Auto

3. aastakäik **Ilmub kord kuus**

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI
EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Tegev ja vastutav toimetaja: **dipl. ins. J. TÄKS** Väljaandja: **J. ZIMMERMANN**

Tellimise hind:	Kuulutuste hind:	Toimetus ja talitus:
Aastas (12 n-rit) kaasandega Kr. 6.—	1/1 lehekülg . . . . . Kr. 60.—	J. Zimmermanni trükikoda
Väljamaale . . . . . „ 10.—	1/2 „ . . . . . „ 30.—	Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 9-24
Üksik nr. kaasandeta . . . „ —.40	1/4 „ . . . . . „ 15.—	
Väljamaale . . . . . „ 1.—		

Nr. 6 (28) **Juuni** **1930**

SISU.

3. auto- ja mootorite näitus.
Uudiseid autode alal.
Ameerika üleproduktsioon.
Pilte rahvusvahel. Alpi-sõidult.
Asjatundja seisukoht karistusasjus liiklemise alal.

Minu esimene auto (lõpp).
Vankrist veoautoni.
Uuemaid autobusi Tallinna liinidel.
Saksamaa autoolud.
Esimene kaasasõitja.
Lühemaid teateid.
Auto-huumor.
Eesti Autoklubi teated.

INHALT.

3. Automobil und Motor-Ausstellung.
Was gibt es neues.
Die Überproduktion in Amerika.
Bilder von der internationalen Alpenfahrt.
Der Standpunkt eines Sachkenners in Strafsachen der Automobilwelt.
Mein erstes Auto (Ende).
Vom Wagen zum Lastauto.
Die neuen Autobusse auf den Fahrverbindungen Tallinn.
Die Automobilverhältnisse in Deutschland.
Der erste Passagier.
Kürzere Nachrichten.
Auto-Witze.
Nachrichten des Eesti Autoklubi.

3. auto- ja mootorite näitus.

16.—19. maini k. a. peeti Tallinnas III auto- ja mootorite näitus. 16. mail kell 2 päeval oli näituse avamine Volta vabriku ruumes, Soo tän. 27. Tervitas A./S. Näituse ja Eesti Autoklubi poolt A./S. Näituse esimees ja Autoklubi abiesimees hr. *R. Uritam*, kriipsutades alla jõuvankrite jõudsat liikumise arengut Eestis.

Näituse avas teedeminister hr. *Jürman*, avaldades lootust, et tänavune, järjekorralt III jõuvankrite näitus oma väljapanekutega suudab rohkem pakkuda kui endised. Pärast avakõnet orkester mängis riigihümni ja selle järele väljapandud autod signaliseerisid kooris tervitusi näituse külastajaile. Ilusa ilma tõttu oli kogunenud näituse külastajaid kaunike hulk avamisele. Peab ütlema, et III autonäitus oli väljapanekutelt kõige rikkam, võrreldes endiste aastatega.

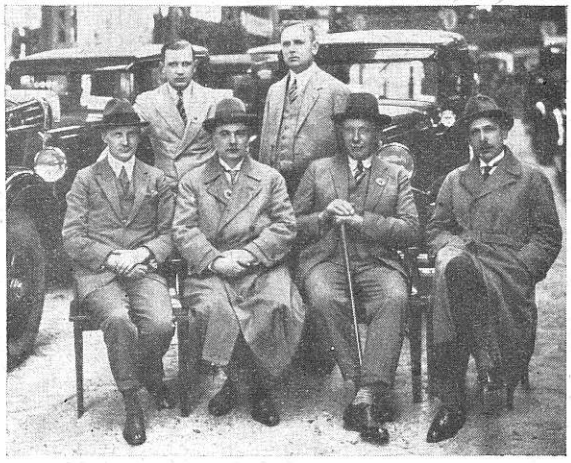
Käesoleval aastal võib autotehnika arengus panna tähele järgmisi uuendusi:

Kinnised autod on üldiselt enamuses.

Kered on muutunud mugavamaks.

Auto välisvorm on kujunenud ilusamaks.

Vedrutavust on parandatud seega, et tarvitusele on võetud paremad tõukeleevendajad.



III autonäituse tegelased.

Istuvad: pahemalt paremale A./S. „Näituse" dir. E. Masik, E. A. K. esimees J. Zimmermann, A./S. „Näituse" juhatuse liikmed P. Kesker ja B. Oja. Seisavad: A. Purin ja A. Borell.

Näituse hoone väljastpoolt. Üksikuid väljapanekuid III autonäituselt.

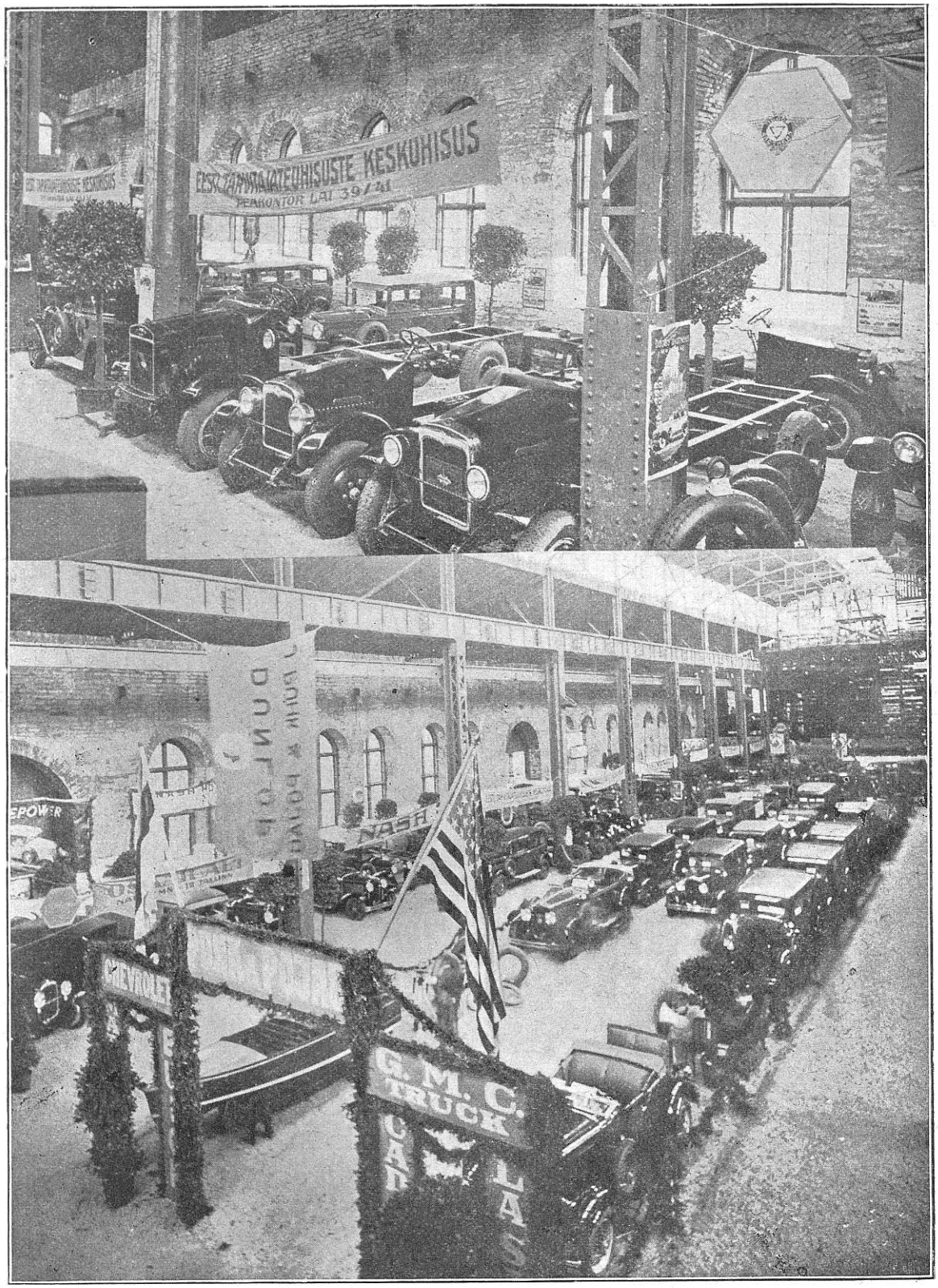
Auto paĭnduvust on tõstetud mootorivõime ja silindrite arvu suurendamisega, silindritemahu parema kasutamisega, parema gaasistusega, tarvitades täiuslikumaid gaasistajaid ja kasutades segu eelsoojendust.

Auto surve- ja mehaaniline määrimine on võetud tarvitusele ka juba odavamate seeria-autode juures.

Üksikutest väljapandud tüüpidest, näituse nimekirja järgi, võiks tähendada järgmist:

„*Auburn*". Väljapandud 6-85 mudelid Sedan, Sport-Sedan ja Cabriolet paistsid eriliselt silma oma ilusa välimuse ja madala, pika kere ehitusega. 1930. a. mudelitel on mootori piduri võime suurem kui endistel, nimelt 72 h. j. Eriti ilus oli „Auburn"-Cabriolet oma värvide kombinatsioonilt ja kere ehituselt. Teistest uuendustest võiks mainida: uuendatud karburaator ökonoomsuse mõttes, juhiistme reguleerimine, kaks tagavararatast külgedel ja bensiinipaak, kaetud erilise kattega, mis hoiab paagi rikkumist sõidul hüplevate kivide eest.

Iga autoomanik, autosportlane ja autojuht loeb ja soovitab teistele Eesti Autoklubi häälekandjat
„AUTOT"



III autonäituse üldvaade.

Eesti Tarvitajate Keskühisus oli esinenud laialt tuntud itaalia „*Fiat*"-autode paljude mudelitega. Nende autode karosserii ja seesmine polsterdus on laitmatult kenad. Siin olid „*Fiat*"-autode shassiid, samuti „*International*"-veoautode alused mitmes suuruses. Paljudel oli võimalus näha võimsat „Internationali" 5 to. veoauto alust tugevate kummidega; üksainus sarnane kummi maksab juba ligi 1000 kr.

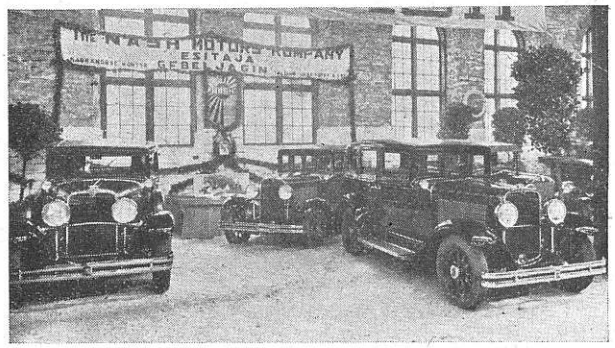
Gen. Motors Co. esindaja firma Puhk ja Pojad esinesid kõige suurema väljapanekute koguga, alates „Chevroletist" ja lõpetades „Cadillack"-autoga. Väljapandud autod olid mitmekesised ja pakkusid suures kogus ilusa üldmulje. Kõige kallimaks autoks väljanäitusel osutus väljapandud „Cadillack". Huvi pakkus ka näituselkäijatele hr. A. Puhki magamisvõimalustega „Chevrolet"-auto. Veoautodest olid

pandud välja niihästi Chevrolet kui ka G. M. C. Inglise Dunlop kummid ja Soome „Elto“ paadipära-mootorid. Väljapandud „Chevrolet“-autodest olid mitmed luksus-tüüpi, samuti „Buick“ 7-istmeline tõld, mis jätsid hea mulje.

„Opel“. 2- ja 4-istmeline 4/20 h. j. 4 sil. ja 8/40 h. j. 6-sil. väikesed ilusad ja kõige odavamad autod. Nagu teada, Gen. Motors Co. omandas Saksamaal „Opeli“ vabrikud ja nüüd valmistatakse neid autosid seeriaviisi ameerika süsteemi järgi.

Firma Friedrich John esines meile hästi tuntud „Renault“-sõidu- ja veoautodega, samuti ka „Graham“-sõiduautodega. „Renault“-autodel on viidud läbi palju silmapaistvaid uuendusi nagu uus radiaator, hea polsterdus, karosserii nurkade eriline kinnitus jne.

Firma Carl Tammann ja Stephan Traustel esinesid väikeste ilusate DKW-sõidu- ja sportautodega, „DKW“-jalg- ja mootorratastega, samuti ka „Continental“ autokummidega. Väikesed „DKW“-autod olid eriti koolinoorsoo huvi keskuseks. „DKW“-autod on suutnud võita ilmaturul suure kuulsuse, sest „DKW“-autod 2- ja 4-silindriliste mootoritega on võtnud osa mitmesugustest võidusõitudest ja võitnud auhindu.



Firma F. Beljagin esines kolme *„Nash“*-sõiduautoga, mis vaatajaile pakkus erilist huvi. „Nash“-autod on väga ilusa välimusega ja meeldivad.

„Reo“. Käesoleval aastal esimest korda Eesti autoturule ilmunud veo- ja sõiduautod mitmet tüüpi. Näituse ajaks ei jõudnud autod pärale ja neid ei saadud välja panna.

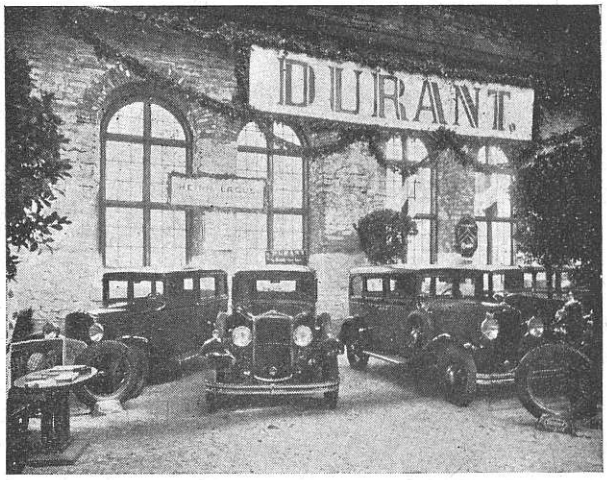
A./S. Schilling ja Volkmar esinesid *„Chrysler“*- ja *„Citroën“*-autodega ja *„Royal-Cord“* kummidega. Eriti ilusa karosseriiga oli väljapandud „Citroën“ kinnine tõld, samuti punane Cabriolet-Roadster „Chrysler“. „Chrysler“-autod on Eestis laialt tuntud. „Royal-Cord“ autokummid on ameerika kuulsaimaid kumme.

Eesti A/S. A. Siegeli poolt olid pandud välja meile hästi tuntud *„Dodge-Brothers“* 6- ja 8-sil. sõiduautod, *Goodrich* autokummid, *Villard* akkumulaatorid, *Steinol* autoõlid ja -pritsid *Sado*.

Erilist huvi pakkus näituselkäijatele uus *„Dodge“*, 8-sil., mis oma hinnalt vastab 6-sil. autodele ja rahuldab ka nõudlikumat ostjat.

Firma Oskar Alt esines *„Marmon Roosevelt“*, *„Whippet“* ja *„Willys“* (ameerika) ning *„Manchester“* inglise veoautodega.

„Whippet“- autod oma hinna poolest võistlevad „Chevrolet“- ja „Ford“-autodega, kuna „Marmon“ on kallimat tüüpi luksusauto. „Roosevelt“ 8-sil. auto on oma hinnalt kõigile kättesaadav.



Heinrich Lagus esines *„Durant“*-sõidu- ja *„Rugby“*-veoautodega. „Durant“-autod 4- ja 6-silindrilise mootoriga on tuntud ameerika autod ja hinnalt mitte kallid, samuti „Rugby“-veoautod. Välja olid pandud ka „Miller“ autokummid, mis tuntud oma headuselt.

Lõpuks Eesti mineraalõlide tööstus Estonafta oli pannud välja auto- ja mootori-, masina- ja silindriõli, tavotti, põlevkivi masuuti ja finolaati. Sellel tööstusharul võib olla hea tulevik, kuid kahjuks on ta paljudele jäänud tundmatuks, sest reklaamile pole tähelepanu pööratud. Näitusel väljapanekutega ei esinenud *„Studebaker“*, *„Essex“*, *„Ford“* ja *„Mathis“* esindajad. Põhjused teadmata.

Näituse ajal lõbustas külastajaid Kaitseliidu Tallinna maleva orkester, samuti Kapsi ja Co., kes pakkus meeldivat grammofoni- ning raadiomuusikat. Üldiselt jääb avaldada ainult soovi, et sääraseid autonäitusi meil rohkem korraldatakse. Soovime jõudu ning edu vaevanägijaile.

Lihaäri A. Laks

Turu-kaubamaja Nr. 7 Tallinnas

Telefonid: Äri (20) 321 Kodune 305-67

Alati tagavaras suures valikus

suitsulihad, soolalihad, värsked lihad kõigist sortidest. Müük suurel ja väikesel arval päevahindadega. Teenimine ja tellimiste täitmine kiire ja korralik. Soovikorral saadame kauba koja kätte.

Uudiseid autode alal.

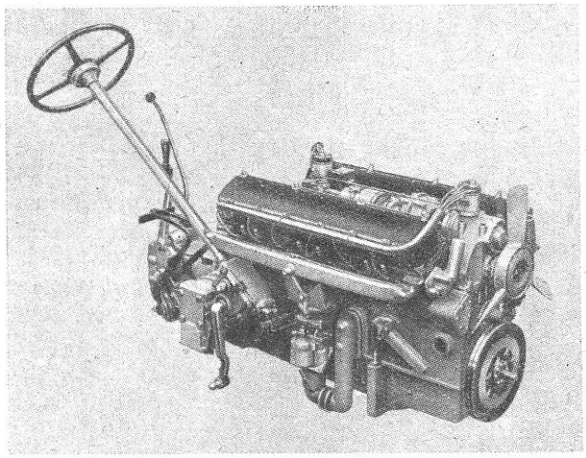
Kas 12-sil. auto tähendab edusammu? — Konstruktsioonivigu uute karosseriide juures. — Uus kiirkäiguseadis. — Tuleviku mootorratta sissešaltimine.

Ins. Joach. Fischer.

Kas 12-sil. auto tähendab edusammu? Vaevalt ilmusid esimesed 12-sil. autod rahvusvahelistele autoturgudele, kui juba on kuulda 16-sil. seeria-auto ehitamisest. Juba 12-sil. juures tuleb arvestada mootori ehituse komplitseeritumaks muutumist. Maybachi uue konstruktsiooni juures kasutati ka õhulaeva mootori ehituse kogemusi. Siin valiti V-kujuline silindrite asetus kahes reas, kuna masin muidu muutuks liiga pikaks. Faktiliselt seisavad nii siis 2 kuue-sil. mootorit üksteise kõrval, ainult selle vahega, et kõik kolvid töötavad ainsal väntvõllil. Kui silmitseda joon. 1., siis on näha, et selle masina üldine ehitus on veel võrdlemisi lihtne. Suurt rõhku on pandud osade kergele juurepääsule.

Kui areng nii edasi kestab, siis ilmub, võib olla, ka kahekümnenelja-sil. sõiduauto mõne aasta pärast.

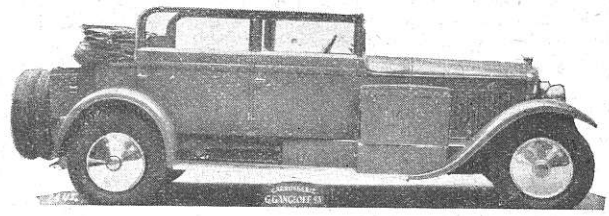
Oleks huvitav ja tähtis lühidalt kirjeldada ühesil. mootori arenemist mitmesilindriliseks. Hiljuti sellest kirjutasin järgmist: Ei ole veel kaua aega sellest, kui prooviti esimene auto Mannheimi tänavail. See auto omas päris lihtsa ühesil. mootori. Areng siit kuni neljasil. edenes ruttu, kuna arusaadavalt ühesil. mootor ei ole kuigi täielik. Neljasil. mootoril on juba see paremus, et üks silinder on alaliselt töötaktis. Neljasil. mootor, hoolikalt konstrueeritult ja kokkupandult, töötab täiesti rahulikult ja ta üldehitus on lihtne. Seetõttu kasutatakse loodetavasti ka tulevikus neljasil. mootoreid odavate mootoritena. Järgmine mootori silindrite arv oli 6, ja seda tuleb kahtlemata nimetada edusammuks. 8-sil. mootoril ei ole nii väga palju paremusi, võrreldes 6-sil. mootoriga. Peaparemus seisab selles, et osad on kergemad kui 6-sil. juures sama tugevusega osad, mistõttu ta töötab palju rahulikumalt ja on painduvam. Kui nüüd siirduda 12-sil. juure, siis leiame siin veel enam painduvama mootori ja väga tugeva käivitamise momendi. Siin peab aga arvesse võtma, et 12-sil. omab 3 korda nii palju kolbe, ventiile



Joon. 1. Maybachi uus 12-sil. mootor.

jne. kui neljasilindriline mootor. Sellepärast ei saa nimetada mootorit lihtsalt edusammuks autoasjanduses, vaid siin on tegemist erikonstruktsiooniga publiku kõrgete nõudmiste rahuldamiseks. Kui nüüd veel üle minna 16-või 24-sil. mootorile, siis on põhjus peaasjalikult selles, et nende masinate ehitamisega tahetakse imponeerida üksikuile ostjaile, ja loodetakse neid müüa rahuldaval määral.

Uute karosseriide konstruktsioonivigu. Uus karosserii-tüüp — kombinatsioon kabrioletist ja limusiinist — on ikka enam läbi löönud. Selle konstruktsiooni sihiks oli luua karosseriitüüp, mis annaks kait-



Joon. 2. Moodne kabriolett-limusiin.

set tolmu, tuule ja niiskuse vastu, ja siiski võimaldaks ilusa ilmaga palju valgust ja õhku autos ja avaramat silmapiiri. See siht on taotletud juba normaalse kabrioletiga, mis omab aga selle halbuse, et on kallis ja raske.

Uued karosseriid tuleb jagada 2-hte liiki: 1) kabriolett-limusiin, limusiin kindlate külg-osadega, mille katus ja tagumine sein on tagasilükatavad. Sääraseid tüüpe leiame iseäranis palju Inglismaal.

Moodsaid karosseriisid on võimalik valmistada ka odavalt ja kergelt, nii et neid võiks kasutada mitmesuguste autotüüpide juures. Kahjuks on enamal jaol konstruktsioonidel veel palju vigu, nii leitakse osalt õige komplitseeritud katuseehituse vorme, mille läbi karosserii võib saada küll pisut kergemaks, kuid mitte odavamaks. Teistel konstruktsioonidel on ehitus küll lihtne ja odav, kuid katuse sulgemine — eriti niiskes olekus — teeb palju vaeva, nii et kõik arvatavad paremused on kadunud. Leidub ka päris uusi karosseriitüüpe, millel igal küljel tuleb kinni suruda arvutu rida nööpe, ja siis tuleb veel katuseäär suruda sulgevasse praosse, et saavutada täieline tihedus.

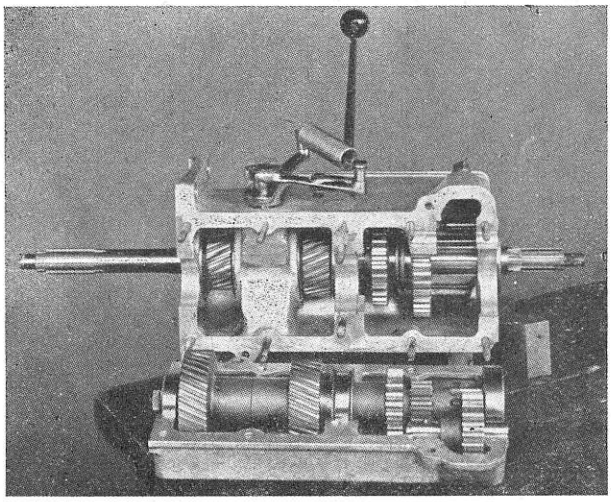
Uuel karosseriitüübil võib olla ainult siis edu, kui tal on järgmised omadused:

1. Lihtne ja odav konstruktsioon;
2. ainult pisut suurem kaal kui normaal-limusiinil;
3. kerge ja kiire katuse ja selle osade avamine ning sulgemine;
4. kindel katuse sulgemine, nii et tuul, vihm ega tolm ei pääse sisse.

Uus kiirkäiguseadis. Kiirkäigu otstarve on: suure kiiruse juures mootoritiirude arvu nii palju vähendada, et masin rahulikult, kärata ja vähese bensiinitarvitusega töötaks. Madala tiirudearvu juures ei või aga mootor *küllaldaselt painduv* olla, nii et peab tarvitama normaalset, enamasti ikka kolmandat käiku suurema koormatuse juures.

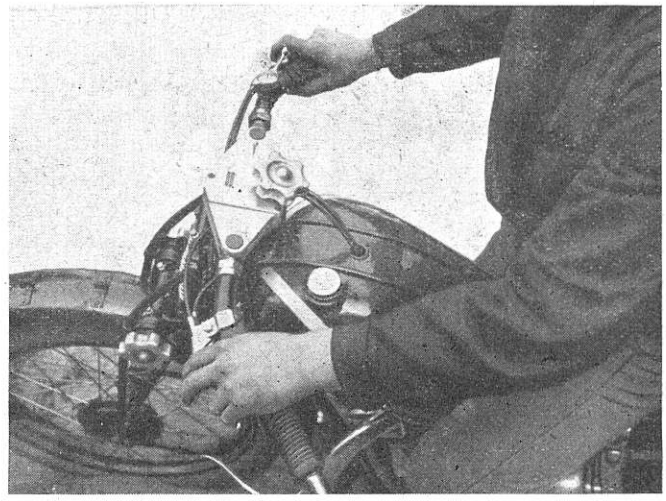
Maybach on teinud endale ülesandeks ümber- ja tagasišaltimise 3-st otsekäiku teha pool-automaatseks, ilma et vajatakse sidurit. Erilise siduri vormi ja kaudse šaltimise läbi ühendusvedru kaudu on saavutatud käigu ühendus ilma sidurita. Kiirkäigu-ühenduskang pingutab ainult üht vedru, millega teostub ühendus siduriga vastava mootoritiirude arvu juures. On vaja ainult õieti käsitada gaasipedaali.

Hiljuti tõi Maybach selle käiguseadise välja ühes normaalse kolme-käiguseadisega (näha joon. 3), kuna erikäik asub üksikute käikude vahel ja seda võib kasutada kiirkäiguna. Õieti on siin tegemist kuue-käiguseadisega, mis iseäranis kohane on mäkke-sõiduks, kuna tal muidu ei ole erilist tähtsust.



Joon. 3.

Tuleviku mootorratta käigühendus (šaltimine). Varem käsitati käike lihtsa ühenduskangi abil. Pidades silmas, et selle läbi jalahoid muutub raskeks ja et ühenduskang on juhist kaunis kaugel, minnakse ikka enam üle tank-ühendusele. Inglismaal on palju leida jalaga ühendust, mis aga pole veel ideaalne, kuna ühenduse juures üks jalg kindlalt ei asu oma kohal. Sel põhjusel tuli saksa insener *Dehne* ideele, ühendada käepidemeid ühendusseadisega üheks teguriks, nii et ühenduse juures mõlemad käed jäävad kindlalt pidemetele. Sellist ühendusseadist näitab meile joon. 4. Mõlemad pidemete harud lükatakse šaltimiseks ettepoole, kusjuures käsitatakse 1., 2. ja 3. käiku. Võiks arvata, et selle liigutuse läbi tasakaal kaob. Olin ise selles arvamises, kuid veendusin alles hiljuti vastupidi-



Joon. 4.

ses. Ühendus toimub väga kergesti. Ka halval teel on võimalik täiesti valitseda masina üle, ja teda kindlamini hoida kui teistsuguse šaltimise juures, kuna üleminek ühest käigust teise sünnib kiirelt ja kindlalt.

Konstruktsioon praeguses vormis on küllalt stabiilne, nii et ta paneb ka raskematele katsetele vastu. Ainus viga on õieti ainult selles, et ühendustüüri valmistamine tuleb kallim kui tank-ühendus.

Ameerika üleproduktsioon.

Autotööstuse ja -kaubanduse ringkondades olid ettenägijad juba enne New-Yorgi börsikrahhi arvamises, et Ameerika ehitas umb. 1 miljon autot üleliiga. Nii sise- kui ka välismaal oleksid nad võinud 4 milj. autot müüa. Kuid juba 1. okt. 1929. a. oli 4.637.471 sõidu- ja veoautot valmistatud, kuna eelmisel aastal samal ajal see arv oli 3.460.219; arvati, et detsembrikuu lõpuks autode arv tõuseb 5.600.000 peale. Nii siis täpselt öeldud: 1.600.000 autot on üleliigsed.

Kõigepealt kaotavad muidugi automüüjad, kel on liiga palju autosid tagavaras, sinna juure tuleb veel börsikrahh, nii et seisukord ei näi sugugi roosilisena.

Sarnases olukorras pöörduvad kõigi pilgud Henry Fordi poole. 1927. ja 1928. a. kaotas ta oma osa, 1929. aastal seisab ta jälle võimsamana kui iial enne. Seletuseks mõned arvud. Kõige viljakam aasta Fordil oli 1923., mil ta saatis turule ja müüs ära 2.090.000 autot. Siis pööras publik vananenud autodele selja. See oli ameerika autode „iludusevõistluse aasta", eesotsas Chrysleriga. Praktilisus, mehaaniline headus ja odav hind ei olnud enam nii tähtsad kui senini. Autod pidid olema ilusad.

1924. a. langes Fordi saaduste arv 1.993.000, 1925. aastal aga 1.990.000 ja 1926. a. 1.700.000 peale. Nüüd otsustas Ford välja lasta uue mudeli, moodsa auto. Pärast seda, kui ta 1927. a. oli valmistanud ainult 380.000 autot, — 15.000.000 vana mudeli T fabrikatsioonist saadik — sules Ford oma vabrikud ja andis 100.000.000 dollarit välja ümberkorraldamiseks ning uue A mudeli valmistamiseks. Fordi vabrikud olid suletud kuni 1929. a. aluni. Kuni 1. okt. 1929. a. valmistas Ford mitte vähem kui 1.633.028 autot (uus mudel A).

Missugust mõju avaldab see Fordi vastastele? Tähelepanuks: Ford-autot — tüüp A — kui elegantset, moodsat autot, ei osteta ainult „väikese mehe" poolt, nagu mudel T, vaid ka jõukad inimesed omandavad nüüd A mudeli.

1923. a. ei leidunud „Ford"-auto hinnaklassis talle ühtki vastast, ning ta valmistas üle 48% üldisest ameerika vabrikute produktsioonist, 1926. a. ainult 36%. Sest nüüd olid ka teised vabrikud, iseäranis Chevrolet, Willys Overland, Durant ja Chrysler õppinud häid autosid ehitama hinnaga, mis vaevalt erines Fordi omast. Ajal, mil Fordi vabrikud seisid suletult, saavutas iseäranis suurt kasu Chevrolet. 1928. a. müüs Chevrolet 28,57% üldisest Ühendriikide automüügist.

Kuid esimese 7 kuu jooksul 1929. a. oli seisukord jälle muutunud ning Ford oli jõudnud Chevroletist ette. Terve General Motorsi ühing (Chevrolet, Buick, Pontiac, Oldsmobile, Oakland, La Salle, Cadillack, Marquette ja Viking) ei müünud kuni 1. septembrini 1929. aastani nii palju autosid kui Ford üksi.

Vaatamata Fordi A mudelile, on Chevrolet Whippet, Durant, Plymouth, Essex, Oldsmobile, De Soto ja Graham Paige oma odavamate mudelitega eelmisest aastast kaugel ees.

Kui võtta müügihind aluseks, siis müüdi kuni 31. aug. 1929. a.: alla 500 doll. hinnaklassis enam kui

53%, eelmisel aastal 39,5%. — 500 ja 750 doll. vahel 29,2%, 1928. a. 33,9%.—750 ja 1000 dollari vahel 8,2%, eelmisel aastal 11,9%; 1.000 ja 1.250 dollari vahel 4,9%; 1928. a. 7,4% — ja lõpuks autod üle 1.250 dollari 4,6%, 1928. a. esimese 7 kuu jooksul aga 7,3%.

Need arvud näitavad, et algab odavamate autode nõudmine.

Vaatamata sellele, et hakatakse eelistama odavamaid autosid, on siiski osa vabrikuid, mis valmistavad kalleid luksusautosid, ületanud kõik senised produktsiooni- ja müügirekordid.

Ei ole ime, et ameerika autod tungivad Euroopa näitustele, et Ford ja teised väljaspool U. S. A. vabrikuid asutavad ning palavlikult uurivad väljaveoturgu.

Näidatud arvudest nähtub, et juba möödunud aastal oli märgata üleproduktsiooni, s. o. et kardetud *küllastuspunkt* on saavutatud — juba enne börsikrahhi.

Nagu ameerika ajakiri „*The Financial World*" 30. apr. 1930. a. lehek. 22 kirjutab, ongi meie eeldused tõestunud ja sellest leiame järgmise pildi: suuremate autokontsernide toodangud 1930. a. I veerandil on vähenenud võrreldes 1929. a. sama ajaga ja nimelt:

Ford	15%
Gen. Motors Co.	30%
Graham-Paige	54%
Hudson Essex	49%
Hupmobile	38%
Marmon-Roosevelt	26%
Nash	52%
Chrysler	32%
Packard	33%
Studebaker	48%
Willys-Overland	70%

Auburn-Cord on tõusnud 2% võrra, nii et 1930. a. esimese veerandaasta jooksul on keskmine üldlangus 46% võrreldes 1929. a. veerandaastaga.

Pilte rahvusvaheliselt Alpi-sõidult.

Võidusõidud Alpide mägisel teel korduvad järjekindlalt igal aastal. Ka tänavused võidusõidud korraldati 14.—17. juunini. Sõidutee üldpikkus oli umbes 1273 km. Osa võtsid niihästi sport- kui ka lahtised sõiduautod, kuna võidusõidu-masinad osa ei võtnud. Pilku heites siin kõrval olevatele piltidele, saab selgeks, kui raske on see sõidutee, mille võistlejad pidid läbi sõitma ja mis nõudis külma verd autojuhilt ning vastupidavust autodelt.

Läinud aastal võtsid sellest sõidust osa 95 autot. Sõidutee oli pool pikem kui tänavu aastal. Sihile jõudsid kõigest 48 autot, eesotsas järjekorras 1—5 *Mercedes-Benz sport- ja „Nürburg" tüüpi autodega.*

Võistlusi *Alpi-karika* peale korraldas Austria autoklubi koos oma kartell-klubidega.

Sõidutee oli jagatud kolme etaapi:

I etaap (14. ja 15. juunil).

Krems—Leoben, 400 km.

II etaap (16. juunil).

Leoben—Bad Aussee, 422,3 km.

III etaap (17. juunil).

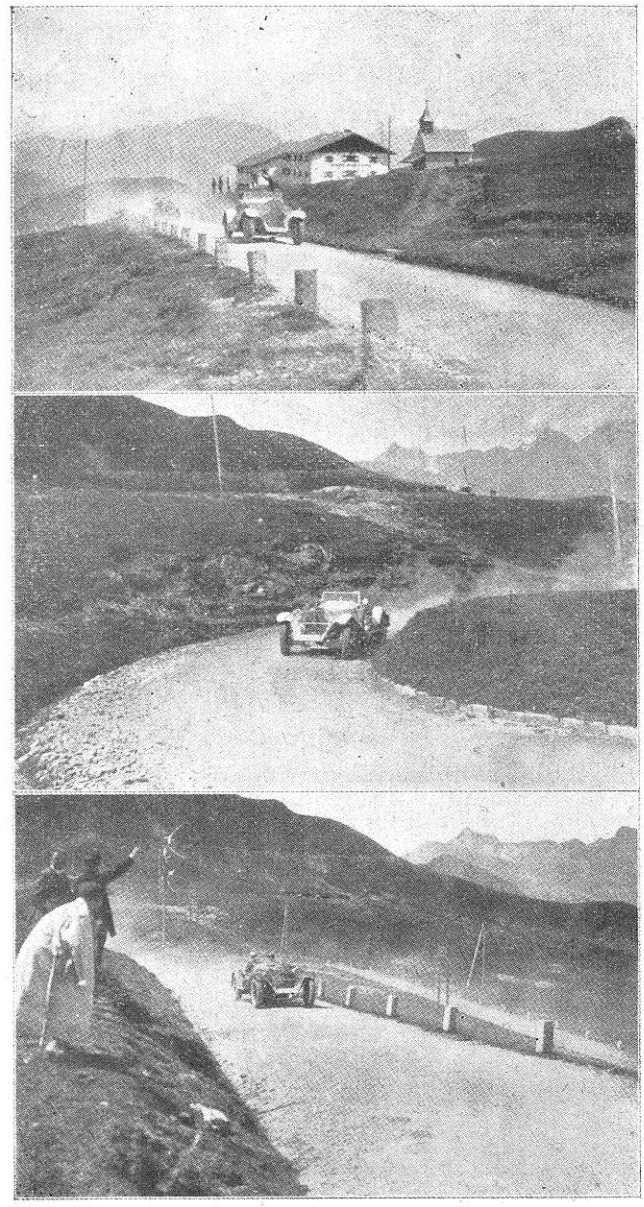
Aussee—Feldkirch, 452,1 km., seega tee üldpikkus 1272 km.

Võistlejad autod olid jagatud kahte kategooriasse:

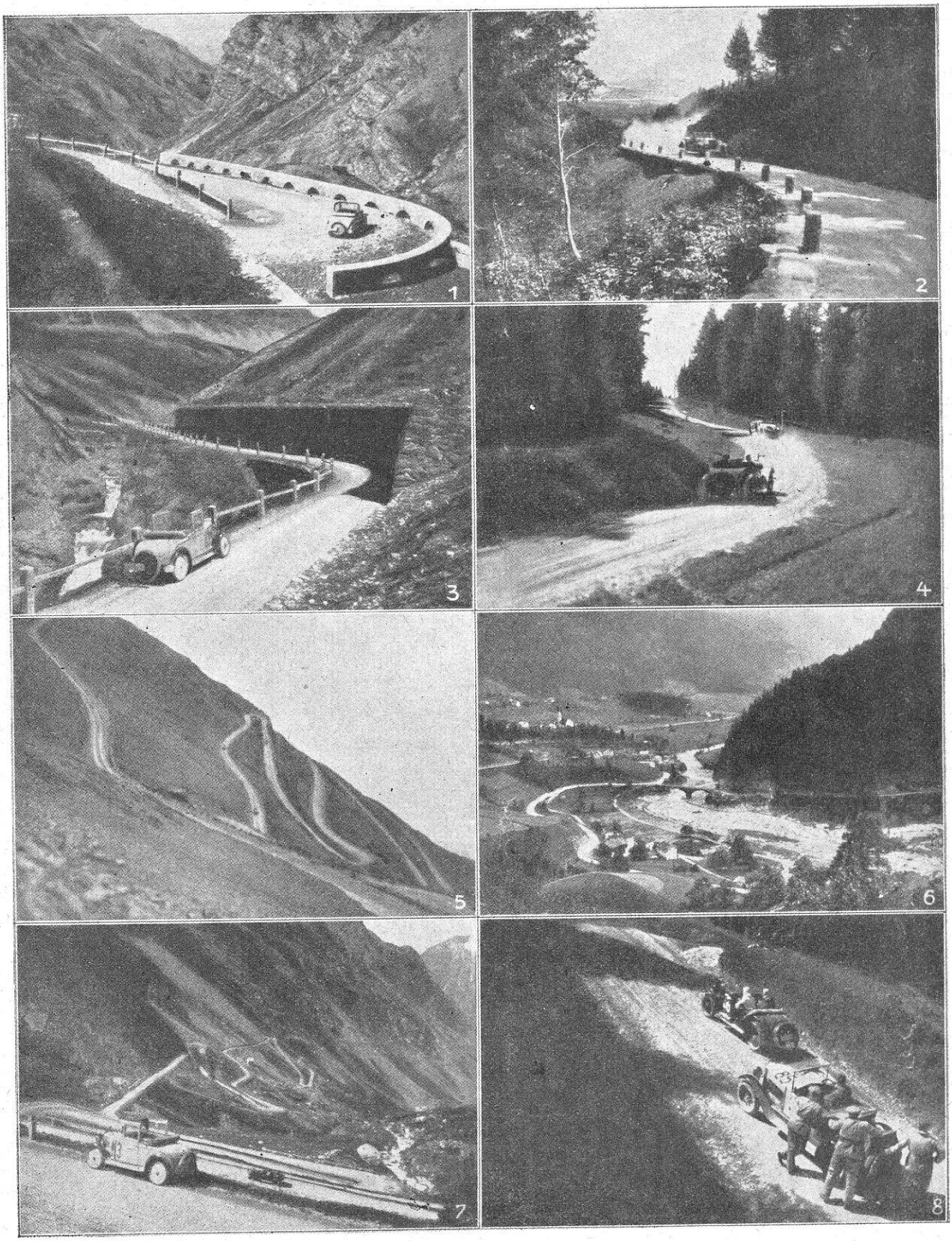
I	—	sportautod	350—8000 ccm.
II	—	lahtised autod	350—8000 „

Sportautodele on määratud kiirus 47—54 km. tunnis, kuna lahtistele sõiduautodele 41—47 km. tunnis. Läinud aastal olid esimeses kategoorias võidukad Mercedes-Benz sportautod ja arvatavasti kujunes ka tänavune võidusõit nende kasuks, sest „Mercedes-Benz"-autod on igalpool võistlustel läbi löönud ja nad on tuntud oma vastupidavuse poolest. Peale „Mercedes-Benz"-autode tuleb märkida „B. M. W."-väikeautosid, mis selle raske sõidu eeskujulikult läbi tegid.

Tänavuste võistluste tulemustest avaldame lähemalt järgmises numbris.



„*Mercedes-Benz*"-autodel: Carracciola, Wentzler ja Merck Passo-Ciovo kõrgustikkudel.



1. Stilfser-Joch. 2. Jaufenpass. 3. Stilfser-Joch. 4. Katschberg. 5. Mägiteed. 6. Vaade Jaufenpassile. 7. Osa mägiteest. 8. Autode karavan Katschbergil.

Photo W. Höpfner, Hannover.

Asjatundja seisukoht karistusasjus liiklemise alal.

„Autole" kirjutanud ülem-leitn. Hartwig, liiklemis-inspektor politseipresiidiumis, Dortmundis.

Liiklemisõnnetustest on tingitud suurem osa karistusasju. Vastandina asjatundja arenemisprotseduurile, nagu see kohtus näiteks tegutseb arstlisel, kriminalistlisel, tööndusliselja relvadetehnika alal, seisab asjatundja arenemiskäik liiklemisõnnetuste asjus.

Arst, käsitööline, kriminalist ja relvade tehnik rajavad oma kogemused, mis neid teevad asjatundjaiks, üksikasjalisele elukutse väljakujundamisele, mis üldiselt veel on mõjutatud pikaajalisest praktikast, selle vastu asjatundja liiklemisõnnetuste asjus, niipalju kui teda üldse võib nii nimetada, tohiks vaevalt säärasel viisil ammutada oma kogemusi. Mis teda võimaldab töötada oma alale vastavalt, seda võib ammutada põhimõtteliselt ainult praktikast.

Mitte ainult jõuvankri juhtimiseoskus, kuigi see oskus kestab juba mitu aastat, ega ka paremad, koolis omandatud tehnilised teadmised üksi ei rahulda kõiki nõudeid. Alles siis, kui jõuvankrijuhil ja tehnikul on eriline kirg liiklemisõnnetuste lahendamiseks, s. t. kui ta heameelega asub õnnetuse seletamisele ja lahendamisele, omab ta eeldusi asjatundja alale. Siin tuleb vahet teha jõuvankri tehnilise asjatundja ja liiklemise asjatundja vahel. Praegu kohtutes esinevad asjatundjad ei lase üldiselt tunda seda vahet, olgugi et, arvesse võttes kiiresti edenevat liiklemist, nõudmine tõuseb liiklemis-asjatundjate järele. Asjatundjad, kes on pärit sõiduõpetajate, tuletõrje või autoühingute ringkonnist, niipalju kui nad peaksid tegutsema liiklemisõnnetuste puhul, mitte auto tehnilises liiklemisõnnetuste asjus, on liig tihti „ainult" sõidukijuhid ja mitte, nagu nõudma peaks, liiklemisasjatundjad ja siis alles jõuvankri-juhid. Et seda peent vahet veel üksikasjalisemalt selgitada, ütleme järgmist:

Jõuvankrijuht, kellest ei saa öelda, et tal poleks teadmisi olla liiklemisasjatundja, seisab jõuvankri tehnilise olemisega ligemas kontaktis, sest siin on ta, nagu eelpool arstist jne. kui asjatundjast kõneldud, elukutseliselt ja teaduslikult ette valmistatud. Niipea, kui tal oma ülesandest pole lõplikult selget pilti, kalduks ta süüküsimuse lahendamisel kergesti selle poole, et otsib õnnetuse kausaalset olenevust sõiduki tehnilises puuduses või tehnilise seadise ebaasjalikus käsitamises. Nii, näiteks, võib ta arvamuses olla, et liig kiire või liig nõrk pidurdamine, mille seadis juba tublisti kulunud, oli mõõduandvaks põhjuseks õnnetusele. Üksikasjaliste vormelitega ja arvestustega tahab ta oma arvamusele anda vastavat mõju ja seda kõvendada. Ta arvestab täpselt välja kui pikk oleks pidanud olema pidurdamistee ja kui pikk ta sellevastu oli. Tal oleks võimalik kindlaks teha, kas sisemisi või välimisi autorattaid pidurdati tugevamini ja mis oleks pidanud tegema, et saavutada ühtlane mõju kõigile ratastele. Sarnased arvestused on küll tähtsad süüküsimuse lahendamisel, kuid vaevalt saaks selgitada sarnasel viisil iga juhtumit täielikult; seepärast peaks jõuvankri tehnika asjatundjaga ühinema ka liiklemise asjatundlikkus. Viimase jaoks oleks esimese järgu tähtsusega asetada end psühholoogilise arusaamisega sellesse seisukorda, milles olid õnnetusest tabatud isikud, et mõttes kõiki juhtumeid uuesti üles ehitada. See võime peab ilmnema koos jõuvankri juhtimise kogemustega, täpse liiklemismääruste tundmisega ja samuti nende vastu eksimuste puhul määratavate karistustega. Karistusasjade asjatundja peab olema jõuvankrijuht, kes liiklemismäärustega tuttav, kes varustatud esimese klassi loaga ja kes oskab peene arusaamisega õiget eraldada ebaõigest. On arusaadav, et „ainult" jõuvankrijuht, nii pea kui tal need võimed puuduvad, ei või olla kohane asjatundja õnnetuste alal. Eelpoolnimetatud kirg, mida ei saa õppida, vaid mida ainult alalise tähelepanemisega praktiliselt saab arendada, kuulub kindlasti siia juure. Siin erineb liiklemisasjatundja põhimõtteliselt teistest, kes oma elukutselisi kogemusi ja teadmisi võivad ammutada raamatuist. Oleks tänuväärt ülesanne liiklemiskorraldajaile otsida oma ridadest kohasemaid liiklemise asjatundjaid, et neid asetada kohtuteenistusse, sest liiklemise edenemisega on võimatu, et rongijuhtide ja politsei jne. poolt ajutiselt seatakse neid ametisse. Ainult sel moel on tulevikus võimalik raskele juriidilisele tööle alati küllaldasel määral abi anda, mis igal ajal kõik kahtlusealused seisukorrad õiglaselt lahendab.

Läheks liig pikale, harutada liiklemisasjatundja nõudmise põhjendust rea praktiliste näidete varal. Kel on tegemist sel alal, annab mulle õiguse. Asjatundjad, kes ettesõidu õigust tollipuuga mõõdavad ja kel puudub näpuotstes tunne asjaliku ja ebaasjaliku sõidu vastu, ei ole kohased oma ülesannetele, samuti ka mitte asjatundjad, kes kõiki väravast sissesõitmisi ja tänavnurki peavad sarnasteks ja sellega ühenduses seavad üles põhjenduse, et paremalt tuleval autol on ettesõidu õigus. Siin ilmnev puudus seadusliku võimise alal viib vale tagajärgedele.

Ala, millega liiklemise asjatundjal tuleb tegeleda, ei ole väike, kuna ta peab tuttav olema kõigi asjasse puutuvate küsimustega ja seda eriti seepärast, et ta enamal jaol juhtumeil peab olema abiks kohtule, kui on tegemist seega, et tunnistajate segipaisatud kõnet loogiliselt, õnnetuse tekkimiskäigule vastavalt, peab kokku seadma. Õnnetus juhtub harilikult sekundi kiirusel. Peab imestama, kui palju mõni tunnistaja võib sõnu teha sellest, mis ta selle lühikese aja jooksul kõik olevat näinud. Ja alles siis, kui asjatundja võimed võimaldavad asjatundjal kõiki juhtumeid kuni õnnetuseni täpselt kirjeldada, saavad ta teated väärtuslikeks. Nii on erilise tähtsusega selgusele jõuda, milline käsitusviis või milline tegevuse puudus oli põhjuseks õnnetuse tekkimisel ja mis võeti seisukorra päästmiseks impulsiivselt ja järelemõtlematult tarvitusele, siis vahejoon tõmmata, ei ole lihtne. Siiski peab asjatundja võima vahet teha sarnaste peenete erinevuste vahel, sest ainult nii on tal võimalik kindlaks teha, missugune tunnistaja räägib õigust ja missugune valetab. Omab ta sarnaseid eeldusi, mida ta võib praktikas kasutada, siis õnnestub tal enamasti alati abiks olla komplitseeritud ja raskete juhtumite lahendamisel, mis tema abita oleksid kindlasti võtnud hoopis teise kuju.

Minu esimene auto.

(Lõpp)

Järgmisel hommikul oli auto teinud jälle väikese sõidu ja pidi „kohe tagasi tulema“. Ta tuligi, aga natuke enne keskpäeva. Keesin vihast. Siis läks sõit lahti ja linnast väljas, Podersami tänaval istusin oma suure 5-tonnilise auto rooli taha.

Kui hästi maitsesid võileivad, mis olime kaasa võtnud, sest meie ei teadnud, millal jõuame lõunale. Ja päike paistis.

Podersami ees pidime valama suure pudeli täie piiritust paaki, seejuures aga mootorit käia lastes, sest „siis sööb ta seda segu paremini“, oli autojuht öelnud. Mul oli tunne nagu ookeanilenduril — mootor ei tohi seisma jääda enne Karlsbadi, sealt saame värsket bensiini. Ta töötaski edasi, vaatamata piiritusele.

Podersamis sõitsin ma vale teed ning pidin tagurpidi tagasi sõitma. Kui ma jälle edasi tahtsin sõita, jäi mootor seisma.

Ruttu käima lüüa, niikaua kui ta veel soe on! karjusin ma, sest aimasin piirituse halba mõju. Kaaslane hüppas maha ja mul tõusid liigutuse pärast pisarad silmi, kui mootor juba esimese käimalöömise järele jälle põrisema hakkas. Käik sisse, — ja hopp — juba ta seisis jälle. See kordus kolm korda, kuni mul selge oli, et piiritus ei vedanud isegi esimese käiguga. Needsin igasuguse piirituse maapõhja ja saatsin oma kaaslase rohukauplusse bensiini järele; see oli pärast sõda päris muinasjutuliselt kallis. Lasksin suurema osa piiritust välja ja täitsin toru ja gaasistaja bensiiniga. Mootor käis hästi, kui ma aga sidurile vajutasin, jäi ta seisma, vaatamata suurele tiirude arvule. Siiski tegin veel kord bensiiniga katseid, jätsin gaasistaja lahti, käskisin seltsilisele mudalauale istuda ja vahetpidamata bensiini pudelist gaasistajasse valada. Mootor aga suri niipea kui ma sidurile vajutasin. Nüüd taipasin, et gaasistaja toru peab olema ummistunud. Leidsingi Zenith gaasistaja avauses kaeratera. „Ah“, ohkas kaaslane „mõned terad sattusid vist paaki, kui ma piiritust sisse valasin. Kaunis palju teri on veel istepatjade all paagil“.

„Väga armas, kui iga 3 km järele tuleb gaasistaja lahti võtta. Ei tea kui kaugele me nii jõuame“.

Siiski lahkusime Podersamist, mis meile aeg-ajalt ikka ebasümpaatlikumaks muutus, kuna ikka enam uudishimulikke kogunes meie ümber; meie rõõm aga ei kestnud kaua, sest äkki kuulsime ketikolinat ja mootor jäi seisma. Tuli välja, et parempoolne kett oli jooksnud hammasrattalt maha. Pidin nii siis ketilüli avama ja uuega asendama. Seda oli ju autojuht mulle näidanud ja „ketti oli väga kerge jälle peale panna“. Seda tuli veel enne Lubenzi 4 korda teha, viiendal korral katkes kett. Nüüd oli mu jõud lõpul. Saatsin kaaslase paari härgade järele, sest Lubenz ei võinud enam kaugel olla.

Möödus kaua aega enne kui ta sulase ja härgadega tagasi tuli. Tee läks mäest alla, ja mul oli tööd küllalt, sest pidur ei pidanud sugugi. Möödus õudne veerandtund, mille jooksul ma vahetpidamata kahe härja tagupoolt peaaegu vastu „minu“ auto jahutajat nägin edasi sammuvat. Kui me lõpuks jõudsime Lubenzi, oli mu söögiisu sootuks kadunud, ootasin ainult tundi, mil võisin oma tuppa minna ja puhata.

Järgmisel hommikul tuli mul äkki mõte, et parempoolsel ketil peab üks lüli rohkem olema, muidu ei kargaks ta ühtelugu maha. Me lugesime nii siis pahempoolse keti lülid üle. Seltsiline luges 60, mina 61, teine kord sai tema 61 ja mina 60 ning igakord olid meil erinevad arvud, niikaua kui me üksikult lugesime. Kui aga kahekesi koos lugesime, saime kaks korda järgemööda sama arvu. Siis läksime lukusepa juure, kes aga kohe minekut tegi, kui kuulis, et peab ketilt lüli võtma. Kuna meie sellest tööst sama vähe teadsime kui tema, ei võinud ka meie rohkem kahju teha kui tema, seepärast otsustasime lüli ise välja võtta. Terve ennelõunase aja „mängisime“ sellega, ning siis viisime auto kõrtsiperemehe küüni, kuna me ei usaldanud bensiinitagavara. Kõige salajasemas südamesopis pesitses aga terake ebausku, mis keelas edaspidiseid kunsttükke.

8 päeva pärast toodi meie auto raudteega Eger'i. Ma ei tahtnud üldse enam auto ligi minna, mispärast ma keeldusin väljalaadimise juures olemast. Õhtul tormas seltsimees minu büroosse ja seletas: „Tõstsime auto maha ja katsusime käima lüüa. Tund aega — asjata. Seal tuleb keegi võõras autojuht, vaatab pealt ja ütleb: „Ahaa, see on Gräf ja Stift auto. Sarnast juhtisin 2 aastat“. Palusin meest, et ta auto paneks käima. Ta panigi, istus siis rooli taha ja hakkas sõitma. Mul oli ükskõik, sest mõtlesin, et kui inimene 2 aastat säärast rasket mootorit on juhtinud, siis ta sõidab ka hästi. Juhatasin temale teed ja me tulime just vabriku juure välja jõe ääre, kuhu meie garaaži üürisime. Juht nägi garaaži ja arvas: Seal peab ju ümber keerama. Selle asemel, et kitsas hoovis ringi kobistada, teeme selle seal all heinamaal. Ta on praegu külmunud. Ja see poiss sõidabki heinamaale, ning ma näen, kuidas tagumised rattad aina pehmes poris pöörlevad ja kuidas esimesed rattad vajuvad — ja ühe sõnaga: Auto istub kuni assideni poris, sest heinamaal on allikad“.

„Ja kas sa siis ei osanud autojuhile paar kõrvakiilu anda?“

„See? See tegi näo nagu tahaks järele vaadata, mis on juhtunud, ja oligi kadunud.

Noh, edasi pole midagi. Auto seisab poris ja jaamasillalt on sellele tore vaade. Ja kui homme ema siia sõidab, siis ta näeb seda ja kui ta sellest oma mehele kõneleb, et hr. poeg hoiusummad on auto jaoks peenikeseks teinud, noh, mu armas, siis tuleb alles kõu. Nii siis peame auto homme välja tooma ja garaaži paigutama“.

Järgmisel õhtul ilmus ta jälle. „Kas tead? küsis ta, „kus auto on?“

„Heinamaal, poris kuni mõlema assini“. Seda öeldes istus ta murtuna sohvale. „Aga inimeslaps, mis te tegite terve päeva?“

„Töötasime. Tegime kõik mis võimalik, kiskusime kõigi võimalikkude abinõudega auto rattad välja. Kui aga mootor pandi käima, vajus terve see kupatus jälle tagasi“.

Järgmisel hommikul läksime kõik õnnetuskohale ning suure vaeva ja higistamisega saime auto lõpuks välja kindlale teele. Juhtisin auto oma onu õllevabriku hoovi, kuid just värava ees libisesid tagumised rattad paremale; auto tormas pahempoolsete edevedrudega vastu raudset väravatiiba, tõstis ta hingedelt, nii et terve hoov ragises, ja jäi pahema ederattaga vastu hoovimüüri seisma.

Vedasime auto otseteed garaaži. Pahempoolsed vedrud olid pisut veninud, auto ise oli pahemale poole viltu, mis oli nähtav isegi võhikule. Lahkusin võitlusväljalt samuti nagu tundmatu autojuht heinamaalt, ja tõotasin iialgi enam auto ligi minna.

Päev pärast seda pidime esimese sõidu tegema: vedama tiigist jääd onu keldrisse. Õpetasin uut auto-

juhti, et ta teaks, mis tuleb teha. „Jah, küll ma juba tean“, ütles juht, „ja et mul ka abi oleks, võtan oma isa õpipoisi kaasa“. Tema isa oli kaupmees.

Õhtul tormas sõber minu korterisse ja vajus seal kokku. Siis kargas ta üles, vehkis kätega ja karjus: „Inimene, miks ostsime selle auto?“

„Auto on mokas. Seisab jälle!“

„Auto on hea, teda ainult koheldakse halvasti“, kaitsesin ma omalt poolt asjatundlikult. „Mis puudub?“

„Autojuht käskis oma isa õpipoisil autot käima lüüa, andes tema kätte vända. Natukese aja pärast toob ta pange täie kuuma vett, valab selle jahutajasse, paneb äkki möirgama, viskab pange maha ja kargab eemale“.

„Ja miks siis?“

„Oleksid sina ehk välja kannatanud, kui kuum vesi sulle jahutajast oleks voolanud kätele ja kehale? See tola õpipoiss oli vända rauale asetanud, millel jahutaja istub, teine vända ots oli aga jahutajasse rusikasuuruse augu puurinud“.

„Juht putkas haigemajja“, seletas ta edasi, „ja auto seisab praegugi õllevabriku hoovis. Ei aita midagi, sa pead kaasa tulema“.

Meie mõlemad tõime auto jälle garaaži ja paranda-sime jahutaja „iludusvea“. Järgmisel päeval leitses määratu plekk-plaaster ees ja taga, autojuhil ainult ees, kergemat liiki põletishaaval.

Näis, nagu tahaks kõik veel heaks muutuda, sest tõime juba koorma jääd õllevabrikusse. Teisega pidi onu veel kannatama, sest sõidul tiigi ääre katkes kett.

Tuli uus kulu — uued ketid. Vahepeal vaatasin pisut auto sisemust, ja leidsin seal niisuguse korratuse, et mu imestus Gräf ja Stif'ti vastu aina tõusis, et ta sarnase sisikonnaga veel niigi hästi sõitis

Nüüd tulin ka arusaamisele, et autojuht Saazis minus säärase narri oli leidnud, kellele palju võis luisata. Kui uued ketid olid peale pandud, ilmus ühel päeval sõber ühes isaga minu korterisse. Isa tegi näo, nagu vihaleaetud bulldogg, selle eest näis poeg koolipoisina, keda värskelt teolt tabatud. Isa tervitas lühidalt, istus, võttis pliiatsi ning algas: „Minu härrad, te ostsite veoauto, mis maksis nii ja nii palju; suurema osa summast tasus minu „härra“ poeg. Auto on nüüd juba kolm nädalat teie korralduses ja on sisse toonud? — Null. — Maksma läinud? Bensiin ja piiritus Saazis, härgade vedu Lubenzis, raudteevedu Lubenzist Egeri, lauad porist väljavedamisel, raudvärava parandus, uued vedrulehed, kaks korda jahutajat parandatud, arstiarve, kaks uut ketti, 3-me nädala eest juhipalk, garaažiüür ja hulk bensiini. Teeb kokku... (ta nimetas summa, mis meile haiget tegi). Teie toimite ju nagu oleksite miljonärid! Kas auto on sõiduvalmis?“

„Ja muidugi“.

„Siis sõidan ma homme ise Haberspirki ja toon koorma süsi. Ülejäänud sõidud tehakse samuti minu korralduse järgi“.

Noogutasime ainult peaga ja olime rõõmsad tema lahkumisel.

Söed ei jõudnud iialgi Egeri. Vahepeal oli eelmisel päeval sulatanud ja öösel külmetanud, mistõttu auto jäätunud tänaval kandis ette toreda tantsu, kuna meil polnud jääkette. Kolm tundi nägi sõbra isa vaeva, et autot jääst välja tuua; järgmised kolm tundi kulusid selleks, et tühja autoga jälle koju saada.

Juba õhtul seisis Egeri ajalehes: „Hea 5-tonniline veoauto viibimata müüa“.

Ja kes tuli teda ostma? Sama automüüja, kellelt me auto olime Saazis saanud. Nüüd panime aga muidugi oma kulud juure, ja ostja oligi nõus, sest sel ajal tõusid autohinnad päev-päevalt. Selle tõsiasja järelduseks oli, et sõbra isa õhtul naeratades koju läks, sest auto maksti kohe välja. Müük tõi ilusa puhtakasu, mis saadud kahjud tasa tegi. Minu kodulinna esimene auto-veoäri lõppes kõikide rahulolemisega. Õieti kahju, sellest oleks ilus äri saanud!

Vankrist veoautoni.

Ratta leiutamine on üks suurimatest sammudest inimsoo ajaloos. Kes esimese ratta valmistas, pole teada. Teada aga on, et ratta leidmine võimaldas vankri ehitamise.

Rattast arenes vanker. Vanker jäi aga — vankriks. Jäi seni kui seda elav jõud pidi vedama. Ja loodusjõud, nagu vesi ja tuul, ei ole kohased vankri ette rakendamiseks.

Teine on lugu pärast mehaanilise jõu leiutamist. Aurumasin — James Watt'i leidus — võimaldab George Stephensonile panna ratast veerema ilma elujõuta. Jõuti vankrist vedurini.

Nüüd hakkas areng liikuma kiiremalt. Katsetati kõigega — püssirohust kuni paksu naftani. Ja kõige selle, sada aastat kestnud katsetamise tagajärg on — moodne auto.

Esimesed katsed, panna vanker plahvatusmootori abil liikuma, näivad meile nüüd lapselikkudena ja naeruväärsetena. Aga kui neid poleks tehtud, siis ei oleks autotehnikas ka praeguse tasapinnani jõutud. Katseid on vaja, et edasi jõuda.

Üks esimestest katsetest „hobuseta-vankri“ arendamisel äratas omal ajal Chicagos suurt tähelepanu. See oli kõrgetel sõiduvankriratastel iseliikuja — „auto-vanker“, nagu seda tol ajal nimetati. Vankril oli kere all 2-silindriline, külje pealt käima vändatav mootor, mis mürtsus ja paukus ja tihti jonnides seisma jäi. Kaks aastat liikus see imeriist tolle suurlinna tänavail. Siis kadus — et anda aset uuemale tüübile, mis juba enam-vähem moodsa auto sarnane.

Juba 1897. aastal oli maailmakuulus International Harvester Company — Rahvusvaheline põllutööriistade trust — valmistanud eelkirjeldatud sõiduriista joonistused. Kaks aastat hiljem ilmus sõiduk vabrikust avalikkuse ette. Sellega katsetati, nagu tähendatud, paar aastat. Siis tuli vaheaeg. Kuid mitte International Harvester Company töökodades — seal valmistati saadud kogemuste põhjal teist katseautot, ja 1903. aastal ilmuski see teine tänavale. Oli juba auto — praeguste *„International“*-veoautode vanaisa teises põlves.

Katsed olid tehtud ja tagajärjed olid rahuldavad. Järgnes suurtoodang turu jaoks. Selleks valmistati plaanid ja laiendati vabrik ning 1906. aastal ilmusid müügile „International“ veoautod.

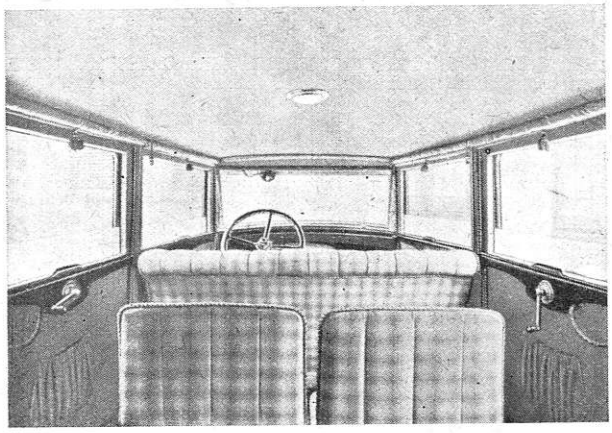
Need esimesed „International“ autod olid ühes suuruses ja üht tüüpi. Nüüd, kakskümmend viis aastat hiljem, on neid autosid müügil üle 20 mudeli, kandejõuga 1 tonnist kuni 15 tonnini. Neid võib nüüd saada igasuguseks otstarbeks veoalal.

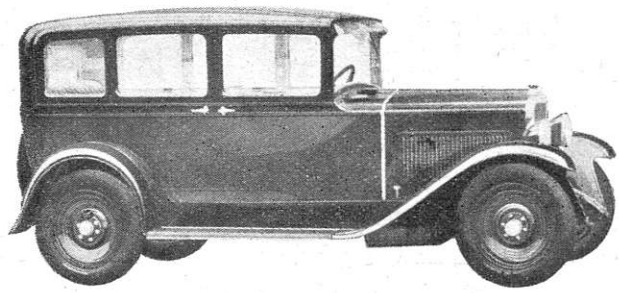
International Harvester Company on spetsialisee-

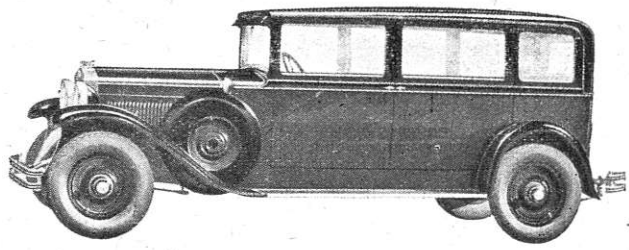
runud ainult veoautode valmistamisele. Ja sellest asjaolust ongi olnud „Internationalidele" aina kasu. Vabrik on üht ala jälgides suutnud kristalliseerida oma toodetesse kõik, mida kogemus on autoalal õpetanud. Ja selle tõttu ei olegi „International" veoautodele võrdset autoturul — seda võib liialdamata rõhutada.

Heidame pilgu International Harvester Company autotööstusele. Viimane on üks suurimatest Ameerikas. Trustil on kolm autovabrikut — kaks Ühendriikides ja üks Kanadas. Suurim neist on Fort Wayne vabrik Indiana osariigis. See on suurim, moodsaim ja täielikuim veoauto-vabrik maailmas. Vabrik valmistab peamiselt raskeid veoautode šassiisid ja mootoreid. Springfieldis, Illinoisi osariigis, on kergemate — 1—2½-tonniliste veoautode vabrik. Sarnane on ka Clathami vabrik Kanadas.

Peale nende autovabrikute on International Harvester Company'l kolm suurt farmi, traktorite ja masinate vabrikud, terastehas (rauavabrik), suur rauakaevandus ja söekaevandused. Lisaks muidugi hiiglaarvul töökodasid, ladusid, esindusi (viimaseid ainult Ühendriikides ja Kanadas 164) ja teisi all-ettevõtteid. Tööstusesse ja sisseseadesse International Harvester Company on paigutanud üle 300 miljoni dollari.







Ilmakuulsad „Fiat" autod. Nende esindajaks Eestis on Eesti Tarvitajateühisuste Keskühisus.

Tööstuses — eriti autotööstuses — on ettevõtja soliidsus tähtis tegur. International Harvester Company laialdased ettevõtted ja hiiglakapitalid kindlustavad ta toodete väärtuse — ka autoalal. Pole siis ime, et trust on leidnud oma „Internationalidele" ostjaid igalpool maakeral. Seal, kus jõust, kiirusest ja vastupidavusest osatakse lugu pidada, seal, kus omnibustelt ja veoautodelt neid omadusi nõutakse, seal on „International" esikohal.

Kuivõrd kiirelt „International" on vallutanud endale turu, selgub sellest, et viimase kümne aasta kestel on sellenimeliste veoautode valmistamine suurenenud *seitsmekordselt*, kuna terve maailma veoautode valmistus on *ainult poole võrra* suurem kui kümne aasta eest.

Järjest kasvavast „International" veoautode populaarsusest annavad tunnistust viimase igakujulised veoabinõud, mis on liikumas kogu maailmas igasugustel radadel, alates asfalteeritud tänavatest kuni vilets ate külateedeni.

Ka meil Eestis on „International" leidnud endale ostjaskonna. Paari aasta eest olid need meil peaaegu tundmatud. Aga kuidas on nüüd lood? Meil on teada, et möödunud aasta kestel müüdi meil 32 „Internationali" omnibuse- ja veoauto-šassiid. Üldse on neid, nagu kuuleme, vähema kui kahe aasta jooksul müüdud Eestis kokku 43 ja tänavu aastal juba 16. See kinnitab, et meilgi hakatakse juba aru saama, milline peab olema meie oludele vastav veoauto.

Meie teed on võimatu halvad, nagu seda tänavuse Monte Carlo sõidu puhul välismaalased kinnitasid. Mida viletsamad teed, seda paremad peavad olema autod. Paremus seisab vastupidavuses. Järelikult: *auto meie oludes peab olema kõigepealt vastupidav.* Ja seda on „International".

Teiseks. Meie turg paremalgi juhul on piiratud. Autode jaoks, milliseid ainult mõni eksemplar siia on eksinud, ei hakka keegi tagavaraosade ladu pidama. Sellepärast peame valima autotüübi, mis meile on kohane, selle ostmist eelistama ja nii tehes võimaldama ka selle autotüübi osade siia ladusse vedu. „International" on meil juba eelistatuim — kui kohaseim veoauto tüüp — ja sellepärast ongi selle auto tagavaraosi siin alati saadaval. Asjaolu on tähtis — seda teab iga autotarvitaja.

Edasi peab meie oludele vastav autotüüp olema hinna suhtes mõõdukas — odavat autot jällegi pole tasuv osta, sest, ja eriti just autoalal, on maksev tõde, et odav on lõpuks ikkagi kallis. „Internationalid" ei võistle hinna odavuse suhtes n.n. pooleteisttonniliste kergeveoautodega. Aga ikkagi on need pikapeale odavamad — sest need on *vastupidavamad.*

Loomulikult on „International" veoautodel teisigi meie oludele kohaseid omadusi, kuid need selguvad selle auto uuemate tüüpide tehnilisest kirjeldusest, *millele juhime siin tähelepanu.*

Oleks soovitav, et meil — kus on nii suur puudus, eriti maal, — veoautodest — hakataks rohkem kaaluma autode paremusi — mitte ainult hindu. Ameerika autotööstuse dumping-tooteid ei ole tasuv osta — küll aga häid ja vastupidavaid saadusi, millel on juba ülemaailmline populaarsus.

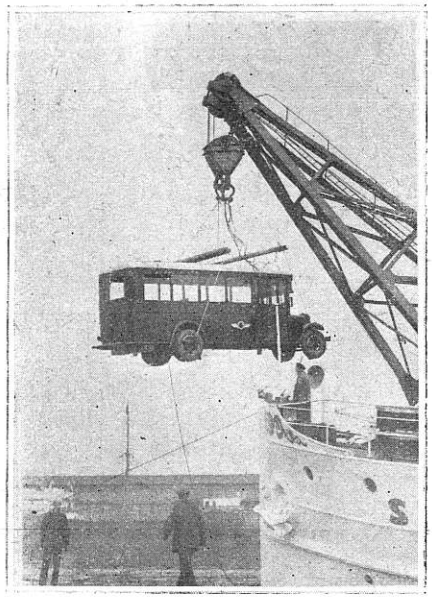
International Harvester Company autode, traktorite ja põllutööriistade esindus Eestis on meie suurima suur-äri — *Eesti Tarvitajateühisuste Keskühisuse* — käes.

(„International"-autode tehniline kirjeldus ilmub järgmises numbris.)

Uusimaid autobusi Tallinna liinidel.

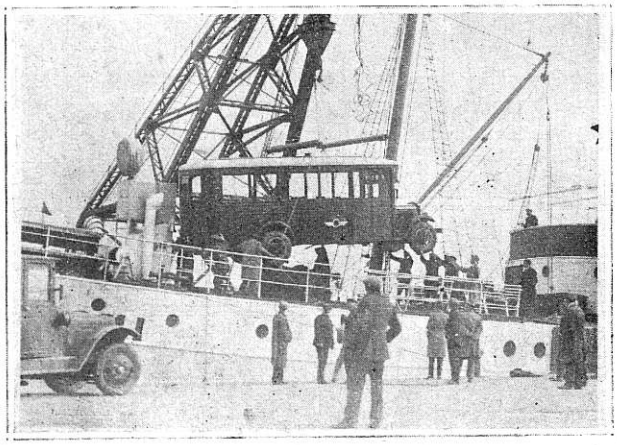
O.-ü. „Mootor" suurendab autobuste parki.

O.-ü. „Mootor" on oma autobuste arvu ja liinide organisatsiooni poolest esimesel kohal nii Tallinnas kui ka terves Eestis. Endistel aastatel tegevuses olnud vanad ja ebapraktilised Ford autobused on pea viimseni käigust kõrvaldatud ja asetatud moodsate autobustega.



Uued „Reo" omnibused sadamas väljalaadimisel.

O.-ü. „Mootor'i" direktori ins. E. Schiffer'i seletuse järgi on selleks põhjust annud esijoones just publiku soov paremate ja mugavamate autobuste järele. Nagu tegelikud töötamise tulemused näidanud, on märgata olnud sõitjate arvu tõusu paremate ja mugavamate autobuste liikuma panekul. See on ka arusaadav, kui arvestada seega, et paljud, kes varem taksoautot autobusele eelistasid, nüüd jälle autobusele on üle läinud,

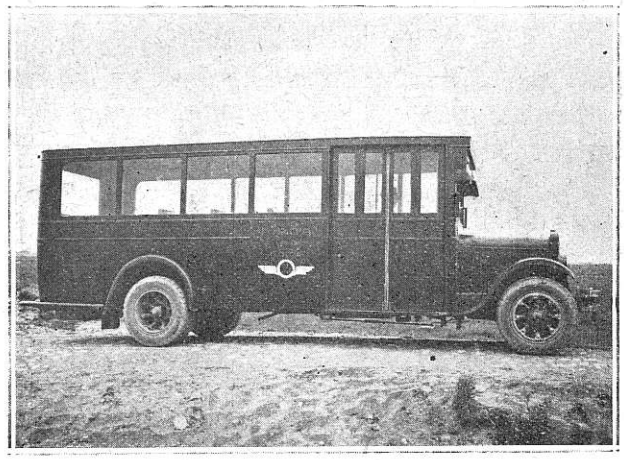


Uued „Reo" omnibused sadamas väljalaadimisel.

kuna viimased kõik mugavuse nõuded rahuldavad ja sõiduhinna poolest küllalt kättesaadavad.

Hiljuti pandi liikuma neli moodsat autobust, mis on ehitatud uuema tüübi Reo shassiidele. Kered nende tarvis on ehitatud Helsingis O. Y. Autokoritehdas'es.

Shassiid on madala väljapainutatud raamiga ja nende kandejõud on kuni 5 tonni. Mootor on 6-silindriline Reo vabrikust 17/70 HJ. Käikude arv: edasi — 4, tagasi — 1. Tagasild on koormamata pooltelgedega. Harilikust suurem dünamo ja suuremahuline (240 Amptundi) akkumulaator võimaldavad küllaldast sisevalgust. Kummid on 32 × 6", kusjuures taga on kahe-



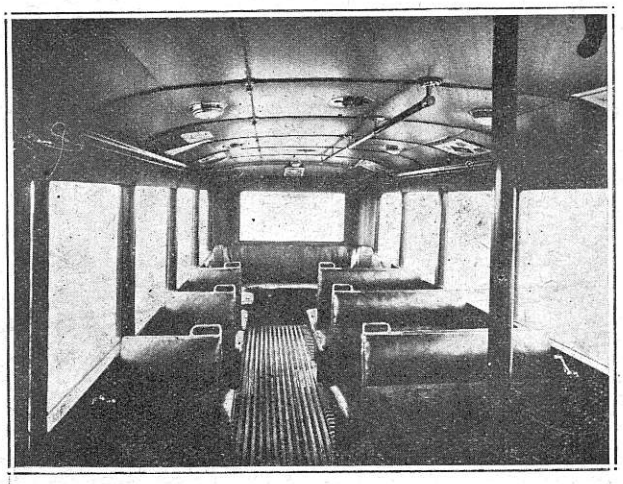
„Reo" omnibused Tallinna liinidel, O.-ü.. Mootori omad.

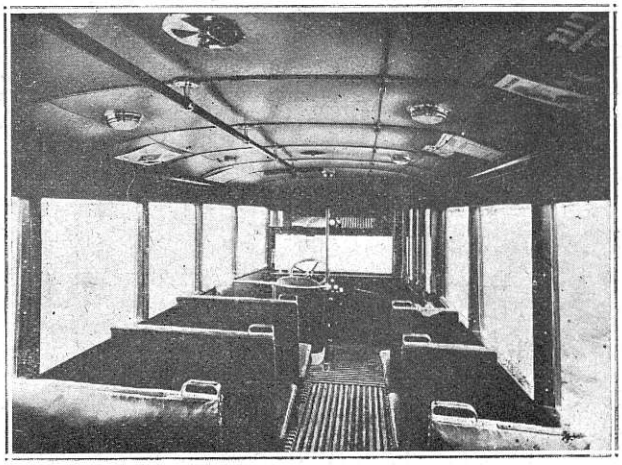
kordsed kummid. Ühemõõdulised kummid võimaldavad ka ühe tagavarakummiga sõita ja hõlbustavad kummide tagavara pidamist. Peale selle on selgunud, et kahekordsete tagumiste kummide juures kummide eluiga pikemaks on osutunud kui ühekordsete kummide juures.

„Reo" omnibused Tallinna liinidel, O.-ü.. Mootori omad.

Mis puutub pealisehitusesse, siis on need praegu moodsaimad Eestis, ja võivad julgesti võistelda paremate väljamaa autobustega. Istekohti on nähtud ette 17, kuna istmetevaheline avar ruum võimaldab veel seisuplatsi 14 sõitjale. Sarnane jaotusviis on võetud tarvitusele endiste kogemuste põhjal, kus selgunud, et paljud lühikeste otsade sõitjad eelistavad seistes sõita.

Avar ruum võimaldab veel hõlbust peale- ja mahaminekut kui sõitjaid on enam ning ka see asjaolu suurendab sõidu mugavust. Hea ventilatsioon ja avarad iga istme juures on signaalnupp, millele vajutades võib autobuse juhile märku anda peatamiseks, kui soovitakse nõudmise järele maha minna.





„REO" omnibuse sisemus.

allalastavad aknad on iseenesest mõistetavad. Kõik autobused on varustatud kütteseadega, mis võimaldab ka külmal ajal soojas autobuses sõitmist. Et veel ühte näidet tuua autobuse väljaehitusest, võiks mainida, et

Võib öelda, et autobused jätavad luksusliku mulje ja seetõttu on ka arusaadav, mispärast sõitjad eelistavad autobusi muudele sõiduvahenditele, kus mugavuse eest mingit hoolt ei ole kantud.

Saksa segipaisatud autoclud.

Odavad sõidukid, kulukas pidamine.

Kui Opeli autotehased möödunud kevadel läksid üle General Motorsile ja Ford oma Saksamaa haruseltsi põhikapitali tõstis 5 miljonilt 15 miljoni riigimargale, mida saatis terve rida väiksemaid ümbergrupeerimisi ja kapitalikoondamisi Saksa autotööstuses, ennustasid majandusprohvetid Saksamaa muutumist eldoraadoks, õnnemaaks, kus igamees võib peagi sõita oma autos nagu Ameerikas. Sest kahe Uue Maailma hiiglafirma sissemurdmine Saksa virelevasse autotööstusse pidi peale odava kapitali kaasa tooma ka uued ratsionaalsemad tootlemise viisid, mille otsekoheseks tagajärjeks suur valmistuskulude ja seega saaduste hinna langemine; Fordi tegevuse laiendamine otse General Motorsi ilmumise järel oli ju ilmne võitluskinda heitmine viimasele, mis võis samuti kajastuda ainult langevates autohindades.

Need ennustused on tõesti täitunud, kuid õnnemaad pole Saksamaast saanud ometi mitte.

Juba möödunud sügissuvel alandas väga agar ja äriosav B. M. W. kõigist ette jõudes oma väikeautode hinna äkki 2200 riigimargale*). See oli Saksas seni kuulmatu hind. Rohked masina headust kinnitavad auhinnad, mida osavas reklaamis edukalt kasutati, samuti sõiduki nägus välimus lõid ärile täied purjed peale. Selle aasta alul serveeris General Motorsi Opel veel suurema üllatuse: ta lõi oma hinnad korraga mitukümmend protsenti alla, nõnda et 2-istmelise sportauto võib saada juba 1990 riigimargaga. Odavamat autot võis Euroopas keegi vaevalt uneski näha, kõnelemata muidugi Ameerikast ,kus „Fordi" omanikuks võib saada ainult 240 dollariga.

B. M. W. ja Opeli eeskujule pidas tarvilikuks järgneda rida teisi firmasid suuremate või vähemate alandustega. Põnevuses oodati, mida teeb Ford. Ja tema tuli selle kõige rabavama üllatusega: ta ei alandanud oma sõidukite hindu pennivõrdki! Roadster, 2-istmeline lahtine sportauto, mis tüübilt vastab eelnimetatud „Opelile", maksab endiselt 3445 riigimarka. Fordi ainukesteks uudisteks olid vaid mõningad sõidukeid nägusamaks ja mugavamaks tegevad täiendused.

Meie aga peame möönma, et vana Ford on jällegi talitanud kõige õigemini. Sest statistika näitab, et sõidukite odavnemisest hoolimata nende arv Saksas ei tõuse põrmugi, vaid ilmutab pigemini, kuigi vast ajutiselt langemise tendentsi; igatahes on Berliinis autode arv viimase kuu jooksul langenud tervelt 1000 võrra. Kaugem tagasivaade ei näita küll langust, kuid ometi tõsist juurekasvu vaibumist. Nii oli jõuvankrite juurekasv 1926. a. 12.700, 1927. a. ja 1928. a. kummalgi 17.000, viimase kaheksa kuu jooksul aga kõigest 1500; endise tempo juures oleks see arv pidanud olema 11.300. Enam kui 7-kordne alanemine.

Seda statistikat tuleb muidugi võtta teatava kriitikaga. Kõigepealt ei olnud viimased kaheksa kuud autoostu ajajärguks, samuti ei või arvestamata jätta Saksas valitsevat üldist majanduslikku kriisi. Kuid seisak, koguni tagasiminek autokaubanduses pole kindlasti mitte tingitud eelnimetatud asjaoludest, vaid sellel on hoopis lähemad põhjused.

Et autohindade langus pole turu purjedesse mõjunud värske tuulepuhanguna, selle põhjuseks on auto pidamise kallidus Saksamaal, eriti Berliinis. Asjatundjate arvutuste järgi tuleb Saksamaal *kõige väiksema* auto kasutamine umbes kaks korda kallim kui Ameerikas *keskmise* suurusega sõiduki oma: 2360 riigimarka 1230 rmk. vastu Ameerikas. Seejuures ei või unustada, et Saksa on muidu Ameerikast märksa odavam maa. Eriti koormavad on Saksa õlikulud, riigimaksud, kindlustus ja rehvide uuendamine, samuti ka reparatuurid.

*) 1 riigimark — umbes 89 senti.

Otse võimatult ebasoodsatest kasutamistingimustest hoolimata ei näi aga kedagi huvitavat seisukorra parandamine. Riigivalitsus otse selle vastu ajab lausa autovaenulist politikat. Nii otsustas riiginõukogu neil päevil tõsta bensiini sisseveotolli 6 riigimargalt 10 riigimargale doppeltsentnerilt, määrates ühtlasi sama kõrge tolli bensoolile. Bensiinitolli tõstmine on ajanud autoringkonnad arusaadavasse ärevusse ja esile kutsunud massilisi proteste. Sest see tähendab autode koormamist uue 106-miljonilise maksuga aastas: lisatoll 75 miljonit ja sellest tingitud omamaa bensiini hinnatõus 31 miljonit riigimarka. Autode maksukoorem, mis möödunud aastal oli isegi juba 208 miljonit marka, suureneb seega 50%. Kardetakse, et uued tollid — eeskätt Saksa — raskustega võitlevatel taksoettevõtetel, kellele langeb lõviosa koormast, jalad täitsa alt löövad.

Kui nüüd meele tuletada sõidukite odavaid hindu, siis ei saa autofirmade võiduajakut nulli poole nimetada teisiti kui lausa kuriteoks. Sellega meelitatakse inimesi autosid ostma, mille pidamine, nagu enamasti selgub hiljem, neil käib üle jõu, kuna see nõuab aastas keskmiselt kahekordse auto hinna. Juba praegu saab üsna häid tarvitatud autosid mõnesaja margaga — mis need maksavad mõne kuu pärast, seda ei riskeeri ennustadagi. Igatahes on karta Saksa nii-kui-nii müreda autoturu täielikku raiskuminekut. Ja peasüü selles langeb just autotööstusele endale, kes purjetust õnnemaale algas vale suunas. Sest mitte auto hindu poleks pidanud alandatama, vaid leitama teid ta odavamaks kasutamiseks. Ainult sel teel võiks Saksast saada automaa ja tööstus pääseda kriitilistest raskustest. Kõik muud, peamiselt Ameerikast laenatud kaunid asjad, nagu teenimine ja teised sarnased, on löök vette.

Inimene, kes pole just Kröösus, võib küll Saksas auto osta, kuid mida rutem ta sellega kihutab üle piiri, seda parem.

Karl A. Sek.

Berliinis, märtsikuul 1930.

Esimene kaasasõitja.

Värske juhiloaga autokangelast, kes esimest korda usaldab välja sõita autode rägastikku, on sageli kirjeldatud juttudes, teda on joonistatud, ta on muutunud literatuuris naljategijaks. Kuid veel keegi pole hoolinud esimesest *kaasassõitjast*, kes pole mitte vähem kangelane, kes usaldab oma pea äsja kursuse lõpetanud autojuhi hoole.

Esimene kaasasõitja võetakse juhi poolt puhtast enesearmastusest kaasa; lihtsalt, et härral tüüril on hirm masinaga üksi olla, et tal peab keegi olema, kellele ta oma häda võib kaevata. Esimest korda üksi tüüri taga, on kõditav tunne — aga esimest korda seal kõrval istuda, see ei kuulu just elu meeldivuste hulka!

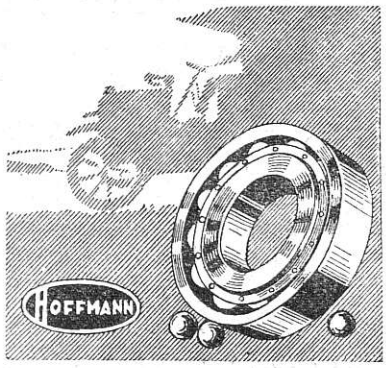
Sõit läheb lahti! Mootor teeb metsiku hüppe, kuna ta sai liig palju gaasi. Auto veereb, peatub, liigub kuni esimese liiklemissignaalini, ja see on muidugi punane. Kui ta roheliseks muutub, märkab sõitja, et ta masina on seisma pannud. Seda märkab ka kaasasõitja, olgugi et ta on võhik. Muidugi ei tööta käivitaja, kaasasõitja peab välja astuma, kesk sõimavaid ja lärmitsevaid autojuhte peab vänta lööma ,asi on korras, ruttu sisse — ja liiklemissignaal on jälle punane. Kuid kui ta jälle roheliselt särab, seisab mootor juba ammugi, kaasasõitja peab jälle vända kallale asuma, ja — tõesti — järgmise tule juures kolmandat korda. Autojuhid naeravad juba sõimamise asemel, lõpuks halastab mootor ja hakkab käima.

Peatänaval muutub sõit aeglasemaks.

„Inimene, anna gaasi", õpetab kaasasõitja. Sõiduluba omanik tallab mitmesuguseid pedaale ja sõimab õudsel kombel: „Sarnast autot kellelegi kaela määrida, kohe sõidan koju, vahetan ümber, midagi ei maksa ma, häbematus..." Auto roomab veel vaevalt, lapsevankrid jõuavad sellest ette, jalakäijad vaatavad kaastundlikult tagasi.

Pea! Välja astuda, mootor järele vaadata! Kate tõstetakse üles, sõitja ja kaasasõitja vahivad huvitusega masinavärki, panevad katte peale ja astuvad autosse. Parandus hüpnoosi läbi, tagajärg: auto sõidab veel aeglasemalt. Kuni viimaks autojuhtide jumalal kahju hakkab kaasasõitjast, ja ta laseb leida nupu, millele peab vajutama! Ohoo, kuidas auto tormab, kiirusemõõtja ronib kui hull 10 km kiiruseni. Hoiatustahvel „Aeglaselt sõita!" katkestab suurepärase sõidu. „Veel aeglasemalt, see on ju võimatu", oigab autojuht ja pöörab otsustavalt ümber.

Kuid ka uhkena on kaasasõitja näinud oma juhti, see oli päris vaiksel tänaval, auto oli üksik sõiduriist nii



AUTOTARBED
MATERJALID
TAGAVARAJAOD

Eriosad ORIGINAAL Ameerika vabrikutest „CHEVROLET" ja teistele Ameerika AUTODELE.

Maailma täpsemad, vastupidavamad ning tugevamad
INGLIS „HOFFMANN"
KUULLAAGRID

LIER & ROSSBAUM

VIRU TÄN. 7. TALLINN. TELEF. 27-34

kaugele kui pilk ulatus; puruvana mehike tahab üle tänava minna, seal karjub emake teisel pool teed: „Theobald, ettevaatust, auto tuleb!“ Ja Theobald jookseb, nii ruttu kui tema vanad jalad kannavad, auto eest minema. Seal lõi kangelase nägu särama: „Inimene, kuidas nad mind kartsid!“ Siis ei kannatanud esimene kaasasõitja enam välja: „Sind tüüril kardan ma juba ammugi!“ ütles ta, astus välja ja sõitis trammiga koju!

Lühemaid teateid.

HÄÄLED AUTO TULEVIKUST.

André Citroën.

Elame statistika-ajajärgul. Meil on kerge jälgida autotööstuse arenemise arvusid terves maailmas. Need arvud näitavad, et autode tarvidus aastas tõuseb 15—20% võrra. Kuna aga Ühendriiges iga viie inimese kohta tuleb üks auto, siis Venemaal langeb üks auto iga 7000 elanikule, Hiinas 21.000, Afganistaanis 28.000 inimese peale, Abessiinias 91.000 peale. Nii siis leidub veel turgu autodele. Usun, et viie aasta pärast kaks korda nii palju autosid maailmas on kui praegu! Muidugi takistavad arenemist mitmesugused asjaolud. Mõtlen praegu majanduslikele kriisidele, kuid kogemused näitavad, et niipea kui üksikud kriisiperioodid on möödunud, autoostjate arv ruttu jälle tõuseb. Mõtlen ka sellele, et autohinnad Euroopas on võrdlemisi palju kõrgemad kui Ameerikas. Kuna Prantsusmaal ühe auto hind võrdub 500 tööpäevale, võib osta Ameerikas juba 50 tööpäeva palgaga auto. Kuid me lähme juba vastu hindade alanemisele, ja nii kõrvaldatakse ka see raskus.

Lõpuks maksud. Need moodustavad tõsise takistuse autode arengul. Kuna Ameerikas 50 tööpäeva eest saadud palgast jatkub auto ostmiseks, ulatub see summa Prantsusmaal vaevalt selleks, et tasuda makse, mis langeb auto konstruktsioonile.

Kuid ka siin on õnneks avalik arvamine autode poolt. Ajakirjandus tegeleb ikka enam ja üksikasjalisemalt maksuprobleemiga. Ja ma usun, et ka see küsimus varsti laheneb.

Henry Ford.

...Maailma arenemiskäik seisab otseses ühenduses liiklemisabinõudega. Meie lõime selle maa (U. S. A.) autode abil uuesti.

Meie elame ajajärgus, mil esimest korda on loodud võimalus rahuldada kõigi soove ja nõudeid.

Me ei ela masina-ajajärgus, me elame ajajärgus, kus on võimalik kasutada jõudu ja masinaid üldsuse teenimiseks.

Ja kuidas on tulevikuga? Kas ei teki üleproduktsioon, kas ei saabu kord päev, mil masin on kõikvõimas ja inimene tähtsusetu?

Keegi ei saa tulevikku ette kuulutada, ei pruugi vaevata end ettekujutustega. Tulevik on alati hoolitsenud ise enese eest, vaatamata igasugusele hästimõeldud pingutusele teda takistada. Kui me täna täidame ülesandeid, mis me kõige paremini mõistame, siis oleme kõik teinud, mis me võimuses.

Võib olla tekib üleproduktsioon, kuid see on alles siis võimalik, kui tervel maailmal on kõik, mis ta soovib. Kui tekiks säärane olukord, siis oleks meil ju täieline põhjus rahulolemiseks.

Detroit. Hinnaalandus 65 kuni 70 doll. on tehtud Plymouth Motor Car Co. poolt kõigilt mudeleilt. Mudeli hind on nüüd alla 700 doll. Selle hinnaalanduse alla on arvatud ka *„Dodge“ ja „De Soto“*.

„Willys-Overland“-autodelaos tekkis 1. apr. s. a. tuleõnnetus, mis hävitas 100 uut autot ja 35 kuni 40 veoautot; üldine kahju ulatub 275.000 doll.

Graham-Paige Motors Corp., Detroitis, laseb välja uue mudeli Standard Six shassiil. Uued autod esinevad 4-ja ukse ja 4-ja aknaga sedaanina, mille hind on 845 doll., ning 4-ja ukse ja 6 aknaga sedaanina, hinnaga 895 doll. Mõlemad on 5-istm. autod.

New-York. Peerless Motor Car Corp. tahab enda kätte võtta tuntud Euroopa ederatasteveo-auto ehitamise. Möödub veel paar nädalat enne kui selle auto nimi tehakse teatavaks, kuid loodetakse kindlasti, et sel on suur edu.

Marokko suure auhinna peale peetud autovõistlustel, 21. aprillil s. a., tuli 1100 ccm. autode kategoorias esimesele kohale *Charles Benitah „Amilcar“*-autol, varustatud *Englebert* kummidega. Keskmine tunnikiirus 111,700 km. Teel kumme ei vahetatud.

Aisne ringsõidul võitis esimese koha *Auber*, *„Bugattil“*, samuti varustatud Englebert kummidega. Keskmine tunnikiirus 111,809 km. Sõit kestis vahetpidamata 2 t. 16 m. 5 s. Läbisõidetud tee pikkus oli 253,608 km.

Praahas avati hiljuti pandimaja, kus võetakse pandiks autosid, veoautosid ning traktoreid ja antakse nende vastu raha.

Et piirata autoõnnetuste arvu, katsetab inglise teedeministeerium uue leidusega, mis seisab selles, et autod varustatakse kaitseseadisega, mis on sarnased lokomotiivide ederatastel tarvitatavate kaitsetega. Selle seadise põik-puud on kaetud käsnataolise ainega ja allpool asuv kummist seadeldis peab takistama käte või jalgade rataste alla sattumist.

Nõukogude-Venemaal tehakse katseid uute autokummidega, mis valmistatakse sünteetilisest kummist. Proovisõidul pidanud kummid vastu 16.000-km. sõidule.

Hiljuti ostis Rootsi tikutrusti kuningas hr. *Ivan Kreuger „Duesenberg“*-auto, kuna maailma kuulsaim iluuisutaja, norralane prl. *Sonja Henie* omandas maikuu alul ederatasteveoga „Cord“-kabriolett-auto.

Giuseppe Campari, kuulus itaalia võidusõitja, omab sarnase hiilgava baritoni, et ta kavatseb astuda ooperilauljaks. Tema leping „Alfa Romeo“ vabrikuga kestab kuni 1931. a. lõpuni. On peaaegu kindel, et Campari ei uuenda lepingut, vaid püüab võimalikult pea asuda „oma elu unistuse“ teostamisele, s. t. astuda üles Milano Scalas.

Itaalia valitsus nimetas „Alfa-Romeo“ võidu puhul 1000-miilises võidusõidus *„Alfa-Romeo“* vabriku direktori, *Gian Ferrari*, ülem-ohvitseriks, auto konstruk-

tori, *Vittorio Jano*, komandöriks, *Campari* ohvitseriks ja *Nuvolari* ja *Varzi* — võidurikkad juhid — rüütliteks. See tõendab veel kord, kuidas itaalia valitsus arendab auto-sporti.

St.-Louis. Kuuldavasti ühinevad Moon Motor Car Co. ja Gardner Motor Car Co., kuna nende müük sünnib juba ühiselt.

Kumbki vabrik tahab alal hoida oma nime, oma rahaasjanduse ja iseärasused, kuid autode valmistamine ja turule saatmine asetatakse ühisele alusele.

Vabrikute müügiosakond tahab turule saata uue Ruxton ederataste veoga auto. Gardner „140" ja „150", kaheksa sil. ühes reas, Gardner „136", kuue-sil.; Windsor „669" ja „675" kuuesil., ja Windsor „892" kaheksasil. ja uue Gardner ederatasteveoga tüübi.

Tehnilise Järelevalve Seltsi teadetel oli Eestis 1929. a. kasutamisvõimelisi jõumasinaid (aurumasinad ja turbiinid) 2.964, koguvõimega 93.700 H. J. Sellest:

põllumajanduses	33.000 H. J.
tööstustes	47.085 „ „
elektrijaamades	13.615 „ „

Aurujõumasinad produtseerisid 1929. a. jooksul:

tööstustes	112.048.000 tund/H. J.
elektrijaamades	33.900.000 „ „ „
põllumajanduses	14.052.000 „ „ „
Kokku	160.000.000 tund/H. J.

Elektrimasinate võimed olid:

tööstustes	18.010 kilov.
elektrijaamades	9.626 „
põllumajanduses	205 „
Kokku	27.841 kilov.

Elektrienergiat produtseeriti kogu Eestis 1929. a.

tööstustes	51.478.000 kilov./tun.
elektrijaamades	23.256.000 „ „
põllumajanduses	150.000 „ „
Kokku	74.884.000 kilov./tun.

AMEERIKA TEEDEKAPITAL.

Nagu teada, kulutatakse Ameerikas õige suuri summasid maanteede ehituseks ja korrashoiuks. Huvitav on teada, kuidas need summad saadakse ja järgnev tabel näitab seda:

I klassi teed (riigiteed).

39,2% — Jõuvankrite maksust.
25,6% — Bensiinimaksust.
13,7% — Erifondidest.
12,1% — Riigi toetus.
9,4% — Üldsummadest, selles on 0,3% raudteede maksust.

100%.

II klassi teed.

66,5% — Üldsummadest, selles on 3,75% raudteede maksust.
22,6% — Erifondidest.
6,0% — Bensiinimaksust.
4,9% — Jõuvankrite maksust.

100%.

AUTOÕNNETUSTE ARV LONDONIS.

Autoõnnetuste arv Londonis kasvab Ameerika eeskujul. Läinud aastal sai seal autode ja teiste liikumisja veovahendite läbi surma 1632 inimest, s. o. 4,5 inimest päevas. Neist oli lapsi alla 15 aasta 272 ja nende hulgas jällegi 55 alla 5-aastast mudilast. Peale surmasaanute sai vigastusi aasta kestel Londoni linna piirides 55.645 inimest autoõnnetustel. Need arvud on palju suuremad kui kunagi varem.

Nõukogude Vene uusim kava on ehitada umb. 400.000 km. pikkune teedevõrk üle terve riigi. See kava loodetakse täide viia lähema 5 aasta jooksul, ja maksab umbes 5.000.000.000 rubla. Tööd antakse 8000 ehitusinsenerile, 13.000 käsitöölisele ja 44.000 maa- ja betoontöölisele; ka tahetakse muretseda selleks moodsaid masinaid umb. 400.000.000 rubla väärtuses.

Berliinis on võõrkeelte oskajaile taksojuhtidele määratud eriseisukoht. Nad kannavad punaseid käesidemeid, et reisijad neid võiksid teistest eraldada.

„FORD" SOVJET-VENEMAAL.

Mõni kilomeeter Nishni-Novgorodist, kus mõni aeg tagasi oli tühi plats, keeb nüüd energiline tegevus; ehitatakse uut Sovjet „Ford" vabrikut.

1. veebruarini tulid montaažtöökodadest, mis juba töötavad, esimesed kümme Sovjet „Ford" autot.

Tarvilikkude töödega loodetakse 1. augustiks 1931. aastal valmis saada. See vabrik peab igal aastal andma 140.000 automobiili ja kõik nende osad kuni kõige peenemateni. Esialgseid töid loodetakse lõpule viia 6 kuu jooksul ja need lähevad maksma 6 miljonit rubla. Kõige esmalt ehitati sellele maa-alale eluruume, 10.000 töölisele, 700 tehnikule ja teenijale ja 16 Ameerika insenerile. Ehitati vajaline 75 kilomeetri pikkune raudtee, vabrik betoon-blokkide valmistamiseks, kinnised puude laod 25.000 kub.-meetri puude jaoks ja elektrivabrik 2.000 kv. jõuga. Selle jaoks on tarvis 10.000 vagunit mitmesuguse materjaliga. Alul töötasid 1.000 töölist, praegu on neid juba 12.000. Ka tööliste sotsiaalse kasvatuse eest on hoolitsetud. Mai kuu alul hakati ehitama sotsiaalset linna 45.000 elanikule. Elu selles linnas on täitsa sotsialiseeritud. Tema all olev maa-ala on 1 miljon hektaari suur ja sellel asub park, kultuura ja puhkuse loss, klubihoone ja suur maa-ala spordi jaoks.

WILLYS KNIGHT.

Willys-Knight laskis turule uusi 8-silindrilisi sõidukeid, mille hind 1245 dol.—1395 dol. Mootor on Continental vabriku poolt konstrueeritud.

AMEERIKA DIISEL-MOOTORID.

Columbus'is (U.S.A.) on firma *Cummuns* valmistanud diisel-mootori, mis saavutas 78 miili tunnis. Samuti valmistas Packard õhulennu radiaal-süsteemilise mootori 225 H. J., kaaluga 570 naela. Kokkuhoid, mida saavutatakse töötades toorõliga, on õige suur. *Cummuns* sõiduk sõitis 5.000 km., saavutades kohati 140 km. tunnis ja tarvitas umbes 500 liitrit toorõli, mis Ameerikas maksab 50 centi liiter.

SAKSAMAA AUTOKLUBI POOLT KORRALDATAV 10.000 km. SÕIT EDASI LÜKATUD.

3. juunil lõppes ülesandmiste tähtaeg. Vähem oli üles antud kui ette oli nähtud, sellepärast otsustas A. v. D. spordikomisjon sõitu edasi lükata 1931. a. kevadeni.

Kavatsetakse seda sõitu rahvusvahelise korraldusena läbi viia 22. maist kuni 4. juunini 1931. a.

PRANTSUSMAA AUTOASJANDUS ARVUDES.

Hiljuti avaldasid prantsuse ajalehed rahaministeeriumi statistilisi andmeid Prantsusmaal liikvelolevate autode ja mootorsõidukite arvu kohta. Nende andmete järgi oli Prantsusmaal 1929. a.: *1 miljon 706.056 mootormasinat.* Nende hulka on arvatud: erasõiduautod, veoautod, mootor- ja jalgrattad, mototsükletid ja mootorpaadid.

See kõik kokkuvõttes annab *14 miljonit 281.937 h.j.*

Kõik need masinad, mis maksustatakse mitmesugusel viisil, on riigile suureks sissetulekuallikaks, üldsummas annavad nad *779 miljonit 260.448 franki,* nii et iga nimetatud sõiduk maksab keskmiselt *601 franki.* Möödunud aastal oli see maks *441 franki* sõidukilt. Kui arvestada h. j. järgi, siis on iga h. j. maksustatud *57 frangiga.*

Võrreldes autode arvu elanikkude arvuga, tuleb Prantsusmaal iga *42 elaniku* peale *1 auto* ja *112 elaniku* peale *1 veoauto.*

31. dets. 1928. a. oli Prantsusmaal liikvel *1.088.351 autot.* 31. dets. 1929. a. oli see arv juba tõusnud *1.296.167 sõiduki* peale.

Praegusel silmapilgul liiguvad Prantsusmaal *207.816* uut autot, teiste sõnadega, seal ostetakse iga päev *700 uut autot.*

Neile andmeile võib veel juure lisada mototsüklettide ja jalgrataste arvu, mis on kasvanud *25% võrra,* nii et nende praegune arv on *405.513.*

Kõige suurem autode arv langeb Seine departemangule, kus elanikkude arv on kõige tihedam. Pariisis tuleb *22 elaniku peale 1 auto.*

Oma autode arvult seisab Prantsusmaa maailmas kolmandal kohal ja on loota, et ta peagi saavutab teise koha.

Allpool mõned tabelid, mis võimaldavad võrrelda 1928. a. andmeid 1929. a. omadega:

	1928.	1929.
Sõiduautod	757.668	930.160
Veoautod	330.683	366.007
	1.088.351	1.296.167
Mootor-jalgrattad	26.585	26.220
Mototsükletid	301.914	319.293
Mootorpaadid	3.929	4.376
Üldsummas:	1.421.684	1.706.056

Liikumise juurekasv.

	Juurekasv 1929. a.	Protsentuaalne vahekord 1928. a.
Sõiduautod	172.492	23%
Veoautod	35.324	11%
Autod	207.818	19%
Gaasisüütajaga autod	81	9%
Mootor-jalgrattad	365	langemine.
Mototsükletid	77.379	26%
Mootorpaadid	447	12%
Üldliikumine	284.372	20%

FORDI VABRIK POOLA.

Tänavu ehitab Ford endale autovabriku Poola. Euroopas oli tal seni vabrikuid Inglismaal, Iirimaal, Rootsis, Soomes ja Taanis. Esialgu valmistab Poola vabrik ainult 50 „Fordi" päevas, 6—700 töölisega. Tänavu on Henry Ford lubanud külastada Poolat ja tutvuda lähemalt seisukorraga Baltimail.

AUTOLIIKLEMINE VENEMAAL.

Suurele autovabrikule Nižnij-Novgorodis kavatsetakse juure ehitada töökodasid ja nimelt: Nižnij-Novgorodis, Rostovis, Doni ääres, Kaukasuses ja Siberis. Valitsus tahab juure ehitada veoautode vabrikuid Leningradis (aasta toodang 3000 autot), Ukrainas (2000) ja Uraali piirkonnas (2000). Toodangu realiseerimiseks asutatakse autosündikaat. Produktsiooni suurendamise kõrval tehtavat Venemaal ka palju tegemist teedeehitusega. Möödunud aastal lubati 250 milj. rublast ainult 150 milj. rubla kasutada teedeehitamiseks. Lähema viie aasta jooksul kavatsetakse maanteed Moskva ja Leningradi vahel korda seada ja ehitada teid Moskva ja Volga piirkonna vahel, Harkovi ja Krimmi vahel, Harkovi, Rostov-Doni ä. ja Novorossijski. Üldiselt ehitatavat 2500 km pikkuses uusi maanteid.

HOLLANDI AUTOTEED.

Hollandis asutati ühing, mille sihiks on ehitada teedevõrk, mis määratud ainult autodele. Esimene tee suunduks Amsterdamist Rotterdami ja sealt edasi Belgia piirini. Järgmine tuleks Haagi ja Utrechti vahele ning sealt edasi Saksa piirini.

AUSAMMAS REKORDIPÜSTITAJAILE.

Daytona Beach'il, Floridas, püstitatakse lähemal ajal ausammas, mis kannab kõikide automobilistide nimesid, kes on püstitanud tunnustatud kiirusrekorde.

Kõige esimeses reas seisvat hulljulge prantslane, Chasseloup — Laubat, kes 1898. a. pani terve maailma värisema, sest sõitis 78 km tunnis.

Sellest ajast peale on 25 autosõitjat oma rekordi üldse 31 korda purustanud. Nende seas on Barnoy Oldfield, Ralph de Palma, Tommy Milton ja Henry Ford.

Esimene kord, mil Daytona Beach'i nimi üle terve maailma nimetati, oli 1927. a., kui inglane Sir Henry Segrave sõitis 371 km tunnis.

PRANTSUSE AUTOEHITUSE TENDENTS PRAEGUSEL MOMENDIL.

Prantsusmaa on kinnisemaid turge välismaa markidele, isegi ameeriklastel, kes teistes maades pühitsevad võite, on võimalik ainult suuri vaevu müüa oma autosid väikesel arvul Prantsusmaale. Teatavasti seisavad prantslased viimasel kohal Ameerika autode ostjaskonna seas.

Voisin ehitab normaalse käiguseadise taha kardaantorus n. n. käiguseadise, millel on see paremus, et hariliku kolme asemel on nüüd kasutada kuus kiirust. Seega saavutatakse ka suurem painduvus. Voisini juures töötab käiguseadis kardaanvõllis õhusilindri abil, mis surve abil mootoris mõjub klambrile ja siis automaatselt lülitab sisse abikäigu. See mehhanism on lihtne ja töötab täiesti kindlalt ning mürata. Vennad Voisin on juba enam kui 25 aastat ka õhulaevaehitajad. „Voisin"-auto karosserii on algupärane ja maitserikas. Voisin asub õigusega seisukohal, et tänapäeva karosserii, võrreldes mootorijõuga, on liig raske. Kerguse ja karosserii vormiga seisab Voisin esimesel kohal. See mõjub ka majanduslikult hästi kummide kulumisele ja bensiini tarvitusele.

Panhard-Levassor

on sama vana kui autotööstuski. Ka siin on kolmas käik vaikne, kuid siin pole olemas abikäigu seadist. Panhard-Levassor saavutab tasase käigu, kasutades

spiraalhammastega hammasrattaid. Nii võib ka mägedes ja suure liiklemise keskel sõita kolmanda käiguga. Auto saavutab kergelt 100 km, ilma et mootor teeks liig palju tiire. Erilist tähelepanu väärib ka 8-sil. luksusauto, mis omab n. n. „pidurdatud vedrud", mis võimaldab kindlat sõitu ja teeb üleliigseks tõukeleevendajad.

Lõpuks nimetame *Renault*, oma suuruselt teine autovabrik Prantsusmaal. Firma püsib juba 30 aastat. Renault on see mees, kes omab kõige enam patente autoasjanduses. Praegu pühendab ta kõik oma tähelepanu väikeste 6- ja 8-sil. mudelite ehitusele. Erilist tähelepanu väärib 8-sil. auto, 90 mm sil. läbimõõduga ja 140 mm mahuga. Mootori pikkus sundis muutma Renault harilikku jahutaja vormi, sellepärast ehitas Renault mootori ette väikese õlijahutaja pumbaga, kate ei näita mingit välist muudatust.

TEEDEVÕRGU LAIENDAMINE PRANTSUSMAAL.

Prantsuse parlament lubas krediiti üle 900 miljoni frangi teedevõrgu tarvis. 100 miljonit on määratud 40.000 km uute teede ehitamiseks ja kaks miljonit vanade teede ümberehitamiseks. Prantsusmaa jatkab sihikindlalt oma politikat teedevõrgu arendamiseks ja täiendamiseks. Muu seas esitati parlamendile uute teede ehitamise suhtes uus projekt. Samal ajal aga toetati ka autotööstust, kuid vähemal määral kui möödunud aastal, andes seks otstarbeks ainult 900.000 franki. Vaadeldes lähemalt Prantsuse riigi aruannet, selgub et Prantsusmaa ei ole liig kokkuhoidlik oma teedevõrgu parandamises, vaid määrab selleks tervelt 611 miljonit franki; nii on Prantsuse teedevalitsusel võimalik hästi arendada oma teedevõrku, mis on omapäraseim terves maailmas ja prantslaste arvamuste järgi peab ka nii jääma, sest head teed on sissetulekuallikaks Prantsusmaale.

3-me aasta jooksul ehitatakse 40.000 km I-se ja II-se järgu departemangude ja valdade teid. Tööd loodetakse lõpetada 1. jaanuariks 1933. aastal. Kahjuks määras parlament liig vähe krediiti vanade teede ümberehitamiseks, sest vanad teed on sageli tõsiseks takistuseks ja hädaohuks liikumisele.

Prantsusmaal oodatakse luksusmaksu langust vastavalt 3. ja 6. pr. võrra sõidu- ja veoautodelt.

Samuti vähendatakse seal liikumismaksu, mis tulevikus peab tasutama 90 päeva jooksul.

DIISELMOOTORIGA SÕIDUAUTO

saavutas Daytona rannal 132 km/tunnis ja pikamaa sõidul üle 4.100 km, 67,5 km keskmist kiirust.

VIIS AASTAT KESTNUD VÄLISMAALASTE LIIKLEMINE TŠEHHOSLOVAKKIAS.

Tšehhoslovakkias hakatakse aru saama alatasa tõusva turistide arvu tähtsusest. On ju olemas päris mõjurikkaid ja tunnustatud riike, kes elatavadki turistidest. Tšehhoslovakkia ei kuulu küll nende hulka, kuid ka siin ei ole need 610 mil. Kč. (umbes 67,7 mil. Ekr.), mis 1929. a. tähtsamates supelkohtades kogunes välismaalastest võõraste ja külaliste rahast, mitte väike summa. Siia tulevad veel arvata välismaalaste ostud linnades ja mujal. Kui veel arvesse võtta, summa on kasvanud 1925. a. kuni 1929. a. järgmiselt: 467,9—453,8—583,5—601,1—610,8, siis paistab see bilansis kindlasti silma.

1929. a. juunist kuni septembrini viibis iga kuus enam kui 10.000 välismaalast külalisena Praahas, eelmise aasta september lõi rekordi 20.224 külalisega. Välismaalastest on esikohal sakslased, järgnevad austerlased ja põhja-ameeriklased. Tuleb ainult kahetseda, et paljud välismaalased Praahast ainult läbi sõidavad, ilma seal 2—3 päeva peatumata. Kõikjal on märgata väkese, kuid edasipüüdliku rahva suurt jõudu, see rahvas on õigusega uhke oma kuulsusrikkale minevikule, oma kodumaa suurele ajaloole, mis nii tihti on mänginud suurt osa Euroopa ajaloos.

Meie näeme Praahat elurõõmsana, näeme teda „kuldse, sajatorniga emakese Praahana", linnana, mis hiiglasammudega rühib edasi. Igaüks, kes sõidab lõunasse, peab tingimata külastama Praahat.

TUBLI POLITSEI.

Kas olete juba kuulnud autovargast, kes pääses Londoni politsei käest põgenema ja Prantsusmaale matkas? Londoni politsei sai tema isiku kindlakstegemiseks ainult „kaheksa pilti ühe šillingi eest", nagu neid Londonis „väikese mehe" jaoks valmistatakse. Need kaheksa pilti saadeti Pariisi politseile. Kaks päeva hiljem saabus telegramm Pariisist Londoni: „kaheksast vargast kuus juba tabatud; loodame kaks viimast õige pea ka kindlasse kohta paigutada".

Si non e vero...

LONDONI POLITSEI. — AUTOPOMMID.

Siin on tegemist Londoni politsei huvitava katsega. Kui mõni auto keeldub politsei käsul seisma jäämast, siis viskab see väikese, heledalt särava vedelikuga täidetud pommi vastu autot. Plekke, mis tekivad selle vedeliku läbi, võib eemaldada ainult saladuses hoitud keemilise lahuga, nii et iga vastuhakkaja automobilist on märgitud. Need pommid on pealegi kahjutud ja ei tekita midagi peale auto plekkide.

MAROKKO AUTODE VÕIDUSÕIT.

21. apr. s. a. korraldati Marokko suur võidusõit üle 709 km 500 m pikkusel teel. Võitja oli Liocourt „Renault"-autol, mudel Nervastella, Dunlop kummid, kes saavutas üle 3-liitriliste sportautode klassis parima aja 5 : 50 : 20; keskmine kiirus oli 121 km 500 m. Samas klassis võitsid esimese ja teise koha ka „Renault"-autod, mudel Nervastella. Teine võitja, Garfield, sõitis 121 km 050 m keskmiselt tunnis, nii siis ainult 450 m vähem kui üldvõitja.

1929. a. tõusis Prahas autode arv 2379 võrra, mootorrataste arv 910 võrra, nii et 1. jaan. 1930. a. oli mootorsõidukeid pealinnas 17.971. (1929. a. 14.324).

Auto osakonna lõpetamise puhul

2 uut autot

paremalest Prantsuse vabrikutest

odavasti müüa.

K/m Vd Uibopuu

Tallinnas, S. Karja tän. nr. 23

Jaanuaris teatati 203 uuest sõidukist, nii et praegu üldarv ulatub küll 18.000.

Taanis oli möödunud aasta septembris 20.598 mootorratast, kuna vastav arv 1920. a. oli 12.182. Inglismaal oli aasta lõpuks 732.300 mootorratast, 1928. a. aga 712.583.

KAS TEATE JUBA?

...Et Saksamaa autoproduktsioon 1929. a. ulatus 170.000. 1928. a. oli see arv 150.000.

...Et Soomes iga joobnud autojuht kaotab oma sõiduloa kõige vähemalt viieks aastaks.

...Et Saksamaal 90% autoostudest sünnib osamaksude kaupa. Ülejäänud 10% kuulub kõrgema klassi autodele, mis harilikult makstakse kohe välja. Nii võib öelda, et väiksemate autode ostmisel ei maksta kunagi kohe tervet summat puhtasrahas.

...Et Lätimaal pandi kõigile alkoholilistele jookidele 3% maksu peale, ja loodetakse saadud rahaga seada teedevõrk korda.

...Et 1929. a. Ford on lasknud välja 1.951.092 autot. Eelmisel aastal oli see arv 1.132.000.

...Et välismaa markide arv Saksa autode arvust tegi välja 1. juulil 1929. a. sõiduautodel 23,2% ja veoautodel 21,3%. 1. juulil 1928. a. koosnes välismaa autode arv: 19,8% sõiduautodest ja 18,4% veoautodest.

...Et Ambassadeur sild üle Detroit jõe on nüüd valmis. See maksis 88 milj. kr. ja võimaldab liiklemist 5000 autole tunnis.

...Et Inglise õhusõidu-ministeerium ei ole rahul kapten Orlebari poolt püstitatud rekordiga 714 km tunnis. Viimaselt on nõutud, et ta püüaks kiirust vähemalt 800 peale tõsta.

...Et San-Franzisco ja Los-Angelesi vahel sõidavad ainult magamisautobused.

...Et liiklemispolitsei Chicagos pani toime uurimise tänavõnnetuste kohta. Tuldi otsusele, et harilikuks põhjuseks oli väsimus, mistõttu publikule soovitati olla õhtutulekul ettevaatlikum.

...Et General-Motors on viies suurim tööstusüksus Euroopas.

Auto-huumor.

OH NEID NAISI!

Tihe inimmass ümbritses huviga purunenud sõiduautot, mis oli tormanud vastu telefoniposti. Selle kõrval seisis naisautojuht kasukmantlis ja kogeles segaseid vastuseid korravalvuri küsimustele.

„Palun, armuline proua, rahustuge pisut" — püüdis viimane õnnetuseosalisele tagasi anda enesevalitsemise. „Oleks väga tähtis, kui teie mõne teatega kergendaksite süüdlase ülesleidmist. Kas märkasite auto numbrit?"

„Oh e-ei", pomises täiesti murtult sõitja, „ta sõitis ju liig kiirelt".

„Mis firma oli autol?"

„Ma-ma ei tea". Vaene ohver kahmas oma taskurätiku. „Ta ainult vuhises mööda."

„Oli see kabriolett, tõld, roadster, lahtine, veoauto, või mis see õieti oli?"

Sõitja lõi silmad taeva poole. „Mul on kahju, aga ma — ma ei saa seda öelda. Ma olin otsekui rabatud kokkupõrkest."

Korravalvur ohkas. „Noh, siis ehk võite kirjeldada selle auto juhti" arvas ta lõpuks.

„Seda küll", naeratas daam nõrgalt kahe pisara vahelt. „Ta oli blond, kandis tumerohelist kostüümi beeshi karakulkraega; krae oli tagant väga kõrge. Edasi oli tal seljas päris õhuke satiin-bluus, terava väljalõikega. Kübar oli roheline, äärteta, tagant kõrgem. Siis kandis ta hallikas-rohelisi kõrvarõngaid ja kaelakeed. Usun, et tal oli ka sarnane käevõru, kuid seda ei või ma nii kindlasti öelda, ta kindal olid nimelt seanahast, laiade..."

„Tänan ,sellest aitab", ütles korravalvur.

TUNDIS OMA ASJA.

Kohtunik (tunnistajale): „Tõendate, et kaebealune sõitis ainult kümne kilomeetri kiirusega. Kust teie seda teate — olite ju kolm kilomeetrit teest eemal?"

Tunnistaja: „Miks ei tea!" See auto oli ju minu oma enne kui kaebealune selle ostis".

KARJUV PUUDUS.

„Kohtule näib" — lausus keegi ameerika liikumisasjade kohtunik — „et karjuv puudus auto-alal pole hobusejõu, vaid hobusemõistuse vähesus".

„New-Yorgis sõidetakse iga 20. minuti pärast ühest mehest üle."

„Armas taevas, see vaene mees!"

„Kui ma oma auto üksi jätan, asetan ta ikka valguse kätte!"

„Milleks?"

„Kui ta selgesti näha on, ei soovi teda keegi varastada."

„Ostke see muinasjutuline auto! Moodne, elegantne, odav. Ja te tunnete end seal sees nagu kodus!"

„Siis palun, näidake mulle mõni teine sõiduk!.."

Eesti Autoklubi teated.

E. A. K. juhatus teatab, et klubi liikmeks astumise soovi on avaldanud järgmised härrad:

1. hr. A. Saar, „Fiat"-auto omanik,
2. „ S. Minkow, „Erskine"-auto omanik,
3. „ A. Citron, „Studebaker"-auto omanik,
4. „ E. Umblia, „Ford"-auto omanik,
5. „ N. Semjenow, „Reo"-auto omanik,
6. „ H. Herodes, „Renault"-auto omanik,
7. „ B. Urban, „Ford"-auto omanik,
8. „ J. Vöörman, „Buick"-auto omanik,
9. „ B. Goldman, „Nash"-auto omanik.

Liikmete nimekirjast on kustutatud: surma läbi lahkunud hr. Madis Treiberg, Tallinnast, ja omal soovil lahkunud hr. Gustav Arras, Võrust.

Klubi juhatus palub neid liikmeid, kellel liikmemaks seni tasumata, selle kiires korras ära õiendada.

Zimmermann'i trükikoda Tallinnas, Lühike jala 4.