

Auto-Sport & Turism

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

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

VII AASTAKÄIK.

Nr. 2 (72) VEEBRUAR 1934.

ILMUB KORD KUUS.

SISU:

Riigivanem K. Päts 60-ne aastane.
New-Yorki 34. autonäitus.
Continental kummivabrik.
Auto ja naised talvisel teel.
Turism.
Monte-Carlo tähesõit.
Lühemaid teateid.
Kroonika.

INHALT.

Staatsältester K. Päts 60 Jahre.
Die 34 Autoschau in New-York.
Continental Gummi-Werke A/G.
Automobil, Schnee, Frauen.
Tourism.
Rallye Monte-Carlo.
Kürzere Nachrichten.
Chronik.

Riigivanem Konstantin Päts 60. aastane.

Mie praegune riigivanem Konstantin Päts pühitses 23. veebr. s. a. oma 60. sünnipäeva. K. Päts on sündinud 23. veebruaril 1874. a. Pärnumaal Tahkuranna vallas, Tahku külas, Pätsi (Põldeotsa) talus, ehitusmeistri pojana.

Konstantin Päts sai hariduse Riia seminaris, Pärnus gümnaasiumis ja lõpetas Tartu ülikooli õigusteaduse fakulteedi 1898. a. Teenis vabatahtlikuna Omski jalgväe rügemendis, kust lahkus lipnikuna. Tallinna siirdudes oli ta kad. Jaan Poska abiliseks ja ajalehe „Teataja„ toimetajaks. 1905. a. suurte poliitiliste sündmuste järele oli Šveitsis maa-paas, hiljem Soomes ja siis kohtupalati otsuse põhjal 10. veebruarist 1910. a. istus Peterburis „Krestõi“ vangimajas „Teatajas“ avaldatud tööliste nõukogu üleskutse pärast 1 aasta kindlustusvangina. 1917. a. oli ta Eesti sõjaväelaste ülemko-

mittee esimees, Tallinna miilitsaülem ja hiljem enamlaste juures vangis ja põranda all kuni enamlaste lahkumiseni Tallinnast. 1918. a. Päästekomitee liige. K. Päts on olnud hulk kordi riigivanem, peaminister ja riigikogu esimees.

Tema, kui riigimehe teeneid on hinnatud ka väljaspool Eestit. On saanud Soome, Ungari, Läti j. t. riikide valitsustelt kõrgemaid aumärke. Teenete eest riigi rajamisel on Tartu Ülikool K. Pätsi 1928. a. valinud audoktoriks. K. Päts on olnud kaljuks, mille ümber Eesti poliitiline elu on vooganud. Nii kaua kui elab Eesti rahvas nii kaua jääb ka tema nimi ajaloo lähikälgedele kustumata tähtedega püsima.

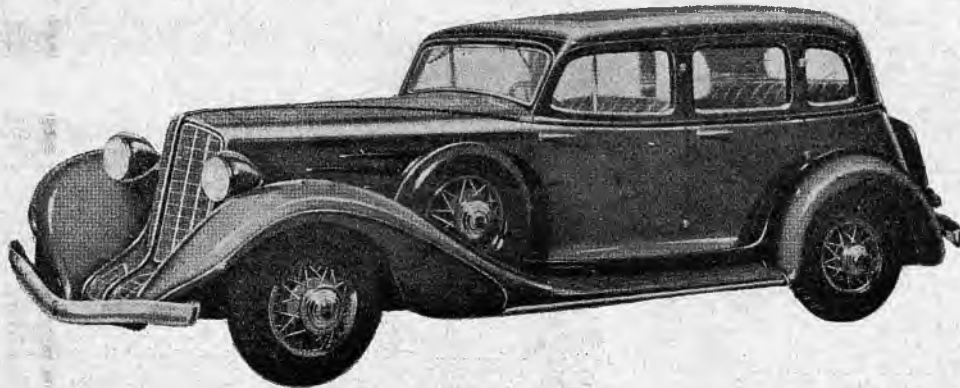
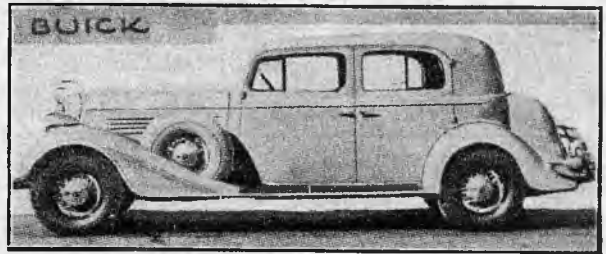
Eesti autoklubi juhatus ja tema liikmeskond soovib oma aupresidendile härra K. Pätsile 60. a. sünnipäeva puhul õnne, tervist ja pikka iga.



KONSTANTIN PÄTS.

Ameerika 34. rahvuslik autonäitus.

Ameerika autonäitus peeti New-Yorgis 4—9. jaan. s. a., Grand Central Palees, kus esines enam kui 200 automudelit, 27 mitmesuguse sõiduauto firma poolt, liiks viis kaubaveo autot, 2 mootorratast ja enam kui 100 väljapanekut autoosade ja tarvete alal. Ameerika sõiduautodest olid esitatud järgmised: *Auburn, Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Continental, De Soto, Dodge, Franklin, Graham, Hudson, Hupmobile, La Fayette, La Salle, Lincoln, Oldsmobile, Nash, Packard, Pierce-Arrow, Plymouth, Pontiac, Reo, Studebaker,*



„Auburn“ 6- ja 8-sil.
Sedan.

Stutz, Terraplane ja *Willys*. Kaubaveoautod olid *Chevrolet, Dodge, Stewart, Studebaker* ja *Terraplane*.

Käesoleva aasta näitus pakkus palju huvitavat ning väärtuslikku. Muudatusi oli tehtud välimuses, mehaanilistes tegurites ja ka sisemuses. Ederattad on paljudel 1934. a. mudelitel üksteisest olenematud. General Motors on võtnud selle teguri oma 1934. a. mudelitele.

Ederattad on kumbki kinnitatud erivedruga shassii külge. See on tarvitusele võetud ka uutest Chrysler-Plymouth mudelites, mis võimaldab muudatusi auto edeosa, vedrude ja tükkelevendajate ehituses.

Kõige nähtavam muudatus 1934. a. mudelites on voolujoon. Ühtlasi on autod muutunud mugavamaks, ning sõidukindlus suurenenud.

Mootorid on parandatud, neljaratta pidurid on üldiselt tarvitusel, samuti vabajooks.

Chrysler 1934. a. „Airflow“ mudel on täielikult voolujooneline, nii väliselt kui ka sisemuselt uus. *De Soto* mudelid, mis kuuluvad samuti Chrysler vabrikule, omavad ka äärmiselt voolujoonelise välimuse.

Auburn mudelid on voolujoone suhtes tagasihoidlikumad, kuid hästi meeldivad. Poritiivad on painutatud päris kunstipäraselt.

Auburni uus 6-sil. mudel on odavamaks autoks selle firma ajaloos.

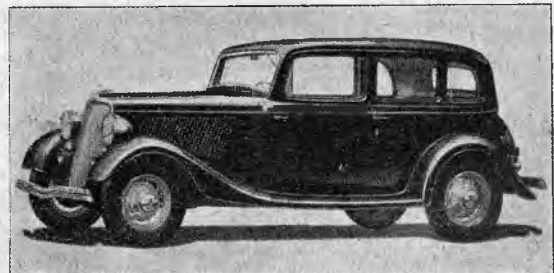
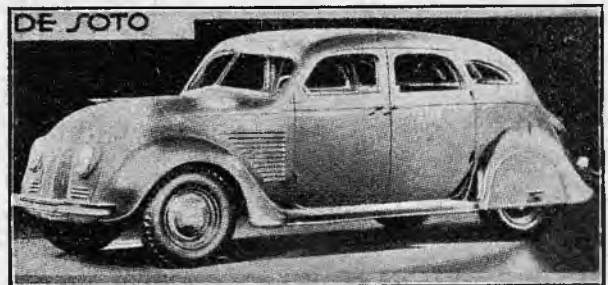
Hob-jõud on üldiselt suurenenud, kiirust on tõestatud alumiiniumist kõrge-kompressiooni sil. peade väntvõlli tiirude arvu suurendamise, kergemate liikuvosade, paremate karburaatorite ja kindlama mootoritemperatuuri kontrolli abil.

Ford Motor Co korraldab iga aasta oma autode erinäituse ja sellel näitusel ei esines.

Eriliseks „naelaks“ näitusel oli *Packardi* n. n. *Kuldmudel*, mis on ilusamaks Packard tooteks. See on 12-sil., moodsalt voolujooneline auto, ning sarnaneb endisele sedan tüübile. Kõik metalloosad on kaetud raske kullaga, isegi tüüri- ja kõik instrumendid

instrumentlual. *La Fayette*, uus Nashi mudel, esines esmakordselt.

Continental Autom. Co ehitab 1934. a. ainult 4-sil.



„Ford“ Fordor Sedan.

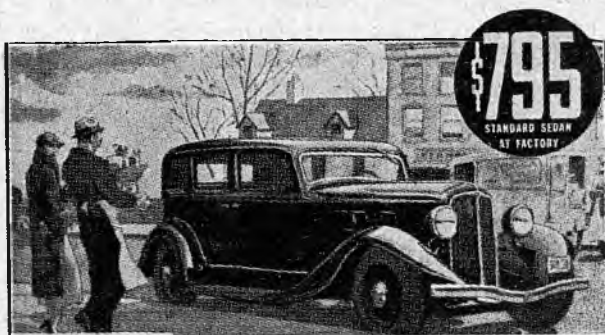
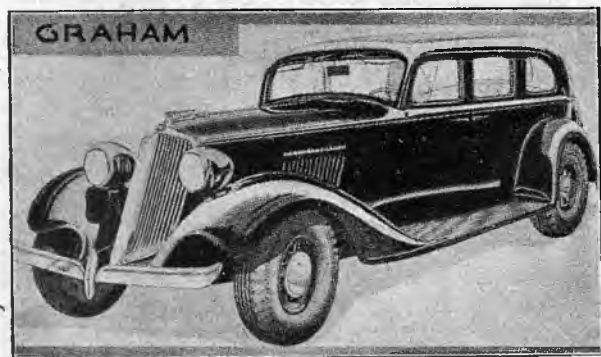
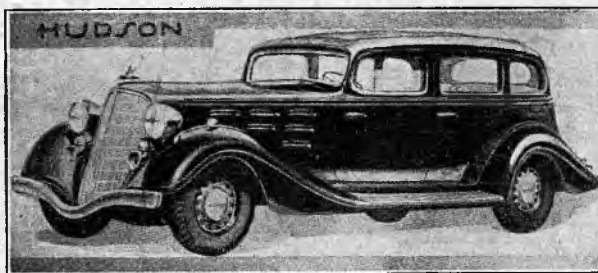
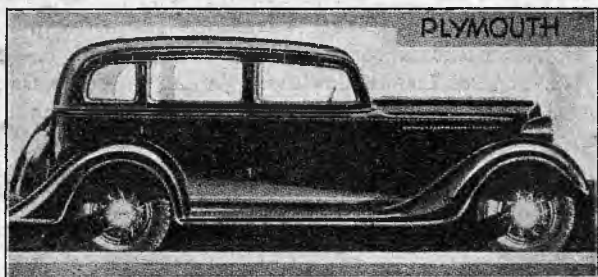
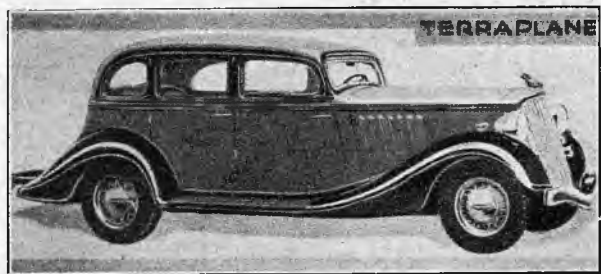
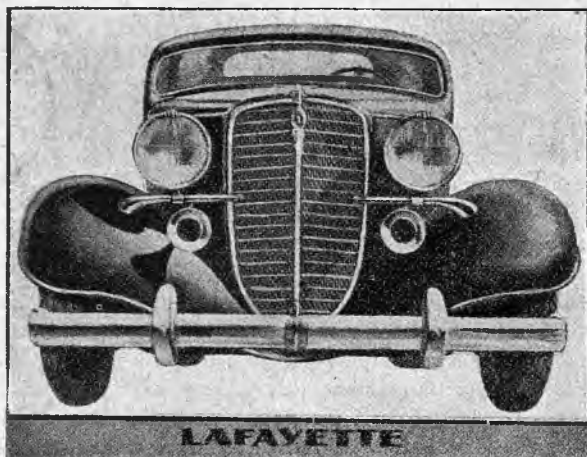
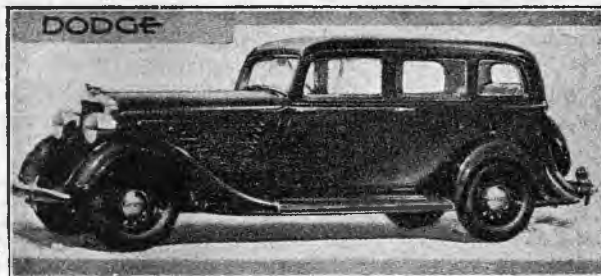


Voolujooneline „Chrysler“.

Continental autot, mis esineb neljas mudelis: 1) coupe, 2) deluxe coupe tagavara istmega, 3) 2-uksega sedan ja 4) 4-uksega sedan. *Oldsmobile* müüb oma 6-sil. mudelid odava hinnaga, kuna 8-sil. jäävad sama hinnaga kui 1933. a.

Dodge Six autod 1934. a. on suuremad ja tugevamad.

Pierce-Arrow uued mudelid on tagasihoidlikult voolujoonelised, ning esinevad kahes 12-sil. ning ühes 8-sil. mudelis.



„Reo“ *Flying Cloud* mudel.

Hudson ja *Terraplane* samuti jälgivad moodsat joont.

Sõidukindlusele on pandud rõhku kõigis autodes. Raamid on tugevamad, tüüriseade parem, uut tüüpi laternad, kildumatu klaas.

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

Continental autokummide vabrik Hannoveris.



Lühike ajalugu ja praegune tegevus.

Aastal 1871 lesk-proua *Zimmermann'i* väikene kummi-kammi vabrik, mis asus selleaegse Hannoveri linna piires, — läks oksjonile. Selle kummi-kammi vabriku ärijuht sai just oksjoni päeval juhuslikult kokku pangaomaniku *Magnusega* ja soovitas viimasele seda vabrikut ära osta. Kuigi *Magnus* ei olnud üldse näinud nim. vabrikut, siiski omandas ta selle 18.000 taalri eest, uskudes oma tuttava kohtunõuniku soovitus. Koos mitme asjatundja ja rahamehega otsustas *Magnus* vabrikut suurendada ja *pehmekummi* valmistamiseks ümberkorraldada. Nii asutati 8. okt. 1871. a. „*Continental-Cautchouc ja Cutta-Percha Compagnie*“ Aktsia-Selts põhikapitaliga 300.000 taalerit ehk vastavalt 900.000 riigimarka. Kaheaastase ehituse järel algas vabrik tegevust. Et aga küllaldased koge-

1919. a. sattus kaubandus jälle normaalsetesse radesse ja firma uuestisünd tegi suuri edusamme. Aga varsti tõi Saksa marga langus raskusi ja kindlusetust tööstuses. Páris katastroofiliseks muutus asi 1923. a. kui inflatsioon oma haripunktile jõudis. 1924. a. tõi kaasa marga stabiliseerimise ja inflatsiooni tagajärjel kokkukuivanud aktsiakapital hinnati ainult 40.000 riigimargale.

Nendel aegadel oli „Continental“ vabrik väsimatalt töös, et sõja haavu parandada ning saavutas varsti juhtiva seisukoha. Olgu nimetatud, et juba 1921. a. tõi ta esimese saksa firma turule *Cord-kummid*, mis oma elalstsuse tõttu tähendasid uut ajajärku autokummide tööstuse alal. Samal aastal valmistas ta niim. „Hiiglased-õhukummid“. 1924. a. tõi ta esimese saksa



Vabriku üldvaade.

mused puudusid tooresaine kohaletoomises ja tellimises, lõppes esimene poolaasta 45.000 margalise kahjuga. Firma juhatus pidi leidma edasitöötamiseks abinõusid. *Magnuse* pangamaja, olles poole miljoni aktsiaga osanikuks, nõudis enne rahaandmist aruannet vabriku rahalise seisukorra üle. Panga usaldusmehe seletus tõendas, et ettevõtte on elujõuline kui tooresainete tagavarad kiiresti värskendatakse. Seltsi juhatust pidi muidugi uuendatama. Panga usaldusmeheks oli *Sigmund Seligman*, kes läks pärast ise „Continental“ teenistusse üle. Kolm aastat hiljem nimetati ta müügi osakonna direktoriks. *Seligman'i* energiaga algas „Continental“ vabriku tõus. Eeskujuliku koostööga keemik *Adolf Prinzhorn'iga* rajas ta teed „Continental“ ilmakuulsusele. Vabrik kasvas aast-aastalt. Dividendid kerkisid. 1882. a. makseti 16%, 1884. aastal 27% põhikapitalist. 1894. a. astus praegune peadirektor *Willy Tischbein* firma teenistusse, kes pühendas end peaaesjalikult autokummide valmistamisele. Esituste võrk loodi üle maa, vabriku maa-alasid laiendati.

Aktsiakapital suurendati vastavalt (kuni 1905. aastani) 4,2 miljoni margani. Ka ekspordi küsimus otsustati jaatavalt ja „Continental“ saadused said tuttavaks üle ilma. Igalpool välismaal asutati esitusi ja haru seltse. Pariisis ja Melbourne'is kerkisid haru-vabrikud. Kui ilmasõda 1914. a. „Continental“ kummitööstuse arenemise seisma pani, töötas „Continental“ vabrikuis 13.000 inimest.

firmana turule *Ballon-kummid*. 1927. a. jälle esimesena Hiigla-ballon kummid, milledega omnibustele ja veoautodele osaks said samad paremused kui Ballon kummidega sõiduautodele. 1932. a. valmistatud „Aero“ ja „Type Aero“ kummidega tõendas „Continental“ oma juhtivat seisukohta, olles esimestest firmadest ilmas, kes tegelesid sarnaste kummide tootmisega. Majandusliselt olid aastad 1928 ja 1929 tähelepanuväärt. „Continental“ võttis oma edenemise teel üle järgmised kummivabrikud: „*Exelsior*“ Hannoveris, *Peters-Union A.-G.* Frankfurt Maini ääres (harutööstusega *Corbach'is*), „*Titan*“ B. Polack A.-G., Waltershausen Thüringenis



Autokummide sünd.

ja „Liga“ Frankfurt — Hausen. Ka firma nimetus muudeti ja nimelt „Continental Gummi-Werke“ A.-G. Hannover. Igalpool üle ilma on „Continental“ saavutanud suure poolehoidu. Praegu valmistab „Continental“ üle 3000 isesuguse kummiartikli, mitmesugustes mõõtudes ja kirjades. Auto võidusõitudel on „Continental“ kummid paljudele võitudele kaasaaidanud. Monte-Carlo 1934. a. tähesõidust ainuke Eestist osavõtnud auto „Auburn“ olles varustatud „Continental-

Record“ kummidega 17×6,50, kattis ligi 10.000 km Monte-Carlosse ja tagasi ilma ühegi veata. Sõitjad kinnitavad, et nad ilma riskeerimata veel paar korda oleksid nõus seda maad sõitma samade kummidega. See juba tõendab nende kummide kõrget kvaliteeti ja tarvitaja usaldust neisse.

„Continental“ kummide esindajaks Eestis on firma „Rotermanni tehased“, Tallinn, Jaama nr. 1.



Auto ja naised talvisel teel.

Paljud automobilistid pahandavad talve üle, manavad libedat, jäätanud teed, lund ja külma ilma. Kuid võib olla pooldavad nii mõnedki minu arvamist, et sõit jäätanud ja lumisel teel on huvitav ning sarnane õnnemängule kõrgete panustega. Vaatamata külmale on selline sõit alati seotud eriliste ning huvitavate seiklustega. Ainult oma päralejõudmist ei tohiks määrata väga kindlalt, vaid soovitatav oleks järgmine sisuline teade: jõuan kohale kella 11—17 vahel. See teade ei ole tingitud ainult kraavilibisemise hädahohust, vaid erilõbudest, mida pakub meile talvine sõit.

Kui lumi ning jää katavad maad, siis paljastuvad tihti peidetumad perekonnasaladused maanteel. Mäletan üksikut, sügavalt lumistunud maastikku. Peaaegu sama üksik, nagu loome seda vene juttudes. Tuul ja lumehelbed takistasid väljavaadet. Lumetormis märkasin tumedat punkti. Ettevaatust, aeglaselt sõita. Lähemale jõudes nägin üht autot kahtlaselt viltu kõikuvat kraavi kohal. Kes teed seisis naine. Vaatamata suurepärasele, soojale kasukmantlile, ei näinud ta mingit rõõmu tundvat lumes seismisest. Mees, kes auto ümber talitas, selgitas mulle juba niigi selget olukorda. Teatas mulle palju asju, mis võib olla olid huvitavad, kuid ei muutunud põrmugi seisukorda. Naine seisis tummalt lumes ning ta näoilme avaldas, et ootab meilt, meestelt, tegusid. Tegin ettepaneku, minu auto abil katsuda teise raske auto teele vedada. See pakkus küll vähe väljavaateid, kuid asusime suure hulga optimismiga ja ettevalmistustega töö kallale.

Mõnikord on meeldiv, töö juures kuulata vaikset muusikat. Kuid vaade meie vapratele katsetele oli hirmuäratav. Vaevalt olime alanud, kui kasukmantlist tungisid meieni umbes järgmised sõnad: „Olen sulle alati öelnud, sa ei peaks sõitma. Aga loomulikult — mind ei kuula sa kunagi. Sa üldse ei oskagi sõita. Muidugi, sulle teeb headmeelt, et ma pean nüüd lumes seisma. Saan siin kopsupõletiku, aga ega sina sellest ju ei hooli. Kui sa nüüd kohe edasi ei sõida, siis lähen jala. Ma ju ütlesin, et jääme parem koju. Aga ei, kui mina midagi ütlen, siis selle järgi ei tehta. Sa naerad veel, kuna mina siin end surnuks külmetan.“

Ma võin veel praegu vanduda: mees ei naernud! Palusin siis külmast ja vihast värisevat naist nii kauaks minu autos istet võtta kuni me tööga toime saame. Kuulsime siis sõnadevulinat ainult sumbutatult, kuni lõpuks ilmus päästja ingel: talumees hobusega. Üks h.-j. tõmbas siis 32 h.-j. jälle teele. Kõik siin maailmas on relatiivne. Kasukmantel vahetas koha, ning minu ees sõitis siis vaimustav kaheksasilindriline oma peeneltriitatud sõitjatega. Taga sõitsin mina ja rõõmustasin selle üle, mis seiklusest järgi jäi: õnnelik, rõõmus rahulolu, ja daami raffineeritud parfüüm.

Kuid talve erilõbud on mitmepalgelised. Sõidan näiteks kurvelisel mägitel. Olen tegevuses juhtimisega ja mõttega: kas pean lumeketid panema või mitte? Korraga näen kesk teed naist kõrgeletõstetud kätega, lahtise mantliga ja pisut liig viltuasetseva kübaraga. Samal ajal kuulen hirmunud hüüdeid. Vaevalt peatan auto, kui kaks kätt tirivad mind käsivarrest, ja kokkunenud hääle palub: „Aidake mind, mu auto põleb. Tulge, jätke oma auto siia, sest see on väga kardetav. See tuli nii äkki, ja mul on täiesti uus masin; seda pole mulle veel juhtunud. Kunagi ei pea üksi sõitma.“ Ja tõesti — kääna taga seisab auto, mähitud suitsupilve. Pole vaja erilist julgust, et läheneda keevale jahutajale, kuid meeldiv, kartlik naine tõmbas mind järgmiste sõnadega tagasi: „Ei, mitte liiga lähedale, kui te ainult minu kohvri saate päästa, siis on hea.“ Veel kunagi pole ma nii väikse hädahohu puhul nii suure kangelasena esinenud.

Jahutaja oli mulle tänulik, et ma temalt katte eemaldas, mootor, et ma teda aeglaselt käia lasksin, ja naine, et ma talle väheste minutite jooksul avasin ukse täiesti korras olevasse autosse.

Tänulikkus ilmneb neil juhustel väga mitmesuguselt, vastavalt ühe või teise naise temperamendile. Kuid mul on põhjust tõestada: talvesõidul on omad võlud!

Alati pole need nii romantilised. Detsembris mägedes sõites leidsin nähtavasti mahajäetud, viltuseisva auto teel. Kui möödasõit võimatu, siis on aitamise enesestmõistetav. Lähemal uurimisel leidsin auto all täiesti vigastamatu naise, kes varsti küsis: „Kas tahate pealt vaadata või aidata?“ Nii vaade kui ka hääle sundisid mind mõlemat tegema. Lumekettide monteerimisel arenes järgmine kõnelus:

— „Hea, siis hoidke palun neid mõlemaid otsi. — Tänan.“

— „Palun.“

— „Siin kinnitada. — Tänan.“

— „Palun.“

— „Ulatage see ots siia. — Tänan.“

— „Palun. — Preili, usun, et auto tuleks üles tõsta.“

— „Juba proovisin, — ei lähe — seisab liig viltu.“

— „Preili, võib olla ühendatud jõul?“

— „Usute, et olete nii tugev?“

— „Ei, aga mul on ka tungraud.“

— „Siis — võib olla.“

Me proovisime, ning meil õnnestus auto keset teed tuua.

Ja üksikud on talvised teed. Ühtki teist aitajat ei tulnud segama. Ainult pikaks jumalagajatuks on tali liig külm.

Kuid kas on tähtsust kestvusel?

Turism.

Tunne oma kodumaad.

Käesoleval kuul pühitseme kõik oma kalli kodumaa 16-dat iseseisvuse aastapäeva ja sel puhul korraldatakse kogu Eestis kultuurnädal, milline tahab selgitada tehtud tööd ja seada üles üldisi sihtjooni meie kultuuri arendamiseks. Seda võimalust tahab kasutada ka „Turismi Teataja“, et selgesti väljendada oma töö ja tegevuse sihte ja ülesandeid.

Meil tuleb panna oma kultuuri loomisel ja arendamisel pearõhk kodu-uurimisele. Meil on tarvis tunda mitte ainult oma kodunurgakest, vaid uurida kogu oma kodumaad, tema taimes-

Foto V. Kusmin.



Talv Keila-Joal.

Tallinna Fotoühingu fotovõistlusel „Kaunimaid pilte Eestist“ auhinnatud ülesvõte.

tikku ja loomastikku, iga veevoolu, iga küngast ja kõrgendikku. Sellise uurimisega tuleb äratada huvi meie õppivas noorsoos, nendes, kes on meie tulevase elu ja riigi kandev jõud.

Harilikult meie, eestlased, tunneme liiga vähe oma kodumaad, hindame teda liiga vähe. Eesti haritlastel on tung välismaale, harva nad tunnevad huvi kohaliku looduse, kohalikkude elutingimuste vastu, harva nad leiavad midagi tähelepanuväärilist isamaa pinnal. Ikka mõeldakse kõike Lääne-Euroopa mõõdupuuga ja leitakse omal maal vaid puudusi ja ülistamiseks ei ainustki põhjust.

Niisugune külm — hoolimatu suhtumine omale kodumaale on osalt küll seletatav endiste koolide ümberrahvustamispoliitikaga. Ei räägitud seal ju üldse meie maast, meie geograafiast, ajaloo, etnograafiast ja muist küsimisist mis puudutasid eestlasi.

Ajaloo raamatus on pööratud aga teine lehekülg. On aeg heita unustushõlma meile külgepoogitud mitte-eestiline mõtteviis oma kodumaa suhtes.

Praegune rahvusliku tunde uuesti ärkamise aeg peaks tooma põhjaliku muudatuse ka eestlase — haritlase oma kodumaale suhtumisele.

Inimlikult on arusaadav, et „mis kauge, see kallis“. Praegu aga, mil meid rusub kriis, mil iga sent on kallis, peame tegema lõpu sellele mõtteviisile, peame vabanema sellest illusioonist.

Töö, mis on suunatud kodu-uurimisele, teema tundmaõppimisele, omab suurt ühiskondlikku tähtsust, sellepärast peaksid rakenduma kodu-uurimistööle kõik kultuuri kandvad jõud: kooliõpetajad, haridusseltside liikmed jne.

Eriti suur tähtsus selles ühises kultuurjõudude töös peaks kuuluma koolile, mis peaks kujunema selleks keskuseks, kust ühtlustatakse ja juhitakse kodu-uurimise tööd. Kodu-uurimine peab selgitama iga koha ja kohakese füüsilist, geograafilist, ajaloolist, arkeoloogilist, etnograafilist seisut ja majanduslikku olukorda. Koolidele oleks niisugune töö määratu suure tähtsusega, sest ta annaks õppivale noorsoole mitmekülgset väärtuslikku materjali.

Ta õpetab talle tundma oma kodumaad ja harjutab tähelepanelikust käsikäes distsiplineeritud — süstematiseeritud tegevusega; harju-

Lühike ülevaade Eesti Turistide Ühingu 1933 a. tegevusest.

Tegevusaasta esimesel juhatuse koosolekul 13.6.33 millest võtsid osa kuus juhatuse liiget ja kaks kandidaati, jagati omavahel järgmiselt: esimees hra J. Zimmermann, abiesimees hra J. Kana, sekretär hra R. Gutman, abisekretär hra P. Lutt, laekahoidja hra

J. Loosalu, laekahoidja abi hra A. Pachel. Moodustati E. T. Ü. noorte sektsiooni organiseeriv toimkond järgmises koosseisus: hrad K. Jürgenson, R. Gutman ja J. Kana.

Et tutvuneda E. T. Ü. osakondadega, nende tege-

vusega ja koosseisudega, alustas hra Gutman ringsõitu. Selgus, et suurem osa, välja arvates mõned üksikud, olid omas tegevuses väga loiid. Peamine põhjus selleks oli sideme puudus keskkohaga ja osakonna töökavade puudumine. Oli hädasti vaja alata veel kord organiseerimistööd ja anda osakondadele kindlad eesmärgid ja suunad. Oli silmanähtavalt tarvilik anda välja oma häälekandjat, mis ilmuks vähemalt kord kuus ja propageerides turismi, samal ajal tooks osakondadelt informatsiooni, annaks neile informatsioon ja tihendaks sidet nende keskkoha vahel.

E.T.Ü.N.O. organiseeriv toimikond oli sunnitud töötama kahekesi, sest hra Kana ei saanud haiguse pärast osa võtta mingist tegevusest. Paigutati nii pealinna kui ka provintsi ajalehtedesse turismi selgitava sisuga artikleid. Koostati „E.T.Ü. Noorte Sektsiooni ülesanded, siht ja tegevus“ ja hakati levitama seda lendlehte koolis, õpetajate ja õpilaste keskel. Noored näitasid juba algusest suurt huvi asja vastu. 22. 7. toimus esimene õpilaste ekskursioon Vormsi saarele koos Tall. Pedagoogilise Muuseumi juures töötava keskkooliõpilaste ekskursiooni-jaamaga, millise tagajärgedega võib jääda täiesti rahule. Ligemat selle ekskursiooni kohta võib leida brošüüris „Õpilaste ekskursioon Vormsi saarele“.

Järgmine õpilaste ekskursioon toimus Petseri, mis oli 5-e päevane ja mis samuti hästi õnnestus. Selle ekskursiooni töötulemused ilmuvad „Turismi Teataja's“. Tallinna Pedagoogiline Muuseum korraldab kolmepäevalise näituse õpilaste ekskursiooniaamas teh-

tud tööst, kus muuhulgas olid esitatud ka Vormsi ja Petseri ekskursioonide materjalid.

Rida auhindu annetati E.T.Ü. Noorte sektsiooni poolt. Pikemaid sisemaa ringsõidud ei teostunud möödunud suvel kuna osavõtta soovijate arv liig väikeseks osutus. Hästi kordaläinuks või lugeda üht autobuse sõitu Pühajärvele „Turistide Kodusse“. Sellest ekskursioonist võtsid osa ka mõned ühingu juhataste liikmed. „Turistide Kodu“ viibimise aega kasutasid nad tehtud ehitustöödega tutvunemiseks ja selgitamiseks, milliseid parandusi ja läiendusi oleks tarvilik teha turistidele suuremate mugavuste pakkumiseks eelnimetatud kodus ja järve ümbruses. „Turistide Kodu“ korraldus ja ümberehitus, kokkuvariseda ähvardavast ehitusest mugavaks kodus, läks maksma möödunud aastal ligi pool miljoni senti.

Informatsiooni andmine tuhandetele oma kui välismaalastele, õbbimisvõimaluste korraldus, ekskursantide juhtimine jne. on endast mõistetav tegevus. Osakondade tegevust siinkohal puudutada ei saa, kuna side nende ja peauhingu vahel on katkenud. Võiks ainult mainida Tartu osakonna poolt korraldatud Tartu linna tundmaõppimise kursust, mis elavat poolehoidu leidis, kus referentidena esinesid kunstnikud, ajaloolased jne. ja mil puhul ka rida ekskursioone toimiti. Igati soovitatav üritus igatahes!

Ühingu juhatus otsustas elustada tegevust kaasaotõmmates laiemaid hulki, eriti sealt, kus osakonnad juba olemas. Loodame, et matkamishooajaks terve organiseerimise töö on lõppenud ja võime asuda täie jõuga ühisele tööle.

Turistide ühingu kavatsused kodumaa ring- ja väljasõitude alal.

Kodumaal rändamise õhutamiseks ja kodumaa tundmaõppimiseks kavatseb Eesti Turistide Ühing möödunud aastate eeskujul korraldada ka eeloleval suvel ring- ja väljasõite kodumaa huvitavasse koh- tadesse.

Ring- ja väljasõite kavatsetakse korraldada nii raudteel kui ka omnibusidel.

Raudteel korraldatavate ring- ja väljasõitude kava oleneb suurel määral Riigi Raudteedevalitsuse poolt maksma panna kavatsevast uuendusest odavate erarongide saamise alal (vaata lhk.), sest raudteel praegu maksva reisijateveo tariifi juures on laiala- tusliste ring- ja väljasõitude korraldamine kui mitte täiesti võimatu, siis väga raskendatud ja ei anna kor- raldajatele soovitud tagajärgi.

Suuremate soodustuste ja uuenduste maksma hak- kamise korral raudteel reisijate veo alal kavatseb Tu- ristide Ühing eeloleval suvel korraldada kolmepäeva- lisi ringsõite Tallinna—Tartu—Petseri—Valga—Tallin- na liinil, peatustega Tartus, Taevaskojas, Uues Irbos- kas, Petseris, Võrus ja Valgas, kusjuures ringsõidust osavõtjad õbbivad vagunites ja kahepäevalisi väljasõite Narva, peatustega Rakveres, Port-Kundas, põlevkivi- kaevanduste piirkonnas ja Narvas. Peale nende on kavatsus korraldada ka ühepäevalisi väljasõite Kadri- nasse (Neeruti mägedesse), Aegviittu, Haapsalusse, Paldiski jne.

Nende ring- ja väljasõitude piletite hinnad olek- sid äärmiselt odavad — vaevalt kolmandik harilikust

sõidupileti hinnast, missugune asjaolu peaks kindlusta- ma arvurikka osavõtjaskonna. Pealegi on kavatsus nende sõitudele kaasa võtta orkester osavõtjate mee- lelahutuseks ja tujutõstmiseks.

Nendesse kodumaa kaunistatesse kohtadesse, kuhu raudteel juurdepääs on võimatu, kavatseb Turistide Ühing korraldada ring- ja väljasõite omnibusidel.

Tähtsam nendest oleks kuus päeva kestev, 1200 kilomeetriline ringsõit kodumaal järgmise marshruti järele: Tallinn—Paide—Põltsamaa—Viljandi—Karksi- Nuija—Taagepera—Tõrva—Valga—Karula — Rõuge— Munamäe—Irboska—Petseri—Vastseliina—Võru — Pü- hajärve—Tartu—Mustvee — Iisaku — Narva—Jõesuu— Narva—Virurand Port-Kunda—Tallinn. Peale nimeta- tud kohtade oleks sellel ringsõidul veel rohkel arvul lähemaajalisi vahepeatusi. Niisuguse ringsõidu pilet tuleb maksma umbes 20 krooni ja õbbimise ning toitmise kulud ringreisi kestel ka umbes 20 krooni. Kuid niisu- gused ringsõidud võimaldavad igale osavõtjale näha huvitavat, mis meie maastik ja loodus üldse paku- da suudab.

Niisuguseid omnibussi ringsõite on eeloleva suve jooksul kavatsetud korraldada üldse seitse: 3. ja 17. juunil, 1. ja 15. juulil, 5. ja 19. augustil ja 2. septemb- ril. Soovi korral, kui vastav arv osavõtjaid leidub, võib ühing neid korraldada igal ajal.

Peale ülemalnimetatud ringsõitude ümber kodu- maa kavatseb ühing korraldada suve jooksul ka mit- meid ühepäevalisi väljasõite raudteedest eemal oleva-

tesse kaunimatesse kohtadesse, nii kui Padise kloostri varemetele, Varbola maalinna varemetele, Kuimetsa maa-aluste koobaste juurde, Viitna järvedele jne. Need viimased sõidud väljuksid Tallinnast pühapäeva hommikutel ja jõuaksid tagasi hilja õhtul, võimaldades nendest osavõtjatel viibida kohtadel 8—10 tundi. Sõiduhind oleks umbes 2 senti jooksvalt kilomeetrilt.

Kõikide nende ülemal nimetatud ring- ja väljasõitude üle teatab ühing lähemalt oma ajakirjas „Turismi Teataja's“ ja kuulutab ka kohalikes päevalehis.

Kevadel koolide poolt oma õpilastele korraldatavate ekskursioonide ja väljasõitude alal on ühing alati valmis oma abi pakkuma nii ekskursioonide kavade koostamisel kui ka nende läbiviimisel igasuguse tasu nõudmiseta.

Mõned tervitatavad uuendused meie raudteil.

Reisijate arv meie raudteil on viimasel ajal õige kokku kuivanud. Kui meelde tuletada reisijate liikumist meie raudteedel 1924—1926. a., kus rongid sagedasti olid reisijaid nõnda täis kiilutud, et tuli rongide koosseisu lisa-vagunite juurde haakimisega ebanormaalselt pikaks venitada, siis näeme nüüd, et rongide koosseis mõne üksiku vaguni peale kokku on kuivanud ja et needgi lühikesed rongid sõitjatest pool tühjad on.

Niisuguseks reisijate arvu vähendamise põhjuseks raudteil ühelt poolt on üldine majanduslik kriis ja meie rahva vaesustumine ja teiselt poolt võistlus raudteede ja jõuvankrite vahel.

Varematel aegadel, kus raha rahva seas laialt liikvel oli, reisiti nii äri otstarbel kui ka oma lõbustuseks õige laiaulatusiselt. Ja et sel ajal jõuvankrite, eeskätt just omnibusi liinide arv õige piiratud oli, siis oli reisijate liikumine koondunud peaaesjalikult ainult raudteele.

Majandusliku konjunktuuri muutusel, kriisi süvenemisel ja laiema rahvahulga vaesustumisel ning jõuvankrite liikumise arenemisel vähenes aga reisijate arv raudteedel järjekindlalt. Vaatamata sellele, et raudteedel maksma pandi odavahinnalised pühapäevapiletid, ringsõidu piletid ja kuupiletid sõiduks kõikidel raudteeliinidel, ei suutnud see reisijate arvu langust seisma panna.

Suvised hooaja sõitjatest võtsid raudteelt suure osa ära omnibused ja veoautod, missugused oma sõiduhinna odavuse ja sõiduaja paenduvuse tõttu raudteele kardetavaks võistlejaks osutusid.

Et reisijate liikumist raudteedel elustada ja jõuvankritega otstarbekohaselt võistelda, on Riigi Raudteevalitsuse Eksploatatsiooni Ameti poolt välja töötatud kava, milles on ettenähtud odavahinnaliste erarongide saamise võimalus mitmesuguste organisatsioonide ja asutuste poolt korraldatavateks väljasõitudeks. Niisuguseid eraronge võib väljatöötatud kava järele saada väljasõitudeks igal ajal ja igale poole umbes ühe kolmandiku tasu eest harilikust sõidupileti hinnast isiku kohta, kui väljasõidust osavõtjate arv on vähemalt kolmsada.

Peale selle on Riigi Raudteevalitsusel kavatsus veel enne suvise hooaja algust ehitada lihtne söögivagun, missuguse lisamine era- ja sõidurongide koosseisu võimaldab väljasõitudest osavõtjate toitmist kohtadel, kus puuduvad einelauad ja söögimaja.

Kui nende uuenduste elluviimine enne suvise liiklemishooaja algust teostub, siis võib kindlasti loota, et suur arv suviseist linnadest maale, vabasse loodusesse sõitjaid jõuvankrite, eeskätte veoautode tarvitamisest loobub ja raudteele tagasi pöördub.

Odavahinnaliste erarongide saamise võimalust tarvitaks kindlasti väljasõitude korraldamiseks nii Turistide Ühing kui ka teised ühingu ja organisatsioonid nende sõiduhinna odavuse ja sõiduaja paenduvuse tõttu. Ja kuigi raudteede sissetulekud nendest ei oleks suured, aitaksid need siiski liikumist raudteedel elustada ja raudteid jõuvankritega võistlusvõimeliseks muuta ning ühtlasi ka kodanike lugupidamist raudteede vastu tõsta.

Uued liikmed Eesti Turistide Ühingu.

1. Hra August Vold. Birk — ajakirjanik.
2. Pr. Z. Dormidontova — kooliõpetaja.
3. Prl. M. Ehvert — kooliõpetaja.
4. „ Elisabeth Gutman — majaomanik.
5. Hra Gustav Jallajas — postipeavalitsuse ülem.
6. „ Osvald Jungberg — kunstnik, kooliõpetaja.
7. „ Ernst Jürgens — a/s. „Ephagi“ direktor.
8. „ Eduard Kana — kooliõpetaja.
9. „ Nikolai Kann — hariduse-sotsiaalminister.
10. „ Viktor Kargaja — Pikalaenu Panga direktor.
11. Pr. M. Katugin — majaomanik.
12. Hra August Kinof — fotoateljee omanik.
13. „ Karl Kivi — Tallinna Fotoklubi liige.
14. „ Johannes Klaaser — kooliõpetaja.
15. Pr. Amalie Kotkas — kooliõpetaja.
16. „ Alice Kriisa — kooliõpetaja.
17. hra Jakob Kristelstein — notar; Välis Eesti Ühingu esimees.
18. „ Gustav Kulp — Keila osakonnast.
19. „ A. Kuusik — Gustav-Adolfi gümnaasiumi direktor.
20. „ August Kõrv — kooliõpetaja.
21. „ A. Merits — „Eesti Kiviõli“ direktor.
22. „ O. Männi — Pärnu esperantistide raudteelaste ühingu esimees.
23. Prl. Alvine Norak — linna 2. Tütarl. gümnaasiumi asjaajaja.
24. Pr. Eugenie Pajusson — kooliõpetaja.
25. „ Marta Pardu — ämmaemand.
26. Prl. A. Pedusaar — linna 2. Tütarl. gümnaasiumi direktor.
27. Hra Aleksander Peškov — linna vene gümnaasiumi direktor.

- | | |
|---|---|
| 28. „ Ernst Peterson — kirjanik, kooliõpetaja. | 37. „ Adolf Sarmo — Keila osakonnast. |
| 29. „ admiral Johan Pitka — E.T.K. direktor. | 38. „ kolonel Otto Sternbeck — teedeminister. |
| 30. „ Voldemar Päts — Riigi kunsti- ja tööstuskooli direktor. | 39. „ Bruno Tiido — Välis Eesti Ühingu sekretär. |
| 31. Prl. Alma Riisberg — kooliõpetaja. | 40. Prl. Adele Tomingas — kooliõpetaja. |
| 32. Hra August Rives — Raudteevalitsuse Eksploatsiooni Ameti ülema abi. | 41. Hra August Topmann — professor Konservatooriumis. |
| 33. „ Hans Roos — linna 1. Tütarl. gümn. direktor. | 42. „ Anton Uesson — Tallinna linnaapea. |
| 34. „ dr. R. Roots — Linna Keskaigla arst. | 43. „ Adolf Ööpik — Teedeministeeriumi ametnik. |
| 35. Pr. Alvine Rummo — kooliõpetaja. | 44. „ Johannes Vahtkerl — postiametnik. |
| 36. Hra Märta Ruubel — Tallinna Peapostkontori ülem. | 45. „ Paul Volmer — tööinspektor. |
| | 46. „ Aleksander Veidermann — linna Tütarl. Kommertsgümn. direktor. |

ÜLESKUTSE EESTI TURISTIDE ÜHINGU LIIKMEKS ASTUMISEKS.

Iga eestlase püha kohus on tunda oma kodumaad. Seda üksikult saavutada on raske. Organiseeritud muutub iga ettevõtte kergeks. Ainus ühing Eestis, mis propageerib meie kodumaa tundmaõppimist omakasupüüdlikute tagamõteteta on „Eesti Turistide Ühing“, mis asub Tallinnas, Rüütli 2. Tel. 450-69. Ühingu liikmemaks aastas on 2 krooni. Liikmed saavad hinnata 1 kord kuus ilmuva ühingu häälekandja „Turismi Teataja“ ja peale selle hulk soodustusi sõitudel, ostudel kauplustes ja ööbimistel.

NÄITUS JA LOENGUD HAAPSALUS.

18-dal veebruaril oli Haapsalus näitus Vormsi saare loodusteaduslike ekskursiooni üle ja kaks propaganda kõnet. Kõned käsitasid noorte tööd kodu-uurimisel ja noorte matkamist. Näitus ja kõned toimusid Haapsalu Ühisgümnaasiumi direktori hra Üksti lahel vastutulekul ja kaasabil. Selleks puhuks sõitsid Eesti Turistide Ühingu kaks liiget Haapsallu kõnelema.

PROPAGANDA KÕNED VIIMSE KULTUURI NÄDALA PUHUL.

Viimse kultuuri nädala puhul saadab Eesti Turistide Ühing kaks liiget propaganda kõnesid pidama Harju- ja Järvamaale. Kõnelejad peatuvad 23., 24. ja 25. veebruari jooksul mitmes rahvarikkamas kohas ja selgitavad turismi suurt väärtust meie kodukultuuri tõstmisel ja tema kodumaa tundmaõppimisel.

TALLINNA AJALOO SELTSI ETTEKANDE KOOSOLEK.

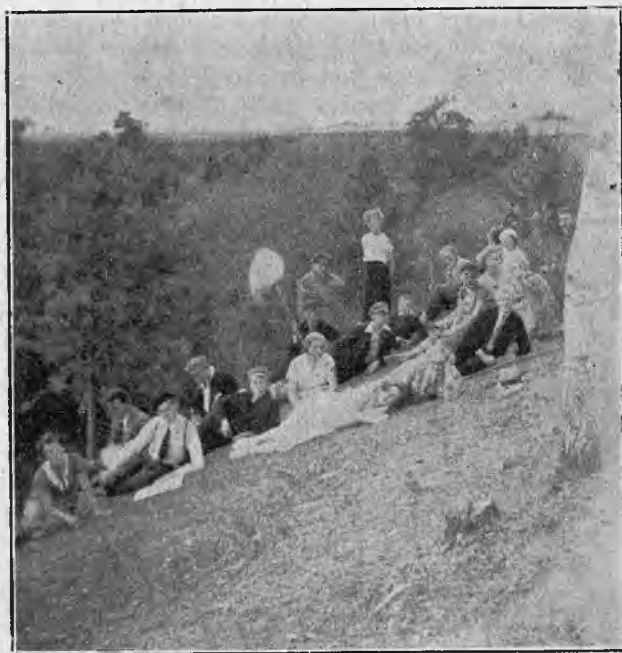
Tallinna Ajaloo Seltsi ettekande koosolek peetakse Eesti Vaimse kultuuri nädala puhul pühapäeval, 25. veebruaril 1934. a. raekojas, algusega kell 11 e. l. Kavas on ettenähtud mag. R. Kenkmanni kõne: „Eesti ajaloo uurimise tähtsamaid seniseid saavutusi ja lähemaid tuleviku ülesandeid“ ja peatoimetaja Ed. Laamani kõne: „Võitlus Baltimaade pärast maailmasõja ajastu.“

TOIMETUSELE SAADETUD KIRJANDUS.

Loodusvaatleja nr. 1; Ondo de Daugava nr. 1; Skolta Bulteno nr. 10.

KAS TUNNED MAAD..?

Käesoleva n-riga algab „Turismi Teataja“ kodumaa maastikkude mõistatuse seeriat, pealkirja all „Kas tunned maad?“, mille lahendusvõistlusest osa võtta võivad kõik lugejad. Selle sihiks on tutvustada lugejaid meie kodumaa ilusamate kohtadega, aga ka õpetada neid tähelepanelikult vaatlema, iseloomulikku tabama ja selle tasuks võimaldab „T. T.“ preemijaid. Lahendusvõistlustest osavõtjad peavad saatma välja kuulutatud tähtjaks igas n-ris lisatud kupongi koos lahendusega toimetusele. Õigete lahenduste eest hinnatakse osavõtjad punktidega ja aasta lõpul teatavat punktide arvu omavad lahendajad saavad preemijaid. Käesolevas n-ris olevate maastikkude lahendustähtaeg teatatakse järgmises n-ris, kus ka avaldatakse nõuetav punktide arv ja preemijad. *Lugejad! hoidke käesolev number seni alles, et Te saaksite osavõtta võistlusest!* Toimetus loodab, et algatus leiab lugejaskonnas rohkelt poolehoidu, eriti, et meie noored matkajad, õppurid, sellest rohkelt osavõtavad, toimetus omalt poolt kavatses tuleval aastal veel soodustada matkamist, jagades preemijatena prii sõiduvõimalusi.



Vašina Gora'l.

13. Monte-Carlo tähesõit.

(Järg.)

Eelmises numbris kirjeldasime tähesõidu algust ja selle arenemist juhuslistel andmetel, kuid nüüd, kus tähesõitjad tagasi, laseme neil enestel jutustada omi seiklusi ja viperusi teel Tallinnast kuni Monte-Carloni ja tagasi.

Sõiduks ettevalmistusi hakkasime tegema ainult 22. dets. l. a., kus sõidust osavõtu registreerimise avaldus Monaco autoklubile ära saadeti, sest kaasreisijad hrad A. Poolgas ja Küttim olid kindlat sõitjad. Neist jäi järgi ainult hra Poolgas, kuna hra Küttim oma ärajäämist ei seletanud. Nii puudusid 2 sõitjat, sest määruste järgi pidi suurema klassi autol olema vähemalt 4 reisijat ehk puudevate asemel à 60 kg raskust. Sellest saadi üle nii, et Tartust telliti välja spordilõvi Käfke ja Tallinnast asus sõitu kaasa tegema mitmeala „spets“, kellel nimeks Kolja Mets, kes kokku moodustasid 4-liikmelise meeskonna: August ja Alfred Zimmermann, Arseni Poolgas ja Nikolai Mets. Asi näis meestega korras olevat, kuid nüüd algasid ettevalmistused: auto ülevaatus, uute kummidega varustamine, reisu moon, paberid jne. need võtsid kõik aja kuni ärasõiduni. Jõudsid pärale esimesed välismaalased, kes teatasid, et teeolud ei olegi üpris pahad vaid võib sõita päris korrapäraselt, siis tõsis ka meeste tuju. Sel ajal, kui autoklubi poolt korraldatud koosviibimisel 19. jaan. õhtul, osavõtjad olid ülevas meeleolus „Estonias“, kees Johanson'i töökojas lõputööd autode ülevaatusel.

Auburni meeskond ja nende saatjad olid ärevuses, kas lumekettid tagaratastele peale tõmmata või mitte. Mõõduandev oli vana autosportlaste Julius ja Volli Johanson'i hääled — pole vaja, kui libisemine on, siis libiseb ka kettidega, kuid *Continental-record* kummid ei vaja kette enne kui sügavas lumes. Nii ka otsustas autojuht. Enne ärasõitu Auburn sõitis bensiini võtma Gold Fields Ltd. bensiinitanki juurde, et Eesti bensiiniga kuni Eesti piirini sõita, kuid sinna kogunesid jälle sõbrad autojuhid, kes pistsid kärema, et poisid, kas hullud olete, tahate ilma lumekettideta sõita? Mitte kuhugi Teie ei lähe, nii olid viimased sõnad. „Estonia“ ees oli rahvast murdu ja seal ees ootas kaasseltsimees hra Poolgas nahkkraega palitus. Kõik oli valmis, pakiti kimpsud-kompsud peale, siis vormaalsuste täitmine, allkirja andmine ja täpselt kell 10.16 sõitis Auburn August Zimmermanni juhtimisel stardist minema, rõõmsate tervitus ja õnnesoovide hüüete all, ja kõikide soov oli, et eestlased näitaksid endid mehistena ja õnnelikult tagasi jõuaks. Kõigile oli selge, et tee on pikk ja raske, inimesed on ikkagi inimesed ja auto koosneb ikkagi rauast, terasest ja plekist, kuid kui mõlemad on head koos võitlemas ilmastiku ja teede-oludega, s. o. masin ja inimene, siis ei pea vastu raskused, kui nad üldse võitmatud ei ole. Auburn väljus neljandana (pidi 5-es olema), sest van Marken Nr. 10 ei ilmunud starti omal ajal. Nõmmel enne raudteest ülesõitu oli suur veelomp ja autod, kuigi mitte väga kiirelt sõites, uhati veega üle. Nii olid Auburni ees sõitja auto Nr. 71 (prl. Labouchere) päris pimestatud, kellest mööda sõitsime Nõmmel. Meie taga sõitja auto Nr. 86 (prl. Riddel ja Moy) said hullema sauna, sest nende ukse klaasid olid maha keeratud ja pori pritsis väljast ja seest preilid üleni porised. Nad jäid pikkamisi sõitma ja silmi kuivatama, kuni Pääskülas auto kinni pidasid

ja enese puhtaks tegid. Tunda oli ka, et mootor ei töötanud hästi ja autol polnud nagu loomulikku kiirust. Pärast Riias preilid seletasid, et karburaator ei olla päris korras, teel olla mitu korda streikinud ja see mõjuvat neile hirmsasti. Kas nad Riias said seda kohendada või ei — seda ei tea.

Sõit kuni Pärnuni oli päris vilets, sest tee oli osalt jääne, porilompidega kaetud ja seal kus kivitee — olid kivid väljas, nii et lumekettidega sõitjail oli seal palju halvem edasi saada, kui ilma. Enne Pärnut möödusime Talbot Nr. 110 autost, kes meist enne kettide raginal mööda kihutas, nägime kuidas ta kiviteel enam kiirust ei saanud ja kettid näisid osalt katki olema, mis plaksusid vastu porilaudu. Pärnus olime kell 1.10, seega katnud Tallinna—Pärnu vahelise tee 2 tunni 50 minutiga. Pärnus meil peatust ei olnud, sest bensiini lubas „Eesti Petrol“ Laatre piiripunkti ette saata ja nii ka oli see väga hea vastutulek nim. firma poolt. Piiripunktis olime kell 2.40 ja seal algas kiirustatud sõit Riia poole. Olime kolmest autost tagapool ja meie ees sõitsid preilid Labouchere oma õmblusmasinal „Singeril“, kuid enne Riiga märkasime, et meie kassikesi pole enam teps olemas. Kraavist paistis ainult paar sasis ja porist pead. Kolja Mets oli esimene, kes vaatamata oma tuliutele viltidele põlvini vette hüppas ja öla „Singeri“ ribide vahele toetas. Suure kära ja raginaga tõsteti daamid kogu sõidukiga teele. Siis jagunes seltskond oma sõidukitesse ja sõideti edasi ning varsti võisime endid leida Läti heledasti valgustatud klubi ees, ümbritsetud laaketest Riialastest. Üksteise järele jõuavad teised võistlejad kohale poristel masinatel, et võimata auto värvi tunda. Riiga jõudsimel kell 6.41 ja seega olime keskmiselt sõitnud 50 km tunnis. Haruldane soe vastuvõtt Riias ei üllatanud meid, sest olemine juba varem kasutanud seda võrastevastuvõtlikkust ja sõbralikkust, mida võib leida ainult Riias. Hra konsul Rosenfeldt oskas omast napist ajast meie jaoks paar minutit leida, et paari sõbraliku sõna ja sooja käepigistusega meie tulevikku julgustada. Veetsime aja kuni stardini klubi ruumes lõbusas seltskonnas ja kell 11.31 lahkusime Riias hurraa hüüete all nagu omaksete seltsist. Riia—Miiitavi tee on suurepäraline ja see teosa kuni Meitene piiripunkti 71,5 km läbis-tati ¾ tunniga. Leedu teesal oli juba raskem sõita, sest auklisel teel, lirtsus pori, mis tumestas laternate valgust. Leedu—Saksa piiril kohtasime juba Hotchkiss meeskonnaga, sest nad olid teistest mööda jõudnud ja nähtavasti tahtsid ka meid maha jätta, kuid meie meeskonna noorem võsu Käfke oli nii kärmas, et enne kui Auburn pidada jõudis, oli ta paberite ja passide mapiga büroos, kuna Vasselle ikka veel otsis auku kust piiriputkasse sisse saab. Pärast tolli formaalsusi asusime kohe Königsbergi poole teele, kuid vaevalt paar-teist km sõidetud, kui korruga kerkivad inetud bari-kaadid pimedusest esile ning paratamata tuli teha pidu-rite proov, ja niivõrd täielik, et kui edeklaasi poleks takistamas, oleksime kõik vist autost väljalennanud. Keeruliste sõimusõnade valinguga ehitusmeistrite kulul, kellel nähtavasti pakkus huvi näha ka mõne tähesõitja katkiseid konta, lammutati terve see kaadervärk ja kui Hotchkissi tuled seljatagant valgustasid, võisime jälle sõitu jätkata. Kuna Hotchkissi hirmsad helgiheitjad tagant meie auto varju nii tugevalt teele



„Auburn“ 110 meetri sõidul.

projekteeris, et meie endi laternate kohta kahtlus tekkis, kas nad üldse põlevad, siis leidsime palju muga-vama asendi Hotchkissi taga. Königsbergi sissesõites valisime aga kumbgi ise tänava ja meie olime paar minutit varem klubi ees.

Hotchkiss peatus tänava nurgal ja nähes meid juba ees olema, pööras ümber ja kadus arvatavasti garaaži, mis tellitud ette oli teel igas linnas. Kontrollpunkt oli ühes suures hotellis, kus meile ka kohe tube pakuti, kuid leidsime, et mõne paari tunni pärast ei ole põhjust sarnast luksust tarvitada ja kobisime tagasi autosse, kus pool ärkvel pool unes tukkusime. Sel ajal asusid ka 3—4 haakristi meest meie autot valvama, et magamise ajal keegi auto juurde ei pääseks. Hommiku saabudes ajasime omad kondid jälle sirgeks ja katsusime kõhu nälga tassi kohviga peletada. Mida eriti alla tuleb kriipsutada, oli see, et kui Shelli bensiinjaamast bensiini läksime võtma, siis asusid ilma kutsumata auto kallale 6 krõbedat poissi, üks valas paaki bensiini, teised puhastasid autot, mõned tirisid mootori katte pealt, valasid õli ja määrisid vastavaid kohte ja selle eest mingit maksu ei võetud, isegi jootraha, paluti ainult märkmeraamatusse kirjutada, et oleme nende teenimisega rahule jäänud. See asi oli päris uudiseks, et niisugust vastutulekut näidati sportlasile Saksamaa pinnal. Kiitus ja au nendele. Varsti oli ka ärasõiduaeg käes ja piloot-tsiklimehe juhatusel, keda vanakuri ise näis sabast näpistavat, pitsitasime Auburnist linnavahel viimase välja, et püsida kannul eelsõitval tsiklimehel. Tee Königsbergist kuni Poola piirini möödus nagu silmapilk, kuid sõites üle piiri, jõudsime nagu meie külavahe teele. Auburni pehmed vedrud aina löid kokku ja kiirust saadi 40—50 km tunnis. Kuid ilus korraldus oli ka Poolas, sest oli teejuh-tideks välja saadetud koguni ratsakaitseleitlased, kes viisakalt igale möödasõitjale au andsid. Siin aga kukkus meie spets Kolja Mets tujust ära, sest Lätist läbi sõites oli ta lai pomm ja igale lehvitajale pööratas ta aknast vastu „Sveiki Latvija“, nüüd aga ei saanud ta oma meeoleu ja tundeid kuidagi Poola panjadele avaldada. Istus siin halval teesosal rooli taha ja laulis oma mahajäänud pruudist härdahäälega, et me kõikide südamed härdaks läksid ja isegi Auburn reageeris sellele paari kahtlase turtsatusega silindrites. See oli meile nagu külm dush ja silmapilk oli me sangarite melankoolia kadunud, sest pole ju muud hirmsat tähesõitjaille, kui mootori streik ja kummide paikamine. Kuid see oli me masinal ainult möödaminev nähe, kuni karburaator harjus Poola poriga, või igatses ka tema meile järgisõitva „Singeri“ järele, olid ju teised Riias tükk aega ninapidi koos olnud ja mine sa siis tea nüüd

seada uueaja tehnikat. Tee muutus üha auklikumaks ja porisemaks ja kuna me auto oli nagu tükk iseendast, siis sõitsime tasa ja targu kuni jõudsime Varssavi, sellesse panide ja temperamentsete panjade linna. Vas-tuvõtt oli tore ja igati sõbralik. Maitsesime siis Poola rahvuslikke toite ja Poola vodkat ning kiitsime mõlemaid. Oli al ka sõitjate jaoks habemeajaja kohal meie kõikide rõõmuks, sest nägime karvased ja mustad välja. Habemeajaja oli kah fenomeen omal alal. Kolm-kord tõmbas noaga üle näo ja habet polnud teps enam. Eks siis kukkusime teda kiitma, et vot kus on kiirus aga kahjuks sellel õnnetul ajal kui ta meie kaardi-vaataja ja teejuhi Käfke lõuga vahutas. Kiitusest meelitatuna rabas ta üks kaks kolm lõunast kinni ja katsus kolme korra asemel kahe noatõmbega saavutada rekordi. Noh, tagajärg oli kurb, sest Käfke pidi oma narmendava põse eest veel 2 šlotti maksma. Vahepeal teatati meile, et Zimmermannid mingi telefoni juure kuulama Tallinna suguvendade julgustusi. Siis saime ka teada, et Atheenlased on ennastalgava rabelemi-sega Balkani teeraskused võitnud. Kell pool kaheksa jättis Auburn Varssavi tuled seljataha ja kuna olime õnnetud Atheenast sõitjate õnne pärast, siis litsusime gaasi põhja, kahjatsedes, et gaasipedaal sügavamale ei lähe. Teel tabas veel paks udu. Meie eel sõitev „Ford“ loobus kihutamisest. Kruvisime auto edeklaasi üles ja külma niisket udu autosse voolates kihutasime edasi, udu proovi tehes, nagu juht ütles. Vilets ja kurnav oli see sõit, sest teed polnud kaugemale näha kui umbes 30 meetrini. Üks passis hoiatusmärke ja teine teed. Hrad Poolgas ja Mets elasid rohkem vabamalt taga ja ehtsate spordimeestena ei tulnud nende suust ühtegi hoiatust ega kiiruse ja hädaohu kohta käi-vat ütelist. Isegi võllanalja tegid veel juhi arvel liig aeglase sõidu pärast. Poola—Saksa piiripunktis läheb asi nagu õlitatult ja samal ajal kui hakkame liikuma, sõidab Hotchkiss piiripunkti. Esimestena saabume ka Berliini kella 3—4 vahel homm, 6 tundi varem. Palka-me takso, kes meid juhatab autoklubi ette, kus kontrollpunkt pidi olema. Ajame üles majavalitseja, kes imes-tamuna võtab meid vastu, sest oodati sõitjaid alles palju hiljem. Otsekohe tehakse meile sooja kohvi ja võileibu, et saaksime endid vähe kinnitada peale väsitavat sõitu. Auburni tüüriratta keeraja Aku käis ringi võimatait vihase näoga eemale hoides kõigist asjadest, mis kui-dagi rooli meeletuletasid. Lõpuks mindi mägama, õieti pigistati silmad kinni ja tehti kolme tunnine uni. Hom-mikune päike süvendas kõigile lõbusa meeoleu ja kell 10.31 veeres Auburn tsikli juhatusel Berliini liiklemise määruste peale vilistades avusele, kus 10 km ulatusel prooviti maksimaalset kiirust. Mõni tund ja olemegi



„Auburn“ vigursõidul.

järgmise kontrollpunktis — Hannoveris. Edasi sõideti Kölni poole, kuhu kuidagi ei leitud teed, udu tõttu, mida tervitati sõimuvalinguga, samuti suletud teed, milledest pidi ringisõitma ja ringisõites muidugi eksima ajasid hinge täis. Kölni ümbrus kees jälle nagu sipelgapesa. Autod sõitsid mööda, tulid vastu ja igast autost paistis vihaseid nägusi koos helgiheitjatega, mis kõik sihitud mittemidagi ütlevatele teepostidele. Siis sõimati vahel üksteist ja üheskoos äka kella, mis häbemata järjekindlusega tippis kaduvaid kalleid tunde. Viimaks ometi kumab tulemeri ees ja vihane seltskond sõidab Kölni eeslinna. Korraga rahvamurd, tsiklid sõeluvad läbisegi, proshektorid valgustavad meie numbreid ja ülestõstetud käega politseenik sunnib meid peatama, minutiks ainult, et teatada kuidas Brüsselist päritud teateid 70 masina kohta, kes veel pole Belgia piiri läbistanud. Kardetakse nende hilinemist. Tsiklite hünikust valitakse parim kohalolev tsikkel sõitjaga ja imelise õnnega oleme kahe ja poole minuti pärast Kölnist läbi. Achen ja piir. Piiril äritus keemispunktini. Ligi 200 km sõiduks, on kasutada vaid vaevalt 2½ tundi. Algab äge sõit magavate külade vahel, kus ainaks elusaks olevuseks paistavad olema kassid, aga need loomad ei tea teed juhutada. Ühel järsul kääna-



Lumesõda mägestikus, sooja päikese käes.

kul oleks peaaegu suurem tutvus aset leidnud meie ja Peugeot Nr. 117 vahel. Arutasime siis natuke aega koos, et kui mõlemad tahame Brüsseli sõita, siis oleks õigem üksteise taga sõita. Tarvitasime sarnast taktikat, et sõitsime kõik ettejuhtuvad teed läbi, mis aga ei andnud mingisugust tagajärge. Viimaks ühe teenäitaja kohal läksid meie senised sõbralikud arvamisest teede suhtes lahku, Nr. 117 arvas pöörduda paremale, meie vasakule, ja meil oli õigus: paarisaja meetri järele olime õigel teel. Brüsselis jäi meil veel niipalju aega, et suutsime vahetada tühjaks kurnatud akkumulaatori teise vastu ja bensinipaaki täiendada. Klubi-ruum oli täis norskavaid sõitjaid, kelledest mõned olid põrandal uinunud poolik saiatükk suus. Väsinud keel ei suutnud kellelgi enam sõnu väljendada muutes neid vaid imelikkudeks umbhäälikuteks, milliseid vahest võib kuulda vaid raadios. Kümne viimase minuti jooksul jõudsid veel 50 autot kohale ja vähe aega enne väljasõitu jõuab Peugeot Nr. 117. Neil on vaevalt mahti meile õnne soovida õige tee leidmiseks ja edasisõiduks, kui jälle terve autode vägi hakkab valguma Pariisi poole. 300 km pikune tee sõideti 4 tunniga. Pariisi elegantne klubi esine „Concordia“ platsil kujutas enesest imeliku segu kõite ja labidate puntratest koosnevatest autodest ja nende vahel askeldavatest eskimo-

riietuses, karvakasukates ja viltides sõitjatest, kellede määrdinud nägudelt võis lugeda ükskõiksust, kas nad on ilmalinnas või kuskil dshunglis. Ainult magada, see soov oli eksimatult igast näost välja lugeda. Klubi suurepärane einelaud ei leidnud kuigi suurt poolehoidu, kuna mõne ebamugava koha pärast kuskil nurgas min-di kas või kiskuma. Klubi poolt olid ka mehaanikud kohal, et kui vaja autot parandada, siis see kähku tehti. Väljasõidul Pariisist palkasime ühe teetundja (Pariis-sis polnud tsikleid), kes oma jutu järgi tunneb Pariisi sama hästi nagu vale 50 frangilist. Noh, juhatas siis meid kah mingisuguse avenue peale ja maha minnes soovides meile head teed tänas vist veel meid, et ta nii kerge vaevaga kodu on saanud. Meile tundus see asi kahtlasena ja kaardilt järgivaadates näis, et see tee viis meid täpselt vastassuuna meie tegelikust marshruudist. Keerasime siis masina ringi ja linnaplaani järgi leidsime ise õige tee üles. Kaotasime seega 2½ tundi ja arusaadavalt sellega kaasa ka oma tasaakalu. Algab kihutamine Lyoni poole juba kiiremas tempos. Sõitjate vahel läheb juba iga risttee kohal mõtted lahku, sest üks soovitab vasakule, teine paremale, kolmas arvab et oleme üsna vael teel. Siis aga leiab juht selle õige ja sõidab otse edasi, jättes teisi omavahele oien-dama, kellel pidi õigus olema. Leppime siis lõpuks kokku, et kõik teed viivad Lyoni ja autos valitses jälle sõbralik meeleolu kuni järgmise linnakeseni või rist-teeni. Vahepeal olime jälle vaele teele sattunud, kuna suur tee suletud oli ja ringi sõitma pidime. Ringleme siis ühes pisikeses linnakeses, aga välja ei saa. Olles juba viimase võimaluseni üleskõetud, leidsime lõpuks õige tee ja tegime ruttu auto edeklaasi lahti, et kliima saaks tuppa tulla ja meeste meeli jahutada. Tagaistu-vad musjööd, Poolgas ja Mets, kes senini olid kangelas-likult üleval olnud ja juhi saatust jaganud, keerasid ennast võimalikult kõveraks tagaolevate pakkide ja pak-ikete vahel ja andsid ennast norskades Jehoova hoo-leks, sest ärkvel olles ei suutvat nad enam vahet teha termospuudeli ja saia vahel. Lyoni ligidal tuli siis tee-juhil Käffel veel paar Tsardasi tantsida ümber tee-näitajate postide, sest udu ja härmatise tõttu oli eemalt võimatu tee sihti lugeda. Juba paistavadki Lyoni tu-led ja meeled muutuvad rõõmsaks, sest aega on veel ligi tunni võrra üle jäänud. Lyonis paluti meid ka suupisteid võtma ja keha kinnitama, aga olime kõik nii väsinud, et midagi ei soovinud. Kujukalt peegeldus me isu puudus just juhile, kes käis ümber rikkalikult kaetud laua, ja palus jumalakeeli, et keegi ta väevõi-muga sellest ahvatlevast paigast ära viiks, sest muidu ei suutvat ta enam kiusatusele vastu panna midagi söögipoolist tasku panna heas lootuses, et küll see isu ükskord elus ikka veel tagasi pöördub. Nii see ka oli. Vaevalt olime autole saanud istuda ja paarkümmend kilomeetrit edasi sõita, kui tundsimme kõik, et oleme hirmus näljased. Sellel teel kuni Monte-Carloni tegi-me siis leiduse, et need 3 tundi, mis me Berliinis sai-me magada, osutusid siiski liiga vähesteks 4 öö kohta. Varsti ilmusid juhi ja kaardivaataja juures kahtlased väsimuse sümptoomid ja nii tuli siis ette juhuseid, mida vist eluaeg ei suuda unustada. Üliväsinud sil-madele paistis näit. valge majasein ilusa betoonteena. Nii siis oli tihtigi juhuseid, kus oli raske vahet teha maja ja tee vahel. No varsti oli juht Aku nii läbi omadega, et nägi juba valgeid hiiri ja rohututte siledal asfaltteel. Vot ei julgenud kuidagi palju üle 50 km kiirusega sõita. Teiste küsimuste peale vastas, et tee olla hirmus aukline ja peendraid täis. Kuidagi jõud-



Tähesõitjad lumest väljakaevatud mägiteel.

sime mägedesse, kus siis siiru-viirulist teed mööda hakkasime tõusma ikka kõrgemale ja kõrgemale. Nüüd hakkasid kõik autod, kes järele jõudsid, meist mööda sõitma ja meil tekkis arvamine, et tee eespool läheb vist keerulisemaks ja seepärast tuleb rutata viimase jõuga. Varsti olimegi Nizzas, kuhu meie vastu oli tulnud meie tuntud autosportlane hra *Ed. Klimberg*, kes Lyoni kirjaga teatas, et ta meid Nizzas ootab kell 8 hommikul. Siin selgus ka see kiirustamine: kõik autod, selle asemel et Monte poole (9 km) edasi tormata, kadusid üks ühele teine teisele poole garaažidesse, kus vahetati rattaid, kumme, pidurite linte jne. Isegi tugevamad vedrud seati alla vigursõiduks. Meil ei olnud neid atribuute kaasas ja meie ei saanud midagi ette võtta ja taevale tänu, polnudki midagi meil vaja auto juures korraldada. Lõpuks Monte-Carlo lõpupunkt. Viitsime punkti ees juttu ajades aega kuni meie aeg jõudis ja täpselt kell 9.46 homm. vajasime finiši lõpumatute autode rägastikku. Suurele tahvile kerkis Nr. 53, see tähendab, et Auburn oli sisse sõitjate järjekorras 53. Meie numbri ees oli Tallinnast sõitnud krahv Plaaten Nr. 52 ja meie järele Nr. 54 Cornelius DKW autol. Vahepealsed numbrid olid Umeast sõitjad ja siis Tallinnast Nr. 58 Vestren-Doll; Nr. 59 Miss Riddel ja Moy. Alles 79 tuli prl. Labouchere, Lodotschnikoff Nr. 104, Van Marken Nr. 105. Nende järele tulid Amsterdamist sõitjad ja viimane Nr. 114 oli Douglas Morris Invicta autol, kes sõitis John Groatist. Seega lõpupunkti jõudnud ajalt, kes trahvipunktidega, kes ilma — 114 autot. Nüüd algas paberite klaarimine, mis kestis mitu tundi. See peale algas pidurite proovimise sõit. Teesosa, kus see proov tehti, oli sile nagu parkett. Enne sõidu algust pärisime viisakalt veel peensuste järgi, ja meile seletati, et enne valget joont ei või pidurdada, nii oli ka määrustes ette nähtud ja seda täitsime täpselt. Auburn piduras 70 km kiiruse peal joonel ja libises edasi umbes 17,5 meetrit. Nüüd hakkasime vaatama kuidas pidurdavad need vanad kalad ja siis nägime, et võidi pidurdada ka enne joont. Järele pärides seletati siis, et ja võib, aga siis kaotate kiirust! Nii saime pidurdamise eest + punkte 5,91 punkti. Et peale Atheenlaste ja Bukaresti autode keegi kohale ei tulnud, siis oli meil ükskõik kas + või — punkte said. Seega oli see nali kõik läbi. Siis tuli vigursõit, mis oli peale sõidu programmi, ja sõidu tagajärgede peale enam mõju ei avaldanud. See oli omaette võit ja ainult pealtvaatajate naljaks mõeldud.

Autoga tuli niiruttu kui võimalik number 8, teha, siis äkki tagurpidi ja siis 400 meetrit otsejoones edasi nii palju kui keegi auto suutis. Auto aknad, ukсед kinni, klaasid ülestõstetud, väljalasketoru kinni jne. Auburn tegi selle viguri 1 min. 31 sek. ja tuli 42 kohale. Nüüd oli siis kõik läbi ja siis kolisime hra Klimbergi saatel Carnolesi, umb. 7 km. Monte-Carlost. Võtsime 2 tuba ühes väikeses perekondlikes võerastemajas ja auto paigutasime hra Nikolski garaaži. Peale vannide võtmist katsusime et magama saime.

Monte-Carlo tähesõidu tagajärjed:

Tähesõidule registreeritud 160 autot jõudsid Monte-Carlossse, nagu eespool tähendatud 114 autod, seega ei jõudnud ajalt päralt 46. Sõidust võtsid osa:

54	Inglise päritoluga autot	(19 marki)
47	Ameerika „ „	(11 „)
38	Prantsuse „ „	(13 „)
9	Saksa „ „	(6 „)
5	Itaalia „ „	(4 „)
5	Tschechoslovakkia „ „	(4 „)
2	Austria „ „	(1 „)

160 autot kokku.

Autod silindrite arvuga:

6	tükki à 2-sil.
54	„ à 4-sil.
52	„ à 6-sil.
48	„ à 8-sil.

Päralt jõudnutest said trahvipunkte 27 autot, nende hulgas 4 Tallinnast startinut ja nimelt:

Nr. 10.	Van Marken, Talbot	215	trahvip.
Nr. 113.	Lodotschnikoff, Amilcar	213	„
Nr. 71.	Prl. Labouchere, Singer	69	„
Nr. 86.	Prl. Riddel, AC	3	„

Suuremas klassis tulid esimestele kohtadele:

1. Nr. 4. Gaz-Trevoux, Hotchkiss, Athenast 1012,73 punktiga.

2. Nr. 17. M. Lanziano, Ch. Valcker, Athenast 1012,41 punktiga.

3. Nr. 20. F. Ferreira, Railton, Athenast 1011,19 punktiga.

Väike autode klassis:

1. Nr. 151. D. Healey, Triumph, Athenast 1011,57 punktiga.

2. Nr. 41. R. Riley, Riley, Athenast 1009,01 punkt.

3. Nr. 96. B. Turek, Aero, Athenast 1008,38 punkt.



Hommikune „kondisirutamine“ pärast pikka istumist.



Päralejõudmine Monte-Carlosse.

Tallinnas startinute autode järjekord on järgmine:

a) suuremas klassis:

1. Nr. 1. J. Vasselle, Hotchkiss	922,42 punkt.
2. Nr. 110. Malaret, Talbot	921,67 „
3. Nr. 67. Glerum, Ford	919,13 „
4. Nr. 139. Hiksa, Terraplane	918,81 „
5. Nr. 84. Zimmermann, Auburn	915,91 „
6. Nr. 143. Vestren-Doll, Chrysler	914,45 „
7. Nr. 86. Riddel ja Moy, AC	913,21 „
8. Nr. 10. Van Marken, Talbot	703,92 „

b) väiksemas klassis:

1. Nr. 119. Beck, Triumph	920,11 punkt.
2. Nr. 42. Sangster, Riley	918,78 „
3. Nr. 117. Desloge, Peugeot	916,85 „
4. Nr. 89. Cornelius, DKW	915,84 „
5. Nr. 71. Prl. Labouchere, Singer	851,68 „
6. Nr. 113. Lodotschnikoff, Amilcar	705,13 „

Seega kokku 14 autot, kuna teel langesid välja: Nr. 115 Luzeau (Citroen), Nr. 133. Shirmer (Itala) ja Nr. 156 Rosenthal (BMW).

Nii võitsid seekord Athenlased täiel rindel mõlemis klassis, ilma et ükski mujalt sõitja vahelt oleks auhinna saanud sõidu eest.

Auhindade väljajagamisele sõitsid kõik sõidust osavõtjad autod Monaco prints'i lossi ette, kus prints kõiki osavõtjaid tänas, auhinnad ja mälestuse märgid igale isiklikult üle andis. Prl. Riddel ja Moy auto defileerimisele sõites ei läinud käima ja hollandlased Ford'iga lükkasid tagant nende autot, naeru oli palju ja asi viidi läbi.

Käisime Nizzas ja külastasime suguvenda hra prov. Saati abikaasaga, kes meid ülilahkelt vastu võtsid ja paar päeva olime nende külalised. Hra Klim-



Auhindade väljajagamisel Monaco prints surub Alfred Zimmermanni kätt.



Lõbusõidul mägestikku. Ees „kaitseingel“ pr. Klímberg.



Monaco vürsti lossi ees
auhindade jagamisel.

Teel Itaalia piiri poole.



Saksamaa täistuisanud teed, Schwarzwaldi lähedal.

berg oma veetleva abikaasaga olid lahkused ise. Tegime koos sõite mägistikku, kus lumepalli mängisime päikese kiirte all jne. Hra Nikolski, garaaži omanik, oli kõigiti vastutulelik ja lahkumine neist armsatest sõpradest ja tuttavatest oli päris kurb. Oleksime ju heameelega rohkem viibinud kohal, kuid kartus, et ko-

dumaal teedele lumehanged siginevad, mis tagasi sõidu võimatuks teevad. Kaunis mälestus kõigest jäi unustamata meelde, sest kes teab, kas ongi elus võimalik teist korda seda kõike läbi elada. 30. jaanuaril jätsime sõpradega ja ilusa Rivieraga jumalaga ning kell 2 öösel sõitsime Monte-Carlost välja Nizza poole ja siit edasi koduteele ilusate mälestustega, Eesti autosportlastena, kellel õnnestus läbi teha seda üliirasket tähesõitu õnnelikult ilma ühegi veata nii autos kui inimestes. Ei saa mainimata jätta, et ka Monaco mängupõrgus proovisime oma õnne, kuid tagajärjed ei olnud siingi head. Mõnikümmend franki siiski jäi kaotusest üle — liig vähe!

Koju poole sõites siirdusime Strassburgi kaudu Frankfurt a/Main peale. Teel Saksamaal Schyrtwaldis tabas meid järsku lumetorm, mis sundis meid ööbima saksa väikeses linnas Fuldas. Teisel päeval kihutasime edasi Berliini poole, kus teel jälle mitme tuisuga võidelda tuli. Pärast päevast puhkust Berliinis alustasime 3. veebr. kell 2 hommikul sõitu kodu poole ja Eesti piirile jõudsime 4-da veebr. hommikuks, kella 7-ks. (Järgmises numbris kirjeldame, mis sündis Eesti piiril, kus meid kahtlustati kokaiini vedamises.)

Lühemaid teateid.

FORD JA N. R. A.

N. R. A. administratsioon tühistas kõik otsesed või kaudsed Fordi pakkumised riigile. Kindral Johnson avaldas ajakirjanikele oma pahameelt Fordi suhtes. Vastuseks Ford ühing süüdistab kindralit Diktaatori ning kõrgeima kohtuniku mängimises.

See vahejuhtumine tekkis kellegi Ford esindaja odava pakkumise tõttu 1000 veoauto peale „Civilian Conservation Corps'ile“.

Olgugi, et Ameerika majanduse peakontroll, Mc Carl, sellega nõus ei ole, tahab kindral Johnson maksuks tunnistada, et ainult seaduse jälgimisest ei jätku, et loota riiklikule tellimistele, vaid selleks on vaja koodile alla kirjutada.

Kindral Johnson põhjendab oma nõudmist sellega, et Ford on halvaks panevalt kõnelenud koodi üle, ning Edsel Ford on keeldunud teha kollektiivseid töölepinguid. Ford ühingu vastus oli, et tema ei ole riigile pakkumisi teinud. Kui mõni Fordi müüja pakkus, siis ainult sellepärast, et asjastuivat ametvõimud teda selleks julgustasid, sest et nad juba varem kasutasid Ford autosid. Washingtonis näiteks tegi keegi Fordi müüja pakkumise ainult valitsuseliikmete nõudmisel, ning tema pakkumine oli umbes 200.000 doll. vähem teiste hinnast. Ford ühing ei tunnista end süüdi seaduserikkumises. Selles suhtes olevat Johnson ebaõiglane, sest seadus ei näe ette koodi allakirjutamist. Samuti ei olevat Johnsoni igapäevased uued ideed mingiks seaduseks. Ford aga mitte ainult ei jälgivat seadust, vaid täitvat N. R. A. programmi tingimusi paremini kui üldse nõuda saab. Ford auto koosneb materjalist, mida valmistavad tehased, kes järgivad N. R. A. tingimuste.

Johnsoni järgi ei tohi produkt, mida valmistatakse N. R. A. põhjal, ning mis koosneb 5300 N. R. A. tehastelt tellitud materjalist, müügile sattuda ainult seepärast, et ta kannab nime Ford. Johnson ei boikoteeri mitte ainult Fordi, vaid 5300 Ameerika vabrikanti. Kuna ta ei suutnud rahvast mõjutada ühe ausa tööstuse boikoteerimisele, siis püüab ta seda saavutada valitsuse abil.

Mis puutub töölepingutesse, siis Ford tähendab oma kolmekümne aastasele palgapoliitikale. Ford ühing on alati võidelnud oma tööliste eest.

MÕNDA AMEERIKA AUTOMOOTORITE JÕUST.

Paljud, kes loevad Ameerika ajakirjadest automootorite hob.-jõu kirjeldusi, leiavad, et üks või teine autofirma märgib ära mootori hob.-jõu S. A. E. järele. Need tähed on kolm esimest tähte „Society of Automotive Engineers“ nimest (autotööstuse inseneride ühing). Nagu teada, on jõuvankri mootorivõime hindamisel igalpool maailmas tarvitusele võetud suuremalt jaolt mootori hob.-jõudude arv, mis maksustamisel võetakse arvesse. Meil Eestis, Taanis, Schveitsis ja Soomes, nagu teada, maksab Saksamaa vormel jõuvankri mootori võime arvestusel, kuna Põhja Ameerika Ühendriigis seda S. A. E. järele arvestatakse, ehk nagu viimasel ajal tähendatakse ka N. A. C. C. järele. (Rah-

vuslik autokaubanduse koda). Nii leiame Ameerika jõuvankrite tööstuste aruannetes ja kirjeldusis näit.: 4-sil. Ford 24,03 (50 h.-j. 2800 tiiru juures ehk 6-sil. Chevrolet 26,3 (60 h.-j. 3000 tiiru juures, s. t. et Ford automootor omab 24,03 maksualust h.-j. N. A. C. C. vormeli järgi, kuna pidur või tegelik võime on 50 h.-j. ehk Chevrolet 26,3 h.-j. N. A. C. C. järgi, kuna tegelik võime on 60 h.-j., kui mootor töötab täie tiirudega (Ford 2800; Chevrolet 3000).

Maksualune h.-j. on kalkuleeritud tehaste poolt ja tal pole mingit ühist tegeliku hobusejõuga. Maksualust h.-j. kasutatakse ainult maksustamisel ja kalkuleeritakse Ameerikas järgmise vormeli järgi: $\frac{D^2N}{2.5}$ Selles vormelis D on silindri diameeter, N — silindrite arv. Tegelik h.-j. on täiesti erinev, ning tema määramiseks ei saa kasutada ühtki vormelit. Tegelik h.-j. oleneb muidugi mitmesugustest teguritest: mootori asetusest, klappide suurusest, jagajast, jõu ülekandest, karburatsioonist jne. Seepärast on täitsa võimalik, et üks mootor arendab suuremat h.-j. kui teine, olgugi et mõlema mootori asetuse on sama.

UUS B.S.A. TEN, ILMA SIDURIPEDAALITA, EEL-JAGAJAGA NING VEDELIK-HOORATTAGA.

B.S.A. oma uue mudeliga on õnnelikult lahendanud siduri- ja käiguseadeldise moderniseerimise probleemi. *Eel-käiguvalija seadeldis ja vedelik-hooratas* — mõlemaid Inglise Daimler-tehaste patendid, on ühendatud B.S.A. Ten mudelis üheks konstruktiooniks, mis kaotab autojuhil igasuguse siduri- ning käigulülitamise mured.

Automobilist, kes aastate vältel on harjunud normaalse lülitus- ning sidurimehhanismiga, leiab selle alul ehk võõrastava olevat, kuid see möödub õige pea ning varsti tunnustab ta uue B.S.A. Ten sõidumugavust ning kergelt käitusviisi.

Sel uuel mudelil puudub lülituskang, selle asemel aga asub rooliratta all väike kang, *eel-valija*, mis vabalt soovitava käigu. Käigulülitamine sünnib lülituspedaali abil pahema jalaga, ning asub endise siduri-pedaali kohal. Eel-valijat võib asetada 6. seisukohta, vastavalt 4-le edasikäigule, tühijooksule ja tagasikäigule.

Gaasi andmine tähendab siin siduri sisselülitamist, gaasi äravõtmine — siduri väljalülitamist.

Vedelik-hooratas koosneb kahest osast kambritega — üks asub ajaval, teine aetaval võllil. Mehaanilist sidet ei olegi olemas, vaid täpselt üksteisega sobivad pooled viiakse kaasa õlimassiga.

B.S.A. Ten valmistatakse Daimler-tehastes, ning väliselt on ta kena, ruumikas 4-sil. sõiduk, 1'2-liitr. mootoriga.

Tänavune Berliini autonäitus peetakse 8.—18. märtsini s. a. Kaiserdammil asuvas suures näitusehoones. Näitusel esinevad ka mootorrattad ja nende osad.

Monaco võidusõit korraldatakse 2. aprillil s. a. Sõidust võtavad osa *Varzi, Chiron, Trossi* ja *Moll*.

VÄLJAANDJA: J. ZIMMERMANN.

Vastutavad toimetajad: J. ZIMMERMANN ja R. GUTMANN.