

Auto

3. aastakäik

Jlhub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Tegev ja vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:
Aastas (12 n-rit) kaasandega Kr. 6.—
Väljamaale " 10.—
Üksik nr. kaasandeta " —.40
Väljamaale " 1.—

Kuulutuste hind:
 $\frac{1}{1}$ lehekülj Kr. 60.—
 $\frac{1}{2}$ " " 30.—
 $\frac{1}{4}$ " " 15.—

Toimetuse ja talitus:
J. Zimmermanni trükikoda
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 9-24

Nr. 4 (26)

Aprill

1930

SISU.

Betoonteed ja nende ehitamise väljavaadetest.
Autoomaniku ja -juhi tsiviil-vahekord kolmandate isikute suhtes Balti eraõiguse järele.

Kuhu jääb tuleviku väikeauto?
Daimler-Benz toorõlimootor veoautodel.
Maailma auto-võidusõiduteed.
Pühadesõit.
Jõuvankrite kasutamisest meie oludes.

Lühemad teated.
Eesti autoklubi teated.
Autonali.

INHALT.

Betonwege und ihre Entwicklungsmöglichkeiten.
Die civilrechtlichen Beziehungen nach dem Baltischen Privatrecht zwischen dem Automobilbesitzer und dem Chauffeuren inbezug auf dritte Personen.
Wo bleibt der Kleinwagen der Zukunft?
Der Rohölmotor von Daimler-Benz in den Automobilen.
Die Autorennstrecken der Welt.
Die Fahrt in den Feiertagen.
Über die Benutzung der Kraftwagen in unseren Verhältnissen.
Kürzere Nachrichten.
Nachrichten des Eesti Autoklubi.
Autowitze.

Betoonteed ja nende ehitamise välja- vaadetest.

E. Käppa.

Põllupidaja teetegemise naturaalkohustus on sama vana kui meie maantee. Selle kohustuse täitsid ainult talud, kuna mõisamajapidamised olid sellest vabad, ehkki viimased tarvitasid maanteid oma majapidamiste huvides.

Sarnane olukord valitses seni, kuni ühed olid käskjad, teised ainult käsutäitjad. Saavutades iseseisvuse, omariikluse, on rahvas avaldanud oma tahet, ja 1. aprillist s. a. viiakse ellu esimene etapp 1928. aasta maantee seadusega maksmapandud reformist — võetakse teedekapitali korraldusse 5.000 km kruusateid, üle kuuesaja kilomeetri kunstteid, kõigi sildade ehitamine I, II ja III klassi maanteedel ning truupide ehitamine I ja II klassi maanteedel. Sellest päevast kaob suures ulatuses igivana naturaalkohustus ja viimase teede korrashoiuviis. Asemele astub teadlik teede korrashoid ja seda korrashoidu teostav aparaat vastava tehnilise varustusega. See päev on väga suureulatuslise tähtsusega sündmus meie maantee arengus, sest võttes üle naturaalkohustuse, paneb teedekapital ülevõetava teedevõrgu korrashoiuks välja umbes 200 miljonit senti aastas + organisatsioon + 150 miljoni senti eest teehituse ja korrashoiu masinaid ja hinnata kruusa maapõues. Üldteedekapitali summa 1930./31. krediidi aastal on vähe üle 4,5 miljoni krooni.

Missuguses seisukorras võtab teedekapital 1. aprillil naturaalkohuslastelt üle 5.000 km kruusateid?

Välismaade autosportlased on neid nimetanud „ürgteedeks“. Nimetus, kuigi kibe, tabab ikkagi märki, sest kogu see ülevõetav teedevõrk nõuab kõigepealt kordaseadmist, siis võib kõnelda alles korrashoiust.

Meie teame, et vähesed käidavad teed peavad sajusel ja niiskel ajal vastu, eriti aga sügisel. Enamjagu — ka need teed, mis suvel olid tasased — muutuvad sügisel roopliseks, poriseks, libedaks ja peamiselt seepärast, et neid teid ei ole veel korda seatud. Kordaseadmine on olnud võimalik kuival ajal ja seda võiks nimetada roobaste tasandamiseks.

Järelikult tuleb anda teele kate, mis peaks vastu teekoormatusele ja ilmastikule igal aastaajal. Seda kruusatee katet oma viisil on ka naturaalkohuslased ehitanud, mis nähtub kõrgete teetammidena. Et see kate ei ole küllalt vastupidav, peitub viga selles, et ehitusmaterjal oli peen ja alaväärtuslik. Teadlik kruusatee katte ehitamine peab sündima kõlvulikkust materjalist, millel on vastav tugevus ja karedus. Peab enne tundma materjalide omadusi ja selle järele neid teele panema. Kõlvuliku kruusatera jämedus ei tohiks alla 2 mm olla ja ka mitte üle 25 mm-ri. Kruusa õnarate täitmiseks leidub teepinnal küllaldaselt peenemat materjali. Tõuseb küsimine, kas on meil sarnast kruusa olemas? Maakondadest saadetud kruusaproovid näitavad, et meil tarvitamiskõlvulikkude kruusa ei leidu maapõues. Nii mineraloogiliselt kui ka terade suuruselt ei vasta

kruus ülesseatud nõuetele. Põhja-Eestis domineerib paekruus, paeliivakruus, Lõuna-Eestis on palju tuhkiiva vähema paekivi sisaldavusega. Sõeludes avalikude kruusaukude liivakruusa, jääb 2 mm aukudega sõelale kõlvuliku materjali (terade jämeduse poolest) järgmiselt:*) Saaremaa 73%, Läänemaa 70%, Harjumaa 69%, Viljandimaa 56%, Pärnumaa 55%, Tartumaa 52%, Võrumaa 50%, Järvamaa 45%, Valgamaa 45%. Siit on selge, et kruusa tuleb valmistada maapõues olevast liivakruusast, sõeludes viimasest välja tuhkmaterjali ja kivid üle 25 mm. Kõlbmatu materjali % üle maa on keskmiselt 45, mis ei kõlba teekatte tegemiseks. Hinnates selle kõlbmatu materjali protsenti majanduslikult, saame järgmise pildi. Kui võtta üle riigi keskmiseks teele väljaveetud kruusa kantmeetri hinnaks 3 krooni, on sõelumata väljaveetud liivkruusas 45% kõlbmatut materjali ja seega kõlvuliku kruusa kantmeetri hind 5,45 kr. Kui aga kõlbmatu materjal kruusaaugust välja sõeluda, maksab üks kantmeeter kõlvuliku kruusa teele väljaveetult 3 + sõelumine 0,4 = 3,40 krooni. Kui ühe kilomeetri kruusatee peale kruusa võtta keskmiselt 75 k.m.-rit, on 5000 km tee kruusamine esimesel juhul maksma läinud $5,45 \times 75 \times 5000 = 2.043.750$ krooni ja teisel juhul $3,40 \times 75 \times 5000 = 1.275.000$ krooni, ehk aastane kruusaveo peale mitteotstarbekohaselt kulutatud kapital oleks $2.043.750 - 1.275.000 = 768.750$ krooni. Siit nähtub, kui tähtis on materjalide tundmine ja kui suurt vastutust selles mõttes peavad kandma maakondade teedeasjandust juhtivad isikud.

Käesoleva aja nõuded maantee kohta on palju erinevad nõuetest, mida rahvamajandus seadis üles mõnikümne aastat tagasi. Kui tol ajal pealiikumine sündis raudteel ja maanteed omasid ainult kohalise liikumise tähtsuse, välja arvatud erakorralised ajad, mil maanteed olid riigi erihuvi teenistuses, on nüüd viimaste ülesanne täiel määral rakendatud rahvamajanduse teenistusse. Maanteed ei ole ainult liikumise vahendid, vaid ka elusooned riigi kaubandusele, tööstusele ja põllumajandusele viimaste saaduste turgudele ning tarvitajale kätetoimetamisel, mis teostatakse jõuvankritega otsejoones adresseeritud kohile. See on liikumiseasjanduses suure tähtsusega pööre, nagu seda oli 19. aastasajal raudteede tekkimine. Tol ajal pani aurujõud terasroobastel rattad liikuma, nüüd viib plahvatusmootor reisijaid ja kaupu ilma roobasteta teedel igale poole. Jõuvankri tekkimisega on ühtlasi ka majandus edenenud ja rikastunud.

Jõuvankri liikumist ei edusta ükski hästi konstrueeritud jõuvanker, vaid ka maantee, mis ruttu ja kindlalt võimaldab sõita. Seepärast on vähe mõtet alaliselt nõuda jõuvankri täiendamist ja sealjuures mitte ehitada maanteed praeguse modern liikumise abinõude kohaselt. Teedeasjandust juhtivatel ametkondadel on kohuseks kohaneda tehnika ja majanduseluga. Sellejuures peavad need ametkonnad teede korrashoiu eest hoolitsema, teades, et jõuvanker kui liikumisvahend tõstab majanduselu ja nõuab hästi korraldatud teid.

Illustreerimiseks toon mõned võrdlevad andmed jõuvankri edemisest meil ja mujal, mis selgelt näitavad, kui tähtsat osa mängib selles arenemiskäigus hea maantee. Eestis on autobuseasjandus halbade teede tõttu tegutsenud ainult suvel ja sügisel pori tulekul on liiniteenimine kõikjal seismas. Sellele vaatamata, et teed viletsad, on liinide pidamises märgata tõusu, nagu seda näeme järgnevast tabelist:

	1923	1924	1925	1926	1927/ 1928	1928/ 1929	1929/ 1930
Liine	39	55	43	51	46	56	60
Liinide üldpikkus km	2050	—	1754	1999,5	1902	2437	2528
Autobusi	81	—	62	72	65	84	Teised andmed puuduvad
Reisijate arv	—	—	—	131596	171852	199318	
Läbisõidetud km	—	—	—	—	651953	799803	
Sõiduautosid üle riigi	410	448	503	709	—	—	1491

Kuigi need andmed on puudulikud, saab siitki selgust, kuidas reisijate arv aasta-aastalt tõuseb.

Võrdluseks olgu toodud selgitavad alljärgnevad andmed autobuseasjandusest Põhja-Ameerika Ühendriikides, kus liikumine on muutunud 1923. a. kuni 1927. aastani järgmiselt:

Rahva arv on kasvanud	+8,6%
Reisijate arv on suurenenud kõikidel sõiduvehenditel	+9,1%
Laevaliinidel on reisijate arv vähenenud	-9,7%
Elektri-raudteedel on reisijate arv vähenenud	-0,2%
Reisijate arv autobustel on suurenenud	+197%
Saksamaal on jõuvankrite asjandus edenenud järgmiselt:	

	1913	1921	1925	1926	1927	1928
Liinide km pikkus	6802	—	—	36934	38488	47053
Autobuste arv	765	1378	3220	5086	6632	8596

Reisijate arv oli 1928. a. raudteedel 6.293.159.671, autobustel 433.900.000, seega 6% raudteesõidust.

Autobuseasjanduse edendamiseks Eestis on kõigepealt tarvis korralikke teid. Viimane tegur määrab ära, kas meie saame elujõulise jõuvankrite asjanduse reisijate- ja kaubaveo alal. Praegu, kus autobuseliinid hõredad, ei ole nad ennast raudteede kõrval konkurendina maksma pannud. Põhja-Ameerikas on nende konkurents raudteedele väga suur, sest autobusetariif on reisijatele kohati kuni 40% odavam raudteede tariifist. Kui seal 1922. aastal liikusid ainult 1000 autobust, oli 1929. a. neid juba 100000 tükki. Seda määratu suurt edu võimaldab esijoonel korraldatud betooniteede-võrk, kus jõuvankritel liikumine on mõnus ja viimaseid hoiatakse rutulise lagunemise eest. Meie teedel peab jõuvanker ennast tasa tegema keskmiselt 2½ aastaga, kuna tema iga halbade teede tõttu on lühike. Peale betooniteede võiksid ehitamisele tulla ka asfalt-betooniteed, kuna nende teede ehitamiseks on tarvitada oma maa materjal. Laialdasem hulk teedest jääks aga korraldatud kruusateedeks.

Betooniteede all mõistame maantee katte ehitamist betoonist või raudbetoonist, kusjuures valmis betoon (tsemendi, liiva, kruusa või killustiku ja vee segu) asetatakse teele, kus ta kinni tambitakse või mõnel muul viisil tihendatakse. Ehitusviis on alles uus ja katsetamisajajärgus. Sellejuures on kujunenud kaks põhimõtet: esiteks armeerimatu ja teiseks armeeritud betoon. Nii esimesel kui ka teisel juhul pannakse betoon teele kas ühes ehk kahes kihis. Kahes kihis betoonimisel on alumine kiht odavamast betoonist, kus tsemendi hulk ühes kantmeetris on vähemalt 250 kg ja ülemise kihi betoonis, paksusega 5 sm, peab olema tsemendi vähemalt 350 kg ühes kantmeetris kohale asetatud betoonis. Ühe kihiga katmisel on tsemendi hulk igalpool ühesuurune ja betoon seetõttu kallim. Kumb nendest katmisviisidest on parem, on praegu veel vaieldav küsimus. Teedeasjatundjad ei ole seda küsimust veel lõplikult lahendanud ja tegelikult proovitakse üht kui ka teist katmisviisi. Üldiselt võiks märkida, et betooniteede alg-aastatel tehti ja eelistati kahekihiline kate, pärast-

*) Andmed on maakonna keskmised.

poole ehitati ainult ühekihilised katted ja nüüd jällegi kahekihilised.

Kuigi betoon-teede ehitajatel on juba teatavad kogemused ja mõndagi nähtust põhjalikult uuritud, on nende ehitamisel praegugi veel palju teadmata tegureid, mis on veel tarvis kindlaks teha, nagu: mitterahuldav vastupidavus dünaamilistele mõjudele, suur kulumine sõitmisest, rist- ja pikutipragude tekkimine, ilmastiku mõjude rikked, peamiselt aga külmast, kõrgeid korrashoiu kulud, vähenenud elastsus. Tuleb pidada silmas, et ei ole teada ühtki tee-ehitusviisi, mis ei nõuaks korrashoiukulusid, kui liikumise nõuete kohaselt teed tahetakse korras hoida. Ja iga teede- ja liikumise eriteadlane teab või peab teadma, mis on praeguse liikumise nõue.

Kõigist eelmistest küsimustest on betoon-teede juures kõige põlevam küsimus: pragude tekkimine. Mida rutem ja põhjalikumalt see küsimus lahendatakse, seda suuremad ja avaramad väljavaated on betoon-teede ehitamisel. See probleem tuleb lahendada praktiliselt, koostades tööd laboratooriumiga, sest staatika ei saa betoon-teede ehitamisprobleemi lahendada. Küsimusi selgitavad proovid, mis on katsetatud teatava raskuskeemi järgi ja kus vaatlusele tulevad läbipainded, paisuvus, pinged betooni ääres, läbikülmumine, betooni paksus, et selle järele teadlikult selgitada pragude tekkimine. Ameerikas on selgunud asjaolude tõttu seatud järgmised põhijooned üles:

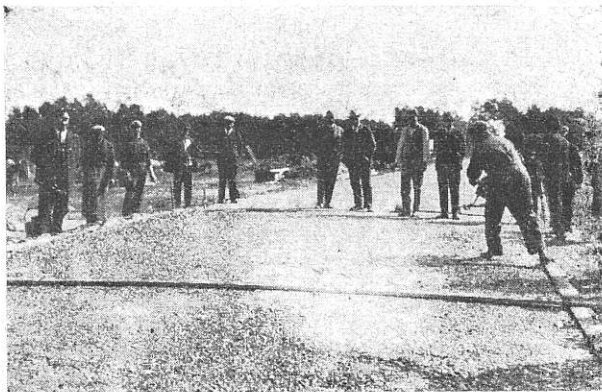
- 1) Pragude tekkimine suureneb tee vanadusega ja viib lõpuks tee lagunemisele.
- 2) Armeerimine vähendab pragude tekkimist ja pikendab katte iga.
- 3) Armeerimine on odavam ja majanduslikum kui paksu betoonplaadi tegemine.
- 4) Ühe ruutmeetri 5 aasta keskmised korrashoiukulud on armeerimatul betoonil 10,5 senti ja armeeritud betoonil 2,1 senti.

Ka nõutakse, et plaadialune teepind peab olema kuiv. On viimane veega imbunud, paisub see külmumisel, kuna betoonikate külma käes tõmbub kokku, s. o. sünnib vastupidine tegevus. Selle nähtuse vastu ehitatakse ristlõikes betoonitee plaat äärtel paksem.

Kuigi mitmed Euroopa riigid, eeskätt Inglismaa, on betoon-teede ehitamisel jäänud äraootavale seisukohale, teevad aga paljud Euroopa riigid laiaulatuslikke katseid, nagu Itaalia, Saksamaa jne. Ka Šveitsis on 1926. aastast saadik ehitatud 110000 m² betoon-teed. P.-Ameerika omab praegu juba 130.000 klm. betoon-teed.

Missugused väljavaated on Eestis betoon-teede ehitamiseks? On olemas kodumaa materjalid ja viimased kõigi magistraalteede ligiduses saadaval. On olemas ehitusmasinad ja tööjõud. On tungiv tarvidus olemas raskemalt koormatud magistraalteid kindlakattelisteks teedeks ehitada. Kui võtta esimese järgu ehitusprogramm — ehitada 500 kilomeetrit betoon-teed — nõuaks selle ettevõtte teostamine kapitali $500 \times 1000 \times 4,5 \times 6 = 13.500.000$ krooni.

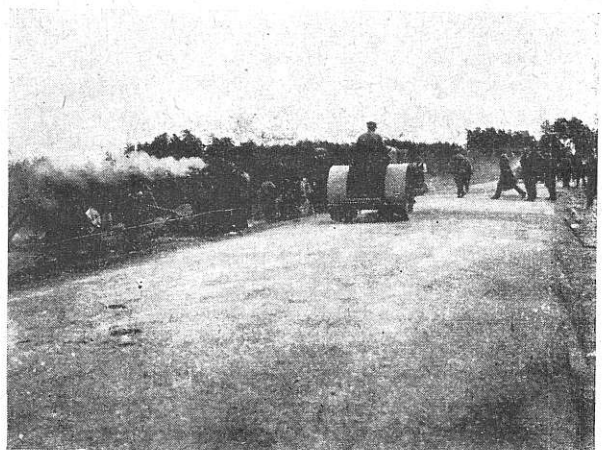
Mahutades selle kapitali teede ehitamiseks, on sellel betoon-teede ehitamise ajal väljavaateid alles siis, kui riik võtab teatava osa teid oma korraldusse ja betoon-teede ehitamist ja nende pärastist korrashoidu teostab üle riigi üks asutus, mis töötab kooskõlas teede laboratooriumiga. Siis saaks asja reguleerida ja ettevõtjateks võtta isikud, kes tunnevad põhjalikult betoon- ja raudbetoonehitust ning ka betoon-teede ehitamist. Viimase ehitamisel on maksvad kõik need uued põhimõtted, mis praegu betoon- ja raudbetoon ehituste suhtes on pandud maksma.



See kord peaks olema maksev juba enne betoon-teede ehitamisele asumist. Praeguse korra juures, kus teede alal tegutsevad üksteistkümme omapärast organisatsiooni, oleks suur riisiko suuri summasid panna välja asjasse, mille korrashoidmise korda ei ole teada,



kuidas see kusagil tegelikult teostatakse. Edasi tuleb teha ametnikud korrashoiu eest vastutavateks. Kui kate hakkab lagunema, tuleb parandus viibimata ette võtta, mitte aga ootama jääda kuni mujalt antakse selles käsk.



Ülesvõtteid teede tegemise alalt.

Selle programmi läbiviimiseks tuleks hankida välislaenu ja laenu kustutamiseks võiks tarvitada summasid iga-aastasest teedekapitalist. Kas on see teedehituse laen ka produktiivne?

Tänapäev on maantee sama rahvamajandusliku tähtsusega kui raudteegi, elektri- ja gaasivabrik. Jõuvankrimaks, mis jõuvankrite arvu suurenemisega kas-

vab, katab ikka rohkem ja rohkem iga-aastaseid maanteekulusid (protsendid + amortisatsioon + korrashoid) ja kujuneb lõpuks maksuks, mis kõik maantee kulud katab, nagu seda on gaasi- ja elektrivoolu-maksudega.

Heade teede ehitamine võimaldab luua uued väärtused. Esiteks, sõidutee kauni seisukorra juures kasvavad aastased üldväljaminekud aeglasemalt kui liikumise tiheduse juurekasv; teiseks on jõuvankrite omanikel paremus headest teedest. See paremus annaks üldjõuvankri aastastest tegevuskulust kokkuhoidu keskmiselt 20%. See kokkuhoid tugevndab saaduste eksporteerimist, kõvendab meie põllumajandust, võimaldab viimase saadustele paremini võistelda välisurgudel; kolmandaks, on üldmajanduslikult tähtis tegur aja kokkuhoid, kuna hea maantee hõlbus liikumisvõimalus elustab kogu majanduselu. Kiirem transport võimaldab kiirelt kaupu edasi saata, mistõttu laokulud väik-

semad ja tegevuskapitalis annab kokkuhoidu; neljandaks on maantee ehituslaen produktiivne meie põllumajanduse tõstmiseks. Liikumisvahendite arenemisega on põllumajandusel võimalik rutturikkiminevaid tooteid kiirelt turgudele saata; viiendaks elustab see laen meie tööturgu, andes tööd paljudele materjalide valmistajatele, vabrikutele jne.

Et teha säärane laen, peab olema üksikasjalik ja selge kogu ehitusprogramm, mille järgi kavakindlalt oleks võimalik teostada töid.

Mida tihedamalt maantee koormatud ja mida tugevamalt ta ehitatud, seda väiksemad on tema korrashoiusummad. Samuti on majanduslikud kalkulatsioonid näidanud, et majanduslikum on lühikese aja jooksul kapitali investeerida, kusjuures võiksid tõusta liikumise tihedus ja kahaneda iga-aastased amortisatsiooni, protsentide ja korrashoiukulud.

Autoomaniku ja -juhi tsiviil-vahekord kolmandate isikute suhtes Balti eraõiguse järgi.

Juriidilise ajakirja „Õigus“ nr. 9/10 — 1929. a. I lhk. 348—349 on toodud Riigikohtu tsiviilotsakonna sel. „Autoomaniku vastutusest autojuhi süü eest“, mis selle poolest huvitav, et riigikohus on asunud vastupidisele seisukohale kui rahukogu. Et asi sellega veel pole lõppenud ja küllalt materjali annab üht kui teist seisukohta kaitsta, sellepärast toome „Õiguses“ avaldatud riigikohtu motiivid, et oma lugejaid tutvustada selle nii väga tähtsa küsimusega.

Novembrikuul 1927. a. pörkas Tallinnas Pärnu maanteel H. Langfeldt'i päralt olev sõiduauto kokku Tallinna tänav-raudtee mootortrammiga. Autojuht A. Viidik võeti selle kokkupõrke pärast kriminaalkorras vastutusele ja rahukohtunik tunnistas Viidiku süüdi ettevaatamatus ja kiires sõidus ning karistas teda 10-päevase arestiga. See otsus astus seadusejõusse. Kokkupõrke juures oli mootortramm vigastusi saanud, mille parandamine maksma läks 600 krooni. Seda summat palus Tallinna linnavalitsus, kui temale tekitatud kahju, solidaarselt välja mõista nii hästi autoomanik Langfeldt'ilt kui ka autojuht Viidikult. Rahukohtunik rahuldus nõude Viidiku vastu täies ulatuses, autoomaniku vastu aga lükkas selle tagasi. Tallinna-Haapsalu rahukogu, kus asi oli harutusel nõudja edasikaebe põhjal, kinnitas rahukohtuniku otsuse. Oma otsuse põhistes väidab rahukogu, et tõendatud on küll autojuht Viidiku süü, hoopis tõendamata aga olevat jäänud, et autoomanik Langfeldt millegagi oleks rikkunud nõudja õigusi, või temale teinud kahju. Puuduvat igasugune side autoomaniku ja nõudja õiguste rikkumise vahel. Et autoomanik juhi valikul hooletu oleks olnud, see olevat tõendamata, mille pärast ka ära langevat kostja Langfeldt'i vastutus B. E. S. § 3447 järele. — Rahukogu otsuse peale andis nõudja, Tallinna linnavalitsus, riigikohtule kassatsioonkaebuse. Asja ettekande ära kuulanud leiab riigikohus: 1) Iga varanduse omanik on kohustatud hoolitsema selle eest, et tema oma varanduse kasutamisel ei teeks kahju teistele isikutele.

Sellest kohustisest ei vabane varaomanik ka siis mitte, kui ta oma vara (näiteks loomad, masinad sõidukid jne.) juhtida annab teise isiku kätte, keda tema kui peremees valib ja palkab oma vaba tahte järele. See põhimõte on kinnitust leidnud B. E. S. § 3447, mis määrab: „Kui keegi ei ole küllalt ettevaatlik teenijate ja muude palgaliste valikul ega tee kindlaks kõigepealt nende oskust ja kõlblikkust nende peale pandud kohuste

täitmisel, siis vastutab ta kahju eest, mis selle läbi sünnib kolmandale isikule.“ Sama põhimõte on väljendust leidnud veel sama seadustiku § 3288. 2) Asja omaniku ja peremehe vastutus nende paragrahvide järele eeldab peremehe süüd, mis avaldunud teenija hooletus valikus ja puudulikus järelevalves. Peremees võib vastutusest vabaneda ainult siis, kui ta selle eelduse (presumptiooni) ümber lükkab, s. o. tõendab, et tema küllalt hoolas on olnud. Alles selle peale on nõudja kohustatud tõendama vastupidist (B. E. S. § 3304).

3) Kohaldades neid üldmõtteid käesoleva asja kohta, leiab riigikohus, et rahukogu otsus tühistada tuleb. Rahukogu tõsitab oma otsuse põhistes, et ei olevat nõudja poolt tõendatud, et kostja Langfeldt oleks oma autojuhi valikul hooletu olnud ja et side puuduvat autoomaniku tegevuse ja nõudjale sünnitatud kahju vahel. Nagu sellest rahukogu seisukohast ilmneb, arvab rahukogu, et nõudja peab tõendama autoomaniku hooletust autojuhi valikul ja valvamisel autojuhi tegevuse järele, kuid sellega on rahukogu B. E. S. §§ 3304, 3447 ja 3288 otsese mõtte vastaselt esialgse tõenduse raskuse veeretanud nõudja peale, kuna oma süütust, s. o. hoolikust peab eeskätt tõendama just kostja Langfeldt ise. Seega rikkus rahukogu oluliselt Ts. Kp. S. § 81. 4). Kaebaja õige väite järele ei leidu rahukogu põhistes andmeid selle kohta, et rahukogu oleks asjaotsustamisel läbi kaalunud ja arvesse võtnud asjaolu, et auto sõiduks Langfeldt loa oli võtnud ainult Rakvere linnas, kuid saatis siiski oma auto taksiautona Tallinna, kus õnnetus juhtus. Seega on rahukogu oma otsust puudulikult põhistanud ja rikkunud Ts. Kp. S. § 129 määrusi. Kõigil neil põhjustel tühistas riigikohus rahukogu otsuse ja saatis asja uueks otsustamiseks samale rahukogule. (Riigikohtu ts. osak. toim. nr. 754 — 1929. a.).

Meie ei hakka arvustama riigikohtu ega rahukogu motiive ja kaalutlusi, kuid lubame siinkohal ka omi mõtteid avaldada selle küsimuse kohta.

Automobiili, üldse jõuvankrite ajalugu ei ole pikk, vaevalt 35 aastat. Maailmasõda pani ka jõuvankrite arenemise seisma, nii et see ainult pärast maailmasõja lõppu uuele ja jõudsale arengule pääses.

Nagu statistilised andmed näitavad, on kogu maailmas juba üle 35 miljoni jõuvankri. Iseliikuv jõuvanker on tunginud igasse maailmakaare. Ameerikas

on iga 5 inimese peale üks jõuvanker. Hiina, kus 1928. a. alul 26.000 inimese kohta üks jõuvanker tuli, on ühe aasta jooksul võtnud juure, nii et nüüd juba 19.000 inimese kohta tuleb 1 jõuvanker. Nõukogude Venes oli 1927. a. statistika andmete järgi iga 7000 inimese kohta üks jõuvanker. 1928. a. lõpul oli juba 3800 inimese kohta üks. See näitab, kui jõudsasti jõuvankrite tarvituselevõtmine edeneb ka neis riikides, kus muidu majanduslikult jõuetud arvatakse olevat.

Ühes jõuvankrite tarvituselevõtmisega ja tema kiiruse kasvamisega on kasvamas ka õnnetujuhtumite arv, mis mitte ainult majanduslikke kahjusid ei sünnita, vaid ka inimestele osutub hädaohtlikuks.

Kõik senini ettevõetud ettevaatusabinõud ei ole veel jõudnud mõjule, et õnnetujuhtumite arv näitaks languse tendentsi. Õnnetujuhtumite arvustik, niipalju kui seda on peetud, näitab, et õnnetujuhtumite arvele tuleb kirjutada suuremalt jaolt kodanikkude ettevaatamatust (ja suurt hoolimatust, mis aasta jooksul sadade elu nõuab. Väga suur protsent õnnetustest tuleb panna ka jõuvankrite juhtide arvele ja nimelt: 1) vilumatus sõiduki juhtimisel, 2) oma sõiduki puudulik tundmine ja 3) mittekaine olek sõiduajal.

Kui meie isegi oma pealinnas vaatame ümber, siis näeme, et paljudel kordadel noor juht ei jõua või ei oska oma sõiduki üle valitseda. Kurdetakse sarnasel juhtumil, et rool oli rikkes või otsitakse muid vigu, kuid keegi ei taha ju ennast süüdi tunnista. Politsei protokollid näitavad, et väga sageli trahve määratakse jõuvankrite juhtidele purjusoleku eest.

Ükskõik missugune põhjus ühel või teisel juhul ka ei oleks, tagajärg on kaelakohtuline ja tsiviil-nõude protsess. Nagu teada, on meil olemas autojuhte-omanikke ja ka palgalisi juhte, s. o. jõuvanker ei ole juhi omandus. Kerkib küsimus, kui palju ja missugustel juhtumitel on jõuvankri omanik vastutav tsiviil-korras kolmandate isikute nõuanguite algatamise puhul jõuvankri juhi eest, kelle kätte omanik on usaldanud jõuvankri? Pealiskaudselt näib vastus lihtne olevat ka mitte-juristidele, et omanik on valinud palgalise juhi ja temale usaldanud sõiduki, loomulikult peaks ta ka olema vastutav juhi tegude eest nõude-tõstmise korral kahjukannataja poolt.

Asi ei tohiks aga nii olla. Kuigi meie kohtupraktikas on sarnased asjad haruldased, sest paljud nõudeasjad lõpetatakse omavahelisel kokkuleppel ja kuigi mõni asi kohtulikule harutamisele on antud, siiski on kohus suuremalt jaolt asunud sellele vaatekohale, et jõuvankri omanikul tuleb vastutust kanda tsiviil-korras, kui kahjukannataja nõudmisega esineb ja nõudja tõestab 1) oma nõuangu alust ja 2) summa suurust.

Enne kui jõuvankri omaniku ja juhi tsiviil-vahekorra selgitamisele asuda kolmandate isikute suhtes, tuleb vaadelda õiguslikust seisukohast, mis ametialale vastab jõuvankri juhi kutse.

1. aprillist m. a. jõesseastunud jõuvankrite seadusega on kindlaks määratud (§ 10), jõuvankrit võib juhtida isik, kellel on: 1) teatud oskus mootoriga ümberkäimises, 2) kes on sooritanud jõuvankri juhi eksami ja 3) kellel on ette näidata juhitunnistus, mis linna- või maaomavalitsuste poolt määratud katsekomisjoni poolt on välja antud tõendusega, et temal õigus on jõuvankrit juhtida avalikkudel teedel. Need tingimused teevad jõuvankrijuhi ja hobusõidukijuhi vahel vahet. Meil on palju autoomanikke, kellele autojuhtimise luba puudub ja tal seda võimatu on juhtida, nii et ta peab palkama autojuhi, kes on varustatud seaduse poolt nõutud tunnistusega. Paljudel juhtudel on auto

enesest juba tema omaniku viimane varandus, mida ta usaldab juhi valdamisele de facto ja usaldama peab. Autot enda valdamisele võttes ja temaga opereerima hakates ei ole meie arvates see juht enam lihtne tööline ega kutsar. Ta saab Balti erasead. vananenud mõiste järgi küll palka nagu iga teenija, kuid ta on jõuvankri täieline valitseja nagu laevakapten laeval, küsimata, kes on de jure selle omanik. Meie seadustes, eriti Balti eraseaduses, puudub sõna „autojuht“ ja loomulikult seda nimetust ei saagi olla, sest seadus on palju vanem kui sündis nimi „autojuht“. Autojuhiks ei sünni iga kodanik, ta peab selleks saama teatud oskuse ja kogemuste läbi ja teatud eksami sooritamisel, mille peale saab ta patendi — „juhiloa“. Jõuvankri seadus, näeb ette (§ 14), et juhtimise lube ei anta: 1) isikutele alla 18 ja 20 aastat (18 a. omanikkudele ja 20 a. juhtidele, kes autojuhtimise elukutseks on valinud) ja 2) isikutele, kelle kohta on põhjendatud andmed olemas, et neil on halvad elukombed, mis hädaohtlikud võivad olla jõuvankrite juhtimisel või kelle tervisline või vaimline seisukord ei kindlusta jõuvankri juhi ülesannete täitmist. Nõndaviisi filtreeritakse juba jõuvankri seadusega isikuid, kes soovivad jõuvankrite juhtideks hakata, ja see kergendab iga autoomaniku kohust juhi valimisel „ettevaatlik“ olla, nagu seda meil maksev Balti eraseadus (§ 3447) nõuab mõnele teisele ametialale teenijate palkamisel.

Vaatame nüüd ligemalt, mis ütleb seadus peremehe ja teenija vahekorra kohta: Balti erasead. III k. § 4192. Teenijate palkamise lepinguga üks pooltest, s. o. teenija kohustub teisele, teenistuseandjale (algttekstis härrale), teenida pikemalt kestvat aega, s. o. mitte arvestades päevadega, nii hästi kodustes kui ka majanduslikkudes ametites, saades selle eest peale palga veel korteri ja ülespidamise.

Märkus: Vastavalt sellele loetakse teenijateks:

- 1) kutsarid, tallipoisid, kokad, toapoisid, tallmeistrid, aednikud;
- 2) köögitudrukud, toaneitsid, pesunõude pesijad, lapsehoidjad, peremamslid;
- 3) uksehoidjad ja jooksupoisid võõrastemajades ja kohvikutes;
- 4) lapseimetajad, haigete ja nõrgamõistusliste põetajad.

§ 4212. Teenija poolt kõrvalisele isikule tehtud vigastuse ja haavade lõtmise eest kahjutasu tasub peremees (härra) ainult sel korral, kui tema ise otsekohe või kaudselt andis selleks põhjust.

§ 4172. Isikliste teenete lepinguks nimetatakse leppeid, kus üks pooltest kohustub teisele isiklistes teenetes, saades selle eest tasu.

§ 4173. Teened võivad olla niihästi tegudes, milleks tarvis ainult kehalist jõudu, kui ka sarnased, mis nõuavad eriteadmisi, kunstimaitset või teaduslikku haridust.

Märkus: 1) Vastavalt sellele määratakse isikliste teenete lepinguga kindlaks mitte ainult igasuguste tööliste, päevatööliste, vabrikute jne. valvurite, vaid ka niinimetatud valitsejate, kavade kokkuseadjate, raamatupidajate, sellide, õpipoiste ja ka kodukooliõpetajate vahet.

§ 4179. Teeneteks kohustunud, juhtumistel, kui ta oma kohuseid ei täida, või kui tal puudub tarvilik hoolsus või osavus, peab tasuma sellest tõusnud kahjud. Tasumisele kuulub kõik, mis tema poolt on rikutud või hävitatud, nagu: antud materjalist tehtud halb töö, tööriistad — tema ettevaatamatuse tõttu, loomad, kes

tema järelevalvele usaldatud, kui mitte teine pool, kel-
lel õigus teeneid nõuda, oma näpunäidetes, tekkinud
kahjus või kaotuses süüdi ei olnud.

§ 4436. Valitseja peab enda peale võetud asjade
valitsemisel igakülgsest hoolsust näitama üles, sest ta
vastutab iga kahju eest, mis tekib eestatavale isegi
kõige vähema kui hooletuse tõttu.

§ 4433. Kui keegi ajab sarnast asja, mille kor-
raldus temale oli üldse keelatud, siis tema, kuigi ta
täitis oma ülesande, ei või nõuda selles asjas tehtud
kulusid; vastasel korral ei vastuta ta üksi hooletusest
tekkinud kahjude eest, vaid kannab ka täit vastutust
juhtumise eest.

Niipalju on Balti erasead. ette nähtud vastastikku
kohustusi peremehe, teenijate ja valitsejate vahel.
Nüüd vaatame aga, mis ütleb sama seadus vastastikku
vastutusest peremehe ja teenijate suhtes ühelt poolt
ja kolmandate isikute suhtes teiselt poolt, s. o. kui palju
on vastutav teenija eest tema peremees kolmandate
isikute ees.

§ 3441. Kahjukannatajal ei ole õigust tasu nõuda,
kui tema ise võis sellest hoiduda tarvilise ettevaatu-
sena (quod quis ex culpa sua damnum sentit non vide-
tur damnum sentire).

§ 3444. Kahju tasuma on kohustatud igaüks, kes
kahju sünnitab oma tegevusega või hooletusega. Sel-
lest kohustusest ei vabane ka sarnane teguviis, mis
lubatute hulka kuulub (§ 3285), kui näit. keegi enese-
kaitseks astub üle lubatud piiri ehk teeb seda täie
teadmise, soovides teisele kahju teha.

§ 3288. Üleastlik tegu tõmbab vastutusele ka
selle, kes lubab sarnase teo asjaoludel, mis temale või-
maldab vahekorra tõttu teo kordasaatjaga, nagu isa
või peremees, järelikult temale kohustuse peale paneb,
teo kordasaatmist takistada.

§ 3447. Kui keegi küllalt tarviliselt ei ole ette-
vaatlik oma teenijate ja teiste palgaliste isikute vali-
kul ja küllaldaselt ei veendu juba esialgu nende võime-
tes ja kõlblikkuses nendel lasuvate kohuste täitmise
suhtes, siis tema vastutab kahju eest, mis nende läbi
tekib kolmandale isikule.

Nagu §§ 3288. ja 3447. nähtub, ongi need §§ õieti
ainsad, mille peale toetatakse, kui kahjutasu nõudega
pööratakse teenija peremehe poole. Kuid nagu neist §§
näha, ei vastuta igakord peremees sugugi kolmandate
isikute ees oma palgaliste-teenijate poolt sünnitatud
kahjude eest, vaid ainult siis, kui tema teenijate vali-
kul ei tarvitanud küllaldast ettevaatust, ehk kui tema
võis tarviliku järelevalvega kahjutegemist takistada.

Sellest järgneb, et teenijate palkaja peremees ei
ole vastutav teenijate eest kolmandate isikute ees, kui
teenija või palgalise teguviis oli lubamatu ja seaduse-
vastane.

Tuleme asja juure tagasi ja küsime, kas on auto-
omanik vastutav oma palgalise autojuhi eest kolman-
date isikute ees kahjutasu mõttes siis, kui tema juhi
palkamisel on veendunud juhi võimete ja kõlblikkuse
kohta autojuhtimisel ja temale ei ole ülesandeks teinud
hooletu ja ettevaatamatu olla kolmandate isikute ja
üldse heakorra suhtes? Meie arvates mitte, juba see-
pärast, 1) et autojuht ei ole kutsar ega muu harilik
majateenija, millest eelpool toodud §§ räägivad; 2) ke-
egi autoomanikest ei palka autojuhti, kel puudub kõige-
pealt luba autot juhtida ja pealegi soovitusel tema en-
distest teenistuskohadest; 3) vist keegi autoomani-
kest ei tee juhile ülesandeks autoga hooletult ja ette-
vaatamatult käia ümber ja kolmandatele isikutele kah-
ju sünnitada. Juhti igatahes hoiatatakse ja pealegi

on kõik linna- kui ka maaomavalitsuste sundmäärused
sõidu ja kiiruse kohta ainult jõuvankrite juhtidele
antud (autoomanikkudele ainult nii palju, kui palju
nad ise autot juhivad). 4) Vist keegi jõuvankrijuhti-
dest ei otsi kokkupõrkeid ega kahjusünnitusi *meelega*,
sest juht ei tea, kes kokkupõrkes rohkem kannatab,
kas ta ise või mõni teine, nii et kokkupõrked ja kahjud
on peaaegu alati *juhuslikud* ja kus nad ka ei tekiks
või kellele kahju ei sünniks, seda tuleb õnnetujuhtu-
mite arvele kirjutada, välja arvatud juhtumid, kui au-
tojuht ei ole *kaine*, kuid juhi kainust ei saa peremees
palkamisel kraadida, ja 5) jõuvankri juht tuleb pidada
tema eriteadmiste kohaselt asjade (jõuvankri) valit-
sejaks, jõuvankri valdajaks ja asjatundlikuks pida-
jaks, nagu seda on Balti eraõiguse järgi iga asjade
valdaja (§§ 629—638), ühes sellega käib kaasas ka
tema isiklik vastutus kolmandate isikute ees, ja kui
tema isiklikult ei jõua kahju katta, siis tuleks müüa
kahjutasumiseks tema valdamisel olev objekt ja mitte
rohkem. Ei või õigustatuks lugeda, et kahjusaaajal
oleks õigus kahjutasu nõuda autojuhilt ja -omanikult
üle selle, mis *juhi isiklik varandus* ja peremehelt (au-
toomanikult) saadud valdamise õigusega — *jõuvanker*.
Kui see tekkinud kahjusid ei kata, siis üle selle ka
autoomaniku vastutus ei tohiks küünida.

Meil maksva meriseaduse järele kannab teatud juh-
tudel vastutust mitte ainult *laevaomanik*, vaid ka *laeva-
kapten*. Enamail juhtudel võib laevaomanik oma laeva
„*abandoneerida*“, s. o. seda kreditoride kätte jätta
nende nõudmistele rahuldamiseks. Sel korral ei kaota
laevaomanik muud oma varandusest kui laeva.

Ehk võtame näiteks lenduri. Niipea kui lendur
lennukile istub ja temaga õhku tõuseb, on tema lennuki
valdaja. Kukub ta sellega alla ja sünnitab, võib olla
määratud kahjusid, siis ometi lennukiomanik oma *era-
varandusega* neid kahjusid ei tasu, sest tal puudus iga-
sugune võimalus ettevaatusabinõusid tarvitusele võtta,
kui lennutehnika tundja — *lendur* ise ei jõudnud ära
hoida hädahoitu. Samuti on lugu jõuvankriga. Jõu-
vankri omanik ei tea ega näegi, kus jõuvankri juht
temaga askeldab ja opereerib, ainult usaldus juhi vas-
tu, kel tarvilikud teadmised ja kelle teadmised on kat-
sutud selleks määratud ametliku katsekomisjoni läbi
seega, et sellekohane tunnistus talle on antud välja,
missugust soovitus peaks siis veel autoomanikule tar-
vis olema, et usaldada oma sõidukit juhi hoole, tema
täielisele vastutusele.

Meie jõuvankrite seadust oodati igatsusega, kuid
nüüd, mil see ilmunud ja maksma hakanud, ei leia meie
selles seaduses sõnagi, mis käsitaks liikumismääruste
nii tähtsat küsimust kui see on „autoomaniku vastutuse
määramine autoõnnetuste puhul tsiviil-korras“ ja nii
jääb jõesse iganenud Balti eraseadus, mille järgi auto-
õnnetuste puhul lasub tsiviil-vastutus autoomanikul.
Selle seaduse põhimõttel on kutsar, tallipoiss ja auto-
juht ühel astmel, kuna ometi need põhimõtted täna-
päevase liikumise ja moodse õigusteaduse seisukohalt
vaadatuna on iganenud. Kutsar ja tallipoiss võivad
olla hariduseta inimesed, kellele üle nende ülespidamise
järgi võib otsustada, kas on nad teenistuseks kõlbli-
kund või mitte. Nende juures võib peremees oma vali-
kut vastavalt muuta. Seejuures ei ole erilisi teadmisi
ega kogemusi vaja. Otse sellevastu on autojuht hoopis
teistes tingimustes määratav. Varustatult vastava
tunnistusega tuleb ta autoomaniku juure, kes enamasti
autojuhtimises võhik. Ta palkab autojuhi, uskudes
tema võimetesse tunnistuse (diplomi) najal, ning on
ootamatult kui omanik sunnitud autoõnnetuse puhul

kogu kahju kandma, alistudes põhimõttele, et iga kahju olgu tasutud, ja sarnasel kahjutasul ei ole määra, sest autoomanikult võetakse peale kahjusünnitaja — auto — kõik muu varandus, mis tal on, kahju katteks. Selles mõttes on meriseaduse järgi laevaomanikud palju paremas seisukorras.

Võttes kõike kokku, peab otsusele jõudma, et meie Balti eras., kui vana seadus, ei lahenda otsekohesest mõttes tsiviil-vahekordi autoomaniku ja -juhi vahel ühelt poolt ja kolmandate isikute vahel teiselt poolt kahjutasu küsimuse otsustamisel.

Oleks aeg korraldada seadusandlikult seda küsi-

must ja vastavaid norme panna maksma, mis vastaksid praegustele elunõuetele.

See küsimus on niivõrt tähtis, et sellele on hakanud mõtlema Rahvusvaheline automobiilklubide koondukus, kellel soov on seadusandlust selles küsimuses ühtlustada riikide valitsuste kaudu. J. Zimmermann.

Toimetuse märkus:

Pidades silmas eelpooltoodud kirjutises puudutatud küsimuse tähtsust, palub „Auto“ toimetis oma lugupeetud lugejaid - juriste avaldada oma arvamisi „Auto“ veergudel selle küsimuse selgitamise põhimõttel.

„Auto“ toimetis.

Kuhu jääb tuleviku väikeauto?

Väikeauto või vähendatud auto? — Kolmerattaga sõiduki tulevik. — Kuidas näeb tuleviku väikeauto välja?

Üldine karosseriitüüp.

Tsiviil-ins. J. Fischer.

Väikeauto või vähendatud auto? Ikka veel ei saada aru, millise tähtsuse omab väikeauto Euroopas nüüd ja tulevikus. Ameerika keskmise suurusega autotüüp — näiteks Ford või Chevrolet — tekitavad kulusid, mis paljudel automobilistidel käib üle jõu. Ostukulud ei ole tähtsad, sest neid võib seeria-produktsiooni tõttu väga palju alandada. Teisiti on lugu jooksvate kuludega, nagu bensiini, määrdainete, garaaži, paranduste jne. eest. Siin peab igal võimalusel kokku hoidma, ja see on ainult siis võimalik, kui ehitatakse küllalt väike auto, mis tarvitab vähe bensiini ja määrdõli, mille võib hoida ükskõik missuguses kõrvalruumis, millel on väiksemad maksud ja mille lihtsa ehituse tõttu omanik ise võib korraldada parandusi, ilma et ta seejuures vajaks tehnilisi teadmisi.

Kõik praegu tunnustatud väikeautod, ükskõik, kas inglise *Austin*, saksa *Hanomag* või prantsuse *Citroen*, ei ole muud kui vähendatud autod ilmsikstulevate vigadega. Säärase vähendamise tõttu on üksikud elemendid liig komplitseeritud ja tundelised. Ainult üksikud konstruktorid on mõistnud üksikasju pisut lihtsamalt ja otstarbekohasemalt välja töötada, ning siin peab kõigepealt nimetama *Austini*, mida Saksamaal *BMW* ja Prantsusmaal *Rosengart* valmistab.

Isegi uusim ameerika auto *Dart* näitab mõnesuguseid lihtsustamisi, nii näiteks on tal neljasilindriline mootor õhujahutusega, lehtvedrude asemel on kummivedrud nagu õhulaevadelgi, lihtsustatud sõidukikere, üldiselt on aga ka see auto üksikasjus ja väliselt liig konservatiivne. Tõeline tuleviku väikeauto tuleb ehitada täiesti uute põhimõtete alusel. Tema loomisel peab täiesti unustatama harilik auto, ning iga osa juures tuleb panna rõhku lihtsusele ning odavusele. Vana ühesilindriline *Hanomag*, mis mitte ainult Saksamaal vaid ka terves Euroopas sai kuulsaks, oli esimene samm tuleviku väikeauto poole. Ehitus on nüüd muidugi vananenud, kuid siin oli kasutatud juba palju ideesid, mis nüüd kaduma on läinud. Seda autotüüpi ei arendatud edasi, vaid ehitamine lõpetati, et jälle turule lasta hariliku auto järgi konstrueeritud väikeautosid, kuna oldi arvamises, et säärase, normaalautost liig lahkumineva sõidukiga pikapeale enam edu ei suudeta saavutada.

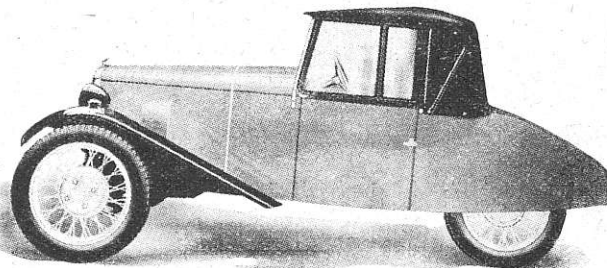
Kas kuulub tulevik kolmerattaga autole? Iseäranis Inglismaal on sagedasti katsutud lahendada väikeauto-probleemi sel teel, et neljarattaga auto asemele loodi kolmerattaga auto ja nimelt nii, et kaks ederatast olid juhitavad, kuna üksik tagumine ratas sai oma jõu mitmete kettide kaudu. Sääraseid kolmerattaga autosid valmistavad *Morgan*, *Sandford* j. t. Siin on peamiselt

alati tegemist normaalse raamiehitusega. Vee- või õhujahutusega mootor asetatakse harilikul viisil ette katte alla, osalt isegi kaitsetult katte ette ederataste vahele. Siit kandub jõud üle vólli edasi ja siis järgneb ketivedu. Mingisuguseid huvitavaid üksikasju ei ole leida nendel kolmerattalistel sõidukitel.

Kolmerattaga auto peaviga seisab selles, et tagumine ratas koormatakse liialt. Mõnede vanemate ehituste juures ei olnud see haruldane nähe, et ratas juba lühikese ajaga ülekoormatuse tõttu vajus viltu. Pealegi ei näe säärane auto ka korraliku karosseriaga nii hea välja kui moodne neljarattaga auto. Inglismaal on ta just seetõttu nii lugupeetud, et temalt palju vähem maksu võetakse kui neljarattaga autolt, ja et kolmerattaga sõiduk näitab kõrgemaid saavutusi. Temaga võib arendada kiirust ligi 100 või isegi 150 km tunnis, kuna sama mootoriga neljarattaline auto ei saa 100 km ligigi. Tulevik ei kuulu kolmeratta autole, siin tuleb luua kolme- ning neljarattaga auto ehitusest saadud kogemuste põhjal täiesti uus neljarattaga autotüüp.

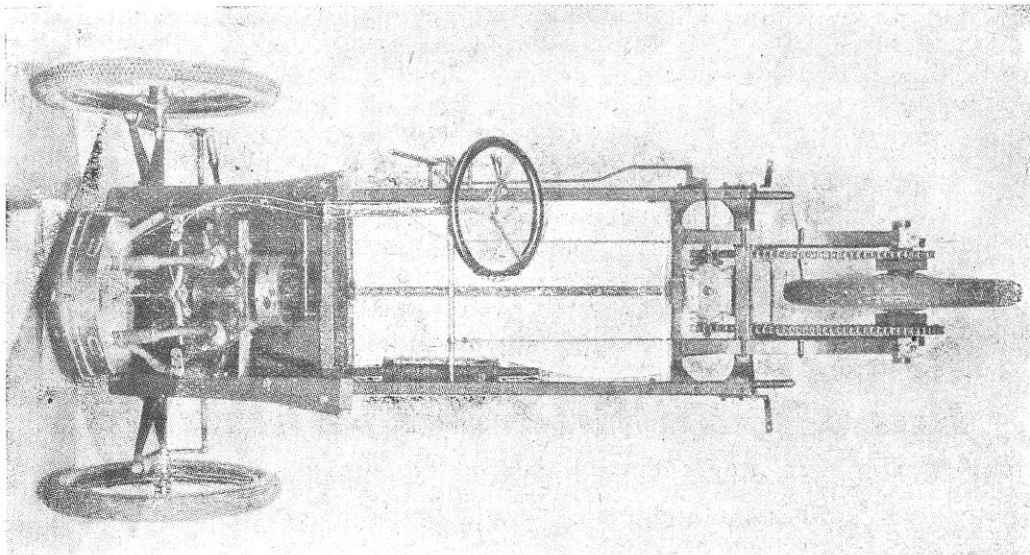
Tuntud Nesselldorfi vabriku *Tatra* poolt lasti turule kolmerattaga auto orgaanilise kardaanneveoga, kuid ka sellest ei ole kuulda head, juba seepärast, et selle karosserii ei vasta tänapäeva nõuetele.

Mõne huvitava üksikasja leiame ederatasteveoga kolmerattalise *BMW* juures, mis aga hariliku sõidukina ainult üksikult küsimuse alla tuleb, kuna see on liig kaldis. Tema veoploki juure tuleme aga hiljem veel kord tagasi. Kokkuvõetult peab ütlema, et tuleviku väikeauto on neljarattaline, ainult sportlane, kes paneb pearõhku kiirusele, valib veel kolmerattaga auto kas ederatasteveoga või raske mootorratta kõrvalvankriga.



Kolme rattaga auto-tüüp Inglismaal.

Kuidas näeb tuleviku väikeauto välja? Oieti on juba kõik tarvilised elemendid tuleviku väikeauto jaoks olemas, seda enam peab imestama, et veel pole leidnud konstruktorit, kes need elemendid kombineeriks tõe-



Kolme rattaga auto shussii.

liseks väikeautoks. Siin muidugi peab leiduma konstruktori kõrval ka maksujõuline vabrik, mis sääraseid autosid vaeva- ning kulurikaste katsete järele laseb tarvilisel arvul turule. Euroopa autotööstuse seisukord ei ole praegu nii hiilgav, et ta võiks sarnaseid katseid läbi viia, mis kindlasti alul nõuavad suurt kapitali. Siiski muutub sarnase väikeauto muretsemine ikka tungivamaks. Kui ei lähe korda Euroopas väikeautot luua, siis tuleb see Ameerikast. Uus väikeauto Dart on ju selgeks tõenduseks, et Ameerika juba tegeleb väikeauto probleemiga. Tahame veel lühidalt vaadelda selle tuleviku auto peaosid. Tänapäeva väikeautol leiame ikka neljasilindrilise mootori, mis töötab rahuldavalt ning painduvalt. Siiski minnakse tõelise väikeauto juures jälle üle kaheasilindrilisele mootorile, kuna see osutub palju lihtsamaks ja odavamaks. Selliseid kaheasil. mootoreid leidub ju küllalt mootorrattastel, seda näitab ka tõsiasi, et suur inglise mootorrattavabrik B. S. A. uue edeveorastega auto juures kasutas normaalset, vähe tugevamat mootorratta mootorit. V-kujuline kaheasilindriline masin vee- või ka ventilatsioonjahutusega on väikeautole kõige kohasem. Sellelt mootorilt võib vedu kas otsekohe tagumistele rattastele järgneda, ja nimelt on soovitatav masinagregaatide seadis taga, sarnaselt vanale Hanomagile. Tulevikus ei tarvitata enam ketivedu, vaid minnakse üle nõtkuvatele poolassidele, nagu neid juba nüüd eduga kasutavad Tatra, Steyr, Austro-Daimler, Röhr jne. Väikeauto muutub sel puhul pisut kalliks, selle eest aga sõidukindlaks.

Veel ideaalsem oleks muidugi ederataste vedu. Kõigis maades katsetatakse mitmesuguste ederatasteveo konstruktsioonidega. Uus B. S. A. näitab, et siin võib edu saavutada täiesti lihtsate abinõudega. Keskmise

veoploki kõrval olevad liikmed on valmistatud kummiplaatidest, kusjuures alles praktika peab tõendama, kas nad on küllalt vastupidavad. Kummikoe-liikmel on suur paremus, sest ta ei vaja mingit hooldust.

Just ederatasteveo ehitusel minnakse mööda tänapäev tarvituselolevast kere konstruktsioonist, ning valitakse sile, künataoline plekkraam veoploki külge, mida nüüd nii madalale võib asetada, kui seda võimaldab tarvilik pinnavabadus, kuna lühikese (kahesil.) mootori taga mingit osa ei ole. Selle raami küljes võiksid asuda tagumised rattad assideta, nii et karosseriid ei ras- kendata tagumise assi läbi.

Säärane auto omab siis ka altpoolt vaadatuna pea- aegu sileda pinna, mis kerge puhastada, kuna normaal- autod koosnevad nurkade, kruvide ja mutrite rägasti- kust, mis alaliselt mustuvad!

Et ülalkirjeldatud tuleviku-väikeautode fabrikat- siooni lihtsustada, peaks valima ühe karosseriitüübi.

Lahtine auto on küll odavam valmistada, ei vasta aga sugugi kõigile nõuetele, kuna ta ei paku kaitset tolmu ja niiskuse vastu. Tunduvalt parem on moodne limusiin suurte allalastavate akendega. Väikeauto pii- ratud ruumis ei ole mugav olla, iseäranis veel ilusa il- maga. Palju kohasem on moodne kabriolett, mis aga osutub liig kalliks ja raskeks. Nii jääb väikeautodele üle ainult moodne kabriolett, s. t. kabriolett kindlate kõrvalosadega ja tagasitõmmatava katusega, mis vae- valt kallim on valmistada kui limusiin, ning siiski või- maldab tarvilisel määral päikese ning õhu juurepääsu. Selle tüübi kõrval võib tulla küsimuse alla veel Inglis- maal uue ajal väga armastatud limusiin hariliku ehitusega, mille ülemise katuseosa võib tagasi tõsta.

Daimler-Benz'i diiselmootor veoautodel.

Veoautode ja autobuste liiklemise kasvamisel män- gib suurt osa bensiinikulude küsimus.

Saksamaal leidub rida ettevõtteid, kelle autod aas- tas peavad katma 50—60.000 kilomeetrit; on väga tar- vilik, et proovitakse hoolikalt läbi kõik tehnilised saa- vutused kulude vähendamiseks.

Huvi keskpunktiks on nüüd diiselmootor, mis või- maldab põletisaine kulu kokkuhoidu kuni 80% võrra, paremus, mis avab pikamaa-sõidu veoautodele päris uued väljavaated.

Daimler-Benz on diiselmootorite suhtes juhtiva- maid firmasid. Tema mootorid on juba 2 aastat turul, need on leidnud nii suurt poolehoidu, et neid seeriaviisil on hakatud valmistama.

Järgnev kirjutus, mis näitab Daimler-Benz'i diesel- mootorite ehitust ja tema seisukohta veoautode liikle- mises, peaks seepärast äratama iseäranis laialdast huvi.

Pärast sõda töötati igal alal intensiivselt odavne- mise suunas, ning jõuti otsusele, et transpordikulude kokkuhoiu tõttu oli võimalik alandada valmistamiskulu.

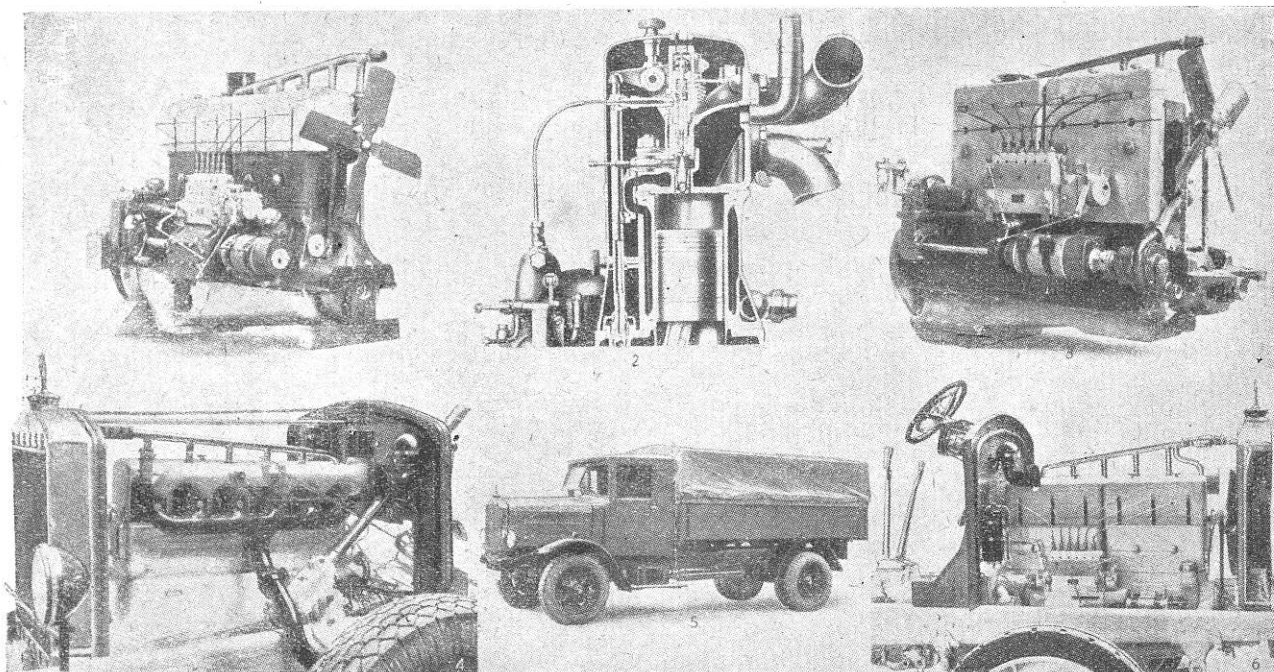
Missuguse suure osa enda alla võtab tänapäev liiklemises veoauto, peaks olema kõigile teada.

Kuna veoauto kahe viimase aastakümne jooksul on võitnud endale esimese koha transportabinõuna, oli tema tööstuse ülesandeks kaitsta seda kohta ning kindlustada transpordi odavnemisega. Kõige olulisem on veoautode liiklemises põletisainete kulu. Kulusid võis vähendada kahel teel:

Esiteks pidi masinasse paigutatud põletisainet ratsionaalsemalt kasutatama. See viis on aga nüüd juba *bensiinimootorite* juures täielikult läbi viidud. Kompressiooni tõusuga, põletisruumide soodsa asetusega jne. on põletisaine tarvitus langenud teatava miinimumini. Seda gaasistaja-masinal veel vähendada, oleks vaevalt võimalik ilma masinavärgi keerulisemaks muutmiseta. Nii jääb üle kasutada ainult teist teed, tarvitada *odavat põletisainet*, mis n. n. raskeõlina juba ammu on tuntud. Oma odavuse kõrval omab see raskeõli ehk toorõli, nagu teda harilikult nimetatakse, veel paremusi, et ta pole kardetav tarvitamisel: ta *ei plahvatu*. Selle põletisaine alalhoid on võimalik ilma kulukate tu-

5-tonniline veoauto tarvitab ülalnimetatud andmetel 200 km päevase sõidu kohta 300 sõidupäeval aastas 7200 krooni eest *bensiini*, selle vastu ainult 1.872 krooni eest *dieselõli*. Siin on kokku hoitud umbes 5.328 kr. või umbes 25% auto muretsemise kuludest. On arusaadav, et seetõttu nii palju tegemist tehti toorõli tarvitavate veoautode probleemiga. Alul tehti katseid kohandada gaasistaja-mootor toorõlide tarvitusele ja leiutati iga-suguseid *eelsoojendusega gaasistajaid*. Varsti aga selgus, et sel teel on võimatu saavutada edu. Raskeõlide auramistemperatuur on nii kõrge, et imemis- ja tihenemistakti ajal moodustusid jahtunud silindris põletisaine jäänused, mis tekitasid suitsu, kuna põlemata jäänud toorõli kolbide ja silindriseina vahelt sattus karterisse, segunes seal määrideõliga ja vähendas selle määridevõimeid.

Teised veoauto-konstruktorid valisid *kuumpea-mootori*. Siin pritsitakse põletisaine survetakti ajal kuumade pindalade vastu. Sarnane ehitusviis on küll kohane toorõli tarvitamisel, kuid on tundeline koormatuse ja tiirude kõikumiste vastu, kuna sel juhul on raske



Daimler-Benz dieselmootorid 70 ja 100 h. j. Üleval keskel: mootori silindrilübilõige. All keskel: dieselauto.

lekaitse- ning kindlustusabinõudeta. Seda paremust — kindlustus *tulehädahoju* vastu — ei saa muidugi väljendada kroonides ja sentides, on aga väga tähtis. Väga hästi saab aga arvestada *majandusliku kasuga*, mida toob enesega kaasa toorõli.

Praegune bensiinihind on keskmiselt 40 senti/kg, kuna hea toorõli on ainult 13 senti/kg. Eeldades ühesugust tarvitamist sarnastel tingimustel, on nii siis toorõli juba 67% odavam.

Nagu hiljem selgub, omab aga uus dieselmootor parema soojustehnilise kasutuskraadi kui senini tarvitusel olev *bensiinimootor*, seega hoitakse veel enam kokku. Praktiliste katsete varal on näit. 5-tonnilise veoauto põletisaine tarvitus, mille gaasistaja on reguleeritud äärmiselt kokkuhoidlikult, 100 km peale umbes 30 kg = Kr. 12.— *bensini* eest, kuna umbes 24 kg. = Kr. 3,12 toorõli juures. Sellega hoitakse kokku põletisainete kuludega ümmarguselt 75%. Kuidas need arvud mõjuvad ettevõtte bilansile, võite näha järgmisest näitest.

pea seinte temperatuuri hoida süütevõimelisel kõrgusel. Mootorile mõjub pikem tühikäik alandatud tiirude arvu juures väga halvavalt, ja töötab sealjuures mittetäieliku põlemisega ning seepärast *suitsevad väljalaskegaasid*. Nüüd jäi üle ainult normaalne dieselmootor, millest oli teada, et ta põletab iga-suguse koormatuse juures toorõli ilma suitsuta, millel aga on väga keeruline ehitus. Sel põhjusel nurjusid tol korral juba Dieseli enese katsed, oma masinast moodustada kiirmootor.

Siin olgu lühidalt selgitatud *dieselmootori printsiibid*. Puhast õhku imetakse juure ja tihendatakse üle raskeõli süütemperatuuri, s. o. kuni umb. 550°C; siis alles pritsitakse põletisaine silindritesse ja lastakse kuumu õhu läbi süütuda. Sarnastel tingimustel on põletisaine puhas põlemine ainult siis võimalik, kui see mehaaniliselt tolmustatakse ja pritsitakse selle juures võimalikult sügavale tihendusruumi. Selle nõudmise on Diesel täitnud nii, et ta *surutud õhu* abil põlevaine silindrisse sissepritsimisel täiesti lahutas ja seega ühetaaselt täitis põletisruumi. Sissepritsimise õhk saavu-

tati erilises *õhukompressoris*, mis tarviliku, väga kõrge õhusurve tagajärjel moodustas diesel-masina tundelise osa. Sel viisil oli ainult viga, et ta nõudis erilist reguleerimist mitmesuguste põlevaine liikide jaoks.

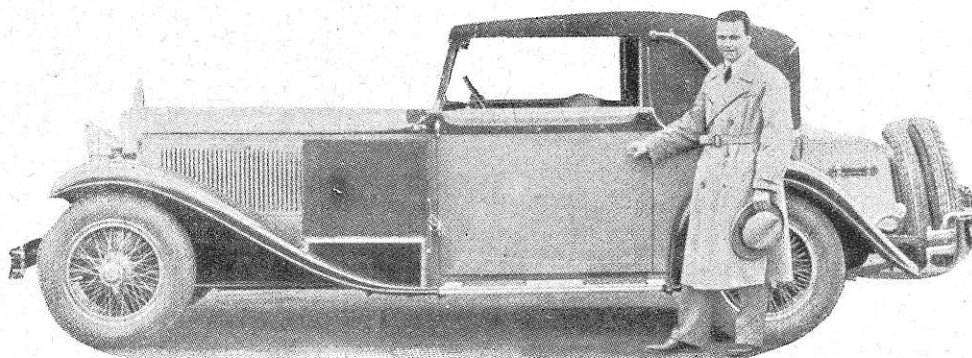
Daimler-Benz, kes oma tööstuses, Mannheimis, juba varakult tegi tegemist dieselmootorite ehitamisega, näitas 1909. a. esimest korda teed, kuidas dieselmasina kompressor peab ümber käima. Joonisest on näha, et silindri tööruumile on asetatud ette n. n. eelruum, kus põlevaine pritsitakse laiali enne kui ta põletisruumi jõuab. Eeskamber on kitsa avause läbi alalises ühenduses silindri sisemusega. Ta on, nagu silindergi, vee- ja jahutatav ja ainult sein vastu silindri sisemust võib näidata kõrgemat temperatuuri kui ülejäänud seinad. Patendi järgi imetakse, nagu senistel dieselmasinatelgi, puhast, segamatut õhku, ja tihendatakse kuni põlevaine isesüttimistemperatuurini. Selle tihendamise ajal tuleb kitsaste eeskambri avauste kaudu vahetpidamata õhku eeskambris ja selle õhuvoolu vastu pritsitakse tihendustaktil lõpul põlevaine surve all.

Õhuvool haarab esimesed toorõli tilgad ja tolmustab nad küllaldaselt, et nad eeskambris võiksid süütuda kuumas õhus läbi. Nüüd tekib kambris ülisurve, mis täidab sama ülesannet nagu kompressor-dieselmootori sissepritsimisõhk. Põlevaine surutakse suure jõuga läbi eeskambri avauste silindrisse ja lahutatakse. Kaua-aastaste katsete järele, mis tõendasid eeskambri paremat kuju ja tema lahutus-avausi, ning viisid mit-

metele uutele patentidele, läks Daimler-Benzil korda, lühikest aega pärast sõja lõppu, esiteks aeglaselt-jooksvate eeskambri-dieselmootoritega ülanimetatud süsteemi kohaselt, turule tulla. Need masinad rahuldasi nõudeid, ja laskisid ka ära tunda, et mitte ainult kompressori kõrvaldamine ei olnud õnnestunud; samal ajal täideti kauaaegne soov suurendatud painduvuse järele ja ebatundelikkuse kohta põlevaine liikide vahetamisel. Kuna eeskambri süütamine oleneb õhutõmbe tugevusest kambris, tekib automaatselt tõusva tiirude arvuga tugevam lahutamine. Viimane saadakse nüüd palava gaasi abil külma sissetõmbõhu asemel, nii et süüdata võib igasugust toorõli, ilma düüsideseade muutmiseta.

Siin läheb eeskambri süsteem põhijoontes lahku normaalsest diesel-masinast, mis töötab otsekohe sissepritsimisega, nii siis eeskambrita, selle eest aga tunde- lise ning kallihinnalise kompressoriga. Kuna Daimler-Benz arendas edasi oma eeskambri masinat, täiendasid teised firmad, sama kavatsusega jätta kõrvale kompressor, otsekohest sissepritsimist. Alul läks ühel inglise firmal korda sel teel edu saavutada. Suurematel masinatel on see süsteem annud samuti häid tagajärgi. Tema tarvitamine kiireltjooksvail masinail ei ole näidanud veel edu. Põlevaine lahutamine ainult vedeliku- surve abil nõuab siin survet kuni 300 at., mida suurenda- tud tiirude arvuga veelgi peab kõrgendama. Säärane hiiglarõhumine nõuab sissepritsimisele tulevate väikeste põlevaine hulkade jaoks väga peeneid düüsiavausi.

(Järgneb.)

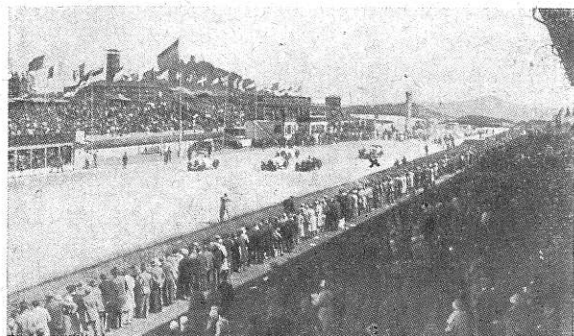


*Rudolf Caracciola
oma Mercedes-Benz 8-sil.
„Nürburg“ uue sport-
kabrioletiga (Sindelfin-
geni karosserii).*

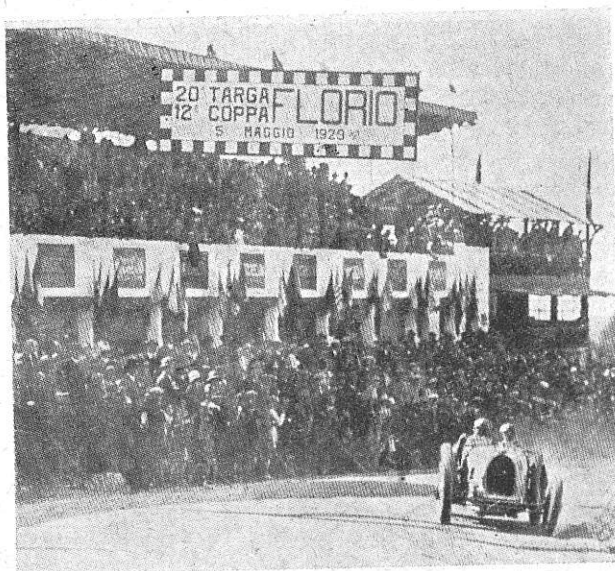
Maailma auto-võidusõiduteed.

Olgugi et hoolsalt ettevalmistatud, eriti selleks ehi- tatud võidusõiduteed kaotavad uuemal ajal ikka enam oma tähtsusest ja selle asemele astuvad sõidukat- sed, n.n. ökonoomsuse ja korrapärasuse võidusõidud, kusjuures tarvitatakse harilikke maanteid võimalikult vahelduva pealispinnaga, siiski leiavad auto-võidusõi- duteed ka edaspidi tarvitamist teatud otstarveteks. Nende võidusõiduteede juures peab eraldama sarnaseid, mis võimaldavad saavutada peale kiiruse ka veel öko- noomsuse ja korrapärasuse sõidukatseid. Saksamaal on

olemas kummastki kategooriast üks, ja nimelt on n.n. Nürburg-Ringi võidusõidutee vahelduva pinnaga, ai-

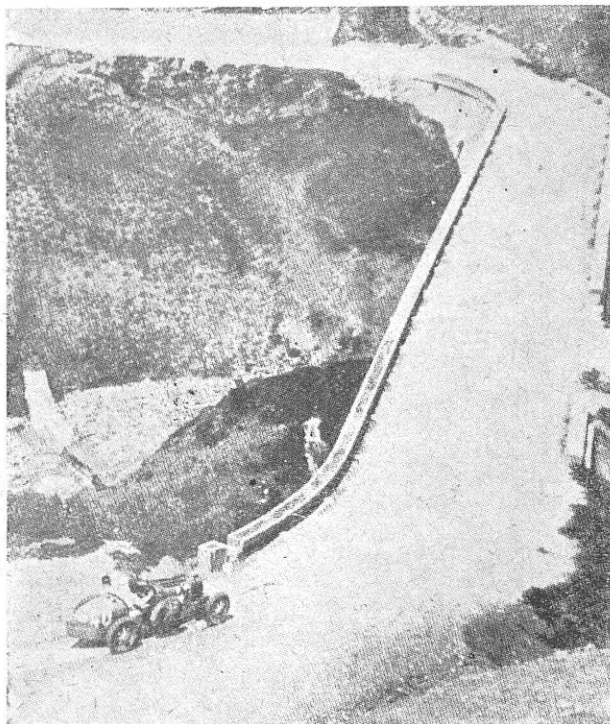


Nürburg-Ring.



Targa-Florio.

nult piiratud kurvide kõrgendusega, arvurikaste kõrgendustega ja langustega, ning Avus-võidusõidutee, mis lubab oma sirgjoonelisuse tõttu määratud kiirust. Kuid ka viimasel pole võimalik saavutada

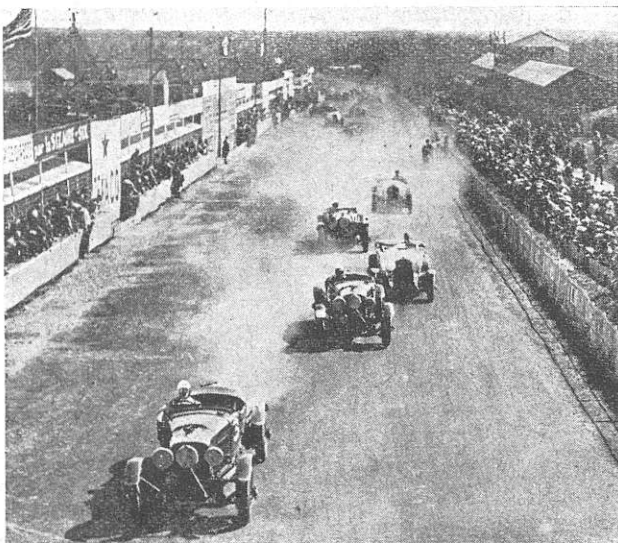


Targa-Florio.

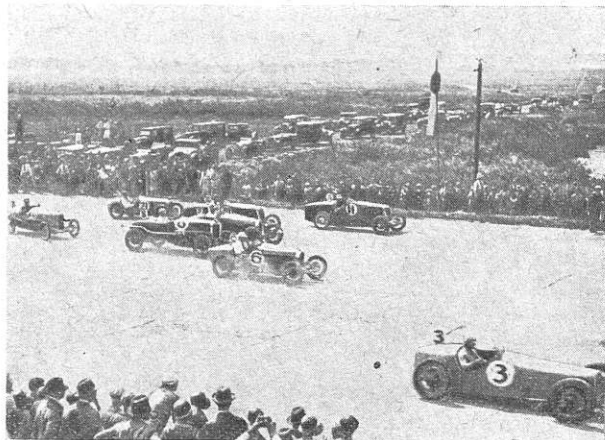
mingil kombel sarnast kiirust nagu näit. võidusõiduteel Daytona Beach, Floriidas.

Ei ole vist huvituset, kui siin pikemalt peatume maailma auto-võidusõiduteede juures ja õpime tundma nende pikkust, seisukorda ja tehnilist ehitust.

Algame *Nürburg-Ring'iga*, mis on suurim auto-võidusõidutee maailmas. Tee ehitust alati 27. sept. 1925. a. ja 17. juulil 1927. järgnes sõidutee avamine „Rahvusvahelise võidusõiduga sportautodele“. Nürburg-Ring äratab iseäranis sellepolest tähelepanu, et see tee läheb läbi Eifeli metsade, ilma et puudutaks maju või külasid; seal ei tohi peale autode ükski muu sõidu-

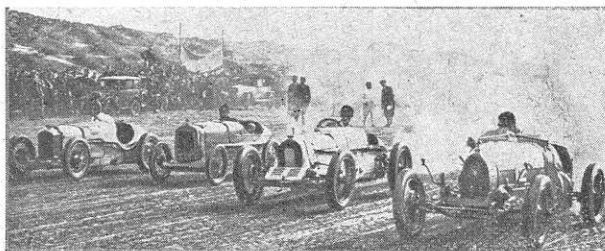


Le Mans võidusõidutee Prantsusmaal.



Brookland, Inglismaal.

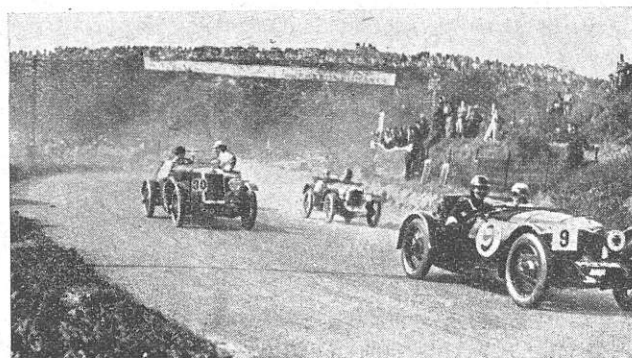
riist sõita. Üldine pikkus on 28,3 km, ja tee kuju on suure kaheksa taoline. Keskul asuvad Nürburgi lossi varemed, Eifeli linnakesest Adenaust umb. 8 km eemal. Nürburgist lõunapoole on start ja siht. Teede laius on umb. 8,5 m, start ja siht aga 20 meetrit. Langusi on 1 kuni 9%, tõuse 8 kuni 10%. 450-meetrilisel teel tuleb üle saada 27% kõrgendustest. Kui veel arvesse



Southport, Inglismaal.

võtta 172 kurvi, millest 88 on pahemale ja 84 paremale poole, siis on olemas ettekujutus selle tee raskustest. Kurvide kõrgendamine on üldiselt 10 kuni 15% piiratud. Kurvide sisemised küljed on harilikult sillutatud või kaetud betooniga.

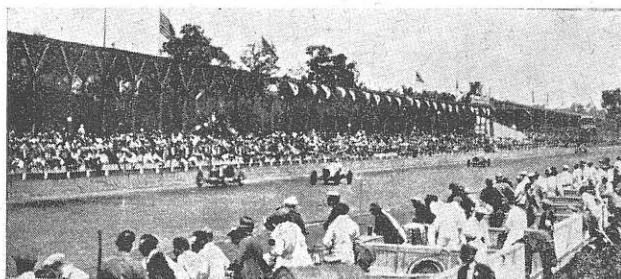
Avus-tee Berliin-Charlottenburgis avati esimest korda 1921. aastal. Ehituselt on see täielik kiirustee,



Ulster, Inglismaal.

olgugi et seda ka läbikäiguteena kasutatakse. See tee koosneb kahest paralleelselt jooksvast sirgjoonest, mis on seotud ühe põhjapoolse ja lõunapoolse käänakuga. Sõidutee laius on 8 m ja on valatud tõrvaga üle, mis pärast tee on täiesti tolmuta. Kurvide kohal, mis ainult vähe kõrgendatud, ei saa suurt kiirust arendada.

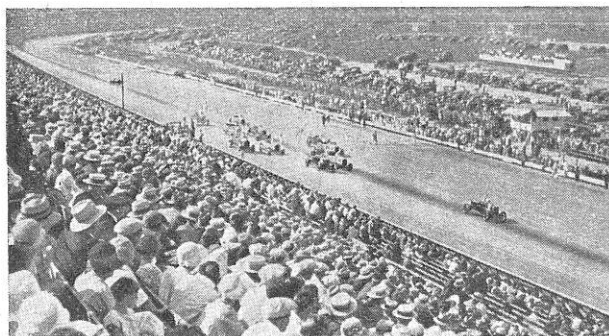
Kaks aastat hiljem, 1923. a. avati kuulus ja kardetav *Monza-tee* (Itaalias). See ehitati rekordse ajaga, 80 päevaga, tänu Milaano autoklubi esimehe Signor



Indianapolis, U. S. A.

Arturo Mercanti ettevõtlikkusele. Tee on elliptiline, ühel pool ehitatud täielise võidusõiduteena, teisel pool tänava sarnaselt. Võidusõidu maa pikkus on 4,5 km ja laius 12 m, tänava pikkus 5,5 km. ja laius 7—9 m. Sõidutee kurvid on tugevasti kõrgendatud, raadiusega 325 m. Kõige väiksem raadius teosal, mis asub Porta Lesmo külast lõunapool, on vähem kui 155 m. Tänava ja tee osad on üksteisega ühendatud ja jooksevad peatriibüüni ees lääne sirgjoonel paralleelselt.

Teine, veel raskem võidusõidutee on *Targa-Florio* Itaalias, Sitsiilia saarel, Madonie maanteel Campafalice ja Polizzi külade juures. See tee on 108 km pikk,



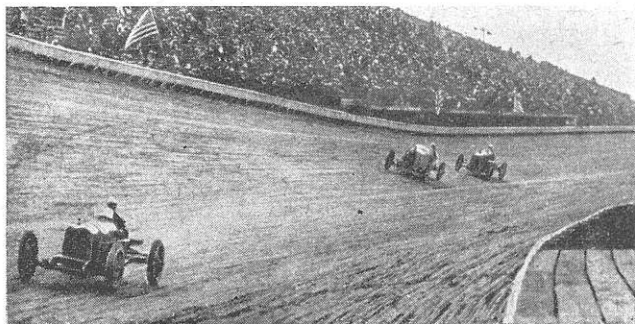
Atlantic City, U. S. A.

täis kurve, tõuse ja langusi. Tee kaljude vahel ja kuristikkuude kaldal on kardetav, nii et peaaegu ükski võidusõit ei ole möödunud õnnestunult.

Veel üks Euroopa võidusõidutee avati Hispaanias umb. 42 km Barcelonast *Sitges'i* juures 24. okt. 1923. a. Sellest pidi saama kõige kiirema sõiduvõimalusega tee

maailmas. Kahjuks aga on kurvid nii õnnetult ehitatud, et seal on suure kiiruse saavutamine võimatu. Tee pikkus on 2 km tšementpinnaga, sirgel teel 13 m lai, kurvidel 22 m, kurvide kõrgendus sellel mitte just soodsal teel teeb 60%.

Mõlemad prantsuse võidusõiduteed *Miramas* ja *Monthlery* õnnistati juunis ja oktoobris 1924. a. hiilgavate võidusõitudega sisse. *Miramas* tee asub umbes 40 km Marseille'st läänepool, on peaaegu nelinurga-kujuline, 5 km pikk, 166 m lai; 3 km langeb kurvidele. Mõlemad sirged teed on kumbki ainult 1000 m pikad ja mõlemad kurvid kumbki 1500 m. Kurvide kõrgendus ulatub ligikaudu 90 sm. *Monthlery-tee* asub 35 km Pariisist lõunapool, osa teest on, nagu eelpool nimetatud *Monza-teelgi*, betoonist, 2,5 km pikkune ja tuge-



Laurel, U. S. A.

vasti kõrgendatud kurvidega, ja teine osa on väga raske tänav vahelduva iseloomuga, mille pikkus on 7 km. Sellel võidusõiduteel korraldati 1926. a. esimest korda „Suur prantsuse võidusõit“, kus tuntud sõitja *Ascani* Alfa-Romeol sai surma.

Inglismaa omab *Brookland-teega* esimese võidusõidutee Euroopas, mis avati 17. juulil 1907. a., ja kuni uuema ajani kõikide rekordkatsete juures arvesse võeti. Võidusõidutee on pirnikujuliselt ehitatud, täieliselt betooniga kaetud ja laius on 30 m. Mõlemad kurvid, millest väiksema raadius on 304,8 m ja suurema 457,2 m, on 8 kuni 10 m kõrgendatud. Lõpposa pikkus on 1000,5 m, ringtee üldine pikkus 4,452 km. Tee ehitus on ka praeguste teede-tehnika seisukohalt suurepärase.

Ameerikas asub 1909. a. tarvitamisele antud, veel praegugi mõõduandev *Indianopolise* võidusõidutee. See on tüüpiline sõidutee sileda ringteega, õigenurgeliselt ehitatud, tugevasti kõrgendatud ja ümmarguseks tehtud kurvidega. Alul oli tee pind makadamist, kuna see kate ei osutunud küllalt vastupidavaks, ehitati

Daytona Beach, Florida rannal, kus inglase *Kaye-Don* katseid teeb uue rekordi püstitamiseks. Katsetel oleval saavutatud 184 miili tunnis. Tee oleval rannal märg.



terve sõidumaa müürikividega. Indianopolise tee on 4,220 km pikk, sirgel osal 15 m ja kurvidel 18 m lai. Seal korraldatakse ainult kord aastas võidusõit ja nimelt maikuus. Ameerikal on veel terve rida auto-võidusõiduteid, mis peaaegu täieliselt puust on ehitatud ja kuni 2 km on pikad. Üks neist tüübilistest teedest on Atlantic-city-autovõidusõidutee *Hammertoni* juures, New-Jersey osariigis. Atlantic-teed nimetatakse Ameerika kiireimaks teeks. Seal on saavutatud juba 240 km tunnikiirus. Suurimaks kiiruseks arvatakse 260 km tunnis. Tee pikkus on 2,415 km. Ta ehitati alles 1926. a. ja nimelt kõige uuemate võidusõidutee tehnika kogemuste põhjal.

Kalifornias asub väga suurt kiirust võimaldav *Culver-City-tee*, mis samuti puust aluspinnaga on ja 2 km pikkuse juures ovaalse kujuga pool-sirgenurjeliste kurvidega.

Teine, maailmakuulus rekordtee on *Laurel*, mille pikkus 1,91 km ja 48% kurvide kõrgendusega.

Teiste puust ehitatud teede hulgas, mis kõik kuuluvad ühe tüübi alla, on *Salem-tee* New-Hampshire juures, 2,011 km pikk, 20 m lai ja 50% kurvide kõrgendusega. Siis *Baltimore* 2,012 km pikk, 47,5% kurvide kõrgendusega, *Fulton* 2,011 km pikk, 48% kurvide kõrgendusega, *Rockingham* samuti 2,011 km pikk, 43% kurvide kõrgendusega, *Altoona* ka 2,011 km pikk, *Charlotte* 2,011 km, ja lõpuks *Fresno* — 1,609 km pikk. Võiks veel nimetada *Syracuse* auto-võidusõidutee, mille pikkus on 1,609 km ja on maantee, mitte puutee.

Lõpuks märgime lühidalt veel kaks võidusõiduteed, mis on õieti laialdased suured ranna maa-alad, mis mõõna ajal osutuvad päris ideaalseteks teedeks võidusõitudele. Üks neist asub *Pendine Sans* juures *Wales'* Inglismaa läänerannikul. Veel tuttavam ja kuulsam on aga *Daytona Beach Floriidas*, Ühend. riikides. Sel teel läks inglise võidusõitjal major *Segrave'* korda läinud aastal üles seada auto-kiirusrekord 372,56 km tunnis.

Pühadesõit.

Mis teeb see mees, kelle imeilus väike naine oma esimeseks sünnipäevaks kuuekuulises abielus soovib autot? Ta peab selle ostma, kuigi tal see vaevalt on võimalik. Ja iseäranis siis, kui imeilusa väikese naise nimi on *Lolotte* ja mehe nimi *Maks*.

Võib olla, oli ka mehe jaoks teatud lõbu katkestada äkki kohvikus pärastlõunapartiid: „...Vabandust, mu härrad... aga mu naine ootab mind autoga...“ Kuid siiski ei suutnud *Maks* vabaneda kartlikust eeldusest mitmesugustele hädadohtudele, mis võisid olla *Lolotte* uuema spordi tagajärjeks. Nii kaugel see asi veel ei olnud. Auto seisis küll juba garaazis. Viimane arve õmblejalt oli olnud otse muinasjutuline. Sugalased, kõige kaugemad ja harilikult ialgi silmapiirile ilmunud liikmed kaasa arvatud, olid uuendanud iseärase hoolega sugulussidemeid — kuid peaisik ise, *Lolotte*, töötas veel hoolega autokursustel.

Lihavõttepühiks oli kavatsatud esimene väljasõit, Liig ruttu lendasid *Maksi* meelest päevad, kuid *Lolotte* arvates sündis see liig aeglaselt.

Tõsiselt lähemasse tulevikku vaadates, ei lasknud *Maks* neid päevi asjata mööduda. Ta alustas elavat kirjavahetust üksikute kinnitusseltsidega, laskis valmistada iga päev oma armsamat rooga, kaalus tihti kindla otsustava meelega pitseeritud kirja käes ja peitis selle jälle kirjutuslaua sahtlisse. Kaks päeva enne sõitu — *Lolotte* oli just hiilgava eksami järele juhiloa saanud — nii siis kaks päeva enne seda külastas *Maksi* soliidne, ladus härra mustas frakis, kes pehme, uinutava häälega rääkis rahustavaid lohutussõnu ja pakkus peene taktiga oma kuulsa firma „Igavese Rahu“ kuulutusi.

Suur päev oli saabunud. Sugulaste seast oli leitud esimeseks sõiduks hoolsa valiku järgi kaks: onu *Adalbert* ja tädi *Minna*, kes oma rikkuse tõttu, seotud lasteta olekuga ja vana eaga, vajas iseäranis hoolast kohtlemist nooremalt perekonnaliikmelt.

Onu *Adalbert* ilmus tsilindris ja paraadkuues.

Maks mõtles kohkunult: „Just nagu matusel!“ Minna oli sidunud mürkrohelise loori üle kübara.

Lolotte algas sõitu magusas, punases nahkmantlis, otsustava ilmega näol. *Maksi* näojooni selgitas valurikka alistuvuse liigutav ilme, kui ta *Lolotte* kõrvale istus, kuna onu *Adalbert* ja tädi *Minna* lapseliku teadmatusega ronisid autosse.

Väljasõit hoovist möödus suurepäraselt. Vaatamata sellele, et *Lolotte* pani kogemata tagurpidi-käigu sisse ja auto seepärast tagurpidi vastu müüri jooksis, ei juhtunud midagi. Kohe parandas *Lolotte* selle eksituse kindla käeliigutusega, andis gaasi; auto vuhises väravast välja, juuksekarva võrra telefonipostist mööda. Teravalt üle juhिरatta silmitsedes, sõitis *Lolotte* mööda tänavat, parem jalg gaasipedaalile surutult. Jalakäijad paisati nagu haganad tuule käes laiali. Koe-rad jooksid hulgudes kõrvale. Vastutulevad autod põgenesid ruttu kõrvaltänavatele, tehes sealjuures äkilisi käänakuid.

„Miks nii ruttu, *Lolotte*? Meil on ju aega küllalt!“ sosistas *Maks*. *Lolotte* ei vastanud, vaikne võitlus mootoriga tarvitas terve tema jõu.

Käigu vahetusel juhtus jälle üks pisiasi. *Maksi* rumala, ebasportlase küsimuse läbi närviliseks muutunud *Lolotte* pani neljanda asemel esimese käigu, mootor seisatas nagu pidurdatult. *Lolotte* langes vastu tüürritast, *Maks* lendas peaga läbi klaasi, tädi *Minna* paisati ette ja ta puuris oma lõuaga *Maksi* selga; onu *Adalbert* pörkas kõhuga vastu juhiistme seljatugete.

Peaaegu võis seda õnneks nimetada, et mõlemad vanakesed selle katse tagajärjel tundsid end kaunis väsinud olevat ja nad ei suutnud kuidagi väljendada, mis neil südamel pakitses. *Maks* tundis, et nüüd pole kohane *Lolotte*ga rääkida ja kogeles südames tänupalvet, kui viimane metsiku kurviga vaiksele kõrvaltänavale pööras.

Mõne minuti järele paugatas mootor, mürtsus nagu kuulipilduja ja suri. Auto seisis. *Lolotte* puu-

Iga autoomanik, autosportlane ja autojuht loeb ja soovitab teistele Eesti Autoklubi häälekandjat „A U T O T“

dutas kõiki kättesaadavaid kange ja instrumente üksteise järele, kui ka korraga — auto ei liikunud paigalt.

„Võib olla, puudub bensiin...?“ julges Maks aralt tähendada.

„Lori!“ vihastas Lolotte. „Mis mõistad sina sellest. Viga on kindlasti tsilindris. Ma parandan selle kohe.“ Ta ronis välja.

Onu Adalbert ehmus ja kahmas oma peakatte äärest kinni.

„Kuidas?... Viga on tsilindris? Aga see on veel päris uus, minu tsilinder — —“

Lolotte neelatas paar märkust alla ja lõi ainult meeletult silmad taeva poole. Siis tõstis ta jahutajalt katte, toimetas midagi mootori kallal, pörkas aga kohe hämmastunult tagasi, ta oli tublisti põletanud oma sõrmi.

„Siin on kõik korras. Ah... nüüd ma tean. Karadaan... või ka differentsiaal. Maks, sa pead auto alla ronima. Ja, jah, ruttu, muidu ei saa! Ma proovin käivitajat.“

Nuttes silmitses Maks oma uut mantlit ja ronis auto alla. Ta keeraski enese selili.

„Nii siis — tähelepanu, Maks! Kas seal liigub nüüd midagi?“

„Mitte midagi... Mis see siis on?... Mulle tilgub midagi näkku!“

„Mu Jumal, Maks... see natuke õli! Ära ole ometi nii pirtsakas!“

Õli sülitades, metsikud vanded südames, ronis Maks auto alt välja. Hele mantel oli ainus õliplekk.

Seal vaatas Lolotte kogemata bensiinijätkajale. Ta võidurõõmul polnud piiri: „Oh... nüüd ma tean! Bensiin on otsas! Muidugi... bensiin, ma arvasin seda kohe!“

Maksil jäid viha pärast sõnad kurku kinni.

Onu Adalbert süütas oma Välgu-Mihkli ja ütles abivalmilt: „Kui muud viga pole, siis võta ainult, Lolotekene, ma annan sulle meeleldi!“ Ja ta oli väga haavunud, kui Lolotte tõrjus tema pakkumise külmalt tagasi.

„Seal, ümber nurga, on bensiinijaam. Lükka auto paar sammu edasi.“ otsustas Lolotte.

„Oleks mõistlikum, kui veaksime selle prahi koju,“ pomises Maks, kuid üks pilk tema naise silmist tegi ta tummaks. Ka onu Adalbert pidi käed külge panema. Lükkamine algas. Maks käskles: „Nüüd... algame!“

Auto seisis nagu müüritult.

„Kõvemini,“ ähkis Lolotte. „Mis mehed te olete!“

Higi jooksis ojana, kraed muutusid pehmeks. Auto ei liikunud aga paigastki. Onu Adalbert ahmis õhku ja sai lämmustushoo. Teda pidi jälle autosse toimetama. Ta sosistas vaevalt kuuldavalt konjaki järele. Maks leidis, et Lolotte oli unustanud käsipiduri lahti laskmata. Sel silmapilgul otsustas Maks end lahutada lasta.

Vankuvail põvil lükkasid Maks ja Lolotte autot. Ümber nurga. Ja veel kord ümber nurga. Teekond ei tahtnud lõppeda. Lõpuks jõuti bensiinijaamani. Lolotte võttis bensiini, Maks maksis ja ütles: Koju!

Siis vaikus ta jäiselt.

Nüüd sõitis Lolotte koju poole. Kurb oli see sõit. Onu Adalbert oigas, tädi Minna hädaldas. Hirmsaid sõnu oli kuulda: „...kuritegu elu ja tervise kallal... ...lõppu kiirustada... parandusekütid... vaja testamenti muuta... õppisime õiget nägu tundma...“

Vaikselt ja tighedalt juhtis Lolotte auto läbi tänavate, ainult siin ja seal riivates mõnd laternaposti.

Oldi juba kesklinnas, seal tuli tänavat mööda Harry Menks, alati ülelegantne mees, Lolotte agar austaja. Ta tõstis suursuguse liigutusega heleda mütsi, vaatas imeilusale väikesele proua Lolottele sügavalt silmi. See vaatas samuti tagasi. Nii lühike kui see pilk ka oli, sellest ometigi jätkus auto kõnniteele hüppamiseks... suursugune Harry Menks tormas ülikirelt kõrvale, komistas, kukkus — Lolotte pööras tüüri, auto tormas põiki üle tänavaga ja puuris terve oma esimese otsaga sügavalt pagariäri aknasse.

Lolotte meelekindlusele peab au andma: ta katsus järelejätmatult tagurpidikäiku anda, et stiilrikkalt jälle lahkuda poest. Kuid asjata: auto jonnis. Inimesed ümberringi, kisa ja vandumine, valjud needmissonad Maksilt, tädi Minna minestuses. Onu Adalbert oli ette lennanud ja istus pagariäri aknal nagu must plekk.

Konstaabel tormas kohale:

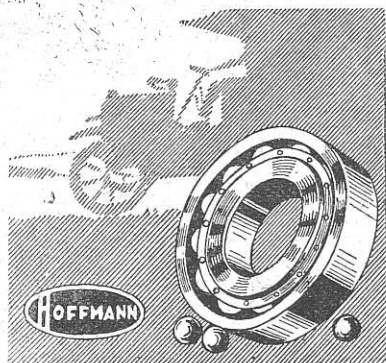
„Teie luba!“

„Siin. Palun.“ Lolotte ulatas selle.

Konstaabel pööras kaarti igast küljest. Pilkevalt: „Nii... see on teie sõiduluba? Te tulete kõik kaasa.“

Lolotte vaatas üles ja kahvatus veel enam. Ta oli sõiduloo asemel võtnud kaasa frisööri abonementkaardi. Nad kõik võeti vahi alla.

Onu Adalbert muutis oma testamendi. Maks kannab ikka veel eneses lahutusmõtteid. Nii lõppes kurvastuse ja hämmastusega pühadesõit.



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

Jõuvankrite kasutamisest meie oludes.

Jõuvankrite kasutamisest meie oludes, eriti sõja-
väe „mootoriseerimisest“, on meil palju kõneldud.
On avaldatud arvamusi, oletusi jne., kuid suurem osa
neist on kannud teoreetiliste targutamiste iseloomu.
Paljud soovivad sellest asjast rääkida, kuid vähe lei-
dub nende hulgas, kes varustatud tõsiste praktiliste ko-
gemuste ja nõutava ettevalmistusega. Nii näiteks isik,
tehes „autoriteetse“ otsuse jõuvankrite kasutamisest
meie oludes, ei tea sealjuures, et meil oma põlev-määr-
deained on olemas. Paistab, et sellest kõneldakse roh-
kem sellepärast, et see moes on. Kui sarnaste kõneluste
juures mõnel autoril lööb aluspind kõikuma, siis on
sarnastel juhtudel alati päästepaadiks meie olud, meie
teed, külm, lumi, muda jne. Õige, meil tuleb arvestada
nende elementidega ja isegi tõsiselt, kuid need pole
kaugeltki ülepääsematud raskused. Meie reaalne elu
on nendest juba ammugi üle saanud. Meie jõuvankrite
arv alates 1920. a. kuni 1930. a. on kasvanud rohkem
kui kahekümne-kordseks.

Sarnane jõuvankrite edusamm ei väljendu ainult
meil, vaid igalpool. Meie oleme, rääkimata suurriiki-
dest, jäänud maha isegi oma võrdlemisi väikestest
naabritest. Jõuvankrite asjandus Lätis, Soomes ja
Rootsis seisab kahtlemata kõrgemal kui meil. Põhjuste
analüüsimine oleks otstarbetu, sest nad on üldiselt
enam-vähem tuntud. Praegusel juhul polegi see minu
ülesandeks. Tahaksin lühidalt selgitada ainult põhjusi,
mis teevad meid tihti jõuvankrite kasutamise suhtes
umbusklikkudeks. Need oleksid teedeolud, külm, lumi,
muda jne.

Teedolud. Meie teedevõrk on tuntud asjast huvi-
tatuile. See on küllalt rikkalik ja pole kaugeltki kõige
viletsamas seisukorras. Loomulikult ei saa võrrelda
teda mõne vana kultuurriigi teedevõrguga, kuid arves-
tades seega, et ta iga aastaga paraneb, täieneb ja are-
neb, ei või tema üle nii väga kaevata. Jõuvankrite are-
nemisele ta igatahes sarnaseks takistuseks pole, nagu
see paistab pealiskaudselt vaadatuna. Seda tõendab ka
kiire jõuvankrite juurekasv ja omnibuseeliinide arene-
mine. Siin kohal olgu tähendatud, et praegusaja jõu-
vanker on juba niivõrt täielik, et see teedeolusid enam
väga palju ei karda, ta on tunginud igasse ilmanurka,
vaatamata teedeolule. Näitena võiks tuua siin jõu-
vankrite võidukäigu Bulgaarias, kui väikeriigis, mis
võrdlemisi kultuuriselt nõrgalt arenenud ja õige viletsa
teedevõrguga. Kivitee on seal haruldaseks nähtuseks.
Isegi Sofia uulitsatest on umbes üle poole silutamata.
Vähemalt oli see veel 1920. aastal. Maanteed võrk on
äärmiselt vaene. Liiv, savi ja must muld moodusta-
vad peaaesjalikult sealsete teede pinda. Kui veel ar-
vestada suurte tõusude ja kallakutega, siis ei või Bul-
gaaria teedevõrku kaugeltki autode liikumiseks sood-
saks nimetada. Sarnaseidki peamagistraale, nagu
Warna-Schumla-Rustschuk, Warna-Schumla-Turnovo-
Plevna-Sofia ja Burgas-Philippopol-Sofia ei saa nime-
tada korralikkudeks maanteedeks, ega võrrelda meie
tähtsamate magistraalidega. Maanteed linnade vahel,
linnade ja alevite vahel on õige viletsas seisukorras.
Neid võib vaevalt võrrelda meie 2. klassi teedega. Tal-
visel vihmaperioodidel muutuvad Bulgaaria teed äär-
miselt rasketeks autodele, eriti kohtadel, kus teede pinda
moodustavad savi ja must muld. Nendele raskustele
vaatamata on jõuvankrid teinud Bulgaarias võrdlemisi
suure edusammu viimase kümne aasta jooksul. 1920. a.
oli seal 425 jõuvankrit, 1930. a. tõusis nende arv üm-
marguselt 2.570 peale, seega umbes viiekordseks. See

tõus on võrdlemisi teiste riikide omaga kaunis aeglane,
kuid arvestades seega, et Bulgaaria, kui sõja kaota-
nud riik, ägab hiiglamaksukoorma all, mis äärmiselt
takistab rahva majanduselu arenemist, tuleb tunnus-
tada jõuvankrite arenemine täitsa rahuldavaks.

Jõuvankrite arenemisele avaldab Bulgaarias suurt
mõju veel oma põlev-määrdeainete puudus, nõrk töös-
tus ja võrdlemisi hästi arenenud raudteede võrk
(456 km ühe miljoni inimese peale). Suurema osa
Bulgaaria jõuvankritest moodustavad omnibused ja
sõiduautod ühenduste pidamiseks.

Lõpuks olgu tähendatud, et teised Balkani riigid
pole jõudnud Bulgaariast kaugemale. See on seleta-
tav nende riikide nõrga majanduselu arenemisega. All-
järgnev tabel näitab jõuvankrite edusamme mitmesu-
gustes riikides.)*

Jrk.	Riikide nimetus.	Inimeste arv ühe auto peale.
Nr.Nr.		
1.	P.-A. Ühendriigid	5
2.	Prantsusmaa	36
3.	Belgia	72
4.	Saksamaa	121
5.	Eesti	410
6.	Kreekamaa	605
7.	Rumeenia	1.388
8.	Jugoslaavia	1.818
9.	Bulgaaria	2.450

Nagu toodud tabel näitab, seisab jõuvankrite as-
jandus kõrgel astmel nendes riikides, kus tööstus ja ül-
dine riigi majandus on hästi arenenud. Riigid, kus
seda pole, on jäänud võrdlemisi kaugale. Nähtavasti
ei saa seda ainult teedeoludega seletada, vaid rohkem
üldise majanduselu arenguga. Eesti seisab kaunis kõr-
gel astmel jõuvankrite arenemise alal, võrreldes teiste
väikeste riikidega, kus teedeolud võib olla halvemad on
kui meil, kuid nagu öeldud, ei karda jõuvankrid neid
teedeolusid, vaid nende areng näitab järjekindlat tõusu.
Nagu juba tähendasin, tuleb meie „oludes“ jõuvankri-
tel võidelda veel, peale teedeolude, külma, lume ja mu-
daga. Edasi vaatame, missugust mõju võivad avaldada
jõuvankrite kasutamisele need elemendid.

Külm. Pakane on küllalt tõsiseks teguriks, mis
end kaunis kibedasti annab tunda nii sõitjatele kui ka
jõuvankrile, eriti aga autojuhile, kuid ta on kardetav
ainult siis, kui tema vastu ei võeta abinõusid tarvitu-
sele. Kui jõuvanker on täiesti korras ja tema eest
hoolitsetakse vastavalt reeglitele, ei avalda külm ma-
sinale suuremat mõju. Igatahes see mõju on niivõrt
väike, et temaga ei tule arvestada. Hoopis teistsugune
asi on vigase autoga, see kardab külma võib olla isegi
rohkem kui haige inimene. Vigasele jõuvankrile on
külm suuremaks vaenlaseks kui halvad teed, lumi või
muda. Nii näiteks rikkis jahutussüsteem, mis ei või-
malda täielikku vee väljalaskmist radiaatorist, veepum-
bast või veesärgist, kutsub välja mainitud osade pra-
gunemise sissejäänud vee jäätumise puhul, mistõttu
kõik need osad muutuvad kõlbmatuks. Igasuguste vi-
gastuste kõrvaldamine, mis on seotud masinaosade lah-
tivotimisega, külmal ajal, eriti lahtise taeva all, on jõu-
vankrile kahjulik, sest madala temperatuuri juures
kinnikeeratud poldid või teised osad masina soojene-
mise juures paisuvad tugevasti ja võivad isegi rebe-
neda. Temperatuuri langusega hakkavad need osad

*) Tabel on seatud kokku viimaste statistiliste and-
mete alusel.

loksuma ja kutsuvad välja mitmesugused üllatused. Pealegi on vigastuste kõrvaldamine teel, lahtise taeval all, autojuhi tervisele väga kahjulik. Sarnaste nähtuste vältimiseks tuleb seada jõuvanker enne külmade tulekut täiesti korda. Vigase masinaga ei tohi ette võtta milgi tingimusel pikemaid sõite. Parandustööd võib teha ainult soojas ruumis, kus temperatuur on 3–4°C. Meil kahjuks on levinud vaade, et auto tuleb seada suveks hästi korda, kuna talvel võib ajada ka vigase masinaga läbi. Auto peab alati korras olema ja eriti talvel.

Nagu tähendasin, on külm kardetav ka sõitjatele ja autojuhile. Harilikult reisijad hoolitsevad juba ise selle eest, et pakane ei teeks neile liiga, pealegi on autod kinnised. Autojuhi seisukord külmal ajal on märksa halvem. Temal tuleb autot juhtida, auto juures tööd teha jne. Sellest on tingitud alaline temperatuuri muutus, mis mõjub väga kahjulikult tervisele. Juht peab nii rietatud olema, et temal ühetaoline soojus oleks keha, käte ja jalgade ümber, kuid see on väga raske saavutada. Välismaal on tehtud sel alal palju katseid, kuid suuremaid tagajärgi pole saadud. On isegi konstrueeritud elektriga soojendatav ülikond, kuid selle tarvitamine on kaunis raske. Tuleb alaliselt soojust kraadida ja valvata, et keha ümber temperatuur ei tõuseks liiga kõrgele. Selle ülikonna peamiseks puuduseks on see, et see annab kehale küllaldase, tihti isegi üleliigse soojuse, kuna kätele ja jalgadele on tema soojusest vähe. Üleliigne kehasoojus teeb inimese uniseks, kuna käte ja jalgade külmetamise tõttu need liikmed kangeks võivad muutuda. Sarnasel juhul on õnnetus tihti möödapääsematu. Minu arvates peaks olema sarnaste ülikondade tarvitamisel õige ettevaatlik. Nagu kogemused näitavad, on meie sõjaväe autojuhtide riietus küllalt otstarbekohane. Ta soojendab keha ja liikmeid enam-vähem ühetaoliselt. Kangemate külmadega on meie kasukas vist küll parem kui elektriga soojendatav ülikond, kuid temaga peab oskama ümber käia. Kunagi ei tohi istuda selles kasukas soojas ruumis ja eriti veel tarvitada sooje jooke. Meie sõitjatel ja autojuhtidel on moeks külmaga peatuda ja end soojendada kas kuuma tee või alkoholjoogiga. See on väga kahjulik kõri- ja hingamisorganitele. Kui on juba sarnaseid jooke joodud, siis tuleb enne väljaminekut end tingimata jahutada kas vee või klaasi õllega, millel harilik toa temperatuur. Igasugused pillid ja kompvendid aitavad siin vähe. Kui lahtisel teel tuleb talvel autot parandada, siis ei või heita isegi kasukat lume peale, vaid tuleb alla panna kas lauaotsad, õled või heinad. Paljakäsi töötamisest tuleb täiesti hoiduda. Kohmetunud käed ei tunne töö juures saadud kriimustusi, millesse pisilased tekivad ja kutsuvad välja igasugused paised, sügelised jne. Sarnasel juhul on kohe tarvis arsti poole pöörata, sest kui need paised saavad külmetada, tekivad tõsised haigused, mis tihti lõpevad surmaga. Pärast pikemat sõitu on väga kasulik pesta nägu ja käed mingisuguse desinfektseeriva vedelikuga, milgi tingimusel aga mitte sooja veega, eriti veel siis, kui nägu ja käed on külmast tursunud. Äärmiselt kahjulik on sooja veega pesemine veel siis, kui pärast seda kohe tuleb minna sõitu. Kasulik on end pesta leige veega ehk jällegi sooja veega paar tundi enne või pärast sõitu. Kui sõiduajal juhil külmast mõni liige on kangekõnnud, tuleb seda hõõruda pehme kuiva lapiga, kuni ta normaalselt hakkab tegutsema. Kui tegemist on külmanud liikmega, tuleb külmanud koht hõõruda lumega ja kohe arsti poole pöörata. Tihti juhtub, ei juht istudes rooli taga, jääb kangeks, mida ta ainult

siis tunneb, kui liikmed loobuvad ajudele allumast. Ergutamiseks tuleb temale anda vähehaaval mingisugust leiget jooki. Kui tema neelamine korralikult ei funktsioneeriks, siis ei või seda enam teha, vaid tuleb kohe arsti poole pöörata.

Auto varustuse hulgas peaks olema talvel tingimata medikamentide kogum, mis sisaldaks väikese pudeli valget veini, lanoliini, lisooli, piiritust, sidumismaterjali, leukoplastrit, ja termos kõva kohviga. Mõistagi, neid medikamente võib juht tarvitada ainult hädasunnil. Eriti ettevaatlik peab olema alkoholi tarvitamisega. Mõnedele isikutele mõjub alkohol külmal ajal tugevamini kui soojal, seepärast peab iga juht täpselt teadma, kuidas alkohol temale mõjub. Ühegi teise ala juures ei väljendu alkoholi mõju all enesepettumus nii teravalt kui autojuhtimisel. Harilikult purjus juht tahab olla väljapaistev, sealjuures aga ei suuda arvestada oma võimetega ja sõit lõpeb õnnetusega.

Lumi. Lumi on jõuvankrite kasutamisel element, mida meil kõige rohkem kardetakse. Need lumeolud pole meil kaugeltki nii hirmuäratavad kui seda ette kujutatakse. Mujal, nagu Soomes, Rootsis, Norras, Šveitsis ja Põhja-Ameerikas, on need palju tõsisemad, nendest saadakse üle kaunis kerge vaevaga ja kedagi nad ei hirmuta. Seal, kus lumi takistab jõuvankrite liikumist, on võetud tarvitusele mitmesugused lumepuhastamise masinad, lumesahad jne., mis täiesti edukalt töötavad. Teede lahtihoidmine ei sünnita enam mingisuguseid raskusi. Kui raskustest üldse võiks kõnelda, siis käib see linna uulitsate puhastamise kohta, sest lume äravedamine läheb õige kalliks maksma. Eriti palju tööjõudu ja aega nõuab lume pealelaadimine veoriistadele. Selle kergendamiseks on P.-A. Ühendriikides võetud tarvitusele nõndanimetatud lumetõstjad. Masin liigub edasi käigulintidel. Jõuallikana Waukesea mootor 41 HP. Liikumise ajal masin roogib lume lahti eesoleva saha abil, mille erilised propellerid ilma otsata lindi peale ajavad. Lint on varustatud käppadega, mis kokkuaetud lume tõstavad üles ja laevad järelesõitvale veoautole. Sarnane masin tõstab üles 75 kub-meetrit lund tunnis. Lume sügavus ei mängi mingisugust osa töö juures. Masin teeb uulitsa täiesti puhtaks ja mingisugust käsitsi järeldamist ei ole tarvis. Masina edasilikumise kiirus on keskmiselt 150–200 m. tun.

Nagu tähendasin, ei sünnita ameeriklastele talvel teede lahtihoidmine kuigi suuri raskusi. Hoopis teine lugu on sellega Šveitsis. Alalised tormid ja tuisud matavad Alpides teed niivõrt paksu lumekorraga, et nendest läbipääsemine lahti kaevamata on täiesti võimatu. Peale selle langevad mägedest alla lume- ja jäämassid, mis teed täielikult sulevad. Sarnases olukorras on teede lahtihoidmine seotud suurte raskustega. Et aga mägedes asub palju sanatooriume ja võõrastemaju, on neile juurepääsu küsimus suure riiklise tähtsusega. Sellega arvestades on Šveitsis palju tööd tehtud igasuguste lumepuhastamise masinate konstrueerimise ja nende katsetamise kallal. Erilise intensiivsusega algas see töö 1925. a. Rööbiti oma maal konstrueeritud lumepuhastajatega katsetati ka põhjamaade lumesahku. Katsete kogemuste najal on nüüd kindlaks tehtud lumepuhastajate tüübid, mis täiesti rahuldavalt töötavad. Peatüüpe on kaks: üks, mis tarvitusel teedeministriumis ja teine kaitseväes.

Nagu kirjeldatud lumepuhastamise aparaatidest nähtub, pole lumi enam kuigi suureks takistuseks jõuvankrite liikumisel.

Lõpuks jääb veel muda, mida sügisel ja kevadel meie teedel kaunis rohkesti. Selle pahe vastu võitlemi-

seks on peaaegjalikult teede korrashoid, mis viimastel aastatel meil on teinud kaunis suuri edusamme.

Kokkuvõetult meie „olud“ pole sugugi nii hirmuäratavad jõuvankrite kasutamisel. Võrreldes meie jõu-

vankrite rohkust teiste väikeste riikidega, seisame meie kaunis kõrgel astmel. Nagu näha, ei allu reaalne elu teoreetilistele oletustele, vaid ta rajab endale praktiliselt tee õiges suunas.

J. L.

Lühemad teated.

MIDA ON LOOTA UUT AUTODE ALAL?

Kaheteist-silindriline — edurikas väikeauto. — Ederatastevedu.

Aasta alul tehtud uuendustest nimetame *Voisin* 12-sil., *Maybach* 12-sil. *Auburn* ja *Gardener* töid välja esimesed seeria-ederatasteveo-autod, kuna *Tracta* ja *Bucciali* juba varem olid lasknud turule üksikuid mudelid. Öötsuvate assidega töötavad *Steyr*, *Austro-Daimler*, *Röhr* ja *Tatra*, ka vedrude juures on uuendusi märgata, peale selle katsutakse muuta hammasrataste erilise vormi ning mootori uue asetusviisi läbi mootori kõik veel vaiksemaks.

Kahtlemata seisab ederatasteveoga auto tuleval aastal rahvusvahelise võistluse esotsas. Siiski ei tarvitse mõni autoostja sellest kohe järeltõlge teha; lähed viimastel aastatel, enne kui ederatasteveoga auto täieliselt vallutab turgu.

Väikeautodest nimetame:

„*BMW*“, „*DKW*“ ja „*Hanomag*“. Need on saksa väikeautode kõige paremad esindajad, ja on näidanud, et sellest nõrgast mootorist väga palju võib loota. Iseäranis suurepäraseid tagajärgi on annud *BMW* ning on tõusnud viimaste kuude jooksul Saksamaa kõige kuulsamaks väikeautoks.

HORCH,

kes esimesena Euroopa vabrikust läks üle 4-sil. ehitamisest 8-silindrilisele, võib nüüd tagasi vaadata 3-aastasele tegevusele 8-silindriliste autode alal. *Horch* juures on uus luksustüüp uue vedrude süsteemiga ja madalamal asuva shassiiga.

OPEL

ehitab kaht tüüpi vana 1-liitrilist ja kahe aasta eest alatud 2-liitrilist autot, mõlemad uuesti läbi töötatud, parandatud ja selle juures märksa odavamaks muutunud.

MERCEDES-BENZ

hakkab juba raskete sport- ja võidu-sõidautode kõrval ehitama harilikke autosid. Nüüd võib juba osta „*Mercedes-Benz*“-auto alla 7.000 Rm. Traditsioon, kauba headus ja edu on *Untertürkheimi* ilmafirma õnnelikul kombel ühendatud. Ka 1930. a. mudelid näitavad, et „*Mercedes-Benz*“ kõige väiksemast kuni suurima tüübini on ja jääb „suureks klassiks“. Tema vastupidavus ja muud omadused on tunnustamist leidnud igas maailma kaares.

Mercedes-Benz, ilma et oleks lasknud välja uusi tüüpe paistab silma ebaharilikult ilusate ning soliidsete *Sindefingeni* vabrikute karosseridega, mis on asunud juhtivale kohale seeriaviisi karosserii ehitajate grupis.

STOEWER

esineb sel aastal oma 8-sil. seeria-auto kõrval sportkabrioletiga, mida võib vist küll lugeda ilusamate autode hulka üldse.

AUDI JA MAYBACH

on uuele elule ärganud, mida võib rõõmuga tervitada, *Audi* ehitab uuesti läbitöötatud 6-silindrilisi, *Maybach* konstruktiivselt väljapaistvaid 12-silindrilisi autosid.

NAG-PROTOS

võib oma, nüüd juba 1½ a. tarvitusel oleva automaat-siduriga tagasi vaadata edurikkale pioneeritööle auto ehitamise alal. Uus tüüp on madala shassiiga ja muudetud jahutajaga.

Prantsusmaa näitab meile uusi

„CITROEN“

tüüpe: kokkuhoidlikud, kindlad, kestvad ja kiired masinad nõrgemast klassist, varustatud kõikide tehniliste uuendustega.

RENAULT

osutub oma nõrgemaist kuni raskemate tüüpideni kõige paremaks Prantsusmaa esindajaks maailmaturul. Ka uute mudelite juures on *Renault* truuks jäänud oma iseloomulikule jahutaja vormile.

Lõppeks nimetame itaalia silmapaistva auto:

„FIAT“.

Torino tööstusel on iseäranis õnnestunud kaks tüüpi: 1-liitriline — 4-sil. ja 2½-ltr. — 6sil. Iseäranis väiksem auto loetakse võimelisemaks ja kindlamaks väikeautoks. Neil päevil ilmus pealegi 1½-ltr. 4-sil. tüüp tähtsate parandustega ja suurte muudatustega.

Ameerika autodest nimetame kõigepealt uue

„FORDI“,

vähe pikendatud ja madalamale asetatud shassiiga, varustatud mitmesuguste tehniliste uuendustega.

Ford suurim võistleja on *Chevrolet*. Ka selle odava mudeliga tõendavad

GENERAL MOTORS CO

ameerika autotööstuse suurt võimet.

Väikesi muudatusi näitab „*Buick 1930*“.

Columbia jäab alati esirinda

parimad gramofonid
parimad plaadid

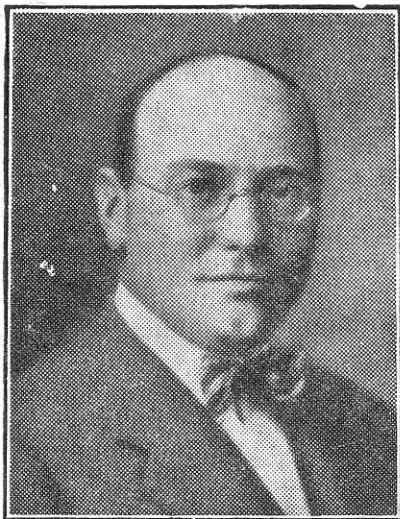


Elegant daam
ja härra
sõidavad suvel
oma autos

spetsiaal-
grammofoniga

Luxus tüüp autole
nr. 113-a. Kr. 200

A.-s. Karl Lemberg
Tallinnas.



Mr. D. F. Ladin, Gen. Motors Co. Euroopa
osakonna direktor.

GRAHAM-PAIGE

on oma mitmesugused mudelid varustanud nelja käiguga.

AUBURN

on esimesena julgenud teha suure muudatuse ja on üle läinud seeriaviisi ederatasteveoga autode valmistamisele. Esimesed tüübid, mis vaevalt jõudsid turule ilmuda, osteti kohe. Mitmed neist sõidavad Berliinis ja paistavad silma oma eriskummalise iluga päris kuulmatu käimapaneku momendiga ning on täiesti vaba ja kiire jooksuga.

AMEERIKA AUTOTOODANG 1929. a.

Ameerika Ühisriikides ja Kanadas valmistati 1929. a.:

Sõidu- ja veoautosid 5.651.000, neist sõiduaautosid 4.846.000, veoautosid 805.000. Sõiduautodest oli kinnisi 87%.

Valmistatud sõidu- ja veoautode suurmüügi hind: Kr. 13.029.744.000.

Ühisriikides valmistati 1929. a.:

Autokumme 75.000.000; Ühisriikides registreeritud sõidu- ja veoautosid 26.400.000. Suurenemine 1929. a. jooksul 8%. Ameerika Ühisriikide maanteede üldpikkus 6.032.562 km, sellest I-se klassi teid 1.220.000 km. 1929. a. kulutati maanteede ehituseks ja korrashoiuks Kr. 7.479.992.000. Jõuvankrite maksust saadud Kr. 1.552.099.000. Bensiinimaksust saadud Kr. 3.459.496.000. Autotööstuses ja liikumises tarvitatud bensiinihulk 37.422.000.000 liitrit. Autode väljavedu Ühisriikidest 1.015.000. Väljaveo suurenemine 1929. a. 23%. Autode sissevedu Ühisriikidesse 710. Ühisriikides oli 1929. a.:

Avalikke garaaže 51.200. Autoparanduse töökodasid 95.000. Bensiinijaamu 320.000.

AUTOSID MAAILMAS 35.000.000.

Maaailma autode arv on tõusnud peaaegu 35 miljoni. „The American Automobile“ (Overseas Edition) ja tema kaas-ajakirjas „El Automobil Americano“ teatel näitab 1. jaan. s. a. maailma mootorite statistika enam kui 125 riigi ja pea maa-alade kohta Aafrikas, Ameerikas, Aasias, Euroopas, Okeaanias 34.879.323 autot ja 2.565.889 mootorratast.

Eestis oli 1930. a. alul 2.705 autot ja 480 mootorratast. Klassifitseerimine ja võrdlus:

	1929. a.	1930. a.
sõiduaautosid	1.491	1.700
veoautosid, omnibusi	763	1.000
haigveoautosid	5	5
kokku	2.259	2.705
mootorrataid	407	480

Arv on suurenenud 1929. a. jooksul 209 võrra, võrreldes 1928. a. tõusuga — 438 auto võrra. Veoautode arv 1929. a. jooksul on tõusnud 237 võrra, kuna 1928. a. suurenes tarvitus 190 võrra. Tingimused ei ole soodsad 1930. a. jaoks.

Läti. Teadete järgi Riistast on Lätis praegu 3.014 autot (1.700 sõidu-, 1.035 veoautot ja 279 omnibust) ja 1.208 mootorratast.

Leedu. Teated erinevad üksteisest, võib olla see pärast, et avalik statistika ei loe valitsuse sõidukeid. Kaunas teatab, et 1930. a. on Leedu 1.929 autot ja 553 mootorratast, kuna aasta tagasi oli 1.393 autot ja 409 mootorratast.

	1930. a.	1929. a.
sõiduaautosid	1.254	1.048
omnibusi	270	126
veoautosid	405	219

Soome. Olgugi, et seisukord oli halvem eelmistest aastatest, autode arv on 1930. a. jooksul tõusnud 4.000 auto võrra, Helsingist on antud mitu teadet, mis näitab, et veo- ja sõiduautode üldarv on 38.234. Allpool võrdlus:

	1929. a.	1930. a.
sõiduaautosid	22.903	24.850
omnibusi	1.487	1.455
veoautosid	8.769	10.760
kokku	33.159	37.065
mootorrataid	5.294	5.750
Kokku	38.453	42.815

Maailma mootorikaubandus.

	Auto esindajaid	Veoauto esindajaid	Garaažetöökodasid	Osade ja siseseade esindajad ja müüjad	Lõplik kaubanduse üksuste arv
Eesti	10	5	5	29	43
Läti	20	10	10	24	48
Leedu	6	3	3	12	11
Soome	66	31	107	193	316

„DERULUFTI“ EDUKAS TEGEVUS.

Kaheksa aasta kestes 4.000.000 km., lennul mitte ühtki surmajuhetu.

Saksa-Vene lennusealts „Deruluft“, kes on ainukeks õhuühenduse pidajaks Tallinna—Lääne-Euroopa ning Tallinna—Nõukogude-Vene vahel, ilmutab oma tegevuses järjekindlat edu. Lennatud kilomeetrite arv on 8-aastase tegevuse kestes tõusnud enam kui kuuekordseks, veetud reisijate arv 22-kordseks; vastavalt on kasvanud ka bagaaži- ja postivedu. Esimesel aastal (1922) lennati ainult 148.000 km., veeti 338 reisijat, 1047 kg. posti ja 18.200 kg. kaupa ning bagaaži. Viimasel aastal tõusis lennatud kilomeetrite arv 937.000-ni, kuna reisijaid oli 7.662, posti 16.711 kg. ja kaupa ning bagaaži 60.015 kg. Kaheksa aasta kestes on lennatud kokku 4.026.000 km. ja veetud 15.392 inimest (poolteist Rakvere linna!), 91.500 kg. posti ja 269.501 kg. kaupa ning bagaaži. Eriti hoogsalt suurenes reisijate ja igasuguse kauba vedu 1928. a. alates, mil avati Riia—Tallinna—Leningradi liin.

Eriti huvitav on märkida, et kogu „Derulufti“ tegevuse kestes pole seni reisijatega juhtunud ühtki surmaõnnetust.

K. A. S.

ČEHHOSLOVAKKIA AUTOKLUBI KORRALDAB
11. mail 1930. a. Rahvusvahelise võidusõidu Žbraslavist —Jiloviště. Võidusõit korraldatakse traditsiooniliselt igal aastal, alates 1908. aastast. Sellest võivad osa võtta ka mootorrattad, sport- ja võidusõiduaudod. Muu seas on see võidusõit tähendatud ka 1930. a. Euroopa rahvusvaheliste mägi-võidusõitude nimekirjas. Auhindade seas on eriauhinnad rahas üldsumma 63.000 tšehhi krooni peale. Lähemaid teateid saab: Autoklub Republiky Ceskoslovenske, Praha. *Austria autoklubide kartell*: kavatseb korraldada 14.—17. juunini 1930. a. võidusõidu Austria Alpide karika peale. Lähemaid teateid annab: Österreichischer Automobil-Club, Wien I, Kärntnerring 10.

Kevadhooaja alul ratifitseerib Čehhoslovakkia vabariigi valitsus rahvusvahelise konventsiooni 1926. a. autoliikumise kohta ning samal ajal astub jõusse uus autoseadus, nii et sõiduformaliteetid Lääne-Euroopa sõiduteede korraldustega kooskõlastatakse, et autosõitjatele Čehhoslovakkia vabariigi territooriumi läbistamisel raskusi ei sünniks.

Rootsis on, alates 1. jaanuarist 1930. a., autode kinnitus tehtud sunduslikuks, nii et sõidukid, mis tulevad välismailt, peavad sissesõidul ette näitama kinnituse tunnistuse. See kinnitus võib sünnida kas Rootsis, riigi poolt tunnustatud kinnitusseltsis, ehk sissesõitja alalise asukoha seltsis, kui mõni Rootsi kinnitusseltsidest võtab vastutuse endale. Juhul, kui niisugust seltsi ei ole turisti asukohas, siis tuleb kinnitus ette võtta sissesõidul piiril. Et seda kergendada, annab Rootsi kuninglik autoklubi, Nybrogatan 3., Stockholm, erilised vormulaarid välja, mis tuleb täita.

KUULUS TARGA-FLORIO VÕIDUSÕIT
leiab, nagu harilikult, aset 4. mail k. a. Sitsiilias. Esiimeseks auhinnaks on määratud 100.000 liiri ja mitu karikat.

MOOTORRATASTE SÕITJATE
jaoks korraldab Österreichischer Motorfahrer Verband, Grünbergstr. 11., Wien XII, võidusõidu 18. mail 1930. a. Esiimeseks auhinnaks on määratud suur kuldauraha ja S. 500. kullas.

KUHU JÄÄVAD VANAD AUTOKUMMID?
Balkanmail osatakse vanadest kummidest valmistada suurepäraseid kingi. See ei ole mitte mõne kingsepa idee, kes sel viisil paikab oma kingi odaval viisil, vaid kingad valmistatakse täiesti uued, ning müüakse turgudel ja laatadel. Teravatel kaljukividel olevat need tallad vastupidavamad kui mõnest teisest materjalist.

AUTOKUMMIDE VULKANISEERIMINE ELEKTRIGA.

Autokummide parandus on autoomanikule suure tähtsusega, võimaldades seega vähemaid rikkeid saanud kumme jälle tarvitada. Väliskumme võib ainult vulkaniseerimise teel parandada. Praegu tarvitusel olevad vulkaniseerimise aparaadid töötavad peaaegu eranditult auruga. Uususega on ilmunud viimasel ajal turule ja võetud tarvitusele elektriga vulkaniseerimise aparaadid. Elektriparaatide paremus seisab selles, et siin ei tarvitse katelt üles seada, aurutustik jääb ära ja soojuse reguleerimine on äärmiselt lihtne. Samuti on aparaat igal ajal töötamisvalmis, ilma et tarvilik oleks enne aurukatelt kütta ja auru sünnitada. Vulkaniseerimise temperatuuri on võimalik hoida täpselt soovitavas kõrguses ja vastav regulaator hoiab seda automaatselt ühesugusena.

Kuni 7" väliskummide elektrilise vulkaniseerimise aparaadi voolutarvitus on kuni 3.6 KW.

AUTOBUSE E HITUSE ARENG AMEERIKAS.

Ameerika autoliidu autobuse jaoskond on avaldanud andmeid autobuse ehituse arengu kohta. Toome siin mõned tähtsamad andmed.

On märgata järjest suuremate autobuste tarvitusele võtmist. Viimase 3 aasta jooksul ehitatud autobustest on 33% tühikaaluga alla 2¼ tonni, 37% on tühikaaluga 2¼—3¼ to, 30% — raskemad.

Samuti on märgata telgede vahe suurenemist. Viimase 3 aasta jooksul ehitatud autobustest on 40% telgede vahe 150—199 tolli, kuna 200—225 tolli telgede vahega on umbes 50%, alla 150 tolli telgede vahega kõigest 5%.

1922. a. oli 92,4% autobuste mootoritest 4-tsilindriline, käesoleval aastal oli 4-tsilindriline mootoriga ainult 11,4%.

AUTOBUSTEGA POSTIVEDU AMEERIKAS.

Autobuseliinid on Ühisriikides postiveoks juba ammu eesõigustatud seisukorras. Postivedu sünnib igalpool eritasu eest. See tasu on mitmesugune, vastavalt liini iseloomule ja on keskmiselt 0.074 dollarit/miililt (umbes 17 senti/km). Mõnedel liinidel tõuseb see tasu 0,285 dollarini/miililt. (90 senti/km). Postiveo lepingud on harilikult sõlmitud aasta peale.

AURUAUTOBUSED AMEERIKAS.

Vaatamata sellele, et aurumasin, eriti auto peal, üldiselt vananenuks loetakse ja tahetakse seda siiski mitte unustada. Ameerikas töötavad katseviisil 40-istmelised auru-elektrilise autobused, mis on varustatud 150 HJ aurumasinaga. Aurusaavutatakse kahes katlas, mis on asetatud autobuse tagumise otsa alla ja selle töösurve on 70 atm. Kütteks tarvitatakse odavat õli. Tule reguleerimine sünnib automaatselt, vastavalt auru tarvitusele. Kui seisua ajal või tasasel sõidul juhtub tuli kustuma, siis sünnib süüetus erilise elektrikuünla abil.

Aurumasin on 8-tsilindriline. Lisaks peaurumasinale on olemas veel abi-aurumasin, mis paneb käima 32-voldilise dünamo, aurukatla toitepumba ja tõmbeventilaatori. Aurumasinaga jõud kantakse vooli abil üle diferentsiaalile. Aurumasinaga reguleerimine sünnib elektrilise jõu ja selleks on ülnimetatud dünamo olemas. Autobuse eesotsas on auru kondensaator, nii et aurumasin töötab vakuumi vastu ja toitevesi tuleb ringvooluga jälle tagasi.

Sarnane auru-autobus töötab täiesti tasa ja on küllalt painduv — 7 sekundi jooksul võib autobuse seis pealt viia 40 km tunni kiiruse peale.

AUTOBUSELIIKUMISE ARENEMINE SAKSAMAA.

Autobuseliikumine on Saksamaal viimasel ajal eriti suurenenud. 1928. a. esimesel poolal on Saksa Autoliikumise Seltsiga ühenduses olevate seltside autobused läbi sõitnud 15,37 miljonit kilomeetrit, mis on 32% enam kui aasta tagasi. Reisijate arv oli selle aja jooksul 31,67 miljonit (49% enam kui aasta tagasi). 30. juunil m. a. töötasid 451 liinil, millede kogupikkus 7763 klm., 1075 autobust (35% enam kui aasta tagasi).

* Krahv Brilli-Peri tormas enne Tripoli suurt võidusõitu treeningul oma „Talbot“-autoga vastu müüri ja suri lühikest aega pärast õnnetust. Brilli-Peri võitis teatavasti Saksamaa suurel võidusõidul 1928. a. oma grupis esimese auhinna.

* Münchenis leidis meie päevil aset sportlaste austamine. Linna poolt antud kiituskirja saajate hulgas oli ka Hans Stuck von Villiez, keda peetakse Saksamaa parimaks mägisõitjaks.

Eesti Autoklubi teated.

E. A. K. juhatus ja peakoosoleku poolt heakskiidetud väljasõitude kava eeltulevaks suveks on järgmine:

29. mail s. a. väljasõit Keila-Joale. Kogunemine Vabadusplatsil kell 10 homm., väljasõit kell 10.30.

9. juunil s. a. (teisel Suviste pühal) väljasõit Neeruti-mägedesse. Kogunemine Vabadusplatsil kell 9 homm., väljasõit kell 9.30.

22. juunil s. a. väljasõit Kuresaare või Soome. Kuresaare sõiduks kogunemine Vabadusplatsil kell 8 homm., väljasõit kell 8.30. Osavõtust palutakse teatada klubi sekretärile kuni 15. juunini kell 16. Soome sõiduks tehakse juhatus poolt eri-korraldus, kui sellest sõidust osa võtavad vähemalt 3—4 autot. Ülesandmise tähtaeg 15. juunini s. a.

20. juulil s. a. väljasõit Võsule. Kogunemine Vabadusplatsil kell 8 homm., väljasõit kell 8.30.

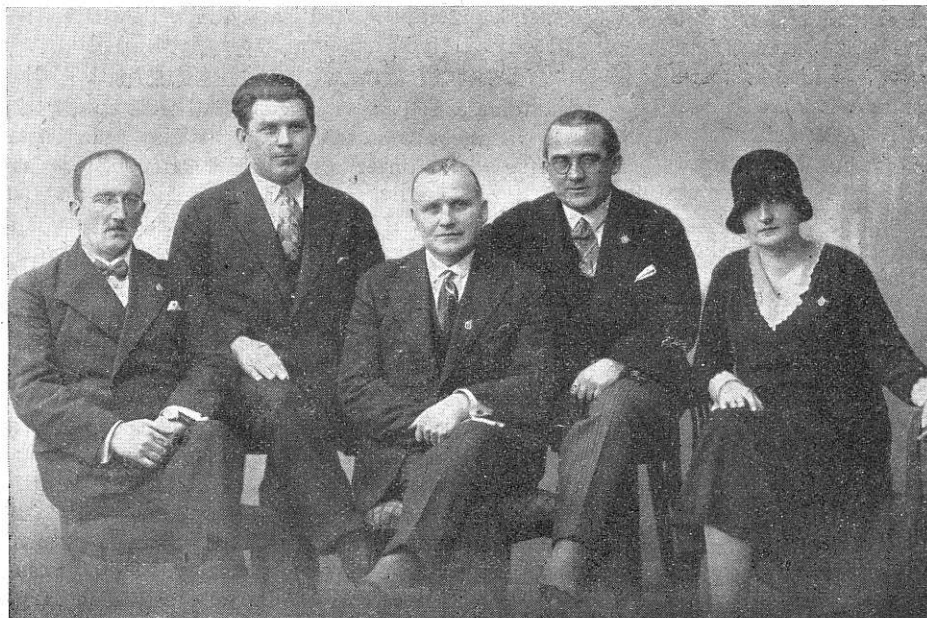
30. augustil s. a. (klubi aastapäev 31. VIII) väljasõit Pärnu. Kogunemine Vabadusplatsil kell 5 p.l.

väljasõit kell 5.30. Osavõtjaid palutakse endid üles anda klubi sekretärile kuni 26. augustini kell 5. p.l.

Neid tähtaegu palutakse silmas pidada, sest erikutsed ei saadeta. Soome sõita soovijaid palutakse väljendada kindlalt oma soovi ja anda teateid auto ja ka sõitjate kohta ning triptikud ajalt muretseda. Välispassse pole Soome sõiduks tarvis.

Klubijuhatus tuletab liikmetele meelde, et liikmeks ühendamise tähtaeg lõpeb esimesel mail s. a. Pärast nimetatud tähtaja möödumist tuleb tasuda viivitumaksu 2 krooni peakoosoleku otsuse põhjal.

III. autonäitus peetakse 17.—19. mail s. a. Volta vabriku ruumes Soo tän. 27. Järgmine „Auto“ number ilmub näituse numbrina, sellepärast palutakse kuulutajaid kuni 5. maini s. a. oma kuulutused „Auto“ toimetusele ära saata, et ilmunises ei tuleks takistust.



Eesti autoklubi spordikomisjon 1930. a.

Pahemalt paremale: ing. H. Köhler, ing. J. Täks, J. Johanson, H. Tallmeister ja preili S. Ley.

Tahaks olla nali?

Kakskümmend ameeriklast külastasid hiljuti Pariisi ühes oma autodega. Ühel külalisel juhtus see õnnetus, et ta jalakäijast üle sõitis. Üks ajaleht arvas selle kohta: Oleks parem olnud, kui külalised ka oma jalakäijad oleksid kaasa toonud.

Ameerika autovabrikute edu oleneb krediidist, mida ta võib anda ostjatele. Arusaadav, et paremate tingimuste pärast on käimas suur võistlus, ja Ühendriigis ükski inimene ei tarvitseks enam oma auto eest maksta.

Igapäev tunneb võhik, kes veel ei oma autot, et on päris kuritegu enda vastu olla autota.

Lõpuks aga tuleb ka nendes pakkumistes haripunkt. Ja sarnaseks haripunktiks näib olevat kuulutus, mis ilmus hiljuti „Weekly Report“is:

„Makske meile auto eest 500 doll. sisse. Andke meile siis veksle ülejäänud summale, maksev teie testamendi-avamisel. Peale selle kindlustame teie pärijatele pikenduse kuni viimse päevani“.

VABASTAV PÕHJUS.

Kohtunik: „Politseinik siin kinnitab, et teie sõitsite lubamata kiirusega. Tunnistate selle õige?“

Kaebalune: „Väga õige, härra kohtunik. Kuid võtke arvesse, et auto, millega sõitsin, oli varastatud“.

Kohtunik: See on juba teine lugu. Kaebus tagasi lükatud. Võite minna“.

IDIOODID.

Pikk, sirge ja sile maantee. Teel kihutab tore sport-roadster ja seda juhib ilus neiu. Tema kõrval istub armunud noormees. Kaugemal eespool parandavad mehed telefoniliine. Auto lähemale jõudes ronivad mõned neist tee äärel seisvate telefonipostide otsa. Neiu märkab seda ja lausub oma kaaslaslele:

„Vaata, Elmar, kas pole idioodid? Kas nad tõesti usuvad, et ma esimest korda juhin autot?“