Pd. la. 95-96

Auto

3. aastakäik **Ilmub kord kuus**

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI
EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

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

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

Nr. 5 (27) **Mai** **1930**

SISU.

III autonäituse puhul.
Autoasjanduse ajaloost.
Daimler-Benz tooröli-mootorid veoautodel.
Berliin — Euroopa õhuühenduse keskus.
Euroopa lennuasjandus.
Autonäitus.
Minu esimene auto.
Jõuvankrite arv Eestis.
Ameerika autotüübid.
Autokarosserii ja tendentsid.
Lühemad teated.
Eesti autoklubi teated.

INHALT.

Anlässlich der III Automobilausstellung.
Aus der Geschichte des Automobilismus.
Der Roh-Öl Motor von Daimler-Benz in den Kraftwagen.
Berlin — das Centrum der eur. Luftschiff-Fahrt.
Die Luftschiff-Fahrt in Europa.
Die Automobilausstellung.
Mein erstes Auto.
Die Zahl der Automobile in Eesti.
Amerikanische Autotypen.
Von den Tendenzen in dem Auto-Wagenbau.
Kürzere Nachrichten.
Nachrichten des Eesti-Autoklubi.

3. autonäituse puhul.

16. mail s. a. kell 14 avatakse meil III autonäitus. Meie majanduslises elus on sarnastel näitustel määratu tähtsus. Nad annavad kodanikkudele piltliku ülevaate, kui kaugele on jõudnud auto oma võidukäigus Eestis. Siin esinevad autode firmad paraadselt ja näitavad, mis nad võivad pakkuda, kodanikud aga omakord võivad pakkujatele esitada oma nõuded ja otsusele jõuda, kuivõrd neid rahuldavad väljapandud autode tüübid. Toetudes möödunud aastate kogemustele, võib ennustada, et näitus rahuldab mõlemaid pooli. Pole vist huvita, kui siin lühidalt vaadelda, kuidas meie nii kaugele oleme jõudnud autoasjanduses. 1920. a. oli meil liikvel ainult mõnikümmend jõuvankrit, needki peamiselt valitsuse asutuste omad. Kodanikkude teenistuses oli neid õige vähe. Autole vaadati kui luksusasjale. Juba 1922. a. oli mootorsõidukeid liikvel nii palju, et omanikud võisid moodustada autoomanikkude ühingu. Ühing koosnes peamiselt autojuhtidest, kellel olid oma autod. Ühingu eesmärgiks oli otsida teid, kuidas paremini rakendada auto meie oludes seltskonna teenistusse. Ühingu tööl olid kaunis head tagajärjed, kuid kahjuks kaldus see töö veidi õigelt sihilt kõrvale. Takso-autoomanikud tahtsid võimalikult rohkem kasu saada jõuvankri ekspluateerimisest, kuid sealjuures unustasid ära tarvitajate nõuded. Selleks olid ka mitmed tõsised põhjused. Nagu juba tähendasin, ei hoolitsenud autoomanikud-juhid selle eest, kuidas teha auto kättesaadavaks harilikule kodanikule, vaid katsusid auto ekspluateerimisest võimalikult kiires korras rohkem kasu saada. Auto remont oli aga väga kallis, tagavaraosade saamine oli äärmiselt raskendatud, bensiini ja määrdeainete hind oli kõrge jne. Kõik see oli takistuseks jõuvankrite arenemisele. Paljud ühingu liikmed astusid sarnase ebanormaalse nähtuse vastu välja, kuid nad jäid ühingus vähemusse oma arvamisega. Kokkulepe oli aga võimatu, sest oli selgesti näha, et autoasjandus oli asunud vildakule teele.

1924. a. astusid need vähemusse jäänud liikmed ühingust välja ja asutasid meie praeguse Eesti autoklubi, kelle peamiseks ülesandeks on arendada meie jõuvankrite asjandust õigetes roobastes. Pikkamisi koondusid klubi ümber isikud, kes olid huvitatud tõsisest ja õigest autoasjanduse arenemisest. Tuli otsida teid, kuidas teha auto kõigile kodanikele kättesaadavaks. See polnud kaugeltki kerge ülesanne. Kõigepealt tuli kõrvaldada need põhjused, mis hoidsid jõuvankrite kasutamise hinnad väga kõrgel. Ettevõtlikumad klubiliikmed võtsid endale autode esindused, et sisse tuua ajakohasemaid jõuvankrite tüüpe ja kergendada tagavaraosade saamist. Sellel olid head tagajärjed. Paljud ärimehed järgnesid sellele eeskujule. Kui 1920. a. polnud meil ühtki autode esindust, siis on neid praegusel ajal juba 15. Esindajatelt on kergelt saadavad autode osad. Tagavaraosade kauplusi on meie pealinnas umbes kuus. Nii esindused kui ka kauplused on suuremalt jaolt elujõulised. Ajakohaste jõuvankrite juurekasvuga, tagavaraosade kerge kättesaamisega alanesid ka autode ekspluateerimise kulud, mis võimal-

das sõiduhindade alandamise. Seega oli üle saadud ühest tõsisemast raskusest, mis takistas autode arenemist meil. Põlev- ja määrdeainete hind püsis veel kõrgel. Selle vastu astusid välja meie riiklikud asutused. Hakati kasutama oma maa bensiini. Algust sel alal tegi Auto-tanki rügement, kes käsi-käes käib Autoklubiga, temale järgnes lennuvägi, teised riiklikud asutused ja pika peale ka autoomanikud. See abinõu osutus radikaalseks, põlev- ja määrdeainete hinnad langesid miinimumini. Tarvis oli veel tuua tagasi seltskond, kes kõrgete sõiduhindadega oli peletatud jõuvankrist eemale. Selleks korraldas Eesti autoklubi võidusõite, autonäitusi, jne., tõmmates sinna ka välismaalasi. Palju teisi põhjusi, mis takistasid jõuvankrite arenemist meil, on kõrvaldatud ja kõrvaldatakse ka edaspidi, kuid nende loetlemine veniks pikale. Juba toodudki põhjuste kõrvaldamine on tagajärjerikas. Praegu on meil liikvel juba 2556 autot, 375 mootorratast ja üle paarisaja traktori. Kui siia juure arvata veel kaitseväe ja kaitseliidu jõuvankrid, siis tõuseb arv märksa suuremaks. Sõiduhind on niivõrd langenud, et sõiduk on kättesaadav suuremale kodanikkude massile. Tekib küsimus ,kas ainult meil jõuvankrid sarnase hiiglaedusammu on teinud. Kaugeltki mitte. Rääkimata riikidest, kus tööstus hästi arenenud, on auto teinud ka meie väiksemate naabrite juures võib olla isegi suuremaid edusamme. Näiteks Lätis, kus teedeministeeriumi andmetel kiviteid 658,7 km, kruusaga sillutatud teid 326 km, 135 km (väljaspool linnu) munakividega sillutatud ja 22,718 km nõndanimetatud külateid, on autoasjandus võib olla isegi kõrgemal kui meil.

Missuguste suurte hüpetega arenes autoasjandus Lätis, näitavad Riia prefektuuri andmed.

Nii oli Riias 1921. a. 174 autot ja 66 mootorratast ja juba 1926. a. 1700 autot ja 242 mootorratast ja maal 1924. a. 504 ja 1926. a. 1241 autot.

Üldiselt sõidukite hiigla-arenemine näitab, et jõuvanker pole mitte vesivõsu reaalses elus, vaid ta on praktiline nii liikumis- kui ka transpordivahend. Õigusega tähendas üleilmlise rahvusvahelise kaubanduskoja esimees ROY D. CHAPIN, et ükski riik ei saa enam ilma moodsa transpordita läbi. Rikkus ja majandusline tõus ripuvad ära headest teedest ja moodsast transpordist, seepärast tuleb teede ehitamise- ja nende korrashoiukuludele vaadata kui produktiivsetele väljaminekutele. Seesama kaubanduskoda, otsides teid tööpuuduse vähendamiseks, leiab, et riiges, kus tuleb toetada töötatöölisi, tuleks need toetussummad kasutada teede ehitamiseks, seega mahutatakse töö ja kapital produktiivsesse ettevõttesse.

Üleilmline rahvusvaheline kaubanduskoda avaldas statistilisi andmeid autode arenemisest 62 riigis. Nendest andmetest on näha, et autode arenemine ei olene mitte sellest, kas teatud riik ise produtseerib autosid või mitte, vaid sellest, kuivõrd on üldiselt arenenud rahvamajandus. Nii näiteks seisab jõuvankrite arenemine kõrgemal astmel Taanis, kus pole oma autode industriid, kui Itaalias, kus see olemas. Mainitud statistiliste andmete põhjal võib vastavalt rahva arvule ja teede pikkusele igas riigis jõuvankrite rohkuse koeffitsiendi välja arvestada. See oleks Ameerika Ühendriikides 1,600, Taanis 0,44, Prantsusmaal 0,44, Rootsis 0,280, Soomes 0,127, Eestis 0,116, Lätis 0,105 ,Saksamaal 0,062, Itaalias 0,026, Poolas 0,001. Nendest koeffitsientidest on näha, et maades, kus korralikkude teede pikkus ja rahvaarv suur, pole veel autode arv küllaldane. Autode arvu suurendamisega suureneb ka koeffitsient, tingimustel ,kui rahvaarv ja teede pikkus jääb samaseks. Ümberpöördult, teede pikkuse ja rahvaarvu suurenemisega väheneb koeffitsient, kui autode arv jääb samaks.

Tähendatud statistiliste andmete tabelites on andmed toodud jõuvankrite tuludest (nende maksustamise näol) ja kuludest, mis antakse välja teede ehitamisele ja nende korrashoiule. Jõuvankritest saadud tulud, mis kasutati teede ehitamise ja korrashoiu kulude katmiseks, tasusid need kulud 1927. a. Ameerikas ja Inglismaal umbes ½, Saksamaal ⅓ ja Rootsis koguni ⅔.

Kiire jõuvankrite arenemine on igalpool esile kutsunud ka teedevõrgu arenemise ja korrashoiu küsimuse kaunis teraval kujul. Jõuvanker ja tee on kaks lahutamata sõpra, mis käsi-käes käivad. Auto ei tohi teele liiga teha ega tee autole, vastasel korral kannatavad mõlemad.

Praeguse aja tehnika on juba välja töötanud jõuvankri tüübi, mis on igapidi ajakohane. Kahjuks ei saa seda teede kohta öelda.

Praeguse aja teed võiks liigitada 7 liiki: tõrvateed, asfaltteed, betoonteed, killustikteed, munakividega sillutatud teed, kruusa- ja külateed (muldteed).

Tõrvateed, nagu katsed on näidanud, on jõuvankrite liikumiseks õige soodsad. Need on tasased ja pole libedad, isegi vihmastel aegadel. Eriti suurt hoogu on võtnud tõrvateede ehitamine Saksamaal. Asfaltteed on ka autode liikumiseks head, kuid ainukeseks nende puuduseks võiks lugeda seda, et nad on väga libedad, eriti vihmasel ajal.

Betoonteed, kuigi paremad, kulutavad aga autokumme märksa rohkem kui eelnimetatud. Pealegi on nad väga tundelised ilmastiku vastu. Temperatuuri muutus on nende suurim vaenlane. Ameerikas on betoonteedega palju katsetatud, kuid suuremaid tagajärgi pole saavutatud. Viimasel ajal on seal hakatud betoonsegu sisse raudteeroopaid panema, et ära hoida betooni pragunemist temperatuuri muutustest, kuid ka see pole annud suuremaid tagajärgi. Killustikteed on juba märksa nõrgemad eelnimetatuist. Lahtised killustikud, mis alati leiduvad sellel teel, lõhuvad tugevasti autokumme.

Munakividega sillutatud teed, vähe seda, et lõhuvad kumme, mõjuvad ka halvasti terve auto mehhanismile. Põrutused ja vabisemine logistab tugevasti autosid. Kruusateed, kui seal ei leidu teravaid kive (kruusasegu killustikuga), on kaunis soodsad (mõistagi meie oludes eriti) autode liikumiseks kuival ajal, kuid vihmasel ajal muutuvad nad mudaseks, mis jõuvankrite kasutamisele sünnitab raskusi.

Mullateed on kuival ajal, kui nad hästi teehöövlitega siledaks tehtud, ka veel kõlvulised jõuvankrite liikumiseks, kuid vihmastel aegadel, eriti kevadel ja sügisel muutuvad nad kõlbmatuks, tihti isegi läbipääsematuks autodele. Üldiselt on jõuvankrite liikumisel tähtis, et teedel oleks vähem muda ja tolmu (rääkimata mõistagi aukudest jne.). Nii muda kui ka tolm tungivad auto liikuvate osade sisse ja kulutavad neid tublisti.

Nagu igalpool, nii ka meil on jõuvankrite arenemine kutsunud välja teede korrashoiu küsimuse. Sellel alal on meil juba palju tehtud produktiivset tööd, kuid tuleb veel palju teha. Mõistagi võtab meil selle küsimuse lahendamine aega. Missugune tee meil osutub kõige paremaks, näitavad katsed. Igatahes võib meie teedest lühidalt öelda, et nad on jõuvankrite liikumiseks rasked, kuid mitte võimatud.

Nagu sellest näha, on teinud jõuvankrite asjandus meil võrdlemisi suure edusammu. Kõigile raskus-

tele vaatamata, on jõuvanker rakendatud reaalse elu teenistusse.

Lõpuks tahaks lühidalt märkida veel ühe puuduse, mis meil jõuvankrite arenemist takistab, see on remondi küsimus. Kahjuks peab tähendama, et meie pole veel nii kaugele jõudnud, et oleksime suutnud sisse seada korralikud eraremonttöökojad. Meil on kujunenud välja nõndanimetatud kodune jõuvankrite remonteerimise süsteem. Loomulikult ei suudeta ühe viili ja haamri abil auto vigastusi korralikult kõrvaldada. Sarnane remont rikub rohkem kui parandab autot. Meie autoomanikud sarnase remondi kahjulikkusest saavad väga hästi aru, kuid hädasunnil peavad nad ikkagi leppima koduse remondiga, sest pole kuhugi paremasse töökotta viia.

Need üksikud töökojad, mis meil olemas, pole kaugeltki ajakohased.

Olgugi, et mõni nendest on reklameeritud mõne inseneri juhatuse all olevaks, kuid tegelikult juhib töid mõni lukusepp ,kes loomulikult auto parandustöid ei suuda korralikult läbi viia. Lukusepp võib ju olla väga tubli töömees, kuid jõuvankri parandusel on palju suuremad nõuded. Korralik voorimees oskab ju ka väga hästi oma hobusega ümber käia, teda toita ja juhtida, kuid see ei tähenda veel, et sama voorimees oleks hea loomaarst.

Jõuvankrite parandustööde juht peab olema kõigepealt asjatundja. Ta peab jõuvankrite konstruktsioone peensusteni tundma, samuti materjale, millest vanker on ehitatud jne. Ta peab olema hea organisaator, et osata parandustöökoda vastavalt ajanõuetele sisse seada. Tööde juht peab oskama ka parandustöid nii organiseerida, et nad oleksid korralikud, odavad ja vastaksid klientide nõuetele. Ta peab oskama ümber käia tööde tarvitajatega, nende nõudmistest aru saama ja neid rahuldama. Peale selle peab ta oskama teostada oma töökodades distsipliini. Lühidalt, ta peab olema täieline asjatundlik peremees oma asutuses, kes mingisuguste kõrvalmõjude alla ei sattu. Tema eesmärgiks peab olema korralik jõuvankrite remondi teostamine. Tutvudes jõuvankrite parandustöökodadega välismail, paistis igalpool väga reljeefselt silma tööde juhataja autoriteet ja asjatundlikkus.

Tööjuht, vaadates üle remonti toodud jõuvankri, määras kindlaks parandustööd, millede vastu sõiduki omanik absoluutselt ei vaielnud. Ta alistus täielikult töödejuhi otsusele. Töölised omakord täitsid vastuvaidlemata korralikult töödekava. Polnud kunagi sarnaseid nõupidamisi nagu meil, et nii oleks parem teha või teisiti halvem.

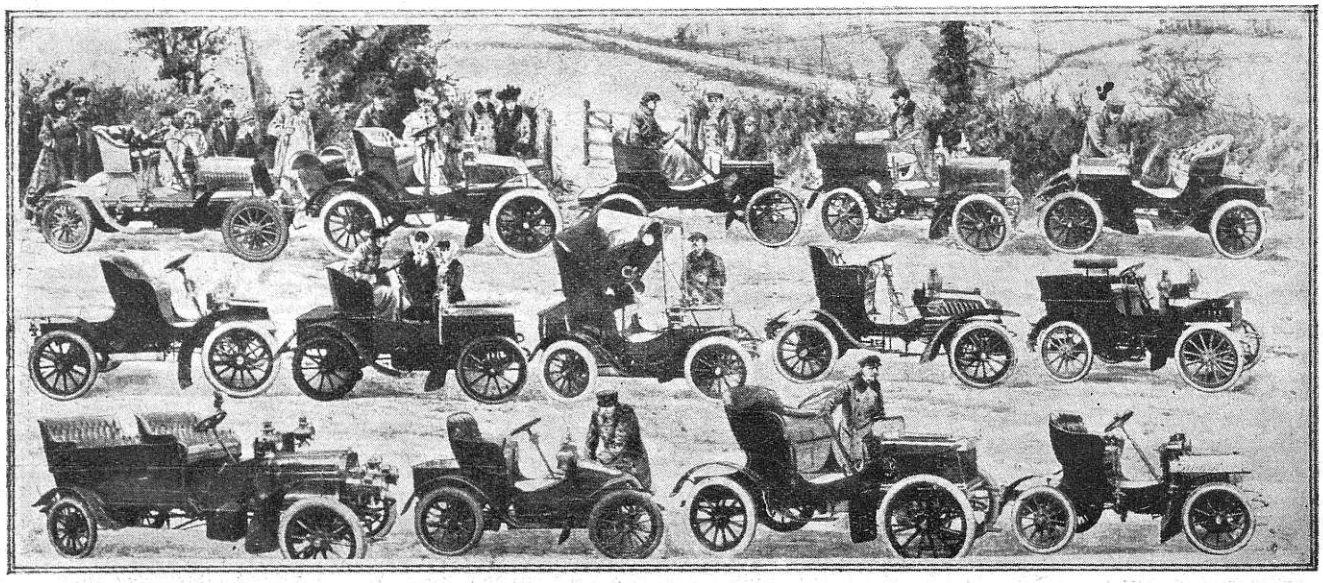
Kõik see on viinud autoomanikud veendumusele, et töökodades tehakse tema sõidukile korralik remont ja tema nõuded rahuldatakse ajakohase ja õiglase tasu eest.Hoopis teisiti on meil lugu. Tuleb meil autoomanik remonttöökotta, võtab teda vastu kas lukusepp või mõni teine lihttööline. Loomulikult ei suuda sarnane isik autoomanikule midagi autoriteetset öelda. Algab siin samas nõupidamine, mis auto juures teha, kuidas seda teha jne.,kusjuures iga juuresolija soovitab oma retsepti. Juba sarnane vastuvõtt peletab asjatundja autoomaniku töökodadest eemale ja kuigi ta jätab sellele vaatamata oma auto remonti, siis võõrutab teda varsti töökodadest puudulik remont, mis varsti tuleb ilmsiks pärast masina kättesaamist.

Sarnaste asjaolude tagajärjeks ongi see, et meie jõuvankrite parandusala on suundunud valele teele. Kahtlemata on see ajutine nähtus, sest reaalne elu rajab ikkagi endale õige tee. Arvan, et pole kaugel aeg, mil meil asutatakse ajakohased töökojad.

Kokkuvõetult meie jõuvankrite asjandus on kõigile raskusile vaatamata teinud võrdlemisi küllaldase edusammu. Suuremad takistused selleks on võidetud ja need, mis veel on olemas, pole enam sarnased, milledest üle ei saada.

Eeltulev jõuvankrite näitus demonstreerib meile neid jõuvankrite tüüpe, mis meil ja osalt mujal on tarvitusel. Siin võib kodanik nende tüüpide üle otsustada, missugused neist rahuldavad tema nõudeid, missugused mitte. Igatahes sarnaseid autonäitusi tuleb tervitada ja soovida nendele head kordaminekut, et oleksid nii pakkujad kui ka nõudjad rahuldatud ja et nad mõistaksid üksteist.

J. L.



Moodsa automobiili esivanemad, nagu nad esinesid esimestel autonäitustel. Tähelepanuväärseid tüüpe autonäitusel 1905.

Autoasjanduse ajaloost.

„Varajane hommik Porte Maillot's, Pariisi ligidal. Tänaval elav liiklemine. Karjutakse ja naerdakse, ajalehemüüjad hõikavad üksteise võidu. Nagu salk valgeid tuvikesi lehvivad siin ja seal taskurätikud. Pariis, nagu ta elab ja liigub Auteuil võidusõiduplatsil ja kohtub suure ooperi parteris, ja sootuks teine Pariis, mis elab Montmartres, oli kogunenud tänavale, mis viib Roueni poole; peale selle 100 igasugust sõidukit: bensiinivankrid, elektromobiilid, hüdromobiilid, vankrid gaasi- ja õhusurve-mootoritega ja sarnased, mis liiguvad elektro-pneumaatiliselt. Ees, sõidukite juures, paistab 60-aastase Gottlieb Daimleri tüübiline kuju..."

See oli esimese rahvusvahelise autovõistluse start. „Petit Journal" korraldas selle 36 aastat tagasi juulikuus 1894. a. Korralduse edu oli mitmeti päris tähelepanuväärt. Süsteem võitis, Daimler-auto saavutas Paris—Rouen—Paris võidusõidul esimese võidu. Sel korral aga oli tegemist enam kui võiduga, see oli põhimõtte kinnitamine, see oli idee tuleproov. See tähendas esimese lahingu võitu sõjas, mis puhkes uue sõiduki ümber, ja kestis mitu pikka aastat, mitte vähema agarusega kui omal ajal Stephensoni rongi pärast. Sõda on ammu juba vaikinud, uus liiklemisabinõu on nüüd juba läbi löönud ja triumfeerib aasta-aastalt ikka enam, millest vaevalt võis tol korral unistada. Kuid selle eel käis aastasadasid kestnud võitlus, sõda elementidega, konservatiivsete traditsioonide vastu, tehnika edusammu kaitseks.

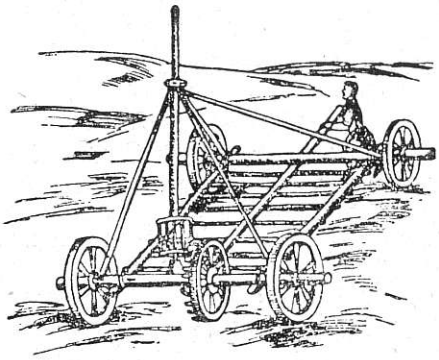
Sõna „automobiil" mõiste selgitamiseks tuleb siirduda minevikku. Kui alul mõisteti selle all sõidukit, mis liigub veoloomade abita, siis peab Hiinas juba umb. 1000 aasta eest tarvitusele võetud purjevankris auto esiisa nägema. Kuid juba 15. sajandi keskel leiame ka Euroopa kroonikas lugematuid viskeid ja kujutlusi sarnasest „mehaanilisest vankrist".

Nüüd nimetame mõned arvud auto ürgajaloost, mis võetud Otto Maria Feldhausi, Hans Dominiki ja Pierre Louvestre kirjutistest.

Menningi kroonikas 2. jaanuarist 1447. a. jutustatakse, et üks mehaaniline vanker, ilma veoloomade või inimeste abita, liikus linnaväravast kuni turuplatsini. 1472. a. Veronas ilmunud Roberto Valturio sõjatehnika raamatus on kujutatud jõuvanker. — 1500. a. teeb Leonardo da Vinci viske isesõitvast vankrist. Albrecht Düreri joonestused mehaanilisest autost tehti 1526. aastal. — 1589. a. sai Antverpenis meister Gilles de Bom linnakassast neli naela Flandria raha tasuks selle eest, et ta oli ehitanud „vankri ilma hobuste abita, mis sõitis kruvide ja teiste instrumentide abil".

17. sajandi alul muutus asi tõsisemaks. Sel ajal võtsid inglased John Marshall, David Ramsey ja Thomas Wildgosse patendid automaatsetele vankritele. 1649. a. ehitas Nürbergi kellasepp Hans Hautzsch masin-vankri, mille omandas rootsi kroonprints Karl Gustav 500 taalri eest. Sõidukit vedas kellavärk, sõites tunnis 2000 sammu. Berliini postimuuseumis leidub vasegravüür 18. sajandist, mis kujutab Altdorfi kellaseppa Stephan Faffleri mehaanilises kolmerattaga sõidukis, mille ta endale ehitas 17. sajandi alul, sest ta jalad olid halvatud.

Aegamööda ligines aeg, mil aru saadi auru tähtsusest tehnilisteks otstarveteks. Juba Newton pani ette kasutada auru vankrite edasiviimiseks. Kuid esimene päris auru-mootorvanker konstrueeriti alles aastal 1770 Pariisis, kuninglikus arsenaalis, sõjaministeeriumi korraldusel prantslase Nicolas-Joseph Cugnot poolt. Järgneb tehniline aastasada, kus hästi ei saa eraldada üksteisest raudteede ja jõuvankrite ehitamise katseid.



„Jõuvanker" a. 1629. (Historia Photo)

Eelkäijaid raudtee-lokomotiivi ülesleidmise alal: James Watt, Trevithick, Evans j. t. olid samuti jõuvankrite edendajad. Kõlab peaaegu uskumatult, et Inglismaal 1825. a. võeti esimene mootorsõiduk tarvitusele, kaks aastat hiljem ehitati Londonis mootoromnibus 16 isikule ja juba 1831. a., mil raudtee oli veel algastmel, seati sisse sir Charles Dance poolt postiteenistus auru-autodega Cheltenham ja Gloucester vahel, kusjuures tehti kolm edasi-tagasi sõitu päevas. Maarahvas oli siiski väga vaenuline, asetas kivimürakaid sõidukitele teele ette ja tekitas selle läbi assidemurdmisi. Kaks aastat hiljem seati sisse teine autoliin Londoni ja Birminghami vahel.

Tol ajal, 1836. a., konstrueeriti ka *esimene plahvatusmootor* hapniku ja vesiniku tarvitamisega. Kuid kaua aega ei tarvitatud seda. Alles Viini mehaanik Siegfried Marcus ehitas 1868. a. vankri bensiinimootoriga ja ,kuigi ta saavutas ainult moraalse edu sellega, peab siiski tunnustama, et ta oli esimene tänapäeva auto ehitaja.

Kaua aega oli rahvusvaheliseks tüliküsimuseks: kus on automobilismi kodumaa? Prantsusmaa ja Saksamaa nõudsid õigusi selle au peale, ja mõlemad võisid tõestada oma nõudmisi. On kahtlemata tõsi, et

Stephan Faffler, kellasepp Altdorfist, kes 1680. a. ehitas endale 3 rattaga „jõuvankri". (Historia Photo)

Prantsusmaa viis autospordi õitsele, et seal automobilism sai suurimat toetust, mõjuvamat edasiarendamist. Autoehituses oli aga Saksamaa ees. Nimed Benz ja Daimler jäävad kustumatult auto ajalukku.

Öeldule täienduseks nimetame veel mõne tähtsama juhuse autoajaloos:

1831. a. valiti esimene parlamentaarne komisjon auruautode järelevaatamiseks.

Esimese võidu saavutas auto 1835. a., kui inglise ajalehis teatati, et tee Gloucesteri sõideti auruvankriga kiiremini kui postivankriga.

Trevithick ühel katsesõidul sõitis aiamüüri sisse, nii et

1804. a. oli esimene vigastus auto läbi.

1865. a. andis inglise parlament välja esimese autoseaduse, mis Inglismaal õitsemalöönud tööstusharu hävitas ühe hoobiga. See seadus võimaldas jõuvankrile arendada maanteel kiirust ainult 4 miili (6,4 km), külades ainult 2 miili tunnis. Iga masina eel pidi käima, vähemalt 60-yardilise vahemaaga, mees punase lipuga, et vastutulejaid hoiatada.

Ühel õhtul tungis Cannstatti politsei rahva nõudmisel majja, kus Daimler oma kaastöölise Maybachiga oli asutanud töökoja mootorikatsete tegemiseks, kuna arvati, et seal tehakse valeraha.

16. detsembril 1883. a. võttis Daimler esimese põhipatendi mootorsõidukite jaoks ehitatud ja leiutatud mootorile, ja 29. aug. 1885. a. patendi „sõidukitele gaasi- ja petrooleumi-jõumasinatega".

Vaevalt ½ aastat hiljem sai ka Carl Benz patendi oma bensiini-jõumootorile.

1893. a. ilmus Cannstattis, Daimleri autovabriku asukohas,

esimene auto taksomeeter.

Alul nimetatud esimese autovõistluse 1894. a. Pariis—Rouen—Pariis teel võitis Daimler-auto, mille keskmine tunnikiirus oli 20,75 km, kuulmatu saavutus tol ajal.

Esimene autoklubi (Automobile Club de France) asutati 1895. a.

Esimene sõiduk eesoleva mootoriga ehitati 1896. a.

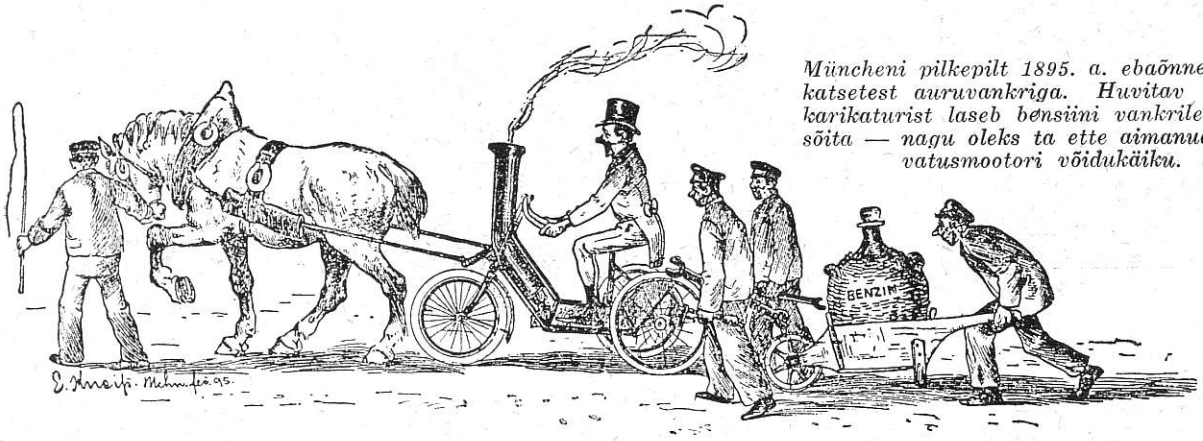
Kaks aastat hiljem kasutati esimest korda autoratastel õhukumme.

19. nov. 1905. a. alustasid mõlemad esimesed autobused „kiirühendust" Berliinis, vedades sel päeval üle 3900 isiku. Nende sõiduaeg Halle väravast Chausse tänavani oli 24 minutit, kuna hobusevanker sõitis selle maa 33 minutiga.

Samal aastal oli Berliinis 8000 sõidukit, ühes arvatud 170 jõuvankrit piirituskuttega, üks bensiinikuttega ja 15 elektri-jõuvankrit. 1910. a. oli jõuvankrite üldarv Saksamaal 23.000.

1889. a. hakkas 26-aastane Ford huvituma autodest ja tegi oma esimese sellekohase visandi.

1893. a. sõitis esimene „Ford"-auto Detroitis kiirusega 25 kuni 30 miili tunnis.



Müncheni pilkepilt 1895. a. ebaõnnestunud katsetest auruvankriga. Huvitav on, et karikaturist laseb bensiini vankrile järele sõita — nagu oleks ta ette aimanud plahvatusmootori võidukäiku.

Daimler-Benzi toorõlimootor veoautodel.

(Lõpp.)

On arusaadav, et põlevaine pumbad ja lahutajad, mis sarnastel ebasoodsatel tingimustel peavad läbi töötama väikesed, kuid sarnased hulgad aineid, annavad väga kergelt põhjusi rikkeminekuks. Tiirude arv on otsekohese sissepritsimisega masinal alati väiksem kui eeskambri süsteemi juures. See tehti kindlaks täpsete katsetega Daimler-Benzi poolt, kes mootorid valmistab *ühes* eeskambriga ja *ilma*, ning kes just viimasel alal on omanud hea kuulsuse.

Kahekordse õhuvoolu ja kahekordse survelahutamise tõttu on Daimler-Benzil võimalik ehitada masinad vähema *põlevaine pumba survega, ainult umbes 70 atm.* See madalrõhumine võimaldab sissepritsimispumbale, düüsidele ja lahutajatele pika kestvusea ja kindla töötamise. Eeskambri masinal on, võrreldes otsekohese sissepritsimisega dieselmootoriga, veel see paremus, et surve silindri sisemuses on madalam. Selle läbi kannatavad vähem kuumuse käes silindrid ja laagrid. Need paremused andsid Daimler-Benzile hoogu ehitama hakata ka suuremate tiirudega dieselmootoreid. Eriti valmistati masinaid traktoritele kahe ja nelja silindriga, 30 kuni 60 H. J. 800 tiiruga minutis. Kogemuste põhjal tekkis *varsti 6-sil. veoauto, 70 H. J., 1300 tiiru/min.*

See mootor isegi ületas oma ehitajate lootused. Põlevaine tarvitus on umbes *210 grammi (H. J.)tunnis,* nii siis väga väike, võrreldes bensiini-masinatega, ja mis iseäranis tähtis, see jääb ka madalama tiirude arvu juures, s. o. väiksema kiirusega, samaks, mida on võimatu saavutada bensiinimootori juures ühegi gaasistaja konstruktsiooni läbi.

Kuna veoauto-masinat on võimatu alati juhtida täie gaasiga, tuleb siin eeskambri-mootori paremus eriti esile, ning võimaldab säästa põlevaine kulusid kuni 75% võrra. Dieselmootoril juhitakse põlevaine, pumba läbi õieti jaotatuna, põlemisruumi, olenemata juhi tahtest, kuna gaasistaja mootori juures ei saa ära hoida, et bensiini-masin töötab liigse bensiiniga.

Ka *tiirlemismomendi kurv* on väga soodus. Kõigil gaasistaja-masinail on piiratud tiirlemismoment madala tiirude arvu juures. Alles keskmiste tiirude juures saavutab ta oma maksimumi, ning langeb jälle tunduvalt suurema tiirude arvu juures. Teisiti on see toorõli-mootoritel. Ta annab juba madalatel tiirudel oma *täie*

tiirlemismomendi, et seda alal hoida kuni maksimaalse tiirude arvuni. See dieselmootori elastilisus annab sõitjale tunda *tugevama veo* suhtes, kuna siin on vaja vähem käike vahetada, ning seega suurem painduvus. Ka siin saab kokku hoida transpordikuludega! Edasi peab tähendama, et dieselmootor on täiesti kindlustatud ilmastiku muutuste vastu.

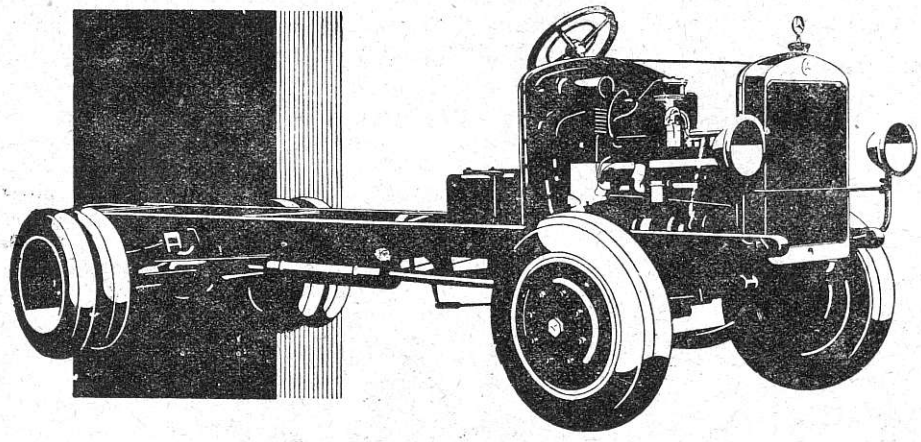
Kuna toorõli-mootorite juures süütamine oleneb temperatuurist eeskambris, mille väikesed, õhukesed seinad käigul ruttu kuumaks lähevad ja millele käimapanekul lihtsate abinõudega elektrilisel teel soojust juure saadetakse, võib diesel-masinat kohe pärast käimapanekut *täielikult* koormata, mis on paremusi bensiinimootori ees, mis külma ilmaga tarvitab kauem aega, enne kui ta küllalt soe on ja korralikult töötama võib hakata.

Paremusi on veel *määrdeõli lahjendamise kaotamine*, mis tekib väga kergesti bensiinimootoritel. Toorõli pritsitakse alles pärast kompressioonitakti lõppemist sisse, ja põleb kohe, kuna õhu- ja bensiinisegu gaasistaja-masinail peab kaasa tegema täieliku imemis- ja kompressioonitakti kuni oma süütamiseni, ning sel ajal *kümme korda* enam võimalusi on laskuda silindriseintele, et sealt osakaupa — nii palju kui kolvirõngad lubavad — õlisse tilkuda. Tagajärjed on halvasti määritud silindrid, kolvid ja laagrid, ning masina iga on hädaohus.

Nii võib näha, et soov — valmistada masin, mis suudab ümber töötada raskeid põlevaineid, Daimler — Benzi eeskambrimasinaga mitte ainult ei täitunud, vaid sellega võideti ka hulk paremusi, mis veel ületavad tuntud bensiinimasinate head omadused.

Muidugi peab neid määratuid paremusi tasuma vähe suurema mootorikaaluga, kuid vahe, võrreldes sama tugeva gaasistaja-masinaga, ei ole nii suur. Ta on 70 HJ toorõli-mootori kohta selle 650 kg kaaluga ümmarguselt 15%, ehk täislaetud 5-tonnilise auto kohta ainult 1½%. Suurem kaal on tingitud kõrgemast põlemissurvest. Et sellele väikesele iludusveale seada vastukaal, tähendame ainult, et toorõli-mootor oma suurepärase põlemise tõttu näitab palju paremat soojustehnilist kasukraadi. *Soojusnõue* on sellepärast palju *väiksem* kui bensiinimootoril. Väljalasketoru temperatuur ei tõuse ka dieselmasina suurima koormatuse juures üle 540° Celsiuse; selle tõttu on ventiilide jne. eluiga palju suurem kui bensiini-masinail. Sel põhjusel alaneb ka toorõli-masinal jahutajaga viidav soojus umbes ¼ võrra.

See lühike ülevaade toorõli-masinate arenemisest ja töötamisest peaks andma tõenduse, et dieselmootor ja eriti sarnane, mis töötab eeskambri süsteemi järgi, vastab kaubanduse ja tööstuse nõuetele transpordikulude vähendamise mõttes.



„Daimler-Benz"-veoauto alus.

Berliin—Euroopa õhuühenduse keskus.

Võistlus õhus läheb aina pinevamaks. See on haaranud mitte üksi rahvaid ja riike, vaid üksikuid linnugi. Berliin, vaatamata sõjast tingitud raskele olukorrale, on suutnud end viimase aastakümne kestes rahvusvaheliselt ikka enam maksma panna oma geograafiliselt tsentraalsele asendile vastavalt, ning püüab lennuliikumiseski kõige energiaga suruda esikohale. Euroopas ongi ta juba seda. Kuid lennuühenduste võrk ei kujuta endast mingit püsivat ehitist, vaid võib põhjalikult muutuda üle öö olude nõudel, on kiiretempoliselt kujunemas ja täienemas; riikidevaheliste ühenduste loomiselt, mida võib pidada enam-vähem lõpetatuks, on peahuvi koondumas suurtele transkontinentaalsetele lennuliinidele, mis viiksid Euroopast Lõuna- ja Põhja-Ameerikasse, Kaugesse Idasse ja Väike-Aasiasse. Seepärast peavad riigid ja linnad olema valvel, et nad ei jääks kõrvale tulevatest rahvusvahelise liiklemise tuiksoontest. Sellega on ka seletatav, et Berliin, kuigi ta lennujaamad on juba praegu suurimaid ja moodsamaid Euroopas, hiljuti otsustas ette võtta suurejoonelisi laiendusi. Lisaks Tempelhofi pealennujaamale ehitatakse neli uut eeljaama iga maailmakaare poole: Britzi, Johannisthali, Staakeni ja kuhugi põhjapoolsesse eeslinna. Staaken, kus praegu asuvad Luft-Hansa töökojad, on ette nähtud õhulaevade jaamaks, milleks sinna ehitatakse ankrumast ja hiljem laevakuurid. Johannisthali on projekteeritud spordi-lennuväli ühes eralennukite garaažidega, Britzi lennu-katseasutised ühes tehnilise ülikooliga ning põhja kaubajaam. Nii omaks iga eeljaam ühtlasi eriiseloomu ja ülesanded.

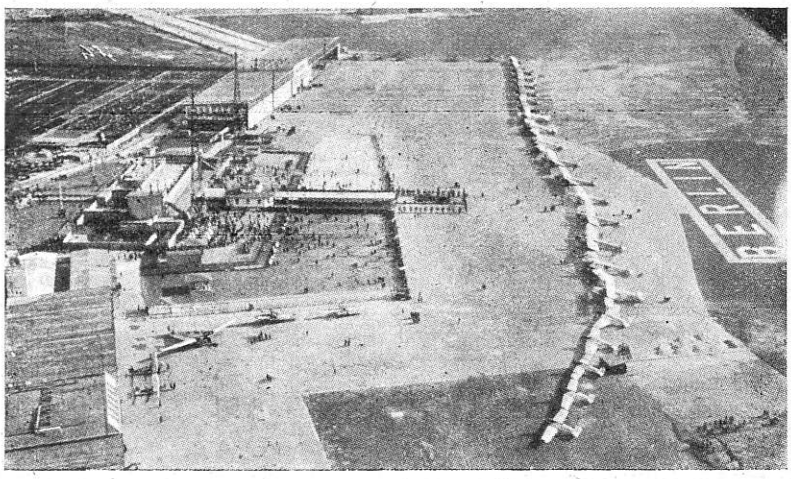
Et Berliini lennujaamadest kõneldes kellelegi ei viirastuks kujutlus Nehatust või Ülemistest, vaadelgem neid lähemalt.

Tempelhofi lennujaam, avar väli üsna südalinna ligidal, mis omal ajal kasutati sõjaväe paraadiplatsiks, võtab enda alla umbes 1½ miljoni ruutmeetri suuruse maa-ala. Siin asuvad peale avara, kõige moodsamas stiilis ehitatud telliskivi-jaamahoone hiiglasuured, paarisaja meetri pikkused lennukuurid, raadiojaam ühenduse pidamiseks lennukite ja teiste lennusadamatega, meteoroloogiajaam, töökojad, laod jne. Jaamahoone mahutab endas muu seas nägusa einelaua, postkontori, politsei- ja tollijaoskonna ning bürood.

Suvisel lennuhooajal tuletab Tempelhof oma kihava liikumise ja läbisegi kostvate võõraste keeltega meele suurt rahvusvahelist raudteejaama. Vahetpidamata saadab seda kirevat pilti mootorite võimas põrin. Lennukid maanduvad ja stardivad — Londoni, Pariisi, Amsterdami, Moskva, Tallinna, Oslosse; sealt viivad teed Barcelonasse, Rooma, Sofiasse, Istanbuli. Tempelhofis stardib ja maandub suvekuudel igapäev keskmiselt 30 reisilennukit, peale selle hulk posti- ja kaubalennu-

keid. Viimastest kuulub pooltosinat suurtele Berliini ajalehtedele oma lugejaile uudiste võimalikult kiireks kättetoimetamiseks. Vististi imestatakse, et mis kaupa peaks küll muidu veetama nii kallil transportvahendil. Peamiselt muidugi ka kalleid ja kiiresti rikkiminevaid kaupu, kõige enam — lilli. Suvel tuleb Hollandist igapäev 1—2 lennukit lilledega, mis Berliinist osalt edasi saadetakse teistesse linnadesse.

gel, kõrgel öö põhjatuses, kus äkki lennukid sukelduvad pimedusest tulivankritena oma maandumispaiga valgustamiseks süüdatud rakettidega või tõusevad mustade hiiglalindudena, pardatuli säramas üksiku tähena. — Kuid parem mitte kujutada seesuguseid asju; öise taeva lõpmatusse kaduv lennuk kisub südant veel valusamini kaasa kui ükski lahkuv laev. Parem siirdugem Berliini teises servas asuvasse Staakeni lennujaama.



Tempelhofi lennujaam Berliinis: lennukite paraad.

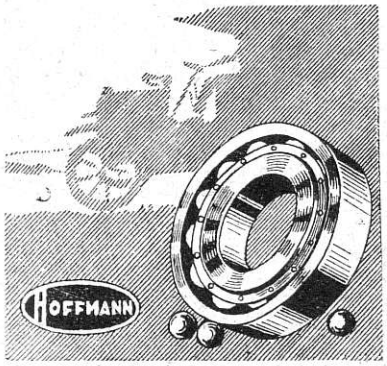
(Foto Hansa Luftbild)

Lennujaama tegevus on viimase võimaluseni mehhaniseeritud, et see areneks täpselt ja kiiresti. Siin on elektrikärud, millega võib üksainuke mees tuua suure lennuki stardikohale, seaded mootori käimapanemiseks, suitsuaparaadid jne. Eriti huvitav on õlikeskjaam, mis elektripumpade abil õlid 20.—1000.000-liitrilistest maaalustest reservuaaridest pumpab üles, iga masina jaoks eriti segab ja jällegi maa-aluseid torusid kaudu saadab lennuväljale masinatesse juhtimiseks.

Õhtupimeduses sarnaneb Tempelhof sadamale. Kogu määratu väli, pimeduses veel suurem näiv kui päeval, kiirgab lugematutes signaaltuledes, mis lennukitele teevad õhkutõusmise ja maandumise sama hõlpsaks ning hädaohutuks kui päevavalgel. Välja servadel ja kõrgetel tornidel süüdatavate punaste, valgete ja roheliste tuledega signaliseeritakse lendurile kõik, mis tal vaja teada: lennuvälja piirid, maandumispaik, tuule suund. Tempelhof — see on mõjuvam pilt ösisest Berliinist, õudselt-saladuslik ja meelitav ühtlasi oma heledasti valgustatud suurlinna keerisest avaneva, ääretuna näiva pimeda lagendikuga, kus hõõguvad helgitult mahedavärvilised tuled, üsna maa ligidal ja kuskil kõr-

Staakenis on praegu Luft-Hansa töökojad ja tagavaraosadelaod. Seal töötab üle 1.000 mehaaniku ainult 150 lennukist koosneva õhulaevastiku korrashoiuks. Selles peitubki järjest vähenevate lennuõnnetuste saladus. Iga reisilennuk vaadatakse umbes 450—500-tunnilise, mootorid juba 150—280-tunnilise töötamise järel põhjalikult läbi, kas nad tõesti korras. Tagavaraosade ladu sisaldab 40.000 erisugust üksikosa suurtest propelleritest kuni millimeetriliste kruvikesteni. „See on ju apteek", hüüdis „Isvestia" kirjasaatja, kellega juhtusime koos ladusid vaatama, nähes lõpmatut riiulite rida, kus igal üksikosal oma koht ja see märgitud emailsildikesega. Apteegi muljet suurendas veelgi personaal, kes viimaseni riietatud valgetesse töökuubedesse. (Mehaanika-töökojas!) Lao juures on katsepunkt, kust peab enne lennukisse monteerimist minema läbi iga lihtsamgi osake, et kindlaks teha selle vastupidavust kuumusele, külmale, hõõrumisele, murdumisele. Ainult kõige valjumatele nõuetele vastav liige pääseb mehaanilisse organismi, et see teda leiutanud inimest ei viiks mitte hädaohtu, vaid vastu kaunimale, avaramale tulevikule.

Karl A. Sek.



AUTOTARBED
MATERJALID
TAGAVARAJAOD

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

Maailma täpsemad, vastupidavamad ning tugevamad
INGLIS „HOFFMANN"
KUULLAAGRID

LIER & ROSSBAUM

VIRU TÄN. 7. TALLINN. TELEF. 27-34

Euroopa era-lennuasjandus 1929. a.

Alljärgnevalt on toodud andmed 26 Euroopa lennuseltsile kuuluva tegeliku õhulaevastiku kohta. See on kõik, mis Euroopa lennuühenduses osa mängib peale Venemaa, kellelt andmed puuduvad, ja Hollandi lennuseltsi KLM, kes pole andmeid oma kohta veel saatnud.

Lennuühendus-seltside arv	26		
Nendele seltsidele kuuluvad lennukid	733		
Nendele lennukitele kuuluvad mootorid	987		
Need mootorid omavad ühtekokku H. J.	358.475		
Ühe mootoriga lennukid	580	ehk	79%
Kahe „ „	71	„	9,7%
Kolme „ „	63	„	8,7%
Nelja „ „	19	„	2,6%
Lennukite ehitusviis:			
Kergest metallist	426	ehk	58%
Terasest	114	„	15,6%
Puust	193	„	26,4%

Lennukite konstruktorid:

Laticoère, Junkers, Fokker, Dornier, Blériot, Farman, Monfalcone, Potez, Liorec & Olivier, Handley Page, Fokker Wulff, B. F. W., De Havilland, Rohrbach, Avia, Prag, L. F. G,. Stralsund, Sablatnic, Armstrong, Albatros, Heinkel, Caudron, Short, Savoya, Bernhard, Casper, L. V. G., A. E. G., Supermárine, Raab Katzenstein.

Lennukite tüübid:

Latè 25/26, Junkers F-13, Dornier Merkur, Junkers G-23, Blèriot 66, Fokker F II, Fokker F III, Latè 23/24, Farman/Goliath, Fokker F VII A, Farman F-170, Blèriot 56, Potez 29, Monfalcone 18, Dornier Wal, Monfalcone 7, Potez 32, Fokke Wulff 17-A, Junkers A 20/35, Rohrbach VIII, Farman/Jabiru, Avia B. H. 25, L. F. G. 130, Lèo 13, Sablatnic P-3, Dornier Soperwal, Fokker F VIII, Lèo 190, de Havilland 66, Monfalcone 10, Handley Page W. 8. F., Handley Page W. 8. E., Fokke Wolff 16-G, Junkers G-31, Junkers K-16, Dornier Comet, Farman F-73, Handley Page W. 8. F., Handley Page W-10, Lèo 21, Armstrong Argosis, Heinkel H. D. 22, Monfalcone 22, Junkers W-33, Fokker F. VII. 3.

Andmed mootorite kohta:

Tegelikkude mootorite arv 987, H. J. arv nominaalselt 358.745, sellest veejahutusega mootoreid 573 — 183.050 H. J., õhujahutusega mootoreid 414 — 175.425 H. J.

Peale selle *32* mitmesugust mootortüüpi *16* konstruktori poolt.

Mootorite arv üksikute seltside juures.

Deutsche Luft-Hansa	260
Aero Postale	250
C. J. D. N. A.	83
Air Union	56
Imperial	48
Farman	41
S. A. Aero Estpr. Ital. Rom	22
A/B. Aerotransport	16
Det Danske Luftfart A/S.	16
Polska Linje	15
Adriatica	13
Ungarische L. V. G.	13
S. Ital. Serv. Aer. Trieste	38
K. L. M. Gravenhage	28
S. A. B. E. N. A.	22
Union Aero Espan.	8
Aero O/Y., Helsingfors	7
Balair	6
Ad Astra	5
Österreichische L. V. G.	11
Cechoslovakische L. G.	9
Deruluft	10
Aero, Budapest	3
L. V. G. Hamburg	3
Aero Lloyd Tirana	3
Bulgarische L. V. G.	1

Mootorite konstruktorid:

Bristol	2	tüüpi	338	mootorit,	kokku	151.460 H.J.
B. M. W.	4	„	161	„	„	46.800 „
Junkers	2	„	135	„	„	38.240 „
Farman	1	„	73	„	„	36.500 „
Isotta Fraschini	3	„	60	„	„	21.200 „
Hispano Suiza	3	„	47	„	„	8.370 „
Salmson	3	„	41	„	„	15.130 „
Siddeley	2	„	39	„	„	11.025 „
Lorraine	2	„	33	„	„	12.240 „
Rolls Royce	2	„	22	„	„	8.500 „
Siemens	1	„	17	„	„	1.790 „
Napier	1	„	7	„	„	3.850 „
Benz	1	„	3	„	„	600 „
Daimler	1	„	1	„	„	160 „
Renault	1	„	1	„	„	450 „

Mootor-tüübid:

Bristol Jupiter	arv	337	tarvitusel	15	seltsis.
B. M. W. IV.	„	107	„	6	„
Junkers L. V.	„	81	„	11	„
Farman 500	„	73	„	2	„
Junkers L. II.	„	54	„	4	„
Hispano	„	34	„	3	„
Lorraine 12 D. A.	„	32	„	1	„
B. M. W. VI.	„	32	„	2	„
Siddeley Puma	„	30	„	6	„
Isotta 500	„	27	„	2	„
Salmson 460	„	24	„	1	„
Isotta 250	„	22	„	1	„
Rolls Royce Eagle IX.	„	20	„	3	„
B. M. W. V. A.	„	18	„	2	„
Hispano 150	„	12	„	1	„
Isotta 200	„	11	„	1	„
Salmson 230	„	11	„	1	„
Siemens S. H. 11	„	10	„	1	„
Siddeley Jagnar	„	9	„	1	„
Wright	„	9	„	1	„
Napier Lion	„	7	„	1	„
Siemens S. H. 12	„	6	„	1	„
Salmson 260	„	6	„	1	„
B. M. W. I. A.	„	4	„	2	„
Benz IV.	„	3	„	2	„
Rolls Royce Condor	„	2	„	1	„
Siemens S. H. 6	„	1	„	1	„
Daimler D. III. A.	„	1	„	1	„
Hispano H. 500	„	1	„	1	„
Lorraine 12 D. B.	„	1	„	1	„
Renault 12 K.	„	1	„	1	„
Bristol Titan	„	1	„	1	„

Autonäitusel.

Tähelepanekuid valveposti tuletõrjujalt.

Juba varases lapsepõlves on autod mulle meeldinud, võiksin isegi öelda, et juba sest ajast, kui olin kollanokk, olen ikka tunnud nende vastu kestvalt põlevat kirge, kui niisugune väljendus sobiks tuletõrjujale.

Oma sügavas südamepõhjas pean tunnistama, et on hirmus kahju ja väga inetu, et ma pole sündinud rikkana. Kahtlemata on sellega olnud mingisugune eksitus, kuid milline, see põhjus ka ei oleks, faktiks jääb see, et praegu mul pole oma autot.

Ma pean rõhutama sõna: praegu. Sest ei või ju kunagi teada, mida saatus hoiab sinu jaoks tagavaras. Keegi proovireisija ütles mulle... aga see on kõrvaline lugu, nagu ütlevad kimbatuses ajakirjanikud, kui nad ei tea, kuidas lõpetada artikkel.

Seni kui saabuvad õnnelikumad ja hiilgavamad ajad, kui mõni sugulane maalt pärandab mulle abinõusid ja viise, et võiksin rahuldada oma loomulikku toreduste nautimist: nokitseda mootorimehhanismi kallal, rääkimata ilusast tõllast ja minu igatsusest — sõita, pean lohutuma selle tuleviku õnne illusioonidega. Ma palun igal aastal meie komando ohvitseri määrata mind valveposti autonäitusele; minu palve on siiamaale ka järjekindlalt leidnud tähelepanu.

Hoolimata valvusest, jatkub mul küllalt aega silmitseda armsaid asju, paraku kui armsaid! Mul puudub võimalus neid nautida teisel teel.

Seal on imelikud masinad, milliste susin ei suuda takti pidada minu südamelöökidega, tüürirattad, millest ma ei tohi kinni võtta, rehvid, kuhu vähem õhku pumbatud — kui minu hinges melankooliat. See on minu seisukoht — siiski, ärge kahetsege mind! Kuna teised tegelikult sõidavad autos, sõidan mina oma ettekujutuses. See on muidugi vähem vaimustav, kuid mõelge bensiini ja õli ökonoomsust!

Ega ma ainuke pole, kes elatab end fiktiiv-õnnest. Rahva hulgas, kes tungib käikudesse, on palju neid, kes kujutavad ette, nagu oleksid nad motoristid. On tõesti hämmastav, milline hulk inimesi külastab näitust ainult selleks, et luua kõditavat illusiooni. Nad korjavad iga reklaamlehte laudadelt kuni taskud pungil, ning tähtsal ilmel annavad vastu oma nime ja aadressi autoesindustele.

...et luua kõditavat illusiooni, nagu tuleksid nad autot ostma.

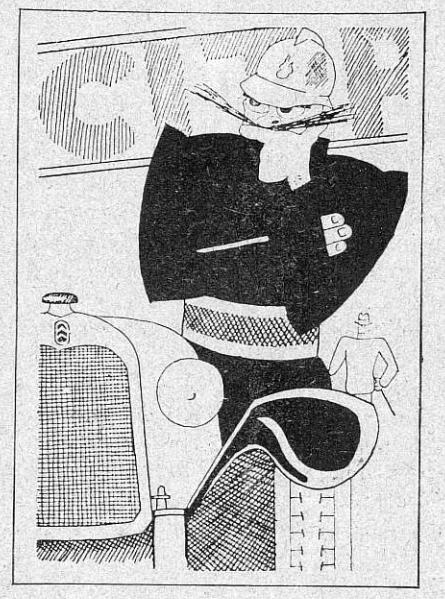
Pole vaja teravat mõistust, et üles leida niisuguse kirju hulga seast neid, kellele saatus ei võimalda isegi trammisõitu. See teesklev ostjaskond ei ole siiski nii kahjulik; on inimesi, kes osutuvad autotööstustele kaugelt suuremateks kuluallikateks, nad logelevad kõikjal väljapanekute seas. Peaasjalikult naised, kes otsivad head juhust priisõidu tegemiseks demonstratsioon-autodega.

Ühel päeval kuulsin, kuidas keegi daam suurustas: kümne näituse päeva jooksul oli katnud peaaegu 300 km, kas tõllaga, sport-mudeliga või leivaveoautoga, ilma ühtki senti kulutamata. „See on lihtsalt imestamisväärt", ütles ta. „Ma sooviksin, et näitus kestaks igavesti. Olen sel viisil takso-sõiduraha niipalju kokku hoidnud, et võin nüüd istuda kinodes loožis".

Mida kauem saab vaadelda külastajaid, seda rohkem selgub, kui kergelt saab neid jagada kindlatesse kategooriatesse. Siiski igal vaatlejal on selleks oma mõõdupuu. Nii arvestaks maksuinspektor nende rahatasku mahu järgi. Kuid einelauapidaja otsustab selle järele, kui palju õlut keegi jõuab kurgust alla valada.

Mis minusse puutub, siis jõudsin otsusele, et auto ise teaks seda kõige täpsemalt. Kui uuriks välja näiteks auto B-14, mis arvamine tal on külastajaist, siis tulemus oleks järgmine:

Kõigepealt erinevad külastajad juba seega, et ei vali ühe meelega. Olgugi, et harilikult ustakse, nagu oleks silm kuningas. Naistel loomulikult on kõige tähtsam teada, kas auto värv sobib nende käsitasku omaga. Mõnel juhul mängib kõrv suurt osa vankri valikus. Esimene asi, mida naised kohe katsuda tahavad, on signaalinupp. Kas heli on meeldiv või mitte, järelikult, kas võtta see iseäralik sõiduk, või mite.



...siin on roolirattad, millest mina ei tohi kinni võtta.

Seal on ka niisuguseid, keda nimetada võiks ablasteks. Üks pilk tõllale, teeb suu vesiseks, nagu vaataksid nad suhkrujäätist. Viimase auks ma pean lisama, et näitusel valitseb sel aastal kahemaitseline jäätis.

Ja mida veel kompamisest! Arvamata palju on neid, kes endid lasevad mõjutada pehmetest patjadest. Sel juhul pole silmal ega kõrval midagi proovida, vaid ainuüksi korpusel, kas istmed sellega küllalt kokkukõlas. Üks külastaja väärib eriti nimetamist. Keegi gentleman, kes teeskleb nagu teaks ta iga asja masinas. Olles lugenud pealiskaudselt ja hooletult käsiraamatut, näitab ta elektri starterile, öeldes: „Siin on siis viimaks kuulsad Vestinghauseni servo-pidurid..."

Kui oleksin auto, põlgaksin sääraseid külastajaid. Üldse, tuleb imelik ette, et auto kauplemisel kliendiga üksi arvestatakse, kuna auto arvamist ei küsi keegi.

Kord öisel valvekorral, kui ma selle vägeva probleemi üle mõtisklesin, pärisin ümbritsevatelt autodelt.

Nad kõik olid nõus, et armsamad kliendid on naised. Põhjendasid seda väga lihtsalt: esiteks, naistel on kergemad ja pehmemad käekesed kui meestel. Nad täidavad auto ka magusama lõhnaga kui seda on sigaritel. Ei saa salata ka nende isiklikku šarmi, sest ei olda ju kivisüdamega.

Minu esimene auto.

Pealkiri pole küll täpne, sest mulle kuulus sellest 5-tonnilisest ainult üks murdosa; suurema osa omasid samuti kaks end. ohvitseri. Tahtsime sisse seada autoveoäri pärast maailmasõda minu kodulinnas. Mind saadeti kui asjatundjat Saaz'i, kus ma ühes seltsimehega pidin ostma auto kuulutuse kaudu. Kohale jõudes oli üks ostja juba ees. Värisesime vihast, sest terve meie mõtteilm oli täidetud vaid bensiiniga, ja nüüd peaksime tühjalt tagasi minema?

„Ei", ütles kaaslane, „selle auto ostame, ja kuigi ma oma ema ja õe hoiusummad viimase pennini peaksin välja tooma".

Automüüja naeris vist südamest, kui meie ostulepingule kirjutasime alla, tegi aga tingimuseks, et tal homme raha peab käes olema. Meil ei olnud nii palju kaasas, seepärast sõitis kaaslane koju eelpooolnimetatud hoiusummade järele, mis ta ka sai oma ema nõusolekul, kuna isal sellest polnud aimugi.

Sel ööl ei saanud ma silmagi kinni, sest ikka vilkus peas mõte: „homme oled sa autoomanik". Vara hommikul juba sammusin läbi poriste tänavate, et autoga sõita, või teda vaadeldes rõõmustada. Kuid kahjuks oli auto juba välja sõitnud.

„Kuhu?" — „Welmschlossi", ütles omanik. „Poole tunni pärast on ta jälle siin".

„Hm", tahtsin juhiga ise rääkida, temalt küsida, kas auto ka tõesti on hea, sest veel võisime tagasi astuda, kuna auto sõitis meie loata välja; ja nüüd, võib olla, oli ta juba halvemakski muutunud! Jooksin nii siis selles porimeres autole vastu. Mul oli veel õnne, sest sain ta kätte juba Welmschlossis, s. t. 15 km jalakäimise järele. Aeg aina lendas automobilistliste mõtetega!

Meist kolmest olin mina asjatundja, kuna olin juba 2 km väikesel Wanderer-autol sõitnud ja 16 km juhtinud 4-tonnilist veoautot. Teoorias ei saanud mulle keegi ligi. Teadlik vastutusest, mis toob enesega kaasa tarvitatud auto ost, mõtlesin tervelt 15 km ainult sellest, mida ma vaatama, küsima ja kuulama peaksin enne kui ostan veoauto. Kas ta ehk vedrudel viltu ei istu, kas roolil pole surnud käiku, kas ma ei kuule laagrites kloppimist?

Welmschlossis seisis auto muidugi võõrastemaja ees ja juht istus kahe teisega toas. Suurepärane, mõtlesin ma, sa maksad paari õlle eest ja saad kõik teada. — Ma küsisin palju, mida rohkem ma pärisin, seda paremaks ja ilusamaks muutus „minu" auto ja seda enam tuli õlut. Lõpuks pidime siiski lahkumisele mõtlema. — Ah, teie, kes te veel kunagi pole omanud autot, teie ei teagi, millise tundmusega seistakse esimest korda oma auto ees. Siis tungib sulle nii palju tundmusi näolihastesse, et enam ei teagi missugust nägu teha. Keel on nagu halvatud, kõigile vastatakse õnneliku „ja-ga", sest küsimusi kuuldakse ju ainult poolikult.

„Noh, siis lööme ta käima. Härra ,see on raske auto, seepärast läheb ta ka muidugi raskelt käima".

„Ja, muidugi".

„Ning nüüd on meil juba detsembrikuu, ja meie istusime pisut kaua sees, nüüd on ta vähe külmunud. Aga kui kogenud autojuht, teame juba, mis tuleb teha! Vaadake", sealjuures avas juht mootorikatte, „tuleb keerata bensiinikraan kinni, jah kinni, mitte lahti, siis võetakse see traat sealt tüki vatiga, nii, nüüd tilgutame vatile tublisti bensiini, paneme põlema ja soendame sellega imemistoru mõlemalt poolt gaasistajani. Kuni bensiin ära põleb, on meil soojust küllalt. Noh, Frants, nüüd viruta käima".

Ja Frants virutaski käima.

„Noh, kas ei lähe kergesti? Mis ma ütlesin?"

„Suurepärane".

„Näete, nüüd võib bensiinitoru jälle lahti keerata. Kuni soojenemiseni peab ta olema suletud, et kui gaasistaja tuld võtab, siis midagi suuremat ei juhtuks. Sel juhul põleb gaasistajas olev bensiin ära, aga taga ei juhtu midagi. See on väga tähtis".

Siis istusime peale ja sõitsime minema. Kuulsin ainult, et kõik on hästi, sest minu auto pidi ju muidugi olema hea. Lahkudes külast tõusime mäkke.

„Survet pumbata!" karjus autojuht kõrvalistujale. See oli õlle mõjul uinunud, kahmas aga nüüd kohe õhupumba ja pumpas nii, et ta higist tilkus. Autojuht pöördus kohe minu poole, sest ma tegin vist küll imestunud näo.

„Mu härra, bensiinipaak on meil iste all; kuna auto mööda mäge viltu üles ronib, tuleb gaasistaja kõrgemale, ning bensiin vajab suuremat rõhumist, et jõuda gaasistajasse, ja mäkkesõiduks läheb ju rohkem bensiini, auto veab siis paremini".

Mootor hakkas tõesti paremini töötama. „Kas näete, kas kuulete?" Ma noogutasin peaga. „Teiega võib juba rääkida, ma märkasin juba Welmschlossis, et teie olete tudeerinud härra. Ja kas inimene autost midagi teab või ei, seda on näha juba siis, kui ta astub auto juure. Hobustega on samuti. Kes läheb hobuse juure tagant poolt ja karjub hobuse peale, on narr, ja kes tuleb auto juure ning ei tee muud, kui proovib kohe signaali, on samuti narr".

Selle jutu ajal olime jõudnud mäele, ja ma ei teadnudki kui tihti autojuht käike oli vahetanud, aga auto läks tõesti hästi. Tasasel teel laskis juht minul isegi juhtida, et ma homme teaksin, mis tuleb teha.

Saaz'is ootas minu kaaslane ostusummaga ja minu korterivõtmega. Ta ütles: „Kui ma sinu korteriukse ees olin, et järele vaadata, kas sulle posti on tulnud, nägin, et võti oli uksele ette jäetud. Korter oli nii siis lahti terve päeva. Sa oled ju päris märg!"

„Ei, see on ainult ärritusest autoostu pärast. Ütlen sulle, ta sõidab suurepäraselt, ja kui me ka vähe kallilt maksame, ta on seda tõesti väärt".

Tingisime siis omanikuga, maksime raha ja saime veel bensiini ja suure pudeli piiritust teele kaasa, et jõuda Karlsbadini. Autojuht seletas mulle veel kõike üksikasjaliselt ja rõhutas iseäranis seda, kuidas ketilüli vahetada.

„Ketid on ometi head?“

„Ja muidugi ,neil pole midagi viga, kuid kõik võib juhtuda, parem on kui teie teate, mis tuleb teha. Nii siis, seal on neli aselüli, mida võib lahti võtta. Ah need ketid lähevad üks-kaks-kolm peale!“

„Kas pidite siis juba korra lüli vahetama?“

„Oh ei! Miks siis? Aga ma proovisin korra ja leidsin, et see oli väga lihtne. Noh, see on siis kõik. Jalapidur tuleb korra parandada, aga sinna on veel aega. Ma juhin homme auto kuni Podersami tänavani ja siis lähete juba ise edasi“.

Oli juba pime, kui lahkusime autost. Toredat ostu niisutasime tublisti „Ingli“ hotellis. Und ei olnud mul ka teisel öösl Saaz'is, sest ma vahetasin käike ja mängisin auto siduriga kogu öö.

(Järgneb.)

Jõuvankrite arv 1. jaanuaril 1930. a.

Nombre total d'automobiles en Estonie arrêté le 1 janvier 1930.

Linnad — *Villes*	Sõidu-autod *de tourisme*	Veo-autod *Camions*	Sanitaar, vangiveo, tuletõrje *Sanitaires, de prisons, de pompiers*	Auto-bus	Kokku *En somme*	Mootor-rattad *Motocycl.*	Jalgrattad *Bicycl.*
Tallinn	744	299	13	43	1099	140	7742
Tartu	193	51	6	16	266	17	1941
Pärnu	68	48	1	10	127	11	1456
Rakvere	56	34	2	3	95	11	745
Narva	42	8	4	5	59	2	1223
Viljandi	40	11	2	1	54	3	475
Valga	29	15	1	—	45	8	322
Kuresaare	21	10	—	1	32	9	379
Paide	13	17	1	1	32	4	296
Võru	17	11	—	1	29	8	470
Haapsalu	12	7	1	—	20	3	423
Põltsamaa	11	4	1	4	20	4	207
Petseri	10	8	—	1	19	2	125
Nõmme	5	11	1	—	17	7	669
Tapa	10	2	—	—	12	1	364
Tõrva	5	1	—	4	10	2	111
Türi	4	1	—	—	5	2	216
Paldiski	—	—	—	—	—	—	43
Kokku — *En somme*	1280	538	33	90	1941	234	17207
Maakonnad: — *Districts:*							
Harju	38	55	—	11	104	31	7005
Pärnu	37	35	—	6	78	10	4045
Viru	26	48	—	1	75	17	5060
Lääne	19	34	—	8	61	19	5200
Järva	36	19	—	1	56	5	3875
Tartu	15	26	—	12	53	5	4500
Viljandi	29	16	—	1	46	18	2600
Võru	22	23	—	1	46	4	2680
Saare	6	10	—	2	18	11	2790
Valga	10	3	—	—	13	4	480
Petseri	—	1	—	—	1	1	512
Kokku — *En somme*	238	270	—	43	551	125	38747
Alevid: — *Bourgs:*							
Suure-Jaani	6	6	—	—	12	1	72
Narva-Jõesuu	8	—	—	2	10	—	95
Jõhvi	6	2	—	1	9	2	168
Keila	3	5	—	—	8	1	89
Jõgeva	4	4	—	—	8	—	81
Kil.-Nõmme	3	4	—	—	7	3	150
Elva	5	2	—	—	7	2	64
Mõisaküla	5	1	—	—	6	3	116
Otepää	3	1	—	2	6	—	64
Mustla	3	1	—	—	4	2	14
Sindi	3	1	—	—	4	—	78
Antsla	1	2	—	—	3	1	71
Kunda	3	—	—	—	3	1	96
Kärdla	3	—	—	—	3	—	61
Mustvee	—	2	—	—	2	—	86
Võõpsu	—	—	—	—	—	—	19
Kokku — *En somme*	56	31	—	5	92	16	1324
Kokku: — *En somme:*							
Linnad — *Villes*	1280	538	33	90	1941	234	17207
Maakonnad — *Districts*	238	270	—	43	551	125	38747
Alevid — *Bourgs*	56	31	—	5	92	16	1324
Üldarv — *Nombre total*	1574	839	33	138	2584	375	57278

Märkus: Siin puuduvad arvud jõuvankrite kohta, mis registreeritud kaitseministeeriumis ja kaitseliidus. 1. jaanuariks 1929. a. oli Eestis: 1489 sõiduautot; 606 veoautot; 26 sanitaar-, vangiveo- ja tuletõrjeautot; 151 omnibust; 410 mootorratast; kõiki kokku 2682. Jalgrattaid 53.521. Seega on jõuvankrite üldarv kasvanud 277 võrra. Jalgrataste arv kasvanud 3757 võrra, kuna mootorrattad on vähenenud 35 võrra. Eestis tuleb iga 377 kodaniku kohta üks jõuvanker, 19 kodaniku kohta üks jalgratas ja 100 ruutkilomeetri maa-ala kohta 6,2 jõuvankrit. Klassiteede pikkus Eestis on 20.700 km.

Jõuvankrite arv Eestis 1. jaanuaril 1930. a.

Nombre total d'automobiles en Estonie arrêté le 1 janvier 1930.

	Firma	Sõiduautod *Voitures*		Veoautod *Camions*				Sanitaar ja vangiveo *Sanitair. et de prisons*	Tuletõrje *De pompiers*	Autobus	Kokku *Total*
		Oma sõiduks *de tourisme*	Taksod *Taxis*	kuni *jusqu'a* 1 ton.	1—2 ton.	2—3 ton.	üle *au-dessus* 3 ton.				
1.	Adler	5	4	—	2	—	—	—	—	1	12
2.	Aga	7	2	—	2	—	—	—	—	—	11
3.	Albion	—	—	—	—	12	—	—	—	—	12
4.	Amilcar	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
5.	Ansaldo	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
6.	Apollo	4	—	—	1	—	—	—	—	—	5
7.	Audi	1	1	—	—	1	—	—	—	—	3
8.	Auburn	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
9.	Austin	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
10.	Benz-Gaggenau	5	3	—	—	—	12	—	—	6	26
11.	Bergmann	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
12.	Berliet	4	7	—	9	—	—	—	—	9	29
13.	Bugatti	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
14.	Brennabor	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
15.	Brockway	—	—	—	9	—	—	—	—	—	9
16.	Buick	33	17	—	—	—	—	—	—	1	51
17.	Cadillack	5	—	—	—	—	—	—	—	—	5
18.	Chandler	2	2	—	—	—	—	—	—	—	4
19.	Chevrolet	88	206	269	—	—	—	—	—	12	575
20.	Chrysler	19	87	—	—	—	—	—	—	—	106
21.	Citroen	24	42	—	—	—	—	—	—	—	66
22.	Daimler-Benz	2	—	—	—	—	8	—	—	—	10
23.	Daag	—	—	—	—	3	—	—	—	1	4
24.	De Soto	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2
25.	D. K. W.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
26.	Delage	—	1	—	1	—	—	—	—	—	2
27.	Dixi	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
28.	Dodge-Brothers	26	11	—	8	—	—	—	—	25	70
29.	Graham-Brothers	—	—	—	—	2	—	1	—	3	6
30.	Graham-Paige	16	28	—	—	—	—	—	—	—	44
31.	Durant	3	3	—	—	—	—	—	—	—	6
32.	Dux	1	1	—	6	—	—	—	—	—	8
33.	Elcar	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
34.	Elite	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
35.	Erskine	5	16	—	—	—	—	—	—	—	21
36.	Essex	11	89	—	2	—	—	—	—	—	102
37.	Federal	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4
38.	Fiat	34	32	—	15	—	—	—	—	4	85
39.	Falcon-Knight	1	2	—	—	—	—	—	—	—	3
40.	Ford	192	85	279	—	—	—	—	—	48	604
41.	Garford	—	—	—	9	—	—	—	—	3	12
42.	Grade	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
43.	G. M. C.	—	—	—	4	1	—	—	—	1	6
44.	Hansa-Lloyd	—	—	—	—	6	—	—	—	1	7
45.	Horch	3	1	—	3	—	—	—	—	—	7
46.	Hudson	8	2	—	—	—	—	—	—	—	10
47.	Hupmobile	1	1	1	—	—	—	—	—	—	3
48.	International	—	—	—	—	39	—	—	—	4	43
49.	Laurien-Klement	2	1	—	1	—	—	—	—	—	4
50.	La Salle	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
51.	Marguette	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
52.	Maybach	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
53.	Marmon-Rosevest	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
54.	Mathis	8	4	—	—	—	—	—	—	—	12
55.	Mercedes-Benz	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
56.	Morris Cowley	1	5	—	—	2	—	—	—	—	8
57.	N. A. G.	2	—	—	5	—	—	—	—	1	8
58.	Nash	3	2	—	—	—	—	—	—	—	5
59.	Oakland	6	17	—	—	—	—	—	—	—	23
60.	Oldsmobile	5	36	—	—	—	—	—	—	—	41
61.	Opel	29	2	—	16	—	—	—	—	2	49
62.	Overland	13	27	5	—	—	—	—	—	—	45
63.	Packard	4	—	—	—	7	—	—	—	—	11
64.	Panhard-Levassor	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
65.	Peerless	1	1	3	—	—	—	—	—	—	5
66.	Peugeot	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
67.	Pierce-Arrow	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4
68.	Pontiac	4	18	—	—	—	—	—	—	—	22
69.	Protos	5	1	—	—	—	—	—	—	—	6
70.	Renault	52	53	—	—	25	—	2	—	10	142
71.	Rugby	2	1	—	—	—	—	—	—	—	3
72.	Rover	1	1	1	—	—	—	1	—	1	5
73.	Selve	2	1	—	—	—	—	—	—	—	3
74.	Singer	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
75.	Star	3	2	—	—	—	—	—	—	—	5

Firma	Sõiduautod *Voitures*		Veoautod *Camions*				Sanitaar ja vangiveo *Sanitair. et de prisons*	Tule-tõrje *De pompiers*	Auto-bus	Kokku *Total*
	Oma sõiduks *de tourisme*	Taksod *Taxis*	kuni *jusqu'a* 1 ton.	1—2 ton.	2—3 ton.	üle *au-dessus* 3 ton.				
76. Steyr	5	—	—	1	—	—	—	—	—	6
77. Stoewer	3	2	—	9	—	—	—	—	—	14
78. Studebaker	23	13	1	—	—	—	—	—	1	38
79. Stutz	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
80. Talbot	2	—	1	—	—	—	—	—	—	3
81. White	1	—	—	—	—	15	—	—	1	17
82. Willys-Knight	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
83. Willys-Overland	—	1	1	—	—	—	—	—	—	2
84. Whippet	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
85. Volseley	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
86. Vomag	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
87. Mitmesugused	17	5	2	8	15	2	—	29	3	81
Kokku—*En somme*	735	839	563	115	124	37	4	29	138	2584

Jõuvankrite arv Ameerikas ja tähtsamates Euroopa riikides 1. jaan. 1930. a.

Riigid	Jõuvankrite arv	Palju elanikke ühe jõuvankri kohta	Palju jõuvankri 100 □ km kohta
Ameer. Ühendriigid	26.634.210	4,5	339
Inglismaa	1.408.677	24	610
Prantsusmaa	1.265.841	32	229
Kaanada	1.169.445	8	11
Saksamaa	609.030	105	129
Austraalia	570.000	10	8
Argentiina	358.625	29	12
Itaalia	230.509	174	74
Brasiilia	188.349	170	2
Hispaania	178.176	130	35
Uus Meremaa	173.815	7,5	64
Rootsi	144.519	42	32
Belgia	140.328	57	461
Taani	103.249	33	240
Hollandi	98.428	76	285
Šveitsi	70.650	56	171
Čehhoslovakkia	65.800	212	41
Norra	40.650	70	12
Poola	38.319	800	9,8
Soome	37.065	98	9,6
Austria	34.500	191	41
Rumeenia	31.922	530	11
Hiina	30.233	15.000	0,3
Portugaalia	29.149	200	31
Egiptuse	26.385	530	2,9
Venemaa	24.010	5.600	0,1
Ungari	19.236	430	20
Kreekamaa	17.000	230	12
Lõuna-Slaavia	10.675	1.200	4
Türgi	9.000	1.110	1
Bulgaaria	3.300	1.540	3
Läti	3.014	650	4
Eesti	2.705	440	6
Leedu	1.929	1.080	3,5

RAHVUSVAHELINE SPORDIKALENDER. 1930.

25. mail.
ITAALIA. — Kuninglik Rooma auhind.
25.—29. maini.
SAKSAMAA. — Rahvusvaheline Wiesbaden'i autode turniir.
30. mail.
AMEERIKA. SUUR INDIANOPOLIS'E AUHIND.
9. juunil.
SUUR-BRITANNIA. — Brooklands'i võidusõidud.
5.—6. juulini.
BELGIA. — SUUR EUROOPA AUHIND.
20. juulil.
BELGIA. — SUUR EUROOPA AUHIND.
27. juulil.
HISPAANIA. — SUUR HISPAANIA AUHIND SPORDISÕIDUKITELE.
17. augustil.
SAKSAMAA. — Rahvusvaheline võidusõit „A. D. A. C. Bergrekord".
23. augustil.
SUUR-BRITANNIA. — SUUR-BRITANNIA TOURIST TROPHY.
31. augustil.
AUSTRIA. — Rahvusvaheline Gaisbergi võidusõit.
7.septembril.
ITAALIA. — SUUR ITAALIA AUHIND.
14. septembril.
AUSTRIA. — Semmeringi võidusõit.
20. septembril.
SUUR-BRITANNIA. — Kuuetunniline võidusõit.
21. septembril.
PRANTSUSMAA. — SUUR PRANTSUSE AUTOKLUBI AUHIND.
4. oktoobril.
SUUR-BRITANNIA. — 500 miili võidusõit.
5. oktoobril.
AUSTRIA. — Zirl'i võidusõit (Tirol).

Omapärane autobus Brooklyn'is — Ameerikas. Hommikul ja õhtul veetakse sellega töölisi töökohtadele ja tagasi. Päeval veetakse kruusa, kivisütt, mööbleid jne.

JÕUVANKRITE JA MOOTORRATASTE ARV LINNADES, ALEVITES JA KOGU EESTIS 1921-1929 A.

JÕUVANKRITE JA MOOTORRATASTE ARV

MAAKONDADES, LINNADES JA ALEVITES
(VÄLJAARVATUD KAITSE- JA TEEDEMIN. REGISTREERITUD MOOTORSÕIDUKID)

1921: 156, 89, 95
1922: 256, 217, 172
1923: 410, 470, 269
1924: 448, 447, 306
1925: 503, 498, 337
1926: 709, 503 VEOAUTOD, OMNIBUSED, SANITAAR-VÄNGIVEO- JA TULETÕRJEAUTOD, 318 MOOTORRATTAD
1927: 983, 498, 342
1928: 783, 410
1929: 1489, 1010, 375, 1574

KOKKU 340 KÕIKI LIIKI MOOTORSÕIDUKEID
645
1149
1201
1338
1530
1823
2682
2959

MÄRKUS: TEEDEMINISTEERIUMIS OLI REGISTREER. OMNIBUSSE:

1923 A.	95 OMNIB.
1924 A.	36 "
1925 A.	65 "
1926 A.	71 "
1927 A.	22 "
1928 A.	79 "

JÕUVANKREID JA MOOTORRATTAID LINNADES JA ALEVITES

Joonte tähendus:
Kõikide liikide mootorsõiduk.
Sõiduautod
Veo-, sanitaar-, tuletõrje-, vangide-veoautod ja omnibused
Mootorrattad

TALLINN, TARTU, PÄRNU, VILJANDI, RAKVERE, NARVA, VALGA

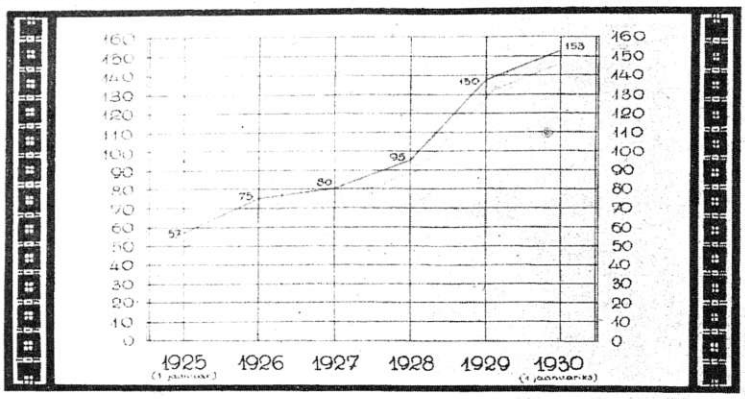
SIIN ANDMED JÄRGMISTE LINNADE KOHTA: PAIDE, PETSERI, VÕRU, PALDISKI, TAPA, TÕRVA, TÜRI, KURESSAARE, PÕLTSAMAA, HAAPSALU, JANÖMME

SIIN ANDMED JÄRGMISTE ALEVITE KOHTA: KEILA, MUSTVEE, KALLASTE, ELVA, OTEPÄÄ, SINDI, KILINGI-NÖMME, MÕISAKÜLA, SUURE-JAANI, NARVA-JÕESUU, KUNDA, JÕGEVA, JÕHVI, ANTSLA, VÕÖBSU JA KÄRDLA

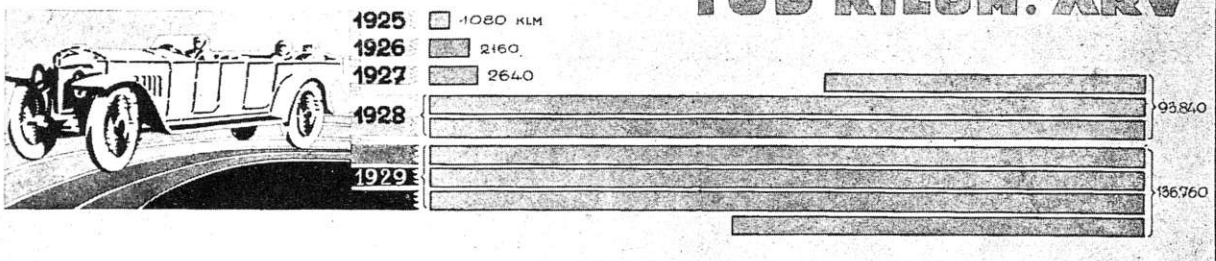
R. S. 1930

EESTI AUTOKLUBI ARENEMINE
1. JAANUAR. 1925 — 1. JAANUAR. 1930

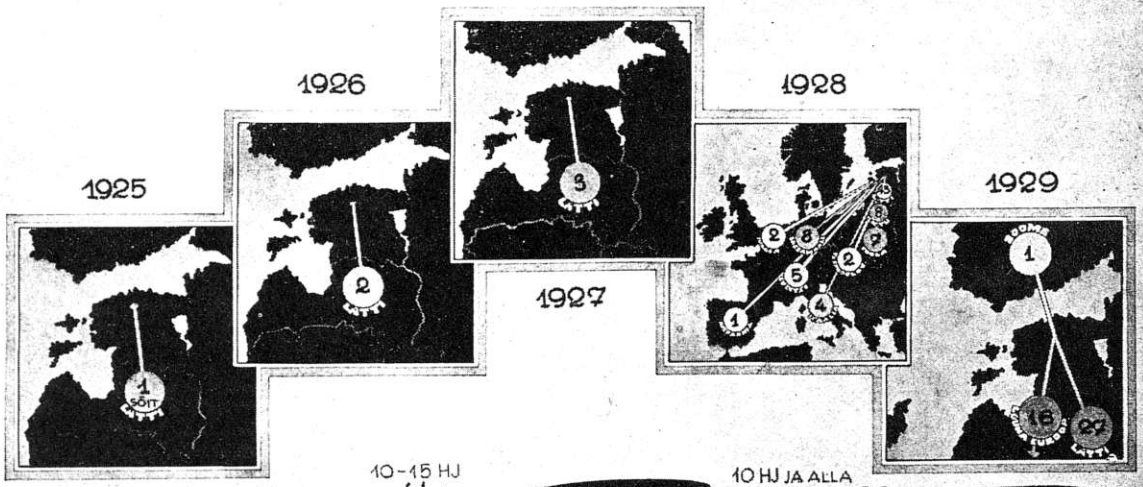
LIIKMETE ARV AASTATE JÄRGI

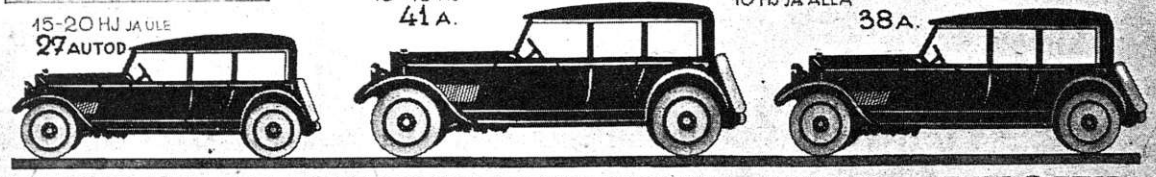


AUTOKLUBI LIIKMETE POOLT ÄRASÕIDETUD KILOM. ARV



KLUBI LIIKMETE SÕIDUD VÄLISMAADESSE





A. KLUBI LIIKMETE AUTODE ARV JA LIIGITUS

Tuntuimad Ameerika autotüübid ja andmed nende kohta. 1930. a. mudelid.

Firma ja tüüp	Hind vabrikus 5-istmel. sedan Ekr.	MOOTOR Tsilindr. arv	Tsilindri läbimõõt ja kolvikäik tolli	Tsilindri maht kanttolli	Piduri võime ja tiirud min.	Surve vahekord	Väntvõlli laagrite arv	Gaasistaja	Telgede vahe tolli	Kummid	Differents. ülekanne	Kaal kg	Pidurid
Auburn 6—85	4.125	6	2 7/8 . 4 3/4	185	70.3200	5.24	5	Shebler	120	18 × 5.50	4.90	1478	hüdr.
„ 8—95.	4.875	8	2 7/8 . 4 3/4	247	100.3700	5.24	5	„	125	18 × 6.00	4.71	1675	„
„ 125	6.000	8	3 1/4 . 4 1/2	298	125.3600	5.25	5	„	130	18 × 6.50	4.45	1822	„
Buick (Marguette)	3.975	6	3 1/8 . 4 5/8	213	67.3000	5.25	4	Marvel	114	18 × 5.25	4.75	1276	mehan.
„ „ 40	4.990	6	3 3/4 . 5	257	80.2800	4.35	4	„	118	19 × 5.50	4.75	1623	„
„ „ 50	5.775	6	3 3/4 . 5	331	99.2800	4.35	4	„	124	19 × 6.50	4.75	2015	„
Cadillack	13.000	8	3 3/8 . 4 15/16	353	95.300	5.15	3	oma	140	19 × 7.00	5.08	2256	„
Chevrolet	1.870	6	3 5/16 . 3 3/4	194	50.2600	5.	3	Carter	107	19 × 4.75	3.81	1070	„
Chrysler 66	4.100	6	3 1/8 . 4 1/4	219	63.3200	5.	7	Stromb.	112	18 × 5.50	4.4	1221	hüdr.
„ 70	4.875	6	3 3/8 . 5	268	75.3200	5.	7	„	115	18 × 5.50	3.58	1330	„
„ 77	6.750	6	3 3/8 . 5	268	93.3200	5.	7	„	128	18 × 6.00	3.58	1530	„
„ 80	12.000	6	3 3/8 . 5	309	112.3400	5.	7	„	132	18 × 7.00	4.08	1780	„
Cord L 29	11.650	8	3 1/4 . 4 1/2	298	125.3600	5.25	5	Schebl.	137½	18 × 7.00	4.41	2055	„
Dodge „6“	3.250	6	3 1/8 . 4 1/8	189	61.3000	5.20	7	Carter	112	19 × 5.00	4.9	1250	
„ „8“	4.300	8	2 7/8 . 4 1/4	241	78.3000	5.55	7	Stromb.	120	19 × 5.50	4.6	1630	„
Durant 6-14	3.170	6	3 1/4 . 4	199	58.3100	5.30	4	„	109	29 × 5	4.4	1120	mehan.
„ 6-17	4.000	6	3 3/8 . 4 5/8	248	70.3000	5.30	4	„	112	29 × 5.50	4.4	1180	„
Elgar 75 A	4.405	6	2 7/8 . 4 3/4	185	70.2400	5.25	5	Schebl.	117	29 × 5.25	4.9	1179	hüdr.
„ 95	6.095	8	2 7/8 . 4 3/4	247	90.3000	5.25	5	„	123	29 × 5.50	4.9	1270	„
„ 96	6.475	8	3 3/8 . 4 1/2	247	90.3000	5.25	5	„	123	29 × 5.50	4.9	1428	„
„ 130	7.870	8	3 3/8 . 4 1/2	322	140.3300	5.	5	„	130	30 × 6.00	4.82	1678	„
Erskine 53	3.350	6	3 1/4 . 4 1/8	205	70.3200	4.88	4	„	109	19 × 5.25	4.78	1146	mehan.
Essex, S. Six	3.100	6	2 3/4 . 4 1/2	160	55.3600	4.35	3	Marvel	113	19 × 5	5.60	1157	„
Ford „A“	1.875	4	3 7/8 . 4 1/4	200	40.2200	4.22	3	Zenith	103½	19 × 4.75	3.70	1007	„
Gr. Paige 612	3.650	6	3 1/8 . 4 1/2	207	66.3000	5.15	7	Detr.	115	29 × 5.25	4.70	1317	hüdr.
„ 615	4.500	6	3 1/4 . 4 1/2	224	76.3200	5.51	7	Detr.	115	29 × 5.50	3.91	1408	„
„ 621	5.450	6	3 1/2 . 5	288	97.3200	5.35	7	Johns.	121	31 × 6.00	3.64	1725	„
„ 827	6.025	8	3 3/8 . 4 1/2	322	120.3200	5.54	5	Johns.	127	31 × 6.50	3.92	1803	„
Nash S. Six	3.755	6	3 1/8 . 4 3/8	201	60.2800	5.	7	Carter	114¼	29 × 5.00	4.7	1202	mehan.
„ T. Six	5.305	6	3 3/8 . 4 1/2	242	75.2800	5.	7	Marvel	118	31 × 6.00	4.9	1564	„
„ T. „8“	6.375	8	3 1/4 . 4 1/2	298	100.3200	5.25	7	„	124	31 × 6.50	4.5	1814	„
Oakland „101“	4.300	8	3 7/16 . 3 3/8	257	82.3000	5.10	4	„	117	18 × 5.50	4.42	1357	„
Oldsmobile F „30“	3,615	6	3 3/16 . 4 1/8	197	61.3000	5.20	4	„	113½	18 × 5.25	4.54	1297	„
Pontiack „6.30“	3.095	6	3 3/16 . 3 7/8	200	53.3000	4.90	3	„	110	19 × 5.00	4.42	1201	„
Studebaker Dir. 6	4.125	6	3 3/8 . 4 1/8	221	68.2800	4.80	4	Stromb.	115	19 × 5.50	4.78	1336	„
„ „ 8	4.635	8	3 1/16 . 3 3/4	221	70.3200	5.15	5	„	115	19 × 5.50	4.85	1347	„
„ Pres	6.500	8	3 1/2 . 4 3/8	337	115.3200	5.05	7	„	125	20 × 6.00	4.31	1830	„
„ Comm.	5.600	8	3 1/16 . 4 1/4	250	80.3600	5.10	5	„	120	19 × 5.50	4.36	1402	„
Reo „15“	4.500	6	3 3/8 . 4	214	60.2800	5.50	5	Schebl.	150	18 × 5.50	4.45	1486	hüdr.
„ „20“	6.375	6	3 3/8 . 5	268	80.3200	5.50	5	„	120	18 × 6.00	4.42	1653	„
„ „25“	7.125	6	3 3/8 . 5	268	80.3200	5.30	5	„	124	18 × 6.50	4.07	1820	„
Whippet 96 A	2370	4	3 1/8 . 4 1/4	145	40.3200	5.12	7	Tillotson	103¼	28 × 4.75	4.55	908	mehan.
„ 98 A	2.950	6	3 1/8 . 3 7/8	178	50.3000	5.56	7	„	112¼	29 × 5.00	4.55	1060	„

Märkus: Tabeli kokkuseadmisel on tarvitatud vabrikute kataloogе ja ameerika eriajakirjade andmeid. Toimetus ei vastuta nende täpsuse eest.

CAFÉ H. FEISCHNER

TALLINN, HARJU TÄN. 45. TEL. 19-50.

Autokarosserii ja tema praegused tendentsid.

Ameerika karosseriid.

Mõni aeg tagasi erinesid ameerika karosseriivormid prantsuse omadest. Praegusel silmapilgul ei ole see enam nii. Kui näiteks võrrelda viimaseid ameerika karosserii tüüpe prantsuse kõige moodsamate karosseriidega, siis sarnlevad sama kategooria tüübid väga üksteisele.

Ja tõsiasjaks jääb, et mõlemad sihivad ühisele ühtlustamisele. Mis oli selle ühtlustamise tendentsi põhjuseks? Arvatavasti see, et mõlemad kasutasid oma vastase ilusaid ja kasulikke külgi.

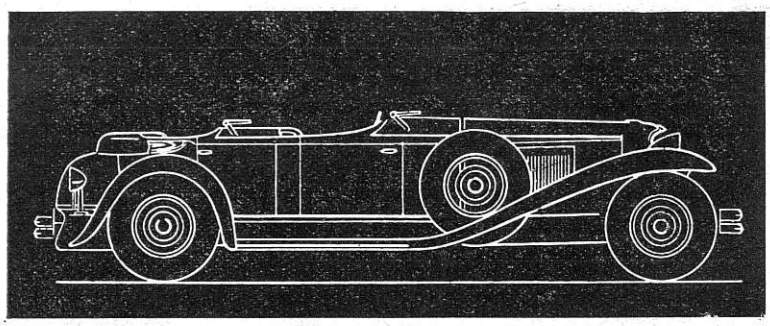
Kõigil on veel meeles, kuidas autokarosseriide-ehitajad Euroopas aimasid järele Ameerikast sisseveetud autosid nii konstruktsioonis kui välistes vormides, aga kuidas imestusid Euroopa konstruktorid, kui nad viimasel ajal veendusid, et Ameerika konstruktorid ise neile järele aimavad ja uued ameerika karosseriid väga prantsuse omadele sarnlevad.

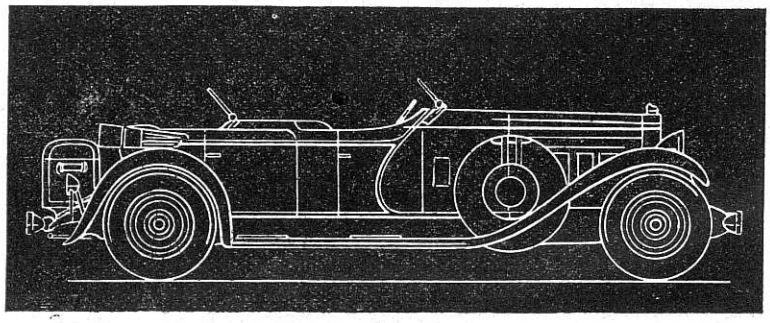
Võiks öelda, et ameeriklased on nüüd hakanud tähelepanu pöörama autokarosseriide stiilile Euroopas, kuid õigem öelda, nad arendasid õigel viisil oma autokarosseriide ehitust, sest mõni aeg tagasi ei olnud Ameerikas autokarosseriide ehitajat, praegusel silmapilgul on neid kaunis palju. Euroopa kerede ehitaja võib vabalt luua kerede tüüpe, kuna ameeriklane valmistab suurtes hulkades ja loob standard-tüüpe. Aga ka Ameerikas on inimesi, keda ei rahulda see igapäevane tüüp; et nende maitsele vastu tulla, astus ehitaja ühendusse kerede vabrikuga, võimaldades luua uusi tüüpe ja korraldada katseid, niipalju kui ta soovib.

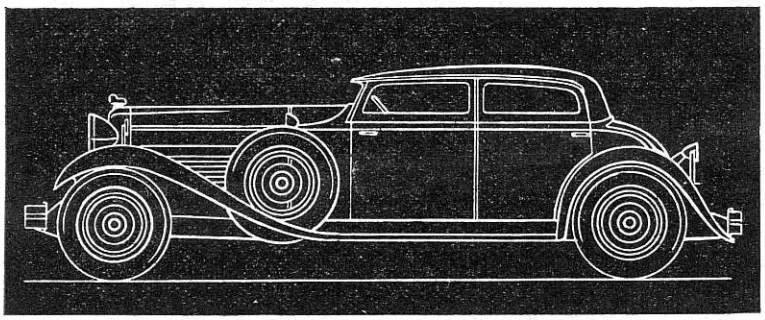
Selle reformi tagajärjed olid varsti näha. Autoriteetsete ameeriklaste arvamuste järgi on viimane New-Yorgi salong näidanud rohkem huvitavaid ja uusi mudeleid kui tema eelkäija. See kõik näitab, et kerede ehitaja on nüüd Ameerikas muutunud tähtsaks elemendiks ja on leidnud laialdast tarvitamist keskmisel produktsiooni alal. Mis kindlustas Ameerika ehitaja seisukoha, oli ajalehtede sõjakäik, mis ette võtsid tähtsamad firmad nagu Fischer, et arendada publiku maitset. Publiku üldhuvi iga uudise vastu konstruktsioonide alal toonitab veel kord selle autoosa tähtsust ja ennustab temale tulevikus suurimaid edusamme.

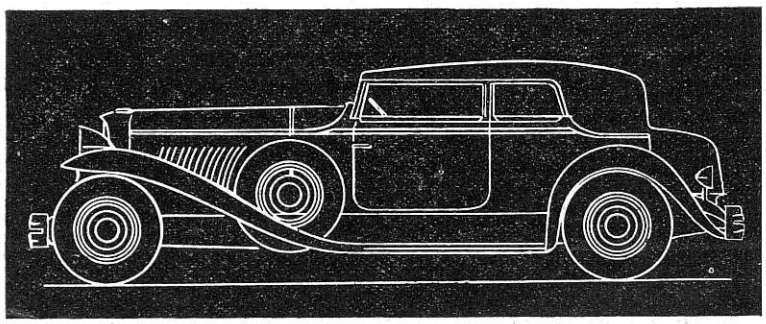
Nagu eelpool öeldud, euroopa autokarosserii tüübid arendasid ameerika kerede ehitust ja praegusel silmapilgul on Ameerika hästi orienteeritud kõigist uudistest autokarosseriide alal. Kunagi ei olnud mõtete vahetus nii suur kui praegusel silmapilgul.

Ei saa seepärast öelda, et ameeriklased oleksid ainult järeleaimajad. Iga uudis on hoolega kontrollitud. Ei saa öelda, et prantslased kadestasid oma rikkamaid vendi ameeriklasi, just vastupidiselt, nad rõõmustavad, et nende maitse ja töö leiab hulgalist järeleaimamist Ameerikas. Sest prantsuse maitse ja kunst on üldiselt tunnustatud.



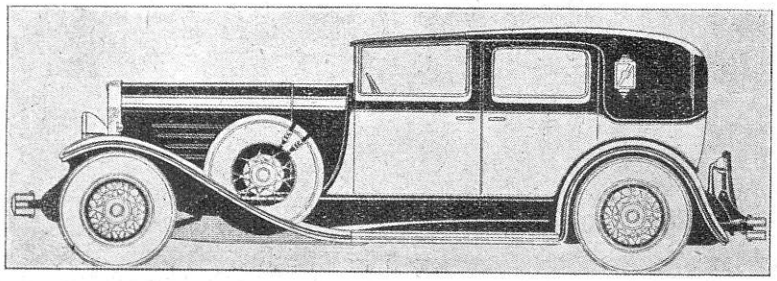






Pildil: I. Torpeedo-tüüp, konstrueeritud *Murphy* poolt „Cord"-auto shassiil. II. „Sport-Phaeton" de Baron'i joonestuse järgi „Packardi" shassiil. III. Berline *Weymann karosserii* „Stutz" shassiil näitab oma madala liiniga, et ta on sarnane euroopa sõidukile. IV. Murphy karosserii „Duesenberg" shassiil.

L' equipment automobile.

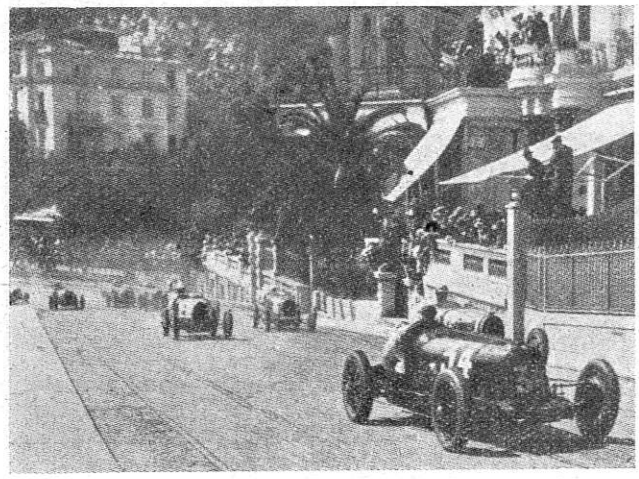


Dietrichi karosserii Franklin-auto shassiil.

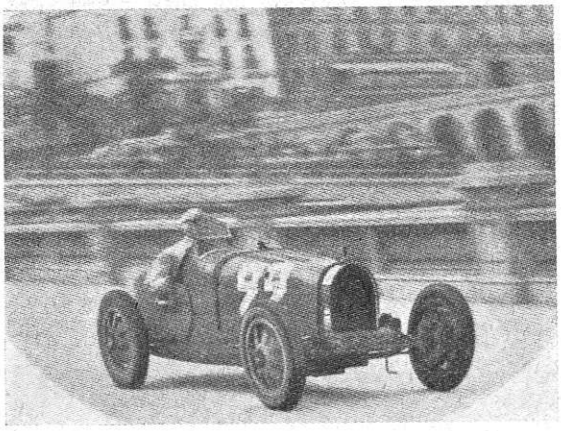
Lühemad teated.

VÕIDUSÕIT LINNATÄNAVATEL.

Nagu „Auto“ lugejad mäletavad, korraldati Monako autoklubi poolt läinud aastal esimest korda Monte-Carlos autode võidusõit Monako vürstiriigi suure auhinna peale. 6. aprillil s. a. oli järjekordselt teine võidusõit. See võidusõit erineb teistest selle poolest, et võidusõit sünnib aristokraatliku Monte-Carlo linna tänavatel. Võidusõidutee pikkus ringkäigus on 3,18



km; tee tuli läbi sõita 100 korda, nii et kogutee pikkus oli 318 km. Esimest korda võeti tarvitusele totalisaator, nagu see hobuste võidusõidul kombeks, ja peab ütlema, et see esimene katse totalisaatoriga hiilgavalt õnnestus. Startisid 17 autot. Kihlveo keskuseks oli läinud aastal I auhinna võitja *Williams* ja tuntud võidusõitja *Chiron*, kellede võidu peale veeti kihla väga suurte summadega, kuid kõikide imestuseks võitis seekord noor prantslane *René Dreyfus* Bugatti *autol*. 20. ringil oli kõigist ees *Williams* (Bugatti) ja Dreyfus oli alles 7. kohal. Siis juhtus *Williamsi* autoga õnnetus, lõhkesid kummid, ja Dreyfus sai võimaluse teisele kohale surumiseks. Kuni 40. ringini oli *Chiron* kaunis kaugel ees ja tema võit näis olevat igale pealtvaatajale kindel. Selle järele kõlas suurtükipauk, mis tähendas, et totalisaator lõpetas kihlveo piletite müümise. Umbes samal ajal algas noor ja julge võidusõitja *Dreyfus* pealetungi ja nagu elektriväega ki-



hutas esimese auto kannul ja sõit nende kahe võistleja vahel algas imestustäratava kiirusega. Igal kurvil ligines Dreyfus ilmatsempiooni *Chironi* selja taha, kuid ei olnud võimalust ette jõuda. 83. ringil pidi õnnetuseks *Chiron* seisma panema auto, et kumme vahetada, ja sellest vaevalt pooleminutilisest seisakust oli küllalt, et *Dreyfus* ette pääses ja seal ka lõpuni püsis, sellele vaatamata, et vastane kohutava kiirusega peale tungis ja mööda katsus pääseda. *Tagajärjed:* I — *Dreyfus*, kattis 318 km 3 t. 41 min. 2,6 sek. (keskm. kiirus 86 km), teisele kohale tuli *Chiron* ajaga 3 t. 42 min. 2,4 sek.; kolmandaks — *Bouriat* (Bugatti) 3 t. 49 min. 20 sek.; neljandaks — *Zehender (Bugatti) 3 t. 51 m.* 6 sek.; viiendaks *Michel Doré* (Bugatti); kuuendaks *Stuber* (Bugatti). 1929. aastal võitis *Williams* esimese, *Bouriano* teise, *Carracciola* kolmanda. Tänavu jäid sakslased auhinnata, kuigi kolm parimat võidusõitjat: *H. Stuck, Burggaller* ja *krahv Arco* võtsid osa. Totalisaatoril mängijad said 10-frangilise pileti pealt Dreyfusi arvel 74 fr. Pealtvaatajaid palju. Totalisaatori aparaadi sisseseadmine läks kalliks maksma, kuid tasus ausasti. Piletite esialgne hind oli 10 franki, kuid tõusis iga ringi läbisõidu järele kuni 40. ringil juba 100 fr. peale.

Võitja hra Dreyfus.

AUTODE AKTSIATE KURSS AMEERIKAS.

10. märtsil 1930. a.		Kõige madalam 1929	Kõige madalam 1930
Auburn-autod	249	120	175 1/2
Brockway-veoautod . .	15	14	13
Chrysler	38 1/2	26	33 1/4
Federal-veoautod . . .	11 1/2	5	7 3/4
General Motors	44 1/8	33 1/2	37 1/2
Graham-Paige	10	7 3/8	9 1/8
Hudson	57	38	53 5/8
Hupp-mootor	21 1/4	18	20 1/4
Jordan	3 1/2	1 1/2	2
Marmon	28 5/8	19	20 3/8
Moon	11	1 1/2	3 3/4
Nash	48 3/8	40	45 5/8
Packard	21 5/8	13	15 3/8
Peerless	13	5 1/8	6 1/8
Reo	13 7/8	10 1/8	10 5/8
Studebaker	42 3/8	38 1/4	40 3/4
White	35 1/2	27 1/4	31
Willys Overland	9 1/2	5 1/4	7 1/2

Väike tabel autovabrikute aktsiate hinnast näitab, et pärast suurt börsikrahhi olud on pikkamisi paranenud. („The American Automobile“.)

AMEERIKA AUTODE LÄBIMÜÜK 1930., NENDE TÕUS JA LANGUS ÜHE AASTA JOOKSUL. FORDI SUUR EDU.

Firma	Koht		Müüdud		Müük suurenen. ehk vähenenud
	1929	1928	1929	1928	
Ford	1	2	1.306.961	497.319	+809.642
Lincoln . . .	31	28	6.214	6.013	+201
Chevrolet . .	2	1	775.142	753.928	+21.214
Pontiac . . .	6	5	157.281	182.684	—25.403
Buick	7	3	156.292	195.390	—39.098
Oldsmobile . .	10	11	90.165	74.200	+15.862
Oakland . . .	19	18	31.805	36.667	—4.965
La Salle . . .	20	21	20.322	18.783	+1.539
Marguette . .	23	—	15.322	—	+15.322
Cadillack . .	24	22	14.920	17.842	—2.922
Viking	32	—	4.042	—	+4.042
Chrysler-Plymuth	4	7	168.776	170.784	—2.008
Dodge	9	8	116.410	147.761	—31.351
De Soto . . .	14	24	59.542	14.538	+45.004
Hudson . . .	12	15	62.385	48.266	+14.119
Essex	3	6	190.859	179.058	+11.801
Whippet . . .	5	4	161.658	188.873	—27.215
Nash	10	9	105.058	115.872	—10.814
Studebaker .	11	10	74.622	84.868	—10.246
Erskine . . .	30	19	7.668	22.410	—14.742
Graham . . .	13	13	60.246	57.670	+2.576
Durant . . .	15	12	47.403	70.193	—22.790
Packard . . .	16	16	45.091	43.241	+1.850
Hupmobile . .	17	14	44.427	55.080	—10.653
Marmon . . .	27	23	8.480	14.851	—6.371
Roosewelt . .	25	—	13.529	—	+13.529
Auburn . . .	21	25	17.782	10.895	+6.887
Reo	22	20	17.387	21.202	—3815
Franklin . .	26	27	10.597	7.236	+3.361
Pierce-Arrow .	28	29	8.362	5.733	+2.629
Peerless . . .	26	26	8.313	7.542	+771
Stutz & Blakhawk . .	33	33	2.936	2.425	—1.983

Sellest on näha, et 1929. a. on miskipärast palju kaotanud „Erskine" ja „Marmon". Tõusnud on peaaegu kolmekordselt „Ford", kuna kõik teised margid vähest tõusu või alanemist näitavad. *„Motor"*.

7.650.713 autot läbistasid viimasel aastal New-Yorgi ja New-Jersey vahel asuva Hollandi tunneli ja maksid 15 milj. krooni tunneli kuludeks.

600.000 autot varastati möödunud aastal Ühendatud riikides. See on umb. 1 auto iga 42 tarvitamisel oleva auto kohta.

---

10 aasta eest asutas Gen. Motors tehnilise õppeasutuse. Esimesel aastal oli seal 20 õpilast, nüüd aga 6500.

Krahv de Liederkerke surnud.

Hiljuti suri Prantsusmaa auto-ehituskoja esimees krahv de Liederkerke. Kadunu oli laialdaselt tuntud oma alalise lahkuse poolest, olles vastutulelik autoklubide juhatajaile ja sama lahke ka lihtkodanikele. Oma kõnesid pidas ta alati väga ilusas ja valitud stiilis. Prantsusmaa autoilm austab teda väga.

Statistilisi andmeid.

1929. aastal liikus Ameerikas 25.850.000 autot. 1928. aastal oli neid 24.493.000.

Ameerikas tuleb iga tee-kilomeetri peale 4,9 autot.

1928. a. oli rekord Belgia käes, kus oli 4 autot iga kilomeetri peale. Toodang 1930. a. näitab umbes 17% alanemist.

Ameerika toodangu alanemine.

Selle alanemisega arvestatakse nüüd ja võetakse abinõusid tarvitusele, et päästa agente, kelle laod on üle ujutatud autodest. Teiste sõnadega öelda: uudiseid ei tule nii ruttu.

Bugatti ja Alfa-Romeo ühinevad.

Kõneldakse võimalikust ühinemisest Bugatti ja Alfa-Romeo vahel. Prantsusmaa ajalehed arvavad, et mõte ei olevatki nii halb, sest siis kaovad alalised võistlused Bugatti ja Alfa-Romeo vahel.

Austin Ameerikas.

Austin on Ameerikas hakanud tõsiselt võistlema oma sõidukiga „Austin Seven", mis kujutab väikest 7 H.J. sõidukit, kaalub vaevalt 1300 naela, on odavam kui „Ford", „Chevrolet", jättes siiski häid teenistusvõimalusi.

Ameerika vabriku „Jordan'i" sõiduk Jordan Speedway de luxe car, mis New-Yorgi näitusel ühes „Cord'iga.' oli huvi keskuseks, müüakse arvatavasti Brüsselis 200.000 fr. eest.

Seisukord Saksamaal ja Prantsusmaal.

Saksamaal, kus kardetakse ärilist seisakut, kavatsetakse tõsta kaitsetolle. Seda toetavad saksa autode ehitajad. Ameerika aga on juba nende keskel, sest „Opel" on langenud „General Motors'i" omanduseks.

Prantsusmaal ajavad ameeriklased teist poliitikat ja agiteerivad igapidi kaitsetollide tõusu vastu.

Austrias

kõneldakse sellest, et kolm firmat: „Steyr", „Austro-Daimler", „Puch" ühinevad „Austria" nime all, mis oleks tugev ühing automobilismi alal Euroopas.

Uus inglise sõiduk.

Uus sõiduk *„Hatton Mac Evay"*, 9 lit. mootoriga, sõidab 180 km. tunnis. Ta ei ole aga igale kättesaadav, sest maksab 1000 naelsterlingit. Vahe mootori esiküljelt kuni tuulekaitsjani on $^2/_3$ terve sõiduki pikkusest.

Prantsusmaa ja Ameerika.

Ameerika lehed arvavad, et kaitsetollide tõus vähe mõjub Ameerikale, sest Ameerika viib Prantsusmaale umbes 17.000 sõidukit päevas. Ümberpöördult, kui Ameerika tõstaks oma tolle, siis oleks Prantsusmaa, kust veetakse igal aastal 11 miljoni frangi eest autosid Ameerikasse, palju halvemas seisukorras. Teiselt poolt on nende arvamuste järgi ameerika sõidukid küllaldaselt maksustatud, sest nad maksavad 50% en-gros hinnast.

Neljanda 1929. a. veerandi andmed näitavad kaotust 2.828.000 dollari suuruses ja aasta sissetulek langes seega 21.902.000 miljonini. Möödunud aastal oli sissetulek 30.991.795 dollarit, seega 9 miljonit suurem.

General Motors Co.

1929. a. langesid sissetulekud 248 miljoni dollari peale. Möödunud aastal olid sissetulekud 276 miljonit dollarit, seega 30-miljoniline vahe. Aktsiate kapital on 43.500.000 dollarit.

AUTO KLAASID
IGAS PAKSUSES
SOOVITAB
ÕIGE ODAVALT
JOH. LINDEMANN,
TALLINNAS, RATASKAEVU TÄN. 8

„Fiat"-autod.

1929. a. arvud näitavad sissetulekuna 62.324.000 liiri, 1928. aastal oli vastav arv 61.252.429 liiri. Dividendiks oli määratud 25 liiri aktsialt.

Autosõidutee Düsseldorf-Bonn.

Selle sõidutee ehitamine on nüüd lõplikult otsustatud Rheini provints-nõukogu poolt. See tee võimaldab otseühenduse Shveitsi autoteede kaudu Itaalia autoteedega. See nõuab aga tunneli läbikaevamist Alpidest. Kui see projekt läbi läheb, siis on hea ühendus Põhja- ja Ida-Euroopa vahel.

Prantsusmaal, alates La Manche'ist Shveitsi poole, on terve rida suurepäraseid teid; kui aga Belgia valitsus rohkem hoolitseks teede eest ja ehitaks häid teid Ostende ja Orlon'i vahel, siis muutuks see teedevõrk varsti turistide lemmik-teedevõrguks.

AUTO UDUHÄVITAJANA.

Londoni udu on üldiselt tuntud oma tiheduse ja raskuse tõttu. See takistab suurel määral liikumist tolle maailmalinna tänavail. Teeb selle isegi väga hädaohtlikuks, eriti autodele ja jalakäijatele. Ja seni pole leitud ühtki praktilist abinõu udu hävitamiseks.

Nüüd aga on see abinõu ometigi leiutatud — nii kinnitavad teated Albioni-maalt. On nimelt leitud, et auto väljalasketorust tulev kuum, põlenud gaas hävitab, õieti tõstab udu umbes 10 jala kõrgusele maapinnast. On ainult vaja seadeldis, mis lihtsam kui tuulekaitseklaasi pühkija. Auto väljalasketoru juhitakse radiaatori alt auto ette ja selle otsa pannakse põiktoru, mis täis väikesi auke ja mille pikkus vastab auto laiusele.. Auto liikumisel surub mootor põlenud gaasi aukudest välja ja viimane tõrjub udu auto eest nii kõrgele, et auto mahub alt läbi. Seadeldis võimaldab autol raskemaski udus liikuda umbes 20—25 km kiirusega.

Leidus on võetud laialdaselt Londonis tarvitusele, kuigi see auto õhku rikub. Viimaks tähendatud miinus on siiski väiksem pahe kui tihe udu.

AUTODE ELUIGA AMEERIKAS.

Nagu Ühendriikide Departement of Commerce teatab, on 1928. a. valmistatud autodest 2.416.720 tükki läinud kõlbmatuks muutunud autode asemele. Kuna 1922. a. Ühendriikide autotoodang oli 2.640.000, siis selgub sellest, et keskmine auto iga on kuus aastat.

AEG VÕI RAHA?

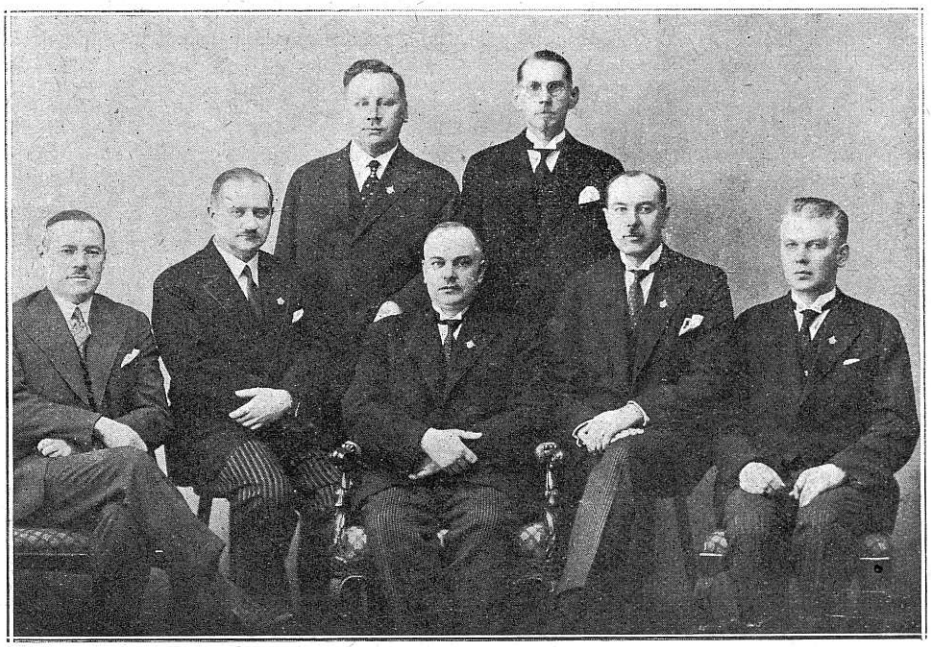
Läinud sajandi viimastel aastakümnetel — siis kui auto sündis — kirjutas keegi ameeriklane autost:

„Omal jõul liikuv sõiduk ei või kunagi saavutada praktilist kiirust, sest ta vastas on terve leegion ettenägematuid takistusi — ja aeg on ju raha!"

Kahes suhtes oli tollel targal õigus: autode ees on tõesti terve leegion *ettenägematuid* takistusi ja aeg on ikkagi raha. Neid takistusi märkame alles siis, kui oleme põrganud suurema või vähema kiirusega nende vastu ja — autosid on maailma maanteil ja tänavail juba üle 35.000.000, peale nende veel teised sõidu- ja veoriistad, loomad ja inimesed. Siis terve leegion takistusi.

Ja et aeg on raha, selgub kohe, kui aja võitmiseks katsute suurema kiirusega kihutada ja saavutada õnnetuse. See läheb kalliks — aeg on raha!

Eesti Autoklubi teated.



EESTI AUTOKLUBI JUHATUS 1930. a.

Istuvad: pahemalt paremale hrad *G. Sosaar* (abiesimees), *J. Tannebaum*, *J. Zimmermann* (esimees), *J. Jeets* (sekretär), *R. Uritam* (abiesimees). Seisavad: *J. Kalpus* (laekur), *J. Kermann* (varahoidja). Juhatuse liige *E. Veidemann* puudub pildil.

Klubi juhatus tuletab liikmetele meele, et III autonäitus peetakse 16.—19. maini s. a. Volta vabriku ruumes, Soo tän. 27. Näituse avamine reedel, 16. mail s. a. kell 2 päeval.

Klubi juhatus palub pidada silmas väljasõitude tähtaegu, mis „Auto" nr. 4. loetletud.

Klubi juhatus teatab, et klubiliikmeks astumise soovi on avaldanud järgmised isikud:

1. Direktor Ernst Bang, „Citroen"-auto omanik.
2. Arhitekt Ernst Kühnert, „Opel"-auto omanik.
3. Hr. August Meos, Jõgeval, „Chevrolet"-auto omanik.
4. Pr. Nina Besprosvany, Tallinn, „Studebaker"-auto omanik.

Liikmete nimekirjast on kustutatud oma palvel hr. M. Reisenbuck, elukoht Tõrvas. Lahkunud liikmeid palutakse välismärke mitte kanda.

J. Zimmermann'i trükikoda Tallinnas, Lühike jalg 4