

AJU
kui ennustusmasin

GRAVILAINETEGA
universumi saladuste jääl

AUSTRALIA PÖLISRAHVAD
ihkavad iseseisvust

horisont



RIIKLIKULT TUNNUSTATUD
TEADUSE
POPULARISEERIJAK

2 / 2016 ■ MÄRTS-APRILL ■ HIND 4.90 ■ ■ ■ ■ ■ 50. AASTAKÄIK

DELAUNAY-BELLEVILLE NIKOLAI II LUKSUSLIK NELJARATTALINE TEENER



PEETER MÜRSEPP: MIS ON TEADUSFILOSOOFIA?
KUNSTNIK KRIS LEMSALU ENDAST JA TEADUSEST

SELLES NUMBRIS

12

Horisont 50

Tabamused Horisondi 50. ilmumisaasta tähistamiseks Eesti Teaduste Akadeemias.

16

Rene Levoll

Delaunay-Belleville Vene riiki teenimas

Delaunay-Belleville oli üks eelmise sajandi alguse kõige luksuslikum automark, mida mitmed omaaegsed võimukandjad pidasid väärikamaks esindusautoks kui näiteks Rolls-Royce'i. Venemaa imperaator Nikolai II oli teiste riigijuhtide seas kõige väärikam, kes selle masinaga sõitis.

24

Teadusfilosoofia – mis see on?

Teadusfilosoofide diskussioonid keskenduvad traditsiooniliselt küsimusele: mis on teadus? Toomas Tiiveli intervjuu teadusfilosoof Peeter Mürsepega.

34

Andrus Mölder

Allowriest läbi Ngaanyatjarraku Moorosse ehk kuidas elavad Austraalia põliselanikud

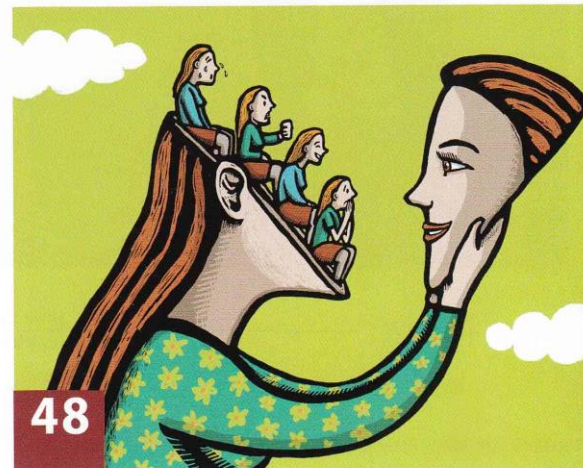
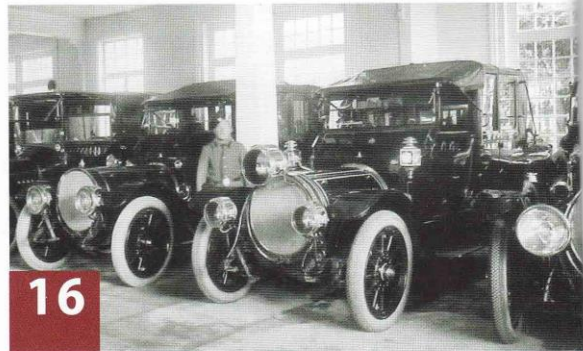
Veel 30 aastat tagasi käitusid võimud Austraalia põliselanikega üsna ülbelt ja rassistlikult. Nüüdseks on olukord aga kardinaalselt muutunud. Praeguste protsesside jätkudes on juba lähiaastate pärast enam kui pool Austraalia territooriumist tagastatud põliselanikele.

48

Kadi Tulver

Aju kui ennustusmasin – teooria, mis seletab ära kogu aju?

Mõnevõrra on soiku jäänud ühe üldise teoreetilise raamistiku loomine, mis aitaks meil mõista, kuidas ikkagi on korraldatud aju töö tervikuna ning mismoodi vahendab ta inimekäitumise ja sätumuste iseärasusi kõige igapäevasemal tasandil. Seda haigutavat tühimikku ajuteaduses püüab täita viimasel ajal neuroteaduse kuumimaks teemaks kerkinud ennustava kodeerimise teooria.





RENE LEVOLL

DELAUNAY-BELLEVILLE VENE RIIKI TEENIMAS



SANKT-PETERBURI KINO- FOTU- JA FONODOKUMENTIDE RIIKLIK KESKARHIIV (SPBKFEDKA)

1913. aasta, Krimm.
Delaunay-Belleville 45 CV faeton, 1914.
aasta mudel, mis hiljem kannab numbrit 42.
Vasakul seisab autos tsaar Nikolai II, rooli
taga istub Adolphe Kégresse.

Arvatavasti ei ütle sõnähend Delaunay-Belleville enamikule lugejatest mitte midagi. Ometi on tegemist ühe eelmise sajandi alguse kõige luksuslikuma automargiga, mida mitmed omaegsed võimukandjad pidasid väärikamaks esindusautoks kui näiteks Rolls-Royce'i. Selliste autodega sõitsid ringi Prantsusmaa president Raymond Poincaré, Hispaania kuningas Alfonso XIII, Kreeka kuningas Georg I ning mitmed teised maailma vägevad. Kõige väärikamaks firma kliendiks oli kahtlemata Venemaa imperaator Nikolai II.

Firma Delaunay-Belleville sai alguse 1850. aastal, kui Julien Belleville asus Pariisi äärelinnas Saint-Denis's tootma aurukatlaid. Uue sajandi alguses toimus firma tegevuses oluline muudatus – otsustati lisaks senisele toodangule hakata valmistama autosid ning 1904. aasta Pariisi näitusel eksponeeriti esmakordselt uut automarki Delaunay-Belleville.

Peamiseks Delaunay-Belleville'i iseloomulikuks jooneks sai ümara radiaatoriga tünnikujuline auto esiosa. Originaalse disaini inspiratsiooniallikaks oli ilmselgelt auruveður.

Esimeste ostjate seas sattus olema Nikolai II õukonna tiibadjutant vürst Vladimir Orlov, kes soetas endale mudeli 24 CV (24 hobujõudu). Ühel päeval saabus vürst Orlov vastotatud luksautoga Tsarskoje Selosse Aleksandri lossi ette. Isevalitseja oli masinast valmistatud ja palus Orlovi sõidutada teda selle „petrool-asjandusega“. Tehti tiir ümber lossiväljaku, seejärel liitus seltskonnaga tsarinna Aleksandra Fedorovna ning tehti veel üks sõit.

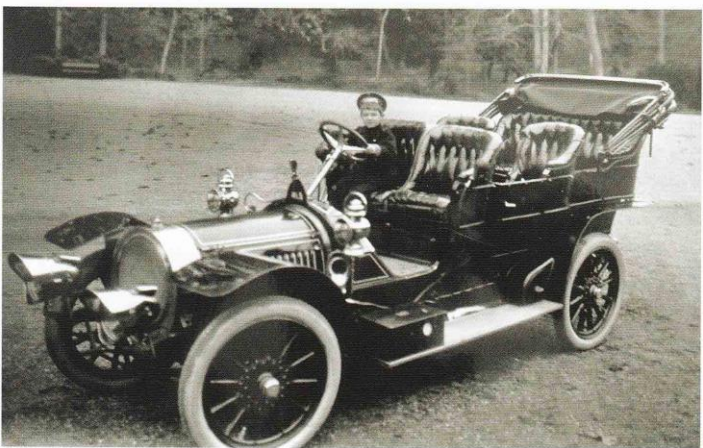
Edaspidi paluti Orlovi üha sagedamini teha sõite ühte või teise kohta, kuni 1905. aastal sai temast mõneks ajaks ametlikult tsaari isiklik auto-

juht. Nii kestis see mõned kuud, kuni 1905. aasta kevadel tegi õukonnaminister Vladimir Frederiks tsaarile ettepaneku muretseda endale isiklik automobiil. Nikolai vastus oli kiire tulema: „Jah, muidugi! Me kuritarvitame Orlovi heasoovlikkust ja see on muutumas ebaviisakaks. Käskige muretseda paar-kolm tükki ja usaldage see ülesanne Orloville, ta jagab asja paremini kui mõni professionaal“.

Esimene väljamakse õukonnaministeeriumi arvelt autode soetamiseks tehti 9. novembril 1905 ning esimesed Orlovi poolt tellitud masinad saabusid Tsarskoje Selosse 1906. aasta alguses. Prantsusmaalt telliti esindusautoks kolmes reas istmetega Delaunay-Belleville'i mudel 40 CV ning Saksamaalt viis Mercedesist ja üks Benzi omnibuss.



Esimene Delaunay-Belleville 1904. aasta Pariisi näitusel.



Delaunay-Belleville 40 CV 1905. aasta mudel. Roolis Nikolai II poeg Aleksei, pildistatud 1909. aastal.

Luksuslikud tehnikaimed

Esimene tsaari garaaži autojuhtide kollektiiv komplekteeriti Peterburis Lessneri masinaehituse tehase töötajatest. Kuni 1904. aastani olid tehase põhitoodanguks aurukatlad ja mitmesugune sõjamoos – peamiselt miinid ja torpeedod. Seejärel, koostöös Daimleri tehasega, tehti algust autode ehitusega. Koheselt tekkis vajadus sõidukeid tundvate meeste järele.

Lessneri tehases oli ametis ka mitmeid eestlasi, teiste seas August Adamson ja Hans Rammo. Adamson meenus, et „esialgu tarvilikkude autojuhtide õpetajaiks olid prantsuse autoasjanduse eriteadlased ning esimesed õppinud autojuhid määrati valitsejapaari ja ta sugulaste sõidukite juhtijaiks“.

Samast tehaseist leidis vürst Orlov sobiva kandidaadi ka Nikolai isikliku autojuhi kohale. Selleks sai 26-aastane prantslane Adolphe Kégresse, kes oli 1904. aasta jaanuarist töötanud Lessneri tehases mootoritsehhi juhatajana. 1906. aasta 1. maist asus Kégresse uuele, vastutusrikkale ametikohale.

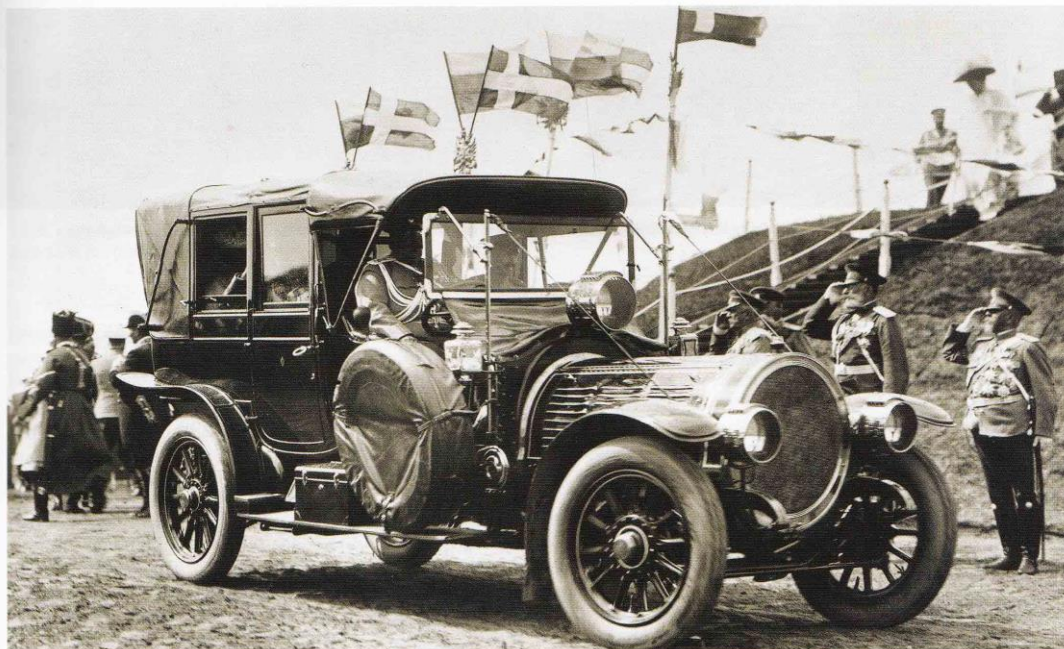
Paar aastat hiljem telliti Prantsusmaalt kaks kõige silmapaistvamat Delaunay-Belleville'i esindusautot. Üks neist oli ülestõstetava kattega faeton, teine limusiinkerega masin. Mõlemad masinad komplekteeriti 6-silindriliste ja 70-hobujõuliste mootoritega, töömahuga 12 liitrit. Hilisemas kirjanduses hakati nende masinate kohta tarvutama lühendit SMT (*Sa Majesté le Tsar*).

SMT faeton telliti 1908. aastal. Auto kere valmistas tuntud prantsuse firma



AUTORI KOGU

1906. aasta, esimesed tsaari garaaži autod. Paremalt kolm ja vasakus ääres on äsja saabunud Mercedesed, nende vahel vasakult teine on Orlovi Delaunay-Belleville. Keskel kolm inimeste grupp: vasakul vürst Orlov, keskel keegi autojuht ja tema kõrval paremal Adolphe Kégresse.



SPBKFFDKA

7. juuli 1909, Koltuši küla lähistel. Taani kuninga Frederik VIII külaskäik. Delaunay-Belleville SMT faeton.

Rothschild et fils. Seitsmekohalise masina kogukaaluks oli 2500 kg. Salongi viimistluseks kasutati lakknahka, pikemate reiside puhuks oli reisijate käsutuses kuue sektsiooniga mahagonipuust puhvet.

1909. aastal valmistas firma Delaunay-Belleville tsaari garaaži tellimisel oma läbi ajaloo kõige märkimisväärsema masina – see oli SMT limusiin.

Tellijä esitas autole mitmeid erinõudmisi. Delaunay-Belleville konstruktorid tegid tõsist tööd ning suutsid leida mitmeid tolle aja kohta uudseid tehnilisi lahendusi. Näiteks sai tänu suruõhusüsteemile masinat käivitada juhikohalt (mitte vändast, nagu tollal oli tavaline).

Limusiini kere ehitas mainekas prantsuse firma Kellner et ses fils.

Auto oli tumesinist värvi. Radiaatori iluvõre, laternate korpused ja rattamutrid olid kuldseid, ustel ilutsesid tsaari vapid. Autos oli kolm rida istmeid. Keskel paiknesid kaks tugitooli, nende taga masinalaiune diivan. Nikolai eelistas istuda keskmisel vasakul istmel. Autos oli elektrivalgustus, ventilatsioon ja soojendus. Katusel oli akendega ääristatud kõrgendus, mis



1914. aasta Delaunay-Belleville 45 CV faeton, mis hiljem saab numbrid 42. Pildistatud peastaabi juures Mogilevis 1916. aastal. Autoroolis tsareviitš Aleksei.

hilise pingereaga ja võis anda huvitava lisainfot poliitilistest telgitagustest.

Numbrid 1 ja 2 olid antud Kellneri keredega tsaari Delaunay-Belleville limusiinidele, kusjuures mõlemad masinad jäeti reservi. Valitsuse juht Aleksandr Kerenski ja tema asetäitja Nikolai Nekrassovi kasutusse anti Rolls-Royce'id numbritega 4 ja 3. Kaks õukonna 1911. aasta Delaunay-Belleville landoo faetoni said numbrid 8 ja 9 ning anti siseminister Avksentjevi ja teedeminister Jurenevi käsutusse.

On säilinud palju fotosid, kus Nikolai sõidab ringi lahtiste traatkodaratega ratastel autodega. Need on 1912. ja 1914. aasta Delaunay-Belleville 45 CV faetonid. Uuemal neist oli parema külje peal tagavararatas. Need masinad said numbrid 41 ja 42. Auto numbriga 41 anti endise Õukonna ministeeriumi komissari Fedor Golovini asetäitjale Pavel Makarovile, number 42 aga jäeti reservi. Golovin ise sõitis tsarina Aleksandra Fedorovna Peugeot'ga number 6.

Imperaatori masinad nõukogude aukandjate teenistusse

Lisaks Ajutisele Valitusele sündis revolutsiooni tulemusena veel üks mõjuvõimas organisatsioon – Petrogradi tööliste ja soldatite saadikute nõukogu (Petrosovet). Märtsi keskel asuti looma Petrosoveti täitevkomitee garaaži, mille baasil sündis hiljem Ülevenemaalise Kesktäitevkomitee (VCIK) autoosakond. Autopark komplekteeriti peamiselt aadelkonnalt rekvireeritud masinatega. Näiteks rekvireeriti 1917. aasta märtsis Nikolai II vanema õe Ksenia Aleksandrovna lossist viis autot, nende seas kaks Delaunay-Belleville'i mootorinumbritega 875 ja 5231. Kuigi märtsi lõpuks oli kokku saadud juba üle 200 auto, oli neist sõidukorras vaid paarkümmend. Proletaarlaste peamiseks probleemiks oli vajalike teadmiste ja oskuste puudumine.

Õöl vastu 26. oktoobrit 1917 vallutasid bolševikud Talvepalee ning võtsid võimu riigis enda kätte. Ajutise Valitsuse Hobutallide ja automobiilide baas allutati Petrosoveti Sõjalis-Revo-

lutsioonilise Komitee autoosakonnale. Vastutavaks määrati Talvepalee komandant seltsimees kornet Nikolai Pokrovski.

Nüüdsest teenisid endise tsaari garaaži masinad nõukogude võime. Juba 27. oktoobri hommikul kell 10 ootas Smolnõi paraadukse ees endine tsaari garaaži auto Tyrkat-Mery maailmarevolutsiooni juhti Vladimir Iljitš Leninit. Masina roolis oli lesksarina Maria Fedorovna autojuht – poola juurtega Stepan Kazimirovich Gil. Just temast sai edaspidisteks aastateks Lenini lemmiksohver. Kokku oli Vladimir Iljitši käsutuses kolm endist tsaari masinat – need olid Rolls-Royce, Delaunay-Belleville ja Tyrkat-Méry. Kogu Petrogradi perioodi jooksul sõidutasid Leninit seitse autojuhti, kõik nad olid eelnevalt mitu aastat töötanud imperaatori garaažis. Kontrolli juhtide ustavuse küsimustes teostas Rahvakomisaride Nõukogu asjadevalitseja Vladimir Bontš-Brujevitš. Julgeolekukaalutlustel kasutati sõitudeks erinevaid masinaid ning nende tellimine toimus

enamasti ette teatamata. Atentaate vältida siiski ei õnnestunud.

1918. aasta 1. jaanuari õhtul kella 7 paiku sõitsid Lenin, tema õde Maria Uljanova, sõjaasjade rahvakomissar Nikolai Podvoiskii ning Šveitsi sotsiaaldemokraat Fritz Platten Delaunay-Belleville number 2 limusiiniga Mihhailovskoje maneežis toimunud miitingult Smolnõi poole. Autot juhtis Taras Gorohovik, kes sel päeval asendas Gili. Kui masin hakkas lähenema Simeonovskaja tänavale, avati selle pihta tuli. Fritz Platten surus Lenini pea alla ja kattis selle oma kätega. Juht lisas kiirust, lähimal ristteel õnnestus varjuda kõrvaltänavasse ning tulistamine lõppes. Platten oli saanud kätte haavata, rohkem keegi viga ei saanud. Masinal oli purustatud esiklaas, mõned kuulid olid tabanud keret. Uurimine näitas, et atentaadi korraldas Petrogradi Georgi kavaleriide liit.

Moskva õõperemees röövib Lenini auto

1918. aasta veebruaris alustasid saksa väed kogu rinde ulatuses pealetungi, mille peamine löök oli suunatud Petrogradile. 21. veebruaril võttis Rahvakomissariaat vastu Lenini poolt koostatud dekreedid „Sotsialistlik isamaa on hädaohus“. Sotsialistliku isamaa päästmiseks otsustati riigi pealinn üle

viia Moskvasse. Kaks erirongi valitsuse liikmete, rahvasaadikute ja erinevate ametnikega asusid 10. märtsi õhtul kell 10 suure saladuskatte all väiksest Peterburi harujaamast Tsvetotšnõi Post Moskva poole teele. Iseendi turvalisuse huvides paigutasid bolševikud esseeride partei liikmed eessõitvasse rongi.

Pärast mitmeid reorganiseerimisi said uute võimude peamiseks garaažideks VCIK-i autoosakond ja Rahvakomissaride nõukogu (SNK) autobaas. Viimasesse oli koondatud enamik endise tsaari garaaži masinaid. Autobaaši kureeris SNK asjadevalitseja Vladimir Bontš-Brujevitš, kes ise kasutas sõiduvahendina endist öukonna landoo-faetoni Delaunay-Belleville number 9. SNK garaaži ülesandeks oli teenindada riigi juhtkonda. Autobaaši asukohaks sai endine vendade Makarovite tollatöökoda aadressil Karetnaja 4.

Uues asupaigas ootasid ees uued probleemid. Kõigepealt tuli lahendada personali olmeküsimused, teiseks tuli tagada vajalikud tingimused masinapargi remondiks ja hoiustamiseks.

Vähetähtsad polnud ka turvalisusküsimused. Vahetevahel tuli ette üsna tavatuid situatsioone. Kõige markantsem juhtum leidis aset 1918. aasta 24. detsembri õhtul kella 5 paiku, kui Lenin, tema õde Maria Uljanova ja tše-

Kokku oli Lenini ja ta perekonna käsutuses kuus autot, sh kaks Delaunay-Belleville'i. Need olid 1914. aasta faeton number 42 ja 1913. aasta limusiin number 2.

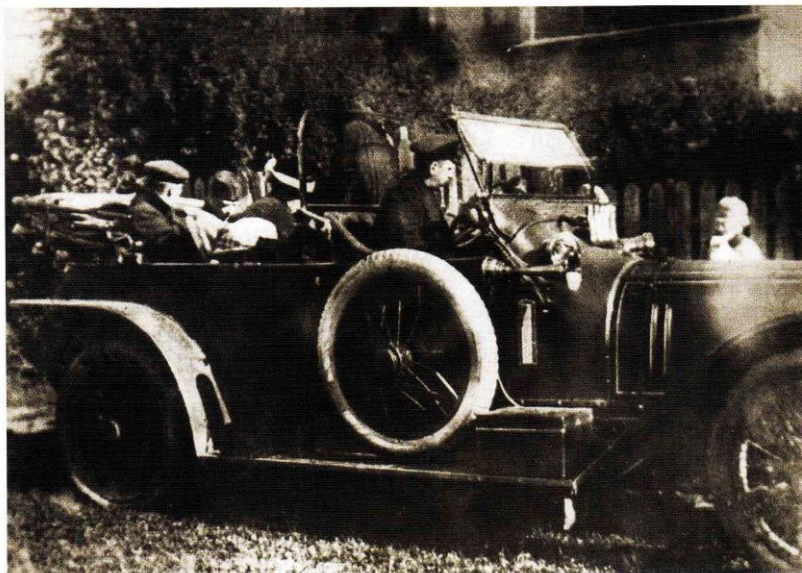
kist Ivan Tšabanov sõitsid Sokolniki metsakooli, et külastada seal ravipuhkusele viibivat Krupskajat ning võtta osa laste jõulupeost. Kaasas oli neil piimamannerg – riigis valitses nälg ja klaasike piima jõuluõhtuks oli lastele parimaks kingituseks.

Rooli keeras Stepan Gil ja sõiduriistaks oli seltskonnal tsaari Delaunay-Belleville 45 CV limusiin. Sadovoje Koltso lähedal üritasid kuus relvastatud meest masinat peatada. Autojuht Gil, taibanud, et tegemist pole tavalise patrulliga, lisas gaasi ja üritas minema sõita, kuid Lenin, arvates et tegemist on siiski tavakontrolliga, nõudis auto peatamist. Relva ähvardusel kästi reisijatel autost välja tulla. Vladimir Iljitš protesteeris: „Mis te teete, ma olen Lenin!“, mille peale üks meestest kostis: „No ja kurat sinuga, et sa Levin oled, mina olen Košelkov – linna õõperemees.“ Lenini otsiti läbi, talt võeti ära rahakott, dokumendid ja isiklik Brauning. Piimamannergut maailmarevolutsiooni juht röövlitele ära ei andnud. Nagu hiljem selgus, oli tegemist kurikuulsa Košelkovi bandega, mis vajas ühe Arbatil asuva kooperatiivi röövimiseks autot.

Seltskond suundus jala lähedal asuvasse Sokolniki täitevkomiteesse, et helistada tšekaasse. Kulus aega, kuni valves olevat tunnimest suudeti veenda, et tema ees seisev dokumentideta kodanik on tõesti Lenin.

Häda piiritusega

Juba 1918. aasta sügisel tekkisid riigis suured probleemid bensiiniga. Olukorra leevendamiseks otsustati osaliselt minna üle piirituse kasutamisele kütusena. Koheselt tekkisid uued mured. Esiteks protesteeris selle vastu autobaaši juhtkond, kuna piiritus rikub masinate mootoreid. Teine, veel suurem probleem oli aga see, et piiritusele leiti koheselt hulk muid kasutusvõimalusi. Peale müümise ja vahetamise sai seda juua. Ühest sanatooriumist, kus garaažitöötajad regulaarselt puh-



Lenin ja Krupskaja 1918. aasta mais sõitmas külla Bontš-Brujevitšile. Roolis autojuht Gorohov. Auto Delaunay-Belleville 45 CV faeton nr 42.

FOTO RAAMATUST: STEPAN GIL. „KUUS AASTAT LENINIGA“, M.1957

kasid, saadeti Rahvakomissaride nõukogule kaebus, kus kurdeti, et autobaasi töötajate puhkuste ajal viibib sanatooriumi töökollektiiv pidevalt joobnud olekus.

1918 aasta lõpuks viidi Lenini teinudavad masinad turvakaalutlustel SNK autobaasist üle Kremlisse. Garaaži aadressiks sai Kreml, Lossi tn 8, ning seda hakati mitteametlikult nimetama „Lenini garaažiks“. Vastutavaks isikuks määrati Stepan Gil. Kokku oli Lenini ja ta perekonna käsutuses kuus autot, sh kaks Delaunay-Belleville'i. Need olid 1914. aasta faeton number 42 ja 1913. aasta limusiin number 2.

Suhted Lenini garaaži ja SNK autobaasi vahel polnud kõige paremad. Pidevalt korraldati revisjone ja avastati erinevaid puudusi. Heideti ette, et kütuseladu asus Aleksander II ausamba all, kus puudusid sobivad hoiutینگimused ja valve, ning samas ruumis oli koos bensiinianumatega kaks tünni eetriga. Garaaži ukсед olid enamasti lahti ja masinad seisid vaid mõne meetri kaugusel ahjudest. Komisjoni juuresolekul küttis mingi naine ahju ja pesi sealsamas pesu, lisaks peeti Lenini garaaži laoruumides kanu.

1920. aasta septembris toimunud revisjoni põhjal oli garaažis kolm Rolls-Royce'i, kaks Renault'd ja Delaunay-Belleville number 42. Lisaks sai vajadusel tellida juurde veel kolme autot, mille seas oli Napier number 1. Nagu näha, oli SMT limusiini number antud uuele masinale. Loetelust oli välja jäänud ka Delaunay-Belleville nr. 2. Niisiis olid nimekirjadest kustutatud kaks kõige uhkemat tsaari limusiini.

Riigi autopark oli lootusetult vananenud, suur osa masinatest oli pidevalt remondis. 1921. aasta alguses otsustati osta SNK autobaasile 15 uut sõiduauto. Võeti suund automarkide ühtsustamisele. Viimane märg Delaunay-Belleville'ide kohta on 1924. aasta juulikuust, kui Inglismaa kaudu saa-

Tsaari SMT faetoni teekond lõppes 1925. aasta suvel Stockholmis Moseri lammutustöökojas. Mäletati, et selle mootor oli töötanud täiesti laimatult kuni lõpuni välja.



13. juuni 1938. a. Ado Kõögardal, Hilda Kõögardal ja Bernhard Leib Jussi talu õuel suurvürstinna Ksenia Aleksandrovna limusiini poritiival piknikut pidamas.

bus autobaasile kast tagavaraosadega. Vastuvõtuaktis on märkus, et osad on lohakalt pakitud, määrimata ja roostes. Võimalik, et saabunud osad polnud kasutamiskõlblikud. Autopargi uuendamise käigus kadusid Delaunay-Belleville'id tasapisi garaaži nimekirjadest. Vanad masinad kanti maha ning nende edasine saatus on enamasti teadmata. Mõned autod anti üle teistele asutustele, mõni müüdi ka erakätesse, suurem osa tõenäoliselt viidi utiili.

Üks tsaaripere limusiin jõudis Eestisse

Mis sai SMT limusiinist, pole teada – kahjuks ei taibanud seda keegi õigel ajal järele uurida. Ilmselgelt oleks täna selline masin ükskõik millise muuseumi väärikamaid eksponaate. See-eest on üsna hästi teada SMT faetoni saatus. See auto oli 1916. aasta detsembris üle antud Venemaa Imperaatorlikule Autoühingule, mis müüs selle soome insener Anton Flösselile. Flösel omakorda müüs faetoni Rootsi, kus sellest ehitati väikebuss.

Bussina pidas masin vastu vaid mõned aastad, misjärel selle viimane omanik Huvudsta-Stockholmi liiklusühing otsustas masina maha kanda. Tsaari SMT faetoni teekond lõppes 1925. aasta suvel Stockholmis Moseri lammutustöökojas. Mäletati, et selle mootor oli töötanud täiesti laimatult kuni lõpuni välja.

Imekombel jõudis üks kadunud impeeriumi au ja uhkus ka Maarjamaale. 1919. aasta suvel, kui toimus autode ja mootorrataste rekviireerimine Eesti sõjaväe vajadusteks, avastati Tal-

linnas Narva mnt 43 Mendel Salomoni poeg Zitronile kuuluvast garaažist „tõld Dellone“ mootorinumbriga 5231. Nimetatud masin oli limusiini kerega Delaunay-Belleville, mis leidis eespool mainimist seoses Nikolai II õelt Ksenia Aleksandrovnal rekviireeritud autodega.

On teadmata, ja õigupoolest võiks öelda, et on mõistetamatu, millistel asjaoludel sattus see Delaunay-Belleville Eestisse. Veel 1917. aasta 13. novembril asus masin Petrogradis VCIK-i autoosakonnas. Seega õnnestus Zitronil mingil uskumatul viisil vahetult enne vabadussõda see limusiin bolševike garaažist kätte saada.

1920. aastate teises pooles korraldas sõjaministeerium oksjoneid, et vabaneda vananenud ja tarbetust tehnikast. Müüki läks ka Ksenia Aleksandrovnale kuulunud Delaunay-Belleville. Selle auto ostis ära Jussi talu omanik Justinus Meesak Järvamaalt.

Aeg-ajalt üritas Justinus masinale elu sisse puhuda. Ilmselt polnud need ettevõtmised kõige edukamad, sest veel aastaid hiljem võis talumaadelt leida selle auto detaile.

Täna on Jussi talu koha peal lage põld. Teatakse rääkida, et auto mootor sai visatud ühte lähedal asunud kaevu. Selle tänaseks kinniaetud kaevu asukoht on äratuntav – ehk on see killuke tsaaririigi ajaloost seal tänapäevani tallel.

Rene Levoll (1958) on õppinud Tartu ülikoolis bioloogiat ja keemiat, ta on loodusteaduste magister. Sihtasutuse Eesti Vanatehnika Muuseum juhataja, raamatu „Impeeriumi viimane autovõistlus“ autor.