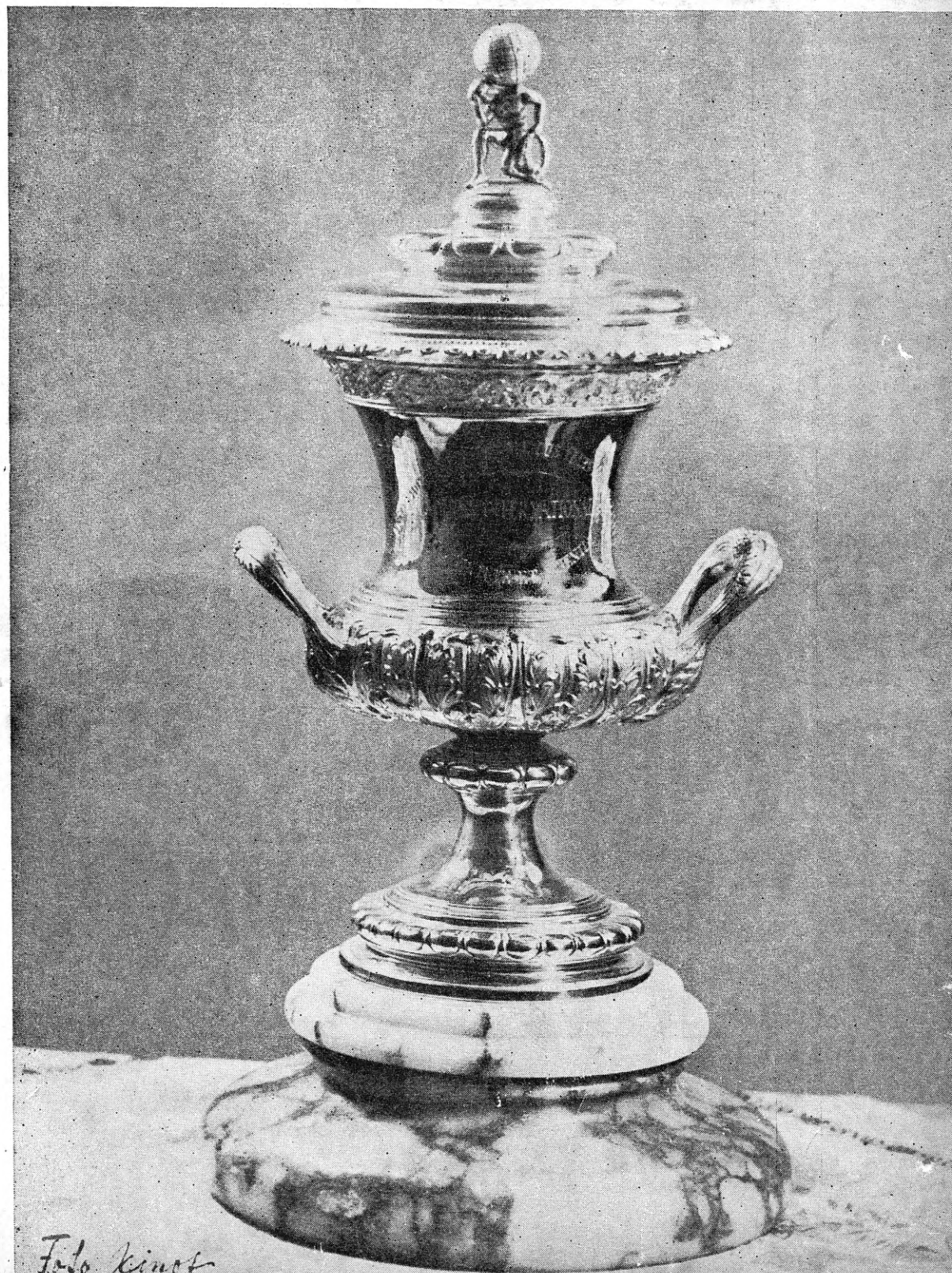




# MOOTORSPORDI AJAKIRI



**7/8**

1936

*Foto Kinof*



CHAMPION-süüteküünalde vahetamisega väldite külma mootori: liigse käivitamise ja seega aku tühjenemise. CHAMPION-küünlad kindlustavad kindla startimise ka kõige külmemal ilmaga, vähendavad ülekuumenemist ja teevad teil mootori igakülgsest rahuldavaks.

Alati tasub kasutada CHAMPION-süüteküünlaid—seda tagab nende kõrge headus, mis on leidnud kinnitamist veerandsaja aasta kestel mootoristidelt ja autoinseneridelt. CHAMPION on samuti kindlustanud esikohti võidusõitjatele maailma suurimatel võidusõitudel, sest need muudavad iga mootori parimaks

**Külm ilm on võidetud —**

**tarvitades mootoris uut**

**CHAMPION**  
**süüteküünalt**

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

*Kaaneplilt: Rändkarikas, mille võitis Eesti meeskond Olümpia tähesõidul.*



# Autode täielik parandus ja värvimine

---

---

Mootori silindrite puurimine ja mootorite külmalt käivitamine kapitaalremondi ajal. Diferentsiaal-hammasrataste neetimine hüdraulilise pressiga

---

---

## Autokere plekitöö

---

---

Kiire ja asjalik eraautode korrastamine. Igasugu muud autoparandustööd moodsamate töövahenditega

---

---

Autoparandus töökoda

# J. Puhk ja Pojad

Tallinn, Rannavärava puiest. 19, kõnetraat 426-40



*Autoomanikud!*

OSTKE ENDALE

EESTI UNION<sup>1</sup>  
UNIVERSAAL POLIIS

See on odav ja kaitseb teid kõikide autokahjude eest

Õnnetusjuhtude vastu kindlustamine soodsail  
tingimusil Nõudke prospekte

Kinnitus-aktsia-selts  
**EESTI UNION**

Tallinn, S. Karja 18, tel. 445-10

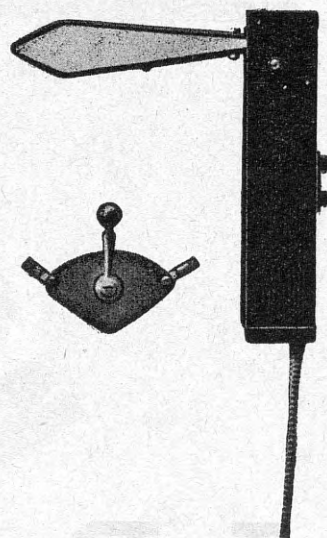
## AUTOSUUNANÄITAJAD

Valmistatud

rahvusvahelise määruse kohaselt

Mehaanilised ja elektromagnetilised, kahes teisendis — kroomitud ja mustaks lakeeritud

Müügil kõigis suuremais autoärides

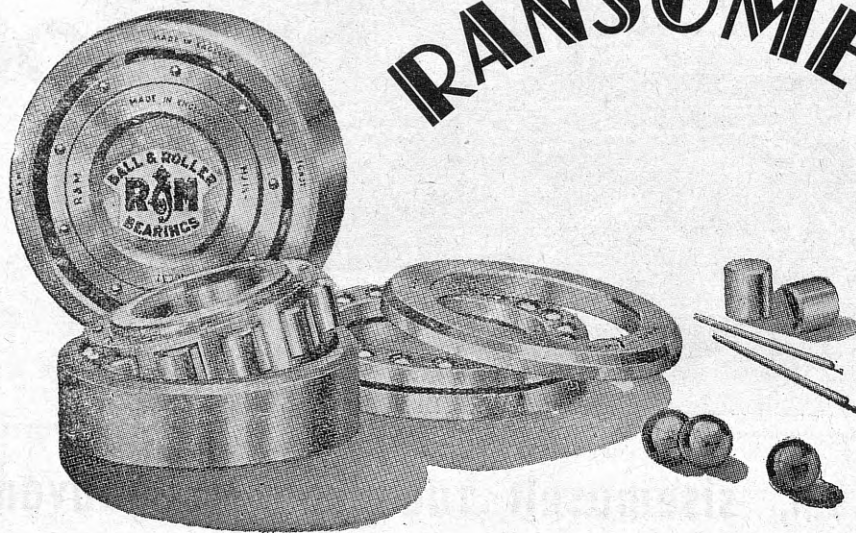


**ARTU TELEFONIVABRIK A.S.**

TARTU, PUIESTEE 9/11  
T E L E F O N 2-34



PARIMAD ÜLDTUNTUD  
INGLISE VABRIKU



**RANSOME & MARPLES**

KUUL-, SURVE- JA RULL-LAAGRID  
AUTODELE, MOOTORRATASTELE,  
REHEPEKSUGARNITUURIDELE, TEHAS-  
TE TRANSMISSIOONIDELE JNE. ON  
NÜÜDSEST PEALE ALATI SAADAVAL

**ESINDUS JA LADU EESTIS**

**O.Ü.**

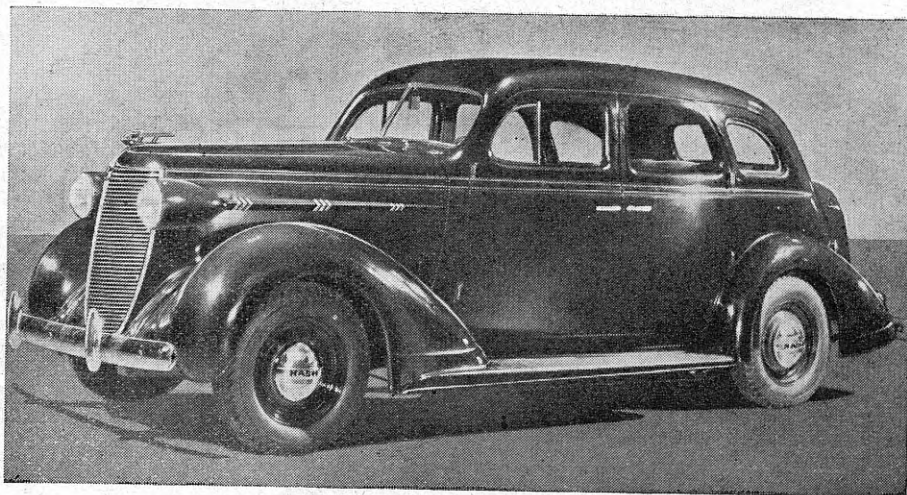
**»TARMO«**

TALLINN, NARVA MNT. 6. TELEFONID 306-50, 308-54.  
POSTKAST 313. POSTI JOOKSEV ARVE 213

**OSAKOND RAKVERES**

**PIKK TAN. 2, TELEFON 2-29**

# NASH 1937. a. mudel



**on jõuküllasem, sisemuselt ruumikam ja odavam!**

---

*Tutvuge Nash-autoga ja teie veendute selle sõiduki headuses, tehnilises täiuslikkuses ja Nash'i sõidu mugavuses. Nash on kokkuhoidlik tarvitamises ja hooldamises.*

---

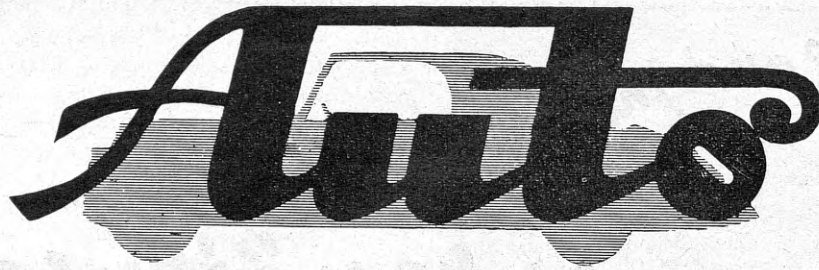
## **MEIL MÜÜGIL:**

Autokummid „Phoenix“ ja „Bata“ ♦ Autoahjud, autopasunad, pidurilindid jne. ♦ Kodu- ja välismaa autoõlid ♦ Raadioaparaadid: Olümpia, Imperial, Philco, Crosley ♦ Kirjutusmasinad: Triumph, Olympia ja Adler

**J. Zimmermann & J. Mölder**

Tallinn, Aia 5, kõnetr. 447-99





# MOOTORSPORDI AJAKIRI

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

1 9 3 6  
IX AASTAKÄIK

EESTI MOOTORSPORDI KLUBI

JA

EESTI MOTOKLUBI

TEATEID

N:o 7/8

<b>TOIMETUS:</b> EESTI AUTOKLUBI, TALLINN, HARJU 40 KÖNETRAAT 435-83 POSTI JOOKSEV ARVE NR. 570	<b>TEGEV- JA VASTUTAV TOIMETAJA:</b> <b>TEODOR POHLAK</b>	<b>VÄLJAANDJA:</b> EESTI AUTOKLUBI <b>TELLIMISHIND:</b> AASTAS KR. 5, POOLAASTAS 2.50 ÜKSIKNUMBER 75 SNT.
---	--	---

Häid pühi  
ja õnnelikast uusaastat!  
EAK juhatus

## SISU:

Intervjuu — Pariisi ja Londoni autonäitusel  
Ins. A. Elbrecht — Miks meie teed pole head?  
H. Pärkma — Olümpia tähesõit mootorratastele  
Ringkäik moodsamas autoparandustöökojas  
Ärge unustage veoautot!  
Nafta suur osatähtsus tulevikusõjas  
Mootorsõidukite arv kasvab jõudsasti  
1937. a. automudeleid  
Ins. A. Toss — Meie asfaltteed

Ed. Roomere — Hesselmani mootor  
Mis pakub autokinnitus autoomanikkudele?  
Autojuhtidele  
Praktilisi nõuandeid  
Laiast maailmast  
Klubide- ja sporditeateid  
Reisikiri — Kadett Alcázarist  
Autonalju

Lugejatele ja kaastöölisile  
häid pühi ja õnnelikast  
uusaastat!  
„Auto“ toimetus



Ea 4552

Pariisi ja Londoni

# autonäitusel

MIS täna veel on ülimoodsuse tipp ja ime liiklemisvahendite vallas, ei paelu homme tõenäoliselt enam kellegi meeli. Kiirus autotehnikas kandub üle ka uuendustesse. Maailm nõuab autotehnika alal lõpmatult uuendusi ning autovabrikud, tiivustatuna omavahelisest võistlusest, on nobedad neid andma. Areng jätkub õieti siin kahes suunas: auto muutub keskmisele kodanikule hinnalt ikka kättesaadavamaks, samas aga toodetakse autotüüpe, millised luksuselt rahuldavad ka nõudlikemate soove ning ühes sellega on kättesaadavad ainult nendele, kelle sissetulekud võimaldavad jahti kõike ületavale luksusele.

Ühel ajal kogu maailma autotööstus kahe rahvusvahelise autode paraadiga esitas autohuvilistele oma parima. Need olid tänavused autonäitused Pariisis ja Londonis, mis kujunesid suursündmusiks autohuvilistele ka väljaspool nende paraadide asukohti. Esimene näitus peeti Pariisis 1.—10. oktoobrini, teine 15.—24. oktoobrini Londonis. Keskmise ning lihtsapolse, meil üldiselt tuntud autotüüpide kõrval nähti seal väljapanekuid, milliseid väljaspool kodumaa piire vähe liikunud kodanik on vahest ainult filmilindil näinud viirastamas ja millede omandamine meie mõtude juures tähendaks terve varanduse väljaandmist.

Mõlemaid näitusi külastas *Puhk ja Poegade* autoäri juhataja A. Brutus. Kuna meie praegused ja tulevasedki autoomanikud küllalt suurt huvi tunnevad selle vastu, mida on uut ja head oodata autotööstuste keskusest, kõnetasime A. Brutust, et tema tähelepaneid kuid ja muljeid autode suurparaadidelt edasi anda ka „Auto“ lugejatele.

„Kes siin piiksub?“

„Pariis oskab kõike korraldada pariislikult, dekoraatiivselt ja uhkelt“, iseloomustab A. Brutus näituse üldilmet ja korraldust. „Näitus avati suure pidulikkusega, oli kohal igasuguseid kõrgeid härrasid ministeeriumidest ja teistest asutustest. Aleksander 3. puisteel, „Grand Palais’s“, kus peeti näitust, valitses avamispäeval ja hiljemgi otse rahvasterändamine. Hoone ise maitseka dekoratsiooniga jättis majesteetliku mulje. Ja ka väljapanekuid oli rikkalikumalt. Mõtelda vaid sellele — oli esindatud sõiduautodest 49 ja veoautodest 22 firmat, igauks lõpmatute paljude tüüpidega. Puudusid ainult mootorrattad.“

Juba selles sõidukitemeres liikumine nõuab orienteerumisoskust. Ja kui näituse hallist välja lähed, siis võib võhikul juhtuda, et ta tänaval liiklevate sõidukite juures enam ei oska teha vahet. Umbes nii nagu ühe pussijuhiga kusagil kesklinna bulvaril.“

„Määratusuur autobus, nagu neid näeb vaid Euroopa suurlinnades, põristab oma teed veereda“, jutustab ühest pisijuhtumist A. Brutus. „Samas satub

autobuse teele ülikäabuslik, kaheistmeline *Simca*, Prantsusmaal valmistatud *Fiat*i toodang. Pisiauto millegipärast ei pääse paigast edasi, annab signaali. Raske puss aga veereb oma rattamürakatega ähvardavalt tema suunas. Autobuse juht sirutab küll kaela — kes seal piiksub? — aga kääbusauto on nii tilluke, et ta kaob pussi varju, et ka juht teda alul nagu õieti ei silma.“

## Viie riigi trumbid

Väljapanekuid on näitusel eeskätt muidugi Prantsusmaalt, siis Saksamaalt, Inglismaalt, Am. Ühendriikidelt ja Itaaliaalt. Kõik need viis riiki olid autotööstuse alal välja toonud oma tugevamad trumbid, väikesest kõige võimsamateni. On võimatu juba ruumilistel ettekirjutustel kõiki loetella. Märjime vaid meil tuntumaid nimesid. Prantsuse autotööstuselt: *Renault, Matford, Hispano Suiza, Delage, Delahaye, Delaunay-Belleville, Unic, Peugeot, Citroen, Amilcar, Voisin, Berliet, Panhard & Levassor* j. t. Am. Ühendriigid: *Packhard, Cord-Auburn, Studebaker, De Soto, Dodge, Graham Page, Lincoln, Chrysler, Plymouth*. Saksa: *Mercedes Benz, Hanomag, Maybach* ja siis veel „Auto-Union“, millise organisatsiooni alla omakorda kuuluvad *DKW, Wanderer, Audi* ja *Horch*. Inglise autotööstusest olid tähelepandavama esindatud *Rollce Royce, Bentley, Humber, Talbot, Hillman, Standard, Austin, Singer* j. t.

## Veoauto läheb üle diiselmootorile

Veoaute alal olid esindatud peamiselt prantsuse firmad nagu *Berliet, Delahaye, Latil, Renault, Saurer, Somua, Unic, Lafly* ja *Panhard & Levassor* ja Ameerikast *Diamond, Dodge* ja *Fargo*. Rohkem kui ühegi eelmise näituse puhul hakkas nüüd silma, et veoautode ehitamisel hakatakse ikka enam üle minema diiselmootoritele. Diiselmootorite täiendamisel on prantslased lühikese ajaga teinud palju edusamme. *Panhard & Levassor*ilt oli ka puusõegaasi generaatoriga varustatud veoautosid.

## Sõiduk, millel puudub hind

Ameerika autode kohta on üldiselt iseloomustav, et need võrreldes Euroopa mudelitega on märksa kõrgemad. Seda aga ei saa ütelda näitusel esindatud *Cord-Auburn*i kohta. See oli teistest ameerika masinatest märksa madalam, istmed poollamavas asendis, ja autod oma nägusa välimusega äratasid üldist tähelepanu.

*Packhard*, kallimaid ameerika masinaid, varustatud prantsuse karosseriiga, esitas luksuse rekordeid. Siin oli tüüpe, mis seest polsterdatud peenema siidi ja sametiga, põrandal vaibaks aga kallihinnaline karusnahk. Eriliseks tõmbenumbriks oli sel firmal eritüübiline tõldauto, lahtise juhirusiiga ees. Valmis-



tamisel oli nähtavasti arvestatud ülifineeritud naise maitset ja nõudeid. Sõiduk oli üleni elevandiluu värvi, sees kullatud armatuurid ja panipaigad puudritopsidele ja lõhnaõlipudelitele. Karosserii ehituse alal oli aga esitatud luksus, mida vastav prantsuse tööstus üldse suudab pakkuda. Selle tüübi hinda polnud üldse teatavaks tehtud. Võib aga arvata, et meie rahas sõiduk maksab mitu miljonit senti.

Tuleb märkida, et Ameerika autode sissevedu Prantsusmaale on üsna piiratud, et kaitsta omamaa tööstust. Aastas lubatakse igal ameerika firmal sisse tuua ainult 11 masinat. Šassiisid ja osi on aga võimalik suuremal määral importida, mille tõttu nüüd ameerika autod ikka osade viisi sisse tuuakse ja Prantsusmaal kokku monteeritakse ning nendele kered peale ehitatakse.

#### Kuulikindel auto gangsterile

Ameerika armastab ikka üllatusi serveerida ning Pariisi autonäitusel oli sedapuhku üllatajaks *Chrysleri* firma, mis ühtlasi valmistab ka *De Sotto*, *Plymouth* ja *Dodge* autosid. Üllatas nimelt oma kuulikindla autoga. Sõiduk oli seestpoolt kaetud soomusplaati-dega ja ka klaasid olid muudetud kuulikindlaks. Aknaklaasis leidis eriline metallist kera, avausega revolvritoru jaoks. Kera andis end pöördä, nii et on võimalik autost mitmes suunas tulistada. Tõesti, ideaalne auto ameerika gangsterile kui ka nendele, kes gangsteritele jahte korraldavad. Muidu ei erinenud aga soomustatud auto välimusest millegagi teistest sama tüüpi sõidukitest. *Chrysleril*, nagu ka paljudel teistel ameerika firmadel, olid näitusel väljas juba 1937. a. mudelid. Need on tõesti nägusad masinad. Suuremaks uuenduseks *Chrysleri* juures on radiaator, mis nüüd on võtnud järsuma, ühtlasi aga ka ümmarama kuju.

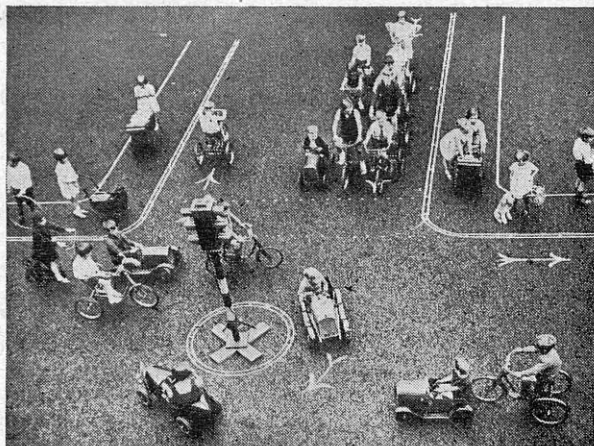
#### Pisiasjade revolutsioon

Võiks asja iseloomustada nii, et ameerika autod oma uute mudelitega 1937. a. ei üllata mingi revolutsiooniga mootoris ega ka välimuses. Kui kõnelda revolutsioonist, siis saab rääkida ainult pisiasjade revolutsioonist. Suuremalt jaolt on üle mindud iseseisvate eesratuste vedrutusele, kompressiooni aste on kõrgemaks muudetud, pidurite pinda suurendatud, kuna töllad pea eranditult on varustatud pagasiruumiga. Siseruim on mugavamaks ja suuremaks muutunud, ja katuste ehitamisel kasutatakse nüüd pea eranditult kõigi firmade masinate juures terast. Uutel masinatel on kardaantvõll kahe liikmega ja paljud kasutavad nn. Hypoid-diferentsiaali, mis võimaldab kardaankesta ja ühes sellega ka auto raskuspunkti allapoole viia ja ka kogu sõidukit madalamaks muuta.

Ka *Plymouth* on endisest nägusam. Püsib endiselt sale voolujoon ja radiaator on ümmaramaks muudetud. Sale *Studebaker* oli teiste parimate kõrval näituse suuremaid huviobjekte. On tänavu varustatud Hypoid-diferentsiaaliga.

#### Uus asukoht roolile

Dünaamilise joone poolest oli prantsuse autodest moodsamaid *Panhard & Levassor*. Selle firma uuel autotüübil evivad ees- ja tagarattad iseseisva vedrutuse, laternad on viidud esiotsa tiibade sisse. Mootor, evides tehnilisi uuendusi, on klappideta, nn. siiber-mootor. Autos jätkub ruumi vabalt kuuetele inimesele. Ruumi jaotamisel on selles mõttes tehtud huvitavat katset, et rool ja ühes sellega ka juhi iste asub keskel, pisut eespool juhi kõrval asuvast kahest istmest. Esines mitmesuguseid ilusaid värvikombinatsioone. Sää-



#### Inglise lapsed õpivad liiklemismäärusi

Inglise linnas Leeds'is (Yorkshire'i krahvkonnas) õpetatakse igal pealelõunal mänguplatsidel lastele liiklemismääruste jälgimist ja täitmist. Väikesed kursused saavad kasutamiseks pargivalitsuselt laste sõidukeid ja õppetund valmistab neile suurt lõbu. Säärasest kasvatusmeetodist, mis rullub politsei valve all, loodavad linnaisad liiklemise suhtes suurt edu ja häid tagajärgi. Liiklemisõnnetuste arv tulevikus pidavat vähenema tuntavalt

rane keskmine auto maksab meie rahas 8000—8500 krooni. Umbes samas hinnas on ka teised prantsuse keskpärase autod.

*Delahaye* esitas luksusliku lahtise sporttüübi, mida võiks iseloomustada sõnaga — ülivoolujooneline. Porilauad puuduvad täiesti ja tiibadele ratastel on antud veetilga kuju. *Delahaye* autod on Prantsusmaal heast sõidukist lugupidavate seas esikohal, kuid meie oludes selle firma sõidukid tunduvad siiski pisut kallitena ja, arvestades meie teelusid, ka liiga madalad.

*Unic* võlus oma saleda välimusega. Värvides domineeris nii *Unic*'i kui ka teiste prantsuse firmade masinate juures must kollasega. Ikka nii, et auto kere on kollane, katus ja porilauad aga mustad. Kontrastne küll, kuid omast kohast siiski meeldiv. Tänavu oli *Unic* esitanud peamiselt 6—8-h.-j. masinaid.

*Renault* oli esindatud arvuliselt kõige suuremal määral. Radiaator tänavu samasugune nagu möödunud aastal ja tänavu ameerika *Lincolnidel*. Ka *Citroen*'i juures pole tänavu erilisi muudatusi märgata.

#### Moodsa joone asemel karikatuur

Selle vastu on aga märkimisväärne kuulsate autode tagasimineku välimusest. Nii prantsuse masinatest *Hispano Suiza* ja *Delage*, mis olid vanasti oma välimusest üldisteks tõmbenumbriteks, on nüüd teiste firmade rohkete uuenduste juures täiesti kõrvale jäänud. Esialgu on jäänud muutmatult kandiliseks ning moodsal karosseriil puudub sellise tõmpnina iga-sugune kooskõla. Varem kuulus *Voisin* on tänavu oma välimuse lihtsalt ära rikkunud. Uuenduste juures on küll tahetud ülimoodsust taotleda, kuid moodsuse asemel on kõik muutunud nagu karikatuuriks.

*Peugeot* oli eriti võõrastava välimusega nagu juba eelmiselgi aastal, kuid nüüd olid lisaks tulnud mitmed tehnilised täiendused ja uuendused. Selle firma masinad on aga, suure propaganda ja osava reklaami tõttu, Prantsusmaal levinumaid. Tänavpildis hakkab *Peugeot*-masinad kõige rohkem silma ja peaaegu pooled Pariisi taksodest on ikka *Peugeot*'d. Rohkesti oli näitusel esindatud ka *Matford*'e. Öieti on need masinad ameerika *Ford*'id, kuid ehitatud kohapeal, Prant-



susmaal, *Mathis'* vabrikute poolt. Nüüd ollakse juba nii kaugel, et kavatsetakse lõpetada ka mootorite sissevedu Ameerikast. Pisiautosid peale teiste esindas näitusel *Fiat*. Prantsusmaal ehitatud *Fiatid* kannavad juba *Simca* nime. Need on kaheistmelised sõidukid, märksa väiksemad meil liikuvaist väikeautodest, ja neid võib õigustatult nimetada liliput-autodeks. Hinnalt on nad igale keskmiselt teenivale prantslasele kättesaadavad.

### 30 000-kroonine Mercedes Benz

Saksa väljapanekute seas esitas *Mercedes Benz* tüüpe, mis on mõeldud tõeliselt rikka rahva jaoks. Firma, mille väljapanekud salgamatult kuulusid välimuselt näituse „naelte“ hulka, esines Pariisi *Daimler-Benzina*. Siin oli 8-silindrilise kompressoriga masin, 21/120 h.-j., välimuselt eriti sale cabriolet, mille hind meie rahas on umbes 30 000 krooni. Londoni näitusel sama masina hinnaks oli märgitud 2000 £. Peensus-teni luksuslikult välja töötatud, väga pikk ja sale masin. Sama firma väiksem 4-silindriline tüüp oli varustatud diiselmootoriga. Ka *Hanomag* oli välja pannud 4-silindrilise diiselmootoriga auto, mis *Mercedes Benziga* võrreldes oli märksa odavam.

„*Auto-Unioni*“ masinatest küllastajate pilgud tänavu kiindusid hulga rohkem *Wandererile* kui eelmisel aastal, kuna sellele tüübile tänavu on antud päris uus, moodne ja omapärane välimus. Sama võiks märkida ka „*Auto-Unioni*“ organisatsiooni alla kuuluvate *DKW*-de, eriti *DKW* luksus-cabrioleti kohta.

### Kõigi aegade kuulsaima vähjakäik

Inglise väljapanekute kõrval ei puudunud endast mõistetavalt ka *Rollce Royce*, see kõigi aegade kuulsaim masin, mida peaaegu igähele üldse ei müüda, vaid õieti ainult eritellimise peale valmistatakse. Kuid imelik küll — see kuulus masin võrreldes paljude teiste vähemkuulsamatega on välimuselt igati maha jäänud ning *Rollce Royce'i* omandab vast veel inglane, kes peab lugu „hea nimest“ ja „traditsioonidest“. Ka üle maailma kuulsad prantsuse karosseriid ei suutnud masinale enam-vähem viisakat välimust anda. Radiaator ja mootori osa on välimuselt imelikult kandiline ja radiaator asub maast kõrgel, mis kuidagi pole kooskõlas kere moodsa voolujoonega. Sõiduk tundub lihtsalt suure kastina. *Rollce Royce'i* hind oli näitusel märgitud 2000 naela, kuid sellest hoolimata jäi mulje — inetumaid autosid kogu näitusel. Ei piisa ka sellestki, et sõiduk on tehniliselt igati hästi välja töötatud.

### Autode hind tõuseb

Samal ajal prantsuse firmad *Peugeot*, *Renault*, *Berliet*, *Amilcar* ja *Simca* olid Champs Elyseel korraldanud iseseisva näituse, võimaldades igal külastajal tasuta proovisõite. Selletõttu kes näitusel hommikust õhtuni elu ning autosõitu said vast ka need, kellel muidu puudub raha ka taksiga sõitmiseks.

Oma üldmuljest märgib A. Brutus: „Autonäitus Pariisis kujunes mitmeti huvitavaks. Küllastajaid oli rohkesti ja isegi Pariisi keerises võis märgata tavalisest rohkem välismaalasi. Pariis oli end sündmusele vastavalt kohendanud — õhtuti linn ujus harilikust suuremas tuledemeres. Ka oste tehti näitusel üsna rohkesti. Tänavu võib läbilõikeliselt autode hinnas märkida väikest tõusu, mis on tingitud suuremast luksusest kerede ehitamisel. Ja mis puutub eriti prantsuse autodesse, siis on need küllalt head, kuid Eestis on nendega siiski raskem äri teha

kui näiteks ameerika autodega. Põhjus seisab prantsuse autode kallimas hinnas. Ei maksa ju Prantsusmaa väljaveetavalt autodelt preemiat nagu näiteks Saksamaa. Ka on prantsuse autod pisut madalad meie teede jaoks.“

## Tagasihoidlik, kuid rikkalik London

**P**IKEMA vahepeatuseta viis A. Brutuse teekond edasi Londoni autonäitusele, mis peeti inglise kuninga patronaazi all 15. — 24. oktoobrini. „London võttis võõraid vastu äärmise lihtsusega, nagu see ikka on inglasele olnud iseloomustav,“ tõmbab usuteldav oma muljete võrdlusjooni Londoni ja Pariisi vahel.

„Kui Pariisis näituse avamine kujunes pidulikuks suursündmuseks, sündis Londonis sama toiming täiesti tagasihoidlikult. Avamisel *Olympia Hall'i* ees viibis vast 60—70 inimest. Siis tehti äkki ukсед lahti ja näitus oligi avatud. Ka väljapanekute korraldus oli märksa lihtsam ja asjalikum kui Pariisis, kuid väljapanekud ise selle eest rikkalikumad. Välja pandud olid ainult sõidua autod. Nii oli Londonis esitatud tervelt 54 sõiduauto firmat.

Inglise sõiduaudodest, milliseid peaaesjalikult Inglismaalt eksporteeritakse ja millele ka valitsus erilist rõhku paneb, võiks nimetada hindade järele — odavast kallimani — järgmisi: väike *Ford*, *Austin*, *Morris*, *Standard* ja *Hillman*.

*Fort Motor Corporation* näitusest osa ei võtnud ning korraldas oma autodele näituse eri ruumes. Sealjuures kõige odavama mudeli hinnaks oli £ 100.— Pahandavana mõjus aga näituseküllastajatele asjaolu, et selle erinäituse korraldajad sissemineku eest maksu nõudsid, kuna harilikult on võimalik samu mudeleid tasuta näha äri väljapaneku ruumis.

### Populaarseim auto Inglismaal

Suurim organisatsioon Inglismaal on küll *Morrisel*, milline ühtlasi ehitab ka *Wolseley* ja *MG*-autosid. Juba silma järgi otsustades on neid autosid Inglismaal kõigjal kõige rohkem liikvel. Vabrik saadab aastas müügil 100 000 sõiduauto ja umbes sama palju veoautosid. Hindadelt on *Morris*-auto pisut odavam kui *Austin*, kuna hinnad 8, 10, 12, 14 jne. inglise hobujõulist \* masinate juures ulatavad 120—215 £. Erilisi muudatusi selle auto juures võrreldes k. a. mudeliga näha ei olnud.

A. Brutusel oli võimalus külastada ka *Morris* autotehaseid Londoni lähedal. Need uued tehased valmisid alles hiljuti ja selletõttu on siin kõik seatud tehnika viimase sõna järgi. Ettevõtte töötab senisele edule tugenedes Inglismaal veelgi suuremaks paisuda. Tehaste omanik lord *Nuffield* oskab mitmesuguste abinõudega võita inglise publiku poolehoidu. Nii on ta kinkinud heategevuseks otstarbeks miljon naela, mille arvel ta Inglismaal, kus heategevusest suuresti lugu peetakse, muidugi võib rohkeid loorbereid lõigata.

*Austin* on oma uue voolujoonelise välimusega palju võtnud, kuna ta pole enam nii ebaproportsionaalne kui varem. Ka tehniliselt on palju uuendusi läbi viidud. Välja pandud olid 7, 10, 12 ja 14 h.-j.-mudelid. Hinnad alates £ 128.—

*Standard* sõiduauto on moodsamaid inglise autosid ning 1937. a. ka kõik väiksemad mudelid on suurtele sarnased. Eriti oli rõhku pandud kere ehitusele ja auto

\* 1 ingl. h.-j. on umbes poole võrra vähem meil arvestatavast h.-j.



sisustamisele. Hinnad vastavalt kõrgemad. Nii on 9 ing. h.-j. salooni hind £ 145.—

Hillman-autodest võiks nimetada Hillman-Minx 9, 8-h.-j. mudelit. Eriti köitis publiku tähelepanu klaaskastis välja pandud, pikuti pooleks lõigatud Hillman-Minxi šassii.

Loobudes oma 1935. a. kandilisest joonest, on Hillman oma voolujoonelise välimusega saanud Inglismaal populaarseks sõidukiks. Hinnad on, võrreldes teiste väikeste autodega, palju kõrgemad ja nimelt 9,8-h.-j. saloon maksab £ 168.—, sealjuures tuleb märkida, et Hillman-autosid ehitab tuntud Inglise firma ROOTES Ltd., mille produktsiooni kuuluvad ka Humber, kiirsportautod Talbot ning Sunbeam.

Lõpuks võiks veel nimetada väljapanekul olevaid teisi firmasid nagu: Singer, Triumph, Lanchester, Railton, Rover jt.

Eriklasi kuulusid oma saleda madala kuju, pika mootorikapotiga ning poollamavas asendis istmetega välja pandud sportautod nagu: S. S. Jaguar — 1½ 1 hinnaga £ 295.—, 2½ 1 hinnaga £ 385.—; MG 1½ ja 2 1 hinnad vastavalt £ 325.— ja 398.— Kõige väiksem MG tüüp, mis ka meie võidusõitudest on osa võtnud, maksab £ 222.—

Talbot-sõiduaudodest on kõige väiksem £ 248.— ning eriti kiire mudel 20-h.-j. mootoriga £ 495.— Sama klassi kuuluvad ka Alvis- ja Riley-sõiduaudod.

Eriti kallitest sportautodest olid välja pandud Ligonda, Bentley ja Sunbeam, kõik hindadega üle £ 1000.—

Kallimate masinate seeriasse kuulusid veel Daimler ja Rollce Royce. Rollce Royce näib olevat meie vaatevinklist vaadatuna ajast hoopis maha jäänud. See Inglismaa kuulsaim auto ei taha justkui kiuste oma välimusega kaasas käia praeguseaja nõ. moodsusega, vaid hoiab suurel määral alal oma varemaste aastate kuju. Tehniliselt küll täiuslik ja ajakohaselt viimistletud, kuid siiski on kuidagi ebameeldiv see sõiduk. Et inglased, kuulsad oma traditsioonide poolest, oskavad aga kinni pidada vanast kuulsast Rollce Royce'i nimest, selles ei maksa kahelda ja nii on ka omajagu menu sel sõidukil.

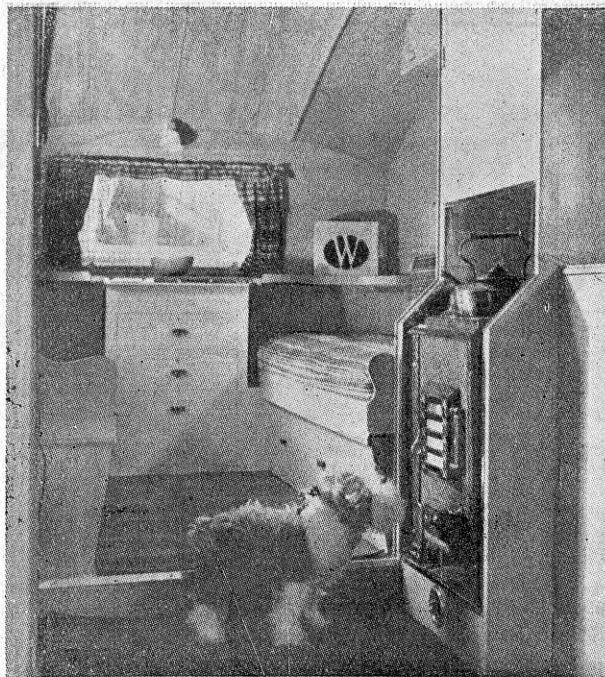
Daimler, millel tõeliselt pole midagi ühist samanimelise saksa firmaga, vaid moodustab sajaprotsendilise inglise firma, on oma tagasihoidlikkuses ja traditsioonides samuti kuidagi vanamoeline, nagu kuulus Rollce Royce. Daimleri peakuulsus seisneb Inglismaal selles, et ta on koos Humberiga Inglise kuningakoja, selle liikmete ja inglise aristokraatia sõidukeid.

#### Ameerika autod

Londoni näitusel oli veel märgata, et seal oli Ameerika autosid hulga rohkem esindatud kui Pariisis. Ameerika sõidukid tuuakse peamiselt osadena sisse, mis siis Londonis kokku monteeritakse, kuna ka karosseriid kohapeal valmistatakse.



„Karavan-autod“ teel rohelisse



Mugav nurk elutoast ja köögist „Karavan-autos“

Ameerika autodest on Londonis eriti rohkesti näha — ning sellele vastavalt olid ka näitusel esindatud — Packardit, Buicki, Studebakerit, Chryslerit, Nashi jt. Londoni näitusel oli Ameerika firmadel juba 1937. a. mudelid välja pandud, mis aga paljudel Pariisis veel puudusid. Teiste seas esinesid uute mudelitega Packard, Cadillac, Buick, Oldsmobile, Graham Page ja Nash. Kõigil on peaarhitektuuride juures pandud välimusele, kuid selle juures on ka mootori ja teiste osade juures läbi viidud tehnilisi uuendusi, mida pole võimalik kõiki loetella. Radiaatori kuju on kõigil muudetud külgedele ulatavalt ümmaramaks, välja arvatud Packard, mis endiselt jääb teravanaliseks. Muide, viimasel firmal on uudistüübiks väike kuuesilindriline masin.

Üldiselt tuleb märkida, et Londoni näitusel oli peaarhitektuuride väikeautodele. Viimaseid oli ka näitusel õige rohkesti.

#### Chrysleri erilõbu

Ameerika firma Chrysler ei leppinud ainult välja panekutega näitusel, vaid korraldas nõ. erinäituse väljaspool linna. Avaral platsil korraldati seal tasuta sõite publikule ja demonstreeriti ehtameerikalikke trikke, mis võib kõik läbi teha tänapäeva auto. Chrysler-sõidukeil lasti seal ületada kraave ja muid takistusi, et näidata, et sõiduk on küllalt vastupidav ka kukerpallisõitudele. Siis lasti veel autot kukkuda katusele või sõita läbi põleva plangu, et siis jälle tavalisel teel täies vormis edasisõitu jätkata. Ka sellele „näitusele“ leidis küllaldaselt publikut.

#### Sõiduk nädalalõpu veetmiseks

Eripeatükiks Londoni näitusel, nagu Inglismaal üldse, olid ja on nn. „caravans“ — karavanid. Need on kahe rattalised kerged sõidukid, mis kinnitatakse auto taha. Selline sõiduk mahutab inimese elamiseks kõik vajaliku — köögi, mööbli jne. kogu perekonna jaoks. Hinnaks 100—200 £. „Karavane“ propageeritakse Inglismaal kõikjal, ja nad on võitnud autoomanike täieliku poolehoidu. Sellise sõidukiga varusta-



meie teed pole

M I K S

H E A D ?

TALV on ukse ees. Suvi ja sellega jõuvankrite peamine tegevusaeg on jälle vaibumas. Asutustel, kelle korraldada on teedeehitus ja korrashoid, on käsil uute töökavade koostamine järgneva, 1937. aastaks.

Kuna möödunud suvel on ajakirjanduses õige sagedasti puudutatud jõuvankrite liiklemise ala küsimusi, mille on esile kutsunud peamiselt sagedane õnnetuste arv jõuvankrite liiklemise alal, siis on huvitav küsida: kuivõrd meie teed rahuldavad moodsa liiklemise nõudeid jõuvankrite seisukohast?

#### Jõuvankrite tähtsus transpordi alal

Jõuvanker on kiire liiklemise abinõu. Jõuvanker on ka odavam ja pea igalepoole juurepääsev veoabinõu teedel. Juba kaugustel üle 3—4 km ei suuda hobune võistelda veo tasuvuse seisukohast jõuvankriga. Seda tõestab meil ja mujal püsiv jõuvankrite arvu kiire tõus (vaata tabel nr. 1-a) ja reisijate arvu tõus omnibustel (vaata tabel nr. 1-b).

#### Tabel nr. 1-a. Jõuvankrite arvu tõus Eestis:

1932. a. oli jõuvankreid kokku	3123	ja mootorrattaid	754
1933. a. „ „ „	3077	„	833
1934. a. „ „ „	3009	„	896
1935. a. „ „ „	3184	„	958
1936. a. „ „ „	3785	„	1211

tult on võimalik perekonnaga vabas looduses nädal lõppu veeta, ilma et korteriküsimus valmistaks kuidagi raskusi. Ka reisimisel pole karta, et ruumpuuduse tõttu hotellides tuleb veeta öö lageda taeva all. „Karavanid“ on seestpoolt väga mugavad.

Kuna Pariisi näitusel olid nendest vaid mõned üksikud välja pandud, siis Londoni näitusel võtsid „karavanid“ oma alla terved ruumikad saalid. „Küllap kord ka meil tuleb paratamatult aeg, kus autoomanikud samuti hakkavad „karavane“ kasutama,“ ennustab A. Brutus Inglismaalt toodud muljete põhjal.

#### Trammi ja teatri ühine saatust

Ja nüüd lühisõnaliselt usuteldava üldmuljeid pikalt matkalt, väljastpoolt autohallisid. Siin A. Brutus määrab iseloomustavana kahe hoopis erilaadi ettevõtte ühist saatust Euroopa suurlinnades. Need — kummaline küll! — on tramm ja teater. Mõlemad on väljasuremisele määratud. Pariisis on tramm pea-aegu kadunud ja kõikjal aset andnud autobustele. Liiklemisprobleem laheneb kohmaka trammi kadumisega seega kergesti. Tramm kaob samuti ka Londonis.

#### Tabel nr. 1-b. Reisijate arvu tõus omnibustel:

1931/32. a. oli reisijaid omnibustel	340 368
1932/33. a. „ „ „	360 985
1933/34. a. „ „ „	694 670
1934/35. a. „ „ „	1 076 105
1935/36. a. „ „ „	1 450 941

Isegi kriis ei suutnud seda pidurdada. Kuigi kriisi ajal jõuvankreid vähem sisse veeti kui praegu, siis seda peamiselt sisseveo kitsenduste tõttu.

Sellest lähtudes peaks, kui loogiline olla, loodama ka säärane olukord, kus neid jõuvankri omadusi (kiirust, juurepääsetavust, odavust) oleks võimalik maksimaalselt ära kasutada, s.o. eeskätt ehitada jõuvankrite liiklemiseks sobivad teed ja korraldada nendeliiklemist sääraselt, et kõik takistused kaoksid jne.

#### Jõuvankrite osatähtsus riigikassa tulude ja teede ehituse ja korrashoiu kulude alal

Jõuvankri-, bensiini- ja jõuvankritelt saadava tollimaksu, jõuvankrite parandusosade tolli, kaudsetest jne. maksudest saadavat riigikassa üldtulu võiks arvestada ligikaudu kolmele (3) miljonile kroonile aastas.

Maanteede ehitusele ja korrashoiule, välja arvatud naturaalkohustust, kulutati 1935/36. eelarveaastal üm-

Londonis on õige tähelepanevad veel, et seal on väljasuremisel, vähemalt esiplaanilt tagasitõrjumisel teater, mis peab ruumi andma kinole. Londonis on mitmed üsnagi suured teatrid pidanud ajavaimule ja maitsele alla vanduma. Üks teater teise järele ehitatakse ümber kinoks.

„Kuid Pariis pole vilunud silmale ja vanale külastajale enam see Pariis nagu aastaid tagasi,“ ütleb A. Brutus. „Pole enam seda ülilõbusat meeoleolu ja pillerkaaritamist nagu vanasti. Ajad on ka selles lõbusas linnas muutunud kitsamaks, ning see vajutab üldisele olemisele-elule oma pitseri. Kuid võõras, kes esmakordselt viibib Prantsusmaa pealinnas, ei märka sellest midagi. Sest prantslane oskab ka täbaraid olukordi suurema hädaldamiseta likvideerida. Nii sel päeval, kui ma Pariisi jõudsin, oli seal parajasti kelnerite streik käimas. Kuid ei mingit ärevust ega rahu-tusi. Peremehed ise teenisid võõraid ja olid selle juures lõbusad, nagu poleks midagi katki. London on aga jäänud endiseks, muutmatuks ja traditsioonidesse uppunud Londoniks.“



marguselt 3 miljonit krooni. Selleks saadi ainult bensiinimaksu 760 tuhat krooni ja jõuvankrite maksu 285 tuhat krooni.

Kui arvestada, et teede kasutajaist on tonnaaži järele keskmiselt 61,65% hobuliiklejaid ja 38,15% jõuvankreid (vaata tabel nr. 2).

**Tabel nr. 2. Jõuvankrite osatähtsus teede kasutamisel**  
**Üleriiklik keskmine tonnaaži jaotus Eesti teedel**

I kl. teedel	jõuvankrid	— 76,71 to või	47,53% üldton.
	hobuliiklejad	— 84,7 „ „	52,47% „
II kl. „	jõuvankrid	— 22,7 „ „	31,57% „
	hobuliiklejad	— 49,1 „ „	68,43% „
III kl. „	jõuvankrid	— 12,5 „ „	27,11% „
	hobuliiklejad	— 33,6 „ „	72,89% „

Siit nähtub, et jõuvankrite kasutamisest saadav tulu katab kaugelt teede kasutamise kulu jõuvankrite poolt. See asjaolu aga õigustab põhimõtte ülesseadmist, et meie teed tuleksid rohkem kui seni korraldada jõuvankrite liiklemise nõuetele vastavalt. Nagu tabelist nr. 2 nähtub, on isegi I klassi teel tonnaaži järele vaid 47% jõuvankrite liiklemisest tingitud koormatust.

**Meie teed ei rahulda jõuvankrite liiklemise seisukohast ei käesoleva, veel vähem lähema tuleviku nõudeid**

Jõuvankrite liiklemise seisukohast tuleks eraldada linnade-vahelised või kaugühendused, siia hulka arvatud ka rahvusvahelised teed, kohalise liiklemise teedest või vähemalt vähendada nende mõju miinimumini. Nimelt on uemate vaadete järele esimesed täiesti eraldatud nii kohalisest liiklemisest kui ka kõrvaldatud neilt teedelt kõik teised, mitte jõuvankriga liiklejad. Samuti on kõrvaldatud asulate mõju sääarastele teedele. Suurema liiklemisega teedel on esimeste (kaugühenduse) teede puhul isegi eraldi teed, olgugi rööbasjoones, kummaski suunas liikumiseks.

Moodsamad teed on arvestatud nii, et jõuvanker ilma hädaohuta võiks liikuda kuni 200-km tunniikiirusega ja et igas suunas saaks kolm-neli sõidukit tarviduse puhul kõrvuti liikuda. Kuigi sääaraste teede kohta püütakse kinnitada, et niisugused teed on puhtsõjateed, ei saa sellega siiski täiel määral nõustuda. On loomulik, et iga avaliku ehituse, eriti ka tee ehituse juures arvestatakse esijoones ka riigikaitse tähtsust ja on ajalooline tõde, et majanduslik tegevus elavneb eeskätt seal, kus teed olemas, vaatamata sellele kas on siin maantee või mõne teise teega tegemist.

Tähendatud esimese liigi teed on kaetud muidugi ka



Augud ja rööpad — meie teede tunnuseid



Nii halb võib olla ainult Eesti maantee

jõuvankrite liiklemiseks kõige sobivama kattega, mis tuntavalt vähendavad jõuvankrite kasutamiskulusid tähendatud teedel (vaata tabel nr. 3).

**Tabel nr. 3. Jõuvankri kasutamiskulude suurus hea ja halva kattega teel**

Kulu nimetus	Kulu suurus	
	kõrgema klassi kattega teel senti/km	kruusateel senti/km
Amortisatsioon	4,3	4,7
Kummid	0,6	1,3
Parandused	2,0	2,4
Õlid	0,5	0,5
<b>Kokku</b>	<b>7,4</b>	<b>8,9</b>

Nagu tabelist, mis koostatud Am. Ühendriigis ja Rootsisis teostatud sellekohaste uurimuste põhjal, on halva kattega teel jõuvankri kasutamiskulud 20% kõrgemad kui hea kattega teel. Sellejuures on võrdluseks võetud korraliku ja sorteeritud kruusaga kaetud kruusatee ja nimelt sääarane tee, mida meil vaid mõnel prooviteejupil leidub. Meie tavaline kruusatee on sellest märksa halvem ja tagasihoidlikult arvestades võiks arvata, et meil on sõidukulud kilomeetrilt vähemalt 30—40% suuremad kui kõrgema klassi kattega teel.

Tasane teepind kulutab veoriista vähem. Paranduse ja korrashoiukulud vähenevad. Veoriista iga suureneb. Sellega väheneb amortisatsioon. Halvast kattepinnast tingitud on ka jõuvankri kasutuskulud suuremad kui mujal.

Peab arvama, et hobuliiklemise kõrvaldamine tähendatud teedelt peaks tuntavalt vähendama ka sääaraste teede korrashoiukulusid.

Kuna tähendatud teed on tavaliselt ehitatud võimalikult sirged, siis linnade vahemaa ja selletõttu ka sõidukulud on viidud tehniliste võimaluste piirides miinimumini. Nii väheneb Tallinna—Riia magistraaltee ehitusega Tallinna—Viljandi linnadevaheline maa 23 km võrra.

Kui sääaraste teedena võtta meil meie I klassi teesid, siis nähtub, et meil sellel alal on veel väga palju korraldada ja ümber orienteeruda.

On hea, kui ilusal ajal meie kurvirikastel teedel kurvidel 60—70 km kiirust saab pidada. Meil on esimese klassi teesid, kus küll omnibuseliinid töötavad, kuid mis mõnest kohast 3,82 m laiad. Kuna omnibused on ca 2,20 m laiad, siis tihti kohtumisel teine peab otsima kohta, et vastutulijat mööda lasta. Kuna kõigil



teedel on segaliiklemine ja teede ääred on ühtlasi ka asulate peamiseks asukohaks, siis kuival ajal võiks meie hädaohutuks liiklemise kiiruseks arvestada 50—60 km tunnis, s. o. kolm-neli korda väiksem kui teistel moodsatel teedel. Niiskel ja sademeterohkel ajal — kuiva aega võiks meil arvestada vaid 2—3 kuud ja tingituna puudulikust teekattepinnast (pori, savi) ja aluskihist, mis tee libeda ja märja hoiab — langeb eeltähendatud kiirus isegi 30—40 km tunnikiirusele.

Kuna meie esimese klassi teed on segaliiklemisega ja kuna üks kõverik järgneb teisele, siis on selletõttu veel eraldi ka teede korrashoiu- ja truupide ja sildade ehituse- ja korrashoiukulud suhteliselt kõrgemad, kui need oleksid sirgete teede puhul. Samuti on ka jõuvankri sõidukulu tingituna pikemast iga kahe punkti (asula) vahelisest teekonnast proportsionaalselt suurem, kõnelemata jõuvankri kiiremast kulumisest, mis tingitud halvast teest.

Suur arv kurve, elamute otseselt teede ääres olek, raudteega ristlemine, segaliiklemine, teede seisukord vesisel ajal jne. — kõik need põhjustavad peale eelpooltähendatud põhjendamata materjaalsete ja ajakulu ka veel terve rea raskeid liiklemisõnnetusi, millele iga aasta tuntav arv kodanikke kaotavad elu.

Eeltoodud asjaolud sunnivad küsima, kas teede ehituse ja korrashoiu alal ei tuleks mitte:

1. Kaaluda teede ehitust ja eriti katte valikut paralleelselt teede vastupidavuse seisukohale ka eeskätt just liiklemise odavuse ja eriti jõuvankrite liiklemise odavuse seisukohast, et seega vähendada transpordikulud ja auto transport kättesaadavamaks teha.

2. Kaaluda kohaliku liiklemise takistava mõju vähendamist kaugeliiklemisele, selleks vastavalt välja arendades teedesõlmed.

3. Laiendada teede õgvendamist, selleks tarviduse puhul kasvõi uute teede ehituskava laiendada, kuna endiste teede äärde on kuhjunud asulaid, mis liiklemist takistavad ja endiste teede muldkeha on tihti alaväärtsuslikust materjalist, milletõttu liiklemine ja korrashoid raskendatud.

4. Ette näha kaugeühenduse ja suure liiklemisega teede lähedale uute hoonete püstitamisel, uute praktiliselt võimalikult suurem kaugus teest, et vähendada jõuvankrite liiklemistakistusi (loomad, lapsed, piiratud ettenähtavus jne.) ja et vähendada õnnetuse põhjusi.

5. Kaaluda teede laiendamisvõimalusi, et jõuvankrite või esimeste ja teiste liiklejate kokkusattumisel teel võimaldada vabamat läbipääsu.

6. Nõuda tee äärest kiviaedade, põõsaste jne. kõrvaldamist, et sellega vabastada vaateväli ja vältida õnnetusi.

7. Teede kruusatamisel kasutada ainult säärast materjali, mis teede libeduse ära hoiab ja paralleelselt sellega teekraavid puhastada, et sademetevesi võimalikult kiiresti teelt saaks kaduda.

Kahtlemata on tähendatud küsimuste lahendamine ühenduses suuremate kuludega. Kuid on selge, et neist mööda ikkagi ei saa. Sellepärast ja teede hilisemal ülesvõtmisel oleks lappimise ja läbiajamise peale kulutatud raha mitu korda suurem, kui teede õigeaegse korraliku väljaehitamise peale kulutatud summa.

Käesolevas artiklis pole erivaatluse alla võetud kohaliku liiklemise teesid, kuna nende võrdlus annaks meil kahjuks veel halvema pildi.

SOOVITAME KÕIGILE SUURES VALIKUS  
KÕRGEKVALITEEDILISI

**SIGAREID:**

**MERCEDES**

2 tk. — 80 senti ja 25 tk. — Kr. 12.50

**BISMARCK & URBRASIL**

25 tükki — Kr. 6.25



**EHT HAVANNA SIGARID**

2 tükki — 80 senti

**RAPIDO**

2 tükki — 35 senti

**ABMRA**

5 tükki — 85 senti

**RUMBA**

5 tükki — 80 senti

**BALERO**

5 tükki — 75 senti

**KARMEN**

5 tükki — 50 senti

**TUBAKA- JA SIGARIVABRIK**

**ANTON & Ko**



# OLÜMPIA TÄHESÖIT



# MOOTORRATASTELE

(Lõpp)

LÜBECKIS leidsime ühe kohaliku autoklubi tegelase lahkkel kaasabil öömaja sealse töölistmaja saalis. Parkettpõrandal, lähedase haigla ladust kiires korras hangitud naftaliinist lõhnavate tekkide vahel võisime jälle korraks oma puruväsinud konte välja sirutada. Ajanäitaja pea all, „führeri“ portree peakohal sealnal rippumas, nii uinuti seal, kust hommikul kella 6 paiku pidi algama häire.

Hommikul kerge kehakinnitus, masinate korrastamine, meeskond sadulasse, ainsa „rahamehe“ Nõmmiku panka sõidutamine, uued krõbisevad registermargad, viimaste kiires korras vahetamine järgmises tankimiskohas vuliseva kütteeaine vastu ja lõpuks kontrollpunkti saabumine kell ¼9. Kella ¼10-neks toimetati „telefoni teel“ kohale seni suletud kontrollpunkti asjaajaja, täideti registreerimislehed ja napilt enne kl. 10 algas tähesõidu viimane etapp: Lübeck-Ratzeburg — Schwerin — Ludwigslust—Grabow—Perleberg —Kyritz—Pessin—Nauen—Berlin, kokku 285 km.

Sel viimasel etapil juhtus vähe märkimisväärset. „Vanajumal“ oli jälle kord eestlane ja kilomeetrite neelamine toimus vähemagi viperuseta. Esimene peatus ja kuivast leivast koosneva „lõunasöögi“ kugistamine oli poolel teel Berliini. Järgmine peatus meeskonna ja masinate korrastamiseks tehti kümme kilomeetrit enne sihtkohta. Siis läks uuesti lahti ja varsti ilmus nähtavale paremal käel nn. raadiotorn, mille kõrval pidi asetsema meie sihtkoht — Avuse ringtee.

Ajanäitaja osutas 15.30, kui Eesti meeskond sõidukite mürisedes Avuse värvavasse kogunenud rahvamurrust tervitatuna sihtkohta saabus. Olime saanud sihtkohta, jättes tervelt 2½ tundi aega reservi, sest finiš oli saabujale avatud kuni kella 18-ni. Tähesõidu korraldavas toimekonda kuuluvate, pruune kroonulikke mundreid kandvate ametisikute juhatusel rivistasime oma sõidukid ja peale tervituste ärakuulamist jäädvustati meid koos vastuvõtjatega fotoplaadile. Juba kuuldus korraldajate suust, kuigi algul mitte-

ametlikult, et nad võivad Eesti meeskonda õnnitleda mootorratturite-tähesõidu võitjaina. Õnnitlema tulid ka meist varemsaabunutest kaks Läti meeskonda kuuluvat mootorratturit. Oli kõikjal teisigi, kes kaugest põhjast saabunuid ja oma isiklikku sitkust ja püsivust tõestanud eestlasile ruttasid tervitusi lausuma ja kätt pigistama. Ainukesed, kellele meie saabumine ei näinud rõõmu tegevast, olid luksemburglased oma 10-liikmelise meeskonnaga. Nagu kohapeal selgus, olid luksemburglased end pidanud kindlaiks tähesõidu võitjaks, olles startinud pisi-riigist küllalt rohkearvulise meeskonnaga. Nüüd tulid äkki neile senitundmatud eestlased ja trumpasid luksemburglaste saavutuse tublisti üle!

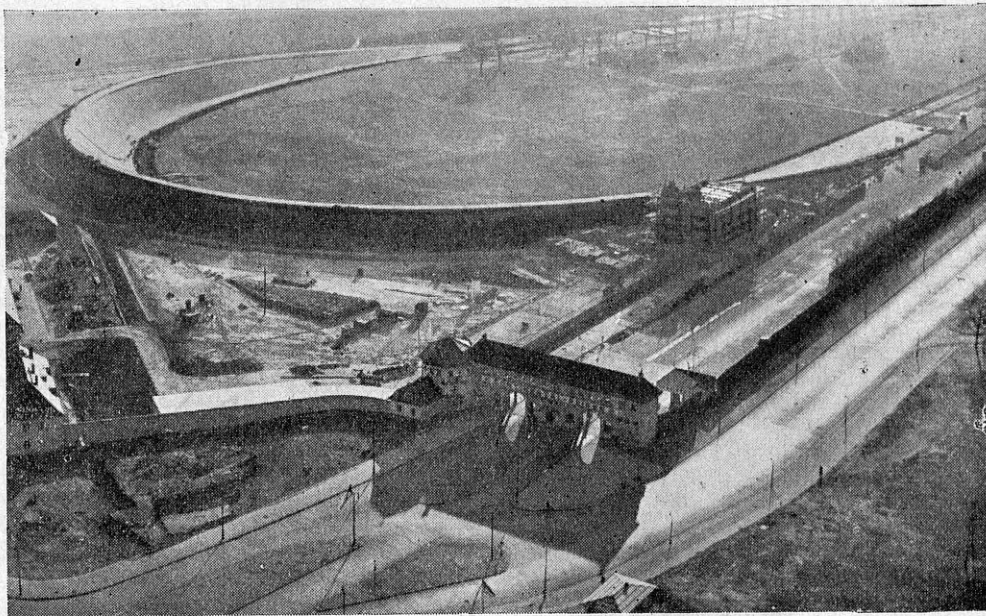
Järgnes I Olümpia tähesõidu mälestusesemete väljajagamine ja edasi pakuti samas Avuse restorani rõdul esimest ja ühtlasi ka viimast saksa „külakosti“, mis koosnes tassikesest kohvist, võileivakesest, klaasist vermutist ja 10 sigaretist.

Järgmistena saabusid sihtkohta poolakate 15-liikmeline meeskond, hollandlased ja teised. Kella 18-neks, mil suleti finiš, oli saanud esindajaid kümnest riigist kokku 93 tähesõitjat kaugemalt ja lähemalt. Arvuliselt oli saanud hollandasi 42, poolakaid 15, eestlasi 14, luksemburglasi 10, mujalt vähem.

Peale kella 18 teatati esimesed kokkuvõtted tagajärgedest, kuigi veelkord „mitteametlikult“. Nüüd selgus Eesti meeskonna üllatav ülekaal. Olümpia mootorratturite-tähesõidu võitjaks kuulutati Eesti meeskond 15 727,6 punktiga, teisele kohale tulid luksemburglased 2 610,2 punktiga. Järgnesid Läti, Poola, Hollandi jt. Ühtlasi teatati, et ametlik tagajärgede kuulutamine ja auhindade jagamine võitjale toimub Kuningaplatsil Krolli pidusaalides esmaspäeval 3. augustil kell 21, kuhu paluti võidukat Eesti meeskonda kindlasti ilmuda.

Pole vist tarvidust mainida, et meeskonna meeoleubaromeeter üle hulga aja osutas jällegi rõõmu- ja





#### Avuse ringtee

Pildil näeme Berliini nn. Avuse ringtee põhjapoolset kurvi. Avuse ringteel peetakse teatavasti maailma suuremad autode võidusõidud. Nimetatud kurv on ehitatud säärasel kujul, et seal muutub võimatuks võidusõidukite väljatormamine sõiduteelt kurvivõtmisel, isegi suurima kiiruse juures

lootusrikast kõrgrõhkkonna seisu. Ununesid silmapilkselt selja taha jäetud päevade raskused, sest kõrge siht oli teenitult saavutatud.

Õhtune hämarus laskus suurlinnale, kui meeskond, jällegi harjunud rivikorras, teele asus ühiskorteri poole, mis asetses 20 km kaugusel kesklinnast. Teel kasutamine võimalust tutvuneda kiires korras Olümpia staadioni kolossaalsete ehitustega ja läkitasime Tallinna poole teele telegrammi võiduteatega. Oli juba pime, kui saabusime Spandau eeslinnas metsäärsesse öökorterisse, mis asetses restorani *Karlstust* ruumikates ühiskorteriks sisustatud suvesaalides. Järgnes 4-päevane paigalseis, mida kasutati sõidukite põhjalikuks korrastamiseks ja Berliiniga tutvunemiseks.

Esmaspäeval, 3. augusti õhtul andis pealaste tseremoniaalide sooritamist ja tagajärgede ametlikku väljakuulutamist Rahvusvahelise Mootorratturite Klubide Liidu esimees Eesti meeskonnale üle tähesõidu rahvusvahelise ränd-trofee, suure kunstipärase hõbekarika marmoralusel. Auhindade jagamine ja võitjate austamine algas hilinemisega ja venis ebatavaliselt pikale, nii et teele öökorteri suunas võisime asuda alles õösel kella 1 paiku. Kuna kavas oli tagasisõidu alustamine juba järgneval varahommikul ja Berliin-Tallinna tee läbistamine 3 päevaga, siis polnud enam aega magamisele mõelda, vaid tuli peale tunniajalist unakut alustada sõidu ettevalmistustega.

**K**ODUTEELE asusime teisipäeval, 4. augusti hommikul kella 6 paiku ja seadsime sihiks veel samaks õhtuks *Königsbergi* jõuda. Esimesed 100 km jäid õnnelikult selja taha. Läbistasime Küstrini linna suunaga Landsbergile. Ootamatult hakkas „streikima“ *Tomasovi NSU*. Selgitati rike süüteseadeldises ja kõrvaldati see esialgu oma abistajatega. Rahulik edasisõit ei kestnud siiski pikalt. Läbistanud *Friedebergi*, *Woldenbergi* ja *Schloppe* saabusime *Deutschkrone* linna ja siin selgus, et tõrkjas *NSU* ei taha enam omal jõul kaasa tulla. Ümbruskonnas polnud väljavaateid uute süüteseadeldise osade hankimiseks, kuigi *NSU* on päritolult saksa masin. Ei jäänud üle muud, kui *Tomasov* oma *NSU*! tuli võtta järgimööda *Mannerti* ja *Kletski* sleppi.

Päris väänkaelaks osutunud *NSU* korduv paranda-

mine oli nõudnud tundidepikkuselt kallist aega ja kui meeskond *Schlochau* juures Saksa-Poola piirile saabus, laskus maale pime vihmane öö. Polnud parata. Tuli matta kavatsus jõuda päeva sihtkohta *Königsbergi* ja otsida öökorteri piiräärses Poola linnas *Chojnice*s. Siinses hotellis *Urban* saime suhteliselt vähese raha eest esmakordselt oma teekonnal korraliku ja maitstva sooja õhtueine ja öömaja, mis meeskonna eelneva päeva ebaõnnest langetatud meeolu järele vajalisse kõrgusse aitas tõsta.

Uus mure algas järgneval hommikul, kui „meistrid“ korduvalt *Tomasovi NSU* juure pidid asuma. Veelkord katsuti masinale „hääled sisse ajada“ ja näis juba korra, et see võtab „aru pähe“. Kohe selgus aga kõigi kurvastuseks, et ainult ajutiseks. Uuesti võeti sõiduk sleppi ja selliselt läbistasime Poola koridori ning *Danzigi* tipu *Dirschau-Marienburgi* vahel, jätkates sõitu *Elbingisse*, kuhu saabusime päeval kella 14 paiku.

*Marienburg—Elbingi*-vahelisel etapil vihmast libedaks muutunud asfaldil katsetati üle hulga aja muidu juba ununema kippuvat nn. sõitu küljeli masinal või lihtkeeles kukkumist. Libisesid *Pöltz*, *Idnurm* ja *Kletski*, viimane seekord ka soolomasinal, olles kavalerlikult „välja vahetanud“ puruväsinud pr. *Männi*, kes sõitis nüüd *Schagali* poolt juhitava masina külgvankris. Libisemise tagajärjed: kriimustused meestel ja sõidukitel, kuid ei midagi tõsisemat.

*Elbing* osutus esimeseks saksa linnaks meie teekonnal, kus leidsime *Bosch*-süüteseadeldiste spetsiaaltöökoda ja ühtlasi vahetamisele kuuluvad osad *NSU* masinasse. Sõiduki korrastamiseks kulus siiski aega tundidepikkuselt ja kui jälle kõigi masinate tervise ja oma jõu juures olles sõitu *Königsbergi* suunas võisime alustada, näitas ajanäitaja juba 7. õhtutundi.

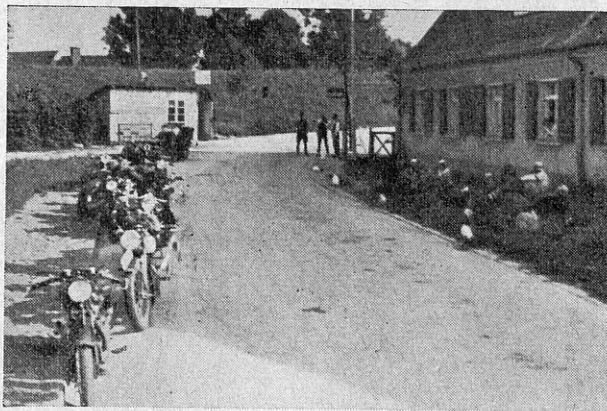
Kui saabusime *Königsbergi*, oli jälle pime ning ei jäänud üle muud, kui otsisime linnas üles juba sinnedul tuttavaks saanud öömaja. Meeskonna meeolubaromeeter näitas jälle madalseisu: tagasisõidu esimese päeva kava, maha sõita etapp *Berliin—Königsberg*, olime suutnud katta vaid teise päeva hilisõhtuks, mis tähendas ilmselt seda, et meie enne 7. augusti õhtut ettekavatsetud 6. augusti asemele Tallinna



ei jõua. Königsbergis öökorteri otsimisel tabas meid järjekordne „üllatus“. Selgus, et ühiskorter, kus Berliini sõidul öömaja leidsime, oli enne meie tulekut terveni teistele välja üüritud. Kõik katsed leida öömaja mujalt ebaõnnestusid ja väljasaated lagedal tänaval ööbimiseks üha suurenesid. Lõpuks, kui oli saanud kesköötund ja eelpool nimetatud ühiskorteri juures asetseva einelaua ruum külalistest tühjenes, rääkisime peremehele augu pähe ja saime tasku-kohase tasu eest loa samas restoraniruumis toolidel-pinkidel ööbimiseks. Lisaks sellele veel klaasi kuuma teed, mis asendas ühtlasi nii lõuna- kui öhtusöögi sel päeval.

Järgnes neljapäev, 6. august, mil varahommikul alustatud etapp Königsberg—Tilsit möödus viperusteta. Leedu poolel tervitati meid jalamaid tugevate vihmavalangutega, samuti nagu sinnaõidul. Lepituse ja tuju paranemise tõi siiski odav ja tubli lõunasöök Taurogenesis. Edasi läbistati Leedu territoorium seiklusteta, ilma et selle all oleks kannatanud sealsed kaheja neljajalgseid.

Leedu—Läti piirilt, kuhu saabusime kella 18 paiku, andsime endast esimest elumärki Tallinnasse telefoni teel. Videviku linnale laskudes saabusime Riiga. Kohaliku mootorspordi klubi tegelaste kaasabil täitsime sõidukite paagid vaid äärmise vajaduse ulatuses kurikuulsala kütteainega. Kui olime leidnud veel öökorteri kohaliku KNMÜ ruumes, selgus, et kümme kilomeetrit enne Riia oli Kletski, kes veel



*Meeskonna peatus Poola-Saksa piiril*

pinnal, kus puudub küll sile asfalt, kuid selle asemel ootab sõitjat meeldiv vaheldus metsade, põldude, kinkude ja orgude vahel lookleva tuttava kruusatee kujul.

Pärnu eel oli vastu saanud esimesi ametlikke tervitajaid. Meid ootas Eesti Mootorspordiklubi esimees K. Särgava, temaga kaasas E. Glaudan abi-kaasaga ja E. Neuhofo fotoaparaadiga. Lühike tervitus ja tugev käepigistus kõigile võitjaile ning sellele järgnes sissesõit Pärnu peatusega *Endla* teatrimaja ees. Hiljem korraldus *Endlas* tubli lõunasöök, nüüd juba vastuvõtjate kstitusel ja kulul.

Sõidul Pärnu—Tallinn tabas meid tugev vihma-  
hoog, mis seni korrashoitud sõidukid ja sõitjad paksu porikorraga aitas katta. Ladusat edasilikumist pidurdasid ka nüüd viimsel minutil meid tagaajunud õnnetused: Märjamaa aleviku vahele saabus kikkus pr. Männi, kes veelkord oli katset teinud oma kukkumiste poolest kuulsaks saanud sõidukit isiklikult taltsutada ja sihtkohta juhtida. Kannatada sai nii sõitja kui sõiduk, õnneks mitte liiga tõsiselt. Samas Märjamaa vahel tuli minul teiskordselt kogu sõidu vältel parandada oma sõiduki „läbipõrutamisest“ purunenud tagaratta sisekummi. Õne polnud ka Pertenil ja lõpuks Schagalil, kes poolhaiget Kletskit koju juhtis, ja ka vanameistril Mannertil. Lõpuks siiski sõitjad ja sõidukid, olgugi et mõned neist slesis, saabusid rivis Sauele, kus I olümpia-mootorratturite tähesõidu võitjate pidulikuks vastuvõtuks oli kogunenud enam kui tuhat mootorspordihuvilist. Ei puudunud isegi auvääravad ja tervitused mürtsuva orkestriga. Mis kõik selle järele sündis, kuidas aurivis tagasi kodulinna saabuti jne. jne., selle kirjeldamiseks pole enam paika siinkohal, sest kõik see peaks olema sama tuttav nii vastuvõtjaile kui vastuvõetutele.

Ligikaudu kuu aega hiljem, napilt enne Eesti Suursõitu 1936, saabus Tallinna ka Eesti tähesõitjailt võidetud rändkarikas — rahvusvaheline trofee, mille kaitsmiseks ja tagasivõitmiseks 1937. a. Eesti mootorsportlasil tuleb rakendada oma parim tahe ja võimed.



*Meeskond puhkusel ja masinate korrastamine*

kord riskeeris pr. Männi sõidukil sõita, teistkordselt kukkunud, nüüd aga juba end tõsisemalt põlvest ja mujalt vigastades. Ta oli kihutanud peale äkitselt ette hüpanud koerale. Kletskil tuli edasisõitu jätkata juba külgvankris.

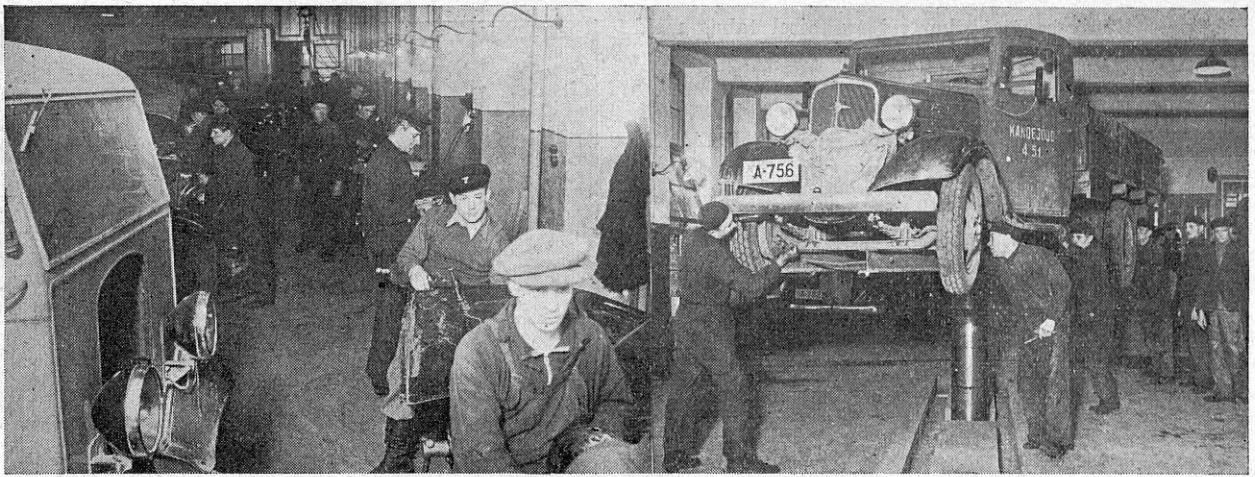
7. AUGUSTI päevakava — etapi Riia—Tallinn läbistamine — algas hommikul kella 7 paiku ja ajanäitaja osutas veidi üle 11 kui viperusteta piiripunkti jõudsimet. Ootasime piiripunkti avamist 12-ni. Eestipoolses Laatri tollipunktis tervitasid meid esimesed kodumaalased — vastutulelikud ja alati heatujulised piirivalvurid. Neilt saime lugeda üle hulga aja esimesi kodumaisi ajalehti, kust meeldiva üllatusena selgus, et kodus oli meist tehtud päris „päevakangelased,“ ning et kavatsusel olevat mingi suurejooneline vastuvõtt!

Telefoni teel teatasime Tallinna, et loodame saabuda kohale kella 17—18 paiku ja siis alustasime sõitu uuesti armsaks ja kuidagi imekoduseks saanud Eesti

Järgmine „AUTO“ number ilmub

**15. jaanuaril 1937**





Osa „J. Puhk ja Pojad“ autoparandustöökojast. Paremal: 4,5-tonniline veoauto hüdraulilisel tõsteliftil

## Ringkäik Eesti moodsamas auto- parandustöökojas

**E**UROOPALIKELE mõtudele vastava autotöökoja rajamine on lõpule jõudmas *J. Puhk ja Poegade* firma autoosakonnal Tallinnas.

Töökoja jaoks on Põhja puiesteel nr. 19 ehitatud täiesti uus, moodne majablokk, kus leiavad ruumi mitmesugused töökojad, garaažid jne., et autoremondi ja -hoolduse alal pakkuda parimat. Hra Ev. Puhki saatel teeme ringkäigu uues töökojas.

Tänavääres majas asub autoosakonna kontor ühes müügiorganisatsiooniga. Pikal, värske värvi järele lõhnaval koridoril on rida uksti ja kohe paremat kätt esimesest jõuame avarasse, suureaknalisse autode demonstratsiooni- ehk näituseruumi, kus ostja võib hinnata omandatavat sõidukit.

Vasakul koridori alguses näeme tagavaraosade ladu, kus riiulitel külluses kaste, karpe ja laekaid, mis sisaldavad remondiks tarvilikke osi. Veidi edasi asub autokummide ladu, kus riiulitel sadasid sissepakitud autokumme. Siis avarad kontoriruumid, juhataja kabinet jne. Peab kohe tähendama, et ehituse juures on kõikjal suurt rõhku pandud valgusrikkusele, mida võimaldavad suured, moodsad aknad.

Koridori otsast viib uks suurde töökotta, kus käib kibe töö. Bensiinilõhnalises ruumis on remonteerimisel parajasti 12 sõidukit, nii sõidukuid ka veoautosid. Suriseb ja pillub sädemeid jootelamp, mootori pöörin, askeldavad mehed autode ümber. Siin on tarvitusele võetud kõik

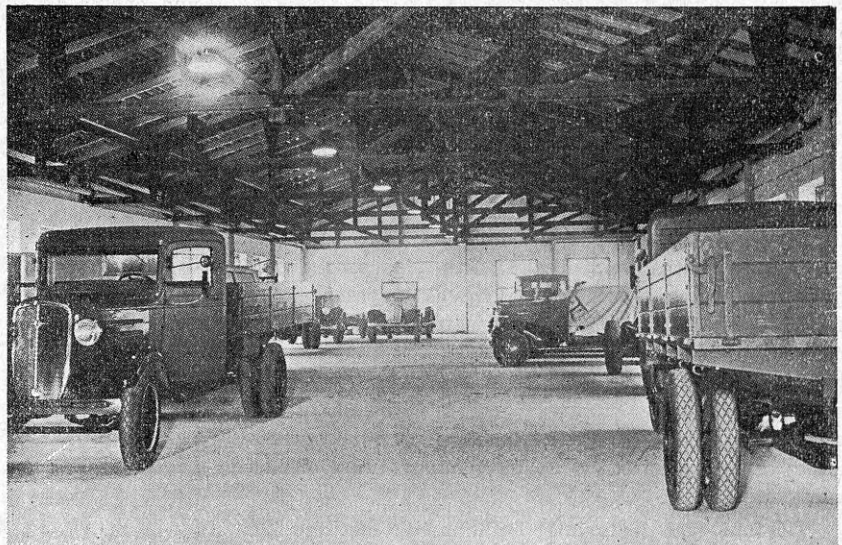
moodsad abinõud, et autode remonti kiirustada ja hõlbustada. Erilist rõhku pannakse just kiirusele, et vältida töötellijate asjata ootamist. Tähelepanu väärib teatav seadeldis, nn. tõstelift, mis töötab hüdrauliliselt õlisurve abil. Hr. Puhk demonstreerib viimase tegevust. Keerab seinal asuva manomeetri kõrval olevat ventiili ja kohe kerkib põrandast massiivse telje peal asuv, kahest raudrööpast koosnev raam, mis pealesõitnud auto kergesti üles tõstab. Nii muutub auto alumiste osade remonteerimine-korrastamine ja määrimine üpris hõlpsaks. Igale poole pääseb kergesti ligi ja jääb ära midu nii tülikas auto alla ronimine. Väike

liigutus ja jälle vajub lift põrandasse.

Ülesseadmisel on veel moodsam akumulaatorite täitmise seadeldis ja mitmed teised tööd hõlbustavad seadeldised.

Märkimisväärne on ka õhusurve-seadeldis töökojas. Selle abil saab remonteerimise juures tarvitada igasuguseid õhusurvega töötavaid tööriistu, puure jne. Üldiselt on töökoda avar ja mahutab korraga kuni 20 sõiduauto.

Suurest töökojast on eraldatud väiksem, kus toimub autode tähtsama osa, tema aju — mootorite remont. Mootorite töökojas leiduvatest seadeldistest ja töövahenditest väärriks mainimist



Eeskujulik autode müügi-garaaž



õsmajoones nn. mootori sissejooksupukk, mis käib elektrimootori jõul.

Sissejooksupuki peal lastakse laagrid ja kolvid õieti sisse töötada. Tähelepanu köidab ka hüdrauliline press, mille surve tõuseb kuni 50 tonnini. Seda pressi kasutatakse asside õgvendamiseks, poltide ja pükside sissepressimiseks ja üldse töödeks, kus tarvis tugevat survet.

Siirdume õue, mis on tähelepanud oma avaruselt ja kus hulgal autodel vaba manööverdamise võimalus. Eraldi hoones, endises garaažis, asub uus värvimistöökoda, kus autosid värvitakse kõigi moodsate nõuete kohaselt ja kus saab töötada korraga kuni 8 auto juures.

Õuest viib maja teisele korrale sildtee, mida mööda autod juhitakse suurde garaaži. Sildtee on pealt kaetud kumera plekk-katusega, mis varjab silda vihma ja lume eest, et tee ei muutuks libedaks.

Teisel korral on suur garaaž, mis mahutab tarviduse puhul kuni 120 sõiduautot. Siin näeme suure hulga müügiks määratud sõidu- kui ka veoautosid, ühes nurgas asub tumepruun omnibus, mis lähemal vattlemisel osutub selleks luksusomnibuseks, millega oma ajal sooritati pikem välismaareis.

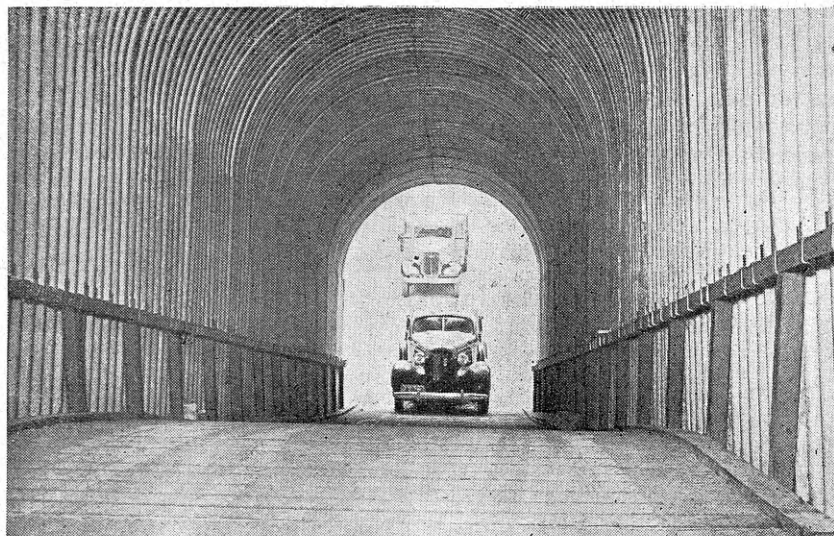
Hoolitsetud on ka tööliste riietuse ja pesemise võimaluste eest. Näeme kaht riietusruumi, kus igal töölisel oma kapp riiete paigutamiseks, omette mugavust pakub ka pesemisruum. Üldse kõik ruumid on avavad, valguse- ja õhukiillased, nii et sääraseis ruumes töötamine võib osutada kergeks ja isegi meeldivaks.

Ringkäiku lõpetades jääb mulje, et kirjeldatud J. Puhk ja Poegade uus autode remonttöökoda on suuremaid ja moodsamaid Baltimail.

J-n.



Paremalt vasakule: „J. Puhk ja Pojad“ autoosakonna direktor Ev. Puhk, adv. J. Poska, kes eeskujuliku autoomanikuna on toonud oma auto töökotta ülevaatamiseks, töökoja montöör ja remonditöökoja juhataja A. Einmann



Tunnel-sild

**AUTOOMANIKUD,**

*tellige ja lugege*

**„AUTOT“**

# Ärge unustage veoautot!

Veidi hoolt õigel ajal! Kuidas säästa minutitega tunde ja sentidega kroone? Hoolsast ja hooletust autojuhist

**H**ARVA näeme tänavail liiklemas veoautosid, mis hiilgaksid puhtusest ja sõidaksid vaikselt, ilma suurema mürata. Näib valitsevat justkui arvamine, et veoauto ei vaja nii palju tähelepanu kui sõiduauto, sest veoauto tagasihoidlik ja lihtne välimus varjab enam igasuguseid väliseid ja sisemisi puudusi kui läikiv sõiduauto.

Tõelikult vajab aga veoauto palju enam hoolt kui sõiduauto, kuna veoauto töötingimused on palju raskemad sõiduauto töötingimustest ja koormatus pidevalt suurem. Iga õigel ajal kõrvaldamata jäänud rike võib osutada mitmeti saatuslikuks ja nõuda suuri paranduskulusid. Ka kaotab autoomanik palju kaotsiläinud tööpäevadega, kui masin peab mõned päevad viibima remondis.

Väga sageli võib kuulda autoomanike poolt nurinat autojuhtide kohta, kes ei oska või ei viitsi pühendada küllaldast tähelepanu auto korrashoiule. Paljudel juhtudel on säärane nurin täiesti õigustatud, kuid on ka juhtumeid, kus ei saa süüdistada juhti tähelepanematuses või hooletuses, sest süüdi on autoomanik ise. Mõned autoomanikud püüavad autolt välja pigistada viimast, et kasutada olukorda ja tööhoaega ega jäta nii masinale kui autojuhile aega vajalikuks ülevaatusseks ja korrashoiuks.

Paljud puudused ja rikked on säärased, mis näiliselt väga tühised ja nende kõrvaldamine lükatakse edasi päevast-päeva, oodates „sobivat aega“. Selline puuduste ja vähemate rikete kõrvaldamata jätmise osutub aga hiljem kulukamaks, kui varem saadud kasu seda väärrib.

Et auto kasutamine end ta suks, peab kõigepealt hoidma masina parimas töökorras ja

siin mängib tähtsat osa õigeaegne remont, mis sageli piirdub vaid mõnekroonise raha ja paaritunnilise ajakuluga, kuid väldib hilisema, kümnetesse ja sadadesse kroonidesse tõusva remondi. Peavastutus sääraste hilinenud remontide puhul langeb enamasti autojuhile, välja arvatud juhul, mil autojuht on puudustele või hiljuti tekkinud rikkele õigeaegselt autoomaniku tähelepanu juhtinud.

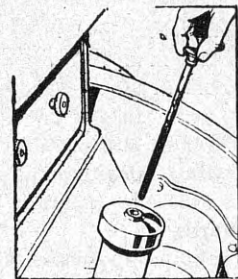
Hoolas autojuht on isegi väheste kogemuste juures sageli kasulik hooletust, kuid rikkalike tehniliste teadmiste ja kogemustega autojuhist. Autoomanik oskab hinnata õiglaselt säärase autojuhi teenid, ega pole ka hoolsal juhil karta tööpuudust ja isegi palga väljavaated võivad tihti osutada paremateks. Iga korralik autoomanik teab, mis võib maksma minna odavapalgaline hooletu juht, kelle lohakuse või hoolimatuse läbi võib tekkida tõsisid rikked, mis kõrvaldavad masina tööst pikemaks ajaks.

Tähelepanelik autojuht märkab õigeaegselt masinas esinevaid rikked, kas võõra hääle, müra, nõrga võimsuse või suurenenud küteteine ja õlikulu järgi.

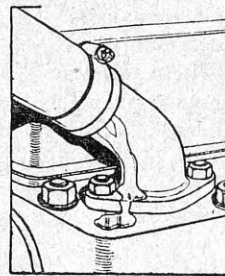
Käesoleva kirjutise ülesanne pole sugugi korrata neid üldtuntuid eeskirju, mida antakse igas jõuvankri käsiraamatus ja õlituse tabelites, vaid juhtida tähelepanu mõningatele pisasjatele ja iseloomustavatele rikete tekkimise tunnuks.

Tähtsaim mootori korrashoiu on: õige õlitamine, jahutamine, karburaatsioon ja süüde.

Igahommikune töö enne mootori käivitamist olgu õlitamise kontroll. Hoidke õlitaset püsivalt õlimõõtja



ülemäär-märgi kõrgusel ja värskendage karteris olevat õli seega, et lisate sagedasti õli karterisse tarvitatud ja kahanenud õli asemele. Mootor võib ju töötada ka siis, kui õlitase on alammäär-märgil, kuid sel juhul on õli väärtus õige väike. Igapäevase õli juurelisamisega hoiame õlitase õigel kõrgusel ja õli määrimise omadused on mitmeti paremad.

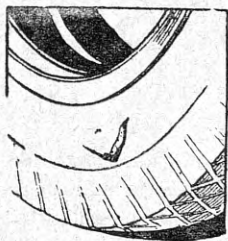


Teiseks tööks olgu jahutusseadiste kontrollimine. Jahutusseadiste ülevaatus ei tohi piirduda ainult veehulga määramisega, vaid peab järele vaatama, kas radiaator ei tilgu ja kas keevavee voolikud on küllalt tihedad. Veevoolikute ebatiheduse puhul aitab enamasti see, kui pingutatakse vooliku klambrit. Klambri pingutamisega väldime nii mõnigi kord mootori ülekuumenemise. See mõne minuti töö võib paljugi tähendada edaspidiste rikete vältimiseks.

Kummide hooletussejätmine võib minna eriti kulukaks. Pealt näha tühised proktori vigastused võivad hil-

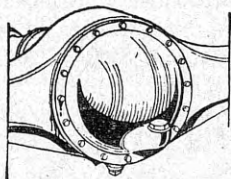


jem nõuda kulukat remonti või koguni uute kummide ostmist, mis tähendab juba sada-  
desse kroonidesse tõusvat väl-  
jaminekut. Kummide ülevaa-  
tuseks pole sugugi tarvilik iga  
päev rattaid tungrauaga üles  
tõsta, jätkub sellestki, kui en-  
ne väljasõitmist ja ka sõitude  
vaheaegadel kord kumme tä-  
helepanelikult silmitseda.

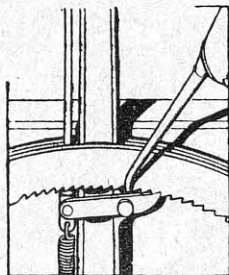


Ka kummide surve kontrollimist pole vaja teosta iga päev, kuid ei tohi unustada kumme enne välja-  
sõitu üle vaatamast. Kas mõnes kummis pole öö jooksul surve vähenenud, seda näeb juba sil-  
maga.

Päevaste peatuste ajal kat-  
suge, kas piduritrumlid pole kuumenenud. Mõne üksiku piduri trumli soojenemine võib olla tingitud piduri ank-



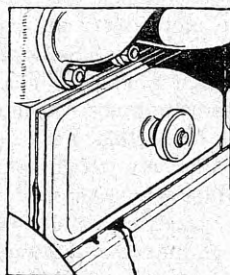
rupoldi kulumisest või paindu-  
misest. Kõikide trumlite ühe-  
taoline soojenemine võib olla  
tingitud ka liiga sagedasest  
pidurdamisest, sel juhul ei  
maksa kohe hakata riket otsi-  
ma.



Ei tohi unustada meha-  
nilise piduri liigend-  
eid, juhtmeid ja käsi-  
piduri hoova hammas-  
tikku. Mõni tilk õli hoiab  
ära paljugi tüli ja muret ning  
seepärast hoolsal autojuhil on

alati õlikann käepärast. Sage-  
daste õlitamistega näeb juht  
ka üksikosade ja liigendite sei-  
sukorda ning märkab õigel  
ajal vea tekkimist. Ka on tal  
teada täpselt pidurite seisukord ning teepealsete rikete  
tekkimine osutub juba harul-  
daseks.

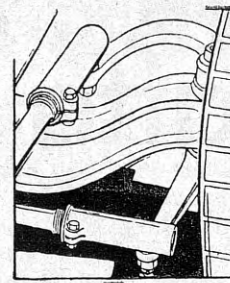
Päevase töö vaheaegadel ja sõiduki peatumistel uurib hoo-  
las autojuht veidi masina all olevat ja ümbruse maa pinda, kas pole karterist, käigukastist või tagatel-  
jest õli tilkunud. Õli tilkumine käigukastist võib olla tingitud kas liiga rohkest õlist või puudulikust õlitihenda-  
daja rõngast. Õige vähe õliga niiskunud käigukast on veel andeksantav, kuna õlitihenda-  
ja rõngas ei suuda viimse pii-  
sani õli läbipääsu takistada, kuid täiesti lubamatu on õli tilkumine kar-  
terist ja tagateljeluu-  
gi vahelt.



Väga tähtis on roolisea-  
dise kontrollimine enne väl-  
jasõitu, kuna rikked sõidul  
võivad kujuneda kõige kurve-  
maks. Rooli ühendusi kontrol-  
lides oled alati julge, et rike  
võib tekkida mõne osa murdu-  
misest, milles ei saa aga enam  
juhti süüdistada.

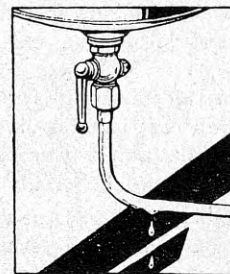
Pidurite korra hoid  
jäetakse sageli hoopis hooletusse. Tihti loeme ajalehtedest, et nii ja nii palju autosid on kõrvaldatud liiklemisest puudlikkude pidurite pärast. Sage-  
daste pidurite mõjuvuse proovimisega teame nende seisukorda. Kui esineb mingi puudus või pidurite mõjuvus pole endine, siis ei tohi jääda ootama, kuni pidurid lõpulikult üles ütlevad, vaid peab vea viivitamatult kõrvaldama.

Hoolas juht hoiab mootori puhtana õlist ja tolmu-  
st. Õline mootor ja karter näitavad, et tihendused lasevad läbi ja vajavad uuenda-



mist. Mõnel juhul jätkub vea kõrvaldamiseks lahtipõrunud kruvide pingutamisest.

Küttekulule pöörata-  
se sageli väga vähe tähelepa-  
nu. Et saada kujutust kütteai-  
nekulust ärasõidetud kilomeet-  
rite kohta, peab jälgima kilo-  
meetrimõõtja näitamist ja ära-  
tarvitatud kütteaine hulka. On  
meil keskmine küttekulu teada, siis teame iga kõrvalekaldu-  
mise puhul hakata viga otsi-  
ma.



Enamasti pikkamööda suu-  
renev küttekulu on tingitud  
silindrite, kolbide, kolvirõn-  
gaste kulumisest, ummistunud  
sumbutajast ja ebatihedatest  
klappidest. Tõuseb küttekulu  
järsult, peab viga peituma ar-  
vatavasti mujal ja nimelt to-  
rustiku lekkimises. Siin vaa-  
datagu hoolega järele bensiini-  
torud, filtrid, kraanid ja paak.

Ei tohi unustada asjaolu, et õlitamata vedrud roostetavad ja põhjustavad enne-  
aegse kere lahtilõigistamise ja vedrulehtede murdumise. Auto ülestõstmise tungrauale, nii et vedrud vabanevad koormast, ja aeg-ajalt vedrulehtede määrimine kasvõi töötanud mootori õliga aitab paljugi pikendada auto eluiga.

Kõik eelkirjeldatu kuulub otseselt autojuhi kohustuste hulka, kuid siin peab ka juhile autoomanik võimaldama autojuhile kõike seda teha, et suurendada masina tulukust kulude vähendamise arvel.

Ed. R.

# Nafta

suur osatähtsus tuleviku-

# sõjas

MILLISE tähtsuse evib nafta ja sellest valmistatavad kütte- ja määrdeained, seda näeme tööstuses ja liiklemises igal sammul. Võtame kasvõi meresõidu. 1914. a. oli kogu maailmas vaevalt 3% laevu, mis sõitsid vedelkütteeaine jõul, kuid praegu võrdub see juba 46%. Mitte ainult päeva, vaid iga tunni jooksul suureneb vedelkütteeainel töötavate jõumasinate arv maailmas ja väiksemas ulatuses ka meil Ees-tis.

Käesoleval juhtumil jätame kõrvale teised kontinendid ja võtame vaatluse alla ainult Euroopa kontinendi küsimuse sellel alal.

Itaalia sõdis Abessiiniaga. Selles sõjas vajas ta esmajoones naftat, bensiini ja määrdeaineid, et panna liikuma oma moto-mehhaniseeritud ja lennuväe jõude. Itaalia oma maa-alal nafta allikaid ei leidu. Tuli sisse vedada kütteeaineid väljastpoolt. Sõja alguseks oli sisse veetud neid aineid hiiglatagavarad. Sõjaaparaadi liikumise algusega hakkas nende tagavarade hulk tuntavalt kahanema. Palavikuliselt hakati tagavara täiendama. Kuid täiendamisplaanist tõmbas kriipsu läbi maksmapandud sanktsioonid. See teataval määral ähvardas Itaaliat raske seisukorraga sõja jätkamisel. Itaalia pani maksma kogu oma diplomaatilise oskuse, et vähendada sanktsioonide mõju, mis ei jäänud ka tulemusteta: mõned riigid ei ühinenud sanktsioonidega, vaid varustasid Itaaliat edasi kõige tarvilikumaga ja viimane võitis sõja.

Jätame Itaalia ta võidu juure ja vaatleme teiste Euroopa suuremate riikide naftatoodangut just sõja puhuks. Eeskätt peatume Sak-samaal.

Peadpööritava kiirusega arendab Saksamaa moto-mehhaniseerimist. Selle tööstusharu toodang ületab

praegu kaugelt N.-Vene ja Am. Ühendriigid, eriti raudteede motoriseerimise alal. Ka motoriseerimine maanteedel on võtnud hiigla-ulatuse. Autoteede ehitamiseks moodustatud „Reichsautobahnen“ peab lähemal ajal lõpetama auto-teede ehitamise kuni 7000 km ulatuses.

Saksamaal pole kuigi nimetamisväärsed vedelkütteeaine allikaid. Sõja puhul kutsuks niisugune nähe enamiku motoriseeritud vahendite seismajätmise esile. Selle pahe kõrvaldamiseks alustati juba mõne aasta eest paljudes tundmatutes kohtades puurtõid naftaallikate otsimiseks. Neid töid jätkatakse praegugi. Kas neid allikaid leitakse või ei leita üldse, see Saksamaad ei närveeri põrmugi, sest on leitud veel teinigi kindlam allikas ja nimelt — kütte- ja määrdeainete valmistamine kivisöest. Autoteede lõpetamise ajaks peab kivisöe toorõlide toodang tõusma kuni 1 500 000 tonni aastas, kuna 1932. a. oli see toodang vaevalt 10 000 tonni.

Seega on Saksamaa kindlustanud enesele kütte- ja määrdeainete saamise sõja puhuks, ehkki ta rahuajal veab neid aineid sisse suuremal hulgal.

Järgmiseks suurriigiks, millel pole oma naftaallikaid oma keskuses, on Inglismaa. Tõsi küll, ta on kindlustanud endale rikkalikud kohad selle väärtusliku vedeliku saamiseks, kuid need kohad on pillatud laiali üle maailma, sealt tuleb seda vedada Suur-Britannia saartele tanklaevadega. Sõjakorral tugeva vastasega, kellel tugev sõjalaevastik ja lennuvägi, on viimasel suur võimalus ära lõigata kõik need juureveoteed Inglismaale.

1934. a. importeeris Inglismaa 12 000 000 tonni naftat 10 mitmesugusest kohast, millest 5 asuvad Greenwich'ist ida ja 5 lääne pool. Need kohad olid järgmised: Borneo, Pärsia, Irak, N.-Vene, Rumeenia — idas; Am. Ühendriigid, Mehhiko, Ekuador, Hollandi-India ja Peruu — läänes.

Inglismaa praeguseks strateer-



Pildil näeme kohutavat võidusõiduautode kokkupõrget Jaapani karikavõistlustel. Vaatamata rängale kokkupõrkele mõlemad sõitjad pääsesid vigastusteta



# Mootorsõidukite arv kasvab jõudsasti

TEEDEMINISTEERIUMI poolt koostatud andmetel on meil mootorsõidukite arv viimase aasta jooksul õige tublisti kasvanud. Nii oli 31. VIII 1936. a. lunastatud sõidulubade järgi liikvelolevate mootorsõidukite seis järgmine:

	31. VIII 1936	31. VIII 1935
Sõidua autod . . .	2 359	2 047
Veoa autod . . .	1 638	1 337
Autobused . . .	246	207
Tuletõrjea autod . . .	86	77
Muud liigid . . .	12	11
Mootorrattad . . .	1 479	1 177
<b>Kokku</b>	<b>5 820</b>	<b>4 856</b>

Nagu üllatoodust näeme, on käesoleval aastal kokku liiklemas 5820 mootorsõidukit eelmise aasta 4856 vastu. Aasta jooksul kasvas seega mootorsõidukite arv 964 võrra. Aja vahemikul 31. VIII 1935. a. kuni 31. VIII 1936. a. kasvas sõiduaudode arv 2047-lt 2359 peale ehk 312 auto võrra, sama aja jooksul tuli juure veoa autodid 301, autobusi

39, tuletõrjea autodid 9 ja mootorrattaid 302.

Üksikute linnade ja maakondade järgi oli mootorsõidukite arvuline seis 31. VIII 1936. a. järgmine:

Tallinn . . .	1 179	603	459
Tartu . . . . .	221	123	113
Narva . . . . .	50	22	20
Harjumaa . . .	113	120	109
Virumaa . . . .	138	119	127
Järvamaa . . .	61	50	75
Läänemaa . . .	47	56	62
Saaremaa . . .	26	31	25
Pärnumaa . . .	139	183	128
Viljandimaa . .	137	109	123
Tartumaa . . . .	104	104	113
Võrumaa . . . .	71	62	64
Valgamaa . . .	43	27	34
Petserimaa . . .	31	30	27
<b>Kokku</b>	<b>2 359</b>	<b>1 638</b>	<b>1 479</b>

Võrreldes mootorsõidukite seisundit 31. VIII 1936. k. a. 1. IV 1936 seisuga (vaata „Auto“ nr. 3/4 1936) näeme, et sõiduaudode

giaks on kindlustada seda vedu Suur-Britannia saartele.

Borneost ja Pärsias käib naftaveotee läbi Punase mere ja läbi Suessi kanali. Sõjakorral on need teed ja tee läbi Vahemere vägagi ohtlikud. Jääb üle vabam tee Hea lootuse neeme kaudu, mis nõuab palju aega ja muutub samuti ohtlikuks suure tegevusraadiusega allveelaevade suhtes. Irakist tuleb nafta Haifasse torustikku mööda, mille pikkus 1600 km. See sadam on vägagi lähedal Türgimaale. N.-Vene ja Rumeenia nafta tuleb Musta mere ja Bosporuse kaudu, millise tee lahtiolek sõjaajal on Türgimaa suhetest. Ekuadorist ja Perust saab Inglismaa naftat vähe-mal hulgal; veotee käib läbi Panama kanali, mida võivad igal ajal sulgeda Am. Ühendriigid. P.-Ameerikast enesest, Mehhikost, Hollandi Ida-Indiast ja Venezuelast saadava nafta muretsemine on täielikult nende riikide poliitikast. Kuigi sealt tulevate naftasaadetistega jõuavad tanklaevad Suur-Britannia saarte kallasteni, võib siin nad kergesti hävitada vastase allveelaevastik ja lennuvägi.

Inglased on ise jõudnud otsusele, et uue sõja puhul pole mingisuguseid võimalusi tanklaevade kaitse-

miseks. Olukorrast pääsmiseks on kaks vahendit: koguda saartele suured nafta tagavarad või toota „naftat“ kivisöest. Peatuma on jäänud viimasele moodusele, sest Suur-Britannia saartel on suured kivisöelademed, mis praegu leiavad vähe kasutamist ja mis seepärast annaksid rohkesti tööd inglise tööstusele.

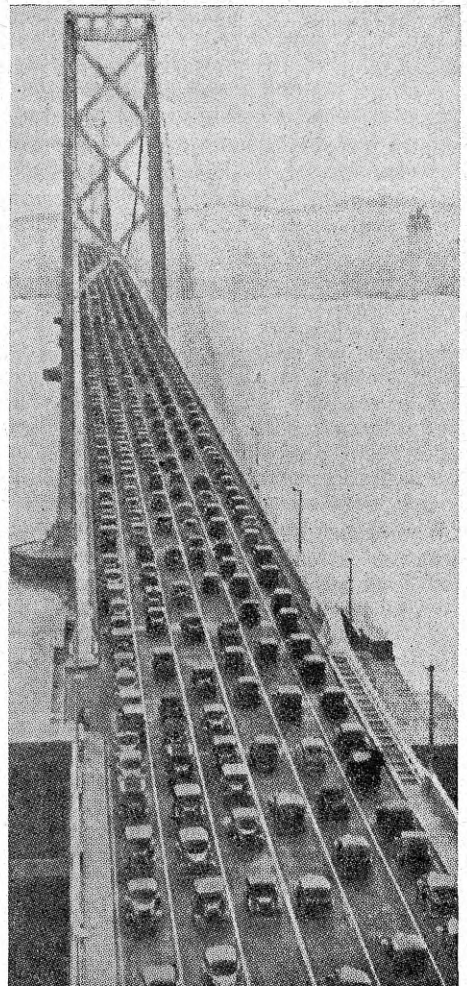
Juba 1934. a. on kivisöest toodetud bensiini 175 tuhat tonni, mida edukalt kasutanud 20 lennueskadrilli. Samuti on eduga kasutatud ka kivisöe „naftat“ diiselmootorites.

Saadud tulemustel on inglased nüüd otsustanud kohapeal kivisöest kütte- ja määrdeainete tootmist kiires korras laiendada. On otsustatud soetada ka välisnaftat tagavaraks ja selleks valmistada hoiukohad kaugel mererannast kusagil metsades või põldudes, kus neid tagavarasid saab hästi moondada. Kivisöest bensiini valmistamise käitised on ehitatud Billinghami. Neis käitistes võib juba nüüd valmistada kütte- ja määrdeaineid, millest jätkuks kogu Inglise lennuväe tarvitamiseks.

Ülaltoodud lühikesest ülevaatest peaks jätkama küllaldaselt selleks, et hinnata vedelküteteine tähtsust tulevikusõja puhul.

juurekasvust jäi 56,5% Tallinna, peale selle tuli juure suuremal arvul (32—39) sõiduaudodid Harju-, Pärnu- ja Tartumaale. Nimetamisväärt on veel sõiduaudode juurekasv Võrumaal, nimelt 18 tk.

Veoaudode juurekasvust jäi ¼ Tallinna, ülejäänud maale, kusjuures nimetamisväärselt tuli veoa autodid juure Pärnumaal (55), Tartumaal (29), Virumaal (19) ja Viljandimaal (12). Mootorrattaste juurekasvust langes 42,9% Tallinnale, peale selle kasvas suuremal arvul mootorrattaste arv Tartumaal (36), Viljandimaal (29) ja Võrumaal (19).



Maailma suurim sild avati liiklemiseks

Hiljuti avati liiklemiseks San Francisco- ja Oaklandi vaheline sild, mis on suurim ja pikim sild maailmas. Selle silla ehitamine läks maksma 77 milj. dollarit. Ümmarguselt 100 000 sõiduaudot läbib päevas silda



# 1937. a. automudeleid

## NASH 1937

NAGU välismaa auto eriajakirjadest leiame, on New Yorgi autonäitusel, mis avati 16. novembril s. a., leidnud suurt tähelepanu muuseumis ka Ameerika tuntuima autovabriku „The Nash Motors Co“ 1937. a. mudelid.

Nash'i autovabrik, mis hiljuti pühitses oma 20-a. tegevusjuubelit, on sedapuhku pühendanud kogu oma jõu selleks, et mitmeti ajakohastada ja täiendada oma 1937. a. mudeleid. Tehniliste täienduste juures on veel pühendatud suurt tähelepanu sõiduki välisele ilule ja sõidu mugavusele. Uute mudelite juures on Nash-autol peamiseks väärtuseks suurendatud masina võime, suurem ruumikus ja endistest madalam hind.

1937. a. Nash-mudelite juures on märkimisväärsed järgmised tehnilised üksikasjad:

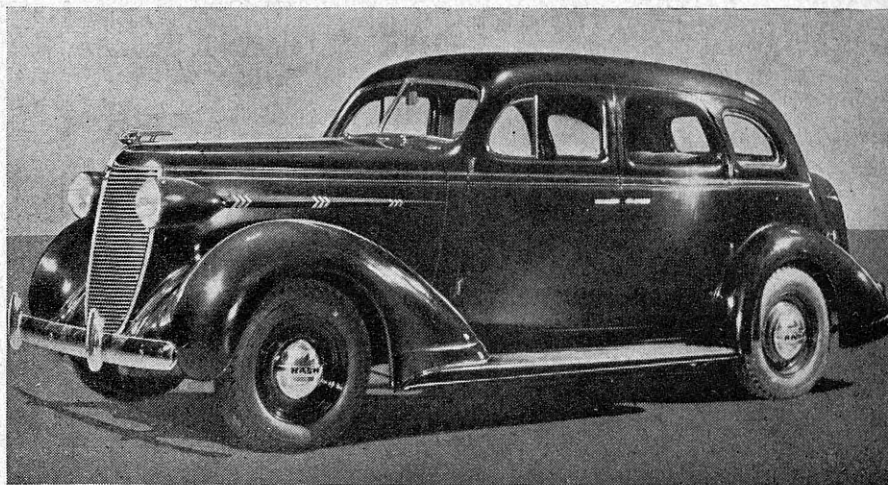
Nash-Ambassador on varustatud 8-sil. mootoriga, kahekordse süütega ja evides 16,5/105 h.-j. on ta eriti jõuküllane ja vastupidav. Väntvõll — 9 pealaagril, telgede vahe — 125". Ilus välimus, maitsekalt voolujooneline kere ja luksuslik sisemus.

Sama väärtuslik on ka Nash-Ambassador 6-sil. mootoriga, mis on varustatud kahekordse süütega ja evib 14,8/95 h.-j. Telgedevahe — 121". Väntvõll — 7 pealaagril.

Suurimaks väärtuseks Nash-autode odavamas hinnaklassis osutub mudel Nash „400“ — 6-sil., ühekordse süütega ja 14,4/90 h.-j. mootoriga.

Mudelil Nash „400“ on mootor eriti ökonoomne. Väntvõll asub sel autol 7 pealaagril. Raam — uut X-tüüpi, stabilisaator kere kaldumiseks sõidul ja palju teisi tehnilisi täiendusi, on sel autol nagu teistelgi Nash-mudelitel kallimates seeriates.

Kõik Nash-mudelite mootorid evivad täissurve-määrimi-



„Nash“ 400 — 1937. a. mudel

se, 4 rõngaga alumiiniumkolvid ja täispikkusega veesärgi survejahutuse. Kahes suunas töötavad õlipidurid on standardvarustuseks. Kõigil mudelitel on täiseesteljed, mitte võnkuvad ega spiraalvedrudega. Eritasu eest on veel kõigil mudelil nn. kiirkäik

Istmed kõigis mudelites on väga laiad, nii et sõidukis on ruumi kuni 6 inimesele. Kõiki Nash 1937. a. Sedan-mudeleid on võimalik muuta mõne minuti jooksul magamisasemeks 6 jala 4 tolli pikkuseks voodiks, kus leiavad aset 2—3 inimest.

Kõigi nimetatud autode sisemust on eriti viimistletud, et pakkuda sõitjatele võimalikult suuremaid mugavusi. Nii on sõidukid varustatud tuuletõm-

buseta ventilatsiooniga, aknaklaasi soojendajatega, stabiliseeritud tüüri seadisega jne.

Kõigi mudelite kere on üleni terasplekist, mis vastupidav ja hädaohutu õnnetujuhtumisel.

Peale ülaltoodu evivad kõik mudelid veel mitmesuguseid muid täiendusi ja viimistlusi, et pakkuda ikka paremat ja paremat autosõitjaile. Polster on kõigis mudelites heast materjalist, maitsekas ja vastav autokere värvile. Värvidest domineerivad: terasläikeline (püssiraua värvi), must, roheline, punane, pruun ja mõned sinisetonilised.

Nash-autosid esindab Eestis J. Zimmermann & J. Mölder Tallinnas, Aia 5.

\*

Itaalia autovabrik Fiat on avanud Addis Abebas osakonna, mis varustab Abessiinat peamiselt veoautode ja autobustega.

\*

Jugoslaavias on suhteliselt vähem autosid, kui üheski teises Euroopa riigis. Üle 14 milj. elanikule tuleb ümmarguselt 12 000 autot, veoautod kaasa arvatud.

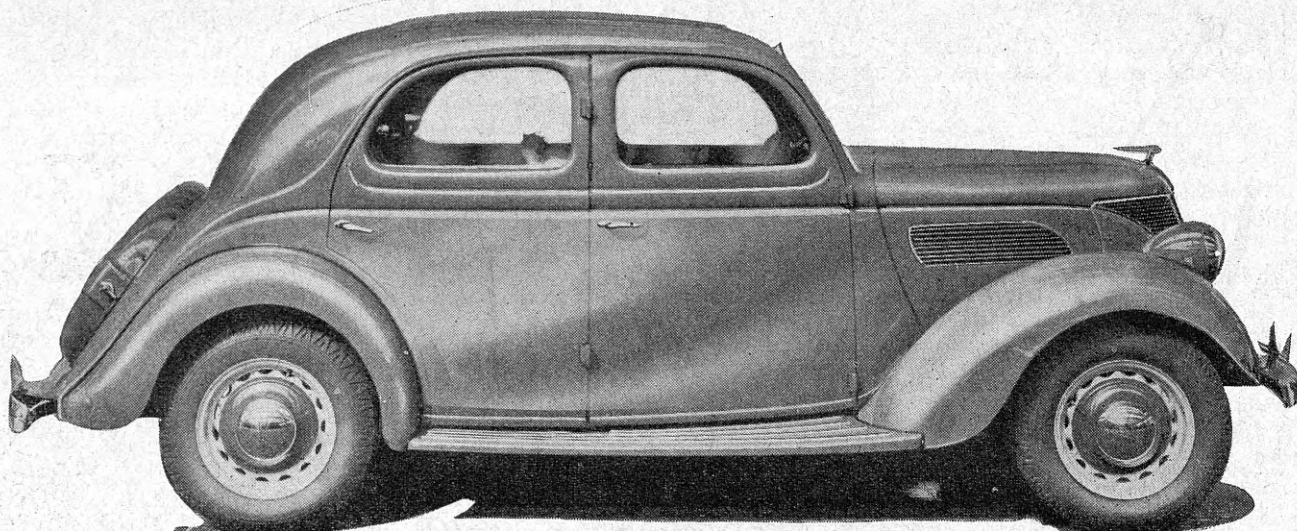
\*

Põhja Venemaal on ehitatud uus vabrik sünteetilise kummi tootmiseks.

\*

Šveitsi „Automobil Revue“ toob teate optilisest, lambikujulisest autosignaalist, mis kasutatakse öösel helilise signaali asemel. Signaali nupule vajutades süttib lamp 4 korra sekundis põlema.

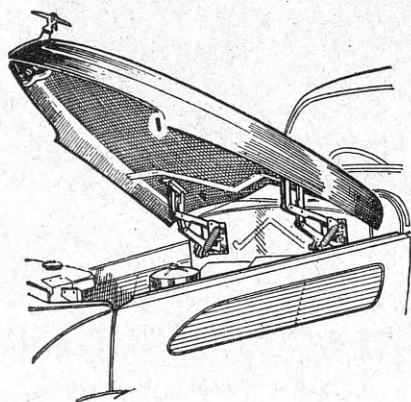




## Uus <sup>8,5</sup>/<sub>65</sub> h.-j. FORD V-8

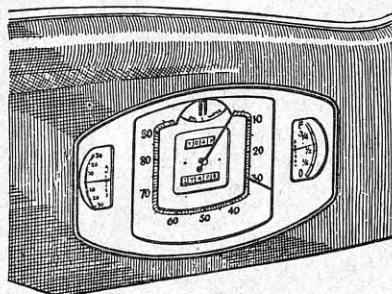
JUUE, 1937. a. Ford-mudeli esil-damine on tähelepanuvääriv ja huvitekitav sündmus, eriti kui auto mitmeti erineb sama firma varematest tüüpidest. See uus auto käesoleval juhul on 8,5/65-hobusejõuline uudistüüpi V-8. Auto kui ka selle mudeli projektid on valmistatud Inglismaal — alates toormaterjalist kuni viimisteldud valmisosadeni. Tema hind on Kr. 4550.—, mis seda enam huvi põhjustab.

Uustulnuka mootori kaheksa silindri läbimõõdud on 66 mm. Kolvi-kääk 81,5 mm, sil. maht 2,230 ccm. Telgedevahe on 2 m 75 sm, mis on kavatselt vähem üldistes mõõ-tudes ja mootoris, kui 14/90-h.-j. V-8. Raam on uus, 6½ sm alla-pole asetatud, nii et kogu auto on madalam ja võidab seega tuntavalt välimuses kui ka teelpüsimises. Kere on raamile kinnitatud polti-dega, mitte needitud.



Mootorikatte hinged asuvad taga

Raam on ristküjuliselt kandev, ristliikmete ühtudes keskel ja moodustades tugeva paindumatu kast-raami. Äärte poole laienevad nad □-kujulisse liikmeisse. Hõljuv kinnitus on saavutatud tuntud Fordi põik-poollelliptiliste vedrudega ees ja taga, mis on paigutatud väljapoole telgi. Sel moel on saavutatud suur vedrude kaugus, vaatamata lühemale telgedevahele. Vedrude kaugus ongi see, mis on oluline sõidu mugavuse seisukohalt.



Uus instrumentlaud

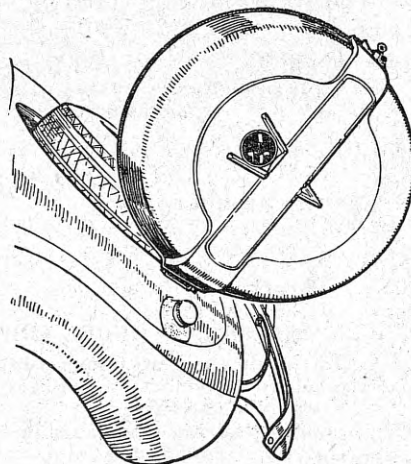
Käigud: kõik kolm käiku (mitte ainult teine käik üksi) on hääletud spiraalhammaste tõttu. Kolmanda ja teise käigu vahel on sünkroniseeritud hammasrattad, nn. sün-kromešš. Lühike, kompaktne konstruktsioon silindrite V-kujulise asetuse tõttu võimaldab ruumika kere, ja samal põhjusel on olnud võimalik seda ühikut raamile ase-tada hästi ette.

Mootor ei osuta silmitsemisel min-geid suuri väliseid muutusi võrrel-des endiste Ford V-8 mootoriga,

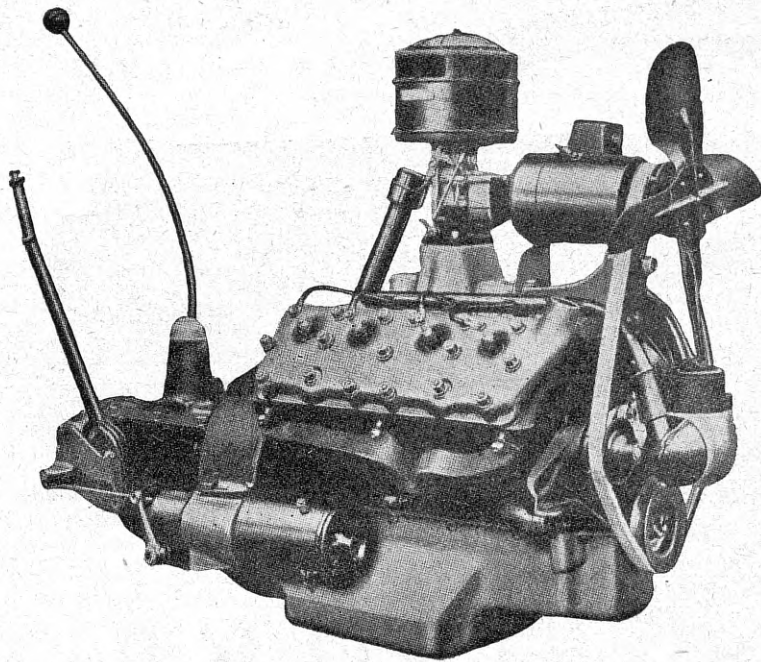
kuid kasulikke täiendusi on võetud ette induksioon-süsteemis — välja-lasketoru, nagu varemaltki, on kes-kel kahe silindribloki vahel, langev-voolu-gaasistajaga ülal. Alumii-niumsilindripeade põlemisruum on samuti parandatud võime suhtes. Kompressiooni suhe on 6,64:1. Bensiini juurevool gaasistajasse toimub elektripumba abil 56-liitrisest ta-gapaagist.

Väntvõll on valatud terasest tun-tud Ford-protsessiga, mis on juba tähelepandavalt huvitav isendast. Ta omab kolm pealaagrit, kuna si-lindrid ei ole täiel määral asetatud vastastikku, nii et vastastikused kepsupaarid saab monteerida kül-g külje kõrvale vändatappidele.

Üldised hammasrattaste suhted on: tagateljel — 4,55:1, teisel käigul — 7,31:1 ja esimesel — 12,84:1.

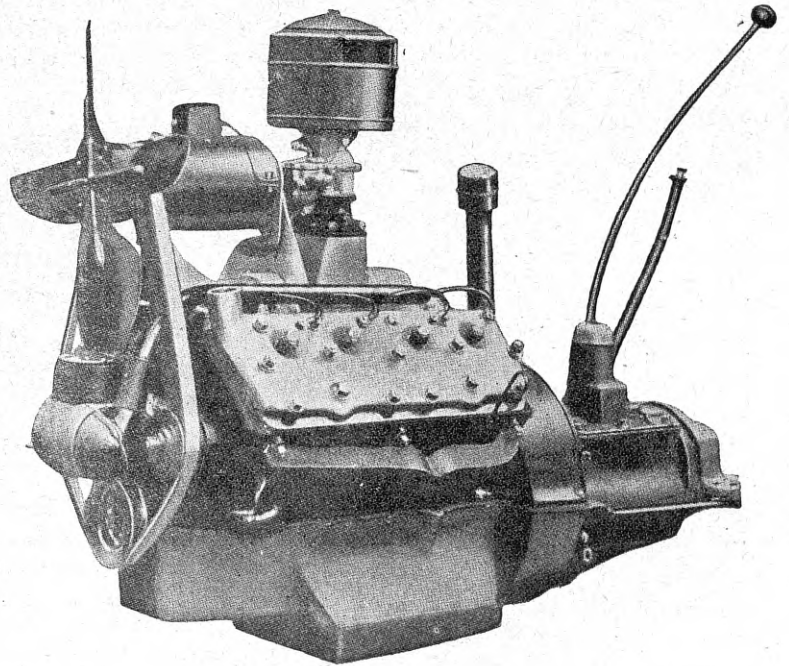


Numbrilaud ja tagatuled asuvad tagavara kattel



**Tehnilised andmed:**

8 silindr.  $66 \times 81,5$  m/m = 2,230 ccm.  
 Kaksik langevoolu-gaasistaja õhupuhastajaga.  
 3 käiku edasi, 1 tagasi.  
 $6.00 \times 16''$  kummid.  
 Kere sisepikkus 2,41 m.  
 Auto üldpikkus 4,40 m.  
 Vabagabariid 20 sm.  
 Jahutus: termosifoon ja 2 pumpa.  
 Õlitus: surve ja paiskamisega.  
 Sidur: ühekettaline, kuiv.  
 Pidurid: neljaratta jalgpidurid ja käsipidur.

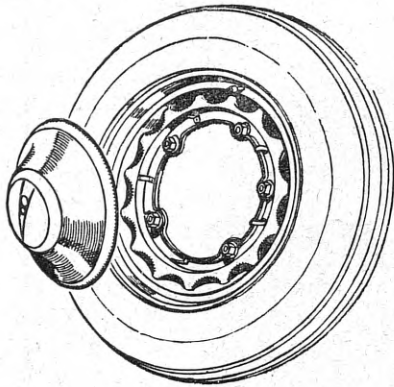


**MILLES UUS MUDEL ERINEB EELMISEST?**

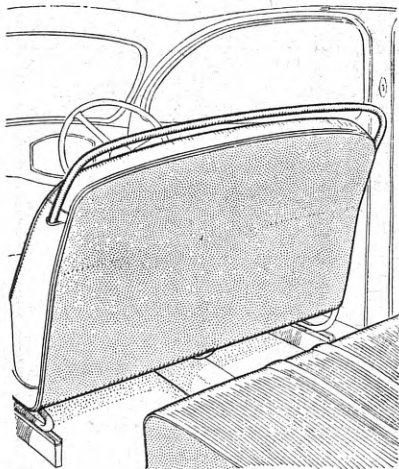
Täielikult uus kere ühes voolujoonelistelaternatega, kaksisignaali, voolujoonelise tagaosaga, valgustatud numbrilauaga.  
 Kergem käiguvahetus.  
 Suurem tüüriseadme vahendussuhe, 17:1.  
 Uut tüüpi rattad, mis vähendavad hõljumatut kaalu.  
 Torukonstruktsiooniga eesiste, sügavama ja kõrgema polstriga.  
 Uus instrumentlaud.



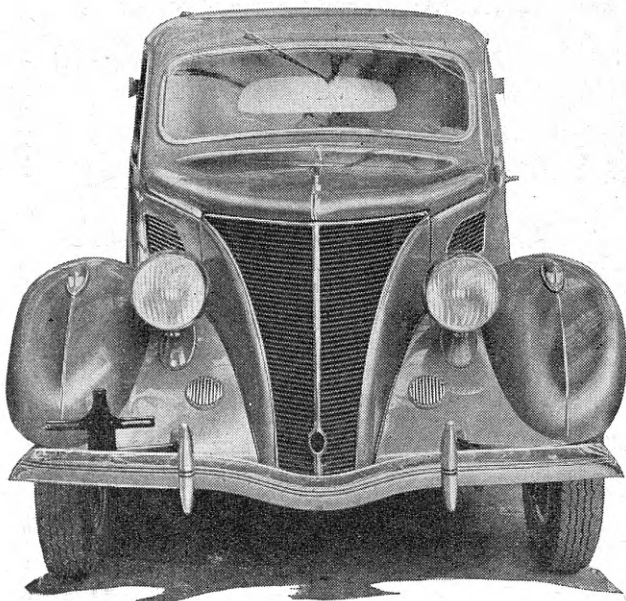
Niipalju puhttehnilisest küljest. Loomulikult tuntakse alati huvi auto kui terviku vastu. Eelmiste mudelitega võrreldes torkab kohe silma tuntav muudatus sõiduki vä-



Terasrataste kinnitusmutrid on paigutatud pikadiameetrilisse ringi



Eesistme seljatoe alune võimaldab lahendada ruumi jalgadele



Moodne eesotsa vaade

limuses, eriti auto tagaosas, mis esildab uue kuju Ford'i ajaloos. Üldilme on uuel mudelil tunnustatult paeluv.

Seda tüüpi ehitatakse ainult ühe mudelina: nelja uksega *Touring Saloon*, millel kohandatud tervikutüüpi eri sõiduiste kvaliteetse pehme riidepolstriga, mis võimaldab lahedat ruumi viiele inimesele, kuna tagaiste on küllaldaselt lai. Auto tagaosas asetseb pakkideruum.

Tähtis on auto sisemuses veel see, et jalgade jaoks jätkub küllalt ruumi peale juba nimetatud istmete laiuse. Sisse- ja väljapääs on hõlpus laiade uste ja mittetülika põranda tõttu, mis on ilma lohkedeta. Mugava tagaistme kahel pool kõrval on käetoed uste küljes. Metallist instrumentlaud on kooskõlastatud auto värviga, ja selle kõrval asub tarvilik pakikeste kast, mis on ehitatud selliselt, et sinna on kerge instralleerida erilist Ford V-8 raadioaparaati eritasu eest.

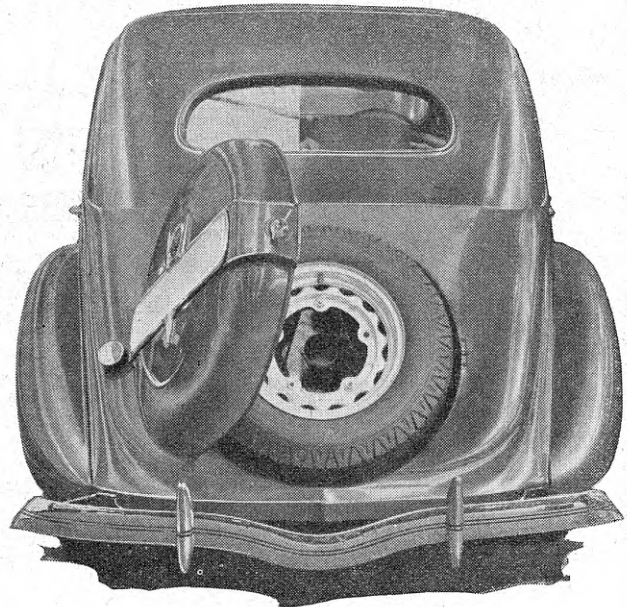
Tagavararatas, varjatud tselluloseeritud metallkattega, asetseb auto taga. Nimetatud kattel on läbipaistev paneel, mida saab alt valgustada registreerimise numbri jaoks.

Suunanäitajad peituvad ustepeeltes.

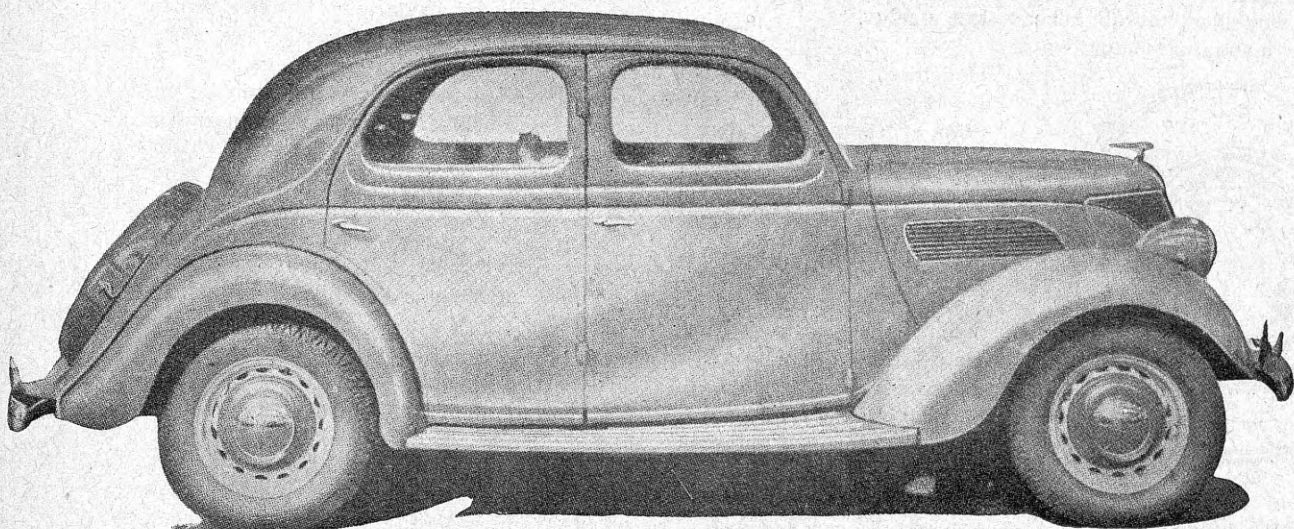
Instrumentlaud mõõtjad on juhi ees; kiirusemõõtja on nelinurkne ja selle kohal on uus huvitav osuti-instrument. See osutab koos mootori õlitsirkulatsiooni süsteemi ja vee temperatuuri. Kui süüde on sisse lülitatud (lülitaja asendab ühtlasi tüürirovõlli lukku), süttib harilik punane tuli, ja mootori korralikul töötamisel asetub osuti sellele punasele lambikesele. Läheb aga mootor liiga kuumaks, liigub osuti paremale, märgitud „*Water*“ (vesi) suunas. Väheneb aga õli-surve, liigub see vastassuunas, „*Oil*“ (õli) poole. Mõlemal eba-korralisel juhul liigub osuti „*Õli*“ küljele.

Mootorikatte hinged asuvad taga ja see avaneb eest, moodsa lennukujulise stiilse lingiga moodustades lukustava pideme. Vedruhinged ulatuvad üle poole, nii et kate jääb kindlasti avatuks.

Auto eesosa sarnaneb märgatavalt *Lincoln-Zephyr* eesosale. Mootorikatte külgosad on samuti kõrvaldatavad, kuid harilikus korras see pole tarvilik, kuna mootor on Fordi kombel põhiliselt lihtne.



Tagavararatta katte hingede asetus



TUTVUGE ÄSJASAABUNUD

**F O R D V-8**

8,5/65 H.-J. UUDISTÜÜBIGA  
JA SOODSATE MAKSUTINGIMUSTEGA!



PEAESINDAJA TALLINNAS

**A/S. ESTAKLAND**

SADAMA 11, TELEF. 427-65



# Meie asfaltteedest

PALJUDES riikides on asfalt teedeehitusmaterjalina omanud ikka tähtsama osa ja on osutunud ehitusmaterjaliks, mis järjest tõusvale liiklemise koor-matusele ja iseloomule vastab nii tehniliselt kui ka majanduslikult täiel määral. Nii on lugu ka Eestis.

Kuni 1935. a. oli Eestis ehitatud asfaltkatteid

ümmarguselt 400 000 m<sup>2</sup>, see on, arvestades 5 m kesk-miseks teelaiuseks, 80 km ehk ca 1% meie teedekapitali teedest ja linnatänavate võrgust.

Ehitusviiside ja ehituskohtade järgi jagunevad nad järgmiselt:

Asukoht	Kerged katted, „pindamised“	Keskised katted, „Bimak“ ja immutis	Rasked katted, asfalt-betoon
Tallinnas . . . . .	135 000 m <sup>2</sup>	110 000 m <sup>2</sup>	45 000 m <sup>2</sup>
Tartus . . . . .	37 000 m <sup>2</sup>	3 500 m <sup>2</sup>	17 500 m <sup>2</sup>
Mujal Eestis . . . . .	30 500 m <sup>2</sup>	19 500 m <sup>2</sup>	2 750 m <sup>2</sup>
	202 500 m <sup>2</sup>	133 000 m <sup>2</sup>	62 250 m <sup>2</sup>

Sellest iseenesest väikesest hulgast, võrreldes kogu meie teedevõrguga, langeb suurem osa meie kahe suurema linna Tallinn ja Tartu peale, kuna ainult 13% on ehitatud alevites, väiksemates linnades ja Tallinna sissesõiduteedel.

Arvestades seda, et meil asfaltteede ehitamisega alati 1925. a., s. o. kümme aastat tagasi, on meil ehitatud aastas keskmiselt 40 000 m<sup>2</sup> asfaltkatteid ca 8 km pikkuses.

See arv on väga väike, millega oleme Rootsist, Soomest ja ka Lätist kaugel järel. Soome ja Rootsi ehitavad aastas nii palju, kui meie seda oleme teinud kümne aastaga.

Millistest põhjustest tingituna on meil asfaltkatete ehitamine nii aeglaselt ja vähesel määral edenenud?

1. Peapõhjuseks on, nagu alati, puuduvad kapitalid ja krediidid. Ei teedekapitalil ega ka omavalitsustel ei ole olnud võimalik anda selleks suuremaid summasid.

2. Teiseks põhjuseks on asjaolu, et esialgu puudusid kogemused ja oskus nii materjalide valikus kui ka meie kliimatiliste oludele ja liiklemise iseloomule vastavate teetüüpide ehituses. Ebaõnnestunud tööd pidurdasid arenemist ja katsetamiste läbiviimine nõudis aega ja raha.

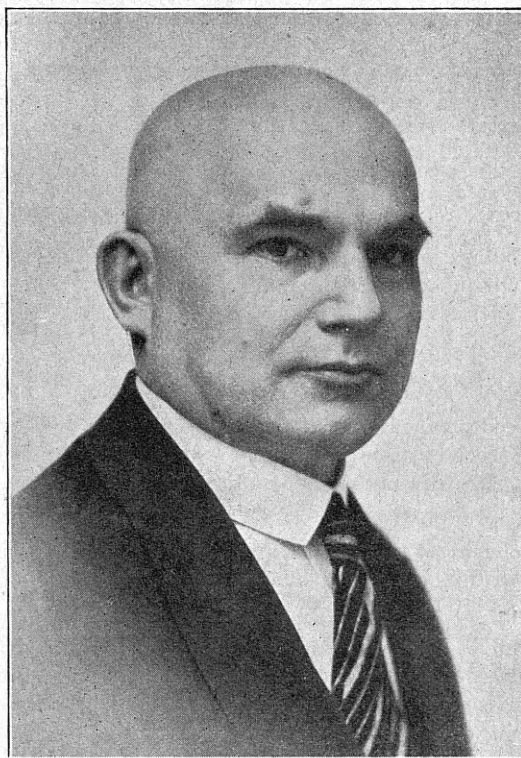
3. Kuigi olid juba vastavad kogemused ja meie ehitusviisid (1930. a. alates) oludele kohandatud ja tehniliselt õieti ehitatud, jäi ikka veel hinna küsimus pidurdavaks teguriks.

Kuna p. 1 all loeteldud tegur pole olev ehitajast, vaid paratamatult on eelarvest ja selle järgi määratavate summade suurusest, olid pkt. 2 ja 3 all loeteldud tegurid lahendatavad puhttehnilisest ja kalkulatsioonilisest küljest.

Peab kinnitama, et juba 1930. a. oli saavutatud teatav edu, oli kogemusi nii materjalide omaduste kui ka kattetüüpide valiku poolest, millega tõusis katete headus. Suurem töö aga alles algas. Praktikast saadud kogemuste kõrval tuli teostada teaduslikke uurimusi

parimate materjalide ja ehitusviiside saamiseks; leida ja uurida puuduste põhjusi nii katte ehituses iseenesest kui ka tee aluskeha omadustes; välja õpetada vastav oskustöölise kaader ja lõppeks töö ratsionaliseerimisega ja mehhaniseerimisega moodsamate põhimõtete järgi kõrgeväärtusliku töö kõrval alandada seni ikka veel võrdlemisi kõrgeid katte hindu.

Lähtudes neist kaalutlustest algas Riigi Põlevkivitööstus 1935. a. ettevõtjana ise asfaltkatete ehitamist ja peab ütleva, et see algatus on kutsunud esile olulisi muudatusi.



M. Raud, A/S Esimene Eesti Põlevkivitööstuse direktor

Töötades moodsaimate masinatega, järjekindlalt välja õpetades oskustöölisi, katsetades ja uurides, oli Riigi Põlevkivitööstusel võimalik meie asfalt-teekatete hindu märgatavalt alandada. Ja tagajärg oli, et 1935. a. Riigi Põlevkivitööstuse poolt ehitati ca Kr. 58 000 ulatuses asfaltkatteid, 1936. a. kuni 1. oktoobriini, s. o. Riigi Põlevkivitööstuse ümbermuutmiseni

aktiaseltsiks (s. o 9 kuu jooksul) aga juba Kr. 148 500 eest igasuguseid asfaltkatteid.

Ehitusviiside järgi jaotatult on Riigi Põlevkivitööstuse poolt käesoleval hooajal ehitatud järgmised katted (andmed on toodud koos hindadega, milles on arvestatud kogu katte hind ühes kogu materjali ja tööga):

Katte ehitusviis	Töö hulk m <sup>2</sup>	Katte hind kogu töö ja materjaliga kr./m <sup>2</sup>	Üldsumma Kr.	Märkusi
1. 1 × pindamised . . . . .	83 195	0,37	30 785.—	
2. 2 × pindamised . . . . .	4 280	0,65	2 784.—	
3. Poolimmutiskatted . . . . .	8 485	1,80	15 334.—	ühes aluse killustikuga
4. Bimak-katted . . . . .	7 826	1,75	13 716.—	
4-a Bimak-ääred . . . . .	3 932	1,01	4 088.—	
5. Topeka 3—5 sm binderita . . . . .	4 300	3,15	10 112.—	} ühes binderiga
6. Topeka 3—5 sm binderiga . . . . .	13 250	4,18	55 368.—	
7. Topeka 5 sm binderi alusel . . . . .	7 106	5,17	37 126.—	
8. Valuasfalt-katted . . . . .	1 875	3,16	5 919.—	
9. Teised katted . . . . .	6 328	1,96	12 470.—	

Firma J. Glau sen i poolt on ehitatud käesoleval hooajal:

Katte ehitusviis	Töö hulk m <sup>2</sup>	Katte hind kogu töö ja materjaliga kr./m <sup>2</sup>	Üldsumma Kr.
1. 1 × pindamised . . . . .	8 785	—	—
2. 2 × pindamised . . . . .	4 760	—	—
3. Topeka 2,5 sm binderita . . . . .	878	—	—
4. Topeka 2—5 sm binderiga . . . . .	9 072	—	—

Katte headust hinnatakse tema vastupidavuse ja tema korrashoiu kulude järgi. Majanduslik kate on see, mis, arvestades tema ehitus- ja korrashoiukulusid, ühes kapitali investeerimise %%-dega on kõige odavam. „Kõige parem on kõige odavam“ või „kõige parem ei ole veel ammugi küllalt hea,“ need on teedeinseneride lööksõnad.

Katte seisukord ja tema korrashoiukulud olenevad

väga paljudest teguritest. Tähtsamateks neist on muidugi töö headus, õige ehitusviis ja õige materjal, mis vastavad liiklemis ja kliimatilistele oludele. Asjatundlik ja õigeaegne korrashoid on tähtsaimaks teguriks katte headuse juures.

Tallinnas kontrollteedel on korrashoiukulud järgmised:

Tee asukoht:	Millal ehitatud?	pikkus	Katte laius	paksus	Tee koormatus 24 tunni jooksul to	sellest hobu- liikumine ‰	Keskm. korrashoiu- kulud ühel kr./m <sup>2</sup>
Pindamised:							
1. Narva maantee — Bimak, linna piir . . . . .	1927	1230	4,50	1—2	916	68	0,182
2. Pirita-Kose tee . . . . .	1931	1200	5,00	1—2	300	40	0,097
Bimakid:							
3. Narva maantee Hundikuristik-Aerodroom . . . . .	1931	593	6,00	5	1076	62	0,172
4. Pirita tee . . . . .	1931	1026	6,00	5	1842	19	0,083
5. Pärnu maantee Tall.-Nõmme piir . . . . .	1930	1200	6,00	5	1510	42	0,20
Asfalt-betoonid:							
6. Pirita tee . . . . .	1927	1058	4,50	5	1842	19	0,018

Need paar arvu näitavad juba, kui mitmesugused on korrashoiukulud, olenedes tee katte ehitusviisist, liiklemise koormatusest ja hobuliikumise %-dist.

Sellepärast on õige ehitusviisi valik, mis vastab koormatusele ja antud oludele, tähtsaim nõue.

Üldiselt peab meie asfaltteede korrashoiu juures juhtima tähelepanu nende puhtusele. Mitmed meie asfaltteedest on kaetud pori ja sõnnikuga. Vihmase ilmaga on kate porine ja mudane, kuiva ilmaga aga tolmab.

Erilist tähelepanu tuleks pöörata sellele, et kevadel lume lagunemisajal lumi ja jää teelt koristataks, kuna

muidu vee ja rööbaste tõttu katte kulumine ei ole ühtlane ja kate seetõttu raskelt kannatab.

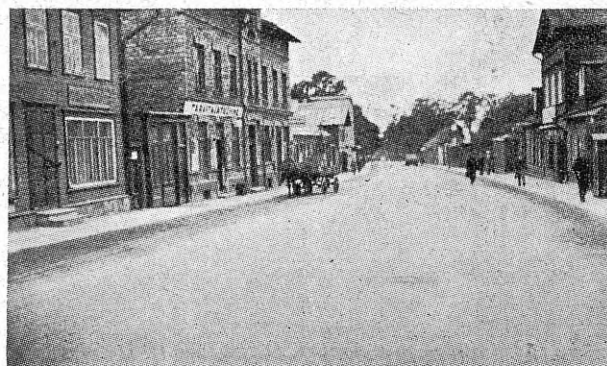
Ka tuleb pöörata tähelepanu hobuseraua haakide läbi tekkivatele kahjustele. Oleks soovitatav, et see küsimus — kui üks tähtsamaid — leiaks kiiresti lahenduse.

Üheks veaks peab nimetama ka asjaolu, et tihti vaevalt valmis ehitatud kate kaablite, elektri- ja gaasi juhtmete panemisel jälle lõhutakse. Vaatamata sellest tekkinud vigadele ilu ja julgeolu mõttes, on need kohad osalt suuremad puuduste tekkimise põhjused. Ka siin tuleks vastavate asutuste vahel varemalt kokku leppida ja seesugused eeltööd korraldada õigeaegselt enne katte ehitamist.





Riia maantee Pärnus enne asfalteerimist (1936. a.)



Asfaltkate munakivisillutisel Tallinnas Paldiski maanteel (1936. a.)



Asfaltkate kinnirullimine Riia maanteel Pärnus (1936. a.)



Asfaltkate pealispindamine asfalt-emulsiooniga Pärnus (1936. a.)



Valmis asfalttee Pärnus (1936. a.). Ins. A. Toss — tööde peajuhataja

Ülaltoodud arvesse võttes jääks peaaesandeks tulevikus järjekindla asjatundliku töö kõrval ehitatud katete süsteemide uurimine ja ehitusviiside viimistlemine vastavalt meie liiklemise ja kliimatilistele oludele. Oskustööliste väljaõpetamine ja neile töö andmine ka väljaspool ehitushooaega on selleks tähtsaim eeltingimus.

Mis puutub töö ratsionaliseerimisse, siis on siin ülesandeks moodsaimate masinatega saavutada parimaid ja majanduslikemaid tagajärgi.

Konstruktivsest küljest peab teede, tänavate ja linnade üldmulje huvides suurimat tähelepanu pöörama sellele, et:

- a) sõiduteed oleksid kogu laiuses kaetud ja võimalikult ühe katte ehitusviisi järgi,
- b) munakivist priimused tuleksid asendada korralikkude normitud äärekividega, rentsliid peavad olema sirgjoonelised ja vastavas kallakus,
- c) alused peab valmistama õigeaegselt ja korralikult, nii et neid saab liiklemise all tarvilikul määral „sisse sõita“,
- d) suurimat tähelepanu pöörata kivimaterjali headusele ja puhtusele.

Korrashoiu suhtes tuleb hoolitseda, et

- a) katted hoitaks puhtad porist ja sõnnikust, lumest ja jääst lume lagunemisajal,
- b) leitaks abinõusid hobuseraua haakide ja vankri rattarehvide kõrvaldamiseks.

Mis puutub meie praegustesse teedesse, siis peame erilist tähelepanu juhtima veelkord sellele, et paljud meie killustikteed — praegu veel võrdlemisi korras — tingimata pindamist nõuavad, kui neid tahetakse kauem korras hoida. Kui seda nüüd õigeaegselt ei tehta, lagunevad need katted kiirelt ja nõuavad siis juba palju suuremaid kulusid kordaseadmiseks.

Seesuguste killustikteede kruusa all hoidmine ei ole majanduslik ega otstarbekohane. (Vaata Balti riikide teede kongressi otsus k. a. Eestis). Ka meie munakiviga sillutatud teed, ajakohatud ja liiklemisele tülikad, tuleksid katta moodsamate katetega.

Meie viimaste aastate ehitused on näidanud, et estoasfalt teedeehitusmaterjalina on igati kõlvulik, kui temaga asjatundlikult käituda.

Asfaltkatted on ka hinna poolest majanduslikult tasuvamad kui teised moodsamad katted.

Meie ülesandeks on sihikindlalt selles suunas edasitöötamine täies veendumuses, et meil katsetamiste ajajärk on möödas ja nüüd kriitikat kartmata võime asuda suuremate ülesannete täitmisele.



# Hesselmani mootor

**VEDELKÜTTEAINE** ülesanne muutub iga aastaga teravamaks — alles hiljuti lugesime ajalehtedest, et toorõli eriteadlaste arvamuse järele jätkuvat seni teadaolevate naftahallikate tagavara-dest umbes 20 aastaks. See asjaolu sunnib enam tähelepanu juhtima vedelkütteinete otstarbekamale kasutamisele ja uute aseinete soetamisele, nagu puusõegaas.

Puusõegaas, vaatamata tema odavusele, pole suutnud end maksmanna automootori kütteinena, kuna tema puudused on veel sedavõrd suured, et odavus ei suuda üles kaaluda neid ebamugavusi ja kaudseid kulusid, mis käivad kaasas puusõegaasi kasutamisega.

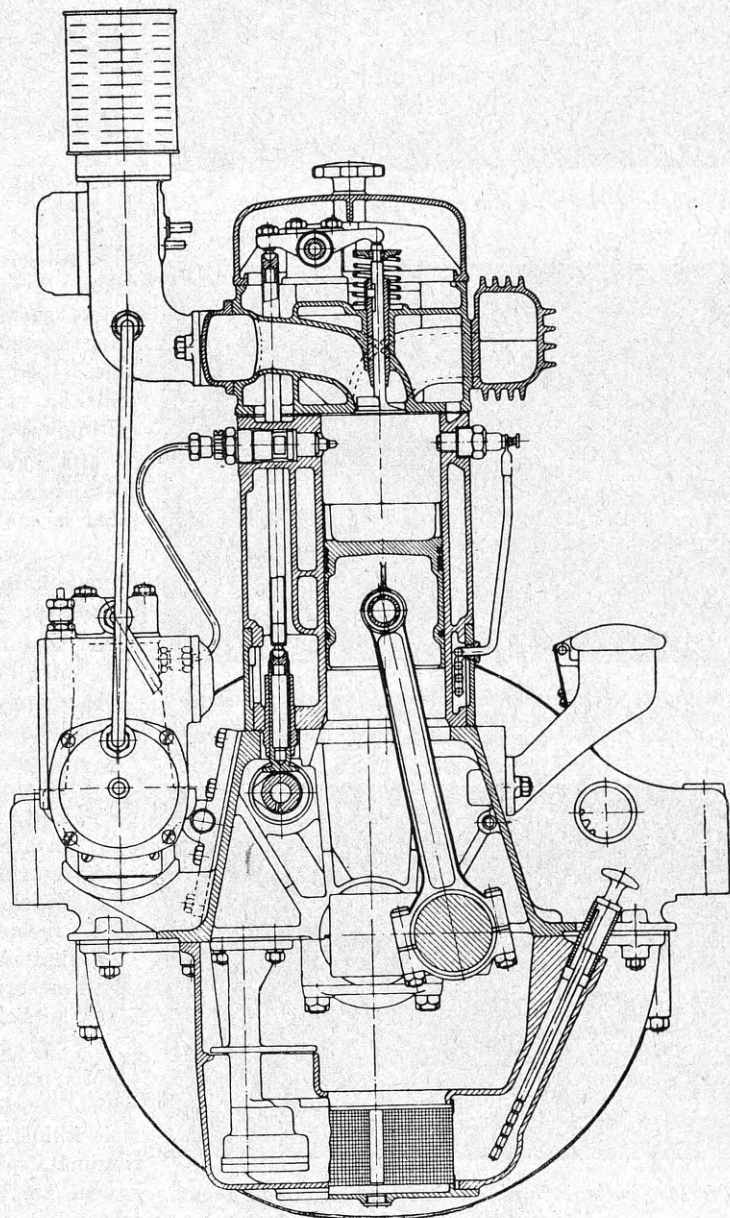
Kõige seepärast juhitakse enam tähelepanu olemasolevate toorõlide tagavara tulukamale kasutamisele. Nii on viimastel aastatel veoautode ja autobuste juures läbi löönud ja laialdast poolehoidu võitnud diiselmootor, kuna siin võime kasutada toorõli ilma suurema ümbertöötamiseta. Lisaks kütteaine odavusele on diiselmootori kasu-kraad märksa suurem hariliku bensiinimootori omast, mis teeb diiselmootori igati otstarbekohaseks autotulunduses.

On tehtud ka palju katseid hariliku karburaator-mootori (bensiiini- ja petrooleumi-mootori) üleviimiseks naftaküttele, kuid senini pole need katsed andnud soovitud tulemusi, peamiselt nafta puuduliku gaasistumise tõttu.

Lisaks senisele nafta-automootoritele on tulnud juure veel *Hesselmani* naftamootor, mille toorõli kasutamise probleem näib olevat lahendatud otstarbekohaselt ja kõigiti õnnestunud.

Allpool toome *Hesselmani* mootori kirjelduse, kuna nende mootoritega varustatud veoautosid ja autobusi on Eestisse toodud 15—16 tükki. Pealegi on *Hesselmani* mootori töö põhimõte ja ehituse tundmine võetud uude autojuhtide katsekavasse (vaata „*Rügi Teataja*“ nr. 80 — 1936. a.).

*Hesselmani* mootor erineb oma tööviisilt nii diiselmootorist, kui ka karburaator-mootorist, kuigi siin on kasutatud nii ühe kui teise mootori tööelemente.



*Hesselmani mootori läbilõige*

## Hesselmani naftamootori töökäik

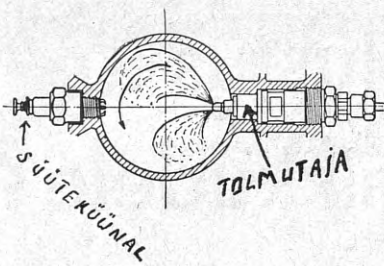
Kolvi alla liikudes avaneb sisselaskeklapp ja kolb imeb silindrisse puhast õhku. Sisselaskeklapp on varustatud erilise deflektoriga, mis peab andma silindrisse woolavale õhule kiire tiirleva liikumise ja tekitama silindris tugeva õhupöörise. Õhupööris kestab isegi kuni survetakti lõpuni.

Enne kolvi surnud punkti jõudmist survetakti lõpul kütteaine-pump surub nafta läbi tolmutaja

silindrisse. Udustatud nafta satub tugevasse õhupöörisesse, mis haarab nafta kaasa, ja nii seguneb kütteaine õhuga. Kui kolb jõuab surnud punkti või veidi enne 15°, süüdatakse küttesegu põlema elektrisädeme abil.

Nafta põlemisel saadud gaasi paisumine surub kolvi alla. Kolvi alt üles liikudes on väljalaskeklapp avatud ja kolb tõrjub töotanud gaasi silindrist välja. Väljalaskele järgneb uuesti õhu imemine silindrisse, seega algab uus tööring.



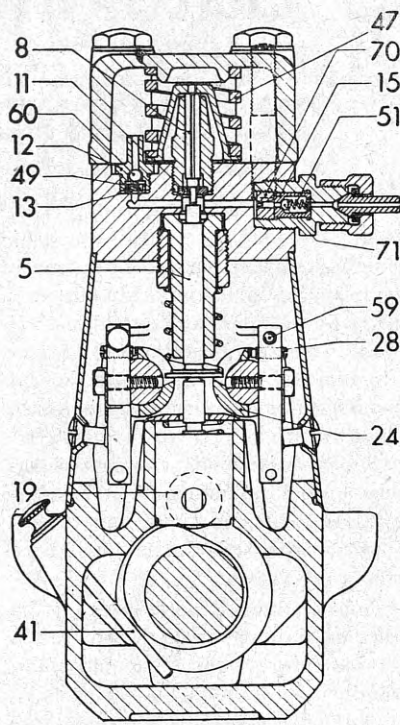


Et vältida naftaõli kokkupuumist võrdlemisi külmade silindri seintega, mis võib esile kutsuda naftaõli kondenseerumist (tihendamist), selleks on kolvipiipa varustatud rõngakujulise randiga, nn. kausiga. Nafta sissepritsimisel satub udustatud nafta kolvi peal olevasse kaussi, mille temperatuur on tunduvalt kõrgem silindri seinte temperatuurist.

### Kütteenepump

Kütteenepump, s. o. nafta surutakse silindrisse pumba abil. Igal silindril on omaette pump. Pumbad asetsevad ühises kehas ja moodustavad mootori toiteagregaadi. Pumba kolvid pannakse tegevusse pumba nokkvõlli abil. Silindrisse pritsitava kütteenepumpi abil reguleeritakse mootori tiirude arvu, s. o. võimsust. Silindrisse pritsi-

tava kütteenepump määrab ära pumba kolvikäik. Pumba kolvi-



- 5. Pumba kolb
- 8. Surve vallandusventiil
- 15. Väljalaske ventiil
- 12. Sisselaske ventiil
- 19. Pumba tõukuri rull
- 24. Kolvikäigu reguleerija nokk
- 60. Nafta juurevoolu klapp

käiku saab piirata kolvitaldriku alla ulatuvate pööratavate nokkade (24) abil. (Vaata kõrval joonis.)

Kütteenepumpi juureandmine pumbani sünnib vaakuum-aparaadi abil. Pumba kolb imeb kütteenepumpi läbi imemisventiili (12) pumba silindrisse ja surub kütteenepumpi teise ventiili (15) kaudu tolmutajasse ja sealt silindrisse.

Kütteenepumpi sissepritsimine peab lõppema järsult, et vältida üksikute puudulikult udustatud naftatilkade silindrisse sattumist. Selleks on igal pumbal survevähendaja-ventiil, mis avaneb enne, kui pumba kolb jõuab lõpuni välja minna. Survevähendaja ventiil (8) avatakse pumba kolvi abil enne kolvikäigu lõppemist, mille tõttu surve kütteenepumpas langeb järsult peagu nullini — seega lõpeb ka kütteenepumpi surumine silindrisse. Pump peab olema reguleeritud sääraselt, et kütteenepumpi silindrisse pritsimine peab lõppema 22° enne ülemist surnud punkti.

Mootori kiiruse reguleerimine sünnib otseselt jalgpedaali abil, mis on ühendatud imemistorustikus asuva õhuklapiga.

(Järgneb.)

A.S.  
**RAUANIIT!**  
 SIIDI JA VILLASED  
 KLEIDIRIIDED  
 on  
 hooaja suunood!



# Mida pakub autokindlustus autoomanikkudele?

TÄNAPÄEVAL puutume kogu majanduselu ulatuses kokku ühe nähtega, mida ei tundnud säärases ulatuses ning täielikkuses kõik eelmised ajastud, ja mis on õieti alles viimase kahe sajandi majandusliku arenemise saavutus. See nähe on majandusliku riisiko kollektiivne kandmine kindlustuse läbi.

Moodsas majanduselus, tema suurte kapitalide investeerimiste, tema ülemaailmse liikumisega, tema terava majandusliku võistlusega ja suurte konjunktuuriliste kõikumistega tõusu ja surutise vahel on ka majanduslike algatuste riisiko enneolemata suur. Seda tähtsamaks osutub vabaneda vähemalt sellest riisikost, mis sõltub juhusliku iseloomuga sündmustest, nagu tulikahju, õnnetusjuhud jne.. Seda kaitset pakub seni olemata täiuslikkusega moodne kindlustusandus, mis tihedate vastastikuste edasikindlustuste sidemete tõttu on arenenud ülemaailmseks tervikuks.

Vaatame, mida pakub eriti autoomanikule ja autojuhile moodne kindlustusandus. Siin tuleb eeskätt nimetada auto kindlustust, mis tema praegusel kujul haarab korraga kaks sisuliselt iseseisvat kindlustust: 1) auto kaskokindlustust, mille alusel kindlustuselt kohustub tasuma autoomanikule tema kahjud auto hävimise või vigastuste korral ja 2) tsiviilvastutus-kohustusekindlustust, mille põhjal kindlustussel peab kandma ka need kahju summad, mis autoomanik on seaduse alusel kohustatud maksma kolmandatele isikutele neile kindlustatud auto läbi tekitatud kahju eest ühes kohtukuludega.

Moodne auto kindlustus pakub sellega autoomanikule võrdlemisi täielikku kaitset võimalikkude kahjude eest, mis võivad tekkida auto läbi. Autoomanikul ei tule enam kanda neid suuri kahjusid, mis võivad tekkida auto hävimise või vigastuste korral, ega ka neid kahjusid, mida ta on kehtivate seaduste alusel kohustatud tasuma kolmandatele isikutele.

Ülaltoodut tähele pannes näeme,

et auto kindlustusala tuleks veel isegi täiendada. Praegu maksev kindlustusseltsi vastutus ei ulatu neile majanduslikele kahjudele, mis võivad tekkida autoomaniku või juhi enesevigastuse, invaliidistumise või surma korral tema autoga juhtunud õnnetuse tagajärjel.

Sellest seisukohast vaadatuna tuleks auto kindlustust otstarbekohaselt veel täiendada kas õnnetusjuhu või elukindlustuse sõlmimise läbi.

Õnnetusjuhu kindlustusega võib õige madala preemia eest saada kaunis suure kapitali õnnetusjuhu kaudu tekkinud surma või kestva invaliidisuse (töövõime kaotuse) korra, samuti ka päevaraha kehalise vigastuse tagajärjel tekkinud ajutise töövõimetuse ajaks.

Elukindlustus, mida võib sõlmida ka ühenduses invaliidisuse kindlustusega, haarab laiemaid sihte, kindlustades majanduslikult kindlustatu omakseid, perekonnatoitja surma korra igal juhul, olgu selle põhjus kas õnnetusjuht, haigus või midagi muud. Ka on sel kindlustusviisil mitmeid teisi paremusi kindlustatu kasuks.



Ühe liitriga 25 miili!

See ökonoomne mootorratas, mis tarvitab 25 miili peale ainult 1 l. bensiini, on konstrueeritud Los Angelesis. Tema rattad on hädavaevu põlvkõrgused ja on varustatud balloonkummidega. Ühesilindriline mootor on monteeritud ülalpool esiratast

Oleme algul seda nimetanud moodsa majanduselu üheks kõige iseloomustavamaks nähteks, et kõikidele majanduselu avaldustele käib rõõbiti kindlustus, kui hädatarvilik stabiliseerimistegur. Meil Eestis on seni enam-vähem läbi löönud vaid arusaamine sellest, et kinnisvara tuleb tule vastu kindlustada. Teiste kindlustusviiside ning alade õiges hindamises ja kasutamises oleme teistest rahvastest kaugele maha jäänud. Viimasel ajal on küll märgata, et kindlustusandus hakkab ka meil hoogsamalt arenema selles suunas, milles vanad kultuurrahvad on meist tublisti ees.

V. Kupffer.

Hulli (Inglismaal) politsei kinnitab, et iga aasta võrdlemisi suur arv varustatud mootorrattaid „eksportitakse“ välismaa laevade kaudu Inglismaalt.

Londonis on võetud kasutamisele valjuhääldajad jalakäijate juhtimiseks tänavail.

Douglas'e mootorrattavabrik lõpetab 250 ccm Douglas-mootorrattaste ehitamise ja laseb tulewikus müügile ainult 350, 500 ja 600 ccm masinaid.

Ühe Ameerika statistika järele on praegu kogu maailmas kokku 37 278 000 sõiduauto.

Harley-Davidson on lasknud müügile uue, 1000 ccm mudeli, mis on määratud kaitsevägele ja politseile. Uus mudel evib kahesilindrilise V-kujulise mootori.

Inglismaal on leiutatud uus alumiiniumsulam, millel on krooni või roostevaba terase omadused.

Bombay's (India) asutati, põhi-kapitaliga 1 milj. naela, autovabrik, mille päevane toodang on 10 sõidu- ja 5 veoauto.





# AUTO- JUHTIDELE

## Mootori käivitamine talvel

TEATAVASTI muudab külm mootoris asuva määrdeõli paksuks ja venivaks. Aku, mida niikuinii kasutatakse talvel rohkem kui suvel, peab siis käivitajale enam voolu andma, et viimasel oleks jõudu mootorit käima ajada. Kuid ka külma masinat on kerge käivitada, kui vaid võetakse selleks appi paar väikest trikki. Teatud „nõksude“ meelespidamine on eriti seepärast tänuväärne, et mitte igal autoomanikul pole sooja garaaži, s. t. sooja mootorit.

Sageli võib näha, kuidas sõitja enne startimist avab mootori katte ja annab väikesest pritsist mootorile mõnda kergelt jõuainet. Siidrid saavad seetõttu kohe kergesti süttiva segu, nii et mootor hakkab juba väheste tiirude järele töötama. Mõned jälle valavad keeva vett üle imemistoru või hoiavad soojendatud rätikuid imemistoru või gaasistaja ees. Isegi soe käsi õhutoru ees on mõnikord imet teinud. Paljud autojuhid täidavad enne käivitamist jahutaja kuuma veega, kuid see pole võimalik siis, kui kasutatakse külmamiskindlaid vedelikke.

Kui tihti nähakse sõitjat, kelle masin kohe ei ole käima hakanud, vihaseks terveid minuteid töötavat käivitaja kallal, siis selline rumalus teeb kogeenud sõitjale päris südamevalu. Käivitajat peab kasutama võimalust mööda ainult 5—10 sekundi jooksul ja siis tarvituse korral sedasama kordama, kuid siis juba tuleb gaasipedaaliga ettevaatlikult käituda.

Suur osa tänapäeva jõuvankreist on varustatud langevoolu-gaasistajaga. Selliste gaasistajate juures ei tohi kunagi käivitamisel mitu korda gaasipedaali alla-üles sõtkuda, kuna sel juhul imemisjuhe saab liigsel määral bensiini ja seega raskendab mootori käivitamist äärmiselt.

Langevoolu-gaasistaja juures võib starteriklapp olla üles tõmmatud seni, kuni mootor on juba pisut soojenenud. Rippuva gaasistaja

juures tuleb aga teravalt tähele panna, et starteriklappi ei liigutata rohkem kui vaja, sest muidu tekib varsti uputus. Kui mootor juba töötab, siis peab ettevaatliku gaasi lisamise läbi suurendama tiirude arvu, et mootorit võimalikult ruttu viia 80°—85° C soojuseni.

Ei tohi mootorit ka kohe suurte tuurideni viia, sest ka määrdeõli vajab aega, et soojeneda ja kõigile osadele ühtlaselt valguda.

L. Z.

## Kuidas määrata kulunud kepsulaagrit?

KULUNUD kepsulaager põhjustab mootori alumises osas klõppimist, mis eriti selgeks muutub mootori tühikäigul väheste tiirude arvu juures ja mootori ülekoormamisel.

Klõppimise põhjuseks võivad olla veel kolvi mängimine silindris kulunud silindri puhul, suured klappide paisumisvahed, lahtine kolvi sõrmlaager jne. Et selgusele jõuda, kas viga peitub kepsulaagris, toimime järgmiselt:

1) Laseme mootorit töötada soojaks, et õli muutuks hästi vedelaks. Lastes mootorit töötada väheste tiirude arvuga peame kuulma selgesti klõppimist mootori alumises osas, või nagu ütlevad sel juhul autojuhid — „mootoril on sepad sees“.

2) Koormame mootori üle, lüüdes sisse otseühenduse ja lastes sidurit pikkamisi libistades ühendusse, püüame liikuda kohalt. Ülekoormata mootorit võime ka märke sõidul. Kui kepsulaager on lahtiseks kulunud, muutub klõppimine nüüd eriti teravaks. Kolvi mängimisel jääb aga klõppimine täiesti endiseks.

3) Olles niimodi jõudnud selgusele, et üks või mitu kepsulaagrit on liiga kulunud, määrame kindlaks, millises silindris peitub viga.

Selleks võtame haamri või kruvikeeraja ja ühendame silindrite järjekorras töötava mootori küünalde keskelektroodid massiga. Mil-

lise silindri süüde küünalt maandades kaob või mootoris nõrgeneb klõppimine, selles silindri kepsul peitubki viga.

Klõppimise ärajäämine või nõrgenemine on seletatav seega, et küünla keskelektroodi maandades lülime välja vastava silindri süüde, plahvatustõuked ei mõju nüüd enam kolvile ja klõppimine kaob või nõrgeneb, sest survetaktil kolvile mõjuv surve ei ole nii tugev, et ta suudaks läbi suruda kepsulaagri- ja väntvõlli põlve-vahelise õlifilmi kihi.

Teades nüüd, millise kepsulaager on kulunud, tuleb vastav keps välja võtta (karterit ja vajaduse korral ka silindribloki kaant avades) ja laager pingutada või uuesti pasida.

## Liialdamine pole kasulik

Üldiselt maksab auto kohta vana sõna: kes hästi määrab, see hästi sõidab. Kuid auto juures leidub nii mõnigi osa, mille õlitamisega peab olema väga ettevaatlik, kui ei tahta masinale kahju teha.

Nii on teada, et dūnamo vajab paar tilka õli vaid pikemate vaheaegade järele. Samuti ei tohi jagaja saada liiga palju määret, kuna ta siis võib streikima hakata. Siduriga on lugu samasugune. Piduritele peab õli andma ka ainult jaokaupa. Tagaratastele seltsib veel uus hädahoht: liiga palju õli käigukastis! Õli voolab mööda tagaassi ratasteni ja satub sel kombel piduri lintideni.

Auto määrimisel tuleb hoiduda sellistest eksimustest, et mitte põhjustada endale üleliigseid pahanusi.

## Vedrud löövad läbi

Vanemate autode juures on sõidul tihti tunda ebameeldivaid tõukeid, mis seesistujaid sugugi ei rõõmusta. Selles on süüdi vedrud, mis pikaajalise tegevuse läbi on kaotanud oma elastsuse, ja n. ö. läbi löövad, kui sõita vähegi konarlikul või auklikul teel. Kõige kohasem oleks sel juhul asetada juure paar uut vedrulehte.

Kui selline viga tekib aga uuel autol, siis peab arvestama vedru murdumist. Tuleb sõita ettevaatlikult lähema töökojani või sepani ja lasta murdunud vedruleht keevitamise\*) järele tarvitamiskõlvuliseks teha.

\*) Keevitama — šveissima.





# PRAKTILISI NÕUANDEID

## Kuidas toimida torude mur- dumise puhul

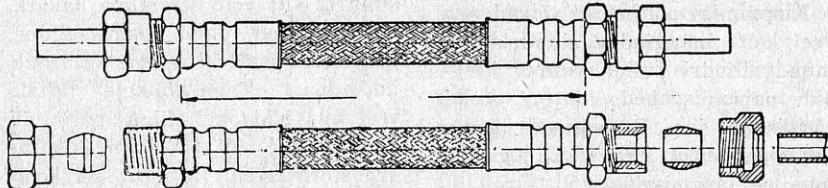
**E**I LEIDU vist ühtki kogenumat autojuhti, kellel poleks murdunud halval teel mingi bensiini- või õlitoru. See pole küll sagedane õnnetus ja seda juhtub ikkagi vaid suure läbisõidetud kilomeetrite arvu juures, kui torud on juba pudedaks põlenud ja murduvad halval teel tõugete tagajärjel.

Säärastel murretel võivad peale bensiini kaotuse ka raskemad tagajärjed olla (sõiduk süttib põlema!). Näiteks võib murduda juhi märkamata bensiini juurevoolutoru, mis viib paagist gaasistajasse — mootor hakkab siis silmapilkselt paukuma, kui gaasistaja on tühi. Hilinenud süütesäde lööb gaasistajasse tagasi ja süütab bensiini, mis vahepeal katkisest torust voolanud mootorile või mootoriruumi. Moo-

gavarade täiendamine raske. Seepärast võtab kogunud sõitja alati kaasa tüki kummivoolikut, isoleerpaela ja sidumistraati murrete parandamiseks.

Tänapäeval pole see aga enam nii tarvilik, kuna paljudes autovabrikutes monteeritakse torudele sisse elastised toruühendid, mis kannatavad painutamist ja lööke. Ka võib sääraseid vahetorusid kaasa võtta tööriistade kastis, mis võimaldab murdunud torude kiiret parandamist. Need elastised toruühendid on bensiini- ja õlikindlad ja ei muutu rabadaks nagu näit. kummi.

Nagu joonistelt näha, lükatakse toru kummassegi murdunud otsa kahekordne koonus pärast seda, kui murdunud toru vastavalt viiliga lühendatud. Mõlemad toru otsad torgatakse elastse toru küljes ole-



tori katte all tekkivad bensiinipurud plahvatavad põlema ja tuli on vältimatu. Sääraselt süttivad sõidukid ka kokkupõrkel.

Eeltoodud juhtum on muidugi harvemini esinev, kui õli või bensiini kaotus, mis eriti tülikas sõitmisel üksildastes kohtades, kus ta-

vatesse kinnituskohdades ja juurekuuluvad kattemutrid kruvitakse peale, mis sulgeb koonuse täiesti tihedalt.

Nimetatud elastseid ühendustorusid on saada 150 ja 200 mm pikkusi ja neist piisab igasuguste murrete parandamiseks.

## Akude täitmisest

Et akusid kunagi happega täita ei või, on juba algeline reegel. Erandjuhul võib seda siiski, kuid ainult siis, kui aku sisu ettevaatamatuse tõttu maha loksutatakse. Kui vedeliku hulk lihtsalt vee kahanemise tõttu on vähenenud, võib juure lisada ainult destilleeritud vett. Hädakorral tarvitatakse selleks tihti keedetud vett, mis pole aga soovitatav, kuna viimane pole täiesti vaba kahjulikkudest ainetest.

Lahtise, avatud aku käsitlemisel tuleb piinlikult hoiduda tule tarvitamisest, kuna akus toimivate keemiliste reaktsioonide ta-

gajärjel on seal alati kogunenud paukgaasi, mis tulega kokku puutudes plahvatab.

## Vasktorude painutamisel

Sageli on autojuht asetatud olukorda, kus tal enesel tuleb mingit kõverdunud vasktoru õgvendada. Iseenesest pole see toiming eriti keerukas ega raske, kuna toru materjal — vask — on pehme ja kergesti painutatav. Võib siiski juhtuda, et toru murdub painutatud kohalt vase muredaks muutumise tõttu. Vasktorude juures saab seda viga vältida, kui paindekohti hõõgumiseni kuumendada ja siis kül-

mas vees karastada (täiesti vastupidine toiming raua või terase karastamisele, mis teeb metalli eriti kõvaks ja murduvaks), mis muudab vase pehmeks ja painduvaks. Vea kordumisel tuleb toimingut mitu korda korrata.

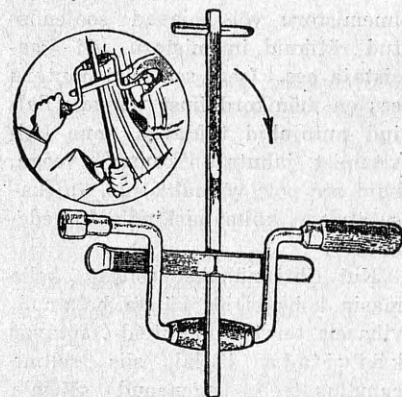
## Tankimine vihma ajal

Kui ollakse sunnitud vihmasajus bensiini juure võtma, siis tuleb hoiduda hoolega sellest, et mitte ainult veetilka ei satuks bensiini-paaki.

On teada, et aitab ainsast veepisast, et täielikult ummistada bensiini voolu gaasistajani ning muuta tugevaim auto liikumatuks. Seepärast kuivatatagu ennekoike kummitoru avaus korralikult ning sooritatagu paagi avamine ja kummitoriga ühendamine kas vihmarvarju või mõne muu katte all, et hoiduda ebameeldivaist üllatusist.

## Kuidas kinniroostetanud mutreid lahti keerata

Kui sõiduki mutrid on kõvasti kinni roostetanud, siis on neid hariliku mutrivõtmega raske lahti keerata. Joonisel näeme viisi, kuidas kolme tööriista abil saame ka kõvemast mutrist jagu.



## Kas Teie teate, et?

**DKW** on lühend auru- ja jõuvankreile. Vabrik asub Zchopaus, Saksamaal. Maailmasõja algul katsetas seal J. S. Rasmussen teatava aurujõuvankriga, mille nimeks ta andis viimase algustähtede järel *DKW (Dampfkräftwagen)*. Rahvas leiutas nende tähtede järel uusi nimetusi: „Das kleine Wunder“ (väike ime) ja „Deutscher Kinderwagen“ (saksa lapsevanker).

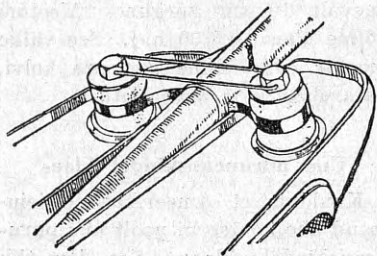
**BSA** on firma „The Birmingham Small Arms Co Ltd“. See on määratu suurte tehaste nimi, mis toodavad relvi, jalg- ja mootorrattaid ja autosid.



# Nõuandeid mootorrattureile

## Mootorratta tanki kinnituskruvidel

on kalduvus iseenesest teatava aja jooksul lahti keerduda. See nähe on sageli tingitud praegusel ajal palju tarvitatavaist kummirõngaist, mis keeratakse mutrite alla. Need rõngad on küll tarvilikud vibreerimise ja tõugete leevendajana, kuid nad aitavad kaasa kruvide lahtipõrumisele, kuna teatavate võngete ja tõugete puhul nad nõ. jätavad kinnituspõldeid lahti. Muidugi kestab see vaid se-

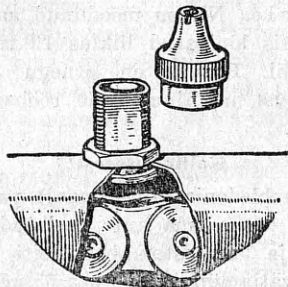


kundeid ja mutrid keerduvad sel ajal õige vähe, ent pikema aja jooksul keerduvad mutrid täiesti lahti.

Selle nähte vältimiseks võib mutri peadest augud risti läbi puurida ja neist joonisel näidatud viisil traadi läbi tõmmata, mille otsi siis keeratakse seni, kuni traat tõmbub pingule.

## Mootorratta veokettide õlitamine

Tihti jäetakse mootorratta kettide korrapärane õlitamine lohakile. Välise mustuse sattumise keti lülide



vahel hoiab hästi ära teatav õlikindel kettide kate, kuid ka sel juhul muutuvad ketid kuivaks, kui neid korrapäraselt ei määrata.

Väga praktiliseks osutub ülal joonisel näidatud õlitamise seadeldis, mis valmistatud vanast rattakummi õhuventiilist. On tarvilik viimast vaid veidi lühemaks viilida, säilitades muidu kõik osad.

## Kuidas kirjutada metallile

Tihti on meil tarvis oma sõiduki juures teha märke metallile — tähistada teatavaid osi. Selleks on hea kasutada vana täitepliatsit, kinnitades grafiitsüdamikule asemele pliatsisse vana, tarvitamiskõlbmatu grammofoni nõela. Viimasega on kerge metallile kirjutada ja märke teha.

## Hoidke rataste pöiad roostevabad

Paljude rikete põhjustajaks kummide juures, millele aga vähe tähelepanu juhitakse, on pöidade roostetamine. Roostekiht pöial sööb aja jooksul läbi iga õhukummi ja ka mantli. Nii on kokkuhoiu suhtes tarvilik hoida rataste pöiad roostest alati vabad.



## Elektrijõul sõitev laev

Firma *Smith* — laevaehituse tehased Inglismaal — on saanud tellimise teatava laeva ehitamiseks, mis käib ainult elektrijõul. Laeva on tellinud tuletornide ja lootside amet. Elektrilaev tuleb 66 m pikk ja tema mõlemad kruvid töötavad diisel-elektrimasinate jõul.

## Kui palju on maailmas telefoniaparaate?

Selle küsimuse peale annab võrdlemisi täpse vastuse äsja ilmunud Ameerika telefoni ja telegraafi seltsi statistika aastaraamat.

1935. a. oli kogu maailmas kokku 33 539 890 telefoniaparaati. Sellest arvust ligemale pool (16 868 955) aparaatidest kuulus Am. ühendriigile. Euroopas oli kasutamisel 12 028 756 aparaati. Telefonivõrgu tiheduselt olid samuti Am. ühendriigid esikohal — 7,8 aparaati iga 100 elaniku kohta. Euroopa riiki-

dest on telefon kõige enam levinevad Saksas — 4,7 aparaati iga 100 elaniku peale, siis Inglismaal — 4,1, Prantsusmaal — 3,3 ja teistes riikides vähem.

Eestis oli 1935. a. kokku kasutamisel ümmarguselt 20 100 aparaati või 1,7 aparaati iga 100 elaniku kohta.

## Kummist kaitseraud

Üks inglise ajaleht toob ühe oma lugeja ettepaneku, mille järgi kõigil mootorsõidukeil peaks tulevikus olema kummist kaitseraud, mis ulatuks ringi ümber kogu sõiduki.

## Raskem transport tänavliikluses

Raskem koormatus, mis Inglismaal kunagi liiklemises esinenud, oli 150-tonnine valuvorm, mis transporteeriti Sheffieldist Šotimaale. Tee oli hoolikalt valitud ja püüti vältida kõiki sildu ja muid takistusi. Valuvorm on 4 m pikk ja peagu sama lai ja teda kasutatakse üle 200 tonni raskuste valuplokkide valamiseks. Seni saadi valada ainult kuni 175 tonni raskusi valuplokke.

●  
*Fordi* tehased on senini valmistanud ja turule lasknud ümmarguselt 24 milj. autot, neist üks miljon on 8-silindrilisi.

●  
Šveitsis kõrvaldati viimaste nädalate jooksul hulk kaitsepuid raudteeülesõidukohtadel ja asendati need valgussignaalidega, mis töötavad automaatselt.

●  
*Shell*'i kontsern on nüüd lõplikult üle võtnud *Standard Oil*'i müügi- võrgu Baltimaail, seega ka Eestis.

●  
Pärast Itaalia vastaste sanktsioonide kaotamist, tõusis Itaalias viimaste kuude jooksul bensiini tarvitus 60% võrra.

●  
Saksamaa jõuvankrite toodang 1936. a. esimesel poolel oli 24% võrra kõrgem läinud pooleaasta toodangust, nimelt 288 000 sõidukit.





### Kõva bensiin

Inglismaal Londoni- ja Leicesteri vahelisel maanteel katsetati hiljuti uue mootori kütteinena, mida nimetatakse „kõvaks bensiiniks“ ja mis on toodeldud kivisöest. Selle kütteinena sõitis täies koormatuses 5. t veoauto umbes 40-km tunni kiirusega. Selgus, et uut kütteinena oli kulunud 56 grammi km kohta. Normaalselt võib auto „kõva bensiini“ peale võtta umbes 300 km jaoks. Võrreldes harilikku bensiiniga saavutatavat kokkuhoidu 60%.

Uue kütteinena kasutamiseks tulevad harilikud mootorid varustada vaid teatava juureehitusega. Mitmed firmad ongi asunud valmistama neid lisaseadeldisi ja varustavad nendega tarbekorral autosid.

„Kõva bensiin“ esineb kõvade tükikestena, mis sarnanevad šlakile. Teda valmistatakse väheväärtuslikust kivisöest ja samaks otstarbeks on kasutatud ka iiri turvast.

### Alumiinium teedehituse materjaliks

Saksamaal on katsetatud ja leitud, et alumiiniumpulber olevat heaks lisandiks tõrva- ja bituumentekates. Alumiiniumipulbri lisamine katte segule suurendavat teekatte peegeldusvõimet, mis on eriti tähtis tee paremaks valgustamiseks. Ka vähendavat alumiiniumpulber teekatte pehmenemist kuumal ajal, kuna tal on omadus hoida teekatte temperatuuri madalamana harilikust.

### Must raamat

Roomas on autojuhtide jaoks sisse seatud nn. must raamat, kuhu kirjutatakse liiklemismääruste vastu eksinute nimed. Kui üks nimi esineb raamatus kolm korda, siis selle nimekandja kaotab juhiloa.

### Itaalia keeld punastele

Itaaliat külastavad välismaa jõuvankrid tohivad kanda oma rahvusvärvides vimplit. Keelatud on vaid kommunistlikud, irredentistlikud ja vabamüürlaste märgid, värvid ja vimplid.

### Viimane „sensatsioon“

Viimaseks teatud mõttes sportlikuks „sensatsiooniks“ tuleb pidada ühe hulljulge mootorratturi hüpet tsiklil kanalisse.

Selle vägiteoga tuli toime keegi austria sõdur. Viinis, Danube kanalisse peetud veespordi võistlustel, ta sooritas suure pealtvaatajate hulgas ees hüppe mootorrattal 80 sülla kõrguselt kanalisse. Sõdur oli kiivris ja muus täisvarustuses.

### Pariis vähendab rööbassõidukeid

Suurlinnades on peagu igalpool hakatud piirama rööbassõidukite kasutamist, andes maad mugavamale liiklemisvahendile — omnibussele. Nii on möödunud aastal Pariisis lõpetatud liiklus 19 tramiliini. Pariisis on praegu 3300 autobust ja ainult 450 rööbassõidukit.

### Kallis sisseost

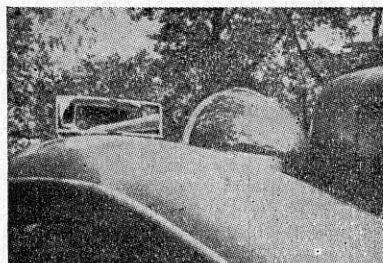
Wimbletonis (Inglismaal) parkis keegi daam oma auto keelatud kohale ja läks ostma ballikleiti odavalt väljamüügil. Kui ta 65 minuti pärast (politsei protokoll järel) tagasi tuli, pidi ta tervelt 20 šillingit (18 Elkrooni) trahvi maksma. Odav sisseost osutus seega õige kalliks.

### Killunematu klaas kõigile autodele

1. jaanuarist 1937. a. peavad Inglismaal kõik autod olema varustatud killunematu tuulekaitseklaasiga.

### Peegel auto poritiivale

Harilikult väikese, lameda ja autojuhi ette asetatud peegli asemel, keegi kaval ameeriklane-washingtonlane monteeris konveksi-peegli auto vasakule poritiivale. Ta saavutas sellega parima ja selgema nähtavuse tagasisõitvate sõidukite



jälgimiseks. Nõrga kuulmisega juhile, kellel näiteks teiste sõidukite märguanded on halvasti kuuldavad, selline peegel osutuvat päris otstarbeks, nagu kinnitavad ameeriklased.

### Uus Ameerika tank

Ameerikas on ehitatud uut tüüpi autotank, mis kaalub kõigest 2000

kg, on varustatud kahe kuulipilduja ühe 77 mm kahuriga ning arendab kiirust kuni 160 km/t.

### Bensiin kivisöest ka Austraalias

Kuna Austraalia on rikas kivisöe poolest, kuid üpris vaene bensiini tootmiseks vajalikest toorõlidest, kavatseb ta nüüd Inglismaa ja Saksamaa eeskujul hakata tootma bensiini kivisöest.

### Maailma väikseim mootor

Saksamaal olevat keegi Mühlhausenis elav arst, kes on kirglik autosportlane, ehitanud ühesilindrilise, neljataktilise mootori, mis vaevalt 10 sm kõrgune. Mootori võime olevat 1/100 h.-j. See väike mootor evib kolme rõngaga kolvi, patareisüüte ja õhkjahutuse.

### Uus purunemiskindel klaas

Kuuldub, et Ameerikas on leiutatud ühe kontserni poolt uus purunemiskindel klaas. See kunstlik klaas olevat täiesti painduv ja laskvat end igasse vormi igakuuliselt paigutada. Uus klaas tõrjuvat tulevikus kõik senised sordid — vähemalt autode juures — täiesti välja.

### Vaenlane alkohol

Keegi inglane saatis ühele eriajakirjale järgmised read: „Seadus ütleb: „Isik, kes juhib kiirrongi, ei tohi 24 tundi enne oma veduri platvormile astumist alkoholiga ligemalt kokku puutunud olla...“ Mispärast on isikul, kes juhib jõuvankrit, lubatud alkoholi juua ilma igasuguste kitsendusteta?“

### Autokummid, mis ei libise?

Ühel inglise inseneril olevat õnnestunud leiutada šlaki juurelisamise teel uus segu autokummide valmistamiseks. Sellest massist autokummid olevat eriti libisemiskindlad.

### Varaste paradisi

Dublinis (Iirimaa) varastati ühelt mootorratturilt sõiduk maja eest. Kui ta politseisse läks vargust registreerima, seletati talle politseis järgmist: Asi olevat parimas korras ja ta olevat selle ära teeninud, kuna ta jätnud mootorratta ilma valveta kohta, kus see keelatud. Milleks olevat parkimisplatsid? Pealegi polevat politseil aega jännata säärase asjadega.



# SPORT

## 1937. a. mootorrataste tähesõit Pariisi

**R**AHVUSVAHELINE Mootorratturite Klubide Liit (FICM) otsustas ka 1937. a. korraldada tähesõidu mootorrattureile. Tuleva-aastase mootorrataste tähesõidu lõpp-punktiks määrati Pariis, kus 1937. a. teatavasti toimub laiaulatuslik maailmanäitus. Ühenduses tähesõiduga korraldatakse Pariisis ka hooaja viimased rahvusvahelised mootorrattavõistlused. Tähesõit peetakse augusti teisel poolel, nii et lõpp on 2. ja 5. septembri vahel.

Teatavasti võitis 1936. a. mootorrataste tähesõidu Eesti meeskond, omades väärtusliku rändauhinna — hõbekarika. Nagu meie kuuleme, on Eesti Mootorspordi Klubil kindel kavatsus saata tuleproovile oma meeskonda ka 1937. a. tähesõidul. See on ka täiesti loomulik, sest vastasel korral jääks Eestil võidetud rändauhind kaitsmata.

Kuigi Pariisi tähesõidust osavõtt nõuab suuri kulusid, loodetakse siiski ka sellest üle saada. Läks ju tänavune Olümpia tähesõit maksma ligikaudu 2000 krooni. Mootorspordi ringkonnad, eriti aga EMSK töötavad kõigiti hoolitseda selle eest, et 1937. a. mootorsportlik suursündmus — mootorrataste tähesõit Pariisi — lõpeks Eesti auks ja kasuks.

## Edukas taksoautode võidusõit Tartus

**K**AESOLEVA aasta mootorspordi hooaeg lõppes n. ö. autojuhtide võidusõidu tähe all. Nimelt korraldati septembri lõpul Eestimaa Autojuhtide ja Motoehnikute ühingu Tartu osakonna poolt Tartus, Tartu-Narva maantee 3. ja 4. kilomeetri vahel võidusõit autodele ja mootorratastele. Võidusõidust võttis üldse osa 19 autot, mida juhtisid eranditult üüri- või erasõidu-autojuhid.

Kuigi see autojuhtide võidusõit jäi meil teatavas mõttes kuidagi kahe silma vahele teiste mootorsportlikkude sündmuste kõrval on ta oma tulemustelt käesoleva aasta tähelepandevamaid autovõidusõidu alal. Sel võidusõidul saavutatud tagajärjed on palju märkimisväärsamad kui kevadel, hooaja algul Tallinnas Raudalu maanteel ühe km võidusõidul ja Eesti Suursõidul välismaalaste-soomlaste poolt saavutatud tulemused.

Autode võidusõidut kõrval jäi sel võistlusel küll varju tsiklimeeste sõit, kuid omapärast suurt huvi selle tasandamiseks pakkus mootorjalgrataste sõit, mis oli toonud välja niisugused mehed, nagu lugupeetud prof. A. Kaho ja teisi. Igatahes viimaks tähendatud võistlus kujunes mitmeti huvipakkuvaks sündmuseks mootorspordi alal meil Eestis.

Autode klassis oli edukamaid 3500 ccm klassi sõitja A. Mirka, kes Ford-autol saavutas keskmise tunni kiiruse 134,01 km. Kuid ka teiste saavutused on küllalt nimetamisväärt, kui võtta võrdluseks juba eelpool nimetatud võistlusi, eriti Eesti mootorsportlikku suursündmust — Eesti Suursõitu.

Võistluse tehnilised tulemused olid järgmised:

Kuni 1300 ccm klassis: 1) F. Sassi (*Adler*) 40,0 sek. = 90,00 km/t; 2) R. Lepik (*Adler*) 42,0 = 85,7 km/t; 3) E. Tamm (*Ford*) 71,4 = 50,5 km/t.

1300—2500 ccm klassis: 1) J. Vahkall (*Vauxhall*) 36,9 = 97,5 km/t; 2) A. Sulg (*Peugeot*) 37,1 = 97,3 km/t; 3) H. Hausenberg (*Opel*) 37,5 = 95,6 km/t.

2500—3500 ccm klassis: 1) J. Vapra (*Auburn*) 30,2 = 119,2 km/t; 2) J. Paas (*Chevrolet*) 31,0 = 116,1 km/t; 3) A. Neumann (*Chevrolet*) 31,7 = 113,2 km/t.

3500 ccm ja enam klassis: 1) E. Mirka (*Ford*) 26,9 = 134,1 km/t; 2) A. Voitka (*Ford*) 27,4 = 131,4 km/t; 3) A. Alber (*Ford*) 27,5 = 130,9. Selles klassis võistles üldse 9 masinat, neist tulid neljale esimesele kohale Ford-autod. Viimasele kohale tuli H. Karheiding (*Buick*) ajaga 40,1 sek. = 89,7 km/t.

Mootorrataste 250—350 ccm klassis: esikohale tuli V. Beck (*Rudge*) 27,2 = 132,3 km/t ja 2) E. Prikkel (*Harley Davidson*) 37,6 = 98,5 km/t.

Küljekorviga klassis: esikohale tuli E. Prikkel (*Harley Davidson*) — kiiruse mõõtmine ebaõnnestus.

Mootorjalgrattad kuni 100 ccm: esimesele kohale tuli siin Tartu ülikooli professor H. Kaho (*Herkules*), kes kattis ühe km ajaga 1.07,1 = 53,6 km/t. Teisele kohale tuli Triikka (*NSU*) 1.12,8 = 49,4 km/t.

## Autode võidusõit suurele Ameerika auhinnale — G. Vanderbilti karikale

12. oktoobril s. a. peeti Am. Ühendriikides suur autode võidusõit, millest võtsid osa paljud ameeriklased ja eurooplased-autosportlased.

Võistlus rullus suurel võidusõiduteel New Yorgi lähedal nn. Roosevelt—Raceway võidusõidurajal, mis ümmarguselt neli miili pikk, kaetud makadam-asfaldiga ja oma kujult õige loogeline, nii et ühel ringil tuleb võtta 16 kurvi! Publikumile on ehitatud kuus hiigeltribüüni, mis mahutavad 65 000 pealtvaatajat.

Et enne võistlusi rängalt vihma sadas, mis sõidutee raskeks muutis, siis ameeriklaste omapäraste reeglite tõttu oodati võitjateks ameeriklasi. Ka autode suurus oli piiratud. Võistelda võis ainult kuni 6-l sõidukitega. Sõidumaa pikkus vähendati viimasel hetkel korraldajate poolt 400 miililt 300-le!

Startis üldse 43 võidusõiduautot, ja kohe asus vastu ootusi vedama itaallane Tazio Nuvolari, kes ka võitis esimese koha ja auhinna. Ta sõitis paljudele osavõtjatele mitu ringi sisse ja oli üllatavalt kohanevad ameerika sõitjate stiiliga nn. „dirt-track'siga“, s. o. hoolimatu sõiduga. Ainult 41. ringil sõitsid temast mõned võistlejad mööda, kui Nuvolari küünalt vahetas ja tankis. Varsti aga püüdis ta möödunud kinni ja asus jälle vedama, lõpetades suure edumaaga.

Huvitaval kombel ei juhtunud nimetamisväärt õnnetsusi, olgugi et neid ennustati. Ainult 24. ringil libises võistleja Litz oma sõidukiga ja riivas eelsõitva Nuvolari autot.

Tazio Nuvolari sai esimeseks tulles auhinna 25 000 dollari suuruses, peale selle eriauhinna kiireima ringi eest ja veel üksikud 100-doll. auhinnad üksikute ringide võitmise eest. Kogusummas viis itaallane Nuvolari koju kaasa ümmarguselt 35 000 dollarit (13, milj. senti)!

Kohtadele tulid:

1. Tazio Nuvolari (*Alfa-Romeo*) 482,800 km ajaga 4:32:44 = 106,109 km/t. 2. Jean Pierre Wimille (*Bugatti*) 4:44:41 = 101,750 km/t. 3. Antonio Brivio (*Alfa-Romeo*) 4:45:44 = 101,379 km/t.

Üldine sissetulek võistlustest ulatub üle 400 000 dollari. Auhindade üldsumma on aga 85 000 dollarit ja G. Vanderbilti karikas, mis poolteist meetrit kõrge ja mille läbimõõt 75 sm.



# KADETT



# ALCÁSARIST

## Mälestusi Hispaaniast

ON TROOSTITU ja kurb ümbrus, kui Toledo vaksalist oma pambuga linna poole sammun. Hõõguv päikeseketas on kõrvetanud kõik taimestiku punakal, pragunenud pinnasel. Ei kusagil rõõmsat rohelust, mahlust-pakatavat, lopsakat taimestikku, millist imetlesin alles hiljuti Barcelonas. Lühike ja otsekui ruttav on sinne suvi. Kuid Toledo ümbruses kannab ta juba eos kõrvelõhna ja aimust. Mingi puserik, krobe sammal katab laiguti kivikõva, rusket maapinda ja siin-seal üksik rosmariini tordike. Harva, õige harva mõni kidur põõsas. Puudest aga kasvab siin vaid „kaagipuu“ s.t. võllas, nagu kuivalt tähendas mu kaasreisija sakslane!

Eemal künkal seisab Toledo, kivide rüga, täis teravaid torne, tornikesi, sakilisi müüre, sünge kui kummitus. Majad kokku kuhjatud äärmises korrapäratuses, täis kitsaid tänavaid, umbsope, pimedaid kangialuseid. Väljasurnud sünge linn, kuid suure minevikuga, mis küll painajalikku muljet veelgi süvendab. Kui vaid mõelda omaaegsele „usupuhastusele“, mis siin võttis julmest julma kuju. Võib kujutella Toledo kivistel platsidel leegitsemas tuleriitu, kus põletati ketsereid, kuulda elajalikke karjatusi ja näha käratsevat, fanaatilist rahvahulka tontlikult leegitseva kuma tantsul! Kõik see sobib nii imehästi Toledo välise ilmega.

Linna ümbritseb sügavas orus jooksev Tajo jõgi, millel kummub kõrge Alcántara kaarsild, mis linna pääsemiseks ületada tuleb.

Saabun linna tropis rongilt tulnud kireva rahvahulgaga. Mu kõrval lohiseval sammul vanamees rängalt koormatud pakkidega, kaenlas suur kitsenahkne viinalähker. Ta taga tipib väike pruunisilmne tütar-

laps ja mõlemast hoovab kibedat kitse lõhna. Salk lärmitsevaid kirevais riideis mustlasi, mõned linnariides, võidunud kraedega mehed — see on meie seltskond.

Eksin kaua Toledo tänavate labürindis, enne kui leian tagasihoidliku võõrastemaja. Kuid ma ei kärsi veel magama heita; jalutan veidi linnast välja.

Hävardub. On õhtu. Mu ümber on punakasrusked kingud täis kõrvetava kuumuse tekitatud haavu. Ulal kõrgemal mäel tornub Alcázar, ta aknad veretavad. See on loojuv päike. Salk kadette rühhib käratsedes märke, nad tõuklevad ja naeravad. Siis aga puhub lossis mingi sarv signaali ja kadetid tõttavad joostes õhtusele loendusele. Alcázaris asuvasse sõjakooli satun järgmisel päeval.

Istun puhkama varemetesse langenud endise lossi-castillo juure, millel murdunud kaelaga tornikesed. Mu taga rabisevad kivid, arglikult läheneb lammas, nokit-sedes kõrbenud sammalt. Siis teine, kolmas ja veel mitu. Tasane tuulepuhang kannab minuni piimalõhna ja teravat soolast hõngu. Teen ettevaatamata liigutuse — ja kohe keerleb tolm, müdiseb maa, tehakse paar türu ja siis mökitatakse rahutult. Ebamääraste piirjoontega siluett tõuseb tuhmpunasele taevafooni. Too on nahkadesse ja sallidesse mässitud karjus, pikk sau käes, mingi kohmakas viirastus.

Ja alles nüüd, mul märkan teise rikkalikku rüetüst, väratun ja taipan, et ööd siin on jahedad. Kuhu küll kadus päevane leitsak, mis vagunit küttis, nii et iga liigutus higistama pani. Kuumuses läikisid tõmmud naiste näod, mustad silmad ja sinkjad juuksed.

Sammun kiiresti läbi öise Toledo. Läbistan pimedaid võlvialuseid, kus sammud kajavad ja iga rabin, kivikese kukkumine paneb võpatuma. Tihti vaatan tahtmatult tagasi. Siis aga leian oma võõrastemaja, kus esikus tukub muldvana hambutu eit. Ta pobiseb küll midagi senjoritatdest, ent mina olen ka üksinda kergete vaipade all õnnelik. Öösi aga kummutavad unes Toledo tontlikud tornid ja ma ärkan tihti.

\*

Tol päeval kohtangi oma hispaania kadetti. Lähen Alcázar, et sealt ülevaadet saada ümbrusest. Loss ise pole mingi haruldus, kuna on võrdlemisi uueaegne ehitis. Sõjakooli õuel käib riviõppus, rühmad liiguvad, kõlavad krobeldide komandosõnad. Hangin mingisuguselt ülemuselt loa lossi vaadelda. On lahke mees ja annab mulle isegi saatjaks saksa keelt oskava kadeti kaasa. Muide, viimane oskus on siin võrdlemisi haruldane. Ja pole ka ime, kui teame, et Hispaanias leidub veel palju täiesti kirjaoskamatud.

## EAK traditsiooniline mardihane õhtu

24. novembril, s. a. korraldus traditsiooniline EAK mardihane-õhtu, millest võttis osa terve rida aktiivsemaid EAK tegelasi Tallinnast ja Tartust ühes perekonnaliikmete ja kutsutud külalistega klubi presidendi hr. J. Zimmermanniga eesotsas.

Kutsutud külalistest võtsid koosviibimisest osa Maksudevalitsuse direktor hr. H. Kuk, Maanteede Valitsuse direktor hr. M. Grasberg, insenerid J. Pulerits, A. Elbrecht ja Tallinna linna liiklemisinspektor A. Ivand j. t. Lõbus koosviibimine kestis hilisööni.

## EAK ball tuleb aasta algul

Käesoleva aasta kevadel EAK peakoosolekul otsustati teatavasti pidada esimene autosportlaste ball veel sel sügisel. Mitmesugustel puhttehnilistel kaalutlustel on nüüd aga otsustatud EAK balli pidada tuleva aasta algul, kas jaanuaris või veebruaris. Eeltööd balliks on igatahes juba käimas.



Mu kaaslane on jutukas, näitab ruume, õppesaale, magamisruume, kus püssid püramüdis ja üldine mulje sama kui Tondil, ent puhtus... Ses suhtes oleme küll kaugel ees. Suures saalis kuningas Karl V perekonna vapp ümbritsetud lugematuist relvadest. Vanaaegsed pügid, mõõgad, lipud jne. Rasked Dooria sambad kannavad võlvitud lae. Ukse kõrval murenenud ninadega ja sisselangenud silmadega kivilõvid.

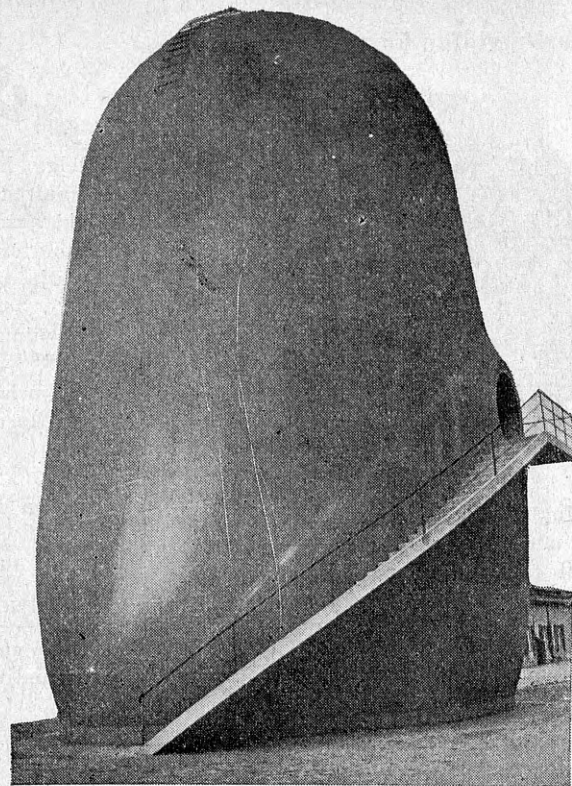
Aknast avaneb huvitav vaade Toledole. Polegi nii sünye päevavalgel too õine kummituslinn. Ainult hall, troostitu hall kivine pesa. Üle linna roomab korstnaist imbuv suitsulinik. Vasakul raske mauri kastell tornide, tornikeste ja ümmarate kuplitega, mis lamedad kui kummuli pajad. Seal sirge, igatsev muhamedi mošee minarett, kust õhtuti muezzin usklikke palvele hüüab. Üle kõige aga troonib majesteetlik Toledo katedraal, mille Gooti tornid hooga suunduvad üles. Kuid ta ei pääse täielikult mõjule, olles tihedalt kiilutud majade vahele, liitudes nendega.

Ent ümbrus on ikkagi kurb. Kõikjal punakas-rusked künkakesed, kus ukerdavad valgete täppidena meriinolambad, otsides kehva toitu. Kuis leiavad nad küll siit kõrvest seda.

Veel käik läbi jahedate koridoride, tõus treppidest ja jälle olen kindluse õuel kadettide seas.

Oleme saanud teejuhiga juba päris headeks sõpradeks. Mõne tunni pärast saab ta vabaks, siis kohtame linnas. Ta peab mulle Toledot näitama.

Ja kolamegi terve õhtu kahekesi linnas. Kõnnime suure katedraali hiigelsammaste vahel, kuhu tungib müstiline, hämar valgus läbi värviliste akende. Keskel suur koor, taga peaaltar, ümberringi hulk väiksemaid. Näitab mulle kuulsate vanameistrite maale, siin



Maailma suurim lennukite katsetunnel. Saksamaal Aldershof'is, Berliini lähedal ehitas Saksa lennuväe Tehnika Instituut suurima lennukite katsetunneli (Wind t. — tuuletunnel). Säärasteid tuneleid kasutatakse lennuki osade ja lennukite vastupidavuse proovimiseks õhusurve vastu. Tunnelis tekitatakse vastav õhusurve propelleri abil, mis tarviduse korral õhku välja imeb või sisse surub. Ainult ettenähtud õhusurvele vastupidavad osad võetakse tarvitusele. Säärasteid lennukite katsetunnelid on ehitatud Ameerikas ja Inglismaal, viimasel ajal ka Saksamaal.

Tizian, El Greco, van Dyck, ja vestleb Hispaania, tema kuulsusrikkast ajaloost, ning hallist, viletsast tänapäevast! Ah jaa, siin on kõik vaid hiilgav minevik!

Käime veel röömsas mauride pärandis, Santa Maria la Blanca kirikus, veel mitmes ja lõpuks puhkame kohvikus klaasi veini juures. Istume, kuni saabub õhtu. Siis lahkume, vahetame aadressid, lubame kirjutada. Nagu tehakse ikka säärases sentimentaalses tujus — aga tihti ei täideta lubadust! Ruttan läbi pimeduse rongile, tema — Alcásari...

\*

Kus on nüüd too särasilmne, tõmmu, elurõõmus kadett, kes mind juhatas Toledos? Pole enam Alcásari kindlust, on vaid varemed, mis näinud õudseid hetki. Ta oli sellal esimese kursuse kadett, nii tegi ta kindlasti kaasa nood 10 nädalat elavas põrgus, kui Madridi valitsuse väed ründasid Alcásari. Pommitasid kõik pihuks ja põrmuks, ent varemetest kerkisid mehed kui vaimud ja löid tagasi rünnaku — kuni saabus abi! Oli ka tema sangarite seas, kes tuikusid näljast-ning ja nüst kurnatuina Alcásari varemeist välja? Jälgisin Alcásari püramist, kui oleks mul sugulasi seal. Ehk istub nüüd juba ohvitserina kaevikus, terav kurd sisselangenud silme vahel? Või jäi ta Alcásari...

Mis kasu on mul nüüd tema aadressist! Hoian seda süiski ja loen sealt tihti: Manoel Terento!

G. J.

## Kus on elekter, seal ka „ELEKTRIK“



**„ELEKTRIK“** — organiseeritud elektrikute häälekananja — on ainukeseks elektrotehniks ajakirjaks Eestis.

**„ELEKTRIK“** jälgib tähelepanelikult elektrotehnika arengut maailmas ja toob sellest värskemaid uudiseid.

**„ELEKTRIK“** annab praktilisi näpunäiteid elektrotehnisel ajal töötajale, süvendab nende teoreetilisi teadmisi ja võitleb agaralt elektrikute pere huvide eest Eestis.

**„ELEKTRIK“** on kujunenud hädavajalikuks käsiraamatuks kõigile neile, kes on huvitatud elektrimajandusest.

Kes ajaga tahab sammu pidada, loeb „ELEKTRIK'ut“.

„ELEKTRIK“ ilmub Elektrikute Ühingu väljaandel 6 korda aastas. Tellimishind on 2 kr. aastas, 1 kr. pooles aastas. Tellimisi võtavad vastu kõik postiasutused Eestis.

Toimetus ja talitus: Tallinn, Lühikejalg 6. Avatud kella 9–11. Tel. 477-17.





Inglise „bobby“ uusim varustus on miniatuurne raadiotelefon, mille abil talle antakse politsei komisariaadist teateid ja juhendeid, eriti ametikohuste täitmisel tänaval. Aparaat on niivõrd väike, et korralvur võib teda vabalt taskus kanda.

Kuulates Londoni „bobby“ taskuaparaadiga võtab, nagu pildil näha, daam teateid vastu politseijaoskonnast raadio teel.

### Ülimoodne tugitool raadio-vastuvõtjaga



Täielik vastuvõtja koos antenni ja muu juhtmetega on ehitatud tooli toe sisse. See seadis ühendab endas täit mugavust ja ilu.

### Autoaforisme

Naised ja taksomeetrid on teineteisega üpris sarnased, kumbki neist pole otsekohene: naine ütleb oma vanaduse liiga madalalt, taksomeeter näitab aga kiirust liiga kõrgelt.

See, kes sõidab kardetaval kurvil teisest mööda, seisab ühe jalaga hauas, teisega gaasipedaalil.

Ole sirgjooneline nagu bensiinitoru, selge nagu armatuurlaud, usklik nagu mees, kes sulle auto müüs,

# Autonalju...

Ekspress

— Ütelge härra oober, millest see on tingitud, et leian oma gulaši seest tüki autokummi?

— Auto tõrjub ju igalt poolt hobuse välja, mu härra!

— Kas viimane autobus on mööda sõitnud?

— Jah, meheke.

— Siis korralda pildid seintel öieti.

— Juhkam on autoturneel Itaalias.

Juhkami auto akumulaator on rikkes.

Ta laseb vea parandada.

Küsib siis mehaanikult:

— Kui palju see's nüüd välja teeb?

— Poolteist volti — vastab mehaanik.

— Palju see teeb itaalia rahas...?

— Milline läbikäimisvahend jõuab tänapäeval täpsemalt sihile?

— Kiirrong?

— Ei.

— Auto?

— Ei.

— Lennuk?

— Ei.

— Aga mis siis?

— Veksel tähtpäeval.

— Ons härra Heine teile oma autoreisilt juba kirjutanud?

— Jah. Kaks postkaarti. Ühe politsei arestimajast ja teise haiglast.

Juhkamson kelgib: — Minu auto on jumalik. Sõidan temaga juba üle kahe aasta ja pole veel sentigi remondi eest maksnud!

— Sul on õigus. Sama jutustas mulle juba parandustöökoja omanik!

ja julge nagu kohtupristav, kuid ära libise kõrvale nagu sinu auto kurvidel.

Kui võtad autosse tuttavaid kaasa, siis pahandud tihti, sõidad sa aga üksi, pahandud samuti. Selle järeldusel üldise mitte sõita, oleks idiotsus.

Mis ühist on naisel autoga? Kumbki ei talu seda, et neid hoole- tusse jäetakse.

L. Z.



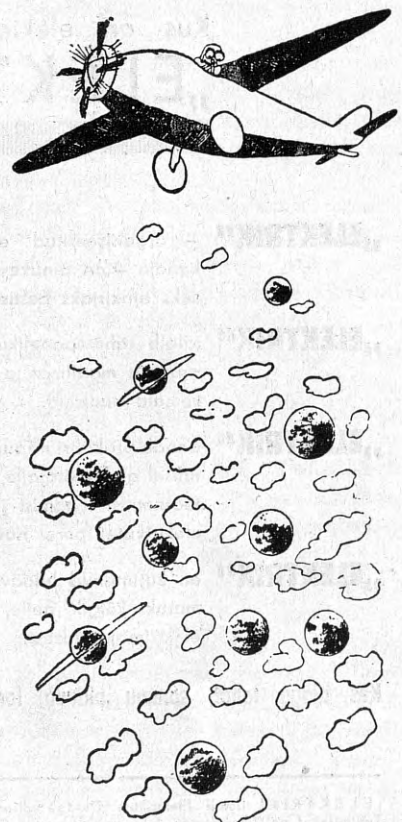
— Telegramm, hra Nuvolari!

On juhtunud autoõnnetus. Pr. Tomson kõnnib oma väikese pojaga õnnetuskohast mööda.

— Mamma, ütleb väike Ats, — tahan näha meest, kellest sõideti üle.

— Siin on liiga palju inimesi, vastab ema. — Tule jalutame veel viis minutit järgmise õnnetuskohani.

— Te näete nii värske välja!  
— Jah, autoreisid on kosutavad!  
— Kas olete siis reismas käinud?  
— Mina mitte, aga mu naine.



Rekordide ajastul

— Olen tõesti kõrgel, kõrgusrekord on purustatud, aga pagan võtku, kus on nüüd maakera?





HOTELL-  
RESTORAN

HOTEL  
RESTAURANT

# „KULD LÕVI”

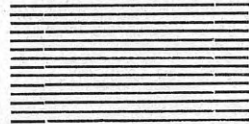
Suurem ja moodsam võõrastemaja  
Eestis. Tallinn, Harju 40. Tel. 426-27

Grösstes und modernstes Hotel in  
Eestl. Tallinn, Harju 40. Fernspr. 426-27

**J. LILL'e**

mesikoogid

*moodsates, hermeetiliselt suletud  
metallilukarpides ja tsellofaankottides*



**J. LILL - Tartu**

Esimene Eesti Mesikoogitööstus



Tallinn, Pikk 33  
Telefon 443-12

## MEIE VALMISTAME

kalosse ja botikuid, suve- ja rannakingi, üleni kummist kingi, võimlemiskingi, supelkingi ja spordisaapaid, kummitaldu, kotsakaitseid ja mängupalle, jalgpalli-õhukumme, jalgratta pedaali kumme, vee-, auru-, kõrgsurve-, gaasi-, bensiini-, õli- ja õllevoolikuid ning spiraalvoolikuid kõiksugu otstarbeks, kummilahust kannudes ja tuubides, toorkummi autorehvide vulkaniseerimiseks ja templite valmistamiseks, sulatiskummi, kumminööre, piimakannu- ja tihendusrõngaid, pudelseibe, radeerkumme, kummikorke, pumbaklappe, puhvreid, transportrihmu, rattarehve, kummi-valtse, tihenduscummi vaheriidega ja ilma jne. ning kõiksuguseid tehnilisi kummitarbeasju tellimistele.

Kuni 33% kokkuhoidu ajalehe üksiknumbri ostjaile võimaldab „UUS EESTI“ koju tellimine.

## „UUS EESTI“

on sisukam, suurem, huvitavam ja sealjuures odavam,

7 korda nädalas ilmuv  
**ajaleht**

Vähese rahaga saate tellida Eesti parima ajalehe



Tellimisi võtavad vastu: kõik postiasutused, „Uus Eesti“ peakontor, abikontorid ja esindajad kohapeal.



# MIDA KÕNELEVAD NEMAD,

kes võtsid osa maailma suurimast tapatalgust—

## MAAILMASÕJAST

Seda loeme O.-Ü. „Noor-Eesti  
Kirjastusel“ i l m u v a s t

# Maailmasõja memuaari- seeriast

Toimetajad: A. Feldmann, A. Hanko, E. Kippel,  
K. Melso

Ükski kroonika ega ilukirjanduslik romaan ei suuda anda seda, mis sündmuse kaasateinud inimese jutustus. Selles seerias jutustavad sakslane, venelane, prantslane, inglane ja venelaste poolel sõdinud eestlane oma isiklike mälestusi maailma kõige suuremast, kõige metsikumast ja kõige verisemast heitlusest maailmasõjast

Memuaariseeriasse kuuluvad järgmised memuaarid

<p>Sakslane Vabahärra Manfred von Richthofen <b>Punane lendur</b> Tõlkinud A. HANKO</p>
<p>Venelane Kindr. A. A. Brussilov <b>Minu sõjamälestused</b> Tõlkinud ENN KIPPEL</p>
<p>Prantslane Kolonel Campagne <b>Ristide tee</b> Tõlkinud J. SARV</p>
<p>Inglane Thomas Lowell <b>Võitlused meresügavuses</b> Tõlkinud A. HANKO</p>
<p>Eestlane Eduard Grosschmidt <b>Suures heitluses</b></p>

Kõik raamatud ilmuvad illustreeritult paljude originaalsete fotodega Maailmasõjast

**O.-Ü. „Noor-Eesti Kirjastus“**

Tartus, Gustav-Adolfi 8. telef. 2-66. Posti jooksev arve nr. 22-32



estimaa õlikonsortsium

Sillamäel

Esimene bensiinitehas Eestis

# BALTOLIN

**Kodumaa bensiin,  
kütteõli,  
imbutusõli,  
bituumen  
jne.**

Omad

bensiiniautomaadid

Vene turul Kalevi vastas  
ja Balti jaama vastas



Igakord on tuju hea ja käsi ei väärata,

*kui autosportlane tarvitab*

*A/S  
A. Brandmanne*

*Kakaod  
Šakolaadi ja  
Kompvekke*



SKF

SKF

SKF

SKF

SKF

SKF

SKF

SKF

SKF

MAAILMA PARIM KUULLAAGER



SKF peaesindus ja ladu:

LINKE & MARTINSON

Tallinn, Vene tän. 11, telef. 432-86, 432-58

Igal autoomanikul  
on hädavajalik

**auto- ja vastutus-kohustus-kindlustus!**

ESIMENE EESTI KINDLUSTUSSELTS

**„E E K S - M A J A“**

**S Õ L M I B**

auto-, vastutus-kohustus-, tule-, elu-, õnnetus-  
juhtude-, murdvarguste- ja klaasikindlustusi.

Pöörduge lahkesti järelepärimistega, mis teid  
millekski ei kohusta, „E E K S M A J A“ poole.

JUHATUS: Tallinnas,

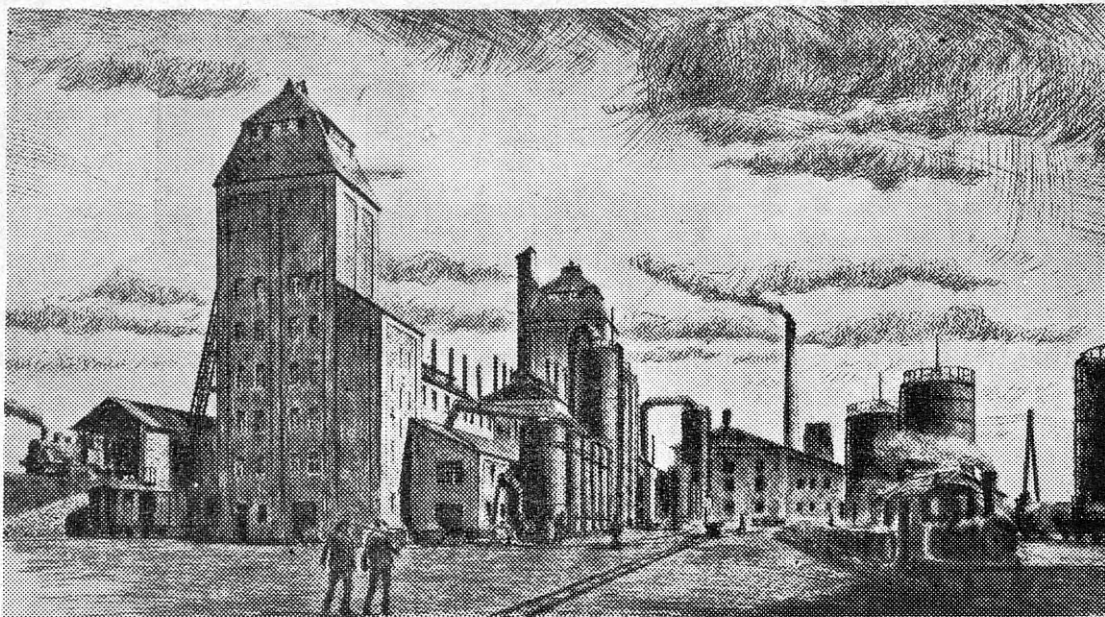
Vabadusplatsi ja Harju tänava nurgal

Oma keskjaam

Kõnetraat 445-07

**RESERVEERITUD**





Õlivabrikud Kohtla-Järvel 1936

# A/S. ESIMENE EESTI PÕLEVKIVITÖÖSTUS

endine

## RIIGI PÕLEVKIVITÖÖSTUS

### Juhatus ja müügebüroo:

Tallinn, Valli 4-3.

Telegr. aadress: „Peapõlevkivi“.

Telefonid: 450-85, 474-76, 450-62  
ja 451-35.

### Kaevandused, õli- ja bensiini- vabrikud:

Kohtla-Järvel ja Kukrusel.

### Õliladu:

Tallinna sadamas, telefon 309-07.

### Bensiinijaamad:

Tallinnas ja Kohtla-Järvel.

### A/S'i ESIMENE EESTI PÕLEV- KIVITÖÖSTUSE SAADUSED:

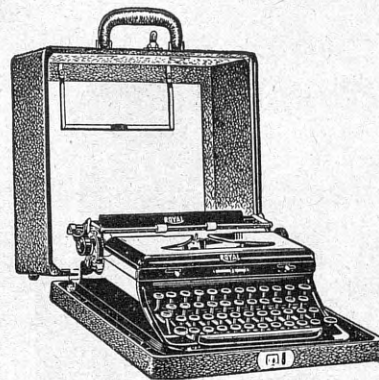
PÕLEVKIVI kütteks; TOORÕLI; KÜTTEÕLI;  
BENSIIN; MOOTORPETROOLEUM; MOO-  
TORNAFTA; DIISELNAFTA; RASKED ÕLID;  
BITUUMEN (Estobitumen) ja ASFALT-EMUL-  
SIOON teede tegemiseks, katusepavabri-  
kutele ja isolatsioonitöödeks; MAANTEEÕLI  
teede tolmu sidumiseks; immutusained „FE-  
NOLAAT“, „ESTOKARBOLINEUM“ ja IM-  
MUTUSÕLID puu konserveerimiseks; VILJA-  
PUU-KARBOLINEUM viljapuude pritsimiseks;  
putukamürk „PUTTOX“; KATUSELAKK (ka-  
tusetõrv); RAUALAKK (asfalt-lakk) ja ASFALT-  
MASTIKS.

Priima kirjutusmasin

**ROYAL**



kiireim, kergeim ja vastupidavam



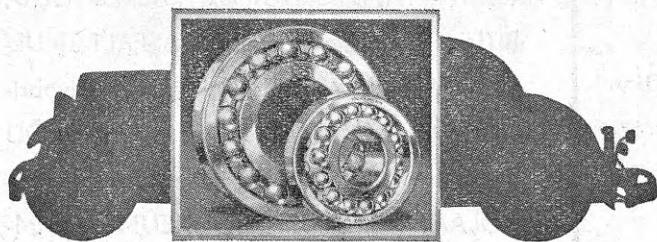
**V-d. Loun & Schitikov**



Tallinn, Niguliste tänav 18. Telefon 434-37

Kui kuullaager – siis juba inglise

**„Hoffmann“**



---

Igaks otstarbeks meie laos.  
Nõudke kataloogi.

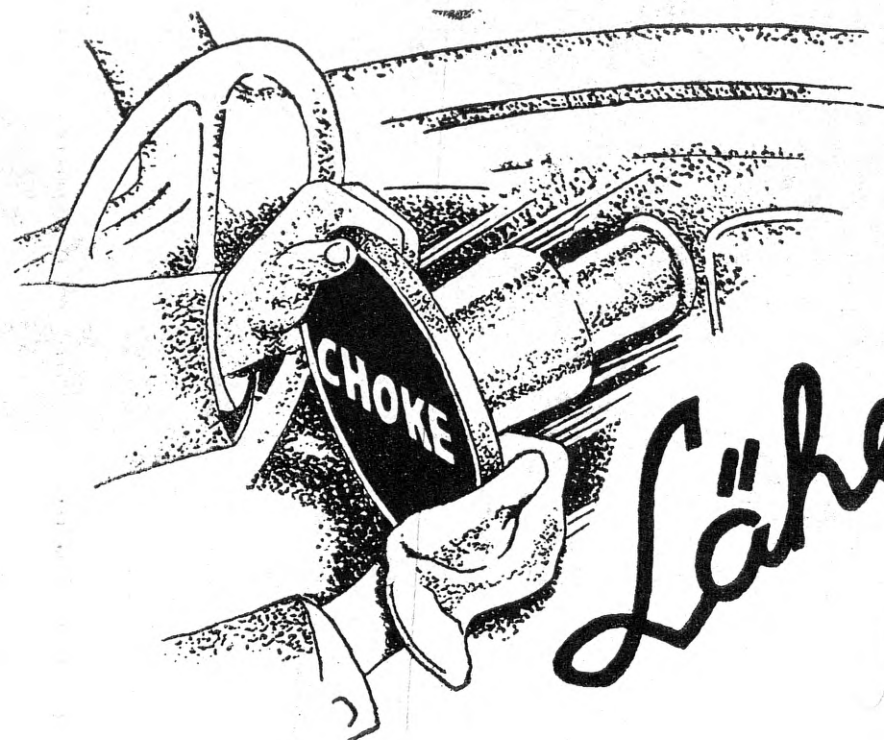
---

**Lier & Rossbaum**

TALLINN, VIRU TÄNAV 7.

---





Läheb külmaks!

**K**uid Teil ei ole siiski vaja „toorest“ tarvitada, kui kasutate uut

a u t o õ l i

**SINGLE SHELL**

**K**loppimiskindlat autobensiini

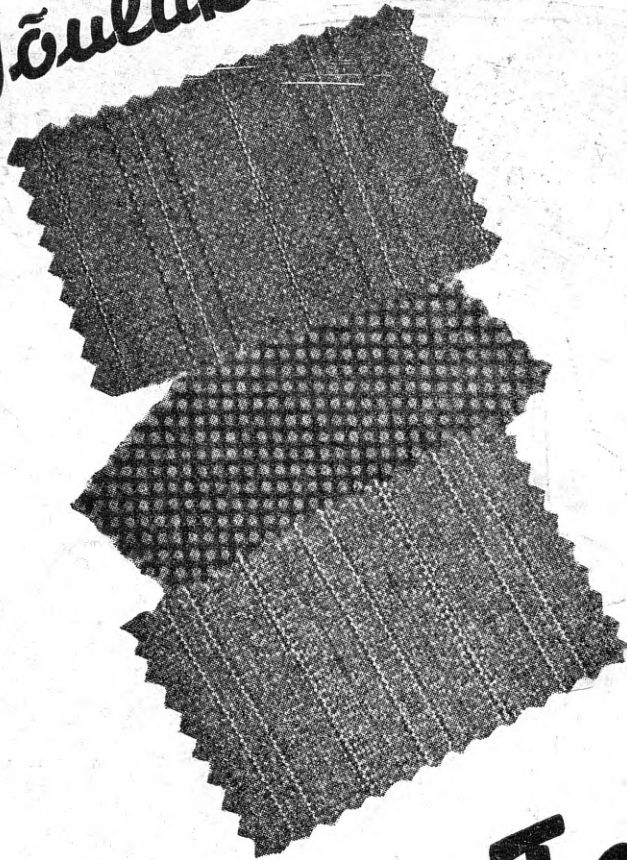
saate kõikidest Shell'i bensiinijaamadest ja osakondadest

**SHELL COMPANY OF ESTONIA, LTD.**

Tallinn, Merepuiestee 17, Telef. 304-02, 310-54, 310,85

Osakonnad ja müügikohad kogu Eestis

40  
Jõulukink



A/s. Teklast

Kleidi-, ülikonna-,  
mantliriided

A/s. TEKLA

RIIDEKAUPLUSED:

TALLINN, S. KARJA 15  
TALLINN, PÄRNU 6  
HAAPSALU, EHTE 2  
KÜRESSAARE, KAUBA 2  
MUSTVEE, TARTU 15  
NARVA, PEETRI PL. 2  
PETSERI, KAUBARIDA 6/7  
PÄRNU, LAIDONERI 6  
RAKVERE, TURUPLATS  
VALGA, KESK 14  
VILJANDI, TARTU 6-A  
VÕRU, JÜRI 5-A