

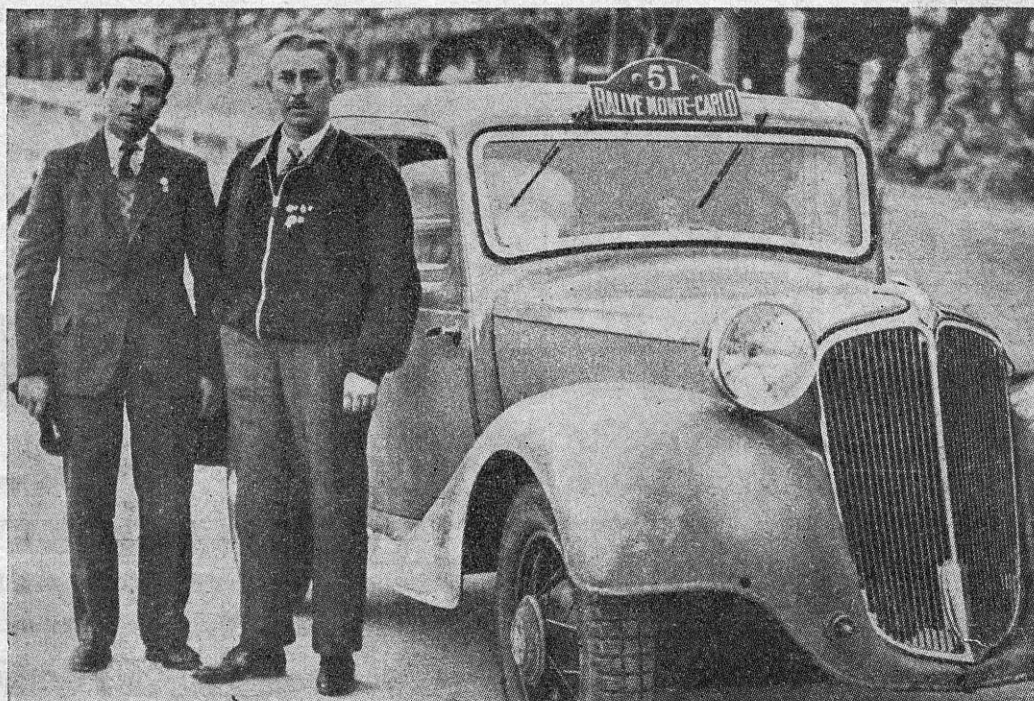
Nr. 2

Veebruar 1935.



Auto

Eesti Autoklubi häälekandja



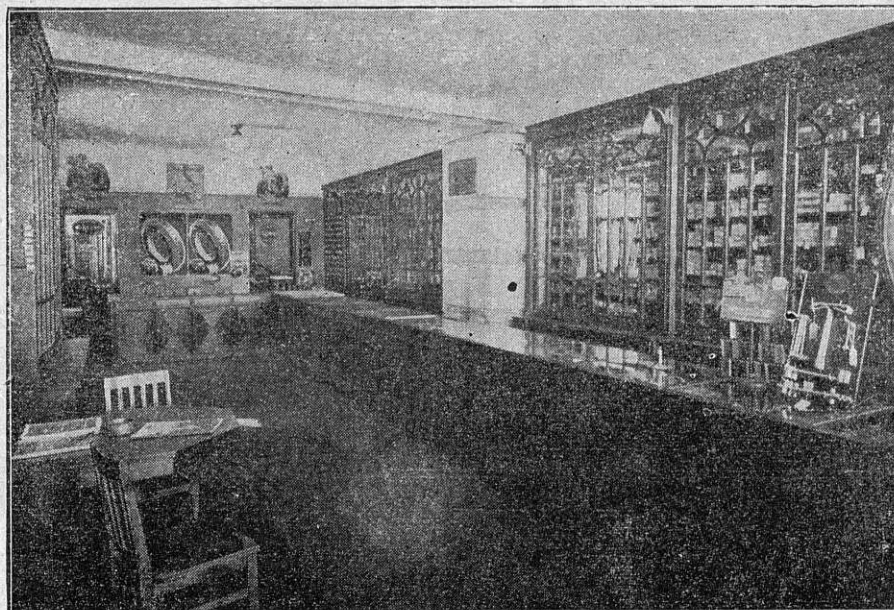
Tänavuse tähesõidu võitjad (I koht) suures klassis. Pildil prantslased: Lahaye ja Quatresous oma autoga „Renault-Nervasport“ 5540 ccm.

J. ZIMMERMANNI TRÜKK JA KIRJASTUS, TALLINNAS.

IGASUGUSED AUTOOSAD, TARBED JA MATERJALID

O-Ü.

**T
A
R
M
O**



O-Ü.

**T
A
R
M
O**

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

Jga asjatundja,

kes peab lugu

*oma mootori korralikust ja ökonoom-
sest töötamisest, heast veovõimest ning
pikast töötamiseast, tarvitab ja nõuab
kõikjalt ainult*

Eesti Kiviõli A-ü.

**kõrgeväärtuslist
segamata kodumaa
bensini**



Auto

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI.

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA.

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

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

VIII AASTAKÄIK.

Nr. 2 (84) 26. VEEBRUARIL 1935.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U.

Auto talve ajal.
Autoasjanduse areng Eestis (järg).
Mootorsaan.
Seadusi ja määrusi.
Monte Carlo tähesõidu tulemused.
Kasulikud kurioosumid.
Lühemaid teateid.
E. A. K. teateid ja kroonika.

I N H A L T.

Der Wagen im Winter.
Die Entwicklung des Automobilwesens in Estonia.
Motorschlitten.
Gesetze und Verordnungen.
Die Sternfahrt von Monte Carlo.
Nützliche Kuriositäten.
Kürzere Nachrichten.
Klubnachrichten und Chronik.

Auto talve ajal.

Teatavasti paisub vesi külmumise momendil. Kui nüüd äkilise külma tõttu vesi jahutajas ja silindrite veemantlis külmub, siis jahutaja ning silindrid pragunevad.

Sellest hoidumiseks kasutatakse seesmisi ja välisteid vahendeid. Seesmisid koosnevad lisandustest teatud vedelikele, mis takistavad jahutusvee külmumist. Välised vahendid kaitsevad masinaosi ning veetagavara liig rutulise jahtumise eest.

Külma aastaaja alates peab mootorist suveõli välja laskma, asendades seda vedelama talveõliga.

Kui auto talveks täiesti „talveunne“ jäetakse, siis lastagu vesi täielikult välja, ning jäetagu väljalaskekraanid lahti.

Pärast jahutusvee väljavoolamist, käivitatagu veel kord mootorit, et ka pumbas veel leiduv vesi ära voolaks. Akku laetakse, — hape välja — ja loputatakse tublisti destilleeritud veega. Sel kombel võib akku kuude viisi seista, kuna vastasel korral ta rikineb, ning teda peab asendama uuega. Et hoida kumme kauasel seisemisel, tuleb auto plokkidele asetada.

Kui aga autot alaliselt kasutatakse, siis peab garaashi võimaluse järgi kütma. Kõige parem küte on väline ja loomulikult auruküte. Kütmata garaashides roostetavad metallosad, ning need tuleks enne auto garaashi jätmist rasvaga sisse määrada.

Külmakaitstena soovitatakse 25% glütseriini lisandust. Parem on veel 20—30% võrdne segu glütseriinist ja puupiiritusest. Soojema aastaaja alates peab aga jahutajat hästi loputama, et eemaldada neid lisandeid. Sõidu ajal on mõnikord soovitatav jahutajat osaliselt katta, et takistada liigset vee jahtumist; sobivaim selleks on nahkne jahutaja kott reguleerivate klappidega. Võib ka ventilaator seisma panna, sidudes rihma lahti.

Kui auto ei pea just tundide kaupa seisma väljas, siis jätkub soojast tekist jahutajal ning mootoril. Jahtub auto siiski, tuleb aeg-ajalt teda käivitada.

Ventilaatori võib talvekuudeks eemaldada ja mõnikord on soovitatav kinnitada tükk pappi jahutajale, mis kaitseb külma õhu sissetungimise eest.

Mittekõetavais autogaraashides täidetagu jahutaja mitte külma, vaid võimalikult sooja veega. Enne mootori käivitamist, tehtagu ettevaatlikult vänta keerates kindlaks, kas pump töötab korralikult, ja kas ta pole mitte hiljem kogunenud vee hulka kinni külmanud. Muidu murduksid hammasratta — pumba hambad või tsentrifugaalpumba tiivad. Pump tuleb üles sulatada sooja vee valamise ja jahutajasse, ja üle pumba.

Tihti esineb talvel gaasistajarikkeid, mille põhjuseks on enamasti puudulik eelsoendus. Mähitagu gaasistaja ümber paksud lapid, eemaldatagu ventilaator, ning asetatagu jahutaja taha tükk pappi.

Et hoiduda talvel akende kattumisest uduga ja jääga, hõõrutagu neid vedela parafiini seguga eestris või bensiinis.

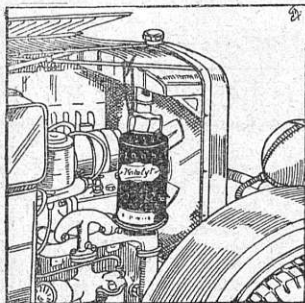
Terasliigetega kummid mõjuvad jäänud teedel uiskudena. Mingisugused kaitsekummid ei aita sügavas lumes vastu mäge, vaid parim abinõu on ikkagi lumekett.

Auto soojendusaparaatide alal on turule saadetud mitmeid, päris praktilisi esemeid. Neist tahamegi allpool lähemalt kõnelda.

Kuidas on võimalik korralik autoruumi kütmine? Oleks vale muretseda kallihinnalist elektriküte garaashi, vaid soovitatav on väike abiahjukene, mis kinnitatakse mootorikatte alla.

Leidub mitmesuguseid n. n. katalüütilisi ahjusid. Need kõik töötavad bensiiniga hädaohutult, ning kasu-

tavad ära jõuaines leiduva energia. Põlemine sünnib leegita, ahju küttepinnal (plaatin-asbest), kusjuures see on väga ühtlane tundide kaupa. Suurusele ja jõuaine mahtuvusele vastavalt on põlemise kestvus umbes 30 tundi. Sellised ahjud loõtavad täiesti usaldusväärset, pole kallid, ning tarvitavad väga vähe põletisainet.



Tulehädahoitu soojendamise aparaat „Katalyt“.

Häid tagajärgi on saavutatud ka väikeste hõõgahjudega. Jällegi sünnib põlemine täiesti hädahoitu, sest hõõgpind on väga tihedakoeline. Tähtis on asjaolu, et nii katalüütilised kui ka hõõgahjud on sobivad vaheldamisi garaashi ja ka auto kütmiseks. Katalüütilisel ahjul on harilikult silindrikuju, ning ta asetatakse õige sügavale mootorikatte alla. Tahetakse teda autos kasutada, siis sobib ta auto keskkoha, või sõitjate jalgade alla, kaetud sooja tekiga. Hiljuti lasti turule selline ahi jalapingi kujul, mis sobib ka väiksemale autole. Hõõgahjuga on pisut teisiti. See tuleb asetada mõnda kasti, millel samuti võib olla jalpingi kuju.

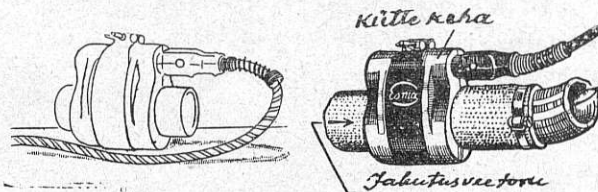
Muidugi ei või neilt väikestelt ahjudelt nõuda võimatut, kuid nad hoiavad mootori sooja, õli jääb vedelaks, ning masin käivitub kergelt. Tugevat sooja suures autos ei või muidugi oodata.

Kui teie garaashis on küllaldane valgusevool, siis on elektriküte soodne. Elektriküte on puhas, lihtne ja kindel: pole vaja mingisugust hoolt. Tarvitada tuleb aga ainult kõrgeväärtuslikke aparate, mis pole tundlikud ei õli, vee ega rikete suhtes. Elektriahi on kastikujuline ning teda võib jälle asetada võimalikult madalale mootorikatte alla. Voolutarvitus on erinev, nii umbes 100—300 vatti vahel. Pole mõtet suurema mootori juures kasutada nõrka ahju, kuna sellest poleks mingit kasu.

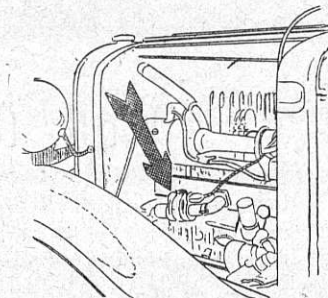
Väga tarvilik on elektri jahutusvee küte, kusjuures soenduskeha kinnitatakse jahutusjuhedesse. Vee soojenemisel soojeneb terve mootor ja samuti ka määrdeõli. Voolutarvitus on umbes 250 vatti.

Auto siseruumi soojendamiseks on kasutada kaks kütteallikat maksuta, kui auto sõidab. On võimalik ära kasutada väljalaske-gaase ja jahutusvee auru. Osa väljalaske-gaase juhitakse soojendusalaale, mis on põrandasse ehitatud. Konstruktsioon ja ehitus on võrdlemisi lihtsad, kuid ehitamisel on vajalik äärmine hoo-

likus, et gaase ei tungiks sõitjateruumi. Omnibustes ja veoautodes on tarvitusel värske õhu küte. Tuleb aga valida mudel, mis liig palju, ning liig kuuma õhku ei saadaks sisse. Võib kasutada ka aurukütet väljalaskegaasidest, mis põhjeneb täielikult majades tarvitusel oleva auru-keskküttega. Ühendriiges on üle 50.000 auto varustatud jahutusvee küttega. Eriti ilusad ja suurepäraselt töötavad hiljuti „Auburn“ autovabriku poolt välja lastud kütteaparaadid, mis töötavad sellel printsiibil. Osa jahutusveet teeb „ringi“ läbi küttekeha autos. Selle saavutusvõimet tõstab elektriventilaator, mida suvel võib kasutada autos õhupuhastajana. Voolutarvitus on niivõrd väike, et see ei koorma akkumulaatorit pea sugugi mitte.



Jahutusvee soojendaja „Esma“, mida köetakse garaaži elektrivooluga. Üks paremaid konstruktsioone ja lihtne.



„Esma“ aparaat kinnitatult mootori jahutusvee torule.

Tuulekaitse klaasi uduseks muutumine või jäätumine on väga ebameeldiv sõitjale. Parim kaitse on Ameerikast ülevõetud lahendus — kahekordne ruut, millel normaalselt juba kahe ruudu vahel olev õhk on küllalt mõjuvaks kaitsevahendiks. Külbumise vastu on ruut veel varustatud kütetraatidega.

Mootorratturit ei saa kahjuks kaitsta külma eest, kuid väljalaske torusse võib ehitada väike värskeõhu küte, millest juhed viivad tüüri-seadele. Siis on juhil alati kindlustatud soojad käed.

Autodele sobib veel hästi tuntud ning laialt tarvitusel olev „Esma“ külmakaitse. Seda saab kergesti kinnitada ainult ühe kruviga jahutusvee toru sügavaima punkti külge, ning ühendada juhe abil lülitiga garaažis. See hoiab mootori alati sooja, sest vajaduse järgi annab ta kolm küttestet: 100, 200, 300 vatti väga väikese voolukuluga, otsekohe jahutusveele. See küte on täiesti kindel, ning jääb terveks aastaks ühele kohale. Mootor on alati stardivalmis ning kaitstud plahvatushädahoitu eest.

MÕTTEID AUTOST.

Inimene on nagu auto, ta võib nii tugev olla kui tahes, kõik oleneb ikkagi juhust.

Õieti elada ja õieti sõita tähendab hästi startida, täpselt käike vahetada, aeg-ajalt pidurdada, ning mõnikord: tublisti gaasi lisada!

Auto on tühistanud vanasõna viiendast rattast vankri all. Nüüd pole viies enam üleliigne, vaid koguni väga tarvilik.

Leidub inimesi, kes on immuunsed haiguste vastu, teised jälle liiklemismääruste vastu, ning kumbagi ei saa surmata.

Kui astun oma autosse, siis kummardan tehnika ees.

Meie, autosõitjad ujume uhkustundes, et võime kõik puruks sõita. Et me seda ei tee, loeme omale teeneks.

Autoasjanduse arengust Eestis.

II.

(1. järg.)

Mehi ja masinaid.

Elmises numbris käsitlesime Eesti autoasjanduse „vana-aega“ — käesolevas jutustame selle „kesk-ajast“, s. o. ajajärgust alates 1906. a. edasi. Sel ajajärgul ostetakse välismaalt juba rida jõuvankreid ja siis arenevad meil esimesed elukutselised autojuhid ja mootor-mehaanikud. Kuid enne kui asume kirjeldama mehi ja masinaid, peatame pisut meie esimese autotökoja juures.

Omal ajal asutas vedurijuht Hans Johanson väikese, koduse töökoja oma majas Vabriku tänaval, Tallinnas, seal kus praegu asub Nicot'i trükivärvivabrik. Hiljem, kui ta pojad võrsusid ja hakkasid harrastama jalgrattasporti, hakati selles koduses töökojas parandama omi ja võõraid jalgrattaid. Ja veel hiljem, kui osteti mootorrattaid ja autosid, siis korrastati seal ka neid. See kodune töökoda kujunes ka õppekohaks, kus neid masinaid „uuriti ja puuriti“. Õpetajaks oli Johansoni vendadest vanim, Julius, kes 1905. a. vabanes sõjaväest ja asus kohe elukutseliselt auto- ja mootori-alal tegutsema. Seal õppisid ka temast nooremad vennad, Heinrich, Johan, Voldemar ja Paul ning „oma küla poisid“ Pertin, Dreefs, Wasmuth j. t. mootormeesteks ja autojuhtideks. Vahepeal jäi töökoda väikeseks, sellepärast asutas Julius suurema töökoja esiteks Laiale tänavale, siis S. Tartu maanteele ja hiljem Narva maanteele. Praegu asub Johanson autotöökoda V. Pärnu maanteel. Nii oli kodusest töökojast saanud aastate jooksul meie esimene ja suurim autoparandus- ja mootor-töökoda. Samast Vabriku tänava „koolist“ tulid ka meie esimesed elukutselised autojuhid.

Kolmanda ja ühtlasi esimese üüri- või liiniauto hankis Eestisse sepp-lukusepp *August Rammo*. Tal oli Kopli tänaval töökoda, kuid ta tundis nähtavasti huvi ka autode vastu — mitte nii palju sportlises kui äritsemise mõttes. Kopli poolsaar oli siis linlastele suvitus- ja jalutuskohaks, kuid ühendus sinna oli vilets; linna ja Kopli vahet sõitis nimelt kahehobuse-sarabaan ja „ots“ maksis 15 kopikat. Nähes selles seisukorras rahateenimise võimalusi, ostis Rammo 1906. a. kevadel uue 2-silindrilise „Opel“-auto. Tal oli kavatsus panna see liikuma Kopli ja linna vahel. Kuid „Opeli“ mootor hakkas Rammo käes streikima. Kaks päeva jändas ta vigurdava masinaga, kuid see keeldus ikkagi oma kohuseid täitmast. Siis kutsus Rammo Tallinna mehaanikavabrikust meistreid endale appi. Ka nemadki ei saanud „Opeli“ mootorit käima. Rammo tahtis juba sõita Saksamaale Opeli vabrikusse saama õpetust, kuidas ta peab oma upsaka autoga ümber käima, kuid siis tuli pr. Rammole meelde *Julius Johanson*. Viimane kutsutigi streikivat automootorit vaatama ja umbes 5 minutiga pani Johanson „Opelile“ elu sisse ning sõitis sellega ringi linnas. Rammo sai targemaks, kuid siiski oli tal hiljemgi sekeldusi „Opeli“ mootoriga — kolvid kippusid kinni jääma. Selle nähtuse põhjus oli lihtne: Rammo oli väga kokkuhoidlik — kuigi teenis oma „Opeliga“ Kopli vahet sõites õige hästi — nii kokkuhoidlik, et ei raatsinud panna mootorisse küllaldaselt õli! Sõit Nunneväravast Koplisse Rammo autoga maksis 20 kopikat ja sama palju ta-

gasi. Sõitjaid oli alati rohkesti — oli ju sõiduvahend uus ja sõit sellega uudiseks. See lõbu lõppes 1910. a. Rammo müüs oma „Opeli“ lõpuks lukusepp *Jüri Raadikule* — mehele, kes juba oskas autost ja heast ärist



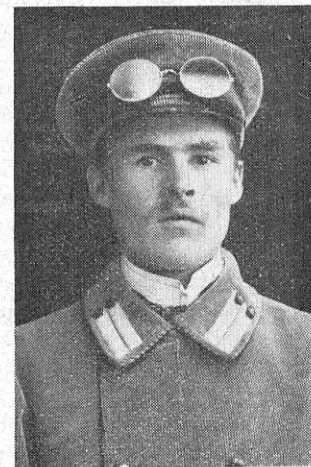
Heinrich Johanson.



Joh. Johanson.



Vold. Johanson.



*Paul Johanson †
Esimene autobuse juht Eestis.*



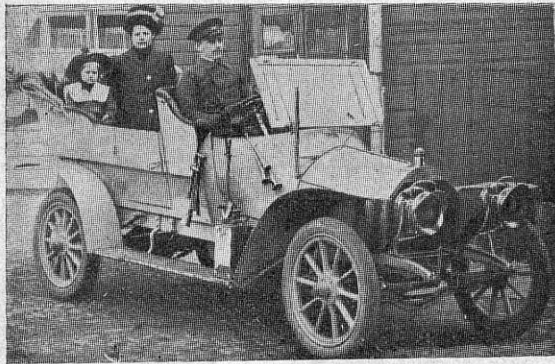
Eduard Pertin.



*Fr. Pahlberg †
Vanemaid autojuhte Eestis.*

lugu pidada ja ta hakkas endise Rammo autoga „prokatsikuks“ ja vist tema käes see vana „Opel“ leidiski oma „loomuliku“ lõpu. Rammo aga leidis uue ala: ta asutas Valli tänavale Tallinnas *Eesti esimese autosade kaupluse ning töökoja* ja hiljem teise Narva maanteele. Pärast siirdus ta Tartumaale möldriks. On seal praegugi.

Rammo algatus viis teisedki mõttele hakata autodega raha teenima. Nii asutavad *Julius Johanson* ja saunapidaja kad. *Karl Uusman* kahekesi meie esimese *autobus-osaiühisuse*. See oli 1907. aastal. Osanikest



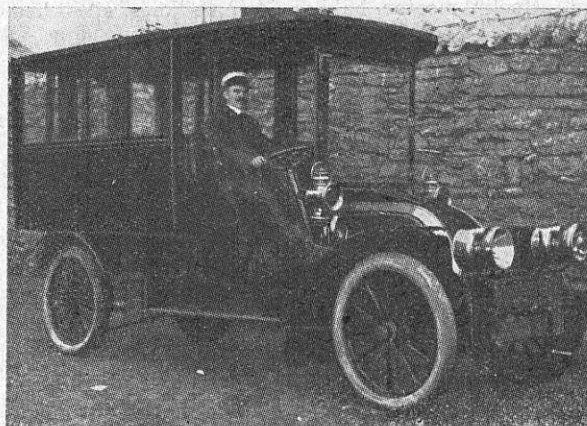
A. Rammo (hiljem J. Radiko) 2-sil. „Opel“.
Tüüril Jüri Radik †

toob kumbki ettevõttesse auto, kuna tehniline juhtimine jääb Johansonile kätte ja Uusman on firma „majandusministriks“. Talvel 1907—1908 ehitab sepp Kleinberg kaks autobuse-kere Johanson-Uusman ettevõttele. Üks neist on 32 sõitja jaoks „Arias“-auto alusele ja teine 18-istmeline „Charon“-shassiile. Istmeteks pikuti pingid — „Ariasel“ on neid neli, kaks keskel ja seljatoed vastamisi. Pingid olid polsterdatud. Keredel on seinad akendega, katus aga terves kere pikkuses. „Charon“ värvitakse mustaks, „Arias“ tumepruuniks, kollaste ratastega. Just väga nägusad need omnibused ei olnud. „Charonil“ oli küll õhukummid, aga „Arias“ oli (tagant) doppelt-täiskummidel. Nii et suurematest sõidumugavustest ei võinud juttugi olla. Kuid ega neid siis veel nõutudki. Peasi, et sõiduriist liikus kiirelt, rahuldus sõitjaid. Omnibused liikusid kahel liinil: Pritsimaja—Kopli ja Pritsimaja—Kadriori. Sõiduhinnaks linnast Kopli oli 20 ja linnast Kadrioru 10 kopikat. Kopli liinil sõitis autobus „Arias“ ja Kadrioru—Pritsimaja vahet „Charon“. Kuid neid üüriti ka pulma- ja teisteks erisõitudeks maal ja linnas. Tegevuseta need autobused kunagi ei seisnud ja teenistus oli hea. Juhtideks olid „Charonil“ *Johan Johanson* ja „Ariasel“ ta noorim vend *Paul*. Viimase kohta jutustab Johan, et Paul olla olnud kihutaja ja vemmaltois. Ta suurimaks rõõmuks olnud sõita oma autobusega surnuks hulkavaid koeri ja talvel tolmutada laiali kojameeste poolt tänavatel kokkuetatud lumehunnikuid. Kojamehed tegid talle ka omapoolt vempe — peitsid lumehunnikuisse halgusid, kive jne. Kord valmistanud keegi kojamees lumest ja veest pakase abil hiigla jäämüraka ja peitnud selle tänavale lumehunnikusse. Paul pidi selle vastu oma „eluka“ vigastama. Leidus aga hea sõber, kes Paulile sellest teatas. Ja nii ajas Paul järgmisel sõidul laiali kõik teised lumehunnikud, jättis aga kojamehe seatud püünise puutumata. Paul Johanson teenis maailmasõjas vene suurtükiväes, kus jäi haigeks ning suri ko-

dus Tallinnas 1915 aastal — samal päeval kui teade ta väeteenistusest vabastamisest koju toodi...

Enda kohta oli *Johan Johansonil* mõndagi huvitavaid mainida. Olles, nagu teisedki vennad, tehniliste kalduvustega, kuid pidades lukusepa tööd mustaks ja raskeks, valis ta omale kullasepa kergema ja puhtama kutseala. Selle õppis ta tsunfti nõuete kohaselt 1898—1903. aastatel Tallinnas kullasepp Kopfi juures ja siirdus siis sellina Peterburi kullasepa alal edasi töötama. Aastal 1905 võeti ta vene sõjaväkke teenistusse. Teenis kuni 1906. aastani. Tuli tagasi Tallinna, kust 1907. a. siirdus jälle kullasepaks Peterburi. Sealt kutsus vanem vend Julius ta tagasi juhtima oma autobusse. Ja nii sai temast 1908. a. kevadel elukutseline autojuht. Kui Johanson-Uusman autobusefirma 1909. aastal likvideerus ja kui Põhja puupapivabriku peadirektor *Emil Fahle* järgmisel aastal ostis „Dixi“-auto, siirdus Johan Johanson Fahle teenistusse autojuhina. Juba 25 aastat on ta sellel kohal olnud — see on kauem kui meil ükski autojuht on ühte peremeest teeninud! Veerandsajangu kestel on Johan Johanson oma peremeestega ja nende mitmete kallima klassi autodega sõitnud sajad-tuhanded kilomeetrid kodu- ja välismail. Ta on ka õpetanud teisi autot juhtima. Oma õpilastest nimetab ta noorema (Verner) dr. chem. Fahle, dr. Hesse ning automehed Kesseli ja Brücke. Omal ajal oli Johan Johanson ka meie parimaid iluuisutajaid ja esimene Eesti iluuisutamise meister (1917. a.) nii üksik- kui paarisuisutamiselgi. Noist aegadest, kui ta veel juhtis autobusse (1908—1909) tuletab Johan Johanson meele muuseas järgmisi juhtumeid:

Kord sõitnud ta Kopli liinil, kui autobusse astunud keegi härra süles viis pudelit veini. Tuli sõiduhinna maksmine. Härra vihastas. „Hobu-sarabaaniga saan Koplisse 15 kopikaga — teie nõuate 20! Ei taha! Peatage!“ Seda kuuldes peatas juht auto nii järsku, et härra kukkus juhuruumi klaasist seinast vastu. Purunes sein ja purunesid härra pudelid — tema juht, aga sai kaela klaasikillud ja veinivihma... Tihti astunud autobusse maamehi öeldes, et „lähen küll sindri peale aga kas päralt saan, ei tea!“ Kord katsunud keegi joojate vene madrus ta „Charonil“ all end tappa. Visanud Viru tänavale end ta auto alla. Et autod siis olid maast kõrgel ja mees ei sattunud just rataste alla, siis ei saanud ta vähematki viga, kuigi auto sõitis tast üle. Kohtus tunnistas madrus, et tahtnud end tappa.



Johanson-Uusmanni autobus „Charon“ 1908. a.
Tüüril Paul Johanson.

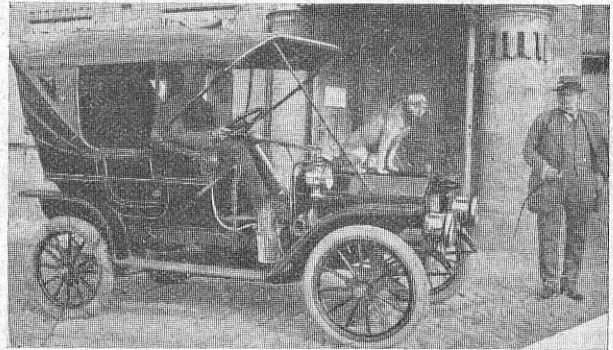
See päästis autojuhi karistusest... Kuid nii libedasti, kui vene madrusel, ei läinud sel koeral, kes ka hüppas Kopli tänaval otse autobuse ette. Sai surma silmapilkselt. Omanik nõudis Johan Johansonilt 75 rubla. Asi läks kohtusse. Kohtunik mõistis juhi õigeks.

Nagu eelpool juba tähendasime, likvideeriti Johanson-Uusmani autobuse-firma 1909 aastal. Ja kristlikult: Johanson sai ketiveoga „Charoni“, mille ta varem oli suurvürst Vladimirilt Peterburist ostnud ja — Uusmanile jäi ta „Arias“. Liinide pidamine autobusedega jäi soiku. Nende asemele ilmusid pritsimaja ette vähehaaval üüria autod — meie moodsate taksoautode esiisad. Rahvas nimetas neid vene keeles lihtsalt „prokat'ideks“. Selliseks laskis Julius Johansongi oma „Charoni“ uuesti ümberehitada. Uue kerega oli see „Charon“-„prokat“ ilusam kui suurvürst Vladimirit teenides. Sellesama auto saatus ei kujunenud aga kuigi roosiliseks. Sattunud maailmasõja pöörisesse oli ta viimaks Ed. Pertini juhtimisel Saaremaal ja sealt viidi laevaga Venesse. „Ariase“ saatus polnud parem — seegi läks maailmasõja ajal „kõige liha teed“.

Aasta 1908 oli näinud meie esimesi autobusi — sel aastal ostavad ka omale autod: konsul Gahlnbäck (auto „Itala“), Rotermann (autod „Argus“ ja „Reo“) ning dr. Martin Luther (auto „Fiat“). Nende autode kohta pole midagi erilist mainida. Nad olid tolleaegseteks parema klassi sõidukiteks. „Reo“, mille noorem Rotermann ostis, oli küljepealt käimavandatav ja esimene ameerika auto, mis meile osteti. Juhtidest oleks meil juba rohkem jutustada.

Alustame Vassili Gordejeviga. See mees oma tegevuse ja elutraagikaga väärrib seda. Nii palju kui teame, olla ta olnud varajasemas nooruses tuntud „tänavapoiss“. Noormehena sattus ta Lutheri vabrikusse teenistusse — oli seal muuseas vabriku tuletõrjes. Kui aga kadunud suurtööstur dr. Martin Luther 1908. a. ostab auto „Fiat“, siis saadab ta „Villy“ — nagu Gordejevit siis omavahel nimetati — Londoni National Motor Academy'sse autoasjandust õppima. Oppinuna rahuldavalt — nagu diplomist näeme — algab Gordejevi elutõus. Autojuhina teenib ta Lutherit hulga aastaid ja siis saab temast maailmasõja eelaastail vene naftakuningas Emil Nobeli autojuht. Sõidab

ringi uhkel „Rolls-Royce“ ja — hoolimata oma vene nimest — kutsub siis, kui tal õnnestus vene lennuväkke mootoristiks saada, enda asemele Tallinnast teise eestlase — Artur Kesseli. Gordejev sõitis vana dr. M. Lutheriga läbi ja põigiti pea kõik maad Euroopa mandril. Sattusime kord, hulga aastaid tagasi, temaga kokku ja küsisime, kas number kolmteist on olnud talle õnnetuseks. „Villy“ ütles, et mitte: olla sündinud 13. kuupäeval, 13 olla ta maja, korteri, tuletõrje ja taevast teab mis veel numbrid. (Nende numbrite hulgas pole küll ta elu- ja abielutraagikagi — kuigi abiellus



Esimene ameerika auto „Reo“ Eestis. Tüüril Joh. Tomingas — meie vanemaid autojuhte. Kõrval seisab hra Chr. Rotermann.

13. kuupäeval!) Sõites Euroopas tulnud talle ette — neist oleme „Autos“ varem kirjutanud — paar juhust, mida siin lühidalt uuesti toome: dr. M. Luther sõidab „Fiatiga“ Berliini. Saksa seadus nõuab uut numbrit. Gordejev läheb järele. Toob numbri 4813. Dr. Luther: „Ei lähe! Mina ei sõida kunagi number kolmeteist all! Vaheta see õnnetu number jalamaid!“ — Gordejev läheb. Linnavalitsus ei vaheta. Öeldakse: „Ostke ka järgmine!“ Joosnud edasi-tagasi, ostab „Villy“ ka järgmise numbri. See on 4814. M. Luther oli rahul. Sõit jätkus... Itaalia dolomiit-mägestikust olla nad vanahärraga sattunud pöörasele võidusõidule. Mängis ka õnnetu number 13! Võidusõitjaist olla see number 13 olnud kellelgi noorel itaalia krahvil. Ja auto ees, nagu siis viisiks. Oli asetatud keerulise mäeteede nurkadele ka hiiglapeeglid. Rahvas pidi nägema, kuidas nad tulevad! Ja siis tuli too noor krahv — mitte kosja, vaid surma! Tullas aga käänanu tagant nägi krahv järsku oma sõidukile täiesti sarnanevat võidusõidukit number 13-ga lähenevat. Just enne kui kokkupõrge võis juhtuda, pööras krahv järsku kõrvale. Kuristikku! Sealt leiti ta laip ja autojäänused... — Saatuslik peegel ja number 13 on mänginud teatavat osa ka meie autoajaloos...

Kuid läheme edasi Gordejevi elulooga: Oma ülima soovi kohaselt saab Gordejevist vene lennumootorist. Sellisena teenib ta hiljem Eesti õhujõududes. Eesti iseseisvuse ajal on ta autojuhtide eksamineerimiskomisjon liige automehaanikute ühingu poolt. Olles dir. H. Schmidt'i autojuhiks võib ta võidusõitjana meie esimestel mootorvõistlustel rea esimesi auhindu. Omal ajal oligi mees meie parimaid — Julius Johanson kõrval. Gahlnbäck'i „Itala“ juhiks saab rahvuselt lätlane Rein Kaltzenau. Oli varem konsul Gahlnbäck'i kutsariks. Ostes auto väljamaalt, õppis konsul Gahlnbäck, kel teatavasti rohkesti sportlisi kalduvusi, ka sellega ümber käima. Hiljem olla ta selle kunsti oma kutsa-



Vassili Gordejev, meie esimesi autojuhte ja auto-sportlasi. Suri 1933. a.

rile õpetanud. Ja nii saigi kutsar Kaltsenaust üks meie vanemaid autojuhte.

Gordejevi elulugu kujunes aga kurvaks — nagu mõnelegi meie vanematest automeestest. End läbitõotanud autoalal ja olles alaliselt „sõjajalal“ teistega, sattus ta viimaks — läbikäies mitmed eluastmed — Tallinna Vabatahtliku tuletõrje alaliseks autojuhiks. Seal — pritsimajas — külmetas ta ennast ja sai 1929. a. esimese halvatus, millele järgnes järgneval

aastal teine. Gangren ja saadud halvatused viisidki tole 56-aastase Eesti kangeima autosportlase peale kaheaastast piinarikast vaevlemist sinna, kus enam mootorid ei tööta ega number 13 surma kedagi ei saada.

Edasi, kedagi eriti eelistamata tahame ju ajaloolasele, kes kord tulevikus kirjutab *Eesti Autoasjanduse ajalugu*, anda enne- ja meieaegsete mälestisi ja muljeid — tuleme järgnevas numbris kõige kiinustava lookese juure. (Järgneb.)

Mootorsaan.

On teada, et mootorratturite talvine aeg loetakse puhkuse ajaks, kuna siis pole kuigi suuri võimalusi seda spordiharu laiemas ulatuses taotlelda. Takistuseks selles on lumi, külm ilm jne. Kuid siiski leidub hulk muid spordiharusid, milliseid saab kasutada ainult talvisel ajal. Üks nendest huvitavamatest on kahtlemata mootorsaan. Milline oma lihtsuse, kiiruse ja ökonoomsuse tõttu on kui mootorspordi-huvilisele loodud. Meil kahjuks pole veel sarnase spordi harrastajaid. Mõned üksikud on teinud katseid sellel alal, kuid laiemates ringides ei ole see pinda leidnud. Siiski peab mainima meie naaberriiki Soomet, kes sellel alal on teinud edusamme. On tehtud koguni ehituses tähtsaid leiutisi, samuti on tunnustatud kaitseväes ja kaitseleiidus kui vajalikku kaitseabinõud. Pole tõsi, et Soome on ainukene maa, kus palju lahesoppe ja järvesid leidub. On ju Eestil samuti jäävälju. Arvestades juba seda, et Eestit ainuüksi kolmest küljest vesi piirab ja sisemaal pole ka järvedest ja jõgedest puudus. Nii ei tohiks see takistuseks olla. Ei saa ka seda arvestada, et sarnased sõidukid ainult mööda jääd liiguvad. Ei — siis tema kasutamine oleks eba-praktiline ja piiratud. Hästi ehitatud mootorsaan peab olema sarnane, kus tee iseloom ei tohi takistuseks olla.

Mootorsaani ehituse juures on kahtlemata kõige suurema tähtsusega mootor, milline propelleri abil paneb liikuma saani.

Nii kui mootorratas erineb autost, nii ka võib mootorsaane jaotada kahte ossa. Ühed suured ja luksuslikud mootorsaanid, millised võivad mahutada kuni kümme inimest, kuid teised väikesed, nõrga mootoriga ühe või kahe istmelised.

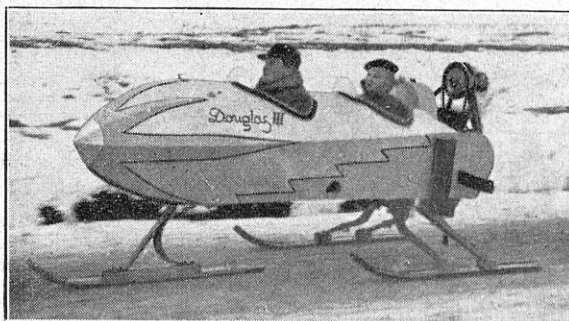
Kapten G. Sergo ettevõttel ehitati 1932. aastal Tallinnas, Feierbachi töökojas üks sarnane suur mootorsaan. Sõiduk oli ettenähtud praktiliseks kasutamiseks, ühenduspidajaks Heltermaa — Rohuküla ning Virtsu — Kuivastu vahel. Sellesse jääomnibusesse mahtus 8 inimest. Mootoriks tarvitati 70 hob.-jõulist lennuki mootorit, milline kõigi arvestuste juures pidi arendama 100-km kiiruse, kuid proovisõidul arendati ainult 20—30 km ümber. Tuli ilmsiks, et mootor polnud vastav sellele raskele kereehitusele. Nii, et esialgu ei saanud temaga midagit peale hakata. Kõik see ehitus läks maksma 3500 krooni.

Muidugi selline aukartustäratav summa sarnaste tagajärgede juures, mattis kõik lootused tuleviku mootorsaani arengu kohta maha.

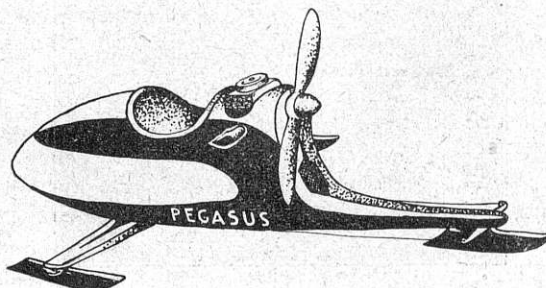
Asja tõi jälle päevavalgele meile tuntud mootorsportlane A. Tamvelius. Tema, nii kui mootorrattur kunagi, võttis omale ülesandeks konstrueerida sarnane

mootorsaan, mille jõuallikaks oleks just mootorratta mootor, milline hinnalt igapähele kättesaadav ja ühtlasi võimaldaks kergelt isehitamist.

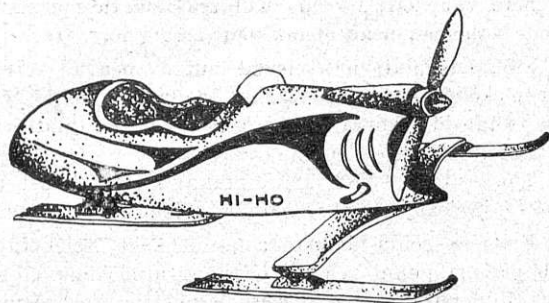
Uurides Ameerika jääsaanide ehitusviise, võttis



Mootorsportlane A. Tamvelius oma mootorsaaniga.



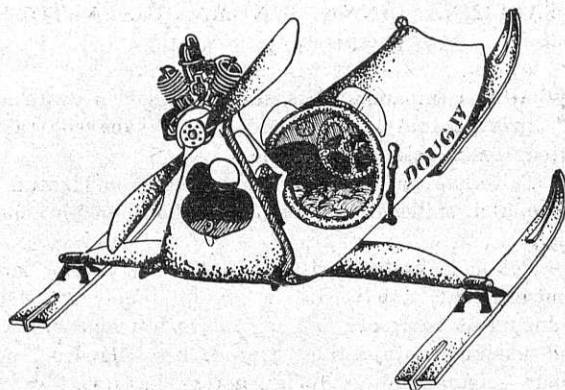
Üheistmeline kiir-jääsaan. Mootoriks kasutatud paadipärmootorit.



Kaheistmeline lumesaan, mootorratta mootoriga.

Tamvelius käsile ja ehitas 1934. a. kevadeks valmis väikse kaheistmelise mootorsaani „Douglas III“, mille jõuallikaks kasutas H. Davidsoni mootorit. Täiendades teda lõplikult sellel aastal, teeb tema tihti lõbusõite linna ümbruses, nii maanteedel kui ka järvel ja lumistel lagendikkudel.

Mootor, milline on asetatud saani tagumisesse osasse, on kahe silindriline 1000 ccm vana tüüp (1927) firma: H. Davidson. Propeller, mille pikkus on 1,25 m, on mootori ülekanedega 1:1,3 ning teeb 1100 tiiru



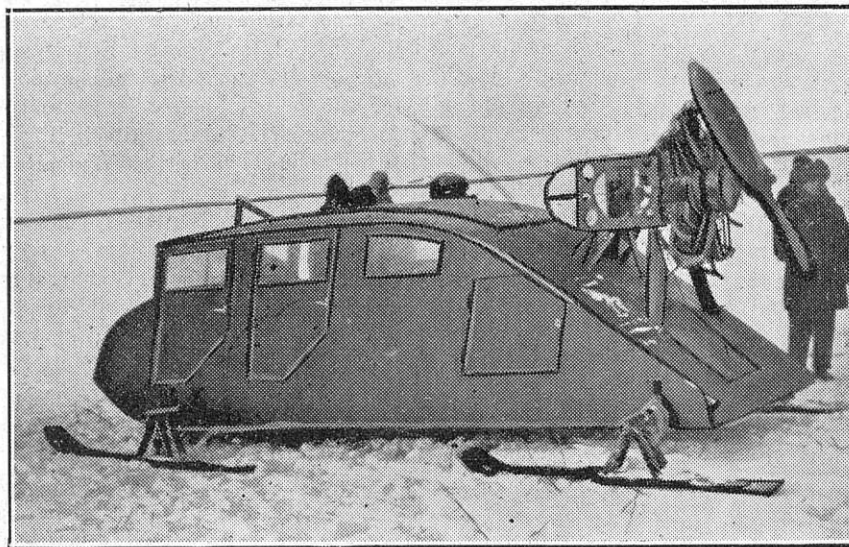
Sobivamat tüüpi mootorsaani lumele, mootorratta mootoriga.

minutis. Kere on puu konstruktsioon, mille pikkus 4,5 m ja kõrgus 0,9 m. Ees on üks roolitav suusk ja taga kaks suuska, millised on kere külge kinnitatud vedrulehtede abil. Suuskadele on alla tõmmatud fosforpronks 1×1 cm latt, milline on tee pidaja ja ühtlasi hoiab suuske murdumisest. Saan arendab jääl kiirust 80—100 klm, lumisel teel või kõval lumel 25 kuni 50 km. Terve ehitus tuli maksma 335.— krooni.

Vahepeal on A. Tamvelius mootorsaani ehitust palju lihtsustanud ja väljatöötanud mitu huvitavat mudelit, millised annavad kindlasti häid tulemusi. Samuti hinnas odavamad.

Suuremat muret sünnitab ehitajale just mootori küsimus. Võib julgelt öelda, et see ehitaja on õnnega koos, kes omab mootorratta, tema võib kartuseta talveks seda mootorit kasutada, ilma et see mootorile viga teeks. Kuid teised peavad otsima sootsat juhust mõne vana mootori hankimiseks mõnest töökojast.

Lisame siia juurde huvitava- maid kavandisi, millised oma ehituselt võivad täielikult võistelda.



Kpt. G. Sergo mootorsaani.

Seadusi ja määrusi.

JÕUVANKRITE SEADUSE ELLUVIIMISE MÄÄRUSTE MUUDATUS.

Antud Teedeministri poolt 19. jaanuaril 1935.

Alus: Jõuvankrite seaduse § 16 (RT 30—1929).

Jõuvankrite seaduse elluviimise määruste § 55 (RT 27—1933) muudetakse ning pannakse maksma järgmises redaktsioonis:

§ 55. Kestva ühenduse liinid antakse maanteede valitsuse poolt välja lepingute alusel võimalikult gruppide viisi. Eraldi väljaandmisele kuuluvad liinid, liinide gruppide üldarvu ja gruppidesse kuuluvate liinide arvu määrab Teedeminister maanteede valitsuse ettepanekul.

Ühendusliini kui ka nende liinide gruppide väljaandmisel antakse muude ühesuguste tingimuste juures eesõigus sama liini ning vastavalt liinide grupi endisele

pidajale kui need on liine korralikult pidanud, kusjuures võetakse arvesse ka allpooltoodud nõudeid.

Kui liinide gruppidesse on arvatud sarnaseid liine, mida seni eksppluateerinud mitu ühenduspidadajat, siis terve grupi väljaandmisel ühele liinipidajale võetakse arvesse seniste pidajate: 1) selleks kohaseid isiklisi omadusi ning vastavalt ettevõtte solidsust ja tuntavust, 2) liinipidamiseks küllaldast ja nõuetele vastavat ühenduspidadamisabinõude parki või vajalikku kapitali selle soetamiseks ja arendamiseks ja 3) tõendisi vajaliku tegevuskapitali omamise kohta.

Kestva ühenduse liinide väljaandmisel kuulub maanteede valitsus ära vastavate ajutiste maavalitsuste arvamuse.

Teedeminister O. Sternbeck.

Maanteede valitsuse direktor ins. M. Grasberg.

TALLINNA LINNA SUNDMÄÄRUS AUTODE SEISUPLATSIDE KOHTA.

Tallinna linnaomavalitsuses oli käesoleva aasta alul päevakorral küsimus, mis tähtis vabaveo (taksi) autode omanikele ja juhtidele.

Tallinnas on vabaveo sõiduautodele määratud 64 seisuplatsi, millel on kokku seisukohti 500-le sõidukile.

Põhimõtteliselt need seisuplatsid on vabad kasutamiseks igale vabaveoautole. Kuid linnaomavalitsuse andmetel on tulutoovamad seisuplatsidest oma alla võtnud üksikud autojuhtide grupid, kes lugedes endid nende seisuplatside ainuõiguslisteks kasutajateks, takistavad mitmesuguste ebaausate võtetega teistel, nende gruppi mitte kuuluvatel autojuhtidel seisuplatside kasutamist. Selle tulemusena seisuplatsidel autojuhtide omavahelised tülid on alalisteks näheteks, sest erasõidukite arvu suurenemisega on vabaveo sõiduautode teenistus langenud, ning sellest on tingitud tung tulutoovamatele seisuplatsidele.

Ka liiklemise heakorra seisukohalt ülalmainitud platside kasutamise kord ei ole soovitatav, sest selle tõttu on tänavatel ülearune sõidukite liiklemine. Sõiduk mis palgatakse mingilt seisuplatsilt, peab sihile jõudes sealt tühjalt endisele seisuplatsile tagasi sõitma, või palkamist ootama tänava ääres (mis aga ei ole selleks otstarbeks ettenähtud), sest lähedased seisuplatsid on ülalmainitud põhjusil sellele, kui võõrale autole, suletud.

Linnavalitsuse ülesandel on linna ehitusosakond vabaveo sõiduautode liiklemise heakorra ja seisuplatside vaba tarvitamise põhimõtte kindlustamiseks koostanud seisuplatside tarvitamise sundmääruse, milles on ka lahendatud telefonide kasutamise viis, vastavalt platside vaba kasutamise põhimõttele.

Sundmääruse tekst on järgmine:

„Vabaveo sõidu- ja veoautode seisuplatside tarvitamise sundmäärus.

§ 1. Vabaveo sõidu- ja veoautode seisuplatsideks nimetatakse platse, mis linnavalitsuse poolt selleks määratud ja Riigi Teatajas välja kuulutatud.

§ 2. Vabaveo sõiduautode seisuplatsid on tarvitamiseks vabad kõigile Tallinna linnavalitsuses registreeritud vabaveo sõiduautodele.

§ 3. Igal vabaveo sõiduautode seisuplatsil on keelatud seista rohkemal arvul vabaveo sõiduautodel, kui see linnavalitsuse poolt määratud.

Kui seisuplatsil seisab vähem autosid, kui sinna linnavalitsuse poolt määratud, siis peavad platsil seisvad autod võimaldama § 6-mas ettenähtud sõidu järjekorra ruumi igaühele juurdetulevale vabaveo sõiduautole.

§ 4. Pikireas autod peavad seisuplatsidel seisma tänaval toimuva liiklemise suunas, jättes üksteisest

vahemaa vähemalt 1,5 m. Külgreas seisvate üksikute autode vahemaa peab olema vähemalt 1 m.

§ 5. Seisuplatsidel seisvad autod peavad olema liiklemiskõlblikus seisukorras, kusjuures kolme esimese sõidu-järjekorra autod peavad olema alati sõiduvälis.

§ 6. Autode sõidu-järjekorraks seisuplatsidel arvatakse järjekord, millal nad on seisuplatsile sõitnud.

Esimese sõidu-järjekorra auto koht seisuplatsil asub pikirea puhul rea esikohal, arvatud tänaval toimuva liiklemise suunas. Autode teistsugusel asetusel seisuplatsil määrab esimese sõidujärjekorra auto linnavalitsuse ehitusosakond. Teise sõidujärjekorra auto seisukoht asub sama rea viimasel kohal; kolmanda sõidujärjekorra autoseisukoht — esimese sõidujärjekorra seisukoha järgi; neljanda sõidu-järjekorra auto seisukoht — teise sõidu-järjekorra seisukoha ees jne. Kui sõidujärjekorras seisev auto seisuplatsilt lahkub, siis asendab teda, liikudes tema seisukohale, järgmine sõidu-järjekorras auto, kuna viimast omakorda samal viisil asendab sõidujärjekorras temale järgnev auto jne.

Kohtade vahetus seisuplatsil peab toimuma sääraselt, et see ei takistaks liiklemist tänaval.

§ 7. Teatrite ja pidustuskohtade juures külastajaid kohale ja kohalt ära sõidutavate, samuti raudteajaamades ja sadamates reisijaterongidele ja laevadele vastusõitvate vabaveo sõiduautode palkamist ootamise järjekorra ja liiklemise suuna määrab politsei, linnavalitsuse liiklemisinspektoriga varem kokkulepitud üldalustel.

§ 8. Sõitsoovija võib igast seisuplatsist sõiduks palgata iga vabaveo sõiduautot, mis vastab palkaja nõuetele, vaatamata tema sõidujärjekorrale. Palgatud autole peab alati olema seisuplatsilt vaba väljapääs.

§ 9. Telefoniliseks sõiduks palkamiseks võib vabaveo sõiduautode seisuplatsile olla püstitatud telefon.

Seisuplatsile telefoni püstitamise loa annab linnavalitsuse ehitusosakonda juhtiv linnanõunik, vastava lepingu alusel telefoni abonendiga.

Sõiduki telefonilise palkamise puhul sõidab seisuplatsilt välja sõidujärjekorras olev esimene, telefoni kasutamise õigust omav, sõiduk, mis vastab palkaja poolt esitatud nõuetele.

Telefoni kasutamise õiguse kõigil seisuplatsidel omab iga vabaveo sõiduauto juht, kui auto eest on tasutud telefoni abonendile telefonimaks.

Linnavalitsusel on õigus nõuda seisuplatsilt telefoni kõrvaldamist, kui telefoni abonent ei täida lepingus ettenähtud tingimusi.

§ 10. Paragrahvid 2, 3, 4, 5, 6, 8 ja 9 on maksvad ka vabaveo veoautode seisuplatside kohta.

§ 11. Käesolev määrus hakkab maksma kaks nädalat pärast avaldamist Riigi Teatajas.“

Iga autoomanik, autosportlane, autojuht ja turismist huvitatud loevad ja soovivad teistele Eesti Autoklubi häälekandjat „**AUTO**“t.

Meie vägevam veoauto.

Ed. Poola auto-transportäri.



Tallinna elektri-
jaama uus auru-
turbiin 1930. a.
teel sadamast ko-
hale. Raskeimad
osad kaaluvad ku-
ni 12—15 tonni.

Külastasime Ed. Poola auto-transportäri Tallinnas Laulupeo tänaval. Seal oli juhus näha suurimat veoautot Eestis. Ta mootor töötab aeglaselt, ei ole autol ka erilist kiiret kuhugi. Ei saagi olla, sest ta on ikkagi veoloom — mitte mõni sõidumasin.

Jutt on ühest 1915. a. „Renault“-veoautost. Seda tüüpi tellis tsaarivalitsus mõnisada eksemplari maailmasõja ajal. Nad olid mõeldud eriti raskete vedude jaoks, nagu suurtükid, rasked varustusvankrid jne. Eriti veoks mägestikus.

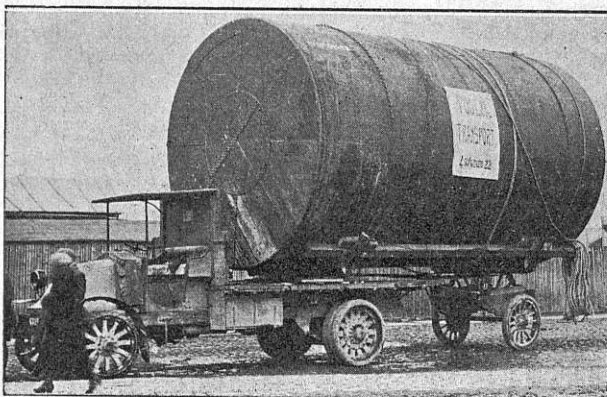
Neist „endistest“ „Renault“-autodest jäi meilegi osa. Muidugi kaitseväge kätte. Pärast sõda näis, et kaitseväes polnud nende rusuhunikutega midagi teha. Nad hinnati odavalt ja müüdi soovijaile. Ja nii ostis hr. Poola 1920—24. aastail neid kaitsevält terve tosinna. Ta teadis, mis nendega teha. Ta parandas neist ühe teise järele ja pani nad tööle.

Nende „endiste“ hulgas oli ka too „Renault“-mürakas, millest alul mainisime ja mis meil praegugi kõige vägevaimaks veoautoks. Sellegi mootor polnud korras. See sai osalt ümberehitatud. Valmistati uued tugevamad osad ja nii saavutati mootorisse 25/100 h.-jõudu, kuna liikumiskiiruseks jäi 12—15 km tunnis. Et auto raam harukordselt tugev — garanteeritud 5-tonniliste koormatuste jaoks täiskummidel — siis võidi auto kandejõudu suurendada, asetades taha kaksik-rattad ja pannes täiskummide asemele õhukummid. Nüüd kannab auto 10—12 tonni! Auto mehhanismis leiame ka iseäraldusi. Neist torkab kõigepealt silma käigumehhanism. Käikusid on — nagu euroopa autodes harilik — neli ette ja üks taha. Käiguvahetus —

kange on aga kaks — üks harilik ja teine vintsi jaoks. Viimase jaoks on ka eriline kardan- (veo-) völli. Vintsi ühendushoov on ka selleks, et tarbekorral (kui koormatus eriti suur, tee pehme, libe või lumine) panna auto vedama ühel ajal mõlemapoolsete tagaratastega. Vints — tõste-veo-seadeldis — on 100 h.-jõuline ja



Kulina veskitööstuse aurukatel autol teel Kulinasse.

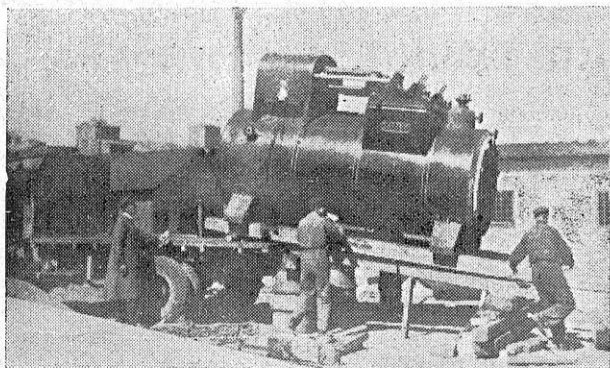


„Ekstraktori“ reservuaar-aurukatel (möödud 13×23 jalga, kaal 8,5 tonni ja autole laadituna koorma kõrgus maast 18 jalga) saabununa Lagedi mõisast Tallinna.

asub auto taga platvormi all erilisel raamistikul. Nagu tähendatud, on auto kandejõud 10—12 tonni. Sama koormatuse juures võib see veel järelvankriga või rullidel vedada enda järele 15—30 tonnilise koorma või raskuse. On aga kaal suurem või veetav asi nii suur, et seda ei või autole tõsta, siis pannakse auto „ankrusse“ ja vints tööle. Vints veab siis rullidel, ratastel, taladel või lihtsalt mööda maad lohistades, kas või 50 tonni ja rohkemgi.

Milliseid, meie oludes haruldaselt raskeid veotöid selle erilisel konstrueeritud „Renault“-hiiglasega Ed. Poola veoäri on sooritanud, sellest siin mõningaid näiteid: Kui Tallinna ehitati Kalma sauna, siis tuli sinna vedada haruldaselt suuri aurukatel. See oli üks Poola äri esimesi suur-veotöid. Järgmine oli „Ekstraktori“ reservuaarkatla vedu Lagedi mõisast Tallinna. Mööda lumist ja kitsast Vao küla teed oli selle vedu autoga seotud äärmiste raskustega.

Ja edasi. Kui 1930. a. Tallinna linna elektri- jaama laiendati, siis oli vedada sadamast sinna hiigla auru-



Kulina veskitööstuse aurukatla (kaal ligi 10 tonni) autole panek Tallinnas köievabriku hoovis.

turbiini ja selle osad. Need mürakad kaalusid 12—15 tonni tükk. Suurimat neist auto peale panna ei saanud. Pidi lohistama järele. Teedeministeeriumi eksperdid kaalusid, kas asfalteeritud Sadama tänav peab sellele kaalule vastu? Linna ehitusosakond riskeeris — vedu lubati ja õnnestas. Ankurdatud „Renault“, talad, rullid, vints ja vilunud töölisel viisid ülesande täide ilma, et tänava asfalt-kate oleks selle all vähemaltki kannatanud.

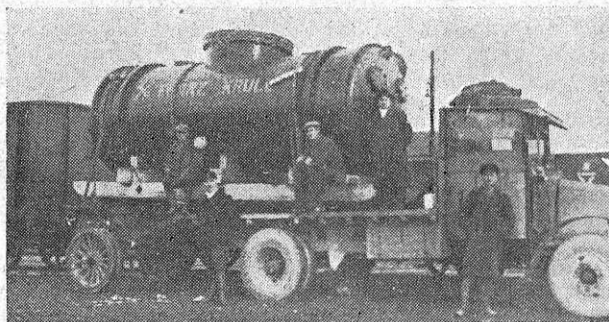
Siis järgmine juhus: Kujur Koort oli leidnud Läänemaalt Laitse rabast parajaid kive, milledest raiuda mõned mälestussambad. Kivid kaalusid 12—15 tonni. Ja olid pehmes rabas, mis hobustki ei kannud. Saadeti kohale Poola „Renault“. See ankurdati raba servale ning vintsi ja vaieritega tõmmati kivid raba äärele, kust nad sama auto peal Paldiski transporteeriti ja sealt raudteega Tallinna toodi.

„Rauaniit“ Tallinnas sattus ka kord hätta oma suure ja raske aurukatla. Viimane oli Suurtüki tänava kohal pantud raudteevagunist maha, kuid sealt edasi vabrikusse seda ei saadud. Katel sulgus tänava ja liikumine jäi seisma. Viimaks kutsuti appi härra Poola. Auto vedas ankurtatuna vintsi abil katla vabrikusse. Katel liikus mööda tavotiga määratud roopaid, mis olid asetatud puust taladele. Tänav jäi terveks.

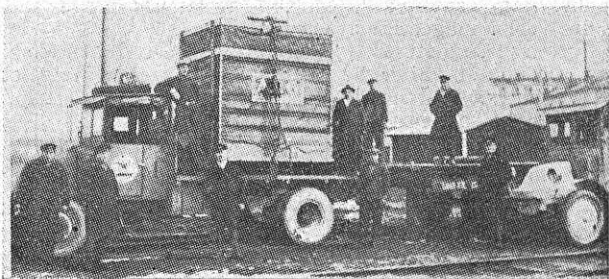
Hilisemast ajast — möödunult aastalt — võiksime veel tuua paar näidet: Üks neist oli transporteerida Tallinnast köievabrikust Kulina veskitööstusesse Viru-

maal suurem aurukatel, mis kaalus ligi 10 tonni. Töö võttis Poola. Katel veeti Tallinnas autoga Kopli kaubajaama, pandi seal raudteevagunisse ja saadeti Rakveresse. Seal laaditi see uuesti sinna saadetud suure „Renault“ peale ja viidi mööda kitsaid külateid 20 km eemal asuvasse Kulina tööstusesse. Vedu õnnestas kõigiti ja ettevõtte saatis Ed. Poolale tänukirja.

Teine, möödunud aastal Ed. Poola veoäri poolt sooritatud suurtöö oli Tartumaal. Ulila jõujaama jaoks oli Franz Krulli vabrik ehitanud suure aurukondensaatori, mis kaalus 10.370 kg. Samale jõujamale oli Tallinnast viia ka Saksast saabunud auruturbiini, mille raskeima osa kaal ulatas 9.640 kiloni. Nende mürakate Ulilasse transporteerimise oli Tartu linnavalitsuselt saanud speditsooniäri Oklon ja Arro. Tegelikult veotöö Ulilasse pidi sooritama keegi, kel vas-



Ulila jõujaama uus aurukondensaator laadituna autole Tartu jaamas Ulila viimiseks. Kaal 10.370 kg.



Üks Ulila jõujaama uue auruturbiini osadest (kaal 9640 kg) Tartu jaamas autole laadituna Ulila viimiseks.

tavad abinõud. Töö kindlustas Tartu linnavalitsus. Keegi Tartus pakkunud võtta töö enda peale õige oduvalt. Kimmituselt „Polaris“ ei olnud sellega nõus. Nõudis, et vedu antagu Ed. Poola kätte, vastasel korral ei vastuta selts õnnetuste eest. Ja nii sai töö enda kätte Ed. Poola veoäri, kuigi hind oli kolm korda kallim kui teiste oma. Ehk küll ülesanne autodega transporteerida 21.000 kg raskusi polnud „näputöö“, saadi sellega toime. Teatavasti asub Ulila jõujaam Tartust paarkümmend kilomeetrit eemal. See maanteel vedu ning peale- ja mahapanekud olidki raskeimad.

Selliseid ja lugemata hulga teisigi suuremaid ja raskemaid vedusid on Ed. Poola viimase aastakümne kestel sooritanud oma tugevate veoautodega. On vedanud vedureid, lokomobiile, katlaid, purunenud autosid, turbiine ja muid raskeid ja kogukaid asju. Nende vedu ongi Poola veoäri eristaks. Ta suurimad autod võtavad peale mahult pool raudteevaguni omast ja kaalult veel rohkemgi. Suurte raskuste ja kogude vedu mööda tänavaid, kitsaid, auklisi ja lumega ummistunud maanteid, eriti veel seal, kus puuduvad võimalused hariliku veoautoga läbi saada, nõuab mitte ainult asjatundlikkust ja kogemusi, vaid kõigepealt ka vastavaid masinaid — nagu näiteks too vintsiiga varustatud 100 h.-jõuline ja 12-tonnilise kandejõuga vägev „Renault“-veoauto. Ed. Poola auto-transportäriil ongi neid kõiki olemas — vilunud personaal-kaasaarvatud. Autoreporter.



Üks Ulila jõujaama uue auruturbiini osadest saabununa Ed. Poola veoautoga Tartust kohale. Kaal 9640 kg.

Monte Carlo tähesõit.

Nagu eelmises „Auto“ numbris kirjutasime, algas tänavune Monte Carlo tähesõit Tallinnast 19. jaanuaril s. a. ja siit väljusid 17 välismaa autot. Tallinnast kuni Läti piirini jõudsid kõik sõitjad õnnelikult ning vahejuhtumisteta, ainult väike õnnetus juhtus nr. 164 V. Keideli „Stoewer“ autoga, mis udu ja libeda tee tõttu kraavi libises. Esialgne parandus tehti Pärnus ja mõne tunnilise hilinemisega jõudis seegi auto üle Eesti piiri ning Riiga õhtuks kella ½9. Leedulaste „Wanderer“ nr. 18 meeskond, Tallinnast esimesena väljudes, seletas, et Leedu teeosa umbes 50 km olla väga halb, kuid arvasid, et 20. jaanuariks tee saab parandatud ja sõidukõlvuliseks tehtud. Eesti teeosa oli talve kohta keskpärane ja rahvas ning politsei sõitjaile abivalmis. Piiripunkti tööde kergenduseks valmistati Eesti Autoklubi sekretariaat igale automeeskonnale kaasa nimekirja, kus märgitud oli juba auto

sõidunumber, juhi ja kaasasõitjate nimed, passid ja viisad jne. Nii piirivalvuritel ei olnud ajaviitmist välispassidest nime otsimisega ja muude tarviliste andmete väljakirjutamisega. Registreerimine võttis autol vaid vaevalt minuti aega, mis sõitjaile kasulik.

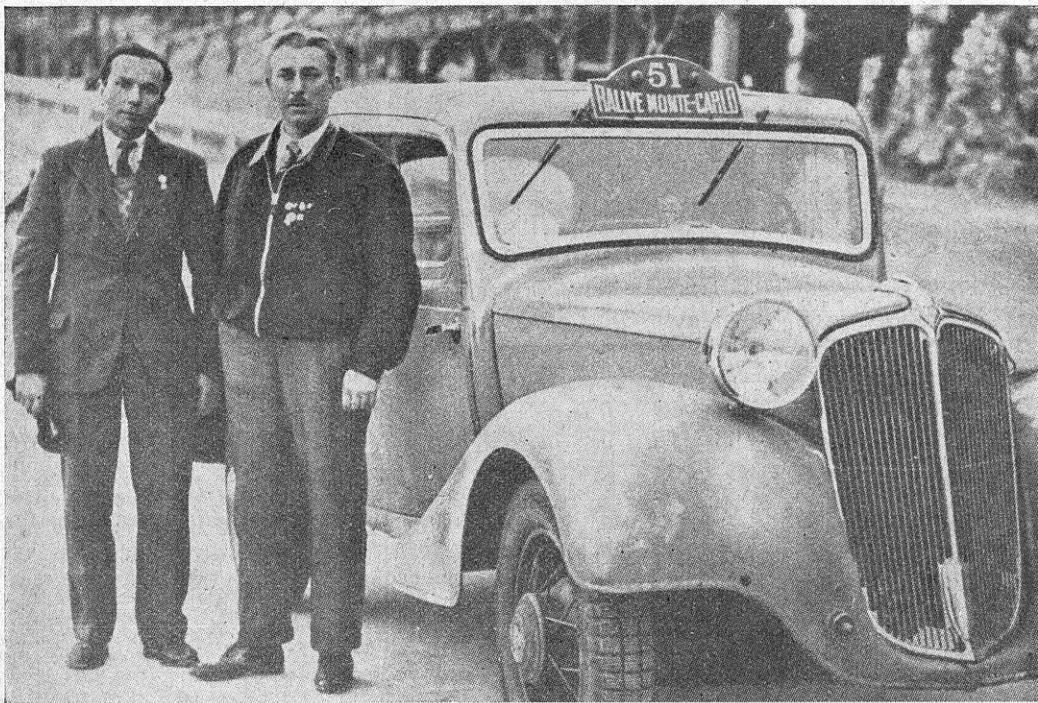
Startijad Tallinnast jõudsid Riiga samuti õnnelikult ja ajalt, peale Keideli. Start Riias edasisõiduks algas 19. jaan. õhtul kell 17.12 samas järjekorras nagu see oli Tallinnas ja lõppes kell 7.33, mis ajaks Keideli auto nr. 164 veel kohale ei olnud jõudnud. Alles kell 9.35 startis ka Keidel 2-tunnilise hilinemisega, mille eest ta muidugi sai trahvipunkte või loobus sõidust, ja nagu näeme, ei olé ta Monte Carlosse jõudnud. Leedulased „Wanderer“ autol katkestasid sõidu omas kodus, sest murdus autoass ja nad hilinesid palju. Auto oli kippunud „väsima“, sest 4-ja inimese raskus näis talle palju olevat sarnasel sõidul. Leedus kat-



Tähesõidust osavõtjate auks korraldatud koosviibimine Eesti Autoklubi ruumes 18. jaanuaril 1935. aastal.



Osa koosviibijaist söögilaua juures.



Tänavuse tähesõidu võitjad (I koht) suures klassis prantslased: Lahaye ja Quatresous oma autoga „Renault-Nervasport.“ 5540 ccm. Auto mak-
sab meie rahas ligi 16.000 kr.

kesta sõidu ka soomlane G. H. Vrede „Ford“ autol, sest teel juhtus kokkupõrge hobusemehega. Sama õnnetuse osaliseks sai ka teine soomlane O. J. Salovaara „Chevrolet“ autol, kes Saksamaal Hannoveri lähedal põrkas kokku mootorrattaga ja sai vigastusi. Ka Salovaara katkestas tähesõidu. Meie naabri lätlase auto „Amilcar“ Jakobson ja Kanski (Lodotšnikoff) juhtimisel kadus sõidust meile teadmata põhjusil, nii et teda Monte Carlo jõudnute nimekirjas ei leidu. 23. jaanuaril s. a. Monte Carlosse jõudsid Tallinnast väljunud autod järgmiselt: nr. 30 Vestren-Doll kell 9,32; 2) nr. 38. O. Enholm, kell 9,34; 3) nr. 64. Accarie & Gregoire kell 9,36; 4) nr. 63. krahv Hemptienne kell 9,37 (2-he minutilise hilinemisega); 5) nr. 70. R. Guyot kell 9,37; 6) nr. 11. Baker-Schut-Mutsaerts kell 9,41; 7) nr. 110. Duruy-Bouchez kell 9,42; 8) nr. 120. J. Novak kell 9,44; 9) nr. 140. krahv Lubiensky kell

9,45; 10) nr. 143. K. Soergel kell 9,46; 11) nr. 160. ins. P. Hiksa kell 9,49 ja 12) nr. 162. Richthofen-Pander kell 9.50. Seega langes välja 5 autot Tallinnast sõitjate reast. Üldse jõudsid Monte Carlosse 166 registr. autost päralt kõigest 102. Välja langesid kõik sõitjad Ateenast ja Bukarestist. Palermost sõitjaist langes välja 23, Umeast 9, Stavangerist 8, John de Groats 4, nii et Tallinnast välja langenute arv on võrreldes teistega veel väike. Tänavusest tähesõidust võttis osa kõige rohkem „Ford“ 8-sil. autosid, nimelt 32, ja neist jõudis sihile 20. Osavõtnud „Ford“ autod on kõik harilikud seeria autod 8-sil. mootoriga 3622 ccm. mahuga. Eestist sõitu alganud „Ford“ autode kolm meeskonda jõudsid suruda end 6, 7 ja 8 kohale ja neile järgneb rida Forde mujalt, nagu näitab alljärgnev lõpptulemus Monte Carlos:

A. Suurte autode klassis:

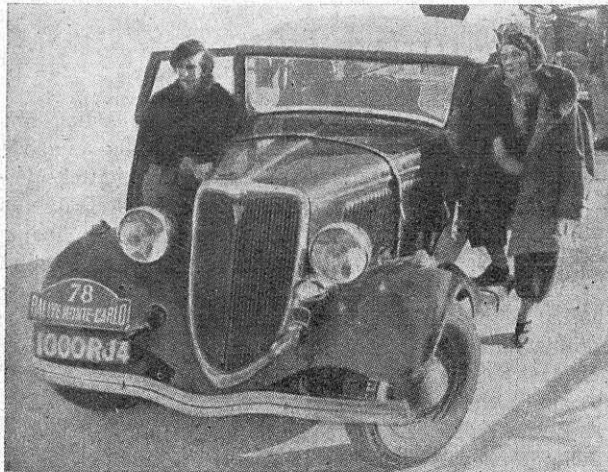
Järje Nr.	Sõidu Nr.	Nimi.	Auto.		Stardikoht.	Punktide arv.
1.	51	Ch. Lahaye	Renault	5540 ccm.	Stavanger	1073.00
2.	136	Pr. L. Shell	Delahaye	3312 „	„	1070.55
3.	70	R. Guyot	Renault	5440 „	Tallinn	1070.50
4.	73	J. Whalley	Ford	3622 „	Stavanger	1070.30
5.	130	V. Linders	„	3622 „	Umea	1070.25
6.	11	Baker-Schut	„	3622 „	Tallinn	1070.20
7.	30	Vestren-Doll	„	3622 „	„	1069.40
8.	120	J. Novak	„	3622 „	„	1069.05
9.	138	E. Mary-N. Mahe	„	3622 „	Umea	1069.05
10.	6	M. Sontag	„	3622 „	Palermo	1068.85

B. Väike autode klassis:

1.	23	J. C. Ridley	Triumph	1232 ccm.	Umea	1071.30
2.	104	J. Quinlin	Peugeot	1465 „	Stavanger	1069.65
3.	75	R. Husem	Fiat	1054 „	„	1069.15
4.	115	Dr. Mikshall	Singer	1493 „	Umea	1069.00
5.	15	F. S. Parnes	„	1493 „	Stavanger	1068.50

Nii said Tallinnast sõitjad Baker-Schut 6-ndal kohal 5000 Pr. franki (1250 Ekr.) ja Vestren-Doll 7-ndal kohal 4000 fr. (1000 Ekr.), mis tasus juba pool sõidukuludest. J. Novak 8 kohal päris 3000 fr., kuna Guyot

3 kohal teenis 15.000 franki (3750 Ekr.), mis tasus kõik kulud. Läänud aasta võitja J. Trevoux, kes tänavu algas sõitu Umeast Alfa-Romeol sai 1005 punkti ja jäi 86. kohale. Ka Tallinnast järgmised osavõtjad

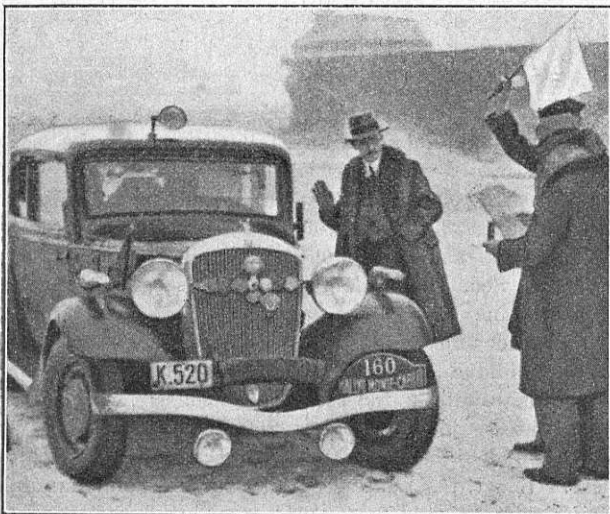


Daamide karika võitjad pr. Marinowitsh ja pr. Lamberjack oma 8-sil. „Ford“ autoga 3622 ccm.

said kohtadele: krahv Hemptienne „Buik“ autol 21; Accarie „Renault“ autol 25; O. Enholm „Chevrolet“ 43; K. Soergel „DKW“ autol 45; krahv Lubiensky „Packard“ autol 49; ins. Hiksa „Essex“ autol 66; Ch. Duruy „Renault“ autol 86; parun Richthofen „BMW“ autol 98 koht.

Stardikoht Palermo, mille tee tänava esimest korda kunstlikult on viidud sik-sak Monte Carlost ligidalt mööda, ja nii sai Palermo 4072 km maa pikkuse, kuna ometi Tallinn oma loomuliku teepikkusega (3972 km) peaks olema esimesel kohal kui kõige kaugemal kõigist stardi kohtadest. Siia peaks antama ka proportsionaalselt kõige rohkem punkte. Ka tänava üld-võitja oli jälle prantslane ja prantsuse auto, kes sõites kõigest 3700 km, s. o. 272 km võrra lühema teel kui Tallinnast, sai I koha! Tekib mulje, nagu oleks prantslased ainukesed „osavad“ sõitjad. Ei, siin oli juhile abiks erilisel selleks sõiduks kohandatud „Renault-Nervasport“ tüüpi auto 5540 ccm. mahuga. Mootor võtab oma alla üle poole auto keret. Ederataste keeramisraadius on erilisel suur. Bensiniipaak mahutab ligi 200 ltr. bensiini; 2 à 12 volti akkud doppelt dünamo jne.

Kõigest sellest järgneb, et prantslastel on ka või-

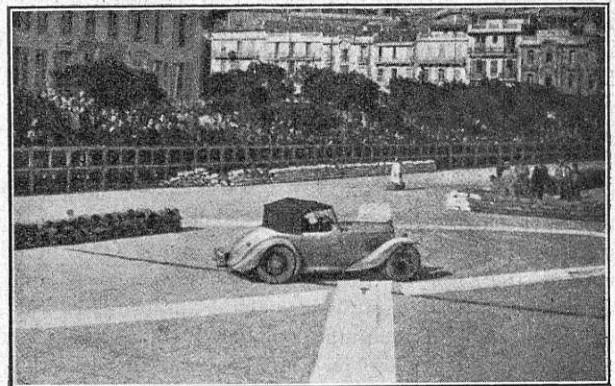


Leedulane Pranas Hiksa Berliini startpunktis „Essex-Terraplane“ autoga.

malik enne sõitu kohapeal tutvuda kõigi vajaliste peenustega ja selleks vabrikult tellida vastav auto ja et väga väiksed ja liig suured autod (näit. Packard 6320 ccm. sai 49 kohta) ei tule kohale, olgu neil juhiks prantslased või muulased. Isegi vana tark de Lavalette „Peugeot“ autol ei pääsnud väikeautode klassis esimesele 5 kohale. Rõõmustav meile on juba seegi, et meie naabrid soomlased litsusid end 6 ja 7. kohale ja see annab tulevikus hoogu katsetada, et tulla järjest lähemale esimesele kohale. Oleks ehk parun Vredel vähegi õnne olnud, võib olla, ta oleks ka üks esimesi olnud. Soomlaste sõidumõte on ka õige: kui kodumaa spordiklubile võitu tuua, siis ei tohi üksi välja minna, sest võib midagi juhtuda ja asi on otsas. On aga mitu kaasvõistlejat, siis mõnel ometi õnnestub midagi, ja seekordki soomlastel õnnestus.

Loodame vaid, et järgnevatel aastail soome velled võtaksid osa tähesõidu puhul veel arvurikkamalt.

Vahejuhtumiste tagajärjeks tänavusel Monte Carlo tähesõidul olid õnneks ainult materiaalsed kahjud. Prantslane *Lanciano*, kes eelmisel aastal tuli teisele kohale, lendas Itaalias kõige autoga ümber, kuna oli rooli taga magama jäänud! Auto sõitis parajasti 80 km



„Vigursõit“ Monte Carlos, kus autoga teatud maaalal tuleb number „8“ teha.

kiirusega, ning libises pärast ümberkukkumist veel 100 meetrit katusel edasi.

Väga kurvalt oleks võinud lõppeda sõit endisele Monte Carlo tähesõidu võitjale *Healey'le*, Kopenhaageni lähedal. Ta pörkas raudtee ülesõidu kohal rongiga kokku, kusjuures auto purunes, ja ta ise pääsis kergemate vigastustega.

Endine daamide auhinna võitja pr. *Mareuse* pörkas Helsingborg'i lähedal veoautoga kokku, kusjuures tema auto läks põlema. *De Lavalette* suutis oma autol pärast kokkupõrget edasi sõita, olles vahetanud ede- assi uue vastu.

AMEERIKA AUTODE VÄLJAVEO EDU.

Ameerika autode väljavedu saavutas möödunud aastal jaanuarist augusti lõpuni arvud, mis umbes kolm korda suuremad kui vastaval ajal 1933. aastal.

Nii veeti 1. jaanuarist kuni 1. septembrini 1934. a. Ameerikast välja (sulgudes sama aja arvud 1933. a.): veoautosid ning autobusse ja nende aluseid 63.480 — 29.846.113 doll. väärtuses (23.699 — 10.506.547 doll.); sõiduaautosid ja nende aluseid 109.378 — 60.296.412 doll. väärtuses (45.682 — 22.189.158 doll.).

Kasulikud kurioosumid.

Kui küsitakse, mis vahe on poisikeste püksitaskude ja automobilisti tööriistade kastide või kottide vahel, siis leidub vist vähe neid, kes kohe võivad vastata. Ja ometigi on vastus õige lihtne: *Sisuliselt pole neil mingit vahet!* Kuidas? — küsite! Vaadake!

Poistele iseloomustav on, et nad koguvad igasugust tühja-tähja ja tihtigi — parema peidupaiga puudusel — peidavad kõik kogu oma püksitaskudesse. Nii leitakse poiste taskudest naelu, nõöpe, kruve, polte, traati, nõöriotse, plekitükke, nuge, aparaatide osi jne. Osa on neist korjatud kurioosumitena, osa selleks, et neid hiljem kasutada ühel või teisel viisil. Sest lõpuks on ju nii — ja seda teab iga elava ja eriti tehnikasse kalduva iseloomuga poiss — et „ehus läheb kord kõike vaja“, nagu vanad ja targad ütlevad.

Ja kui nüüd tuleme automobilistide juure, siis leiame nendegi autodest, tööriistade kastidest või kottidest — peale harilikkude tööriistade — igasugu tühja-tähja, mille tähtsust võõras vaevalt võib aimagi. Sealt võib näiteks leida tihtigi vana hobuseraua. See võib olla õnnetuste eest kaitsvaks talismaniks — võib ka olla abinõuks, isegi tööriistaks mõnesuguse (meie küll ei oska öelda missuguse!) paranduse või autorikke puhul. Ja kui juba hobuserauad, miks siis mitte ka hobuseraualad? Neidki leiame õige tihti autodest. Nad on vanad, kõverad ja enamasti roostetanud. Ning igapähega on seotud kurb mälestus august kummis... Kuid hobuserauala võib hädakorral splindi asemele tarvitada. Kõige ideaalsem on aga selleks naiste juuksenõel — kui seda just ei taha autos sõitnud või viibinud ilusa daami armsa mälestusena alalhoida... Aga mis öelda selliste „proosaliste“ esemete kohta, nagu lauanuga, kahvel, lusikas, haaknõel, tinast aluspüksi nõöpe ja kingapael? Selliseidki leitakse väga paljude automobilistide autodest ja garaazides oleva „raudvara“ hulgast. Kuidas niisugused kodused asjad on sinna sattunud, seda on raske seletada. Kindlasti on neid kõiki kord tarvitatud või mõeldud tarvitada auto juures. Enamasti koguvad automobilistid oma sõidukite istmete alla, ustel ole-

vatesse taskudesse või tööriistade kasti kõike, mis kätte juhtub ja hoolimata sellest kas selle asja või asjakese tarvitust on näha või mitte. Nii näiteks leidis nende ridade kirjutaja ühest Ameerika autost, mis tuli, pärast pikemat reisi Euroopas, ühes töökojas Ameerikas lahtivõtta ja kordaseada, järgmised asjad peale vajalike riistade, nagu: 2 sulepatja, 1 daami shall, 1 lehvik, 1 riidehari, 1 paar naisterahva kindaid, 1 siidist daami ninarätik, 1 daamide tualetti-komplekt hõbedast (sees lõhnaõlid ja näovärvimisvahendid), 10 maanteede kaarti Lääne-, Lõuna- ja Kesk-Euroopa riikidest, 2 franki, 1 liir ja 50 pfenningit hõberaha, 1 daami päevaraamat, 1 hõbekaantes daami visiitraamat, 1 pakk intiimsisuga kirju, ning kogu pilte, juuksekamme ja -nõelu, traati, naelu, pliiatseid, paelu, nõöri, nõöpe, jne. jne. — Nagu näha, oli autos kaunis kirju kogu asju — milledest mõnede kohta kommentaar tunduks vist liig intiimsena... Lõpuks üks pisijutt ühest kinga-nööbikongsust. Selline riist oli kuidagi sattunud ühe inglise automobilisti autosse muu „raudvara“ hulka. Seal oli see aastaid ja ära seda ei visatud, kuigi automobilist ei teadnud, mis sellega auto juures teha. Hiljuti luges ta aga ühest Ameerika autotehnilisest ajakirjast, et kinga-nööbikonksu võib väga hästi tarvitada dünamo ja starteri mootori harjade vedrude ülestõmbamiseks — olla palju parem kui traadist selleks painutatud kongsud. Tark ameeriklane oli õpetusele veel lisanud juure näpunäite, et kinga-nööbikonksu jagavad Ameerika saapakauplused hinnata igapähele. — Inglise automobilist oli saanud paugupealt targemaks. Nüüd ta teab, mis oma nõöbikonksuga teha ja kust neid saab, kui selle riista peaks kaotama.

Mis meie automobilistidesse puutub, siis peame vist katsuma leppida traadist konksude ja naiste juustenõeltega dünamo ja starteri mootori harjade vahetusel — Ameerika on ju nii kole kaugel ja eesti saapakauplustest neid hinnata ei anta, kuigi neid veel kuskil mineviku mälestusena leidukski...

Lühemaid teateid.

ÜLE MILJONI AUTORAADIO AASTAS!

Raadio ennekülmata võidukäik.

Raadio-vastuvõtteaparaadi asetamine autosse oli 6—8 aastat tagasi midagi väga haruldast. Ja veel 3—4 aastat tagasi leidis vaid mõned firmad maailmas, kes raadio-aparaate autode jaoks valmistasid. Nüüd on teisiti. Maailmas on umbes miljon autot juba raadio-aparaatidega varustatud. Ja Ameerikas valmistavad pea kõik raadio-firmad — neid on ligi 80! — aparaate autode jaoks. Varem varustati ainult luksus- ja eraautosid raadioga — nüüd on üksinda New-Yorgis ümarguselt 5000 taksoautos raadio-aparaadid olemas. Kõik ameerika kesk- ja kõrgema-klassilisi autosid valmistavad firmad varustavad ostja soovi kohaselt oma autod raadio-aparaatidega. Ning hinnad on väga mõõdukad.

Kuidas raadio autos on saanud populaarseks, sellest siin mõned arvud Ameerikast. Aastal 1931 valmistati seal 100.000 autoraadio-aparaati, 1932. aastal 140.000 ja 1933. aastal 700.000 aparaati. Näib kindel, et 1934. aasta toodang sellel alal ületab kaugelt miljoni! Seda oletust õigustab juba seegi, et autode valmistamine on eelmise aastaga võrreldes tänava suurenenud umbes 40—50%. Ja veel seegi, et 1933. aastal müüdnud kõigist raadio-aparaatidest 25% olid raadio-aparaadid autodest. Ning edasi: pea kõikidesse uutesse ja parematesse ameerika autodest pannakse nüüd juba vabrikus kere ehitamisel antennid sisse. Seegi tasandab teed autoraadio võidukäigule. Meil Eestis on vaid 2—3 autot varustatud raadio-aparaatidega — nii järel oleme muu maailma kultuurist sellel alal!

BRITI AUTO- JA TEE-STATISTIKAT.

Mootortransport suureneb — hobustransport väheneb.

Inglise teedeministeerium on avaldanud 1933/34. aasta arvud teedel liiklemise ja teede kohta Briti saartel (Suur-Britannias) välja arvatud Iiri vabariik (lõunapoolne osa Iirimaast). Nendest arvudest selgub muuseas järgmist: Jõuvankreid registreeriti 2.282.014 (eelmisel eelarveaastal 2.219.220) ja hobusega veolubasid anti 27.670 (eelmisel eelarveaastal 33.412). Nii on jõuvankrite arv aasta jooksul suurenenud 2,83% ja hobustransport vähenenud samal ajal 17,18%.

Kolmteist aasta (1921—1933) kestel on jõuvankrite arv suurenenud 873.700 pealt 2.282.000 peale, väljaantud juhtimislubade arv 1.106.000 pealt 2.947.000 peale ning sissetulekud teedel liiklemise reguleerimisest 10.042.000 n.-sterlingi pealt 28.357.000 n.-sterlingi peale. Käesoleva aasta alul oli Suur-Britannias üks registreeritud jõuvanker iga 20 ja üks väljaantud jõuvankri juhtimis luba iga 15 elaniku kohta. Briti saartel (väljaarvatud Iiri vabariik) on maanteid 157.822 miili (1 miil 1,6 km), sellest 1. klassi teid 26.663, 2. klassi — 16.744 ja 3. klassi teid 134.475 miili. Uusi 1. ja 2. klassi teid on 1921 aastast saadik ehitatud 6.837 miili. Igasuguse maanteedel liiklemise maksustamisest saadi möödunud eelarveaastal (1933—1934) kokku 29.201.133 n.-sterlingit 28.431.766 n.-sterlingi vastu eelmisel aastal.

Torontos keegi Auburn omanik sõitis 16 tunni jooksul vahetpidamata 50-miilise tunni kiirusega oma Auburnautol. Sõita 50 miili tunnis ei ole kunst, kuid püsida sellisel kiirusel 16 tundi ärgimööda, kattes 816 miili, see pole väike saavutus.

KOHTUNIKUD ÕPIVAD AUTOJUHTIMIST.

Tšehhoslovakkia Autoklubi poolt korraldatav autojuhtimise kursus kohtunikele avati neil päevil. Osavõtavad nim. kursusest 80 kohtunikku. Kursus on kaheks jaos: teoreetiline ja praktiline. Mõlemal alal tegutsevad parimad asjatundjad õppejõududena. Tšehhoslovakkia Autoklubi püüab nende kursustega saavutada eesmärki, et tšehhi kohtunikke põhjalikult tutvustada autoasjandusega.

POSTKONTOR RATASTEL.

Prantsuse Posti- ja Telegraafivalitsus laskis enne jõulu liikuma erilisel ehitatud liikuva postkontori, mida saadetakse näitustele, spordipidustustele ja kõikjale, kus ajutine postkontor ja telefonipunkt vajalik. Postkontor on 6-tonnise „Panhard“-auto alusel ja kere on väliselt ja mõõtudel suure omnibuse kujuline. Seest on aga täielik koopia väiksest postkontorist, kus leti taga teenivad kolm ametnikku, sooritades kõike harilikke postioperatsioone. Ei puudu telefon ega koht, kus soovijad võivad kirju kirjutada. Telefon asub häälekindlas kapis, milliseid koguni kaks. Kirjade kirjutamise pulte on ka kaks. Muidugi on ka kastid kirjade ja ristpaelade jaoks. Sissekäik rahvale on taga asuvast uksest. See auto-postkontor on teatavasti esimene selletaoline maailmas.

GARAAZI-HÄDA HITLERI RIIGIS.

Saksa rahaministeerium on avaldanud ametliku ringkirja arhitektidele, milles juhitakse viimaste tähelepanu asjaolule, et autode arv kasvab kiirelt kooskõlas üldise rahvuslase ehituskavaga ja seepärast on

vaja, et arhitektid hakkaks kiirelt valmistama plaane suurte blok-majade jaoks igasse tähtsamasse Saksamaa linna silmaspidades, et selliste majade ette ja keldrikordadele saaks maa-alused garaažid jõuvankreile. Ringkirjas mainitakse, et olemasolevate majade ette lubatakse maa-aluseid garaaže ainult kõvendatud tungimistega ja äärmise vajaduse korral.

F. I. C. M. püüab A. I. A. C. R. nõusolu saada spordikontrolli õiguseks neljarattaga cyclecaride kohta, kuni 750 ccm. mahuga ja 350 kg maksimaal kaaluga.

Zürichis korraldati autodele osavusvõistlus, kusjuures sõitjad ei startinud mitte oma autodes, vaid kuue ühesuguse Opel-autoga, mis neile anti võistluse korraldajate poolt.

Henne uute rekordide seas nimetati ka lendavat kilomeetrit 500 ccm. klassis — 220 km/t., mis on eksitus, kuna Henne kasutas nimetatud sõiduks 750 ccm. masinat. Pealegi püsib ikka veel *Milhoux* rekord FN masinaga, mille viimane püstitas kevadel, saavutades keskmiselt 224,019 km/t., 500 ccm. klassis.

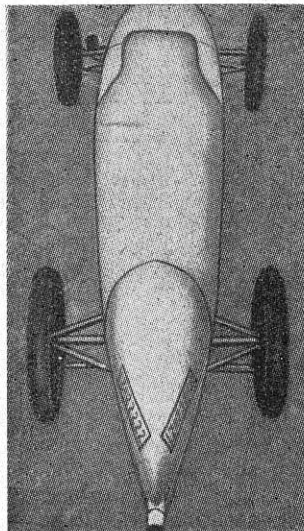
„Das Motorrad“ nr. 231.

Hollandis töötatakse uue 9 km pikkuse autodroomi ehitamise kallal, millele oleks võimalik saavutada suuremaid kiirusi kui praegustel euroopa autodroomidel.

Järgmisel Berliini auto- ja mootorrattaste näitusel tohivad esineda ainult mudelid, mis on valmistatud kuni 1. juulini 1935. a. Kui sõidukite valmistamine hilineb, peab vabrik maksma kõrget trahvi.

Aasta jooksul valmistas Inglismaa 58.100, Saksamaa 51.400, Prantsusmaa 36.300, Itaalia 12.500 ja Ameerika 7400 mootorrattast.

Tehnikakoolid kasutavad Auburn kahekordset ülekannet uurimusteks ja lähemaks tutvumiseks. Selleks on valmistatud diagramme ja jooniseid, et õpilastele selgitada kahekordse ülekande töötamisviisi. Samuti on saadetud selleks raamatuid ja seinakaarte enam kui 200 kolledžile ja tehnikumile.



Saksa uus väike võidusõidu auto. Auto on ühe istmega; ehituselt, kus vähegi võimalik, kerge-metallist; auto kaalub kõigest 380 kg. Mootorratta mootor 1100 ccm. 40 h.-j. Hind arvatakse umbes 4000 Rmk. (meie rahas 6000 krooni). Lennukikere-tüüpi karrosseri. Auto konstruktor — Koenig-Fachsenfeld Stuttgartist.

(Motor u. Sport.)

PROF. HUGO JUNKERS †



Pühapäeval, 10. veebruaril s. a. lahkus siit ilmast 76 a. vanaduses professor Hugo Junkers. Oma viimseid elupäevi saatis ta mööda Müncheni ligidal Gaudingis ja oli juba pikemat aega haigeveodis.

Ins. H. Junkers'i nimi ei ole ka „Auto“ lugedaile võõras, seepärast toome lühidalt tema eluloo ja saavutuste kirjelduse. H. Junkers sündis 3. veebr. 1859. a.

Raeydt'is väikses tööstuslinnakeses Rheinimaal kudemistööstuse omaniku pojana. Lõpetas kõrgema tööstuskooli Barmenis. Öppis Berliinis, Karlsruhes ja Aachenis inseneriteadust ja masinaehitust. 1889. a. asutas Junkers ühenduses Oechelhäuseriga Dessaus gaasijõumasinate katsejaama ja pühendas end praktilistele uurimustele gaasimootorite alal. 1892. a. võttis patendi oma leiduse „kalooriameeter“-aparaadi peale, millega toimetatakse kütteväärtuse mõõtmist.

1895. a. asutas J. Dessaus vabriku „Junkers ja Ko.“ firma all, kus valmistati gaasivanniahjusid ja kalooriameetreid. 1897. a. kutsuti ta Aacheni tehnika ülikooli soojustehnika õppetooli professoriks ja oli sel alal tegev 14 aastat. 1913. a. asutas ta Magdeburgis mootorite ehituse töökoja ja sellest ajast peale ilmusid turule praegu maailma kuulsad Junkersi mootorid, mis 8—6000 hob. jõulised. 1927. a. katsutati esimeste Junkers firma diesel mootoritega veoautodele, paatidele ja veduritele, mis andis häid tagajärgi. Juba 1910. a. alates valmistab Junkersi vabrik kergemetallist lennukeid ja seega on ta esimene teerajaja sellel alal. Lennuasjanduse arendamisel on Junkersil väga suured teened. Temaga läks hauda üks paremaid Saksamaa mootoritehnika asjatundjaid ja levitajaid.

GENFI AUTONÄITUSEL

15.—24. märtsini k. a. esineb 60 mitmesugust autofirmat, kuna läinud aastal Pariisis oli 51, Londonis 46, Berliinis 21, New Yorgis 41, Brüsselis 37 ja Milanos ainult 10 autovabriku väljapanekuid.

Kopenhaageni autonäitus peetakse k. a. märtsis „Forumis“, kus esineb mitmesuguseid autosid ja mootorrattaid.

Eesti Autoklubi teateid ja kroonika.

Rahvusvaheline Autoehitajate alaline büroo, Pariisis teatab Eesti Autoklubile kirjaga 15. I. s. a. nr. 3002 all, et büroo poolt on Eesti Autoklubile lubatud jõuvankrite näitust korraldada Tallinnas 10. kuni 13. maini s. a. ja et Tallinnas tegutsevale Motoklubile, kes organiseerivat sama näitust 30. apr. kuni 5. maini s. a. on luba andmata jäetud.

EESTI AUTOKLUBI LIIKMETE AASTA-PEAKOOSOLEK.

22. veebruaril s. a. pidas Eesti Autoklubi oma aastapeakoosolekut. Koosolekule ilmunud olid 28 tegevliiget.

Kosoleku avas klubi esimees J. Zimmermann, andes lühikese ülevaate klubi läinud aasta tegevusest ja pani ette koosoleku juhatajat valida.

Koosoleku juhatajaks valiti hra Dir. M. Raud. Protokollijaks sekretär Joh. Jeets. Päevakorda täiendati ettepanekuga mootorratta sektsiooni poolt.

Kassaaruanne juhatuse poolt ettepanud kujul võeti ühelhäälel vastu ja kinnitati. Kulud ja tulud on tasakaalus 5545 kr. 50 senti. Samuti kinnitati mootorratta sektsiooni aruanne.

Juhatuse poolt 1934. a. vastuvõetud liikmete nimekiri kinnitati.

Liikmemaks määrati 1935. a. peale kr. 25.— ja sisseastumise maks 20 krooni.

Tunnistati õigeks juhatuse tegevus autonäituse korraldamises 10.—13. maini s. a. 1935. a. eelarve tasakaalus kr. 5985.— otsustati kinnitada.

Klubi esimeheks valiti tagasi hra J. Zimmermann. Juhatuse liigeteks valiti häälteenamuse järjekorras järgmised härrad: M. Raud, J. Kalpus, E. Veidemann, J. Kermann, A. Kõva, E. Puhk ja A. Kahk. Asemikudeks härrad: R. Uritam, A. Brutus ja J. Jeets.

Sportikomisjoni valiti härrad: J. Lorup, J. Johanson, A. Brutus, J. Jeets, R. Niibo. Kandidaatideks härrad: O. Lemm ja H. Anton (noorem).

Revisjonikomisjoni härrad: N. Niitem, E. Madison ja O. Raudsep. Kandidaatideks härrad E. Poola ja J. Freibach.

Aukohtukomisjoni härrad: J. Tannebaum, J. Suija, A. Tõnisson, K. Terras, O. Bidder, M. Kolk ja K. Vellner.

Mitmesuguste läbirääkimiste all otsustati juhatusese ülesandeks teha mootorratta sektsiooni ümberkorraldamise palvet kaalumisele võtta ja eeloleval suvel külastada Leedu autoklubi.

Surma läbi lahkunud liiget A. Treiberi mälestust austati püstitõusmisega.

Mitmesugustel põhjusil kustutati liikmete nimekirjast (Juhatusese otsus 1. II. 35.) järgmised liikmed: S. Epstein, E. Feldt, A. Haugas, H. Koppvillem, A. Korjus, G. Kuik, H. Laagus, H. Laheste, K. Lemberg, S. van der Ley, F. Maydell, J. L. Mõttus, E. Neggo, J. Ots, A. Saar, E. Saik, Dr. A. Suija, A. Trankmann, A. Treiber, Ed. Tõnisson, A. Vebermann.

Juhatus palub neid liikmeid tagasi saata sekretariaati, Tallinn, Vene tän. 30, nendel olevaid klubi märke.

Peale selle kustutati toetajate liikmete nimekirjast (Juhatusese otsus 15. II. 35.) R. Lorenz ja O. Lõvi. Balotto peale on kirjutatud: hra E. Neito, „Opel“ auto omanik, Narva mnt. 69-d—4, Tallinn.

Uuteks liikmeteks on vastuvõetud: hra ins. A. Martin, „Willys“ auto omanik, Veizenbergi 25—3, Tallinn. Toetajaks liikmeks on vastuvõetud: hra H. Kuk, Maksudevalitsuse Direktor, Tallinn.

RIIGI PÕLEVKIVITÖÖSTUSE
BENSIINI JAAMAD

1. Veneturul,
pritsimaja
juures,



2. Kadriorus,
Koidula ja Köleri
tänava nurgal,

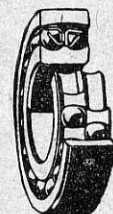
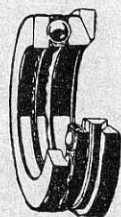


3. Sadamas,
Riigi Põlevkivi-
tööstuse laos

MÜÜVAD BENSIINE:

„AUTOBENSIIN“ välis-
ja põlevkivibensiini segu **26** senti
liiter

I-a kerge vene bensiin **28** „



SKF

kuul- ja rull-laagrid

Igas suuruses.

Igaks otstarbeks.

Peaesindus ja ladu:

Linke & Martinson

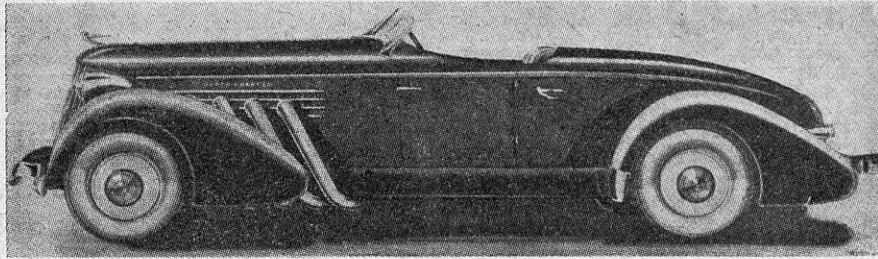
Tallinn, Vene t. 11. Telefonid: 432-86, 432-58

**Turule
ilmunud**

AUBURN

**mudelid
1935. a.**

8-sil.
kompres-
soriga.



150 h.-j.
„Speedster“

1935 8- ja 6-silindrilised 1935

Ilus, voolujooneline välimus. Ainulaadne saavutusvõime. Väga ökonoomne. Vastupidav ehitus. Kered üleni terasplekist. Kahekordne ülekanne. AUBURN on saavutanud võidukäigu uute 1935. a. mudelitega — ILU ja ÖKONOOMSUS on siin ühinenud. Ruumikas, luksuslik sisemus. Ületamatu sõidumugavus. Soovikorral varustatakse iga mudel kahekordse ülekandega vähese juurdemaksu eest.

Vaadake neid!



Sõidke neis!



Võrrelge!

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.

AUBURN, INDIANA

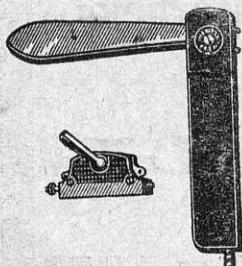
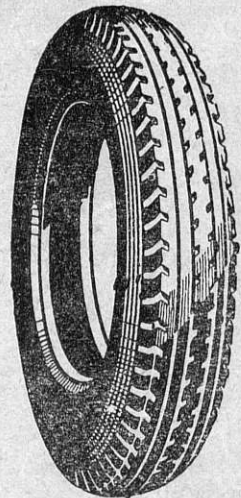
Englebert Belgia AUTOKUMMID

AUTO osad, tarbed, materjalid

OMNIBUSSI ehitamiseks:

ALUMINIUM-VASK PROFIIID.

LUKUD — KÄEPIDEMED — HINGED — KLAASI-
TÖSTJAD — TORUHOIDJAD — SUMMERID — LAE-,
SEINA- SIGNAALLAMBID, INGLISE KUNSTNAHK
POLSTRI-, SEINTE JA LAE KATTEKS J. N. E. J. N. E.



Lier & Rossbaum

Tallinn, Viru tän. 7, tel. 433-34.