustavad lihtsaid elemente. Ehitismöödud on väga väikesed, samuti ka kaalud; viimane asjaolu tekitab äärmiselt soodsa võimekoormatuse. Pole olemas edasi-tagasiliikuvaid masse, nii et langeb ära kolvimasina tuntud võimekaotuse põhjus. Võlli pöörlemiskiirust võib tõsta ilma ülekoormatuseta kuni 8000 tiiruni minutis. Auru madala temperatuuri juures ei või tekkida erilisi suuremaid rikkeid, eriti turbiinide juures varemalt nii väga kardetud „labidate salatit“, sest et kõik osad jooksevad juhitutena ja omavad kindlad möödud.

Peab mainima, et uus mootor omab ka mõned konstruktiivsed puudused, mis ta väärtust veel tänapäeval piiravad. Nii, näiteks, tekib iga tiiru kestel, kuigi väga lühikest aega, ikkagi kahjulik moment, millel sisse- ja väljalaskeavaused on lahti ühel ja samal ajal, ning sissetungiv aur võib väljuda takistamatult väljalaskeavausest. Ka pole saavutatud veel siiberlabida tihedust kõige täiuslikumal viisil. Kuid igatahes peab oletama, et tihendusprobleem aurutöötamisviisi juures pole nii raskekaaluv nagu kõrgetemperatuurilise sise põlemise masina juures. Ka mootori tagasikäigu jaoks peavad olema lisaseadised. Sellele vaatamata pole see mootor oma viimistluse seisukorral enam kaugel.

## Taksojuhid meil ja mujal.

Autojuht olgu gentleman!

**P**opulaarsemaid liike meie kodanikest on taksoautode juhid. Neid on küll terve riigi kohta ainult tuhande ümber (neist umbes pool Tallinnas), kuid siiski hoolitsevad nad ise ja ajakirjandus selle eest, et rahvas nende olemasolu ei unustaks. Igapäevased autoõnnetused — milles küll juhid pole igakord süüdi — ning juhtide omavahelised hõõrumised ja kisklemised annavad ajakirjanikele ja politseile tööd. Pealegi on taksojuht isik, kes avalikkuse teenistuses ja seetõttu alati rahvaga läbikäimises ja selle silme all. Kuidas ta käitub ja rahvasse suhtub, pole kaugeltki ükskõik. Autojuhilt nõutakse rohkem kui keskmiselt kodanikult; ta peab olema intelligentsem kui harilik tööline, vähemalt ta peaks seda olema.

Enne kui lähemalt kirjeldada meie taksojuhte, toome siin rea muljeid teiste maade taksojuhtidest, siis on kergem meie omi nendega võrrelda.

Alustame kas või *Soomega*. Rahvas seal jahe, isegi külm. Meelitused ja üleliigne, roomav viisakus ei kuulu kaugeltki soomlase kommete hulka, isegi mitte avalikus teenistuses. Taksojuht pole erand. Kuigi tal oma auto väljas ja sõitja ta kunn, siiski tänab ta sõidutasu saamisel harva. Ja seegi tänu on enamasti vaid moe pärast. Avada sõita soovijale auto uks, aidata teda ja ta asju autosse või autost välja — sedagi tuleb Soomes harva ette. Isegi Helsingi, Soome pealinna taksojuht ei tunne end selleks kohustatud olevat. Ta istub oma kohal tüünil, saagu sõitja autosse kuidas saab. Sõidukiirus on tal keskmine või kiirengi. Oskus ei jäta palju soovida. Sõitude vaheajal kogunevad juhid juttu ajama, vaidlema omavahel poliitikast või mängima mõnd hasartmängu. Isegi esimeses järjekorras lahkutakse autost, olgu sõitja mure kust ta juhi leiab!

*Stokholmis* on lugu juba teine. Seal avab taksojuht ukse sõitjale ja aitab teda pakkide sisse- ja väljakandmisel. Sõidul on ta hoolas, kuid kihutab igal võimalusel, isegi pealinna tänavail võidu, niipea kui keegi katsub temast mööda sõita. Seisuplatsis ei lahku ta kunagi oma autost. Raha vastuvõtmisel tänab ta aupaklikult — ja see „tack“ kõlab nii loomulikult! Kui Stokholmi taksojuhtide viisakus on tähelepanuväärne, siis on *Kopenhageni* taksomehed rohkem kui viisakad. Nad ruttavad rõõmsalt teretades avama auto ust, aitavad sõitja asjad autosse ning autost välja, tänavad aupaklikult saadud sõiduraha eest jne. Viisakus, abiksolek ja hea tuju on *Kopenhageni* taksojuhile nagu kaasasündinud omadused. Teenimise eest ei oota ta mingit lisatasu peale selle, mis taksomeeter sõidu eest näitab. Jootraha vastuvõtmiseks astub ta alati autost välja.

Taani taksoautode arv on piiratud ja juhid organiseeritud. Viimastel on kõva omavaheline distsipliin. Kõlvatud taksojuhid heidetakse ametkonnast välja. Sõidukiirus ja -oskus on võrdlemisi kõrge. Suhtumine teistesse liiklejatesse on heatahtlik, isegi jalgratturitesse, kes oma rohkuse tõttu suureks ristiks automobulistele.

*Saksa* taksojuhid moodustavad omaette tüübi. Nad on enamuses keskealised või vanemad, suure kõhuga mehed, kes oma tüseda kehaga täidavad auto edeosa. Viisakus ja vastutulelikkus on umbes *Stokholmi* taksojuhtidega ühel tasemel. Kõrvalisikuid, kes liiklemisel takistuseks, sõimab *Berliini* taksomees vähemagi võimaluse puhul. Saksas ei näe kuskil taksoautode seisuplatsil, et juhid koguneks juttu vestma. Seal

istub autojuht alati oma autos ja loeb lehte, nosib või leiba või suitsetab. Mis korda puutub, siis peab saksa taksojuht sellest suurt lugu ja täidab liiklemismäärusi suurima täpsusega.

*Prantsuse* ja *inglise* taksojuhid on paindumamad ja vastutulelikumad kui *Berliini* omad.

Näiteist välismaa taksojuhtide kohta vist jätkub. Mainime siin veel taksoautodest. Soomes on neist enamuses uusi kesk- ja kõrgema klassi ameerika standardautosid. Pole mingit erilist välismärki peale taksoometri ja tariifi-klassi numbri. Soome taksojuht tahab esineda gentleman-automobilistina ja peab alandavaks teha endale reklaami. Rootsis, Taanis ja Saksas on seadustega määratud kindlaks taksoautode tüübid. Juhi osa on eraldatud klaasseinaga sõitjate ruumist, mistõttu juht alalise autos viibimisega ei riku õhku auto tagumises osas. Mõnel pool, näiteks *Berliinis*, on ka määrus, et sõitjate ruum peab olema kõrgemal kui juhi oma. Rootsis ja Taanis on taksoautodel karjivate värvidega vöödid ümber kere; Taanis on peale selle veel kummidel ääred valged. Saksamaal näeb tihti taksoautosid, mille rattad üldse valgeks värvitud. Need värvid, vöödid ja eriline konstruktsioon eraldavad taksoautod, on neile reklaamiks. Taksoautode tasapind, klass ja korrashoid on Saksas ja Skandinaavias aga madalamal Soome omast.

Taksoautod meil — vähemalt *Tallinnas* — on enamuses vanad standard-autod. Neid eraldab teistest taksomeeter ja tariifi-number ees ja ustel. Juhtidel on ka sunduslik vormimüts. Erilist taksoauto reklameerimist meil juhid ei harrasta.

Ka oma kutse välistunnust — *vormiriidetust* — peavad meie taksojuhid üleliigseks. Olevat alandav... Mis meie taksojuhtide kommetesse ja kutse-eetikasse puutub, siis jääb paljugi soovida. On vaja vaid külastada meie taksoautode seisuplatsse. Pea igalpool sama nähtus: *mehed seisavad koos või istuvad mõnes autos 3—5-viisi ning ajavad juttu või mängivad kaarte, „tamkat“, malet ja isegi jalgpalli Raekoja platsil, Tallinnas!* Ei sõanda isegi järjekorras esimene autojuht oma sõidukis sõitjaid oodata.

Siis viisakus. Harva, väga harva viitsib meil autojuht taksosse astujale ust avada, sõitja pakke ja reisikohvreid ei tõsta ta autosse ega sealt välja. Sõitja hoolitsegu ise oma asjade eest, „ega ma mõni hotelli uksehoidja või pakikandja pole!“ — arvab meie taksojuht. Kui ta vahest oma kunnile pisutki vastu tuleb, siis ootab ta selle eest lisatasu — jootraha, just nagu mõni jootrahadest elutsev kelner... Ja kui ta vahest tänab, siis vaid *jootraha* eest.

Ausus pole ka meie taksojuhtide tugevaim külg. Tüssatakse sõitjaid ja autoomanikkugi, siis kui % eest sõidetakse. Kuidas see tüssamine sünnib, sellest siin mõningaid näiteid: Sadamast soovib keegi reisija, kes esimest korda *Tallinnas*, sõita otse Soome saatkonda. Taksojuht sõidutab aga pool tundi linnas ringi, enne kui reisija viib Toompeale. Nii venitatakse sõitu, et aga rohkem teenida. Sellist tüssamisviisi tarvita- takse siis, kui sõitja ei tunne linna ega oska kontrollida sõiduteed. Teine sõitjate tüssamisviis on mäng takso- meetriga. Teatavasti jagunevad meie taksoautod kahte liiki: esimesed neist on kallima tariifiga — edasi- tagasi 40, ühtpidi — 60 ja öösel kell 12—6-ni — 80 senti kilomeeter; teise liigi taksoautode vastavad ta-

riifid on 30, 45 ja 60 senti. Taksomeetritel on need kolm taksi märgitud vastavate numbritega. Kui sõitja ei tunne neid tariife, ei pane tähele, on jooanud või ei saa kontrollida pimeduse tõttu taksomeetrit, siis on juhil võimalus lüüa sisse kallim tariif ja sellega võtta sõitjalt rohkem kui õigus. Seda viisi tarvitatakse õige rohkesti. On muidugi ka teisi abinõusid hankida „lisatasu“ sõitja taskust.

Peremehi-taksoautoomanikke tüsavad juhid mitmel viisil. Taksomeeter peaks näitama, millise tariifiga ja mitu kilomeetrit on sõidetud. Näitab taksomeeter aga vähem kui tegelikult sõidetud, siis jääb vahe juhi kasuks. Et taksomeetrit vähem näitama panna, selleks on mõned taksojuhid otse meisterlikkuseni arenenud. „Lipu allalöömine“ (lastakse taksomeeter näidata või registreerida vähem, kui tegelikult sõidu eest saadakse) on üks nende võtteist. Teine võte: raputada kontrollplommi traadid lahti ja siis reguleerida taksomeeter soovi järgi. Pärast „reguleerimist“ torgatakse traaditsad tagasi plommi sisse. Pikemate maasõitude puhul ja enamasti juba pimedat tulekul rappub taksomeetri kaabel või mõni teine osa sellest seadisest lahti — miks see just nii peab sündima, seda teavad need taksojuhid kõige paremini... Meil on muuseas teada, et kord sõitis üks Tallinna taksoauto Rannamõisa ja sealt tagasi tariifi all, juht aga andis autoomanikule selle sõidu eest kõigest 2 krooni — rohkem taksomeeter ei näidanud! Ja see raha tasus vaevalt bensiinikulu. Kust see tuli, jäi juhi saladuseks...

Kui jutt on juhtide aususest, siis peaks veel mainima ühest ebaaususest. See on määrustesse ja politseisse suhtumine. Ei taheta aru saada, et määrused on kõikide kasuks, kõige rohkem autojuhi enese ja ta kunnide-sõitjate kaitseks. See arusaamatus viib nii kaugele, et määrustest ei peeta lugu, ja määruste täitmise järele valvaja-politsei peale vaadatakse kui vaenlasele. Nii tulebki, et määruste järgi sõidetakse vaid siis, kui politsei on silmapiiril. Kui aga viimast pole läheduses, siis rikutakse liikumismäärusi hoolimatult. See on ebaausus, mis tihti tasub end õnnetusega.

Meie taksojuhtidel on palju voorimehelikke voorusi. Näiteks ebaviisakus sõitjate ja teistegi inimeste vastu. Kas pole harilik nähtus, et veoautojuht, hobusemees, jalgrattur või jalakäija, kes eksikombel taksoauto ette satub või takistab viimase liikumist, taksojuhi poolt õige voorimehelikult saab sõimata? Ainult omnibusejuhti ja politseinikku ei julge meie taksojuht

sõimata — esimene oma raskema sõiduriistaga on talle hädaohtlik, ja politsei protokoll tähendab trahvi...

Siis taksojuhtide omavahelised nääklemised seisuplatsidel: sõimatakse ja pekstakse teineteist, torgitakse võistleja kummid läbi, vallutatakse üksteiselt seisuplatse jne. Ausast võistlusest pole juttugi, vähemalt siis, kui taksoautosid sigines palju ja teenistus jäi väiksemaks. Seda kinnitavad juba aastaid uudised ajakirjanduses ja politsei protokollid. Neist leiab lugeja — kui vaja — tõendusid eeloleva kohta.

Meie taksojuhtide haridusline ja intellektuaalne tasapind on võrdlemisi madal, võrreldes näiteks rahva üldhariduse tasapinnaga. Millest on see tingitud? Vastuseks toome siin paar asjaolu: esiteks, suur osa meie taksojuhtidest on maalt, adra tagant tulnud maa-poisid, ja teiseks, meie autokursustel ei õpetata tulevase autojuhte inimestega käitlema. Kursustel antakse vaid tehnilisi teadmisi ja neidki vaevalt nii palju, kui juhtimisloa saamiseks vaja. Vaja oleks aga anda — eriti maalt tulnud poistele — ka õpetust liiklemises ja suhtumises kaaskodanikesse ning sõitjaisse. Kui seda suurem osa meie autokursuste korraldajast ei suuda, siis võiks ju autojuhtide ühing teha midagi meie taksojuhtide ametioskuse ja kutse-etiika tõstmiseks. Ka autoomanike organisatsioon peaks selles suhtes käed külge panema. See on nende kahe organisatsiooni kohus peale oma kutsehuvide ühekülgsel kaitsmisel.

Seni on „Auto“ järjekindlalt kaitsnud kõikide nende huve, kes autodest, autotranspordist, autospordist ja liiklemisest üldse huvitatud. Eriti agaralt oleme viimasel ajal astunud välja meie elukutseliste autojuhtide huvide kaitseks nende ülekohtuste süüdistuste puhul, mis ajakirjanduses ja isegi politsei protokollides toodud. Oleme näidanud, et meie autojuht pole meelegra mõrtsukas ja pole süüdi kõiges, mis ta arvele pannakse. *Ta on lihtsalt inimene inimlikkude puudustega.* Kui meie käesolevas kirjutises oleme taksojuhte arvustanud, siis ainult selleks, et näidata nende puudusi. Ei ole ju raske olla korrektne, viisakas, vastutulelik, aus ja tähelepanelik, pidada korda ja täita määrusi on kasulikum kui kanda kahjusid ja maksta trahve. Ei tohi unustada, et taksojuht on rahva teenistuses — nagu raudtee, trammi või omnibuse konduktorgi — ja et *temalt nõutakse rohkem kui voorimehelt.* Ta peab olema gentleman — moodne voorimees, aga siiski *gentleman!*

A. W—y.

## Autojuhtide õpetamine.

**A**eg-ajalt vilksatab ajakirjanduses teateid petistest, kes korraldanud pealinnas või provintsis kursused autojuhtidele, võtnud õpilastelt õpperaha ja siis kadunud, või katkestanud kursuse enne õpilaste eksamile valmistamist. On olnud ka selliseid „selle“, kes on suutnud 30 õpilase hulgast koguni ühe I. liigi autojuhiks kasvatada ja — sellegi provintsis!

Huvitavaid lugusid võiks siin kirjutada „autokursuste korraldajate“ H. E., A. M. ja R. K. tegevusest autojuhtide õpetamisel. Mainitud „meistrid“ ja veel poole-tosina võrra teisigi sarnaseid „korraldajaid“, „lektoreid“, „tehnikuid“ jne. on õpetanud meil autojuhtideks soovijaile vähemalt ühe fakti: *kerge on rahast lahti saada.* Peale selle on need autojuhi kutsest ja kutseoskusest unistajad saanud veel tunda kõik pettumuse valud oma hinges... Aga petised? — Need

härрад on vahepeal „korraldanud“ uue „kursuse“ ja kasseerinud oma taskutesse uued õpperahad uutelt õpilastelt. Nad on seaduslikus korras registreerinud oma kursused kohalikus koolivalitsuses ja seaduse hammas neisse ei hakka. Seda saab teada oma kurvastuseks eelmiste „kursuste“ pettunud õpilane siis, kui ta oma vaeva ja valud kohtu ette kannab. Talle seletatakse, et petist pettuses ei saa süüdistada, olevat *tsiviil-vahekord.* Kui ta veel tsiviil-vahekorras katsub „korraldajalt“ õpperaha tagasi saada, siis selgub fakt: „korraldajalt“ *pole midagi võtta* (vast ehk siiski ta nälgitud naine ja lapsed, või alimentide maksmise kohustus mõnele kaaskannatajale...).

Enamus meie autojuhtide õpetajaist on siiski ausad inimesed, kes võtavad oma ala tõsiselt ja püüavad anda lubatud õpetuse, muidugi oma võimete ja eksami-



komisjoni nõuete kohaselt. Et ausate hulka petiseid satub, pole nende süü. Ebaausate teguviisi tõttu saavadki ausad alati kannatada. Süüdlast otsides jääme aga kõigepealt peatuma praeguse korralduse juures. Selles on vigu ja puudusi, mis võimaldavad väärnähteid. Viimaseid üldjoontes on kaks: 1) igasugused oskamatud ja isegi kahtlased tüübid võivad meil korraldada autojuhtide õpetamist ja 2) meil puudub algelisemgi kontroll selle üle, kuidas uusi autojuhte õpetatakse. Need kaks asjaolu on kõige kurja juur. Neist olenevad ka teised pahed, näiteks: eksamitele ilmuvad uued autojuhid on puudulikult ette valmistatud, mistõttu neist alati 60—70% „kukub läbi“, s. o. nad pole veel küpsed, siis sagedased kohtuprotsessid, kus autojuhtikursustest osa võtnud isikud nõuavad tagasi oma õpperaha, siis kaebused, et õpetajad ei tundvat oma ala, õppeabinõud puuduvad, õpperuumid olevat külmad ja ebasoodsad, ei olevat autot, millega õppida sõitma jne. Edasi võiksime veel lisada: meil puudub autojuhtideks soovijate sunduslik psühhotehniline eksamineerimine, neilt teatava eelhariduse või tehnilise praktika nõudmine; kursuste korraldajate ning õppejõudude kohta pole olemas muud nõuet, kui et kursuste registreerija ja nende eest vastutaja olgu varustatud 1. liigi autojuhi loaga. Kas viimasel või tema poolt palgatud õppejõududel on vastavat haridust, teadmisi, praktikat, pedagoogilisi võimeid jne., seda ei küsi keegi. On kursus kord registreeritud, siis pole vastaval koolivalitsusel muud, kui kord aastas nõuda aruanne kursuse kohta ja soovi korral registreerida see uuesti järgneva aastaks. Registreerimisel teatab registreerija jällegi, et kursus on teoreetiline ja praktiline — nagu ikka!

On selge, et seisukord võimaldab meil autojuhtide õpetamise alal tegutseda neilgi, kellele selleks pole vähemaidki eeldusi. Isegi tuntud petised ja aferistid, näiteks kurikuulus ja politsei poolt tagaotsitav *Rudolf Kelt*, võivad meil korduvalt kursusi „korraldada“. Koolivalitsusel on oma eeskirjad, ja mis seal sünnib, see pole jällegi politsei asi. Autojuhtide õpetamine pole nähtavasti *kellegi* asi. See on *üriala*, mida pole isegi praegusel kitsal ajal riigile monopoliseeritud, nii et kõigil soovijail on võimalus sel alal vabalt tegutseda.

Ärina ongi meil võetud autojuhtide õpetamist. Erandiks on vast ehk riigi ja omavalitsuste tööstuskoolid ja kursused ning Noorte Meeste Kristlik Ühing. Erasikud, välja arvatud mõned harvad, näevad autojuhtide õpetamises vaid teenimisvõimalusi. Kutseliselt pole nad spetsialistid-pedagoogid. Nende hulgas võib leida isikuid, kes pole kunagi elus tehnikat koolis ega töökojas õppinud, mehi, kes pole jõudnud algkooli neljandasse klassi, isegi selliseid, kes ei oska oma kursuse õppekava ise koostada, vaid lasevad selle valmistada mõne kirjaoskaja poolt. Aga üritlevust ja suuvärki neil „härredel“ on.

Nad lasevad jällegi kirjaoskajal seada kokku kõlava reklaami, soetavad agendid, kes neile meelitavad õpilasi, ja siis üürivad kuskilt „kursuse“ jaoks hoovi-pealse külma kuuri, laenavad sinna vanarauakauplustest mõned vananenud autoosad, näiteks paar gaasistajat, iganud tüüpi siduri, katkise jahutaja pumba jne., siis ostavad kaks-kolm joonistust seinale, musta tahvli ja kriidi ning — „autokool“ ongi valmis! Õppemaksu võetakse nii kuidas kellelgi selleks on võimalusi. Ühed lubavad õpetada 1. liigi autojuhiks 32 krooniga, teised nõuavad selle eest 120 krooni. Suur hindade vahe tuleb osalt sellest, et odavamatel kursustel tuleb õppijal maksta iga tunni eest, mil ta autojuhtimist harjutab, õpperahale veel 250—300 senti tunni eest „autokulu“

juure. Harilikult on auto sel puhul „korraldaja“ poolt palgatud taksoauto või mõne tuttava eraauto, mille eest ta peab omanikule maksma. Muidugi ei maksa ta autoomanikule nii palju, kui ta ise oma õpilastelt võtab. Äri on ju äri! Seal, kus õppemaks on kõrgem, on enamasti auto ka harjutussõitudeks olemas, muidugi piiratud määral. Väga piiratud on, näiteks, see aeg, mida Noorte Meeste Kristlikus Ühingus hariliku 80 kroonilise õppemaksu piirides lubatakse sõita. Kes tahab tõesti sõitma õppida, see maksu sealgi juure.

Selline süsteem ei võimalda korralikku õppimist. Teooriat veel kuidagi õpitakse, kuid praktika jääb parimalgi juhul puudulikuks. Ja ometigi on praktika mitmekordselt tähtsam kui teooria. Automootori ja selle abimehhanismi teoreetiline tundmine on loomulikult tähtis auto korrashoiu ja paranduste suhtes, kuid see on nii öelda „sisemine“ asi. Seismajäänud auto pole kunagi hädaohtlik, seda on aga auto vilumatu autojuhi käes. Praktika lonkab. Sõidutundide arv kursustel on liig väike. Kui lendama õpib inimene 10—20 lennutunniga, siis pole ta veel lendur. Õhus lendamine on kergem kui autojuhtimine tänavail. Tarvis vaid pidada meeles kitsaid tänavaid ja kõiki neid takistusi, mis autojuhil teil ja tänavail tuleb ette. Ta peab sõitma kuude kaupa, enne kui saavutab täielise vilumuse. Keegi saksa parimatest liiklemiseksperitidest, kes ühtlasi ka Berliini liiklemisinspektoriks, kõneles hiljuti ajakirjanduse esindajatele, kui jutt oli autoõnnetuste arvu suurenemisest, et selles on süüdi liig lühike ja puudulik õpetus ning uute juhtide liig väike sõidutundide arv. Tema arvates ei tohiks anda luba autot avalikul teel juhtida enne, kui eksamineeritav on sõitnud vähemalt 250 kilomeetrit ja sellest vähemalt 40—50 kilomeetrit öösiti kõveratel ja kitsastel teedel. Tal on muidugi õigus. Sest sirgel ja tühjal teel õpib autot juhtima paari tunniga; teisiti on aga lugu juhtida autot linnas tänavate rägastikus. Seal jääb kergesti hätta seegi, kellel juba 500—1000 km sõidetud. Et meil autojuhiks õppija peab ise maksma eraldi sõiduharjutustundide eest, siis katsutakse neid tunde võtta vaid nii napilt kui vähegi võimalik, nii et eksamil just juhtimisoskuse puudusel sisse ei kukuks. Eksamikomisjonides lastakse — kui juhi teadmised rahuldavad — juhtimisoskuse suhtes liig kergesti läbi. Arvatakse, et küll elu õpetab! Muidugi elu, s. o. tegelik juhtimine õpetab, kuid see läheb tihti kalliks nii auto omanikule kui kaaskodanikelegi. Et uute juhtide seas siiski õnnetusi just erilisel palju ette ei tule, siis on see tingitud sellest, et normaalse mõistusega noor autojuht, kes tunneb oma puudusi, on erakordselt ettevaatlik.

Üks nõue elukutselise autojuhi õpetamisel, mida meil pole sugugi seni arvestatud, on nõue, et selleks soovija töötagu teatava aja, näiteks kuus kuud, auto-töökojas enne kui autokooli või kursustele ilmub. Siis on õppimine talle kergem. Siis tunneb ta autoosade nimetused, nende ülesanded, oskab juba enam-vähem tarvitada tööriistu ja üldse käitleda autot. Koolis või kursustel õpiks ta teooriat ja juhtimist, kui ta viimast juba töökojas pole õppinud. Tehnikakoolides (polütehnikumid, merikoolid jne.) on nõue, et õpilasel olgu enne kooli tulekut teatav praktika olemas. Meil aga tulevad inimesed õppima autoasjandust, kes pole elus haamritki kätte võtnud, kes ei oska krivikeeraja ja mutrivõtme vahel vahet teha, kõnelemata algelisemastki masina või mootori tundmisest. Auto aga oma mootori ja selle abimehhanismiga on väga keeruline ja õrn, nagu näiteks süütesüsteem, dünamo, gaasistaja, starter, transmissioon ning keerulised jahutus-, õli-

tus- ja kütteseadised ja instrumendid. Eriti keeruline on elektriosa auto juures. Mida vähema hariduse ja eelpraktikaga isik on, seda raskem on tal autojuhiks õppida. Ja kõigist ei tule ka kunagi autojuhti. Öeldakse, et vaid 30% neist, kes kursustele tulevad, sooritavad autojuhi-eksami. Ühed kaotavad huvi, teistel lõpeb raha (ei suuda osta sõidutunde), kolmandad jälle saavad mitmekordse eksamil käimise järele aru, et neist kunagi autojuhti ei saa, ja makstud raha on *raisaatud*.

Siin tulemegi psühhotehniliste katsete juure. Igaüks, kes tahab elukutseliseks autojuhiks õppida, peaks sooritama vastavad psühhotehnilised katsed. Nende kohta on pikemalt kirjutatud „Autos“ nr. 7, 1931 aastal. Siin tahaks vaid märkida, et seniste autojuhtide psühhotehniliste katsetamiste vastu NMKÜ juures on tekkinud palju nurinat. Neid ei peeta otstarbekohasteks. On juhtumeid, kus isik, kes 23 aastat juhtinud autot ja töötanud autotöökodades, osutub katsetamisel sellele alale täiesti kõlbmatuks, olgugi et mehel pole oma pika eluea kestel olnud ühtki õnnetust autodega ja et ta vahetpidamata kuus aastat on juhtinud omnibust, mis ometigi raskem ala. Meil on teada teisigi, kes on olnud 10—15 aastat elukutselised autojuhid, keda aga „Imkas“ — nagu Noorte Meeste Kristlikku Ühingut nimetatakse — on hinnatud kui auto-alale kõlbmatud. Selle otsusega on antud paljudele vanadele ja villunud autojuhtidele lõpuarve kätte, neil pole muud jäänud üle, kui astuda töötute ridadesse. Asemele on aga astunud noormehed, kes võib olla poole aasta eest veel ei teadnud, kas autot süüdatakse tuletikuga või elektriga... Katsetamisel kütsevaliku büroos on aga selgunud, et nad on geniaalsed autojuhid, sündinud selleks, et tüüri taga istuda. Ja tegelikult on nende „sündinud“ autojuhtidega tulnud ette juba hulk õnnetusi. Meie ei eita psühhotehnilisi katseid, just vastupidi, need tehtagu sunduslikeks, kuid need peavad olema *õiglased ja vastama tegelikule elule*. Katsetel tuleb ka võtta arvesse, et, näiteks, lõnga kerimine omnibuse tüüri ja töö juures kangestunud kätega ei sünni sama väledusega nagu masinalkirjutamine või teise taskust rahakoti näppamine. Ei oska ka lihtne töömees, kes pole aastakümne kestel kirjatõid teinud, vastata kirjalikkudele katsetele sama väledalt nagu äsja koolist tulnud noormees. Nagu öeldud: psühhotehnilised katsed tehtagu sunduslikeks, kuid neid peavad korraldama *eriteadlased, kes tunnevad ka autoala*. Katsed olgu vastavad, muidu tehakse nendega ülekohtu.

Edasi: Autojuhtide õpetamine viidagu kontrolli alla. Kõigepealt korraldatagu ka autokursuste korraldajatele ja õpetajatele eksamid. Eksamineerijateks olgu tehnika ja liiklemise eriteadlased. Nende teadmised olgu niivõrd kõrged, et sellega tõstetakse ka meie tulevaste autojuhtide üldist tehnilist ja hariduslist tasapinda. Autokursuste korraldamise tingimusi tuleb kõvendada. Kursuste eeltingimuseks olgu peale õpetajate vastava oskuse ja pedagoogilise vilumuse ka sündsad õpperuumid, kõigepealt vastavad *õppeabinõud, õppetöökoda ning auto*, mis käigukorras ning õpetuse juures kestvaalt tarvitada. Harjutussõidutundide arv tuleb suurendada, kursuste kestvuse aeg pikendada ja nõud-

mise, eriti praktika ja juhtimisoskuse suhtes, eksamil kõvendada. Kursuste korraldajailt tuleb nõuda tagatis, mis kindlustab õpperaha tagasisaamist sel puhul, kui kursus peaks enneaegu lõppema. Nii saame paremaid autojuhte ning õnnetusi on vähem, vähem ka pettunud, vähem politseiprotokolle ja vähem kohtutel tööd.

Toome siin lühidalt mõned nõuded, mida esitanud rahvusvaheline transporttöölise liit autojuhtide õpetamise kohta:

*Loaandmine jõuvankrite juhtimiseks. Õppeaeg, kursused, eksam, juhiluba, rahvusvah. juhiluba.*

*Kõik, kes soovivad luba mehaanilise sõiduki juhtimiseks, peavad laskma proovida oma kehalisi võimeid, kõigepealt nägemis- ja kuulmisorganeid, südametegevust ja üldist sobivust sellisele elukutselisele. Ka peaks kindlaks tehtama, kas lubasoojija ei kannata mõne haiguse või kehalise puuduse all, mille läbi tema poolt juhitud sõiduk võiks saada elukarjetavaks publikule.*

*Isikud alla 21 aasta ei peaks üldse tulema kõne alla, ükskõik millise mehaanilise sõiduki juhtimisloa saavutamisel.*

*Õppeaja eeskirjade üldine korraldamine. Eeskirju jõuvankrijuhtide arstlikeks, teoreetiliseks ja praktiliseks eksamiks.*

*Ainult avalikud asutised (riik, maa, kogukonnad, üldmajanduslikud asutused) on õigustatud asutama ja avama sõiduõpetuse kursusi ja kooli. Kõik sõidukoolid seisavad ametliku järelevalve all. Sõidukoolide kontrollkomisjonis peavad olema peale alaliste ametivõimude esindajate ka jõuvankrite omanikkude ja autojuhtide ühingu esindajad.*

*Õppejõud praktilisel kursusel sõidukoolides peavad ise olema vähemalt viis aastat tegutsenud jõuvankrijuhtimise alal ning peavad tõestama oma pedagoogilisi võimeid vastava eksami abil.*

*Isikud, kes punkt 9 tähendatud omadustele ei vasta ja süiski asuvad ametisse õppejõuna, võetakse vastutusele.*

*Kõik loatahtjad peavad sooritama teoreetilise ja praktilise eksami. Neil peab olema tunnistus avalikus sõidukoolis sooritatud eksami kohta.*

*Teoreetilise ja praktilise eksami sooritamisel peavad osa võtma komisjonilükmeina ka autojuhtide ühingu esindajad.*

*Edukalt sooritatud teoreet. ja prakt. eksami järele antakse välja luba jõuvankri juhtimiseks. Juhilube tuleb anda eraldi amatööridele ja elukutselistele juhtidele järgmistes kategooriates:*

- a) mootorratastele,
- b) kergeveoautodele,
- c) ülejäänud jõuvankritele.

*Komisjoni juures, kel on õigus juhilube anda, peab asuma osakond, kellele allub õigus ära võtta juhiluba.*

*Rahvusvaheliste juhilubade väljaandmine kõigi maade autojuhtidele riiges, kes on rahvusvah. jõuvankrite liiklemise lepinguga ühenduses.*

*Nagu eelolevast selgub, ei erine meie nõudmised transporttöölise rahvusvahelise organisatsiooni nõudmistest, on vast ehk kergemadki.*

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

## Milleks Tartu—Petseri raudtee?

Oktoobrikuu viimasel päeval avati pidulikult uus Tartu—Petseri raudtee. Kohal olid riigivanema esindajana välisminister Tõnisson, teedeminister Oinas ja teised.

Pead pidulikult paljastades ütles riigivanema esindaja sel puhul:

„Selle raudtee avamisega on tunduvalt tihenendud raudteede võrk. Uue raudtee tähtsus on *seda suurem*, et ta läbibstab jõukamaid vabariigi maakohti ja ühendab kaugemat tagamaad — Petserit — Tallinna sadama ja pealinna. Lõime uue raudtee riigi tarvidusteks ja oma majanduse edendamiseks. Tulevikus kujuneb Tartu—Petseri raudtee tähtsaks teguriks ühendamisel Eesti—Vene vahel. Eriti peame aga pidama silmas, et raudteel on suur tähtsus riiklikult rasketel silmapilkudel. Meie ei rõhuta seda eriliselt, kuid peame pidama seda alati silmas“.

Selle peale lausus teedeminister Oinas:

„Sooritatud töö suurusest andku juba üksnes see tunnistust, et raudtee muldkehha on paigutatud 2.100.000 kantmeetrit mulda... Kuigi uue ajal mootorsõiduk võistleb raudteega, siiski on raudtee rasketemate lastide vedamisel tulusam“.

Oleme kõnedest kriipsutanud alla need sõnad, mis tunduvad otsituna — sealjuures aga paljastavad asjaolusid, millest oleks targem olnud vaikida... Mis kord öeldud, seda enam ei saa tagasi võtta.

Võtame kõigepealt Tartu—Petseri raudtee tähtsuse. Riigivanema esindaja sõnade järgi olevat see tähtis seepärast, et see tihendab meie raudteede võrku, ja veel suurem seetõttu, et see ühendab jõukamaid maakohti Tallinna sadama ja pealinna. Eriti tähtis olevat aga raudtee riiklikult rasketel silmapilkudel

Raudteed pole kunagi olnud riigile tuluallikaks. Vaevalt on nendega opereerimisel saadud otsad kokku, nende amortiseerimisest pole kunagi vist juttugi tehtud. Riigisummadega ja välislaenuudega on need ehitatud, osalt ülevalgi peetud. Igakord, kui kodanik meil tõmbab tuletikuga tuld, maksab ta kaudselt uutele ja vanadele raudteedele juure. Nii kestab see veel aastaid, aastakümneid.

Raudteid vajati siis, kui asundusi oli hõredalt, teid vähe, ja needki viletsad, ning kui peale hobuvankri teisi liikumisvahendeid polnud. See oli saja aasta eest ja kuni käesoleva sajandi aluni. Nüüd on teisiti, elame ju autode ja osalt ka lennukite ajajärgus.

Kuid tuleme Tartu—Petseri raudtee juure tagasi. Peame mõnna, et selle ehitamisega on meie raudteede võrk tihenendud. Kas on sellest kasu? Seda vist ikka olevat, ja see olevat isegi „seda suurem, et ta läbibstab jõukamaid vabariigi maakohti ja ühendab kaugemat tagamaad — Petserit — Tallinna sadama ja pealinna“ — nagu hr. Tõnisson oma kõnes rõhutas. Kui võrd Lõuna-Tartumaa ja Võrumaa jõukad on, see on küsitav, kuid ühendus tagamaaga — Petseriga — on selle raudtee ehitamisega ostetud liig kallilt. Mis tähtsus Tallinna sadamal ja pealinnal on Petseri setudele ja sealsetele venelastele. Ons neil midagi pealinnale pakkuda või midagi Tallinna sadama kaudu välismaale saata? Pole teada midagi, mis ei oleks jõudnud küllalt kiirelt Petserimaalt Valgagi kaudu Tallinna. Ei ole sealpool metsi, ei põllu- ega karjasaadusi, ei tööstuse tooteid turule toimetamiseks. Vast ehk siiski Irboska kips — seda vist riigivanema esindaja pidaski silmas... Tagamaa mõne vagunitäie kipsi veoks ehitada ligi sada kilomeetrit raudteed, kui selle vedami-

seks juba üks raudtee olemas, oleks küll naeruväärne. Siin tuleb meele teine asjaolu, mis vast siiski põhjustas kõnealoleva raudtee ehitamise. Viimasel ajal on nimelt jõukad setud hakanud hulgaliselt ostma talukohti Tartu- ja Võrumaal. Nad kolivad tagamaalt ära, nende majakraami veoks läheb raudteed küll vaja.

Siis liikumine Eesti—Vene vahel. Sellestki riigivanema esindaja mainis. Jah, meie saaksime küll aru, et kui Vene ehitaks Pihkvast otsejoones raudtee Moskvan, siis oleks Tartu—Petseri raudteel tähendus, ühendades Tallinna—Moskva vahet mõnekümne kilomeetri võrra. Aeg on raha ja mõni tund aja kokkuvõtte sõidul nende kahe linna vahel on ka midagi väärt. Kuid vist ei näe meie silmad sellist otseühendust Tallinnast Moskvan. Peame ikka Leningradi kaudu Moskvasse või sealt Tallinna sõitma. Mis puutub kaubavedu Pihkva kaudu Tallinna, siis pole Venel selleks põhjusi. Talle on otsem tee saata oma kaubad Kesk- ja Lääne-Venest otse Riiga, Liibavi, Meemeli või teistesse Baltimere sadamatesse. Hakata näiteks Pihkva—Ostrovi ümbruskonnast ja Valge-Venest linu või vilja vedama Tallinna, oleks meeletus nii kaua kui Läti ja Leedu sadamad on Venele kasutada sama soodsate tingimustega kui Tallinnagi. Ja kui Pihkva kaudu Vene kaupa Baltimerele saata, siis on ju Pärnu lähemaks sadamaks, mitte Tallinn ega Riia.

Valga ühendamine Pärnuga sündis omal ajal selles mõttes. Tee aga ehitati kitsarööpliseks. See aga tähendab ümberlaadimist Valgas. Kui nüüd oleks tahetud Vene transiitvedu Pihkva—Pärnu-liinil soodustada, siis oleks ju võinud ja pidanudki ehitama Valga—Pärnu vahelise raudtee laiarööpliseks. See oleks olnud odavam ja sellega oleks loodud teine transiittee Vene toodetele üle Eesti. Nii et neil kaalutlusel tundub seegi riigivanema esindaja põhjendus Tartu—Petseri tarvidusest otsituna.

Tuleme selle viimase ja tähtsaima juure. Tartu—Petseri raudteed vajame „riiklikult rasketel silmapilkudel“. Selle vastu vist ei tohiks vaielda, see on ju eriteadlaste püha ala. Et see siiski enam riiklik saladus pole, siis lubatagu võhikul siingi oma arvamist avaldada. Raudtee on sõjapidamises väga suhteline abinõu, s. o. selle tähtsus on aga vaenlasele pea sama suur kui meilegi. Seda siis, kui kujutleme tuleviku sõda näiteks vabadussõja taolisena partisaansõjana. Aga sellisena meie kaitseväge ekspordidi seda enam meile ette ei maali — nad kõnelevad tuleviku õhu- ja gaasisõjast. Iga raudteeliin, iga raudteesild, iga jaam ja rong on sõja puhul vaenlaste lennukitele heaks ja tähtsaks hävitamisobjektiks, isegi heaks orienteerumismärgiks. Ja Tartu—Petseri raudtee on otse ideaalne — vaenlasele. Selle pikkus on vaid 87 kilomeetrit, kuid selle sildade arv on umbes sama suur, tähendab, pea iga kilomeetri kohta sellel raudteel on sild hävitada. Lennates mööda liini võib lihtsalt sulgedes silmad pilduda pomme — sildade rohkuse tõttu neist ikka mõned satuvad pihta ja tee on rikutud. Taganemisel rikutakse muidugi sillad ja raudtee oma vägede poolt, kuid ega raudteed ometigi selleks pole ehitatud! Ühe sõnaga: tuleviku sõda ette kujutades kaotab Tartu—Petseri raudtee sellegi tähtsuse, mis sellel strateegilise raudteena võiks olla. Sonda—Mustvee raudteest saame veel aru, see ühendab Peipsi meie raudteede võrguga ja sellega veetakse metsa ja kalu, kuigi see on strateegiline raudtee.

Tartu—Petseri raudteel on aga kahtlemata täht-

sus: sellega määrati surmale ligi sada kilomeetrit raudteed Petseri—Valga vahel. Nüüd suundub seegi vähehene liikumine, mis viimaks tähendatud liinil oli, uuele raudteele ja liikumine Valga—Võru vahel ei suuda enam pidada vana raudteed ülal. Sellest sai vaeslaps, mille hoolekandekulusid peab kodanik tulevikus maksma. Teatava määrani vähendab see ka Pärnu tähtsust sadamalinnana.

Oleme teinud suure töö kahe aasta kestel — selles on hr. teedeministril õigus. Tartu—Petseri raudtee muldkehas on 2,1 miljonit kantmeetrit kokkukärutatud mulda (liitritesse arvatuna annaks see õige atkartust-äratava arvu!) ja sellel teepulil on ligi 90 silda ja truupi. Nii et tööd on küll tehtud ja vaeva nähtud.

Huvitav oleks ka arvestada, mitu miljonit tule-tikku peame hävitama ja mitu senti iga kodanik peab maksma selle löbu eest, et setu jõuab pealinna paar tundi varem kui ennevanasti Valga kaudu sõites. Siin oleks tööd riigikontrollile ja statistika keskbüroole praegusel tööpuuduse ajal. Statistika on meid alati huvitanud, eriti „suurte“ saavutuste juures. Selles on nimelt midagi ameeriklikku.

Majandusmehena ja et midagi raudtee avamisel ka ütelda, lausus hr. teedeminister, et „kuigi uuel ajal mootorsõiduk võistleb raudteega, siiski on raudtee raskemate lastide vedamisel tulusam“. See kostab pea-aegu nagu vabandusena, et andestage, et veel aastal 1931. pärast Kristust avame uue raudtee... Või oli see lausutud väitena juba ette neile, kes sellist rumalust heaks ei kiida? Väide, et raudtee raskemate lastide veol oleks tulusam, et seda oleks uus, kallis, pea-aegu sildadest koosnev raudtee, tundub hr. teedeministri poolt otsituna. Tegi ta ju suvel pikema ringsõidu Euroopas ja pidi seal mõndagi nägema-õppima. Ja temal, kui meie liikumise ja teepoliitika kõrgeimal ju-

hil, pidi olema teada, et 10—20-tonniliste koormate vedu traktorite ja veoautodega maanteedel ei ole niigi kulukas kui raudteel — kui amortisatsiooniga arvestatakse. Seda kinnitavad kogemused välismailt. Ta teab ka seda, et välismail loobutakse ikka rohkem raudteede ehitamisest ja peardõnk pannakse heade maanteed ehitamisele ja korrashoiule ning autotranspordi arendamisele. Meie tunneme hr. teedeministrit uuenduste mehena — siin pidi ta küll kiitma heaks sammu tagasi esiisade aega. Meil on tunne, et ta tegi seda vastu-meelselt — ministrina pidi aga tegema.

Praegu neid ridu kirjutades ilmusidki „Vaba Maa“ nr. 289 ja „Elu“ nr. 95 teated, et Petseri—Tartu raudteel on vedu äärmiselt väike ja raudteevalitsus kaalub küsimust, kas mitte ajutiselt käigust ära jätta mõned rongid ja Petseri—Valga—Tartu postirong muuta *segarongiks*. Nii siis on juba kavatsused uut raudteed osaliselt sulgeda ja kolme paari kaubarongi asemel nädalas tarvitada ainult Petseri—Valga—Tartu postirongi kaubaveoks.

Oleks needki sajad miljonid, mis Tartu—Petseri raudtee maksis ja mis sellele peab edaspidi aastast-aastasse veel juure maksma, kulutatud uute teede ehitamiseks ja olemasolevate paranduseks, siis oleks kasu olnud kahju asemel. Kõige imelikum on see, et jällegi kõneldakse uutest, ehitada kavatsavatest raudteedest. Neid olevat terve rida: Jõgeva—Mustvee, Jõgeva—Viljandi, Viljandi—Puka jne. Praeguse majanduskriisi tõttu jäävad need kavatsused kuuldavasti esialgu paberile.

Aga küsime, kas rumalustest juba jätkub? Või jätkatakse nende kordamist seni, kuni meil on veel midagi pantida. Oleme juba välislaenude ja monopolide kujul oma majanduslikust iseseisvusest võõrastele nii paljugi ohverdanud. Kas sinnapoole — kuristikku — minekut jätkatakse, või saame kord mõistuse pähe?

A. W-y.

## Cord Corporation.

Ameerika edukaim autofirma.

**M**aailma majanduskriis on õige sügavalt puudutanud isegi Ameerikat. Väheneb tööstus — kahaneb väljavedu — suureneb töötute arv. Elu on raske kõigile.

Ameerikas leidub siiski ettevõtte, mis põhjusega võib hoobelda edukusega. See ettevõtte on *Auburn Automobile Company*.

Milles peitub firma edu ja arengu saladus, sellest siin hiljem, praegu peatume pisut *Auburn Automobile Company* ajaloo juures.

57 aasta eest asutati idapoolses Indiana osariigis Auburni linnakeses *Eckhart Carriage Company*. Asutajateks olid Charles ja Morris Eckhart'id. Esialgu valmistati hobustega veetavaid veo- ja sõiduvankreid, eriti viimaseid, mis omandasid peagi kuulsuse terves Kesk-Läänes, nagu Ühendriikide keskmisi osariike üldiselt nimetatakse.

Kuid möödunud sajandi viimastel aastatel tekkis pööre. Selden leiutas ja Haynes ehitas esimese automobili — „hobuseta vankri“. See tõukas ka Eckhart'id mõttele hakata valmistama autosid turu jaoks. Ja nii registreeritakse Eckhart Carriage Company ümber *Auburn Automobile Company*'ks. Kapitali on Eckhart'idel ainult 2500 dollarit, kuid usku tulevikku ja töötahet seda rohkem. Samal aastal — 1900 — valmib „Auburn“ nr. 1. Algeline oli see riistapuu. Silindrid oli vaid üks — puudusid tuulekaitseklaas, katus ja laternad. Aga see liikus oma jõul ning polnud aeglasem

ega inetum kui teisedki tolelaegsed ameerika esimesed autod.

Esimestel aastatel müüdi „Auburne“ vaid lähemasse ümbruskonda ja eranditult ainult nende poolt, kes olid varem müünud Eckhart'ide sõiduvankreid. Müük läks hästi ning ettevõtte kapital ja toodang suurenesid alatasa.

Aastal 1903. ilmuvad Auburni mehed oma „hobuseta vankriga“ Chicago autonäitusele — esimest korda nii öelda maailma ette. Nende „Auburn“ oli siis veel ikka ühesilindriline, kuigi seda ehitajad nimetasid „raskeks“...

Kaks aastat hiljem alustati 2-silindriliste ja 1907. aastal juba 4-silindriliste „Auburnide“ valmistamist. Siis sai ostja ka tuulekaitseklaasi, katuse ja laternad ühes autoga — eritasu eest. Pärastpoole kuulsid need osad juba auto standard-varustuse hulka. Hiljem hakati ka valmistama 6-silindrilisi „Auburne“ moodsal kujul.

Areng kestis kiires tempos edasi kuni maailmasõjani. Sõjaajal sattus ettevõtte, nagu teisedki autovabrikud, valitsuse teenistusse.

Sõja kestel ja sellele järgneval aastal selgus, et ettevõtte peab hankima kapitali juure ja saavutama laiemat turu oma toodetele. Selleks otstarbeks müüs 1919. aastal Morris Eckhart, kes nüüd oli vabriku peaoomanikuks, oma osa ühele rahameeste rühmale Chicagos. Ettevõtte sai uue juhatuse, rohkesti tegevuskapi-



tali ja hakkas hoogsalt autosid valmistama. Nii kestis kuni 1924. aasta suveni. Siis tuli jälle pööre — suurejoonelisem ja tähtsam kui ükski senistest.

Hoolimata edust ei olnud Auburn Automobile Company omanikud erul, ettevõttes puudus kompetentne tööstust juhtiv jõud. Selleks kutsusid nad enda juure tuntud noormehe, kelle võimetest ja kogemustest autoalal räägiti laialdaselt.

Noormees oli *E. L. Cord* — ühe suurema autovabriku esindaja Chicagos ja selle ümbruskonnas. Ta oli tumedate silmadega ja keskmise kasvuga, saje ning vaevalt 28-aastane. Ta oli otsekui loodud meeste ja tööstuse juhiks. Kaup sobis ja mr. Cord'ist sai Auburn Automobile Company abipresident ja peadirektor. Augustikuus 1924. a. saabus ta Auburni ja võttis terve ettevõtte juhtimise oma kätte. Sellest ajast algab Auburni autofirma tõus ja hiilgeaeg, mis töötab järjest suurenevas tempos tänu *E. L. Cord*'ile.

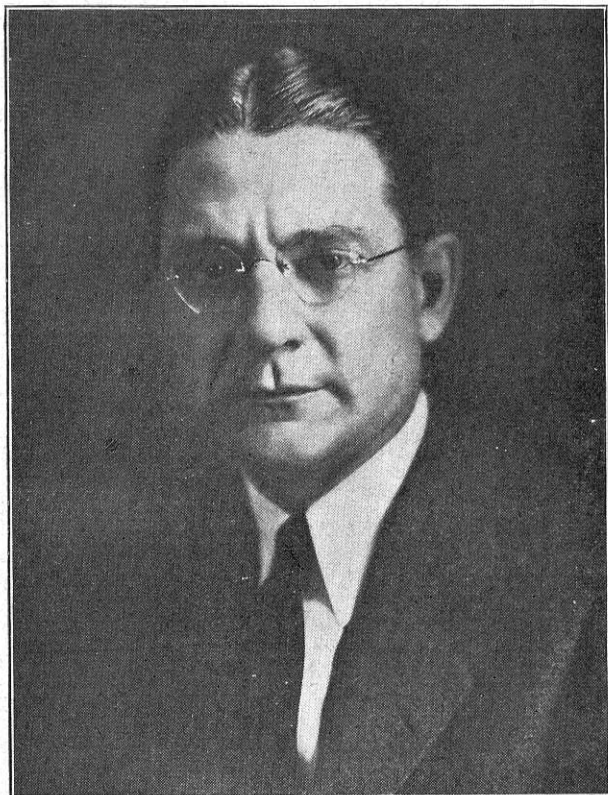
Mr. Cord on läbi-ja-läbi autoasjanduse tundja. Juba lapsena huvitas teda mehaanika — 16-aastasena ehitab ta Los Angelesis vanu „Forde“ võidusõiduautodeks ja müüb neid ärimeeste poegadele. 20-aastasena on tal ettevõtte, mis veab autodega alkaali Sierra Nevada mägestikust läbi Surmaoru Vaikse ookeani rannikule. 24-aastasena saabub ta Chicagosse tööd otsima, ta saab automüüja koha, — tõuseb müügiakonna di-

rektoriks, asutab koos teistega autoasjanduse Wisconsinis osariigis, hiljem on ta seal ka autovabriku peaesindajaks, töötab samas ettevõttes pärastpoole Chicagos. Sealt kutsutakse ta 28-aastasena Auburn Automobile Company abipresidentiks ja peadirektoriks. Hiljem ostab ta Auburn Automobile Company osatähtede enamuse Chicago rahameestelt, saavutades seega kontrolli terve ettevõtte üle, ja — mõni aasta hiljem asutab Cord Corporationi, mis autoasjanduse alal suurimaid Ameerikas ja mille suurimaks osanikuks ja kõigkõm-saks juhiks ta ise — praegu vaevalt 36-aastane noormees.

Ameerikas on rohkesti tööstuslisi ja kaubanduslisi suurvaime, kuid vaevalt leidub ühtki nii fenomenaalset tõusu kui *E. L. Cord*'i oma.

Millest selline edu? Enne kui vastame küsimusele, heidame pilgu Ameerika autotööstuse arengule.

Aastal 1895. võib Ameerika hoobelda ainult nelja autoga. Kakskümmend aastat hiljem oli registreeritud neid juba ligi 2,5 miljonit. Ja veel kümme aastat hiljem (1925.) oli neid Ameerikas liikumas juba üle 17 miljoni — arv, mis viimase viie aasta kestel on suurenenud 25 miljonini. Möödunud 35 aasta kestel on neid Ameerikas valmistatud 1600 tüüpi. Hiiglavarandusi on kogutud ja kaotatud. Maagiliselt, nagu maa alt nõituna, on tõusnud autovabrikud, — paljud aga ai-



*R. H. Faulkner, juhatuse president.*

nult selleks, et mõni aasta hiljem jälle variseda kokku. Praegu on töötamas 50 ettevõtte ümber. 5 suurimat neist võivad mõne kuuga valmistada 5 miljonit autot — nii palju kui Ameerika aastas vajabki.

Eelolevast on selgunud, et enam ei suuda Ameerika autotööstuses väike, tundmatu ettevõtte endale kohta rajada. Elamisõigus on ainult suurtel ettevõtetel, mis võivad ja suudavad rahuldada ostjaskonda.

Kui E. L. Cord 1924. aastal astus Auburn Automobile Co. juhtimisele, valmistas ettevõtte aastas umbes 2000 autot, sellel oli üks peaesindus ja krediitvõimalusi peaaegu mitte sugugi. Vabrik oli toodangu suhtes 26. kohal Ameerika autotööstuses. Viie aastaga on mr. Cord juhtinud ettevõtte esimese kümne suurima hulka ja tõstnud „Auburn“-autode müüki 1300%. Kui kiirelt ja suurelt on toodang kasvanud, sellest olgu näitena mainitud, et maikuu 1929. aastal valmistas Auburn laiendatud vabrik 100% rohkem autosid kui terve 1924. aasta jooksul. Enne mr. Cordi ettevõttesse astumist oli vabriku varandus alla miljoni dollari, — 1929. aastal oli see juba üle 20 miljoni dollari. Toodang tõusis samal ajal 2000 autost 1923. a. 25.000 1929. aastal.

Nende viie lühikese aasta kestel on Cord laiendanud tegevust ka väljaspool Auburni algvabrikut. Viimastki on küll 3 suure vabrikuhoone võrra laiendatud, kuid lähedal asuvasse Connersville linna on asutatud teine, veelgi suurem vabrik moodsa sisseseadega ja valmistamisvõimega kuni 250 autot päevas. Sealsamas linnas on ka suur Central Manufacturing Company, mis valmistab osi „Auburn“-autode jaoks. Mootorid „Auburnidele“ tehakse Lycoming'i suures mootorivabrikus Williamsportis Pennsylvania osariigis ja kered Limousine Body Co. poolt Kalamazoo linnas, Michigani osariigis. Kõik need firmad ja vabrikud kuuluvad ühes Auburn Automobile Company'ga Cord Corporation'ile, mis organiseeriti paar aastat tagasi neile



*R. S. Wiley, Eksport-osakonna juhataja.*

keskfirmaks, kust neid kõiki finantseeritakse ja juhitakse.

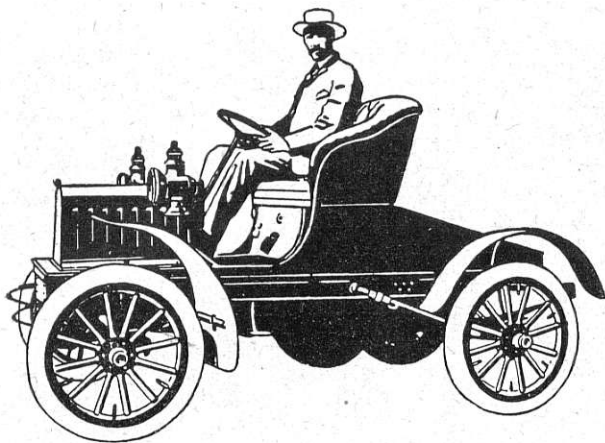
Cord Corporation'il on peale nende ettevõtete veel kaks uhkust: ederataste veoga luksuslik „Cord“-auto ja Duesenberg autovabrik Indianapolis Indiana osariigis.

Mr. Cord on moodne pioneer. Ta nägi juba 1924. aastal, et aeg on hakata valmistama 8-silindrilisi sõidukeid. „Auburn“ oli neist esimene. Teised vabrikud on teinud hiljem järele. Teine uuendus „Auburnide“ juures oli 4-ratta pidurid. Ja kolmas tähtsam edusamm — juba tänavustes mudelites — on vabajooksuseadeldis. Viimast teevad nüüd kiiresti teised järele.

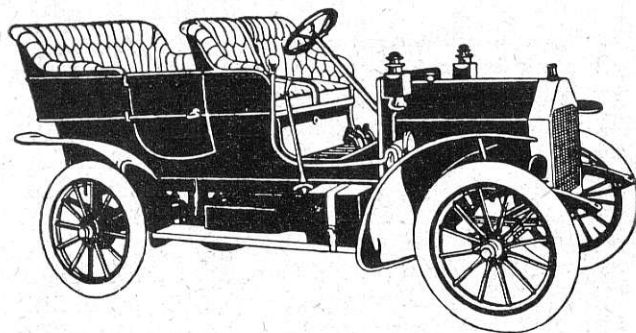
Tänavuse „Auburni“ kohta kirjutas „Automotive Review“ oma veebruarikuu numbris muuseum, et „Auburn 8-98 on haruldasemaid autosid, mis 1931. aastal turule toodud.“ Edasi jätkub väga ülistav tehniline kirjeldus „Auburni“ ilust, mugavusest ja uuendustest. Viimaseid ongi praeguse „Auburni“ juures üle 60.

„Auburnide“ kohta tuleks veel mainida, et need, peale ilu ja vastupidavuse, omavad suurema kiiruse kui see teistel keskklassi seeriaautodel olemas. Seda kinnitavad muuseumis faktid, et „Auburnidega“ on suurtel võidusõitudel Soomes, Rootsis, Belgias ja Taanis saavutatud rida esimesi ja teisi auhindu, näiteks läinud talvel Rootsi Kuningliku Autoklubi suurtel jääsõitudel Põhja-Rootsis tuli soomlane K. Ebb oma „Auburniga“ esimesele kohale, omandades Rootsi Kuningliku Autoklubi Suure auhinna — väga hinnalise karika, meie rahas umbes miljoni senti väärtuses. Augustikuu võitjad meil Eesti Autoklubi korraldatud 270 km sõidu esimese ja neljanda koha „Auburnid“.

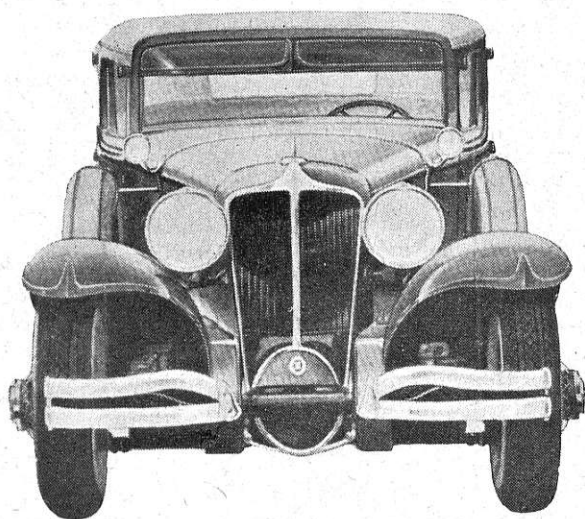
Nüüd vaatleme „Cord“-autot. Selle iseäralduseks ja paremuseks on ederataste vedu. Sellest ennustati ja unistati. Cord asus tööle. Kaks aastat töötasid ta juhatusel ja kindla kava järgi parimad insenerid ja asjatundjad — arvult umbes 200. Siis sai esimene „Cord“ valmis. Selle proovimiseks istus mr. Cord ühe



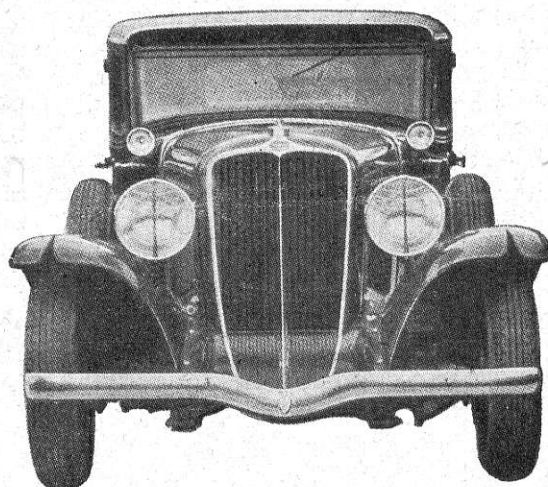
*Esimene „Auburn“ 1900. a.*



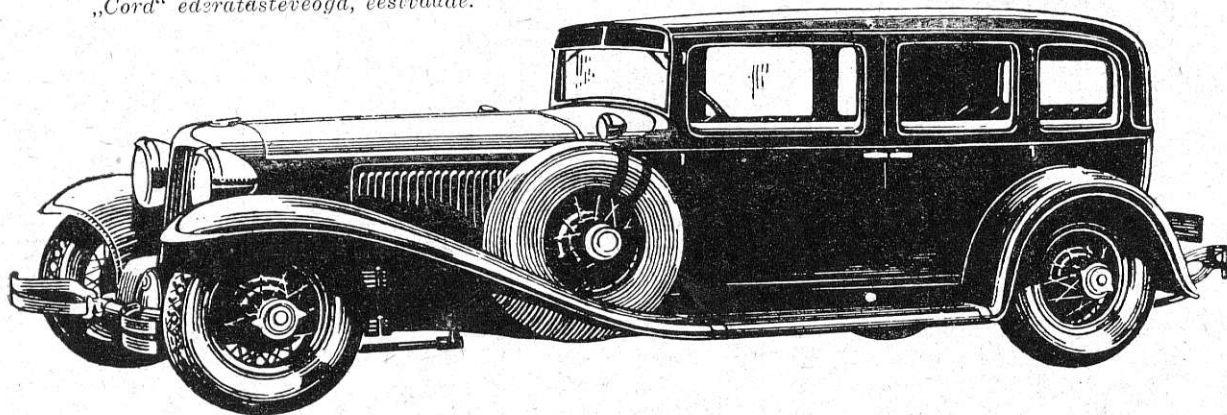
*Esimene 2-sil. „Auburn“.*



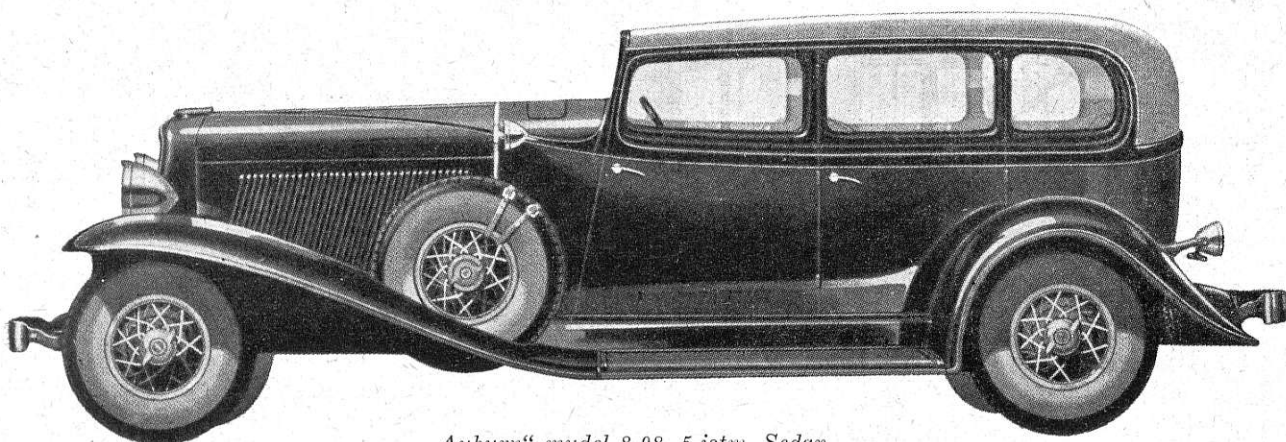
*„Cord“ ederatasteveoga, eestvaade.*



*„Auburn“, mudel 8-98, eestvaade.*



*„Cord“-Sedan.*



*„Auburn“ mudel 8-98, 5-istm. Sedan.*

motoristi saatel autosse ja kihutas Lääne lagendikkudele ja Kaljumägedesse. Rohkem kui 16.000 kilomeetrit kihutasid nad läänepoolsetes riikides, katsetades autot igapidi ja kuulates, mis rahvas selle kohta arvab. Tulles tagasi, oli selge, et auto oli sõidukõlvulik. Pool miljonit dollarit kulutati siiski veel parandustele ja täiendustele; viis kuud hiljem algas selle turule valmistamine. Aga siis saigi „Cord’ist“ auto, mis oli täiesti omaette klassi auto igas suhtes. Sellega on aasta kestel võidetud näiteks Euroopas autode iludusvõistlustel Monte Carlos, Praahas, Brünnis, Pariisis, Lissabonis jne., see on tunnustatud ilusaimaks autoks. Hluauhindu on „Cord“ saanud Euroopas kokku 41!

Ja nüüd tuleme „Duesenbergi“ juure. Nimi on juba ammu tuttav *võidusõiduautona*. 2—3 aastat tagasi hakati neid ka suuremal määral sõiduautodena valmistama. „Maailma uhkeim luksusauto“ — on avalikus ja arvustust otsustanud. Väga tabavalt. Aga ka kalleim — hind 12.000—15.000 dollarit. Kuid peale igasuguse mõeldava luksuse on „Duesenbergis“ jõudu ja kiirust — esimest 265 hobusejõudu ja kiirust 150 km teises käigus. Suurim kiirus on 180—200 km tunnis.

Sama fenomenaalne nagu E. L. Cordi ja tema juhatatud ettevõtete edu on ka „Auburn“-autode müügi laienemine. Eriti praeguse maailma majanduskriisi puhul. Sellest siin veel mõningaid arvsid.

Läinud aastal 12 kuu kestel valmistati ja müüdi 13.691 „Auburni“, tänavu aga 7 kuu jooksul 30.240, s. o. 16.549 autot rohkem kui terve 1930. a. jooksul. Kuust-kuuni on valmistus ja müük suurenenud 126—

200% võrra. Ameerika 32 tuntuima autofirma juures on müügi suurenemist märgata ainult 4-ja juures ja neilgi ainult 3—23%. Kõik teised on langenud 5 kuni 70% võrra. Ameerikas ja Euroopas on Auburn saanud 1. jaanuarist kuni 1. novembrini 1092 uut esindusmüügikohta juure.

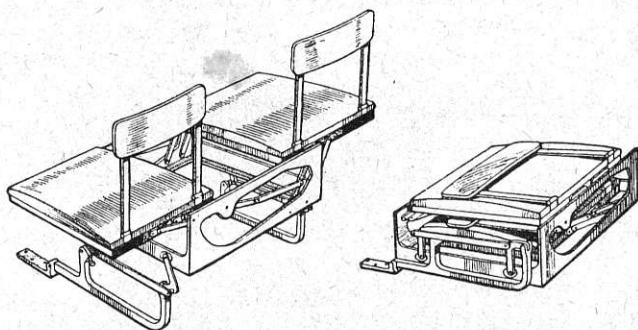
„Auburnide“ valmistamise ja müügi juures ei mõju majanduskriisi ei Ameerikas ega Euroopas. Võib olla, et siiski, kuid mitte halvavalt: *kui aeg raske ja raha vähe, siis ostab tarvitaja sealt, kust ta oma raha eest rohkem ja parema saab*. Selles peitubki Auburn Automobile Company hiiglaedu saladus.

See edu avaldub ka dollarites ja sentides. Käesoleva aasta teise veerandi puhaskasu oli 2.158.764 dollarit, mis jagatuna 195.234 osatähele annab 11.06 dollarit dividendi. Eelm. aasta arvud sama aja kohta olid 769.385 ja 3.95 dollarit. Tänavune esimese poolaasta dividend osatähe kohta oli 12.09 ja l. a. sama aja kohta 4.44 dollarit. Firma — Cord Corporationi — üldine liikuv kapital oli 1. juunil 16.235.898 dollarit sularahas ja Ühendriikide väärtpaberites. Osatähtede tegelik väärtus raamatute järgi oli 85 dollarit 40 senti. Nagu arvudest selgub, töötab Cord Corporation kindlal alusel ja on jõudnud paari aastaga 22. kohalt tähtsale kohale esimese 10 suurima autotööstuse hulgas.

Selline edu kindlustab ka auto ostjat ja tarvitajat. See on pandiks ka toote edaspidisele arengule — nagu mr. Cord toonitab.

Järgmises „Auto“ numbris on võimalik tuua uuemaid andmeid „Cord“ Corp. kohta.

## Lühemaid teateid.



Praktilised klapp-toolid autos. Tarbekorral võib neid autost välja tõsta.

### AUTOÕNNETUS HAAPSALUS.

Haapsalust sõitis 18. nov. s. a. Lähtru v. elanik Anton Tiigenberg oma pojaga koju. Nagu harilikult talumehed püüavad kiviteedel tee peenardel sõita, kus hobuse jalgadele pehmem pind, nõnda ka seekord sõitis Tiigenberg videvikus tasa koju poole ehkki tee peenral, siiski õiget kätt ja paremal pool tee ääres. Posti tän. maja nr. 36 kohal kihutas vastu, ühe kaassõitja seletuse järgi, 40—50-kilom. kiirusega, ilma tuledeta, Lääne Maaval. registreeritud nr. L-33 auto, vale kätt ja otse hobusele kõhu alla. Raksatus. Hobune, kelle väärustus loomaarsti hindamisel 80 kr., oli teel maas, tagumine jalaluu murdunud, vankril aisad katki, autol radiaator, laternad, tiivad ja üldse esimene ots ühes tuule- ja kõrvalklaasidega purunenud. Rahvas kogunes, ilmus kordnik. Kuid autojuht ja sõitjad — kolm kohalikku elanikku, kellest üks ametnik ja kaks daami — kõik kadusid. Järgnes hobuse mahalaskmine, tee ülevaatus, auto äravedu politsei poolt ja protokoll. Ülevaatusel selgus, et vana, mitu korda remonteeritud

„Essex“-auto, millel tuled rikkis, pidurid ei töötanud ja mille juht väljasõidukohas „Paralepa“ restoranis oli napsutanud sõitjatega, oli valekätt sõites õnnetuses süüdlane. Auto on registreeritud Anton Kreebsi nimele, kuid tegelikult sõitis juhi nime all ja kasutas autot I liigi autojuht Rudolf Ado p. Stein, 22 a. vana, elukoht Haapsalus, kes juhtimise tunnistuse saanud 1. juul. 1929. a. Lääne Maavalitsuselt. Auto omanik hindab kahju 250 kr. Vastutusele võetakse mõlemad. Muu seas on ka samme astunud Steinilt, kui varem mitmel korral karistatud juhilt, autojuhtimise loa äravõtmiseks.

Argentiinas elutsev šveitslane G. C. Schuele v. Hilvety võttis patendi oma leidusele, mis võimaldab autol edasi sõita, vaatamata kummivigastustele. Leidus põhjeneb õhukompressoril, mis töötab mootori abil. Õhusurve juhatakse automaatselt neljale kummile ja eriliste juhete abil hoolditakse selle eest, et niikaua kui auto liigub, on kummides normaalne õhusurve.

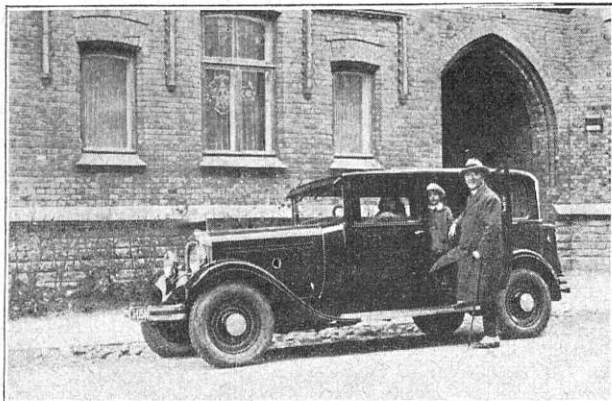
### AUTOVARGUSED ÜHENDRIIGES.

Hiljuti avaldatud statistilistel andmetel on 1930. a. jooksul Ühendriiges varastatud autodest toodud 95% tagasi nende õigetele omanikkudele.

### VIIMASED VOORIMEHED BERLIINIS.

Liiklemispolitsei poolt on kindlaks tehtud, et 4 milj. elanikuga linnas, Berliinis, on veel 116 voorimeest. Kuid ka see arv ei püsi kaua ja arvatakse, et aasta lõpuks langeb ta alla saja. Huvitav on märkida, et ka taksoautode arv viimastel aastatel on vähenenud. Kuna 1928. a. oli veel 9.119 taksot, registreeriti neid k. a. 1. juulil ainult veel 8.895.





Läti saadik Eestis K. Zarinš, kes neil päevil Riiga asus välisministri kohale. Auto „Citroen“ roolil pr. Zarinš Läti saatkonna hoone ees, Tõnismäel.

## AUTO TALVEL.

Mõeldes autosõidule talvel, kerkivad tahtmatult vaimusilme ette igasugused ebameeldivused: vihm, lumi, jää, udu, raskused käivitamisel jne. Tõeliselt on talvine autosõit päris nauding, ka lahtises autos; isegi meeldivam kui palavail suvepäevil, mil kõik on jalul, et kasutada vaba aega, kuna talvel on tee vaba. Õhk on puhas ja selge, temas on „midagi“, mis erineb harilikust sumbunud linnaõhust.

Vale on arvamine, nagu ei oleks maastik heledal talvapäeval nii nauditav kui suvel, kuigi maaliliselt koosneb hoopis teistest värvitoonidest ja efektidest kui soojal aasta-ajal.

Isegi saju korral, või kui taevas on üleni hall, ei möödu sõit päris muljeteta. Ka tormi ajal, kui auto kiigub siia ja sinna, ka siis ei kahetse automobilit oma sõitu. Pealegi õpib ta nii paljugi, mis talle pärastistel sõitudel on ainult kasuks.

On tõsi, et talvistel teedel on autol palju enam kalduvusi libisemiseks kui suvel, kuid ka suvekuudel ei ole vihmasel ajal libisemine vähem.

Kui tee on jäätunud, siis on see muidugi jälle iseasi. Aga ka siis kannavad kahju ainult need, kes alatasa katsuvad ületada mugavat kiirust 40 ja 50 km vahel. Praktiliselt võttes aga on parimaks õppetuniks jää sõitmine, kuna siin avaneb võimalus rahulikult uurida oma kurjemat vaenlast — libisemist. Sealjuures selgub üllatav asjaolu, et säärane libisemine nii halb ei olegi, kui osatakse kohaneda olukorraga.

Kes kord on sõitnud lumistunud teedel, see peab tunnustama, et tal polnudki igav. Ka õpib siin tunda kõige paremini oma auto tõelisi omadusi.

Nii mõnigi Monte-Carlo tähesõitja või osavõtja mõnest kergemast talivõistlusest ütleb, et ta oleks paremini suutnud vastu panna raskustele, kui ta enne sõitu oleks omanud mõningaid kogemusi.

Ühes asjas erineb sõit siiski põhjalikult suvisest sõidust: nimelt peab autot palju sagedamini pesema ja paremini ta eest hoolitsema. Kuid see on ju tänapäeval väga hõlbustatud: mustemad tööd jäetakse mõne teenimisjaama hooleks ja enda toimetada jäävad mõned pisiasjad.

Siiski tuleb ka endal rohkem tähelepanu pühendada oma autole, mida paremini tuntakse oma autot, seda kasulikum.

Erilise veetluse omab sõit talviseil õhtuil. Varane hämarik nõuab autolampide süütamist. Öised sõidud talvel võivad kujuneda suurepäraseks meelelahutuseks.

Et ikka enam aru saadakse talvise sõidu mõnust, näitab see asjaolu, et harva mõni automobilist paneb oma sõiduki „talveunne“. Mõne aasta eest oli see aga üldiselt kombeks ja ainult vähesed „hulljulged“ sõitjad usaldasid ette võtta mõne lühema sõidu lumega.

Seepärast, välja autoga, lumeketid ratastele ja edasi üle särava, pimestava lume! Ka siin teeb harjutus meistriks, ja kui vahel juhtub mõni väike äpardus — seda parem!

„FORD“ SEERIANUMBRIGA 20.000.000!

Kevadel valmis Ameerikas „Ford“, mille seeria-number, arvates ajast, millal Henry Ford algas autosid turu jaoks valmistama, oli 20.000.000. See arv tähendas seda, et maailm on saanud läinud maikuuni Fordi vabrikust 20 miljonit autot. Imestati juba siis, kui Fordi toodang tõusis 15 miljonini. Sellest on mõni aasta tagasi — enne nüüdse „A“-mudeli turule laskmist. Nüüd on „Ford“-auto, mis kroonib 20 miljoni vankri valmistamist, saanud New Yorgis ka endale sõidu- (registreerimis-) numbriks „20.000.000“ — suurim number, mis kunagi autole antud.

New Yorgist alustas see kuulus „Ford“ maikuus oma võidu- ja reklaamsõitu läbi Ühendriikide ja Kanaada. Auto külastab kõiki vabriku esindusi, abivabrikuid ja teisi Fordi ettevõtteid igas Ühendriikide osariigis. Praegu liigub see keskriikides. Autol on kaasas hiiglaraamat kuulsate meeste ja ametivõimude allkirjade jaoks. Igalpool võtavad „Ford“-20.000.000 vastu kubernerid, linnapead ja teised kõrgemad isikud. Sõit on kujunenud poolametlikuks „Fordi“ reklaamiks.

Lisaks sellele reklaamile on Ameerikas hakatud korraldama „Fordi päevi“, isegi laste koolides kirjatööde kujul. Neil „päevadel“ ei puudu suured „Ford“-autode paraadid ja juubeldav pidulikkus.

## AUTO-tarbed, -osad, -materjalid

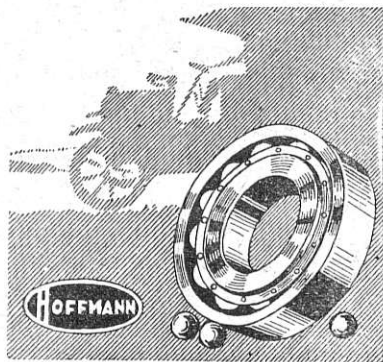
Inglise „Hoffmann“ KUULLAAGRID.

Inglise „Rexine“ KUNSTPOLSTRINAHK, KATERIIE ja POLSTRIPAEEL.

OMNIBUSTELE: kõik tarbed ja materjalid.  
„CHEVROLET“ ja teiste autode tagavaraosad.  
„KELLY“ auto- ja omnibusekummid.

## LIER & ROSSBAUM

Viru tän. 7. TALLINN. Telef. 433-34.



## AUTORIKETE PÕHJUSI.

Inglise Kuninglik Autoklubi avaldas hiljuti kokkuvõtte autorikete põhjuste üle protsentides.

	1928.	1929.	1930.
1. Süüde ja gaasistaja:			
a) süüde . . . . .	22,7	20,3	20,4
b) gaasistaja . . . . .	2,6	2,6	2,8
2. Mootor:			
a) silindrid ja kolvid . . . . .	10,5	10,9	10,4
b) ventiili juhtimine . . . . .	0,4	0,6	0,7
c) ventiilid . . . . .	1,4	1,5	1,5
d) määrimine . . . . .	2,5	3,1	2,8
e) jahutus . . . . .	2,2	3,1	2,6
f) väntvõll . . . . .	0,5	0,4	0,7
g) teadmata põhjus . . . . .	5,8	6,1	5,9
h) käivitaja . . . . .	1,0	1,0	1,0
3. Jõuülekanne ja pidurid:			
a) sidur . . . . .	5,1	5,9	6,4
b) käiguseade . . . . .	2,6	2,4	2,3
c) ajajavõll ja liikmed . . . . .	4,1	4,3	4,1
d) pidurid . . . . .	0,1	0,2	0,3
4. Tagumine ass:			
a) tag. poolassid . . . . .	13,8	14,0	14,2
b) differentsiaal . . . . .	0,7	0,9	1,0
5. Edeass ja tüüri-seade . . . . .	3,3	2,4	3,3
6. Rattad ja vedrud . . . . .	4,2	4,5	4,3
7. Valgustus . . . . .	2,0	2,4	2,2
8. Muud õnnetused . . . . .	13,5	12,6	12,2
	100,0	100,0	100,0

On tähelepanuväärne, et süüde annab vähe põhjust riketeks, seevastu aga silindrid, kolvid, sidur ja tagaassivõll on alaliste rikete põhjuseks. Rõõmustav on märkida, et õnnetuste läbi tekkinud rikete arv protsentuaalselt väheneb.

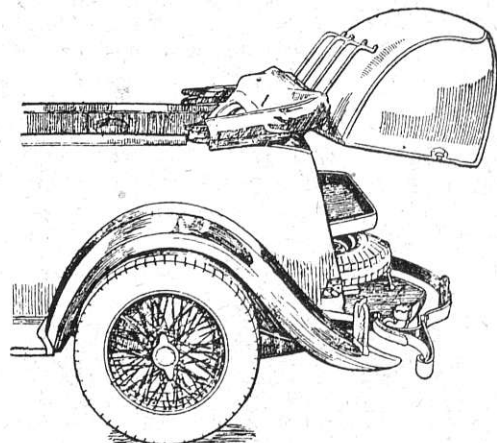
Ameerika suurimas ajakirjas „Automotive Daily News“, 2. septembrist s. a., on toodud arvud ameerika sõidautode müügi kohta 1931. esimese poolaasta jooksl ja võrdlus sama ajaga 1930. a.

	Koht.	1930.	Koht.	1931.
Auburn . . . . .	19.	10.966	10.	27.680
Buick . . . . .	6.	52.956	4.	54.621
Cadillac - La Salle . . . . .	18.	12.550	17.	11.034
Chevrolet . . . . .	2.	391.281	1.	368.908
Chrysler . . . . .	8.	36.396	8.	32.153
Dodge . . . . .	7.	42.428	7.	34.736
Durant . . . . .	17.	14.142	19.	4.606
Ford . . . . .	1.	684.526	2.	350.801
Franklin . . . . .	22.	4.723	23.	2.208
Graham . . . . .	13.	25.406	15.	14.840
Hudson-Essex . . . . .	4.	64.798	5.	42.681
Hupmobile . . . . .	15.	16.029	16.	11.132
Lincoln . . . . .	25.	2.573	24.	2.155
Marmon . . . . .	20.	7.869	21.	3.429
Nash . . . . .	12.	28.367	12.	23.571
Oakland - Pontiac . . . . .	3.	67.938	3.	66.893
Oldsmobile . . . . .	10.	33.431	9.	31.381
Packard . . . . .	16.	15.796	18.	8.357
Plymouth . . . . .	9.	33.744	13.	19.764
Reo . . . . .	21.	6.249	20.	4.053
Studebaker . . . . .	11.	30.945	11.	27.428
Willys ja Willys-Knight . . . . .	5.	57.921	6.	42.365

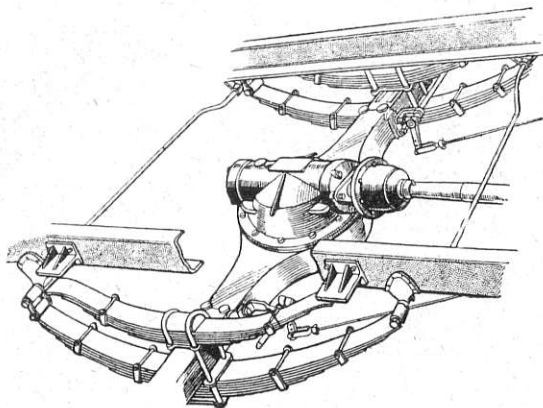
## RAHVUSVAHELINE SPORTKALENDER 1932.

- 15.—20. jaanuarini:  
Tähesõit Monte-Carlosse.
23. veebruaril:  
Rootsi Suur Auhind. Veebruaris veel võistlus Garmisch-Partenkirchenis Bayeri Autoklubi poolt.
27. märtsil:  
Aleksandria Suur Auhind.
3. aprillil:  
Tuniisi Suur Auhind.
- 9.—10. aprillini:  
Itaalia 1000-miiline võidusõit.
17. aprillil:  
Monaco Suur Auhind.
24. aprillil:  
Rooma Kuningl. Auhind.
8. mail:  
Targa-Florio.
15. mail:  
Messiina-karikas.
22. mail:  
Avus võidusõidutee Suur Auhind ja Casablanca Suur Auhind.
- Maikuu:  
Wiesbadeni autoturniir.
- Juunikuus:  
6 päeva sõit Nürburg-ringil; Baden-Badeni autoturniir.
- 3.—4. juunini:  
Inglise 1000 miili võidusõit.
5. juunil:  
Itaalia Suur Auhind.
- 18.—19. juunini:  
Le Mens'i 24-tunniline võidusõit.
3. juulil:  
Prantsuse Autoklubi Suur Auhind.
10. juulil:  
Belgia 25-tunniline võidusõit.
17. juulil:  
Saksamaa Suur Auhind.
- 22.—23. juulini:  
Iirimaa Suur Auhind.
28. juulist — 3. augustini:  
Rahvusvaheline Alpi-sõit.
- Augustikuus:  
Freiburgi mägierekord.
20. augustil:  
Inglise Tourist-Trophy.
4. septembril:  
Čehhoslovakkia Suur Auhind.

## KAROSSERII JA TAGAVARARATTA HOIDJA.



„Talbot“ mudel 90 juures on praktiliselt kasutatud karosserii tagaosa: viimane on üleskäv ja moodustab tagavara-ruumi rattastele jne.



Kahekordsed tagavedrud ameerika Stewart-veoautodel.

## JÕUVANKRITE ARENEMINE SOOMES.

1. jaan. 1931. a. oli Soomes jõuvankreid registreeritud:

sõiduaautosid . . . . .	22.820
veoautosid . . . . .	10.252
autobusi . . . . .	1.366
mootorrattaid . . . . .	5.012
<b>Kokku</b>	<b>39.450.</b>

30. septembril s. a. oli:

sõiduaautosid . . . . .	23.274,	seega juurekasv	1054
veoautosid . . . . .	10.663,	„ „	411
autobusi . . . . .	1.502,	„ „	136
mootorrattaid . . . . .	5.662,	„ „	650
<b>Kokku</b>	<b>41.701,</b>	<b>seega juurekasv</b>	<b>2251</b>

Nii näeme, et jõuvankrite juurekasv on Soomes olnud edukas ka käesoleval raskel majanduslisel aastal, ja iga 83 elaniku kohta tuleb seal 1 jõuvanker, kuna meil Eestis vaevalt 350 elan. kohta on 1 jõuvanker. Pealegi on Soomes ka ülikalleid autosid, nagu: „Rolls-Royce“, „Locomobile“ jne., millest meie undki ei või näha.

### Sõidukiirus Soomes:

a) lahtistel maanteedel:

Sõiduautodele ja mootorratastele 70 km tunnis, veoautodele ja autobustele (ülemm.) 45 „ „

### Autode sisseveotoll Soomes:

A. Riikidest, kellega kaubalepingud sõlmitud:

väärtus kuni 80.000 Smk. 14% ad. val. ehk 3,50 kg

väärtus kuni 160.000 Smk. 21% ad. val. ehk 5,25 kg

väärtus üle 160.000 Smk. 28% ad. val. ehk 7,00 kg

B. Riikidest, kellega Soomel kaubalepingut ei ole:

väärtus kuni 80.000 Smk. 32% ad. val. ehk 8 kg

väärtus kuni 160.000 Smk. 48% ad. val. ehk 12 kg

väärtus üle 160.000 Smk. 64% ad. val. ehk 16 kg

*Veoautod:* 14% ad valorem ehk 3,50 kg.

*Mootorrattad:* küljekorviga või ilma 300 Smk. tk.

*Kummid:* 24 Smk. kg.

Soomes auto- ega autoosade vabrikuid ei ole.

Juhtiv klubi Soomes on Soome Autoklubi, mis asutatud 19. nov. 1919. a., korraldab igal aastal ühe autode võistluse jääl. See korraldatakse veebruarikuus, kuna eeltuleval 1932. a. augustikuus seisab ees võidu sõit Helsingist Hangosse.

Klubil on praegu ligi 1100 liiget.

## INGLISMAAL NÕUTAKSE KILDUMATU KLAASI TARVITAMIST.

Sõidukindluse suurendamiseks ja õnnetuste vältimiseks hakkab 1932. Inglismaal maksuma korraldus, mille järgi kõik uued autod peavad olema varustatud kildumatu klaasiga. Alates 1937. a. on see korraldus maksev kõikide Inglismaal liiklevate jõuvankrite kohta.

\*\*

Tihti küsivad automobilitid, mis pärast on soovitatav iga 16.000 km sõidu järele vahetada süüteküünlaid. Allpool toome mõningaid põhjusi asjatundjatelt:

Üldiselt on 16.000 km järele süüteküünlad kaunis kulunud. Elektroodid on harilikult tublisti põlenud ja kriimustatud, isoleerkeha on tahmunud, mille läbi tekib voolukaotusi, või plekikene isoleerkehal võib tekitada eelsüütust.

Kulunud süüteküünlad suurendavad bensiini tarvitamist, kuna nad teatud kiirusel üles ütlevad ja lasuvad bensiini ilma plahvatusteta läbi. Nad põhjustavad rasket käivitamist (ja selle tagajärjel tugevaid tõukeid), mille läbi mitte ainult ei kulutata valesüütusega palju bensiini, vaid bensiin imbub aegamööda karterisse ja lahjendab õli, nii et õlivahetus peab sündima palju varem kui harilikult.

Raske käivõtmine (harilikult vanade, kulunud süüteküünalde tõttu) toob enesega kaasa mitte ainult suurendatud bensiinitarvituse, vaid ka kiirema patarei kulumise, mistõttu on vajalik tihedam laadimine.

Suurendatud bensiinitarvitus ja patarei laadimine maksavad enam kui uus kogu süüteküünlaid.

## AUTOKOOLI ÕPETAJA RÄÄGIB...

„Nii, noormees, nüüd pange hästi tähele! Nii võite teie küll ratastooli lasteaias juhtida, aga mitte masinat kahe tosina hobusejõuga! Kus on teie käsi, mees? Rool ei ole keedupott — kõvasti kinni hoida, siin teie ei põleta end!“

„Sõitke korraks kordnikule otsa, sõitke aga rahulikult otsa! Mis te arvate, mida ta teile jutustab? Muinasjutt 1001 ööst pole see kindlasti mitte, noormees! Nii... nüüd andke gaasi! Gaasi andke! Mida teie siis veel ootate?! Kas tahate enne sendilise visata gaasi-automaati? Nii, see sisiseb, suriseb, nüüd veab!“

„Mis te küll mõtlete, mis siin lehkab? Ja muidugi, nüüd murrate pead, mis? Käsi pidur lõhneb, noormees, käsi pidur! Ja muidugi! Enne te tõmbasite ta üles ja nii ta jäigi! Mis teeb käsi pidur sarnasel juhul? Mis ta peab tegema? Ja lõhneb hirmsasti. Nagu mets täis surnud ahve, ja muidugi! Nii siis, lahti lasta käsi pidur! Käsi pidur, seda ütleb juba lapse nimi, mis see on. Mida te seal all kobistate jalgadega? Laske ometi pedaalid rahul olla. Te ei istu ju õmblusmasina taga!“

„Nii — — — nüüd astume pisut välja! Kate üles! Jah, noormees, värskelt puuderdatud imikuks ei saa seda vana ausat sõidukooli käru küll nimetada! Siin võite endale näojume saada — ei tee midagi, käte pesemine on puhtuse algus! Nii, nüüd jutustage korraks, mis on süüteküünal, mida ta peab, ja milleks armas jumal ta on leiutanud? Mis te ütlete? Teie muidugi asetate süüteküünlad jõulupuule, mis? Mul pole sõnu!! Noh, nüüd kujutlege endale, noormees, teie olete sirgel maanteel, nõorsirgel teel vastu kõverat puud komistanud. Teie sõiduosavuse ja juhtimistalendi juures ei peaks see raske olema! Seal te nüüd lamate osade kaupa maas, ja mis kord auto oli, on veel ainult kruvipood pärast maavarisemist Messinas. Ja nüüd seisate tänuväärts ülesande ees: sõiduk õieti kokku panna. Kirjeldage ometi, kuidas te sellega algaksite?“

„Homme küsin end vabaks, et võiksin kord päeva jooksul õieti välja naerda! Kas teate ka, mida te seal kokku lapite? Sellest tuleb supelvann või raudahi, aga mitte masin, inimeslaps! Siin jääb ju üks silinder üle! Kas tahate selle pähe panna ja pulma minna? Ja väljalasketoru? Mis teeb väljalasketoru gaasistaja ees? Mees, hakake parem torupanijaks gaasivabrikus!“

Varsti ilmub müügile uus „Tatra“ 1-ltr., 4-sil. tüüp: toruraam, taga õõtsuvad assid, ederattad on kin- nitatud paralleel-vedrusüsteemi põhjal (nagu „Mercede-“ tüüp 170).

## PRAAHA AUTONÄITUS RAHVUSVAHELISELT BOIKOTI ALL.

Praaha autonäitusele, mis pidi peetama 22.—28. okt. s. a., kaotas käesoleval aastal rahvusvahelise ise- loomu selle läbi, et saksa j. t. maade importöörid keel- dusid osa võtmast näitusest, protestina autode keel- tollide vastu. Kuuldavasti kavatsesvat nüüd Čehhi valitsus alandada tublisti tolle 1932. a. alul.

*Ajakiri „Das Motorrad“.*

## JAHUTAJA KAITSE.

Inglane G. W. Griffin on hiljuti patenteerinud leiutise, mis kaitseb jahutajat jäätamise eest — seda tea- tava temperatuuri juures automaatselt tühjaks lastes.

Automaat koosneb U-kujulisest klaastorust, milles elavhõbe, elektritraatidest ja torukesest. Viimane meist on varustatud sulguga ja see pannakse tühjendus- kraani asemele jahutaja alla. Elavhõbedaga klaastoru on tegelikult soojusemõõtja ja see kinnitatakse auto instrumentlaua külge juhi ette. Edasi tõmmatakse elektrijuhe akkumulaatorist klaastoru teise otsa külge. Teine juhe viiakse auto elektrivoolust jahutaja all oleva kaitsetorukese külge. Kui soojus langeb, siis langeb elavhõbe klaastorus ja elektrivool kandub läbi elav- hõbeda jahutaja torusse, kus avaneb toru ja vesi jahu- tajast voolab välja enne jäätumist. Seadis töötab au- tomaatselt.

## AUTOMOBILISM PERSIAS.

Persias, kus on umbes 10—12 miljonit elanikku ja maa-ala on kaks korda suurem kui Prantsusmaa, on umbes 10.000 sõidukit. See arv on umbkaudne ja võe- tud teiste maade väljaveo statistikast, sest Persias ei leidu riiklikke statistilisi andmeid selle kohta.

Suurem osa (85%) sisseveetud autodest ja veoau- todest on ameerika sõidukid.

Liiklemine Persias on paremat kätt; kiirus ei ole piiratud, välja arvatud mõned kohad, mis on märgitud vastavate pealkirjadega. Juhtimistunnistus on sun- duslik; kohalik politsei annab selle pärast vastava ek- sami sooritamist. Autosid tuleb varustada pealkirja- dega, kus on tähendatud persia keeles omaniku nimi, eesnimi ja aadress. Ainult „stopp“-signaal on nõuetav.

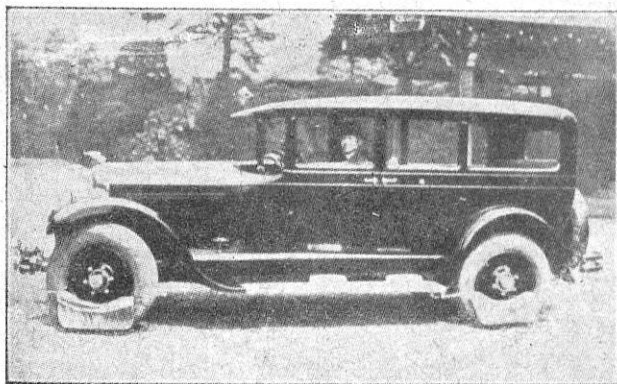
## HOLLANDI TUNNEL.

*Hollandi tunnel*, kuid mitte Hollandis, vaid koguni sealpool Atlandi New Yorgi ja New Jersey linnade ja ühtlasi samanimeliste osariikide vahel. Tunnel valmi- nes 2—3 aastat tagasi. See on 2,6 km pikk ja kaeve- tud laia Hudson-jõe alt 30 meetri sügavuselt läbi.

Samal ajal, kui sajad ja tuhanded ookeanilaevad kõigist maailmajagudest sõidavad mööda jõge üles ja alla, samal ajal voolab 30 meetri sügavusel tunnelis lõpmata rida autosid kiirusega 55 km tunnis. Aasta 1930. kestel läbistas tunneli 12 miljonit autot. Neid oli kõigist Ameerika linnadest, kõikide autovabrikute tooteid.

*Kaksteist miljonit autot* ja ainult ühel 19.000-st „õnnestus“ jääda tunnelis seisma mootorriike tõttu; üks auto 18.000 hulgast jäi seisma purunenud kummi pä- rast, ja ainult ühel autol iga 23.000 jõuvankri arvust „vedas“ nii hästi, et pörkas teise vastu.

Need arvud kinnitavad veel kord, et auto on kindel ja kiire liikumisvahend isegi vee all.



*Jaapanis on sunduslik asetada autodele poriloopimise kaitseks lapid ratastele. Kuivõrd see loopimist takis- tab, võib juba pildi järgi otsustada.*

## ROOTSI SUUR AUHIND 1932.

Rootsi n.n. „Suur talveauhind“ on määratud 28. veebruarile. Võidusõiduteena kasutatakse jällegi 50 km Ramshyttan-ringteed Dalekarlienis. Sõita tuleb üldse 400 km ja võitjaile on määratud ilusaid auhindu. Esi- mene ülesandmise tähtaeg lõpeb 23. jaanuaril. Üles- andmisi võtab vastu ja annab igasugu võistlusesse puu- tuvaid teateid Rootsi Kuningl. Autoklubi Stokholmis.

## AUTOTEE KÕRVES.

Kairo—Alexandria vaheline tee on nüüd tõesti val- mimas. Esimesel teosal kuni Natrunjärveni on juba autoga sõidetud, see vajab vaid teistkordset makadam- katet. Teosa ehitamine kuni püramiidideni nõuab küll suuri kulusid, kuid neist loodetakse üle saada.

## VEOAUTO 100 TONNI JAOKS.

Ühendriigest teatatakse, et „Dernier Cry“-raske- veoauto juba omab 100 tonni kandejõudu (s. o. kümme normaalset raudteevaguni täit!), seejuures on auto mootor ainult 80 hob.-jõuline. Auto pikkusest võib saada ettekujutuse, kui teada, et autojuht pidurdajaga, kes istub päris taga, kõneleb telefoni kaudu, s. o. juat annab pidurdajale telefoni kaudu käse.

## AUTOREKLAAM 30-AASTANE.

Autoala reklaam on vist laialdasem kui ühegi teise tööstusala oma. Siiski on autoreklaam tänavu alles 30- aastane. Sest 15. veebruaril 1901. aastal avaldas Olds- mobile autovabrik Ameerikas esimese kuulutuse (kahel veerul) ajalehes, pakkudes „jõuvankrit, mis talvel sama kasulik kui suvelgi“. Lisaks anti kuulutuses tagatis, et jõuvankri kandejõud on 700 kilo, kiirus 40 km tunnis kerega ja 45 km tunnis kereta. Palju ei lubatud, kuid siis ei olnud ostjaskonna nõuded nii väga suured.

## ALUMIINIUM-AUTOD.

Peerless Motor Car Corp. teatab, et ta kavatses oma uutel sõiduaudodel raua ja terast asendada alu- miiniumiga. Kui alum.-auto tõestab oma headust, järg- nevad sellele eeskujule ka teised autofirmad.

## UUED LIKLEMISAMPLID AMEERIKAS.

Ameerikas on ühele peateele seatud uued liiklemis- tuled. Kõrvalteid kasutatakse seal harva ja amplid on peateel harilikult roheline tulega. Kui auto tahab üle risttee sõita, peab ta peatuma teatud kaugusel amplist. Siis annab ta signaali. Signaalikõla kõrvaltänavast kandub amplis asuvasse mikrofoni, mis omakorda mõ- jub kontaktile. Seetõttu lülitub liiklemistuli ümber, ootaval autol on tee vaba ja peateel on punane tuli. Lühikese aja pärast lülitub tuli tagasi normaalseisu.

## 60 KILOMEETRIT „AHVIDE“ JA „IDIOOTIDEGA“.

(Paula v. Reznicek)

*Kuidas mind kinni võeti.*

Väikeses külas Altenburgi ja Passau vahel lasksin oma auto töökojas korda seada. Vaheajal jõin kohalikus kohvikus teed ja lugesin ajalehte. Juba külast väljasõidul märkasid, et igakord, kui liigutasin üht oma auto suunanäitajaist, inimesed jäid seisma ja mulle peadraputades järel vahtisid. Ka liiklemist juhtivad kordnikud jäid ehmunult otsa vahtima.

„Tohoh“, mõtlesin mina, — „kas nad ei tunne siin suunanäitajaid — või mis on lahti?“ Ma uurisin autot igast küljest, kummardusin pahemalt ja paremalt poolt aknast välja — ei leidnud aga midagi iseäralikku.

Järgmistes linnakestes ja külades muutus asi ikka hullemaks. Inimesed naersid, ähvardasid ja karjusid, kui ma ümber nurga keerasin, ja kordnikud katsusid mulle järele joosta, kui nad oma ehmatusel olid toibunud. Ma muutusin ikka aramaks, ikka tähelepanelikumaks. Sõitsin palju aeglasemalt, tarvitasin igal juhul suunanäitajaid, tegin kõik eeskirja kohaselt, kuid midagi ei aidanud — inimesed jäid seisma, naersid ja karjusid. Tükk maad enne Passaud peatati mind ja... kaks politseiniku tormas auto juure. „Vangistame teid rumala nalja eest!“

Nüüd oli minu käes kord ehmda — — —

„Aga taeva pärast, ma pole ju midagi teinud?“

„Ärge tehke meid narriks“, vastas üks neist, „teie vist ei oska lugeda?“ Sealjuures näitas ta mu paremale suunanäitajale, mis veel väljas seisis. Viimasel ilutses musta tušiga kirjutatult sõna „ahvid“. Uurisin pahemat suunanäitajat, ja sellelt võis kaugele lugeda: „idioonid“.

Ja nii olin ma sõitnud nende armsate lööksõnadega 60 kilomeetrit maha, kõikjal äratades suurt tähelepanu ja meelepaha. Kestis igaviku, enne kui ülemvõim aru sai, et mulle oli mängitud paha nalja ja ma ise selles loos olin süütu. Sellest päevast peale mõtlen veel sageli, kellele ma Altenburgi ja Passau vahelises külas kurja olen teinud?

### JÕUVANKRITE ARENG PRANTSUSMAAL.

Jõuvankrite arv Prantsusmaal on tõusnud 1930. a. jooksul 224.000 võrra ja praegu ulatub nende arv 1.520.000. Iga 27 elaniku peale tuleb üks auto, nii et Prantsusmaa on jõuvankrite arvult kolmandal kohal maailmas, pärast Ameerikat ja Inglismaad.

### LIIKLEMISÕNNETUSI BERLIINIS.

Liiklemisõnnetuste arv Berliinis ulatus jaanuarikuust kuni juunikuuni üle 12.000, kusjuures 153 mees- ja 37 naisisikut sai surma. Liiklemise suurenemisele vastavalt tõusis ka õnnetuste arv selle 6 kuu jooksul. Jaanuarist kuni juunini sai umbes 4.000 inimest raskelt vigastada.

### DIISEL-OMNIBUSE EDU.

Kuna kahel diisel-omnibusel sooritatud proovisõidud Londonis on näidanud häid tagajärgi, tellis Londoni General Omnibus Co. veel kümme toorõli-omnibust. Seniste katsete põhjal sõidab diisel-omnibus 9½ miili ühe gallooni, kuna bensiinimootoriga varustatud omnibused sõidavad ühe gallooni kütteenäinaga ainult 5 miili.

### SAKSAMAAL 1½ MILJ. JÕUVANKREID.

Vaatamata majanduslikule kriisile, maksudele, bensiinimõistetele jne., kasvab jõuvankrite arv alaliselt. 1. juulil 1931. a. oli registreeritud 1.587.129 jõuvankrit, s. o. 6% enam kui eelmisel aastal. 1929/30. a. juure-

kasv oli 17% ja 1928/29. a. koguni 30%. Mootorrattaste arv on kasvanud 8%, sõiduautode arv 4% ja veoautode arv 2% võrra.

### AUTOSÕITJAD NÄEVAD TONTE.

Inglased on alati tegelenud vaimudega. Nii on ka nüüd kohtu ees vastust andmas automobilist, kelle süüks loetakse, et ta on süüdi teise surmas. Kaebealuse kaitseks aga kõneldi järgmisest loost:

Sheffieldi ja Manchesteri vahelisel teel asub võörastemaja läheduses saladuslik koht, kus viimase 12 kuu jooksul on juhtunud vähemalt 20 autoõnnetust, mis enamasti lõppesid surmaga. Võörastemaja asub tänavanurgal, tiheda metsatuka läheduses. Automobilistid kinnitavad aga kõik ühest suust, et pimeduse tulekul autojuhid olevat näinud seal suurt veoautot metsast väljumast, mis tagurpidi sõites ähvardas kõik pörgata teel oleva sõidukiga või mootorrattaga. Saladusliku auto äkilisest ilmumisest kohutatud autojuhid olid sunnitud kardetaval viisil kõrvale kalduma. Kõik need, kel õnnetus sellest arvatavast kokkupõrkest terve nahaga pääseda, pidid pärast tunnustama, et tagasi pöörates teele, oli veoauto jäljetult kadunud. Aga paljud automobilistid kaotasid vaimude auto ilmumisel külma vere ja tormasid suure hooga teekäänakul vastu kivimüüri, kusjuures paljud kaotasid elu.

Nii juhtus ka kaebealuse kaaslasega, kes surma sai, kuna kaebealune, kes autot juhtis, pääsis rasketest vigastustest.

Õnnetuskoha läheduses, asuv võörastemaja peremees, kes tunnistajana üle kuulati, osutus suureks vaimudeusu pooldajaks, seletades, et juba aastate viisi sünnib seal salapäraseid asju. Täiskuu ajal olevat kuulda õudseid hääli ning hüüdeid. Kuna ka varemalt seal õnnetusest pääsenud autojuhid kinnitasid sama lugu, ei jäänud kohtunikul muud üle, kui alistuda kurjale autovaimule ja vabaks mõista kaebealune.

Seega on vaimud Inglismaal kohtulikult tunnustatud.

### UUS VÕIDUSÕIDUTE.

Tuleva aasta augustikuus avatakse uus võidusõidutee autodele Rooma õhusadama juures. Tee laius on vähemalt 12 m. Võidusõidutee pikkus on 4 km. Tal on üks pahem- ja üks parempoolne kurv, kui ka kaks kõrgendatud kurvi, millel võib arendada kiirust kuni 250 km/t.

### TAANI UUED LIIKLEMISMÄÄRUSED.

Vastavalt kõrgendatud karistustasemele Taanis kaotab iga autojuht jooanud olekus autojuhtimise eest 6 kuuks juhiloa. Ettevaatamatu sõit on karistatav 4-nädalise tühimiga.

Norras pandi maksma seadus, mille põhjal igalt autojuhilt, kes on korra karistatud jooanud oleku pärast, võetakse ära sõiduluba kolmeks aastaks.

Rahvusvaheline kaubanduskoda Pariisis annab ülevaate mitmesuguste maade teedeoludest. Selle järgi on Euroopas maanteid: Prantsusmaal 628.000 km., Saksamaal 348.700 km., S.-Britis 287.588 km., Itaalias 195.776 km., Poolas 94.471 km., Hispaanias 87.098 km., Rootsis 71.273 km., Tšehhoslovakkias 58.573 km., Belgias 44.288 km., Norras 36.412 km., Austrias 32.000 km., Ungaris 27.396 km., Hollandis 25.470 km. ja Helveetias 13.935 km.

## Kirjanduse alalt.

### KRAFTFAHRLEHRE.

(Jõuvankri juhtimisõpetus.)

Üld-õpperaamat ühes eksami küsimuste ja vastustega jõuvankriomanikule ja -juhile.

Tsiv.-ins. Ad. König.

14. parandatud trükk. R. C. Schmidt & Co. kirjastus, Berlin W-62, Lutherstr. 14. Sisaldab 216 pilti, tabelleid ja jooniseid, 449 lhk.

Linases köites . . . . . Rm. 3.85

kartongköites . . . . . „ 3.—

Raamat igapäevaseks tarvitamiseks. Õpperaamat eksamil valmistamiseks. *Uusimate* määruste ja korralduste jaoks. Sel raamatul ei ole võistlejat, ta sisaldab uusimat nii tekstis kui ka seaduste osas.

Lugege, teie ei kahetse!

## Nali.

*Vanapiiga:* „Mispärast teie kohe, kui ma teile käe-ga märku andsin, autobust ei peatanud?“

*„Autobuse juht:* „Arvasin — arvasin, et saatsite mulle vaid käemusu.“

### TEENIS SIISKI.

„Ma ei saa aru, kuidas võite müüa tarvitatud autosid nii odavalt. Millest õieti saate sissetulekuid?“

„Parandustöödest“.

### KOHTUS.

*Kohtunik:* „Varastasite auto. Mis on teil öelaa enda kaitseks?“

*Kaebealune:* „Ma olen, härra kohtunik, talitanud samuti nagu auto eelminegi omanik — ega teda pole

veel karistatud. Ma leidsin auto, võtsin selle, sõitsin sellega, kuid pole veel selle eest maksnud, ega seda pole veel eelminegi omanik tasunud. Palun end õigeaks mõista — või teda ka karistada.“

### OSAKAUPA VANGISTUS.

Ameerikas, Washingtonis, karistati keegi hr. Fred Lewis joobnud olekus autojuhtimise eest 45-päevase arestiga. Lewis küsis kohtunikult, kas ta ei võiks oma vangistusaga osakaupa istuda, kuna ta muidu kaotaks oma koha, puududes 6 nädalat. Kohtunik oli nõus, ning Lewisele võimaldati aastas 15 päeva „puhkust“, nii et möödub 3 aastat, enne kui ta on kannud oma karistuse.

## Eesti Autoklubi teateid.

E. A. K. daamide komitee korraldab 15. nov. s. a. Seltskondlikus majas traditsioonilise haneõhtu. Osa võtsid klubi liikmed ühes perekondadega ja kutsutud külalistega, kokku 50 inimest.

Klubi liikmete hulgast on lahkunud: hrad M. Judeikin, E. Park ja E. Kühnert.

Klubi liikmeks on võetud vastu: hr. Ed. Tõnisson, „Buick“-auto omanik.

Piirivalvevalitsus teatab, et vastava kokkuleppe põhjal on Mõisaküla piirpunkt alates 10. dets. s. a. avatud iga päev kella 06.00—11.00 ja 15.00—18.00.

Klubi juhatus soovib kõigile liikmeile rõõmsaid *Jõulupühi* ja õnnelikku *Uut aastat!*

Klubi juhatus teeb liikmetele teatavaks, et iga kuu esimese nädala laupäeval on kell 20 klubi ruumes, *Vene tän. 30*, koosviibimine klubi liikmetele, nende pe-

rekondadele ja kutsutud külalistele. Klubis on „koroona“- ja „male“-mängud.



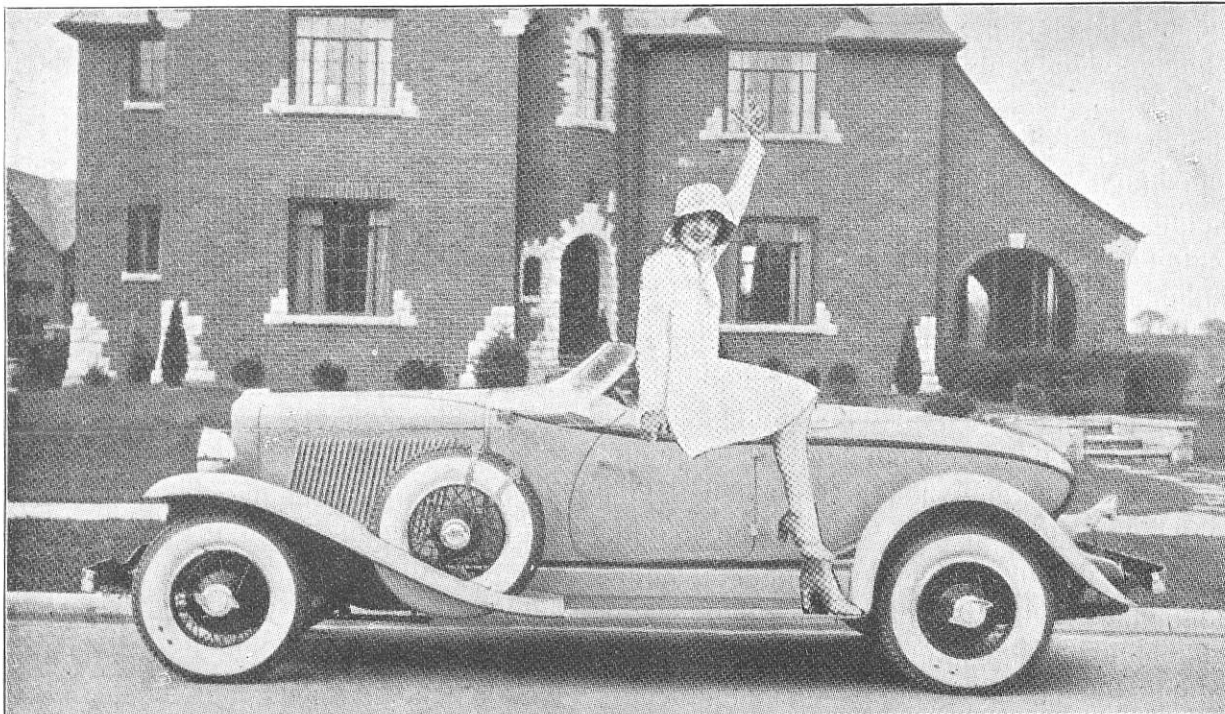
E. A. K. motoseksiooni väljasõit septembrikuus s. a.

### „Läti talve-karikas“.

Läti Auto- ja Aeroklubi, samuti Läti Rahvusvaheline Autoklubi korraldavad 10. jaanuaril 1932. a. avaliku rahvusvahelise vastupidavuse-sõidu „Läti talve-karika“ peale. Start on Tallinnas ja tähesõidutee on: Tallinn—Pärnu—Ruhja—Võnnu—Riia. Osa võivad võtta kõik autod suurusele vaatamata. Klassidesse jagamist ei ole. Sõidutee pikkus on 396 km. Sõidu otsustarve on proovida autojuhi ja auto vastupidavust ja talvete seisukorda ning läbipääsu kahe naaberriigi pealinna vahel. Osavõtjail tuleb registreeruda kuni 20. dets. s. a. Osavõtumaks Ls 50 ehk Šveitsi fr. 50 tuleb registreerimisel tasuda. Ülesandmisi võtab vastu Riias Läti autoklubid, Gilde tän. 3. Registreerimis-lehti võib saada ka Eesti Autoklubilt, samuti ka lähemaid teateid sõidu kohta. Kui autot juhib peale ametliku juhi veel mõni kaassõitjaist, siis peab ka sellel ole-

ma rahvusvaheline autojuhitunnistus. Sõidukiirus ei tohi ületada 55 km tunnis, samuti ei või kiirus olla alla 35 km, siis langeb osavõtja sõidust välja. Maksimaal- ja minimaalkiirus võib 15 min. eksitusega olla, mitte rohkem. Iga eassõitja peab tagumisele autole teed andma, kui see nõuab. Tarbekorral peab ka auto seisma jätma, kui järgnev auto teeolude tõttu mööda ei pääse. Ei jõua aga möödasõitev auto esimesest mööda, siis tuleb tal tema pärast seismajäänud autot minema aidata. Iga osavõtja auto peab olema kindlustatud õnnetuste vastu vähemalt 2000 Ls iga kaassõitja isiku pealt ehk kogusummas 10.000 Ls ehk Šveitsi franki. Kellel startpunktis Tallinnas kinnituspoliisi ei ole, seda ei lasta stardist välja, vaid kõrvaldatakse sõidust. Võitjale on ette nähtud auhind „Talve-karikas“ ja igale kolmandale osavõtjale eriauhind.

# 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 inglismaela.

Tuledevahetus jala abil.

Auto üldkõrgus 62 tolli.

Automaatselt õlitav ventilaator.

Uut tüüpi süütejübed.

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

Terasdraulik 4-ja ratta pidurid.

Tagarataste vahe 61 tolli.

Originaalne radiaatori kuju.

Auburn autodevabrik on teinud möödunud aasta jooksul määratud 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 kerehitusega 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 „

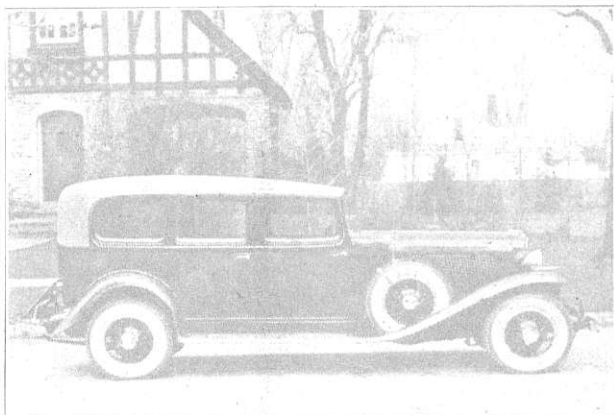
Traatkodaratega rattad erihinna eest.

## AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.

AUBURN, INDIANA

Esindaja Eestis: „CENTRAL GARAGE“ Tallinn, Narvamnt. 12.

# Uus



**7-istmeline**

136" telgede vahega.

# Auburn

## Sedan

**1195 doll.**  
**vabrikus.**

Lisa-istmed on küllalt laiad — 22½". Polsterdus pehme ja seljatugi lai.



Lisa-istmed on nii ligistikku, et nendel võib kõrvuti kolm inimest istuda.

### Uuendusi uues Auburnis.

98 H. P. — reas 8 silindrit — Lycoming mootor — väike, alaliselt ühenduses transmissioon — aluse auto-maatne õlitamine — kiiva-kindel raam X-tüüpi põiktugedega — neli hüdraalset kaksik-tõukeleevendajat — nokk-võlli ja hoovaga rull-laagritel tüüriseadis — laiem tagaiste — ning lisaks veel 60 uuendust.

Tähtis lisa juba varemgi täiuslikule „Auburn“-autode valikule. Uus ja luksuslik mudel on määratud andma rohkem ruumi ja suuremaid mugavusi. Seitse sõitjat mahub autosse ilma et ruumist oleks puudus. Kõik istmed on laiad ja avarad ning jalgadele on haruldaselt rohkesti ruumi. Auburni tähelepandiv ilu, pikk telgede vahe, vaikselt ja alaliselt koostöötav transmissioon, vabajooks Custom mudelites, tugevaim raami konstruktsioon (uus silla-viisi ehitus) ja mitmed teised asjaolud teevad uue 7-istm. „Auburn“-Sedani sõidukiks, millel võrdset pole selle hinnaklassis ega selle läheduses. Olles palju odavam ja suurema väärtusega laiendab see 7-istm. sõidukite-välja suurepäraselt.



## AUBURN AUTOMOBILE COMPANY

AUBURN, IND., U. S. A.

### Central-Garage

Auburn ja Cord autode ainuesindus Eestis

**Tallinnas, Narva mnt. 12.**

Tel. 305-98.