



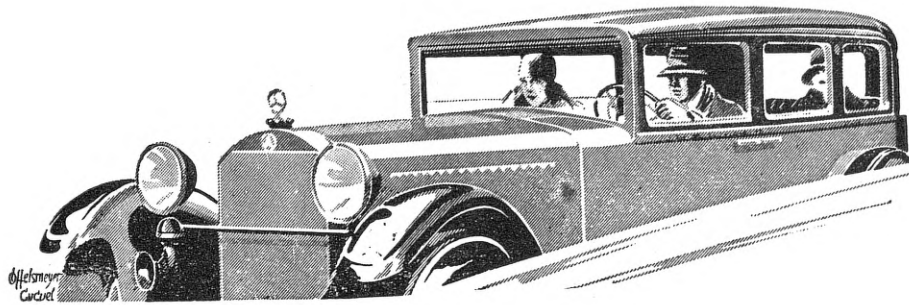
Eesti Autoklubi häälekanaja



Sissekäik IV autonäituse hoonesse.

**J. Zimmermanni väljaanne ja kirjastus
Tallinn**

Daimler-Mercedes Benz



sõidu- ja veoautod, kui ka omnibused on KUUL-SAMAD ilmas. Oma ilu, jõu ja mugavusega on nad VÕITNUD kõikide poolehoidu, kes on neid autosid juhtinud. Nende omanikel on rõõmu- ja uhkusetunne neid jõuvankreid juhtides.

**Esindaja Eestis: „Central-Garage“ Narva mnt. 12.
Telefon 305-98.**



Teie signaal

peab sobima Teie autoga. Kägisev, huluv või ragisev signaal vähendab Teie auto head muljet. Ta kohutab lähedalolevaid inimesi ja ei kuulu kaugele. Te olete alalises kartuses, et ta ähvardava hädaohu silmapilgul üles öelda võiks, kuna ta ei kannata tolmu või tarvitab liig palju voolu. Kui vajate tõesti vastupidavat, kindlat ja tehniliselt täiuslikku signaalinstrumendi, siis valige **Bosch** signaal! Ta kaugeleulatuv, meeldiv kõla ruttab Teie sõidukile hoiatavalt ette, niipea kui vajutate nööbile, mitte murdosagi sekundist hiljem. Signaal, mis pole tundlik tolmu vastu, tarvitab vähe voolu ja on alati kindlasti Teie käsutuses.

Bosch-signaal.

Alaline ladu järgmistes Tallinna firmades:

Karl Bertram, Vene turg nr. 1.

Lier & Rossbaum, Viru tän. nr. 7.

K. Siegel, Eesti A/S., Uus tän. 4.

O/Ü. Tarmo, Narva maantee nr. 6.

A.-G. ROBERT BOSCH

BERLIN-CHARLOTTENBURG 4, BISMARCKSTRASSE 71.



RAHULOLEVUS!
 Kiire tulla kulmine sünnitab tõsist peavalu nihästi auto-kummide müüjale kui tarvitajale. Akkilised kasvav sõidukiirus ja peatused ja järjest kasvav sõidukiirus nõuavad uusi väärtusi autokummi taldade alal. Seepärast, ükskõik kui võrd rahul olete olnud seni Miller sügavhambuline kummisega, uus Miller sügavhambuline kumm peab vastu veel kauem. Temal sõidate tunduvalt rohkem kilomeetreid kui mõne teise kummiga, et tald kulaks siledaks.

P E A E S I N D A J A E E S T I S
 A. ROSENWALD & Co.
 TARTUS
 SUURTURG 8
 TELEFON 800

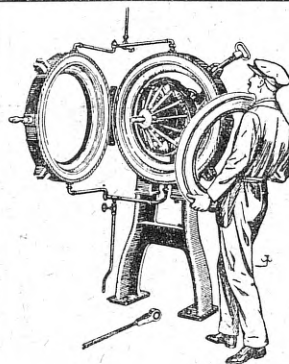
Auto-Service

Igasugused auto parandustööd — Pesimine ja määrimine hüdrauliliste tõsteseadiste abil — Värvimine Duco-pritsimise abil — Akkumulaatorite süütamise korrashoid — Ventilide ja silindrite šleifimine moodsatel Ameerika masinateel — Silindrite puurimine ja kolbide sissepassimine — Oma garaazide väljatuürimine.

Tehniline juhataja:

Dipl. ins. R. SCHMIEDEBERG

TALLINN, HOLLANDI T. 50
 TEL. 301-91



Igasugused kummitööd

Autokummide uuendamine. Randi tööd: uue randi tegemine ja katkiste traatide parandamine. Uue prodektori valamine. Uue voodri sissepanemine. Väljalõõnud kohtade parandused.

Ainult meie tööstuses tehakse eelnimetatud tööd erilistel välismaa spetsiaalmasinateel

Töö korralik. Hinnad mõõdukad.

Autokummitööstus E. Reitmann

Tallinn, Jakobsoni 14. Kõnetr. 306 73.

Ameerika Babiit „T.R.“

ON KÕIGE VASTUPIDAVAM AUTO-, AEROPLAANIDE (LENNU-) JA MUUDELE MOOTORITELE, MASINATELE JA APARAATIDELE, NAGU TÕESTAVAD RAHVUSVAHELISED KATSED.

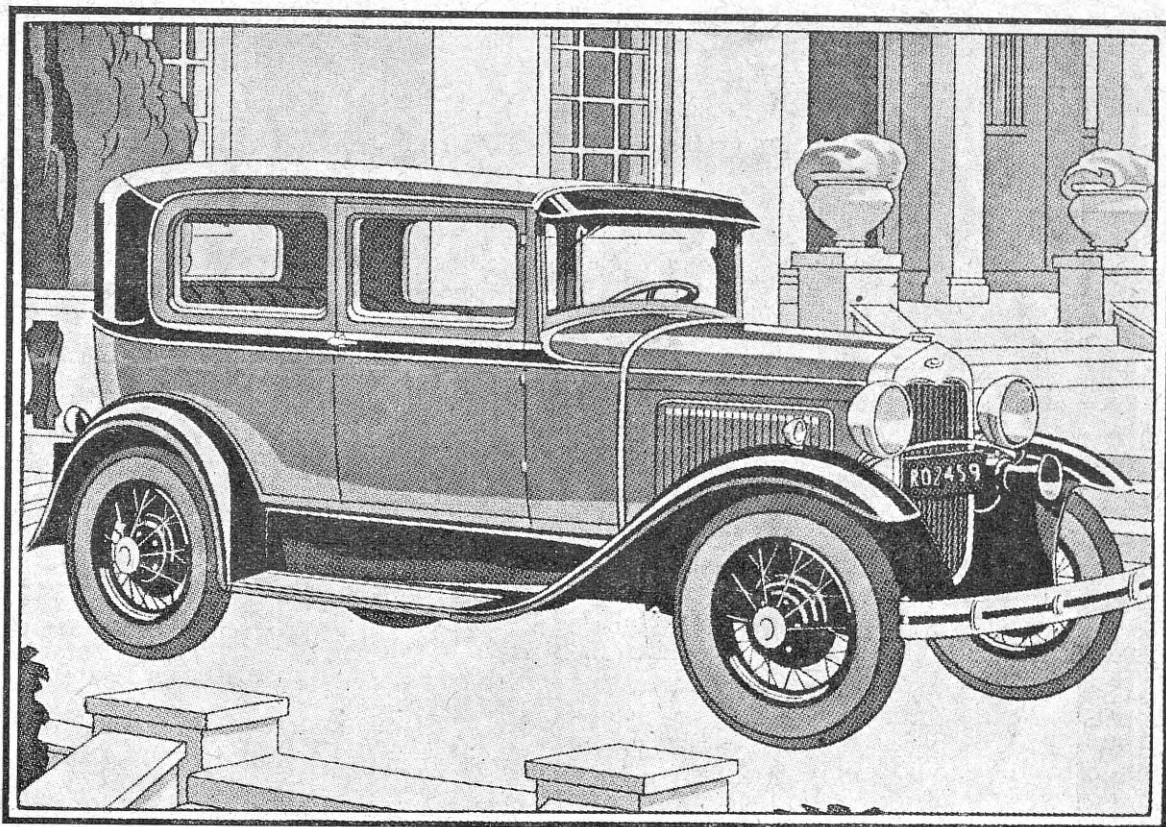
KÕRGEVÄÄRTUSLINE PRONKS JA ALUMIINIUM VALUS JA METALLIS.

NÕUDKE HINNA- JA ANALÜÜSITABELID.

VAJATAKSE ESINDAJAID PROVINTSI LINNADESSE

T. REBANE, Tallinn, Villardi tn. 36

Telef. 231-44.



Käesoleval kevadel oma Ford

Kevadise õhu õrnus, valguse vahelduv mäng, puhkevate pungade violetivärviline loor puude ladvus... lasevad Teid aimata, kui tore on omada kogu maailm istudes oma hiilgava uue Ford-tõlla juhtratta ääres.

LINCOLN



Fordson

LENNUKEID

FORD MOTOR COMPANY OF FINLAND O/Y

HELSINGI, SOOME

Auto

4. aastakäik

11. juunil 1931

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:
Aastas (12 n-rit) kaasandega Kr. 5.—
Väljamaale „ 10.—
Üksik nr. kaasandeta „ —.40
Väljamaale „ —.80

Toimetuse ja talituse:
J. Zimmermanni trükikoda
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 429-24

Nr. 5 (39)

Mai

1931

SISU.

Eesti neljas autonäitus.
Diiselmootorid autoasjanduses.
Raudteede- ja jõuvankrite maksud Ameerikas.
Raudteede ja maanteedehitamisest meil.
Mootorratastest.
Uus tüüp „D. K. W.“ mootorratas.
Vabaveo jõuvankrite korraldusmäärus Tallinnas.
Diagramm Eesti jõuvankrite kohta.
„ Eesti autoklubi arenemise kohta.
Lühemad teated.
Eesti Autoklubi teated.

INHALT.

IV. Automobilausstellung in Eesti.
Dieselmotoren in der Automobilwelt.
Die Eisenbahn- und Automobilsteuern in Amerika.
Von den Baumethoden der Eisenbahn- und Landwege
bei uns.
Etwas über Motorräder.
Der neue Typus des „D. K. W.“ Motorrads.
Eine neue Automobilmvorschrift für Tallinn.
Diagramme über den estnischen Automobilismus.
Diagramm über den Verlauf der Tätigkeit des Eesti
Autoklubi.
Kürzere Nachrichten.
Nachrichten des Eesti Autoklubi.

Eesti neljas autonäitus.

Aasta eest peeti meil 3. autonäitus. See oli suurem ja õnnestunum kahest eelmisest. Siis — aasta eest — jäi mulje, et oleme edasi jõudnud hoolimata jahedatest tuultest, mis juba siis puhusid meil autoasjanduse vastu...

Käesoleva kevade autoasjanduse aastaparaad — 9.—12. maini — möödus, teatavast õnnestumisest hoolimata, rusuva tunde all: nüüd oli märgata tagasiminekut edu asemel.

Näitus oli seekord Soo tänaval, end. Peetri laevatehase suures hoones. Viimane on väga sobiv selleks otstarbeks — meie oludes muidugi. Kõrge hoone, ümberringi avar rõdu, õhku ja valgust küllalt, kahju ainult, et kaugel kesklinnast. Ainult asja vastu tõsiselt huvitundjad võisid sinna eksida. Sarnaste näituste jaoks peaks meil leiduma kohane hoone kesklinna läheduses.

Näituse korraldamisega oldi aegsasti valmis — seekord hiljaksjäämiseta. Saavutus seegi! Kella 3 paiku laupäeval avas näituse teedeminister hr. A. Oinas. Klubi esimees hr. J. Zimmermann tervitas külastajaid. Siis järgnes tseremoniaalne ringkäik näitushoones.

Mis on seal näha?

Sissekäik tänavalt viib otse rõdule. Seal leiame ees ligi kümnekond „Ford“-autot kõigis variatsioonides. On sedaane, kabriolette, sport-speedstereid ja teisi, kin-

nisi ja lahtisi. „Ford“ on suuresti arenenud ja tahtmatult tulevad meele esimesed „Fordid“ kakskümmendviis aastat tagasi, muidugi võrdluse mõttes.

Hinnad on aasta kestel jällegi pisut langenud — maksavad 3.630 kroonist alates kuni 4.780 kroonini. Viimane on juba „Fordi“ kinnine luksusmudel ja ei „punasta“ oma päritolu pärast kallimategi kõrval. „Fordid“ on toodud siia Soomest, kus nad sealses Helsingi vabrikus on pandud kokku. Väljapanija on Ford Motor Company of Finland ja selle esindaja Eestis, Eestimaa Põllumajandusline A/S. „Estakland“.

„Ford“-autode väljapanekute lõpul on 2—3 veoautot ja šassiid ning nende kõrval üksildane „Fordson“ — ainuke traktor näitusel, nagu hiljem selgus.

Rõdult siirdume alla hoone põrandakorrale. Esimesena näeme siin lava, millel asetseb Soomes ehitatud tuliuis pāramootoriga varustatud paat. Lisaks veel mitu pāramootori mudelit. Mootorid kannavad „Elto“ nimetust ja neist on mudel „Four Sixty“ saavutanud oma alal maailmarekordi kiiruses — 83,60 km tunnis! Paatide hinnad (koos mootoriga) on 390 kroonist 1.690 kroonini. Lähemal ajal korraldatakse nende demonstreerimine Tallinnas ja Tartus. Meil on asi veel uus. Esindajaks on Puhk ja Pojad.

Järgmisena köidab meie tähelepanu puna-valge jääpurjek „E. S. Y. C. 1931“. Ilus ja väle „lind“ — võitis tänavu Riias maailmavõistlusel esikoha. Nüüd

istub rahul, kuigi valged hiiglatiivad on laiali. Väljapanijaks on näitusejuhik märgitud *Eestimaa Meri-Jahklubi*. Kena lisa näituse mitmekesistamiseks.

Pöördume vasakule, rōdu alla. Siin on A/S. *Rottermanni* väljapanekud — esimest korda autode kujul. Esiteks paar väikest „Opelit“, millel kuulus saksa nimi, aga valmistajaks Ameerika General Motors, kes möödunud aastal omandas vana Opeli pärijate autovabrikud Saksamaal. Uued „Opelid“ on nägusad. Hind 4.000 krooni ümber. „Opelite“ kõrval näeme kolmeli uut mudelit saksa Opeli vabrikust — need on „Blitz“-veoautode šassiid. Kandejõud 1,5—2,5 tonni. Uus mark turul, konstrueeritud ameerika jooniste järgi. Näib soliidseks.

Sammudes edasi, tuleme firma *Oskar Alti* autotoosakonda. Siin esimesena veoauto šassii „Manchester“. On 1½-tonniline, aga neid ehitatakse ka kuni 12 tonni kandejõuga. See siin maksab 6.000 krooni. Siis „Willys“-autod. Neid on siin kaks sõidukit, paar šassiid ja üks valmis veoauto. Hinnad 2.850 alates kuni 6.300 kroonini. Eriliselt tutvume ühe spetsiaalšassiiga, mis sobib sõidu- või kergeveoautole. Muud kui ehitada kere peale — kas või kapsapeade veoks!

Järgneb „E. T. K.“. Siin peamiselt *International Harvester Company* kuulsad „International“-veoautode šassiid. Valik on kõige mitmekülgsem — suurem kui ühelgi teisel firmal. Välja on pandud viis šassiid — 1 kuni 3 tonnini. Vabrik valmistab neid aga 8—10 variatsioonis. Hinnad 3.400—13.000 kr. Puna-mustade šassiide vahel seisab üksik itaalia „Fiat“, mis aasta kestel pole leidnud ostjat. Autol enesel pole aga vigagi! Kuuleme, et „Fiat“ esindus Eestis läheb teiste kätte, sest E. T. K. tahab spetsialiseeruda vaid veoautodele. Juba 50 ümber ongi ta „Internationale“ siin müünud.

Edasi suundume näituse huvitavaimasse osakonda.

huvitavaid lennuülesvõtteid Tallinnast ja mujalt Eestist, ülesvõtteid lennukitüüpidest, siis joonistusi-diagramme — võrdlusi, jälle lennuülesvõtteid ja uuesti peenelt väljatöötatud diagramme. Selgub lennuasjanduse areng, edu, kindlus ja kulud — sellest täpsemalt siin edaspidi erikirjutises. Edasi vaatleme õhu- ja veejahutusega mootoritüüpe („Mongoose“ ja „Benz“), poolvalmis- ja valmispropellereid, lennukisuuski jne. Siis palutakse meid astuda õhukaitseühingu liikmeks, ja lõpuks pakub lennuväe sõdur meile suures valikus õhukaitses-postkaarte. Väljume osakonnast kahe väravapostidena kasutatud õhutorpeedo vahelt ja oleme rahul, teades, et lennuasjanduseski oleme jalgu alla saamas.

Ja müüd oleme sattunud uuesti autode rägastikku. Siin, suure hoone peatänaval, on *Puhk ja Poegade* poolt pandud välja 17 mudelit. Domineerivad „Chevroletid“, kuid leidub ka „G. M. C.“-veoautode šassiid, üksik „Marquette“ ja kolm „Buick“. Meile öeldakse, et suurim luksus-„Buick“ — uhkeim auto tänavusel näitusel — on 8-silindriline 1931. a. mudel, mille hinnaks 13.000 krooni. On küll tore ja massiivne sõiduk. „Chevroletide“ valik on suur ja enamuses on nad nägusad ja — mis peasi — odavad. Hinnad 3600 kroonist ülespoole. *Puhk ja Pojad on General Motorsi esindajaks Eestis.*

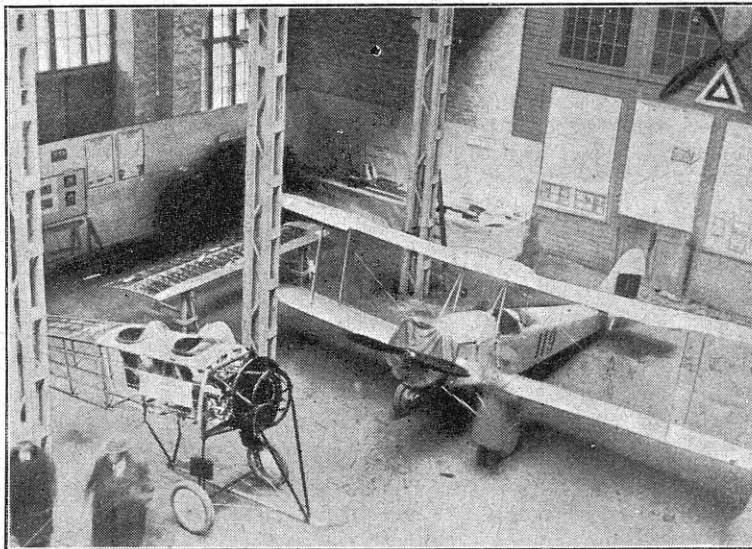
Siirdume teisele rōdualusele. Seal näeme kolme sõiduautot. Kaks neist vähesed „Hanomagid“. Saksa toode. Silindreid 4 ja 23 pidur-hobusejõudu. Esimest korda neid siin näeme. Kergekaalus on ka hind — 3300 krooni. Väljapanija *Kr. Saar ja Ko.*

Kolmas sõiduk seal eelmiste kõrval on päris putukas. See — „D. K. W.“ — on kääbus, milliseid siiski meil Eestis on müüdnud juba 7 tükki. Hind on odav, kulu väike! Esindaja *Karl Tammann ja Stephan Traustel.*

Ja sealt, nende pisiautode kõrvalt, leidsume kolm „Dodge“ šassiid. Need masinad ei vaja vist reklaami, ja selle tõttu oligi väljapanija jätnud „vahiks“ vaid hinnaplaatid, kus märgitud: Kr. 3650, Kr. 4350 ja Kr. 6080. Teatavasti on Dodge Brothers'i esindajaks Eestis A/S. *Siegel.*

Soovisime veelgi autosid näha ja pärisime järele, kus on jäänud kauaoodatud vajajooksuga „Auburn“, kus eedeveeratatega „Cord“, kus „Lincoln“, „Nash“, „Studebaker“, „Essex“, „Oakland“, „Pontiac“, „Packard“, „Chrysler“, „Hudson“, „Citroën“, „Mercedes-Benz“, „Renault“, „Graham-Paige“, „Mathis“ ja teised meile tuttavad autotüübid. Öeldi, et mõned neist on teel, teistest paljud tolliladudes ootamas soodsa aegu (õiglasemat tolli) ja kolmandad ei ilmugi siia kõrge tolli ja vaesuse maale kunagi enam...

Vaatlesime mootor- ja jalgrattaid. Neid oli näitusel musttuhat. All põrandal torkas silma „DKW“-mootorrattad. Nende hinnad kõikusid 545—975 kr. vahel korvita, ja korviga maksab selline sõiduk 1950krooni. Aga kiirust on neil kompaktsel masinail 125—140 km tunnis. Teistest mootorrattast võiks mainida „Federation“, „Automoto“, „N. S. U.“, „New-Hudson“, „Motosacoche“, „Husqvarna“, „200 ccm Kardan-Stock-Touren-modell“, „Stock-Extra“, „Zündapp“, „Rekord“, „S 300“, „S 500“ ja „A. T. S.“. Võib olla, et neid oli rohkemgi. Vanad kuulsad „Harley-Davidsonid“, „Indianid“ polnud ilmunud raskete aegade tõttu, nagu nende esindaja seletanud.



Lennukite osakond.

Foto Soosaar.

See on pühendatud lennuasjandusele. Väljapanekud on meie lennuväe ja õhuasjanduse ühingu poolt. Esimene neist on pannud välja õppeleenuki „Avro“ renoveeritud kere — luustiku, milles kõik lennuki siseelundid. On väga huvitav ja esimest korda meil avalikkuse ees. Lennuväe ohvitser annab vaatlejatele seletusi. Siin võib näha tähelepanu veel spordilennuk „Avro-Avian“ — kahestmeline hõbedane, lennukorras teraslind. Ja vahiks selle kõrval seisab pikk mehekuju lenduri rõivastuses, varustatud „Irvin“-langevarjuga. Heidame pilgu rōdu all olevatele seintele. Seal näeme

Mootor- ja jalgrattaid, autoosi ning varustust olid näitusel pannud välja *Puhk ja Pojad, E. T. K., Kr. Saar ja Ko., Tammann ja Traustel, Herbert F. Dunkel ja Ko., H. Kraack ja Ko., A/S. Kapsi ja Ko. ja A/S. Tormolen ja Ko.* — viimasel olid seal isegi lapsevankrid.

Kluge ja Ströhmi raamatukauplus oli toonud tutvumiseks kaunikesse kogu autokirjandust ja auto-aja-

kirju *saksakeeles*. Ja ometi on seda palju rohkem olemas inglisekeeles. Eestikeeles leidsid vaid Ivandi ja Römmeri autoõpetused.

Enne näitusehoonest väljumist peatume hetkeks *Noortemeeste Kristliku Ühingu autokooli* esituse juures. Siin selgub, et kool on mõne aastaga õpetanud välja ligi 3000 autojuhti. Aukartustäratav arv, meil, kus autosidki palju rohkem pole.

Väljas leiame helepunase omnibuse, mis pole nähtavasti mahtunud näitusehoone rõdule. See on „Ford“, Soomes ehitatud ja väga nägus. Hind 6250 krooni. Alustasime näituse vaatlust „Ford“-autodest ja nüüd lõpetasime selle „Ford“-autobuse vaatlemisega.

**

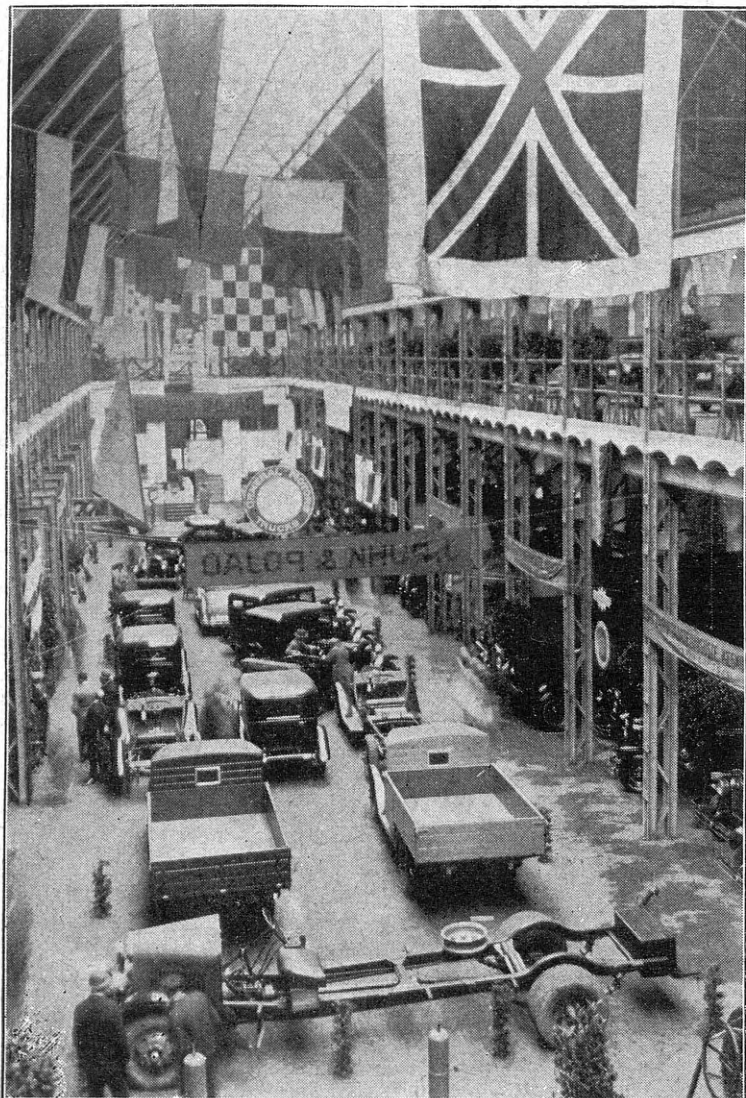
Olime ringkäigul näitusel näinud 40 sõidu- ja veoautot ning nende aluseid, lisaks veel traktori ja ühe omnibuse. Paljud tuntud autoesindused hiilgasid äraolekuga. Ei olnud ka autode kütte ega õlide väljapanijaid, ei ühtki autoparandus-töökoda. Puudus palju, mis oleks pidanud näitusel olema esindatud. Loodame, et järgnev autonäitus on täielikum.

Juba eespool märkisime tagasiminekut. Milles see avaldus? Kõigepealt sõidukite mudelite väheses arvus. Vähe oli uudist sellele, kes aasta eest külastas meie autonäitust. Eriti just sõiduautode alal. Millest see oli tingitud? Leidub vaid ainuke vastus: *meie vildakust auto-tollipoliitikast*. Seda tuletas meele ka *tollivalvur*, kes terve näituse aja kohal jalutas. Ta oli valvamas seal autosid, mis tollilt siia näitusele, mitte müügile toodud. Ja selliseid sõidukeid oli seal 5—6 tükki. Kuigi nende valmistajatel siin alalised ja soliidsed esindused ja tolli deponeeritud, ometi on meie tollil vaja teatavat ettevaatust. Mujal ilmas seda küll ei ole.

Autosid küll müüdi, kuid vähesel määral, eriti odavamaid ja veoautosid. Rohkem kaubeldi mootorrattastega. Automehed kurtisid: oleks tolli sõiduautodelt *poolegi* võrra odavam!

Näitusel käis neljal päeval kokku üle 6000 vaataja. Üldiselt võib näituse korraldusega rahul olla.

A. W—y.



Näituse üldvaade.

Foto Soosaar.

AUTO-tarbed, -osad, -materjalid

Inglise „Hoffmann“ KUULLAAGRID.

Inglise „Rexine“ KUNSTPOLSTRINAHK, KATTERIIE ja POLSTRIPAEL.

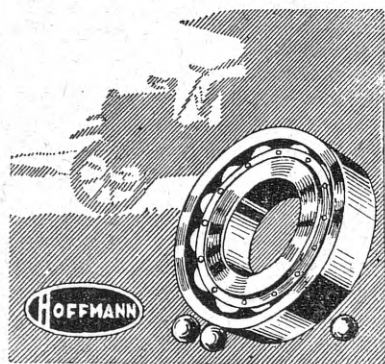
OMNIBUSTELE: kõik tarbed ja materjalid. „CHEVROLET“ ja teiste autode tagavaraosad.

LIER & ROSSBAUM

Viru tän. 7.

TALLINN.

Telef. 433-34.



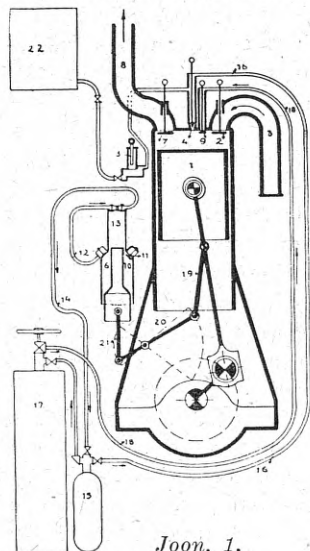
Diiselmootorid autoasjanduses.

Dipl. ins. K. Anton.

Tänapäeva automootorite tehnilise arenemise ja kõrge viimistluse tõttu on tekkinud soov kasutada jõuvankri mootorina ka kõige ökonoomilisemat jõuvankrit — *diiselmootorit*.

Diiselmootoriteks nimetatakse kõik need mootorid, milles õhk enne kütteaine sissepritsimist surutakse niivõrd kokku (32—35 atmosfääri), et selle temperatuur tõuseb kõrgemale kui tarvitatava kütteaine süttimistemperatuur (650°C); nii et pärast seda, kui selle õhu sisse mootori ülemise surnud punkti läheduses pritsida kütteainet, tekib plahvatus ja põlemine.

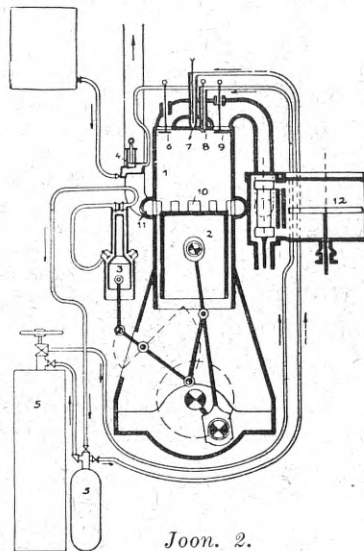
Diiselmootoreid on olemas *nelja-* ja *kahetaktilise*. Joon. 1. on kujutatud skeemiliselt *neljataktilise* diiselmootori osade paigutus; tema töö protsess seisab järgmises: esimese takti kestel, kui kolb (1) läheb allapoole, avaneb sisselaskeventiil (2) ja läbi toru (3) imetakse sisse värske õhk; teise takti ajal sulgub sisselaskeventiil ning kolb surub sisseimetus õhu kuni 32 atmosfäärini; just enne kolvi tulekut surnud punkti, avaneb puhuja (4) ja kütteaine pump (5) annab temasse portsjoni kütteainet; selle pihustab laiali õhk, mis kompressori (6) abil surutakse 10—12 atm. võrra



Joon. 1.

kõrgemale kui mootorisilindris; kütteaine sissepritsimine ja põlemine kestab edasi veelgi teatud aja jooksul, kolmanda takti ajal, kui kolb jälle alla läheb; siis, pärast puhuja sulgumist ja põlemise lõppemist algab gaaside paisumine; lõpuks, neljanda takti kestel, kui kolb läheb jälle ülespoole, avaneb väljalaskeventiil (7) ja äratöötanud gaasid tõugatakse väljalasketorusse (8). Silindrikaande on mahutatud veel üks ventiil (9), n.n. käimalaskeventiil, mootori käimalaskmiseks kokkusurutud õhu abil. Kompressor on kaheastmeline: ülemine silinder (10) imeb sisse värsket õhku läbi ventiili (11), surub õhu kokku kuni 7 atm. ja ajab selle toru (12) kaudu ülemisse silindrisse (13), kus siis õhk surutakse kokku tarvilise surveni ning siis mööda toru (14) voolab edasi reservuaari, resp. õhupudelisse (15); siit satub õhk toru (16) mööda puhujasse — kütteaine pihustamiseks. Reservuaar (17) nimetatakse käimalaske-reservuaariks; see on täidetud samasurvelise õhuga nagu pudelis (15), ja annab õhku käimalaskeventiili juure mootori käimalaskmise momendil. Kompressor saab oma liikumise mootori vāntajalt öla (19), kangi (20) ja vāntaja (21) abil. Kütteaine voolab kütteõlipumba juure isevoovavast paagist (22).

Joon. 2. on näidatud *kahetaktilise* diiselmootori skeem. Kahetaktilise protsessi juures eemaldatakse äratöötanud gaasid silindrist vōlli iga tiiru juures;

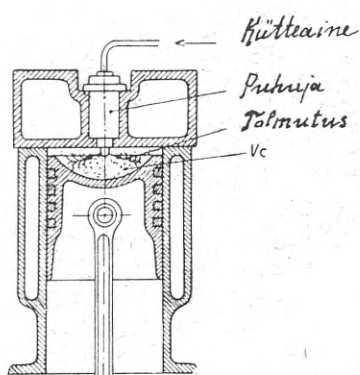


Joon. 2.

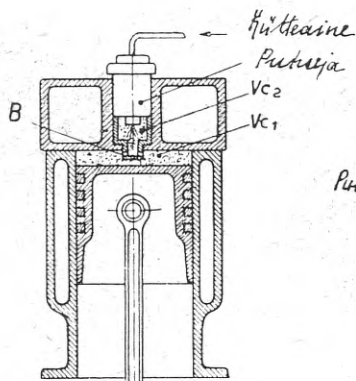
muidu koosneb kahetaktiline diiselmootor samasugustest osadest nagu neljataktilinegi masin: silinder (1), kolb (2), kompressor (3), kütteainepump (4), õhureservuaar (5) ja neli ventiili (6, 7, 8 ja 9); lisaosadeks on aknad (10) töötanud gaaside väljalaskmiseks väljalasketorusse (11) ja õhu läbipuhumispump (12). Mootori töötamise viis on järgmine: teise takti ajal, kui kolb alla minnes avab akna (10), satub õhk läbi puhumispumba (12) umbes 5-naelalise surve all silindrisse ventiilide (6 ja 9) kaudu, ning ajab välja töötanud gaasid läbi akende (10) ja puhastab seega silindri. Esimese takti kestel, kolvi liikumisel ülespoole, sulguvad aknad (10), õhk silindris surutakse 32—35 atmosfäärini ning kütteaine pihustub ventiili enk puhuja (8) abil harilikul viisil, nagu see tarvitatav diiselmootorites. Nii viisi on kahetaktilises diiselmootoris sisselaske-, ja neljataktilises väljalaskeventiilid läbipuhumise otstarbeks ning avanevad ühel ajal, teise töötakti kestel. Ventiil (7) on käimalaskeventiil. Läbipuhumise pump hakkab liikuma harilikult kas vāntaja, nagu skeemil, või peavōlli kaudu isesuguse vānda abil.

Niikaua kui selline masinate liik vajas kütteaine andmiseks kõrget surutud õhku kompressorilt ja mida alati tuli hoolsalt reguleerida, osutusid tingimused — kasutada diiselmootorit kiirkāiguks — rasketeks. Ka takistasid diisel-protsessi sisseviimist veovankrite alale raskused, mis seisid eriti selles, et vajaliku mootori kõrge tiirude arvu juures pidi andma väga vähese kütteõli hulga lühima aja jooksul. Alles pärast maailmasõda lahenes asi, ja tänapäeval on mitmetel vabrikutel korda läinud pärast pikka arenemisaega lihtsustada põlemisprotsessi ilma kompressorita ja selle kõrvalpaaratideta ja isegi muuta see kasulikumaks, kui see sündis kokkusurutud õhuga.

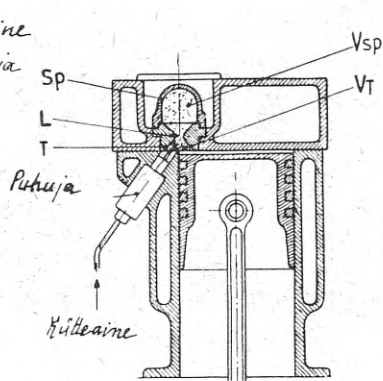
Oleks võimatu teha siin kokkuvōtet diiselmootori viimaste aastate arenemisloost; peame seepärast rāhulduma mõnede andmetega, toetudes selle ala erikirjandusele. Parimatest ja eelistatuimatest konstruktsiooni tüüpidest kompressorita kütteaine sissepritsimise viisi üle kiirjooksvate diiselmootorite kohta võiks mainida kolme. Need erinevad üksteisest peaasjalikult kütteaine põlemisruumi ehituselt:



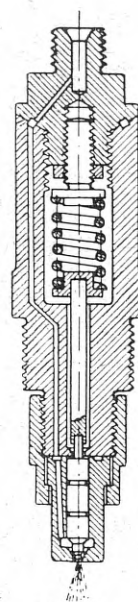
Joon. 3.



Joon. 4.



Joon. 5.



Joon. 6.

1) Mootorid kütteaine sissepritsimisega (joon. 3). Surveruum on oma kogumahuga ehitatud kolvi pealpool, nagu see viisiks tuntud normaal-diiselmootorite juures. Kütteaine juhatakse kõrge surve all ühe või 0,2 kuni 0,5 mm puhuja avauste (masina suurusest olenedes) kaudu surveruumi. Kütteaine ja õhu tugeva kokkupõrke tõttu sünnib pihustamine. Sissepritsimise surve on kuni 700 atm. (Junkers). Põlemissurved on kõrged ja võivad ulatuda kuni 85 atm. ja enam (Packard diisellennumootorid).

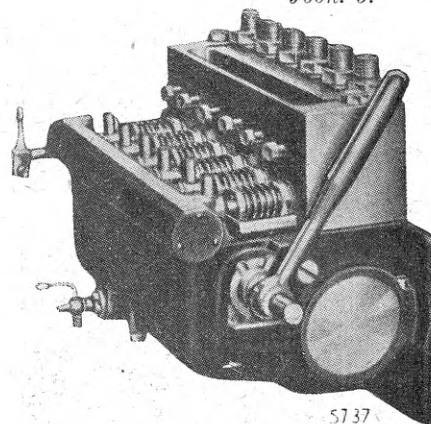
2) Eelkambril mootor (joon. 4). Kogu surveruum Vc koosneb kahest osast: harilikust ruumist Vc1 kui töö silindri pikkusest üle kolvi pluss silindri ruumiga ühenduses olevast ja aukudega (B) varustatud eelkambrist Vc2, kusjuures eelkambril maht on 25 kuni 30% kogu surveruumi mahust. Kütteõli sissepritsimise surve on 60 kuni 80 atm. Maksimaalne põlemisurve 45 atm.

3) Lisa-õhukambri mootor (joon. 5). Suurem osa surveruumist Vc on asetatud n.n. lisa-õhukambri Vsp, väljaspool silindrit ja on silindriruumiga ühenduses puhuja kujulise avause (L) läbi, mis avaneb silindriruumisse trehtriga (T). Kolb liigub kuni silindrikaaneni. Sissepritsimise surve 80 atm.; põlemise maksimaalsurve umbes 40 atm.

Niisugustes mootorites tarvitusele võetud kompressorita süsteem on kiirsõidu nõuetele passitud nii täiuslikult, et diiselmootor oma suurte ökonoomiliste hüvede juures samal ajal ühendab eneses ka kõik bensiinimootori silmapaistvad omadused, nagu painduvuse tiirude arvudes, töötamise kindlustuse, lihtsuse käsitamises, käigu pehmuse ja vähese kaalu. Seda enam, et väljendab bensiinimootorile mitte omast paremust: püsivat pöördmomenti vajuva tiirude arvu juures, eriti kallakute võtmisel; ta ei „sure“, vaid on püsiv ja veovõimeline.

Raskete õlide turuhinnad on umbes 1/3 bensiini- ja bensoolihindadest. Et raskeõli mootorite erikulu ühe h.-j. ja tunni peale arvates asub 20—25% madalamal, võib kompressorita diiselmootorite kasutamise juures alandada kütteaine kulusid 75—80% võrra. Nii, näiteks, on leitud katsete teel, et keskmisejõuline 3½-tonniline veoauto kütteaine kulu 100 km sõidul on umbes 2 krooni — kütteaine kuluga 10 krooni võrreldes samajõulise bensiinimootoriga. Raskeõli kasutamise kaob ka peaaegu täiesti tulikahju hädaoht, sest diiselmootorites töötav kütteaine on ohutu. Ka on võimalus osta õli suuremal määral ning hoida seda väljaspool erilisi, seadusega ettenähtud raskeid reegleid, mis maksavad on kergeõli kohta.

Mootori töötamise kindlus, võrreldes kerge kütteaine mootoritega, on lihtsustatud tunduvalt. Viimaste juures langevad 50% vigu tundelise süüteseadise arvele

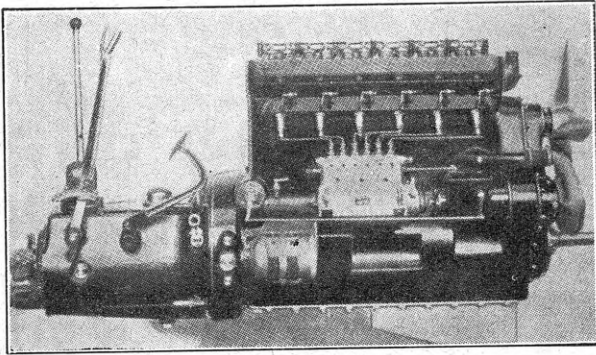


Pilt 7.

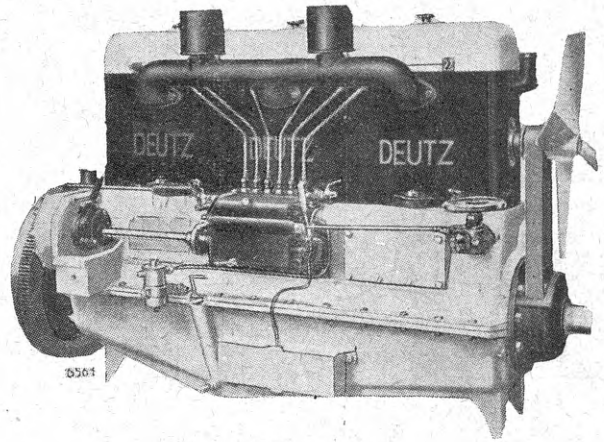
(süüteaparaadid, juhemed, süüteküünlad). Diiselmootoritel puudub see süüteseadis, — seega langevad ära kõik selle põhjuse läbi tekkivad vead. Teiselt poolt on diiselmootori puhujad (joon. 6) ja pumbad (pilt 7) ehitatud nii lihtsalt ja tugevalt, et nad töötavad alati laitmatult. Diiselmootor läheb käima ka väga külma ilmaga, ilma abiseadisteta (süüteküünalde elektriline eelsoojendus, torustiku kuumendus, süütepadrunite kasutamine jne.), vastandiks kergeküttaaine mootorile, mis enne seda peab soojendatud olema. Diiselmootor on kallaktõusude võtmisel väga veopüsiv, mootori tiirude arv langeb niisugusel korral ainult väga vähe, sest kütteaine hulk reguleerub iseenesest.

Pildidel 8, 9 ja 10 on kujutatud firma Saurer'i neljataktiline diiselmootor. Pilt (8) näitab mootori parempoolset kuju, ühendatult neljakäigulise seadisega, mis moodustab silindritega ühise ploki; umbes keset mootorit on tema karteri külge ehitatud kuuest elementaarsest pumbakesest koosnev ühine kütteaine pumba plokk üksikute, silindrite juure kütteainet juhtivate puhujatega. Paremal pool kütteaine pumba küljes on näha kang kütteõli sissepritsimise momentide reguleerimiseks. Pilt 9. kujutab mootorit vasakpoolsest küljest õhu sisseimemise torudega, töötanud gaaside juhestikku ühes ribidega, õli seis näitajat, dünamot, käigukarbi osa ja ventilaatorseadist. Pilt (10) kujutab mootorit eestpoolt, pööratult veidi paremale poole ühes ventilaator- ja tsentrifugaalpumba seadisega, Boschi süsteemi pumba agregaat, starterit jne. Pildid 11. ja 12. kujutavad „Deutz'i“-auto diiselmootori parem- ja vasakpoolset vaadet. Pilt 13. „Mercedes-Benz'i“- ja pilt 14. „Kämper'i“-auto diiselmootoreid.

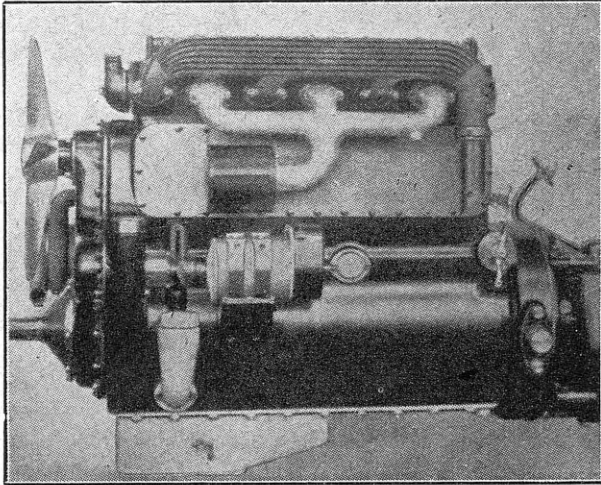
Nagu siin toodud kujundid näitavad, moodustab mootori kogu kuju uusima aja konstruktsiooni, millist moodsa auto ehituse mõttes vaevalt paremana ja ilusamana võiks teostada.



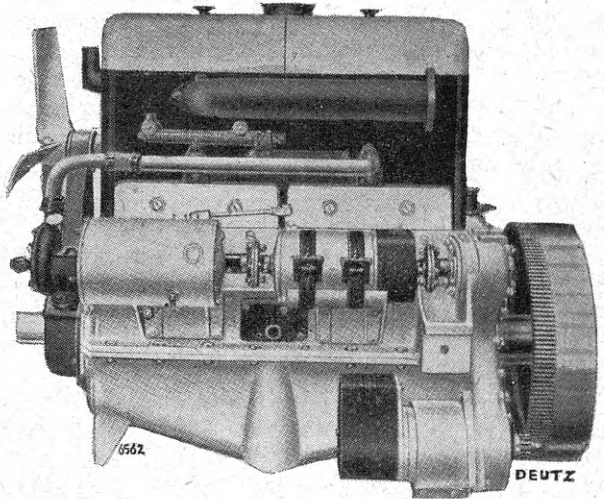
Pilt 8.



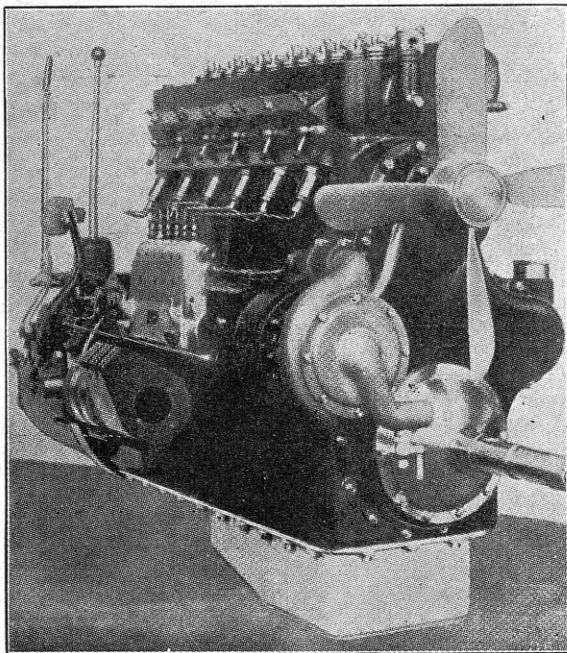
Pilt 11.



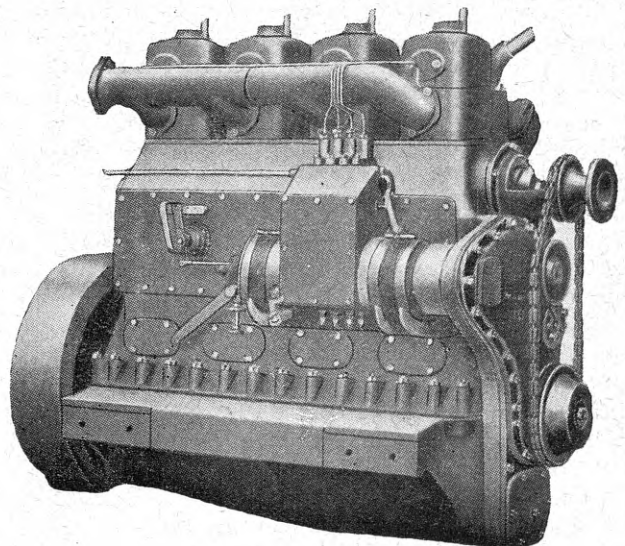
Pilt 9.



Pilt 12.



Pilt 10.

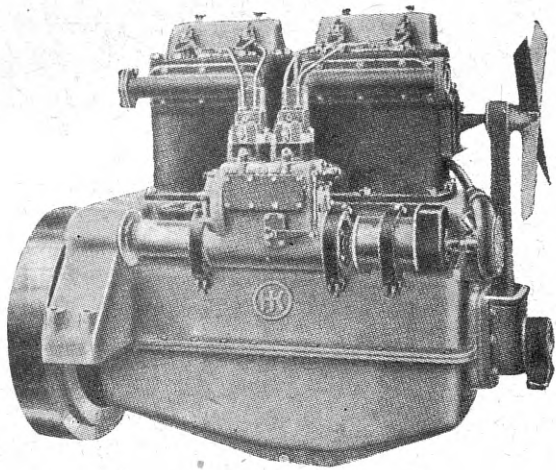


Pilt 13.

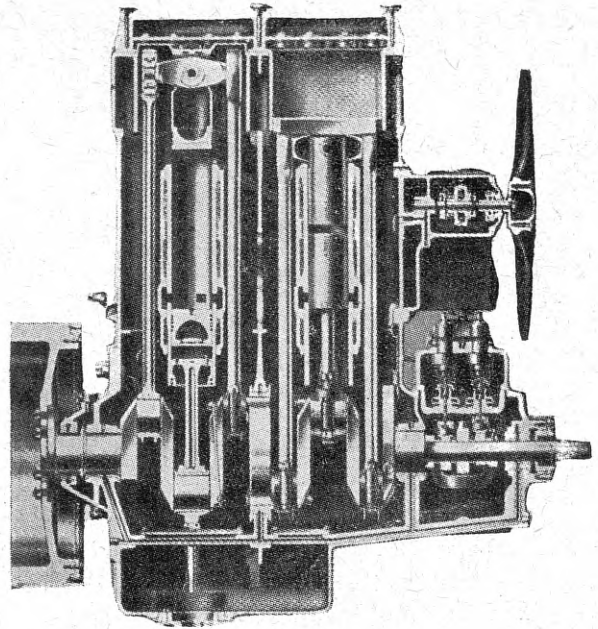
Diagramm joon. 15. näitab suhet kütteenekulu ja mootori koormatuse vahel mõlema — bensiini- ja diiselmootori kohta. Sellest on näha, et, näiteks, $\frac{3}{4}$ koormatuse juures bensiinikulu on umbes 10 senti, diiselmootori kulu aga 2 senti hobuse-jõu peale tunnis.

Piltidel 16. ja 17. on näidatud *Junkersi* kahetaktiline auto diiselmootor. See huvitav ja teistest tüüpidest täiesti erinev mootor, omades 2 silindrit ja 4 kolbi (igas silindris kaks kolbi), on ehitatud sel põhimõttel,

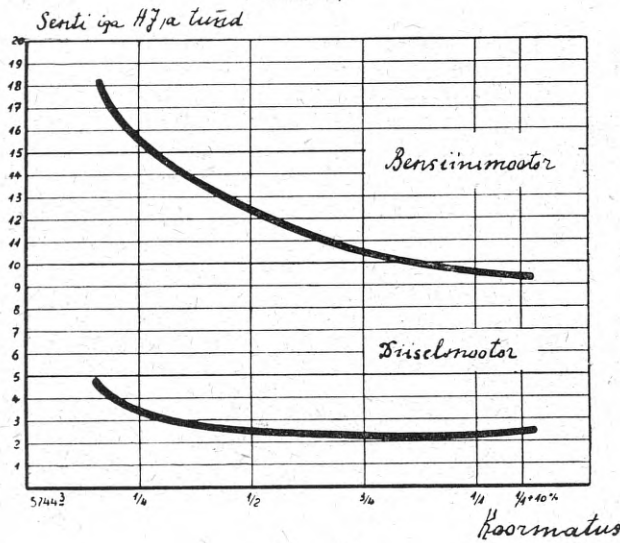
et kasutada tööks kolvi mõlema poole pinde. Kolvid liiguvad vastupidises sihis ja moodustavad enese vahel töökambri. Joon. 18. on näidatud niisugune *Junkersi* kahetaktilise diiselmootori skeem. Silindris (1) on kaks kolbi: alumine (2) ja ülemine (3). Kolb (2) on ühendatud vântaja (4) abil kurbliuga (5), kolb (3) — vântajaga (6), põikkangiga (7) ning tõmbeharudega (8) ja (9), millised asetuvad kurbli suhtes 180° võrra. Silindri seintes on olemas kaks rida avausi: sisselaske (12) ja väljalaskeavaused (13). Seisakus, mis näidatud joonisel, on kolvid teineteisest kõige lähemal ning õhk töökambris on surutud kokku 32—35 atmosfäärini.



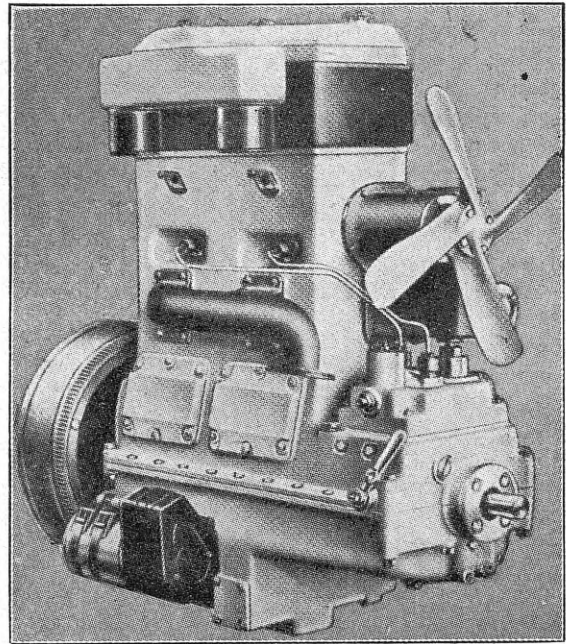
Pilt 14.



Pilt 16.



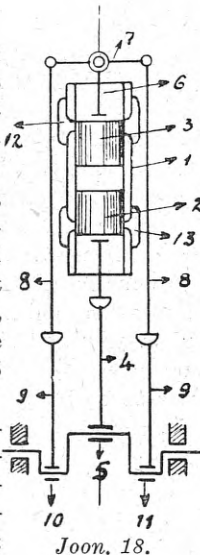
Joon. 15.



Pilt 17.

Sellel momendil antakse puhuja läbi töökambrisse kütetaine. Siis algab töötakt ning kolvid eemalduvad teineteisest; esmalt avab kolb (2) väljalaskeavaused (13), siis aga kolb (3) — avauseid (12), ning läbipuhuv õhk, mis surutud kokku eriliste pumpadega 3 kuni 5 naelani, puhastab silindri ja eemaldab töötanud gaasid. Pärast seda algab esimene ettevalmistustakt, kolvid hakkavad lähenema üksteisele ja suruvad õhu kokku uuesti 32—35 atmosfäärini.

Kahesilindrilise, kahetaktilise diiselmootoriga saavutatakse neljataktilise, neljasilindrilise mootori ühetooline käik. Seejuures kujuneb mootori kogu pikkus palju lühemaks;



Joon. 18.

šassiide võrdsetel pikkustel suureneb jõuvankri kasulik veopind. Neljataktilise mootori kõrval väheneb kahe takti kasutamisel üksikute agregaatide arv ning seega ka kõikide osade arv, mille rikked põhjustavad vigastuste tekkimise. Ka mootori üldine kaal väheneb ja ei ületa samajõulise bensiinimootori kaalu.

Suvepestopan „Kontsert-Aed“

Kadriorus, Veizenbergi tänav nr. 24. * Telef. 306-22, kodune 302-49



1-kl. restoran Kadrioru põlises pargis.
Igapäev muusika lõunaajal ja õhtul.



Raudteede ja jõuvankrite maksustamine Ameerikas.

J. V. Lawrence.

Liiklemise klubi banketil, New Yorgis, pidas General Motors Co. vice-president Alfred H. Swayne kõne, milles selgitas raudtee ja jõuvankrite vahetõrka.

Ta toonitas, et autotööstus alati on ennem soodustanud milmesuguste transportabinõude koostööd kui et ta oleks tekitanud piiramatut võistlust, ning et raudteed võiksid oma seisukorda parandada, kui nad püüaksid saavutada mõjuvat koostööd jõuvankritega.

Autotööstus töötab käsikäes raudteede ja omnibuste ühingutega, toetades nende püüdeid sisse seada eeskirju osariikide vahelises omnibuseliiklemises. See siht ei ole mõeldud raudteede kaitseks, vaid ennem omnibusetööstuse stabiliseerimiseks, et võimaldada publikule paremat teenimist.

Mis puutub jõuvankrite maksustamisse, siis peab ütleva, et jõuvankriomanikud kannavad suure osa teede ehituskuludest, mis alatasa suurenevad.

1930. a. anti välja $1\frac{1}{2}$ miljardit doll. uute teede ehituseks ja vanade paranduseks, kusjuures $\frac{2}{3}$ sellest summast jäi jõuvankriomanike kanda.

Palju on kuulda olnud, et ka raudteed olevat mak-

sustatud, kuid tõsiasi on, et ainult õige tühine summa raudteemaksudest läheb teedekapitali heaks.

48 osariigist ei nõua 21 mingit teedemaksu, kuna eriliste sissetulekute abil (bensiinimaks, registreerimismaks jne.) suudetakse katta kõik kulud.

Võrdlus:

Keskmine maks eraautolt ja veoautolt näitab, et eraautolt 1929. a. tuli tasuda 25.52 doll., veoautolt 53 doll. Keskmine maks 6-tonn. era-veoautolt oli 161 doll. või 6 korda suurem sõiduauto omast.

Maks 3-tonn. veoautolt, mida pidi tasuma harilik speditöör, oli 458 doll. või 18 korda enam kui sõiduauto eest.

Era-omnibuse pealt pidi omnibuste ühing maksma 575 doll. või 22 korda enam kui sõiduauto pealt.

Raudteed maksid 1929. a. vaevalt 4% teedekapitali heaks, teede jaoks, mis juhivad liiklemist mitmesuguste raudteeliinide juure. Seepärast ei saa rääkida *maksukoormast*, mis tuleb raudteede kanda teedehituse kulude katteks, vaid peab ütleva, et suurema osa kuludest kannavad veoautod ja omnibused.

Mõni sõna meie raudteede ja maanteede ehitamisest.

Hiljutisel koosolekul, New Yorgis, pidas General Motors Co. vice-president A. Swayne, kes ka ühtlasi on vice-president Ameerika Rahvuslise autokaubanduskoja juhatuses, kõne Ameerika raudteede ja maanteede ehitamise ja koostöö küsimusest. Muu seas *Mr. Swayne* kriipsutas alla raudteede ja jõuvankrite koostöö tähtsust. Autotööstus töötab käsikäes raudteede seltsidega ja omnibuste ühingutega. Siht on kõigil üks: „publikule vastu tulla kaupade ja tööstussaaduste transporteerimisel ja kõigiti soodustada majanduslist liikumist ja läbikäimist“. Selleks on läinud aastal Ameerika Ühendriikide valitsus $1\frac{1}{2}$ miljardit dollarit annud uute maanteede ehitamiseks ja olemasolevate teede parandamiseks. Nii räägib Ameerika. 1928. a. 1. autonäituse avamisel rääkis meie lugupeetud, tolleaegne riigivanem hr. *J. Tønisson* muu seas: „... minule rääkis keegi Hollandi riigimeestest, et kui meil ei oleks *tugevat* ja tihedat raudteevõrku, siis meie küll enam raudteid ei ehitaks, vaid pööraks tähelepanu headele maanteedele ja mootorsõidukitele“. Nii kõnelevad inimesed juba neil mail, kus pühitsetakse raudteede 100-a. juubelit, kus on olemas täieline ja eeskujulik raudteevõrk ja veerev koosseis. Mida näeme aga meil? Kes ei ole veel lugenud, see otsigu üles „Vaba Maa“ number 110., 12. maist s. a. ja lugegu must-valge peal pealkirja all: „*Erikomisjon uusi raudteid uurima*“. Et kergendada lehe otsimise vaeva, toome selle artikli täielikult siinkohal:

„Kuna riigikassa uute raudteede ehitustööde lõpuleviimiseks kuigi palju lisasumme anda ei saa, tekitab ehitajatele tõsist muret küsimus, kuidas pooleliolevaid töid lõpule viia. Kindel on, et käesoleval aastal olemasolevate summadega saadakse teostada vaid osa töid, kuid nimelt missuguseid, see on praegu veel lahtine.

Lähematel päevadel sõidab teedeministeriumi erikomisjon Tartu—Petseri ja Rapla—Virtsu raudteele,

et kohal selgitada raudteede praegust seisukorda ja otsusele jõuda, missugused tööd oleksid hädavajalikud lõpule viia, et ajutiselt raudteede eksploateerimisele võidaks asuda ja uued raudteed ka tulu hakkaksid andma.

Tartu—Petseri laiaroopalise ja Rapla—Virtsu kitsaroopalise raudtee ehitamiseks lubas riigikogu omal ajal krediiti 11.122.000 kr., millise summaga need raudteed lõpulikult valmis oleks pidanud ehitatama. Kuid juba läinud aastal selgus, et varem väljatöötatud kalkulatsioonidest kinni ei suudeta pidada. Ülekulutusi tehtud 112,6 miljonit. Raudteevalitsuse uemate kalkulatsioonide kohaselt lähevad uued raudteed 1.126.000 kr. kallimaks, kui eelarves ette oli nähtud. Riigikogu poolt varem lubatud raudteede ehituskrediidist on käesolevasse majandusaasta eelarvesse võetud ainult 947.000 kr. ja seega on riigikogu poolt lubatud 11.122.000 kr. veel reservis ainult 343.000 kr. Nende summadega ei suudeta aga tegemata töid kuigi laias ulatuses lõpule viia.

Osa juhtivaid tegelasi on arvamisel, et jaamahoonete ehitamine tuleks parematele aegadele edasi lükata. Teised aga kardavad, et see uute raudteede eksploateerimist küllaldaselt ei võimalda ja suuremad jaamahooned ikkagi nüüd tuleksid valmis ehitada. Erikomisjon, kes nüüd uusi raudteid uurima sõidab, peabki selgitama, mis teha, mis jätta tegemata“.

Nii, nii! Esialgne kalkulatsioon Tartu—Petseri ja Rapla—Virtsu raudteede ehitamiseks oli tehtud 11.122.000 kr., ja siin pidid juba valitsusel olema kindlad kalkulatsioonid, et nende tööde läbiviimiseks pidi jätkuma sellest summast. Seni olevat tehtud *ülekulutusi* juba 112,6 miljonit krooni ehk täpselt 10-kordne ülekulutus esialgsest määrast.

Mis see nüüd õieti on? Kas mujal maailmas ka sarnaselt talitatakse? Kas tõesti meie nii rikkad ole-

me, et võime end lasta vedada ninapidi sarnastelt ehitajatelt ja plaani- ning kalkulatsioonitegijatelt? Kas selleks peab riigivalitsus pingutama oma närve, et vigastatud sõjameestelt, pensionäridelt, riigiametnikelt, isegi Riigikogu liikmete palkade ja pensionirahade näol kokkuhoidu saavutada, et täita neid ülekulutusi uute raudteede ehitamisel? Nende ridade kirjutaja, siin ja seal jutledes riigimeeste või inseneridega, ei saanud kunagi selgusele, kes oli nende raudteede ehituse vaimliks *isaks*? Keegi ei teadnud öelda, kes seda soovib või kes vajavad neid raudteid ja missugune otstarve sellel on?

Kuulsime ka omavahel juttu ajades, et osalt olevat üks partei selle asja läbiviimise endale ülesandeks teinud ja osalt seepärast, et meie sõjastrateegide poolt olevat tugevat poolehoidu Tartu—Petseri raudtee ehitamisele pühendatud, kuid neid arvamusi ei saa kaaluvait ega põhjendatult võtta ja kuigi osalt, siis pidi sündima see kindlate kalkulatsioonide piirides. Kuid mida näeme siis nüüd, kui on miljoneid kroone maetud nendesse raudtedesse ja ülekulutused juba praegu 10-kordseks tõusevad? Kes ja kus on need kalkulaatorid, asjatundjad, insenerid ja ettevõtjad-teedeehitajad? Kelle läbi ja kuidas tekkisid ülekulutamise võimalused? Miks ei tooda nende nimesid avalikkuse ette, et näidata, missuguste ettevõtjatega ja asjatundjatega eesti rahval ja valitsusel on tegemist? Kas nende viljakute kalkulatsioonide ja plaanide tegijatele ja ehitajatele ei leidu tõesti kriminaal-süüdistuse paragrahvi?

Meie arvates on iga diplomeeritud arhitekt ja insener, kes mingi ehitusplaani ja sellele vastavalt kalkulatsiooni teinud, selle alla kirjutanud, vastutav nagu vekslivõlgnik, kes oma allkirjaga tõendab, et võlg on õige. Ettevõtjale antakse töö nende arvestuste põhjal. Kui sarnased allkirjadega tõestatud plaanid ja kalkulatsioonid jõudsid valitsuse või Riigikogu kinnitamisele, siis sellega oli raudteede ehitaja-insener kohustatud neis krediidi piirides töid viima läbi ja mitte tööle asuma enne, kui tal pidi kindel teadmine olema, et see sünnib nii. Kuidas on see mõeldav, et esialgsest kalkulatsioonist ülekulutus tekkis kümnekordne? Kui see oleks olnud 10—20%, seda võib eksituseks lugeda, aga 1000% — see on meeletus, või on see suur eksitus? Sarnastele ettevõtjatele tuleks tähtaeg anda töö lõpuleviimiseks, ja kui seda ei täideta, kutsuda kohtusse abinõude näitamiseks, millega arvatakse riigi kulusid katta, ja

selle tagajärg: maksujõuetuks tunnustamine ja vangistamine. Meil on kurbloolusi olnud sildade, majade jne. ehitamisega, kuid sarnast skandaali, nagu praegusel raudteede ehitamisel, ei ole veel olnud. Jääme ootama, mida ütleb siis selleks moodustatud uurimiskomisjon? Kas selgub selle kaudu ehk midagi, mis praegu on veel tume? Kas jõutakse lõpp teha „ülekulutamise“ protseduurile või mitte? Kas maksumaksjad ja kahju kandjad saavad kord teada, milles seisab selle ehituse kurbloolus? Meil kärbitakse kokkuhoiu tähe all maanteedehituse ja paranduse kapitali summasid, ei lubata kulutusi teha hädavajalikkude teede-masinate muretsemiseks, ja mis on selle tagajärg? Maanteid ei saa tarviiselt korras hoida, teed on riigi korraldamisel, aparaat on selleks loodud, palkasid maksetakse, aga tegutseda ei saa. Uued raudteed tegutseda ei hakka, sest need neelavad, enne kui vedurid liikuma hakkavad, veel miljoneid kroone ja sellega alles hakkab päris tants. Kellele on näit. vaja Rapla—Virtsu teed? See on määratud juba eos surmale. Kes on need sõitjad või vedude harrastajad, kes hakkab ja mida hakkab siis öieti vedama Virtsu teel? Põllumees ometi mõnd puuda võid või muud kraami, kui tal on hobusega sõita kuni 30—40 km, ei hakka raudteel vedama. Seda-sama võib öelda Tartu—Petseri raudtee kohta, mis vaevalt 70 km pikk ja sellel teejupil keskusest kummagi poole linna on 30—35 km. Strateegilist tähtsust ei või sellel teejupil üldse olla, sest selle matavad maha teel olevad sillad, mida on keskmiselt iga 5 km peale üks. Raha eest, 112,6 miljonit krooni, mis maetud uutesse raudtedesse, oleks võinud saada: 1) häid tsemment-, makadaam- või killustik-kivi alusel bitumeeritud maanteed, arvates 22.000 kr. km, 5000 km, ja 2) lihtsaid kruusateid, arvates 5000 kr. km, 22.500 km, see on: kõik Eestis olevad klassiteed oleksid üldiselt korras. Meie oma maa saadus bituumen ootab tarvitajaid ja meie otsime kohta kuhu seda panna. Meie veame väljast sisse raudteele tarvisminevaid materjale ja tööriistu, masinaid jne., nagu oleks meil igal aastal sarnaseid raudteid ehitada, aga maanteed ja nende korrahoidu masinad paneme pandiks ja toome ohvriks surnult sündinud raudteedele, veel enam: kodanik, äri-mees, tööstur, vabadussõjalane, pensionär, ametnik, Riigikogu liige — tooge ohvreid ebajumalale, suurepärasele kunstiehitusele, *Petseri* ja *Virtsu* raudteele!

Kodanik.

Mootorrattastest.

Mag. mech. A. Sivard.

Mootorratas arenes jalgrattast. Teda võib lugeda peaaegu algtüübiks moodsale, plahvatusmootoriga varustatud autole, sest esimene plahvatusmootoriga sõiduk oli Gottlieb Daimleri puust raamiga ja puust ratastega mootorratas, ehitatud aastal 1885. Sellest mootorrattast arenesid aegamööda kuulsad Daimleri autod.

Auto on juba ammu tunnustatud hädatarviliseks sõidukiks praeguse elutempo juures. „Mootorratas on vaese inimese auto“, ütleb inglane ja mootorratas pole kunki nii levinud kui Inglismaal. Inglismaa oli ja jääb veel karaks ajaks mootorrattaste emamaaks. Kui juba rikas inglane leiab, et eraomanduseks, sõitudeks tööle ja sealt koju, lõbusõitudeks jne. auto on kallis, siis seda enam peaks leidma see aksioom meil tunnustamist. Meil on umbes 500 mootorrattast (480 tk.). Ing-

lastel 1.558.032 auto juures umbes 850.000 mootorrattast. Euroopas 1930 aastal kasvas autode arv 472.422 auto võrra ja „motode“ (lühend. mootorratas) arv 272156 võrra. Seega normaalne motode arv praegusel ajal oleks umbes pool autode arvust. Meil on praegu umbes 3000 autot, ja seega normaalne motode arv umbes 1500. Meie vaesuse, viletsate teede ja pika talve juures on moto peaaegu ainuke sõiduk, mis vastab meie oludele. Ta on odav, ta ekspluateerimiskulud on võrdlemisi väikesed ja temaga võib sõita — teatud treeningu ja kogemuste juures — vajaduse korral aasta läbi. Lumi on kõige suuremaks takistuseks mehaanilistele sõidukitele, kuid isegi tänavusel lumisel talvel sooritas hr. Johanson südatalvel sõidu ümber Eesti DKW motol, kattes 22 tunniga ligi 600 km. Proovigu mõni teine seda teha!

Motol muidugi ei ole nii mugav sõita kui kinnises autos, iseäranis meie ilmastiku oludes. Siin tuul peksab sind, vihma sajab sulle kaela, süvel oled kaetud tolmuga ja päike kõrvetab sind — kuid kõik see ei tee häda, ainult karastab, teeb sõitja ettevõtlikuks, julgeks ja iseteadvaks.

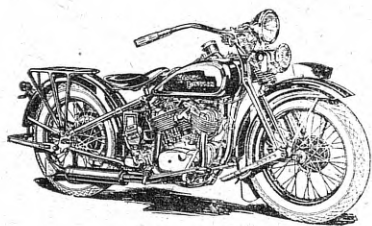
Euroopas jaotatakse motod, olenevalt mootori silindrimahust, järgmistesse klassidesse: *väikesed* motod (Lightweight) kuni 250 ccm; *kerged* (junior) kuni 350 ccm ja *keskmised* (senior) motod kuni 500 ccm. Kõik motod üle 500 ccm kuuluvad *suurte* ehk *rasket* mootorrataste klassi.

Väikeste motode klassist kõige populaarsemad on 200 ccm mootoriga varustatud mootorrattad. Need on peaaegu kõik kahetaktiliste mootoritega sõidukid ja kahe või kolme käiguga. Ses klassis kahetaktiline mootor ületab oma neljataktilise venna mitte ainult oma lihtsuse, odavuse ja pehme veo, vaid ka jõu, kiiruse ja kokkuhoidlikkuse poolest. 200 ccm kahetaktiline mood-

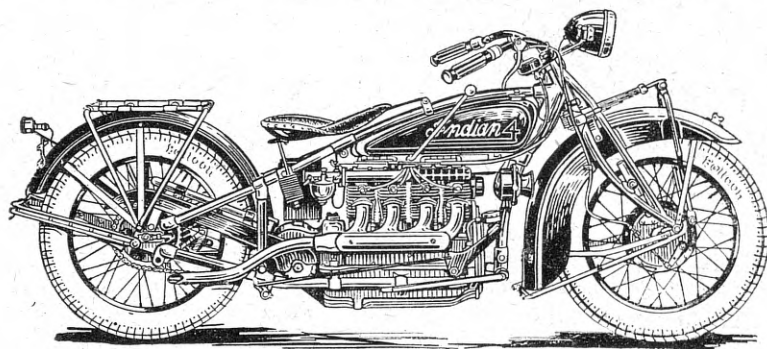
sis, kus nõutakse kiirust ja vastupidavust, on praegusel momendil Villiers'i mootoritega varustatud motode käes.

Hea, kahetaktilise mootoriga varustatud 200 ccm moto on täiesti kindel ja usaldusväärne sõiduk ühele inimesele isegi meie oludes (veab ära ka kaks inimest, kuid meie oludes pikki otsi kahekesi nii väikesel masinal pole soovitatav ette võtta). Harilikku 200 ccm moto maksimaalne sõidukiirus on umbes 65—70 km tunnis (Villiers'i super.-sportmootoriga 85—90). See on ideaalne sõiduk linna sõitudeks ja naistele, kuid ka 200 km otsi võib sellega päevas katta, muidugi aeglasemalt kui suurema motoga, kuid keskmiselt 30—35 km kiirust võib saavutada sellega isegi meie teoludes. Ostjale, kel on väike sissetulek ja kes ei pea lugu suu- rest kiirusest, on see soovitamam sõiduriist.

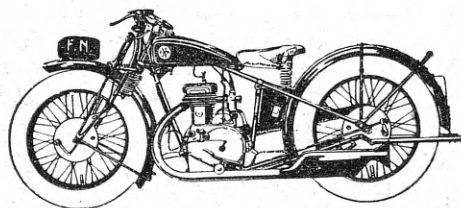
Kergeste motode klassist on kõige populaarsemad 350 ccm mootoriga sõidukid. Siin domineerib neljataktiline mootor kül- ja pealventiilidega, kuigi veel



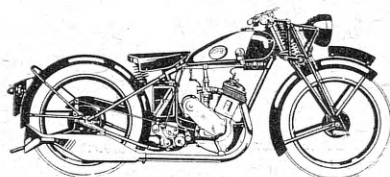
250 ccm. Ariel.



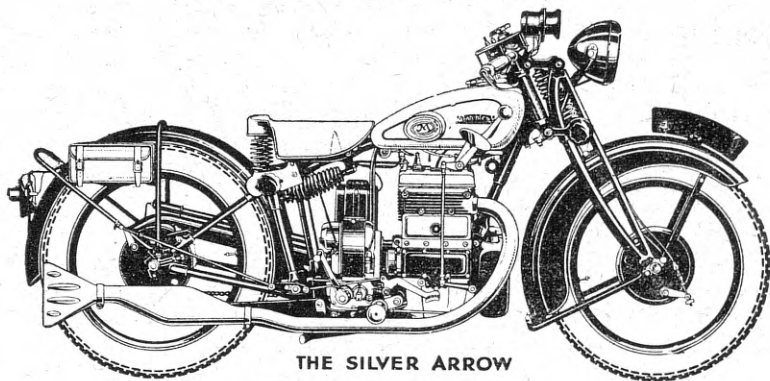
1265,5 ccm. „Indian“ 4-sil.



350 ccm. F. N.



1200 ccm. Harley-Davidson.



THE SILVER ARROW
„Höbe-nool“ Matschless.

ne mootor on väike „imeloom“ oma alal. See ei ole enam sugugi kiuslik, turtsuv, nõrgajõuline, raskelt käivitata hirmutis, mis peletas nii paljud motosõitjad eemale kahetaktilisest mootorist. Kuulus inglise teadlane prof. Lou arvab, et tulevikus motol on vaid kahetaktiline mootor, ta seletab praegust neljataktiliste mootorite gegemooniast seega, et kahetaktiline mootor on veel liig noor, vähe uuritud ja katsetatud, võrreldes neljataktilise mootoriga, ja et tõesti hea kahetaktilise mootori valmistamine läheb kallimaks kui sama suure külventiilidega, neljataktilise mootori valmistamine.

Praegusaja parimad kahetaktilised mootorid on inglise Villiers'i omad. Hea, kuid mitte odav, 175 ccm Villiers'i mootor arendab kuni 8—9 hob.-jõudu, ja kiirus on umbes 85—90 km tunnis. 1930. a. (Sixday Scottish) Šoti mägedes kuuepäevalisel võidusõidul hr. Meetens 175 ccm Villiers mootoriga varustatud „Francis-Barnett“-motol (küljevankriga, milles istus proua Meetens) tuli 350 ccm klassis kohale ilma ühegi karistuspunktita. Kõik maailmarekordid 200 ccm klas-

350 ccm hea kahetaktiline mootor on parem keskmisest neljataktilisest külventiilidega mootorist. Harilikuks sõiduks on soovitamamad külventiilidega mootorid, sest need on lihtsamad, vastupidavamad ja odavamad, kuigi mitte nii tugevajõulised ja kiired kui pealventiilidega. 350 ccm moto oleks kõige kohasem masin meie oludes kahe inimese sõiduks (juht sadulal, kaasasõitja tagumisel sadulal). Välismaal tarvitatakse 350 ccm masinat ka küljevankri veoks, kuid meil ei ole see just soovitatav, või vähemalt küljevankri veoks peab olema pealventiilidega mootor, sest need mootorid on võimsamad ja paremini jahutatavad õhuga kui vastavas suuruses külventiilidega mootor. Siin võiks tähendada, et 350 ccm pealventiilidega kõrge kompressiooniga, spetsiaalselt sissetöötatud mootor võib arendada umbes 20 hobusejõudu, s. t. peaaegu sama palju kui 1000 ccm madala kompressiooniga Harley-Davidson või Indian. Näib nagu kõlbaks see masin isegi suure küljevankri veoks, kuid niisugune masin vajab spetsiaalset bensool-piiritusesegu küteteinaks, on kallim veel kui 1200



Inglise Posti-peavalitsus tellis telefoni võrgu kontrollimiseks maal firmalt Triumph CYCLE Co. Ltd., Coventry, 185 mootor-ratast küljevankriga. Valik langes Triumphile põhjusel, et need masinad oma absooluutse vastupidavuse tõttu on võitnud täieliku usalduse, ja moodsa konstruktsiooni läbi, näiteks kuivkarteri-õlitussüsteem, vajavad minimaalset korrashoidu. Pilt näitab ärasaatmist ootavaid mootorrataid vabrikus pakkimisruumis.

ccm Harley-Davidson ja kulub rutem kui 1000 ccm aeglasemalt töötav masin. Meil ei ole turgu niisugusele luksus-sportmasinale.

Harilikult külventiilidega 350 ccm mootori võime on 8—9 hobusejõudu ja niisuguse 350 ccm moto maksimaalne kiirus on 80—90 km tunnis. 40—50 km kiirusega võib sellega sõita tundide kaupa, isegi kahekesi, ilma et mootor väsiks (kuumeneks). Sama suure o. h. v. (pealvent.) super-sportmasina maksimaalne kiirus on umbes 120 km tunnis. F. N. 350 ccm masin on arendanud solo-sõidul 5 km teel 479,6 km tunnis (maailmarekord) ja küljevankriga 150,8 km tunnis (ka maailmarekord).

500 ccm (senior) moto on ideaalne masin juba kogenu sõitjale, sest ta ühevõrra sobib nii solo-sõiduks kui ka küljekorvi veoks, kusjuures ta eksploateerimiskulud on veidi suuremad eelmisest klassist. Sama töö juures 500 ccm masin kulub vähem kui 350 või 200 ccm masin, sest esimese osad on vähem pingutatud, nii et seda arvesse võttes 500 ccm masin ei tulegi palju kallim kui 350 ccm masin.

Siin klassis on peaaegu ainult neljataktiliste mootoritega sõidukid. Jällegi harilikuks sõiduks on soovitatav külventiilidega masin, kuid kes eelistab kiirust, see peab muretsema pealventiilidega moto, sest külventiilidega selle klassi masina maksimaalne kiirus solosõidul on umbes 100 km ja küljevankriga 80—85 km tunnis. Pealventiilidega super-sportmasinal on vastavalt 130 ja 115 km tunnis. Siia klassi võib teatud määral lugeda ka 550 ccm ja 600 ccm masinad. Nende mootorid on muidugi veel võimsamad kui 500 ccm omad, mis on suureks soodustuseks küljevankri veoks. Maailma kiiruserekord selles klassis 5 km teel kuulub F. N. masinale. See on 192,7 km solo-sõidul ja 166,7 km tunnis küljevankriga.

Suurte motode klassi kuuluvad 750 ccm, 1000 ccm, 1200 ja 1300 ccm mootoritega masinad (suuremaid praegusel ajal turul ei ole). Need on rasked, tugevad masinad raske küljevankri veoks ja iseäranis raskete töötingimuste võitmiseks. Neil on suur jõutagavara, suured osad, võrdlemisi aeglaselt töötavad mootorid ja seepärast on nad kohased sõjaväele, kaitseliidule, piirivalvele jne., kus ei ole niivõrd tähtis kulu kui vastupidavus ja tugevus. Need on suuremalt jaolt külventiilidega;

nende võime on umbes 18—24 hobusejõu vahel ja maksimaalne kiirus 110—130 km soolona ja 90—110 km küljevankriga. Nende küljevankrid on muidugi suuremad ja tugevamad 500 ccm omadest ja rohkem sobivad 2—3 inimese ja raskete pakkide ja koormate veoks. Neist 750 ccm moto on isegi veel väga hea solo- ja sooziussega sõiduks, kuid 1000 ja enam ccm masinad on juba luksusmasinad solo-sõiduks ja liiga rasked selleks meie oludes. Peab vaid pidama meeles, et mida suurem ja raskem on moto, seda mugavam on temal sõita, kui ta on juba liikumas, kuid solo-sõitu alata 1000 ccm masinaga nõrga kehaehitusega inimesel on raske.

Maailmaturul on motod laialt levinud. Et nende rägastikus valida kõige kohasemad masinad meie oludele, selleks seame üles mõned põhiomadused, mis on nõuetavad meie oludes. Need oleksid:

1. Masin peab olema vastupidav:

Selleks peab masin olema heast ja vanast firmast, kellel on kogemusi ja kelle nimel seisab rida võite võidusõitudel, kõik liikuvad osad peavad olema kaetud pori, liiva, vee ja tolmu eest ja töötama õlis. Seda nõuet rahuldavad kõige paremini n.n. plokk-mootoriga (F. N.; Indian; N. S. U.; B. M. W.; D. K. W. jne.) või poolplokk-mootoriga (Ariel, Matschless, New-Hudson jne.) varustatud motod.

2. Masin peab olema kergesti korrashoitav,

selleks: a) silindrite pead peavad olema kergesti mahavõetavad; b) on soovitatav, et õlipaak asuks eraldi bensiinipaagist (F. N.; Ariel, Matschless jne.); c) rattad peavad olema kergesti lahtivõetavad (vahetatavad rattad H. D.) ja olema varustatud tugevate kodaratega; d) kerge juurepääs igale osale, mis vajab hoold; e) elektrivalgustus healt firmalt, ja d) masina välimus peab olema võimalikult sile, ilma igasuguse kribukrabuta, et oleks kergem motot puhastada ja korras hoida (New-Hudson, F. N.).

3. Masin peab olema mugav ja stabiilne.

Selleks: a) ta peab olema varustatud jämedate balloonkummidega; b) raam ja kahvel peavad olema niivõrd tugevad, et esimene ja tagumine ratas töötaksid alati ühes tasapinnas; c) mootor peab olema hästi tasakaalustatud (neljasilindrilised motod); d) esimene kahvel peab olema pehme, kuid siiski kannatama välja

meie auklisi teid; e) ta peab olema varustatud elektri-
valgustusega.

4. Samade vooruste juures ta peab olema võimalikult odav.

1., 2. ja 3. punktis loetletud voorused ei ole mitte nõutavad ainult meie oludele vastavalt, vaid see on praegusaegne üldine tendents ehitada moodsaid masinaid võimalikult lähemale loetletud tingimustele. Näiteks praegusaja moodsamad ja ka kallimad masinad maailmaturul, nagu neljasilindrilised Indian, Ariel ja Matschless ja kardaanveoga B. M. W., rahuldavad kõiki 1., 2. ja 3 punktis loetletud tingimusi. See on arusaadav, et kalli masina juures on võimalik pidada silmas kõiki neid nõudeid, kuid kuidas F. N. insenerid suudavad võrdlemisi odavaid masinaid ehitada vastavalt kõigile nendele 4 punktile — see on nende saladus.

Eesti turul 200 ccm klassi esitavad D. K. W. ja N. S. U. (Saksamaalt) ja Excelsior ja Coventry-Eagl (Inglismaalt). Kõige enam loetletud 4. punktile vastavad D. K. W. ja Excelsior. Viimane on kõige odavam, ja kui pidada silmas, et Excelsior on vana inglise firma ja et tema motod on varustatud kuulsate Villiers mootoritega, siis oleks küll sobivam Excelsior. D. K. W. kasuks räägib plokk-mootor.

350 ccm klassis vastab kõigile 4 punktile F. N. masin. Teised jäävad siin klassis kaugele maha F. N. masinatest.

500 ccm praegu müügil olevatest masinatest kõigile tingimustele vastavad F. N. ja New-Hudsoni masinad, F. N. plokk-mootori konstruktsioon, kuulsus ja odav hind ka selles klassis räägivad F. N. kasuks.

600 ccm klassis on ainult üks masin ja see on Indian Scout. Teised selle klassi masinad on liiga kallid meie oludele.

750 ccm klassis on kaks kõva pähkli: Indian Super-Scout ja Harley-Davidson. Mina eelistaksin Scout'i.

1000 ccm klassis praegu kohast masinat turul ei ole. Kõige sobivamaks võiks olla inglise Matschless.

Üle 1000 ccm klassis on kõige kohasem 1200 ccm Harley-Davidson.

Tallinnas on viimasel ajal motode hinnad klasside järgi umbes järgmised:

200 ccm klassis	Kr. 625.—	kuni	Kr. 900.—
350 „ „	„ 850.—	„ „	1.250.—
500 „ „	„ 1.150.—	„ „	1.350.—
600 „ „	„ 1.250.—	„ „	1.500.—
750 „ „	„ 1.350.—	„ „	1.500.—
1000 „ ja üle	1.450.—	„ „	1.750.—

(Ühes elektrivalgustusega, kuid ilma küljevankrita.)

Bensiini tarvitavad keskmiselt 100 km peale

200 ccm	1,6 kuni	2,5 l. keskmiselt	2,0 liitrit
350 „	2,5 „	3,5 „	3,0 „
500 „	4 „	5 „	4,5 „
600 „	5 „	6 „	5,5 „
750 „	6 „	8 „	7,0 „
1000 „ ja üle	8 „	12 „	10,0 „

Arvutades selle kulu raha peale (bensini 30 senti ja õli 130 senti liiter) ja võttes arvesse, et keskmine õli kulu on umbes $\frac{1}{16}$ bensini kulust, saame ühe kilomeetri hinnaks järgmised arvud:

200 ccm masinal läheb 1 km peale õli ja bensini	0,8 senti
350 „ masinal läheb 1 km peale õli ja bensini	1,1 „
500 „ masinal läheb 1 km peale õli ja bensini	1,7 „
600 „ masinal läheb 1 km peale õli ja bensini	2,1 „
750 „ masinal läheb 1 km peale õli ja bensini	2,7 „
1000 „ ja üle masinal läheb 1 km peale õli ja bensini	3,8 „

Need on keskmised bensini- ja õlikulud. Osavõtja, kes tunneb oma masinat hästi, võib tunduvalt vähendada neid kulusid, kuid halb sõitja võib neid veelgi suurendada.

Teeme nüüd katse arvutada kõige populaarsema 350 ccm klassi masina juures kõik kulud. Aluseks võtame 350 ccm F. N. masina, ostetud Tallinnas 85.000 senti eest ja 5-e aasta pärast, mille jooksul on maha sõidetud 35000 km, müüdüd 45.000 senti eest.

Üldine 5-e aasta kulu	
Amortisatsioon (85.000—45.000)	40.000 snt.
Kapitaliprotsent (arvestatud 6%)	29.000 „
Bensiini- ja õlikulud (35000 km)	38.000 „
Korrashoiukulud (remont ja üks uus kummi)	10.000 „

kokku 117.000 snt.

s. o. umbes 3,3 senti kilomeeter ja umbes 1950 senti kuus kulusid. Suuremate masinate juures need kulud tõusevad umbes võrdselt bensiniikulule, nii et näiteks 1000 ccm küljevankriga masinal kilomeeter läheb maksimaalselt 10 kuni 12 senti ja kuu kulud ulatuvad kuni 5.000 sendini.

Kokkuvõttes — moto võib pakkuda tema omanikule suuremat naudingut; vastab meie oludele ja meie taskule; laiendab silmaringi, aitab kiirendada elutempot ja karastab meid eluvõitluses. Seepärast igaüks, kel vähegi edasipüüet, kel on huvi oma kodumaa vastu, kel on igatsus õppida tundma tema ilusamaid kohti, kel on soov olla tugev ja terve — muretsegu endale mootorratas.

Uut tüüpi „D.K.W.“ mootorratas.

Zschopau mootorite tehased on nüüd lasknud turule uue 200 ccm. mootorratta, mis oma erikonstruktsiooni tõttu kahtlemata leiab laialdast poolehoidu.

Zschopau mootortehaste püüe ei ole ainult hädase poolest vabriku saadusi turule lasta, vaid ka konstruktsioonilt pakkuda parimat, mis ilmneb selle masina iseloomulikus ehituses.

Absoluutselt purunematu, pressitud terasraam pakub täielikku kindlustust võnkumise vastu ja vastupidavust igasugustel teedel.

See uus, omapärane 200 ccm Sport-mootor on eeskujulikult — kui plokkmootor — varustatud kolme käi-

guga, mille põhjal kiirelt jooksev vahekett langeb välja ja seega pakub suurimat kindlustust.

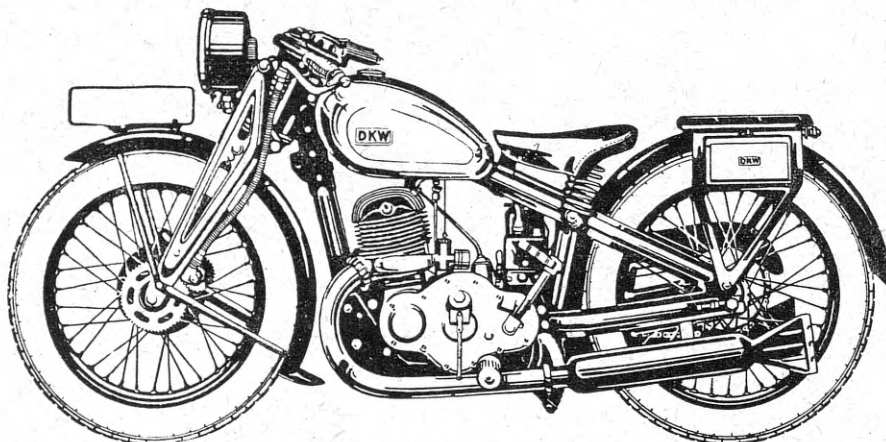
Kaks suure mahtuvusega, eriläikega kroomitud, gaasiväljalasketoru saavutavad kiiret äratarvitatud gaaside eemaldamist, ja suurte sügavate jahutusribidega sooritavad täielikku jahutust.

Mootori määrimine sünnib automaatselt bensini- ja õlisegamise paagis, nõnda et õlitamise takistus praktiliselt üldse küsimuse alla ei tule.

Isetöötav segamise seadeldis on asetatud 10 liitri mahtuvusega, kroomitud paaki, mille külge on kinnitatud ka kolmekäigu kraan, mis sõitjale bensini äratarvitamise puhul hoiab veel 4 liitrit tagavaras.

Gaasistajaks, nii kui kõigi „D. K. W.“ 1931. a. mudelitel, uus Framo „B“ gaasistaja nõela reguleerimisega sisse ehitatud, mis üheteise töötamise heebli läbi võimaldab segusaavutust igasuguse õhu ja teise vahakordade alul.

Huvitav on „D. K. W.“ plokk „200“ juures



lahtivõetav tagumine poritiib, mida lahtivõetava kruvi abil võib üles tõsta ja hoiualusega toetatud saada. Sellejärel on võimalik tagumist ratast ilma vaevata ära võtta. Huvitav on uue omadusega kapseldatud taksomeetri käik esimese ratta võllil, mille põhjal hammasrataste takistused või spiraalid ära jäävad ja üheaoline ja täieline taksomeetri töötamine kindlustatud on.

Tõukesumbutaja ühes balloonkummidega 26 × 3

hoolitsevad mugava sõidu eest kõige halvemal teel. Seljatugi, 20-ne spiraalvedruga, viltisaldusega varustatud sadul on iseäraliselt sügavalt tanki taha asetatud, nii nagu üldse terve masin sügavalt raami asetatud, et täiesti kindlust suure kiiruse ja järskude pöörete juures saada.

Tehnilised andmed.

1-sil. õhujahutusega kahekordse parda — kahetaktiline plokkmootor. Patenteeritud sumbutajaga ja mahavõetava silindri peaga. 63 × 64 = 200 ccm. 6 PS. Framo „B“ gaasistajaga, segumäärimisega, patareisüütega, 50 vattvalgustusega, plokk-käigu kolmesheibiline sidur. Tanklülitusega kickstarter, tank 10 ltr. segule, kolmekäigu kraani ja kuulisulgemisega,

suuremööduline käsi- ja jagpidurid, kruvitud teraspressraam ja juhtimise ning tõukeleevendajaga; armatuurjuht, kõva pakikandja, sügavad pöiad balloonkummidega 26 × 3, kõrgesurve määrimine rasvapressi nipiga.

Möödud: Kogu pikkus 2000 mm. Laius 850 mm. Kõrgus 980 mm. Sadula kõrgus 680 mm. Asside vahe 1285 mm. Masina kõrgus maapinnalt 140 mm. Kaal: 116 kg.

Vabaveo jõuvankrite korraldusmäärus Tallinnas,

Tallinna linnavolikogu koosolekul 25. märtsil 1931. vastu võetud.
(Alus: Linnaseaduse § 108 p. 13 ja § 63 p. 12.)

§ 1. Vabaveo autod — sõidu üüriaudod — jagunevad sõidutasu võtmise suhtes kahte liiki. Esimesse liiki kuuluvad sõidu üüriaudod, mille tühikaal on üle 1450 kg, ja teise liiki need, mille tühikaal on 1450 kg või alla selle. Tühikaaluks loetakse auto registreerimise tunnistusel märgitud kaal.

Linnavalitsus võib sõidu üüriauto omaniku soovil lubada arvata teise liiki ka autod, mille tühikaal on üle 1450 kg.

§ 2. Kõik sõidu üüriaudod peavad olema varustatud vastavalt liigile tunnusmärkidega. Esimese liigi sõidu üüriaudode tunnusmärgiks on „I“, teise liigi autode tunnusmärgiks on „II“. Tunnusmärkide mõõdud on: kõrgus 120 mm, horisontaalpostide laius 20 mm, vertikaalpostide laius 10 mm, vertikaalpostide vaheline kaugus 15 mm. Ülemise ja alumise horisontaalposti otsad ulatuvad üle vertikaalposti piirjoonte 10 mm.

Need tunnusmärgid värvitakse ilmastikukindla valge värviga auto mõlema tagumise ukse välisküljele või valmistatakse valgest nikeldatud vasest ja kinnitatakse auto mõlemale välisele küljele tuuleklaasi ja esimese ukse vahele. Peale selle kinnitatakse valgest vasest valmistatud ja nikeldatud tunnusmärk auto radiaatori esiküljele. Üüri mootorrataste tunnusmärgiks on ees oleva registreerimismärgi ülemise ääre külge kinnitatud 200 × 70 mm suurune valge põhjaga plaat, millele musta värviga on värvitud sõna „Taks“.

§ 3. Taksomeetri tariifide sisselülitamise vânt peab olema varustatud esimese liigi autol sinise lipuga ja teise liigi autol valge lipuga, millele auto eesklassi poolsele küljele musta värviga on värvitud sõna „Vaba“. Taksomeeter peab näitama sõidutaksi vastavalt sõiduki liigile.

§ 4. Sõidu üüriaudode ja mootorrataste sõidutaks:

Järjek. nr.	Sõiduriistade nimetus	Maks sentides, mille näitab taksomeeter sõidu alul	Maks sentides 1 km eest			Maks sentides ootamise eest
			Tariif I Kui sõidukit tarvitatakse ka tagasisõidu palkamise kohale	Tariif II Kui sõidukit tarvitatakse tagasisõiduta	Tariif III Kui sõidukit tarvitatakse öösõitudel kl. 24 kuni kl. 6-ni	
1	I liigi üüriaudodel	40	40	60	80	150 tunnis taksomeetri näitamisel
2	II liigi üüriaudodel	30	30	45	60	120 tunnis taksomeetri näitamisel
3	Üürimootorratas	Ühe km hind taksi järgi	20	30	40	20 iga veerandtunni eest

Märkus. Matuserongides sõites on sõidumaks vabal kokkuleppel.

§ 5. Igal sõidu üüriautol ja mootorrattal peab olema välja pandud sõidutaks nähtaval kohal vastu sõitjatele määratud istet, samuti käesoleva määruse § 2 tähendatud sõiduki liigi tunnusmärk ja sõiduki registreerimismärgi number.

Sõidutaksi, tunnusmärgi ja numbrü kuju ning suurus on näidatud juuresolevatel joonistel.

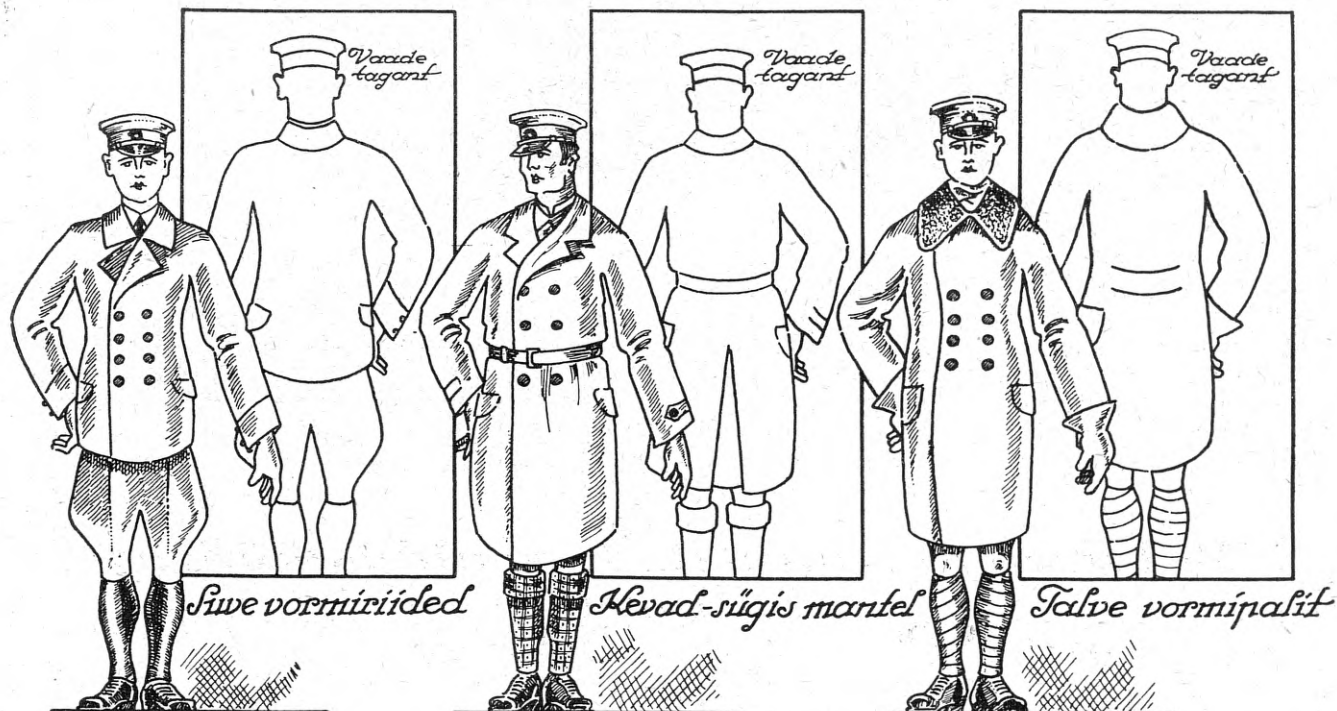
§ 6. Linnavalitsus määrab iga aasta esimeseks märtsiks vabaveo autode ja mootorrataste arvu järg-

§ 7. Vabaveo autod ja mootorrattad võivad palkamist oodata ainult sellekohastel linnavalitsuse poolt määratud seisuplatsidel ettenähtud arvu.

§ 8. Igal vabaveo autol ja mootorrattal peab alaliselt olema kaasas linnavalitsuse poolt välja antud vabaveo luba. Luba on maksev ainult selle auto või mootorratta jaoks, millele ta välja antud. Vabaveo load antakse välja iga aasta pärast 1. märtsit ja need load on maksvad kuni järgmise aasta 1. aprillini.

Lisa § 10 juure.

Tallinna taksoautojuhtide vorm



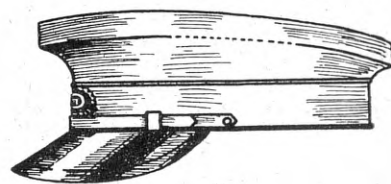
Lisa § 5 juure.

Lisa § 10 juure.

A-1296

Liik	Maks sentides, mida nõuab taksomeetri sõiducalgul.	MAKS SENTIDES ÜHE KLM.EEST			Maks sentides ootamise eest tunnis
		TARIIF I	TARIIF II	TARIIF III	
		Kui sõidukit tarvitatakse ka tagasisõiduks palkamiskohale	Kui sõidukit tarvitatakse tagasisõiduta.	Kui sõidukit tarvitatakse öösõitudel kella 24 kuni kl. 6-ni.	
II	30	30	45	60	120

Võmmimäts



Autojuhi kutsemärk



neva aasta peale kindlaks, silmas pidades vaba hädaohuta liiklemise kindlustamise ja korraldamise nõudeid.

Kuni linnavalitsuse poolt vabaveo autode ja mootorrataste arvu kindlaksmääramiseni 1. märtsiks 1932 määratakse nende arv kindlaks üüriautodele 434 ja üürimootorratastele 4. Aasta jooksul vabatahtlikult sõidust ära jäänud vabaveo autode asemele ei anta uusi lubasid linnavalitsuse poolt.

§ 9. Vabaveo auto ja mootorratast võivad juhtida ainult need I liigi juhid, kellel on vastav vabaveo auto või mootorratta juhtimise luba, mis välja antakse Tallinna linnavalitsuse poolt pärast katse sooritamist linna liiklemise inspektori juures linna tundmises ja liiklemisega seotud määruste teadmises.

§ 10. Sõidu üüriautode ja üürimootorrataste juhid on kohustatud teenistusekohuste täitmisel olema korra-

likult riietatud ja kandma äriajal vormiriideid ja vormimütsi. Vormiriieetus on: tumehallist kalevist kuub ja kalifeepüksid; hallist impregneeritud riidest ümberhaarava vööga kevad-sügismantel; tumehallist paksust kalevist üle põlve ulatuv halli nahkkraega talvepalitu, taga pöön. Vormimüts on: suvel tumehallist riidest nahknokaga müts ja talvel — tumehallist riidest halli nahaga tuisumüts. Mütsi ette on kinnitatud üld-, või autojuhtide kutseühingu märk.

Vormiriieetus, vormimütsi ja üldmärgi kuju on näidatud juuresoleval joonisel.

§ 11. Vormiriieete kandmine ei ole esialgu sunduslik, vormimütsi kandmine on sõidu üüriautode ja üüri-

mootorrataste juhtidele sunduslik, alates 1. juulist 1931, muus osas astub käesolev määrus jõusse kaks nädalat pärast tema väljakuulutamist Riigi Teatajas.

§ 12. Käesoleva määruse jõusseastumisega kaotab maksvuse Tallinna linnavolikogu poolt 28. mail 1924 vastu võetud ja Riigi Teatajas 79/80 — 1924 kuulutatud Autode ja mootorrataste sõidutaks Tallinnas ning Tallinna linnavolikogu poolt 11. oktoobril 1922 vastu võetud ja Riigi Teatajas 150 — 1922 kuulutatud Sundusliku määruse mootorsõidu ja -veoriistade tarvitamise kohta § 21, niipalju kui see paragrahv käib autojuhtide riieutuse kohta.

Linnapea A. Uesson.

Autojuhtide „kiirkursus“.

25 eksamiküsimust ja vastused nendele.

Eksamil läbikukkunute hooaeg! Õpivad autojuhtimist kõik — kes omavad sõiduki, kes selle peatselt omavad, ja need, kes teda iialgi ei oma. Seetõttu oleks ajakohane siin avaldada 25 eksami „peaküsimust“ ühes vastustega juhtimishaigetele kasutamiseks.

1. Mis on auto? Aja kokkuhoidja ja raharaiskaja.
2. Mis otstarve on käigukastil? — Et tagurpidi läinud ärioperatsioon ühe käeliigutusega kasulikuks muuta.
3. Mis otstarvet täidavad küünlad? — Süütavad paberosse ja valgustavad silindreid.
4. Mis on suunanäitaja? — Kordnik, kes ristteel kätega vehkleb.
5. Milleks on juhi istme ees peegel? — Et juht näeks, kuidas ta parim sõber tema naist suudleb.
6. Mis on esimene telg? — Ese, mis kõveraks muutub, kui auto vastu posti sõidab.
7. Mis on klaasipuhastaja? — Jagab lund ja pori ühetasaselt kaitseklaasile, muutes selle läbipaistmatuks.
8. Mis on õhkipidur? — Kordnik, kes taskuraamatu põuetaskust välja tõmbab.
9. Millisena kujutlete Roadster-kabrioletti? — Lahtise vankrina, mis ainult kinnisena on ilus.
10. Mis on lahtilükatav katus? — Praktiline abinõu sõrmede vigastamiseks ja pikakaelaliste isikute giljoteerimiseks.
11. Mis seltsi autosid teie tunnete? — Esitajale peaaegu tasutuid, ja täiesti võlgajäänuid.
12. Missugusel arvamisel olete teie kiirusest? —

See on uus mürk, nagu oopium, morfium ja kokaiin, kes seda liialt tarvitab, hukkab.

13. Missugust kiirust harrastate teie reisel? — 20 km tunnis, kui sõidan kena neiega, 90 km tunnis, kui sõidan ämmaga.

14. Mis otstarvet täidab kaitseraud? — Ta kaitseb telegraafiposte jahutaja pealetungi eest.

15. Milleks on autokinnitus? — Preemiade sissekasseerimiseks ja kaklemiseks õnnetusjuhtumi korral.

16. Mida teete, kui Suhkrumäest alla sõites pidurid ei pea? — Testamendi.

17. Mis otstarbeks kinnitatakse jahutaja ette võre? — Et enne õhku sõeluda, kui sõitjad seda sisse hingavad.

18. Mis on käiguvahetuste kang? — Käigukasti hammasrataste habemeajamise aparaat.

19. Mis moodi saab kindlaks teha auto maksimumkiiruse? — Tuleb kataloogis näidatud maksimumkiirusest vähemalt 50 km maha arvata.

20. Mida mahutab enesesse harilik autokohver? — Iga sõitja kohta üks öökuub ja hambahari.

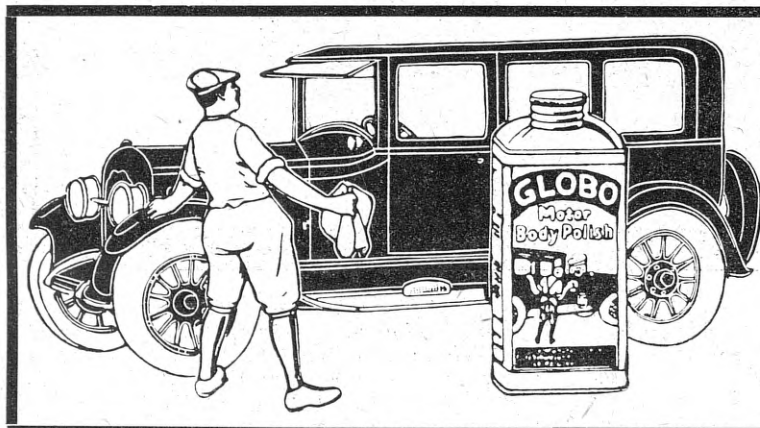
21. Mis on lisaiste? — Koht, kus sõitja sõidul Tallinnast „Kongsile“ kõik oma patud kahetseb.

22. Milleks on liikumismäärused? — Trahvide näol riiki rikastada.

23. Mis on auto järelmaksuga müümine? — See on ostjale edasimüümise korral priikorteri, kütte, valgustuse ja leiva muretsemise keskvanglas.

24. Mis on karburaator? — Kurikuulus koht, kust auto süttib põlema, kui kinnitussumma pakub vähegi kasu.

25. Mida otsib proshektor? — Juhti, kelle saapa nina akseleraatori poole ei nihku, kui teine auto sõidab temast mööda.



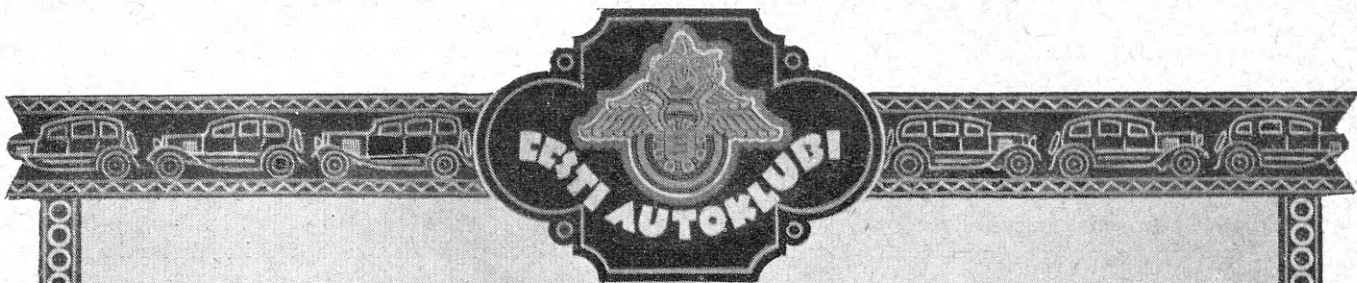
Polituur GLOBO annab kõigile lakeeritud ja emailleeritud pindadele *ilusaima ja kestvaima läike*.

Polituur GLOBO'ga poleeritud esemed paistavad *utena*. Tolm ei jää neile külge.

Polituur GLOBO ei mõju, nagu hapetisaldavad poleerimisained, mis rikkuvalt ja sissesöövalt mõjuvad lakile ja varustusele. Nad on ka kätele ja künnete kahjutud.

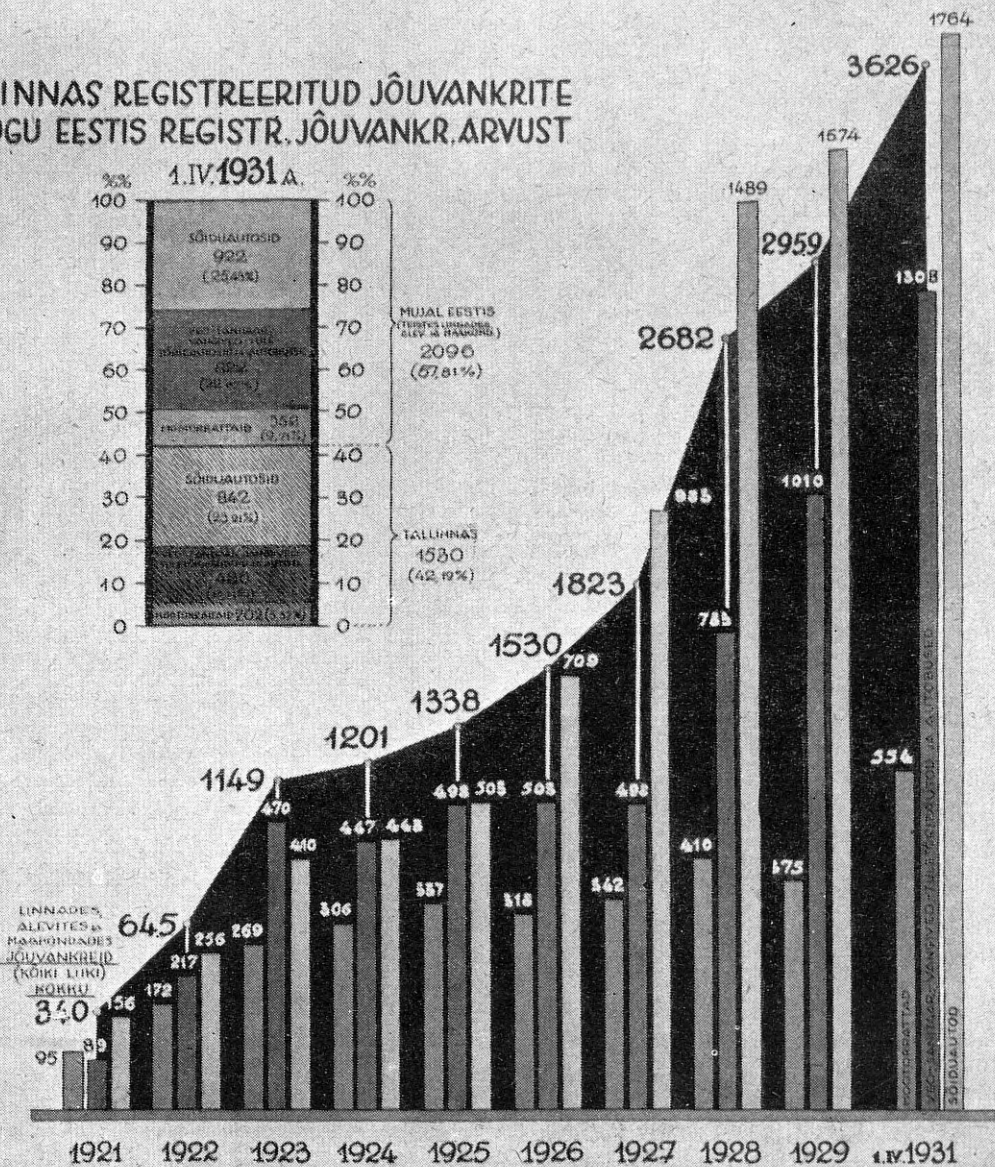
Ladu: firma **„Karu“**

S. Tartu mnt. 6. Tel. 310-99.



JÕUVANKRITE ARVU SUURENEMINE EESTIS 1921-1.IV.1931 A.

TALLINNAS REGISTREERITUD JÕUVANKRITE
% KOGU EESTIS REGISTR. JÕUVANKR. ARVUST



Nagu eelseisvast diagrammist näha, on kuni 1. apr. 1931. a. registreeritud jõuvankrite arv Tallinnas: 842 sõiduautoot ehk 23,21% kõigist Eestis registr. autode arvust; 486 veo-, sanitaar-, tuletõrje-, vangiveoautot ja autobust ehk 13,41% ja mootorrattaid 202 ehk 5,57%. Mujal Eestis (teistes linnades, alevites ja maakondades) sõiduautosid 922 ehk 25,43%, veo-, sanitaar- jne. jõuvankreid 822 ehk 22,67%, mootorrattaid 352 ehk 9,71%. Üldkokkuvõttes oleks registr. jõuvankreid Eestis 1. apr. 1931. a. väljaspool Tallinna 2096 ehk 57,81% ja Tallinnas 1530 ehk 42,19%.

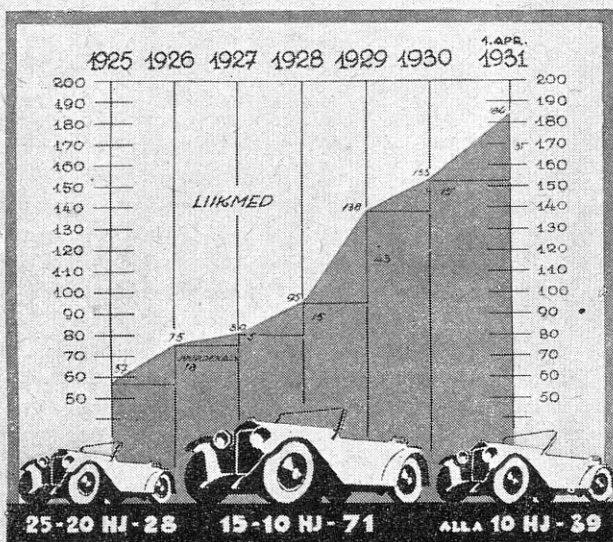


EESTI AUTOKLUBI

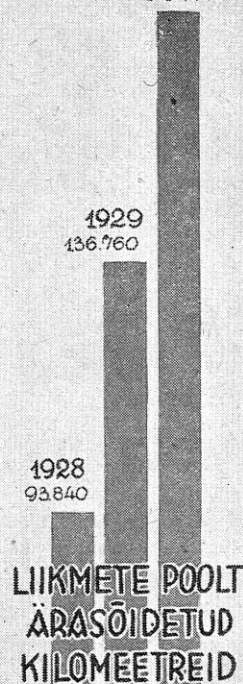


AREHEMINE I.I.1925-1.IV.1931 A.

LIIKMETE ARV JA LIIKMETE AUTODE ARV (1.APR.1931 A.) NING LIIGITUS

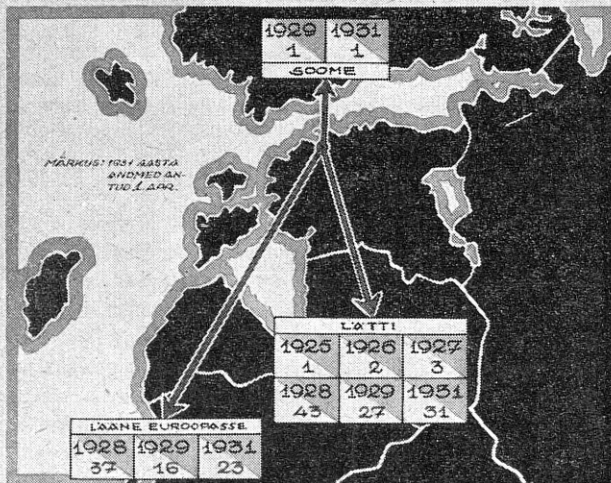


1.IV.1931
179.000

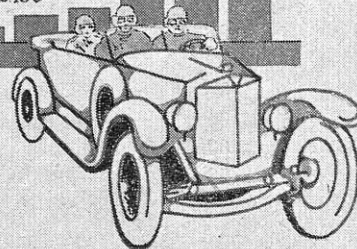


LIIKMETE POOLT
ÄRASÕIDETUD
KILOMEETREID

LIIKMETE SÕIDUD (ARVULISELT) VÄLISMAADESSE



1925 1080
1926 2160
1927 2640



R. P. 1931

Tabelist nähtub, et Eesti autoklubi liikmete ja autode arv on aasta-aastalt kasvanud. Liikmeid oli klubil kuni 1. apr. 1931. a. 184 ja jõuvankreid 138. Aastas liikmete poolt ärasõidetud kilom. arv 1. jaan. 1930. kuni 1. apr. 1931. oli kokku 179.000. Maade järgi on sõitusid tehtud sama aja jooksul Soome 1, Lätti 31, Lääne-Euroopasse 23.

Lühemaid teateid.

SÕIDUHAIGUS.

Leidub terve rida inimesi, kes ei kannata raudteesõitu ja isegi trammis ei tunne end hästi. Teised jälle tunnevad, et neil on halb laeval, lennukis või autos. Tänapäeva arstide arvamise järgi tekib see sõiduhaigus sisemise kõrva ja silma läbi. Kalduvus sõiduhaiguseks näib olevat päritav.

Ameerika õpetlane, Dr. James E. Lebensohn juhib tähelepanu sellele, et inimesed, kes kannatavad sõiduhaiguse all, hoiuvad instinktiivselt tagurpidi sõitmisest. Seda seletab ta järgmiselt: kui reisil läbi maakohtade vaadelda näoga tahapoole, liikuvat maastikku, siis jälgivad me silmad pikkamisi asju, mis näivad liikuvat tagurpidi. Kui need asjad nägemispiirkonnast kaovad, võtavad silmad jälle oma normaalse asendi. Sellega on alaliselt sunnitud muutma oma asendit. Paljud uurijad on arvamusel, et see silmade tegevus ongi sõiduhaiguse põhjuseks.

Peasümptoomid sel haigusel on kahvatus, higistamine ja kananahk. Lebensohn katsetas mõne isikuga, kutsudes kunstlikult esile alalise pilkude rändamise ja uuris samal ajal maos ettetulevaid muudatusi. Ta nimelt laskis katseobjektide ees keerleda mustast ja valgest poolest koosneval silindril, ning valas seejuures neile külma vett kõrva. Samal ajal jälgis ta erilise instrumendi abil, mis seisis katsealuse poolt allaneelatud kuulikesega ühenduses, tühjas maos ilmnevaid kontraktsioone. Siin ta leidis, et silmaliigutused maole avaldasid vähe või mingit mõju, kuna aga sisemisest kõrvast oleneb väga palju.

Sellest järeldab Lebensohn, et sõiduhaigus põhjeneb sisekõrva ärritusel, aga silma ja muskli rikked soodustavad selle haiguse tekkimist. Lebensohn soovib isikutele, kel on kalduvusi sõiduhaiguseks, mitte iial alata reisi tühja kõhuga, ja reisi vältel mitte iial oodata nälgjatunde tärkamist, kuna tühi kõht on äärmiselt tundeline välistele mõjudele. Ka soovib ta sarnastele isikutele hoolitseda selle eest, et nad hoiduksid sõidul silma ja musklimeele rikete eest.

AUTOSPORT ITAALIAS.

Palju teenivad võidusõitjad Itaalias?

On üldiselt teada, et praegu kuskil nii intensiivselt ei harrastata autosporti kui Itaalias. Möödunud hooajal peeti 63 võistlust, millest üldse võttis osa 3519 võistlejat, s. o. keskmiselt 45 iga võistluse peale. Alljärgnev tabel näitab, kuidas aasta-aastalt kasvab võistluste ja võistlejate arv:

Aasta.	Võistluste arv.	Osavõtjate arv.	Keskmine osavõtjate arv igal võistlusel.
1923.	25	—	—
1924.	36	690	19
1925.	38	880	23
1926.	65	1.300	22
1927.	63	1.400	25
1928.	52	1.850	35
1929.	55	3.080	56
1930.	63	3.519	45

Et saavutada häid tagajärgi, jagavad autoklubid võistlejatele suuri auhindu. Eriti möödunud hooajal olid summad suuremad kui kunagi enne. Tuntumad itaalia võidusõitjad teenisid möödunud aastal näiteks: Varzi 340.650 liiri, Arcangeli 296.950 l., Nuvolari 215.000 l., Campari 122.070 l., Borzacchini 97.000 l., Maserati 90.000 l., jne. Mitte ainult itaallased ise, vaid

ka paljud välismaa tuntud sõitjad saavutasid Itaalias ilusaid summasid. Nii võitis *Chiron* 76.070 l., *v. Morgen* 50.000, *Carracciola* 41.300, *Etancelin* 40.000, *Zanelli* 25.000, *Stapp* 15.000, *Williams* 8070, *Werner* 7500, *Burggaller* 1000 liiri jne. Üldse maksid itaallased möödunud hooajal välismaa konkurentidele 312.940 liiri.

FORDI UUS VABRIK INGLISMAAL.

Alustab tööd tuleval aastal.

Fordi uus suur-autovabrik Dagenhamis, Londoni lähedal, on valmimas. See kujuneb suurimaks Inglismaal. Kaheksateist kuud tagasi oli koht, kus uus vabrik asub, karjamaana kasutatud raba Thames-jõe kaldal. Nüüd seisab seal kolm (1000×100 jalga) suurt hiiglahoonet ning kaheksa töstekraani. Edasi on eriline sadam, kus võivad tõusust ja mõönast hoolimata suurimadki ookeanilaevad laadida ja lossida. Siis on veel valmimas hiiglarauavabrik — suurim Lõuna-Inglismaal. See tarvitab töötamisel nädalas 10.000 tonni rauamulda, kivisütt ja lubjakivi 500 tonni raua valmistamiseks. Uue vabriku jõujaam kujuneb suurimaks ümbruskonnas. Selle kütteks kulub päevas 1000 tonni prahti, mis veetakse Londonist. Jõujaamas on ka koksidest kõrvalainete eraldamiseks vastavad ahjud.

Vabrikute seinad ja katused on klaasist — õhuvahtetuse eest hoolitseb terve võrk ventilatsiooniga.

Masinaid pole veel vabrikusse toodud, kuid usutakse, et see sünnib eeloleva suve jooksul ja et vabrik alustab tegevust 1932. a. jaanuaris. Siis võetakse sinna tööle 15.000 töolist ja vabriku aastatoodang tõuseb 200.000 auto peale. Selle toodanguga varustatakse Euroopa ja Aafrika autoturud „Ford“-autodega.

ÜLE ATLANDI 10—15 TUNNIGA.

Junkersi lennukite vabrikutes Dessaus on valmimas uus hiiglalennuk, mis eriti ehitatud lendamiseks suuritel kõrgustel. Lennuk pannakse vedama kaupa ja reisijaid, ja lennukõrguseks on mõeldud 13 kilomeetrit. Pidades silmas viimast asjaolu, on lennuki kahekordsed seinad õhukindlalt ehitatud. Lennuk võib võtta peale kümme reisijat, kaupa, posti jne. Kiirus sellel on kohutavalt suur — 400 km. tunnis. Lennates 13.000 meetri kõrgusel hõredamas õhus võib kiirus olla suuremgi. Sellise kiiruse juures oleks uue lennukiga võimalik lennata üle Atlandi — 4000—6000 km. — 10 kuni 15 tunniga.

Seni oli sakslastel 2 hiiglalennukit. Üks neist on „D-2000“. See võtab peale 50 reisijat ja siis on lennuki bruttokaal 27.000 kg. (27 tonni). Lennuki nettokaal on 13.000 kg. Lennukis on neli 800-hobusejõulist mootorit. Tarbekorral võidakse „D-2000“ muuta 10 tunni jooksul maailma suurimaks ja parimaks pommi-pildujaks.

Teine haruldus sakslastel on „Jaguar“-sanitaarlennuk, mille bruttokaal on 8500 kg. ja nettokaal 3500 kg. „Jaguar“ võtab korraga peale 24 haiget ja liigub õhus täies koormatuses 200 km. tunnikiirusega. Lennuki tiibades ja ratastes on erilised pidur-seadeldised, mis võimaldavad maandumist 75 m. maa-alal.

DUNLOP HOIATAB HINDU ALANDAMAST.

Inglismaal on autokummide müüjad hakanud üksteise võidu alandama oma kauba hindu. Alandused on 15—20%. Nüüd on kuulus Dunlopi autokummide ja teiste kummitoodete vabrik avaldanud avaliku ringkir-

ja, milles hoiatatakse kaugemale minemast. Hindade alandamisega ei suurene läbimüük, küll aga sunnitakse kummivabrikuid valmistama odavaid tooteid ja seega muutub toodete üldine kvaliteet. Seni on vabrikud püüdnud kummide headust tõsta — nüüd toob hindade alandamine kaasa vastupidise nähtuse. Psühholoogiliselt mõjutatakse hindade alandamisega ostjatele nii, et viimastel on hind tähtis, mitte headus. Ja lõpuks: üldise majanduskriisi tõttu on autotoodang suhteliselt vähenenud ja mõjub ka autokummitööstusele ja müügile.

SOOMEST MOOTOREID AMEERIKASSE.

Üle Euroopa ja osalt ookeanidegi taga on tuntud soome mootorvabrik Vennad Wickström. Firma alustas oma tegevust 1906. a., ja nüüd valmistab see aastas üle 8000 mootori, mis kokku arendavad umbes 100.000 h.-j. Suurim osa toodetest on bensiini- ja petrooleumimootorid, valmistatud eeskätt paatide ja põlumajanduse jaoks. Vabriku erialaks on siiski 6—12 h.-jõulised paadimootorid, mis meil Eestiski suurel hulgal kalapaatides tarvitusel. Tellimise peale valmistab vabrik ka suuremaid — 24—200-h.-jõulisi mootoreid.

Nüüd on üks Wickströmi vendadest saabunud tagasi Ameerikast ja teatab, et tal on õnnestunud leida seal turgu oma vabriku mootoreile. Selleks olevat ta korraldanud esindusvõrgu üle Ühendriikide ja Kanada.

AUTOÕNNETUS KOHTU LAHENDUSEL.

Õnnetuse käik: naisautojuht sõidab kallakul teel 28 km. tunnikiirusega suletud raudtee ülekäigu suunas. 33 m. kaugusel takistusest tahab ta vajutada jalgpidorile, ta märkab samal silmapilgul, et see ei tööta. Ta satub ärevusse. Selle asemel, et tarvitada käsipidurit, sõidab ta oma autoga läbi esimese barjääri ja siis siksakis teise kaitsepuuni, kus auto jääb seisma. Rong hilines ja selle tõttu võis tee ennem vabaks saada. Raudtee ülevaataja kaebus naisautojuhi peale lükati maakonnakohtu poolt tagasi, ja lõppeks otsustas ka apellatsioonikohus samuti, kuna tehti kindlaks, et kaebelune segaduses toimis täiesti tahtetult. Mis puutub auto hooletusse jätmissse, siis tähendati, et just see juhus tõendab, et sõitja midagi ei teadnud piduri veast, ja ei võivatki nõuda, et automobilist peaks laskma igapäev oma auto läbi vaadata.

FORD SAKSAMAAAL.

Ühing, mis õieti on Ameerika Ford vabriku montaažitöökojaks ja müügiagentuuriks, töötas möödunud aastal õige suure eduga. Läbimüük tõusis 38,1 miljoni 46,9 miljoni riigimargale, mis pole mitte vähem kui 23%. Fordi toodang on kasvanud 5.500 autolt 7.500. P/kasu on 3,2 milj., võrreldes eelmise aasta 2,1 milj. riigim. 1,9 milj. kavatakse eritagavarakapitali paigutada. Ülejäänud osast — 2 milj. r.-mk. — jagatakse 10% dividende 15-miljonilise rmk. aktsiakapitalile, mis teeb 1,5 milj. rmk. Jääb üle 0,5 milj. rmk., mis kantakse uuele arvele. Esimesed, Saksamaal valmistatud sõidukid väljuvad vabrikust 1. mail s. a.

SAKSAMAA SUUR AUHIND.

Kuuldavasti võtavad osa Saksamaa Autoklubi poolt korraldatud võidusõidust Nürburg-ringil kuulsad itaalia võidusõitjad, nagu: Nuvolari, Borzachini ja Arcanelli, kõik kolm „Alfa-Romeo“.

Ka Šveits saab oma parima sõitja, nimelt Hans Stuberi, kuna Prantsusmaal esindab kuulus võidusõitja Chiron.

KOLMAS RAHVUSVAHELINE IIRIMAA SUUR AUHIND.

Kuninglik Iiri Autoklubi korraldab 5. ja 6. juunil selle võidusõidu Phoenix-pargi-ringteel Dublinis A. I. A. C. R. rahvusvahelise spordireeglite kohaselt, täien- dustega korraldava klubi spordimäärustikust. Esimene päev on autodele kuni 1500 ccm sil. mahuga, teine päev autodele üle 1500 ccm.

Ülesandmisi võeti vastu kuni 31. märtsini 1931. Kuni 30. aprillini ülesandjad peavad maksma 30 naelsterlingit.

Kolm sõitjat ühel ja samal margil võivad moodustada teami, ning nad võivad üles anda kuni 18. maini.

Jagamisele tulevad suured rahalised kui ka teised auhinnad.

DUNLOPI VABRIK — SUURIM MAAILMAS.

Uus, hiljuti valminud Dunlopi puuvillavabrik Rochdales (Lancashire krahykonnas Inglismaal) on suurim ühe katuse all asuv vabrikuhoone maailmas. Selles vabrikus on 141,645 ruutmeetrit põrandapinda, 286.400 värtnat, 100.000 korrutamisvärtnat, vähemalt 3000 töölit ja 14.500 h.-jõudu arendavad dünamod. Igal nädalal kedratatakse 1100 pallist puuvillast 500.000 naela lõnga, mis mitmekordsena tarvitatakse Dunlop-autokummide ja teiste toodete valmistamiseks.

XXII TARGA FLORIA VÕIDUSÕIT 1931. A.

Sitsiilia Autoklubi korraldab 10. mail 1931. a. rahvusvahelise autode võidusõidu Circuit des Madonies võidusõiduteel. Ringsõit tuleb sooritada 4 korda, mis teeb välja 584 km. Osavõtumaks määrati 1000 liiri isikult. Osavõtuavaldisi võtab vastu kuni 2. maini 1931. a. keskööni Sitsiilia Autoklubi.

POSTI- JA TRANSPORDI-ÕHULENNUKID

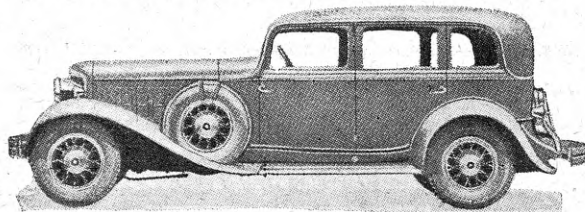
on statistilistel andmetel 1930. a. lennanud 113.434.500 km ehk näitlikult 3.000 korda ümber maakera. 1929. a. oli lennatud kilomeetrite arv 70.627.010 ja 1921. a. see arv ei ületanud 6.918.700 km.

PRANTSUSE AUTOTÖÖSTUS KEELAB OMA LIIKMETEL OSA VÕTTA SÕITUDEST.

Huvitav on see, et ka Prantsuse Autoklubi Suur Auhind (21. juunil) s. a. kuulub keelu alla. Prantsuse autotööstus ei taha autosporti mõjuvaid põhjusil toetada, ta pole selleks kohustatud. Kuni 1. juulini 1932. kestab see keeld. Keelu alla ei käi vähem kui 5 km. pikkused võidusõidud, mägivõistlused ja vähema tähtsusega võistlused.

* Tuntud ameerika võidusõitja Harry Hartz kavatses lüüa Sir Malcolm Campbelli poolt püstitatud maailmarekordi 1 miili peale. Hartz'i käsutuses on auto, millel kokku kahe mootoriga on 32 sil. ja 1250 h. j. Rekordikatsed leiavad aset Muroc järve ääres Bakersfieldis, Kalifornias. Järveäärne kallas olevat kohane ka suurimale kiirusele.

* Reo teatas 1.201 auto valmistamisest märtsis.



Uusim „Reo“ 8-sil. tõldauto. Mootorivõime 125 h.-j.

* Saksamaal alandati 1. aprillist s. a. sõiduautodele enam kui 3500 ccm. sil. mahuga, mis on Saksamaal sõitnud enam kui 5 aastat, maksu $\frac{1}{3}$ võrra. See ei tohi aga nii kaugemale minna, et 3,5 1 autole ettenähtud maksusumma oleks suurem.

Tuleb välja, et 5200 ccm. sil. mahuga autod on maksustatud sama summaga, mis näit. on määratud ainult 3500 ccm. mahuga uue auto jaoks.

Omnibused ei käi selle korralduse alla.

* Nagu Hans Stuckil, nii lahene ka protest Carracciola vastu viimase kasuks. Kaebuse saatis A. I. A. C. R-le itaalia autofirma Alfa-Romeo.

Vahetalitus sündis Saksa Autoklubi kaudu, kes tegi kõik mis võimalik, et saada parimaid saksa sõitjaid jälle starti. Carracciola võttis juba edukalt osa 1000 miili sõidust Prescia's 11. ja 12. aprillil. Hans Stuck debüteeris Wiesbadeni turniiril 9.—14. maini „Mercedesel“.

* Pariisi Avenue du Bois de Boulogne lõpul, mis hiljuti ristiti Avenue du Maréchal Foch, ehitatakse praegu 450 meetri pikkune tunnel, mis on määratud ainult autoliiklemiseks ja ühendab Bois de Boulogne otsekohe La Muette linnajaoga. Seni olid automobilistid sunnitud kaugelt ringi sõitma.

* Pariisis müüakse praegu kaelasidemeid, mille muster moodustab mõne automargi põhimotiivi. Olgugi et autonäitus on juba ammu möödunud, leidub neile kaelasidemeile palju ostjaid.

* Auto-mägitee kava Pyreneides on valmimas. Tee tahetakse ehitada kuni Pic du Midi tippu Bigorre juures, nii siis kuni 2877 m. kõrguseni. Praegu saab sõita kuni Col du Tourmalet'i, mis asub 2375 m. kõrgusel.

* Eeloleval *Indianopolise võidusõidul* 30. mail võtab esimest korda osa auto, mis on varustatud diiselmootoriga.

* Uue autotee ehitusega Amsterdam—Berliin alatakse aprillikuus k. a. Tee läheb üle Rheine—Oldenzaal'i.

* Ludwig-Donau-Rheini kanali säng, mille vesi juhitakse uude Main-Donau kanali, tahetakse muuta auto-

teeks, et saavutada uus ühendusliin Nürnberg-Bambergi vahel üle Fürth'i ja Erlangen'i.

* Ameeriklane *Gar Wood*, oma mootorpaadil „Miss America IX“, varustatud kolme mootoriga, kokku 2400 H.J., ületas maailmarekordi 158 km 935 m, mida 10 kuud varemalt püstitas kadunud Sir Segrave. Uus rekord 162 km 788 m. Seda rekordi kavatseb ületada *Kaye-Done*, kes mootorpaadil „Miss England II“ teeb vastavaid katseid Buenos-Ayres'is.

* *Auburn-Cord* väljavedu ulatus enam kui 5.000 autoni märtsis. Väljavedu 1. jaan. ja 26. märtsi vahel 1931. a. ulatus 10.475 või 78% tervest 1930. a. väljaveost, mis oli 13.693 autot. 16 Auburni esindajat on müünud kolme kuu jooksul 87% tervest oma 1930. a. müügist ja 8 esindajat on müünud enam autosid kolme kuu jooksul kui 1930. a. 12 kuu jooksul.

* *Cadillac ja La Salle* väljavedu kuni märtsi lõpuni 1931. a. ületas eelmise aasta väljaveo. K. a. esimese veerandi jooksul veeti välja 5.188 autot, kuna 1930. a. sama perioodi jooksul veeti välja 4.303. Märtsikuus s. a. veeti välja 2.332 autot, võrreldes 1.851 autoga 1930. a. samal ajal.

* *Chrysler väljavedu* (koosnes *Chrysler, Dodge, De Soto ja Plymouth* autodest) oli 26.072 autot, veoautot ja taksot märtsikuu jooksul, mis on suurimaks tootmisooniks juunikuust saadik.

* *Ford valmistab* 99.035 autot märtsis, veebruaris — 85.109. Märtsikuu toodang on suurim 1930. a. augustikuust saadik. 1931. a. esimese veerandi jooksul oli 239.326 autot ja veoautot, 1930. a. samal ajal 400.700.

* *Chevrolet* valmistab märtsis 79.603 autot, mis on suurimaks arvaks 1930. a. maikuust saadik. Esimese veerandaasta toodang ulatus 326.000 sõidu- ja veoautoni.

* *Graham-Paige* valmistab 2.064 autot märtsis ja saatis välja 2.300. Veebruari toodang oli 2.500 autot.

* *Buick* märtsikuu tootmisoon oli 10.550 autot, veebruaris oli see arv 7.907.

* *Hupmobile* suurendas oma toodangut märtsis 2.361 autoni, võrreldes 1.908 autoga veebruaris.

Eesti Autoklubi teated.

SAKSA AUTOKLUBI KAUAEGNE PRESIDENT, DR. JUR. ADOLF KRAHV VON ARNIM-MUSKAU SURNUD.

Saksa Autoklubi teatas, et 30. aprillil s. a. suri 57. eluaastas klubi kauaaegne president *Dr. jur. Adolf Krahv von Arnim-Muskau*, kes 1904. a. peale oli Saksa Autoklubi liikmeks ja 1906. a. alates juhatuse liikmeks. 1926. a. sai ta vice-presidendiks ja 1923. a. võttis üle presidendi ameti ja püsis sellel kohal kuni 1929. a.

Nende aastate jooksul on kadunu ennastohverdavalt töötanud klubi huvides, mida ta esindas ka rahvusvaheliselt, olles Rahvusvah. Autoklubide Koonduse vice-presidendiks.

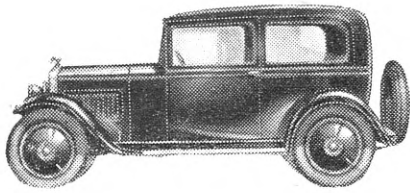
Krahv Arnim-Muskau nimi jääb kestvalt püsima Saksa Autoklubi ajalukku.

Paljude tuntud mootorrataste omanikkude soovil Eesti Autoklubi juhatuse kutsus ellu autoklubi juures *mootorrataste omanikkude sektsiooni*. Uusi liikmeid võeti korraga vastu 12, kuna praegu juba nende arv ulatub 20-ni. Sektsiooni liikmed maksavad 5 kr. sisseastumise- ja 10 kr. liikmemaksu aastas. Liikmetel on kõik Eesti Autoklubi toetajate liikmete õigused. Mootorrataste sektsioonil on oma juhatuse ja juhatuse esindus võtab osa E. A. K. juhatuse koosolekutest sõnaõigusega kuni E. A. K. järgmise peakoosolekuni, kus uued korraldused pannakse maksma. Oleks soovitatav, et selle sektsiooni ümber koguneks terve Eesti mootorsportlaste pere. Mootorrataste sektsiooni koosolekud on E. A. K. ruumes, Tallinnas, Vene tän. 30.

ALEX. HUUMI AUTO REMONT, VÄRVIMISE JA MEHAANIKA-TÖÖKODA
(END. HANS VINNAL) TALLINN, VÄIKE PÄRNU MNT. 21.

Kõiksugu autode, traktorite ja paadimootorite parandus. Metallitremine. Metallide autogeeniline kokkukeetmine. Akude täitmine ja parandus. Mehaanika- ja lukusepatööd. Tellimised täidetakse kiiresti ja hästi.

See uus Hanomag



Kr. Saar & K^o.

Tallinn, Estonia p. 27; telef. 26-69.
OSAKONNAD: Tartus ja Rakveres.

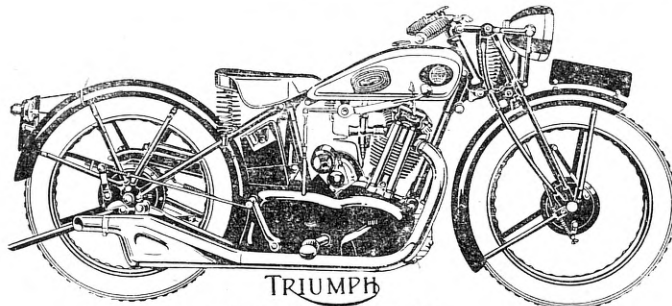
peab ka Teie auto olema!

4 mugavat istet — teistel saavutamata tehniline täielikkus — iseäraline mäkketõusmise võime (4 sõitjaga 27%-line tõus) — minimaalseim põlev-määrdeainete tarvitus (2 senti kilomeeter)

Uus Hanomag on varustatud 23 PS-mootoriga järgmistes mudelites:

Limusine — Kabrio-Limusine — Kabriolett.

PROOVISÖIT MAKSUTA!



TRIUMPH
4.93 H.P. O.H.V. MODEL N T.

TRIUMPH on puhtalt konstrueeritud mootorratas, mis võimaldab temaga puhtalt sõitmist. Tähelepanu väärib kõigi väliskaablite ja juhemete puudumine ja seega puuduvad ka pori korjavad kohad.

Moodne mootor, kuiv-karteri õlitusega, on võimaldanud kõigi kardetavate õlitorustike ärajätmist. Tellitavad, täiesti kapseldatud ventiilitõstjad, puhas ja moodne mootori- ja käigukasti-kate on nimetatud mootorratta eriomadused samuti kui sile Triumph-juhtraud,

mis tänini suurim saavutus juhtraudade ehitusviisis.

Dünamo-magneto on kaitstud ja äärmiselt mõnuses asetuses, mis võimaldab kerget kontrollimist ja takistused pori ja vee läbi osutuvad täielikult võimatuks.

Ilus, kaudselt valgustatud armatuurlaud vaatekõrgusel täiendab elegantset varustust.

Enne mootorratta ostu otsustamist tuleks süveneda TRIUMPH masina eelistustesse.

SÕIDA VAIKSE

TRIUMPH

MOODSA PRAEGUSAJA MASINAGA.

LIER & ROSSBAUM

Viru tän. 7, Tallinn.

Telefon 433-34

Võõrastemaja-restaurant

„Park“

Roheline aas 12 (Kadriorus). Tel. 307-40

Auto- ja lennuasjanduse Eri- kirjandus

Lufffahrzeuge und Lufffahrzeugmotoren	
I väljaanne „Saksa jõuvankri-tüüpide vaatlusest“ . . .	M. 2.—
Omnibusse, Nutzkraftwagen, Zugmaschinen	
II väljaanne „Saksa jõuvankri-tüüpide vaatlusest“ . . .	M. 2.—
Personenkraftwagen und Kraftreder	
III väljaanne „Saksa jõuvankri-tüüpide vaatlusest“ . . .	M. 2.—
Entwicklung und gegenwärtiger Stand des Metallflugzeugbaues	
Teine trükk. 86 pildistusega. E. Meyer, Dresden	M. 2.—
Der verspannungslose, freitragende Flügel	
Tähtsaim aste lähenemiseks ideaalsele lennukile. E. Meyer, Dresden	M. 0.60
Über den Weg zum ersten Flugschiff.	
Ühes 9 joonistuse ja pildiga. E. Meyer, Dresden	M. 0.60
Neue Wege im Motorenbau	
Vaatlusi vastasseisvate kolvidega 2-taktilisest mootorist .	M. 0.60
Kolben im Kraftfahrzeugbau 1930	
36 pildistusega. Dipl.-ins. E. Mahle, Stuttgart	M. 1.50
Metal Aeroplane Construction	
Ainukene saksakeelne trükk prof. Junkers'i poolt Inglismaal peetud referaadist „Metallist-lennumasinate ehitusest“. 83 pildistusega	M. 1.50
Reifenuntersuchungen auf dem Nürburg-Ring, der Landstrasse und der Laufmaschine	
H. Bieger, Dresden, 20 pildistusega	M. 0.60

Tellimised tulevad ärasaatmisele ainult ettesaadetud arve õiendamisesumma tasumisel.

Saksa Mootor-ajakirja väljaanne
Tellimisi võtab vastu „Auto“ talitus

„A U T O“ väljaandel ilmub

„Eesti autojuhi teedekaart“

välismaa kaartide eeskujul neljavärvilises trükis, raamatu kaustas. Kaardi kokkuseadmisel on tarvitatud viimaseid teede liigituse andmeid. Mõõt: 1 sm = 4 km. Hind: Kr. 1.50 kalingoriköites.

Müügil kõigis paremates raamatukauplustes. Pealadu: „Auto“ talituses, Tallinn, Lühikejalg 4. Kes saadab kaardi hinna postmarkides talitusele, sellele saadetakse kaart postiga koju kätte.

Tähelepanu!

Kõigile firmadele ja isikutele, kes seisavad ühenduses autotööstusega ja on huvitatud ameerika ajakirja

„THE AMERICAN AUTOMOBILE
tellimisest.

See odavaim, kõige paremini illustreeritud autoajakiri Ameerikas, on pühendatud üle ookeani automobiilide importööride ning esindajate huvidele.

Üksikuid numbreid kusagil müügile ei ilmu. Tellimisi võetakse vastu „Auto“ toimetuse kaudu, kes on nimetatud ajakirja ainuesindajaks Eestis.

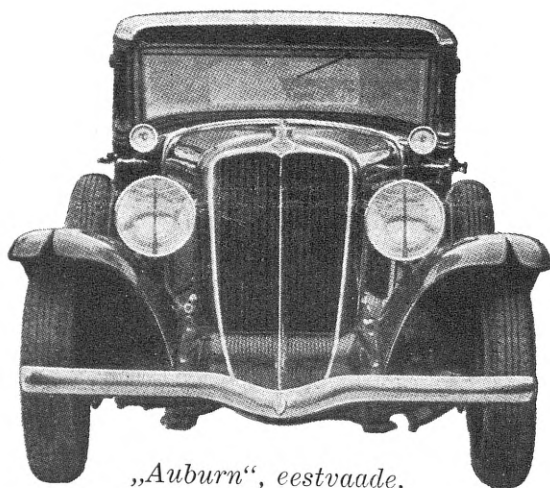
Tellimishind on imeodav: ainult 3 \$ kahe aasta peale ja 2 \$ ühe aasta peale

Tellige veel täna!

Kooskõlas aja ja auto-
tehnika ala edusam-
mudega, on u u s



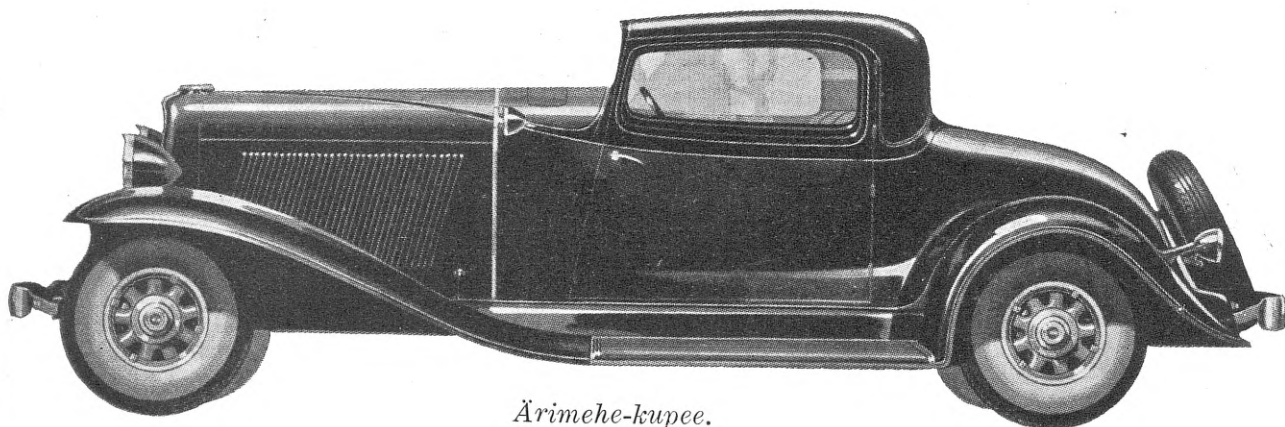
The New
AUBURN
STRAIGHT-EIGHT



„Auburn“, eestvaade.

mudel 8-98 jällegi tõestanud oma juhtivust
ameerika 8-sil. autode hulgas. Ilu, jõud ja
vastupidavus ühinevad siin eeskujulikus ter-
vikus.

„Auburn“-autode ilus, omapärane radiaa-
torikuju ja kereehitus, $8 \times \frac{5}{32} \times 3$ tolli X-ku-
juline raam, šassii tsentraal-automaatne mää-
rimissüsteem, „vabakäik“, ühtlustatud ham-
masrataste ülekanne, 127 tolli pikk telgede
vahe, 13 tolli läbimõõduga teras-draulilised
pidurid ja 16/98 h.-j. mootor teevad auto
VÄÄRTUSLISEMAKS ja kiiremaks omasar-
naste hulgas. Pika, madala ja eriliselt tugeva
alusraami ja doppelevetruvusega Lowejoy
hüdrauliliste tõukeleevendajate tõttu on sõidu-
kindlus ja mugavus ka kõige halvematel tee-
del tema omanikule kindlustatud. Autot juh-
tida on MÕNU ja LÕBU.



Ärimehe-kupee.

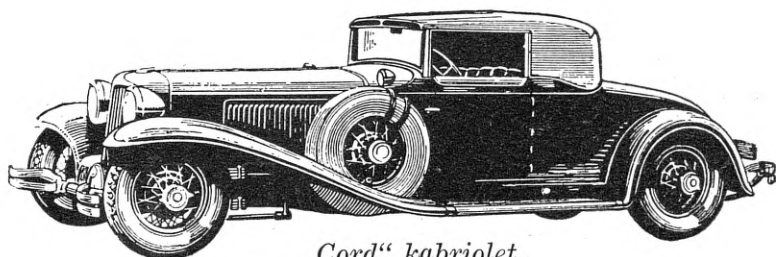
MUDELID: 8-98 Standard ja Gustom.

Tüübid: Brougham (2 uksega), Sedan ja Phaeton-Sedan (4 uksega), Kabriolett ja
Ärimehe-kupee (2 uksega).

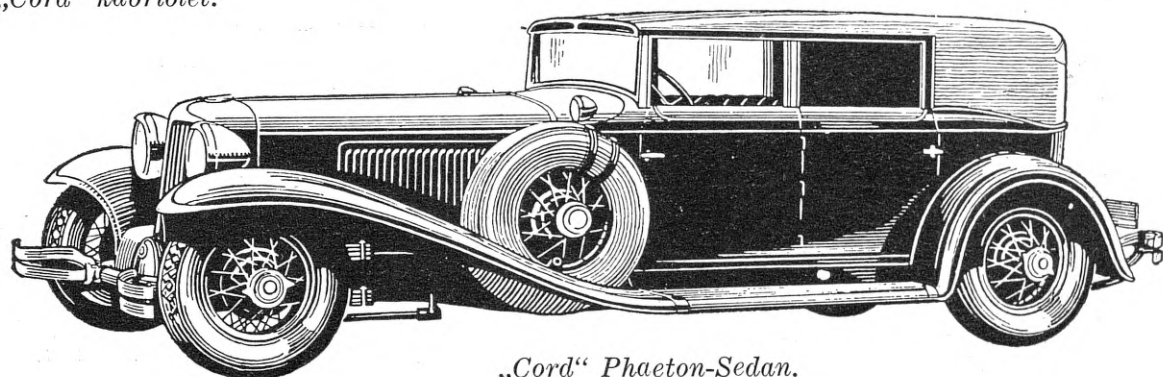
Auburn Automobile Company

AUBURN, INDIANA, U. S. A.

Esindaja Eestis: „Central-Garage“ Narva mnt. 12. Telef. 305-98



„Cord“ kabriolet.



„Cord“ Phaeton-Sedan.

Midagi väljapaistvat! Kõigist erinev!

Cord ederatasteveega.



**The New
CORD
FRONT
DRIVE**

„CORD“ autod on kõige kindlamad ja mugavamad. Nad võimaldavad automobilistidele määratumaid paremusi, mida teised autod selles hinnaklassis alles aastate jooksul ehk suudavad pakkuda.

Sõnu ei jatku selleks, et kirjeldada „CORD’i“, Teie peate teda nägema ja uhtima! Siis õpite ta ilu hindama ja ta võimeid tundma, mis võimaldavad teda juhtida ilma vaevata ja erilise oskuseta. Ükski teine auto ei paku Teile sarnaseid paremusi. Ükski teine ei ole nii ruttu omandanud terve maailma poolehoidu. Teie mõistate seda, nii-pea kui omandate „CORD“ auto.

Uus auto „Auburni“ seerias.

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.
AUBURN, INDIANA

Esindaja Eestis: „CENTRAL-GARAGE“ Tallinn, Narva mnt. 12, tel. 305-98.