

Nr. 3

Märts 1935.



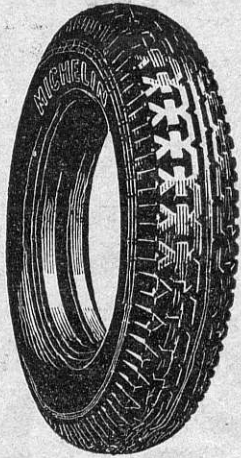
Auto

Eesti Autoklubi häälekandja



Talvine vigursõit autodele Šveitsis.

J. ZIMMERMANNI TRÜKK JA KIRJASTUS, TALLINNAS.



MICHELIN

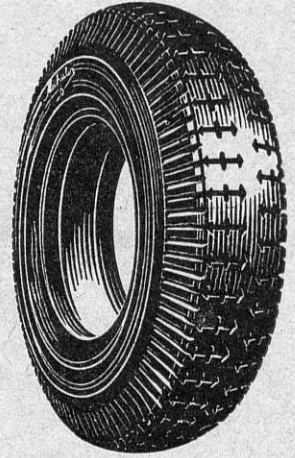
sõiduautokummid ja

MICHELIN

veoautokummid tagavad Teile
kindla ja ökonoomse sõidu.

MICHELIN

kummid liikvel kõikjal.

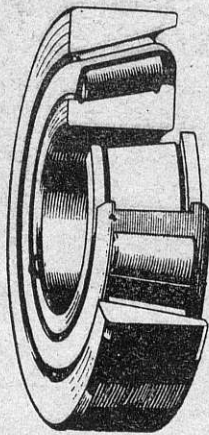


Tel. äri 306-50.
„ kont. 308-54.
Telegr. aadr. „Tarmo“
Tallinn.

O-ü. „TARMO“

Tallinn, Narva m. 6.

Osakond Rakveres, Pikk t. 5, tel. 2-29.



SKF

**KUUL- JA RULL-
LAAGRID**

Igaks otstarbeks.

Igas suuruses.

Peaesindus ja ladu:

Linke & Martinson

Tallinn, Vene t. 11. Telefonid: 432-86, 432-58

Auto

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI.

EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA.

TOIMETUS JA TALITUS: J. ZIMMERMANN'I TRÜKIKODA, TALLINN, LÜHIKEJALG 4. TEL. 429-24.

TELLIMISE HIND: AASTAS (12 Nr.) KR. 3.— VÄLJAMAALE KR. 5.— ÜKSIKNUMBER 30 SENTI.

VIII AASTAKÄIK.

Nr. 3 (85) 19. MÄRTSIL 1935.

ILMUB KORD KUUS.

SISU.

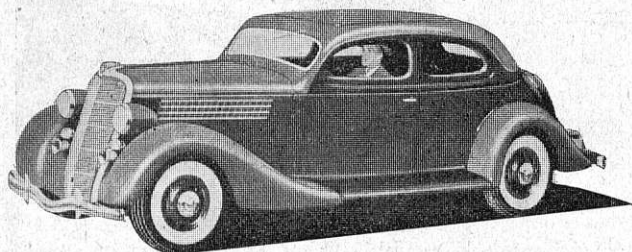
New Yorgi autonäitus.
Üks elukäik.
Autoasjanduse arengust Eestis.
Berliini autonäituss.
Mitmesugust.
Teedehituse ajaloost.
Lühemaid teateid.
Kirjavastuseid.
E. A. K. teateid.

INHALT.

Die Automobilausstellung von New York.
Ein Lebensgang.
Über die Entwicklung des Automobilismus in Estonia.
Autoschau in Berlin.
Allerlei Mitteilungen.
3000 Jahre Strassenbau.
Kürzere Nachrichten.
Briefantworten.
Klubnachrichten und Chronik.

New-Yorgi autonäitus.

5.—12. jaanuaril k. a. peeti autonäitus New Yorgis, kus esinesid 28 sõiduauto firmat 200 uue mudeliga. Muudatusi oli siiski vähe märgata. Peaaegu kõik mudelid on voolujoonelised. Jahutajad on üldiselt muutunud sügavamaks ja kitsamaks, peaaegu kõik nad on viltu asetatud. Kildumata klaas ja raadio sisseseade on enamasti igal autol.

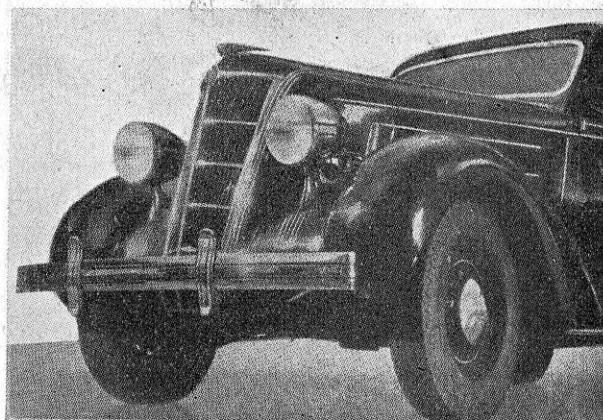


„Ford“ Coupe 1935. a. mudel.

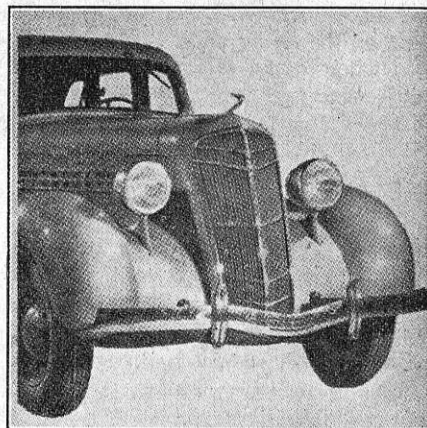


„Buick“ Convertible Coupe 40.

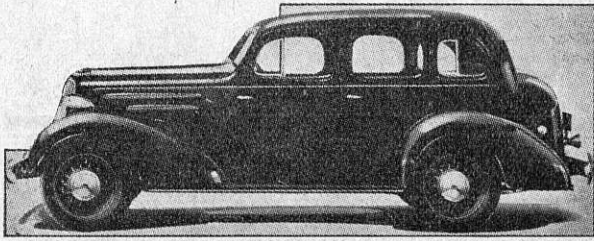
Radikaalsemaid muudatusi on sooritanud Ford, kelle uutel V-8 mudelitel on kere 8 tolli võrra pikendatud, et võimaldada teistsugust mootori asetust ja ka



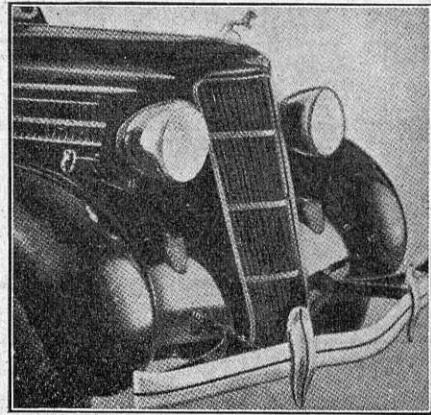
„Chrysler“ uus „Airstream“ mudel.



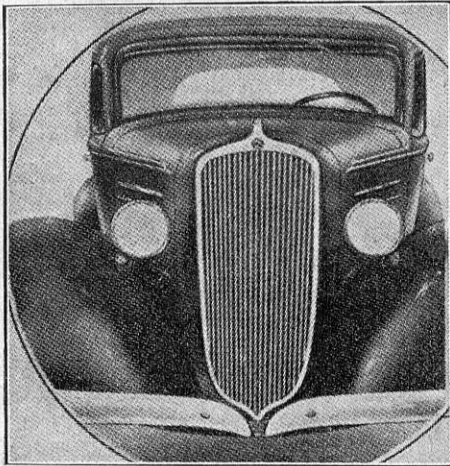
De Soto „Airflow“ mudel.



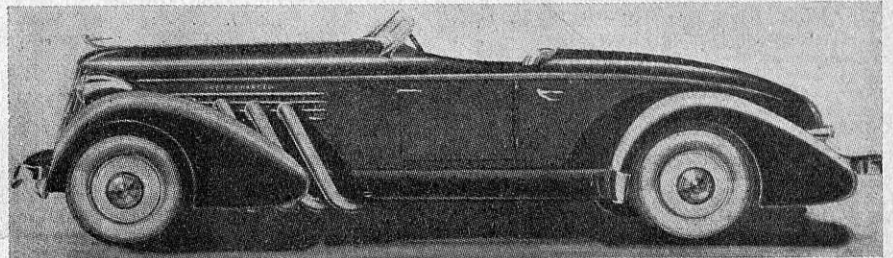
„Chevrolet“ Sedan.



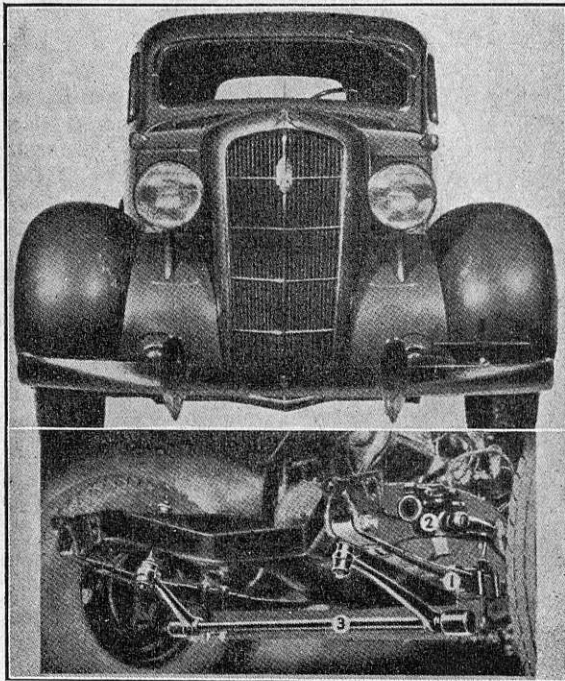
„Dodge“ 1935. a. mudel eestvaade.



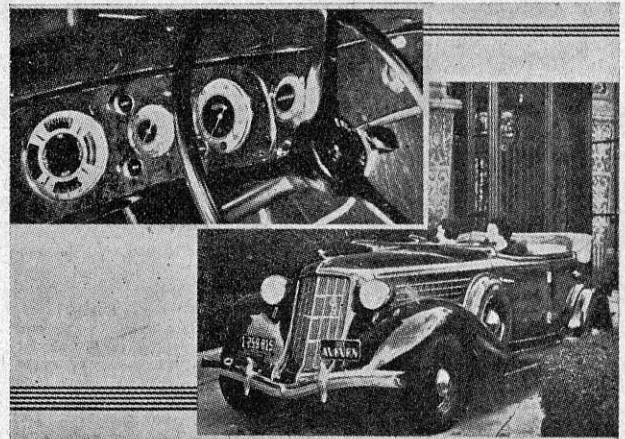
„Graham“ eestvaade.



„Auburn“ 8-sil. „Speedster“ 150 h.-j. kompressor mootoriga. Auto kiirus 160 km/t.



„Plymouth“ eestvaade ja all — alusraami edeots.



„Auburn“ 1935. a. mudel.

Sedani kaalu on suurendatud umbes 100 naela võrra. Telgedevahe jääb nagu enne 112 tolli.

Chrysler ja De Soto esitavad voolujooneliste mudelite kõrval ka igapäevasemaid. De Soto ühe 6-sil. mudeli ja Chrysler ühe 6- ja 8-sil. mudeli.

Hudson ja Terraplane on varustanud oma mudelid automaatse käigulülitusega.

Grahamil on uus 6-sil., 111 tolli telgedevahe, moo-

torimaht 169 kub. tolli. Pontiacil samuti uus 6-sil. tüüp.

Plymouth, Terraplane, La Fayette ja Chevrolet esinevad kahe mudeliga igäüks, standard ja deluxe seeriad.

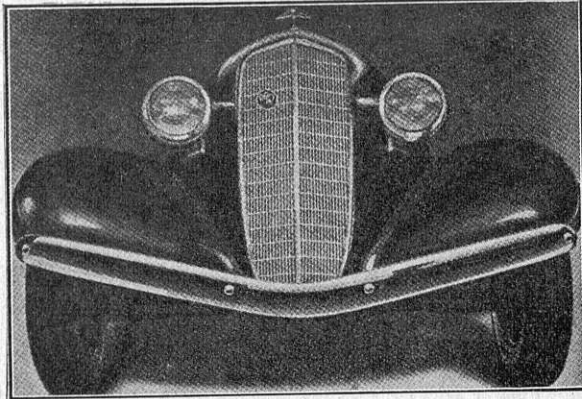
Uued Packard autod on 8-sil. 120 tolli telgedevahega; Nash pikendas telgedevahet oma autodel ja võttis tarvitusele kahesugused hammasrattad.

Buick on muutnud keret, samuti Lincoln.

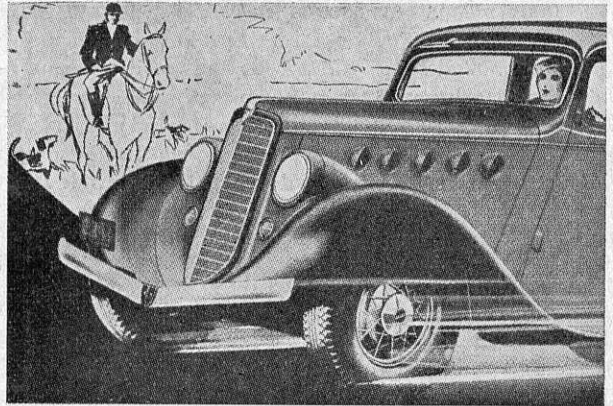
Reo jätkab „iselülitaja“ kasutamist.

Auburn toob lisaks senistele mudelitele kompressor-tüüpi, mille garanteeritud kiirus on 160 km/t. Kõik need autod on vabriku poolt sisse sõidetud ja proovitud. Telgedevahe on 127 tolli, mootor Lycoming 8-sil. kompressoriga 150 h.-j.

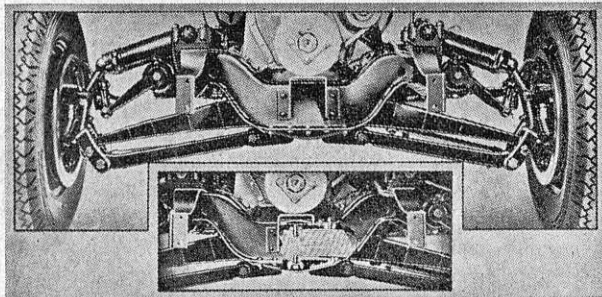
Päris uus mudel on torpeedo sarnane „Speedster“, väljalasketorudega küljel. Kompressor on tsentrifugaalset tüüpi. Astelauad Speedsteril puuduvad. Neile,



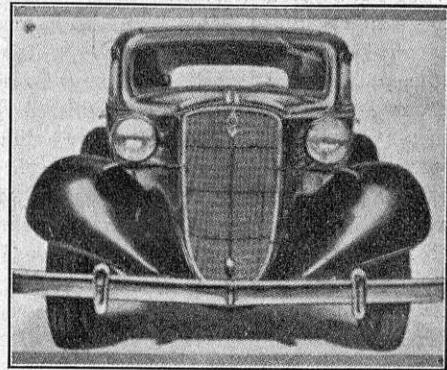
„Rec“ eestvaade.



„Willys“ eestvaade.



1935. a. „Studebaker“ autode edeass ja asetis.



„Lafayette“ eestvaade.

kes soovivad kinnist mudelit, on võimalik saada sama Speedster tüüpi nelja-uksega Sedanid, kahe-uksega Broughanid, kahe-uksega Coupéd ja 5-istm. Phaeton-Sedanid.

Teistest uuendustest võib nimetada õhujahutust ja pingereguleerijat dünamo jaoks, külma õhuvoolu läbi

väntvõllikasti ja jahutusvee juhesid väljalaske ventiilidele. Ameerika auto standardi tuleb pidada väga kõrgeks. See on maksev nii tehnilise viimistluse kui ka ökonoomsuse ja lihtsa käsitluse suhtes.

Auto elukäik.

Kas olete kunagi autovabrikus käinud ja näinud auto sündi? Kui ei, siis jutustame allpool sellest Teile suusõnalt:

Kusagilt läbi õhu tuleb jahutaja, ilmuvad porilauad, teiselt poolt mootor. On näha karosserii osi, bensiinipaagil on sama siht — kõik nad püüavad, nagu magneedit tõmmatuna, pika musta lindi külge, mis asetseb määratu hoone põrandal. See on nagu pikk, must madu, õieti küll saajalgne, sest ta mõlemal küljel tegutsevad kiirelt virgad olevused. Ja selle saajalgse seljale langevad kõik osad õiges kohas ja õigel ajal. Neid haaratakse nagu nägematust käest, kinnitatakse, kruvitakse — ja 45 minuti jooksul veereb valmis auto kontrollini, — perekonnaseisu ametnikuni. Auto on ametlikult sündinud! Nüüd ruttab amm juure, ja ulatab talle esimest korda bensiinitoru. Ahnelt joob ta seda, ning siis tuleb lastepreili. See on täpne ja karm. Ta kontrollib temale usaldatud last äärmise tõsidusega. Ta uurib, kas helgiviskajad-silmad rõõmsalt säravad, kas silmaterad asuvad keskel. Ta loendab kõiki üksikosi, ronib auto alla, ning siis viib ta beebi esimesele jalutuskäigule.

Liigutav näha, millise hoolega ta kohtleb noorukest. Kui kõik on korras, antakse laps üle vanemaile, s. t. ostjale. Õigusega võiks auto paluda: armsad vanemad, olge mõistlikud, mõelge minu noorusele, kohelge mind „aeglaselt“ ja ettevaatlikult, kuni olen kasvanud meheks! See kestab mõne juures 1000, mõnel 3000 km sõidu järgi. Kuid nii mõnelgi vanemal puudub vajalik kannatus ning ka praktika. Ja ometi on alul tehtud vead ja eksisammud tervel eluajal tuntavad. Kui autolapsukest tahetakse korralikuks meheks kasvatada, siis ei tohi teda hommikuti, kui ta jääkülmalt ronib oma garaažvoodist, ajada kõrgetele tuuridele, vaid tuleb aega anda, kuni ta õline veri on jõudnud iga soonekese läbi käia. Väikseid lapsi ei toideta ka raskete asjadega ega rummiga. Kõik vanemad saavad väikse raamatukese kaasa, milles märgitud täpne toidukaart, joogid ja magussöögid. Laps peab alul harjuma käimise, nii siis ärge laske teda kohe joosta. Ka ei tohi gaasipedaali abil talle äkilist „nõksu“ anda ja mõne kolvirõnga murda. Andke noorukele enne magama minekut üks teelusika täis petrooleumi igasse silindrisse. See soodustab seedimist! Lõpuks jõuab

kätte esimene küpsuskatse, millest ärge loobuge, sest kas tahate pidada oma last nigelaks ning väetiks? Ei! Tähendab, minge temaga pärast 800 km sõitu inspektori juure. Tuletage vaid meele, kui palju eksameid pidite ise sooritama, et saada küpsustunnistust! See pärast ärge rahulduge ainult 800 km katsega, vaid laske eksam anda ka pärast 1500 ja 3000 km katmist. Katsuge „muskleid“, kas nad on jäänud painduvaks ning liikuvaks, uuendage verd, ning proovige kõiki mutreid ja kruvikesi.

Nüüd on siis masin jõudnud täisikka, ning on oma parimais meheaastates. Mida paremini teda kasvatati, seda meelsamini teeb ta nüüd tööd ja seda enam tõendab ta oma hääd lastetuba. Palju aastaid ning tuhandeid kilomeetreid täidab ta oma kohust rõõmsalt ning truult. Kuid kui ta lõpuks on end vanaks teeninud, siis ärge piinake teda enam kaua, vaid teadke seda, et amm on valmis suruma teie käte vahele uut auto-beebit.

Autoasjanduse arengust Eestis.

III.

(2. järg.)

Mehi ja masinaid.

Krahv *Claus Ungern-Sternberg* ja *Heinrich Johanson* — neist kahest peame küll kirjutama koos, kuigi üks oli kõrgemast aadlisisusest ja teine vaid lihtne lukusepp-autojuht. Hoolimata suurest seisustevahet, on nad (krahvi soovil) siiski sõitnud raudteel koos esimeses klassis ning õhtuti olla krahvihärra lugenud prantsusekeeles Victor Hugot autojuhile ning toonud talle aiast maasikaid... *Heinrich Johanson* prantsusekeelt küll ei mõistnud, kuid krahvihärra maasikatest oskas ta lugu pidada. Kuigi need ajad polnud demokraatlikud, siiski aitas krahvi suhtumine autojuhis siluda suurt seisustevahet ja kujundada episoodi, mis vist kõige huvitavam meie autoasjanduse ajaloos.

„*Ungrukrahv*“ — *Claus Ungern-Sternberg* — oli kolmandas põlves kurikuulsa *Hiiumaa* mereröövli — krahv *Ungern-Sternbergi* järeltulija. Ta oli veendunud, et tema kohus on heaks teha kahju, mida tema kuulus esiisa inimkonnale teinud. Seda sihti taotledes annetas ta „rahvale“ võrdlemisi uue hiiglamaja, mis asub Tallinnas Toompea veerul. Selles majas on praegu juba aastakümneid *Provintsiiaal-muuseum*, kus leidub täiuslikum kogu loodusteaduslikke esemeid Baltimaail. Kuni Eesti iseseisvuse esimeste aastateni ilustas muuseumi esist krahvi vapp ja nimi. Siis olla see ese koristatud ära — vist muuseumi. Tegu aga pahanud krahvi väga ja ta kurtnud selle „vägivalla“ üle kuni surmani. Krahv suri puuduses möödunud sügisel. Juba aastaid oli ta elanud aadlike hooldekandeaasutuses *Kadrirus*. Sealt olla ta tihti külastanud oma endist autojuhti, kurtnud oma rasket elu ning puhunud sõbramehe juttu. Veel mõni nädal enne oma surma ilmunud ta ka *Julius Johanson* juure — *turukorv kaenlas* — ja palunud 50 kr. laenu... Ometigi on ta kord olnud *Haapsalu* kuulsa ja uhke „*Ungrulossi*“, *Kärdla* alevi ja vabriku ning üheksa või kümne mõisa omanik *Hiiu-* ja *Läänemaal*... *Sic transit gloria mundi!*

Heinrich Johanson. Ta alustas oma tulevikku, nagu temast aasta võrra vanem vend *Juliuski*, *Lausmanni* masinavabrikus lukusepa õpipoisina. Õppinud kutseala, töötas ta kauemat aega *Krulli* ja *Volta* vabrikutes Tallinnas. Auto- ja mootoriala õppis ta „kodusel viisil“ venna *Julius* juures. Ja nii saigi temast hiljem elukutseline autojuht ja pärastine autoportlane.

Nüüd tuleme uuesti sündmuste juure. Krahv *U.-Sternberg* oli millegipärast pantud hooldamise alla.

Hooldajaks talle oli määratud mõisnik *von Hagemeister*. Krahv ise elas suurema osa oma elueast välismaal — enamasti Saksas. Sealt tegi ta 1908 aastal *von Hagemeister* ülesandeks hankida talle üks „võimas auto“. *Von Hagemeister* saadabki parun *E. Maydelli* *Helsinki* käsuga osta sealt krahvile auto. Parun täidab käsu ja auto tuuakse laevaga *Helsingist* Tallinna. See on „*Ford*“ — aga milline „*Ford*“! Sellel oli 6 silindrit, 7 istet ning umbes 37/100 h.-jõudu. Oli „eraväljanne“, tehtud *Fordi* vabrikus eritellimise peale. Selliseid olla valmistatud kõigest kaks või kolm. Kuidas üks neist haruldastest eksemplaridest siia sattus, see pole meile selgunud. Kuid siin ta oli — hinnaga 5000 rubla ja veokulu *Soomest* siia. Et krahv ise oli ikka veel välismaal, siis kasutas seda „*Fordi*“ *von Hagemeister*. Ta külastas sellega krahvi mõisaid ja neil juhtudel oli talle autojuhiks *Heinrich Johanson*.

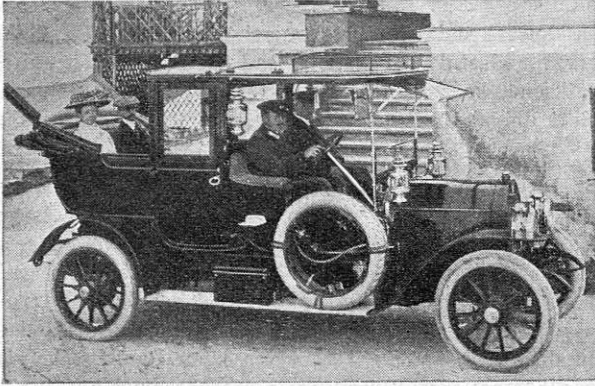


6-sil. „*Ford*“ auto. Ülesvõtte tehtud *Haapsalus*.

Siis tuli krahv *U.-Sternberg* välismaalt. *Von Hagemeister* palus *Julius Johanson* sõita „*Fordiga*“ raudteejaama krahvile vastu. Nii sündiski. Astunud rongilt maha ja nähes oma autot, mis talle vastu saadetud, ütles krahv otsustavalt: „*Ah, Ford! Ei mina sellega sõida!*“ — Ta oli enne seda „*Fordiga*“ sõites *Saksamaal* kraavi kukkunud ja purustanud oma õlaluu. Sellest siis eelarvamine „*Fordi*“ kohta! Edasi ütles ta *Julius Johanson*ile: „*Sõidan* hobusega *Toompeale*. Teie aga pange see „*Ford*“ kuuri ja tulge pärast minu juure“. Kästud — tehtud! Oma kabinetis *Toompeal* ütles krahv *Julius Johanson*ile: „*Ei taha seda „Fordi*“. Siin tšekk mõisnikkude krediitpanka. Sealt saate 10.000 rubla. Võtke see raha ja mu „*Ford*“ ja sõitke *Peterburi*. Raha ja selle sõidukiga hankige mulle üks korralik auto!“

Saanud ülesande, seadis *Jul. Johanson* krahvile mitte-meeldiva „*Fordi*“ korda ja viis selle toleaege

keiserriigi pealinna. Seal ei pakutud esialgu selle eest midagi. Siis leidis Johanson seal juutide autoäri „Politehnik-Igo“, kus krahvi 5000 rublaline „Ford“ hinnati 2500 rubla väärtuses ja pakuti asemele „Berliet“ autot. Kaup sobis. Tuliuue „Berliet“-landalet'i hinnaks kujunes 12.000 rubla. Hiiglahind tolle aja



U.-Sternbergi „Berliet“ auto. Krahv U.-Sternberg istub autos oma õega. Rooli juures H. Johanson.

kohta! Kuid krahv oli auto ja selle hinnaga rahul.

Ta otsustas teha kohe sellega sõidu läbi Läänemaa

fügt Hindenburg hinzu: „Die bestellt war.“

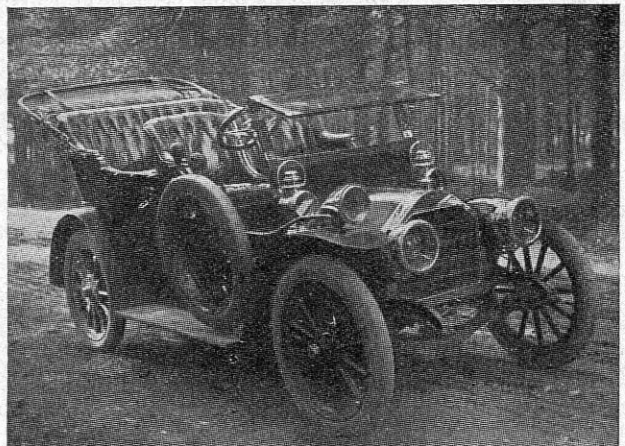


Der deutschen Wirtschaft geht die Luft aus: In den Straßen Berlins erschien jetzt erstmals dieses eisenbereifte Automobil.

sendades — hobust ja vankrit teele jättes — metsa! Kolm päeva hiljem olla mehe naine ilmunud mõisa ja hirmust värisedes jutustanud, et ta mees olla maanteel näinud heledate silmadega kuradi ja see tähendada, et kala kaob merest saarte läheduses ja et rahvas saartel sureb nälga... Krahv naeris — mõisa rahvas aga uskus seda „kuradilugu“, kuigi „kurat“ seisis samal ajal mõisa kuuris luku taga. See sündis suvel A. D. 1909! Järgmisel (1910) aastal pistis krahv Heinrich Johansonile pihku 2000 rubla ja ütles: „Säh! Osta sa ka omale auto! Muidugi jääd mu teenistusse edasi — nii nagu ikka!“ Ja nii sai Heinrich Johansonist autoomanik; ta ostis selle rahaga omale „Miesse“-auto ja pani selle Tallinna pritsimaja ette üüriautona raha teenima. Et krahv oli enamasti välismaal, siis juhtis Heinrich oma „prokat'it“ ise — vahest ka ta vendadest Paul.

Siis tulid maailmasõja eelaastad ja lõpuks rahvusvaheline tapatalgu. Krahv U.-Sternbergi uhke „Berliet“ viidi krahvi korraldusel Saksamaale 1913 a., kuid Henrich jäi edasi endiste tingimistega krahvi teenistusse — kuigi sõitis Tallinnas oma „Miessega“. Välismaile kadus ka krahv ise, kuid ilmus hiljem tagasi. Eesti maareform tegi krahvist vaese ja oma õega, kes tal autosõitudel (peale kammerteenri) alati kaasas oli, asus ta aadlike hooletusse Kadrorgu. Seal ta hiljem surigi. Komtesse U.-Sternberg elab seal praegugi... — Kuid ega's Heinrich Johanson käsi ka nii väga hästi käinud. Temagi „Miesse“ rekvireeriti 1914. aastal Vene sõjaväe tarvitada 3200 rubla hinnaga — mõni kuu hiljem maksti eramüügil samasuguse auto eest 15.000 rubla! Heinrich Johansonist sai 500 rubla kautsjoniga Peeter Suure merekindluse autojuht. *Sõda ja saatust!*

Kuigi nüüd ruttame aastates ette, siiski soovime peatada veel Heinrich Johanson edaspidise saatuse juures. Temast oli saanud „ajapikendusel“ olev autojuht mereväe kindlusesse. Kindluse ehitusinspektoriks oli siis kol. Treljakow. See olnud „maru härra“, kes vahetas autojuhte tihemini kui särke. Johansonidest olla ta varem kuulnud ja seepärast valiski Heinrichi omale isiklikuks autojuhiks. Ta oli väga karm ja nõudis alati suurimat korda ja täpsust — ise aga laskis autojuhil alati vähemalt tund või kaks autoga teda ukse ees oodata! Kord sõidutanud Johanson salaja jooõidust mereväehvitseri. Sõidul purustanud keegi ohvitseridest auto kokkupandava riidest katuse nurga. Vigaga polnud aega parandada ja kui ta järgmisel päeval kol. Treljakowi sõidutas, märkas viimane tuule käes lipendavat katusenurka. Ta kärgeatas ja Johanson peatas auto, tuli maha ja kärgeatas vastu: „Peatage tuul, härra polkovnik!“ Treljakow ei vastanud sõnagi. Järgmisel hommikul ootas Johanson teenistusest jalamaid lahtilaskmist. Tuligi veltveebel ja teatas, et — „Ütama käsul saab autojuht Heinrich Johanson kaks päeva puhkust tänasest arvates.“ — Siis tekkis revolutsioon. Vene madrused mässasid ka Tallinnas.



U.-Sternbergi poolt kingitud 1910. a. H. Johansonile „Miesse“ auto.

„Paksust Margaretast“ olid vangid vabastatud, kommandant tapetud ja vangla põles. Ohvitseri ootas surm. See päev laskis Treljakow jällegi kaks tundi end peastaabi ees Pagari tänaval oodata. Siis käskis sõita komandantuuri Narva maanteel 52. Seal aga olid

juba madrused võimul. Kuus neist tormas kohe värvast välja ja piirasid auto. Nagaanidega ähvardades küsisid nad Johansonilt: „Mis mees see ohvitser on — hea või halb?“ — „Oma mees!“ — vastas Johanson. See peastis Treljakowi elu. Viimane ei saanud surmahirmus sõna suust ja värises. Toibudes käskis sõita tagasi Pagari tänavale. Kuid sealgi olid madrused peremeesteks. Seal kästi Treljakowil minna lihtsalt koju — kui elu talle kallid on. Kolonel läkski ega näidanudki enam oma nägu staabis. Revolutsioonärid olid võimul. Johanson juhtis nüüd autot neile.

Siis tulid saksa okupatsiooniväed Tallinna ja enamlased lahkusid. Eestlased organiseerusid. Pirital olid enamlased süütanud lennuangaarid põlema. Tuli päästa mis võimalik. Johansonile anti kolm püssi ja mõned relvastatud koolipoisid peale ning kästi sõita Piritale. Tulest päästsid nad vaid nõõri ja seepi, mis toodi Eesti panka, kus asus eestlaste staap. Järgmisel päeval kutsuti Johanson sinna vaatama panga hoovi enamlastelt võetud autot — kas ei saaks seda käima panna? Saigi ja peale istus kaks eesti ohvitseri, kes käsksid sõita Kadriorgu. Narva maanteel raudtee ülesõidukohal tuli vastu rühm saksa sõdureid jalgratastel. Peatati ja eesti ohvitseridel kästi lahkuda autost ja kaduda. Nad kadusid vastupanuta. Johanson oma autoga jäi sakslaste teenistusse. Terve selle päeva oli ta kindral Seckendorfi ja viimase kõrgemate ohvitseride käsutuses. Kihutati siia-sinna, kuni hilisõhtuni. Õhtul kästi auto viia Laia ja Kloostri tänavate nurgal asuva Aktsiapanga hoovi. Seal pangamajas olla Johansonile ka tuba vaadatud. Johanson tegi nagu kästi, kuid lipsas õhtul minema ja ei läinudki enam sakslaste teenistusse...

**

Oleme jõudnud aegades juba liig palju ette ja peame seekord katkestama Heinrich Johansonini edaspidise kirjelduse ning andma teistele ka ruumi. Sest need teised on ka meie vanemaid automehi, kes sattunud autoalale juba käesoleva sajandi esimesel aastakümnel. Seni oleme kirjutanud *Julius, Heinrich, Johan ja Paul Johansonidest, R. Kaltseinaust ning V. Gordejevist*. Nüüd mainime *Rotermanni* esimesi autojuhte, kes ka kuuluvad meie automeeste „vana kaardi“ ridadesse.

Friedrich Pahlberg. Õppinud lukusepa ja mootorala Lausmanni vabrikus — nagu mitmed teisedki meie vanematest mootor-meestest — sai temast lukusepp Rotermanni vabrikusse Tallinnas. Juba aastaid oli ta seal töötanud enne kui meie vanem vilja- ja jahukuningas *Chr. Rotermann*, 1908. a. Saksast „*Argus*“-auto ostis. (Chr. Rotermanni ja Pahlbergi pildid ilmusid „*Auto*“ eelmises numbris!). Ühes autoga tuli vabrikust ka keegi sakslane, kes pidi Rotermannile eestlastest autojuhi õpetama. Viimase kandidaadiks valis dir. Rotermann Fr. Pahlbergi. Ja tollest kandidaadist saigi Rotermanni esimene autojuht. Õppinud saksa autot ja autojuhtimise saladused jäi Pahlberg hulga aastaiks Rotermanni esimeseks ja vanimaks autojuhiks ning nooremate õpetajaks. Juhtides Chr. Rotermanni „*Argust*“, tegi Pahlberg aastate kestel vana härraga hulga sõite Tallinnast Saksamaale, Hollandisse ja mujalegi välismaile. Maailmasõja ajal suutis vanahärra Rotermann oma kõrgete tutvuste tõttu hoida oma auto ja autojuhi eemal üldisest rekvireerimisest, kuid Eesti vabadussõja päevil võeti temalt nii „*Argus*“ kui ka Pahlberg. Auto jäi valitsuse ja

Pahlberg toleaeegse Kaubandus-Tööstusministeeriumi käsutusse. Lõpeb vabaduse eest heitlus ja möödub juba mõni aasta, siis kutsutakse Pahlberg Eesti Punase Risti teenistusse. See oli 1924 aastal. Punases Ristis — nagu ülemused ja kaasteenijad kinnitavad — oli Pahlbergi töö väga viljakas. Ligi kümme aastat — kuni möödunud (1934) aasta sügiseni — teenis Pahlberg E. P. Risti. Siis oli temagi kord sõita sinna, kust keegi pole veel tagasi tulnud... Fr. Pahlbergi mälestavad nii leivaisad kui ka kaasteenijad vaiksena, korralikuna, kohusetruuna, heatahtlikuna ja alati abivalmina inimesena ja automehena.

Johannes Tomingas. Mõneski suhtes täielik vastand eelmisele... Tomingase isa oli metsapraaker Rotermanni äris — viimane kauples siis ka metsaga. Isa sokutas poja Rotermanni juure lukusepa-õpilaseks. Pojast sai lukusepasell. Ja siis, kui Rotermann ostis oma poja jaoks teise auto — „*Reo*“ — esimese ameerika auto, mis Eestisse toodi, (auto pilt ilmus eelmises numbris), siis andis Rotermann käsu Pahlbergile võtta töökojast noor Tomingas ja „teha temast autojuht!“ Pahlberg võttis asja tõsiselt. Sellest jutustab Tomingas:

„*Vana*“ (Chr. Rotermann) oli kõigiti rahul oma „*Arguse*“ ja Pahlbergiga. Siis aga sai ka noorem Rotermann auto — küljepealt käimaväandatava „*Reo*“ ja Pahlberg võttis mind enda kätte, et teha minust autojuht. Olin 15-kopikalise päevapalgaga kolm aastat õppinud lukusepaks, kuid Pahlbergi ettepanek hakata õppima autojuhiks meelitas mind niivõrd, et haarasin ettepanekust kinni kahe käega. Kuid õppimine

polnud kerge, sest nii hea mees kui Pahlberg oligi, oli ta siiski väga vali õpetaja. Sõitsime päeviti „*Reoga*“ „*Patarei*“ (praeguse keskvangla) taga ja seal, lahtisel platsil, asetas Pahlberg suure hulga kaasatoodud veeremängu-pulkasid (kurne) maha püsti — isegi väga keerulistes mustrites. Muud kui sõida edasi ja tagurpidi nende pulkade vahelt. Sõitsin kuskilt pulga maha, siis: „Sõida uuesti!“ Nutsin ja õppisin. Töökojas tegi



Johannes Tomingas noorena.

ta tuhat imet minuga — seni kui minust sai autojuht, kelle oskuse üle ta võis kindel olla.“ Nii oli Tomingas saanud Rotermanni nooremaks autojuhiks. Ta on noorema Rotermanniga teinud hulga sõite Tallinnast välja. Kord, näiteks Soome. Seal olla Rotermannil olnud suured vilja- ja jahulaod ja äritehingud. Sõidetud mööda maanteid Peterburi, sealt Viiburi, käidud Imatral ja jätkatud matka läbi Soome Põhjalahe rannikul asuvasse linnadesse, kuhu Rotermanni oma laev vedas Venest vilja. Terve suve kestis see. Sõideti umbes 3500 km Soome pinnal — keni kui „*Reo*“ kardaan Põhja-Soomes purunes. Kellegi Soome äri-mehe autoga veeti sõiduk lähemasse Põhjalahe sadamalinna, kust see hiljem Rotermanni jahulaevaga — mille sinna saabumist tuli umbes kaks kuud oodata —

toodi Tallinna „invaliidina“. Osasid „Reode“ jaoks polnud siis saada, isegi Soomest. Tuli teha uued osad. Jahulaeva ootama Soomes jäi Tomingas, kuna noorem Rotermann ise sõitis „jalamehena“ tagasi Tallinna. Mis puutub tollesse „Reosse“, millega esimene eesti autosõit Soome sooritati, siis oli see „oma aja auto“ ja suuresti sarnane vanadele „Fordidele“. Selles oli — nagu „Fordiski“ — vaid kaks käiku ette, kuid siiski käiguvahetuskangi (või hoovaga) reguleeritavad. Tagasikäigu said jalgpedaali abil. Õppida sellega veere-mängukurnide keeruliste muustrite vahel manööverdama, võis küll noorukesele nutu tuua!

Maailmasõja ajal sai Tomingas — nagu suurem osa eestlasi Tallinnas, eriti autojuhtide hulgas — „ajapikendust“. Olles mobiliseeritud maailmasõja alul, sai temast pärast 8-aastast teenistust Rotermannide juures — vene mereväe staabi autojuht. Seal teenis ta al-polkovnik Vósotzki isikliku autojuhina kuni suure revolutsioonini. Enamlaste lühikest võimalolekut mäletab Tomingas erilise huviga. Siis oii tema (1917—1918 aastatel) ühes „Juss“ Hallingiga, kes ka meie vanemaid autojuhte, autojuhiks enamlaste tolaeagsetele võimumeestele — *Anveltile* ja *Kingissepale!* Nii palju kui Tomingas mäletab, olla nad mõlemad olnud korektsed „leivaisad“ — autojuht polnud ju „burshui“! Enamlise võimu langemist tähistab Tomingase mälu järele järgmine episood: Enamlased olid 1918. a. veebruari 24.—25. Tallinnast lahkumas. Nende sõja- ja transportlaevad seisis sõiduvalmis sadamas. Nad pidid viima kaasa kõike, mis kätte juhtus. Olid ka saanud kätte sadama — siis veel võrdlemisi uue ja tookord moodse — autopritsi. Viimane oli juba sadamasillal köied all — muud kui tõsta vintsiga

vene sõja-transportlaevale! Selle „päaste-ekspeditsiooni“ korraldas kadunud Gordejev. Viimasel silmapilgul, kui autopritsi pidi hakatama laevale tõstma, ilmus sadamasillale veoauto ja selles *Gordejev, Tomingas, Kessel, Rammo, Halling, Saharov* ja veel mõned meie vanematest automeestest, kes hüppasid autost maha, löiksid — enamlaste silmade all — köied, mis autopritsi ümber, katki ja sidusid tolle tuletõrjevärgi oma veoauto taha ja kihutasid minema. See samane autoprits teenib praegugi veel — veteraanina — meie pealinna sadama tuletõrjet. Mehed aga, kes selle röövimise takistasid, on kas surnud või unustatud.

Tomingasel on hulk häid ja väärtuslikke mälestusi, kuid neist edaspidi — siis kui kord jõuame Punase Risti tegevuse kirjeldamiseni. Praegu on meil siin veel märkida: Kui Eesti vabadusvõitluse alul organiseeriti Eesti Punane Rist, siis määrati Tomingas, kui sõjaväelane autoroodust, Punase Risti, mis siis kandis erilise väeosa (sanitaar-polgu?) nime ja tegelikult oligi seda — teenistusse autojuhina. Hiljem kutsus Tomingas — Eesti Punase Risti esimene ja vanim autojuht — sinna teenistusse ka oma endise õpetaja ja kolleegi, Fr. Pahlbergi. Kaheksa aastat oli Tomingas varem teeninud jahukuningas Rotermanni ja sama palju aastaid oli ta ka E. P. Risti teenistuses. Siis siirdus ta erateenistusse ning sattus uuesti Rotermannide juure — seekord võimsat „Maybach“-autot juhtima. Teeninud viis aastat teistkordselt Rotermannide leiti 1932. aastal, et Johannes Tomingal tuleb valida: teenida jahukuningas Rotermanni või alkoholkuningas Bachust. Viimane võitis Rotermannilt autojuhi...

(Järgneb.)

Berliini autonäitus.

Käesoleval aastal peetud Berliini autonäitus oli väga rikas väljapanekute poolest. Karl Benzi mälestusele oli pühendatud auruum, kuna tänavu kevadel saab 50 aastat, mil Benz tõi välja oma esimese auto.

Ühe lootuse on autonäitus siiski täitmata jätnud — n. n. „rahva-auto“ pole ikka veel valmis. Kuid see olevat siiski juba valmimas, nagu teatas Adolf Hitler oma avakõnes. Peale selle rõhutas Hitler oma kõnes veel järgmist:

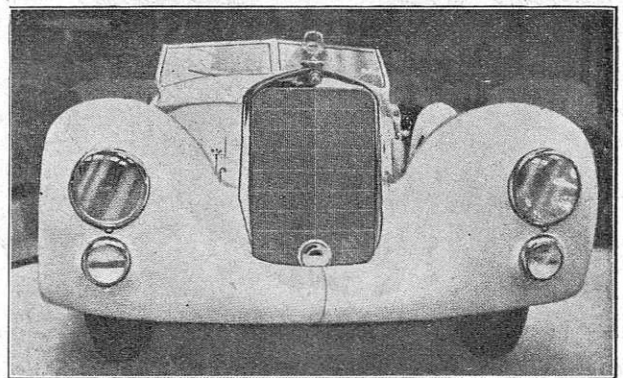
„Saksa autotööstuses, osade- ja parandustöökodades on praegu juba tegevuses üle 600.000 isiku. Kui siia juure arvestada ümmarguselt veel 400.000, kes otseselt või kaudselt leiavad teenistust riigi autoteede ehitusel, siis näeme, et see tööstusharu annab leiba 1 miljonile inimesele. Autotööstust peab arendama, sellele vastu tulema, edendama autosporti ja kindlustama liiklemist, ehitades häid teid ja pidades neid korras.“

Siis: „Riigi autoteede valmimisel omab Saksamaa moodsaima autoteede võrgu maailmas.“

Üldiselt oli uute sõiduautode arv piiratud, kui mitte arvestada tervet rida *sportmudeleid*.

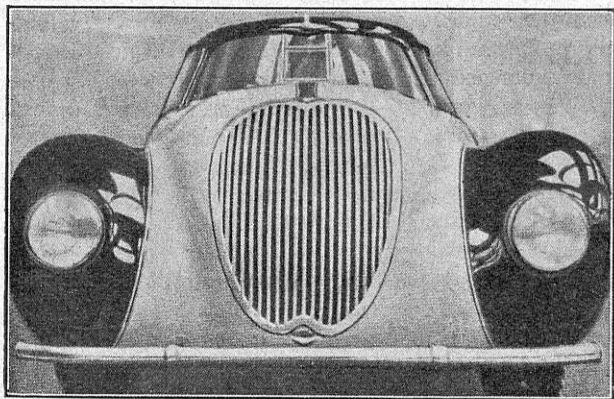
Paljud on asunud ootavale seisukohale, et alles riigi autoteede valmimisel lõplikult otsustada, kluna need teed kindlasti seavad üles uusi nõudmisi ja probleeme auto ehitajaile.

Kui näituse väljapaistvamad tüübid jagada „seisustesse“, siis saaksime järgmist: uus Opel „Olympia“, 1,3 ltr.; uus Maybach 3,5 ltr. õõtsassidega mudel oleks luksusmudel, ja 1,5 ltr. Mercedes-Benz sportsõiduk. Maybach mootor on 140 h. j. Mercedes-Benz mootor on 55 h. j.

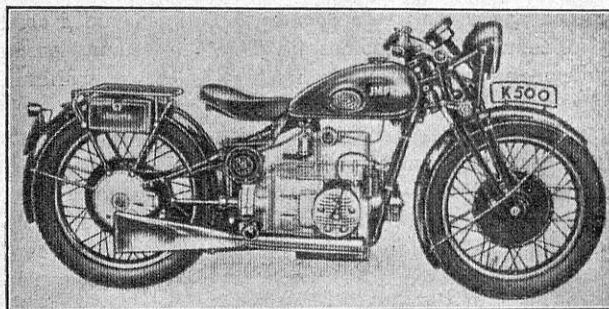


Mercedes-Benz eestvaade.

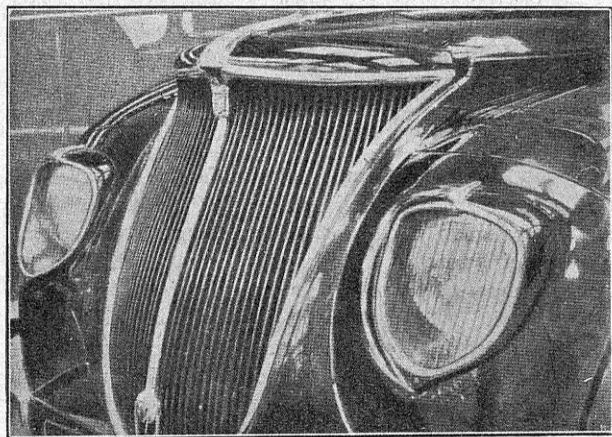
Mootorrattaist väärrib kõige enam tähelepanu „Imperia“ — kompressor, 500 ccm. See on varustatud täisautomaatse „Trilok“-hammasratastega, nii et sõitjal pole vaja ei lülitada ega sidurit kasutada. Peale selle on ratas varustatud õlisurvepiduritega ja kar-



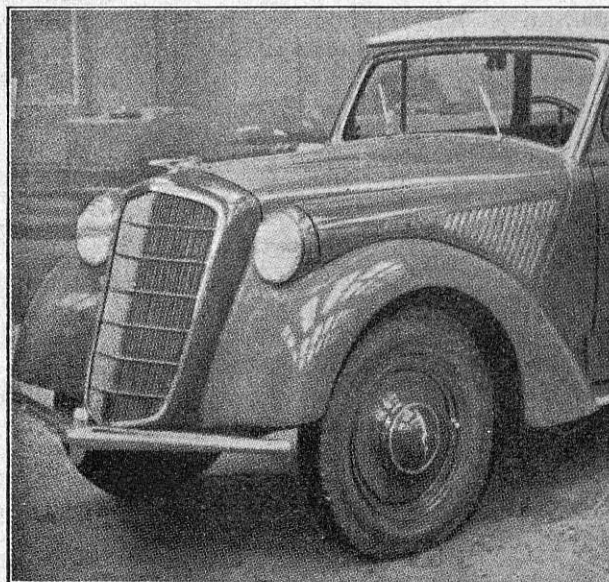
Maybach, eestvaade.



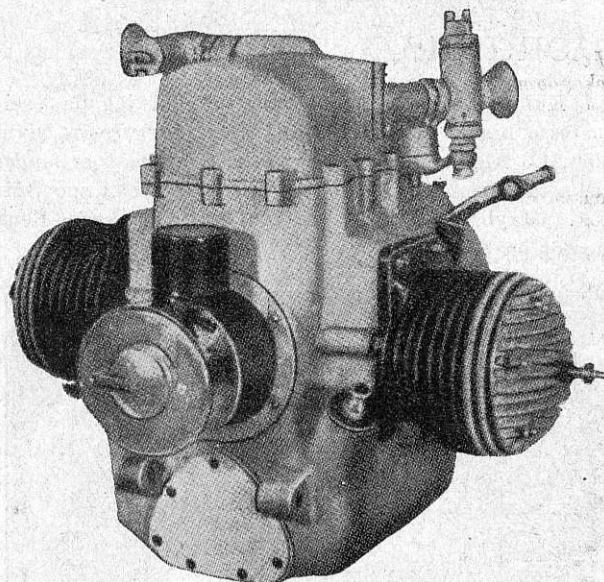
„Imperia“ mootorratas.



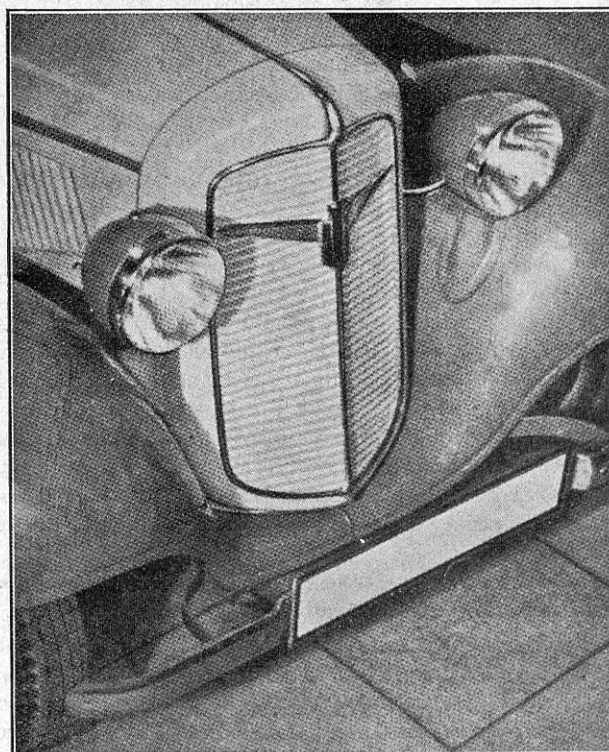
Praga auto eestvaade.



„Opel“ eestvaade.



„Imperia“ mootor.



„Adler-Trumpf“ junior.

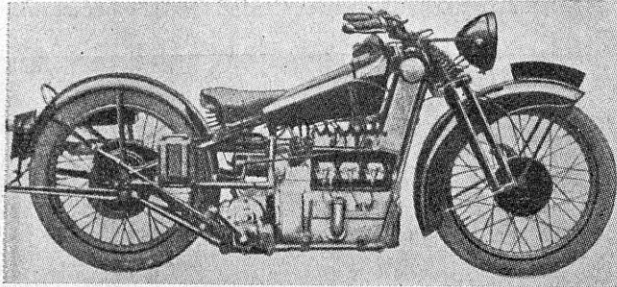
daanülekandega. Garanteeritakse 140 km/t. Sama palju huvi pakub ka Imperia 750 ccm võidusõiduauto, mille lühike kirjeldus oli „Autos“ nr. 2.

Omnibustest paistis silma Daimler-Benz -voolu jooneline mudel, 95 h. j. diiselmootoriga. Teiseks NAG-Büssing kolmeassiline, mil ees ja taga üks diiselmootor, kumbki neist 145 h. j. See annab ettekujutuse omnibustest mis hakkavad liiklema riigi autotee-

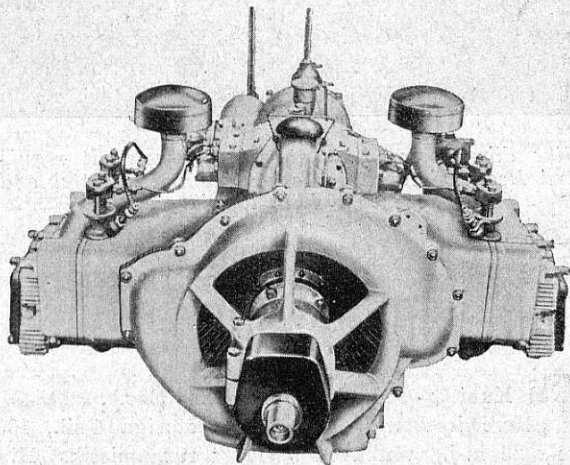
del. Peale selle oli näitusel veel esitatud „tänav“, riigraudteed ja riigipost.

Alates väikeautodest esinesid Berliini autonäitusel järgmised mudelid:

Väike „Framo Piccolo“, mis ei vaja Saksamaal juhuluba. *Standard-Superior* õõtsassidega mudel, 500 või 400 ccm kaheistmelise, kahetaktilise mootoriga varustatud. *DKW* ederataste veoga mudelid; 1,2 ltr. Opel-autod ja 1,3 ltr. „*Olympia*“, mis isegi väliselt on kenam kui harilikud väikeautod. *Ford* ja *Austin* on



Scott 3-sil. 2 taktilise mootoriga mootorratas. Masin on väga madal (maast 5 tolli); üldpikkus 1,5 m; veejahutusega mootor; 4 käiguvahetust.



Algupärane „Krupp“ vabriku diiselmootor.

juba tuntud, ning suuremaid muudatusi pole, samuti Hanomag oma „Garant“ limusiiniga.

Keskmise suurusega autode klassis: *Steyr 100* omab tugevajõulise mootori, ning imetlusväärse sõidukindluse. *Adler-Trumpf* 1,7 ltr., ederatasteveoga, omab 4 sil. mootori, ning ei ole õieti muud kui tugevamaks ehitatud 1,5 ltr. mudel. 2—2,5 ltr. klassis on peaaegu kõik firmad esitatud. Nimetame *M.-Benz*, *Wanderer*, *Audi*, *Opel*, *Hanomag*, *Stoewer*, *Fiat* ja *Steyr*. Uudiseks on *Super-Steyr* tüüp 120, 6-sil. 2 ltr. mootoriga, millel on rippuvad ventiilid ja 2 gaasistajat. Need gaasistajad pole aga mitte nii seatud, et kumbki teenib 3 silindrit, vaid mõlemad on 6 silindri jaoks, ning „reas lülitatud“, s. t. nii kaua kui mootor töötab aeglaselt või poole koormatusega, on tegevuses ainult üks gaasistaja. Niipea kui anda täisgaasi, avaneb ka teine gaasistaja.

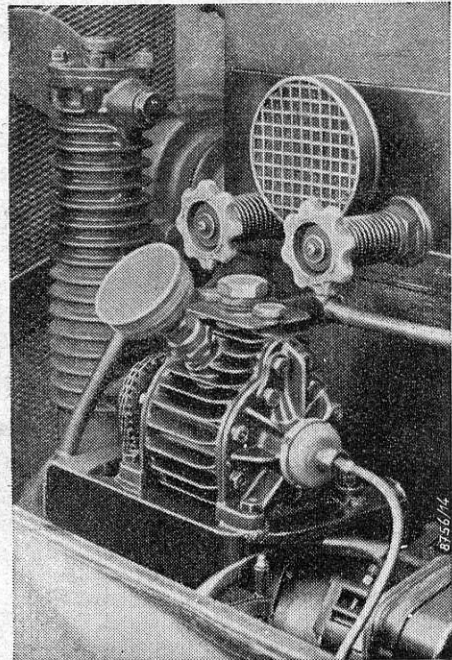
3 ja 3,5 ltr. klassis on vanad tuttavad, *Mercedes-Benz 290* ja *Adler-Diplomat*. *Maybach*ist oli juttu eespool.

5 ltr. klassis esinesid *Horch 8* ja *M.-Benz-Nürnberg*, mis on muutusteta, samuti „Suur Mercedes“,

7,7 ltr., *Maibach 12* sil. tüüp *Zeppelin*. Siis uus *M.-Benz* kompressor mudel ja *Auto-Unioni 5* ltr. *Horch Sport*.

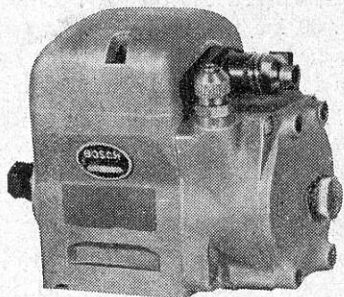
Rõõmustaval kombel oli näitusel terve rida sportmudeleid, nagu: *Austin Seven*, „*Nippy*“ ja „*Speedy*“, *DKW* kaheistmeline mudel, *Imperia* kergespordi auto, *Adler Trumpf Junior Sport*, *Fiat 508/S*, *BMW 2* ltr. 55 h.-j. 6-sil. mudel *Steyr 120 Super*, *M.-Benz 150*, ja *Audi* kaheistmeline.

Mootorirastestega esinesid *Ardie RBZ*, mis on odavam Saksa ratas, siis *Viktoria*, *Triumpf*, *Zündapp*, *NSU-D*- mudel „*Ponä*“, *DKW*, *Bateri Mootortehased*, *Standard*, *Hercules*, *Imperia* jne.

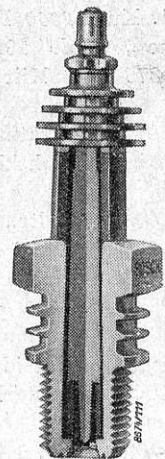


Boschi uus sisseehitatud kompressor, mis töötab väga ökonoomselt. Teda ajab hammaskett valgustusmasina võllilt. Üle kompressori läheb surveõhuhuhe. Värske õhk imetakse sisse üle filtri.

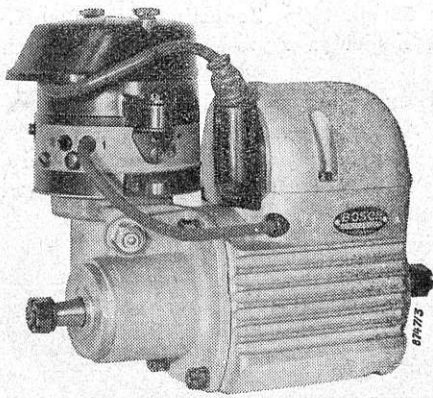
Autoosade jaoks paistis silma palju uut, millest kõige pealt nimetame *Bosch* firma poolt väljapanekuid: 1) *Bosch* abistarter diiselmootorile, mis võimaldab diiselauto käivitada vähem kui 35 sekundi jooksul.



Tähelepanu väärib konstruktsioon: väike kuid võimas *Bosch* magneetsüüde (mootorirastetele), mis sisaldab uut magneetimet, *Alni*-terast. Selle terase magneetiline energia on 100% suurem harilikust.



Bosch süüteküünl, mida kasutatakse Saksa võidusõidu masinates ja mis on annud häid tagajärgi.



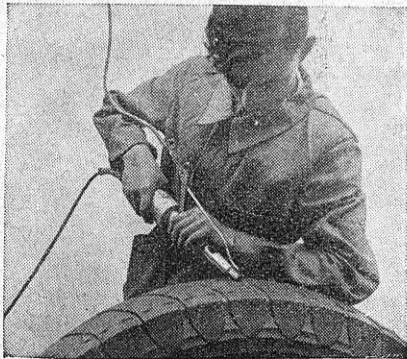
See Bosch magnetsüütaja annab 500 sädet sekundis. Seda kasutavad ka Maserati ja Alfa-Romeo.

2) Bosch-käivitaja 22 h.-j. võimega ja Bosch valgustusmasin 1800 vatti.

Mõlemad on suurimad omasarnased maailmas.

3) Bosch-hooga käivitaja mis töötab ilma pata-

Aparaat kuuluvad kummide profileerimiseks, mis on uudiseks Bosch toodangus.



reita. Käsvända abil sunnitakse hoogmass tiirlema, ning sellest saadud energia läheb mootori hoorattale.

4) Raskeveo autode jaoks on Bosch tootnud surveõhu — Servopiduri.

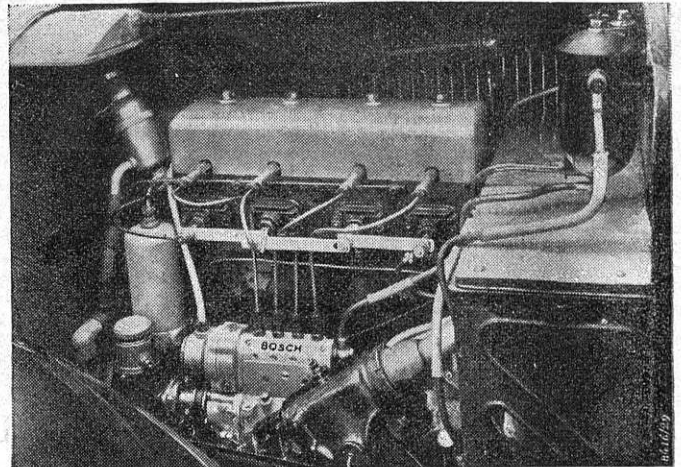
Bosch-süüteaparaadid ja süüteküünlad on juba tuntud oma häduse poolest.

5) Bosch-sissepritsimise pump pneumaatilise kontrolliga väikestele diiselmootoritele.

6) Bosch kõrgevõime süütespuul TH.

7) Bosch süüteseade võidusõidu autodele.

8) Bosch laternad ja udulaternad, signaalid, stop-tuled, klaasipühkijad, suunanäitajad ja kompressorid.



Väike diiselmootor lihtsustatud pneumaatselt reguleeritud Bosch sissepritsimise pumbaga. Katsetel andis see väga häid tagajärgi.

Mida saan ma oma raha eest?

Saksa ajakiri „Mootor ja Sport“ 17. veebr. s. a. nr. 7, toob huvitava artikli pealkirja all „Mida saan ma oma raha eest“? Teiste sõnadega missugust jõuvankert saan ma osta, kui mul on nii ja nii palju raha! Toome siit mõned väljavõtted meil tuntud tüüpide kohta:

I. Sõidua autod.

1. Kuni 2000 Rmk. (meie rahas umb. 3000 Ekr.). Framo „Piccolo“ 192 ccm. 1-sil. DKW mootoriga, 7 h.-j. kaal 375 kgl. Kiirus umb. 50 km/t. Hind umb. 1295 Rmk.

DKW. Ederatasteveoga tõld, 580 ccm. 2-sil. 18 h.-j. mootoriga „Reichsklasse“, 0,6 ltr., 580 ccm., 2-sil. mootoriga.

„Opel“ 1,2 ltr., 1193 ccm., 4-sil. 23 h.-j. mootoriga.

„Ford“, Kölni tehastest, 921 ccm., 4-sil., 23 h.-j. mootoriga. Hind 1850 Rmk. vabrikus.

2. Kuni 3000 Rmk. (meie rahas umb. 4500 kr.).

Adler „Trumpf-Junior“, 995 ccm., 4-sil. 25 h.-j., edeveoga, võnkassid, kere ja raam ühest plekist.

DKW „Meisterklasse“, 0,7 ltr., 684 ccm., 2-sil., 20 h.-j. mootoriga.

„Hanomag“, 1,1 ltr., 1098 ccm., 4-sil., 26 h.-j.

„Opel“, 1,3 ltr., 1288 ccm., 4-sil., 24 h.-j. mootoriga.

Fiat „508“, 995 ccm., 4-sil., 25 h.-j. mootoriga. Rmk. 2590.

3) Kuni 4000 Rmk. (umb. 6000 Ekr.).

„Mercedes-Benz“, 130, Heckmootoriga 4-sil., 1308 ccm., 26 h.-j., võnkuvad assid, toruraamistik. Hind 3452 Rmk.

Adler „Triumpf-Junior“, Sport, 995 ccm., 4-sil. 28 h.-j., edeveoga.

Adler „Triumpf“. 1645 ccm., 4-sil., 37 h.-j. mootoriga, kaal 980 kgl, 11 liitert bensiini 100 km peale. Hind 3950 Rmk.

DKW „Schwebeklasse“, 988 ccm., 4-sil., 26 h.-j. Hind 3350 Rmk.

Stoever „R. 150“, 1466 ccm., 4-sil., 32 h.-j. mootoriga, edeveoga, võnkassidega.

Opel „2 ltr.“, 1932 ccm., 36 h.-j. mootoriga, ederataste veoga.

B.M.W. 0,9 ltr., 4-sil., 845 ccm., 22 h.-j. Hind 3200 Rmk.

B.M.W. 1,5 ltr., 6-sil., 1490 ccm., 22 h.-j. Hind 3750 Rmk.

4. Kuni 5000 Rmk. (umbes 7500 Ekr.)

Mercedes-Benz „170“, 1692 ccm., 6-sil., 32 h.-j. mootoriga. Hind 4400 Rmk.

Mercedes-Benz „150“, 1498 ccm., 4-sil., 45 h.-j., mootor taga nagu mudelil „130“.

„Hanomag“ 2,3 ltr., 2450 ccm., 6-sil., 51,5 h.-j., võnkassidega.

„Wanderer“ „W. 235“, 1692 ccm., 6-sil., 35 h.-j. mootoriga. Hind 4700 Rmk.

Steyr „100“, 1386 ccm., 4-sil. 32 h.-j. mootoriga. Hind 4500 Rmk.

5. Kuni 6000 Rmk. (umbes 9000 Ekr.).

Mercedes-Benz „200“ 1991 ccm., 6-sil., 40 h.-j. mootoriga.

Wanderer „W240“, 1963 ccm., 6-sil., 40 h.-j. mootoriga.

6. Kuni 7000 Rmk. (umbes 10.000 Ekr.).

Audi „Front“ 2255 ccm., 6-sil., 50 h.-j.

Kõige kallim Saksa autudest on lõpuks „Mercedes-Benz“ „Suur Mercedes“ nime all, 7603 ccm., 8-sil. kompressoriga 150 ja 200 h.-j. Kiirus umb. 160 km/t. Hind Hind 41.000 Rmk. (Meie rahas umb. 60.000 krooni).

II. Mootorrattad:

Kuni 100 ccm.

Victoria „V 98“, 98 ccm., Sachs-Motor. Hind 321 Rmk.

Ardie „104“, 98 ccm., 1-sil., 2,2 h.-j. motoriga.

DKW, 98 ccm., 1-sil. Hind 345 Rmk.

DKW, 98 ccm., 2½ h.-j. mootoriga. Hind 345 Rmk.

Triumpf „100“, 1-sil., 3h.-j. mootoriga. Hind 375 Rmk.

Kuni 200 ccm.

Victoria „15“, 4,5 h.-j., 1-sil. mootoriga. Hind 458 Rmk.

Ardie „205“, 192 ccm., 6,5 h.-j. motoriga. Hind 666 Rmk.

DKW „200 Normaali“, ja „Luxus“ 198 ccm. Hind 555 Rmk.

NSU „Pony“, 1-sil. 6,5 h.-j. Hind 475 Rmk.

Kuni 350 ccm.

DKW „SB350“, 342 ccm. Hind 850 Rmk.

NSU „351-osl.“, 350 ccm., 17 h.-j. Hind 945 Rmk.

Kuni 500 ccm.

DKW „BS500“, 497 ccm., 2-sil. Hind 995 Rmk.

NSU-D „501-osl“, 1-sil., 4 takt., 20 h.-j. Hind 1150 Rmk.

NSU-D „501TS“, 500 ccm., 4 takt., 11 h.-j. Hind 995 Rmk.

BMW „R4“, 1-sil., 4 takt., 12 h.-j. Hind 1150 Rmk.

Triumpf „TM500“, 1-sil., 4 takt., 13 h.-j. Hind 995 Rmk.

Teedehituse ajalugu.

Juba enam kui kolmtuhat aastat tagasi ehitati kunstteid, mida sillutati kividega või kiviprügiga. Inkad Peruu ehitasid selliseid teid, ja Mongooli keiser vanas Hiinas, mille hiiglamüüre poleks suudetud püstitada ilma teedeta.

Kõige enam on säilinud kunstteid vanadelt vahemere rahvastelt, ja neilt, kes asusid praeguses Araabias, ning Persia lahe ääres. Kirjutised Assüüria, Babylonia, Persia ning Egiptuse hiiglaehitustel tõendavad, et nende rahvaste suured kuningad olid ka tublid teedehitajad. Sama tõendavad need ehitused ise, sest kuidas oleks teisiti suudetud kokku vedada neid hiimurakaid? Ka oma suurte sõjavägede jaoks vajades need kuningad häid teid, uuteks sõjaretketeks ja sõjateedepidamiseks kodulinnade ja juurevõidetud linnade vahel, nagu Sardes (Persias), Niinive, Babylon, Kairo ja Aleksandria.

Mõned arvud ja andmed tõendavad, kui kõrgelt oli teedehituse kunst arenenud vanaaja rahvaste keskel.

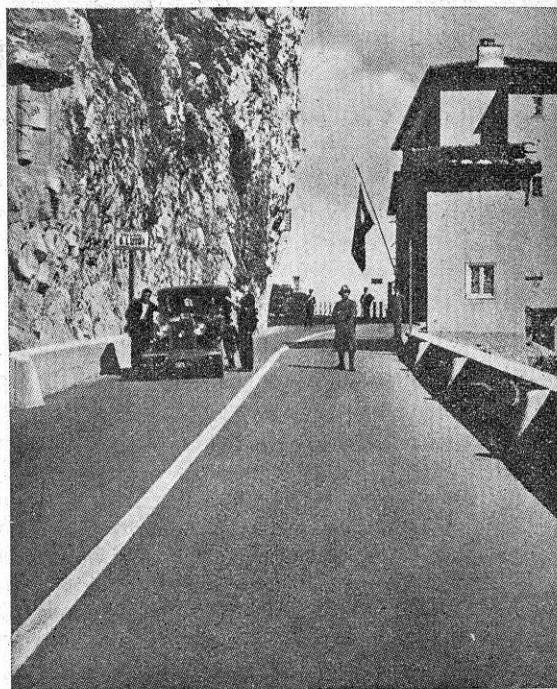
Hauakirjad selgitavad meile, et Assüüria valitseja Sanherib (705.—681. e. Kr.) ja Babyloni kuninga Nebukatneetsar pidasid korras määratu sõjateede võrgu.

Persia kuningas Kyros laskis ehitada pealinnast Susa'st kuni Sardes'i 3000km pikkuse kuningateed, mis oli varustatud vahimajakestega, peatuskohtadega, templitega ja söögimajadega, nii et vastas juba praegusaja nõuetele. Vana-Kreeka ajaloost teame, et Mykenesse, Delphi ja Olümpia mängudeni viisid hästi korrashoitud teed, mis seisid preestrite järelvalve all.

Kreeklased kaubitseja ja meresõitja rahvas, ei olnud võitja loomusega, vaid mõtlesid ainult sellele, kuidas kaitsta oma maad. Nii ei olnud nende teed ka laiad sõjavägede teed, vaid 1,6 m laiusest raiuti kaljusele pinnale teeosa, mida eesli- ning pühvliajajatel

kerge oli jälgida. Teede ääres asusid linnad, templid ja surnute hauad. Teerööv oli surmaga karistatav.

Palju laialdasemalt oli arenenud sõjakate roomlaste tee-ehitus. Selle ajalugu on meile tuntud rikkali-



Via Aurelia, Ponte St. Luigi juures. Itaalia-Prantsuse piiripunkt.

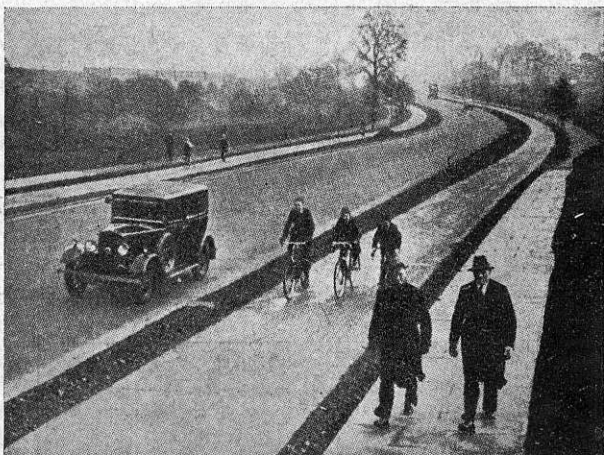
kust kirjavarast, nii et teame vana Roomariigi teedehituskultuurist mitte ainult palju, vaid peaaegu kõik.

Rooma oli aastasadu antiikse maailma keskuseks. Roomast viisid sõjavägede teed läbi Gallia Rhone ääre

ja mööda Rheini Põhja poole kuni põhjamere rannikuni, Germaaniasse, Doonaust kuni Rheinini, üle Tauerni Viini, üle Brenneri Müncheni, üle Püreneide Hispaania, Konstantinopeli ja mööda Vahemere rannikut Jerusalemma.

Rooma maailmariik ei ehitanud oma kuulsaid teid ainult Euroopa, Aasia ja Aafrika mandritele, vaid ka Briti saartele, kus ka roomlased kaua aega valitsesid. Seal ehtasid nad linnu, kindlusi ja suuri sõjateid. Suurem osa teedest olid noolsirged. Näiteks kuulus Fosse Way Lincolni ja Pethertoni vahel. See 300 km pikkune tee on nii sirge, et vaid siin ja seal on õige vähe otseliinist kõrvalekalduv. Roomlaste lahkudes jäid nende ehitatud suurepäraseks teed Inglismaal hoolitusse ja lagunesid. Vähesed teedest, mida keskajal veel vanadest room-aegseist tarvitati, peeti kuidagi korras kirikuseaduste vastu eksijate trahvirahade ja annetustega. Riik ei teinud midagi ja parlament andis vaid mõningaid teede kohta käivaid seadusi — mida aga keegi ei täitnud.

Kõik teed algasid Rooma foorumil, „miliarium aureum“ (kuldse miilikivi) juurest ning kõik nad olid



Inglismaal on praegu nii jalgratturil kui ka automobilistil põhjust rõõmustada, sest nagu pildil näeme, ei sega liiklejad enam üksteist, vaid igal on oma tee.

hästi ehitatud. Rooma sõjakooli alla kuulus ka osakond teedeehituse õppimiseks. Rooma riigi õitseajal, umb. 100 a. p. Kr. viis Roomast 29 kunstteed, mille üldpikkus oli 77.000 km. Rooma oli ühenduses oma provintsidega ja maadega, mis seisis Rooma ülemvõimu all. Teedevõrk jagunes viea publicae (sõjaväe- ning provintsiaalteed) ja viea privatae (kogukonnaniing maanteed). Eriti soliidse aluse said sõjavägede teed, mis ehitati aastasadadeks, ning mis koosnesid kolmekordsest kividekattest, igakord tarvitades kive erinevas suuruses. Pealmiseks katteks tuli tugev kiht liiva ja kruusa segust. Kuna rooma sõidukitel puudusid vedrud, siis pidid teed suutma taluda tugevaid põrutusi. Praegugi osaliselt säilinud Via Appia ja Via Flaminia (200 e. Kr.) tõestavad tolleaegset soliidset struktuuri. Teed püüti ajada võimalikult sirgjoones. Keskmise laius tasasel maal oli 4—7 m, mägedes aga ainult 2 m. Teedeehitajaks olid rooma leegionisõdurid, kes selleks saanud õpetust, ning varustatud täielikult sellise tööde jaoks.

Väljakaevamised Saksamaale asutatud Rooma linnades, nagu Mainz Trier, Köln, annavad meile täieliku

pildi Rooma kõrgele arenenud teedeehituse kunstist. Peame praegu veel imestama nende tööriistade käsituse oskust, ning mitmekülgust.

Neil teedel võis reisida väga ruttu, kuid ka aeglaselt ja mugavalt. Teede ääres leidus võrasterastemaju küttega ning soojade vannidega, hobustelaagritega ning vahimajadega, sõduritele kes valvasid reisijate julgeoleku eest. Rooma keisrid reisisid suveks Saksamaale, Wiesbadeni, Aacheni ja Trieri, ning kaupmehed vedasid Aasia kultuurtaimi, veini, tööriistu j. m. põhapoole, et neid piiril vahetada nahkade, soola jne. vastu. Kiiremad reisirid sooritati hobusel. Nii teatab meile ajalugu, et Cäsar 800 Rooma miili Roomast Lyoni kattis 8 päeva jooksul, kui sõjapuhkemine sundis teda kiirustama. See sõidukiirus vastab 17. aastasaja postiratsanike ning kiirkäskjalgade väledusele, nii et 1600 aastat hiljem reisiruukirus polnud veel suutnud ületada Roomariigi aegset kiirust.

Rooma teedeehituse langus algas rahvaste rändamisega 3. aastasajal p. Kr.

Tol ajal põgenesid germaani suguharud läbi Rooma piirikindluste, ning tõttasid ühes naiste, laste ning loomadega mööda Rooma sõjaväe teid lõuna poole, ning osalt üle Alpide. Need suguharud olid talupojad, loomakasvatavad ja sõjamehed. „Teedeehitus“ oli neile tundmatu mõiste. Ka ei olnud neil esiotsa selleks vajadust, sest Rooma teed olid neil ju ees, mis tuntavalt kergendasid tungimist üle Alpide Ülem-Itaaliasse. Nende mahajäetud asukohtadele tulid saksid, tüüringlased, frangid. Alles aastasadu hiljem tekkisid neist asunistest suguharud tarkade ja auahnete vürstide ning kuningatega eesotsas, kes asutasid uusi riike, milles mängis suurt osa Rooma kirik.

Teedeehitusest oli vaevalt juttu. Sõjaväed liikusid juba olemasolevatel teedel, kuningad valitsesid hästi, kuid neile alluvad vürstid ja krahvid olid omavahel alati tülis.

Balkanirahvad mõtlesid kõige pealt teedeehitusele, eriti ühendusteede riikide vahel.

Kuid germaani suguharude kesserriigid ei hoolinud sellest, vaid isegi roomlaste poolt ehitatud teedel kisti üles kivimaterjal, et ehitada maju endiste onnide asemele. Vaatamata sellele tekkisid n. n. läbikäiguteed, mille moodustasid sõja - ning kaubavankrite raske rattad ning neil sooritati kaubanduslikke retki. Kaubeldi soola, heeringate, nahkade ja villaga.

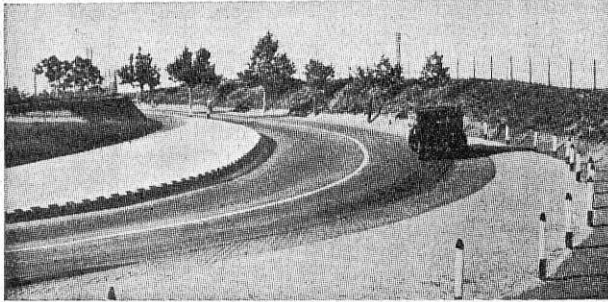
Läbisõiduluba suurtest ning väikseist vürsti- ja krahviriigist pidid kaupmehed nõutama enesele raske raha eest. See raha lubati kasutada teedeehituseks, kuid harilikult kadusid sellised summad jäljetult mõne vürstiriigi majapidamises. Sealjuures oli reisiruuk äärmiselt hädaohtlik, kuna tungiti kallale võõra riigi kaubakoormatele, ja seda ei peetudki liig suureks süüks.

Nii olid lood Saksa riigis 1000 aastat p. Kr. ja 500 a. hiljem polnud veel midagi paranenud. Ainuke „teedeehitus“ tol ajal oli roomlaste teede hooletu korraldamine ristsõitute ajal. Seda propageeriti rooma kiriku poolt, ning palverändajad tegid osalt selle töö, kuna neile selle eest lubati pattude andeksandmist.

Muidugi ei võinud ka postiihendus tol korral kiiduväärne olla. Kestis nädalaid ja kuid, kuni kirjad või teated jõudsid kohale, ning tihti tungisid teel postivedajatele röövlid kallale. Selle olukorra parandamiseks olid suured teened perekond Thurn ja Taxis'el,

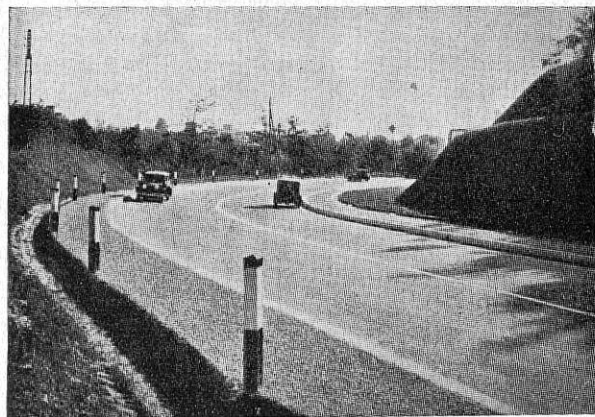
kelle hooleks a. 1516 usaldati postivedu Viini ja Brüsseli vahel. Algas 30-aastane sõda, kuid ikka veel oli teedeehitus Saksa maades täiesti hooletusse jäetud.

Teede lagunemine Inglismaal jõudis keskajal niikaugele, et vaevalt hobune kandamiga võis läbi saada. Siis käisid vaesed jalgsi, hobustega ratsutasid kunin-



Sellisel teel on kurvid vaid lõbusaks vahelduseks.

gas, kuninganna, aadel ja — teeröövlid! Viimaseid oli kohutavalt palju ja neid kaitsesid kohalikud mõisnikud ja aadel, kes said osa röövsaagist. Talviti seisis liikumine pea täielikult; hobustest sügavaks tallatud teerajad muutusid põhjata jõgedeks ja halbade ilmade tõttu oli ratsutamine raske, isegi võimata. Aastal 1285 andis Inglise parlament ühe esimestest teid puudutavatest seadustest. See seadus käskis kõikide tähtsamate linnade ja kaubakohtade vaheliste teede äärtelt — kahesaja jala laiuselt kumbagilt poolt teed — raiuda maha kõik puud ja põõsad, „et teeröövlid ei võiks nende varjus teekäijaid varitseda“ — nagu seadusest loeme. Teede korrashoiu kohta seaduses pole sõnagi — kuigi tol ajal tihti juhtus, et parlamendi liikmetest paljud ei pääsenud halbade teede tõttu ratsahobusegagi Londoni ja seepärast jäid parlamendi koosolekud hiljaks ja — vahest koguni pidamata! 1346. aastal kinnitas Inglise kuningas Eduard III seaduse, mille järele hakati koguma sunduslikku maksu kolme toleaege Londonist väljaviiva tee, nüüdse Londoni tähtsama tänava kordaseadmiseks ja korrashoiuks.



Kurvid on laiad ja hästi nähtavad, olgugi et kõverusraadius on veel võrdlemisi lühike.

Mõni aeg varem oli kuningas, ratsutades parlamendi koosolekule, olnud oma saatjaskonnaga uppumishädaohus põhjata porisse ning pääsenud vaid talupoegade abil, kes puid ja hagu nende teele tõid. See sündis praegusel Kings Streetil Westminsteris, praeguse Lon-

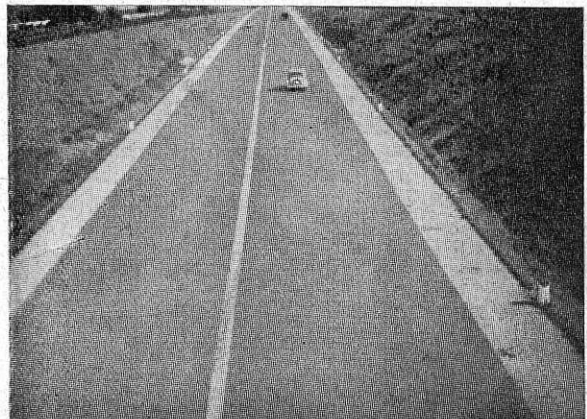
doni südames. Siis oli see (Kuninga tänav) vaid lõpmata porine agulite vaheline tee.

Alles 18. aastasadal tõi pöörde, kuid esialgu Prantsusmaal a. 1747 asutati Pariisis teedeinseneride kool, Napoleon asutas ka kooli sildadeehituseks, et soodustada omi sõjakäike. Praegu moodusavad need teed suure osa läbikäikudest läänest itta.

Kui a. 1820 šotlane Mac Adam leiutas liivaga seotud ja veeliseadusega valtsitud makadamtee, siis tehti seega suur samm edasi kunstteede ehituses.

Kui 19. aastasadal poleks mitte aurumasin oma massi veo võimalusega välja ilmunud, siis oleks vist veel praegu maanteed ainsaks veovahendiks. Aurujõud aga lõi kerge põletismootori ja jõuvankri, mille arenemisega olemasolevad teed osutusid kõlbmatuks.

Olgugi et juba enne maailmasõda tehti katset tõrvaga sidumisainena teekateteks, jõuti sel alal sõja ajal eriti Inglismaal, Ameerikas ja Šveitsis, väga kaugele. Praegu valitseb igalpool elav teedevõrgu ehitamine ning äge võistlus mitmesuguste ehitusviiside ja materjalide vahel. Tsement-betoon, asfalt ja bituumen, on saanud suurteks teguriteks teede ehituses ja



Tee ilma ühegi takistusega. Riigi autotee Müncheni piiri vahel.

igalpool maailmas valitseb kibe tegevus teedeehituse alal. Praegusel ajal kõige paremini korraldatud teed on Prantsusmaal, Itaalias ja Saksas, kus iga aasta kulutatakse suuri summe maanteedevõrgu ehitamiseks ja nende korrashoiuks. Eriti tähelepanuväärne on Itaalia valitsuse tegevus uute ja olemasolevate teede ehitamisel. Vaevalt 4—5 viimase aasta jooksul on ehitatud rida teid, mis eriti jõuvankrite jaoks määratud ja need teed hoitakse väga hästi korras.

Ka Saksamaal on aset leidnud moodsate teede ehitamine jõuvankrite jaoks, selleks on ka ettevõetud suurejooneline riigi „autoteede“ ehitus. Missuguse heameele ja lõbuga kõnelevad autosõitjad uutest Itaalia autoteedest, kuuleme alljärgnevatest ridadest.

Ülem-Itaalia omab autoteede võrgu, kus võivad täituda kõigi autoomanike unistused oma auto kiiruse suhtes. Milano on nende kiirteede südameks, mis viivad Bergamo-Brescia, Como ja Varese, Sesto ja Torinosse. Pikk ja meeldivalt lai on väljasõit neile teedele suurlinnast, — teenäitajad on nähtavad ja selged. Varsti seisame peatuse ees — kontrollmajake, kus jagatakse sõidukaarte. Lõppsiht on märgitud, ja tee on meile nüüd vaba.

Kiirus on üks praegusaja ebajumalaid. Tempo

on muutunud suureks illusiooniks. Kiirusemõõtja, mille osut keerleb 100 km piiril, võib viia sõitjat eks-
taasi. Kui ruttu suudaks sellisel kiirusel sõita ümber
maakera! Nagu kuulda olevat see võimalik 400 sõidu-
tunni jooksul piki ekvaatorit. Kui ometi oleks auto-
strada ümber maakera!

Autostradal Itaalias on võimalik kihutada, ilma
et riskeeriks sealjuures auto või enda tervisega. Kii-
rusele pole vaja enam piiri. Ka 150 km kiirusel ei näe
mingit hädaohtu. Nii tekib vaid pisut pahameelt, et
su auto ei suuda rohkem, ja et teisedki ei suuda võis-
telda püssikuuli kiirusega. Lai, vaba tee meie ees.
Rataste all voolab asfalt nagu jõgi. Kaugus, telefoni-
traadid, reklaamid, taevas, — see kõik tormab meile
vastu. Kiirus kasvab nagu enesest, pole nagu teisiti
võimalik. Osut ronib 100 km piirile ja üle selle; see
on nii kerge ja lihtne. Teda lastakse ronida nii kõr-
gele kui vaid suudab.

Ükski inimene ei jaluta sel teel, ükski rattur ei
talla pedaale, ühtki voorimeest pole piitsa plaksuta-
mas. On ainult masin oma kõrgeima tiirudearvu su-
minas. Autod on siin omavahel. Nad ilmuvad silma-
piirile ja kaovad jälle sekundite vältel. Linnu need
teed ei läbista; Kõigil on siin kiire, ka kui polegi kuhu
rutata! See on aga kord nii, ja leiad, et see on õige.
Ka meil pole tähtis, kas saabume Lago Maggiore
ääre tund hiljem või varem, kuid siiski tuiskame üle
Strada, nagu janunedes kiiruse, tormamise järgi.

Mootor laulab oma võidulaulu. Ükski kurv ei
sunni sel teel kiirust vähendama, ükski mägi käiku va-
hetama. Vahetevahel vabastame oma pilgu must-
hallilt asfaldilt ja vaatleme ümbrust, mis on mahla-
kalt roheline. Maisipõldudel töötavad mõnes kohas
inimesed, kes autodele ei pööra tähelepanu. Nad kuu-
luvad hoopis teise maailma, kus viljakoristamine pole
veel kaotanud oma mõtet. Meie nagu ei kuuluks enam
ellu, nagu oleksime vaid pealtvaatajad. Ainult rek-
laamsildid meenutavad meile Fernet Brancat, San
Pellegrinot, asju, mis meid silmapilgul sugugi ei hu-
vita. Vaid ühe motorratta reklaam, millel on kolm
sõna: „mare, terra, cielo“, omab midagi ebamaist:
maa, meri ja taevas kuuluvad mootorile.

Nüüd ilmuvad silmapiirile sinised mäed, maastik
omab äkki tagapõhja ja kauguse. Ja keset metsa är-
kame nagu unenäost. Kontrollmajakesed kuulutavad
lõppu piiramata kiiruse riigile. Sõidukaart võetakse
sult tagasi, ja sa oled jälle inimeste keskel. Paremtal
suundub ilus, asfalteeritud tee, samuti Milaanost, mil-
lel oleksid võinud sõita mõõduka ajaga ja ilma sõidu-
piletita.

Kui imelik, et nüüd jälle inimesi on teel ees, kes
näivad meile väga aeglasena ning abituna. Nad nae-
ravad või on kurjad, kui neist mööda kihutada. Oleme
jälle osa nende elust.

Õnnestav jaht läbi stepi, jaht kiiruse illusiooni
järgi, ilus jaht selle järgi, mida kunagi ei taba, kuna
tal pole piire, on lõpul.

Lühemaid teateid.

KES ON KASVATAMATUIM TÄNAVAL LIIKLEJA?

Muidugi automobilist! Uuritagu vaid statistilisi
andmeid õnnetuste arvu kohta! Nii kõlab rahvahääl.
Automobilistid ise on teisel arvamisel, ning siinkohal
tahame pisut nende arvamist õigustada.

Oleme juba küllalt korranud üht ja sama, et ka
jalakäijad, jalgratturid ja voorimehed peaksid alluma
liiklemismäärustele, et korda luua liiklemises. Juhus-
likult on meile pihku sattunud paar arvu, mille abil
ka tumedamasse pähe võib tuua vähe valgust.

Saksamaal astus hiljuti jõusse liiklemisseadus, mis
nõuab korda *kõigilt* liiklejalt. Düsseldorffis korral-
dati sel puhul liiklemisekontroll, et selgitada, kes on
õieti distsipliini lagedaim tänavakasutaja. Kümne
tunni jooksul oldi sunnitud 12.400 märkust tegema
jalgrattureile ja jalakäijatele, kuna *jõuvankritele* —
veoautod, omnibused, autod ja mootorrattad kokku. —
langes sellest hoiatuste koormast vaevalt 10%. Arvud
jagunesid järgmiselt:

jalgratturid	toimisid	4200 korda	liiklemismääruse	vastaselt.
jalakäijad	„	3900 „	„	„
hobusekoormad	„	1000 „	„	„
mootorsõidukid	„	800 „	„	„

Need siin olid vaid hoiatused, kuid 2500 liiklemis-
määruste vastu patustajale määrati ka väike karistus.
Ka sel juhul olid esimesel kohal jalgratturid — 1200
juhust.

Ega meilgi pole lugu teisiti, kuid õnnetuse puhul
ollakse harjunud jõuvankri juhti süüdistama. Ena-

masti on aga teisiti. Iga liikleja kohus oleks kasu-
tada tänavat vastavalt määrustele, — oma enese hu-
vides. Jalgratturid, jõuvankrijuhid, jalakäijad, hobu-
semehed, — kõik nad võiksid kaasa aidata õnnetuste
arvu vähenemiseks. Kui aga edasi jääb valitsema tä-
helepanematus, ükskõiksus ja teadmatus, siis peaksid
võimud siin teravalt vahele astuma, sest lõppude lõ-
puks on ju liiklemisseadus loodud üldsuse huvides.

Peaks ka meil kord seda valitsevat udu lahutama,
et kord aru saadakse, et jalakäijast kuni autosõitjani
on kõik üksteisest olenevad, ja et ühiselt oleks kõige
soodsam võidelda õnnetuste tekkimise vastu. Kui ai-
nult nõuanded ja õpetussõnad ei aita, siis peab polit-
sei vahele astuma, aga õiglaselt kõigi liiklejate suhtes!

VETERAAN-AUTODE PARAAD INGLISMAAL.

Novembri keskpaiku korraldati Inglismaal jällegi
vanade autodega sõit Londonist Brightonini. Selline
korraldatakse iga aasta Kuningliku Autoklubi poolt.
Varemalt kujunes see sõit koomiliseks, kuid tänavu
oli tõsisema ilmega. See aasta võttis sõidust osa 93
autot. Neist oli vanim 1894 aasta „Daimler“ ja „noo-
rim“ 1904. a. „Darrac“. Nende vahel oli ligi 30 sõi-
duki möödunud aastasajangust ja hulgas selliseidki,
millede nimedki juba ununenud. Mainime siin neist
mõned: „Benz Velociped“, „Pieper“, „Léon Bollé“,
„De Dion Bouton“, „Star Dogcart“, „James and
Brown“, „Hurta“, „Decauville“, „M. M. C.“ jne. Üle-
jäänutest on ka mõnede valmistamine juba ammu lõ-
petatud. Kuigi mõned autodest juba 40 aastat nende

omanike teeninud, siiski tegid sõidu Brighton'i auga kaasa. Osa vanadest autodest on veel rihma- ja ketiveoga ning ühe-, kahe- ja nelja-silindrilised. Kiirust need muidugi ei arenda, küll aga selle eest teevad hiiglamüra ja kära.

VÄLISMAA AUTOMOBILISTID SAKSAMAAL.

Riigi liiklemise minister andis välja uue korralduse rahvusvaheliseks jõuvankri liiklemiseks, mis kindlasti huvitab kõiki välismaa autojuhte, kes soovivad Saksamaale sõita. Saksamaa tunnustab nüüdsest peale välismaa juhtimiselube. Iga välismaalane võib sõita Saksamaal oma kodumaa sõiduloaga. Muidugi peab võõrkeelne luba olema tõlgitud Saksa keelde kas mõne Saksa konsuli või rahvusvaheliselt tunnustatud oma-maa autoklubi poolt, et Saksa ametnikud sellest aru saaksid.

Ford V8 ehitatakse nüüd nii Saksamaal kui ka Inglismaal seeria viisi. Püütakse vähendada bensiinitarvitust Euroopa turu jaoks valmistatud Ford autodel.

Persia kavatses edaspidi ainult neile autovabrikutele sissevedu võimaldada, kes vastutasuks ostavad *Persia* vaipu.

KUI KIIRESTI SÕIDETAHKSE AMEERIKAS?

Ilma sõitjate teadmata mõõdeti Ameerika osariigi Connecticut'i mitmel maanteel 45.000 sõiduauto, omnibuse ja veoauto sõidukiirust. Tagajärjed olid järgmised: sõiduauto keskmine kiirus 66 km tunnis, omnibustel 71 km ja veoautodel 55 km. (*Motorwelt*).

Röhr A/S konkursivalitsus teatab, et arvatavasti võtavad Bayeri tehased Röhri üle, varustavad teda tarviliku kapitaliga, ning asutavad uue tehase Rerliinis, kus uued autod vana, tuntud nime all „Aga“ turule ilmuvad.

Kauaaegne peakonstruktor ja üks Stoewer tehase asutajaid, Direktor *Bernhard Stoewer*, astuvat Opel'i juure konstruktorina ametisse. Ederatase veo konstruktor siirdub Opel'i tehasesse!?

(„*Motor und Sport*“).

MAJANDUSTEATEID.

Prantsusmaa: „*Mathis*“ ja „*Ford*“ on ühinenud „*Matford*“ ühinguks, senini on toodanguga viivatud, kuid varsti peaksid uued mudelid turule ilmuma.

(*Algemeen Handelsblad, Amsterdam, 4. 10 34.*)

Hiina: 1934. a. esimesel poolel veeti Hiinasse: 4.308.415 dollari eest lennukeid ja osi; 4.114.033 dollari eest veoautosid ja omnibusse; 4.122.935 doll. eest teisi autosid, ja 823.618 doll. väärtuses jõuvankri osi.

(*The Chinese Economic Journal, Shanghai*).

Uusi jõuaineid. Prantsuse sõjaministeerium anab 2. märtsist 1931.a. kehtiva seaduse põhjal igale imemisgaasi-auto ostjale preemia 7500—13.500 frangi suuruses. Auto, mis kaalub umb. 8 tonni, tarvitab iga 100 km peale 50 kg puusütt või 32 ltr bensiini. Prantsuse metsad võiksid anda aastas üle 11 miljoni kub. m. puusütt, ning sellest jatkuks 750.000 sõidukile, mis igaks ühe kuu jooksul kataks 1000 km. Katseid on

tehtud ka oliivõli kasutamise määraaineks, mis andis häid tagajärgi. Vahetada oliivõli on vaja vaid iga 3500—4000 km järgi.

(*L'illustration nr. 4779*).

AUBURNIDE MÜÜK SUURENEB.

Vabrikust saadud andmete järele oli Auburn-automobile müük välismaale 1934. a. esimese 9 kuu kestel kolm korda nii suur kui terve 1933. a. jooksul. Mõõdunud aasta esimese 9 kuu kestel tuli firmale 41 uut esindust juure ja nüüd müüakse Auburne 57 maal. Pariisi sügis-autonäitusel äratas 1935. a. Auburn-mudelid rohkem tähelepanu kui kunagi varem — teatab vabriku sealne esindus.

TRIPOLISE SUUR AUHIND.

Tripolise autoklubi esitas hiljuti A. I. A. C. R., Pariisis, kinnitamiseks oma võidusõidu kava. Auhin kogusumma ulatub k. a. miljon liirile. Koos võidusõiduga peetakse 1000 km sõit seeria viisil valmistatud sportmasinaile ja rahvusvaheline tähesõit Itaalia asundusse.

Citroëni võlad. 2400 prantsuse ja välismaa müüjat nõuavad kokku 475,5 milj. franki: Michelin üksi 82 milj., metallifirmad 95 milj. Isegi kuulutuste, kataloogide, ajalehtede ja ajakirjade eest on Citroën jäänud võlgu enam kui 12 milj. franki. Nähtavasti ei tasunud ta viimasel ajal üldse ühtki arvet.

Ford Ameerikas. 1934. a. oli Ford 358.240 autoga esimesel kohal ja Chevrolet 335.606 autoga teisel kohal. Üldse oli U. S. A. autotoodang 1. a. 1.223.881, kuna 1933. a. oli see arv 867.987.

Citroën töötab jälle. Citroëni Praiisi tehastes alustati jälle tööd veerand osa töolistega.

64 km alammäär. Newport News ja Norfolk'i vahelisel sillal, Virgíinia osariigis, oli liiklemispolitsei määranud jõuvankrite alammääraks 64 km tunnis, et takistada liiklemisummikuid.

Jälle nõudis garaashis käimapanud mootor ühe ohvri. Saksa spordilendur, Dr. Hans Gulmann, suri mürgiste väljalasketoru gaaside sissehingamise läbi lämbumissurma. Ta käivitas kinnises garaashis mootori, et seda lasta soojaks käia, ning samal ajal ise pumpas kumme, nagu uurimisel selgus.

(*Mootorwelt nr. 7.*)

SÜDAMERABANDUS VÕIDUSÕIDU AUTOS.

Brooklands võistlusteel lendas ümber võidusõitja John Clive auto 150 km kiirusel. Arst tegi kindlaks, et surma põhjuseks sõitjal oli südamerabandus. Õnnetus autoga juhtus alles pärast juhi surma.

VENEMAA JÕUVANKRITE TOODANG.

1935. aastal tahab Venemaa väljaanda 1,86 miljardi rubla, et ehitada 92.000 jõuvankrit ja 87.000 traktorit.

AUTOTEED HOLLANDIS.

Projekteeritud on 1700 km viies liinis Den Haagi, üle Rotterdami piirini ja Zeelandist üle Brabanti Ruh-rini.

Maailma õlitööstuse alla on mahutatud umbes 80 miljardi marka.

1.200.000 õlihallikaist on umb. 700.000 aktiivsed, kuna ülejäänud on suletud üleproduktiooni tõttu. Tagajärjeta puurimisteks on kulutatud 17 miljardi doll.

3½ aasta jooksul on jõuvankrite arv Poolas vähenenud 47.000-lt 35.000-ni.

VEOAUODE JA OMNIBUSTE ARV AMEERIKAS.

Ameerika Autotöösturite Ühingu poolt avaldatud andmete järele valmistati Ühendriikes ja Kanadas 1934. a. kestel 589.000 veoautot ja omnibussi 308.000.000 dollari vabrikuhinna väärtuses. Ühendriikes oli aasta lõpul registreeritud 3.410.000 veoautot — sellest summast oli 26% farmeritel. Veoautode omanikke on Ühendriikes 2,5 miljoni — neist on 25.970, kel rohkem kui viis veoautot. Veoautode pealt saadi makse 312 milj. dollarit. Autobusse on Ühendriikes liikumas 112.000 — neist 65.000 veavad ainult koolilapsi.

233.000 JÕUVANKRIT SAKSAMAAL.

Läinud aastal oli Saksamaal 233.447 jõuvankrit, 1933. a. 151.461 ja 1932. a. ainult 104.559.

1934. a. sõiduautode arv oli 130.938, mootorrattaid umbes 79.000 ja veoautosid 23.509.

SAARIMAA JÕUVANKRITE ARV.

1933. a. lõpul oli Saaris 2433 mootorrattast, 4704 sõidu- ja 3039 veoautot, omnibust ja erisõidukit. 1772 jõuvankrit on sisse toodud Saksamaalt, 6540 Prantsusmaalt, 1179 Ameerikast, 458 Inglismaal, 189 Itaaliast, 69 Belgiast ja 23 teistest maadest.

Hannoveris ehitati esimene auto-jaam kaugeveo autodele.

KAHEKSA, KAKSTEIST VÕI KUUSTEIST SILINDRIT?

See on mõistatamine uue Alfa-Romeo ümber. Kindel on vaid silindrimaht, ümmarguselt 4 liitrit ja võimsus 300 h.-j.

Jõuvankrite liiklemise edendamiseks kaotati Egiptuses igasugused linnamaksud autodele.

Avati uus Šveitsi-tee Blonay'st kuni Lally jaa-
mani.

Praegu on Saksamaal umbes 1000 puugaasi generaatoriga varustatud veoautot ja omnibust, mis kõik töötavad hääde tagajärgedega.

JAAPAN, HIINA, INDIA.

Jaapanis ei saa müüa kastanjapruune autosid, kuna selle värvi kasutamise õigus kuulub ainult Mi-kaadole ja keiserlikule perekonnale. Ka kollaseid autosid ei taheta Jaapanis, sest see tähendab leina. Hiinlased jälle ei soovi valgeid autosid: valge kuulub surnuile.

Indias põlatakse rohelist, sest see on Hindukuradi Yama tunnusmärk. Osa Indiat vihkab musta, see toovad õnnetust. Teisi- ja laupäeval ei osta hindu autot, kuna need päevad on usulistel põhjustel ebasoodsad äriks.

25 km ilusast Boca Hiina-rannikust eemal asub Brownsville viiva autotee ääres umb. 50 m suurune veega täidetud bassein. Läbi sõites sellest umbes ½ mtr. sügavusest veest, puhastatakse autokummid liivast ja soolast, ning puhta alusega pöörduvad auto jälle teele tagasi.

AJAKIRJA „AUTO“ TOIMETUSELE.

Märkusele, mis ilmus Teie lugupeetud ajakirjas nr. 2. veebruaril 1935, ja kus oli nimetatud FN 500 ccm klassi maailmarekordi pidajaks, pean Teile teatama, et see ei vasta tõele, kuna Henne sõitis siiski 30. X. 34. 500 ccm-liselt BMW masinal, millega ta püstitas selle klassi maailmarekordi.

Nii siis on praegu BMW mootorrattaste käes peale teisi järgmised maailmarekordid:

Solo:

500 ccm lendavast stardist	km 227.56	km/t.
500 ccm seisvast stardist	km 147.21	„
750 ccm lendavast stardist	km 246.069	„
750 ccm seisvast stardist	km 151.58	„
1000 ccm lendavast stardist	km 246.069	„
1000 ccm seisvast stardist	km 151.58	„

Korviga masinad:

600 ccm lendavast stardist	km 183.35	km/t.
600 ccm seisvast stardist	km 122.12	„
1000 ccm lendavast stardist	km 207.732	„
1000 ccm seisvast stardist	km 129.24	„

Kõige austusega

Joachim Christjan Koch.

Toimetuse märkus: „Auto“ nr. 2, 1935, lhk. 31 lühike teade ilmus Saksa ajakirjas „Das Motorwelt“ nr. 231 — 1934. a. ja sealt on see teade võetud, nii et tuleks seal seda õiendada, kui see teade pole õige.

Eesti Autoklubi teateid ja kroonika.

E. A. K. juhatus, 1. märtsil s. a. jaotas ametid oma vahel järgmiselt: I abiesimeheks Dir. M. Raud. II abiesimeheks Dir. A. Kõva; laekahoidjaks J. Kalpus, laekahoidja abi E. Veidemann; varahoidjaks J. Kermann; sekretäriks A. Kahk, sekretäri abiks E. Puhk.

Sportikomisjon: esimeheks Dir. J. Lorup, esimehe abiks J. Johanson, sekretäriks A. Brutus, ametita liikmeiks: R. Niibo, J. Jeets.

Revisionikomisjon: esimeheks hra N. Niitem. liikmed: E. Maddison, O. Raudsepp. Klubi majavanemaks määrati hra E. Puhk.

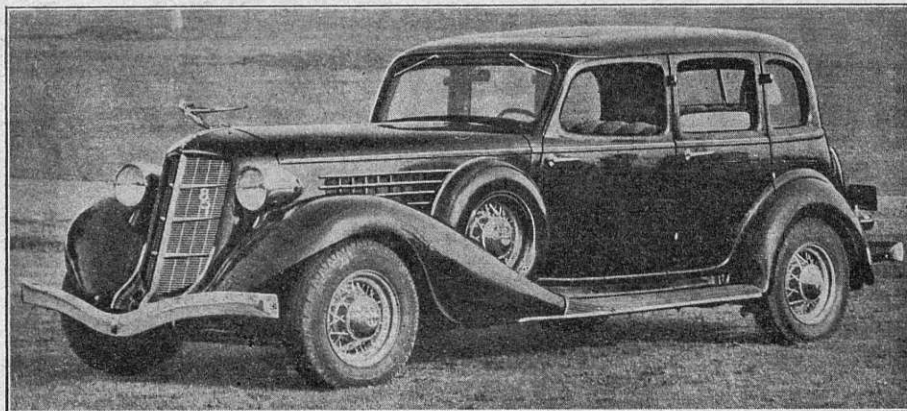
VÄLJAANDJA JA VASTUTAV TOIMETAJA: J. ZIMMERMANN.

**Turule
ilmunud**

AUBURN

**mudelid
1935. a.**

8-sil.
„Sedan“



17/115 h.-j.

Ilus, voolujooneline välimus. Ainulaadne saavutusvõime. Väga ökonoomne. Vastupidav ehitus. Kered üleni terasplekist. Kahekordne ülekanne. AUBURN on saavutanud võidukäigu uute 1935. a. mudelitega — ILU ja ÖKONOOMSUS on siin ühinenud. Ruumikas, luksuslik sisemus. Ületamatu sõidumugavus. Soovikorral varustatakse iga mudel kahekordse ülekannega vähese juurdemaksu eest.

Vaadake neid!



Sõitke neis!



Võrrelge!

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.
AUBURN, INDIANA



TALLINNA LINNA EHTUSOSAKOND

teatab, et jõuvankrite seaduse elluviimise määruste (RT 27 — 1933) §§ 12, 23, 50, 57 ja 103 põhjal on käesoleval aastal jõuvankrite tehniline järelevaatus järgmistel päevadel:

I.

28., 29. ja 30. märtsil järelevaatused kõiki liiki jõuvankritele soovi järele.

II. ISIKLIKUD SÕIDUAUTOD.

1. aprillil registreerimise märgiga A-1 kuni A-800
2. „ „ „ „ A-801 „ A-1200
3. „ „ „ „ alates A-1201

III. VEOAUTOD.

4. aprillil registreerimise märgiga A-17 kuni A-600
5. „ „ „ „ A-601 „ A-900
6. „ „ „ „ A-901 „ A-1300
8. „ „ „ „ alates A-1301

IV. ÜÜRI-SÕIDUAUTOD.

9. aprillil registreerimise märgiga A-6 kuni A-300
10. „ „ „ „ A-301 „ A-550
11. „ „ „ „ A-551 „ A-850
12. „ „ „ „ A-851 „ A-1100
13. „ „ „ „ alates A-1101

V. MOOTORRATTAD.

15. aprillil registreerimise märgiga A-1 kuni A-150
16. „ „ „ „ alates A-151.

VI. AUTOBUSED, TULETÖRJE JA SANITAARAUTOD.

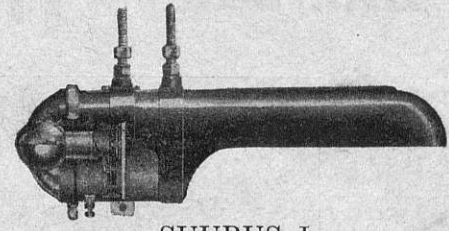
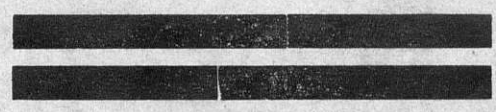
- 24., 25., 26. ja 27. aprillil.

Tehnilisele järelevaatusesele tuleb ilmuda igal järelevaatusese päeval kell 8 reastades jõuvankrid, Laial uulil maja nr. 4 kohalt alates suunaga Nunne uuli poole.

Kõigil üüri-sõiduautode ja üüri-veoautode omanikel tuleb järelevaatusese ilmudes esitada linnavalitsuse ehitusosakonnale avaldus üüri-sõiduauto või üüri-veoauto vabaveoloo pikendamise kohta 1935/36. jõuvankrite maksuaastaks.

50. 98-321

Automobilistid tähelepanu!



SUURUS I.

Jõuvankrite juures on pimestamise ning udu hädahoju probleem täielikult lahendatud.

100% pimestusvabad helgiheitjad ja ühtlasi ka ideaalsed valgust udu korral võimaldavad

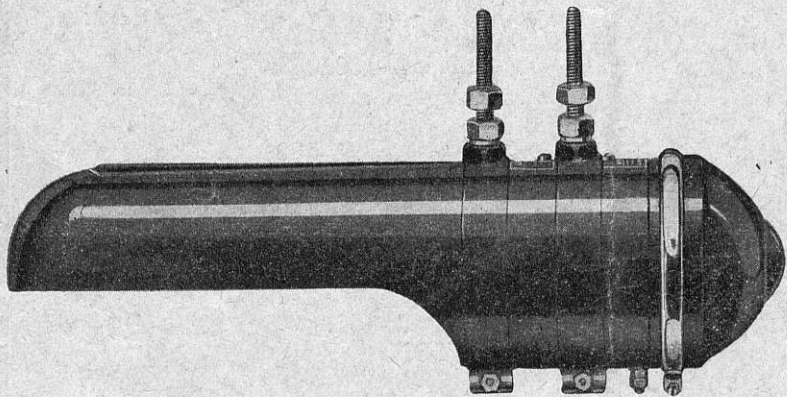
„Code 100%“

udulambid

Lülitades ümber auto peatulesid, pole enam näha tumedat või valgustamata kohta teel. Sõitja näeb teed hästi ning selgelt enda ees. Iga jõuvankriomanik taipab sellise valguse tähtsust, sest selle abil võib sõita tarvilise kiirusega, ilma et oleks vaja rikkuda omi närve pingutatud vahtimisega või paksu udu tõttu kusagile autot seisma jätta.

Tulesid võib kinnitada kas auto poritiivadele, laternahoidjaile või kandjaile. Kõige suurem valgustusvõime on 25 meetri kaugusel ees.

Saadaval on kaks suurust: suurus I, 80 mm läbimõõduga, sõiduautodele ja suurus II, 120 mm läbimõõduga, suurtele sõidu- ja veoautodele, omnibustele, paatidele jne. Väliselt on nad must-emaleeritud värvi ja kroomitud.



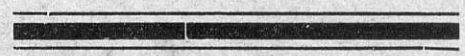
SUURUS II.

HIND I. SUURUSELE:

paar { kroomitud . . . „ 95.—
 { must-emaleeritud Kr. 75.—

HIND II. SUURUSELE:

paar, must-emaleeritud Kr. 125.—



ESINDUS:

J. Zimmermann,

Tallinn, Lühikejalg 4.

