

Auto

2 aastakäik.

Jlhub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

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

Väljaandja: J. ZIMMERMANN.

Tellimise hind:	Kuulutuste hind:	Toimetuse ja talitus:
Aastas (12 n-rit) kaasanega kr. 6.—	1/1 lehekülj kr. 60.—	J. Zimmermanni trükikoda
Üksik nr. kaasaneta 40 s.	1/2 " " " 30.—	Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 9-24
Väljamaale kr. 1.—	1/4 " " " 15.—	

Nr. 1 (11)

JAANUAR

1929.

S I S U.

I N H A L T.

Uus aasta.
Rahvusvaheline autoklubide koondus.
Automüügitingimised Ameerikas.
Eeva ja auto.
Kui vanaks elavad autod.
Pilvelõhkuja autodele.
Vedada või lükata.
Kaugesõidu auto.
Ameerika autotööstus.
General Motors Corporation.
Vahetage vahest küünlaid.
Puusõega köetav „Panhard“ auto.
Rallye automobile de Monte-Carlo.
Tartu.
6000 km autol läbi Lääne-Euroopa.
Lühemad teated.
Eesti Autoklubi teated.

Das Neue Jahr.
A. I. A. C. R.
Über die Bedingungen des Autohandels in Amerika.
Eva und das Automobil.
Die Lebensdauer von Automobilen.
Wolkenkratzer für Automobile.
Ziehen oder Schieben.
Auto für große Reisen.
Amerikas Automobilindustrie.
General Motors Corporation.
Wechselt zur rechten Zeit Zündkerzen.
Panhard-Levassors Gazogewagen.
Sternfahrt Monte-Carlo.
Tartu.
6000 klm im Automobil durch West-Europa.
Kurze Nachrichten.
Nachrichten des Eesti Auto-Klubi.

Uus aasta.

Elame juba Uut aastat. Üleminekut vanast uue peale fikseeris igaüks nii kuidas kellelgi selleks võimalus. Üleminek ise oli aga tähtis. Aastavahetusel siirdusime aga uude ajajärku.

Astudes aastasse 1929. oleme siirdunud vanast ja iganenud mõõdusüsteemist uude . . . meetrisüsteemi. Kadunud on meilt verssokid, arssinad, süllad ja verstad, kadunud loed, solotnikud, naelad ja puudad — minevikku on hääbunud terve vana süsteem, esialgu teeb ta muidugi raskusi, eriti ärimeestele ja perenaisetele.

Autoasjandusse jääb aga kaksik-süsteem veel hulgakas ajaks maksma. Inglismaa ja Ameerika ei taha loobuda vanadest mõõtudest. Dollar on küll sajandiku

alusel, kuid naelsterlingis on ikka kakskümmend shillingit ja kakssadanelikümmend pensi. Ja sama keerulised nagu naelsterling on teisedki mõõdud. Kahjuks! Kuid Ameerikas ja Inglismaal arutatakse juba väga tõsiselt siirdumist meetrisüsteemile. On ka juttu olnud jagada aasta kolmeteistkümmene kuu peale. Vist sünnivad need mõlemad: minek meetrisüsteemi peale ja kolmeteist-kuuline aasta oma iga kolmeteistkümnenda kuupäevalise reedega tarvitusele võtmine. . .

Alanud aasta annab meile rohkem kui meetrisüsteemi. Saame vist kõigepealt ka kaua oodatud jõuvankrite seaduse. Millisena saadab Tema Majesteet selle „Riigi Teatajasse“, seda soovib näha iga autoas-



E 2 577

jandusest huvitatu. Igatahes, ühel või teisel kujul, toob see seadus meie autoasjandusse pöörde. On ka jutt olnud autode maksustamisest uuel alusel. Kas ja missugusel kujul see sünnib, seda näitab tulevik.

Siis määrused liikumise kohta. Need on meil nii kirjud ja mitmekesised kui ükski asi ilmas võib olla, sest igal linnal, alevil ja maavalitsusel on oma seadused ja määrused. Tarvis ühtlust. Sedagi annab vast uus seadus, mis eelnõu kujul riigikogus.

Oleme siis autoasjanduses ka astumas uude ajajärku.

Eesti Autoklubi, mille häälekandjaks „A U T O“ on olnud oma sünnihetkest saadik, on ka edusamme teinud. Liikmete arv on möödunud aasta kestel kasvanud 44 võrra. Konventsioone Rahvusvahelise autoklubide liidu liikmete-organisatsioonidega oli meil möödunud aasta alul sõlmitud kaheksa, aasta kestel kasvas aga konventsioonide arv kahekümne kolme peale, seega ligemale kahekordseks. Oleme eesti automobilitidena terve kultuurilmaga ühenduses, see on, võime peaaegu iga maaga, kus autoliikumine vähegi arenenud, kirjavahetuses olla ja võime nendega vahetada sissesõidulubasid. Kokkuvõttes võime konstateerida, et möödunud aastal oleme maailma automobilitide peres saavutanud täieliku tunnustuse. Muidugi paneb see omakorda peale ka hulga raskeid kohustusi.

Edasi võiks automobiliti seisukohast välja minnes tähendada ka seda edu, mis Eesti autoklubil oma sise-maa väljasõitel ja klubi esitajail Riia võidusõidul olnud. Klubi on tegutsenud energilisemalt kui varem ja saavutanud seisukoha, mis kohustab rühkima veel suurema energiaga edasi.

Klubi edule võrdub ka „A U T O“ edu. Kui aasta eest alustasime oma ajakirja ellukutsutamiseks eeltöid, siis oli meil usku, et Eesti autoasjandus vajab oma häälekandjat. Selles usus hakkasime läinud märtsis välja andma „A u t o t“. Elu on näidanud, et meie algatus oli õige. Seda kinnitab järjest kasvav huvi meie ajakirja vastu. Tellijate ja lugejate hulk kasvab, samuti kaastööliste pere. Oleme ka auto-ajakirjanduse alal astunud suurde maailma autoasjanduse perre ja leidnud seal sooja vastuvõtu.

Kuid võttes aasta-bilanssi kokku peame ka mainima defitsiidist. Eesti autoklubi kaotas oma energilise abipresidenti ja „A u t o“ kaotas oma algataja, agara kaastöölise ja toetaja, kõik koos Hans Vinnali lugupeetud ja armastatud isikus. Kaotus oli suurimaid ja raskemaid Eesti autoasjanduse lühikeses ajaloos...

Raskest kaotusest peame üle saama. Soome vanasõna ütleb: „Edasi püüdku elava meel — surnud taha vaadaku!“ Nii on see ka meil. Rühime edasi, üle raskuste ja takistuste.

Selles edasipüüdmisses tahab „A u t o“ jõudu mööda kaasa aidata. Tahame anda parimat mis meil olemas. Senini oleme ka seda püüdnud teha „A u t o“ esimesel eluaastal, teist aastakäiku alustades on meil juba kogemusi ja enam usku oma kõrgesse ülesandesse. Nüüd teame seda, mida aasta eest uskusime; teame, et „A u t o“ on Eesti autoasjandusele tarvilik.

Soovime kõigile „A u t o“ tellijatele, lugejatele, toetajatele, sõpradele ja kaastöölistele

ENDISEST EDUKAMAT UUT AASTAT!

„A U T O“

toimetus ju väljuandja.

Mis on rahvusvaheline autoklubide koondus?

Kogu maailm teab, missugust tähtsat osa mängivad autoklubid, mis asutati mitme riigi autosõidukite ilmutamisel. Autoklubid võtsid enda peale autospordi juhtimise, mis soodustavalt mõjus uue liikumisabinõu täienemisele, ja seda liikumist juhtides arendasid nad tema tarvitamise võimalusi, löid parema liikumiskorralduse maanteedel ja linnades ning organiseerisid autoturismi.

Autoklubid said juba oma asutamispäevil aru, et nende püüded jääksid paljudes küsimustes tagajärjetuks, kui nad ei looks uusi võimalusi täita oma ülesannet. Nad teadsid, et nad ei tohi kuidagi oma tegevuses piirduda, kaitses ainult oma maa automobilitide huviseid, vaid et edu seisab kogu maailma autosõidukite koondumises, seda enam, et auto ülesandeks on olla tähtsaks abinõuks rahvusvahelises liikumises.

Rahvuslike autoklubide koondumise idee teostus 20. juunil 1904. a. Hamburgis peetud koosolekul, millest osa võtsid rahvuslike autoklubide esindajad, kes sinna olid kogunenud osavõtmiseks Gordon-Benneti karikavõistlusest. Rahvusvahelise autoklubide koonduse asutamise küsimus otsustati seal lõplikult ja tema asukohaks määrati Prantsuse autoklubi, Pariisis, 8 Place de la Concorde.

Selle rahvusvahelise koonduse (A. I. A. C. R.) ülesandeks on koondada föderatiivsel alu-

sel kõikide maade rahvuslikud autoklubid, et kaitsta automobiliti ühiseid materjaalseid ja moraalseid huviseid, ja arendada kõikides maades autosporti ja -turismi. Koonduse põhikirja järgi ei või olla koonduse liikmeks ühelt maalt enam kui üks klubi, mis on tunnustatud selle maa juhtivaks klubiks, on ühtlasi ka rahvuslik autoriteet autospordi alal.

Spordi alal on A. I. A. C. R.-il rahvusvaheline spordivõim: ta loob ja paneb maksma määrusi, et edustada ja korraldada autospordi võistlusi ja rekorde. Tema üldine spordimäärustik on maksev iga maa kohta. Peale selle üldise määrustiku annab koondus välja ka erilisi määrustikke rahvusvaheliste võistluste jaoks, nagu seda on, näiteks, autovõistlused Euroopa suurele auhinnale, mis korraldatakse korda mööda igas Euroopa riigis. Ta ühtlustab esiteks maailmarekorde, milleks on autosõidu kõige paremad saavutused, vaatamata sellele missuguste mõõtude ja kui suure mootoriga neid saavutanud autod on varustatud, ja teiseks nn. „rahvusvahelisi“ rekorde, milleks on teatavate autosõidukite klassi kuuluvate autode kõige paremad saavutused.

A. I. A. C. R. on teinud palju, et parandada autode rahvusvahelise liikumise tingimusi. Muu seas muretses ta 1909. a. autosõitjate jaoks rahvusvahelise sõidutunnistuse — „Certificat international de Route“, mis võimaldab



*Parun de Zuylen de Nyevelt de Haar
A. I. A. C. R. president.*



*Krahv Robert de Vogüé
I vice-president.*



*Krahv v. Arnim-Muskau
Vice-president (Saksa Autoklubi esimees).*



Senaator Silvio Crespi.

reisida välismaal ilma tülitavate vorminõueteta autojuhtimise lubade ja sõidukite immatrikuleerimise suhtes. Tema algatusel revideeriti diplomaatilisel konverentsil 24. aprillil 1926. a. rahvusvahelise autoliikumise tingimusi, ja tänu tema agarusele võeti sellel konverentsil vastu endise rahvusvahelise sõidutunnistuse asemel,

mis oli seetõttu väga puuduline, et sisaldas dokumendil ühtlasi sõiduki ja tema juhi passi, uued dokumendid, kus on juba eraldatud juhi ja sõiduki passid, ja mis pannakse maksma loodetavasti juba lähemas tulevikus. Tema saavutuseks on ka, et konverents võttis vana, tarkustusi näitava keelumärgi asemele uue kolme-



*Kolonel G. Peron
A. I. A. C. R. peasekretär.*

nurgelise tarvitusele ja määras, et see keelumärk jääb ainult takistuste märkimiseks. Nii kaovad aegamööda igasugused takistused, mis tülitasid sõidul autojuhti, kes sageli vahetas keelumärgid ringikujuliste reklaamidega. Huvitav on tähendada, et 24. aprillil 1926. a. konverentsi määrusi on tunnustanud 53 riiki ja nende seas ei puudu ükski Euroopa riik.

Teisest küljest oli vaja aga rahvusvahelise liikumise soodustamiseks korraldada ja piirata tolli vorminõudeid, mis tuli täita riikide piiridest ülesõidul. A. I. A. C. R. astus ka sellel alal autosõitjate huvide eest tagajärjerõkkalt välja. Praegusel ajal on juba triptik (läbilaskeluba) üldiselt tunnustatud ja tarvitusel juba kogu Euroopas. A. I. A. C. R'i teeneks on ka, et sel alal on tarvitusel igalpool ühtlane vorm ja ühtlane tarvitusviis.

Triptik on maksev ainult ühe maa jaoks ja nii pidi automobilist end varustama suuremate reisude jaoks mitme triptikuga. Seetõttu seadis A. I. A. C. R. kokku uue tollipassi — „Carnet de Passages en Douanes“, mis sisaldab ühel ainsal paberil kõik tollidokumendid, mis on vajalised reisu jaoks välismaal. „Carnet de Passages en Douanes“ on nüüd maksev 28 mitmesuguses riigis. Nüüd võib automobilist teha Euroopas juba suurema reisu, ilma et tal oleks vaja täita igasuguseid tülikaid tolli, vormaliteete. See saavutati alles kauase ja püsiva jõupingutuse järele, sest tuli 28 tollivalitsust veenda selle dokumendi tarviduses üle piiri sõidul.

Rahvusvahelise turismi alal on A. I. A. C. R. püüdnud pakkuda oma liikmetele võimalust täpselt orienteeruda turismi tingimustest välismaal. Selleks annab ta välja igal aastal koguteose teadetega turismi kohta, et klubidel oleks võimalik varustada turiste võimalikult täpsemate andmetega. Hiljuti andis ta välja uue

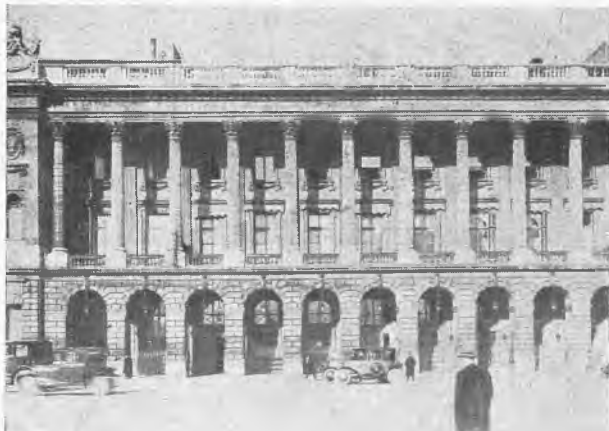
teedekaardi masstaabil 2.000.000, mis on kahtlemata seni väljaantutest täpsem ja täielikum. See kaart on mahutatud 44-leheküljelisse atlasesse ja ta peaks olema kaasas igal turistil, kes reisib autol välismaal.

Ülal kirjeldasime A. I. A. C. R-i tähtsamaid tegevusalasid ja saavutusi. Tema töö ja ülesanded on tähtsad ja kasvavad iga päevaga kooskõlas automobilismi arenemisega.

Tegelikult on praegu koondunud A. I. A. C. R. oma rahvusliikude juhtivate klubide kaudu 34 riiki.

Nii on A. I. A. C. R. korda läinud koondata suurema osa kogu maailma autoklubidest, kes taotlevad kõik üht ja sama eesmärki ja katsuvad automobilistidele olla abiks. See ülemaailmne organisatsioon pakub rahvusvahelise turismi alal suuri soodustusi. Rahvusliikude autoklubide solidaarsus, kes moodustavad A. I. A. C. R. ühise pere, võimaldab abiks olla mitte ainult teineteisele, vaid pakub oma teeneid ka teistele klubidele. Nii leiab iga automobilist, kes on oma klubi kaudu rahvusvahelise koonduuse liige, igalpool välismaal rahvusliikudes klubides lahet vastuvõttu ja abi, kes siis teda ka varustavad tarvilikkude teadetega reisu jaoks.

Rahvusvahelist autoklubide koondust juhib tema asutamise ajast peale parun de Zuylen de Nyevelt. Peab ütleva, et ta on tema töid 24 aasta jooksul juhtinud suure hoole ja ettenägelikkusega. Tänu tema vahetpidamata tegevusele on A. I. A. C. R. võinud nii mõjuvalt esineda rahvusvahelises autode liikumises.



Prantsuse Autoklubi hoone üldvaade ja maja eeskülg de la Concorde platsil, kus asub ka A. I. A. C. R.

Autode müügingimused Ameerikas

kokkuvõte V ülemaailmsel mootortranspordi kongressil Roomas 29. sept. 1928. a. peetud referaadist, G. F. Bauer Ühisriikide Auto-kaubanduskoja direktor.

Autode müük soliidset korraldatud järeilmaksuga on ammu oodatud samm, sest ta võimaldab auto müügi madala hinnaga ja soodustab mugavamalt elu.

Igal ärilisel ettevõttel on oma varjuküljed, nii leidub neid ka siin, sest mõnikord ei täideta lepingut, aga niisuguste lepingute protsent on tavaliselt niivõrd väike, et see ei riku asja, 90% järeilmaksuga sisseostudest on majanduslikult kindlad ja kaupmees peab selle eest hoolitsema, et hoiduda kahtlasest müügist.

Niisugustel tingimustel tehtud sisseost kasvatab rahvas kokkuhoidu ja iseloomu, õpetades teda elama kindlakstehtud eelarve järgi. Niisugusel süsteemil on järgmised head küljed:

1. Sisseost järeilmaksuga julgustab kokkuhoidu, sest tema kujutab kõrgendatud kujul kokkuhoidu. Rahvas peab hoidma kokku, et õigel ajal maksusid õiendada.

2. Ta võimaldab rahvale sisse osta korraga kõrgeväärtuslikke asju, teistel tingimustel peaks ta kaua ootama.

3. Ostja võib kohe asuda asja kasutamisele sel ajal, kui ta veel maksab.

4. See süsteem õpetab rahva tarvitama oma raha reaalse väärtusega asjade otsimiseks, vastasel korral oleks raha raisatud tähtsusetu asjade peale.

5. Isegi väike ostja võib enesele soetada autosõiduki, sest kui sõiduk näit. maksab \$ 1500, siis maksab ta esmalt \$ 500 ja ülejäänud \$ 1000 + 8% makstakse 12-osas. Selle kaudu muutub ka sõiduk odavamaks, sest muidu langeks toodang väheste sisseostude tõttu.

6. Selle süsteemi järgi läheb hind kõrgemaks ainult selle jaoks, kes ostab järeilmaksuga. See, kes ostab kohemaksetava raha eest, saab odavama hinnaga. See on tähtis selles mõttes, et teistel samadel aladel juhtub sageli, sisseostja kassaga ja sisseostja järeilmaksuga sedasama hinda maksavad.

7. See tähendab rahalist abi tarvitajale, sel ajal kui enne see abi oli võimaldatud ainult en detail ettevõtetel.

8. See paneb vastutuse isiku peale, kes töötab rohkem ja paremini. Majandusteadlased tegid kindlaks, et ameeriklasel jätkub 6-tunnilisest tööpäevast, et enesele teenida ülespidamist, kuna ülejäänud 2 tunni töötasu läheb maksude peale, et oma elu mugavaks teha.

9. See süsteem laiendab autotööstuse turgu ja võimaldab uute väärtuste loomise. Andmed näitavad, et dollari jõud autotööstuste toodangute sisseostmisel oli 16% kõrgem kui 1914. aastal, ja 41% madalam kui teiste tarbeainete sisseostul.

10. Need kaotused, mis tekkisid publikule, et nad pidid riigimakse õiendama toimingutest, olid võrdlemisi väga väikesed, umbes 1/5—1% \$ 500.000.000 peale.

Kokkuhoiu suurenemine.

1912.—1927. a. „American Bankers Association“ andmetel kasvas rahva kokkuhoid umbes \$ 18.000.000 võrra.

Saadud kasud.

1913.—1927. a. suurenes „Building and Loan Association“i aktiiva Põhja-Ameerikas \$ 1.137.600.648 pealt \$ 7.000.000.000 peale.

Kinnituste suurenemine.

1913.—1927. a. kasvas kinnituste arv 325% võrra (\$ 20.520.598.372 pealt \$ 87.000.000.000 peale).

Ettevaatusabinõud.

Need on samad, mis tarvitatakse üleüldise en-gros ja en-detail kaubanduses.

Müügilepingud.

On kolm müügilepingu vormi. Mõnes Ameerika osariigis peab leping registreeritama. Oletatavasti sünnib müük enamasti tingimisi müügi näol.

Tingimisi müümine.

Ostja saab sõiduki kohe kätte, aga omanduse õigus ei lähe ennem temale üle, kui on õiendatud viimane maks. Arusaadavalt tehakse „Conditional Sales Act“, on ka katseid tehtud luua üldist kontrakti vormi, aga senini asjatult.

Liikuvate asjade pantkirjad.

Mõnikord on otstarbekohasem anda omanduse õigus ostjale üle. Siis tehakse pantkiri võlgneva osa suuruses müüdü asja peale.

Üürileping.

See müümise viis on kõige rohkem tarvitusel Pennsylvania ja sarnleb „hire purchase“ile, mis leiab aset väljaspool Ameerikat. Selle lepingu põhjal on ostja asja üürnik. Kõik maksud on üürimaksud, välja arvatud viimane, mis on juba ostmise hind.

Tagatise maksmine.

See süsteem seisab selles, et suured ettevõtted võtavad kõik väljaminekud enda peale, aga otsekohene müüja gireerib kõik tšekid, mis ostja poolt antakse välja ja võtab enda peale vastutuse kõikide maksmata jäetud võlgade eest.

Järelostmise leping.

See niinimetatud „repurchase agreement“ võimaldab suurele aktsiaseltsile mittemaksmise juhusel, sõiduki tagasi nõuda ja siis oma esindajale, selle hinna eest müüa, mis võlgnik jättis temale maksmata. Juhusel, kui see ei õnnestu, on ka esindaja oma tagasiostmise kohusest vabastatud ja selts üksi kannab kaotuse.

Tagatise ta süsteem.

Paljud väikesed seltsid annavad oma esindajale oma autosid edasimüümiseks detail-hinnaga, ilma et nad nõuaks nende käest mingisugust tagatist, näit. tšekide gireerimise näol. See nõuab aga ostjate krediitjõu täpset tundmist.

Rahaseltsid.

Enne nõudsid suuremad autovabrikud, et nende esindajad ostaksid autosid nende käest kohemaksetava raha eest. See asjaolu viis esindajaid raskesse seisukorda, sest see nõudis suuremaid rahasummasid ajal, mil autosid vähe müüdi, näit. sügisel, ja teiselt poolt on nad sunnitud mõnikord tarvitajale autosid järeilmaksuga müüma.

Seda kõike arvesse võttes, pakkusid rahaseltsid krediiti, et esindajad võiksid suurendada igal ajal oma tagavara.

En-gros müük.

Vabrikant ja väljajagaja (distributeur) võtavad enda peale autode en-gros jagamise väiksemate kaupmeeste vahel.

En-detail müük.

Väiksemad kaupmehed müüvad siis tarvitajatele autosid ja hoolitsevad selle eest, et valik nende juures oleks küllaldaselt suur.

5 meetodit.

3 vaheltkauplejate kategooria keskel on Põhja-Ameerikas mitmesugused kombinatsioonid võimalikud,

aga meie võime neid kõiki paigutada 5 klassi. Järgnevates paragrahvides võtame arvesse ainult en-gros ja en-detail müügi ja jätame täitsa välja väljajagajad (distributeur).

Kaupade sisseost.

Kaupmehed tellivad harilikult oma kaupa vabrikantide juures ja kui nad on tõendanud, et neil on võimalik jooksvalt maksta, siis saavad nendelt otsekohe kaupa.

Väljasaatmise dokumendid.

Kui kaup on valmis, siis valmistab kaupmees dokumendi ettenäitaja nimele sõiduki faktuura kõrguses ja lisab temale juure: 1) konossamendi ja 2) müügilepingu ja saadab kõik kaupmehe pangale sissekandmiseks.

Teadaanne.

Nimetatud pank teadustab oma kliendile dokumentide päralejõudmisest.

Maksmine.

Pärast maksmist pangas saab kaupmees oma kätte juurelisatud dokumendid ja sõiduk on tema omandus.

Krediit.

Alati ei ole kaupmel võimalik kohe maksta; siis tulevad temale rahaasutused abiks ja võimaldavad krediiti kuni 80% hinnast. Siis on operatsioon pangas selle kaudu muudetud, et kaupmel tuleb veel teine dokument anda rahaasutusele, kes temale võimaldas krediiti ja alla kirjutada dokumendile, et müük on krediidi peale ja temale antakse välja ainult konossamend.

Väljaandmine vabrikantidele.

Vabrikant saab kõik eelnimetatud dokumendid ühes ostu-müügilepinguga ja annab need kõik krediitasutusele üle, kui 80% on kaupmehe poolt makstud.

Sõidukite päralejõudmine ja väljapanemine.

Pärast kohalejõudmist pannakse sõidukid välja.

Kuid igakord see ei juhtu, sest hooaja puudusel võib neid jätta ka tolliametisse, kes siis iga üksiku sõiduki jaoks annab dokumendi välja, mis võimaldab nende pantimist.

Müügi maksud.

Kui sõiduk müüakse, siis raha makstakse kohe pangale välja, kes selle toimetab edasi rahaasutusele, kes laenas, ja kaupmees saab kõik tarvilised dokumendid enda kätte.

Rahaasutuste abi en-detail müügil.

See abi on Põhja-Ameerikas tuntud „installment selling“i ehk „hire-purchase“ nime all.

Tingimused niisuguse krediidi jaoks.

Et raha kättesaamist kindlustada, kohustab asutus ostjat täitma vormulaare, kus ta rahalise seisukorra üle aru annab. Kui ta talitab „recourse plan“i järgi, kus kaupmees gireerib kõik ostja tšekid, on kindlustus suurem, vastasel korral vähem.

Maksutingimused.

Põhja-Ameerika Ühisriikides nõuavad mõned rahaasutused sisseostmisel kuni $\frac{1}{3}$ hinnast ja järeljäänud summa võib siis 12 tähtaja jooksul õiendada.

Riigiametnikkudele pehmentatakse neid tingimusi.

Kinnitus.

Kinnitusepoliisid on nii seatud kokku, et rahaasutusi kindlustatakse nende õigustes. Kõik kinnituskannad kannab ostja.

Kindlustus.

Niisuguste tähtajaliste paberite arv Põhja-Ameerikas ulatub kuni \$ 1.500.000.000 ehk 2% rahva sissetulekutele, mis võrdlemisi vähe on ja ei õnesta krediiti.

Kahjud.

Kahjud olid väikesed, mitte suuremad kui National Bank'is $\frac{1}{5}$ —1%.

Üldiselt.

Asi on arenemisel ja lubab õige häid väljavaateid.

Kallimad autotüübid.

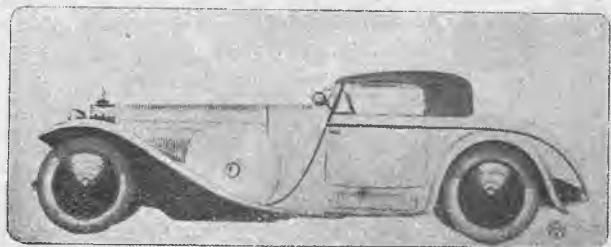
Autode hind on väga mitmesugune. Ka odavamad autotüübid, mille hind kuni 3500 krooni, on praegusel ajal tehniliselt juba küllalt täiuslikud ja täidavad rahuldavalt oma ülesannet kui liikumisvahendid. Autod, mille hind kuni 7500—8000 krooni on juba igaipidi vastuvõetavad sõidukid, mis oma ehituse kui ka väljanägemise poolest juba enamnõudlikumale vastuvõetavad. Veel mõni tuhat krooni enam ja ilus, suur ning võimas reisiauto on käes.

Siin tekib küsimus, kas see ei ole mõttetu uhkus, kui ostetakse autosid, mille hind ulatub kuni 100.000 kroonini.

Kuid siin võib tähendada, et uhkuse mõiste on rohkem isiku varanduslisest seisukorrast kui asjast,



40/50 HJ-Rolls-Royce. Hind: umbes kr. 65.000.



Mercedes-Benz. Hind 47.500 kr.

mida omandatakse. Ka 2500 krooniline väikeauto võib uhkusasjaks olla, kui ostja suure kokkuhoiu juures vaevalt suudab järelmaksuga ostetud auto osamakse tasuda. Samuti ei saa mõttetuks lugeda kalli auto ostmist, kui rahatasku selleks takistusi ei tee.

Ehitusmaterjal, peamiselt teras, ei ole ka kõige kallima auto juures mitte palju väärtuslikum kui hariliku seeria-auto juures. Ka viimaste juures tarvatakse praegusel ajal kõrgeväärtuslikku materjali. Suurem vahe on juba üksikute osade väljatöötamises ja nende järelproovimises. Materjali vigu, mis sagedasti rikkeid esile kutsuvad, sarnaste kõrgema klassi autode juures pea üldse ette ei tule. Selleks saab siin iga üksik osa enne kokkupanekut palju suurema hoolega

järele vaadatud, kontrollitud ning proovitud. Iga osa, millel juba väiksem viga või ebatäpsus juures, saab kõrvaldatud. Veel suurem täpsus valitseb kokkupaneku juures. Siin saab iga osa passitud kohale palju paremini, kui seda hariliku seeria-auto juures tehakse.

Peale kokkupanekut saab auto veel proovitud ning paremad autod saavad siis uuesti lahtivõetud ning kõik osad täpselt järele vaadatud, selle järele uuesti kokku pandud ning alles nüüd lõpulikult proovitud.

Auto kõrge hind annab põhjust, et vabrik ostjale palju suuremat vastutulekut võimaldab, kui hariliku seeria-auto juures. Siin antakse palju suuremad ja pikemaajalised garantiid, kui seda üks seeria-autode vabrik üldse anda suudab. Nii annab mõni vabrik autoomanikule oma tagavaraauto seniks tarvitada, kuni ostetud auto juures tekkinud rike on kõrvaldatud. Ehk küll kõrgeväärtuslike autode eluiga on võrdlemisi pikk ja siin tundmata on sarnane alaline remont, nagu see odavate autode juures harilik.

Üldiselt ei ole aga need majanduslised põhjused mitte mõõduandvad, mis sarnaste kallite autode ostmist põhjustaksid. Siin maksab palju enam ütetus „ütle missuguse autoga sa sõidad ja ma ütlen kes sa oled“. Ka vabrikud on sarnaste autode müügiga ettevaatlikud. Esiteks on nende valmistus piiratud, et mittesarnaseid autosid liig palju ei oleks, ja need mitte sel viisil liig igapäevaseks ei muutuks. Teiseks müüvad mõned vabrikud sarnaseid autosid ainult isikutele kõrgemast seltskonnast. Nii, näiteks, ei müü tuntud inglise Rolls-Royce'i autovabrik mitte igähele oma autosid. Ka ei ole siin veel mõõduandev, et isik on kõrgemast seltskonnast, vaid vabrik uurib järele, kas tulevasel autoomanikul on ka küllalt teenijaskonda selleks, et autot nõudekohaselt korrashoida. Üks teine vabrik, näiteks, annab auto ostjale üle plombeeritud mootorikat-



8-tsilindriline Isotta-Fraschini. Hind: umbes kr.45.000.

tega ja laseb aeg ajalt oma montööri autot järele vaadata.

Eriti suur seltskondlik tähtsus teatud autotüübil on Inglismaal. Siin on esikohal tuntud Rolls-Royce'i auto, mis on kõige kallimaks autotüübiks maailmas. Sellele järgnevad tüübid nagu: Inglise Daimler, Lanchester ja Sunbeam.

Ameerika autodest on esikohal: Pierce-Arrow, Lincoln, Stearns-Knight ja Locomobile.

Juba rohkem tarvitusel on järgmised ka küllalt kõrgeväärtuslikud ja head autod: Mercedes suur mudel — Saksamaal, 8-tsilindriline Renault — Prantsusmaal, Minerva ja Excelsior — Belgias, Cadillac ja Packard — Ameerikas. Eriti daamide poolt on eelistatud Hispano-Suiza ja Farman. Spordiautodest on tuntud: Isotta-Fraschini, Hispano-Sport, Mercedes-Sport, Inglise Bentley ning Ameerika Stutz ja Duesenberg, mis kõik kallid autod — kaugelt üle 20 000 krooni.

Eeva ja auto.

Noor, hurmav naine ja läikiv, pehmete äärejoontega spordiauto — kas võite kujutada endale midagi ilusamat ja elegantsemat ette. Ja vaadake mis sünnib: väike jalg, ideaalselt ilusas kingas, surub õrnalt peenikesele, vaevalt nähtavale pedaalile ja raske, üle tuhande kilo kaaluv sõiduriist jääb seisma nagu kõige taltsam tall ehk jälle kihutab edasi ja „sööb“ kilomeetreid sadade kaupa tunnis, nagu too armas olevus auto tüüri tagant seda soovib. Ja vaadake kui kindlalt kõik sünnib, kerge vajutus pedaalile ehk pi-



durile, väike käeliigutus tüüri ratta juures, signaalilupu vajutus, käikude vahetus ja mitmed teised toimingud auto juhtimisel. Kõiges selles on graatsiat, elegantsust, hurmavust. Moodne Eeva moodse spordiauto tüüri moodustab meie aja moodseima pildi. Eriti veel, kui selle pildi raamiks on jumal-ilus loodus.

Raske on öelda kus ühe ilu lõpeb ja teise algab ja kes siin öieti moodustab pildi tuuma, kas too hurmav Eeva või klassiliste joontega mehaaniline sõiduriist? Üks on kindel: nad täiendavad teineteist suurepäraselt. Ja vaimustav on näha, kuidas suur mitmekümnehobusejõuline jõuvanker kuulab teda juhtiva õrna olevuse vähematki tahet ja väiksematki käe- ja jalaliigutust.

Eeva armastab valitseda, valitseda õrnalt. Ja selleks annab moodne auto talle suurimaid võimalusi. Alles tugevajõulise sõiduriista tüüri juures tunneb olevat naine end „oma kohal“. Seal istudes tunneb Eeva ka end pildina, mis pandud õigesse raami. Seal esineb ta naiselik mõju kõige suursugusemana.

Autovabrikandid ongi asjast nii aru saanud ja valmistanud naiste jaoks erilistelt pehmed ja „naiselikud“ autod. Niisuguste „naiste-autode“ välisjooned ning sisemine seadeldus ja polsterdus sulavad kenasti kokku ilusa naisega. Mootorite ehitus on ka kooskõlas pehmete välisjoonte ja veel pehmema sisemusega. See töötab ärksalt, hääletult ja on küllalt lihtne, jõurikas ja vastupidav.

Naine automobilistina on mõjunud teatavalt auto arengule, kuid auto on jälle vastutasuks mõjunud ka moodse Eeva riietusele. Aastast-aastani kujunevad nais- autosportlaste moed ikka elegantsemaks ja ots-tarbekohasemaks. Korralik moodne auto ei nõua ni-



melt enam oma juhilt paljugi mehaanilisi oskusi, ei ole enam tarvis teel peatuda, roomata auto alla porisse parandama seda või teist, ei ole tarvis enam vahetada suure töö ja vaevaga kumme, neid lappida teel olles ja uuesti täis pumbata, ei ole enam tarvis autot vändaga käima panna, ei tuletikkudega lampidesse tuld süüdata ega üldse teha seda „musta tööd“, mis enne vanasti oli autojuhi kutsesele nii iseloomustav. Nüüd võib kõige peenemates riietes juhtida autot sadade ja tuhandete kilomeetrite viisi, ilma et oleks vaja tõusta kordagi tüüri tagant üles ja seda ehk teist peale otsekohese juhtimise teha. Ja kummide vahetuski on juba nii kerge ja lihtne asi, et sellega saab ka kõige õrnem olevus mõne minuti jooksul valmis. See kõik võimaldab riietuda nais-automobilistil ilu ja elegantsuse nõuetele vastavalt auto jaoks. Ja naine teab, et moodselt ja viimase moe kohaselt riietudes auto juhtimise jaoks, saavutab ta naiselikkus ja meeldivus suurima mõju.

Aga ilmas leidub siiski mehi, kes väidavad, et naine — ilus või inetu, oskustega või ilma — ei kõlba autojuhiks. Selleks olevat Eeva õrn sugu liig närviline, otsusevõimetu, tehniliselt oskamatu, püsivuseta jne. Istuda autosse, mida juhib naine — oh, seda ei julge need „kangema soo“ kangelased mingi hinna eest! Kui auto on tujukas, siis on naine tuhat korda rohkem seda.



Ja kas pole tõde, et nii mõnigi kord on noor nais-autojuht surunud piduri asemele gaasistajale? See tulevat sellest, et häda hetkel ja täbaras seisukorras, mis silmapilkset otsustamisvõimet ja tegevustahet nõuab, naine ei suuda küllalt kiirelt ja kindlalt orien-

teeruda ja tegutseda, ta „kaotab pea“. Tuuakse muu seas järgmine näide:

Keegi noor proua tahtis õppida autojuhiks. Saigi selle õpetuse ja sattus inspektori kätte, kes pidi autoga läbi suurlinna liikumise proua autojuhi- oskusi proo-



vima. Inspektor oli väga vali. Proual jälle kõik kaalul. Tagajärg: ühel kõige kiirema liikumisega tänavnurgal jättis proua auto seisma ja põgenes — haledaid pisaraid valades — koju, et seal nutta. Auto jäi inspektori kätte...

Kuid kõigest vähestest äpardustest hoolimata on Eeva saavutanud „koha päikese all“, s. o. ta võistleb suure eduga autode juhtimisel. Tuletame ainult meele, et Ameerikas vähemalt veerand sõiduautodest juhitakse naiste poolt, et maailma suurtest kiir- ja kestvusvõidusõitudest autode ja mootorratastega võtavad naised nüüd juba alati osa. Kas mäletate toda ilusat Tshehoslovakkia pangadirektori prouat, kes tuli tänavustel Targa-Florio suurtel ja palju vastupidavust nõudvatel võidusõitudel teiseks? Ja kas teate, et Skandinaavias ja Soomes on suur hulk nais-autosportlasi, kes võistlustel nii kiiruse kui ka kestvuse peale pole jäänud meestest sugugi taha? Edasi: kas Euroopa ja Ameerika suurlinnades pole tuhandeid nais-taksoautojuhte, kes juhivad sama osavasti nagu mehedki oma autosid elava liikumisega tänavatel?

Aga autoõnnetused! Kui neid juhtub naistele rohkem, siis tuleb see peamiselt sellest, et naistel autojuhtidena on ainult lühike harjutusaeg seljataga. Paljud meestest on juhtinud autosid kümneid aastaid, harvad naised vast ehk rohkem kui aasta või kaks, paljud ainult mõned kuud.



Kui küsitav on, kas naistest autojuhtide õnnetuste protsents on suurem kui meeste oma? General Motors Corporationi spetsialistid on uurinud igatahes küsimust ja tulnud otsusele, et see on meeste „rekordist“ väiksem. Ja põhjuseks olevat asjaolu, et naine juhib autot



Pangadirektori pr. Junek Prahast. . . .

alati ettevaatlikumalt, ta kardab õnnetusi rohkem kui mees, andub harva teise autoga võidu kihutama ja — hoolitseb alati paremini oma auto eest. Kui näiteks perekonnas on naisel ja mehel kummalgi oma auto, mida nad ise juhivad, siis on naise autoõnnetuste protsent alati väiksem kui mehe oma.

Moodse auto juhtimine ei nõua füüsilist jõudu peaaegu sugugi. Naise omadused teevad ta väga kohaseks autot juhtima. See ongi ala, mis meeste käest ikka rohkem siirdub õrnema soo kätte. Ja miks ei peaks tundma moodne Eeva seda jumalikku tunnet, mis tekib kihutades moodse autoga läbi suurlinnade „sipelgapesade“ ja läbi looduse peegelsiledail maanteedel? Ameerikas ja Inglismaal on suur hulk naislendureid, kuidas naine siis ei suudaks juhtida autot?

Ilmas pole ju kaht asja, mis nii hästi ja igas suhtes teineteisega sobivad ja kooskõlastuvad kui — E e v a ja a u t o .

*

Kirjutasime eelolevad read naiste kaitseks ilma volitusteta. Poodagu meid üles, kuid vabanegu naine ja saagu autojuhiks! Istume meeledil ja suurima kindlusega autosse, mida juhib moodne Eeva.

Piltidel: daanide tehnika, kuidas autosse istuda ja sealt väljuda.

Ajakirjast „Das Auto“.

Kui vanaks „elavad“ autod.

Vanade autode saatust.

Autoasjandus on meil veel noor ja uued on suuremalt osalt ka meil tarvitusel olevad autod, seepärast polegi kerkinud küsimus autode „elueast“ ja vanade autode saatusest meil veel päevakorrale.

Vanadel automaadel, nagu näiteks Ameerikas, Inglismaal, Saksamaal ja Prantsusmaal, on lugu teisiti. Seal on kogutud andmeid autode vanadusest ja vanade autode tarvitamisest ja tõstetud küsimus terves ulatuses päevakorrale. Ja põhjusega, sest iga auto omanik peab kord vastama küsimusele: *mida teen ma oma autoga siis, kui see vanaks saab?*

Enne kui püüame sellele küsimusele vastust anda, peatume hetkeks küsimuse juures: *millal on auto vana?*

Vastus viimasele näib olevat lihtne — auto on vana siis, kui sellega enam ei saa sõita. Asi pole siiski nii. Auto on teatavatel tingimustel juba ammu iganevud enne kui ta „vedru välja viskab“, s. o. täiesti tarvitamiskõlbmatuks kulub. Küsimus selgub, kui vaatleme asja tasuvuse seisukohalt.

Auto, nagu iga teine varanduslik objekt, esindab sellesse paigutatud kapitali. Ja kapital, olgu see mahutatud millisel kujul tahtes, nõuab enda tasuvust ning peale selle kasuprotsenti. Kui nüüd on küsimus autosse (hinna kujul) paigutatud kapitalist, siis on selge, et iga auto omanik ootab, et auto peab tasuma talle oma hinna ühes kasuprotsendiga. Korralik auto, otsarbekohaselt tegevusse paigutatuna, teebki seda.

Kuid iga auto jõuab kord vanaduseni — muidugi tarvitamise juures — mil ta „sööb rohkem kui ta lüpsab“. See on siis, kui auto on kulunud ja lagunemisel, kui ta korduv parandamine nõuab rohkem kulu kui ta tegevus toob tulu. Siis on auto vana, valmis „surmale“.

Hulk autosid „surevad“ aga enne kui nad saavad nii kaugele. Nad kaovad tarvituselt, ilma et oleksid jõudnud lagunemise seisukorraneni. Niisugustel „surmajuhumisel“ tuleb autode kadumise põhjusi otsida mujalt, mitte autode eneste juurest. Ja neid põhjusi on palju.

Autode „eluga“ pole kõikjal sama pikk. See ripub igal maal isesugustest teguritest, nagu näiteks rahva jõukus, teede seisukord, autoasjanduse areng jne. Ameerikas, näiteks, tarvitatakse autot harva üle viie aasta. Siis on see „vana“ ja asendatakse uuega. Inglismaal arvatakse kallimate autode elueaks viisteist ja odavamate omaks kümme aastat. Sarnased aastarvud on ka kohased Saksamaa, Itaalia ja Prantsusmaa kohta. Prantsuse statistika näitab, et 800.000 autost oli 1 ehitatud 1909 aastal, 2 olid „elanud“ 17 ja pool, 6 autot 16 ja pool, 45 autot 15 ja pool ja 140 autot 14 ja pool aastat. Inglismaal oli 1923 aastal 383.000 registreeritud autot. Nende vanadus oli ühest kuni seitsmeteistkümmene aastani. Edasi näitab statistika, et Inglismaal on praegu 8000 ümber autosid, millede vanadus vähemalt 15 aastat. Need arvud annavadki meile pildi autode vanadusest aastates.

Statistika arvestab aga ainult autodega, mis kusaigil registreeritud, jättes arvesse võtmata autod, mis olemas ja isegi korras, kuid mitte tarvitusel. Ja see on kahjuks statistika ühekülgsus. Meil on aga vaja pidada silmas teisigi asjaolusid, mis autode tarvituselt kadumise põhjuseks.

Rikastel maadel ja jõukatel inimestel on viisiks iga kolme või viie aasta tagant osta endile uus auto. Seda tehakse seepärast, et autode areng on niivõrd kiire — iga aasta uus tüüp ja rida uuendusi — et auto, mis läinud aastal oli veel „viimane sõna“, on tuleval aastal juba „antiikne“. Kes tahab „moodne“ olla ja kelle pangaarve seda lubab, see ostab uue auto veel enne kui vana on kaotanud oma väärtusest midagi. Niisugused moe suhtes vananenud autod satuvad teiste kätte ja tihti lõpetavad nad oma karjääri logisevate taksoautodena.

Kuid paljud kallimatest autodest vananevad „nooremate“ kõrval rikaste garaažis. Nad on ehitatud aastakümnete eest ja nende ehitus on tugev. Nad võiksid teenida veel kümnete aastate viisi oma peremehe, kui nad poleks „moestlainud“ ja kui nende kasutamine ei osutuks liig kalliks. Siin satume autode maksustamise

alale, mis pea kõikjal on tähtis küsimus. Autode pealt võetakse ju maksu kas kaalu või hobusejõu pealt. Ja raskelt, vanaaegselt 40—30-hobusejõuliselt sõidukilt on see maks mõnel maal kaunis „soolane“. Näiteks Inglismaal maksab 60 h. j. auto aastaluba 60 naelsterlingit, rippumata sellest, kui palju sellega sõidetakse. Paljud niisuguste sõidukite omanikkudest eelistavad müüa sellise auto suure kahjuga või lihtsalt matta ta oma garaaži „paremaid päevi“ ootama.

Osa sõiduautodest kaovad registritest teist teed. Nad ehitatakse ümber, harilikult veoautodeks, vaesematel maadel (nagu näiteks meil) isegi omnibusteks. Selline metamorfoos ei tähenda veel sugugi auto „vanadusesurma“, kuigi see kiirendab viimase tulekut. Ei pea ju kerge töö jaoks ehitatud mootor raske töö juures kaua vastu.

Aga kuhu panna vana auto?

Kui meie kirjutusmasin hakkab vanaduse tõttu streikima ja logisema, siis viime ta harilikult tagasi firma esindaja juure ja ostame asemele uue. Aga mis sünnib siis vana masinaga? See saadetakse tagasi vabrikusse ja ehitatakse uuesti. Ja varsti on too vana masin uuesti turul, nüüd on see sootuks „uus“, sest kulunud osad on vahetatud uute osadega ja värv ning tihti ka masina väliskuju on hiilgav. Paljud eelistavad niisuguseid „rebuilt“ — kirjutusmasinaid. Nad on odavamad ja ei jää uutest milleski taha.

Ameerikas on hakatud autodega talitama samuti nagu kirjutusmasinatega. Kui auto on viis või rohkem aastaid teeninud, viiakse ta tagasi vabrikusse, kus sellest ehitatakse jälle uus auto. Ja see ei sünni ainult kokkuhoiu, vaid ka otsekohe kasu mõttes, sest uuesti ehitamise juures saab ju auto tihtigi uusi väärtusi. Näiteks: tsilindrite puurimise tõttu suureneb mootori hobusejõudude arv, uued osad, mis pannakse kulunud asemele, on tihti paremast materjalist ja otstarbekohasemad, töö on asjatundlikumalt tehtud jne. „Rebuilt“

auto on omal alal väärtuslik nagu uuesti ehitatud kirjutus- või õmblusmasin.

Vananenud autot on võimalik kasutada ka teistel viisidel. Kui ta enam ei kõlba sõidu- ega veoautoks, siis võime ta mootori, rattaid, raami, kere jne. veel mitmeti kasutada. Ja seda peaksime tegema, sest pole ju meil võimalus oma vananenud autosid Ameerikasse, isegi mitte Kesk- ja Lääne-Euroopasse uuesti ehitamisele saata. Võime, näiteks mootorit, kasutada igalpool, kus vastavat mehaanilist jõudu vaja. Seda on vastavalt ümber- ja juureehitamise teel võimalik kasutada tööstuses ja põllumajanduses. See on nii paljudelgi aladel kohane asendama elektri- ja aurumasinaid. Kohaldamisel, s. o. vana automootori kasutamisel tööstuses ja põllumajanduses, on aga vaja leidlikkust. Nende ridade kirjutaja on Ameerikas näinud kuidas seda seal on päris „ameerikalikult“ tehtud. Automootorite abil aetakse ringi trükimasinaid, väikeses töökojas teenib vana „Fordi“ mootor, täites kõiki elektri-mootori kohuseid, talumees maal pumpab endise „Overland“ sõiduki mootoriga vett, peksab sellega vilja, saab puid jne. Ka liikumisjõuks, näiteks paatides, kasutatakse oma aja autos teeninud mootorit. Piiramatu on vananenudki automootori tööpõld!

Meil vananevad autod kiiresti. Mõõduandev pole siin nii palju moodsus ega soov uhkustada kõige viimase uudusega, mis autoturule ilmunud, vaid põhjuseks on meie viletsad teed ja meie auklised ja munakividega kaetud tänavad, samuti ka asjaolu, et meil tarvitusel olevatest autodest on suurim osa odavaid tüüpe, mis kaua, isegi parematel teedel, ei pea vastu. Autode arv meil aga kasvab kiirelt ja samuti suureneb tendents osta odavate autode asemele kallimaid ja tugevamaid. See tähendab jälle seda, et aastate möödudes hakkab meil ikka rohkem autosid, eeskätt odavaid, vananema ja liikumisest kaduma. Ja nii tõuseb meilgi päevakorrale küsimus, mida siin puudutatud.

Aeg oleks, juba praegugi, hakata asja üle mõtlema.

A. V-y.

Pilvelõhkuja autodele.

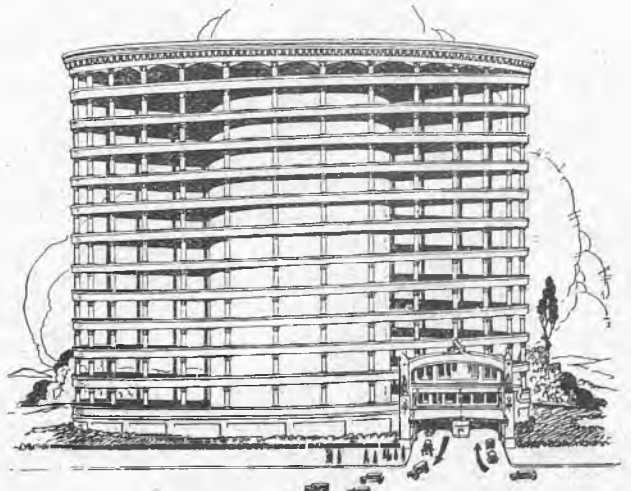
Ameerikas hakatakse juba kõnelema autode uputusest, selle sõna tõsisel mõttes. Iga sekundiga sünnivad hiiglasuurtes autovabrikutes ilmale tuliuued autod ja see asjaolu paneb isegi ameeriklasi mõtlema, kes muidugi naljalt ei kohku millegi ees tagasi. Ameeriklased tunnustavad juba avalikult, et sellise olukorra juures saabub varsti aeg, mil autod ummistavad iga suguse tänavliikumise. Ja et seda ei sünniks, ühtlasi ei väheneks autoproduktioon, selleks vaja leiutada juba nüüd abinõusid.

Autokuningas Ford olevat korra naljana öelnud, et ta edaspidi oma autod, lühematena ehitab, siis ei võta nad nii palju ruumi enda alla. Kuid selles naljas ei puudu oma tõetera. Ameerika suurlinnades on autosid liig palju ja ainuke kiireim edasiliikumise abinõu on seal jalakäimine.

On arvatud välja, et tänaväärteel seisvad autod takistavad üldist liikumist umbes 30 protsendi võrra. Tänavate laiendamine kõrvaldaks seda halbust osaliselt, kuid ajajooksul kui autode arv alalõpmatult suureneb, korduks sama lugu jällegi. Tänavatel autode seismist ei saa keelata, sest ameeriklane näeb selles oma isiku vabaduse kitsendamist ja seda ta ei kannata. Iga ameerika autoomanik juhib ise oma autot; kui ta kusagile sisse astub, jätab ta auto ilma mingi üle-

vaatuseta lihtsalt tänaväärele. Auto peab ameeriklasel alati olema käepärast — see on tema peanõudeid.

Väljapääs sellest keerdküsimusest seisab ainult ajakohaste autoparkide ehitamises, kuid mitte sellisel kujul, nagu nad praegu suurlinnades on olemas — tükk vaba maalapikest, igast kandist võimalikult kokku surrutud. Ameerika suurlinnades kaalutakse iga ruut-



Pilt 1.

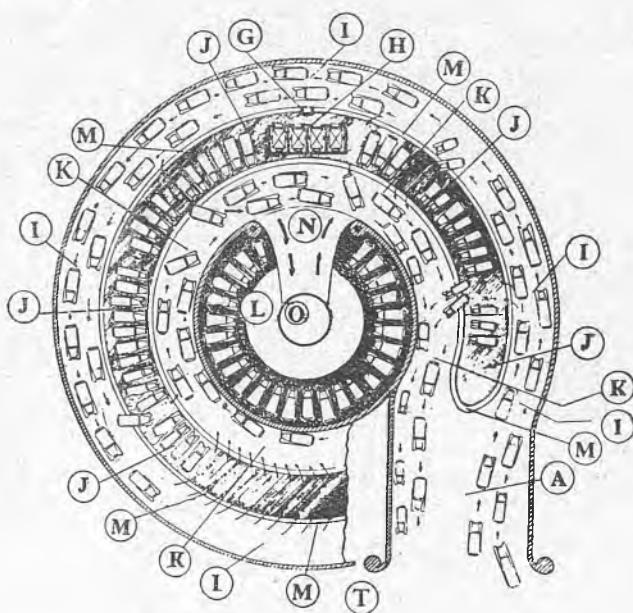
sentimeeter maad kullaga ja seal pole üldse mõeldav sellised pinnaalalsed autopargid. Ameeriklane läheb õhku ja seda autoga seltsis.

Los Angeles'is kaalutakse praegu pilvelõhkuja ehitamist autode jaoks, esijoones nende inimeste tarviduseks, kes harilikult oma autosid tänaväärtele on sunnitud jätma. Pilvelõhkuja kavatakse ehitada kõige elavamasse liikumiskohta ja väliselt sarnleks ta spiraalkujulisele tornile, millel on 14 korda ja mahutaks eneses 1260 autot.

Meie esimesel pildil on näha, milline ilme umbes oleks sarnasel autopargil. Keerleva tee pikkus on tal tublisti üle kilomeetri, teetõus on väga väike ja läheks kuni katuseni välja. Terve ehitus tugeneb väliskandjatele ja keskmisele alussambale. Viimasesse ehitatakse rida garaaže, autoparanduse töökodasid ja autotarvete kauplusi.

Liikumiskorraldust ja ruumijaotust seesuguses autode pilvelõhkujas kujutab pilt nr. 2. Autod sõidavad avausest A hoonesse ja sõidavad tee I kaudu kuni platsini J, kus nende jaoks on vabad kohad. Seal pöörduvad nad vasakule ja seisatavad teineteise kõrval, seljaga sõidutee poole. Sõitja läheb teed M kaudu töstetooli H juure ja laskub sealt alla. Kui ta oma sõidukit jälle tarvitada tahab, pääseb ta töstetooli kaudu ülesse, istub autole ja sõidab mööda sisemist spiraali K alla. Nii ei tule kunagi mingisugust kokkupõrget, sest mõlemad teed, J. ja K on vastupidiste suundadega.

Teoreetilise arvestuse järele on võimalik tulekahjude ja muude õnnetuste puhul tervet autoparki tühjendada 10 minuti jooksul. See ainult annab tunnistuse sellise ehituse praktilisusest.



Pilt 2.

Pilvelõhkuja püstitamine läheb eelarve järgi maksma umbes poolteist miljonit dollarit. Seda kulu loodetakse katta seitsme aasta jooksul, kui tuhandedollariise päevase sissetulekuga arvestada.

Meie oludes pole sellise spiraalpargi ehitamine müdugi mõeldav. Meil on maad küll veel autode seisukohtade jaoks. Kuid siis, kui ka meil igal kolmandal elanikul on oma sõiduk, siis tuleb tahtes või tahtmata sellise ehituse peale mõtlema hakata.

Vedada või lükata?

„Alvis“-auto veab, teised autod lükkavad.

Vedada või lükata, see on päevaküsimuseks autoilmas. Võhikule näib see küsimus üliiltsana. Ta viipab käega ja lausub: ükskõik, peasi, et ta liigub...

Kuid liikumisel ja liikumisel on suur vahe. Kõigepealt kahes suhtes. Ja need kaks on: energia ja kiirus. Igasuguse liikumise algallikaks on energia. Ja energia õigest kasutamisest oleneb kiirus. Neid kaht asjaolu peab pidama iga autoehitaja alati silmas.

Autos on liikumisenenergia andjaks mootor. Viimast on autoarengu kestel paigutatud auto taha, keskele ja alla, ainult mitte auto katusele! Nüüd viimaks on see jäänud etteotsa. Ja vist jääb tulevikuski sinna „vedama“ autot, nagu harilikult arvatakse.

Arvamine, et mootor meie aja harilikudes autodes „veab“ sõiduriista, on ekslik. Sama ekslik kui ettekujutus, et hobune veab vankrit enda järele. Hobune ei vea, vaid lükkab seda oma õlgadega, kuigi vanker veereb ta kannul. Auto mootor on, nagu hobunegi, veo-sõiduriista ees, kuid ei vea viimast enda järele, vaid lükkab seda. See lükkamine sünnib auto tagumiste rataste abil. Mootorist on energia antud kardaanvõlli ja differentsiaali ning pooltelgedega kaudu tagumistesse ratastesse, mis peavad auto liikumise juures tegema „mooramehe“ töö, s. o. lükkama seda edasi ja, kui vaja, vedama tagasi.

Tagumiste rataste orjastamine auto lükkamiseks pole sugugi juhuslik leidus, vaid lihtne jäänus tehnika lapsepõlvapäevadest. Mootorile leiti küll õige koht auto

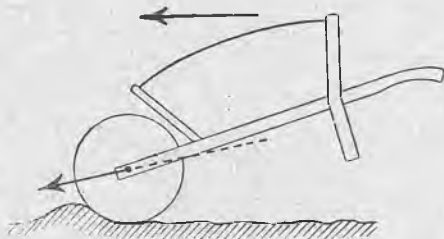
eesotsas, kuid õiget viisi mootori energia ratastesse edasikandmiseks pole leitud. Asja segas veel seegi, et auto esimesed rattad pidid tüürimise jaoks vabaks jääma. Haarati siis kinni halbadest eeskujudest, milliseid veerand sajangu eest ja praegugi veel küllalt, ning viidi energia mootorist võimalikult kaugele, päris auto tagumisse ossa. Meie ei tohi veel selle rumaluse üle avalikult naerda, kuid aastakümne pärast pilgatakse meest, kes niisuguse „noaaegse“ riistapuuga inimeste tülikel teedel ja tänavatel askeldab.

Praegusel automootoril pole just suuremaid puudusi, kuigi ta on raske, kohmakas, keeruline ega pole täiesti kindel. Nüüdse aja auto suurimaks miinuseks on aga energia edasikandmise seadeldus. Vaadake, seal ta on: väntvõll, hooratas, sidur ja käigukast oma hulga keeruliste ratastega, siis pikk kardaanvõll ja lõpuks tagumine sild oma suurearvuliste differentsiaal-hammasrataste ja pooltelgedega. Kui jääd seda kõike vaatlema, siis pole muud, kui imestu inimese rumaluse üle, ja siuna seda keerulikkust.

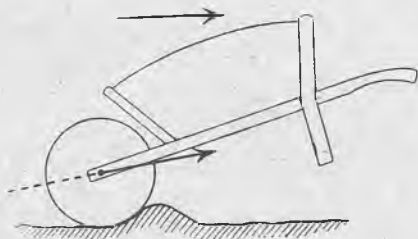
Aga kuidas siis, küsib lugeja. Kui väidame, et mootor peab vedama autot, mitte lükkama seda tagumiste rataste abil, siis pole asi veel sugugi selge. Ja raske seda ongi lühidalt seletada. Katsume siiski.

Võtame näite: Mees lükkab enda ees hariliku töökäru. Ta rõhub seda edasi, kuid mitte horisontaalselt, vaid umbes 20—25 kraadi allapoole, s. o. umbes selles nurgas ette ja alla. Kui nüüd ratta (rataste) ette satub midagi, ütleme mätas, siis pörkab ratas otse

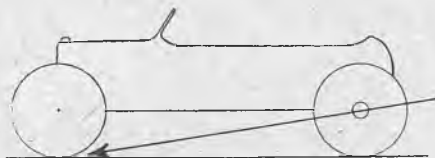
selle vastu (vaata joon. 1.) ja üleminek on raske, sest energia suund mehe kätest ratta teljeni ei ole veeloodis, vaid allapoole, otse mätta vastu. Ja mida väiksem on ratas, s. o. mida madalamal asub ratta telg, seda raskemaks kujuneb ülesanne. Teisiti on lugu siis, kui mees veab käru enda järele. Siis tõstab ta ratta ja käru üle eesoleva takistuse. Ratta ületulek on kergem (vaata joon. 2.), sest nüüd ei rõhu ta ratas takistuse vastu, vaid nurk, milles ta käru enda järele veab, on kasuks ülesande täitmisel. Seda teavad kõik, kes kärudega tegemist teinud ja teoreetiliselt on see ka selge.



Joon. 1.



Joon. 2.



Joon. 3.

Nüüd tuleme auto juure. Siin lükkavad tagumised rattad. Energia suund pole siin aga nii suures nurgas nagu töökäru juures. Kuid siiski on see olemas. Siin on ka rõhumist allapoole ja takistuste vastu, mitte ainult horisontaalselt ettepoole. Et see asjaolu mõjub energia kulu peale (vaata joon. 3.), on kahtlemata selge.

Kuid auto juures on tähele panna veel teisigi asjaolusid. Võtame esiteks neist kaalu. Praeguse hariliku auto juures on neli erilist raskuspunkti: radiaator, mootor, tagumine sild ja bensiinipaak. Kui veel võtame arvesse sõitjate või koorma kaalu, siis leiame, et tavalises autos on kaal kaunis tasaselt esimeste ja tagumiste ratas vahel jaotatud. Asjaolu näib päris ideaalsena, kuid ainult sellest küljest. Mõtleme siin nüüd auto juhtivust. Seni kui energia mõjutab edasi liikumiseks, on auto veel enam-vähem juhitav, ta niivõeldab oma tagumised rattad teesse, kui aga transmioon on mootorist eraldatud, siis liigub auto edasi inertsi abil. See liikumine on midagi hoorattaolist ja hoorattaks on siis terve auto, kuna liikumise-

suunaks sama, mis autol oli enne mootori energia transmioonist lahutamist. Võtame näite: auto tuleb suure kiirusega käänakule. Juht keerab esimesed rattad käänaku järele, sealjuures vähendades mootori kiirust. Auto aga tungib inertsi abil sirgejooneliselt edasi. Ja mis sünnib, seda teab iga autojuht: tagumised rattad tükivad libisema ja esimesed rattad lükkatakse edasi, mitte nii palju oma telgede ümber, kuid lapiti edasi samas suunas, milles auto käänakule saabus. Sealt tulevadki need autode hädahohtlikud libisemised ja ümberkukkumised käänakutel. Ei aita siin tasakaal auto ratas vahel, sest inertsi jõud ületab selle. Ainuke abinõu on vähendada kiirust juba enne käänakusse tulekut ja äärmisel juhtumisel mitte pidurdada, vaid ühendada mootor ja anda gaasi, ning, kui libisemine juba alanud, siis keerata esimesed rattad auto inertsi liikumise suunas. Kuid see viimane on tihti mängimine õnnetusega.

Teistest miinustest, mis on praegusel jõu tagumistesse ratas viimisele, võiksime veel mainida järgmisi: Mootori energia kaugele tagumistesse ratas viimise läbi läheb hulk energiat kaotsi; tagumise silla tõttu, mis peab asuma auto all ja raamistikuga umbes samal kõrgusel, ei saa auto keret, sellega auto raskust, mis auto stabiilsuse suhtes väga tähtis, küllalt madalale viia; auto juhtimine kaugel veoratasest on nõrk ja ebakindel; praeguse auto mehhanismi juures on tähtsad autoosad, nagu transmioon, kardaanvõll, differentsiaal ja poolteljed, pillatud laiali auto alla ja nendele ligipääsemine on seotud suurte raskustega; ja lõpuks, muuseas, on terve transmioon-süsteem liig keeruline, kergesti rikkuv ja üleliigne raskus auto juures.

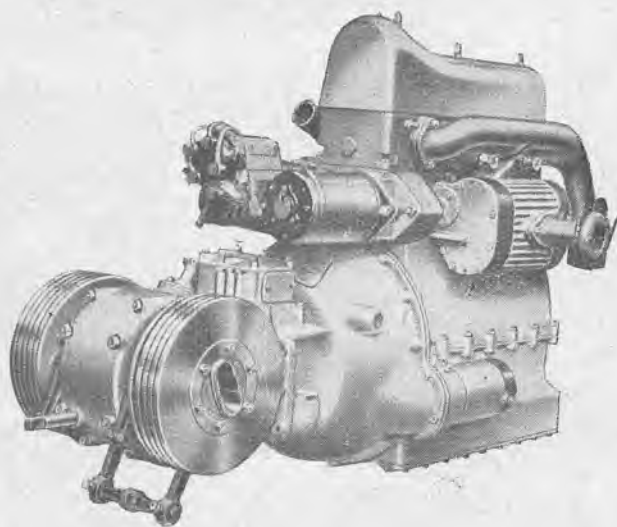
Nüüd võtame teise süsteemi vaatlusele. Selle süsteemi järgi ehitatud autod liiguvad edasi jõu abil, mis kantud mootorist esimestesse ratas. Süsteem pole kuigi uus — tuleme siin ainult meele „Latil“, „Christie“, „Tracta“ ja „Alvis“-autod, mis seda tarvitanud pikemat ehk lühemat aega. Kaugemale on selles suhtes arenenud viimased. Sellega on siis inglastele saanud au osaks olla ameeriklastest, prantslastest ja tšehhi-slovakkidest esimeste ratastega veetava seeria-auto ehitamisel.

Juba kümne aasta eest äratas see uus mootori jõu edasiandmise süsteem suurt tähelepanu autoilmas. Seda tarvitati peaaesjalikult spetsiaalautodel, mis peamiselt ehitatud võidusõitudeks. Üldiselt suhtuti uuendusse siiski umbusklikult. Suurimaks takistuseks nähti juhtimisaparaadi paigutamist, s. o. asjaolu, et auto esimesed rattad peavad liikumisel keerama soovitud suunas. Nüüd on sellestki takistusest saadud üle ja üldiselt eelistatakse uue ehitusviisi paremusi võrreldes senise universaalse tarvitusel oleva süsteemiga.

Vaatleme seda uut süsteemi siin sellisena, nagu see käesoleva aasta „Alvis“-autode juures esineb. Peamiseks raskuseks ehitajale on siin olnud ruumi leidmine transmiooni ja differentsiaali jaoks auto esimeste ratas vahel ja ühtlasi võimaldada esimeste ratas keeramist. Mõte, panna kaks telge, üks soliidne (praeguse hariliku telje kujuline), mille otsades rattad keeraksid, teine n.n. veotelg, mille kaudu jõud mootorist ratas viimisele edasi kanduks, ei osutunud praktiliseks. Takistusest said insenerid üle seega, et soliidtelg kaotati eest täielikult. Asemele jäi veotelg ja kardaanvõll ühendati otse ratas viimisele. Auto eesotsa raskus lasub mitte teljel, vaid vedrude kaudu, mis ühendavad auto raami ratas viimisele ja millede arv kummagi esimese

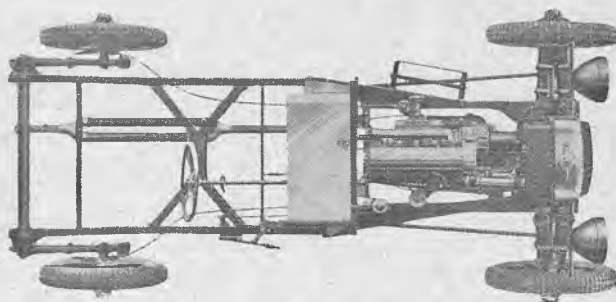
ratta juures on neli, otse ratastel. Tagumised rattad jäid ainult kandma auto tagumist otsa ja nende küljes on ainult pidurid.

Energia siirdumine mootorist esimestesse ratasest sünnib „Alvis“-autodes erilise mehhanismi abil, mis paigutatud mootori etteotsa. Väntvõlli otsas on hooratas, kuid see on ka ees, mitte mootori taga nagu harilikudes autodes. Hoorattast edasi on ümmarguste plaatidega kahekordne (kummagi esimese ratta jaoks eraldi) sidur, või õieti sidurid, sest kumbki ratas veab iseseisvalt. Siduritest edasi, nende vahel, on käigukast, kus hammasrataste seadeldus nelja kiiruse ja tagasikäigu jaoks. Käiguratastest siirdub jõud edasi hammasratasest, mis kardaanide (pooltelgede) otsas, ja sealt edasi trummidesse, mis auto veorataste küljes. Jõu edasiandmise seadeldus (hooratas, sidur, transmissioon ja differentsiaal) on mootori ees oleva väikese metallist valatud kesta sees ja on kaalult palju kergem kui vastavad osad harilikudel autodel. (Vaata pilt 1.).



Pilt 1.

Jõu edasiandmise seadelduse asetamine mootori ette esimeste ratasest vahele on sundinud viima mootorit (vaata pilt 2.) veidi tahapoole, mistõttu auto eesots paistab olevat mootori katte alt haruldaselt pikk. Spordiautodes, milles see uuendus ongi läbi viidud, ei ole see nähtus sugugi kahjuks, vaid just vastupidiselt. Uuendusega on saavutatud teisigi paremusi. Auto on nüüd kergemalt juhitav, sest liikumisenergia ratasest suundub alati sarnaspoole, kuhu autot keeratakse. Tagumised rattad ei libise ka nii kergesti kui harilikudel autodel. Iga ratas on varustatud iseseisva, teistest täiesti rippumatute vedrudega. Kumbki esimestest ratasest veab ja keerab samuti iseseisvalt. Nüüd energia ei lükka autot tagant, vaid veab, õieti tõstab selle üle takistuste. Et taga pole enam kohmakat differentsiaali



Pilt 2.

ega auto keskel kardaanvõlli, siis on nüüd võimalus viia auto raam madalamale — isegi kuni 9 tollini maapinnast, nagu see uuemates „Alvis“-autodes ongi. Ja see on väga tähtis asjaolu auto stabiilsuse suhtes. Jõu kontsentreerimisel ette on saavutatud ka suur jõu kokkuvõtteid ja kindlam kontroll auto üle. Kui veel tähelepaneme, et nüüd on transmissiooni- sidurite, kardaanide ja differentsiaali juurepääsemine äärmiselt kerge ja lihtne, siis olemegi loetlenud esimeste ratasest veo tähtsamad kasuküljed

Kuid siiski, üks tähtis asjaolu oli ometi silmapaari vahele jäetud. See on küll õieti rohkem psühholoogiline kui mehaaniline edusamm. Mõtleme asjaolule, et sõites auto ja lennukiga arvestab inimene peaaegu alati õnnetusega. On aga tema ja ähvardava õnnetuse (kokkupõrke) vahel olemas midagi rasket, tugevat, massiivset, siis tunneb ta end selle taga rohkem kindlustatuna. Juba hariliku auto mootori ja sellele olev õhuke raudplekist kate sünnitavad juhusid ja sõitjas kindlustunde. On seal aga veel suurem ja raskem mehhanism, siis on see tunne veelgi tugevam. Ja seda psühholoogilist efekti hindavad asjatundjad väga kõrgelt.

„Alvis-spordiautode, mille tüübid tänava juba esimeste ratasest veo peale üle viidud, garanteeritud kiirus on 80 miili (128,720 km) tunnis hariliku karburatoriga ja 90 miili (134,810 km) tunnis kompressoriga (supercharger) sõites. Esimeste ratasest veoseadelduse korrasoleku ja vastupidavuse eest vastutab vabrik ühe aasta kestvusel ostupäevast arvates, kuna üldse oma autod garanteerib see kolme aasta peale. Huvitav on siin ka märkida, et „Alvis“-autod on saavutanud nii Inglismaal kui ka suurtel rahvusvahelistel võidusõitudeil suure hulga võite ja et nendel autodel on rida Briti rekorde, mis juba aastaid seisnud purustamata.

Ala, mille peale „Alvis“ aga tõsiselt läinud — esimeste ratasest abil auto vedamine — on tervitatud samm, mis tingimata sünnib ka teisi vabrikuid samuti talitama. Ala on veel võrdlemisi uus, kuid paremused senise universaalse süsteemiga võrreldes on käegakatsutavad. Tahtsime oma lugejaid sellega tutvustada ja et see nüüd tehtud, siis jääme ootama järgmist uuendust autotehnika alal.

KOMPVEKI- JA SHOKOLAADIVABRIK „RIOLA“ O/Ü

valmistab kõrges headuses monpensier'i, karamelli,
shokolaadikompi., marmelaadi, shokolaadi ja pastilad.

— Saadaval kõigis paremates kauplustes. —

TALLINN, KREUTZVALDI TÄN. 2. KÖNETR. 43-46

Kaugesõidu automobiil.

Viimastel aastatel on autobused, missuguseid alguses tarvitati ainult lühikese maa sõiduks linnades ja agulites, ikka suurema tähtsuse omandanud ka kaugesõidus, ja võistlevad seetõttu edukalt raudteega, mis kuni järelsõjaajani oli kõigis riikides ainsaks reisi- ja teveo abinõuks, välja arvatud Põhja-Ameerika. Alljärgnevas tahame üldjoontes kirjeldada, kuidas autobuse pikamaa sõidud on arenenud kuni tänaseni tähtsamates maades. Siin on arvesse võetud ainult need autobused, mis käivad sama korrapäraselt nagu rongid, täpse sõiduplaani järgi, tähendab iga päev või väga suure vahemaa tõttu teatud nädalapäevadel, ja mille pikkus on vähemalt 70 km.

Nagu üldine autoliikumise arenemine nii ka autobuste pikamaa sõitude arv oleneb iga riigi raudteevõrgu tihedusest. Mida hõredam viimane on, seda suurem on tarvidus avaliku läbikäimise paranduse järgi; seepärast on arusaadav, et, näit. Ameerikas, kus iga 100 km peale tuleb 4,8 km raudteed, autobuste pikamaa sõidud rohkem edenenud on kui Inglismaal ja Saksamaal, kus vastavalt 13,3 ja 11,3 km raudteed on iga 100² km maa-ala kohta. Teised tegurid, millest oleb autobuste tarvidus, on maanteed seisukord, otstarbekohane sõidukite ehitus, õige liikumise korraldus ja lõpuks olukorra kohaselt madalad sõiduhinnad. Need tingimused olid täidetud kõigepealt Ameerikas ja ja selle tagajärjeks oli üllatavalt kiire autobuste pikamaasõidu arenemine.

Selle liikumisega tehti algus Ameerikas juba enne sõda, nagu kirjutab Dr. G. Dreifeld saksa ajakirjas „Motor“. Juba 1915. a. kuni 1918. a. võis üksi Pickwick Stages System Co. Kalifornias oma liinidevõrku suurendada 730 km-ni, millele 1919 a. veel San-Franzisko-Portland vaheline maa 1184 km juure tuli. Kuid Pickwick Co. kõrval on tõusnud teised seltsid, kes arendavad autobuste pikamaaliine ja suurendavad ikka enam ja enam liinide pikkust. Põhja-Ameerikas on juba 165 korrapärast autobuseliini, millede pikkus on enam kui 160 km. Nende keskel leidub juba tosin liine, mis on üle mitme tuhande km pikad. Peale selle lähevad peaaegu igast tähtsamast linnast veel teised autobuseliinid, mille pikkus on vähem kui 160 km. Autobuseliinid kuuluvad paljudele seltsidele, nad on sageli paralleelsed raudteedele ja neil on nagu raudteedelgi täielik ühendus, nii et autobusega võib Ühisriigid Atlandi ookeanist kuni Vaikse ookeanini ja Kanaadast kuni Mehhiko laheni ja Floriidani läbi reisida. Sõidu alguses tuleb ühe seltsi juures lunastada nõuetavad sõidupiletid ja siis võib reisida mitmesuguste seltside sõidukites. Mõne kuu eest tehti selles liikumises muudatus, kui ikka enam selte oma kaugesõidud teevad oma sõidukites, isegi kui tee pikkus ulatub üle mõne tuhande km.

Neid selte on praegu vähemalt üheksa, näit. New-York-Los-Angeles (umb. 5.200 km), New-York-Miami, Florida (umb. 2.400 km, üks kord nädalas), Philadelphia-Los-Angeles-San Franzisko-Portland (umb. 7000 km) jne.

Euroopa maades oli korrapärane autobuse pikamaasõit kuni järelsõjaajani tundmatu. Alles viimastel aastatel hakkas see ka meie mandril läbi lööma. Kõigest Euroopa maadest sammub ees selles suhtes Inglismaa, kelle autobuste pikamaasõidud praegu on kõige rohkem edenenud, ja vaatamata palju väiksemale maaalale tuletab juba Ameerika olukorda meele. Nagu ajakiri „Motor Transport“ avaldab, oli Inglismaal juba möödunud aasta alul 53 autobuse-kaugesõiduliini, mis

korrapäraselt liiguvad ka talvel vähemalt 48 km pikkusel teel. Neist algavad 42 liini Londonist ja 21 liini 6-st provintsi linnast. 16 liini on kuni 100 km pikad, 18—130 km, 12 liini — 160 km, 8 — 240 km, 3 — 320 km, 2 liini — 400 km ja 2 liini on isegi 440 km pikad. Kui tihti omnibused neil liinidel liiguvad, selleks mõned näited:

Glasgov-Edinburg,	70 km	30 korda	päevas.
London-Bristol,	192 „	3 „	„
Newcastle-Leeds,	160 „	6 „	„
Glasgov-Aberdeen,	237 „	8 „	„
London-Leeds,	308 „	2 „	nädalas.
London-Middlesbrough	400 „	3 „	„
Glasgov-Liverpool,	400 km	iga päev.	
London-Newcastle,	440 km	kaks seltsi,	üks 4 korda
		nädalas,	teine iga päev.

Mõned autobuseliinid töötavad juba kahe aasta jooksul kõige parema eduga. Londonis ja teistes linnades on avatud neile autobuste erilised jaamad. See „Motor Transport“ kirjeldus ei ole sugugi täielik; Inglismaal on olemas tegelikult juba palju rohkem autobuseliine. Peaaegu igas teises ilmuvas nädalajakirjas „Commercial Motor“ ja „Motor Transport“ võib leida teateid uute autobuseliinide üle. Selleks otstarbeks tarvitatakse sõidukid on muidugi kõik õhukummidega ja enamasti kahe teljega, harvemini kolmega. See arenemine paistab olevat seda enam tähelepanuväärne, et Inglismaal raudteevõrk on 180% võrra tihedam P.-Ameerika omast, ja seal tuleb üks auto iga 35 elaniku ja 5 autot iga ruutkm peale. Aga kui juba Inglismaal autobuseliinid nii arenenud on, siis on selle põhjuseks samuti kui Ameerika-Ühisriikes maanteed hea seisukord, ja et autobuses tuleb reis palju odavam, mugavam kui raudtee III klassis ja mõnikord ka kiirem. Inglismaal on autobuse kaugesõiduliinide arv nii siis tõusnud eba-harilikult kõrgeks Euroopa oludele. See arenemine muutub aga inglise teadlaste arvamise järgi veel tähtsamaks kui need seltsid teeksid rohkem propagandat ja hoolitseksid parema koostöö eest, näit. ühenduse suhtes. Igatahes on Inglismaal autobuseliinid nii karde-tavaks võistlejaks saanud raudteele, et need selle aasta alul alandasid sõiduhindu tunduvalt.

Pöörame nüüd teiste Euroopa riikide poole. *Saksamaal* on autobuse liikumine, vaatamata kõrgelt edenenud autobuse ehitusele, alles oma arenemise algastmes. Riigi postivalitsus, millele allub 3000 autobust, pöörab sellele küsimusele iseäranis suurt tähelepanu. Nii on pikamaasõiduks sisse seatud ühendus, kus autobused peatuvad ainult vähestel tähtsamatel peatuskohtadel. Praegused kõige pikemad liinid on 65—80 km. Sõidukites tarvitatakse kuni 100 H. J. mootoreid, peaaegu kõigist nimetamisvääretest saksa autovabrikute-st. Ka saksa transpordi ühingutes omab suurema tähelepanu sõidukite ehituses tehtavad edusammud. Peab aga arvesse võtma, et suurendatud kiirusega pikakadel teedel ka tõesti sõita võiks, milleks maanteed veel tunduvalt peaks parandatama.

Prantsusmaal on autobuse pikamaasõidud palju kaugemale arenenud kui Saksamaal. Nimetame siin mõned tähtsamad liinid. *Elsas-Lothringen*is liiguvad autobused Schlettstadt-Colmar 109 km pikkusel teel 6 kord nädalas, mõlemas suunas. Tähelepanavamaid *Lõuna-Prantsuse* liine on igapäev sõidetav „Route du Littoral“ Nizza-Toulon-Marseille, 271 km, sõiduhind 125 fr. (1 fr. = 15 E. s.), sõiduaeg 10 tundi. „Route d'Hiver des Alpes“ viib Aix-les-Bains'ist üle Grenoble

ja Digne kolmes etapis Nizzasse, tee pikkus 415 km. 200 km pikkune tee Besançon-Genf on igapäev sõidetav. Igapäev mõlemas suunas sõidetav liin Briançon-Bauvezer-Nizza on 277 km pikk.

Paljud Prantsusmaa autobused liinid töötavad käsi- käes raudteeseltsidega. Samuti on see *Itaalia* 19 autobused liini juures; neist võib nimetada ainult Bolzano-Tirano (169 km, igapäev) Bolzano-Cortino d'Ampezzo (120 km igapäev). Peale selle mõned isearanis pikad, igapäev sõidetavad liinid: Nizza-Genova (218 km 10 tunniga), Venetsia-Bozen (277 km 7¼ tunniga), Amatrice-Room (163 km 7 tunniga). *Hollandis* on suure vahemaaga ühendused alles vähe arenenud, selle vastu

Skandinaavias, vähearenenud raudteevõrgu tõttu on ta omandanud juba õige suure tähtsuse. *Rootsis* on juba arvurikkad korrapärased liinid olemas, teede pikkus 100—200 km., kusjuures sõiduhind isiku kohta iga km. pealt on 0.06—0.10 krooni. Olgu siin ainult nimetatud Nyköping—Strängnäs (100 km. 2 korda päevas); Rönneby—Fjällnäs (152 km. 3 korda nädalas); Umeå—Skellefteå (176 km. 1 kord päevas).

Norra kõige pikemate liinide hulka kuuluvad Fagernes—Laerdal (160 km. 11 tundi) Otta—Geiranger (209 km. 10 tunniga, sõiduhind 26 Kr.) Otta—Loen (211 km. 11 tunniga) Otta—Olden (219 km. 11½ tunniga).

Ameerika autotööstus õitseb.

Ameerika autotööstus, mis õieti pole kunagi elanud suuremat kriisi üle, on praegu oma suurimas õits- aajajärgus. Toodangu suuruse suhtes puruneb üks rekord teise järele. Müükide arv keskmiste ja mada- lamate hindadega autode juures on ka rekordiline. Au- totoodangule mõjus küll presidendi valimiste palavik, kuid Hooveri valimine presidendiks tootab veelgi ki- iremat tempot. Ja see tempo on suurem kui unista- dagi osati. Needki autovabrikud, mis vahepeal olid kaotanud jalgealuse, on oma kaotused kõik tasa tei- nud. Suurimaks on kujunenud „Chryslerite“ ja Gene- ral Motorsi toodang. Detroit on Ameerika autotöös- tuse keskpunkt ja seal kihab töö otse ennekuulmatus tempos. On sügis, kuid sellest hoolimata on Detroiti ümbruse teed täis autosid, mis teel tarvitajate kätte — just nagu kevadel harilikult oludes. Ford, kes läinud aastal tüübi vahetuse tõttu pani seisma oma too- dangu, on jälle sammumas etteotsa. Igapäevane too- dang ulatub tal juba 5000 peale ja see on varsti 5500 päevas. Varem oli päevane toodang Fordil siiski suu- rem. Kanaadas olevad Fordi vabrikud töötavad juba täie auruga ega suuda täita kõiki tellimisi, mis voo- lab sealsetesse vabrikutesse Aasiast, Aafrikast ja Austraaliast sisse. Ühtlasi teatatakse, et iga Fordi vabrik terves maailmas — ja neid on leegion — on jälle töötamas.

Toodangu suurus on praegu kõigist ette siiski „Chevrolet“-autode vabrik. Selle päevane toodang on praegu 5300 ja tellimisi on rohkem kui vabrik suudab valmistada. Teised autovabrikud, nagu näiteks Chry- sler, Graham-Paige, Buick, Oakland, Pontiac, Hupmo- bile, Packard, Overland, Reo, Oldsmobile, Durant, Stu- debaker ja Nash, on juba lõonud kõik oma senised päevatoodangu-rekordid. Dodge ja Chrysler „abiellu- sid“ ja tagajärjeks oli uus „Fargo“-nimeline veoauto, mis varsti ilmub autoturule. „Chevrolet“ saavutas hiljuti oma esimese miljoni valmistatud ja müüdüd

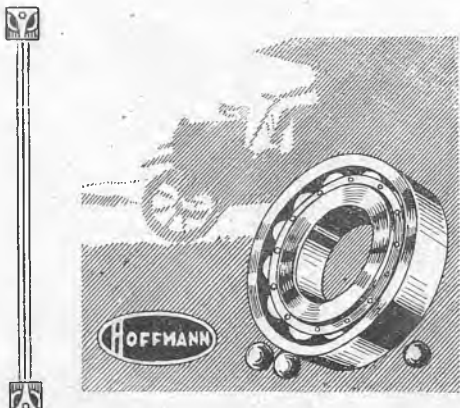
autode rekordi. Peaaegu kõik vabrikud suurendavad oma ehitusi ja ehitavad lisavabrikuid.

Samal ajal toodangu õitsmisega jätkub autovabri- kute ühinemine. Viimaseks uudiseks sellel alal on Stu- debaker ja kuulsal Pierce-Arrow firmade ühinemine uhe mütsi alla. Autoosade ja varustuse valmistaja- test on ühinenud mitmed suuremad firmad. Näiteks on Automotive Equipment Association ja Motor & Ac- cessory Manufacturers Association ühinenud Motor & Equipment Association-nimeliseks firmaks, mis nüüd- sel kujul tähendab juba trusti autovarustuse toodangu ja müügi alal.

Umbes kolmandik Ameerika autovabrikutest on juba 1929. aasta mudelid ja nende spetsifikatsioonid avaldanud. Uuendusi on nendes tehtud peaaegult kered tüüpides ja varustuses. Hobusejõudu on ka suurendatud. Suurimad muudatused on üle 1000 dol- lari maksvate autode juures tehtud. Üldse on uue aasta tüübid suuremad, ruumikamad ja varustus nen- des on tänavustest palju ette. Kuigi hinnad on um- bes endisteks jäänud, on tõusnud autode väärtus suu- resti.

Edasi võiks senini avalikukstulnud uuendustest mainida: Kered on ilusamad endistest, radiaatorid on kitsad, rattad on suuremalt osalt traadist kodaratega, metallosad on kaetud nüüd juba peaaegu kõigis auto- des kroom-nikliga, suurim osa mootoritest on asetatud kummist alusele, juhtimine on utel tüüpidel endisest kergem, õlitamine on keskendatud (tsentraliseeritud), talve jaoks on mitmed uued tüübid varustatud suure- mate patareidega ja kiirust on taotlenud kõik autod juure.

Jaanuari alul avatakse New-Yorgis traditsiooni- line ülemaaline autonäitus ja selleks ajaks selguvad kõik uued tüübid Ameerika tulevastaastes autotoodan- gus. Üllatusi on oodata.



Kuulilaagrid

maailma parimad

Inglis, „Hoffmann'i“ vabrikust
AUTOTARBED, materjalid.

„CHEVROLET“ ja teiste Ameerika autodele tagavara-
osad ning jaod.

K/m. Lier & Rossbaum

Kõnetr. 27-34. VIRU tän. 7. Kõnetr. 27-34.

General Motors Corporation.

Maailma suurim autovabrik.

Väidetakse, et autode valmistamine on ilma suurim mahaaniline tööstusala. Selles pole liialdust, sest kui võtame arvesse, et ilmas on praegu liikumas ligi 30 miljonit mootorvankrit ja et üksinda Ameerikas töötab autoalal üle 4 miljoni inimese — siis saame aru, kui suureks see tööstus on tõesti paisunud.

Autotööstus algas käesoleva sajangu algul. Siis — ja veel 10—15 aastat hiljemgi — tekkis uusi autovabrikuid nagu seeni pärast vihma. Ja iga vabrik asutas materjaliladudest alates kuni välismaade agentuurini oma süsteemi, ning võistles samal ajal ja alal teiste autovabrikantidega. Kõik see läks talle maksma hiiglasummad. Kuid mis sellest! Vabrikant pani autole rohkem hinda ja autoostja maksis tolle mõttetu võistluse rumalad arved.

Nii oli kuni 1908. aastani. Siis alustas üks Ameerika suurimatest autovabrikantidest — Buick Motor Company — läbirääkimisi selle võistluse lõpetamiseks. Tehti ettepanek ühineda — mitte autotrustiks, vaid korporatsiooniks, osauhisuseks, keskorganisatsiooniks, mis aitaks tooresmaterjali ostmisel ja autode müümisel, reguleeriks toodangut ja autode hindasid, muretses tööstuskapitali, teeks propagandat kodus ja välismaal — ühesõnaga: luua hiigla organisatsioon, mis kaotaks autovabrikantide vahelise võistluse ja annaks oma liikmetele kõik need kasud, mida üks majanduslises võimas koondis anda võib. Ettepaneku võtsid vastu mitmed autode produtseerijad — sündis General Motors Corporation, suurim organisatsioon ilma suurimal tööstusalal.

Sellest „sinepi ivakesest“ — Buick Motor Co. valmistas tol ajal aastas 12.000 autot — on kahe aastakümne kestel kasvanud hiigla puu, mille harud ulatuvad igasse maailmajakku. Siin sellest mõned iseloomustavad arvud:

General Motors'i alla kuulus varem 198 mitmesugust vabrikut ja ettevõtet. Kokkuhoiu põhimõtte nõudis aga nende ühendamist. See tehtigi. Ja praegu on Gen. Motors'i all 70 asutust ja ettevõtet. Ning nende ettevõtete poolt valmistati läinud aastal kokku rohkem kui 1.750.000 autot ja hiigla arvul igasuguseid autoosasisid ja varustust. Autode hulk koosneb ühe (Buick'i) asemel nüüd üheksast tüübist ja mudelite arv tõuseb 60 peale. Hindade variatsioon odavamatest kallimateni — ning valik — on siis äärmiselt suur. Ei ole auto ostjat ega tarvitajat, keda Gen. Motors'i toodang ei võiks nõudmiste ja rahakoti suhtes rahuldada.

Mainisime 9 autotüüpi. Neist on 7 sõiduautosid — „Buick“, „Cadillac“, „Oakland“, „La Salle“, „Oldsmobile“, „Pontiac“ ja „Chevrolet“. Peale nende kaks märki veoautosid — „Chevrolet“ ja „G. M. C.“. Sõiduautodest on umbes pool luksusaautosid — veoautosid on ½-tonnilisest alates kuni 15 tonni kandejõuni.

See oli autodest. Nüüd paneme veel tähele, et General Motors'i organisatsiooni kuuluvad vabrikud valmistavad ka kuulsaid „Delco“-starterisid, sama märgi all ka valgustus- ja süüte-sisseseadeid, „Harrison“-jahutaja, „Hyt“-rull-laager, „Remy“ süüte-sisseseade, „A. C.“ süüte-küünlad ja kiirusemõõtjad, „New Departure“ kuullaagrid, „Fisher“-kered ja suur hulk teisi autoosasisid ning lugemata arvul autode varustusartikleid on ka pärit ettevõtetest, mis täiendavad General Motors'i süsteemi ja varustavad selle autosid.

General Motors'i tegevus üldjoontes on kahesugune: see on rea vabrikute ja ettevõtete otsekohene omanik ja teiseks, see on n. n. „Holding Company“ — organisatsioon, mille käes paljude autoalal töötavate ettevõtete ja aktsiaseltside osatähtede enamus. See on siis ühtlasi tööstus ja finants-organisatsioon. Viimaks tähendatu muretseb oma allorganisatsioonidele kapitali ning korraldab krediiti autode ja teiste toodete järelmaksudega müügil. General Motors'i võimest autotööstuses saame ettekujutuse kui teame, et selle põhi- (aktsia-) kapital on 600.000.000 dollarit ja varandus (aktiiva) viimase bilansi järele 2.000.000.000 (kaks miljardit) dollarit!

General Motors'i tegevus on organiseeritud nelja osakonda: 1) autovabrikud, 2) autoosad ja varustus, 3) väliskaubandus ja eksport, ja 4) administratsioon-osakond. Esimene neist juhib General Motors'i omi autovabrikuid ning ühtlustab ka teisi temaga ühenduses olevate autovabrikute tehnilisi töid. Teine osakond teeb sedasama autoosade ja varustuse alal. Kolmas osakond otsib välisurgusid, asutab osakondi ja agenteure välismaal, hoolitseb ekspordi ja propaganda eest ning juhib organisatsiooni liikmete toodangu tooteid ostjate kätte seal, kus viimaseid leitud. Neljas — administratsioon-osakond — ühendab kõiki General Motors'iga ühenduses olevaid organisatsioone ja ettevõtteid. Selle osakonna kaudu kogutakse ja antakse edasi kõik leidused ja kogemused, kõik andmed ja teated, mis autode, nende osade ja varustuse valmistamise ja müügi kohta saavutatud. Suurim neist osakondadest on loomulikult esimene osakond, kuid tähtsuse suhtes ei jää kolmas osakond sellest sugugi varju — on ju ostja leidmine pea sama tähtis kui toote valmistaminegi!

Veel mõni sõna General Motors'i neljandast osakonnast. Selle alla kuuluvad muu seas kaks organisatsioon: General Motors'i krediit-aktsiaselts ja General Motors'i üldised katse-laboratooriumid. Esimene neist finantseerib organisatsiooni liikmete toodete müüki, s. o. võimaldab krediiti järelmaksudega müügi jaoks ning ühtlasi hangib tegevuskapitali neile oma liikmetele, kes seda vajavad. Katse-laboratooriumid ja proovimisteed (v. „Auto“ nr. 1/2. 1928.) on kõikide General Motors'iga ühenduses olevate ettevõtete jaoks olemas. Laboratooriumides, mis keskorganisatsioonile kuuluvad, töötab, peale muu personaali, 300 inseneri, keemikuid ja teisi eriteadlasi. Nad otsivad uusi lei-dusi autoalal, uurivad kuidas seda või teist kiiremalt,



General Motors'i poolemiljoni ruutjalalise põrandapinnaga katselaboratoorium Detroitis.

täpsemalt ja odavamalt teha. Seal mõõdetakse, kaalutakse, lahutatakse ja koondatakse. Need katse-laboratooriumid on General Motors'i tööstus-peaaju, sest seal sünnivad ja valmivad teaduslikkuse täpsuseni suurem osa kõigist neist uuendustest ja iseäraldustest, mida meie oleme General Motors'i autodel näinud. Katse-laboratooriumidesse on ka koondatud kõik need kogemused, teadmised ja kõik see vilumus, mis nimikonnal autode ja nende osade valmistamise ja tarvitamise suhtes olemas. Autode prooviväli Milfordis Detroit'i lähedal ning seal olevad laboratooriumid alluvad ka General Motors'i neljandale osakonnale.

General Motors'iga lähedases ühenduses seisavad veel kaks suur-ettevõtet: Yellow Cabs Omnibus (Kollase taksoauto-omnibuse) aktsiaselts ja kuulus Fisher'i autokerevabrik. Esimene neist peab ülal tuhandeid taksoautosid linnades ning sadasis omnibuseliine maal. Fisher'i vabrik valmistab jälle autokeresid General Motors'i autovabrikutele ja teistelegi tellimise peale.

General Motors on suurim autode ja nende osade eksporteerija Ameerikas. Varem oli seda Ford. Nüüd saadab General Motors juba rohkem kui 60% Ameerika

eksportautodest välja. Ja see protsent suureneb iga aastaga. Hiljuti teatati eelmise lisaks, et General Motors'i ja sellesse koondunud ettevõtete teenistuses oli 1. märtsil s. a. 201.373 isikut. Ja selles arvus ei sisaldu Yellow Caps omnibuse- ega Fisher'i autokerevabrikute teenistuses olevad. Nagu näha, on General Motors üks suurimatest eksporteerijatest ja tööandjatest Ameerikas ja — terves maailmas.

Kuni 1923. aastani oli General Motors Corporation of America — nagu ta nimigi näitab — üksinda Ameerika (Ühisriikide ja Kanaada) jaoks. Et aga Euroopa pärast sõda hakkas ikka rohkem General Motors'i tooteid ostma, siis asutati Vana Ilma jaoks eriline ettevõte — General Motors International Corporation. Selle kodukoht on Kopenhagenis. Sinna asutati ka autode kokkupanemisvabrik. Autosad ja muu varustus tuuakse Ameerika vabrikutest. On auto osadest koostatud, siis saadetakse see Kopenhagenist edasi ostja kätte. Nii talitades tuleb odavamaks — eriti vedu üle Atlandi. Esialgu pandi General Motors'i Kopenhageni vabrikus kokku 25 autot päevas — nüüd aga juba üle 250 iga 24 tunni jooksul.

Vahetage vahest küünlaid!

Paljudel autode tarvitajatel ja juhtidel on arvamine, et mida kauem küünal vastu peab, seda kindlam ja kasulikum on see kohale jätta. Ja sinna see tavaliselt jääbki seni, kuni mootor streikima hakkab või mõni teine asjaolu annab põhjust küünlaid vahetada. Küünlast pressitakse viimanegi välja — *kokkuhoiunimel!*

Niisugune „kokkuhoid“ on *raiskamine*. Kõigepealt on see tunnistuseks, et „kokkuhoidja“ ei tunne oma mootorit ega küünla ehitust. Mootorist teab ta vast ehk nii palju, et selle sees on tsilindrid, milledes tekivad plahvatused siis, kui oled mootorile bensiini annud, vänta keeranud ja kui mootor käima hakkab, siis on kõik korras. Mis küünlasse puutub, siis olevat teada, et see pisike asi mootori küljes peab tsilindrisse sattunud gaasi põlema panema. Et mootor käib, siis on ka küünal korras. Muud kui kihuta minema paks suitsujuga taga — just kui „Opel“ rakettautol!

Asi näib äärmiselt lihtsana. Kuid seda see ei ole. On tarvis ka teada, kuidas mootor töötab ja mis sünnib tsilindris mootori ringikäigul? Vaatleme seda siin lühidalt:

Mootori väntvõll käib ringi. Kolvid selle küljes tõusevad ja laskuvad tsilindrites. Tsilindreid on 2—8-ni harilikult. Võtame nüüd ühe tsilindri vaatluse alla. Kolb on parajasti allaminekul. Tsilindris on tekkinud tühjus (vakuum). Sisselaskeklapp on tõusnud vähe üles ja karburaatorist voolab sisselasketoru kaudu tsilindrisse gaasi, mis täidab sinna tekkinud tühja ruumi. Kolb on jõudnud nüüd alla ja sisselaskeklapp vajub kinni. Tsilinder on täis kergesti plahvatavat gaasi. Algab kolvi ülestulek. See sünnib tugevalt ja kolb surub tsilindris oleva gaasi kõvasti kokku. Kui kolb on jõudnud tsilindri põhja tasapinnani, siis annab jagaja ühenduse ja lühike elektrivool tormab küünlasse. Viimases on aga olemas voolule takistused, n.n. elektroodid, milledest vool peab üle hüppama. Ülehüppates lööb aga elekter sädemeid ja need sädemed süütavad tsilindris oleva gaasi põlema. Tekib plahvatus, mis surub kolvi järsult ja tugevasti tagasi allapoole. See plahvatusest tekkinud järsk surve kolvi pihta annabki mootorile töövõime. Väntvõll on nüüd teinud ühe

ringi. Algab järgmine. Kolb on jälle tõusmas. Seekord aga tühjalt, sest nüüd avaneb väljalaskeklapp ja tsilindrisse jäänud põlenud gaas voolab väljalasketoru kaudu välja. On kolb jõudnud uuesti tsilindri plahvatuspessa, siis laskub väljalaskeklapp alla ja kolb alustab allaminekut. Kaugele see ei saa, kui juba avaneb uuesti sisselaskeklapp ja uuesti voolab tsilindrisse uut gaasi. Nüüd järgneb sama mis alguseski — klapi kindnivajumine — kolvi uuesti ülestulek — gaasi kokkusuurumine — plahvatus... Üks ring tühjalt, teine plahvatusega. Kõik tsilindrid on teatavas vahekorras teineteisega. Missugune see vahekord on — selle seletamine viiks meid oma ainest eemale. Seda uurigu iga automobilist ise õpperaamatutest.

Meil oli jutt küünlast ja kokkuhoiust. Eelpool nägime missugused küünla kohused on. *Küünalpeab andma kiire ja tugeva sädeme*. Kui see seda ei tee, on plahvatus tsilindris nõrk ja pikaldane — *osa tsilindris olevast gaasist jääb põlemata*. Gaasi osaline ja pikaldane põlemine mõjub mootori peale halvavalt. Nõrga ja pikaldase süütamise tagajärjed on järgmised: 1) mootor töötab jõuetult ja raskelt; 2) kiirust ei ole; 3) pooleldi põlenud gaas jätab tsilindri niiskeks ja tahmaseks; 4) õli kulutus on üleliigselt suur ja 5) suur hulk bensiini läheb kaduma. Ja mida see kõik tähendab, seda peaks teadma iga autojuht. Ning kõiges selles on süüdi, kordame seda veel kord — *nõrk ja pikaldane süütamine*.

Nüüd vaatleme, millest tekib halb süütamine. Kui jagaja on õieti ja elektrivool küllalt tugev, siis peaks ka säde küünlas olema kiire ja tugev. Kuid ei ole. Viga on küünlas. *See on vana ehk mittesobiv*. Vanaks ei saa küünal kunagi kulumise läbi... küll aga põlemise tõttu. „Põlemine“ seisab õieti küünla elektroodide nõrgenemises, mis tingitud pikaajalisest tarvitamisest. Elektroodide energia kulub, nii öelda, lõpuni. Selle protsessi kestel muutub säde küünlas ikka nõrgemaks. Laisalt ja aegledes hüppab see, tugevagi voolu juures, üle elektroodide, mis enam ei suuda seda ülehüpet energiliselt takistada. Järelikult, nagu eelpool selgus, on süütamine nõrk ja pikaldane; osa gaasi jääb

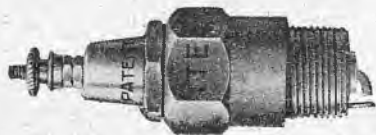
põlemata ja selle tagajärjeks on mootori aeglane ja jõuetu käik.

Kokkuhoid ja nõue, et mootor peab korralikult töötama, on õpetanud tegelikus elus — ja teaduslik-tehniline uurimine on seda õpetust kinnitanud — et kasulik on vahetada küünlaid iga 10—15.000 kilomeetrilise sõidu järel. Kui nii tehakse, siis on õli ja bensiini kulu palju väiksem ja kokkuhoid järelikult hiilgavalt suurem kui vahetatud küünalde hind. Ja lisaks tuleb kokkuhoid mootori korrashoiu juures.

Lõpuks juhime lugeja tähelepanu juuresolevale piltide seeriale, mis võetud Ameerika Ühisriikide kaevandusbüroo õppefilmist, milles näidatakse, kuidas küünlad peavad töötama ja kuidas vanade küünalde viiletsa süütamise tagajärjel suur hulk kütteainet (bensini) kaduma läheb. Et film on tõesti õpetlik — seda kinnitavad pildid. Nende õpetus on:

TARVITAGE AINULT KÕIGE PAREMAID KÜÜNLAID.

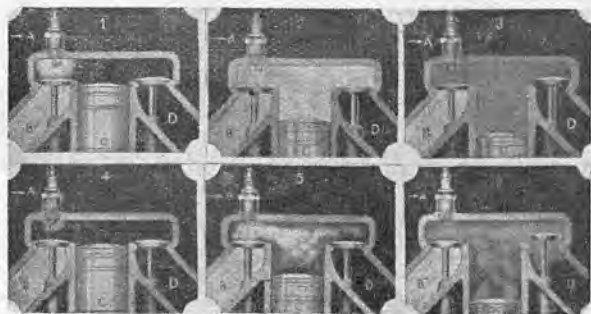
Parimateks küünaldeks on osutunud Rootsi „Viking-Ite“ küünlad, mis aastast 1923. juba müügil. Mainitud küünlad on valmistatud hoolega — nagu Rootsi tooted üldse — ja nende vastupidavus on suurem kui mõnede teiste parimate küünalde oma. Nendel



on ka omapärased: kompaktne ilu, hiilgav löögivõime ja võimalus saada neid igas mõodus ja igasuguste mootorite jaoks. Suurimaks hüveks „Viking-Ite“ küünaldel on siiski asjaolu, et nad puhastavad end iga plahvatuse juures. See sünnib selle läbi, et küünlas on väike õõnsus, kuhu tsilindris tekkinud surve ajal voolab vähesel määral gaasi, mis plahvatab koos tsilindris oleva gaasiga ja puhastab küünla nii, et sinna mingit tahma ei teki. „Viking-Ite“ küünlaid pole

vaja kunagi puhastada. Ja iga autotarvitaja teab, et küünalde puhastamine on tüütav töö ja et sealäbi rikutakse ka küünlaid. Viieaastane kogemus on tõendanud, et „Viking-Ite“ konstrueerijal oli õigus: need küünlad on kohased mootorrataste, autode, mootorpaatide, lennukite ja igasuguste teiste mootorite jaoks. Elektroodide arv „Viking-Ite“ küünaldes on 2—4, mis kindlustab, et need küllalt tugevad ka vanade veoautode ja paatide mootoritele, isegi siis, kui viimased naftaga käivad. Tugevad elektroodid ja automaatne puhastus asetavad „Viking-Ite“ küünlad kahtlemata teistest küünaldest kaugele ette. Seda peaksid meie automobilitid küünlaid vahetades meeles pidama.

„Viking-Ite“ küünalde esitus on O/ü. „Systema“ käes, mis asub Tallinnas, Raekoja plats 5. (Vaata kuulutus esimese kaane teisel küljel).



Piltidel: (A küünal, B sisselasketoru, C kolb, D väljalasketoru). Pilt 1. Tsilinder on täis kokkusurutud gaasi. Pilt 2. Gaas on plahvatanud ühetasaselt ja täielikult. Pilt 3. Põlenud gaasi surub kolb tsilindrist välja. (Bensini on saanud maksimaalne määr jõudu ja operatsioon oli viimase võimaluseni ökonoomne. Nüüd järgneb vastupidine nähtus). Pilt 4. Tsilinder on jälle kokkusurutud gaasi täis. Pilt 5. Nõrga ja pikaldase süüte tõttu on plahvatanud ainult osa gaasi. Pilt 6. Pooleldi põlenud gaas tsilindrist väljaminekul, vist selleks, et uus raiskamine protsess võiks eelmisele järgneda...

Puusõega köetav „Panhard“ auto.

Tööstuslikeks tarvitamiseks (veoks) valmistab Panhard ja Levassor autovabrik kolme tüüpi jõuvankreid, õieti ainult nende shassiisid, sest kere võib iga ostja lasta ehitada oma nõuete kohaselt. Need kolm tüüpi erinevad üksteisest peamiselt raskuse, kandejõu ja suuruse poolest. Toome siin nende kohta tähtsamad üksikasjad.

Kergeveoauto: Kaalub ühes kummidega, kuid ilma kereta umbes 1100 kg ja täies sõidukorras küttevarustuse ja juhiga umbes 3100 kg. Kere jaoks raami pikkus on 3 m 40 sm ja rataste (tee) laius 1 m 42 sm. On varustatud „Panhard“ söegaasi generaatori, elekterstarteri ja elektervalgustusega. Mootor on 4 tsilindriga, 75×130 mm. Tsilindrite sisepind on kaetud mittehõõruva metalliga. Käikusid on neli ette ja üks taha. Lahtivõetavad rattad suurusega 855×155 mm. Pidurid esimestel ratastel. Kandejõud 1½ tonni.

Keskkalu veoauto: Shassii kaal ühes kummidega umbes 1800 kg ja täies sõidukorras ühes küttevarustuse ja juhiga umbes 4800 kg, kere pikkus 4 meetrit. Laius rataste kohalt 1 m 58 sm. Varustus sama mis eelmiselgi. Mootor 4 tsilindriga, á 85×140 mm. Neli käiku ette, üks taha. Rattad 895×135 mm. Tagumised rattad on kahekordsed. Kandejõud 2½ tonni.

Raskeveoauto: Shassii ühes kummidega kaalub umbes 2550 kg ja terve auto sõidukorras ühes küttevarustuse ja juhiga umbes 8000 kg. Mahutab umbes 5-meetrilise kere. Laius rataste kohal 1 m 83 sm. Varustus sama mis eelmiselgi. Tsilindreid on 4, suurusega 195×140 mm, hobusejõudu praatsuse hindamise järel 16, rattad 1025×185 mm, taga kahekordsed rattad. Kandejõud 4½ tonni.

Suurimaks uudiseks „Panhard“-autodel on nende generaator, mis veeta ja äärmiselt lihtne. Viimase võimeid demonstreeriti 23. novembril Tallinnas inseneridele, ohvitseridele, ametnikkudele, asjatundjale ja ajakirjanikkudele. Demonstratsioon, mis koosnes seletustest, mootori käimapanemisest ja sõiduproovidest, suutis panna kohalolijaid veenduma, et „Panhard“-tüüpi generaator suudab valmistada puusõest gaasi, mis omakord mootoris plahvatades annab küllaldaselt jõudu ja kiirust.

Ja milles seisab mainitud generaator? Väliselt torkab autot vaadeldes silma kaks tsilindritaolist tanki, mis seisavad püsti üks pahemal teine paremal pool juhi istet. Tankid on paksust raudplekist, umbes 1,3 meetrit kõrged ja umbes ½-meetrilise läbimõõduga. Paremal pool olev tank on veidi kitsam. Lisaks tan-

kidele märkame veel auto raami all tankide vahel 3—4 paksu rauast toru ja tüüriat juures erilist posti, kus küttekontroll harilikust suuremal kujul. Asjata otsid autost ja auto tagant harilikku bensiinipaaki...

Nii väliselt. Sisemiselt generaator-seadeldusega tutvudes selgub, et selles on neli osa: *generaator, jahutaja, puhastaja ja segaja*. Esimene neist on tank auto pahemal pool, teine on torustik auto all, kolmas on tank auto paremal pool. Segaja asub mootori küljes ja seisab koos jämedast torust ja ühest kolme küljega kraanast, mis ühendatud juhi ees kontrollpostiga.

Võtame esimesena vaatluse alla generaatori. Selles on kolm „korda“ ehk osa. Ülemine on suurim ja selles seisavad peeneks purustatud puusöed. Kambrikesse põhi on äärtelt alla viltu trehtritaoliselt selleks, et söed vajuks kergemini alla. Keskel on võrdlemisi suur auk, kust need automaatselt satuvad auto liikumisel tulepessa. Tulepesa on tulekindla vooderdusega, mis alt paksem. Hariliku sõidu ajal, kui söed korrapäraselt hõõguvad, tõuseb kuumus tulepessa ja ka generaatori ülemises osas 700 kraadini. Tulepesa vooderduse ja välise kesta vahel on õhuke vahe, mille kaudu värske õhk tungib tulepessa. Sellel ruumil on kahesugune otstarve: sissetulev külm õhk soojeneb seinte vahelt läbi minnes — jahutab aga samal ajal generaatori tulepessa kohalt. Õhk tuleb sisse generaatori küljes oleva kõverakskeeratud toru kaudu, mille otsas reguleeritav ventiil. Süte süütamiseks on toru juure paigutatud veel väike käsitsi ringiaetav „tuuleveski“. Generaatori alumine osa on tuha jaoks. Selle ja tulepesa vahel on peenike, keskelt kõrgem rest, mida tarbekorral võimalus väljast liigutada. Nii tulepesa kui ka tuharuumi jaoks on olemas väikesed luugid. Generaatori välise kesta sees ja ülemise osa kohal on veel kitsas korsten, kust kaudu üleliigne suits ja ving tulepesast pääseb välja.

Mainisime jahutaja. See pikemat seletust ei vaja. Jatkub, kui tähendame, et süte generaatoris põlemisel leekiv gaas rändab jahutaja torudest läbi auto paremal pool olevasse puhastajasse, kuhu saabudes alguses kohutavalt kuum gaas on juba soojaks jahtunud. Puhastaja alumine osa on tühi ja selleks, et gaasi toodud tuhk sinna jääks. Ülespoole minnes läbibast gaas tiheda resti (sõela), millel paks kord harilikku koksi. Koks imeb endasse gaasis olevad tõrva — ja muud võõrad ollused. Edasi liikudes jõuab gaas puhastaja ülemisse ossa otse kaane vastu, kust selle tee nüüd allapoole pöörduv. Ees on aga peenikestest torudest koosnev filter, mille sees puuvillakord, mis võtab läbiminevast viimasedki võõrad ollused. Gaas on nüüd kõigiti puhas ja suundub jämedasse torusse, kust kaudu see, puhastaja alumisest osast välja tulles, juhitakse mootoris.

Enne kui gaas mootoris jõuab, peab ta veel läbistama segaja. See asub, nagu juba tähendasime, mootori küljes ja hariliku karburaatori kõrval. Segajas ühineb vastava ventiili reguleerimisel gaas ja õhk nii tugevaks seguks, kui mootor seda nõuab. Segaja ventiil (kraan) on ka ühenduses karburaatoriga, nii et tarbekorral on võimalik viia küte puusöegaasi pealt bensiini peale — ja vastupidiselt.

Kui söed generaatoris küllaldaselt hõõguvad, siis on võimalus mootor kohe söegaasi peal käima panna, on aga gaas nõrk ja mootor külm, siis tuleb alguses mõni minut, seni kui gaas generaatoris küllalt tugev, tarvitada bensiini kütteks. Generaatori süütamine võtab umbes 15 minutit, kuid hõõgumist võib nii reguleerida, et söed põlevad pikkamisi kas või läbi öö. Nii talitades pole vaja süüdata hommikul generaatorisse uuesti tuld.

Kütteks „Panhardi“ generaatorisse kõlbavad iga-sugused puusöed. Viimaste põletamiseks on vabrik valmistanud erilised raudahjud, mida pikematel sõitudel ja seal, kus valmispõletatud süsi pole saadaval, võib kasutada. Vaja ainult muretseda puid, laduda need kaasasolevasse ahju õhtul ja panna tuli alla ja hommi-kuks on järgmiseks päevaks tarvisminevad söed käes!

Suurimaks puuduseks seni konstrueeritud generaatoritel on nende keerulisus ja veejahutus. „Panhardi“ generaatori on, nagu eelolevast vist selgunud äärmiselt lihtne, mistõttu see ka „*Fool proof*“ — kindel rumaluse vastu — sest selles pole keerulist mehhanismi, mis võiks korrast ära minna, ei midagi, mis võiks lahti või kinni ununeda ja mille puhastamine äärmiselt lihtne: võta puhastaja sees olev filtervärk välja ja koputa selle ülemist osa õrnalt pööranda vastu ja kõik sinna kogunenud peenike tuhatolm tuleb välja. Loomulikult tuleb võtta ka generaatori ja puhastaja alumistest kambritest ka vahest tuhka välja.

On siiski juhi seisukohalt tõde, et generaator nõuab juhiltp rohkem tööd kui bensiiniküte. Viimase juures pole ju muud vaja, kui vahetevahel karburaator puhastada. Generaator-seadeldus — kõige lihtsamgi, nagu näiteks Panhard-Levassori oma — nõuab juhiltp süte sissepanemist, tule süütamist, reguleerimist, puhastamist jne. See kõik on siiski tähtsuseta, kui võtame arvesse suure kasu, mis saame süte bensiini asemel tarvitamisest.

Küsime nüüd: kui suur on see kasu?

Vastuseks on järgmised arvud: Neli tonni kaaluv „Panhard“ auto, millel lasub viietonniline koorem, tarvitab 100 kilomeetri kohta: 30 liitrit bensiini ehk 42 kg puusüsi. Kulu oleks rahas meie hindade järgi: bensiin — 900 senti, puusüsi $42 \times 8,2 =$ ümmarguselt 345 senti. Vahe on suur, umbes 60—65%.

Umbes sarnased olid tulemused prantsus-belgia võidusõidul autodele, mis varustatud generaatoritega. Sellel võidusõidul, kus võeti hindamise alusteks küttekulu, kiirus, kaal ja mootori ning generaatori regulaarsus, saavutasid „Panhard“ autod esimese, teise ja kolmanda koha $3\frac{1}{2}$ tonni klassis, ning $2\frac{1}{2}$ ja 5 tonni klassis esimesed kohad kummaski. Võimalik punktide arv oli 4500 ja sellest sai $3\frac{1}{2}$ -tonnil „Panhard“ 4207 — $2\frac{1}{2}$ -tonniline 2598 — ja 5-tonniline 1529 punkti. Keskmise sõidukiirus oli 35—40 km ja isegi suuremates mägedes püsis kiirus 25 km kõrgusel. Generaatorid töötasid korrapäraselt. Teine osa neist võistlustest oli autode töötamine kohal. Sellega taheti selgitada küttekulu suhet hobusejõududes. Selgus, et „Panhard“ auto andis 6 tunni kestva käimise ajal 3% niiskusega puusütetest keskmiselt tsilindritesse ligi 81-naelalise rõhumise iga ruuttolli kohta, mis suurim võistluste saavutus. Gaasi puhtus oli laitmatu, see ulatus vaevalt 1 millimeetrini kantmeetri kohta — kuna vastav arv teiste generaatorite juures ulatub 5—15 senti-grammini.

„Panhard“ autode mootorite iseärasuseks on nende tsilindrid, mis suuremad kui vastavajoolistel bensiinimootoritel. Seda nõuab puusöegaasi tarvitamine, sest harilikus bensiinimootoris läheb generaatoris valmistatud gaasi tarvitades 30—40% kütte- (mootori-) jõust kaduma. Mootor puusöegaasi jaoks peab seetõttu olema suurema läbimõõdu ja mahutusega tsilindritega. Aeg oleks meie teede- ja sõjaministeeriumil oma tähelepanu pöörata nim. veoautodele, sest bensiinihinna tõus meie ja maailmaturul sunnib meid järele mõtlema seda enam, et Prantsuse sõjaväes neid ligi 3000 on tarvitu-

sel veo- ja soomusautodena ja ka mujal riikides tarvitusele võetakse. Peale selle tuleb pidada meeles, et näit. sõja ajal, õhulennukid ja harilikud sõiduautod suurel määral bensiini tarvitavad, nii et vaevalt terve uue ja vanailma bensiini tagavarad vastu peavad, rää-

kimata sellest, kas ja missuguste raskustega üldse seda ainet võib saada.

„Panhard“-sõidu- ja veoautode esindajaks Eestis on firma *Vennad Uibopuu* Tallinnas, S. Karja tän. 23.

„Rallye Automobile de Monte Carlo.“

Eestlased võtavad sellest osa.

Iga aasta — tänavu juba kaheksandat korda — korraldatakse üleeuroopalik võidusõit Monte Carlos, Monako vürstiriigis. Ametlikult kannab see võidusõit, mida osavõtjate arvu ja sõiduteede pikkuse suhtes tuleb pidada suurimaks ja huvitavamaks, nimetust „*Rallye Automobile de Monte Carlo*“. Võidusõidu korraldajateks on Rahvusvaheline spordiklubi ning Monako autoklubi ja see sünnib peaaegu kõikide Euroopa automobillistide-organisatsioonide kaasabil. Võistluse patronaadiks on Prantsuse autoklubi ja toetajateks ajalehed „*L'Auto*“ ja „*Le Journal*“.

Võidusõitu Monte Carlosse võib alustada umbes kuuestkümnest linnast Euroopas ja isegi Konstantinopolist Aasias. Kõige pikemad võistluskaardil lubatud teed on Ateenast (Viini ja Strasburgi kaudu 3687 km), Konstantinopolist (Viini ja Strasburgi kaudu 3364 km), Salonikast (sama tee nagu eelmiselgi 3134 km), Riias (Brüsseli ja Pariisi kaudu 3038 km), Lvovist (Berliini ja Brüsseli-Pariisi kaudu 2989 km), Bukarestist (Viini-Genfi kaudu 2968 km), Stokholmist (Brüsseli-Pariisi kaudu 2963 km.) ja Oslot (sama teed 2945 km). Teistest linnadest vähem. Võistleja võib ka valida lühema tee, kui niisugune kaardil on märgitud. Ilmakaarte järgi on võidusõidu kõige kaugemal olevateks lähtepunktideks: idas Konstantinopol, edelas Palermo Sitsiilia saarel, Lissabon läänes ja John o' Groats Shotimaal põhjas. Helsingi, Tallinna ja terve Venemaa on jäetud kaardilt välja, sest senistel võistlustel pole leidunud Soomest, Eestist ega Venest osavõtjaid. Riia ja Kaunaski on vist esimest korda lähtepunktideks. Et Tallinna ka tuleval aastal määratakse võidusõidukaardile lähtepunktiks, on kindel.

Võidusõidu sihiks on leida kõige kindlam, mugavam, paremini varustatud ja kõige vastupidavam auto, mis ühtlasi ka teataval määral kiire.

Võidusõidu kava on järgmine: 23. jaanuaril kell 10 ja 4 vahel saabuvad kõik võistlusest osavõtnud ja hindamisele tulevad autod tervest Euroopast Monte Carlosse; 24. jaanuaril on sõiduvõistlus 320 km „*Col de Braus*“ ringteel Monakos; 25. jaanuaril on „*Kasino Terrasil*“ võistlus kõige mugavamate autode vahel; 26. jaanuaril võidusõidust osavõtnud autode kaalumise ja ülevaatamine ning võidusõit „*Mont des Mules*“ mäetee 3 km. peale; 27. jaanuaril kõikide võistlustest osavõtnud autode üldparaad ja auhindade jagamine ning õhtul Rahvusvahelise spordiklubi bankett kõigile võidusõitjatele ja neile, kes võidusõitjatega sinna saabunud.

Et anda „*Auto*“ lugejatele üldpilt sellest suurvõistlusest, toome siin lühidalt tähtsamad kohad võidusõidu-määrustest.

Võidusõidust võivad võtta osa igasugused sõiduautod. Osavõtja valib ise lähtepunkti ja määrab oma lahkumisaja (sõidu alguse) kindlaks. Tervet teekonda ja sõiduaega arvesse võttes peab osavõtja keskmine kiirus olema 30 ja 40 km vahel tannis ja ta peab saa-

buma Monte Carlosse 23. jaanuaril kella 10 ja 4 vahel. Osavõtja lahkumist lähtepunktist kontrollib ja tõestab kohalise autoklubi sekretär; teekonnal kontrollitakse võidusõitjaid korraldajate volinikkude poolt. Kord võetud teed ei tohi sõidu kestel teisega vahetada. Lähte- ja kontrollpunktides läbisõit märgitakse vastavasse raamatusse, mis sõitjal kaasas. Kontroll- ja riikide vahelistest piiripunktidest on iga tee jaoks määratud ette kindel viivitusae (näiteks Riias Monte Carlosse kokku 5 t. 30 minutit). Kiirus ei tohi tervel teekonnal olla suurem kui keskmiselt 43 km, vastasel korral langeb osavõtja võistlusest välja. Osavõtja peab arvestama igalpool kohaliste liikumismäärustega ja piirformaliteetidega ning hoolitsema iseenda eest. Auto peab liikuma tervel teekonnal oma jõul. Ainult jõgedest, järvedest ja meredest üleminekul on lubatud parvede ja laevade tarvitamine. Sellise ülemineku aeg võetakse sõiduajast maha. Sõidu alul pitseeritakse iga auto raam (shassii), mootor ja tagumine telg. Sõidu ajal on autod sunduslikult varustatud eest ja tagant plakatitega, milledes võidusõidu nimi ja osavõtja number. Auto kõikide istmete kohta on kindlaks määratud mõõdud. Samuti on kindlaid määrusi katuse, porikaitsetiibade, starteri, tagavararatta, signaali ja valgustuse kohta. Sõidu- ja sellele järgnevate teiste võistluste ajal ei tohi osavõtja teha oma auto kallal mingisuguseid parandusi (peale kummide). Teekonnal purunenud või kaotatud autoosad või varustus võib viia auto diskvalifitseerimisele. Võistlejaks ülesantud isik peab ise sõidu kaasa tegema; erandeid tehakse ainult väga mõjuvatel põhjustel. Juht ja kaassõitjad peavad igaüks kaaluma vähemalt 60 kilo. Reisijaid on luba võtta nii palju kui autos ruumi. Teekonda alustanud kaassõitjad peavad selle lõpuni tegema. Võistlusest osavõtt maksab 200 franki. Kasupunkte võidusõitjatele määrates võetakse arvesse sõidetud maa pikkus, tsilindrite mahutus, keskmine kiirus, kaassõitjate ja Monte Carlo ringteel saavutatud korralikkus (kiirus). Kahjupunkte annab liig pikaldane ning liig kiire sõit ja puudused, mis autos Monte Carlo saabumisel olemas. Kahjupunktide arv arvatakse kasupunktidest maha. Karrapärasussõidust ja autoparaadist osavõtmine on sunduslik — ka kaassõitjatele. Lahkarvamiste ja protestide puhul ei ole osavõtjal õigust pöörata mingisuguse kohtu poole. Korraldajad pole vastutavad mingisuguse õnnetuse ega kahju eest. Osavõtja peab enne võidusõidu algust võtma kinnituse vähemalt 300,000 frangi summas iga õnnetuse vastu, mis ta kaassõitjaid ehk kolmandat isikut võidusõidu kestel võib tabada. Protestide tagatiseks on 250 franki, mille protesteerija kaotab, kui protest pole põhjendatud.

Kõige mugavamate autode võistlusel jagatakse autod kolme klassi: kinnised, suletavad (poolkinnised) ja lahtised. Punkte arvestatakse pidades silmas auto sisseseadet (polsterdus, istmete ja teiste osade mugavus), iga sõitja jaoks arvatud mugavus, iga istmele

pääsemise lahedus, pagasi veo võimalus, tööriistade arv, otstarbekohasus ja korraldus, tagavararataste arv, abinõud valgustuse defektide vastu, mitmesuguste varustusosade tarvitamine ja lõpuks kõik asjaolud, mis suurendavad sõiduki juhi ja reisijate mugavusi sõiduajal. Igas klassis antakse kõige mugavamale ja täiuslikumalt varustatud autole auhind — vist ka üks üldine suur auhind parimale.

Suur-võidusõidu auhindadeks jagatakse kokku 100.000 franki 10 auhinna kujul. Esimene auhind on Rahvusvahelise spordiklubi suur pokaal ja 40.000 franki rahas, teised auhinnad on hõbe-tahvel ja 18.000, 12.000, 8.000, 6.000, 5.000, 4.000, 3.000, 2.500 ja 1.500 franki rahas. Iga osavõtja saab lisaks pronksmälestusmedali (-tahvli). Kõige pikema maa sõitja võitja saab peale muude auhindade veel „Le Journal“i suure hõbe-pokaali ja kõige parem naisvõitja erilise auhinna „naiste pokaali“ kujul. „Mont des Mules“i mäesõidu kõigis 10 klassis on auhindadeks kunstteoseid ja kõige kiiremale autole Monako autoklubi pokaal.

Elmistele lisaks on võidusõitjatest osavõtjate vahel korraldatud võistlus päevapildistamise alal. Nad võivad anda sisse kuus pilti oma autost ja juhtumeist võidusõidul.

Sellised on üldjoontes need suurvõistlused, milledest käesoleval aastal ka eestlased — esimest korda — osa võtavad. Varem oli kuulda, et meilt sõidavad kolm autot, hrad Klimberg, John ja Johanson. Hiljem on aga esimesed kaks loobunud, nii et E. A.-K. spordikomisjoni esimees hr Jul. Johanson on meilt ainuke osavõtja.



J. Johanson.

Härra Johansoniga Riiast Monte Carlosse sõidul võistlevad — mitte vähem kui 20 autot! Sealt lahkub nimelt kokku 21 võistlusest osavõtjat. See on rohkem kui ühestki teisest neist umbes 60 linnast, kust sõitu määruste järele alustada võimalik. Riia oma kaugusega ja olles esimest korda siitpoolt Baltimere lähtepunktiks, on tõmmanud võistlejaid hämmastavalt rohkem. Toome siin Riiast väljasõitjate nimestiku täielikult, klambrites tähendades nende autode nimed ja tsilindrimahutuse: Julius Johanson („Buick“ — 4180 kub.-sentimeetrit), E. P. Malaret („Chrysler“ — 4100 ksm), Paul Pommier („Talbot“ — 1985 ksm), pr. V. A. Bruce („Arrol-Aster“ — 2356 ksm), Pieter Bon Czn („Fiat“ — 2244 ksm), pr. Lotte Bahr („Steyr“ — 2065 ksm), dr Max Holzknacht („Steyr“ — 2065 ksm), in. Andrèas Jaufer („Steyr“ — 2065 ksm), E. E. Leverett

(„Arrol-Aster“ — 3150 ksm), Gerard Van Twist („Balbot“ — 2873 ksm), A. J. Carasso („Rosengart“ — 750 ksm), P. Bussienne („Sizaire-Six“ — 2900 ksm), Rudolf Caracciola („Wanderer“ — 2450 ksm), Hans J. Bernet („Wanderer“ — 2450 ksm), Donald Mitchell Healey („Triumph“ — 832 ksm), Lucien Francotte („Minerva“ — 2000 ksm), Abel Blin D'Orimont („Lancia“ — 2532 ksm), Mme Lucy Schell („Talbot“ — 1998 ksm), Gebhard Birnholz („N. A. G.“ — 3600 ksm), Fernand Delzaert („Chrysler“ — 3522 ksm) ja Harald Chr. Hviid („Minerva“ — 1979 ksm). Viimane sõidab otseteed Frankfurti ja Strasburgi kaudu — teised Brüsseli ja Pariisi teed.

Nagu nimestikust näha ja nimede järele otsustades, on sõitjate hulgas palju väljamaalasi — inglasi, sakslasi, prantslasi, hollandlasi ja kas ka mitte itaallasi? Autodest on kuus inglise, neli ameerika, teised kümme on pärit siit ja sealt Euroopa mandrilt. Kõige suurema tsilindrimahutusega ja selle tõttu kõige tugevam on muidugi meilt sõitja hr. Johanson auto. Et selle autoga juba mõndagi ilusat võitu kodustel võidusõitudel saavutatud ja et see vilunud juhi käes ning suurimajõuline Riiast lahkuvatest autodest, siis tohiks sellele võitu ennustada.

Tugevamaks vastaseks Riiast sõitjate hulgas on hr. Johansonile vist inglanna pr. Bruce. Kuigi „õrnemast soost“, pole siiski esimest korda „papi“ kutsariks — kui nii üteldä tohib. Ta võitis nimelt 1927. a. Monte Carlo võidusõitude „naiste auhinna“, s. o. ta oli parim nais-sõitja kõigist, kes tolle aasta Monte Carlo ühendatud võidusõitudest osa võttis. Ja see on juba palju! Tol korral sõitis pr. Bruce John O'Groatsist. Läänud aastal võttis ta jälle Monte Carlo „kokkusõidust“ osa ja tuli viiendaks, sõites Stockholmist välja. Nüüd, nagu näha, katsub ta õnne Riiast. Kogemused, mis pr. Bruce Monte Carlo sõitudest olemas ning ta „Arrol-Aster“, millega ta küll esimest korda võistleb, teevad ta teistele Riiast sõitjatele kõige tugevamaks konkurendiks. Möödamannes olgu siin tähendatud, et pr. Bruce abikaasa Victor Bruce on ka varemalt Monte Carlo võidusõitudel tuttav. Ta võitis nimelt esimese auhinna 1926. a. sõitudel raskemate autode klassis. Ja aasta varem (1925) võitis ta Mont des Mulesi raske mäesõidu kahe-liitrilise mahutusega autode klassis. Sel aastal ei leia meie ta auväärt nime võistlejate nimestikus. Muu seas, on Riiast sõitjate hulgas ka hr. Bussienne, kes 1927. aastal tuli kolmandaks ja aasta varem koguni teiseks. Läänud aastal võitis ta neljanda auhinna. E. P. Malaret tuli läinud aastal teiseks. On ka kardetav mees! Huvitav on veel märkida, et kahestkümnestühest Riiast väljasõitjast on neli daami. Näib, et autosport pole enam „meeste asi“. Ja see on loomulik, sest moodne auto ei nõua enam suurtki füüsilist jõudu juhilt — küll aga täpsust ja intelligent-sust. Monte Carlo seniste võitjate nimestik kinnitab, et naised nendel võidusõitudel pea igal aastal teiseks ja kolmandaks tulnud.

Käesoleva aasta Monte Carlo sõidust võtavad osa kokku 93 autot, mis sõidavad välja 26 linnast Euroopas. Konstantinoopolist ei sõida keegi. Ateenast, mis kõige kaugemal (sõiduteed arvesse võttes) Monte Carlost, startib neli autot ja üht neist juhib naine, mme. Mertens, kes 1925. a. tuli teiseks. Salonikist sõidab üksinda välja J. Bignan, kes läinud aastal võitis esimese auhinna oma väikese 900 ksm „Fiatiga“. Siis sõitis ta välja Bukarestist. Nüüd on tal 2516 ksm „Fiat“ tarvitada ja pikem tee. On võimalik, et ta või-

dab jälle, sest tee on tal tuttav ja veel pikem kui läinud aastal. Bignan on prantslane. Bukarestist, kust läinud aastal tulid 1., 3. ja 4. auhinna saajad, sõidab sel aastal välja kümme võistlejat. Stokholmist tuleb ainult viis, ja Oslost millegipärast mitte ühtki. Sama on lugu Kopenhageniga. Võidusõitjate nimestikus ei leia meie ühtki soomlase nime — vist ei huvita see võistlus soomlasi enne, kui Tallinn ja Helsingi võistluskaartidel lähtepunktidenä. Poola Lvovist ja Varssavist sõidavad kokku üksteist autot. Poolakatel on nähtavasti huvi ka autospordi ja mitte ainult kehakultuuri vastu. Sama peab ütleva põlistest sportlastest — inglased. Briti saartelt sõidab nimelt kokku viisteist autot, neist üks Londonist ja neliteist Shotimaa põhjapoolsest tipust John O'Groatsist. Naisi nende hulgas aga ainult üks, miss Kitty Brunell, kuid temale andis Fortuna võidusõidunumbrite loosimisel *Number Esimese*. Kas ta just seepärast esimeseks tuleb, on kahtlane. Prantsusmaalt, Itaaliast ja Püreneeide neememaalt on osavõtjaid haruldaselt vähe. Vist selle tõttu, et lühikestel maadel on raske võitu saavutada. Lõpuks olgu mainitud, et võidusõidust võtab osa ka prints A. de Schaumburg Lippe, kes sõidab välja Viinist oma tugeva „Horchiga“ (3355 ksm). Prints Racovitza, kes 1927. a. tuli Bukarestist sõites viiendaks, on seekord jäänud sõidust välja.

See olgu sõitjatest. Nüüd veel lühike kokkuvõte autodest. Nagu eelpool tähendatud, on neid kokku 93. Firmade järele jagunevad need järgmiselt, (klambrites arv): „Lancia“ (5), „Chrysler“ (5), „Amilcar“ (2), „Hotchkiss“ (1), „Fiat“ (3), „Talbot“ (4), „Arrol-Aster“ (2), „Steyer“ (6), „Ballot“ (2), „Rosengart“ (1), „Sizaire“ (1), „Buick“ (5), „Wanderer“ (2), „Triumph“ (2), „Minerva“ (4), „N. A. G.“ (1), „Peugeot“ (3), „Licorne“ (1), „Renault“ (2), „Stetysz“ (1), „Graham-Paige“ (1), „Weis-Manfred“ (1), „Nash“ (1), „Marmon“ (2), „Citroen“ (3), „D. K. V.“ (1), „Zbrovowka“ (1), „Austro-Daimler“ (2), „Tatra“ (2),

„Sunbeam“ (2), „Rover“ (1), „Singer“ (1), „Lagonda“ (1), „Riley“ (2), „M. G.“ (1), „Ford“ (2), „Mercedes-Benz“ (2), „Hupmobile“ (1), „Magosix“ (1), „Horch“ (2), „Barron-Vialle“ (1), „Laffly“ (1), „Oakland“ (1), „S. A. R. A.“ (1), „Voisin“ (2), „Hispano-Suiza“ (1), „Bugatti“ (2) ja „Delage“ (1). Kokku siis 48 tüüpi autosid. Ameerika autosid on neist kõigest 9—10 marki, kõik teised on Euroopa vabrikutest. Umbes samal määral on ka inglise autosid. Teised on Saksa, Prantsuse, Austria, Itaalia ja Belgia vabrikute omad. Võidusõidu tugevamaks autoks on „Mercedés-Benz“ oma 7020 ksm tsilindrimahutusega. Kõige väiksem on selle vastu „D. K. V.“ oma 584 ksm mahutusega. Nende — hiiglase ja „baby“ vahel on suurim osa autodest 1000—2500 ksm tsilindrimahutusega.

Nagu eelolevast selgunud, on Monte Carlo võidusõit suurim senistest autospordi-võidusõitest. Soovime südamest, et meie Autoklubi liige hr. Johanson sellel suur-võistlusel Euroopa parimate autosportlaste vahel, võidule tuleks. Loodame, et ta näitab maailma rahvas-tele, et ka Eestis leidub väärilisi autosportlasi ja et asjata pole lubatud tuleval aastal Tallinna võidusõidukaardile alguspunktina võtta.

Hr. Johanson on otsustanud lahkuda Riist 20. jaanuaril kell ½3. Kaasa sõidavad „Uudislehe“ toimetaja hr. Joll, E. A. K. juhatus liige hr. Brandmann, ja hrd. direktorid Hanson ja Piperal. Autot juhib terve teekonna hr. Johanson ise.

Kuuldavasti kavatseb hr. Johanson pärast Monte Carlo võidusõitu jätkata Monakost teekonda Rooma ja sealt edasi Sitsiilia saarele Messinasse ja Palermosse. Ta sõidab vaatama ka Targa-Florio võidusõiduteed, mida peetakse raskemaks ja hädaohtlikumaks maailmas. See võidusõidutee on Sitsiilia metsikus mägestikus.

Järgmises „Auto“ numbris toome Monte Carlo suur-võidusõidu tagajärjed — mida palume lugejaid meeles pidada.

Tartu.

M. L.

Eesti tähtsamaks linnaks peale pealinna on Tartu, Emajõe Ateena, Vanajumala Taara linn, teaduste, kunstide, kõigi vooruste eeskuju ja nende kaitsekantsi patenteeritud asukoht, ainsam puht-eestivere-line suurlinn.

On juba unustusse jäetud need ajad, mil Tartu nõudis endale Vabariigi pealinna tiitlit, on kauges minevikus tema „separatistlik“ soov Eesti kaksikosariigi lõuna departemangu pealinnaks jääda... Praegu ei huvita meid need leheküljed kodumaa ajaloo- st. Ei huvita meid ka Riigikohtu Tartusse allesjäämise või Tallinna ümberkolimise küsimus, ega kõikide kõrge- mate, pool- ja veerandkõrgemate õppeasutuste, kunstide- ja muusikaakadeemiade ning teiste teadusetemplit- te koondamise vajadus Tartusse.

Meid huvitab Tartu kui linn, tema omapärasus, ilu, elutempo... Ei saaks vist ükski erapooletu vaatleja kinnitada, et Tartu oleks väga ilus. Mis teeb linna ilusaks? — Esiteks looduslikud elemendid — asend, mäed, jõed, pargid, suurejoonelised perspektiivid, hea kliima, õitsev ümbrus ja toredad vaated. Teiseks, ja see on harilikult tähtsam, — ehitused, mis õieti anna- vadki linnale tema näo.

Asendi, ümbruskonna ja perspektiivide poolest pole Tartu kuigi targem Paidest või Rakverest — hariliku niitude-nurmede, üksluse lameda Eesti maastiku sekka paisatud mõni ruutkilomeetri täis kehvapoolseid ehi- tusi. Tartust jookseb läbi kaunis veerohke Emajõgi; teda aga ilusaks nimetada oleks ehk maitsevaesus — ei ole iga jõesängitais vett igakord veel ilus jõgi. Ei ole Emajõe kaldad kuigi nägusad, ei tema veevool mõju- rikas, kuigi tujukas jõgi armastab vahete-vahel üle kallaste ronida. Mõni Euroopa rikas linn oleks sar- nase jõe kahtlemata kivimundrisse rõivastanud, mitme sillaga kaldad sidunud ja siis oleks jõgi viisaka näo omandanud, nagu Pariisis Seine või Peeterburis Fon- tanka või Moika. Rohkemat poleks Emajõest ükski geenius teha saanud.

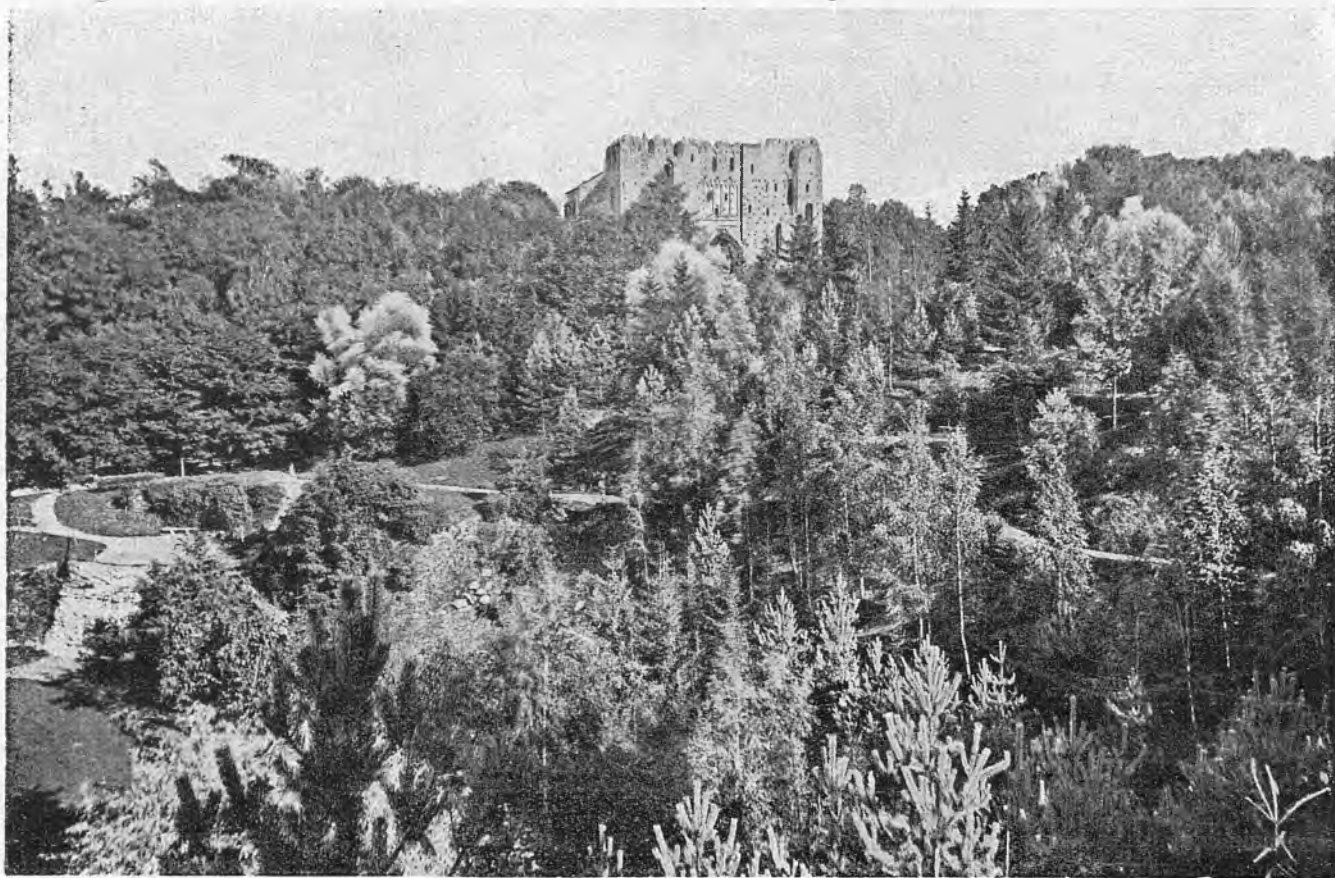
Magesid — neid on Tartus mitu, mõni neist päris kena, eriti Toomemägi: ta on peaaegu ilus, kui teda ei kaunistaks nii peal kui servas mõni inetu ehitus ja juurdeehitus. Aga Toomemägi on siiski vähem ilus, kui armas, isegi väga armas. Kliima pole erinev ei Viljandi ega Petseri omast, nii — veidi pehmem kui Tallinnas, vast kuivem kah, aga kus sa Eestis üldse head kliimat leiad?

Tartu ehitused? Noh, neist ei maksa vast ka palju rääkida. Vist 95% puuehitusi, nii — seinad aken-dega, uksed, väravad, tõrvatud või ka kivikatused, pooled majust ühekordsed, pooled kahekordsed, paljudel väikesed aiad ees või taga ja see on ka kõik. Kivi-ehitused pärit suuremalt osalt hilisemast ajast, paremad neist „dekadaans“ ajajärgust („Vanemuine“), mõni üksik (ülikool, Suurturg) möödunud sajangu teise veerandi Vene „biedermeieris“. Ülikooli peahoone — tüübiline Vene kubermangu „viisakas“ suurehitus. Raekoda — ainsas mittevenepärane Tartu kivihoone (kaudne sarnasus Narva raekojaga). Õieti päris linnanõoga ongi ainult ülikooli kvartaal ja raekoda tema ees lamava Suurturuga ning Rüütli-Küüni uulitsad. Imelikul kombel on selle puhteestiverelise Tartu külge jäänud hiiglapalju, märksa enam kui üheski teises Eesti linnas seda näeme, Vene etiketti. Suurturg, kivisild, ülikool

lemata ilusaks. Aga kas pärnakad ja mulgid oma Pärnut ja Viljandit ei loe ilusaks? Jah muidugi on kõigil õigus — õigus on pärnakal oma merilinna suhtes, on ka Viljandi ilus oma järve kaldal. Sarnaste küsimuste üle ei tohi vaielda. Lepime sellega, et arhitektooniliselt on Tartu juhuslik segu imetuid maju, mille sekka trehvab üksik nägus hoone ja mille üle nukralt vaatlevad Toome varem, selle suurima Balti Münsteri ahervarred...

Elu poolest, s. o. elanikkude eneseavalduse poolest on Tartu äärmiselt keev, temperamentne, asjalik linn. Igatahes mitte unisem ja vaiksem Tallinnast.

Mis Tartu teeb otse omapäraseks, ainsamaks Eestis, iga eurooplasegi südame säravaks, on esijoones muidugi „tudengid“. Ülikooli hoonete üle võib vaielda, aga üliõpilaste üle ei saa: sarnase elurõõmsa, tööka, energilise valge- ja kirjumütsilise noorpere üle tunneb



Toomemägi.

ja ka teised vanemad kivehitused Tartus on eht Vene „vurffi“, mille krooniks tüübiline provintsiaalne Vene peakirik (märksa viisakama ja väärtuslikuma näoga kui pealinna „Soboor“) ja päris Vene provintsimaigneline „Gostinõi dvor“ — kaubahoov. Lutheri kirikutest on kahel kuded tornis, kahel ristid (ah jaa — Ülikooli kirikul on ka rist katusel). Jällegi on tähtsam Tartu kirik — Maarja — eht Vene stiilis. Peetri — maitsetu quasi-gootika; Pauluse — äpardunud Saarinen; Jaani (saksa kirik) — ainuke ilmega tempel, veidi raskepärane ja võõras Tartule, sobiks vast antipoodina Toome „Münsterile“, kui see alles oleks.

Tõesti ei saa Tartut just ilusaks nimetada. Selle eest aga on tema äärmiselt intiim ja armas linn ning tema keskpärane välimus muutub otse võluvaks. kui viibid mõni aeg Tartus ja lähened tema elu-askeldusile. Tartlased ise, mõistagi, loevad oma linna kaht-

rõõmu igauks — eestlane ja muulane. Ja kui veel näed, et selles peres on nii poegi kui tütreid, ka valge- ja kirjumütsilisi ja väga nägusaid, siis otse aukartusega kummardad Tartu tähtsama elanikkude kihi — üliõpilaste ees. Üliõpilasi on organiseeritud ja organiseerimatuid, esimesed jagunevad „seltsimeesteks“ ja korporantideks; teistest on osa hoopis organiseerimatuid ja osa „poolmetsikuid“. Kõiki kokku on väikese Tartu kohta 5000 (mõtelda — kokku kõigest nii 60.000 elanikku!), nii palju, et ei leidu vist ühtegi maja, kus poleks vähemalt üks tudeng korteris; ei saa ühegi rongiga Tartusse sõita või sealt lahkuda, kui vähemalt kaks üliõpilast kaasa ei sõida (neist kindlasti sõidab üks II klassis), rääkimata sellest, et teatris, lokaalis, kirikus, kinos jne. on igakord neid ees ja taga.

Teiseks Tartu elanikkude omapärasuseks tuleb märkida tartlaste äärmist rahvuslikkust; selle all tu-



Raekoda.

leb mõista esijoones kõigi sotsiaalkihtide tihedat kontakti nii ülesse kui allapoole. Iga Tartu perekond peab kindlat vahekorda liht- ja maarahvaga — on ju pea igal tartlasel kas endal või tema vennal, õel või lähemal sugulasel-hõimlasel talu ja käimised linnast

Kolmandaks erijumeliseks omaduseks tartlastel, see tähendab „väärilikkudel“ tartlastel on kohustus, sund, vajadus, mood, või endastmõistetav komme tingimata kas kordki päevas külastada „Lindat“ või „Vernerit“. Võib tundide ja päevade kaupa Tallinna tänavail, teatrites, restoräänides jne. varitseda mõnda vajalikku isikut ja teda mitte leida; Tartus maksab teatud tunni ajal hetkeks sisse astuda „Lindasse“ või „Vernerisse“ ja leiad tingimata otsitava. Võib arsti, advokaati jne. tema kontoris tühjalt oodata, aga „Lindas“ palju aega selleks raisku ei lähe.

Tartu neljandaks omapärasuseks on see, et kõik Eesti kirjanikud ja kunstnikud eelistavad või koguni tunnustavad ainult Tartus elamist ja loominguvõimalust. Need Shaw'd ja Rubensid, kes pesitsevad Tallinnas, on ka kirjanikud ja kunstnikud, aga... Vaat', seal on see „aga“. Kuigi kunstnikud-tallinnlased on praegu vägevamad (sihtkapital on ju Tallinnas!), kuid Tartu omad on igal ajal ees — seda tõendab iga Tartu koolijüts. Muusika-meestega ja näitlejatega on lugu veidi teisem — esimesi raputas ministerium, nii et pole ühtegi muusika professorit enam olemas; näitlejatest aga



Kivisild.

maale ning veel rohkem maalt linna oma sugulaste juure, on väga intensiivsed. Olgu see professor või tudeng, advokaat, majaomanik, ametnik või kes tahes — võib tartlase juure igal ilusal päeval sisse astuda maalt sugulane ehk on sul endal soovi korral võimalus maale sõita omaste juure (peamiselt Lõuna-Eestisse).

kipub loomulikult igaüks „Estonia“ lavale selle kalareegli järele, et ikkagi suures vees on parem elu kui mõisatiigis. Aga sellegipärast tehakse Tartus muusikat suvel ja talvel ja näitlejad higistavad printsesside ja noobelhännade ringis, nii et lust vaadata.

See on kontakt ülevalt alla. „Alt ülesse“ tähendab umbes seda, et iga tartlane, ka kõige lihtsam, on tingimata isiklikult tuttav kui mitte sugulane professoritega, kohtunikudega, advokaatidega, arstidega, tudengidega, ärimeestega, kunstnikudega jne. jne. See oli just Tartus, kus kaks lihtkodanikku tülli läksid ja üks neist ähvardas oma rahukohtunikust-vennaga ja teine veel tähtsama õigusemõistjast-onuga. Ja see oli ka Tartus, kus Suurturu soliid politseikordniku juure tema ametikohuste täitmise ajal valvepostil astus väga elegantne härra ja, teretades kättpidi, vestis oma 5—10 minutit siinsamas tänaval „oma asjadest“ (samal ajal oskas kordnik päris korralikult korra järele valvata tänaval). See on Tartus, kus kõik teavad terve linna uudiseid (mida „Postimees“ ei trüki), teatakse mitte ainult seda, mida üks või teine perekond täna lõunaks sõi, või kellele Tallinnast või maalt mõni külaline tuli, vaid palju



Ülikooli hoone.

intiiimsemaidki asju. Saladusi Tartus pole. Muidu on kõik tartlased omavahel tuttavad ja tarvitavad ohtralt „intelligent“ sõnu, nagu „eventuell“, „konsekvent“ jne.

Liikumisabinõudest pruugitakse praegusel ajal Tartus pea kõiki sõidukeid, mis selleks otstarbeks seni kodumaa piirides nähtud. Küll pole veel Tartus linna- ja maanteed — ei elektri-, auru- ega ka mingi teise- jõulisi. Massiliseks veoriistaks oi autobus — veel õige algastmelises variatsioonis. Autod hakkavad väik-

sel viisil läbi lööma, kuigi Tartus võiks ja peaks neid vist rohkem olema (eriti „oma“ autosid). Väga populaarsed on ikka veel voorimehed, kuna kuulsaid „Zweispänner-isi“, millega vanasti tudengid armastasid linna uulitsatel oma karnevaale korraldada, pole enam näha. Kõige enam sõelutakse, muidugi, jalgsi — pole ju Tartu nii suur, et jalakäimine ülejõu oleks elurõõmsale Tartu elanikkonnale.



Tartu linna vaade linnulennult.

6000 kilomeetrit autol läbi Lääne-Euroopa.

(Lõpp.)

Oli rohkem kui loomulik, et meie juba esimesel Pariisis viibimise päeval ruttasime vaatama sealset autonäitust. Näituse kohta ilmus eraldi pikem kirjeldus „Auto“ toimetaja hr. Täksi sulest.

Näituse puhul oli vabrikute poolt laiematele hulkadele võimaldanud teha uuemate autotüüpidega proovisõite. Meiegi tegime sellise proovisõidu tuliuee „Renault“-tõllaga, mis varustatud 8 tsilindri ja kõikide moodsate mugavustega.

Välised jooned tolle sõidukil on peaaugalt samad, mida oleme harjunud nägema nende prantsuse suur-autode juures. Ainult radiaator on viidud vähe ettepoole, kuid see ei muuda sugugi selle sõiduki omapärast ilu. Olles istunud tõlda, näidati meile selle võimeid kuni peensusteni. Eriti pandi meid veendumata masina käigu ja elastsuse üle. Teise sõidu tegime hiljem ka „Renooga“, kuid see oli 6 tsilindriga 40 h. j. mootoriga ja erilisel kiiruse jaoks ehitatud tõld-karoseriiga. Juhiks meile oli antud mees, kes juba kihutada oskas!

Järgmise päeva veetsime Pariisi ilusamate ja tähtsamate kohtade vaatlemisega. Uutes linnaosades võib liikuda plaani abil veel kenasti, kuid linna vanas osas, kus majad, tänavad maalilikus korratuses ja segipaisatuina, pole plaanist suuremat kasu. Ei aita ka tee küsimine, eksid peagi ja siis muudkui otsi taksoauto ja käsi sõita kuhugi, kust sa jälle oskad edasi. Õhutupoolikul, kui liikumine Pariisi tänavatel iseäranis elav, võib õnnelik olla, kui taksoautoga sõites poole tunni jooksul jääb paar kilomeetrit seljataha. Siin on liikumise haripunkt ja tuleb ühest ummikust teise rühkida. Kuigi rutata, ei jõua siiski palju edasi. See kõik tuleb muidugi autode suurest arvust. Ja arv kasvab alatasa ja nii kiirelt, et Pariisis on kavatsus asutada eriline ministeerium tänavaliikumise korraldamiseks.

Pariislased on väliselt väga viisakad ja kenad inimesed, kuid ärialal nendega oled püsti hädas. Peab olema aega, kannatust ja selleks püsivust ning rida teisi häid omadusi, kui sa meeleheitel ei taha sattuda ärevusse. Seda saime tunda ka oma nahal. Saatsime nimelt oma „Reno“ vabrikusse, et lasta seal ratas



Eiffeli torn.

parandada ja ka pidurid reguleerida. Algus oli väga efektiivne: masin lammutati kohe meie silmade all ja osad saadeti vastavatesse osakondadesse. „Renaulti“ vabrik on umbes nagu pool Tallinna suuruselt. Ja sinna need meie autoosad kadusid! Olime rahuldatud ja imestusime, et suures vabrikus suudetakse anda tööle juba algusest peale niisugune ameerikalik tempo.

Meie imestumine osutus aga liig varajaseks. Meie ei tunnud prantsuse töö- ja äriviise. Möödus poolteist nädalat enne kui auto kätte saime.

Ja see pole ainuke juhus. Pariisis sünnib midagi selletaolist peaaegu igas asjas ja igal alal. Eriti siis, kui on vaja midagi parandada lasta.

13. oktoobril ilmus meie juure Renault vabriku väliskaubanduse osakonna direktor Lionel Marten. Ta tuli vabriku autoga ja tegi ettepaneku temaga teha pikem autosõit Normandiasse.

Pariisist Normandia poole sõitsime välja St. Germaini kaudu ja sealt edasi Mantes—Evreux—Lisieux



Notre Dame kirik.

—Pont l'Eveque ja Honfleur. Viimane vanaaegne kindluse- ja sadamalinn. Praegu on see kalastajate sadamaks. Ainult tõusu ajal meres pääsevad suuremad laevad sinna sisse. Tõus ja mõõn on siin 5—6 meetrit. Et suuremaid laevu mõõna hädaohu eest kaitsa, selleks on ehitatud hulk tamme, millede kaudu mõõna ajal juhatakse sadamasse vett. Õhtuti, kui ei ole udu, on siit ilus ülevaade Havre linnale. Viimane paisab umbes 15 kilomeetri kaugusel nagu hiigla-tulemeri. Udu, tõusu ja mõõna ning teiste hädaohtude ähvarduse puhul helistatakse siin kellasid elanikkude ja merel liikujate hoiatuseks. Ööbisime „Valge hobuse“ võõrastemajas (Hotel du Cheval blanc), mis asub otse sadama ääres. Järgneval hommikul — oli ilus pühapäev — vaatlesime linna vanaaegseid tänavaid ja kirikuid. Esiimesi pole Honfleuris palju, teisi aga küll ja mitmesuguseid. Enamasti on vanad kirikud ja kabelid ehitatud minevikus meremeeste poolt, kes saabunud kaugelel mereretkedelt õnnelikult tagasi. Siin on ka veel kombeks, et mereleminejad lähevad enne linnast lahkumist kirikusse palvetama ja panevad selleks ajaks oma kepid kiriku kantsli alla ehitatud rauast võresse. Kepp jääb sinna seni, kui selle kandja on tulnud reist tagasi, kui ta üldse tagasi tuleb... On ta tervena tagasi tulnud, siis läheb ta tagasi kirikusse, annab ka-



Arc de Triomphe (siin on ka tundmatu sõduri haud).

toliku preestrile annetuse ja võtab oma kepi võre seest välja. Paljude keppide järele ei tule kunagi keegi... Ühes väikeses kirikus lugesime neid tolles pühas panipaigas 32 tükki. Ja nad olid kõik kaetud paksu tolmu-korraga. Raske uskuda, et nende järele enam keegi kunagi tuleks...

Meile jutustati, et siin — ja eriti St. Michelis — liigub merevesi tõusu ajal 25 kilomeetri kiirusega ranna poole. Mõõna ajal jookseb vesi tagasi merde 40 km. kiirusega — siis ligi poole kiiremalt.

Honfleuris linnakesest sõitsime mööda ilusat mereäärt läbi kuulsate kuurortide Trouville ja Deauville. Ehitused on neis uueaegsed ja mererand (plääž) suurepärase. Mõlemad mainitud kuurordid on täis suvilaid, üks ilusam kui teine. Tournebrides vaatlesime ühelt kõrgelt rõdult kaugele kaugele Hulgardi mägedesse. Vaade on ilusamaid. Tournebrides on vase ja alumiiniumi puhastamise vabrikud. Deauvilles külastasime suurt ja ilusat kasiinot (mängupõrgu), kus mitte kaua aega tagasi „Citroen“ autovabriku omanik enda vaeseks mängis, kaotades mängus 14 miljonit franki! Kadestasime õnnelikku võitjat ja soovisime vagalt, et meie taskus oleks kümme protsentigi võidetud summast. Kasiino on tõesti suurepärase ja seda on ka suvitajate hulk, kes siia suvel kolmeks nädalaks

igast ilmakaarest kokku voolab. Muidugi on need suvitajad koondis suure maailma rikkamaid, kes siia kogunevad mängima, ennast näitama ja flirtima. Õnneks kestab see aristokraatide suurparaad ainult lühikest aega, muidu oleks siin harilikul surelikul võimatu elada. Need suvitajad ajavad paraadi ajal elu siin kalliks.

Courseille linnakeses vaatatakse austriite kasvatust. Need karpelukad püütakse merest kinni ja tuuakse sinna kasvama. Tiigid, kus need karpelajad „ligunevad“ (kasvavad), on piiratud kõrge aiaga. Tiigi moodustavad õieti kraavid, mis 5 meetrit laiad ja 30 meetrit pikad, niisuguseid on aiast piiratud maa-alal harilikult neli tükki. Ettevõtjatele olevat need kasvatusasutised väga tulukad, sest on ju austriid iga viisaka prantslase maiustoiduks.

Õhtu eel jõudsimel vanasse ja kuulsasse kindluselinna Falaise. Seal on hoidunud alal vana hugenotide loss. Sissepääs aeda ja lossi maksab üks frank. Teejuhiks siin — nagu Goethe koduski Veimaris — noor ja kena tütarlaps. Ta seletused tulevad ladusalt ja tõsisel meeleolul. Ta näitab tornist akent, kust lossiomaniiku poeg olevat kord näinud all-linnas, mis otse peatorni all, ilusat orja-tüdrukut, kes seal pesu kuivatanud. Silmapilkselt olevat too noor rüütel armunud pesukuivatajasse ja hiljem olevat kujunenud



Napoleoni haud.

sellest loost traagiline romaan nende kahe vahel. Karm isa ei olevat aga lubanud pojalt abielluda vaese pesutüdrukuga. Ja mida ei lubatud, seda tegi noormees siiski. Ta abiellus pesutüdrukuga salaja. See viis ta kirikuvande alla. Sellest ajast peale sai aga noorest rüütlist röövel ja kirikuvürstidele kättetasuja. Ta roojastas ja põletas kirikuid ning ükski seadus ja komme polnud enam talle püha. Kuratlikkus, mis ta kõikjal üles näitas, kujunes otse legendaarseks, sellest säilinud ajaloo ta nimigi: Robert le Diable („Robert Kurivaim“). Kirjandusse jäi see lugu ka Meierbeeri luule-draama „Robert der Teufel“ nimelisena.

Falais on Normandia keskus. Kõige kõrgemal kohal mäetipul seisavad seal veelgi endiste kuulsate hertsogite losside varemed. Siit valitseti ilusat Normandiat ja siit avaneb avar vaade kaugele üle muinasjutuliselt ilusa ja ajalooliselt kuulsalt Normandia maa.

Edasi Pariisi poole sõites läbistasime linnakesi: Trun-Gacé, Laigle, Nonancecourt, Dreux, Houdon ja Versailles. Ah jaa, unustasin eelpool tähendada, et Pariisist Normandia poole sõites peatusime ka Pariisi külje all olevas St. Germaini linnakeses. On kena koht, umbes 10 kilomeetrit Pariisist. Elanikke on seal umbes 20.000. Linnas on vana loss, mis aastatel 1540—47. François I. poolt ehitatud. Lossi kõrval on 12. a. sa-



Osaline vaade Louvré lossile.

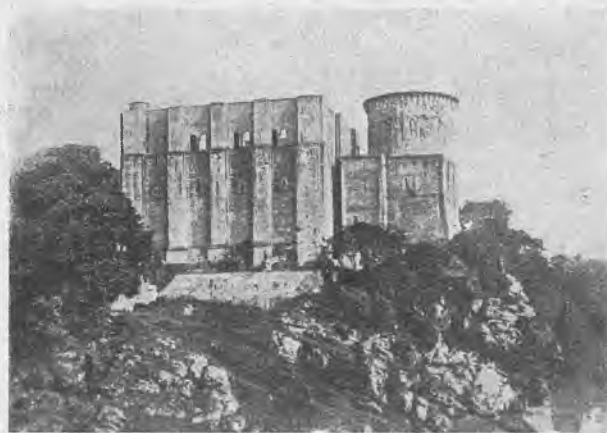
jangust pärit vana kirik (kapelle). Lossis asub rahvuslik muuseum. St. Germaini ümbritsevad mäed ja metsad. Ludvig 14. (Päikese kuninga) ajal ehitati St. Germaini kuulus veevärk. Huvitusega vaadata vana ehitust, suur, kivist hoone. Hoones määratu suure võlli otsas keerleb ööd kui päevad kuus hiiglaratast, millede läbimõõt 12 meetrit. Rattad on puust ja teevad ringi käies koledat müra. Nende töö on pumbata vett Versailles aedadele ja purtskaevudele. Hoones olles kohin nii tugev, et vaevalt teise häält kuulled. Pumbamaja peasissekäigu uksele on suurte tähtedega seinasse raiutud sõnad: „Propriete nationale“ — rahva omandus. Arvatavasti tekkis see pealkiri revolutsiooni ajal, sest enne seda oli see asutus kuningate teenistuses. Et Versailles St. Germainist kilomeetrit 10—15 eemal, siis võib endale kujutada ette, millist jõudu nõuab vee pumpamine. Ja vesi, mis siit Versailles pumbatakse, läheb ainult sealsete tiikide ja purtskaevude jaoks.

Ja siis see kuulus Versailles'i loss!

Samal kohal, kus seisab praegune loss, oli 14. aastasajangu lõpul mets ja metsa sees väike külake. Mets oli tolaegsete prantsuse valitsejate, nagu näiteks Henrik IV. ja Ludvig 13. armastatuim jahimaa. Ise nad elasid tol ajal St. Germaines'is. Hiljem ehitas Ludvig 13. Versailles'i väikese jahilossi. Järgmine Ludvig läks kaugemale. Talle ei meeldinud elu St. Germainis ja laskis ehitada Versailles'i päris kuningliku lossi. Lossi nimetas ta „päikese kuninga“ lossiks. Ehitust oli alustatud 1660. aastal ja ehitajaks oli kuulus prantsuse arhitekt Le Vau. Pärast Le Vau surma jätkas ta tööd arhitekt Hardouin-Mansart, kes ka lõpetas tööd. Kaksteist aastat hiljem oli loss valmis ja kuu-



Teel Normandiasse.



Falaise lossi varemed ja sissekäik lossi aeda.

lutati kuninga residentsiks. See sündis Ludvig 14. poolt 1672. aastal. Kuninga soov oli, et ta uue lossi juure kasvaks linn ja selleks anti isikutele, kes Versailles'i endale maja ehitasid, suuri soodustusi. Ja järsult kasvaski metsa sisse ja lossi lähedusse võrdlemisi suur linn umbes 100.000 elanikuga.

Lossi ja parki hoitakse korras valitsuse poolt sellel määral, kui parlament assigneerib selleks summasid.

Peale lossi on Versailles'i pargis veel kaks paviljoni — Suur- ja Väike-Trianon. Esimese neist laskis Ludvig 14. ehitada m-me de Maintenon'ile ja teise Ludvig 15. m-me du Barry'le. Praegu on Versailles'is umbes 70.000 elanikku.

Pariisi vaatamisvääriolistest kohtadest olgu siin mainitud kõigepealt Eiffeli torn. Selle ehitas ins. Gustave Eiffel 1889. aastal. Torn on 300 meetrit kõrge. See on avatud vaatlemiseks kell 10-st hommikul kuni õhtuni. Sissepääs torni kolmele korrale maksab 8 franki. Kuuldavasti on kavatsus torni lammutada, sest selle korrashoid läheb kalliks ja — kardetakse, et torn hakkab lagunema. Viimast asjaolu pole veel küll välistelt märgata. Teisteks vaatamisvääriolisteks kohtadeks Pariisis on: Notre-Dame kirik, 12. sajangul ehitatud ja toleaegse prantsuse ehituskunsti kauneim töö gooti stiilis; Trocadéro loss — arkeoloogiline muuseum, avatud vaatamiseks iga päev kell 11—5; Invaliidide maja (kirik, kus ka Napoleoni haud asub; Invaliidide maja (teine), kus sõjamuuseum; Väike palee — kunstimuuseum; Louvre loss, kus ka kunstimuuseum; rae-koda; Operi-maja; tähetorn; Arc de Triomphe de l'Etoile tundmatu sõduri haud, Montparnassi ja Montmartre kalmistud) Luxembourgi ja Tuileri iluaiad: katakombid ja peale nende veel hulk teisi kohti, millede loetlemine siin viiks meid liiga kaugemale. Näiteks, sil-

lad üle Seine jõe, neidki on seal koguni 31, üks ilusam kui teine.

Olgu siin paar sõna „Renault“ autode vabrikust.

Mainitud vabrik asub Pariisi äärel Villancourtis ja võtab enda alla kolme ruutkilomeetrilise maa-ala. Vabriku kontorihoone ees suurte ja ilusate lehtpuude all on vana, väike, hästi korrashoitud sepikoda, umbes silda kolm pikk ja vast ehk kaks lai. Vaatame sisse. Seinast vastas on vanaaegne rautatreipink ja seal kõrval ka teine puutremise jaoks ning keskel alasil suur vana haamer. Kõrval olevas väikeses toakeses on esimene „Renoo“. Praeguse moodse luksus-„Renault'i“ kõrval on see nagu mingisugune arkailine hirmutis...

Mitte kaugel tollest esimesest vabrikust seisab esimene „Renault'i“ ehitatud tank. Selle tõelise hirmutise on söönud rooste juua pooleldi. Nähtavasti ei tunta suuremat huvi selle korrashoiuks...

Vabriku uemad ehitused on suured, nägusad ja korralikud. Neis on lõpmata palju jaoskondi ja iga jaoskond on omaette suur vabrik. Sattudes ühte neist hiiglahoonetest, ei tea sa peagi kust enam välja tulla. Kõik on seal ristinavate ja käikudega läbi ja risti põimitud. Saime nüüd alles aru, mispärast meiegi auto sinna kuhugi kadus ja ei osanud enam vabrikust välja tulla... Tervegi auto leidmine seal vabrikute rägastikus on peaaegu lootusetu ülesanne — ja meie tubli „Renoo“ oli ju kohe lammutatud tükkideks. Ristledes tundide viisi vabrikus, ei näinud meie sellest „haisugi“. Jaoskondadesse saadetud autoosad tuuakse uuesti kokku ainult jaoskondade inseneride armust ja see arm polnud veel meie autole osaks saanud.

23-dal oktoobril saime oma „Renault'i“ vabrikust kätte ning samal õhtul veel kell pool 11 kihutasime Pariisist Belgia piiri suunas. Oli tahe võimalikult kii-



Versailles'i purtskaevud.

resti koju jõuda ja teiseks, meie olime liigagi kaua pidanud ootama oma sõidukit.

Järgneval hommikul olime Maubege linnas Belgia piiril.

Maastik kuni Belgia pealinnani on lage ja tasane. Linnu ja linnakesi on palju. Igalpool suitsevad vabrikorstnad. Teed on asfaldist ja betonist. Teedel ja tänavatel on näha veovankreid, mis harilikult kahe hiigla rattaga varustatud ja mida veavad 2—3 suurt hobust ehk paar sini-hallikat lehma või härga. On näha ka neljarattaga suuri veovankreid, 3—4 veohobust ees. Aga milleks nende vankrite rattad peavad nii hiiglakõrged olema, sellest meie aru ei saanud ja seda ka ei osanud keegi meile seletada. Asi on veel naljakam, kui võtame arvesse, et teed Belgias on head ja et üks niisugune hiiglahobune, nagu seal tarvitusel, võiks vedada 3—4 meie talumehe sõnnikuvankrit kas või kõige viletsamalgi teel. Veovankrid on varustatud ka piduritega, mis vajutamisel koledasti kääksuvad, sest pidur on puust. Sellised vankrimürakad ei annagi palju teed autole, sest teed on niivõrd kitsad, et see ei võimalda kõrvalekaldumist mitmest hobusest või sarvloomast veetud veoriistale. Kõikjal teede ääres olid ssured lehmakarjad, kõik hallid, sinikad või valged. Loomad olid rammusad, vist on neil heinamaad head. Lambakarju oli näha ka mitmel pool. Suured ja lihavad olid ka need loomad.

Ja siis, see Belgia pealinn ise! See on Pariisist 307 kilomeetri kaugusel. Ilus ja huvitav on Brüssel. Siin võib näha, kuidas suur pealinn on väikesele maalale ehitatud ja pealegi veel kunstimaitseliselt. Vabrikuid on palju ja seetõttu jätab soovida linna puhtus mõndagi. Elanikke on Brüsselis ja eeslinnades kokku 830.000, sellest arvust kesklinnas (päris Brüsselis) umbes 215.000. Linna suurim ja ilusaim tänav on Luise avenue, mis 2 ja pool kilomeetrit pikk ja 55 meetrit lai. Ilusamaid ja kuulsamaid ehitusi linnas on raekoda.



Vaade Honflouri linnale.



Põhja vaksal Brüsselis.



„Renault“ esialgne vabrik.



„Renault“ vabriku praegune peakontori hoone.

Raekoja seinad saalides ja teistes ruumides on kaetud kuulsate maalikunstnikkude meisterteostega.

Meie järgmine peatus oli Antwerpenis. See on suurimaid ja tähtsamaid sadama- ja kaubalinnu Euroopas. Siia on koondunud ka Belgia suurtööstus ja kaubandus. Ehk küll tööstus- ja kaubanduslinn, siiski on Antwerpeni ehitused ülikenad ja maitseliselt ehitatud.

Aacheni jõudsime kell 4 hom. 25. okt. ja sõitsime edasi Kölni. Seal juba tasus pisut puhata ja vaadelda kõigepealt kuulsat Kölni kadetraali. Küll on ehitus, peab vaid imestama. Ja ega tollel Kölni peajaamal ka viga polnud, ilusamaid ja suuremaid Euroopas. Kölnis on umbes 700.000 elanikku.

Kölnist siirdus meie teekond Düsseldorfis, sealt edasi Duisburgi, Esseni, Bochumi, Dortmundi, Hammi, Wiedenbrücke, Bielefeldi, Detmoldi, Horni, Hamelni, Elze, Hildesheimi, Braunschveigi, Magdeburgi, Burgi, Brandeburgi, Potsdami ja siis viimaks Berliini. Saksa pealinna jõudsime õhtul kell 10.

Ilus on sõit läbi Põhja-Saksa mägise maastiku. Kenamaid kohti sellel päeval läbistatutest oli Horn, kus hulk ilusaid suvituskohti ja suvilaid. Horni lähedal on metsas kõrge kaljumäe otsas vana kindlus Pýrhont. Sellest on säilinud õieti ainult varemed. Lossivaremete läheduses kõrgel mäe otsas on ka väike metsajärv. Tegime tollest ilusast kohast ülesvõtteid, kuid ilm oli pilves ja need ei õnnestunud.

Magdeburgis tabas meid säärane udu, et isegi auto eesotsa polnud näha, rääkimata tänavanimedest. Eksisime linnas ja alles suure vaeva ja hulga ajakuluga pääsesime viimaks Magdeburgist jälle õigele teele Berliini poole. Udu tempos. Parata polnud aga midagi.

Berliinis tegime auto kilomeetrimõõtjaga arveid. Selgus, et teekonnal Pariis—Brüssel—Antwerpen—Ber-

liin olime sõitnud 1496 kilomeetrit ja läbisegi 65 kilomeetrilise tunni kiirusega. Siia juure arvasime Tallinna—Berliini vahe (1598 kilomeetrit) ning sõidu Tallinnast Pariisi 2860 km kokku ümmarguselt: *kuus tuhat kilomeetrit!*

Asjast huvitatud võiks küsida: noh, ja kui palju too lõbu läks teil maksma? Siin vastus:

Tallinnast kuni Pariisini tarvitas meie 18/90-hobusejõuline ja 2660 kilo kaaluv „Renault“ 698 liitrit (700 liitrit ümmarguselt võetuna) bensiini. Seda ostisime mitmes riigis ja mitmesuguse valuutaga, mis kokku eesti rahaks ümber arvatuna tõusis 20.890 senti. Tagasisõit oli odavam. Bensiini kulus siis umbes 50 liitrit vähem ja rahas maksis see umbes 1300 senti vähem kui bensiiniraha Tallinnast Pariisi. Vist oli tee läbi Belgia Berliini parem ja teiseks, meie olime Eestist välja sõites Rõngu juures poris kulutanud ajata suure hulga bensiini. Lätis on bensiini kõige kallim. Meie rahas 43 senti liiter; Saksamaal 36 pf. Prantsusmaal 35 s. liiter. Bensiinikulule tuleb veel juure arvata õli ja garaažimaksud umbes 10.000 senti. Üldse võib auto kulud sellel pikal teekonnal arvata kokku 50.000 sendile. Kui veel sellele summale arvame auto ja kummade amortisatsiooniks 25.000 senti, siis oleks see sõit maksnud ümmarguselt 75.000 senti, mis juba kaunis kena summa. See tuleb aga jagada auto kuue istme peale, nii et iga sõitja kohta tuleks siis 12.500 senti. Ja see on vähem kui seda maad sõites raudteel teises klassis.

Bensiini tarvitas meie „Renault“ ligi 23,5 liitrit 100 kilomeetri peale, mis sarnase suurejõulise ja raske auto kohta vähe.

Selline on arvestus auto kulude kohta. Nüüd tulevad teised reisukskulud. Niisugustena tuleb arvesse võtta ülespidamine, hotellikulud, kirjad ja telegrammid teelt jne. Täpselt kindlaks neid kõiki möödapääsematuid kulusid ei saa ega võigi teha, sest ripuvad ju niisugused kulud sõitjatest — üks lubab endale rohkem, teine vähem, kuid umbes 1000 senti päevas, tuleb igalpool väga hästi läbi. Et Tallinnast Pariisi autoga jõuda, selleks peab vähemalt neli ööd kusagil viibima. Kui aga sõita ainult 500 kilomeetrit päevas, siis on vaja ööbida teel kuus korda. Meie sõitsime päevas keskmiselt 700 kilomeetrit ja rohkemgi. Ööbisime Riias, Königsbergis, Berliinis ja Frankfurdis Maini ääres. Hotellid ja ülespidamine on vist kõige kallimad Saksa-

maal, eriti Berliinis. Pariisis on — keskmiselt võetuna — hotellid ja ülespidamine odavam kui Saksamaal.

Igale autoreisijale tuleb soovitada: võtke kodunt kaasa raha 10—20% rohkem kui ette nähtud teie reisu-eelarves. Peab ka meeles pidama, et igalpool tuleb tingida, vähemalt ette kindlaks teha palju maksab öökorter ja ülespidamine. Tuleb nõuda ka, et arvele igakord 10% juure kirjutataks, sest vastasel korral oled hädas jootrahaga. Viimane tuleb, kui seda arvesse pole kirjutatud, kallim kui arve ise. Välismaal, eriti Pariisis, saadetakse sind *in corpore* pea iga hotellist minema, s. o. terve võõrastemaja personaal saadab reisi ja toast kuni autoni ja siis — muudkui pista iga saatjale viiefrangiline pihku! Ja tihti on neid saatjaid nii palju, et sul viie-frangilised lõpevad ja viimastele pead andma siis juba suurema paberi. Välismaal ei tehta su jaoks midagi tasuta. Saksamaal leidsime parema korra. Seal on peaaegu alati 10% arvele juure lisatud, kuid selle vastu pead sa hotellist lahkumisel ise end aitama, oma reisuasjad ise välja kandma, sest teenijaid minnes enam ei näe. Muidugi aidatakse soovi korral, kuid selle eest, et neid kutsud, pead eraldi tasuma. Belgias on ka jootraha moes, kuid lepitakse vahesega.

Eelarvele mõjub ka sõidukiirus; mida aeglasem see on, seda suuremaks kujunevad ööbimise ja ülespidamise summad. Väga tähtis on ka auto korrasolek, sest välismaal on auto remonteerimine kallis.

Autosõit on aga laevade ja rongidega reisimisest igapidi soodsam. Pole vaja pidada kinni sõidutabelitest, võib peatuda kus soov ja millal tahe, ja mis kõige parem: võib näha palju rohkem ja õppida tundma maastikku ja rahvast palju lähemalt, pole ka ümberistumisi ega jaamu ja sadamasse ruttamist. Muidugi on rongides reisides ja laeval sõites see hea omadus, et on alati hoolitsetud öökorteri eest. Lääne-Euroopa head teed teevad autosõidu otse jumalikuks reisimisviisiks.

Aga siiski, olles läbi sõitnud kuus tuhat kilomeetrit, siis tunnend sügavat rahuldust, kui jälle saad koju ja hariliku töö juure. Araolek ja tore autoreis on aga mõjunud värskendavalt ja tuulutavalt. Oled jälle nagu uus inimene selles äripäevases elus. Täna inimest, kes leiutas auto ja — hakkad sepitsema teist sõitu veelgi kaugemale omast igapäevasest hallist elust...

Lühemad teated.

4-TONNILISED FORD AUTOD?

Hiljutisel võistluspakkumisel, mis Teedeministeeriumi poolt korraldati, esines kohalik Ford autode esitus pakkumisega 4-tonniliste Ford veoautode peale. See pakkumine oli teatavaks üllatuseks seetõttu, et Fordi saaduste spetsifikatsioonis sarnased veoautod üldse ei figureeri, sest Ford valmistab ainult 1—1½ tonnilise kandejõuga veoautosid. Lähemal vaatlusel selgus, et siin on tegemist hoopis teistsuguse asjaoluga. Pakutud 4-tonnilised veoautod on sama tüüpi, nagu seda on üldiselt tuntud A-tüübilised 1—1½ kandejõuga veoautod. Ainuke muudatus nende shassiide juures on see, et shassii raam on võetud pikem ja tugevama profiiliga ning on juure lisatud veel üks paar tagumisi rattaid, samuti on tagumised vedrud võetud poolellepilised, sest teatavasti on Ford A tüüpi veoautod kantilever vedrudega.

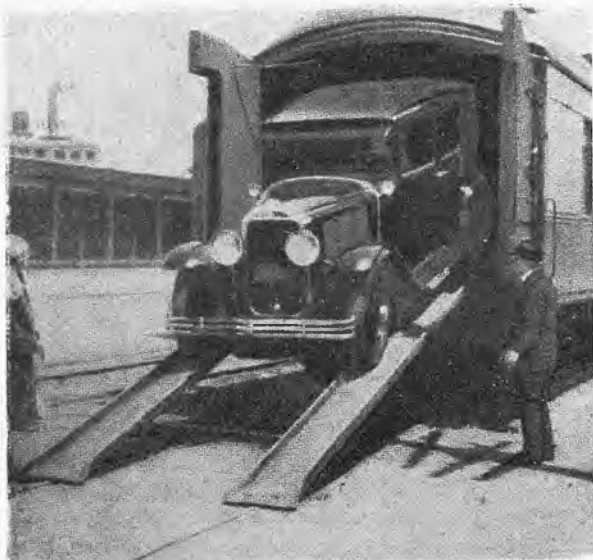
Sarnaselt täiendatud 1-ton. veoauto on Fordi esitus lugenud 4-tonniliseks. Kui auto kandejõu küsimus tõesti nii lihtne lahendada oleks, siis oleks tegemist tõesti uue ülesleidusega, mis auto tüüpide rohkuse peale revolutsiooniliselt mõjuks. Sarnase talitusviisi järele oleks tarvilik ainult 1-tonnilise kandejõuga veoauto. Selle shassiile juurdelisades üks paar tagumisi rattaid, ning tehes raami tugevamaks saaksime 2—3 ja 4 tonnilise kandejõuga veoautod. Ja kui keegi veel tugevama kandejõuga veoautot sooviks saada, siis võiks üks paar tagumisi rattaid veel juure lisada ja nii saaksime 5—6—7 ja 8 tonnilised veoautod. Geniaalne lihtsus — kuid kahjuks ainult paberil. Kui võtta sarnane 4-tonniline Ford veoauto ja seada kõrvuti ühe üldtunnustatud standart 4-tonnilise veoauto tüübiga, siis võib näha seda vahet, ning igaiüks, kellel autoasjandusega on tegemist olnud, võib ütelda, et sarnane talitusviis

ei lähe tarvis ja sedagi heade Ameerika teede juures. Selle kandjõu kohaselt on arvestatud mootor kui ka kõik teised osad. Juba esimene põikvedru on 1 tonnilise koormatuse juures mitte kõige soovitamam, rääkimata suuremast koormatusest. Sama seisukord on tüüriseadega, esimese teljega ja esimeste kummidega, millede mõõdud on 30"×5". Ka 4-tsilindriline 40/12,5HJ mootor on kolmeteljelise auto tarvis, eriti meie teedel, liig nõrk. Seetõttu on ka kõik tuntud standart 4-tonnilised veoautod märksa tugevamate mootoritega varustatud.

Meie autoringkondi imestab ainult see asjaolu, et sarnane soliid autoesisus, nagu seda on Ford, on tulnud välja sarnase pakkumisega, millega üks korralik firma mitte ei esine. Sest ükski soliid firma ei paku sarnast kaupa, mille kohta võib juba ette ütelda, et see oma ülesannet ei täida sarnases ulatuses, nagu seda üldiselt nõutakse.

AUTOD BAGAAŽIS.

Uuendusena autodega liikumisel on kahtlemata asjaolu, et Ameerikas võib nüüd suurematel raudteedel liikudes, kui kaugemale on sõita ja seda autoga teha ei soovita, panna auto bagaaživagunisse ja võtta see sealt välja jaamas, kus soovitakse peatuda. Auto peale-



laadimisest ja vagunist mahavõtmisest hoolitsevad rongiteenijad ja pakikandjad jaamades. Auto bagaaži vas tuvõtmisel antakse kviitung — papist neljanurgaline väike tsekk, millel number ja sihtjaama nimi. Muid pabereid ega tseremooniaid ei ole.

AUTOBUSE LIINIDE VÄLJAANDMINE.

Teedeministerium saatis hiljuti kõigile autobuse liinipidajatele, kelle lepingud lõpevad 1. aprillil 1929. a., kirjaliku teate, et nemad teataksid ministeriumile, kas nad soovivad oma lepingut pikendada või mitte. Senised liinipidajad, kes korralikult on liini pidanud ja kelle lepingu tähtaeg nüüd lõpeb, võivad liini edasi pidada, kui nemad selleks soovi avaldavad. Vabad liinid saavad jaanuarikuu alul avalikult välja kuulutatud.

AUTOÕNNETUSED JA KOHTUNIKUD AUSTRIAS.

Viinis tekitasid kohtu otsused autoõnnetuste asjus juba ammu üldist rahulolematust, eriti autoomanikkude ringkondades. Toodi ette, et kohtunikud, kes neid

asju otsustavad, mitte küllaldaselt praegust liikumist ei tunne ja otsused seetõttu ei ole küllalt õiglased. Austria kohtunikkude palk on aga väike selleks, et nad võiksid omale autod muretseda ja sel viisil liikumist õppida tundma. Seda asjaolu arvesse võttes, otsustas Viini turistide klubi omal kulul kohtunikkudele autoõidu õpetust ja liikumise praktikat võimaldada.

AMEERIKA LENDURID POLITSEI KÜÜSIS.

Autojuhid pole ainukesed, kes sõidumääruste rikkumise eest seaduse valvajate ja liikumise korrapidajatega vastollu satuvad. Ka lendurid võivad sõidumääruste vastu patustada. Nii on Ameerikas läinud aastal sõidumääruste ja seaduste vastu eksimise pärast politsei areteerinud ja kohtud karistanud 219 lennuki juhti. Nad olid tõusnud õhku või maandunud aerodroomidel vale suunas, lennanud linnade, alevite või suure liikumisega kohtade üle liig madalal, teinud õhus sõidu eest maksnud reisijatega trikke, kukutanud lennukilt alla raskeid asju, vedanud lennukites plahvatusaineid, juhtinud lennukit ilma vastava sõiduloata, olnud lennuki juhtimisel hooletud ja koormanud oma lennuriista üleliigselt, ja üks lendur oli toonud koguni ühe välismaalase loata (salaja) üle piiri sisse!

LENNUK JA RAADIO JUMALA TEENISTUSES.

Austraalia misjonär, pastor G. M. Scott on moodne mees. Ta on võtnud ette misjoniteekonna, mis 240,000 miili pikk. Ta reisib hobuse, mootorratta, auto ja lennuki abil. Kaasas on pastoril raadio saate- ja vastu võtteaparaadid. Vajavad elanikud kasagil kiiret abi, siis kutsub ta seda raadio abil Austraalia misjoniseltsi peamajast ja sealt saadetakse kohale lennuk soovitud abiga. Jumalasõna kuulutamisel kasutab pastor Scott ka raadiot.

VESI ÕLI ASEMELE AUTOMÄÄRDENA.

Ohio osariigis Ameerikas on keegi E. M. Williams juba mitme aasta eest leidnud uue metallisegu auto mootorilaagrite ja kolbide jaoks. See segu ja eriliselt ehitatud tsilindrid ja kolvid võimaldavad talle tarvitada mootoris vett õli asemele. 1923. a. alates on Williams sõitnud oma autoga 137,000 miili ja tarvitanud terve aeg õli asemel ainult vett. Pikuti ja põigiti on ta kihutanud Ameerika mandril ja näidanud rahvale imet. Mootor on tal siiski korras ja õliraha kokku hoitud.

20 MILJONI DOLLARILINE BENSIINIVARGUS.

Ameerika autoomanikkudelt varastavad bensiinimüügikohad oma ebatäpsete pumpade abil 20 miljoni dollari väärtuses bensiini aastas — teatab Ameerika automobiil-ühing. Täpne uurimus olevat selgitanud seda.

AMEERIKA AUTODE EKSPORT SUURENEB.

Möödunud aasta esimese 8 kuu kestel on Ameerikast (Ühisriikidest) veetud välismaile 87.925 mitmesugust jõuvankrit. Vastav arv eelmisel aastal oli 72.719, suurenemine seega 21% võrra. Tervest Ühisriikide autotoodangust veetakse välja 24,5%, järelikult rohkem kui veerand. Väljavedu suundub eeskätt Argentiinasse, Austraaliasse, Brasiiliasse, Ühendatud Kuningriiki (Inglismaale ja Briti koloniidesse) ja Kanaadasse. Muidugi on Euroopa suurimaid tarvitajaid autokaubanduse alal.

MILLEGA LONDONIS LIIGUTAKSE.

Läinud aastal vedasid Suur-Londoni trammid, maa-alused raudteed ja omnibused kokku 3433 miljonit reisijat. Sellest hiiglaarvust tuli maa-aluste raudteede osaks 601 miljonit, trammid vedasid 1010 miljonit ja omnibused 1822 miljonit sõitjat. Nagu arvudest näha, on omnibused londonlaste pea-liikumisvahendiks ja statistika järgi seda juba 1922. aastast alates.

SAKSA AUTO-KLUBI ÖPPEREIS AMEERIKASSE.

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club korraldas oma liikmetele Ameerika Autoühingu kutsel huvi- ja õppereisu Ameerikasse. Reisust võttis osa 131 Saksa Autoklubi liiget. Saksalased rändasid kolm nädalat Ameerikas ringi ja õppisid palju. Nii kirjutavad ameeriklased.

KUI PALJU AUTOGA SÕITMINE MAKSAB?

Ameerika Motoristide ühing on statistika abil selgitanud, et isikule, kes keskmisel määral päevast-päevani sõidab oma autoga, maksab see lõbu ainult 229 dollarit aastas, pluss auto amortisatsioon, mis 136 dollarit. Seega oleks keskmine kulu päeva kohta aasta läbi ainult üks dollar päevas. Dollarite maal on see väike raha — meil teeks ta siiski oma 400 senti päevas ja ligi 150.000 senti aastas.

MOOTORPAADI MAAILMAREKORD.

Ameeriklane Georg Wood on ehitanud uuetüübilise kiirmootorpaadi, mis hiljuti Detroitis saavutas uue maailmarekordi — 93 miili (149 km. ja 637 meetrit) tunnis. Kiirus on keskmine kuuel sõidul ühe mere-miili pikkusel sõiduteel. Mootorpaadis — „Miss America VII.“ on selle nimi — on kaks hiiglamootorit, mis maksavad kokku 20.000 dollarit. Kumbki mootor on 12-tsilindriline.

STUTZ AUTOD RAADIOGA VARUSTATUD.

Kuulus Stutz-auto vabrik Indianapolis on teinud kahe aasta kestel uurimusi oma autode varustamiseks raadioga. Katsetamine on viinud nii kaugele, et varustatakse kõik uued Stutz-autod ostja soovil kuue-lambiliste raadio-vastuvõtteaparaatidega. Raadioaparaat on ehitatud auto instrumentlaua sisse ja voolu saab see generaatorist, mis auto mootoriga ühendatud. Aparaadist on näha ainult lainepikkust näitavad kontrollid. On ka olemas miniatüürne häälekõvendaja, mis tuulekaitseklaasi külge kinnitatud. Antenn on peidetud auto katuse sisse. Raadio töötab ka patareid abil, tarvitades voolu umbes poolteist amprit tunnis.

AUTO RÖNTGENI KIIRTEGA.

Uudiseks auto tarvitamise alal on ameerika dr. Chester B. Moses'e leidus kasutada autot liikuva Rönt-

geni kiirte aparaadi jaoks. Aparaat on ühendatud auto mootoriga ja saab viimasest tarvilise voolu. Leidus võimaldab arstile sõita haige koju ja autost saadud voolu ja kantava aparaadiga teha haigest soovitavaid Röntgeni ülesvõtteid. Kiire operatsiooni ja õnnetuse puhul on leidus väga tähtis.

AUTONÄITUSED 1929. a

5—12. jaanuarini	rahvusvaheline Auto-näitus	New-York'is.
11—20. jaanuarini	Auto-näitus	Brüsselis.
26. jaan. kuni 2. veebr.	„	Amsterdamis.
30. „ „ 16 „ „	„	Chicagos.
22. veeb. k. 3. märtsini	„	Ka'iros.
10—17. märtsini	„	Kopenhagenis.
15—24. „ „	„	-mess Viinis.
18. mail	„	Genfis.
3. oktoobril	„	Budapestis.
17. „ „	„	Pariisis.
14. novembril	„	Londonis.
21. „ „	„	Berliinis.
7. detsembril	„	Pariisis.

Peale selle korraldab *Autoklubi Eesti* Auto-näituse Tallinnas *aprilli- või maikuul* ja *veebruarikuul* Soome Autoklubi, Helsingis, kuid nende tähtpäevi ei ole veel kindlaks määratud.

HÜPE LENNUKILT ALLA.

Oktoobri alul hüppas Belgia lendurkapten *Coppens* langevarjuga alla lennukilt, mis lendas 6 kilomeetri kõrgusel. See on rekord Euroopas. Kapten *Coppens* on ajakirjanduse atašeeks Belgia saatkonnas Pariisis. Ta on *ühe jalaga*, mistõttu tema hüpe on veel eriti tähelepanev.

Langevarjuga laskumise *maailmarekord* on ameerika kapteni *Stewens'i* käes, kes hüpanud „*Irvin'*“ tüübilise langevarjuga 24,406 jala (umbes 7,450 meetri) kõrguselt alla ja — *õnnelikult!*

TERVE PEASTAAP MÕISTETI „SURNUKS“.

Pariisi läheduses peeti hiljuti lennuväe manöövrid. Esimese päeva kestel tungisid lennukid kümme korda kallale ja üheksa korda õnnestus neil kaitseliinist läbi murda ja täita pommitus-ülesanne. Hiljem oli manöövritel huvitav juhtumus, mis täpselt sarnaneb samasugusele „õnnetusele“ Briti hiljutistel lennumanöövritel. Kuski seisab kaitset juhtiv kindral ühes oma kõrgematest ohvitseridest koosneva staabiga. Järsult ilmub metsa tagant 4 lennuki eskadrill ja lendab 30 meetri kõrguselt üle kindrali ja ta staabi peade. — Vahekohtunikud mõistsid kindrali ühes tema kaaslastega „surnuks“ ja kõrvaldasid „laibad“ lahingutegevuse juhtimisest.

Eesti Autoklubi teated.

Klubi aastapeakoosolek peetakse reedel 22. veebruaril 1929. a. kell 8 õhtu klubiruumes Estoornias, järgmise päevakorraga: 1. koosoleku juhatuse valimine; 2. 1928 a. aruanne; 3. juhatuse poolt vastu võetud liikmete nimekirja kinnitamine; 4. 1929. a. liikmemaksu määramine; 5. 1929. a. eelarve; 6. valimised põhikirja järele; 7. põhikirja muutmine ja

täiendamine; 8. auliikmete valimine; 9. autode kinnitamise küsimus; 10. Autonäituse korraldamine 1929. aastal ja 11. mitmesugused läbirääkimised ja koosolekul tõstetud küsimused.

Juhatus palub klubi liikmeid suuremal arvul aastapeakoosolekust osa võtta.