



Auto

MOOTORSPORDI AJAKIRI

E2/A8



Säästke raha!

Mootoruute
CHAMPION
süüteküünaltega
on kokkuhoidlik

UUED

CHAMPION

SÜÜTEKÜÜNLAD
annavad suuremat võimsust

Kulunud süüteküünlad on võimsuse vargad. Asetage uued
CHAMPIONID

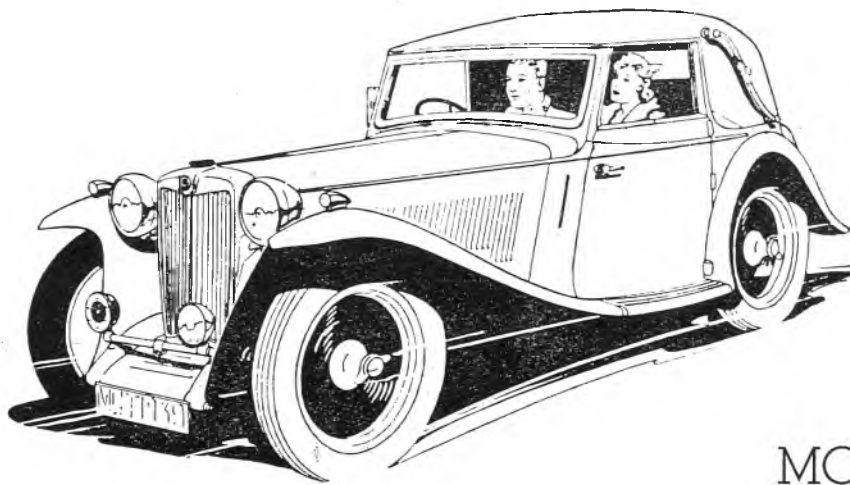
ja Te näete vahel kiiruses ja jõus. Nad lasuvad end varsti kütteainet kokku hoides.

8

1939

Ainuesindaja
Eestis A/S. A. Rosenwald & Ko

Tartu,
Suurturg 8



Tutvuge meie rikkaliku valikuga parimatest inglise ja ameerika autodest!..

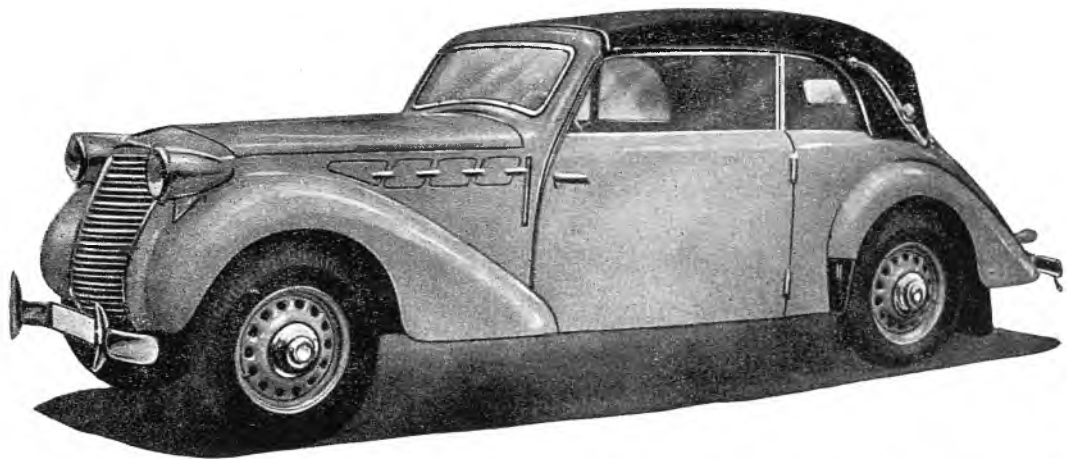
MORRIS
WOLSELEY
M. G. luksus-sportautod
HUMBER

CHEVROLET • BUICK • PACKARD

ESINDAJA:

J. PUHK & POJAD

PÕHJA PUIESTEE 19. ● TALLINN ● TELEFON 416-40.



Miks on **BORGWARD**
(HANSA) autod meil eelistatumaid? ..

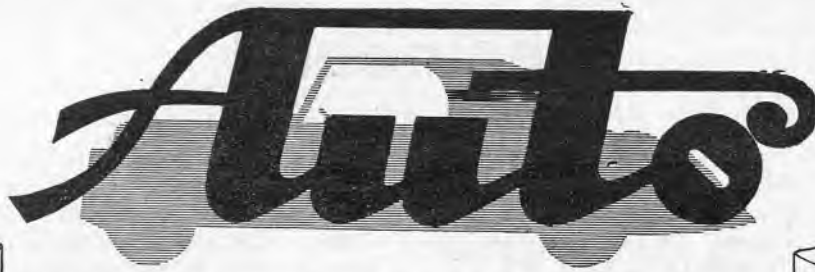
BORGWARD omab rippuvate klappidega mootori ning auto koguraskus on kooskõlas mootori jõuga.

BORGWARD on üleni terasest kerega, mille pikkus, laius ja madalus — madalaim punkt maapinnast 22 sm — tagab võrratult mugavust, ohutust ja teelpüsivust. Kogu alus on kaitstud alt pori vastu siledapinnalise terasplaadiga. Müügil kahe mudelina — tüüp „1100“ ja „2000“.

AINUESINDAJA:

J. PUHK & POJAD

PÕHJA PUIESTEE 19. ● TALLINN ● TELEFON 416-40



MOOTORSPORDI AJAKIRI

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

EESTI MOOTORSPORDI KLUBI

JA

EESTI MOTOKLUBI

TEATEID

Nr. 8

(35)

1 9 3 9

XI AASTAKÄIK

TOIMETUS:

EESTI AUTOKLUBI
TALLINN, VABA-
DUSVÄLJAK 7-5
KÕNETR. 468-05
POSTIJOOKSEV
ARVE NR. 570

TEGEV JA VASTU
TAV TOIMETAJA:
TEOD. POHLAK

TEHNILINE
TOIMETAJA
AIN MERE

VÄLJAANDJA:
EESTI AUTOKLUBI
TELLIMISHIND:
AASTAS KR. 5.
1/2 AASTAS 2.50
ÜKSIKNUMB. 50 S.

*„Auto“ tellijatele, kaastöölisele ja
teistele sõpradele häid jõulupühi!
Soovib „Auto“ toimetuse-talitus*

SISU:

RÜNNAK UUELE JÕUVANKRITE SEADUSE EELNÕULE
SOOME AUTOKLUBI AULIHKMEID
NAISED ROOLI TAHA!
V. Linholm: SIIS, KUI VEEL EI MÜRISENUD KAHURID...
ROHKEM DISTSIPLIINI!
AKUMULAATORI KORRASHOID SIIS, KUI JÕUVANKER SEISAB
KASUTAMATULT
BUNA-KUMMI
PUIT LAHENDAB JÕUVANKRITE KÜTTEAINE KRIISI
ET NEED OTSUSED EI JÄÄAKS AINULT SÕNADEKS
NÕUANDEID AUTOJUHTIDELE
TEADUS JA TEHNIKA
UUDISEID KODUMAALT
PRAKTILISI NÕUANDEID
TEHNILISI UUDSUSI
LÜHITEATEID KOGU MAAILMAST
STATISTIKAT
KÜSIMUSI JA VASTUSEID

Rünnak uuele jõuvankrite seaduse eelnõule

20. NOVEMBRIIL toimus Tallinnas Eesti Autojuhtide ja Mototehnikute Kutseühingu Tallinna osakonna, Eesti-maa Autoomanikkude Ühisuse ja Eesti Veoauto-omanikkude Ühingu liikmeskonda kuuluvate kutseliste autojuhtide ühine koosolek A. Viikmäe, A. Raueri ja Joh. Kivistu juhatamisel. Kokkutulnuid oli üle 500.

Selle nii suurearvulise kutseliste autojuhtide kokkutuleku põhjustas tollal riigivolikogus aruusel olnud jõuvankrite seaduse muutmise seaduse eelnõu, mille mõningate paragrahvide suhtes on kutselistel autojuhtidel eriseisukohad. Koosoleku eesmärgiks oligi nimetatud seaduse eelnõu arutamise võimalik seisapanemine, et oleks võimalik seal parandusi ette võtta, milleks esitati eelmainitud kolme organisatsiooni ühine märgukiri teedeministrile. See eesmärk saavutati, kuna teisipäeval, 22. nov., millal kõneall olev seaduse eelnõu pidi riigivolikogus tulema teisele ja kolmandale lugemisele, seega lõplikule vastuvõtmisele, võeti eelnõu lugemine komisjoni aruandja ettepanekul päevakorrast ära. Missuguseks kujuneb uus jõuvankrite seadus, selgub muidugi edaspidi, kui riigivolikogu komisjon on autojuhtide soovide-ettepanekud läbi kaalunud ja võib-olla vastavad parandused teinud.

Kutseliste autojuhtide koosoleku juure tagasi minnes väärib märkimist mõnigi seisukoht, mis seal avaldati A. Maikallo kui kolme eelmainitud organisatsiooni juhatuste seisukohtade aruandja poolt.

Eelkõige käsitles aruandja jõuvankrite seaduse eelnõus ettenähtud omnibuste tonnaaži suurendamise küsimust seniselt 13-tonniselt lubatud maksimumilt 19-tonnini. Omnibuste ligi 50-protsendilist tonnaaži suurendamist põhjendatakse seaduse eelnõu seletuskirjas eeskätt kasutamiskulude kokkuhoiuga, teiseks loodetakse suurte omnibustega liiklust hõrendada, sest üks suur takistavat liiklust palju vähem kui kolm vähemat omnibust, ja kolmandaks — suuremad omnibused ei lõhkuvat teed. Peab lisama, et seaduse eelnõus lubatakse omnibuste tonnaaži suurendamist vaid neil liinidel, kus sõitjate rohkus ja liikluse tihedus seda tingib ja kus maantee-kate seda võimaldab. Sellest võib järeldada, et suuromnibuste käikurakendamine on mõeldav Tallinn-Nõmme, Tallinn-Pirita ja võimalik, et ka mõnel siselinnas omnibuseliinil.

Kutselised autojuhid arvavad aga, et suuromnibuste kasutamiselevõtmise põhjendusist saab olulisemana kõne alla tulla vaid kulude kokkuhoid. See kokkuhoid tuleks aga suures osas kanda kutselistel autojuhtidel, samuti konduktoritel, keda omnibuste arvu vähenedes ootab paratamatu vallandamine. See aga ei ole vastuvõetav eriti praegusel ajal, kus mitmesuguste kitsenduste tõttu on autojuhtide tööalad niigi vähenenud.

Autojuhid ei looda, et suuromnibuste liikluse toomine aitaks kaasa liiklusõnnetuste ja liiklustakistuste vähenemiseks. Sootuks vastupidi, sest „kolmeteljeliste mürakate ilmumine Tallinna kitsastele ja kõveratele tänavatele paneks kogu liikluse seisma ja sunniks jalakäijad põgenema katustele,“ nagu ütles aruandja, tuues seejuures näiteid, kuidas juba praegustegi omnibuste eesotsad tänavanurkade pöörangutel liiguvad üle kõnnitee, ohustades jalakäijaid, kõnelemata mõnes kitsamas tänavas peatudes liikluse täielikust sulgemisest.

Ka ei usu autojuhid, et kavatsetavad üliirasked sõidukid ei löhu meie niigi juba palju soovida jätvaid liiklusteid.

Jõuvankrite seaduse muutmise seaduse eelnõus olid ette nähtud mitmed muudatused õnnetusi põhjustanud ja liiklusmääruste vastu eksinud autojuhtide karistamises, kusjuures jõuvankrite juhtimise loa äravõtmise õigus taheti anda ka maantee talituse liiklusinspektorile. Autojuhid arvavad, et karistustega üksi ei suudeta luua korda meie liikluses ega vältida liiklusõnnetusi. Ollakse veendumisel, et sihile jõutakse vaid kogu rahva liiklusteadlikuks kasvatamisega, alustades sellega maast-madalast, eelkooliealistest lastest peale ja lõpetades nii mõnegi Tallinnas tuntud seltskonnainimesega, kes harrastab kesk tänavat jalutamist, sest „seal on lahedam kui kitsal trotuaaril“.

Rõhutati, et tänuväärset tööd on teinud maantee talitus kahe liiklusnädala korraldamisega ja üldse pideva liikluspropagandaga, mille arvele tuleb kahtlematult panna liiklusõnnetuste suhteline vähenemine viimastel aastatel. Seda liikluselgitavat tööd tuleks pidevalt jätkata ka nüüd, kuigi see nõuaks erakorralisi kulusid. Muu hulgas avaldasid autojuhid soovi, et autojuhtide trahvisummad, mis tõusevad aastas 20 000 kroonini, peaksid laekuma liikluspropaganda erifondi liikluspropaganda kulude katteks.

Aruandja meenutab, et mõne aasta eest algas karistuste ja protokollide sadu autojuhtidele ühe vastutustundetu, jooanud üliõpilase pärast, kes Tartus kihutas veoautoga sõdurite kolonni sisse, põhjustades palju raskeid vigastusi. Ja edasi — autojuhid on üpris kurjad eraautoomanikele, nn. pühapäeva-autojuhtidele, kes oma hoolimatuses ja sõidukogemuste puudumise tõttu sooritavad pahandusi, mille vari aga langeb kõigile, ka kutselistele autojuhtidele. Eraautojuht saab protokollid ja maksab kergel käel trahvi ära, sest seda lubab tal raskem rahakott ja teiseks ta ei kaota karistusega mitte midagi. Võetakse talt sõidulubagi ära, siis võib ta palgata endale autojuhi ja katki pole jälle midagi. Kutseliste autojuhtide juures on aga karistuse mõju teine — see on ta elu- ja leivaküsimus.

Statistilised andmed näitavad, et kutseliste autojuhtide arvele langeb ümmarguselt 25 protsenti liiklusõnnetustest. Seegi arv näib olevat vaieldav, kuna karistuse määramise juures toimib administratiivkorras karistaja sageli isikliku äranägemise ja heaksarvamise järele. On küllalt olnud juhtumeid, kus karistatud ja trahvimaksnud autojuht on kohtus saanud õigeks, sest täpne ja erapooletu kohtulik uurimine ja ekspertiis tõendas, et autojuht polnud õnnetuses süüdi.

„Administratiivkaristus, kui nii öelda võib, ei mahu meie riigi demokraatliku korra raamidesse, mispärast liiklusõnnetuste ja eksimiste puhul peaks süüteo uurimine ja selle eest karistamine kuuluma alati kohtu valdkonda,“ ütles aruandja, lisades veel, et praeguse karistuskorra tõttu on juhtunud, et vanglakaristuse ära kannud autojuht on hilisemal kohtulikul asjaarutusel mõistetud süütuks. „Kes annab tagasi kaotatud tööaja?“ Ja põhjendamatu administratiivkaristus võib tulla väga kergesti. Nii võib saada juhuveo eeskirjude vastu eksimise eest karistada isegi ilmastiku süü läbi. Kui kruusaveol on veoautole peale võetud lubatud kaalunorm kruusa ja kui siis järsku hakkab vihma valama, võib koorma kaal tõusta

vihmavee arvel kuni 50 protsenti. Säärasel puhul liikluskontrollametniku kätte sattudes on karistus vältimatu.

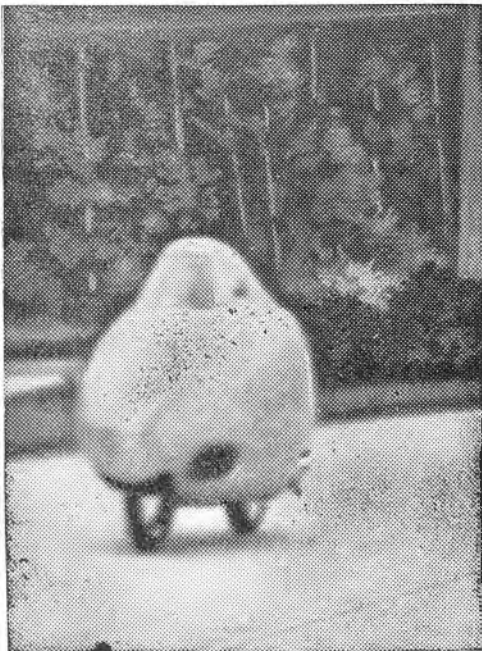
Edasi oli kõne all karistuse märkimise küsimus autojuhtide kutsetunnistusele, nagu see uues jõuvankri seaduse eelnõus ette nähtud. Selle vastu olid autojuhid kategooriliselt, kuigi märkused kutsetunnistusel kutsuksid kahe aasta jooksul, millal antakse välja uus ja puhas tunnistus. Aruandja märkis, et märkus kutsetunnistusel võtab kutselisel autojuhilt vallandamise puhul võimaluse uut kohta leida, sest kes tahab oma teenistusse karistatud inimest. Säärane märkuse nõue seaduses saadaks paljud autojuhid väljapääsematusse olukorda ja olenevaks liikluskontrollametniku sageli põhjendamatu karistusest. Eraautoomanikele aga ei tähenda märkus sõiduloal midagi, mõni uljam mees võib oma patituderegistriga koguni uhkustada. Näitena toodi siin Tallinna äri-meest P.-i, kes sageli maksab ränki trahve ja sellest hoolimata jätkab oma autoseiklusi.

Läbirääkimistel rõhutati ametivõimudele igakord mitte era-poleetut käitumist karistuste määramisel liiklusõnnetuste puhul. Nii teati kõnelda, et keegi loomaarst Virumaalt, kes purjus päi kihutas autoga kraavi, jäi protokollist hoolimata karistuseeta. Kui aga juhtub pisimgi viperus kutselise autojuhiga, kellele autosõit on töökas ja leivaks, siis ei ole halastust oodata.

Koosolek oli üksmeelne ja aruandja pipardatud väljenduseid said tihti aplausi ja heakskiidu osaliseks.

Lõppkokkuvõttes peab ütleva, et autojuhtide seisukohad uue jõuvankri seaduse suhtes on õiged nii kutseliste kui ka eraautoomanike suhtes. Pisut liigne oli aga eraautoomanike demagoogiline süüdistamine, sest peab pidama meeles, et eksijaid ja ettevaatamatuid on nii kutseliste kui ka eraautoomanike peres. Üksikuid väärnähte ei tohi aga üldistada.

Kui võtame liiklusõnnetuste küsimuse sisulise vaatluse alla, siis näeme, et suuremaid ja hukkamõistetavamaid liiklusõnnetusi on siiski tekitanud palju suuremal arvul kutselised autojuhid kui eraautoomehed. Seepärast oleks ka tervitatavam, et kui arvustatakse puudulikke seadusi, siis ei otsitaks süüdlasi nende keskelt, kes on seaduse puudulikkuses niisama vähe süüdi kui arvustajad ise. Halb seadus riivab valusasti igaüht.



Mootorratas-limusiin. Sakslane Ernst Henne, kes oma maal Frankfurt M, ä. — Darmstadti vahelisel autoteel ühel päeval püstitas 8 uut kiirusmaailmarekordi, pretendeerib maailma kiireima mootorratturi nimele. Meie pildil on näha Henne kergemetallist voolujoonelise kattega „mootorratas-limusiin“

Soome Autoklubi auliikmeid

Hiljuti saadud teadetele Soome automobiliistide suuremaid organisatsioone — Soome Autoklubi — on nimetanud oma auliikmeteks Eesti Autoklubi esimehe M. Puusepa, abiesimehed — dir. Ev. Puhki ja konsul dir. A. Kõva ning maanteede talituse abidirektori ins. R. Adamsi ja maanteede talituse liikluspropaganda peasekretäri H. Tanni.

See austusavaldus Soome Autoklubi poolt Eesti Autoklubi juhtidele ja liiklustegelastele osutub soomlaste teatel tänutäheks Soome Autoklubi liikmeskonnast koosneva ekskursiooni eeskujuliku vastuvõtu ja juhtimise eest ekskursiooni ringreisul Eestis. Mäletatavasti möödunud suvel juuli lõpul ja augusti algul sooritasid Soome automobiliistid, eesotsas Soome tolleage seadeministri Väinö Salovaara ja SAK presidendi Erik von Frencke l'iga, ligemale nädalajalise automatka Eestis, tutvudes meie turismi- ja maanteedeoludega.

Naised rooli taha!

PRAEGUNE aeg nõuab naiste rakendamist tema harilikkuude koduste tööde kõrval ka muudele aladele, nagu: naiskodukaitses, tuletõrjes, sanitaarteenisus jn.

Eriti viimasel ajal on märgata naiste suurenevat huvi tehniliste küsimuste vastu, ehkki seni küll piiratud. See huvi tõus on õigustatud, sest naistel leidub laialdasi võimalusi meeste asendamiseks mitmesugustel tehnilistel aladel. Nii ka jõuvankriasjanduses. Kui praegu näeme vaid üksikuid naisi veo- või sõiduautot juhtimas, mispärast ei võiks siis nende naiste arv olla suurem? Tähelepanekud näitavad, et naised autojuhtidena on niisama tublid nagu mehed. Ja meestele ei vanna nad alla ka lennukite ning traktorite juhtimises.

Praegune ajastu on mootorsõidukite ajastu ja see jääb ka püsima edaspidi. Auto on ja jääb peamiseks liiklus- ja transportvahendiks. Ei ole mõeldav tänapäeva liiklemine ilma mootorsõidukiteta.

Kuna naised on osutanud auto, samuti lennuki juhtimisel küllaldaselt külma verd ja kiiret otsustamisvõimet, siis on täiesti õigustatud vaja pöörata senisest veel suuremat tähelepanu naiste väljaõppele mootorsõidukite juhtimise ja üldse mootoritega käsitlemise oskuse omandamiseks, sest peame meeles pidama, et naised asuvad alati meeste asemele, kui vaja, ning hoolitsevad selle eest, et rahulik ja loov töö ei jääks kunagi seisma. Naisi nägime meeste ülesannetes Maailmasõja päevil ja näeme ka praegu. Kui heidame pilgu üle lahe vennasrahva soomlaste juure, siis näeme, et seal asuti selle mõtte laiemale teostamisele juba k. a. septembrikuu esimestel päevadel: naisi kutsuti üles õppima traktorite ja autode juhtimist.

Aeg nõuab, et meiega naised ei tohiks käed rüpes istuda. Teame, et naine suudab palju: temal on äraarvamatuid teeneid halastajaõnena, tuletõrjuna ning muudel aladel. Eelkätjate teened ja teod kohustavad ja sellepärast pole liigne ka meie tänapäeva naistel võtta endile lipukirjaks: „Naised rooli taha! Naised õppigu mootoreid niisama hästi tundma nagu õmblusmasinaid!“

Selle loosungi elluviimisel on suur ülesanne täita meie naisorganisatsioonidel. Meie vajame rohkesti auto- ja mootorite juhte mitte ainult linnades, vaid ka maal, sellepärast naisorganisatsioonid korraldagu oma liikmetele väljaõpet ning kursusi sel alal. See on meie riigile ja rahvale tänuväärne töö.

Praegune aeg nõuab ja sunnib: **naised mootorite juure!**

Siis, kui veel ei mürisenud kahurid...

Eesti Autoklubi lipu all Inglismaale

Pr. Valentina Linholm

KUIGI mõned tuttavad soovitasid ärevate aegade tõttu jätta auto koju, otsustasime siiski toimida teisiti ja lahkusime Tallinnast aurik *Ariadne*'l Stettini suunas. Meresõit möödus paraja lainetusega ja Stettini saabudes oli nii mitmelgi reisijal süda jälle hulga kergem, tundes jalge all kindlat pinda. Passi- ning tollirevisjonid sooritati eeskujuliku kiirusega ja juba vuhiseski meie *Mercedes-Benz* mööda Berliin—Stettini vahelist riigiautoteed, mis on paljude autosportlaste ihaldatuim sõidukoht.

Kahtlemata on Saksa riigiautoteed maailma moodsamaid ja suurepärasemaid tehnikasaavutusi omal alal ja otse lõbu valmistab kihutada sellistel laiadel ühesuunalistel teedel, milliste pinnakate on enamasti betoonist ja seetõttu täiesti laudsile. Ehitajad on siin ühtlasi püüdnud hoiduda juhtimast teed läbi sügavate sisselõigete maakamarasse, et seega mitte võtta võimalust nautida sõiduajal mitmekesist maastikku. Otse vastupidi, — kus vähegi võimalik, seal on teed viidud pikaldaste tõusudega ja langustega selliselt, et võimalikult vähe läheks kaduma matkurile läbistatava looduse vaatamisväärsustest. Ka on nendel teedel täielikult välditud ristteed. Maastikule sobivas konstruksioonis on püstitatud raudteede ristumiskohtadel imposantsed sillad, nii et autosportlane nendel teedel sõites ei pruugi teha muud kui suruda aga jalaga gaasipedaalile ja hoida rooli abil sõidukit teel. Ei ole vaja muret tunda ka jalgratturite pärast, sest neid ei lasta üldse autoteedele, samuti ei ole vaja karta vastassuunas sõitjaid, kuna viimaste jaoks on olemas paralleeltee, mis on teisest eraldatud laia mururibaga. Ühesõnaga moodsaim tänapäeva liiklustee kogu maailmas. Seepärast ei ole ka suurt imestada, et meie oma sõidukiga saabusime Berliini vaevalt pooleteise-tunnilise sõidu järele ja ometi on seda maad ligi 150 kilomeetrit.

Pärast paaripäevast peatust Berliinis asusime uuesti teele — Prantsusmaa piiri poole, ja kuna kava kohaselt pidime ületama piiri *Strasbourg*i juures, siis osutus sobivamaks sõita üle *Leipzig*i, *Nürnberg*i ja *Ulmi*. Jällegi sai suuremalt osalt kasutada riigiautoteed, ja kuna see tee ei läbista linnasid, vaid möödub nendest, siis ei ole ka tarvidust vastu tahtmist seguneda suurlinnade liiklemiskeeristesse, vaid võib aega kaotamata mööda sõita.

Teatud vahemaade järele on autotee äärde püstitatud bensiinitankimisjaamad ning ilusamates kohtades on ette nähtud ka erilised puhkekohad, et tulla vastu mugavamale sõitjale, sest ilma tungiva vajaduseta on autoteel endil peatumine õnnetuste vältimise mõttes kõvasti keelatud, kuigi ühesuunalise sõidutee laius on selline, et kolm autot võivad vabalt kõrvuti sõita.

Lahkudes keskpäeval Berliinist, jõudsime kella seitsme paiku *Ulmi*, ja ei tohiks nuriseda sellise saavutuse üle, kuna seda vahemaad on ümmarguselt 640 kilomeetrit. Tavalistel teedel, kus peab tähelepanu osutama ka vastutulevatele sõidukitele ja ristteedele, oleks selline vahemaa läbistamine selle aja jooksul keskmistele sõitjatele küllaltki raske ülesanne.

Hitleri sünnipäev

Kuna hakkas juba videvik saabuma meie jõudes *Ulmi* lähedale, siis avanes meile ainulaadne võimalus näha hu-

vitavat ja omapärast vaatepilti. Nimelt selgus, et oli Saksa riigijuhi *Hitleri* sünnipäeva eelõhtu ja seetõttu olid peagu eranditult kõikide majade aknad valgustatud terve rea küünaldega või elektrilampidega, kuid valgus oli kas värvilise klaasi või paberi abil muudetud punaseks. Kuid see pilt, mille andis suurlinna majademere kõikidel akendel veripunane valgusejoon, mõjus siiski nagu veidi süngelt. Tahtmatult tuletas see meelde tulikahju, ja mõttes võrdlesin seda pilti sellega, mis oli saavutatud möödunud 24. veebruaril Tallinnas Eesti Panga akende valgustamisel siniste tulede ridadega, kus mulje oli võrratult meeldivam.

Tähendatud tähtpäeva puhul oli linnas liikvel terve rida igasuguseid rongkäike küll orkestrite saatel, küll lauluga, mürtsu ja kära oli laialt, nii et magama sai hotellis jääda alles tublisti pärast keskööd, vaatamata suurele väsimusele pika sõidu järele.

Järgneval päeval edasi sõites säras väljas soe kevadpäike ja erksates värvides riigilippudega rikkalikult ehitud linn hajutas peagi eelmise öö veidi ebamäärased muljed, millised tekkisid punasest tuledeemerest. Kõikjal valitses pühapäevameeleolu, kuigi kalendri järele oleks olnud tööpäev. Rahvas vooris suure toomkiriku esisele platsile, kus oli püstitatud tribüün aukülalistele ja kõrge pult pidukõnelejatele. Linnast väljasõit ei läinud sugugi päris kiiresti, kuna tuli ristelda paljude rongkäikude vahel, kes kõik siirdusid pidustustele.

Edasi läks matk juba mööda tavalisi maanteid, mis olid küll asfalteeritud, kuid mägise maastiku tõttu rohkesti kurvilised ja hulga kitsamad. Peagi saabusime *Reini*-äärsesse piirilinna *Kehl*'i.

Jälle tuli sooritada tolliformaliteedid ja passikontroll, kuid peab ütlema, et nii lihtsat ja pealiskaudset kontrolli kui meie pagasile tehti, rongiga sõites juhtub harva. Saksa poolele esitati vaid mõned küsimused ja siis avati piiritõke. (Nüüd on need piirid kõik suletud.) Sõitsime aeglaselt üle suure piirisilla, kus teisel pool olid juba vastas prantslased. Need mehed tegid veelgi lihtsamalt kui sakslased. Lõid vaid templid passile ja autopaberitele ning esitamata ühtegi küsimust soovisid sõbralikult head reisi.

Prantsusmaal...

On siiski päris tugev erinevus nende kahe naabri vahel ka pealiskaudselgi vaatlemisel. Kuna Saksa pool valitses piinlik puhtus ja kord igal pool, siis kohe piiri ületades oli prantslaste poolel hulga vähem märgata erilist puhtust rõhutamist. Isegi majad paistsid olevat nagu rohkem suitsunud ja tahmased. See-eest oli aga inimeste silmis märgata palju rõõmsamat pilku kui teisel pool piiri. Kohe näha, et tegemist temperamendikama ja elurõõmsama lõunamaalasega, kes ka praeguses rahvusvaheliste suhete pinevuses ei lase pead norgu, vaid tunneb oma väärtust. Kuigi nende oletatavad vastased olid tol ajal nii arvilises kui ka varustuslikus ülekaalus, ei märganud ma oma matkal kusagil mitte märkigi rahutustest. Inimesed paistsid olevat veendunud, et sõja vältimiseks saab tehtud kõik, mis võimalik, ning kui see ei peaks aitama, siis marsib iga mees isamaa kutsumisel



Meie kirjutuse autor pr. V. Linholm
teel Inglismaale

ilma kõhklemata ja kartuseta vastu ka tugevaimale vastasele. Sellist ühtlast meeleolu valmisolekuks ei märganud ma aga ei Saksamaal ega ka Inglismaal.

Prantsusmaa teed pole sugugi halvemad

Sõit Strasbourgist Pariisi on sooritatav suhteliselt lühikese aja vältel, vaatamata umbes 450-km kaugusele, sest et teed on siin samuti nagu Saksamaalgi suurepärased. Olles autol sõitnud löbi pool Prantsusmaad ja terve Inglismaa ühes Šotimaaga, pani mind küll mõtlema selline suur ülis- tav kiitus, mis on saanud osaks Saksa riigiautoteedele. Selle minu matka vältel nägin, et Inglismaal ja Prantsusmaal on teedevõrk niivõrd täiuslik, et kui poleks Saksamaal mõned aastad tagasi alustatud riigiautoteede ehitusega, siis oleks võinud küll väita, et Saksamaa teed poleks suutnud kaugeltki võistelda eelpoolmainitud riikide teedevõrguga. Vahe seisab aga selles, et ühed on teinud ja kohendanud vaikelt ja pidanud saavutusi endastmõistetavaks, kuna teised on seevastu ehitanud ja projekteerinud hügelreklaami saatel, et vaadaku kogu maailm, mis meil on ja mida meie teeme. Prantsusmaa peateed on kõik suurepärased, hästi laiad ja sirged asfaltkattega maanteed, millel võib vabalt ilma iga- suguse riskita sõita niisama kiirelt nagu naabri autoteedelgi. Vahest läbisõidul küladest tuleb küll vähendada kiirust, kuna seal on tee kitsam ja teeb käänusid. Ka on sillutis külavahel vististi sihilikult halb, et mitte meelitada liigsele kihutamisele majade vahel. Ühesõnaga Prantsusmaa teed on suurepärases seisukorras ja samuti omab Prantsusmaa maailma täielikumaa teedevõrgu, kuna seal on olemas 550 926 ruutkm pindala kohta tervelt 650 000 jooksvat kilomeetrit sõiduteid. Seega üle ühe kilomeetri ühe-ruutkilomeetrilise maa-ala kohta, millise saavutusega ei saa võistelda ükski teine riik.

Pariisis

Ulmist lahkusime hommikul kella 11 paiku ja saabusime Nancy'sse sama päeva õhtupoolikul, kust jatkasime sõitu järgneval päeval. Heade teeolude tõttu möödus ka see osa iga- sugu- ste vahejuhtumiteta ja peagi sõitsime sisse Pariisi

eeslinnadesse. Juba ammu oli ümbrus täis suuri maju ja ilma igati suurlinlik, kuid siiski polnud meie veel jõudnud päris- Pariisi endasse, vaid viibisime ikka veel eeslinnade täna- vatel. Peab ütleva kiitvalt Pariisi tänavate kohta, et kuigi Pariis võtab enda alla suure maa-ala ja temas elab ilma eeslinnadeta umbes 3 miljonit elanikku, siiski on ka võõral autosõitjal kaunis lihtne sisse sõita suurlinna tsentrumi ja jällegi linnast välja, kuna suured ja võrdlemisi sirged pea- tänavad tavaliselt viivad linnast välja suurtele rahvusvahe- listele maanteedele. Seetõttu pole ka vajadust küsida nõu ja abi õige suuna leidmiseks. Püüab vaid pilgust linnaplaa- nile, kusjuures sõites võib vabalt jälgida tänavate nimetusi, mida aga näiteks on raskem sooritada Londonis.

Londonis on tänavad kitsad ja keerulised ning liiklemine väga üle koormatud. Seepärast on ka eksimine äärmiselt lihtne. Minul läks näiteks Londonist väljasõitmiseks alates Hydepargi nurgalt suurele põhjateele umbes 20-kilomeetrilise kauguse läbistamiseks ligemale kaks tundi aega. Pariisist väljasõit on aga hulga hõlpsam ja sellele ei kulunud mul seal enim kui vahest pool tundi Konkordia platsilt Beauvais' suunas välja sõita, jõudmiseks Pariisi eeslinna piirideni.

Liiklemine Pariisis endas on võrdlemisi avarate bulvarite ja platside tõttu kaunis vaba. Kiiruse ülemmäär pole ette nähtud ja sageli võib näha kuni saja kilomeetri kiirusega kihutavaid sõidukeid. Seepärast on ka liiklemisõnnetused kaunis sagedased nähted. Nii nägin üheainsa päeva jooksul kahte autode kokkupõrget liigse kiiruse tagajärjena ja möö- dakäijad ei paistnud pööravatki erilist tähelepanu sündmu- sele, kuna puudusid surnud ja haavatud, kuigi sõidukid olid ise sedapuhku muutunud sõidukõlbmatuiks. (Järgneb)

Rohkem distsipliini

VIIIMASEL ajal loeme ajalehis peaaegu iga päev liiklusõnnetustest, mida on põhjustanud jõuvankri- juhi joobnud olek. Vaatamata karistustele ja sel- gitustööle ei vähene jõuvankrijuhtide seas alkoholi tar- vitamine. Joobnud olek rooli taga ei lase ennast mil- legagi vabandada, kuna kodanike elu ja tervis on selle läbi tõsiselt ohustatud. Juhi joobnud olek rooli taga on raske süütegu. Vähegi arusaaja jõuvankrijuht ei asu kunagi ebakaines olekus autot juhtima. Kuid naga näha, leidub meil siiski juhte, kes sellest aru ei saa ja ohustavad teisi liiklejaid.

Et kindlustada iga kodaniku elu liiklemisel kõnni- teedel ning maanteedel, on soovitatav, et jõuvankrijuhid — nii kutselised kui erasõitjad — seaksid sisse oma- vahelise järelevalve. Omavaheline järelevalve seisaks selles, et kui mõni jõuvankrijuht rikub jämedalt liiklus- määrusi, näiteks jõuvankri juhtimise ajal tarvitab alko- holi või ilmub rooli taha ebakaines olekus, teatada sellest kohe ametivõimudele.

Ei aita ainult liiklusjärelevalve-ametnike ja politsei protokollid ning karistused. Pealegi ei ulata nende silm alati sinna, kus rikutakse eeskirju. Seepärast on häda- vajaline astuda seda sammu vastastikuseks kasvata- miseks.

Olgu meele tuletatud, et joobnud olekus jõuvankri juhtimise eest karistab prefekt vangimajaga või ares- tiga kuni kolme kuuni või rahatraviga kuni 3000 kroo- nini. Jõuvankri juhtimise luba võetakse jäädavalt ära.

Et vältida nüüd ja edaspidi kurbi ja kahjutekitavaid liiklusõnnetusi joobnud oleku pärast, kutsub maanteed talitus käesolevaga üles kõiki organisereitud ja orga- niseerimata jõuvankrijuhte ja omanikke suhtuma tõsiselt liikluseeskirjadesse ning kaa- sa aitama omavahelisele järelevalvele.

Buna- kummi

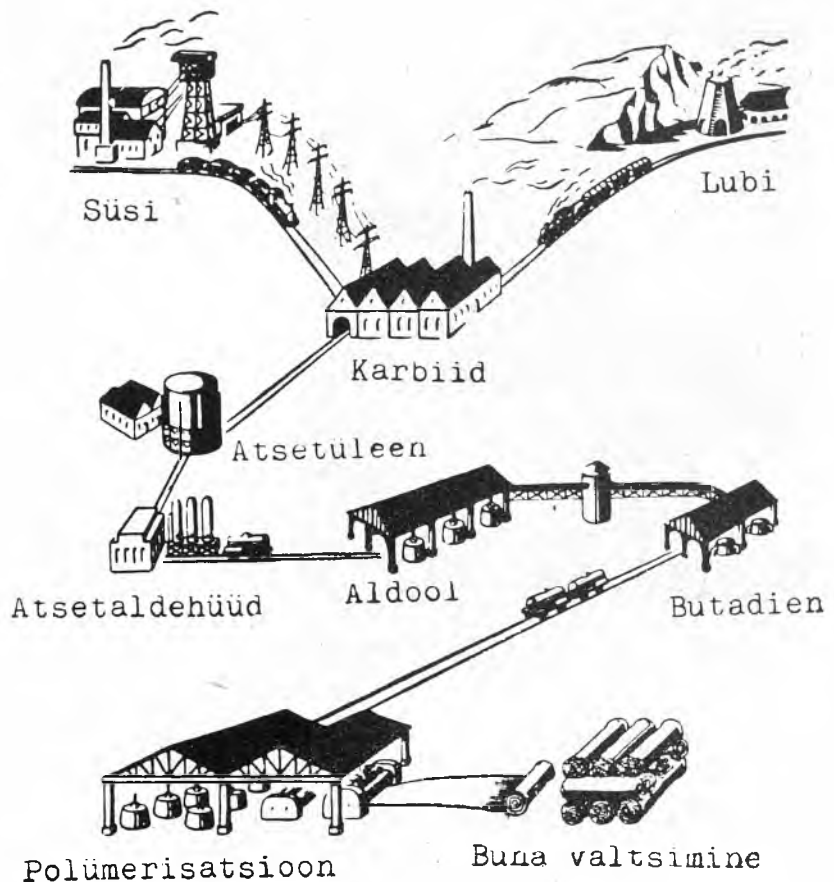
KÄESOLEVA aasta autonäitusel Berliinis oli muuseas välja pandud terve kogu buna-tooteid (buna on kunstkummi nimetus Saksas), mis selgitasid näituse külastajatele üha suurenevaid kummi tarvituselevõtmise võimalusi.

Ühes 1904. aastal ilmunud artiklis Carl Benz — autotehnika silmapaistvamaid eestvõitlejaid — käsitas seda tehnika arendamiseks nii tähtsat ainet, kummit, ja tõendas, et see veel ligikaudugi ei rahulda neid nõudmisi, mis esitas toleaeagne tehnika, kuna kummi kõigi muude puuduste kõrval riknevat mootori kütte- ja määrdeaineist, olevat liiga kergesti kuluv ja ei pidavat vastu survele.

Pärast Benzi sellist hinnangut on loomuliku kummi omadusi paljude üksteisele järgnevate väärtuslike leituduste abil tunduvalt parandatud. Kuid samal ajal on kummile esitatavad nõudmised ometi niivõrd kasvanud, et Carl Benzi arvustus ikka veel paika peab. Kummi on osutunud tähtsaks teguriks näiteks häirivate vibratsioonide kõrvaldamiseks masinate konstruktsioonidest, kahe metalloosa kokkumonteerimisel jne. Sellest sõltub, et ka kummi vastupidavusele ja kestvusele seatavad nõudmised on kasvanud niivõrd, et loomulik kummi, kõigist tema erelistest ümbertöötamisviisidest hoolimata, ei suuda enam rahuldada temale esitatavaid nõudmisi.

Maailmasõja kitsikuse aastail, kui kummi tarvis oli tohutult kasvanud ja toorkummi sissevedu blokaadi tõttu lakanud, püüti Saksamaal teaduslikult leiutada kunstkummi valmistamise viisi. Aja puuduse ja võimsalt kasvava tarviduse tõttu ei suudetud siis aga kavakindlalt läbi uurida kummi sünteetilise tehnilise eeldusi. Sellele vaatamata õnnestus sakslastel siiski valmistada mingisugust kunstkummit, ent menetlus selle tootmiseks oli liiga kallis ning toode ise ei olnud oma laadi poolest sugugi võrreldav loomuliku kummiga. See „sõjakummi“ oli oma loomult täieline asecaine ja üldine arvamine oli, et väga raske on leiutada kunstkummit, mis oma omadusilt täiesti vastaks loomulikule kummile.

Sõja ajal pööraselt tõusnud kummihindade tõttu oleks pidanud arvama, et tehniliselt sobiva kunstkummi toot-



Buna-kummi valmistamise töökäik

mise viisi leiutamise katseid jätkatakse täies ulatuses. Kuna aga võitjad riigid nõudsid endale kõikide saksa patentide vaba kasutamise õigust, siis sakslased juba enne rahulepingu allakirjutamist hävitasid kogu kunstkummitööstuse. Kuna kunstkummi tootmisviisi üksikasjad ei olnud kirjeldatud üheski patendis, siis jäidki need Saksa teaduse saladuseks.

Kui siis pärast rahu sõlmimist esimene tormijooks kummi hankimiseks oli möödunud ja uued hiiglasuured kummiistandused alustasid toorkummi tootmist, langes kummi hind niivõrd, et sünteetilise kummi valmistamine näis olevat mittetasuv pikemaks ajaks. Ja on väga tõenäoline, et teaduslikult vaevalt oleks uuesti hakatud otsima kunstkummi massilise tootmise tehnilisi võimalusi, kui loomulik kummi oleks vähegi suutnud rahuldada kaasaegse tehnika poolt esitatavaid nõudeid, eriti mis puutub kummi vastupidavusse kulumisele ning survesse kui ka kummi esasse. Kummi elastsus ja vastupidavus säilivad ikkaagi ainult teatud lühikese aja kestel ja see loomuliku kummi kestvuse pikendamine, mida on saavutatud eriliste käsitusviiside abil, ei rahulda

kaugeltki viimase aja tehnilise arengu üha kasvavaid nõudeid.

Sõjaajaks kunstkummi valmistamisel saadud kogemused näitasid, et kunstkummi pidi oma ehituselt tulema tunduvalt parem kui loomulik kummi, mille nõrgad küljed on täiel määral sõltuvad kummipuust mahlavõtmisega ühenduses olevatest taime füsioloogilistest nähetest jn. Üha suurenevate kummikvaliteedi nõuete kui ka sõjaliste ettevalmistuste tõukel alustati uuesti teaduslike katseid kunstkummi hulgitoomise tehniliste võimaluste leidmiseks. Need katsed andsidki pikapeale tõhusaid tulemusi, ja toode, mida õnnestus valmistada, osutus oma laadilt tunduvalt paremaks loomulikust kummist, eriti mis puutub vastupidavusse kulumisele ning õli ja teiste kummit rikkuvate ainete mõjusse kui ka kestvusse.

Buna-kummi vastupidavus kulumisele on 50—100% suurem kui see on loomulik kummil.

Kunstkummi toorainena tarvitatakse butadieni, gaasi, mis suure surve all kergesti vedeldub ja millest siis surve ja teatud katalüsaatorite abil saadakse kunstkummit, mis koosneb butadien-grupist, samuti kui tärkliis

Akumulaatori korrashoid siis, kui jõuvanker seisab kasutamata

PRAEGUNE erakorraline olukord, mis on kutsunud esile jõuvankrite kütteaine piiratud saamise võimalusi, sunnib paratamatult piirama ka jõuvankrite liiklust. Senikaua, kui jõuvanker oli pidevalt sõitmisel, ei tekitanud akumulaator-patarei kasutamine nimetamisväärteid raskusi. Piisas vaid sellest, kui iga 4 või 6 nädala järele kontrolliti akumulaatori happe tase pinda ja kangust (tihedust). Akumulaatori laadimise eest aga hoolitses sõiduajal dünamo. Nüüd aga, kus paljudel jõuvanker on hoopis seisma jäänud, ei teostu ka akumulaatori laadimist ja kerkib üldse teravalt päevakorrale akumulaatori korrashoidu küsimus.

Peab meeles pidama, et tavaliselt kasutatavas tinaakumulaatoris toimub kogu aja teatav „siseelu“ ka siis, kui aku seisab kasutamata. Nimelt, aku kaotab pideva ja vältimatu siseahelas toimuva tühjenemise tõttu teatava osa oma mahutavusest. Vanades akudes, samuti ka niiskeis ruumes seisvates akudes on sisekaod suuremad kui uutest akudes. Mis on selle tagajärg? Sisetühjenemise tõttu muutub aku aja jooksul täiesti tühjaks. Jääb aga aku

koosneb viinamarjasuhkru grupist. Butadieni valmistamiseks tarvitatakse omakorda lähtena sütt ja lupja, milledest kõigepealt valmistatakse karbiiti. Järgnevalt karbiidist saadakse atsetüleeni jne., nagu näitab seda juuresolev skemaatiline joonis.

Kunstkummi on veel esialgu kallim kui loomulik kummi, kuid ometigi mitte niipalju kallim, et tema tarvituselevõtmine tehniliselt mõnedel juhtumitel end ära ei tasuks. Peale selle on tähele pandud, et kunstkummi vähemalgi hulgal loomulikule kummile juurdelisamine suurendab loomuliku kummi vastupidavust kulumisele. Kunstkummi võidukäik on igatahes nüüd algamas. Üha mitmekesisemaks muutuvad kunstkummist valmistatud tooted ja iga uus toodang tähistab jälle sammu edasi.

Buna-kummi majanduslik väärtus on aga tõusnud eriti nüüd, kus Saksamaal on jälle asunud sõjajalale teiste suurriikidega.

pikemaks ajaks tühjalt seisma, siis kristalliseerub tühjenemisel tekkiv tinasulfaat plaatidele (sulfatsioon) ja muudab plaadid tarvitamiskõlbmatuiks. Olenevalt sulfateerumistasemest on tinasulfaadi kõrvaldamine raskendatud, sageli aga täiesti võimatu. Täieliku sulfateerumise korral on aga aku tarvitamiseks kõlbmatu.

Aku tarvitamiskõlbmatuse oht varitseb kõiki akumulaator-patareisid, mis on jätetud kestvalt seisma. Sellepärast on iga jõuvankri omaniku kohuseks majanduslikkude kahjude vältimiseks hoolitseda aku eest. See teeb küll tüli, kuid tasub ennast. Allpool püüamegi selgitada, kuidas tuleb toimida kestvalt seisva akuga.

1. Järellaadimine

Akumulaatorit laetakse iga 4 kuni 6 nädala möödumisel. Seejuures on soovitatav iga 8 nädala järele akut koorjata 10-tunnilise tühjendamisevooluga (80 At akude juures 8 ampriga ja 120 At — 12 ampriga) ja siis uuesti laadida.

2. Kestvuslaadimine

Akumulaatori kestvuslaadimisel aku laetakse kestvalt nõrga vooluga, mis peab olema nii tugev, nagu on isetühjenemisevool. Seejuures on laadimisvoolu tugevus aku mahutavusest ja ta kõigub 0,03 ja 0,06 ampriga vahel. Praktiliselt tuleb laadimisvoolu valida selliselt, et aku laadimispinge kõiguks 2,2 ja 2,3 volti piirides.

3. Happeta seismajätmine

Akumulaatori happeta seismajätmiseks tuleb toimida järgmiselt. Aku laetakse täis normaalse laadimisvooluga, valatakse välja hape ja täidetakse destilleeritud veega. Seejärel tuleb aku laadida normaal-laadimisvooluga ca 6 tundi ja vesi välja valada ning veelkord täita puhta destilleeritud veega kuni happe normaalse tasemeni. Pärast korvide pealekeeramist võib juba akut seisma jätta.

Happeta seismajätetud akut tuleb hoida ruumis, mille temperatuur ei lange 0 kraadini, kuna destilleeritud vesi võiks jääda ja seega lõhkuda akumulaatorikasti. Nii seismajätetud aku uuestikasutamisel tuleb destilleeritud vesi välja valada ja aku täita nõutava kangusega happega ja siis laadida. Pärast laadimise lõppu tuleb veelkord kontrollida happe kangust (tihedust), kuna plaatide urvetes olev destilleeritud vesi lahjendab paratamatult hapet.

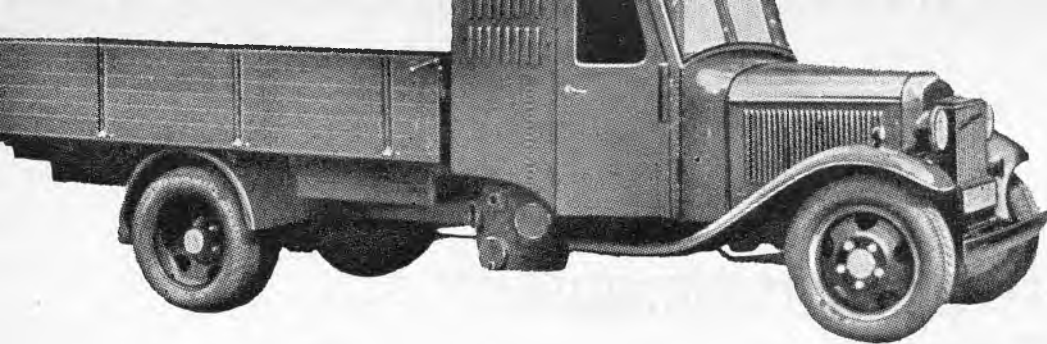
Lõpuks olgu tähendatud, et teisi mooduseid akumulaatori „elus“ hoidmiseks ei ole. Kuna asjaarmastaja punktide 1—3 all toodud nõudeid ise sooritada ei saa, sest see eeldab täieliku laadimiseadise olemasolu, siis ei jää jõuvankri omanikul muud üle, kui aku jõuvankrilt maha võtta ja vastavale eriteadlasele või töökojale hoiule anda. Tuleb karta, et eritöökoda, eriti siis, kui aku on vana, ei kindlusta aku kestvat korrasolekut. Igal juhul võib aga pärast vastavaid mahumõõtmisi kindlaks määrata, kui kaua akut korrast hoida suudetakse.

Õeldakse küll, et aku mahavõtmise asemel võib ju teda mootorit käima pannes ise laadida kord kuus. See ei ole aga otstarbekohane, sest esiteks peab mootor selleks töötama vähemalt 2 tundi 1500—2000 tiiruga minutis. Teiseks läheb mootor seejuures kuumaks, ja kolmandaks kulub olenevalt mootori mahust 3 kuni 5 liitrit kütteeni. Seega peaks see „meetod“ kõrvale jääma.

Seepärast tuleb akumulaator tema säilitamiseks siiski anda eritöökotta hoiule, olgugi et see on tülikas, ja seda peab tegema otsekohe ja mitte vahet alles pärast uut aastat, millal see võib asutada juba hiljaks. **A. M.**

Sunduslik tagavara

Arusaamatuste vältimiseks teatab maanteede talitus, et riigikaitseliste sundkoormatiste seaduse § 55 alusel peab igal autol kodus tagavaraks olema üks kindlalt suletav õlikann ja 2 kindlalt suletavat bensiinianumat. Nõutavaid anumaid ei tarvitse kaasas vedada.



Imbert-puidugaasigeneraator veoautol

Sõda on juba tõestanud:

Puit lahendab jõuvankrite kütteaine kriisi

Imbert-puidugaasigeneraator

EUROOPAS alanud sõda ühes kaaskäiva majandussõjaga on sundinud ümber orienteeruma paljusid riike ka transpordi alal. Praegusaja transpordis on tähtsamal kohal maanteede transport jõuvankrite ja traktorite näol. Maanteede transport on eriti viimastel aastatel väga edukalt konkureerinud raudtee transpordiga, kuna peale odavuse sel transpordil on veel suur paremus tema liikuvuse paindlikkuse näol — ta ei ole seotud kellagaadega ega ka rööpmestikuga. Kuna maanteede transpordis omab veo- ja liiklusvahendina tähtsaima koha jõuvanker, siis koos maanteede transpordi edenemisega on teravalt kerkinud pävakorrale ka jõuvankrite kütteaine küsimus.

Kõik mehaanilised veo- ja liiklusabivahendid on seni teatavasti kasutanud kütteainena peamiselt bensiini või muid kergeid õlisid. Kuna bensiinid ja õlid toodetakse maapõuevaradest, siis valitsevadki nende ainete turgu need riigid ja ressoorid, kelle valduses on vastavaid tooraineid. Neil riikidel on loomulikult kergem korraldada oma maal ka mootortransporti, kuna teistel see on sõltuv välisturgudest, s. o. jõuvankrite kütteainete sisseveo võimalustest.

Majandusblokaad, mis on tänapäeva sõja tähtsamaid tegureid, sunnib nüüd kõiki neid riike, kel puudub oma õlitööstus, ümber orienteeruma ja looma transpordi kodumaa saaduste kasutamise võimalustel.

Uus ülesanne — piirduda võimalikult omamaa saadustega — on leidnud mitmes riigis isesugust käsitlemist, kusjuures selle küsimuse lahendamine pole iseenesest mingi uudsus, kuna meie teame, et selleks astuti samme juba suure Maailmasõja päevil. Kui näiteks Maailmasõja ajal

Saksamaal tekkis raskusi bensiini saamisega, siis püüti seal tekkinud olukorda lahendada omamaa saaduste kasutamiselevõtmisega, millest oli tähtsam bensool (kivisööe produkt). Et aga bensooli tootmine valmistab teataval määral raskusi, siis arvati leidvat lahendus raskeõliga töötava mootori leiutamiseks. Maailmasõja lõpp tabas aga sellesuunalist üritust katseajajärgus ja alles aastaid pärast Maailmasõda leidis suuremat levikut raskeõliga (nafta) töötav diiselmootor, kusjuures see mootoritüüp on veel praegugi arenemas. Kuid ka nafta saamine praegusaja majandusblokaadi tõttu tekitab nii mõnele riigile suuri raskusi ja paratamatult ollakse jällegi sunnitud otsima üha uusi teid mootortranspordi säilitamiseks.

Jõuvankrite liikluseks vajalikkude uute kütteainete leidmiseks on eriti suuri pingutusi tehtud jällegi Saksamaal. Viimane, tundes oma nõrkust selles punktis, kuid valmistades juba aastaid ette uuele sõjale, hakkas juba aastaid tagasi katsetama mitmesuguste gaasidega, nagu metaan, propaan, butaan jt., kuid suuremate tagajärgedeta. Gaaside tarvituselevõtt osutus ebapraktiliseks peamiselt nende vähesuse kui ka tülika käsitlemise tõttu. Saksamaa kõrval on ka teised riigid hakanud bensiinimootori asemel kasutama teisi, Inglismaa isegi aurumootoreid, kuid kõik need katsed on osutunud küsitavaks.

Vanasõna aga ütleb: „Häda ajab härja kaevu“ — ja siin on jällegi Saksamaa, kes tahab esimesena „kaevust“ välja pääseda. Aimates tõenäoliselt ette eelseisva sõja raskusi näeme, et Saksamaa tegeleb juba mõni aasta väga energiliselt kõige lihtsamaks ja odavamaks osutuva jõuvankrite kütteainega — puiduga. Sellega on seletatav,

et esimesi puidugaasigeneraatoriga töötavaid jõuvankreid ilmub liikvele Saksas. Puidugaasi mootorite leviku iseloomustamiseks olgu kas või tähendatud, et enne praeguse sõja algust oli Saksamaal üle 1000 bensiinijaama, kus müüdi jõuvankrite kütteks ka puitu. Saksa kõrval on puidugaasigeneraator leidnud tähelepanavat levikut veel Rootsis, Leedus ja viimasel ajal Lätis ning Soomes.

Praeguse majandussõja tõttu pole transpordi alal mitte ainult tähtis, et mootortranspordiks kasutatav kütteaine oleks kodumaa saadus, vaid et ta oleks ka odav. Kütteaine hinnast on eeldatav, et transpordi eksploatatsiooni kulu ja transpordi kasulikkus, sellepärast on oluline, et mitmesuguste kütteainete hulgast valitaks just need, mis on odavamad ja mille soetamises ollakse sõltumatu teistest. Sellest seisukohast lähtudes on mõistetav, et Saksamaa, kes toorainete suhtes eriti raskes olukorras, valis jõuvankrite kütteaineks puitu, mis on kergesti süüdatav, puhas ja odav.

Puidugaasi-generaatoreist on Saksamaal eriti levinud Imbert-puidugeneraator, mis kasutab gaasi tootmiseks iga sorti puitu, nagu kaske, kuuske, mändi ja leppa või nende segusid normaalselt põletispuu pikkuses või ka väiksemates tükkides. Ka võib kasutada kõlbamatut puitu, mis on eriti tähtis seepärast, et sellega välditakse kütteainepuudust.

Kuna Imbert-puidugeneraator on selletaolisena leidnud edukat kasutamist ka Eestis ja on ka ainsana esindatud Eestis (a/s. A. Rosenwald & Co), siis avaldame allpool lühida ülevaate Imbert-puidugeneraatori tööprotsessist. Gaasigeneraatoreist üldse toome kirjutusi mõnes järgnevas numbris.

Et need otsused ei jääks ainult sõnadeks

VIII Balti riikide maanteede tegelaste konverentsi resolutsioone

TALLINNAS peetud VIII Balti riikide maanteede tegelaste konverentsil võeti vastu terve rida resolutsioone, millised toome siinkohal.

Konverentsi nõupidamine toimus sektsioonide viisi ja igas sektsioonis kanti ette mitmed referaadid. Pärast sektsioonides väljatöötatud otsuste kavade arutamist võeti vastu alljärgnevad resolutsioonid:

Teedesektsooni otsused

1. Konverentsile esitatud ettekanne test järgneb, et liiklus teedel kasvab pidevalt ja kiiresti, eriti aga mootorsõidukite liiklus, kusjuures kasvab niisasti jõuvankrite arv kui ka autobuse liinide arv ja pikkus. Liikluse kiiresti toimuva juurekasvu tõttu tuleb kiirustada ja suurendada maanteede võrgu ümberkorralduse töid vastavalt motoriseeritud liikluse nõuetele, hoolitsedes sileda ja küllalt vastupidava teekatte loomise eest peamagistraalidel võimalikult lähemal ajal ühes küllaldaselt laia sõiduosaga. Samuti tuleb hoolitseda järskude kõverike ning järsumate tõusude ära kaotamise eest, küllaldaselt nähtavuse saamise eest, kusjuures vaba ettevaade oleks 150 m, ja hästi nähtavate teemärkide ülespanemise eest. Tähtsamad

teed ning autobuse liinid peavad olema lahti kogu aasta kestusel.

2. Võistilus tolmuga maanteedel on viimasel ajal muutunud väga akuutseks. Seepärast tuleb kiirustada tarvitavate materjalide ja tolmuvastaste abinõude tarvituseviiside katsetamist, et üle minna lähemal ajal katsetest tegelikule tööle. On soovitatav korraldada katseid suuremas ulatuses, töötades kontaktis kolme konverentsist osa võtnud riigiga ning koostades igaaastased aruanded neist tõist saadud tulemustest.

Tolmuvastaste abinõude tarvitamise võimaluse arutamisel tuleb arvesse võtta, et need abinõud tagavad mitte ainult tolmu kõrvaldamist, vaid aitavad kaasa ka teede korrashoiukulude vähendamiseks, sest tolmuvastase abinõuga kaetud tee annab tunduvalt kokkuvõidu loomuliku ja kunstkruusa tarvitamisel, ka kuival ajal te korrashoid on märksa kergendatud.

3. Arvesse võttes teiste riikide katsete tagajärgi kruusateede korrashoiu kohta pindamise teel, on soovitatav võtta see korrashoiu viis tarvitusele ka meie teedel, sest teiste riikide andmeil saavutatakse selle läbi

tunduv korrashoiukulude kokkuvõid ja pinnatud teed on täiesti tolmuvabad. Teede ehitamisel ja korrashoidmisel tööde meetodid ja tarvitav kruusamaterjal peavad vastama bituumeniga pindamisele tarvitavate materjalide nõuetele.

4. Teede ehitustööde järjest kasvav mehhaniseerimine kutsub esile muret parimate ja ökonoomsemate masinate tarvituselevõtmise kohta nende tööde läbiviimiseks. Naaberriikide kogemuste ärakasutamiseks ning üleliigsete katsete vältimiseks tuleb vahetada andmeid soetatud masinate töötulemuste kohta ja esineda järgmisel konverentsil vastavate aruannetega masinate töötulemustest. Et aga need andmed oleksid omavahel võrreldavad — selleks tuleb aruannete koostamisel liigitada andmed ühtlase vormi järgi. Aruannete kuju ning nendes paigutatav andmete loetelu tuleb välja töötada edaspidi läbirääkimiste teel.

5. Teedel liikluse suuruse kohta andmete võrdluse võimaldamiseks kõigis kolmes riigis, mis on väga tähtis ühe või teise katmisviisi kohta kõlvulisuse või ökonoomsuse üle otsustamiseks, tuleb võtta tarvitusele ühesugused arutamise meetodid.

Selleks peavad liikluse lugemiste tagajärgede arvutust toimetavad isikud välja töötama ühised arutamiseviisid, mis on kohustuslik kõigile kolmele riigile.

Sildade sektsooni otsused

1. Konverents peab soovitavaks esineda järgmisel konverentsil ettekanne teega pinnaste uurimise kohta, kusjuures tuleb eriti rõhku panna pinnaste kihtide tiheduse uurimisele.

2. Tuleb välja töötada sildade perioodilise järelevaatuse meetodid ja koostada juhtnõõrid sildade perioodilise järelevaatuse toimetamiseks.

3. Magistraalteedel asuvate sildade projekteerimisel tuleb ette näha sõidutee laiuseks vähemalt 6.00 m.

Sildadel tuleb tähele panna pankette ja kõnniteid; ühtede või teiste korraldamise kohta tuleb otsustada igal üksikul juhul. Sildadel, pikkusega kuni 15,00 m, mis asuvad väljaspool elar

Imbert-puidugeneraator töötab järgmisel põhimõttel: puit muudetakse puidusöeks ja viimane gaasiks. Põlemiseks vajalik õhk imetakse generaatorisse õhu pihustajate kaudu, kuna puidugaas kaksik-seina vahelt läbi imetakse, seejuures puidugaasis peituv veeaur osaliselt ja äädikahape ning tõrv täielikult lahknetakse.

Puidusöest gaasiga kaasamineva tolmu- ja tuhaosakesed eraldatakse gaasist setteanumas. Viimasest juhitakse gaas edasi gaasijahutajasse, milles kondenseerub veeaur. Korgipuruga täidetud järelepuhastajas eraldatakse gaasist viimased vee- ja tolmuosakesed. Enne mootorit lisatakse puidugaasisle õhku ja õhuga segatud gaas juhitakse seguklapi kaudu juba mootorisse. Ühtlane käik ja küttesegujäädikade vaiksne väljumine mootorist iseloomustab puidugaasiga töötavat mootorit.

Imbert-puidugaasigeneraatori käsitsemine on lihtis ja eeldab üsna väikest lisatööd. Pärast puidusöe kohendamist ja süütamist võib hommikuti 2—5 minuti jooksul mootorit käivitada, kusjuures mootor käivitub ka suurima küllega.

Ühe puidutäitega võib *Imbert*-puidugeneraatoriga töötava jõuvankriga sõita 80—150 km. Sõit iseenesest toimub nagu iga teise jõuvankriga, pärast pikemat sõiduaega tuleb vaid puidusütt kohendada ja läbi puhuda. *Imbert*-puidugeneraatori jõuvankri sõidukulud on aga võrratult väikesed, kuna 3 kg puitu vastab ca ühele liitrile diiselnähtale või 1½ liitrile bensiinile.

Eestis on *Imbert*-puidugeneraator monteeritud ühele 4-sil. Ford-veoautole, millega seni edukalt ja odavalt sõidetud üle 10 000 km, kasutades kütteeniis harilikke kasepuid (umbes 10-sm klotse).

muid, korraldatakse pankette laiukseni kuni 0,50 m. Sildadel pikkusega üle 15,00 m asendatakse panketid kõnniteedega vähemalt 0,75 m laiukseni. Sildadel, mis asuvad asundustes, määratakse kõnniteede laius vastavalt kohalikele tingimustele.

4. Puidumaterjalide kulu vähendamiseks tuleks vähendada sillad ja truubid võimalust mööda ehitada alatistena.

5. Konverents leiab tarvilikuks sildade projekteerimisel panna rohkem rõhku sildade viimistlemisele arhitektuursest küljest.

6. Tuleb välja töötada juhtnöörid sildade ehitamiseks tarvitavate pae- ja dolomiitkivide uurimise kohta. Ajutiselt võib võtta juhtnöörideks ins. H. Tandri referaadis: „Sildade ehitamiseks kasutatavate pae- ja dolomiitkivide uurimise ja katsetamise meetoditest“ — ette toodud eeskirjad.

Transpordisektsiooni otsused

1. Kaupade veo küsimus veocautodel omab suure tähtsuse riigi majanduselus, sellepärast kuulub see küsimus üksikajalikele uurimisele kõigis kolmes riigis.

On soovitatav jätkata selle küsimuse arutamist ka järgmistel konverentsidel, kogudes ning ümber töötades vastavaid materjale ja andmeid küsimuse iga-kuulgeks selgitamiseks.

2. Vaatamata motoriseeritud liikluse suurele juurekasvule, õnnetusjuhtumite arv teedel, tänu vastuvõetud abinõudele, suurenes vähemal määral kui seda oleks võinud oodata. Siiski ohutu liikluse küsimus seisab endiselt väga tõsiselt päevakorral ja sunnib võtma vastu tarvilikke ja võimalikke abinõusid õnnetusjuhtumite vältimiseks. Üheks tegevaks abinõuks õnnetusjuhtumite arvu vähendamiseks oleks laiendada hästi korraldatud liiklusepropaganda, milline ka tulevikus peab toimuma mitmekülgsest ja energiliselt.

3. Jalgratate arvu kiire suuremine, eriti maal, ja suur õnnetuste arv nendega kohustavad võtma tarvitusele abinõusid jalgrattaliikluse eraldamiseks. Selleks on soovitatav suurema jalgratate liiklusega kohtades ehitada jalgrattateid. Jalgrattamaksudest saadud summa tuleb tarvitada nende teede ehituskulude osaliseks katmiseks.

4. Silmas pidades automobilistide poolt tarvitavate lipukeste ja märkide mitmekesisust ja võimalikkude sel alal esinevate arusaamatuste vältimiseks on soovitatav panna kehtima vastavad määrused, mis korraldaksid autolipukeste, vimplite ja märkide kasutamist.

Esimene sõit võõral autol

SAGEDASTI võib tekkida vajadus sõita võõral autol. Kui oma sõiduki juures kõikide käsitsemis- ja juhtimisabinõude asetus on täpselt teada, siis võõra sõiduki juures võib tihti tekkida selles suhtes raskusi.

Siduri-, piduri- ja gaasipedaali asukohad on enam-vähem alati kindlad. Sidur vasaku jala all, pidur parema jala all ja gaasipedaal kas siduri- ja piduripedaali vahel või viimases paremal.

Käigu vahetushoob asetseb olenevalt rooli asukohast kas parema või vasaku käe all (vasakpoolse rooliga — parema käe all, parempoolse rooliga vasaku käe all). Uuematel jõuvankritel on käiguvahetushoob sageli ka rooliratta all rooliposti küljes. Käigu vahetushoova otsal on mõnikord näidatud käiguvahetuse skeem, millel võib otsekohe näha käikude asukohti (s. o. kuidas peab asetsema käiguvahetushoob ühe või teise käigu juures). Ei leidu hooval käikude asukohade skeemi, siis tuleb enesel selgitada käikude asukohti.

Uuematel jõuvankritel (eriti Euroopas toodetud) on I käik vasakul ees, II — vasakul taga, III — paremal ees ja IV — paremal taga, tagasikäik — esimesest käigust vasakul ees, kusjuures tagasikäigu juhtmesse pääsemiseks tuleb vabastada tõkestusriiv kas kogu

hoova tõstmise või nupu peale vajutamise.

Kui käigud ei ole asetatud ülaltoodud järjekorras, siis tehtagu järjekord kindlaks katseliselt. Pandagu mootor käima, lülitatagu sisse üks käik ja ilma gaasi lisandamata vabastatagu pikkamööda siduripedaal. Kui seejuures jõuvanker paigalt nihkub, ollaksegi esimesel käigul. Kui aga mootor kipub seisma jääma suure ülekoormatuse tõttu, siis ollakse mõnel suuremal käigul. I käigu leidmiseks vahetatagu siis käike, kuni leitakse I käik. Teiste käikude leidmine on siis juba lihtne, kui peetakse meeles, et I käigu vastas asetseb neljakäigulistest käigukastides II käik ja kolmekäigulistest tagasikäik.

Enne sõidu alustamist võõral autol tehtagu veel kindlaks käsipiduri käsitsemishoova asukoht ja käsipiduri vabastamise moodus.

Peale ülaltoodu tehtagu veel kindlaks suunanäitaja lüliti ja küttesegu koosseisu reguleerimisnupp.

Kui kõik eelnimetatud tähtsamad käsitsemisabinõud ja nende käsitsemine on kindlaks tehtud, võib kartmata alustada sõitu võõral autol.

Ei ole ka liigne veenduda selles, kas jõuvankril on kaasas kõik vajalikud tööriistad, nagu tungraud, rattavõti, kummilabid jm. ning vastavad parandusabinõud, nagu kummilapid, puhastuskaltsud jm.

Inglaste retsept ökonoomseks sõiduks

VÕIDELDES-sõjaolude tõttu liigse kütmine kulutamise vastu, on Inglise autotööstus oma tarvitajaskonnale ette kirjutanud kaheksa alljärgnevat korraldust, mis peavad aitama vähendada kütteenekulu.

1. Suurevõimeliste süütepoolide monteerimine seniste asemele. Suurevõimelised süütepoolid annavad pikema sädeme, mis võimaldab suurendada süüteküünalde elektrodide vahet.

2. Suurendada süüteküünalde elektrodide vahet, mis annab kuumemat sädet ja võimaldab süüdata ka väga lahja segu.

3. Vähendada sisselaske- torustiku läbimõõtu $\frac{1}{4}$ võrra. Selleks tuleb panna karburaatori ja sisselaske- torustiku ääriku vahele plekk- tihend, milles oleva ava läbimõõt on $\frac{1}{4}$ võrra väiksem sisselaske- torustiku läbimõõdust.

4. Süüde hilisemaks seada.

5. Karburaator ümberreguleerida — vastavalt punktides 1 kuni 4 tekkunud tingimustele.

6. Radiatori pind $\frac{1}{4}$ võrra katta. Kuna mootori tiirlemiskiirus on langetatud, siis osutub senine veetagevara jahutajas liiga suureks ja mootor ei saavuta kasulikku töötamistemperatuuri (90—95° C).

7. Kasutada kõrgevärtuslike vedelaid õlisid karteris, käigukastis ja diferentsiaalid. Sellega väheneb tiirlevate osade mehaaniline takistus. Ühe või kahe kraadi võrra vedelam õli ei mõjuta jõuvankrit halvasti.

8. Rehvid täis pumbata üle normaalse. Kõvad rehvid vähendavad küll sõidumugavust, aga ka hõõrumis- takistust.

Iga sõitja toimib veel targemini, kui ta väldib järske kiirendusi ja pidurdusi, mis eeldab liigset energiakulu. Sujuvalt sõita, vähe pidurdada ja hoida pidevalt sõidukiirust 40—60 km/t — tähendab kõik teha, mis on vajalik ökonoomseks sõiduks.



Kes teab kõige enam autode valmistamisest?

Ford on valmistanud enam kui kolmandiku kogu maailmas toodeldud autodest!

FORD-autosid on rohkem tarvitusel, kui ühtki teist autot. Ford V-8-sid on taas enam, kui ühtki teist 8-silindrilist autot



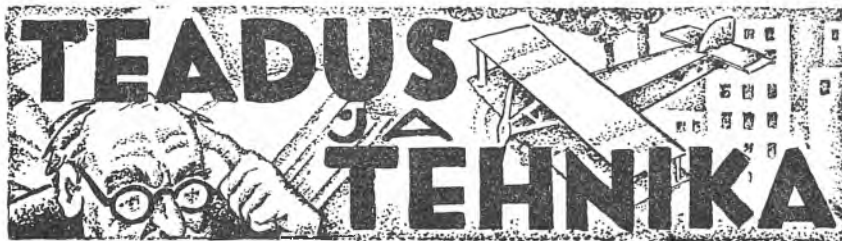
Voliline FORD esindus

A/S. MOBILE

Tallinn, Pärnu mnt. 21. Telefon 417-50

Hiljuti valmis 27000000. Ford. Ford-autodele on omanende suur sooritusvõime, mis on hiilgavaim eriti 1939. a mudelitel. Praegu on need ka stiililt juhtival kohal. „Nobedaim meie teedel nähtavaist autodest“, ütlevad uute Fordide omanikud. Nobe liikumiselt, kena välimuselt, kõigiti juhtival kohal, nagu ta seda õigusega väärrib

Tutvuge 85 HJ „võimsusautoga“ ja 60 HJ „säästautoga“. Proovisõitudeks alati valmis



Mehed põlevas lennukis

Asbest — igivana ja ülilmoodne tulekaitsevahend

SUUREL lennuväljal seisab purunenud lennuk, mille esiots sügavalt maa sisse tunginud. Lennuõnnetus? Kahtlemata! Kuid lähemal vaatlemisel näeme veidraid asju: üks mees tühjeneb suuri bensiinõusid lennukivraki kõrval asuvasse auku, kergestisüttivaid esemeid kuhjatakse lennuki ümber, ja enne kui pealtvaatajad taipavad, süütab keegi bensiiniga ülevalatud hunniku. Murdosa jooksul sekundist põleb lennuk võimsas tulemeres, mis leegitseb 10 meetri kõrgusele.

Siis liigub midagi lennukis. Juhistmel tõuseb kaetud peaga kogu, kes püüab lennukist välja pääseda. Möödub paar sekundit, siis ligineb leegitsevale lennukile teine mees riietuses, mis sarnaneb tuukriülikonnale, ja astub rahulikult tulle. Ta aitab lennukisviibija juhiistmest välja ja mõlemad longivad rahulikult mehe juure, kes stopperiga aega möödab. „Kaks minutit!“ Mees ajanäitajaga paneb viimase taskusse ja küsib: „Kõik korras?“ „Täiesti,“ vastab mees lennukist. „Aga kus on postikott?“ „Postikott? Selle unustasin ma lennukisse...“ Ja läbi voogava tule müüri sammub ta rahulikult lennukini ja sorib punaselt hõõguvas juhiistmes. Siis vehib ta võidurõõmsalt kotiga ja sammub tagasi. Kui postikott avatakse, on kirjad täiesti terved, ainult veidi kollakaks tõmbunud!

*

Inimene on õppinud võitma moodsa elu hirmsamat vaenlast — tuld. Aurumasinate, bensiini- ja elektrimootorite kergestisüttivate ainete käsitlemisel vabrikutes kui ka kodus tekib tihti tulikahjusid, mis nõuavad inimohvreid ja ka ainelist kulu. Tule vastu võitlemisel on võetud tarvitusele jälle asbest, mida tundsid juba vanad kreeklased 2000 aastat tagasi. Asbest on teatavasti mittepõlev mineraal, mis

koosneb magneesiumist, siliitsium- ja kaltsiumoksüüdist ja laseb ennast kedrata peenikesteks niitideks — 12 000 m 1 kg-ist.

Ehkki asbesti juba nii kaua tunti, on alles viimasel ajal õpitud kasutama täielikult ta suurepäraseid omadusi.

Inglismaal, Slough'is, on viieaastase katsetamise tulemusena suudetud valmistada absoluutselt tulekindel asbest-päästeülikond. Sealses laboratooriumis tõmmatakse külastajale kinnas kätte, millega võib haarata valge hõõguvuseeni kuumutatud raudvarrast ja seda hoida, kuni metall jahtunud.

Kuid võitlus tule ja kuumusega pole olnud sugugi lihtne. Sellest jutustab Slough'i laboratooriumis mees, nimega Bridgman, kellel teatavad kogemused istumistest küdevates ahjudes, hõõguvates juhiistmetes jm. Ta jutustab küll rahulikult, kuid võib aimata, et mitte alati pole ta tulest pääsnud vigastusteta.

„Algasime oma katsetusi 1933. a. Algul täiendasime ja viimistlesime tuletõrjele asbestist kiivreid, ülikondi ja kindaid. Eelsesed katsed näitasid, et tuleb leitudada uus asbestilõng, kuna algul kindad ja teised esemed tules tükkideks lagunesid.

Enne kui me julgesime täielikult põlevasse lennukisse istuda, harjutasime endid ahjus, mis müüritud tunnelisse. Saavutasin peagi häid tagajärgi, suutes kuni 2 minutit tules seista. Ahjust välja tulnud ei või kohe asbestülikonda seljast võtta, kuna temperatuuri vahe oleks liiga suur ja kehale kahjulik. Umbes 20 minutit peab enne jahtuma, kui asbestülikonna seljast võib võtta.“

Sääraste asbestülikondadega varustatakse kõik Briti lennuväljade tuletõrjemeeskonnad. Aga mitte ainult tule vastu võitlemiseks, vaid ka

viimase isoleerimiseks kõlbab asbest. Katsutakse juba ehitada teataval määral tulekindlaid juhuruume lennukitel. Ka on võimalik ehitada laeva masinaruumi seinu asbestist, mis väldib masinaruumis tekkiva tule levimist laevas. Asbestiga kindlustatud laed vähendavad tulehädadohtu ka suurtes majades. Samuti pakuvad tulekindlust asbestist aknakatted jm. Ainult värvida ei osata asbesti veel küllaldaselt, kuid arvatavasti on selle küsimuse lahendamine ka vaid ajaküsimus.

Kummi ühendamine metalliga

Inglismaal on kasutamisel uus tööviis kummi ühendamiseks metalli külge. Seda tööviisi, mis tundub erineb senistest tööviisidest ja on võrdlemisi lihtne, nimetatakse *metallastic* ja ta põhjeneb alljärgmisel.

Kahe erisuguse keha — metalli ja kummi — vahele luuakse teatav vahepealne kiht, milles kummi moodustab metalliga ühise terviku. Metalliosad kaetakse selleks galvanoplastika abil pronksikorraga. Viimane omab sellise struktuuri ja kõvaduse, et vulkaniseerimise tööprotsessi ajal sulav kummi täidab surve all kõik metalli pealispinna urved ning moodustab ühesuguse kihi, mis koosneb kummist ja metallist. See „uus“ kiht on hästi vastupidav iga-sugustele mehaanilistele pingetele (näit. venitamisel kuni 65-kg sm² peale).

Seda ühendamist on võimalik teostada nii loomuliku kui ka sünteetilise kummiga. Praktiliselt on selle tööviisi järele võimalik ühendada kummit ka iga-suguste metallidega, kaasa arvatud isegi alumiinium, mis teatavasti allub raskesti galvanoplastilisele töötlemisele.

Selle ühenduse vastupidavus on seda suurem, mida kõrgevärtuslikum selleks kasutatav kummi.

Uus tööviis võib leida laialdast kasutamist ka autoasjanduses, eriti pukside, painduvate tihendite jt. juures.

Esimese auto

Esimese iseliikuva sõiduki ehitas prantsuse insener Cugnot a. 1769. See „auto“ evis kolm rasket ratast, kaks taga ja ühe ees, mis oli nii edasi-viijaks kui ka juhtijaks ning sellel asetses tohutusuur aurukatel. Liikudes edasi auru jõul ja kaaludes üle 3000 kg, suutis see riistapuu vaid kohutava vaeva ja ähkimisega katta 1 km tunnis. Ajalugu teab rääkida, et esimese katsetuse lõpul pörkas see monstrum pidurdusseadme rikke tõttu veel vastu Pariisi Arsenali müüri, põhjustades niimoodi ka esimese liiklusõnnetuse „autoga“!



AUTO- JUHTIDELE

Veokonks

1. OKTOOBRI k. a. jõustus jõuvankrite seaduse elluviimise määruse muutmise määrus (v. RT nr. 81, 22. sept.), milles nõutakse, et sõidu- ja veoautodel peab alati kaasas olema 10 sisekummi vulkaniseeritavat paika ja vulkaniseerimise klamber.

Samas määruses on avaldatud ka veokonksu kirjeldus. Teatavasti nõutakse veokonksu lahtistelt veoautodelt, millede kandejõud on 2 tonni või rohkem.

Veoaute varustamine veokonksudega pole uus eeskiri, see nõue oli kehtiv juba 1938. a. maikuust, kuid senini puudus veokonksu lähem kirjeldus, mis nüüd on Riigi Teatajas avaldatud ja sisaldab alljärgmist.

Veokonks koosneb veorauast ja veopoldist. Veoraua pöskede vahe peab olema 75 kuni 100 mm; veopoldi pesa keskpunkt ei tohi olla veoraua otsast kaugemal kui 45 mm; veoraua pöskede paksus peab olema vähemalt 20 mm; veopoldi kaugus veoraua põhjast vähemalt 75 mm; veopolt peab olema varustatud splindiga, mille läbimõõt vähemalt 8 mm.

Veokonks peab olema kinnitatud auto metallraami tagaotsa külge raami keskkohtale ja peab asetsema ühel kõrgusel raami tagaotsaga. Seejuures veokonks peab asetsema selliselt, et ta ei takistaks veokasti tagaluugi täielikku allalaskmist ja et veokonksust tagapool kõik auto osad oleksid väljaspool koonuse ruumala, mille tippnurk on 50° ja mille tipp asub veokonksu ühenduse kohal veoasaga ning mille telg on paralleelne veoauto pikiteljega.

Milleks on veokonks? Veokonks peab võimaldama ühendust järelvankri veoasaga, mis asetseb horisontaalselt (ava vertikaalne) ja mille ava vähim läbimõõt on 40 mm ja mille paksus veokonksuga ühenduse kohal on kuni 75 mm.

Veokonks ja selle kinnituse tugevus peab vastama vähemalt kolmekordsele tõmbefõule, mida veoauto on võimeline arendama esimesel käigul.

Mootoriruum olgu isoleeritud

Külmade ilmade saabumisega kerib paratamatult esile jõuvankri sisemuse õhutamise küsimus. See probleem

on seda teravam, mida enam imbub mootori osast halba õhku (õlisuits, küttesegu-jäägid) jõuvankri sisemusse. Sellepärast tekib vajadus mootoriruumi täielikuks isoleerimiseks sõitjateruumist.

Selline „ruumide eraldamine“ on teostatav jõuvankri sisemuse kütmisel saadava ülesurve abil, kuna kütmisel tekiv soe õhk takistab teatavasti halva õhu sattumist mootoriruumist jõuvankri sisemusse. Et aga mootori-õhu sissevool oleks kindlamini takistatud, selleks on veel vajalik tihendada kõiki pragusid, eriti pedaali pesi jt., et katkestada ühendust mootoriruumiga. Tihendusteks on eriti otstarbekohased vastavad lamedad harjad (peaksid

Halb juht = halb südame- tunnistus

Vaatamata igasugustele hoiatusetele ja rasketele karistamistele, leidub siiski veel halbu juhte veel halvema südame-tunnistusega, kelle kohta võime ajalehest lugeda kas või alljärgmist:

„Tallinn-Harju maanteel Risti aleviku lähedal leiti teekäijate poolt vanker, milles oli purustatud peaga mees. Vanker oli purustatud, hobune vankri ees rakmetest lahti, ümbuses ja vankris rohkesti verd.

Raskesti vigastatud mees toimetati Lääne maahaiglasse Haapsallu, kus haavad leiti äärmiselt elurakendavad olevat. Kiiresti ette võetud operatsiooniga võeti purunenud pealuust välja 14 kildu. Mees on meelemärkuseta, elulootused väikesed.

Politseilisel juurdlusel selgus, et teelt vigastatult leitud mees on Johannes Mürsepp, 40 a. vana. Ta oli läinud Risti alevikku veskile. Seal tagasiteel järgnenud talle kiirelt sõites tundmatu auto, mis sõitiski J. Mürsepale otsa ja kihutas siis kinnipidamata edasi, jättes raskesti vigastatud mehe teele maha. Kuna Mürsepp seni meelemärkusele tulemata, siis temalt lähemaid selgusi õnnetuse kohta veel ei ole saadud. Juurdlus tundmatu auto selgitamiseks jätkub.”

olema müügil ka meil eriarides), milliseid võib kruvida kummimati alla. Neid harju tuleb sageli puhastada, kuna nad mustuvad kergesti ja muutuvad seega tarbetuks.

Kasutage õigeid kaitsevahendeid

Külma tulekul olgu juhitud tähelepanu asjaolule, et paljud, autojuhtide poolt kasutatavad külmumiskaitsevahendid ja radiaatoris kasutatavad söövituskaitsevahendid mõjuvad üksteisele väga halvasti. Sellepärast jõutagu enne külmumiskaitsevahendi radiaatorisse valamist selgusele, kas see vahend sobib radiaatoris oleva söövituskaitsevahendiga või mitte.

Kodumaalt

Tubli töömehe tegevusjuubel

Hiljuti pühitses oma 15-a. tegevuse juubelit A. Pollimann ja Poeg auto-plekitööstuse ja -paranduse töökoja omanik Ado Pollimann.

A. Pollimann on sündinud 1888. a. 1905. a. alustas ta õppimist vase-plekisepa juures ja 1918. a. alates töötas ta Peterburis suuremates autoparandustöökodades.

1920. a. siirdudes Eestisse, A. Pollimann hakkas mõtlema oma töökoja asutamisele, millise kavatsuse ta teostaski 1. novembril 1924. a. Sest ajast alates on A. Pollimanni tööstus kujunenud suurimaks Eestis, eriti just auto-plekitöö alal. Juubilaril ettevõtte on rohkem arul ehitatud mitmesuguseid autokeresid, millede üldarv ulatub sada-desse, kaubaveotõldu, sanitaar- ja tule-tõrjeautosid jt. Soovime omalt poolt tublile ja tõhusale töömehele head jõudu ja rohkearvulist tööd ka tulevikus.

Eestimaa Autoomanikkude Ühing 20-aastane

11. novembril s. a. tähistas oma 20-aastast tegevust üürisõiduautoomanikkude-juhtide Tallinna koondis Eestimaa Autoomanikkude Ühing.

Saksa okupatsiooni lõppedes 1919. a. ja vabamate võimaluste saabudes hakkasid endid organiseerima autoomanikkud-juhid, keda, vaatamata sõja-aegadele, oli Tallinna kogunenud juba kenake hulk. Asja etteotsa astus autoomanik Jüri Teder, kes koos oma mõtteosalistega asutas 11. novembril 1919. a. Eestimaa Autoomanikkude Ühingu, mis-suguse organisatsiooni põhikiri saadeti registreerimiseks siseministeeriumi, kus see ka kinnitati 31. dets. 1919. a. Esimesel peakoosolekul, mis toimus 10. veebruaril 1920. a. „Lootuse“ seltsi-

majas, valiti ühingu esimesse juhatusse: Jüri Teder — esimees, Jüri Raadik — abiesimees, Johannes Jeets — sekretär, Eduard Kasevits — abisekretär, Killman — laekur ja M. Arak — abilaekur.

Ühing algas eeskätt, nagu tollal oli kombeks, seltskondliku tegevusega: korraldati piduõhtuid jm. Samal ajal alustati aga ka oma liikmeskonna kutseoskusliku arendamisega, korraldades autotehnilisi kursusi, kus esimeseks lektoriks oli ins. Paul Butte.

Esimese sportliku üritusena võib ühingu ajaloos märkida esimest Eesti mootorsõidukite võidusõitu, mis toimus 28. aug. 1921. aastal. Üldvõitjaks tuli sel esimesel võistlusel tuntud autosportlane Julius Johanson.

Ühing on kahekümneaastase tegevuse vältel püüdnud kõigiti tõsta meie taksoautojuhtide kutseoskust ja korda ning on sel alal saavutanud kiiduväärseid tulemusi.

EAÜ edukat tegevust juhivad praegu juhatus alljärgmises koosseisus: Joh. Kivistu — esimees, A. Kuusner — abiesimees, J. Akman — asjaajaja, J. Lobja — sekretär, K. Jõeleht — abisekretär, K. Hein — laekur, A. Palm abilaekur ja A. Pipar — varahoidja. Ühingu 1939. a. revisjoni-komisjoni kuuluvad: M. Temp, F. Rebas ja K. Runge (†).

Teede tolmuwabaks muutmise katsetamine on andnud tulemusi

Teede Uurimise Selts korraldas 24. novembril s. a. oma liikmeskonnale ja asjast huvitatutele ringsõidu teedevaatluseks Tallinna ümbruses, kus juba pikemat aega tehakse katseid mitmesuguste abinõude ja viisidega maanteedetolmuwabaks muutmiseks.

Eelkõige vaadeldi Narva maanteel kruusatee pindamise katseid bituume-niga, mis teostati küll alles käesoleval aastal, andes aga seejuures juba siiski tõendust, et sel viisil kaetud maantee on meie oludes küllaltki vastupidav. Edasi vaadeldi Pirita-Kallaste 2. kl. teel kruusateed, mis on tolmutõrjeks kaetud klooralkaliumiga. Tallinn-Viimsi-Randvee teel tutvuti maanteelõikudega, kus kruusatee on kaetud maanteeõliga ja õliemulsiooniga. Katseid sooritavad siin Eesti Esimene Põlevkivitööstus, Eesti Kiviõli ja Eestimaa Õlikonsortsium. Samal maanteel on üks teosa kaetud sulfiitlüheliselega. *

Edasi tehti peatus Rannamõisa-Suurupi 2. kl. maanteel, kus kruusaa all hoiatud vesimakadamtee on kaetud maanteeõliga ja õliemulsiooniga.

Nõmmel, Hiiu tänaval tutvuti kerge makadamteega, mis kaetud maanteeõliga. Raudalu maanteel võrreldi Eesti Esimese Põlevkivitööstuse katseid maanteeõliga, õliemulsiooniga ja kruusapindamiseks tolmuwabaks tehtud maanteeosi.

Pärast ringsõitu ins. A. Toss esines ülevaatliku ettekandega maanteedetolmuwabaks muutmise 1939. a. vältel. Tolmutõrje katseid maanteedel tehti esmakordselt 1934. a. Kohtla-Järve põlevkivitööstuse tööstusala piirides. Nüüd on katseid korraldatud juba süstemaatilisel ja pidevalt.

Referent esitas oma ettekandes ka rea andmeid ja hindade võrdlusi ühel või teisel viisil maanteedetolmu vastu võitlemise meetodite kohta.

Lumevabad maanteed 1939/40

MAANTEEDE talitus on koostanud nimestiku maanteedest, mis eeloleval talvel maavalitsustel tuleb liiklemiseks lumest lahti hoida. Kuna lumesahkade arv on suurenenud, muutub ka teede lumest lahtihoidmine tänava ulatuslikumaks. Kilomeetrite koguarvult tahetakse tänava lumest lahti hoida 2793 km maanteedid. Sellest arvust langeb 1420 km maanteedetolmuwabaks muutmiseks, mis võimaluse korras tuleks liiklemiseks lahti hoida igal juhul, kuna 1373 km ulatuses tuleb maanteedid lumest lahti hoida sel juhul, kui talv ei ole eriti lumerikas.

Lumesahkade arv on tänava märksa suurenenud. Katsetamisel on mitmed uued lumesaha tüübid, mis on osetatud Rootsist ja Saksamaalt, või ehitatud kodumaal. Lähemal ajal antakse üle 4 uut linttraktorite abil töötavat lumesahka, mis oma tööviisil on täiesti mehhaniseeritud. Sel kuul antakse veel tellimine 15 uuele lumesahale, mis ehitatakse kodumaal. Täiesti uude sahatüübina on katsetamisel ameerika esukujude järgi ehitatud rootor-lumesahk.

Igal juhul püütakse tänava talvel liiklemiseks lahti hoida järgmised maanteed:

Tallinn—Loksa, Tallinn—Kose, Jõelähtme—Anija, Tallinn—Pärnu, Tallinn—Märjamaa, Jaagupi—Pärnu, Tallinn—Saue—Keila—Riguldi, Tallinn—Viimsi, Tallinn—Rannamõisa—Keila-Joa, Nõmme—Saku, Tallinn—Ääsmäe—Risti—Haapsalu, Keila—Paldiski, Rakvere—Võsu, Narva—Narva-Jõesuu, Narva—Sillamäe, Jõhvi—Iisaku, Jõhvi—Toila, Rakvere—Venevere, Tapa—Järva-Madise, Paide—Türi, Tartu—Viljandi, Viljandi—Suure-Kõpu, Põltsamaa—Jõgeva, Põltsamaa—Võhma, Suure-Jaani—Olustvere raudteejaam, Viljandi—Mustla, Viljandi—Nuia, Nuia—Abja, Tartu—Alatskivi—Kallaste, Otepää—Palupera—Rõngu, Rõngu—Elva, Valga—Tõrva—

Pikasilla—Puka, Võru—Põlva raudteejaam, Võru—Võru raudteejaam, Võõpsu—Räpina—Veriora raudteejaam, Petseri—Laura, Pärnu—Tõstamaa, Pärnu—Treimanni, Pärnu—Sindi, Haapsalu—Laiküla—Lihula, Kuressaare—Kuivastu, Kuressaare—Kihelkonna.

Lumest lahti hoitakse järgmised teed, kui talv ei ole liiga lumerohke:

Tallinn—Kohila—Juuru—Kaiu, Risti—Virtsu (Risti—Laiküla ja Lihula—Virtsu vahel), Kose—Kuimetsa, Kose—Mäo, Põltsamaa—Viljandi, Tallinn—Narva mnt. Loksa teelt Haljalani, Kuusalu—Leesi, Rakvere—Väike-Maarja—Kiltsi, Rakvere—Viru-Nigula—Äseri, Rakvere—Eisma, Jõhvi—Kohtla, Jõhvi—Vasknarva, Paide—Järva-Madise, Paide—Koeru—Rake, Paide—Koigi—Päinurme, Tartu—Kilgi—Torma—Mustvee, Tartu—Elva—Pikasilla, Tartu—Jõgeva, Elva—Rannu—Sangla, Tartu—Petseri Kärsani, Tartu—Kanepi, Võru—Kanepi, Võru—Veriora raudteejaam, Võru—Mõniste asundus, Petseri—Võõpsu, Petseri—Irboska—Irboska raudteejaam, Tõrva—Taagepera sanatoorium—Karksi-Nuia, Mustla—Pikasilla, Kilingi-Nõmme—S. Kõpu, Pärnu—Uulu—Kil-Nõmme—Mõisaküla—Abja, Tõitaja—Massiaru, Sindi—Vändra, Audru—Lihula, Kuressaare—Leisi, Kuressaare—Sõrve—Mäebe, Kohila—Hageri, Tallinn—Pärnu mnt. Märjamaa—Jakobi vahel.

Uus maanteedetolmuwabaks muutmise seadus ja autobuseliinide ümberkorraldamine

Teedeministeeriumi maanteedetolmuwabaks muutmise talituse poolt on kõigile maavalitsustele saadetud seisukoha võtmiseks ja arvamise avaldamiseks uue maanteedetolmuwabaks muutmise seaduse eelnõu kava. Kavas on maanteedetolmuwabaks muutmise seadust täiendatud viimaseaja nõuetele vastavaks, kuna praegu kehtiv maanteedetolmuwabaks muutmise seadus on juba 11 a. vana ning ei vasta enam praegusaja nõuetele ja olukorrale.

Vabariigi valitsus omalt poolt otsustas esitada riigikogule vastuvõtmiseks jõuvankrite liini- ja juhuveo korraldamise seaduse muutmise seaduse eelnõu. Viimane seaduse eelnõu muudatus tooks põhjapanevaid ümberkorraldusi eeskätt autobuseliinide alal. Kuna meil pole seni olnud võimalust lähemalt tutvuneda nii ühe kui teise kavandatava muudatusega, siis loodame neis küsimusis informeerida oma ajakirja lugejaid juba järgmises numbris.

Üriiautosõit 20% kallimaks

Arvestades bensiinihinna kallinemist, on kuni praeguseni peagu kõikides linnades ja asulates tõstetud autosõidutakse 20% võrra. Kuna bensiinihinna tõstmise kõrval on tõusnud ka autoõlide ja tarvete hinnad, siis praegust taksoautode sõiduraha kõrgendust tuleb pidada küllaltki tagasihoidlikuks.



PRAKTILISI NÕUANDEID

Määritud nahkpolster!

MÄÄRDINUD nahkpolstrid on suuri-
maid ebamugavusi, mis auto sise-
muses silma paistavad, olgu masina
tüüp kas või moe viimane karje. Nad
kutsuvad esile pilte ja mälestusi, mil-
lised jäägu parem unustusse, et mitte
tuju rikkuda.

Mõnikord võib tähele panna, et sõi-
duki juht on püüdnud nahkpolstrist
eemaldada sinna sattunud plekke, kuid
just oma teadmatus ja vilumuse puu-
dumise tõttu on ta teinekord polstri sei-
sukorda veelgi halvendanud.

Loomulikult iga plekk polstril vajab
oma iseloomule vastavat käsitsemist,
kuid võiks katsetada järgmist lihtsat
keemilist preparaati. Selleks oleks pere-
naistele küpsetuspulbrina tuntud põd-
rasarvesool [$(NH_4)_2 CO_3 + 2NH_4$
 HCO_3] ja mis on saadav igast ligemast
rohu-värvikauplusest ja apteegist.

Ostetakse mõne sendi eest põdrasarve-
soola, lahustatakse see kas pehmes
vihmavees või veel parem destilleeritud
vees.

On see toimunud, võetakse puhas
pehme linase riide lapp, kastetakse
see põdrasarvesoola lahusesse, kuni
lapp on imunud lahusega. Seejärel
hõõrutakse ettevaatlikult immu-
tatud lapiga pleki laiike, kuni mustus
on eemaldunud.

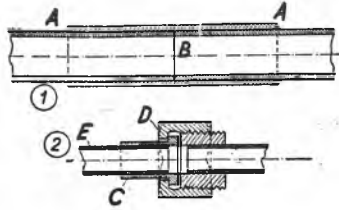
Kui tahetakse kogu polstrit „üles
lüüa“, on soovitatav kasutada järgmisi
saksa automobilistide poolt kasutata-
vaid vahendeid: võetakse keedetud
värnitsat ja segatakse seda veiniäädik-
kaga või lihtsalt hariliku söögiäädik-
kaga nii, et segu vahekord oleks 1:2,
või teiste sõnadega üks osa värnitsat
ja kaks osa söögiäädikat. Segatakse,
õigem loksutatakse, pudelis mõlemad
ained hästi segamini.

Nüüd võetakse jälle linase riide lapp,
valatakse sellele segu ja kantakse
nahkpolstrile nii, et selle pind kattuks.
Pärast poleeritakse pind hästi üle,
tarvitades selleks mõnda karusnaha-
tükki.

Katkenud torude jatkamine

Katkenud bensiini- ja õlitorud joode-
takse kokku, nagu näha jooniselt, järg-
miselt. Võetakse veidi jämedam, kahe-

kolme sm pikkune toru, millesse täp-
selt mahuvad katkenud toruotsad, pu-
hastatakse see läikivaks siseküljelt ja
viilitakse servadele väike kallak sisse-
poole, et ta moodustaks väikese lehtri,
nagu näidatud joonisel 1 (A). Nüüd

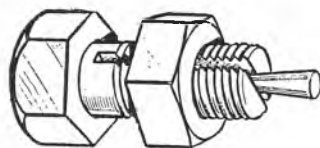


puhastatakse jätkatavate torude otsad
ja tinutatakse need üle tinoolpastaga.
Siis kuumutades pühitakse harjaga üle-
liigne tina maha, et toruotsad nagu ni-
keldatud välja näeksid. Lükatakse toru-
d ühendustüki sisse ja soojendatakse,
kuni A juures jootetina hakkab sulama
ja natuke sisse tõmbama. Et jootetina
ei pääseks torusse, peavad torud või-
malikult hästi tihedalt üksteisesse sobi-
ma ja B juures olema täiesti tasaseks
viilitud, et nende otsad tihedalt üks-
teise vastu satuksid.

Avatavat torujatku näeme joonisel 2.
Ärides saadavad ühendusvindid joode-
takse torudele külge nii, et toru otsad
neist vähe tagapool asuvad. Vastasel
korral võiks jootetina sattuda tihendus-
pindadele ja kutsuda esile lekkimisi.
Enne osa C toru külge jootmist tuleb
torule asetada tihendusmutter D. Tihen-
dusmaterjaliks võib kasutada nahka.

Mutrite puhastamine

(Siis kui puudub vastav vindilõikaja)
On jõuvankri remondi juures tarvilik
puhastada mutrite vindilõiget, tuleb
toimida järgmiselt: valitagu polt, mis
varustatud sama vindivõõga, kui on
puhastataval mutril ja saetagu polt
pikuti rauasaega lõhki (v. joon.). Nüüd



keeratagu puhastamisele kuuluv mutter
poldile ja aetagu poldi harud viili abil
veidi laiadi. Keerates mutrit poldil üles-
alla, puhastavad poldi vindilõike ser-

vade teravad hambad mutrivindi mus-
tusest. Samad hambad lõikavad mutri
kandi uuesti üle.

Tselluloidpindade puhasta- mine

Tselluloidpindade puhastamiseks val-
mistatagu segu, milles võrdsetes osades
leiduvad järgmised osised:

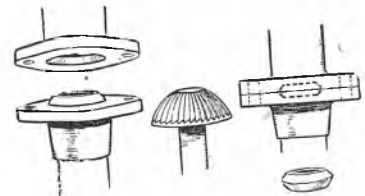
Rp. Parafiinõli,
metüülalkohol,
destilleeritud vesi.

Segu tuleb pudelisse kallata ja hästi
segamini loksutada. Enne tööleasumist
tuleb segu veelgi hästi läbi loksutada.
Seejärel võetakse parima vahendina
pehme siidpaberi tuustik, valatakse sel-
lele lahus ja kantakse nii tselluloid-
pinnale. Mõne minuti järele võetakse
pehme siidriide lapike, hõõrutakse tsel-
luloidpindasid nii kaua, kuni need on
täitsa kuivad ja läbipaistvad.

Pettumuste vältimiseks soovitaksime
asjastuhvitatuile algul katsetada mõne-
del vanadel tselluloidpindadel ja alles
seejärel asuda tõsisemale tööle.

Lekkiva väljalasketoru parandamine

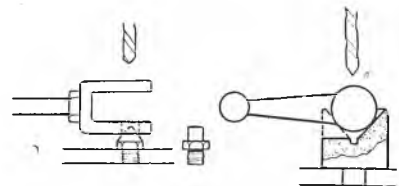
Mõnikord tungivad küttesegu jäägid
väljalasketorustiku jätkude vahelt välja.
Eriti sagedasti juhtub see mootorite juu-
res, mis on ühendatud raamiga kummi-
puhvrite abil. Vea kõrvaldamiseks tu-
leb lahti võtta torude ühendus ja koo-
nufreeseriga puurida kummagi jatku
otsa pesa (v. joon.). Selle koonuspesa



järele treitagu vaskvaheõngas, mis ase-
tatagu torujatkude vahele. Kinnitades
ühendust poltidega, ei esine enam gaas-
side väljatungimist selliste jätkude
kohalt.

Hoobade ja jätkühenduste puurimine

Auto väikestes osadesse aukude puu-
rimiseks on soovitatav kasutada vastavaid
abinõusid. Koonilise otsaga polt keera-

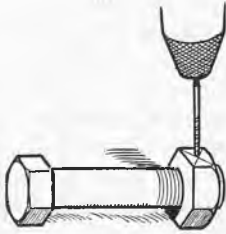


takse puurmasina aluse sisse, viimane
võimaldab puuritavat osa korraldlikult

tsentreerida. Teine abinõu on näidatud samal joonisel ümmarguste esemete puurimiseks (v. joonis).

Šplindiaukude puurimine

Mõnikord ei ole käepärast polti, mille augud šplindi jaoks. Selleks, et puurida polti täpselt tsentreeritud šplindiauku, tuleb poldile soovitud kohta keerata kandiline mutter. Ära märkides



nutri küljele keskkoha, on poldi sisse täpse augu puurimine mänguasi (v. joonis).

Torude-varraste hoidja

Torude ja varraste paigalhoidmine nende juures töötamisel on hõlbustatud hoidklambri (v. joonis), mis on kergeti valmistatav. Klambri pingutamine toimub vastava nurkraua abil, mille servade vastu toetuvad klambri otsad. Klambri keskkoha sissekeeratud tiibi



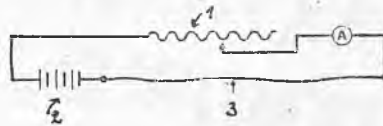
nutri (v. joonis) polti keeratakse vastu kinnihoidvat toru või varrast, mille tõttu viimane püsib kindlalt kohal.

Valgustusjuhtmete katsetamine

Katsetades auto valgustus- või dünamojuhtmeid, peab mõnikord juhtmeid kontrollima isolatsiooni, osaliselt katkenud vooluringi ja lühiühenduste suhtes. Katsetades isolatsiooni ja osaliselt katkenud vooluringe, tuleb toimetada „koormusekatsetamist“.

Katsetatavast vooluringist juhitakse läbi elektrivool, mis 25–30% tugevam normaalsest voolutugevusest. Sellisel katsetamisel leitakse halvad ühenduskohad või halb isolatsioon viimaste soojenemise tõttu. Vooluahela koormamiskatse teostatakse järgmiselt: kasutades vastavalt 6- või 12-voldilist akumulaatorit ja reguleeritavat takistust, ühendatakse aku, takistus ja ampermeeter

torit ja reguleeritavat takistust, ühendatakse aku, takistus ja ampermeeter



1 — reguleeritav takistus; 2 — akumulaator; 3 — katsetatav juhe; A — ampermeeter

järjestikku juhtmega, mida katsetatakse (v. joonis).

Tehnilisi uudusi

Puidugaas jõuvankrite kütteks Rootsisis ja Soomes

SOOME küttekomitee ja kaubandus-tööstusministeerium saatsid oma esindaja prof. Kyrklundi hiljuti tutvuma puidugaasi-seadmete ja söepõletusküsimustega Rootsisis. Nagu prof. Kyrklund „Uusi Suomile“ jutustab, ei ole Rootsi siitamaani loobunud miilipõletamisest (miil = halgudest laotud virn puidusõe valmistamiseks), silmas pidades maa laialdase metallitööstuse tarbeid. Praegu toodetakse Rootsisis aastas umbes 2 miljonit m³ puidusütt, millisest hulgast aga veel ei jatku mootorsõidukite kütetaine vajaduste rahuldamiseks. Rootslased põletavad süsi miilides, aga neil on seks otstarbeks kasutada ka suuri auto-maatseid ahje.

Soomes vajatakse umbes 200 miljonit ky puidusütt aastas, kui kõik bensiinil käivad mootorid saadaks jälle käiku. Esialgu suudetakse toota puidusütt ainult 10% sellest määrast. Soomes ollakse arvamisel, et läheb aasta aega, enne kui söepõletus seal suuremal määral hoogu võtab. Selleks vajatakse kõigepealt kuiva puitu ja seda ei ole soomlastel praegu küllaldaselt tagavaraks.

Volvo tehased Rootsisis valmistavad praegu ligi 400 puidugaasimootoriga jõuvankrit, kuid novembris tõusis see hulk peagu kahekordseks. Uued rootsi sõidukid on kõik ehitatud puidusõe kasulikkust silmas pidades.

Vaade ümber nurga

Omacette probleem on kurvide valgustamine öösõidul. Ühelegi autojuhile ei jatku sellest, kui ta paigalpäisivate helgiheitjatega peab kurvi võtma. Öisil sõidul on vahel sõidukiirus valgustusest. Nüüd on välja töötatud huvitav konstruktsioon. Üht helgiheitjat keeratakse kurvil nii, et ta näitaks vasakule või paremale pöörangusse. Teine helgiheitja püsib paigal, valgustades otse

ette. Sellega saavutatakse küllaldane valgustus ette ja ka küllaldane kurvi- valgustus. Sellise seadise, mis lasub ennast paigutada nii veo- kui ka sõiduautodele, paranevat suurel määral vaade ette kui ka kurvi.

Helgiheitja pööramine toimub lihtsalt. Hoovasik-ülekanne pöörab helgiheitjat kokkukõlas rataste väljapööramisele. See seadis töötavat eeskujulikult ka pikemaajalise kasutamise järele.

Helgiheitja pööramise seadis on paigutatud piki sõidukit. Ta koosneb kah-õlalises kangist, mille esimene ots paneb liikuma üht pööratava helgiheitja küljes olevat hooba. Käändtelje külge on aga kinnitatud nurgakujuline hoob, mis mõjub kangi teisele otsale.

Uus autokummi kaitse

Saksamaal on leiutatud seadis, mis autol kummi vigasaamisel siiski võimaldab edasi liikuda. Leiutaja lähtub mõttest, et kui näiteks õhust tühjenedud autokummit on võimata asendada uuega (kas auto ebasoodsa asendi või tagavarakummi puudumise tõttu), siis oleks väikeste ratastega varustatud seadme abil siiski võimalik liikuda kuni lähema autoparandus-töökojani. Sellele seadmele sõidetakse vigase kummiga (rattaga) peale ja nüüd veereb seadis ratta asemel. Loomulikult ei suudeta nüüd enam saavutada suuremaid kiirusi, kuid abi on sellest seadmest kindlasti.

Vastupidavam kui teras

New Yorgist saadud andmetel on Ameerikas leiutatud uus aines, mida nimetatakse *steelplast* ja mis olevat tugevam kui teras. See uus aines ei roostetu ega vaja värvimisel kruntimist. Tema leiduvat puidukiudusid ja ta on kuumalt vormitav. *Steelplast*'i kasutamisel tekitavat raskusi vaid asjaolu, et tema töötlemiseks tarvitavad vormid ja stantsid on kallid ja peavad olema erakordselt siledaks poleeritud.

Sisemuse küte radiaatori katte alt

Jõuvankri sisemuse kütteks kasutatav õhu juurdevool teostub mitmeti. Eesmärgiks on aga juhtida õhku sealt, kus see on kõige soojem ja puhtam. Välismaal on nüüd katsetamisel uudiskonstruktsioon, mis hangib õhku radiaatorikatte alt. Selle süsteemi juures olevat karta raskusi vaid vihmade ilmaga.

Tiirlev tagalamp

Uudisena hiljuti turule lastud tiirlev tagalamp peab vältima numbritule katsumist pori ja mustusega. Tagalambi

Teatame lugupeetud autoomanikele, et võtsime 1. detsembril k.a. üle

A/S. „Estaklandi“ kummiparandamise-töökoja

Võtame parandamiseks igatüübilisi **auto välis- ja sisekumme**

Parandusteks tarvitame ainult uut, kõrgekvaliteedilist materjali. Töökoda juhib vilunud meister. Tööde eest vastutus. Töid võtame vastu töökojas, Sadama tän. 11, ja ETK autoosakonna äris, Narva mnt. 19

ETK autoosakond

lääts on ühenduses auto ratastega ja viimaste tiirlemine paneb tiirlema ka tagalambi läätsa. Väike puhastaja hoolitseb seejuures klaasi pideva puhtuse eest.

Utlaadi auto-signaalpasunad

Saksamaal katsetatakse praegu tagajärjekalt uut süsteemi auto-signaalpasunad, mis on tähelepanuvääriv selle tõttu, et ta on täiesti helitu. Ta annab signaali nii kõrge tooniga, et see jääb kuuldamatuks inimkõrvale. Loomulikult see signaal, mis selliselt erineb jalakäijale antavast, on määratud vaid sõidukeile, millest tahetakse mööduda. Viimane peab olema varustatud seadise, mis vastuvõtja kaudu püüab kinni kõrgesagedusega helilained ja annab juhile edasi, kes omakorda valgussignaali võib teatada, et ta on kuulnud.

See vaikne signaliseerimine, kui see võetakse tarvitusele kõikjal, tagaks rahu ka maal, kus seni pole autodel pasundamiskeeldu.

Linnades näib ta aga olevat vähempraktiline, kuna suure liikluse tõttu on võimatu kindlaks teha igakordse signaali päritolu.

Akumulaator mootori kätte all

Viimasel ajal on hakatud ehitama autosid, millede akumulaatorid on paigutatud mootori kätte alla. See paigutamiskiivi lihtsustab küll akumulaatori korrashoidu, kuid nüüd tuleb hakata akumulaatori eest ka päris tõsiselt hoolitsema, sest nüüd seisab see kuumas kohas ja selle sisu võib ära aurata palju kiiremini kui varem. Seepärast tuleb sellistes autodes akumulaatorit täita sagedamini kui teistes.

Lennukid kunstmassist

Timm Aircraft Corporation Los Angeleses on asunud valmistama lennukeid plastilistest ainetest, mis selleks pressitakse kõvaks ahjudes. Uus aine sarnleb bakeliidile, ta omab suure vastupidavuse ja teda ei riku ei soolane vesi ega tuli. Uusi lennukeid saab osta 3 500 dollariga, mis on pool vähem samasuguste metallist lennukite hinnast.

Signaalirõngas roolirattal

Signaali käsitlemise rõngas autode roolirattal oli senini kallihinnaliste masinate eesõiguseks. Nüüd aga on toodetud iga auto roolirattale monteeritavaid signaali käsitlemise rõngaid, mis lihtsa kruvikinnituse abil ühendatakse roolirattaga.

Puhtaim õhk maailmas

Teaduslikult on tehtud kindlaks, et puhtaim õhk maailmas on autotööstuses ja seda peamiselt lakeerimistöötubades. Viimastes valitseva ülesurve tõttu osutub võimatuks ka vähimate tolmuosakeste sattumine tööruumi.

Bosch'i uusi süüteküünlaid

Saksa firma Bosch on lasknud müügile terve rea uusi süüteküünalde tüüpe, milledest on huvitavamad nn. *pyraaniit*-süüteküünlad. Viimaste suur eluiga võimaldab loobuda vilgukivi isolatsioonist.

Karboniit

Karboniit on ühe kõva kütetaine nimetus, mida tarvitatakse prantsuse sõjaväes generaatorgaasiga töötavate autode juures. Karboniit koosneb puutõrva abil kokkupressitud puidusöest.

Õli vahtumine on välditav

Saksa firma *Fichtel & Sachs* on konstrueerinud uue hüdraulilise tõukeleevendaja, mille paremuseks on õli vahtumise täielik vältimine, tänu suurtele läbivooluavadele.

Motoriseeritud tandemjalgratas

Prantsusmaal on uudiseks tandemjalgratas (mitme istmekohaga), millele on monteeritud 98-sm³ *Sachs*-mootor.



Enam kaitset autos sõitjaile

Rootsi riigipäev võttis 9. juunil s. a. vastu valitsuse poolt esitatud muudatuse liiklemiskindlustuse seaduses. Nimelt alates 1. juulist hakkas uus seadus kehtima ja see sisaldab uudsusena liiklemiskindlustuse sunduse ka kõigile abimootoriga jalgratastele ja eraautodes sõitjate kaitse suurendamise koos kindlustussummade suurendamisega.

Endiste preemiamaksude eest on autoomanikule kindlustussummad 1. juulist kõrgendatud 20 000 kroonilt 60 000 kroonini kerge isikuvigastuse puhul ja 60 000 kroonilt 300 000 kroonini raske vigastuse puhul. Kindlustussumma varanduslike kahjude eest jääb nagu seni 10 000 krooni. Preemia kõrgendust umbes 10% suuruses võetakse vaid alates järgmisest preemiamaksu tähtpäevast. Peale selle on laiendatud kindlustuskaitset ka nende vigastuste kohta, mis võivad tabada sõitjaid eraautos või veoautos siis, kui omanik ei juhi ise jõuvankrit. Endiselt jääb aga kehtima määrus, et juht on vastutav vigastuste eest.

Autosõit muutub üha ohutumaks

Auto muutub üha ohutumaks. Kraavisõidul sõitjad saavad harva tõsisemalt vigastada. Harilikult nad pääsevad ehmatusega ja kerge põrutusega. Et saada ettekujutust auto julgeoleku kindlusest, korraldas *Morris* autotehas Inglismaal laiaulatuslikud katsed kahe sõiduautoga, mis juhitud elektriliselt lasti 50 km tunnikiirusega kokku põrgata. Esimene katse kokkupõrget saavutada ebaõnnestus. Masinad ei tabanud üksteist, kuid teisel korral, kui kergema masina kiirus oli 56 km/t, rakatasid nad kokku — jahutaja vastu jahutajat. Tagajärg oli see, et kergem, kuid moodsam ja paremini vetruv 1939. aasta mudel kannatas kokkupõrke suhteliselt hästi välja, kuna vanemat tüüpi auto lendas upekuuti.

Liikuv liikluskohus

Ohio osariigis, P.-A. Ühendriikides, on asutatud liikuvad kohtud, kelle ülesandeks on karistada liikluskorralduste rikkumist.

Need kohtud koosnevad juhatajast, selle kahest abist ja kahest sekretärist. Kohtu autot saavad kaks politisti mootorrattastel. Kui mõni autosõitja tabatakse liikluskorralduste rikkumiselt, peatavad ta politseinikud ja toovad kohtu ette, kes määrab autosõitjale suure

rahaträhvi, mis tuleb tasuda otsekohe, või määrab auto konfiskeerimisele.

Nende kohtute loomisest saadik näitavad liikluseksimused tugevat vähenemise tendentsi.

Bensiini kokkuhoid Hollandis

Hollandi majandusminister on võtnud tarvitusele radikaalseid abinõusid bensiini kokkuhoiuks. Ta tegi korralduse, et pühapäeviti ja pühadel ei tohi olla mingit autoliiklust, välja arvatud autobused, üriiautod, matuseautod, sõjaväesõidukid, haigeautod ja autod, mida kasutavad arstid ning vaimulikud. Seda abinõu peetakse esimeseks sammuks bensiinitarvituse mõjukal piiramisel. Kui tarvitus seeläbi küllaldaselt ei kahane, tuleb arvestada sõidukeelu ka laupäevaks.

Ainult möödasõiduks

Berliinis oodatakse praegu Ida-Läästeljel ettevõtetud uue katse tulemusi. Sõidutee selle ühes osas on jagatud pikisuunalise valge joonega kaheks. Laiem, umbes kaks kolmandikku enda alla võtvast teepinnaosast on määratud normaalseks sõiduks, kuid kitsam ainult tagantpoolt möödasõiduks. Sellele juhib autosõitjate tähelepanu valge nool ja sõnad „Ainult möödasõiduks“, mis on maalitud teepinnale.

Tööpuudus Šveitsis

Šveitsi ajalehed kirjutavad, et majanduselu raskused avalduvad ka autode liikluse alal. Šveitsis on umbes 100 000 autot, 50 000 isikut on teenistuses autojuhitudena, garaazides ja töökodades. Suurem osa neist autoinimestest kaotab nüüd koha, kuna valitseb terav bensiini puudus ja on ära jäänud ka välisturistid.

Maanteede edu N. Venes

Saksa allikatel on N. Venes viimase kümne aasta jooksul ehitatud 430 000 km uusi maanteid, sellest on 270 000 km ehitatud kolhooside poolt.

See on suur saavutus, kuna 1914. a. oli Venemaa Euroopa osas ainult 40 500 km ja Aasia osas kõigest 150 km (mitte trükiviga!).

N. Vene Ameerika jälgedes

N. Venest saabusid hiljuti New Yorki vastavad esindajad, kes tellivad masinaid Vene autotööstuse arendamiseks. Tellitakse peamiselt väikesetüübiliste autode ehitusmasinaid.

N. Venes ehitatakse uusi vabrikuid

Tomskis (tööstus- ja kaubanduslinn Lääne-Siberis) peab 1942. aastaks ehitatama uus jalgrattavabrik, mille aastatoodang 250 000 jalgrattast. Penzas (Kesk-Venemaal) kavatakse ehi-

tada uus mootorrattavabrik aastatoodanguga 10 000 tk. Uued mootorrattad oleksid kuni 25-HJ mootoriga.

Streik Ameerika autotehastes

19. oktoobril alustas streiki 22 000 töolist *Dodge*-autotehastes, mis on *Chrysler*'i osakond. Selle tööseisaku tagajärjel on sunnitud oma töö seisma panema ka 35 000 töolist *Chrysler*'i tehastes ja *Briggs*'i üksikosade vabrik. Streik polnud veel lõppenud detsembriks.

Mootorrattad poole hinna eest

Alates 1. septembrist võivad Šveitsis sõduriks värbitud mootorratturid müüa poole hinnaga sõjaväele oma mootorratta. Sõjaväeteenistusest vabanemisel antakse mootorrattas tagasi tema endisele omanikule.

Esmaabikast olgu nähtav

Saksas on pandud maksuma korraldus, et kõikidel omnibustel ja veoautodel oleks esmaabikast hästi nähtav ja tähistatud valge ristiga rohelisel põhjal.

Milano autonäitus jäi ära

Milano (Itaalia) rahvusvaheline autonäitus, mis pidi toimuma alates 28. oktoobrist, jäi pidamata. Küll aga peeti 25. XI — 3. XII jalg- ja mootorrattaste näitus.

Saksa KdF autovabrik töötab veel

Vaatamata paljude toorainete suurele puudusele Saksas, *KdF*-rahvaauto vabrik töötab esialgu edasi. Vabriku tegevust pidurdab tublisti ka tööjõudude vähesus.

Oranz — erapooletuse värv

Inglise õhuministeeriumist teatatakse ettepaneku vastuvõtmisest, mille järele erapooletute riikide eralennukid, mis peavad ühendust Inglismaa, Rootsi ja Norra vahel, värvitakse oranžiks, et eraldada neid sõjalennukeist.

Pimendamisklapid

Sõja puhkedes on paljudes välismaa suurlinnades võetud autolaternate juures tarvitamisele erilised pimendamisklapid, mis teevad sõiduki lennukile nähtamatuks.

Taanis DKW taksoautod

Saksa allikatel kasutatavat Taanis nüüd taksoautodena ainult *DKW*-autosid seniste Ameerika autode asemel. See samm olevat astunud kütteaine kokkuhoiu saavutamiseks.

General Motors Austraalias

Pagewood'is (Sidney juures) asutati *General Motors*'i montaažvabrik, kus peab päevas kokku monteerima kuni 100 jõuvankrit.

Lennuasjandus teeb üha edusamme

Prantsuse hävituslennukil *Devoitine „D-520“*, mis 4000 meetri kõrgusel arendab kiirust 560 kilomeetrit tunnis ja saavutab 3,5 minutiga 4000-meetrilise kõrguse, on kandepindade pindala vaid 14 m² ja maandumise kiirus vaid 113 km/t. Lihtsustatud tööviiside tõttu võib seda lennukit ehitada 7000 töötunniga, s. t. vähem kui poolega sellest ajast, mis veel mõni aasta tagasi peeti tarvilikuks seesuguse hävituslennuki ehitamiseks.

Kõik Rootsi raudteed riigistatakse

Rootsi riigipäeva otsuse kohaselt 17. maist k. a. tulevad kõik Rootsi raudteed riigistamisele. Nagu teedeminister riigipäeval toonitas, tahetakse sellega saavutada ratsionaliseerimise läbiviimist, mida eraraudteed ikka on edasi lükanud. Sama kõneleja viitas ka sellele, et transportmonopoli sisseadmist ei tarvitse karta.

Kollane tuli mootorrattal

Itaalias on pandud kehtima korraldus, et mootorrattad võivad nüüd sõita ainult kollase tulega. Selle korraldusega tahetakse saavutada eesmärki, et juba kaugel võidakse kindlaks teha, kas teel sõidab mootorrattas või auto.

Bosch rahvaautol

Saksa rahvaautod, millede vabrik Fallersleben'is on lähenemas oma täiuslikkusele, saavad uuestisõlmitud lepingu põhjal kogu oma elektriseadise *Bosch*'ilt.

Jaapani autotee

Jaapanis on kavatsusel ehitada 20 meetri laiune autotee, mis ühendaks Tokio Fukuokaga ja on pikk 1 075 km.

Venemaa ei müü

Saksa allikatel N. Vene on pannud seisma maaõli väljaveo Inglismaale ja selle asumadesse.

Vaikus Inglise autoturul

Inglise autoturul valitseb sõja tõttu täieline vaikus, kuna eraostude tegemiseks kodanikel puudub huvi.

Fiat Ameerikas

Itaalia autovabrik *Fiat* esines ainsa euroopa firmana Ameerikas autonäitusel New Yorgis.

Puidugaas Soomes

Soome valitsus on ostu teel omandanud ühe puidusõõgeneraatori patendi. Ostusumma on ca 1 miljon Soome mk.

Holland ei anna luba

Hollandis on kuni uute korraldusteni keelatud uute jõuvankrite juhtimislubade väljaandmine.

Uus diiselmootori-vabrik N. Venes Sarapul'is (Lõuna-Uuralis) on ehitamisel uus diiselmootorite vabrik, aastatoodanguga 2000 mootorit (40—500 HJ).

Kergeim autokere

Berliini autonäitusel oli esitatud kerge metallist autokere, mille kogukaal ei küünninud 25 kilogramminigi.

Margariinist kütteinäet

Inglismaal uurivad keemikud margariini kütteinäeks muutmise võimalusi.

Türgi keelas

Türgis on keelatud bensiini ja teiste kütteinäete väljavedu.

Statistikat

Sõidukiiruste ülemmäärad Euroopa riikides

24 Euroopa riigist puuduvad mootorsõidukite sõidukiiruste ülemmäärad ainult Belgias, Itaalias ja Šveitsis. Ülejäänud riikide sõidukiiruste ülemmäärad on alljärgmised (klambrites toodud arvud näitavad kiiruste ülemmäära linnades ja asulates; märk — osutab, et maal kiiruse ülemmäär puudub):

Albaania 40 (10), Bulgaaria — (15), Eesti — (40), Hispaania — (12), Holland — (20), Inglismaa — (48), Kreeka — (12), Leedu 70 (35), Läti 70 (40), Luksemburg — (20), Norra 45 (35), Poola — (40), Portugal 40 (20), Prantsusmaa — (30), Rootsi — (35), Rumeenia — (12), Saksa 100 (60), Soome 70 (45), Ungari — (40), Taani 60 (40) ja Türgi — (20).

15 200 veoautot Siegfriedliini teenistuses

Kraftfahrt-Dienst teatab, et Saksa läänekindluste ehitamisel oli tegevuses iga päev kuni 15 200 veoautot. See tohutu jõuvankrite hulk sooritas iga kuu ümarguselt 2 miljonit sõitu, sõites üle 50 miljoni kilomeetri ja toimetades kohale kokku üle 17,7 miljoni tonni mitmesugust ehitusmaterjali.

5 000 ameerika autoturisti

Maailma suurim automobilistide organisatsioon *American Automobile Association* on saatnud käesoleval aastal Euroopasse 5 000 autot turistidega. 52% sellest arvust langeb automatkajatele, kes sõitsid Euroopasse 25. mai ja 25. juulil vahel, s. o. automatka suvehooajal.

Saksa väljavedu Hollandi-Indiasse

Saksamaa on 1939. a. esimesel poolel tublisti parandanud oma sõidu- ja

veoautode väljavedu Hollandi-Indiasse. Saksamaa on ühtlasi ka suuremaid Hollandi-India kummi importöre.

10 miljonit m³ metaangaasi

Itaalias tarvitati mootorite kütteinäena 1938. a. 4,5 milj. m³ metaangaasi (soogaasi), 1939. a. tõuseb aga selle kütteinäe tarvitus ca 10 miljonile m³ (= ca 7 200 tn bensiini).

Surevad need, kes ei tunne liiklemismäärsi

Ameerika statistika järele on liiklemisõnnetustel surma saanud jalakäijast 92% neid, kes ei oma jõuvankri juhtimisluba.

1 miljon Morris-autot

Inglise *Morris*-autovabrik laskis hiljuti müügile arvult miljon sõiduautot. *Morris*-autovabrik on seega esimene inglise autovabrik, kes on ehitanud miljon autot.

Norra motoriseerub

Norras oli 1919. a. ainult 2 721 mootorsõidukit (sellest 1 100 sõiduautot). 1939. a. algul oli aga jõuvankreid juba 90 753.

1,3 milj. tonni sünteetilist bensiini

Sünteetilise bensiini toodang Saksas on tõusnud 1933. a. kuni 1938. a. 296 000 tonnilt 1 300 000 tonnini.

Õlid kallimaks

Alates 1. septembrist k. a. on Am. Ühendriikides tunduvalt tõstetud määrdeõlide hindu.

N. Vene müüb Itaaliale

Itaalia valitsus ostis N. Venelt 67 000 tn maaõli.



Liiga palju

— Teie peate kõigest keelduma, mis teid võib ärritada, ütles arst, — alkohol, tubak, naised, naudingud, nagu autosõit ja nii edasi!

— Aga, kas arvate, härra doktor, et mind säärane nõuanne ei ärrita?

Siis ostame auto...

— Tädi, pane korraaks silmad kinni.

— Aga mispäraselt siis, väikeke? — Isa ütles, et kui sa ükskord sulled silmad, siis võime osta auto.

Ka seda juhtub

— See auto on ainulaadne.

— Mispoolest siis?

— Maksin ta eest sularahas.

Suure tiirlemiskiirusega mootor?

Küsimus nr. 29: Teie ajakirja aasta-tellijana palun minule alljärgnevas küsimuses asjatundlikku nõu anda.

Olen konstrueerinud ühe uuetüübilise kahetaktilise bensiinimootori, missugune töötab tuua teataval määral pöörde bensiinimootorite alal. Selle mootori omadused võrreldes praegusaja mootor-rataste ja autode neljataktilise bensiinimootoritega on järgmised: kaksküm-mend korda kergem kaal ühe hobuse-jõu kohta (0,2 kg), kümme korda oda-vam ehitushind ühe hobusejõu kohta (2—3 krooni) ja kaks korda väiksem bensiinitarvitus ühe hobusejõu-tunni kohta (120 gr). Plahvatus teostub uue-tüübilisel põhimõttel, ilma elektrisüü-teta. Selle mootori iseärasuseks on see, et tema tööprotsess on teostatav ainult väikestes silindrites, võimsusega kõige rohkem umbes 5 HJ ühe silindri kohta. Suuremate võimsusüksuste saavutamiseks tuleb siis neid väikesi silindreid suuremal arvul ühte koondada. Mootor on igatahes niisugune, et suudab kõi-gis mootor-ratastes ja automobiilides asendada praegusaja mootoreid.

Ehitada oleks seda mootorit väga lihtne, sest üks ühesilindriline 5-(viie) hobusejõuline mootor tuleks kogu poo-lest ainult rusika-suurune, tal puudub eriline süüte- ja jahutusseade. Ette-nähtud tiirlemiskiirus on temal 10 000 tiiru minutis. Selle mootori kasutamis-kulude arvutus näitab, et ühe hobuse-jõu-tunni energia saavutamise temaga oleks võimalik viie sendiga, arvesse võttes mootori amortisatsiooni, bensiini ja määrdeõli kulu (see oleks siis nii-sama palju kui diiselmootoril).

Töötanud mu mootor veel ei ole, sest mul endal puudub töökoda tema ehi-tamiseks; ta on mul valmis konstruee-ritud paberil; on kümneaastase uuri-mise viil. Olen ise kõrgema tehnilise haridusega. Pöördun nüüd teie poole informatsiooni saamiseks.

Kuidas on olukord patentide nõuta-misel Eestis ja välismaal? Kas on tar-vilik võtta patent kohe kõigis riikides või jätkub esialgu ainult ühest. Nime-tage mulle vabrikuid Tallinnas ja Tar-tus, kelle poole võiksin pöörduda oma mootori tegelikuks katsetamiseks ja oma leiutuse finantseerimiseks.

K-re, Tartus

Vastus nr. 29: Teie küsimusele sisulist vastust anda on momendil raske. Selleks puuduvad meil lähemad

andmed mootori konstrueerimise kohta. Nagu te ise tähendate, on mootori konstrueerimine pöördele tähtsusega — siis on ka arusaadav, et seda raskem on küsimuses toodud pealiskaudsete andmete varal rahuldavat vastust anda.

Mis aga eriti silma torkab, on mootori suur tiirlemiskiirus. Toimetusel ei ole selge, millisest mater-jalist te kavatsete oma mootori konstrueerida, kuid niipalju on kindel, et mootorite ehitamiseks tavaliselt tarvita-tavad metallid vaevalt võimaldavad saavutada nii suurt tiirlemiskiirust, ilma et mootori kulumine muutuks seda-võrd suureks, et kasutamiskulud ei ületaks mootori konstrueerimise õigustavaid piire.

Eeltoodust lähtudes oleks soovitatav, kui teie oma kavadega külastaksite toi-metust, kus oleks võimalik jõuda sel-gusele mootori konstrueerimise üksik-asjade üle. Siis võiksite teile anda ka lõplikult rahuldava vastuse.

A. M.

Automootor traktorile?

Küsimus nr. 30: 1. Kas 6 kuni 7 HJ väiksematüübilise sõiduauto käigu-kast ja diferentsiaal kannatavad mon-teerida traktorile, mis on kokku pan-dud vanadest autoosadest? Kui selline monteerimine on võimalik, siis milliseid hammasrattaid tuleb vahetada, et suu-rendada mootori veovõimet veetavale esemele, näiteks adrale või kombainile. Kas säärasel raske veol ei murdu hammasrattaste hambad? Kas säärasele isehitatud traktorile on võimalik külge monteerida rihma seibi ja kus kohal?

2. Kas on võimalik vanade automoo-torite juures teha kindlaks, mitu korda on mootorit puuritud? Mitu korda kan-natab üks automootor üldse puurimist? Kuipalju maksavad vahetatavad silindri-kestad?

Telliija nr. 918

Vastus nr. 30: 1. Teie küsimusele ei saa toimetust kahjuks anda Teid ra-huldavat vastust, sest puuduvad üksik-asjalised andmed, mis on hädavajalised küsimuse täpseks vastamiseks. Meil ei ole selge, millistest autoosadest on kokku monteeritud Teie traktor. Meie arvame, et auto osad, välja arvatud mootor, ei lase end kuigi hästi ja otstarbekoha-selt kasutada traktori osadena. Traktor on ju eelkõige veorist, mis on konst-ruueeritud selleks, et tema järel vedada teatavaid töövahendeid või tarbemasinaid, auto on seevastu aga veo- ja sõiduvahend, mille ülesandeks on kan-da koormat. Sellest lähtudes on siis ka autosad konstrueeritud sellistena, et nad suudaksid täita oma ülesannet kandevahendina. Traktori osad on aga

konstrueeritud eeldusega, et tema järel veetakse vaid teatavaid raskusi.

Ka pole meil selge, milliseid auto-rattaid Teie olete kasutanud traktori veorattastena, sest sellest sõltub suurel määral käigukasti ja diferentsiaali konstrueerimise tugevuse mõttes. Meie arusaamisel ei saa normaalseid sõidu-ega veoauto rattaid otstarbekohaselt kasutada traktori veorattastena. Seepä-rast jääb meile üldse arusaamatuks, kuidas Teie olete saanud, otstarbekalt kasutada autoosi, kokku monteerida traktori?

Igal juhul tundub, et 6—7 HJ väik-sematüübilise sõiduauto käigukast ja diferentsiaal pole kuidagi sobivad trak-torile. Ka ei aita siin üksikute hammas-rattaste asendamine tugevamatega, ku-na traktorile nõutava tugevusega ham-masrattad ei mahu väikeauto käigu-kasti ega diferentsiaali, see eeldab uue ja tugevama käigukasti ja diferent-siaali konstrueerimist. Ega asjatult ole traktorite firmad konstrueerinud oma käigukastid ja diferentsiaalid nii tuge-vatena ja massiivsetena, nagu me neid praegu näeme.

Mis puutub rihma seibi montee-ri-misse, siis on seda võimalik alati teha erilülitusega koonushammasrattaste süs-teemi abil käigukasti ette.

2. Automootori silindrite puurimise kordi on võimatu väliselt kindlaks määrata. Seda võib küll aimata, kui on täpselt teada silindrite esialgne läbi-mõõt, kuid ka sel juhul on õige arva-mus väga küsitav.

Tavaliselt puuritakse silindreid, kui nende normaalne kulumus on üle 0,006", järelikult on siis ka väljapuurimine umbes nendes piirides või veidi suurem. Siit võib, teades esialgset läbimõõtu, teha mõnesuguseid järeldusi puurimise kordade kohta, kuid sügava kriimustuse korral võidakse ühe korraga välja puu-rida rohkem, kui kolme normaalse puu-rimisega.

Normaalselt võidakse aga automoo-torit puurida 3—4 korda, ja see on suu-rel määral sõltuv väljapuuritava kihi paksusest.

Vahetatavate silindrikestade hinnad sõltuvad nende läbimõõdust ja mater-jalist ning nad on väga mitmehinna-lised, seepärast on Teil kõige kohasem vastava silindrikestade hinna teada-saamiseks pöörduda lähema autoäri poole.

Juhiksime vaid Teie tähelepanu asja-olule, et silindrikesti on võimalik vahe-tada ainult vahetamata kestadega mootoris, s. t. tavalisele kulunud auto-mootorile on peaaegu võimatu sisse panna kesti, kui ei taheta ülemääraselt vähendada silindri läbimõõtu ja seega ka mootori võimsust.

A. M.

FORD 1939

VEO AUTOD

FORD



2 mootorisuurust

60 HJ • 85 HJ

FORD-veoautode põhiomaduseks on alati olnud ökonoomsus. Selle sama ökonoomsuse pärast on neid müüdnud enam kui ühtki teist marki

Praegu on **FORD**-autod kasulikamad kui kunagi enne. Autode sari on täielik — iga veo jaoks leidub sobiv auto

Ärge raisake enne ühtki krooni, kui teie pole teinud meil proovisõitu

Saadaval ka 4-sil. 55HJ auto. 4 käiku edasi ja 1 tagasi



Voliline FORD esindus

A/S. MOBILE

Tallinn, Pärnu mnt. 21. Tel. 417-50

Eesti Kirjanikkude Liidu ajakiri

LOOMING

1940. A.

on määratud kõigile hea kirjanduse ja kultuurihuvilistele lugejatele

on oma laialdase, mitmekesise, jäädava ja väärtusliku sisu tõttu põhivaraks kõigile isiklikele, avalikele ja koolide raamatukogudele

„LOOMING’u“ tellimishinnaks on aastas Kr. 10.—, pooles aastas Kr. 5.50 ja üksiknumbri hind Kr. 1.20

„LOOMING’u“ tellimisi võtavad vastu kõik postiasutused ja „Looming’u“ talitus ja esindajad

„Loomingu“ toimetus ja talitus

Tartus, Aia tän. 19, telef. 28-25. Posti j. a. 22-43