

Nr. 5

Mai 1935.



Auto

Eesti Autoklubi häälekandja



Oldsmobile auto 1898. a. mudel, mis Indiasse toodud kolmanda autonä.

J. ZIMMERMANNI TRÜKK JA KIRJASTUS, TALLINNAS.

LUCAS



Auto ja mootorrataste
elektri valgustus-,
käivitus- ja süütesea-
deldised ning nende
tagavaraosad



JOSEPH LUCAS

BIRMINGHAM, ENGLAND

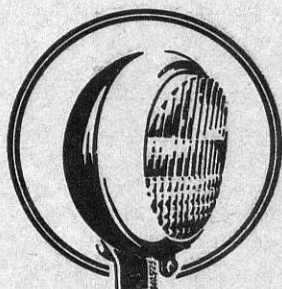
AINUESINDAJA EESTIS

O-Ü. **TARMO**

Tallinn, Narva m. 6. Rakvere, Pikk t. 5

Teie sõidate hädaohutult

Bosch — varustusega:



MAGNEET- VÕI AKKUSÜUDE, VALGUSTUSMASIN
JA KÄIVITAJA, AKKUMULAATORPATAREID, HEL-
GIVISKAJAD, OTSIJAD, UDULAMPID, „STOP“-
NUMBRILATERNAD, SIGNAALID, SUUNANÄITA-
JAD, TUULEKAITSEKLAASIPÜHKIJAD, SÜÜTE-
KUUNLAD.

SAADAVAL IGAS PAREMAS AUTOTARVETE ÄRIS!

BOSCH
ROBERT BOSCH A-G.

Berlin-Charlottenburg 4,
Bismarckstr. 71

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. 5 (87) 23. MAIL 1935.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U.

Ameerika autotööstuse edusammud.
Eesti 5. autonäitus.
Brüsseli maailmanäitus 1935. a.
Jõuvankrite kinnitamisest.
Kas vajame vabajooksu?
Spordi osa.
Teede saladus.
Registreeritud jõuvankrite arv Eestis 1. IV. 1935. a.
Mitmesugust.
Lühemaid teateid.
Autonali.
Eesti Autoklubi teateid.

I N H A L T.

Fortschritte der Amerikanischen Automobilindustrie.
Die V. Autoschau von Estonia.
Weltausstellung — Brüssel 1935.
Über die Versicherung der Kraftwagen.
Brauchen wir den Freilauf?
Sportberichte.
Das Geheimnis der Strassen.
Der estnische Kraftwagenbestand am 1. IV. 1935.
Allerlei.
Kürzere Nachrichten.
Autohumor.
Klubnachrichten.

Ameerika autotööstuse edusammud.

Ajakiri „Commercial America“ kirjutab Ameerika autotööstuse kohta muuseas järgmist:

„Ameerika autotööstus on 25 aasta jooksul tõusnud üheks tähtsaimaks tööstusharuks. Kolme aastakümne eest töötas autode ja hobuveeriistade valmistamise ja parandamise aladel kokku umbes 90.000 inimest. Tänavu töötab Ühendriikes üksinda autoalal 3.500.000 inimest. Raske majanduskriis kestis viis aastat, kuid autotööstus rühkis edasi sellest hoolimata. Miljonid dollarid paigutati tööstuse arendamiseks ja rahvale anti ikka paremaid autosid ja ikka odavamalt. Imeväärt on see areng, mis autod on viie kriisiaasta kestel teinud — võtkem näiteks arvesse suurenenud sõidumugavused, sõidu hädahutus, täiuslikum ja võimsam mootor, kütte ja kulu kokkuhoid, ning sõidukite välisjooned ja ilu. Tänapäeva auto on üks imestamisväärsemaid masinaid maailmas, mitte ainult tehniliselt, vaid ka seepärast, et neid valmistatakse ja müüakse aastas miljone... Mõõdunud aasta arvustik — mis küll veel pole täielik — näitab, et Ameerika autotööstus valmistas 1934 aastal rohkem kui 2.885.000 jõuvankrit — neist 2.296.000 sõidu- ja 589.000 veoautot — kogusummas 1.453.800.000 dollari väärtuses. Need arvud on 45% suuremad kui 1933. a. ja umbkaudselt kaks korda suuremad kui 1932. aasta arvud. Vist pole ükski teine tööstusala aidanud kriisist pääsemiseks suuremal määral kui autotööstus ja sellega ühenduses olevad abitööstused. Näiteks saadi 1934. a. uute autode, autokummide, autoosade ja varustuse müügist ümmarguselt 2.216.477.000 dollarit — summa, mis jagunes mitme tööstusala vahel. Autotööstus osutus suurimaks bensiini, kummi, terase, va-

luraua, mererohi ja karvade, polsterdusnaha, määrdeõlide, plaatides klaasi, nikli ja seatina ostjaks. Lisaks sellele oli see üheks suurimaist ostjaks vase, kõva puu, alumiiniumi, puuvilla ja teiste toor- ja valmisainete turgudel.

Ameerika autotööstus pole ainult oma maa tööstus- ja majanduselu aidanud kriisist üle — selle tõus on mõjunud impordi näol ka välismaadesse. Oma igapäevases toodangus vajab autotööstus ja selle kõrvalharud kummi, nahka, villa, mitmesuguseid ärtse, mitteroostetavaid metalle ja hulga teisi aineid, mida Ameerika peab välismailt sissevedama. Üksinda tooreskummi autokummide valmistamise jaoks veeti 1934. a. sisse 100.000.000 dollari väärtuses.

Teisest küljest on jõuvankrite ja nende osade eksport aidanud suuresti majanduse elustamisele. Näiteks müüdi välismail 1934. aastal 435.000 Ühendriiges valmistatud jõuvankrit — eelmisel (1933) aastal vaid 242.435 — seega tõus 79%. Nii oli jõuvankrite välismaine müük (eksport) 15% terve Ühendriikide autotoodangust. Üldist majanduselu tõusu märgib ka asjaolu, et suhteliselt on veoautode müük ja eksport suurenenud rohkem kui sõidukite. Veoautosid valmistati Ühendriiges 1. a. 589.000 — see on kaks korda rohkem kui 1933. aastal.

Üldine arvamine on, et tänavune autotoodang ületab suurelt mõõdunud aasta oma. Seda kinnitavad ka jaanuari arvud. Mõõdunud aasta jaanuaris valmistati 156.906 autot, tänavu jaanuaris umbes 260.000 — seega toodangu 66%-ne tõus. Meeleolu autotööstuses on optimistlik ja usk paremasse edusse selle aasta keskel kindel.

Eesti viies autonäitus.

Möödus Eesti 5. autonäitus, mis tänava kandis juba liiklemisnäituse laiaulatuslikumat nime. Näitus andis ülevaate sellest, mis 4. autonäitusest saadik mootor- ja autoalal juurde tulnud. Tänavust näitust iseloomustas ka rahva haruldaset suur huvi liiklemis- asjanduse vastu. See huvi ilmes väljapanekute roh- kuses, näitusekäijate arvus ja paljudes ostu-müügi- tehinguis. Tänavune näitus kujunes tegelikult *mootorsõidukite, raudtee ja teedeasjanduse suurparaadiks*, millist meil pole varem olnud. Avakõnedes rõhutasid Eesti Autoklubi president J. Zimmermann ja teedemi- nistri abi ins. K. Jürgenson neid edusamme, mida inim- kond on liiklemisaladel teinud. Eriti suur on see edu olnud just *mootorsõidukite ja mootortranspordi aren- damisel*. Mõlemate kõnelejate väarikad sõnad kajastu- sid soojalt meie ajakirjanduses. Viimane andis enne näitust ja ka selle kestel rohkesti ruumi liiklemis- asjanduse ja näituse propageerimisele. See aitaski näi- tuse õnnestumisele suuresti kaasa. Oleme jõudnud juba nii kaugemale, et avalik arvamine suhtub sümpaat- selt autoasjandusse. Näitus, nagu eelminegi, peeti Peetri (end. Noblesneri) laevatehase ruumides. See- kord oli näituse alla võetud, peale suurima halli, ka selle kõrval asuv väiksem vabrikuhuone. Ning lisaks



Esimesed mootorrattad ja autod ootavad sissepääsu näitusehoonesse 10. mail s. a.



Näituse suurehalli ülevaade. Keskel General Motors'i tooted, firma Puhk ja Poegade väljapanekud.

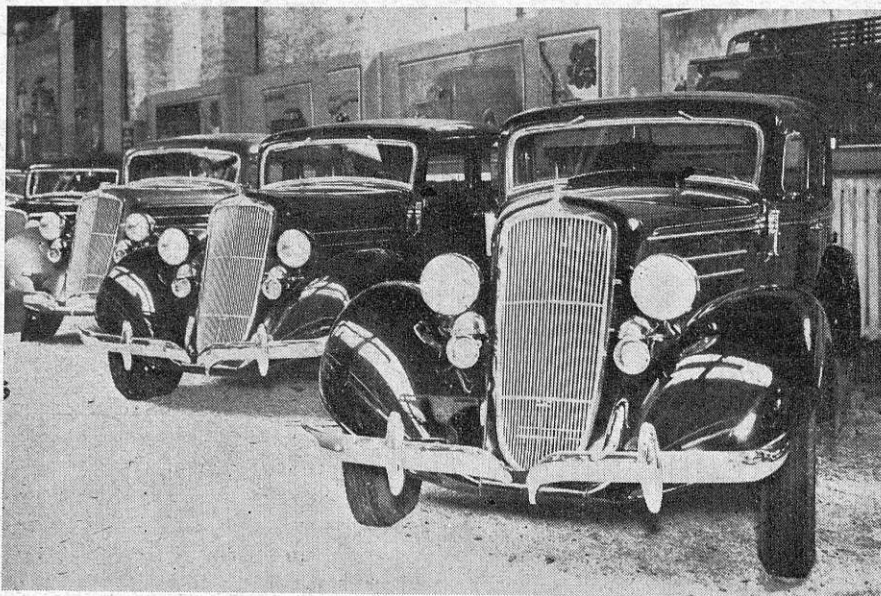
leitud nende kahe suure halli ümbruses hoovis veel hulk väljapanekuid. Sellega oli näitus umbes poole suurem kui eelmine. Siiski kuulsime suurest ruumi- puudusest. Seda kurtsid paljud — hulk autosid ja teisigi väljapanekuid olla ruumipuudusel jäänud välja. See häda paistis silma ka mitmel pool. Paljudel olid näiteks autod asetatud seintega täisnurgas ja nii ligis- tiku, et inimene vaevalt vahele mahtus. Puudus val- gus ja ruum. On tuline kahju, et meil pealinnas pole korralikku näituseruumi — nagu näiteks Helsingis. Praeguste ruumide kasutamine on niiõelda hädaasi. Suurem hoone veel kuidagi läheks, selles on kõrgust ja vajalik rõdu, kuid all on valgus puudulik, puudub ka puust või asfaldist põrand jne. Häirivad vaadet ka postid, tõstekraan ning krohvimata seinad, mida plakatid ei suuda kaugeltki katta. Hoone on väliselt ikkagi lihtlabane vabrikuhuone ja seesmiselt, oma sae- puruga kaetud põrandaga, tuletab see meele maneesi või tsirkust. Seekord kasutatud teine vabrikuhuone on veelgi primitiivsem ja ebasobivam. Ruumide ja nen- dest olenevalt ka terve näituse puuduseks peab ka märkima mõndagi, mis ei tohiks niisugustelt näitustelt nüüdsel ajal enam puududa, näiteks: korralikud klo- setid, telefoniputkad, riietus-, puhke- ja kirjutusruu- mid, einelaud, näituse informatsiooni-büroo jne. Nüüd olid „Härradele“ ja „Daamidele“ laudadest lihtsad put- kad kuskil tagahoovis. Näituse ainuke telefon rippus trepil ühe kinnilöödud ukse küljes, ilma et keegi oleks selle juures teenistuses olnud, „puhkeruumideks“ olid mõned pingid suure halli rõdul, riietehoiuruumideks kasutati väljapantud autod, kirjutusruumist ei maksa juttugi teha ja kui keegi konstaabel küsis, kus on näi- tusebüroo, siis vastas A.-S. „Näituse“ asjaajaja härra Borell enda peale näidates: „Mina olen siin ainukeseks näituse- ja informatsiooni-bürooks — muud meil kah- juks siin pole!“ — Nii et seegi oli õnnelik juhus, et küsija sattus just hra Borelli poole pöörama — keegi teine poleks suutnud teda niigi palju „informeerida“.

Oleme juba siin alguses toonud eelolevad read ruu- mide ja nende puuduste kohta, tahtes sellega rõhutada

korraliku näitushalli vajadust pealinnas. Seni on meie rahvas harjunud põllumajandusnäituste ning nende primitiivsuse ja puudustega. Vähemaid näitusi on ka korraldatud Börsisaalis ja mujal, kuid selline suurparaad, nagu seda oli möödunud liiklemisnäitus, vajab nii väljapanekute kui ka külastajate suhtes suuremaid, kohasemaid, paremaid ja kõigiti moodsamaid ruume — korralikku näitushalli. Millal selle saame? Liiklemisnäitus oli jagatud osakondadesse, milliste arv pidi olema 11 — oli aga tegelikult 9 ja, mõned neistki õige puudulikud, nagu siin pärast selgub. Näituse osakondadesse jagamine on küll katalogi jaoks kohane, kuid tegelikult ei märka seda näitusel ringi liikudes sügugi. Ühe väljapanija poolt on siin kõrvuti 4-tonnilise veoautošassii, pisitilluke tõldauto, mootor- ja jalgrattad, autokummid, õlid, värvid jne. Selline väljapanemine ei sobi „osakondadesse“ — küll aga näitab kui mitmekesine ja spetsialiseerumata võib meil veel mõnigi äri olla. Kuid vahest on seegi hea, sest siis on vaatleja teadlik, mis väljapanijal müüa ja pakkuda.

Teeme nüüd ringkäigu näitusel — nii kuidas meid instinkt, harjumus ja näituse korraldus „vedas“. „Näitusejuht“ ringlemisel teejuhiks ei võinud olla, sest selles näidatud „osakonnad“ olid näitusel niivõrd segi, et selle järele käies oleks vaevalt nende nelja päeva jooksul, mis näitus kestis, vist küll ajast puudu tulnud. Läksime siis kuidas oma nina juhtis.

Suure halli uksest sisseastudes üllatume ja jääme seisma: Pahemal pool pimedas nurgas trepi all seisab meie ees helehalli kerega vana „Ford“, millel ilutseb silt: „Müüa. Kr. 500.“. Keegi noormees olla leidnud kuskilt vanaraua hulgast vana „T“-mudeli „Ford“-mootori, lippinud ja lappinud selle ümber puud, plekki ja pisut värvi ning nüüd laseb see end näitusel imetleda. „Panime selle sinna trepi alla tühja ruumi täiteks“ — vabandas näituse tegelik korraldaja hra Borell. Näituse suures hallis paremat kätt, osalt keskel, oli hra R. Niibo poolt väljapanud prantsuse päritoluga „Citroën“ ja „Peugeot“ autod, kuna suure halli kesk-koha oli reserveerinud omaale autoesindus „Puhk ja

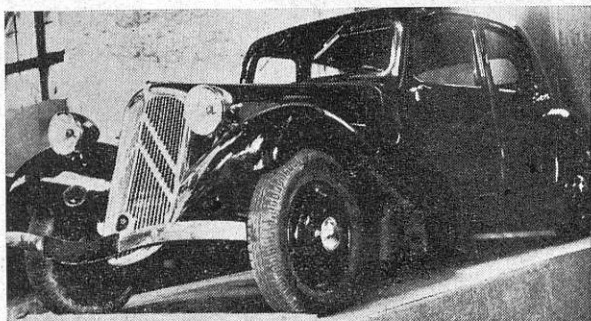


Graham ja Renault autod näitusel väljapanud firma B. Sabsay & Ko. poolt näituse suures hallis.

Pojad“. Nendel oli seal pikas reas 11 mitmesugust autot, nagu „Buick“, „Chevrolet“, G. M. C.“ veoauto alus ja inglise päritoluga sõiduautod: „Vauxhall“ ja „Hillmann“ ning veoauto alus „Commer“ ja lisaks „Elto“ paadi päramootorid ja „Dunlop“ autokummid. Edasi, firma Niibo kõrval olid J. Freybachi poolt välja pandud ameerika „Studebaker“ firma sõiduautod. Puudusid inglise sõiduautod „Standard“, mida küll nimetati näituse katalogis. Nende kõrval esines väljapanekutega firma Chr. Joach. Koch „Chrysler“, „De Soto“, Plymouth“ ja „Mercedes-Benz“ autodega, kusjuures väljapanekute hulgast silmapaistis 3-tonnine „Daimler-Benz“ veoauto alus diisel-mootoriga.

Pahemat kätt ringi tehes, olid firma B. Sabsay & Ko. poolt väljapanud „Graham“ ja „Renault“ sõiduautod. Nende kõrval firma A. Kapsi & Ko. A.-S. esines mitme „Austin“ ja „Willys“ autodega ja „A.J. S.“, „Velocette“ mootorrattastega ning jalgrattad „Ilo“ mootoritega ja „Exide“ akkumulaatoritega.

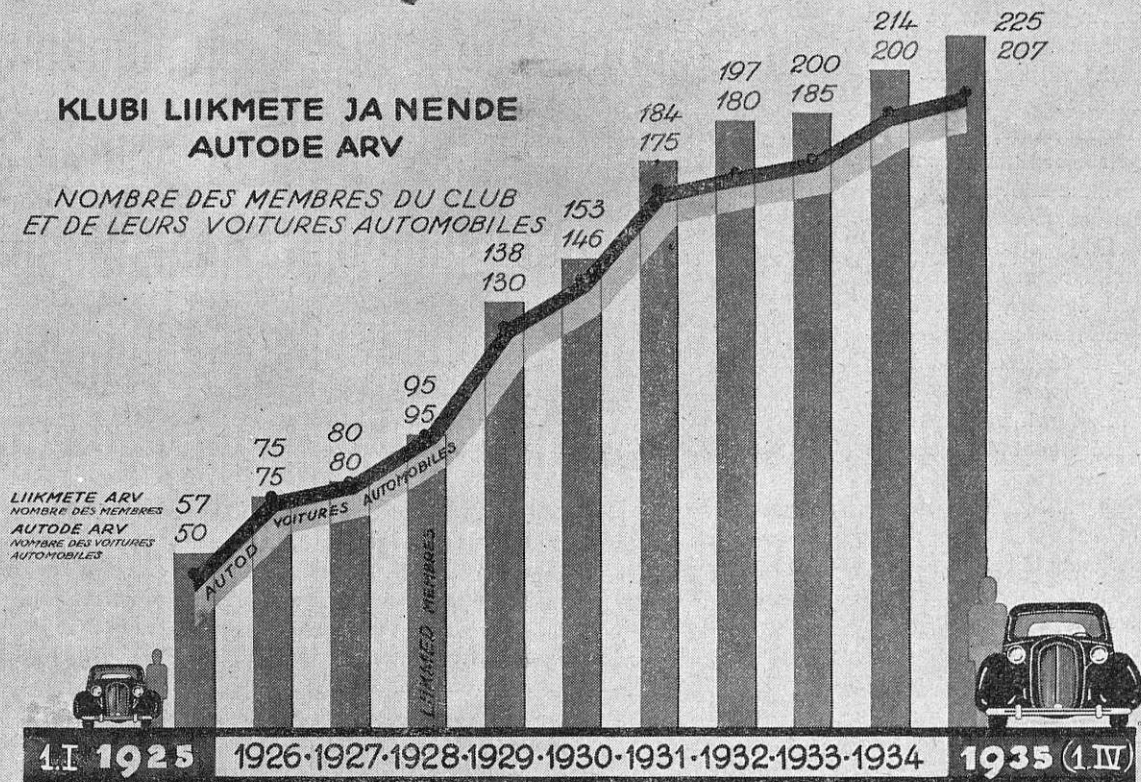
Suure halli rõdul olid aset leidnud: „Eesti Auto-klubi“ — mitmesuguste statistiliste tabelite ja diagrammide väljapanekuga, kaubanduskontor A. Selling & Ko. autokummide „Seiberling“ ja „India“ koguga; tööstus „Modern“ — lapsevankrid; K.-m. „Atom“ — isevulkaniseeruva auto väliskummide parandusainega; H. Kraak & Ko. „Zündap“ mootorrattastega; „Baltika“ „Puch“ mootorrattastega; „Eesti Kiviõli“ A.-Ü. — bensiini ja tolmuhävitaja õlidega; sihtasutis Turismi keskkorraldus Eestis — päevapiltliste ülevõtete kogu Eesti linnadest, plakaadid, brošüürid, diagrammid jne. Eesti Punase Risti peavalitsus — esmaabipunktide kaardid, tabelid esmaabi reeglitega, improviseeritud haigete kanderaam jne. Pärnu ja Narva-Jõesuu linnavalitsused — ülevõtted, plakadid, kuurordi oludega tutvumise materjal jne. Edasi, esines Teedeministeeriumi maanteede valitsus väga huvitavate väljapanekutega, nagu teedekaardid, graafilised tabelid, teede koormatuse kaart, autobuseliinide võrk ja väga palju teiste mitmesuguste piltlike kartogrammidega. Kõike seda on siinkohal raske üksikasjaliselt kirjeldada ruumi puudusel, vaid seda teeme edaspidi „Auto“ veergudel täielikumalt.



„Citroën“ auto.

EESTI AUTOKLUBI ARENG 1925-1935.A.

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ DU EESTI AUTOKLUBI
PENDANT LES ANNÉES 1925 JUSQU'AU 1935



1925 ■ 2.160

1926 ■ 2.640

1927 ■ 93.840

1928 ■ 136.760

1929 ■ 179.000

1930 ■ 350.000

1931 ■ 425.000

1932 ■ 450.000

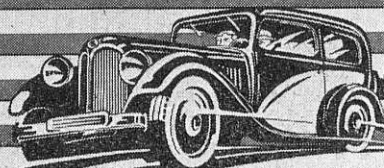
1933 ■ 530.000

1934 ■ 600.000

1.IV
1935 ■ 621.000

KLUBI LIIKMETE POOLT SÕIDETUD KM-TE ARV

NOMBRE DES KLM. PARCOURUS
PAR LES MEMBRES DU CLUB

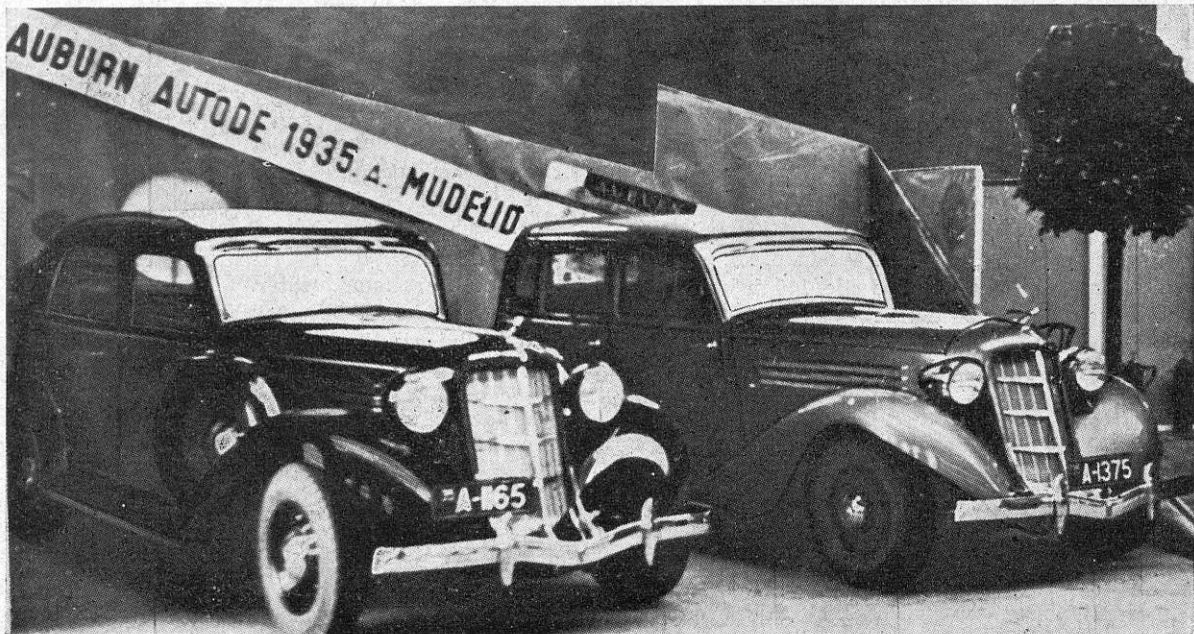


- EESTI AUTOKLUBI -
- AUTOMOBILE CLUB D'ESTONIE -
R.F. 1935

Samuti väga huvitava kogumaterjaliga mitmesu-
guste diagrammide ja esemetega esines *Raudteevalit-
sus*. Pikem kirjeldus peab kahjuks siit välja jääma
ja edaspidi järkjärgult loodame tuua üksikasjalisemat
kirjeldust. Peab tõe au andma, et raudteevalitsus

on tänuväärt töö teinud näitusel esinemisega nii rik-
kaliku materjaliga raudteeasjanduse ja liiklemise alal.

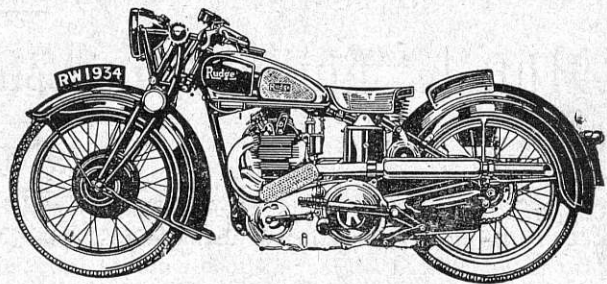
Veel selles ruumis oli aset leidnud hra *G. Mayer'i*
autotehnilised abinõud, ins. *O. Lossman* „Atonic“ auto
akkumulaatorid ja Westinghouse akkulaadijad. All



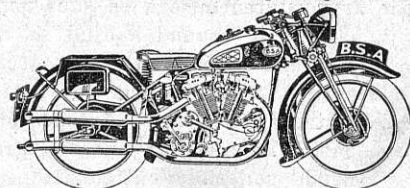
ruumis oli paadimeister *J. Kii* välja pandnud mitmesuguseid ülesvõtteid ja jooniseid jahi- ja paatide mudelitest ja väikepaat (*Julla*). Suure halli ukse ees õuel oli maanteede valitsus välja pannud mitmesuguseid teehöövleid, kivipurustajaid, traktoreid jne. Samal õuel oli välja pandud *A. Trummi* poolt Vene autotööstuse saadusi — veoautod „*SiS*“ ja Saksa kolmerattaga kääbus-veoauto „*Rex*“ 250 ccm, mille hinnaks 1800 krooni. Nüüd siirdume järgmisse näituse hoonesse, milles eest leiame järgmist: ukse juures paremat kätt on ins. *J. Täks'i* poolt välja pandud „*Reo*“ 2½-ton. veoauto alus. Silmale paistab see toredana ja soliidsena. Esitatud on ka inglise „*Avon*“ kummid. Edasi, esines *A.-S. Tormolen & Ko.* suure hulga mootorrattastega, nagu: „*Husqvarna*“, „*N. S. U.*“ ja autodega „*Adler-Trumpf*“, jalgrattad — „*Adler*“ ja „*Phänomen*“ jne. Selle kõrval *A.-S. Siegel* — „*Wanderer*“, „*Audi*“ ja „*D. K. W.*“ autodega. Eriti ilusana näisid „*Wanderer*“ väikeautod oma sihvaka joonega. Suurema osa sellest ruumist oli oma alla võtnud *A.-S. „Estakland“* esindades „*Ford*“ 4- ja 8-sil. autosid ja saksa mootorrattaid „*Viktoria*“. Mõned „*Ford*“ autodest olid varustatud raadioga. Eriti nägusad olid 8-sil. „*Ford*“ autod ja hinnalt mitte kallid — 5100—5200 Ekr. Halli pahemalt küljelt oli *K.-m. Lier & Rossbaum* reserveerinud omale haruldaselt suure ruumi, kus välja pandud olid suur hulk mootorrattaid. Esimesena köidavad siin tähelepanu „*Rudge*“ mootorrattad (4 tükki) hinnaga 1200 kr. alates kuni 1550 kr. Teine väga populaarne mootorratas on inglise „*B.S.A.*“ siis mootorratas „*T.W.N.*“ Saksa päritoluga, edasi jalgrattad „*Wanderer*“, „*Noris*“, „*Triumpf*“, Englebert auto- ja mootorrataste kummid ja auto polstri nahad mitmes värvides, *K. L. G.* süüteküünlad, „*Renold*“ veoketid, kuullaagrid, lambid, lukud, lakid, värvid jne. Edasi minnes esines firma *Chr. Roterman* suure väljapanekuga Saksa „*Opel*“, „*Blitz*“ ja „*Krupp*“ veoauto šassiide alal, *Continental* kummid jne. Ja lõpuks esinevad Ameerika *Auburn* autovabriku sõiduaudod „*Auburn*“. Autod on 6-sil., mudelid kolme erivärvi karosseriidega, mis juba kõik müüdüd.

Liiklemissasjanduse näituse puhul 10. mail s. a.

demonstreeriti kino „*Helios'es*“ A.-s. „*Estaklandi*“ ja A.-s. A. *Rosenwald & Ko.* korraldusel kaht filmi: „*Chicago maailmanäitus*“ ja „*Terase rapsoodia*“. Elavalt ja huvitavalt oli filmis toodud kogu maailmanäituse monster-imed. Ameerikas on käimas tugev võistlus raudtee ja autode vahel liiklemis- ja transportvahendina. Näitusel on mõlemad esitatud oma kõige paremas valguses. Otseühenduste kaudu raua- ja vasekaevandusist ja teisilt *Fordi* allkontsernidelt kohaletoodav metall ja muu materjal võtab näitusekohaselt endale auto kuju. Osad pannakse kokku valamise teel — sellisel, et kokkupanekukohad jäävad isegi tugevamad, kui algosad. Jooksval lindil toimub lõplik töö, iga tööline teeb vaid teatud, tema jaoks määratud töö kõige ökonoomsemate liigutustega. Lühikese ajaga võib näha valmis uut „*Ford*“ autot teisel jooksval lindi otsal. Iga osa selles, šassii, mootor, kere, istmed, polster, klaas, on valmistatud eriasjatundjate poolt ja on tehniliselt täiuslikud.



„*Rudge*“ *Ulster, super sport.*



B.S.A. 4.98 h.p. O.H.V. Vee-Twin

Loodame et järgmine 6-es autonäitus veel rikkalikum saab olema väljapanekute poolest ja et Eesti Autoklubi, samuti ka A.-S. „*Näitus*“ neid puudusi, mis tänava ilmsiks tulid, katsub kõrvaldada.

Brüsseli maailmanäitus 1935. a.

Üldine rahvusvaheline maailmanäitus, mis avatakse 1935. a. Brüsselis, Belgia pealinnas, annab ülevaate terve inimsoo tegevusest, ning võimaldab selge pildi sellest määratust edusammust, mis on tehtud tsivilisatsiooni kõigil aladel.

Arvurikkad tõsiasjad teevad Brüsseli maailmanäituse ainulaadseks ning tähtsaks sündmuseks:

suurepärane, sobiv maa-ala üle 140 hektari; terve rida hiilgavaid ehitusi.

Belgia osakonna monumentaalsed paleed ja kunstinäituse hoone. Peohooned. Kindlast materjalist valmistatud ehitused võtavad oma alla 45.000 ruutmeetrit.

Enam kui 140 paviljoni võistlevad toredusega ning algupärasusega;

Mets 17 ha suur, peale selle aiad tiikidega ning purskaevudega;

Vana-Brüssel, vana ehituskunsti pärl; staadion, mis mahutab 90.000 pealtvaatajat; Enam kui 4 hektari suur lõbustuspark; 20.000 kilovatiline vooluhulk jaguneb 6 elektrilise harujaama vahel; mugavaim ühendus Euroopa ja ülemene maadega, mida pakub Belgia haruldaselt soodus asend; näitusel esineb terve inimsoo toodang, ning eriliselt on tähelepanu pööratud liiklemisele — et pühitseda raudtee 100 aastast sünnipäeva Belgias ning mandril, siis koloniseerimisele — Kongo riigi rippumatuse 50 a. sünnipäeva puhul, samuti elektri ja sädetehnikale.

Arvurikkad maad esinevad näitusel. Enne 1950. a. ei peeta ühtki näitust Belgias, mis omaks sellise tähtsuse kui praegune.

Siin näete viimaste aastate võimast arengut, mille bilanss peab tehtama algava uue sajandi eelõhtul.

Need on lühidalt, peapõhjused, mis teevad selle näituse 1935. a. suurimaks ning tähtsamaks sündmuseks. Külastajad saavad õpetliku, rõõmustava ning unustamatu näidendi osaliseks, mis kestab aprillist kuni novembrini 1935. a. Tehakse kõik, mis võimalik, et külastajale anda soodsat ulualust, ning juurepääsu näitusele.

Üldvaade.

A. Teadus ja kunst.

O s a k o n n a d:

1. Kasvatuse ning õpetus.
 2. Tööala koolid.
 3. Kunst.
 4. Abinõud ning üldine talitusviis teadustes ja kunstides.
 5. Muusikariistad, teater.
- B. Maapõue- ja mäekaevanduste saadusi.
6. Põllumajandus.
 7. Aia- ning puukultuur.
 8. Metsad, jaht, kalapüük, viljakoristamine.
 9. Mäekaevandused, tehased ja kivimurrud.
- C. Saaduste ümbertöötamine.

10. Toiduained.

11. Metallurgilisi saadusi.

12. Tekstiilkaubandus.

13. Keemia- ning füüsika-keemia tööstus.

D. Loodusjõu saamine ning kasutamine.

14. Gaas ja selle tarvitamine.

15. Mehaanika.

16. Elekter ja elektromagnetism.

E. Inseneriteadusi. Liiklemisvahendeid.

O s a k o n n a d:

17. Avalikud tööd.

18. Veovahendid.

F. Hooned ja korterid.

19. Dekoratsioon, hoonete ning korterite sisustus.

G. Riidetööstus.

20. Riie- ning täiendusesemed.

21. Luksusasju.

H. Majanduslik elu. Rahvuste tegevusest.

22. Sotsiaalne hoolekanne.

23. Avaliku hoolekande asutused.

24. Kaubandus.

25. Koloniseerimine.

26. Sõjaväed.

I. Reisimine. Sport. Mängud.

27. Reisid, sport, mängud.

28. Kongressid ja konverentsid.

Autode kinnitamine sunduslik — vabatahtlik — vastastikune?

Hiljuti ilmus ühes pealinna päevalehes juhtkiri, milles keegi „Juristi“ varjunimega ja pealkirja „Autode läbi tehtud kahjud“ all toob muuseas järgmisi mõtteid ja nõudmisi:

„Autode arvu suurenemisega on suurenenud autoõnnetuste ja nende läbi saadud kahjud... Asjalised kahjud on pea erandita jäänud kahjusaajale tasumata... Vaid siis, kui inimestega on vigastusi juhtunud, on kahjutasu nõutud... Autode läbi tehtud kahju on aga aastas küllalt suur summa. Praktika on näidanud, et nende summade mittetasumine on suur ülekohus kahjusaajate vastu... Sõidetakse maal loom surnuks — jäetakse see autoomaniku poolt lihtsalt tasumata... Sõidetakse enamasti peatamata edasi... Ei saa isegi kahju tekitajat kindlaks teha. Ja kuigi saab, siis ei saa kahjutasu kätte... Autojuhilt pole

midagi võtta... Meeleolu maal on mürgitatud ja auto võetakse külaes tihti kivirahega vastu... Õnneks on eestlane iseloomult tagasihoidlik... Seaduse mõiste on: iga kahju tasutagu õiglaselt... See peaks maksma ka autode tehtud kahjude kohta... Praegu ei saa isegi hädavajalisemaid ravimiskulusid kätte — rääkimatagi kahjutasust... Nii ei tohiks edasi kesta. — Paljudes maades nõutakse auto kinnitamist teatava summani kahjude vastu, mis kolmandale isikule auto läbi tehtud... Õige ja tarvilik. Kui auto kahjud on kindlustatud... võib kahjusaaja oma tegeliku kahju vastavalt kindlustusseltsilt ilma suurema tülitada saada... Suures enamuses on ka kahjud, eriti asjakahjud, võrdlemisi väikesed... Nende maksmine ei tee kindlustusseltsidele raskusi... Tõsisemalgi juhtumel on kahjutasu saamine kindel... — Teistes maa-

des on autode kindlustamine kolmandate isikute kahjude vastu sunduslik autoomanikule... Tagajärjed on head... Isegi autoomanikud, kes alul protesteerisid, leiavad sellise sundusliku kindlustusviisi otstarbekohaseks..."

*

Eltoodud väidete puhul, mis küll lasevad oletada, et siin on meil tegemist mõne kindlustusseltsi advokaadi või agendiga — peame siiski küsimuse tõsiselt arutamisele võtma — seda enam, et selle ühekülge käsitlusega ässitatakse rahvast, eriti maal, autosid tõesti „kivirahega vastu võtma“ ja autoomanikke, isegi kana surnukssõitmise puhul — *lynchima!*

On ehk õige, et autode arvu suurenemisega suurenevad ka nende läbi tehtud või saadud kahjud. Kuid mitte proportsionaalselt! Oleks see nii, siis peaksime võtma tõeks, et — näiteks — laevade arvu suurenemisega tihenevad laevaõnnetused, rongide arvu suurenemisega raudteeõnnetused, lennukite arvu suurenemisega lennuõnnetused jne. Et see nii ei ole, seda teab iga arusaaja kodanik — ametasutused, kinnitusseltsid ja statistikerid kõige paremini! Liiklemisvahendite üldarv võib suurenedagi, kuid liiklemisõnnetuste arv ei suurene suhteliselt, s. o. vastavalt üldarvu tõusule. Kui see autode suhtes teisiti oleks, milleks siis paremad ja hädaohutumad (kindlamad) teed, suuremad ja karmimad nõudmised autojuhtimise suhtes, kõvem ja täpsem tehniline kontroll autode üle, tehniliselt paremad ja sõidukindlamad autod, igasugused viimaseni täpsed liiklemismäärused, liiklemis-inspektorid jne.? Kõik need asjaolud koos on mõjutanud selleks, et kuigi näiteks meil Eestis, — jõuvankrite arv on kümne aasta jooksul suurenenud ütleme kümnekordselt, siiski on nende läbi tekkinud liiklemisõnnetuste arv sama aja kestel suurenenud vast ehk ainult 3—4-ja kordselt. Ja suhtes autode üldarvu tõusule näitab liiklemisõnnetuste arv just alanemise tendentsi. Ja mitte meil, vaid ka mujal. Et nii on, millest siis jällegi toon ja nõue, et kõik jõuvankrid olgu kolmanda isiku ja asjakahjude vastu sunduslikult kinnitatud?

Saame aru ja ei eita, et kolmas isik (kaassõitja, teekäija) ning asjakahju kannataja, kes auto läbi tekkinud liiklemisõnnetuse puhul viga või kahju saanud, peaks kahjutasu saama. Seda nõuab ju algelisemgi õiguse mõiste. Koguni teine küsimus on, kuidas selle kahjutasu saamist kindlustada — kas *sundusliku, vabatahtliku* või *vastastikkuse kinnituse kujul*?

Mõni aasta tagasi oli see küsimus meil esimest korda päevakorral. Nõuti jõuvankrite sunduslikku kinnitamist. Nõudjate esireas sammusid mõned kinnitusseltsid. Muidugi need, kes näiteks 10.000 kroonilise autokinnituse pealt võtsid 5—600 krooni aastas kinnituspreemiat. Neil oli huvi asja vastu ja nende huvides oli vaja panna maksma sunduslik jõuvankrite kinnitamine. Kas meie noor ja kehvas oludes võrsunud autoasjandus sellist suurt ja sunduslikku koormat kanda suudab, seda nõudmisel ei arvestatud. Ja nii valmiseski meil Teedeministeeriumis seaduse-eelnõu, mis nägi ette jõuvankrite sundusliku kinnitamise: I. — *Jõuvankrid reisijate veoks* (taksoautod, omnibused jne.): a) reisijate, b) kolmanda isiku ja c) võõra vara suhtes; II. — *Jõuvankrid kaubaveoks ja eraautod*: a) kolmanda isiku ja b) võõra vara suhtes. — Laiaulatuslikumat kava võib vaevalt mõelda — kui just ei taheta, et iga jõuvankri ja mootorsõiduki oma-

nik olgu kohustatud kinnitama oma sõidu- või veoriist ka tule, varguse, vihma, rooste, vanaduse jne. vastu!

Et selline äärmiseni laiaulatuslik sundus meile majanduslikult rasketes oludes läbi ei läinud, oli iseenesest arusaadav. Olid ju selle vastu kõik meie automobilistid ja kõik teisedki, kes said aru, et niisugust uut koormatust meie autoasjandus ei suuda kanda. Ja nii rauges nõudmine ning eelnõu pandi seisma — ootama paremaid aegu.

On's need „paremad ajad“ nüüd käes? Vaevalt! Kui mõni tööstur või äriees suudab kinnitada oma luksusauto 10—20.000 krooni eest igasuguste kahjude vastu ja maksta selle lõbu eest mõnele meie kinnitusseltsile 600—1000 krooni aastas, siis ei tõesta see veel kaugeltki seda, et meie autoomanike rõhuv enamus suudaks omi veo-sõiduriistu poolegi nende väärtusest kas või ainult kolmanda isiku ja võõra vara suhtes kinnitada. Võtame näiteks taksoautode omanikud. Nende teenistus — kuigi auto on ööd kui päevad kestvalt väljas — on niivõrd väike, et auto koormamist sundusliku kinnitusega ja praeguste kinnitusseltside juures ei või mõeldagi. Oleme tutvunenud eeskätt Tallinna taksoautode seisukorraga. Ja see on läbisegi järgmine: Keskmine sissetulek viis krooni öö-päeva või umbes 150 krooni kuu kohta. Sellest peab maksma kulud, mis otseselt ühenduses auto ekspluateerimisega (bensiin, õli, remondid, registreerimis- ja tulumaksud) ning mis järele jääb — parimal juhul kaks-kolm krooni öö-päeva kohta — sellest peab elama kaks meest ja vähemalt üks perekond. Kui veel arvestaksime auto hinna amortiseerimise — seegi on 500—600 krooni aastas — nii et mida jääks sel puhul autoomanikule ja ta autojuhile elamiseks? Tuleks nüüd veel kaela auto sunduslik kinnitamine — selle eest nõuavad kinnitusseltsid oma 300—500 krooni aastas — siis ei jääks taksoautode omanikele ega autojuhtidele enam praeguseidki viletsaid elamisvõimalusi. Praegugi on juba seisukord niisugune, et paljud katsuvad, kuidas autost lahti saada. Autode eneste seisukord on ka vananemise ja puuduliku korrashoiu tõttu viimastel aastatel suuresti langenud. Kui koormatusi suurendatakse, siis peab ka sõidutakse kõrgendama. Viimane aga tähendaks elukalliduse tõstmist ja tööpuuduse suurendamist.

Autobusiliinide pidajate ja veoautoomanike seisukord pole ka hiilgav, et neile võiks — *praeguste kinnitusseltside suuruses* — jõuvankrite kinnitamist reisijate, kolmanda isiku ja võõra vara suhtes sunduslikuks teha. Kui seda siiski tehakse, siis peavad, *paratamatult*, ka reisijate- ja kaubaveohinnad tõusma. See omakord tähendaks liiklemise ja kaupade kallinemist — elukalliduse tõusu — kinnitusseltside kasu! Sinna sihiks ka, kuigi kaudsemalt ja vähemal määral, eraautode kinnitamise sunduslikuks tegemine. Sest ei või ju mõelda, et äriees või tööstur, kellele auto liiklemisvahendiks, ei paneks auto ekspluateerimise kulusid — kinnitamine kaasaarvatud — oma äri- või tootmiskuludele juure ja võtaks seda ostjalt või tarvita-jalt tagasi.

Seni on meil jõuvankrite kinnitamine olnud *vabatahtlik* — olenev autoomanikest. Kui nüüd leitakse, et see moodus ei kindlusta küllalt kolmanda isiku ega võõra vara kahju, siis võiks ju teha jõuvankrite kinnitamise sunduslikuks, kuid nii, et see oleks õiglane ja mitte koormav, elukallidust suurendav ega autoasjandust hävitav. Mõtleme siin esiteks Riikliku kin-

nitusseltsi või siis teiseks vastastikku kinnitusseltsi ellukutsumist. Viimasel kinnitusviisil on hulk häid külgi. Näiteks: 1) iga kinnitaja on ühtlasi vastutav ja tema huvides on hoida ära liiklemisõnnetusi, 2) kinnituskasutajad on odavad ja seda odavamad, mida vä-

hem õnnetusi, 3) kinnitusevõtja on ühtlasi kinnitusseltsi liige ja osanik ning 4) kasu jagatakse kinnitajate vahel. Praegu aga meie ei leia vajadust jõuvankrite sundusliku kinnituse järele mitte.

A. W.

Kas vajame vabajooksu?

Juba mõne aasta eest hakati Ameerika autodel kasutama vabajooksu seadeldist ning nii toodi see ka Euroopasse. Nii mõnedki autovabrikud kiitsid seda kui väärtuslikku uuendust. Selgus aga, et see uuendus ei leidnud õiget poolehoidu ei autoehitajate ega ka publiku hulgas. Praegu leidub vaid vähesed firmasid, kes seda oma autodes kasutavad. Algusest peale oli selge, et vabajooks ühes paremustega omab ka palju halbusi. Niikaua kui hammasrattad jäävad ühendusesse mootoriga, võib viimast pidurdamisel abiks võtta. Hea sõitja kasutab peaaegu alati mootorit pidurina. Vabajooksu võib küll iga silmapilk välja lülitada, kuid äkilistel õnnetusmomentidel, mil sõitjal on küllalt tegemist, peaks ta veel omama kaks kätt ja kaks jalga, et opereerida veel vabajooksuga.

Vabajooksu negatiivsed omadused kasvavad suureneva sõidukiirusega, sest pidurdamisejõudu halvatatakse vabajooksu läbi tugevasti. Muidugi on vabajooksu head küljed märkimisväärt, kui seda kasutada sirgel, nõrgalt langeval teel, et lasta autol veereda, ning säästa bensiini, kuid kogenematu sõitja laseb autol vabajooksus veereda ka äkilistel nõlvakutel, kusjuures auto saavutab kiiruse, mida on pidurite abil juba võimatu vähendada. Jõutakse sel kombel kurvele, või te-

kib mõni teine takistus, siis unustatakse tihti, et pidurdamisega peab algama palju varem kui harilikult. On päris loomulik, et enamik juhte täielikult segadusesse satuvad, märgates, et pidurid „ei tööta“, ning sel kombel võib tekkida raskeid õnnetusi, kuna juht peab veel ühe käe roolilt vabastama, et lülitada viimisel silmapilgul välja vabajooksu, või haarata käsipiduri kangi järele.

Käigulülituse kergendamiseks leidub palju teisigi vahendeid, ning seega jääb vaid küsimus, kas vabajooks saavutab bensiini kokkuhoidu, mida muidu võimatu saavutada?

Peab ütlema, et vabajooks mõjub vaid siis soodsalt bensiini tarvitusele, kui sõidetakse nõrgalt kallakul teel, sest lausikmaal sõites kaotab auto kohe nii palju kiirust, et ollakse sunnitud kõik aeg täisgaasi andma. Ei sõitjaile ega ka juhile ei paku selline sõit mingit naudingut, kui ühel silmapilgul mootor „surema hakkab“ ja järgmisel jälle täiele kiirusele sunnitakse. Väiksel kallakul aga võib lihtsalt sidur välja lülitada ning vabajooks ongi saavutatud.

Kui veel arvestada, et vabajooks hävitavalt mõjub pidurilintidele, siis jõuame otsusele, et seda seadeldist praegustel tingimustel pole mõtet kasutada.

(Motor u. Sport nr. 16.)

Spordi osa.

VÕIDUSÕIT MONAKO „SUURE AUHINNALE“.

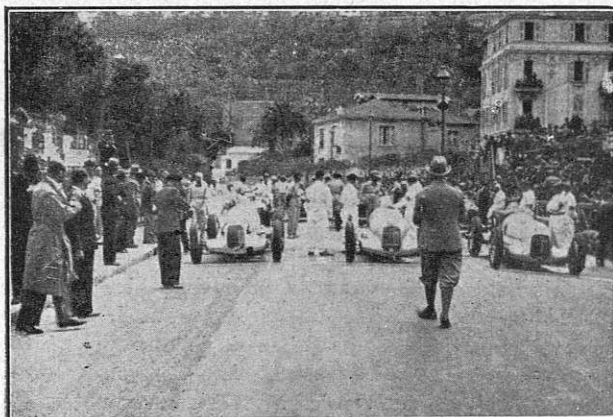
Nelipühi teisel päeval, 22. apr. s. a. kell 1.30 päeva algas võidusõit Monako linna tänavatel.

Peatume ligemalt selle imeliku sõidu tee juures. Sõidutee pikkus on ringkäigus 3,18 km, mida tuleb läbistada 100 korda Monte-Carlo tänavaid mööda. Linnas on sel päeval igavene sabin ja söelumine. Tänavad, mis kuuluvad sõidutee alla, on inimestest tühi, väljaarvatud sõidukorraldajad ja sõitjad. Käänakutel on rittaseatud suured liivakotid õnnetuste vältimiseks. On olemas kurvesid (käänakuid) 90 ja isegi 180 kraadi, kus kihutajat varitseb surm. Tuleb vaid mõelda, mis juhtuks siis, kui sellisel kurvel mõne võistleja eelsõitja autoga viperus juhtub. Järgikihutatavate autode pidurdamine on mõttetu 100 km kiiruse juures!

Paljud linnad on püüdnud jäljendada seda võidusõitu, kuid on olemas vaid üks selline — Monako suur auhind. See on sõit elu ja surma peale! See on sõit kus masin ehk sõitja, ehk mõlemad korraga väsivad. Mäletame juhtumit sel sõidul 1933. a., kus kuulus võidusõitja *Nuvolari*, 99 ringi kattis esimesena ja jäi veel 700 m sõita, kui ta auto mootor plahvatas põlema ja mees ise, et siiski veel finiši jõuda esimesena, hakkas autot tagant lükkama, kuna kontrolöörid tulekustutajaga püüdsid põlevat automootorit kustutada. Kuid ka inimjõud väsis ja teine tuli esimeseks. Sakslaste favoriit *Caracciola* lendas vastu kiviseina juba treening sõidul.

Tänavusteks võistlusteks registreerisid 15 sõidukit ja ainult 8 lõpetasid sõidu. Suurimaid õnnetusi autodega ega inimestega ei juhtunud. Sakslased olid esitatud tugevasti: *Caracciola*, *Fagioli*, *Brauchitsch* ja veel üks tagavaramees (*Geier*) kõik *Mercedes-Benz* autol. *Auto-Union* ei lubanud oma autodel sellest sõidust osa võtta ja nii kujunes osavõtjate nimestik järgmiselt:

Nr. 2. — *Caracciola*, Nr. 4. — *Fagioli*, Nr. 6. — *Brauchitsch*, Nr. 8. — *Hove* (*Bugatti*), Nr. 10 — *Villapadierna* (*Maserati*), Nr. 14. — *Sommer* (*Alfa Romeo*),



Väljasõit stardijoonel.



Fagioli treeningu ajal.

Nr. 16. — Chiron (Alfa Romeo), Nr. 18. — Dreyfus (Alfa Romeo), Nr. 20. — Nuvolari (Alfa Romeo), Nr. 22. — Rrivio (Alfa Romeo), Nr. 24. — Etancelin (Maserati), Nr. 26. — Zehender (Maserati), Nr. 28. — Dusio (Maserati), Nr. 30. — Farina (Maserati) ja Nr. 32. — Soffiatti (Maserati), kuna *Lehoux* (S. E. F. A. G.) autol loobus sõidust.

Kuidas sakslased osavõtsid sõidust ja kõik välja panid, nähtub sellest, et Mercedes-Benz meeskond seisis koos: 1 insener (konstruktor), 1 meister, 20 mehaanikut, 4 sõitjat, 4 autot ja 6 veoautod töökoja ja tagavaraosadega, siis veel mitu kergesõidu autot!

Täpselt kell 1.30 ilmusid starti võistlejad autod ja rivistusid järgmiselt:

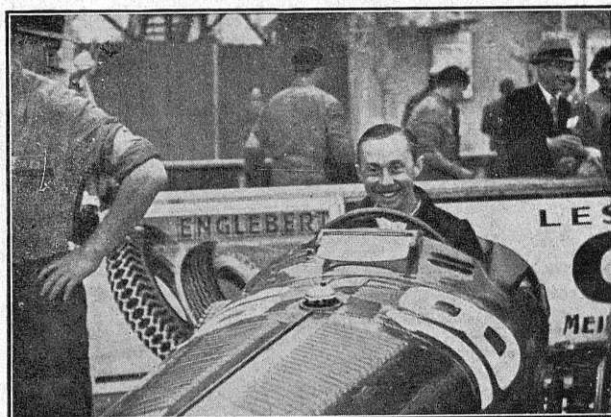
Fagioli (Merc.-B.)	Brauchitsch (Merc.-B.)	Caracciola (Merc.-B.)
Nuvolari (Alfa-R.)		Dreyfus (Alfa-R.)
Sommer (Alfa-R.)	Chiron (Alfa-R.)	Brivio (Alfa-R.)
Zehender (Maserati)		Etancelin (Maserati)
Soffiatti (Maserati)	Hove (Bugatti)	Farina (Maserati)
Villapardierna (Maserati)		Dusio (Maserati)

Märguande peale algas sõit. *Fagioli* tõmbas enese kohe ette, *Caracciola* tema järele. Kohe esimesel ringil lahkus *Brauchitsch* sõidust mootori rikke tõttu ja nii jäi *Dreyfus* kolmandaks. Esimese ringi sõitis kõige kiiremini *Fagioli*: 19 min. 55 sek. 20-dal ringil surus

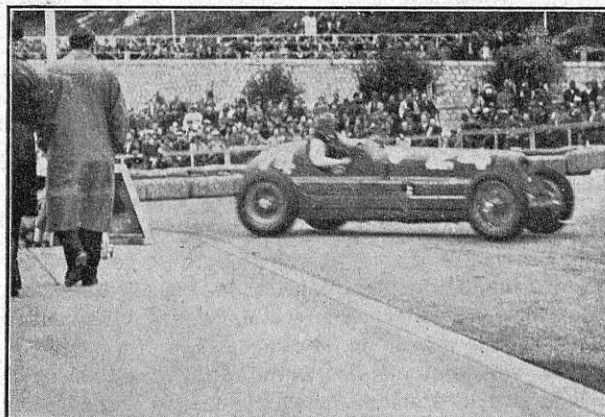


Brivio „Alfa-Romeol“.

Etancelin Nuvolarist ette. 36dal ringil loobus sõidust inglane *Howe*. 50-dal ringil surus *Etancelin* *Caracciola*st ette — 2 kohale. 54-dal ringil loobus *Nuvolari* sõidust, nähes et jäi juba 7-dale kohale. 60-dal ringil oli jälle *Caracciola* teine, kuid juba 63-dal ringil loobus sõidust, sest närvid ei pidanud vastu ja autoga oli ka midagi juhtunud, sest mootor puperdas. Ka loobus hispaanlane *Villapardierna* samal ajal. 80, 90 ja viimasel kümnel ringil olukord ei muutunud ja *Fagioli* jõudis finiši esimesena, katnud 318 km 3 tunni 23 min. ja 49 sek. jooksul, seega keskm. kiirus 93,607 km/t. Teisele kohale tuli *Dreyfus* ajaga 3 t. 24 m. 21 sek. Kolmandale kohale — *Brivio* ajaga 3 t. 24 m. 56 sek. Neljandale kohale — *Etancelin* ajaga (puudus 1 ring). Viidendale kohale — *Chiron* ajaga (puudus 3 ringi).



Dreyfus „Alfa-Romeol“.



Etancelin „Maseratil“.

Nende järgi *Sommer*, *Zehender* ja *Soffiatti*.

Muidugi oli sakslaste vaimustus suur ja prantslastel tuli kaotus seekord vaidlemata vastu võtta. Oli ju sõidu alul kohe selge, et kui sakslaste autodega midagi ei juhtu siis on nad võidumehed, sest treeningu ajal suurem kiirus seadis nad stardipunktil kohe etteotsa ja nende kolmest autost mööda pääseda oli tagumistel peaaegu võimata. Ka olid sakslased oma masinate bensiniivõtmise nii jaganud, et kui üks võttis bensiini, siis 2 autot olid veel sõidul ja hoidsid kohti. *Etancelin*il oleks ehk võimalust olnud mööda pääseda, kuid sel mehel pole kannatust, sest ta püüab esiotsa kihutada hullupööra ja sattub asarti. *Dreyfus*, vaatamata oma vanema tüübilise Alfa Romeo autole, suutis siiski suruda end teisele kohale ja see oli ka küllalt suursaa-

vutis. Õnnelikud õnnetused sellel sõidul olid järgmised: Hispaanlane Villapadierna lendas autoga vastu planku, kuid jäi terveks; Dusio — Maserati autol lendas vastu liivakotte, masin vigastati, kuid ise jäi terveks ja Howe sõitis ka vastu planku ilma et viga oleks saanud. Auhinnad: I auhind — rahas 100.000 franki (meie rahas umb. 25.000 krooni).

„ II „ — rahas 40.000 franki.
 „ III „ — „ 20.000 „
 „ IV „ — „ 10.000 „

Peale selle veel karikad ja eriauhinnad.

Nii lõppes see üliraske võidusõit esimest korda sakslaste võiduga.

Alates 1929. a. olid esimese auhinna saajad järgmised:

1929. a. I. Williams (Bugatti) aeg 3 t. 56 m. 11 s.
 1930. a. I. Dreyfus (Bugatti) „ 3 t. 41 m. 2 s.
 1931. a. I. Chiron (Bugatti) „ 3 t. 39 m. 9 s.
 1932. a. I. Nuvolari (Alfa R.) „ 3 t. 32 m. 25 s.
 1933. a. I. Varzi (Bugatti) „ 3 t. 27 m. 49 s.
 1934. a. I. Moll (Alfa R.) „ 3 t. 31 m. 31 s.
 1935. a. I. Fagioli (Merc.-B.) „ 3 t. 23 m. 49⁸/₁₀ s.

Seega 1935. a. Varzi kiirus parandatud 4 minuti võrra. 1936. a. on oodata põnevat võistlust, sest prantslased ei tunne end hästi peale seda kaotust ja siin tehakse kõik, et esimest võitu kodu jätta. E. K.

AUTO-VÕIDUSÕITJATE NIMEKIRI.

Kui võtta kokku kõik 1934. a. peetud tähtsamad, rahvusvahelised võidusõidud, saame alljärgneva tabeli, mis on ühtlasi rahvusvahelisse eriklassi kuuluvate võidusõitjate paremusjärjekorra tunnistuseks. Võidu ja koha eest on määratud järgmiselt punkte: I — 5, II — 4, III — 3, IV — 2 ja V — 1 punkt.

Võistluste nimestik	Hans Stuck	Luigi Fagioli	Rud. Caracciola	Tazio Nuvolari	Louis Chiron	Achille Varzi	Manfr. Brauchitsch	Aug. Momberger	Guy Moll †	Krahv Trossi	Prints Leiningen	Võitja keskmine tunnikiirus km/t.
Rahvusvah. Avusvõidusõit	—	—	—	1	—	4	—	3	5	—	—	205,3
„ Eifelvõidusõit	4	—	—	—	3	—	5	—	—	—	—	122,5
Saksamaa Suur Auhind	—	—	—	—	5	4	—	—	1,5	1,5	—	136,8
Prantsuse Suur Auhind	5	4	—	2	3	—	—	—	—	—	—	123,0
Rahvusvah. Klausenvõistlus	4	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	83,9
Coppa Acerbo	—	5	—	4	—	—	—	—	—	—	—	129,6
Saksa Suur Mägisõit	5	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	89,8
Rahvusvah. Kesselberg võistlus	5	—	—	—	—	—	4	—	—	2	—	80,4
Šveitsi Suur Auhind	5	—	—	—	1	2	—	4	—	—	—	140,3
Itaalia Suur Auhind	2	2,5	2,5	2	—	—	—	—	—	3	2	105,2
Hispaania Suur Auhind	2	5	4	3	—	—	—	—	—	—	—	156,3
Masarykringi võidusõit	5	4	—	—	—	1	—	—	—	—	2	127,0
Punktide üldarv	37	20,5	15,5	12	12	11	9	7	6,5	6,5	4	

ÜHEKSAS „MILLE MIGLIA“.

14. aprillil s. a. peeti üheksas „Mille Miglia“ võidusõit 1600 km pikkusel üle avalike tänavate. Peab imeks panema seda distsipliini ning enesevalitsust, mida näitas publik terve võistluse kestvusel. Kuid juba 270 km sõidu järgi oligi teada, kes pärib esimese koha, ning nii oligi: Pintacuda, senini vähetuntud sõitja, saabus esimesena Rooma.

106 võistlejat oli üles antud, kuid ainult 86 neist ilmusid starti. Publiku sümpaatia kuulus Varzi'le, kes sõitis 6-sil. Maseratil. Võistlejad stardivad suurepärasel teel Parma ja Bologna poole. Varzi autoga ei näi kõik korras olevat, ning pole ka ime, sest masin saabus vabrikust alles pool päeva enne võistluse algust.

Florenzis on järjekord: 1100 ccm. klassis: 1) Gazzabini 3.03,44; 2) Bianco; 3) Stazza.

1500 ccm klassis: 1) Scarfiotti 3.04,30; 2) Hall; 3) Clarke.

2000 ccm klassis: 1) Ghersi 3.05,50; 2) Azzali; 3) Castellano.

3000 ccm klassis: 1) Pintacuda 2.41,12 (keskm. kiirus 127,1 km/t.); 2) Tadini 2.44,37; 3) Varzi 2.48,27.

Varzi loobub varsti võistlusest, kuna temal ei näi mingit võidulootust olevat. Florentiinlane Pintacuda aga tunneb teed põhjalikult, sest on ta ju siit pärit, ning tormab 123,360 km tunnikiirusega läbi maastiku, olgugi et ükski sõitja talle enam kardetavaks ei võis saada.

Veneetsia austab võistlejaid ägeda vihmailinguga, kuid juba Brescia lähedal muutuvad teed jälle kuivaks, ning tempo kiireneb.

Lõppsaavutused: 3000 ccm klassis: 1) Pintacuda Della Stufa (Alfa Romeo 2900 ccm) 1615,700 km ajaga 14 tundi, 04 minutit, 47 sekundit, keskm. kiirus 114,8 km/tunnis. 2) Tadini-Chiari (Alfa Romeo) 14.46,38, keskm. kiirus 109,6 km/t. 3) Battaglia-Tufanelli (Alfa Romeo) 15.04,08, keskm. kiirus 107,2 km/t.

2000 ccm klassis: 1) Crivellari-Ferraro (Alfa Romeo) 15.59,23, keskm. kiirus 101 km/t. 2) Castellano-Adorno (Alfa Romeo). 3) Scarpari-Bortolon (Alfa Romeo).

1500 ccm klassis: 1) Clarke-Falkner (Aston Martin), keskm. kiirus 90,4 km/t.

1100 ccm klassis: Bianco-Bertocchi (Maserati), keskm. kiirus 106,2 ku/t.

TRIPOLISE SUUR AUHIND.

12. mail peeti Tripolise Suur Auhind. Osavõtjate hulgas olid Caracciola, Fagioli ja Brauchitsch, Hans Stuck ja Achille Varzi. Tagajärjed: 1) Caracciola (Mercedes-Benz) ajaga 197,993 km/t.; 2) A. Varzi (Auto-Union); 3) L. Fagioli (M.-Benz); 4) Nuvolari (Alfa Romeo); 5) Chiron (Alfa Romeo); 6) Dreyfuss (Alfa Romeo); 7) Sommer (Maserati); 8) Widgren (Maserati); 9) Zehender (Maserati); 10) Carraroli (Maserati); 11) Tadini (Alfa Romeo).

VÖIDUSÖIT HELSINGIS.

13. mail s. a. Eläintarha auto- ja mootorrattaste võistlustel, millest võtsid osa Soome, Rootsi ja Norra mootorsportlased, saavutasid soomlased võidu. Soomlased tulid kõikides klassides esikohtadele, võites tuntud Skandinaavia võistlejaid. Võistlustel oli mitu väiksemat õnnetust. Tõsisem vahejuhtum oli soomlase Anderssoni autoga, mis libises teelt ja lõi kukerpalli. Andersson murdis seejuures jalaluu. Mitmel Soome võistlejal, nagu Lampisel ja Videgrenil, oli äpardusi ja nad langesid välja võistlustest. Pealtvaatajaid oli umbes 20.000. Võistlusmaa pikkus oli 100 km. Tulemused olid järgmised:

Autode A klass: 1. Sooml. *Ebb* (Mercedes-Benz), 59.34,4; 2. rootsl. Sundstedt (Bugatti), 62.31,0; 3. rootsl. Lind (Bugatti), 63.24,0.

Autode B klass: 1. Ramsay (Chrysler), 62.48,5; 2. sooml. Wallenius (Ford), 65.06; 3. sooml. Sorri (Chrysler), 68.20.

Mootorrattaste C kl.: 1. sooml. Brandt (Rudge), 60.15,0; 2. rootsl. Edlund (Husqvarna), 61.08,7; 3. sooml. Lahti (Norton) 62.43,5.

Mootorrattaste B kl.: 1. sooml. Stenij (Rudge), 64.05,5; 2. rootsl. Bagenholm (Husqvarna), 64.46,2; 3. sooml. Kzro (Rudge), 64.54,8.

26. TARGA FLORIO.

Brivio Alfa Romeol sõitis 432 km pikkuse tee ajaga 5.29,29, temale järgnesid Chiron Alfa Romeol ja Barbieri Maseratil.

Teede saladus.

Kui Mussolini laskis tõsta Caligula laevu meresügavusest, olid merekuivatuseks tarvilikud pumbad niivõrd rasked, et viinamägede omanike kitsad ning kindlustamata teed ei suutnud kanda sellist raskust. Et pumpe ning mootoreid mereni tuua, oli vaja täiesti uusi teid ehitada. Insenerid, kes selle töö pidid sooritama, otsustasid asja äärmise tõsidusega võtta. Uutest teedest pidi saama korralikud ühendused. Nii siis alustati põhjaliku ehitusega. Maa mõõdeti piinliku täpsusega, kurvid ning tõusud määrati moodsaimatel põhimõtetel. Eriti katsuti loodust ise appi võtta, ning kasutada seda, mis loodusliselt juba olemas oli. Insenerid arvasid, et on parem mõnes kohas teed kurnis sügavalt maasse kaevata, et hoiduda paljudest küngastest. Selle juures selgus, et täpselt samal sügavusel, mis uue tee jaoks oli ettenähtud, leidus vana, äärmiselt kindel tee.

Insenerid uurisid seda üllatavat leidust ning veendusid, et nende uus, viimistletud kava juba 2000 aasta eest oli teostatud. Iga kurv, iga kungas oli omal kohal. Aastasade jooksul oli see tee mattunud liiva alla. Hilisemad generatsioonid unustasid selle täielikult ning 18. aastasaja viinamägede pidajad ehitasid oma eeslikärude jaoks uued teed, nii hästi kui see läks.

Roomlaste strateegia põhjenes sõjamasinail ning arvurikastel sõjavägedel. Et oleks võimalik transporteerida kiviviske-masinaid, et lasta leegione marsida, selleks pidi igal maal, mida kavatseti alla heita, olema uued teed. Vastas täiesti roomlaste meelsusele, et need teed täpselt viiksid kohta, mida taheti võita. Nagu Napoleoni teed, olid ka roomlaste omad laiad ning nõörsirged. Napoleon laskis teed palistada paplitega. Roomlased loobusid sellisest sentimentaalsest ehtest.

Germaanlased ehitasid puuteid, mis läbistasid käänakutena ning kõverikena suuri soid, ja kus Varuse legionäärid ei suutnud kasutada oma sirgete teede strateegiat. Roomlased kuulsid liig hilja kreeklastelt iroonilist ütlust, et sirge tee on küll lühike, kuid ka kõige lühem tee hukatusse. Kreeklased kartsid sirgeid teid, nagu hiinlasedki. Hiinlased pidasid sirget teed kurjade demonite omanduseks. Nende majadeni viisid sik-sakilised rajad, sest demonid suutsid ainult otsejoones astuda.

Kui aastasaja pöörangul esimesed automobilistid 20 km kiirusel „tormasid“ läbi napoleoniaegsete paplialleede, ehmatas neid haruldane nägemus. Neile paistis, nagu kummarduksid paplid alla, et neid haarata.

Alles hiljem jõuti selgusele, et see nähtus ei põhjene väsimusel. Napoleoni teed olid liig sirged selleks, et sõitja püsiks värskena. Tema teadvust suigutas tee ühetoonilisus, ning siis ehmataski teda nägemus.

Kui ameeriklased ehitasid oma esimesi suuri autooteid, olid roomlaste teed neile eeskujuks. Neil sirgeil, takistusvabadel teedel aga varitses hukatus. Sündis mõistatuslikke õnnetusi. Autod purunesid teadmata põhjustel, ning mõnikord jutustas õnnetusest pääsnu, et tal nägematu jõud on kiskunud rooli käest.

Liiklemispsühholoogid leiutasid lõpuks kõige selle põhjuse — liig sirge tee! Nüüd on nende teede äärde asetatud ehmatussignaale automobilistidele, — purunenud autokeresid ja öösel valgustussignaale. Need peavad automobilisti alati ärkvel hoidma ja meenutama, et teel võib kergesti segadusse sattuda.

Praegu Saksamaal ehituselolevail autoteedel on selle kogemusega arvestatud: väikesed käänakud, rohelised aasad ja pöösastikud hoolitsevad vajaliku vahelduse eest.

Rändur laulab kas kartusest või rõõmust. Teedelaul näis kadunud olevat ühes viimase postivankriga. Bensiinijaamade bensiinilõhn näis surmavat viimase raasukese tänavaluulet. Kuid surnuksarvatud elavad kõige kauem. Leidub uus õnn, senitundmatu õnn, mida toob enesega kaasa kiirus.

Sa sõidad oma sõbraga teel. Teie auto tempo surmab iga sõna. Vaikselt istute kõrvuti, andunud mootori taktile, ning sellele ebamäärasele õõtsuvale tundele, mida harilikult tunneb vaid purjelaevadel, ning mis peaaegu on võrdne lendamisele. Äkki sa paned tähele, et su sõber laulab. Sa ei saa aru sõnadest ega ka viisist. Sa vaid näed, et tema nägu on põnev ning rõõmus. Ja nüüd laulad ka sina, samuti sõnadeta, tundmatu viisi järgi. Ära häbene seda laulu, ära salga teda, kui keegi küsib. Homme juba omab sinu laul õigeid sõnu, ning 100 a. hiljem öeldakse: See on laul tollest imelikust ajast, mil sündis kiiruse joovastus, ning mil jälle leiutati teede saladus.

REGISTREERITUD JÕUVANKRITE ARV REGISTREERIMISE ASUTUSTE JÄRGI EESTIS.

1. apr. 1934. a. — 1. apr. 1935. a.

Registreerimise asutus	Sõiduaudod		Veoaudod	Auto-bused	Sanitaar- ja vangiveoaudod	Tuletõrje audod	Kokku		Veotraktorid ja järelvankrid
	era	üüri							
Tallinna l/v.	575	320	448	48	7	20	1418	—	25
Tartu l/v.	91	76	96	16	2	9	290	—	3
Narva l/v.	16	22	21	7	1	5	72	—	—
Kokku l/v. registr. .	682	418	565	71	10	34	1780	—	28
Harju m/v.	63	3	101	13	—	2	182	—	12
Järva m/v.	47	13	47	2	—	1	110	—	8
Viru m/v.	82	32	86	11	—	7	218	—	23
Lääne m/v.	32	7	44	6	—	3	92	—	5
Saare m/v.	16	9	26	6	—	2	59	—	6
Pärnu m/v.	74	28	93	17	—	7	219	—	31
Viljandi m/v.	71	20	70	12	1	10	184	—	13
Tartu m/v.	52	14	74	17	—	1	158	—	7
Valga m/v.	11	22	23	4	—	3	63	—	6
Võru m/v.	25	15	41	9	—	1	91	—	7
Petseri m/v.	6	7	13	2	—	1	29	—	—
Kokku m/v. registr. .	479	170	618	99	1	38	1405	—	118
Kõik kokku üle riigi .	1161	588	1183	170	11	72	3185	—	146

REGISTREERITUD JÕUVANKRITE ARV FIRMADE JÄRGI. 1. IV. 1934. a. — 1. IV. 1935. a.

Firma	Sõiduaudod		Veoaudod				Sanitaar- ja vangiveoaudod	Tuletõrje audod	Auto-bused	Kokku	
	oma	üüri	kuni 1 ton.	1—2 ton.	2—3 ton.	üle 3 ton.					
Aga	11	—	3	—	—	—	—	—	—	14	
Auburn	16	—	—	—	—	—	—	—	—	16	
Austin	17	—	—	—	—	—	—	—	—	17	
B. M. W.	13	—	—	—	—	—	—	—	—	13	
Buick	54	11	—	—	1	—	—	1	1	68	
Cadillac	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	
Chevrolet	134	182	35	442	31	—	4	21	26	875	
Chrysler	41	24	3	—	—	—	—	—	—	68	
Citroën	50	1	1	—	—	—	—	—	—	52	
Daimler-Benz	1	—	2	6	1	3	—	1	4	18	
D. K. W.	19	—	—	—	—	—	—	—	—	19	
Dodge-Brothers	29	3	2	10	4	—	—	—	21	69	
Graham-Brothers	3	1	—	—	—	—	—	—	5	9	
Durant	6	2	—	—	—	—	—	—	—	8	
Erskine	10	29	—	—	—	—	—	—	—	39	
Essex	24	16	—	—	—	—	—	—	—	40	
Federal	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	
Fiat	42	2	—	5	—	—	—	1	1	51	
Ford	249	150	17	415	23	1	—	22	15	892	
G. M. C.	—	—	—	2	1	15	—	—	—	18	
Graham-Paige	39	19	—	—	—	—	—	—	—	58	
Hudson	5	1	—	—	—	—	—	—	—	6	
Hupmobile	1	2	—	—	—	—	—	—	—	3	
International	—	—	—	21	19	9	—	1	8	58	
La Salle	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Maybach	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
Mathis	14	—	—	—	—	—	—	—	—	14	
Mercedes-Benz	11	1	—	—	—	—	—	—	—	12	
Morris	10	—	1	2	—	3	—	—	—	16	
N. A. G.	3	2	—	—	1	—	—	—	1	7	
Nash	10	8	—	—	—	—	—	—	—	18	
Oakland	8	13	—	—	—	—	—	1	—	22	
Oldsmobile	14	18	—	—	—	—	—	—	—	32	
Opel	41	12	2	1	3	1	—	—	1	61	
Overland	18	17	—	2	1	—	—	—	—	38	
Packard	—	—	—	—	1	1	—	1	—	3	
Peugeot	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
Pontiac	8	16	—	—	—	—	—	—	—	24	
Renault	91	5	2	10	2	3	3	1	18	135	
Reo	4	—	—	18	5	1	—	—	24	52	
Steyr	5	2	—	—	—	—	—	—	—	7	
Standard	9	—	—	—	—	—	—	—	—	9	
Studebaker	35	2	—	4	2	—	—	—	—	43	
Whippet	4	7	1	3	—	—	—	—	2	17	
Willys	7	2	—	13	2	1	—	4	5	34	
Mitmesugust	95	40	1	15	8	1	4	17	37	218	
76	Kokku	1161	588	70	969	105	39	11	72	170	3185

REGISTREERITUD MOOTORRATASTE ARV REGISTREERIMIS ASUTUSTE JÄRGI

1. IV. 1934. a. — 1. IV. 1935. a.

Registreerim. asutus	Külje- korvita	Külje- kor- viga	Kokku	Jalgrattad
Tallinna l/v.	217	81	298	7.085
Tartu l/v.	76	15	91	1.994
Narva l/v.	14	3	17	1.428
Kokku l/v. registr.	307	99	406	10.507
Harju m/v.	76	20	96	12.276
Järva m/v.	28	14	42	ei reg.
Viru m/v.	84	13	97	10.245
Lääne m/v.	39	11	50	8.629
Saare m/v.	8	13	21	6.009
Pärnu m/v.	54	10	64	5.798
Viljandi m/v.	60	12	72	6.054
Tartu m/v.	45	7	52	6.251
Valga m/v.	7	12	19	912
Võru m/v.	18	5	23	2.923
Petseri m/v.	13	3	16	ei reg.
Kokku m/v. registr.	432	120	552	59.097
Kokku üle riigi . . .	739	219	958	69.604

Eeltoodust näeme, et jõuvankrite arv on aasta jooksul kasvanud: linnades 53 ja maal 32 võrra, kokku 85, neist 29 sõiduautod ja 56 veoautod. Siin tuleb meelespidada, et nimetatud arvud ei ütle, et see kasv oleks uute autode arv, mis aasta jooksul sisseveetud. Uusi jõuvankreid on sissetoodud palju rohkem, kuid vanu on registreerimisel või muidu kõrvaldatud, nii et arv 85 näitab ainult suurenemist võrreldes eelmise aruandeaastaga.

Huvitav oleks märkida, et jõuvankrite juurdekasv on olnud Järvemaal — 18, Virumaal — 8, Pärnumaal — 19, Viljandimaal — 12, Tartumaal — 18 ja Võrumaal — 3. Mujal on vähenenud. Tallinnas on jõuvankrite üldarv suurenenud 40 jõuvankri võrra, Tartus 10 võrra ja Narvas 3 võrra. Tagasi läinud on Läänemaa — 20 võrra, Saaremaa — 9, Valga 3 ja Petseri — 2 auto võrra.

REGISTREERITUD MOOTORRATASTE ARV FIRMADE JÄRGI.

Firma	Külje- korvita	Külje- korviga	Kokku
Ariel	2	—	2
Ardie	6	—	6
A. J. S.	33	5	38
B. S. A.	7	3	10
D. K. W.	102	5	107
Douglas	10	1	11
Einfieldt	4	3	7
Excelsior	6	1	7
Harley-Dawidson	27	54	81
Husqvarna	6	4	10
F. N.	82	3	85
Indian	41	42	83
James	9	—	9
Norton	2	—	2
N. S. U.	45	—	45
Opel	1	—	1
Raleigh	10	—	10
Rudge	3	—	3
Sunbeam	5	6	11
Triumpf	16	—	16
Wanderer	9	—	9
Zündapp	6	—	6
Mitmesugust	83	9	92
Kokku	739	219	958

Üüriautode arv linnades on vähenenud 32 võrra (Tallinnas — 12, Tartus — 9 ja Narvas — 11). Maal on üüriautode langus suurem nimelt — 78, mis seega seletatav, et maakondadesse osteti enamikus linnades tarvitamisel olnud autosid ja muutuvad kõlbmatuiks. Aasta jooksul on tuletõrjeautosid juurde tulnud 3, sarnitaar- ja vangiveoautosid — 3. Veotraktorite ja järelvankrite arv näitab väga suurt tõusu, nimelt 124. Kas on siin tegemist uute juurde ostuga või on eelmisel aastal mõned registreerimise asutused neid aruandes märkimata jätnud. Läänud aastal oli järelvankreid ja veotraktoreid kõigest 22 aga tänavuses aruandes on neid kokku 146.

Kui palju üldse üht või teist uut jõuvankert juurde on tulnud või kui palju on seismas olevaid vanu jõuvankreid registreeritud, on arvuliselt raske kindlaks teha. Mootorrataste arv on tõusnud 54 võrra.

Huvitavat liiklemisajaloost.

Vankritega liiklemist õpivad flaami rahvad oma naabritel — germaanidelt ja prantslastelt. Et Holland (Madalmaad) on tõesti madal ja tasane, siis tekib seal — vist esimesena ajaloos — mõte panna vanker liikuma purjede ja tuule abil.

**

Itaallased ja hispaanlased pärisid roomlastelt liiklemiskultuuri ning arendasid roomlaste rasked sõidu- ja veoriistad kergemateks ja mugavamateks. Välisilule ja toredusele panevad roomanirahvad erilist rõhku; luksusvankrid kaetakse juba kulla, siidi ja purpurriidega.

**

Kui vähe Saksas veel keskajal oli vankreid, seda kujutab järgmine lugu: Prantsuse kuningas Charles V kutsus Saksa keisri Karl IV enda juure külla. Et viimane oma kehaliste vigastuste tõttu ei võinud ratsutada ja et tal ka polnud korralikku vankrit nii pika sõidu jaoks, siis saatis Charles V Karl IV kasutada ühe oma luksustõldadest, mida vedasid neli suurepärrast valget hobueeslit ja kaks toredat täkku.

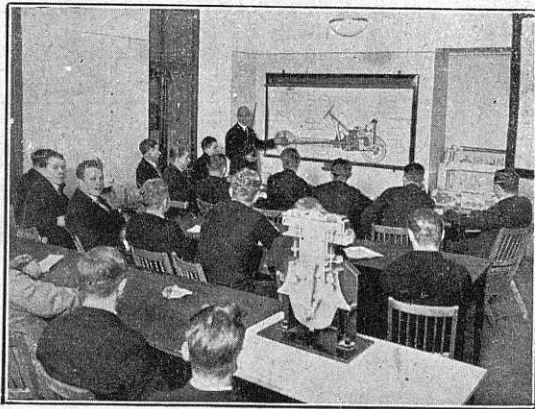
**

Germaanid õppisid vankrite ehitamist hunnidelt. Nende vankrid olid nelja rattaga, rasked, massiivsed ja mugavusteta. Ajaloos mainitakse neist esimest korda 4. sajangu teisel poolel.

Autojuhtide õpetamine N. M. K. Ü. autokoolis.

Eesoleval sügisel on kolm aastat sellest, kui meil oli juhuse õnnitleda N. M. K. Ü. Autokooli viimase 10-aasta juubeli puhul. Toonitasime tookord („Tehnika ja Auto“ nr. 10/11 — 1932) neid teeneid, mis mainitud koolil meie autojuhtide õpetamises eriti ja meie autoasjanduse arengus 1921. aastast alates üldse olnud. Ja neid teeneid hindasime kõrgelt. Olid ka seda väärt.

Nüüd on, nagu öeldud, sellest kolm aastat möödunud. Kool on arenenud — ja kooli juhatajast, tookordsest noorest tehnika-üliõpilasest, on saanud Eestis esimene autoasjanduse dipl.-insener. Tema — dipl. ins. *Arnold Johanson* — ongi viinud „Imka“ Autokooli tasemele, millist teist Balti riikides pole. Olles oma akadeemilise diplomi omandanud Eestis valmistatava auto projektiga, on ins. Johanson osutunud teerajajaks meil — nii noor kui ta ongi! Ja nagu end, on ins. Johanson ka arendanud N. M. K. Ü. Autokooli.



Õpilased teoreetilist loengut kuulamas.

Ruumid on avarad. Loengusaal umbes 60 istmega. Seintel joonised, diagrammid, pildid jne. Siis klassitaie õpilasi, kellele kooli vanem lektor ja üks meie parimaid mootorasjanduse eriteadlasi, hra *Römmer*, parajasti seletab plahvatusmootori gaasistaja konstruktsioonide erinevusi. Loeng on elav — osalt isegi hra *Römmerile* omase tehnilise huumoriga vürtsitud. Nauding on seda kuulata! Tehnika polegi nii igav ala — on igatahes huvitavam kui, näiteks, matemaatika. See siin olla kooli vaimline või teoreetiline külg. Siin kasvatatakse õpilane teadlikuks ja seda teaduslikult. Õpetus ei piirdu ainult huvitavate loengutega — loenguid selgitatakse suurepärase õppefilmi (mida vist 100.000 korda näidatud!), varjupiltide (diapositiivide) jne. abil. Õpilaste kasutada on igasugused eesti- ja võõrkeelsed õpperaamatud.

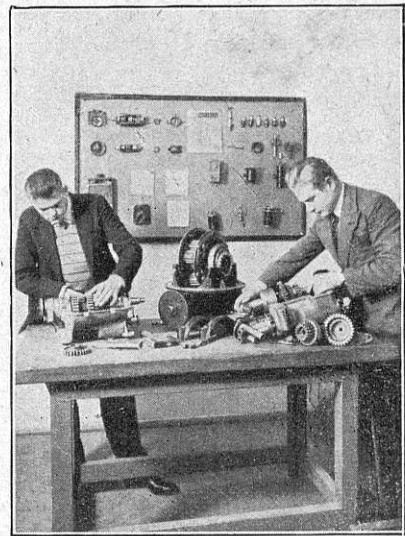
Loengusaalist siirdume praktiliste tööde osakonda. Siin on chef'iks hra *Schneeberg* — eriteadlane oma alal, nagu hra *Römmergi*. On õpilane kuulunud viimase loengu, siis võtab too brunett härra ta oma osakonnas vastu. Tema „laboratoorium-õppetöökoda“ paneb juba inimese higistama. Võta lahti — pane kokku — otsi viga — paranda — jne. Õppeabinõudeks pole siin enam raamat, vaid „elavad“ ja „surnud“ mootorid. Viimaseid on pinkidel ja pukkidel terve rida — õieti öeldud: *kaks toatüüt*. On: üks 4-, teine 6-silindriline automootor tervena ja läbilõikes. Siis neli mootorit õpilastele lahtivõtmiseks ja kokkupanemiseks.

Ruumide seintel vastavad joonised läbilõiked jne. Ja maksev nõue: viie-liikmelistes rühmades õppides peab (ja selleks on võimalus) iga õpilane „käed külge panema“.

Kolmas järk õppekavas on tegelik autojuhtimine. Peale härrade *Römmeri* ja *Schneebergi*, kes tihtigi teevad kaasa, on see ala usaldatud hra *Vasseri* osavatesse kätte. Vanana ja elukutselisena autojuhina, kel suured kogemused, võtab ta noored autojuhid niiõelda kolmandat korda kätte. Garaažis peab iga õpilane tegelikult tegema kõige selle, mida ta teoreetilistel loengutel ja hra *Schneebergi* „laboratooriumis“ õppinud — plus autojuhtimise tegelikult. Peame kinnitama, et selline filter on niivõrd tihe, et enne kui isikul on N. M. K. Ü. Autokooli lõputunnistus käes, siis on ta ka oma liigis — esimeses või teises, ta enda soovile vastavalt — *motorist-autojuht*.

Lõpuks pisut huvitavat statistikat:

N. M. K. Ü. Autokool alustas oma tegevust Toompeal 1922. aastal — meie autoasjanduse arengu esimese suure hooaja alul. Aastal 1932 — kui kool oli 10 aastat tegutsenud — oli selle teinud läbi ligi 3400 õpilast, neist 65% maalt ja 35% Tallinnast. Naisi oli koolitatud autojuhtideks 130 ümber. Nüüd on Autokool ligi 13 aastat vana ja õpilaste register näitab ümmarguselt 3880 nime — neist daame 175 ümber. Naised — nii näitab statistika — on eriti agarad autoala õppima. Enamus neist õpib 1. liigi juhiks — jõukamad aga era- või oma autot juhtima. Esimesi daame, kes õppisid autotüüri keeramist juhina, olid pr. *Vaas* ning prl. *Tõllasepp* ja *Kann*. On olnud õpi-



Õpilased tutvumas automootori käiguseadeldisega.

lasi pea igalt elukutsealalt. Enamasti maamehi-töölisi. Siis ärimehi-intelligente. Viimaste hulgas kuulsast lihunik-jõumees Joksast kuni kirjanik-pedagoog B. Lindeni. Ja siis paljugi neid kõrgemaid eluastmeil seisvaid isikuid, kes leidnud enda haridust vajalikuks täiendada veel autojuhtimise oskusega.

Autokooli registrist leiame, et 13 aasta jooksul on seal õppinud 16-aastaseid preilikesi ja 65-aastaseid onukesi — kõrgemaid riigijuhte ja rikkamaid ärimehi

— maasulaseid ja insenere-arhitekte — juute ja kristlasi — ning elukutselisi ja asjaarmastajaid. *Võimata on kõiki loetleda!*

Praeguse olukorra juures — *tänavu on meil jälle käes uus autoasjanduse suur tõusuaeg* — vajame vähemalt 600—750 uut motoristi-autojuhti. See asjaolu kindlustabki N. M. K. Ü. Autokooli tuleviku. Autoala pole küll enam uus ala, kuid on siiski *moodne* ala, mis

kuulub kodaniku üldharidusliste teadmiste valda, ilma milleta pole inimene ajakohane ja — on ka ala, mis pakub *pääramata elu- ja töövõimalusi*.

On olnud elus võimalusi külastada nii paljudegi ülikoolide ja kõrgemate tehniliste õppeasutiste mootor-auto-õppeosakondi, on nähtud ka mitmesuguseid kursusi autoalal, kuid täielikumata ja ajakohasemat autokooli kui kõne all olev, on vaevalt leida.

A. Roosimanni autokere-tööstus.

Juhus viis meid Volta tänavale maija nr. -0 — *Aleksander Roosimanni* — autokerede-tööstusse. Ettevõtte on oma, nägus kahekordne maja, otse Franz Krulli fabriku vastas. Alumisel korral undavad masinad — maja tagant kostavad sepa haamrilöögid. Astusime sisse. Hra Roosimann (Roosimaa) on vana tegelane autokerede ehitamise alal. Juba 1921. aastal kutsuti teda ehitama autobusekere, millise tööga keegi teine hakkama ei saanud. Alates 1922. aastast kuni 1928. aastani, ehtas hra Roosimann auto- ja autobusekeresid tookord meie suurimale ja järjest suurenevale auto-transportärile — V. Tatsile. Vähe enne seda, kui Tatsi oma autobused O.-ü. „Mootorile“ müüs, lahkus hra Roosimann ja asutas oma töökoja. Praegu on

Roosimanni töökojas ehitamisel suur autobuse kere „Diamond“-alusele. Sellest saab moodne ja ilus voolujooneline autobus kuhugi maale. Sealsamas on ka näha väike-auto kere — „luustik“. Puudub veel vaid plekisepp ja polsterdaja... Hra Roosimann on, peale kümnete autobusside ja sõiduautode kerede, ehitanud kered ka kuulsale Puhk ja Poegade reisi-omnibusele, Tallinna tuletõrjele — viimasele mittu ja mitmesugust (neist viimane äsjalminud 1500 ltr. mahutusega vee- paak-auto) ning mitmesuguseid sõidu- ja veoauto-keresid E. T. K-le, „Estaklandile“, siis Narva, Tartu, Võrru, Pärnu jne. Ta tööstus ja oskus on tuntud ju üle Eesti!

Autoreporter.

Lühemaid teateid.

Castle Bromwich, Birminghamis, ehitatakse 500 m pikkune proovitee, mis on 10 m lai ja millel kasutatakse 6 erisugust ehitusmaterjali, nimelt: kivisillutis, betoon, tsement, puu, teras ja kõva kummi. Samas sooritatakse katseid igasuguse koormatusega, et sel kombel kindlaks teha vastupidavamad materjali.

Auto-Union A.-S. maksab oma 14,5 milj. RM. aktsiakapitalilt 4% dividende. Seega jagatakse esimest korda peale suurt kriisi jälle dividende.

Toledos (Ühendriigid) lõpetas *Chevrolet Motor Co.* oma tegevuse, jättes tööta 2340 töölisi. Põhjus seisib 600 töölise streigis, kes nõudsid palgakõrgendust.

Detroitis (USA) asub väike alev *Billings*. Seal on 452 elaniku kohta 453 jõuvankrit. Nii võib seal automüük edeneda vaid siis, kui iga elanik muutseb omale veel teise auto.

Strassburgi autovabrik Mathis ja prantsuse Ford haruvabrik ühinesid, ning asutasid Matford autovabriku, alates Ford 8-sil. mudeli valmistamisest. Vabrikus on tööil 2500 inimest.

Monza-teel Milano juures katsetati hiljuti salaja uue Alfa-Romeo võidusõiduautoga, mille jõuülekanne sünnib kõigile neljale rattale. Katse tulemusi hoitakse samuti salajas.

Bill Cummings saavutas uue rekordi diiselmootoritele, sõites Daytona rannal 212,836 km keskmiselt tunnis mõlemas suunas.

Prantsuse autovabrik Chenard et Walcker kaotas 1934. a. jooksul 1,9 milj. franki.

Itaalia autovabrik Isotta Fraschini suurendas oma aktsiakapitali 25-lt 35 milj. liirile. Väljavedu Venemaale, Perusse ja Hiinamaale näitavat tõusu.

(Motor u. Sport nr. 18).

Tuniisi suure auhinna võitis Varzi Auto-Unionil, sõites 162,869 km/tunnis, temale järgnesid Vimille (Bugatti), Etancelin (Maserati), Comotti (Alfa Romeo) ja Farina (Maserati).

Roomas korraldati „Vaikne nädal“, millega saavutati häid tagajärgi. Kuna igasugused signaalid olid keelatud, sõideti palju ettevaatlikumalt kui tavaliselt, ning liiklemisõnnetusi oli vähem. Nüüd kavatakse selliseid vaikseid nädalaid pidada kõigis Itaalia linnades.

Moskvast teatatakse, et seal kavatakse võidusõidu autode ehitamist, mis ka diiselmootoritega oleksid varustatud. Nende autode ilmumist aga ei oodata enne 1936. aastat.

Kummist karosserii, mürata ja hädaohutu, näib muutuvat nüüd tõeliseks! New Yorki autonäitusel võis näha juba mõningaid autosid, mille karosserii oli n. n. kummiplekist, — aine, mis püsib oma esialgses kujus, ilma et seejuures kaotaks elastsust.

Monte-Carlos korraldati 30. märtsil s. a. autode „Concours d'Elegance“, kus üldauhinna omandas Marquis d'Imperial oma „Rolls-Royce“ autoga. Auhinnatud auto kere on valmistatud Itaalias „Pinin-Farina“ tehastes. See on esimene juhus Prantsusmaal kus autode iludusvõistlusel esimese auhinna omandas mitte prantsuse päritoluga auto.

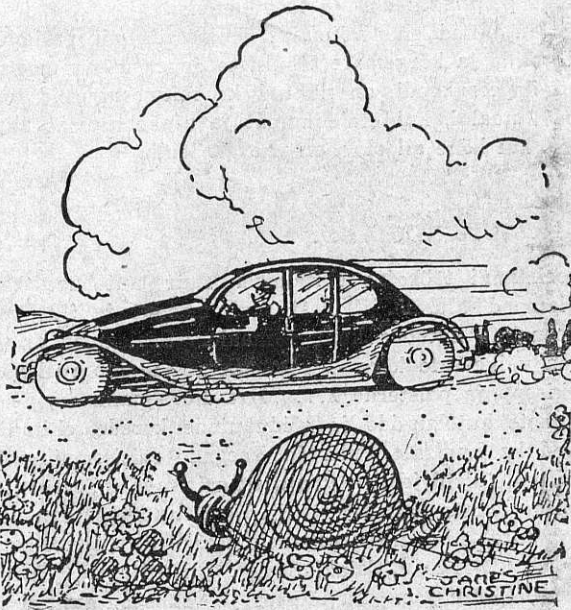


Fig.: „Voolujoon kiiruse suurendamiseks?!.. minul on ta juba ammu, aga tagajürg?!“ The Motor-London.

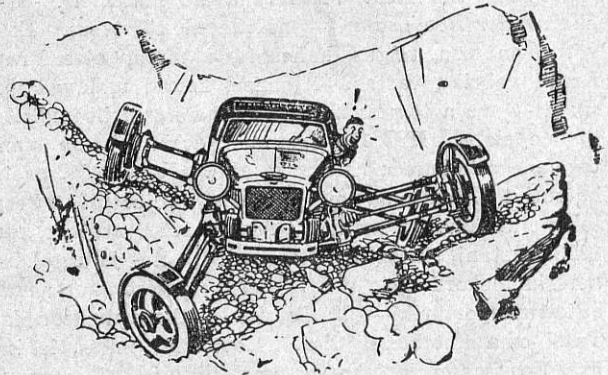
Professor: „Ja nagu näete, on Jaapani keel ainus keel, mis ei sisalda ainustki söimusõna.“

Üliõpilane: „Kuid mis teeb siis Jaapani jõuvankrijuht, kui mootor käima ei lähe?“

Keegi varastas auto.

Kohtunik küsib: „Kas võite salata, et varastasite auto?“

— „Miks ei või, — aga kas usute, et sellest midagi kasu on?“



Õotsassid, iseseisvalt asetatud rattad tulevikus.

Eesti Autoklubi teateid ja kronika.

Läinud aastal külastasid Leedu Autoklubi liikmed Eesti Autoklubi ja palusid meilt vastukülaskäiku teha 1935. a. suvel. See külaskäik sai otsustatud ka liikmete aastapeakoosolekul ja nii sai Leedusse sõit kindlaks määratud 28. juunist kuni 1. juulini s. a.

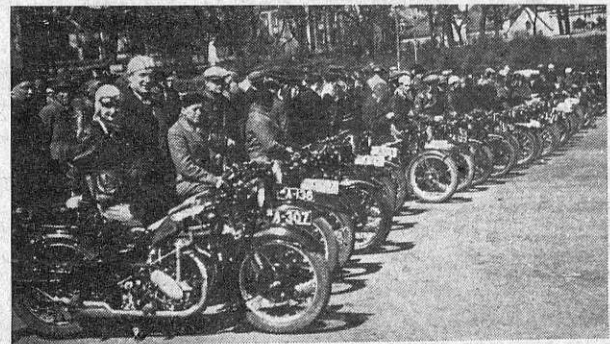
E. A. K. juhatus palub klubi liikmeid võimalikult rohkemal arvul sellest sõidust osa võtta ja ennast ühes abikaasadega ja perekonna liigetega registreerida selleks sõiduks klubi sekretäri juures kuni 20. juunini s. a., sest meil on vaja etteteatada sõitjate ja autode arv, et Leedu sõbrad teaks garaaže ja öökorterite eest hoolt kanda. Hilisemaid ülesandjaid on võimata kaasa võtta, sest see toob segadust korraldajaile.

Klubi juhatus loodab rohkele osavõtule.

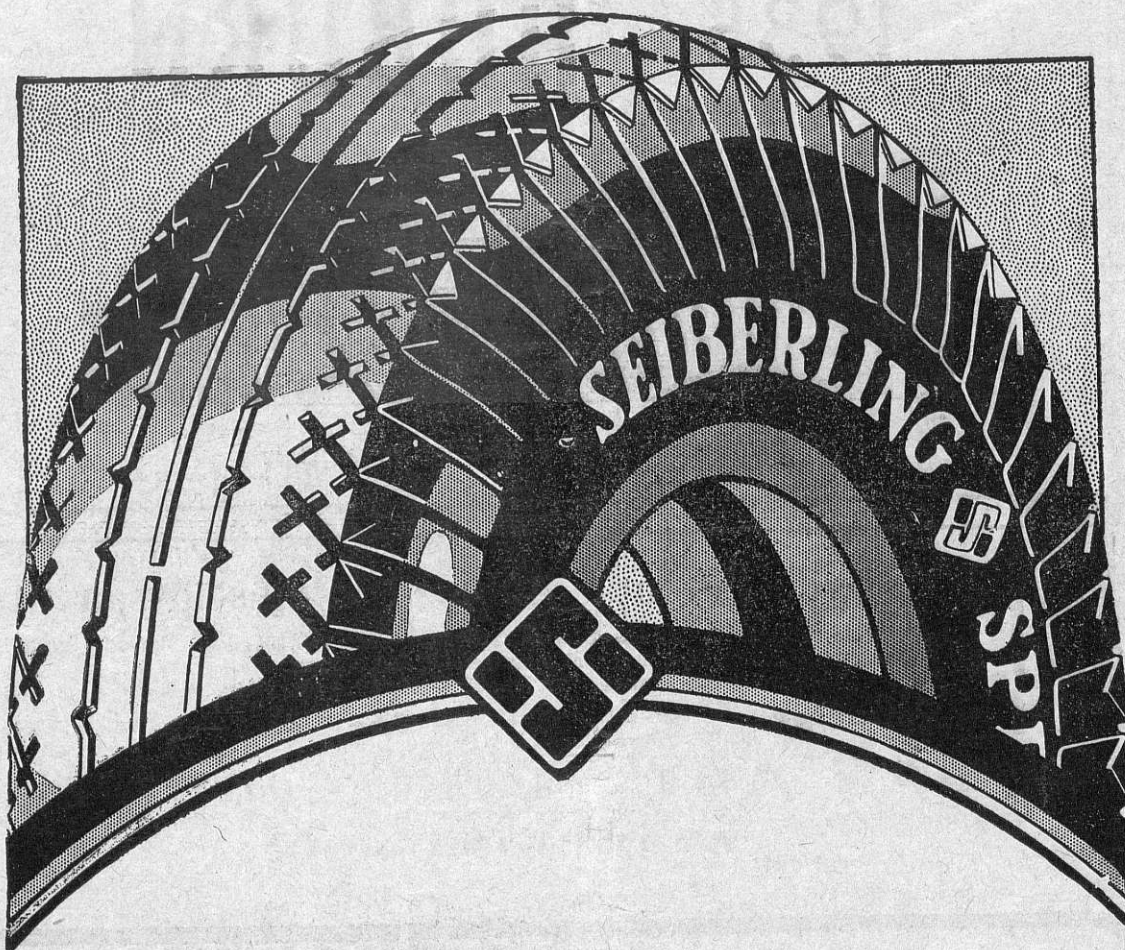
Täpne väljasõidu aeg Tallinnast saab registreeritud liigetele teada antud postkaartiga, samuti külasoleku aja kava.

E. A. K. liikmeiks on vastu võetud: hra dir. V. Proehm „Ford“ 8 h.-j. autoomanik, hra dir. Leo Sepp, „Renault“ 6 h.-j. autoomanik, hra dir. G. Nieman, „B. M. W.“ 3 h.-j. autoomanik.

2. juunil s. a. korraldab E. A. K. Mootorratta-seksioon hipodromil võistlused Eesti meistri nimele ja 16. juunil 1 km võidusõit autodele korraldab Eesti Autoklubi ja M.-seksioon arvatavasti Raudalu maanteel.



E. A. K. M.-seksiooni väljasõit hooaja avamisel 5. mail s. a.



Seiberling

autokummid

onületamatud omavastupidavuselt



Esindus ja ladu:

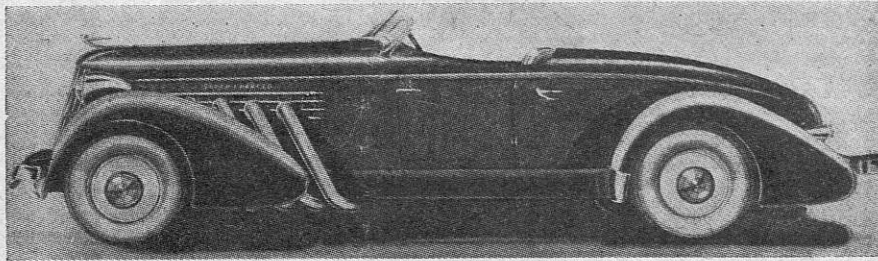
Väliskaubanduse kontor

A. Selling & K_o.

Tallinn, Vene t. 13. Tel. 470-22.

50, 98-321

1935 AUBURN



Speedster 8-silindriline kompressoriga.

Müügile ilmunud Auburni viimaseid saavutusi —

autod, milles ilu ühineb ökonoomsusega. Kõrgeväärtuslised, tugevad, vastupidavad. Luksuslik, avar sisemus, veel mugavamad kui varem. Suurepäraseid sõiduomadused. Vastuvõetavad hinnad. Soovikorral Dual Ratio (kaksikätkanne) igas mudelis.

Vaadolge

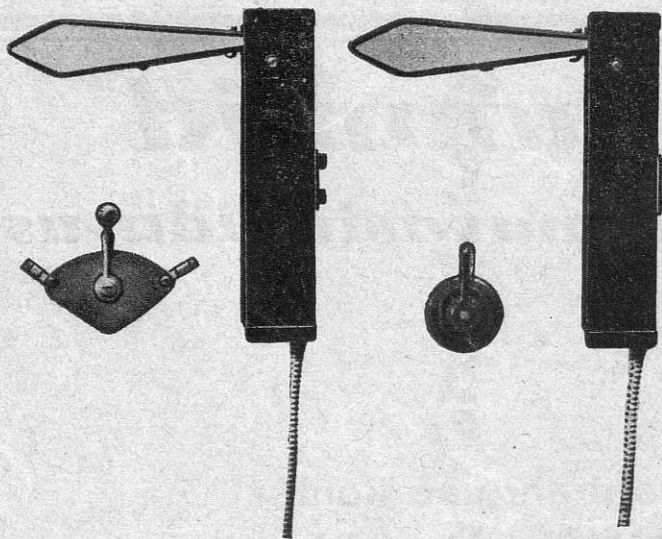
Sõitke

Võrrelge!

AUBURN AUTOMOBILE COMPANY.

AUBURN, INDIANA

Auto-suunanäitajad



valmistatud rahvusvahelise määruse kohaselt, mehhaanilised ja elektromagneedilised, kahes teisendis, — kroomitud ehk mustaks lakeeritud. Müügil kõigis suuremais autoärides.

Tartu Telefonivabrik A.-S.

Tartu, Puiestee 9/11.