

Auto-Sport & Tourism

AUTO- JA LENNUASJANDUSE, MOOTORSPORDI JA TURISMI AJAKIRI.
EESTI AUTO- JA TOURINGKLUBIDE HÄÄLEKANDJA.

TOIMETUS JA TALITUS: J. ZIMMERMANN'I TRÜKIKODA, TALLINN, LÜHIKEJALG 4. TEL. 429-24.
TELLIMISE HIND: AASTAS (12 Nr.) KR. 3.— VÄLJAMAAL KR. 5.— ÜKSIKNUMBER 30 SENTI.

VII AASTAKÄIK.

Nr. 3 (73) MÄRTS 1934.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U :

Need, kes oma elu jätsid.
Jõuvankrite arv Eestis 1. jaan. 1934.
Jõuvankrid firmade järgi.
Autonäitus Genfis.
Pisut U. S. A. üle.
Venemaa ehitab autosid.
Uus maailma rekord (Panhard et Levassor).
Automobilist karikatuuris.
London—Kalkutta Ühendustee.
Autosõit läbi surmaoru.
Õhuasjandus.
Turismi osa.
Monte Carlo tähesõit.
Lühemaid teateid.
Kroonika.

I N H A L T.

Von denen, die sterben mussten.
Kraftwagenbestand in Eesti am 1. I. 34.
Kraftwagenmarken.
Genfer Autoschau.
Etwas U. S. A.
Russland baut Automobile.
Ein neuer Weltrekord.
Automobilist in der Karrikatur.
Der Verbindungsweg London—Kalkutta.
Autofahrt durch den Todestal.
Luftwesen.
Tourism.
Rallye Monte Carlo.
Kürzere Nachrichten.
Chronik.

Need, kes oma elu jätsid!

Austame ja tuletame meelde surnuid, kes armastasid autosporti üle kõige, ning kes selle eest pidid 1933. a. maksma oma eluga. Meie kurvastus on suur nende pärast, kuid me ei kahetse neid, sest neid ei unustata. Kõige pealt A. Ruggieri — itaallane, kes 7. XII. 32 sai treenimisel Monthéry teel surma.

Veebruar: 5. II. 33 suri Georg Gschwilm — Münchenist, kes $\frac{1}{5}$ sekundit enne teisi tuli võitjana Eibsee võistlusel ning samal hetkel tormas vastu seinale. Surm pealuu purunemise tõttu! 25. II. suri Marseilles endine võidusõitja Paolo Bablot, kes 1913. a. võitis prantsuse Grand Prix'i.

Märts: Buenos Aires'i juures 5. III. tormas võidusõitja Porassietti pealtvaatajate hulka, vigastades viit inimest raskelt ja ennast surmavalt. Prantsuse võidusõitja G. Negré kukkus oma autoga Aix-en-Provence lähedal ja sai surma 8. III. Eilenriedes sai treeningul surma 24. III. Herbert Haupt — Hannoverist, samuti Fritz Weber — Berliinist.

Aprill: 10. IV. suri tuntud Belgia võidusõitja Jules Fondu.

Mai: Alban Böhm — Münchenist suri 3. V. võidusõidul saadud vigastuse tagajärjel 26. aasta vanuses. Fr. Toselli, kellele kuulus varem Chironi Bugatti, suri 5. V. samuti autoõnnetuse tõttu. Otto Merz — Stuttgartist sai surmavalt vigastada 18. V. Avusel treening sõidul. Peronne ringteel kaotasid 21. V. oma elu noor prantslane Trintignant ja Bouriat. 30. V. oli kaks surmajuhtumit ka Indianopolise võidusõiduteel, mil surid Mark Billmann ja kaasasõitja Levis.

Juuni: 14. VI. kukkus 1926. a. T.T. võitja, inglase Frank Longmann nii raskelt, et suri varsti peale selle. Praaha võidusõitja Spörer kaotas oma elu 18. VI.

Samal päeval sai õnnetut surma Miette — Brüsselist. Sir Birkin, kes Tripolise võidusõidu ajal põletas käevare, suri 22. VI. veremürgitusse.

Juuli: 2. VII. suri Hoyas Diekmann — Breemenist. 14. VII. sai autoõnnetusel surma tuntud prantsuse võidusõitja Pierre de Viscaya. Treeningsõidul kaotas elu 21. VII. Belgia meistervõitja Gregoire. Carcassonne Suure Auhinna ajal kaotas elu prantslane Jean Roland 23. VII.

August: Mario Compagnone, üks parimaid Itaalia võidusõitjaid suri 2. VIII. treeningsõidul. 13. VIII. sõitsid Rootsisis Suure Auhinna ajal mitu autot üksteisele otsa, kusjuures ainsana sai surma rootslane Eric Lafrenz.

September: 1. IX. sai treeningul surma Belfastis Dunkley — Inglismaalt ja 8. IX. Carey — Ameerikast. Suurim katastroof oli 10. IX. Monza võidusõiduteel. Giuseppe Campari lendas autoga ümber ja suri koha peal. Mario Umberto Borzacchini suri autoõnnetuse tagajärjel haiglas. Sama võidusõidu lõpul läks ümber krahv Czaykowski auto samal kohal, kus Campari oma. Czaykowski sai surma ja auto põles ära. 13. IX. sai surma Watson — Inglismaalt. 19. IX. suri Walter Hartmann, sõites vastu puud.

Oktoober: 8. X. põrkas võidusõitja Dippolito sõiduk käruga kokku, ning Dippolito suri vähe aega peale seda. 11. X. kaotas oma elu noor ungari mootorrattavõitja J. Somavira. 8. X. suri Alfred Theuer — Berliinist, kes oli Ruthe kaasasõitjaks.

Nii kaotasid 1933. a. jooksul elu üle kolmekümne autosportlase, kes oma elu kaalule panid jõuvankrite tehnika eduks ja kiirusrekordide saavutamiseks.

Tahame loota, et käesolev aasta armulikum on.

Jõuvankrite arv Eestis 1. jaanuariks 1934. a.

MOOTORSÕIDUKID TEGEVUSE ASUKOHA JÄRGI
1933. A. (seis 1. jaan. 1934. a.).

	Sõidu- autod		Veoautod	Autobused	San.&vangiv.	Tuletõrjeaut.	Kokku autod	Mootorrattad
	Üldse	Sellest taksiaut						
Linnad.								
Tallinn	870	337	438	42	5	19	1374	301
Nõmme	20	—	16	5	—	2	43	16
Narva	43	34	14	8	1	—	66	16
Rakvere	52	16	22	5	—	4	83	38
Haapsalu	16	9	12	1	—	2	31	12
Paldiski	—	—	4	—	—	—	4	—
Paide	7	4	5	1	—	—	13	5
Tapa	6	3	3	—	—	—	9	2
Kuressaare	18	10	13	—	—	1	32	13
Tartu	204	101	94	30	2	8	338	91
Pärnu	49	23	45	9	—	4	107	24
Viljandi	44	20	31	8	—	3	86	34
Põltsamaa	8	3	8	5	—	1	22	1
Türi	5	3	4	—	—	—	9	3
Võru	17	9	18	1	—	1	37	12
Tõrva	9	9	8	5	—	—	22	4
Valga	16	9	13	—	—	3	32	12
Petseri	11	—	11	2	—	—	24	6
Kokku:	1395	590	759	122	8	48	2332	590

Alevid.								
Antsla	3	1	3	—	—	—	6	2
Elva	6	5	3	—	—	—	9	3
Jõgeva	8	1	4	—	—	—	12	—
Jõhvi	12	8	4	—	—	—	16	5
Kallaste	—	—	—	—	—	—	—	1
Keila	3	—	6	—	—	—	—	1
Kilingi-Nõmme	4	—	8	2	—	1	15	3
Kunda	6	3	—	—	—	—	6	3
Kärdla	2	—	—	—	—	—	2	2
Mustla	4	—	2	—	—	2	8	1
Mustvee	1	1	3	—	—	—	4	3
Mõisaküla	5	—	1	—	—	1	7	1
Otepää	5	4	3	1	—	—	9	1
Sindi	1	—	—	—	—	—	1	—
Suure-Jaani	3	2	4	1	—	—	8	1
Võhma	—	—	2	—	—	1	3	—
Võõpsu	—	—	—	1	—	—	1	—
Kokku:	63	25	43	5	—	5	116	27

M a a d.								
Harju	47	—	46	9	—	—	102	64
Järva	33	14	27	1	—	—	61	21
Viru	39	7	56	6	—	1	102	38
Lääne	21	—	35	8	—	1	65	39
Saare	9	—	15	7	—	—	31	11
Pärnu	22	—	30	4	—	1	57	33
Tartu	27	4	28	—	—	—	55	24
Viljandi	23	2	12	—	—	—	35	24
Võru	23	4	11	8	—	—	42	10
Valga	7	1	1	—	—	—	8	3
Petseri	1	—	2	—	—	—	3	12

Kokku: 252 32 263 43 — 3 561 279

Üldse: 1710 647 1065 170 8 56 3009 896

JÕUVANKRITE SISSE- JA VÄLJAVEDU 1933. A.

	Sissevedu		Väljavedu	
	Arv	Kr.	Arv	Kr.
		199 tk.	3 tk.	
Üldse		45.094 kg	404.255	1.110 kg 5.859
Sõiduautod —	Üldse	66 tk.	147.511	1 tk. 2.750
		Kr.	Kr.	
Briti	25	46.612	—	—
Itaalia	1	3.410	—	—
Prantsuse	4	8.535	—	—
Rootsi	—	—	1	2.750
Saksa	7	19.361	—	—
U. S. A.	29	69.593	—	—
Veoautod —		Üldse	6 tk.	12.085
		Kr.	Kr.	
Briti	4	9.085	—	—
Prantsuse	2	3.000	—	—
Autode raamid ühes mootori ja ratastega —		Üldse	28 tk.	78.926
		Kr.	Kr.	
Briti	2	4.998	—	—
Itaalia	1	159	—	—
Prantsuse	1	1.610	—	—
Rootsi	1	13.516	—	—
Saksa	1	2.921	—	—
Taani	3	7.037	—	—
U. S. A.	19	48.685	—	—
Mototsükliid ka- he rattaga —		Üldse	96 tk.	54.480
		Kr.	Kr.	
Belgia-Luksemb. ml.	3	1.000	—	—
Briti	62	30.517	—	—
Prantsuse	2	1.200	—	—
Rootsi	6	4.600	—	—
Saksa	16	10.379	—	—
Soome	—	—	2	600
U. S. A.	7	6.784	—	—
Mototsükliite kor- vid —		Üldse	3 tk.	340
		Kr.	Kr.	
Rootsi	1	80	—	—
U. S. A.	2	260	—	—
Autode osad —		Üldse	20.262 kg	59.936
		Kr.	Kr.	
Belgia-Luksemb.	727	3.394	217	900
Briti	316	1.336	—	—
Hollandi	3	52	—	—
Itaalia	67	128	—	—
Prants.	3678	7124	121	400
Rootsi	318	1.038	—	—
Saksa	3.912	9.257	70	650
Soome	35	158	675	489
Taani	651	2.459	—	—
USA.	10.555	34.990	—	—
Mototsükliite ja jalgrataste osad —		Üldse	24.832 kg	50.977
		Kr.	Kr.	
Belgia-Luksemb.	40	390	—	—
Briti	358	3.251	15	30
Itaalia	50	385	—	—
Prants.	56	340	—	—
Rootsi	939	5.125	6	13
Saksa	23.034	38.904	6	27
Taani	73	380	—	—
U.S.A.	282	2.202	—	—

MOOTORSÕIDUKID 1933. A. (SEIS 1. JAAN. 1934).
(Firmade järgi.)

	Sõiduautod		Veoautod	Omnibused	Sanitaar- ja tuletõrje aut.	Kokku
	Taksi	Muud				
Aga	1	10	3	—	—	14
Auburn	—	10	—	—	—	10
Austin	—	10	—	—	—	10
Benz	1	3	13	5	3	25
Berliet	2	6	4	5	1	18
B. M. W.	—	13	—	—	—	13
Brockway	—	—	11	—	—	11
Buick	13	46	2	1	—	62
Chevrolet	166	134	429	17	18	764
Chrysler	88	32	2	—	—	122
Citroën	15	49	3	—	—	67
Dodge-Brothers	13	37	20	24	1	95
Durant	5	7	—	—	—	12
Erskine	6	5	—	—	—	11
Essex	76	27	1	—	—	104
Federal	—	—	6	8	—	14
Fiat	20	45	9	1	3	78
Ford	70	213	304	25	10	622
G. M. C.	—	—	12	5	—	17
Graham	27	34	5	18	1	85
International	—	1	51	9	—	61
Mathis	2	14	—	—	—	16
Morris	1	9	5	—	—	15
Nash	5	10	—	—	—	15
Oakland	14	8	—	—	1	23
Oldsmobile	27	12	—	—	—	39
Opel	2	48	16	1	4	71
Overland	21	16	3	—	—	40
Pontiac	13	9	—	—	—	22
Renault	21	83	30	18	3	155
Reo	—	3	13	14	—	30
Studebaker	12	39	2	—	—	53
Willys	5	10	34	5	2	56
Muud	21	120	87	14	17	259

Üldse: 647 1063 1065 170 64 3009

MOOTORRATASTE ARV 1934. A. 1. JAANUARIL
(firmade järgi).

Firma	Arv
A. I. S.	59
B. S. A.	14
D. K. W.	143
F. N.	113
Harley-Davidson	155
Husqvarna	13
Indian	104
New-Hudson	10
N. S. U.	48
Raleigh	10
Rudge	17
Sunbeam	12
Triumph	22
Wanderer	15
Zündapp	13
Muud	148
Üldse	896

AUTONÄITUS GENFIS.

16.—25. märtsini peeti Genfis autonäitust. Autonäitus on väljapanekute poolest väga rikkalik. Väljapanekutega esinesid järgmised autofirmad: Adler, Alfa-Romeo, Bugatti, Duesenberg, Amilcar, Audi, Austin, Licorne, Bentley, Berna, Bianchi, Buik, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Citroen, Delage, DKW, Dodge Bros., Fiat, Ford, Graham, Horch, Hotskiss, Hudson, Lancia, Mathis, Mercedes, Minerwa, Morris, Nash, Opel, Pakard, Peugeot, Renault, Röhr, Rolls-Royce, Saurer, Standard, Studebaker, Stoewer, Talbot, Voisin, Wanderer ja mitmed teised.

2000 KM ÜMBER ITAALIA.

Itaalia autoklubi registreeris k. a. esmakordselt ringsõidu ümber Itaalia, mida peetakse suure rahvusvahelise võidusõiduna. Tee on 2000 km pikk, ning kolmes osas. Võidusõit on doteeritud poole miljoni liiri väärtuses.

Pisut U. S. A. üle.

Ameeriklane räägib meeleldi superlatiives. Kõige väiksem või kõige suurem, keskmist pole tema jaoks olemas. Arvudega tehakse võõrale selgeks Ameerika suurus. Arvud peavad veenma... Võõras imestab, kui sõidab mööda Broadwayd, ta imestab veel enam, kui kuuleb, et see on 23 km pikk. Ta kahtleb: auto autos kinni ja seda 23 km pikkusel? Ta küsib, kui palju autosid on New-Yorgis? Üle 1 miljoni! 1 miljon autot! — 7 miljoni elaniku juures. Alandlikult vaikib võõras. Kui raske peab olema selle määratu liiklemise juhtimine, mõtleb ta. Polegi nii hull. New-Yorgis on ainult 19.000 politseinikku. Liiklemist juhitakse automaatselt tsentraalist. 3 minutit roheline tuli pikuti sihis, 2 minutit põiksihis. Mitte igal ristteel ei ole liiklemistulesid, vaid igal kolmandal või isegi viiendal. Ainult mõnel risttänaval seisavad liikumisjuhid, varustatud jämedate revolvratega ja hiigla kumminuiadega. Suus lõbusalt trillerdav roosa lapsevilekene! Ameerika — vastandite maa!

Silmapaistvad autod, ilusamad on taksoautod. New-Yorgis on neid umbes 28.000. Ameerika mõistete

järgi on taksosõit koguni odav. Esimene ¼ miili maksab 15 senti, järgmine ¼ miili 5 senti, 2 min. ootamist 5 senti. Üks galloon (4½ ltr.) bensiini maksab 12—14 senti, õli 1 ltr. 30 senti. Keskm. suurusega kumm sõiduautole maksab 7 doll., suurele bussile 20 doll.! Selle vastu on seismine platsidel ja tänavääres kallid, kus 12 tundi maksab 35 senti, ükskõik, kas auto seisab ainult 5 minutit või 12 tundi. Autoomanikud on väga hoolimatud oma sõidukitega. Ainult õige vähesed autod on ilma muhkudeta ja kriimustusteta. Inimestel pole aega autode eest hoolitseda. Auto kiirpesemine 20 min. jooksul ainult 95 senti. Võiks veel palju jutustada: suurepärasest teedest väljaspool linnu, liiklemisest, kus puuduvad rattasõitjad, odavatest vanadest autodest alates 15 dollarist (palutakse mitte osta), laagris elamisest romantilises ümbruses, meeldivas majakeses — 1 dollar inimese pealt, autoõnnetustest en gros, streigist ja Fordi vabrikust, 6000 vanast autost, mis lõhutakse vanaks rauaks, 15 dollarilisest maksust aastas — kuid vaikime parem.

Venemaa ehitab autosid.

Enne-sõjaaegsel Venemaal teede üldpikkus oli 24.300 km, millest ainult 4.823 km oli sillutatud. Parandades vanu teid ja ehitades juure uusi, 1928. a. teede üldpikkus tõusis 41.000 km, millest 32.000 km oli kruusatud või sillutatud, ja 9.000 km parandatud loomulik maantee.

Kuna S.S.S.R. raudteede võrk on võrdlemisi hõre, on tarvidus autotranspordi järgi suur. 1927. a. asutati eraühing „Avtodor“, mille siht oli arendada autoasjandust, parandada ja ehitada teid, suurendada autotranspordi nii inimeste kui ka kaubaveos. Esimese viisaastaku jooksul parandati maanteid õige tublisti, suurendati autode arvu neljakordselt ja omnibuse liine 150% võrra.

Üle 2 miljoni rubla investeeriti teede ehituseks esimese viisaastaku jooksul. 93.000 km uusi teid ehitati, millest 12.000 km oli sillutatud. Tähtsamad uued autoteed on: Amur, Jakutsk (869 km), Chuisky maantee (598 km) ja Usinsky (345 km). Kõrgeim autotee maailmas, mille keskmine kõrgus merepinnast on 3.500 m, on ehitatud üle Pamiri mägede.

1932. a. valmises 35.000 km uusi autoteid ja 1933. a. — 27.000 km, mil ka parandati üle 180.000 km loomulikke teid ja 5.000 km sillutatud teid ning sildu.

Suur puudus on teedeehituse masinaist. Üle 150 kooli ja kursuse on avatud teedeehitustööliste väljaõpetamiseks.

1932. a. lõpul autode arv oli 75.000, kuna 1928. a. oli 18.700. 1932. a. oli üle 70% autodest kodumaa toodang, kuna 1928. a. olid kõik autod sisse veetud välismaalt. 1933. a. oli valmistatud Venemaa tehastes 49.500 autot, millest 40.000 olid veoautod. Moskvas ja Kievis on avatud suuri autoparandustöökodasid, garaažide ja bensiinijaamade arv kasvab kiirelt.

Omnibuse liinide arv kasvas 265-lt 1928. a. 582-le 1932. a., nende pikkus 14.582 km-lt 35.255 kilomeetrile.

1929. a. asutati Transport-Trust, mis koondas enese kätte suurema osa mootor-transpordist.

1932. a. valmistati 50.000 traktorit ja 26.700 au-

tot. 2.600 autot oli ehitatud välismaalt sisse toodud osadest. Valmistamine on kasvanud aastast-aastasse:

	traktorid	autod	autod ehitatud välismaalt toodud osadest.
1924	11	20	—
1928	1.449	830	—
1929	4.498	1.748	—
1930	12.597	3.340	8.525
1931	38.083	3.182	20.577
1932	50.081	23.886	25.412
1933	77.700	49.500	—
1937 (plaan)	167.000	200.000	—

1. jaan. 1934. a. oli Venemaal 184.000 traktorit. Stalingradi ja Harkovi vabrikud töötavad täie koormatusega (kumbki 144 traktorit päevas). 1933. a. juunikuus algas tegevust Cheljabinski traktoritehas, mis kuulub suurimate hulka maailmas. Sovjeti autotööstus omab kaks suuremat autotehast Euroopas, Molotovi tehas Gorkys (end. Nišni Novgorod) ja Stalini (uus AMO) tehas Moskvas. Need kaks tehast valmistasid 1932. a. 22.850 autot ja loodetakse, et nad saavutavad varsti oma õige koormatuse — Molotovi tehas 140.000 1½-ton. veo- ja sõiduaudit ning AMO tehas 50.000 2½-ton. veoaudit. Molotovi vabrik on ehitatud Fordi tehaste eeskujul. Lisaks on veel ümberehitatud Jaroslavi tehas, mille võime on 4.000 veoaudit aastas (peaasjalikult 5-tonnilised), siis terve rida autoosade tehaseid, nagu Samaara karburaatorite vabrik (aastas 535.000 karburaatorit), Ufa mootorite vabrik (aastas 100.000 mootorit). Mootorrattaid valmistab „Punase Oktoobri“ vabrikud Moskvas ja Harkovis.

Loomulikult ei suuda kodumaa tööstus rahuldada Venemaa kasvavat tarvidust mootorsõidukite järgi, seepärast jääb Venemaa veel mitmeks heaks aastaks suureks autode, osade ja tagavaraosade turuks.



Uus maailma rekord.

G. E. T. Eyston, tuntud Inglise võidusõitja, parandas 4. veebruaril maailmarekordi. Ta sõitis Panhard Levassor autol Monthery autoteel 60 minutiga 214.064 km. Oma rekordsõidul saavutas julge inglase veel kaks järgmist maailmarekordi: 100 miili ajaga 45:07:9/100 (keskm. kiirus 214.107 km) ja 200 km ajaga 56:02:78/100 (keskm. kiirus 214.109). Senised rekordid kuulusid krahv Czaykowskile (†).

Kõrval pildil: Panhard et Levassor 6 D.S. RL. special shassiil 6-sil. 92×120 mm (4,77 liitert), 27 h.-j. võidusõidu auto, millega saavutati maailma rekord 214.064 km/t.

Automobilist.

(Kuidas 20. aastasaja alul iseloomustati autojuhti.)

Kõige pealt kujutati ette, et autojuht on *kuri*, *karvane* ja *kiire* elukas, kes peab jahti heameelega sulgloomadele. Autojuhti ei saa siiski liigitada suurte

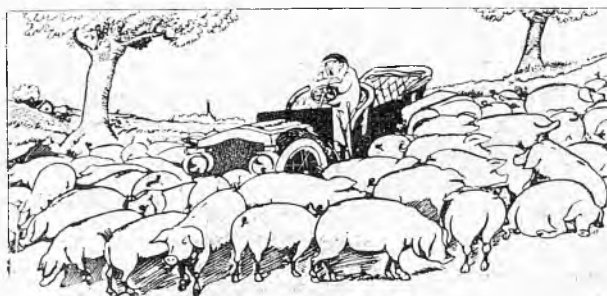


murdjate kategooriasse. Ta on keskmise kasvuga ja eemaletõukava välimusega: *karvane rind*, *punane nägu*, *madal otsaesine!* Kõige inetumad on ta *silmad*, mis vilguvad kahe paksu klaasi taga nagu paar viletsat tulukest. Autojuht ei ole ei *lihasööja* ega *taimetoitlane*, vaid ta on *kilomeetri õgija*, kes toidab end kilomeetritest. See on väga imelik toit, kuid igaüks suu siin maapealses hädaorus sööb seda mida võib. Autojuht löikab maantee pikkadeks viiludeks ja määrib neile kilomeetreid nagu leivale võid. See võib olla maitseb hästi, kuid mõjub halvasti seedimisele. Kui autojuht on enda ülesöönud kilomeetritest, siis kannatab ta kumide tühjaksminemise ja lõhkemise all.

Mõnikord aga toidu üliküllus joovastab teda, ta söidab sik-sak ühest tee äärest teise, komistab ja lõpuks maandub pea all, rattad üleval, — maantee kraavis! Autojuhil on hirm paigalseismise eest, ta vihkab paigalseismist. Tema liigsöömise haigus on paranda-

matu. Päeval ja ööl võib ta neelata kilomeetreid ja kunagi ei tunne end täissöönuna.

Nagu juba eelpool öeldud, ei kuulu autojuht murdjate hulka, tal pole ka tiigri kurjust. Ta ainult esineb pisut brutaalselt. Autojuht vihkab jalakäijaid. Ta sattub marru niipea kui silmab üht, kargab talle kallale ja hävitab ta otsekohe. Sarnane teguviis nõuab palju ohvreid ja jalakäijate arv on väga kokkukuivanud. Samasugust ajujahti peab autojuht ka sulgloomadele ja seletab oma teguviisi aga seega, et kui lindudele on loodud tiivad, siis lennaku, aga ärgu kogugu teele, kui ei taha surma saada. Autojuhil on mitu hobust, kuid ta kihvitab neid andes neile bensiini juua, seepärast tema sõiduk on ikka ilma hobusteta. Armu ei leia autojuhi ees ka harjasloomad — sead, ega vil-



Need pagana sead! Oleksin ammu juba sihtkohas olnud...

lakandjad — lambad, samuti koerad, sest nendel laudad ja putkad ja teele ilmumine ei ole lubatud, — pealegi kui neile on loodud kiired jalad eest ära jooksmiseks, ja kui nad seda ei tarvita, siis pole neile vaja ka automobilisti poolt jooksu õpetada. *M. Buffon.*

TRANSKONTINENTAALNE ÜHENDUSTEE LONDON—KALKUTTA.

Juba ammu oli kavatsus ehitada sellist ühendusteed, mille põhimõte on järgmine:

Autoreisiks põiki läbi Euroopa, kulub veel ikka palju enam aega kui rongisõiduks. Ühendusteed on erinevad, osalt viletsas seisukorras, signaalimärgid mitmesugused, tollivormaalused aegaviitvad piiridel, mõned teed on suletud, tuntakse puudust bensiinijaamadest, hotellidest ja tihti lihtsalt ulalusest.

Seepärast tahetakse alul üks üldine, korralik auto-tee läbi terve Euroopa ehitada, Inglise ja Ameerika eeskujul. Selle suure ühendusliini peatee järgiks Rheini, Maini, Donau, Morava ja Maritza jõgede voolu, ning läbistaks järgmisi linnu: London Rochester, Canterbury, Dover, Calais, Dünkirchen, Ostende, Brüssel, Lüttich, Aachen, Köln, Frankfurt Maini ääres, Nürnberg, Regensburg, Passau, Linz, Vien, Budapest, Szeged, Belgrad, Sofia ja Istanbul. Euroopa teesaga ühineksid: Lõuna poole Aafrika liin, üle Aleppo, Damaskus, Jerusaleml, Kairo, Vadihalfa, Khartum, Nairobi, Livingstone, Johannesburg, Kapstadt. Ida poole India liin üle Bagdadi, Teheran, Lahore ja Delhi Kalkuttasse. Euroopa teosa pikkus on 3117 km, Aafrika 14.281 km, Aasia 7373 km. Kaugus Londonist Kapstadt on 17.398 km, Kalkuttasse 10.765 km. Tee üldpikkusest langeb Inglismaale 117 km, Prantsusmaale

53 km, Saksamaale 714 km, Austriale 326 km, Ungarile 392 km, Türgile 260 km.

Siin ei ole tegemist mingisuguse n. n. luksusteedega, nagu neid leidub näiteks juba Itaalias ja Saksamaal, vaid kavatakse võimaluse järgi parandada ja ehitada juba olemasolevaid liiklemisteid. Muidugi on vajalik, et kurvid ei oleks väga teravad, kurvide välisäär oleks kõrgendatud, tee laius vähemalt 6 m, ilma raudtee ülesõidukohtadeta, tõusud orus ainult kuni 4%, mägedes kuni 6%, tolmuva teekate, ühesugused liiklemismärgid, iga 25 km peal bensiinijaam, küllaldane arv garaaže, abiandmise jaamu, automaattelfone, auto parandustöökodasid jne.

Sellise autotee ehitamine muretseks paljudele tööd, lühendaks ajakulu ning seaks ka jõuvankri ehitajad uute ülesannete ette. Kuna sellel teel oleks võimalik sõita alaliselt suure kiirusega, siis nõuaks see tugevaid masinaid kiirkäiguga. Autod ehitataks kergemad, voolujoonelised, tugevate tuledega ning raadiosisseseadega, mis on vajalik pikkadel sõitudel.

Ka peab jõuvanker arenema veel tublisti, eriti mugavuse suhtes, enne kui suudetakse temas sõita nädalate viisi läbi üksikute, elaniketa maanurkade. Autod peaksid vähegi suutma võistelda selle mugavuse ja liikumisvabadusega, mida pakutakse aurikuliinidel Inglismaa—Kapstadt või Inglismaa—India vahel.

Autosõit läbi surmaoru.

Ükski teine osariik Ameerika Ühendriiges ei saa kiidelda nii mitmekesise ning vahelduva maastikuga, kui Kalifornia, kus kõrged lumised mäed, viljakad, ilusad orud ning tühjad, üksikud kõrved üksteisele järgnevad, kus merelahede ja jõgede kõrval leidub imposantseid koski ning muinasjutulisi järvi. Kuid seal samas asuvad ka määratud sood ja tihedad metsad. Kalifornia on kontrastide maa. Läänepool on ookean, idas kõrb salapärase mägedega. Ja tervet osariiki läbib suurepärase autoteede võrk, mille üldpikkus 80.000 ingl. miili. Ainult 323 inglise miili öitsevast kauba- ning petrooleumilinnast Los-Angelesist ja tema naabruses asuvast filmikolooniast Hollywoodist eemal asub „Surmaorg“, mis on madalaim ning kuumeim maaosa Ühendriiges. Kui juba Mojave- ja Colorado kõrved Kalifornias keskpärast inimest väga ei vai-

musta, siis alatakse autosõitu läbi Surmaoru vägagi kahtlevalt. Sest kui uskuda levinenud hirmu- ja õudu-sejutte selle maakoha üle, siis võib seal kohata ainult raskusi, hädasid ja viletsust.

Ja siiski on Surmaorg praegu parem kui ta kuulus — auto on ka siia jõudnud oma võidukäigul, ning avanud salapärase kõrve liiklemisele. Jahedamatel talvekuudel leidub üsna kogukas arv autoturiste, kes riskeerivad sõita läbi selle umb. 150 ingl. miili pika ja 10—35 miili laia kõrve, mis asub 50 miili Sierra Nevadast idapool ja ainult mõni miil Nevada osariigist läänepool. Osalt 300 jalga allpool merepinda asuv külgedel 5000—7000 jalga kõrge Funeral Range, samuti kuni 11.004 jalga (Telescop Peak) kõrged Panamint mäed, Grape Vine ja Avawatz mäed, esineb meile Surmaorg oma soolasammastega, veepuudusega, vihma-



Furnace Creeki hotell, ainuke võõrastemaja Surmaorus.

Zabriski mäetipp, kus avaneb väljavaade Gower Gulch'ile ja Panamint mägestikule.



vaesusega ja suvel kuni 48° Reamuri järgi ulatuva kuumusega võõrastava ning omapärase maastikuna. Pimestav, peaaegu talumatu päikesepaiste, tuule hulmine, siin-seal vedelevad loomade luukered, ja mõne janusse surnud juhusteotsija kondid sisendavad rõhuva tunde, mis ei kao enne kui jõuda „Furnace Creek“ kõrtsini. Sest siin on „Pacific Coast Borax Company“ ühekordse valge hotelliga, asutanud suurepärase oasi keset üksikut maastikku — imeilusa aia datlipalmidega, ujumisbasseiniga ja roheliste aasadega, mis alul näivad fata morgaanana. Siin kasvab 126 datlipalmi, alfalfa, durra, nisu, kaer, apelsinid ja aiavili — aasadel söövad Hereford-lehmad. Kuid ka siin ei puudu kontrast: kuna hotell asub samal kõrgusel merepinna, on naaberfarm juba 178 jalga allpool merepinda. Ja kui seista 5800 jala kõrgusel „Dante's View“ mäel, siis langeb pilk soolaväljale, mis asub 310 jalga allpool merepinda, nii et mäe kõrgusest tekib perpentikulaarselt vahe 6100 jalga. Ka sõit üle „Kuradi golfivälja“, veidralt kristalliseerunud maa-ala, kahe kuni kolme jala kõrguste tippudega, läheb 276 jalga allpool merepinda. 3030 jalga kõrgel asub Borax-kaevanduste asula Ryan, sest booraks on ainuke saadus, mida annab Surmaorg. Mosquite org ja Emigrant Canyon jagab Panamint mäed kahte ossa. Väga romantiline on sõit läbi kitsa Superstition Canyoni — „ebausu kuristik“ — ja algupärane, ootamatult silmapiirile ilmuv Mushroom kalju, Champignoni kujuline laavamoodustus.

Borax-tehastes Ryanis, kus asub Surmaoru hotell, leidub vana- ning uueaja saavutisi. Siin on sisseseade igasuguste tehniliste uuendustega, kuna endine Eagle ja Harmony Borax tehas tuletab meele aegu, mil booraksit veeti hiigelratastega suurel vankril, mille ette rakendatud 20 eeslit. Tolleaegse transpordi hädahoitudest jutustab vedaja James Daytoni haud, kes booraksi veol haigestus, ning ühes loomadega teel suri. James Dayton maeti samal kohal, kus ta suri ja tema haud kaeti eeslite kontidega. Leidub ka küllalt teisi haudu, mis tihti on märgitud vaid maa sisse taotud vaiaga. Surmaorus leidub nägemisväärne ehitus, mis on püstitatud 10.000 tsemendiga kaetud tühjast shampuse-, likööri- ja õllepudelist. See maja on veel täielikult alalhoidunud, samuti jaamahoone Vegas- ja Tonopah-teel.

Furnace Creek Ranchi, Emigrant Springs ja Blackwater Springs vahel asub mahajäetud kullakaevajate linn Skidoo. Igalpool valitseb troostitu õudus. Igas nurgas, igalpool rotte arvutul hulgal. Postimajas veel saatmata jäänud kirjad, baarides sadandeid tühju pudeleid. Ühe matusetalituse ukse ees seisab veel surnuvanker. Terve Skidoo on elav näide „Sic transit Gloria mundi“. Bodie linn, mis 10-da aasta alul elas üle oma hiilgeaja, on nüüd välja surnud.



„Ebaus“ kuristikus.

Kõige romantilisem on Surmaorg päikse loojenemisel, kui vanadusest hallid graniitmassiid siin-seal ilmneva valge marmorikihiga säravad vikerkaarivärves, või jälle kuuvalgel, kui määratud soolaväljad säravad üliloomulikus, vaimusarnases hiilguses. Orus kasvavad ainult üksikud alati haljad Mexiko kreosootpõõsad, palmid, ja kare rohi. Harva näeb mõnd looma, nagu preeria jänest, rebaseid, hiiri ja öökulle.

Kui tahetakse Surmaorgu tundma õppida tema tõelises üksikluses ning hirmuäratavas ilus, siis keerata tagu peateelt Salt Springi juures 150 miili pikkusel kõrvalharule üle Owe holes, Leach Springs jne. See ebatasane ning aukline tee leiab harilikult ainult nende poolt kasutamist, kes kohaga on tuttavad, ning autosõiduks loetakse ta kõlbmatuks. See tee ei nõua mitte ainult vastavat autot, vaid ka tublisti julgust, sest terve tee pikkusel ei leidu ühtki bensiinjamaa, ühtki maja ega elamut, ühtki elavat olevust. Kellel siin autorike tekib, see võib Surmaorgu tema hirmsamast küljest tundma õppida. Eriti sel juhul, kui vesi on otsa lõppenud... Saks „Motor“.

UUS PRANTSUSE VÕIDUSÕIDUAUTO.

Eelolevatel suurtel rahvusvahelistel katsetel esineb ka uus prantsuse võidusõidu auto, eeldades muidugi, et tema ehitusega edukalt lõpule jõutakse. Konstruktoriteks on end. võidusõitja André Dubonnet ja Simon Briault. Auto on 8-silindriline, 2600 ccm. mootoriga, mis maksimaalse 6500 tiiru juures annab 240 h.-j.

DAIMLERI AUSTAMINE 1934. A.

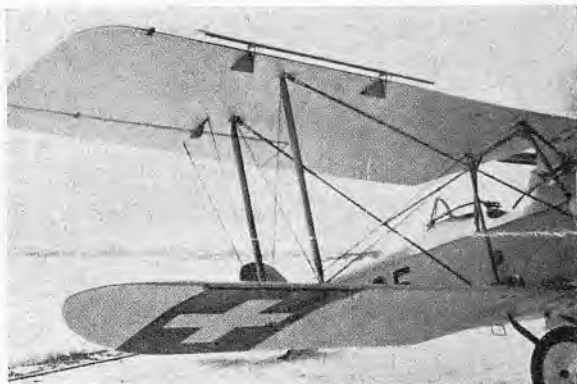
Schorndorffis (Württbg.) ausamba avamisega, tähesõiduga jne. on määratud 21., 22. ja 23. aprillile k. a.



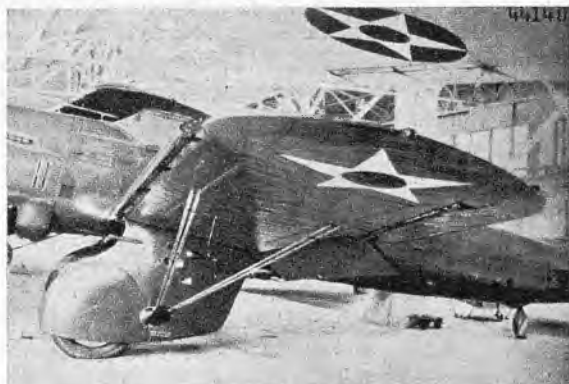
Daytoni haud Surmaorus, kaetud eeslite kontidega.

Õhuasjandus.

Kõigi maade lennukite tüübid riigikaitses.



Schweits, DH 5.



USA., Curtiss YA-8.



Canada, D. H. Moth.



Daani, Moth.



Soome, Kotka.



Rida Avro 626 lennukeid Egiptuse õhukaitse suurendamiseks.



Itaalia, P. 10.



Inglismaa (Handley Page Heyford).



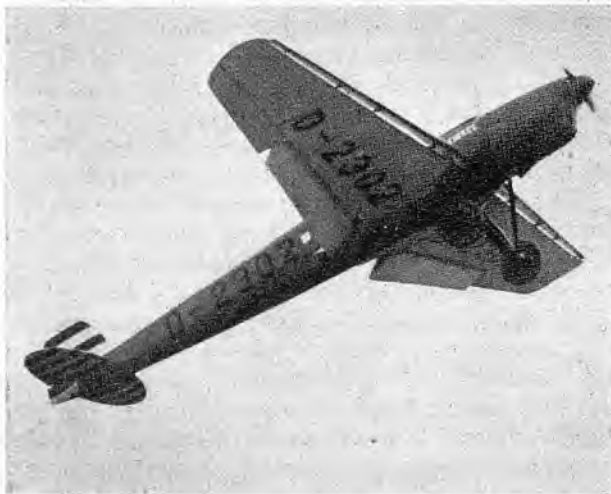
Norra, Torpedoplane.



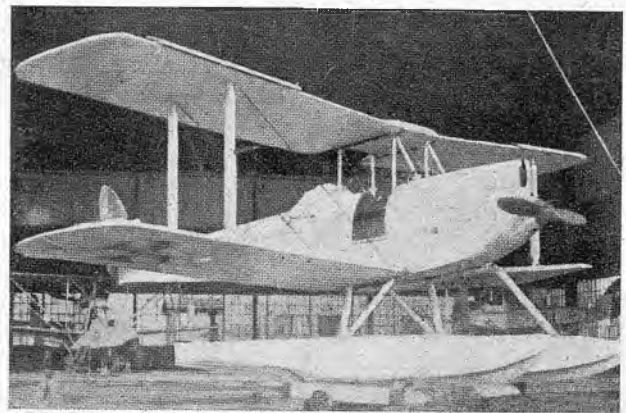
Hispania, Fox Moth.



Avro 626 lennukid Argentiina õhukaitsel.



Saksamaa — Heinkel Monoplan.



Portugal, Moth.



Holland, Moth.



Greeka, Moth.

Iga autoomanik, autosportlane, autojuht ja turismist huvitatud loevad ja soovivad teistele Eesti Auto ja Eesti Touringklubi häälekandja **AUTO, SPORT ja TURISM**

Turism.

Maa, kus imetletakse Eesti vabariigi suurust.

Autobus kihutab Nizza'st Monako poole. Sõitjaid tungil täis. Vaatlen ja imetlen järsku mäeseina, mille tipud pilvedesse kaovad, ühelt poolt, ja imeilusat sinimerd teiselt poolt. Va-hete-vahel kaome tunnelisse ja ilmume jälle muttidena päevavalgele, mis seda rohkem silmi pimestab, mida kauem mäe sees viibinud.

Tundub, nagu sõidaks autobus liig suure kiirusega, ei jõua kõike seda ilu imetella. Aga siin päikeseküllasel maal nagu oled sellega ju-ba harjunud, et aju ja liikmed omavad kiirema tempo.

Kes aga säärase kiirusega leppida ei taha, on autobus. Varsti ongi peatus. Suliseva kraani alt rändab veenõu auto poole, et selle, juba kohisema hakanud, keret vaigistada. Vaevalt on aga esimesed veepiisad kerre langenud, kui kõrge roostekarva veesammas sarnase jõuga välja kargab, nagu oleks Vesuuv omale siin oja-konna avanud.

Silmapilkselt on reisijad püsti, sest avatud akendest on seda kastet ka reisijate riinetele langenud. Algab pühkimine. Kõige rohkem hädaldab daam koeraga, ja raske on aru saada, kumb neist juurem kannataja on, kas daam või koer. Kuid kord on jälle jalul, ja autobus veereb värskendatud jõuga piirilt üle, mille piiripostil valge-punane triip. Oleme Monakos, kõige väiksemas riigis. Tollirevisjoni pole. Millest küll toidab end see kumaline maa? Järsud kaljuseinad on nii vähe lootust andvad põllumajandusele. Aga maju on majade kõrval ja nende seas imekauneid. Alles hiljem selgub saladus, millele minu kaaslane tähelepanu juhib: iga kolmas maja on hotell. Nii siis hotellide riik. Mõne sendi eest oleme vürstiriigi südames. Siin asub vürsti loss, muuseum, akvaarium. Väle monaakolane on meid juba tõstetooli paigutanud ja omaks imestuseks ei tõuse meie sugugi taevale lähemale, vaid kaome maapõue — saame aru, et meid natuke ninapidi on veetud, oleme akvaariumis. Olen varemalt akvaariume näinud, aga see ületab kõik. Pole tunda seda loomade vangipõlve rusuvust, mida igakord tunned, kui loomaaeda või akvaariumi satud. Tundub nagu tumma etteheidet nende silmis, et miks teie, targad inimesed, ei lase meid oma kodukohas elada, miks veate meid ja asetate trellide taha ja puuridesse, miks riisute meilt vabaduse? Aga Monako akvaariumi kalad on elujõulised. Suure uhkuse ja iseteadvusega liiguvad nad su silme ees ja demonstreerivad oma haruldast elujõudu. Imetlen kaua seda vormiomapärasust ja värviküllust, mis iga liigutusel avaneb. Olud selles klaasanumas peavad tõesti soodsad olema,

sest mõnele kalaliigile on isegi juure lisatud, millal vangipõli algas, ja ma ei imetle sugugi, et mõni neist paarkümmend aastat tagasi võib vaadata. Molluskid, polüübid ja muud merekoletised elavad oma okeanipõhja elu su silmade ees ja annavad võimalust pilku heita neisse meile tundmatuisse regioonesse. Ülemisel korrall asub muuseum. Monako vürst Albert I on rikastanud oma riigikest ilusa meremuuseumiga. Lossisarnases ruumis on esile toodud lugematuid merepõhjavarandusi. Väljapanekuis tundub hoolsat kätt, asjatundlikkust ja armastust. Kõik, mil vähegi ühist mereloodusega, on päevavalgele toodud. Suured mereelukad vaatavad sulle oma klaassilmadega rahulikult otsa, terved kastid konnakarpe ja merelinde annavad võimaluse imetella seda mitmekesisust ja erinevust, mis esineb looduses.

Kuid kõikidel muuseumidel on ühine joon — nad väsitavad. Oleme isegi õnnelikud, kui jõuame vürsti lossi lähedale rõdule ja võime imeilusat sinitaewast silmitseda, millest tubli osa kinni katavad kiviküllased hallid mäed.

Ei ole varemalt kunagi näinud nii uhkelt kõndivaid vahte värava ees kui siin. Kujutlen juba, kuidas vürst jälgib aknast oma truualamate vahvust ja kohusetruudust, kui selgub, et vürsti polegi kodus. Ka lossi võib paari frangi eest pääseda, mis heakstegevaks otstarbeks läheb. Ainult 4—5 kuud aastas veedab vürst oma kodukohas, kuna suurema osa ajast saadab mööda võõrsil — väljaspool kodumaad. Ka praegugi ei tea tema vahvad vahid, kus vürst parajasti viibib.

Lossiõuel võtab meid oma hoole alla juht — itaallane. Tal tuleb vist tosinaid kordi päevas korrata üht ja sedasama.

Imeilus trepp viib võlvi alla, mille lae kallal suured itaalia meistrid oma kunsti on näidanud. Siis järgneb terve rida ajaloolisi tu-be, mida suurimad euroopa valitsejad oma kü-laskäiguga on austanud. Seintel vanad suur-meistrite maalid. Jõuame troonisaalini. Jumalagajätt juhiga, ja olemegi väljas lossi ees, kuhu igasugused lõbustused on üles seatud. Siin asuvad karussell ja muud palagani-lõbud. Tunnen huvi märgilaskmise vastu ja peagi on mõni pauk tehtud. Püssilaadija kasseerib raha ja lisab juure: „Küll on hea rikastel reisida.“ Ma pole aga sugugi sellega nõus, et ainult rikkad reisivad, ja varsti sigineb jutt. Üks lossi väravavahtidest on end ka meie jutua-jamise seganud a varsti on meie riigiasjad joo-nes. Selgub, et vürstil on 23.000 alamat; vaeste elu on raske nagu kõikjal. Siin ei häbene ma ka sugugi nimetamast Eesti Vabariigi suurust,

rahva arvu jne. Mehed imetlevad tõsiselt meie riigi suurust ja lisavad veel tõsisemalt juure: „Mis viga on suures riigis elada.“

Mind on juba kõrgelt mereäärselt rõdult avatelnud suur kahetorniga palee — kaardipõrgu Monte-Carlo. Imelisi mõtteid mölgub meeles, mis kutsub seda omapärast lossi lähemalt vaatlema. Kipub juba videvikuks minema, kui pärale jõuame. Ümber maja on paigutatud terve rida mugavaid pinke, kus arvatavasti kaotustest toibuma võib asuda, kui meeled seal juba segi paisatud. Samas lossi kõrval on posti- ja telegraafikontor ja vähe kaugemal pank. Nii siis on kõigiti hoolitsetud, et rahast kuidagi puudus ei tuleks. Maja esiselt avaneb suurepärase vaade merele ja all roomab rong, mis peatub otse kaardipõrgu ees. On nagu mingi vastikus selle maja vastu, mille uksele hästiriidetatud teenrid külalisi vastu võtavad. Arvan juba, et seekord jääb vast siseruum nägemata, sest turisti tualett ei sobi sügugi sellele paleele.

Aga väljub terve trobikond inglise turiste ja juba olengi oma kaaslastega Monte-Carlo esikus. Teist kordselt nõutakse mult minu välismaal viibimise puhul passi, esimene kord Pariisi Eesti saatkonnas ja nüüd siin.

Selgub, et meil kolme peale aga üks pass. Üks meie kaaslasist, põline prantslane, on sunnitud ka minu eesti passist lugu pidama, sest

läbirääkimisel selgub, et ühest eesti passist võib ka jätkuda kolmele pääsmeks. Tuleb veel asuda 10 franki isikult, ja olemegi mängusaa- lis. Saali on paigutatud mitu suurt lauda ja iga ümber paarkümmend inimest. Kõigepealt huvitab mind seltskond ise. Lasen silmad ringi käia ja jõuan kohe otsusele, et suuremas enamuses juba vanemad inimesed. Nende seas palju elatanud naisi, mõni neist isegi tudike, kelle kaelasooned nii välja tungivad, nagu poleks see kael olemagi, vaid halvasti punutud köis. Meeste nägudelt on märgata vähe ärevust, aga selle eest ei suuda naised seda varjata. Üldiselt aga valitseb vaikus. Võitlus on sisemine. Külmalta jaotab rahakoguja erilisi ümmargusi märke välja, millele raha väärtus märgitud.

Kiusatus hakkab ikka väiksest peale, ütleb rahvas. Näen siingi, et ruleti mängimise alammäär on 10 franki. Kuid võib tõusta 12.000 frangini. Kaardilaul on summad 24.000 fr. Ius summa! Ja nii liiklemegi ühe laua juurest teise. Mind huvitab eriti segavalgus saalis. Uhkete kroonlühtrite kõrvale on paigutatud õlilambid, mis seda silmatorkavamad on, et ümbrus ise liig luksuslik on ja seepärast selle äraiganenud valgusega hästi ei sobi. Aga ju siis siin teatakse, milleks nad just tarvili- kud on.

M. E.

Petseri linna ja ümbruse vaatamisväärsusi.

Meie kodumaa huvitavamate kohtade hulka tuleb kahtlemata arvata Petseri linn ja selle ümbrus, eriti, kui arvestada Lõuna-Eesti osaga. Iseenesestki ei saa ka tähelepanemata jätta teisi kohti, nagu Munamäe, Rõuge, Otepää ümbrust; mis oma loodusvõluga suudab kõita igat huvireisijat.

Petseri linn ühes maakonnaga on aga selles suhtes täiesti erinev — ta on mitmekesisem ja omapärasem, nii oma vaatamisväärsuste kohtade ja maastiku, kui ka rahvastiku, kommete ning eluviiside suhtes.

Petseri linn, kuigi maaalalt mitte suur oma ligi 5000 elanikkonnaga, mille enamuse moodustavad eestlased, on paisunud viimase 10 aasta kestel tublisti suuremaks. Siin ja seal võib näha veel kontrastina uuemas stiilis ehitatud majade kõrval väikseid majahurtsikuid poolviltu vajunud katustega, millised on säilunud endisest ajast. Linna kagupoolisel küljel, sügavas Kamenka orus, ümbritsetud paekivist müüri- ja asub Petseri klooster (asutatud 1473. a.*) hulga omapäraste kirikute, maaaluste kääkude (koobastega) ja väärtusliku varakamb- riga, mis sisaldab määratu hulka haruldasi vaatamisväärsusi, milledest mõned on pärit 16. aastasajandist.

Maastikult on Petserimaa väga mitmekesine. Linna lähem ümbrus oma sügavate orgude,

mille nõlvakud on kaetud männi- ja lehtpuu segametsaga ning looklevate ojakestega pakub loodusilult suurepäralist vaadet. Petseri raudtee jaamast vähe põhjapool võib leida tuisklii- vaga kaetud maapinda, kus taimestikuna esine-



Altar hauakoobastes.



Petseri. Kloostri kirikud.

vad nässakad männijändrikud ja kanarbik, kohati väikeste metsatukkadega. Vana-Irboska ümbrus vastandina on röhkem lame, täiesti metsavaene paekivist aluspõhjaga. Ainult Vana-Irboska juures on sügav org veekogudega. Huvitavad on siin omapärased allikad, kus vesi

sulisedes otse mäekülje seest paekivide vahelt välja voolab. Ka Vana-Irboska iseenesest on vaatamisväärne. Siin leidub Gorodištše mäel vanaaegse Irboska vall, ümbritsetud kraaviga, paekivi-murd, arvatav vürst Truvor'i haud, neli kirikut, milledest Püha Nikolai kirik, ehitatud 1349. a., on üks vanemaid kirikuid Petserimaal.

Rahvuselt on Petserimaa võrdlemisi mitmekesine. Olles piiriäärseks maakonnaks, esinevad siin enamikus elanikkudena eestlased, venelased, lätlased, moodustades seega võrdlemisi kirju koosseisu. Osa eestlasi — setud on oma kommetelt ja eluviisidelt teiste eestlastega võrreldes täiesti erinevad. Juba kaugelt paistavad silma setunaised oma valgeis rahvariietes, mis, eriti tähtsamate sündmuste ja pühade puhul, on ehitud mitmesuguste peaasjalikult hõbedast ehetega.

Petseri linn oma ümbrusega suudab pakkuda nii sise- kui välismaa turistidele palju huvitavat, vaatamisväärset ja ei tohiks selle tõttu ühegi turisti ringsõidukavast välja jääda.

E. J.

Mõnda turismi keskkorralduse 1933. a. tegevusest.

19. veebruaril ära peetud sihtasutise „Turismi Keskkorraldus Eestis“ nõukogu koosolekul kinnitati 1933. a. aruanne ja käesoleva aasta eelarve ja tegevuskava.

Eelarve tulude ja kulude pooled on ettenähtud tasakaalus Kr. 15.839,77. Tuludena on ettenähtud summad välispasside lisamaksust mõnede ministeeriumide ja Tallinna Linnavalitsuse toetusest. Kuludena on ette nähtud võõrkeelsete turismi propaganda väljaannete kirjastamiseks Kr. 4450.—, Eestikeelsete väljaannete kirjastamiseks Kr. 1500.—, turismi arendamiseks kodumaal Kr. 1500.—, turismi propaganda välisajakirjanduses Kr. 1000.—, päevapiltliste ülesvõtete ja diapositiivide muretsemiseks Kr. 1000.—, raamatukogu täiendamiseks Kr. 100.—, sõidukuludeks Kr. 100.—, büroo- ja asjaajamise kuludeks Kr. 4080.—, postikuludeks Kr. 900.— ja ettenägemata kuludeks Kr. 1209,77.

Võõrkeelsetest turismi propaganda väljaannetest on ettenähtud Eesti turismi olusid käsitavad broshüürid inglise, prantsuse, poola ja esperanto keeltes, rootsikeelne broshüür Narva ja ingliskeelne broshüür Petseri üle ja kaks plakaati Eesti linnade vaatepiltidega. Eestikeelsete väljaannetena on kavatsatud kirjastada broshüür Aegviidu üle ja anda toetust Tallinna juhi ning kuukirja „Turismi Teataja“ väljaandmiseks. Turismi arendamiseks kodumaal määratud summe on kavatsatud peaasjalikult tarvitada turistikodude ja peatuskohtade asutamiseks ja korrashoidmiseks ning kodumaa uurimiseks. Päevapiltliste ülesvõtete ja diapositiivide muretsemiseks ettenähtud summa arvel kavatsetakse muretseta ülesvõtete ja diaposi-

tivide kogu, millest tarbekorral saadetakse ülesvõtteid välisajakirjandusele, reisibüroodele ja laevaliiniidele ja diapositiive laenuks kõne- ja loengutepidajatele Eesti üle nii kodu- kui ka välismaal. Propagandaks välisajakirjanduses ettenähtud summa arvel kavatsetakse avaldada kirjutusi ja kuulutusi välisajalehtis Eesti turismi olude üle ja korraldada eeloleval maikuul ühele Rootsi ja ühele Soome ajakirjanikule ringreis Eestis, meie maastikuga, nägemisväärsete ajalooliste ehitustega ja mälestusmärkidega ning supelasutustega ja suvituskohadega tutvunemiseks. Ettenägemata kuludeks määratud summast kaetakse kõik niisugused väljaminekud turismi arendamise alal, milleks ei ole eelarves ettenähtud kindlaid summe.

Sihtasutise juhatusest valimise vanuse järele välja langenud juhatuse liigete asemele valiti nõukogu koosolekul härrad J. Kents ja F. Vellner. Endisteks juhatuse liigeteks on härrad J. Ulk, R. Moormann ja J. Zimmermann. Nõukogu esimeheks valiti teedeministri abi hra K. Jürgenson ja abiks ajakirjanik J. Tomp.

Sihtasutise juhatuse koosolekuid peetakse iga kuu esimesel ja kolmandamal esmaspäeval kell 18.00 sihtasutise büroo ruumes. Sihtasutise büroo asub Tallinnas, Rüütli tän. 2, tel. 450-69.

EESTI TURISTIDE ÜHINGU PEAKOOSOLEK

peeti 26. veebr. s. a. Tallinna raekojas. Koosoleku avas ühingu esimees hra J. Zimmermann, tehes ettepaneku koosoleku juhataja ja protokollija valimiseks. Koosoleku juhatajaks valiti hra A. Jung ja protokollijaks hra E. Kena.

Enne päevakorra juure asumist mälestab E. T. Ü. esimees möödunud aasta jooksul surma läbi lahkunud ühingu liikmeid Joh. Kana, Karl Mikita't ja Heinrich Väljamäe't ühise vaigse püstitõusmisega .

E. T. Ü. 1933. aasta aruanne on tasakaalus Kr. 2376,22. Arvete seis 31. det. 1933. a. tuludekulude arve 1933. a. kohta tasakaalus Kr. 1170,12, kusjuures 1933. a. puudujääk Kr. 183,12. Aruanne võeti vastu. Samuti ühel häälel kinnitatakse 1934. a. eelarve, mis tulude ja kulude osas tasakaalus Kr. 2300.—.

Juhatuse liikmete arvu otsustatakse tösta seniselt 7-lt 9 liikmele. Senistest, vanaduse põhjal väljalangenud juhatusel liikmetest valitakse hääle enamusega tagasi herrad K. Jürgenson ja E. Kena. Uuteks juhatusel liikmeteks valitakse hra J. Talts, hra P. Parikas ja prl. J. Rebane. Juhatusel liikme kandidaatideks valitakse herrad A. Jansen ja R. Roots. Revisjoni-komisjoni valitakse herrad Allas, Jung ja Preismann.

E. T. Ü. põhikirja muutmise küsimuse arutamisel otsustati hääle enamusega katkestada peakoosolek, et teda jätkata peale põhikirja muutmise projektide kättesaamist osakondadest (1. aprilliks s. a.).

E. T. Ü. esimesel juhatusel koosolekul 7. III. s. a. jaotati ametid eneste vahel järgmiselt: Esimeheks hra J. Talts, abideks h-rad K. Jürgenson ja P. Parikas. Sekretäriks hra R. Gutmann, abiks prl. J. Rebane, laekahoidjaks hra A. Pachel, abiks hra P. Lutt, varahoidjaks hra E. Kena.

E. T. Ü. PETSERI OSAKONNA 1933. A. TEGEVUSE ÜLEVAADE JA JÄRGNEVA AASTA TEGEVUSKAVA.

E. T. Ü. Petseri osakonna 1933. a. tegevusaasta juhatusel koosolekul 12. apr. 1933. a. jagati omavahel ametid järgmiselt: esimees hra A. Rikken, abiesimees hra J. Tuling, laekur hra A. Martinson, kirjatoimetaja hra E. Jagomägi ja ametita juhatusel liige hra A. Ruusmann. Koosolekust võtsid osa kõik viis juhatusel liiget. Käesoleva aasta korraline üldkoosolek peeti 21. jaanuaril s. a., päevakorras oli: koosoleku juhatusel valimine, valimised põhikirja järele ja läbirääkimisi.

Turismi alal ettetulevate puuduste kõrvaldamiseks ja vajalikkude uuenduste läbiviimiseks on osakond püüdnud sidemeid luua kloostri ja kohaliku linnavalitsusega, kloostri varakambris, koos kloostri administratsiooniga on läbi viidud varakambris leiduvate esemete klassifikatsioon vastavate nimetuste juurepanemisega eesti-, vene- ja saksakeeles. Kloostri vaatamiseks on määratud kindel kellaaeg ning juhtide leidmiseks on vastavad teadaanded välja pandud. Juhi ülesandeid on täitnud osakonna juhid ja kloostri munk. Üldse on 1933. a. jooksul külastanud Petseri üle 6000 turisti. 2. suvistepühäl oli korraldatud väljasõit Pühajärvele, mis aga vähese osavõtjate arvu tõttu tuli ära jätta. Sissetulekuid on saadud: liikmemaksudest, osakonna poolt välja antud brošüüride müügist, turistide tasut ja kohalikult linnavalitsuselt toetusena.

Eeloleval aastal osakond kavatseb korraldada kaks väljasõitu, ühe Riiga ja teise kodumaale Põhjarannikule. Täpsem väljasõidu kava töötatakse hiljem välja. Erilist tähelepanu tuleb pöörata juhtide ettevalmistusele, et sellega võimaldada tarviduse korral vajalikul arvil nõuetekohaseid juhte. Kloostri sissekäigu juures asuv kiosk ei ole oma asukoha tõttu alati turistidele küllalt kättesaadav, mispärast otsustati selles as-

jas pöörduda kloostriülesma poole vastava kioski avamiseks all kloostri. Brošüüri „Petseri linn, klooster ja ümbrus“ müügihinnaks määrati 30 senti. Juhatusel koosseis 1934. a. jäi endiseks.

Turismiolude parandamiseks ja arendamiseks peeti tarvilikuks luua tihedam side Tallinnas asuva Keskühinguga. Praeguse olukorra juures näib, et Tallinnas asuv E. T. Ü. on osakondade saatusest vähe huvitatud olnud, kuna puudus vähemgi side Keskühinguga. Osakonnad on tegutsenud täiesti iseseisvalt omal jõul ja kõik tehtud töö on läbi viidud täiesti omal algatusel.

EESTI TURISTIDE ÜHINGU PETSERI OSAKONNA LIIKMETE NIMISTU PRO 1934. A.

- | | |
|---------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 1. Bock, Paul. | 18. Piip, Johan. |
| 2. Ebber, Johannes. | 19. Pihlik, Peeter. |
| 3. Ents, Osvald. | 20. Ploomikuu, Hugo. |
| 4. Grünthal, Nikolai. | 21. Päts, Peeter. |
| 5. Jagomägi, Eduard — kirjatoimetaja. | 22. Reier, Villem. |
| 6. Jagomägi, Oskar. | 23. Rein, Rudolf. |
| 7. Kanger, Jaan . | 24. Rikken, Aleksander — esimees. |
| 8. Kelder, Jaan. | 25. Ruusmann, August — ametita juhatusel liige. |
| 9. Link, August. | 26. Rõigas, Theodor. |
| 10. Listakind, Paul. | 27. Saar, Konstantin. |
| 11. Mahlapuu, Ernst. | 28. Saarniit, Richard. |
| 12. Maise, Johan. | 29. Tibbing, Julius. |
| 13. Martinson, Arnold — laekur. | 30. Toots, August. |
| 14. Meieäär, August. | 31. Tuling, Johannes, — abiesimees. |
| 15. Mägi, Paul. | 32. Tulf, Johannes. |
| 16. Nassar, Ernst. | 33. Zupsmann, Voldemar. |

ARUANNE TARTU TURISTIDE ÜHINGU TEGEVUSEST 1933/34. TEGEVUSAASTAL.

Maikuu korraldas ühing tasuta Tartu linna tundmise kursuse, mis koosnes loengutest ja õppekäikudest kolmel alal: Tartu arhitektuurilisel, Tartu ase ja morfoloogia, Tartu vaatamisväärsusi eesti turisti seisukohalt. Osavõtt kursusest oli elav.

Mai- ja juunikuus pööras ühingu juhatus Tartu, Valga, Võru, Viljandi ja Petseri maavalitsuste poole üleskutsega korraldada suvel koolimajades ööbimispunktid turistidele. Maavalitsused reageerisid üleskutsele, teatades rea koolimaju Valga linnas ja maal, Võru- ja Tartumaal, kus nõus oldi turistide vastu võtma.

Saadud andmed anti Tartu ühingu algatusel Y. M. C. A. juures korraldatud turismi büroosse, kus nad suve kestel olid soovijatele kättesaadavad.

Ühingu palvel andis Tartu Linnavalitsus ja Ko. turistide ühingu liikmeile 25% hinnaalandust Ko. laevadel.

1932. aastast oli kokkulepe kolme Tartu võõrastemajaga ja kolme äriaga, kus ühingu liikmeile anti hinnaalandust 10—15%.

Juunikuus kuulutas ühingu juhatus välja matkavõistluse 13—20. a. isikutele. Kahjuks pole rahvas võistluse üleskutsele reageerinud.

Suvel juhtisid ühingu liikmed kahte ekskursiooni: läti linnateenijate ja läti ajakirjanikkude oma.

Et liikmemaks 2 krooni, oli liiga kõrge ja takistas uute liikmete juurevoolu, siis alandas peakoosolek liikmemaksu määra ühele kroonile.

Liikmemaksu tasunud liikmete arv oli peakoosoleku ajal, 25. mail 1933. a., kümme.

Monte Carlo tähesõit.

(Järg.)

Nagu eelmises nr-is teatasime, jõudsime 4-dal veebruaril kell 7 homm. Eesti piiripunkti *Laatresse*. Laatre punkt on üks iseäralikumaid vist kogu Eestis. Kaitsepuud on umb. 1 km eemal ja piirivalve majake on mitte tee ääres, vaid kõrval, varjatud puudest ja põõsastest. Pärnu poolt sõites tuleb enne väikest teerada mööda paremale pöörata ja siis leiad väikse majakese, mille ümber tiiru tehes saad ukse juure. Läti poolt sõites tuleb teha sama ringsõit, kuid juba pahe-mat kätt, vaevalt nähtavat kitsast teed mööda. Tukkusime kolmekesi tekkides, kuna autot juhtis hra *Mets*. Jõudes piirivalve majakese kohale, juht ei märganud kohe teharu, ja sõitis sellest mööda umbes 20 sammu, kui kuulsime taga püssipauku. Kohe meelestus, et *Mets* on vist möödnud piiripunktist. Auto peatus ka kohe, sõites tagurpidi 20 sammu tagasi piiripunkti sisse. Olime siis piirivalve majakese ees ja valvur seletas, et Tallinnast Siseministeeriumist olevat käsk tulnud meid kinni pidada igal tingimusel, kuna meil leiduvad „kokaiini“. Hea küll, kui juba Siseministeerium seda ütleb, eks siis vist peab ikka kokaiini olema, sest kes siis seda veel paremini teab. Auto juure asus valvur püssiga ja meie läksime pabereid klaarima. Seal pööras kohe aspirant küsimusega hra *Poolgase* poole:



I auhinna võitja „Hotchkiss“ sõitjad Gaz & Trevoux.

„Noh kas palju kokaiini tõite, te olete ju enne sõitu 2000 krooni pangast välja võtnud.“ Sellest küsimusest ei saanud hra *Poolgas* esialgul arugi, ja vastas, et ta midagi sellest ei tea ja kunagi pangas 2000 krooni ei olegi olnud. Järgmiseks taheti teada, kas meil palju salakaupa kaasas on. Vastasime, et salakaupa ei ole, on olemas küll mõned uued artiklid särkide, kaelasidemetega jne. näol ning palusime selles veenduda ja auto läbiotsida. Meile aga vastati, et: „need lipakad meid ei huvita, peasi on kokaiin, ja autot ei saa ka ennem läbiotsida kuni kohaliku raiooni ülem isiklikult kohale ilmub.“ Jäime siis ootama. Pärast tunniajalist ootamist saadi raiooni ülemalt telefoni teel luba kohvred läbiotsida, kuna auto läbiotsimisega pidi oodatama nii kaua kui raiooni ülem kpt. *Orgusaar* kohale ilmub. Tassisime kohvrid majja ja igauks näitas ette, mis näidata oli. *Metsal* puudus võimalus oma välismaalt ostetud asjakesi näidata, sest tema pakk oli autos, nagu ta ise tähendas juuresviibijaile. Autod võidi aga läbiotsida ainult hra kapteni juuresolekul. Midagi seadusevastast meie kohvrites ei leitud ja nii jäime jälle hra kpt. *Orgusaart* ootama, kes jõudis kohale umbes kella ½9 paiku. Selleks ajaks oli auto ümber kogunud küla-

mehi, kes küsisid: „Kas see ongi see auto, mida oodatakse juba mitu päeva kokaiiniga tulevat?“. See peale küsis kapten, kust teie teate, mis kaupa veetakse? Mehed vastasid muiates: „*Oleme ju piiräärsed elanikud*“. Nüüd uuriti meie kompsud-kohvrid uuesti läbi, öeldi, et neis midagi ei leitud, kuid nüüd tuleb kord auto kätte. Harutati voodrid lahti, istmete alused, kummid lasti õhust tühjaks jne., aga mida ei leitud, see oli igatsetud kokaiin. Nüüd näis asi ka kaptenile imelik olevat, et suure kära ja mürtsu peale, ei leitud oodatavat. Meiega aga hakati nüüd teistmoodi rääkima, et ja, näete, teie asjade seas on selliseid esemeid, mis *toll* alla käivad. Valmistati siis akt Pärnu tolliametile nagu kord ja kohus, millele kõik neljakesi alla kirjutasime ja kapten ning allohitserid. Aktist loeti ette, et *salakaupa leitud ei ole, ja kõik asjad on omanike poolt ette näidatud*. Tollimisele kuulub *Nikolai Metsa* 2 päevasärki, 3 paari sukki ja 5 kaelasidet ja *Arseni Poolgase* 2 tükki siidriiet 3+5 mtr. ja 7 paari sukke, mida hra *Poolgas* tõi abikaasale kingituseks. Anti isegi nõu sukkade ja sidemetega juurest plommid eemaldada, et neid pole vaja. Täitsime käsku. Akt allakirjutatud hakkasime nüüd lõhutada autot korda seadma, ja teatasime Tallinna „*Päevalehele*“ juhtumise-st, samuti ka Autoklubi esimehele hra *Zimmermannile*, milline ülev ning ilus vastuvõtt, nii soe ja sõbralik valmistati meile Eesti piiril. Igalpool tervitati meid, kui julgeid sportlasi, aga *kallis kodumaa* oma piirivalvuritega tegi meist kokaiinivedajad, kuulsad „gangsterid“, tervitades meid aupaukudega. Sõitsime edasi Tallinna poole kell 11 ja kell ½3 olime kodus. Vastu meile olid sõitnud Nõmme poole hra *Jürisson* omal autol ja teised sõbrad, kes meid südamliku tervitusega vastu võtsid, ja isegi teel Nõmme poole minejad seisatusid ja meie ümber kogusid, öeldes „tere tulemast“. 5-dal veebruaril ilmuv „*Hommikleht*“ tõi suure rasvase pealkirja all teate, et Eesti tähesõitjad olivat salakaubavedajad. *Poolgas* olevat sisse vedanud salakaubana siidriiet ja naiste sukki, *Mets* 2 särki, 5 kaelasidet ja 3 paari sukki. Sama kontserni leht „*Rahvaleht*“, tuues sama teate suurendatud ja veelgi rasvasemal kujul, avaldades, et kpt. *Orgusaare* teate järgi olevat *Nikolai Metsal* oodata raske karistus, kuna *Mets* olevat peitnud oma 2 särki ja mõne kaelasideme auto istme alla musta pesu sisse, millega hra *Mets* Tallinnas oleks võinud „*ilusa shniti*“ teha!. Nii mõne ajalehtede kõmu teateid. Neist teadetest häiritud hrad *Poolgas* ja *Mets* pöörasid kohe Piirivalvevalitsuse Ülema poole, et saada ametliku akti ärakirja ja üle kuulata asjal juuresolejad. Seda ka tehti, kuid akti ärakirja ei antud ja Piirivalvevalitsus lubas asjasse selgust muretseda. Tehtigi, kuid tänani pole teada saadud, kust tuli või milline oli ettekirjutus Siseministeeriumist tähesõidu autosportlasi kahtlustada kokaiini veos? Järele jäi ainult küsimus, kas hra *Poolgaselt* äravõetud mõni meeter siidriiet ja sukad ja hra *Metsa* paar särki ja 5 kaelasidet oli *salakaup* või mitte? Asi tuli tolli peal läbivaatamisele ja seal otsustati, et: Hra *Poolgasele* siidriide tükid ja sukad kätte anda, kui ta 124 kr. tolli ja lisatollu maksab, *Metsalt* äravõetud 2 päevasärki, 5 kaelasidet ja 3 paari sukki tunnistada salakaubaks, konfiskeerida ja 240 kr. trahvi määrata, sest piirivalvur *Paju* olla tõendanud juurdlusel, et tema olevat auto

istme alt leidnud musta pesu seest peidetult need esemed?! Nüüd tuleb hra Metsa asi aga harilikus kohtus arutusele ja seal tuleb selgitamisele, kas vastab tööle ametlikult kokku teatud läbiotsimise akti sisu või valvur Paju ettekanne? Oma musta pesu ühes uute esemetega autost tõi tuppa Mets ise ja toas vaadati piirivalvuri poolt nad läbi, et aga Paju oleks midagi välja toonud või leidnud, ei vasta tööle. Hra Mets oli ju automehaanik, tal polnud ei kasti ega kohvrit kuhu oma asjakesed võis paigutada. Tema ainus panipaik oli auto istmete alune, nagu mustatöömehel autos kunagi. Tema tahtis Berliinis vahetada päevasärki, aga et seal suure kiiruga öösel kell kaks lumetormide kartusel välja sõideti, jättis ta kõik oma asjad seisma autosse, kust ta nad piiril ka ettenäitamiseks välja tõi ja deklareeris. Polnud tal ju põhjust paari odavat särki (à Rmk 3.—), 3 paari õe jaoks toodud sukki (à Rmk 1.50) ja 5 kaelasidet (à 50 penni) varjata! Ükski välismaal käija ei jäta ju kaasa toomata mõnd väikest mälestust või asjakest, kuid keegi ei mõtle seda ometi varjama hakata või salata. Nii ka meie tähesõitjad näitasid kõik oma asjad piiril ise ette, valvurite soovile vastu tulles. Näitasid isegi auto juures neid kohti, millest meie härradel piirivalvuritel ise aimugi poleks olnud ja selleks koostati vastav akt juuresolejate allkirjadega.

Tähesõitjad said oma välismaa sõpradelt kaastunde avaldusi, neist paar väljavõtet. Seal kirjutatakse järgmist: „Lugedes „Päevalehe“ teadet „kokaiini“ asjus... No küll on aga mehed, kes niiviisi talitavad ehk kellele niisugune ülesanne määratakse, oma riigi auks ja kuulsaks tegemiseks töötavaid sportlasi kohata. Kui juudid salakaupa tonnide viisi üle piiri toimetavad, seda leitakse vahest ainult juba äridest — piiril mitte, seda ei näe ega kuule keegi, aga õiget inimest vintsutatakse ja häbistatakse paari särki ja mõne kaelasideme pärast, mis tal mitmenädalase sõidu peale tarvitamiseks muretsetud. Niiviisi ei astu küll keegi võim oma kodaniku vastu üles. Teie muidugi õiendate seda asja...“

Teine kiri: ...ja armas kodumaa, kelle piiri poole tagasi ruttasid väsinud, poolkülmanud ja nälginud autosportlased, Teid võeti vastu hurraahüüete ja tervituste asemel kui „kokaiini“ vedajaid. Usume küll, et üle 100 auto pööras tähesõidult igäiks oma kodu poole ja ainuke oli vist Eesti piir, kus mõne meetri siidriide, paari odava särki ja kaelasideme pealt riik pidi tolli saama, muidu ei ole ju sportlaste reis välismail mõistetav. See pole ju ainuke juhtum, sest mäletame, kus Eesti operetidiival ja tuntud lauljannal ei lubatud isegi naaberpealinnast kingitud lillekimpu üle piiri tuua...“

Nii räägivad sportlased-seltsimehed kaugel kodumaast, meie aga ootame erapooletu kohtu otsust. Las kohus otsustab ja siis lõpliku otsuse avaldame selle ajakirja veergudel.

Lõpuks mõned arvud sõidu suhtes: Tallinna tagasi jõudes tõendas „Auburni“ kilom.-näitaja, et edasi-tagasi oli läbisõidetud teepikkus 8064 km, selles arvus ka sõidud Monte Carlos ja ümbruses ning pärast Berliinis. Bensiini ja õli arveid kokku võttes leidsime, et olime „Standard“ ja „Shell“ jaamadest ostnud kokku 1100 liitert ja Tallinnast sõitu algades kaasa võtnud kodumaa bensiini 80 liitert, seega ümarguselt kokku 1200 liitert ja õli olime tarvitanud 12 liitert. Nii oli „Auburn“ 8-sil., 16/100-h.-j. keskmiselt 100 km

peale tarvitanud 14,8 liitert bensiini. Välismaal, kiirel sõidul on võimata tarvitada ühte ja sama firma bensiini, sest bensiini lõppukorral võtad seal seda, missuguse firma bensiinitank silma puutub. Peab ütleva, et meie „Auburnile“ ei mõjunud üks ega teine bensiin halvemini ega paremini ja polnud võimalustki jälgida, kuid mootor töötas korralikult, väljaarvatud porine Poola tee, kus mootor mõnikord aevastas. Bensiini jaamade teenimine välismaal on otse uskumatu eeskujulik, millest juba eespool maininud oleme. Tänu avaldame firmadele „Eesti-Petrol“ ja „Shell“ Tallinnas, kellede teekirjutatud meile suureks abiks olid bensiiniga varustamisel välismaal ja meid teeniti hästi igal pool. „Warta“ 140 amp. akkumulaator, millega meid varustas K. Bertram'i äri enne sõitu, oli hädavajalik ja vastupidav, ilma sellela oleksime päris kimbus olnud, sest öösine sõit täie tuledega nõuab head ja suure mahuga akkumulaatorit, ja oma ülesande täitis ta hästi.

„Continental-Record“ kummidest oleme juba eespool kõnelnud, millede eest avaldame tänu Chr. Rotermanni tehastele nende kummide esindajale Eestis. Nende kummide vastupidavus on erikordselt suur, kusjuures kummide elastsus ei vähenenud.



Tähesõitjad Bulgaaria teel.

„Champion“-küündlad, mida soovitas A/s. Rosenwald & Co äri Tartust, täitsid oma ülesande sellel pikal teel eeskujulikult.

Johanson'i autotöökoda „Central-Garage“, kelle hooleks usaldati auto korraldamine selleks pikaks ja raskeks sõiduks, täitis oma ülesande hiilgavalt ja asjatundlikult tulusaid näpunäiteid teele kaasa andes, olid need kõik tarvilikud. Mis sõitjatesse puutub, siis peab tunnustama, et sarnast sihisaavutuse tahet ja üksmeelt on harva leida. Tuju oli kõigiti hea ja olekski lõpuni olnud, kui mitte Eesti piirivalve oma „kokaiini-veo“ kahtlustamisega ei oleks seda tumestanud.

Palju oli nähtud, palju juure õpitud ja palju raskusi läbielatud — nii võime ka meie, eestlased, võistelda välismaa tuntuimate autosportlastega, kui meil ka 1/10 neist võimalustest oleks, mis teistel, kes varustatud rahadega, spetsiaal-masinatega ja paljude teiste võimalustega sellel sõidul. Neid ootasid igal pool ees garaashid, tehnikud, meistrid ja nõuandjad, kuna meil seda ei olnud ja ei võinudki omale lubada seda luksust. Meie hotelliks oli auto tervel sõiduteel osal ja meie ei kahjatse ega nurise, sest tervis oli kõigil raudselt korras.

Tervitame ka Eesti autoklubi juhatust ja anname edasi välismaade autosportlaste tänu eeskujuliku ja hea korralduse eest, mis kõigile osaks sai. Paljud andsid ausõna, et igal juhul edaspidi nad ainult Tallinnast startivad Monte-Carlo sõidule ja enne väljasõidu aega vähemalt nädal enne seda Tallinna kolivad. See on auks Tallinnale, üldse Eestile.

A. Poolgas.

Lühemaid teateid.

UUS VÄIKE AMILCAR, 4/20 H.-J. 850 CCM,
MUDEL 1934.

Société Anonyme Française d'Automobiles „Amilcar“ saadab turule ilusa, väikese auto — 850 ccm, 4/20 h.-j. Amilcari, 1934. a. mudel. Muidugi on see auto 4-silindriline. Auto on varustatud moodsa, auto-maatse survemäärimisega, Solex-gaasistajaga, starteri-klapiga, 4-ratta jalg- ning käsipiduriga, süüteregeleerijaga, Dynamomootoriga, see tähendab: kombineeritud käivitaja ja valgusmasin, kuiva ühekettalise siduriga, kolme käigu seadeldisega. Väikese Amilcari rattastevahe on peaaegu 1'05 m, telgede vahe 2'15 m. Kummid 110:40. Kabriolett pakub vabalt ruumi kolmele isikule, on ühe uksega, ilma astelauata.

Kiirus üle 90 km, ning kiirendusvõime üllatavalt suur.

MERCEDES-BENZ „130“ MUDEL.

Autoasjandus teeb katseid ja edusamme. Palju on katseid tehtud automootorid asetada mitte auto edeotsa vaid taha. Ka uus Mercedes-Benz mudel „130“ tahab olla üks neist vähestest.

Tuntud inglise võidusõitja Kaye Don püüdis omal ajal asjatult lüüa absoluutset maailmarekordi oma „Höbekuul“ masinal. Nüüd on ins. Jack Field ametis selle masina korda seadmisega. Kaks mootorit à 2000 h.-j. vaadatakse hoolsalt järgi, ning Kaye Don loodab oma järgmistel katsetel saavutada 500 km kiiruspiiri.

Prantsusmaal 1933. a. jooksul registreeriti 140.622 sõiduautod, 25.453 veoautod ja 34.686 mootorratast. Need on kõik Prantsuse firmade omad. Välismaalt toodi sisse 1933. a. jooksul: 7853 sõiduautod, 2576 veoautod ja 1476 mootorratast. Seega kokku on 1933. a.

jooksul Prantsusmaal registreeritud uusi jõuvankreid: 148.476 sõiduautod (1932. a. 137.846), 28.029 veoautod (1932. a. 28.298) ja 36.162 mootorratast (1932. a. 43.245).

Graham Deluxe Six ja Custom eight mudelid on varustatud kompressoriga, mille abil tungib enam õhu ja kütteenesegu mootori silindrisse kui klappide läbi. Harilikus mootoris jõud väheneb, kui on saavutatud teatud kiirus, sest kütteenesegu ei tungi küllalt kiirelt silindrisse, et täita seda täielikult enne kui klapp sulgeb. Grahamil (ka Duesenberg on varustatud kompressoriga) kompressor võimaldab segu valgumist silindrisse ka suurel kiirusel, nii et jõud tõuseb vahetpidamata. Graham autol tõuseb kiirus 50—60 miilile rütm kui 20 miililt 30 miilile tunnis.

Rudolf Carraciola abikaasa, keda 2. veebruaril s. a. Arosa juures ski-sõidul õnnetus tabas, suri põrutuse tagajärjel.

Mercedes-Benz ja Auto-Union vabrikute võidusõiduautod ei stardi ühiselt mitte enam Saksamaa suureauhinna sõidul.

60 MILJONI KUMMI.

Asjatundjate arvestuse järgi olevat 1933. aastal läinud tarvitusele 60 miljonit autokummi.

Poolamaal on peateede ja lähikäiguteede ehituseks ning korrashoiuks määratud k. a. 35 milj. zloty.

Inglismaal, Brightonis ehitatakse 7 km pikkune auto võidusõidutee. Ruumi tahetakse võimaldada poole miljoni pealtvaatajale.

Kroonika.

EESTI AUTOKLUBI TEATEID.

Eesti autoklubi aastapeakoosolek peeti 27. veebr. s. a. EAK ruumes, Vene tän. 30, õhtul kell 8. Koosoleku avas klubi esimees J. Zimmermann sissejuhatava kõnega ja pani ette koosoleku juhatajat ja protokollijad valida. Koosoleku juhatajaks valiti hra dr. H. Hold ja protokollijaks hra A. Kakk.

1933. a. tegevuse ja kassa aruanne, tasakaalus Kr. 7349.08, kinnitati.

Klubi auliikmeks valiti Läti autoklubi esimees hra V. Meslin ja toetajaliikmeks — dr. Max Ilgner.

1934. a. klubi liikmemaksuks määrati Kr. 20.— ja sisseastumise maksuks Kr. 20.—. Liikmemaksu tasumise tähtajaks määrati 1. juuni 1934. a. Kui selleks tähtajaks maks tasutud pole, siis tuleb 2 krooni viivitusrahaks maksta.

Klubi liigeteks, juhatause poolt vastu võetud isikud — autoomanikud: K. Luberg, R. Niibo, A. Vosmi,

E. Lerenmann, A. Poolgas, A. Treiberg, N. Teisenroth, A. Vahtmeister, L. Fallstein, O. Raudsepp, A. Kõva, O. Einberg, F. Maydell ja B. Besprosvany kinnitati ja tunnustati vastuvõetuiks.

EAK 10. aasta juubelikava, mis juubeli korralduskomisjoni poolt kokkuseatud — kinnitati. 1934. a. eelarve, tasakaalus Kr. 5775.—, võeti vastu ja kinnitati juhatause poolt esitatud kujul.

Klubi esimeheks valiti tagasi hra J. Zimmermann. Juhatause liigeteks: hrad R. Uritam, J. Tannebaum, J. Kalpus, J. Jeets, H. Hold, Ed. Veidemann ja J. Kermann. Juhatause liigete kandidaatideks: hrad A. Kakk, G. Kuik ja A. Kõva. Spordikomisjoni: H. Tallmeister, H. Roman, J. Lorup, M. Kolk ja A. Brutus. Kandidaatideks: hrad O. Lemm ja H. Feierbach. Revisjoni komisjoni: hrad E. Maddison, N. Nütem ja O. Raudsepp. Kandidaatideks: Ed. Poola ja J. Freybach. Koosolek lõppes kell 10 õhtul.

VÄLJAANDJA: J. ZIMMERMANN.

Vastutavad toimetajad: J. ZIMMERMANN ja R. GUTMANN.