

E 13224

Ep. 6 78

T. 144

E2  
A  
8

# Auto-Sport & Turism

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.— VÄLJAMAALE KR. 5.— ÜKSIKNUMBER 30 SENTI.

VII AASTAKÄIK.

Nr. 1 (71) JAANUAR 1934.

ILMUB KORD KUUS.

### S I S U :

Uutel tähistel.  
Autoliit.  
Uuendusi autotööstuse alal.  
13. Monte-Carlo tähesõit.  
Turismi osa.  
Lühemad teated.  
Kroonika.

### I N H A L T.

Im Jahresbeginn.  
Auto-Union.  
Auto Neuheiten.  
13. Rallye M.-Carlo.  
Tourism.  
Kürzere Nachrichten.  
Chronik.

Tallinna  
Tehnikainstituudi  
raamatukogu  
№ 14464

## Uutel tähistel.

**A**lgavasse aastasse sammume alati uute, lootusriikaste tähistel all. Neilt tähistelt helgivad meile tulikirjana vastu sõnad — võitlus õiguse ja aususe eest ning lootus paremusse. Need on tegurid, mis viinud rahvaid läbi ajaloo eksitavate keerdkäikude helgemale tulevikule vastu. Lootus on see, mis annab mõtte elule, nii rahvaste kui ka üksikute indiviidide elule. Ainuüksi lootus aga ei vii veel elu ega ajalugu edasi. Istuda käed rüpes ning loota seisukorra paranemist, on kuritegu ja eksitus. Võitlema peame oma parema tuleviku eest — võitlema seni kuni on veel pisutki lootust võiduks. Nii mõnedki peavad langema keset palavamalt heitlust, kuid nendegi silmi jääb särama õilis lootus võidule. Ei tohi vaid jääda peatuma võidul poolele teele. Võit peab olema lõplik, täiuslik ja hävitama vaenlase põhjalikult, et ei tuleks varsti jällegi otsast peale alata. Neid põhimõtteid katsume meiegi algaval aastal omaks võtta ning pidada, et jõuda välja majanduslikust ummikust, kuhu viinud meid erakondliku režiimi korrupsioon.

Möödunud aastal võib meil õigusega nimetada võitluse aastaks ja seda mitte üksi meie kodumaal, vaid ka terves maailmas. See oli moodne võitlus, vereta revolutsioon, nii poliitilisel, majanduslikul kui ka rahanduslikul frondil. Tollimüürid, pankrotilaine, rahakursside langus, kullaaluselt taganemine, uute töökspidamiste maksmapanek poliitilises elus — need olid vapustused, mis panid vabisema terve maailma, riivates ka meie väikest kodumaad — Eestit. Suur ja rikas Briti ilmariik pidi loobuma vabakaubandusest, mis talle sajandite kestel traditsiooniks olnud. Vägev naelsterling pidi taganema kriisi survele kullaaluselt. Põhja-Ameerika Ühendriike kõikvõimas dollar kaotas mõne kuu jooksul 30—40% omast väärtusest! Need on vaid näited, kajastused raskustest, mis vapustasid maailma tema alusmüürideni.

Meie riik on väike ja meie rahvas ei ole rikas, kuid üldine maailmakriis ei oleks tohtinud meil mõjule pääseda niisuguse teravusega, kui ta meil tegelikult on. Meie nõuded on väikesed ja rahvas harjunud raskustega. Meil on kriis esile kutsunud kunstlikult, kat-

setega, hoolimatult. Meie majanduspoliitikal pole ühtlast sirgjoont, vaid ta kaldub siia-sinna, nii, kuidas poliitilised rühmad ja rühmitused omavahelisel kauplemisel seda käänata oskavad. Otstarbeka, ettenägeliku ja erakonnakasu püüdmatu majanduselu juhtimisega oleksime kriisiaastate raskustest üle saanud hoopis vähema valuga. Meil on riik muutunud tõeliseks katsekokjaks, kus proovitakse järjekorras mitmekesiseid huvide kombinatsioone ja hävitatakse nad sama kiirelt, et uuele kombinatsioonile maad anda. Sagedased valitsuse muutused on iga uue valitsuse moodustamisel uued ministrid ametisse kutsunud, kes jälle peatselt lahkudes aset peab andma uuele võhikule, kes sellele kohale tuleb. Nii on meil olnud majandusministriteks loomaarst, teedeministriks ajakirjanik jne. Ei saa ju ütelda, et nad palju halvemad oleks olnud omal kohal, kui sellele kohale vastavalt diplomeeritud mehed, aga nende teenistuseiga on lühike olnud, nad on olnud ühepäeva ministrid. See on tõde, milles teadlik on rõhuv enamus meie rahvast, sest muidu ei oleks ta oma „jah“ sõna öelnud uuele põhiseadusele möödunud sügisel hääletusel. Hääletus hääletuse järgi, valimine valimise järgi, nii võitles rahvas möödunud aastal ja teeb seda ka tulevikus — ikka sirgjooneliselt. See tee on eestlasele iseloomu kohane ja omane. See on kui ratas, mis pandud sirget teed mööda veerema, aetuna pidevast sisemisest jõust, ja seda ratast ei suuda takistada ükski väline võim — ainult kodaratesse võivad jääda vägivaldsed pidurdajad.

Igal algaval aastal piilutakse uudishimulikult läbi kitsa ukseprao, mis viib tulevikku. Katsutakse ennustada eeltulevat, tehes sealjuures uskumatu ja muigav nägu, kuid igalühel on salajamas südame sopis värin, et kes teab, vahest lähebki nii, kuidas naljatledes on ennustatud. Ja kas tahab keegi algavast aastast oodata halvemat kui oli eelmine? Ei — ikka on pisike lootus südames, et nüüd peaks ometi paremini vedama, paremini minema ja see värisev lootus saabki teinekord hoorattaks paremale tulevikule.

Meiegi tahame loota, et möödunud aasta oli pöördpunktiks majanduslikus elus. Tahame loota, et ta



E 2454

oli kriisiaastate kriitilisemaks aastaks! Juba näibki pinevus andvat järele välismaailmas, olgugi, et pole kadunud veel tollimüürid, valuutakitsendused ja tööpuudus. Olgugi, et sisepoliitiline kõrgepingeline on praegu haripunktil!

Mootorspordile ja turismile võime loota eeloleval aastal vaid paremusi, sest hullemaks selle seisukord enam minna ei saa. Tagasiminekuks peab tulema lõpp, sest seda nõuavad majanduslikud ja riigikaitselised huvid. Valuutakitsendused ja ülekohtune suur maksukoorem halvas mõeldud aastal meie, niigi algastmel seisvat auto ja mootorsporti niivõrd, et selle seisukord sarnaneb varjusurmale. Meie autosportlased ei saa võtta osa ühestki rahvusvahelisest võistlusest, sest masinad on vananenud ja uusi ei saa muretseda ehk tehakse mõtetuid raskusi kõrgete tollide näol. Valitsuse ringkonnad propageerivad avalikult põllumajanduse näitustel, et „liialdatud autokultus“ tulevat kaotada ja eesl ning hobune auisse tõsta. Kõik raskused, mis esile kerkinud põllumajanduses liialdatud laenupoliitika, laiutamise ja ebaotstarbekohase ning oskamatu ekspordi korralduse tagajärjel, pannakse auto ning mootori süüks! Tõsi küll, nii mõnigi põllumees sattus raskustesse seetõttu, et ta muretses oma maalapikese harimiseks riiklise laenu abil traktori ja mõne teise moodsa masina. Hiljem, kui tulid raskused ning laenu ei jõutud tasuda, siis kiruti maa põhja kõik masinad ja traktorid, nagu oleks need need ainsad meie viletsuste allikad, see juures ei arvestata, et meie kuulume, kuigi väikeses mõõdus, ikkagi õliproduktseerijate maade hulka ning meie arenev põlevkivi tööstus võiks ratsionaalse korralduse juures anda küllaldaselt kütteenaine mootoritele, säästes valuutat ja andes tuhandatele inimestele tööd. Sellele aga ei mõeldaks ehk ei taheta mõelda, sest isiklikud ja erakondlikud huvid käivad riiklikele kaalutlusile risti vastu. Miks on see nii, et paljud meie suurettevõtetest on võõrais kätes, kes kasutavad mitte niivõrd väliskapitale, kui just meie oma rahva raha oma ettevõtete majapidamises? Miks on see nii, et palud meie „presidendi“ kandidaadid seisavad sarnaste ettevõtete teenistuses? Näib, nagu ei võiks eestlasest ettevõtjale anda miljonidesse ulatuvat laenu, küll aga võõrale, kes meie riigi vastu ei taha mingit kohustust kanda. Näib, nagu oleks sarnaste võõraste ettevõtete teenistuste kutsunud nimekad härrad ainult kilbiks ja toeks. Majandusliku kahju kõrval meile tekib meie inimestes alaväärtuslikkuse tunne meie rahvuse tuleviku seisukohalt. Kelle leiba sa sööd, selle huvisid pead sa kaitsma, ja mõnel korral ka oma tööspidamist salgama. Kas ei tekita see rahvas alaväärtuse tunnet ka eestlase suhtes?

Ka kilplasiliku raudteedeehituse tagapõhjaks on sama motiiv olnud, kus raha kõvasti veereb, seal on välisfirmad kohe etteotsa tükkinud, kopteerides oma seisukohti kaitsma mõne nimeka eesti mehe, kes vajalikul juhul tulle saadetakse, kui on riigilt vaja avansse saada või raha pumbata. Uute raudteede alla mahutatakse hiigla kapitalid, millest suurem osa voolab välismaale ettevõtjate kasu ja tarviliku materjalide ostu näol. Maanteede korralduskulused, turismi edendamise toetuse summased aga kärbitakse järjest. Ju praegugi langeb lõwiosa teedekapitali heaks võetavast maksust autoomanikele. Kas seega rahva üldmajanduslik tase võidab ehk kaotab, sellega ei arvestata. Omnibuseli-

nidele tehakse ülepääsmatuid takistusi ja raskusi, olgugi, et ilmselt selge on nende elujõulikkus. Meil lähtutakse seisukohalt, et kas raudtee või jõuvanker peab kaduma. Ja kuna raudtee all on riigikapitalid, siis loomulikult auto peaks nende meehest reast välja löödama. Ei arvestata seega, et nii raudteel kui ka jõuvankril on oma suur ülesanne täita transpordi alal, mis on rahva majandusliku jõukuse algtingimuseks. Sõbralik koostöö mõlemate vahel on mõeldav ja on kasulik mõlemaile, sest kummagi neist langeb eri ülesandeid, mida kumbgi üksinda pole võimeline täitma.

Veel hullemaid ja mõtlematuid tagajärgi võib anda meie autoasjandusele kavatsuselolev piiritus ja bensiini segamise seadus, mis jälle uuesti Põllutöökoja poolt algatatud. See nagu paljud teisedki eluvõõrad seadusekavad, mida vabritseeritakse erakondade staapides, ei rehkenda üld-elunõuetega ega otstarbekohasusega, vaid seal on mängus hoopis erilised kalkulasioonid, kompromissid ja kaalutlused, mis üksikuile kihtidele kasu tootavad tuua. Kas või võtaksime niisuguse näite meie „majandusmeeste“ kilplatööst, nagu seda on Peipsi veepinna alandamine. Sinna maetakse riigiraha, ilma et oleks nimetusväärseid tagajärgi. Või arvatakse see teeneks, et Peipsi kaluritel kaovad seega püügikohad ja langeb kalasaak, sest hävineb pilliroog, mis mõnele kalasordile (tint ja muud) heaks kudemiskohaks? Riik toetab kalureid laenudega ja odavahinnaliste võrkudega, kuid sealsamas hävitab raha, pealemaks nende püügikohad. Viimastel vihmavaesetel aastatel on tihti juhtunud, et Narva tekstiilvabrikud peavad töö seisma jätma ning töölised koju saatma, sest koses puudub vesi. Narva vabrikute ehitajad insenerid on juba 1889. a. väljendanud, et kui vee puudust Narva kosel kõrvaldata tahetakse, siis peab Peipsi veepinda 2 meetri võrra tõstma.

Seetõttu, kõike eeltoodud arvesse võttes, pole imestada, et meil mootorsport ja turism on jäetud vaeslapse omaks ning igal võimalikul ning võimatal viisil katsutakse pidurdada tema arengut. Veidi paremas seisukorras näib olema üks meie mootorspordi harusid — lennusport. Selle elluviimisel mängis ja mängib veel edaspidigi suurt osa eraalgatus ja hea tahe. Aktuaalselt on päevakorrale kerkinud puusõegaasi generaatorite tarvitusele võtmine. Katsed on andnud häid tulemusi ja asi on põhimõtteliselt kõigile, ka autoomanikele vastuvõetav.

Lõpuks tuleme oma asja juurde. Eesti auto- ja Touringklubide häälekandja „Auto, Sport & Turism“ alustab käesolevaga oma 7-dat aastakäiku. Palju on tulnud pidevalt heidelda kõigekülgete raskustega ajakirja väljaandmisel, ent ometi on rõõmustaval kombel meie ajakirja lugejate arv tõusu näidanud. Oleme jõudu mööda katsunud pakkuda alati värsket, kokkuvõtlikku ning ülevaatlikku lugemisvara neis eluvalduste piirides, mis taotlevad eestkätt autoasjandust, mootorsporti, lennu- ja turismi ala.

Eesti autoklubi saab käesoleval aastal 10 aastaseks. Sel puhul on kavatsus välja anda eri-albumi 10 a. tegevuse kohta, seega jäädvustades oma ajalugu.

Eesti Turistide Ühingul ja Turismi keskkorraldusel on kavatsus ellu kutsuda noorte osakonda, kellel on palju kaugemale ulatavad sihid kui ainult turism, nii et ka siin on laialdane tööväli vanadele kui ka noortele.

Meie häälekandja suurimaks sihiks on ka saabunud aastal püüda võimaluste piires täiendada igapidi ajakirja sisu, luua sooja sidet lugejaskonna ning toimetuse vahel, teenida rahulolu sellegi piskuga, mida suudame kitsate olude pigistuses anda.

Uude aastasse astugem heade lootustega südames ja kindla tahtega võita kõik raskused, olgugi, et igaüks meist peab võitlema mitte üksnes iseenese, vaid

ka üldsuse huvides rohkem kui kunagi varemalt. Meie jõud seisabki õieti selles, kui lakkamatus eluheitluste järjestus suudame aegajalt ohverdada kas või väiksemagi osa ka omast isiklikest huvest. Siis on tulevik ning ta loodetavad hüved meie päralt.

Selles lootuses soovime kõigile oma ajakirja lugejale, toetajatele ja kaastöölistele jõudu ja julgust ning õnnelikast uut aastat!

Toimetus.

## Autoliit.

Möödunud on see aeg, mil tänavail imetlusega jälgiti jõuvankreid kui uusi ja imelikke liiklemisabinõusid. Tänapäeval on jõvanker muutunud hädavajalikuks, olles kasulikuks majanduselu teguriks. Arstid, advokaadid, ametnikud, eraisikud ja kõik teised, kellel on tarvis kiiresti ja mugavalt liigelda, kasutavad kas oma või takso-autot. Kolimised ja kaupade-vedu toimuvad ikka rohkem veoautodel. Aguleid ja proovintsi ühendab kesklinnaga kiire ja mugav omnibus.

Jõuvankri transportide kiirus väikele ja keskmisil kaugusil on suurem kui raudteel. Tänu neile omadusile — kasvab iga päevaga jõvankri tähendus majanduselus. Näit.: varustab ta kiirelt linna põllumajandus- ja meresaadustega: veokulud odavnnevad, suurärilid laiendavad kergesti oma tegevust, väikesed ärid saavad odavamalt hinnaga kaupu, postivedu toimub kiiremini jne.

Nii edenes autoasjandus 10 viimase aasta jooksul, kuid siis ilmusid ka esimesed takistused. Need takistused on seletatavad majandusliku kriisiga, mis tabas meid ja kogu Euroopat ning teiseks hädahuga, mis tekib automobiili liiklemisel teil ja tänavail ning kolmandaks raudtee ja jõvankri vahelise võistlusega. Kriisi tagajärjel olid kõik riigid sunnitud otsima abinõusid, et täita oma kassasid. Jõvanker, kui niisugune paistis neile kasuliku esemena ja varsti oligi see niivõrd koormatud igasuguste maksudega, et kerkis esile küsimus, kas see enam üldse suudab vastupanna. Sellel maksustamisel oli ka teine ülesanne: raudteed tahtsid selle abil lahti saada oma kardetavamast võistlejast. Hädahutu liiklemise saavutamiseks, hakkasid suure autode arvuga riigid nõudma sunduslikku automobili kinnitust ja lõppeks — kolmandaks vaenlaseks, kes katkus kõike võimalikke vahendeid veeretada automobiliismile, ilmus raudtee, kes kannatab võistluse tagajärjel automobiiliga. Need olud kitsendasid jõvankrite sissevedu, langetasid jõvankrite läbimüüki, hakkasid ähvardama enne nii õitsevat autotööstust ja kutsusid välja argtust neis mais, kus autotööstusel oli suur tähendus ja kus see andis leiba sajatuhandele inimesele. Hakkasid konverentside ja nõupidamiste ajajärk: ühelt poolt automobilistid ja teiselt poolt raudteed. Neil nõupidamisel ilmnes selgelt, et raudteed olid täiesti organiseeritud rahvusvahelises ulatuses, kuna automobilistid seisid täiesti organiseerimata ja selletõttu ei saanud maksma panna oma nõudmisi. Raudtee hakkas võidukalt peale tungima: maks järgnes maksule; pandi maksma alkoholi bensiinile sundsegamise kohustus; valmistati sundusliku kinnituse kava; piirati igal võimalikul juhul teede väljajahitamist, ühenduse pidamine võis toimuda ainult kontsessiooni ja eralubade põhjal jne. Selles raskes olukorras tulid saksa automobilistid üksmeelsele otsusele, et selles võitluses võib neid päästa

kõikide jõudude koondamine. 11. mail 1932. a. asutati siis Reichsausschuss der Kraftverkehrswirtschaft (Kraftverkehrs-Kammer K. V. K.), kes ühendas peagu kõiki autoringkondi: autoomanikust, vabrikandist ja kaupmehest kuni autojuhini. Juba esimesi tegevussamme kroonis edu: viidi läbi jõvankrimaksude alandamine. Arendades oma tegevust viidi samuti läbi terve rida tähtsamaid muudatusi maksustamise, teede ehituse, kütte, kinnituse ja liiklemise alal. Veidi varem, 11. apr. 1932. a., asutati Autoliit Lätis, mille liikmeiks on praegu 11 autoorganisatsiooni (kokku 924 automobilisti). Ka Läti Autoliit on suutnud vältida rida takistusi automobilismi arengus, samuti juhtida seltskonna tähelepanu automobilismi tähtsusele, reformeerida maksustamise viisi jne. Peale selle töötavad vastavad autoliidud ka Soomes ja Norras. Inglismaal peetakse perioodilisi automobilismi esindajate konverentse, mida aeg-ajalt kutsuvad kokku Inglise Kuninglik Autoklubi, et ühiselt arutleda seaduseelnõusid või esitada ühiseid proteste. Kuid inglise ajakirjanduses juhitakse ikka rohkem tähelepanu sellele, et ainult Autoliit võiks küllaldaselt kaitsta automobilismi huve. Autobuseliinipidajate Liit töötab ammugi suure eduga ja suudab sageli vastu panna õige omapärasele liiklemiskommissaride nõudmisile. Prantsusmaal esitab automobilismi huve autoklubide liit ja vastavad jõvankrikaubanduskogad.

Tõime praegu näiteid Lääne-Euroopa automobilismi arengust, kuid sündmuste käik oli analoogiline kogu automobilismi arengule. Ka meie juures läbiviia kavatsatavate abinõude valik sundis automobiliste kokku tulema, et ühiselt nõupidada. Neid ühiseid küsimusi oli nii palju, et peeti soovitavaks asuda alalisele koostööle, sest ainult sel juhul võiks kindlustada edu ja tulevast arengut. Otsustati esialgu peatuda lepingu põhimõttel, millest pärast ühist koostööd ja tutvunemist võiks areneda autoliit, kes siis muutuks kestvalt riiklike asutiste nõuandvaks organisatsiooniks ja automobilismi arengu juhiks ja hooldajaks. Sellele lepingule kirjutasi 15. apr. 1932. a. alla 6 autoorganisatsiooni: Eesti Autoklubi, E. M. Y. K. Automobiilosakond, Eestimaa Autoomanikkude Ühisus, Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühing, Eesti Autoliinide Pidajate Ühing, ja O.-Ü. „Mootor“. Leping kohustab kõiki allakirjutajaid kõigis automobilismi arengusse ja tema ühiste huvide kaitseks puutuvais küsimusis ühiselt esinema ja tegutsema, vastavalt koosolekute otsusele. Lepinguosaliste tegevus oli kaunis mitmekesine: juba enne lepingule allakirjutamist esinesid nad 7. märtsil 1932. a. protestiga bensiini müügi ainuõiguse suhtes, mida ka rahuldati, samuti eduga kaitsti 7. apr. 1932. a. Eesti Pangas autoosade sisseveo tarvi-

dust. Teedeministeriumis valmisid Jõuvankri seaduse elluviimise määrused lähedases koostöös lepinguosaliste automobilistide esindajaga. Ka Jõuvankri seaduse kavu arutati. Ka järgmisel aastal töötasid lepinguosalistid automobilistid õige intensiivselt: Tallinna linnavalitsusele esitati märgukiri liiklemise alal; koostati amortisatsiooni seaduse eelnõu ja esitati see Kaubandus-Tööstuskoja kaudu majandusministeriumile; teistkordselt välditi piirituse juurdesegamine bensiinile; võeti osa nõupidamisest Teedeministeriumis ning kaitsti igal võimalusel automobilismi huve. Nagu näha, on lepinguosalistid automobilistid võrdlemisi lühikese aja vältel üsna palju saavutanud.

Autoliit oleks ka riigivalitsuste nõuandev organ, mille järgi praegu otsene vajadus. Riik valitseb kodanikke oma otsekoheste organide kaudu, teeb seda ka kutsehuviliste organisatsioonide kaudu. Sellised poolametlikud organisatsioonid on näiteks Kaubandus-Tööstuskoda, Põllutöökoda ja teised.

Umbes sarnaseks nõuandvaks asutiseks võiks väljakujuneda ka Autoliit, kes oma sisemise iseseisvuse juures toetaks riiki tema kavades ja töis. Kokkuvõttes peame ütleva, et Autoliidu esimeseks ülesandeks on kõigi automobilismi ringkondade ühiste huvide esindamine riigiasutiste ja avalikkuse ees. Samuti tähtsaks ülesandeks on üksikute automobilismi ringkondade huvide k ooskõlastamine ja nende viimine ühisele alusele. Kuna erihuvivid peavad tagaplaanile jääma, siis on võimalik luua ühist poliitikat ja võimaldada riigiasutisile nõu küsida kompetentse asutise käest.

Nende ülesannete teostamiseks Autoliit: a) lähendab liitu kuuluvate organisatsioonide ühiseid küsimusi, kooskõlastades nende tegevust; b) kaitseb automobilismi ühiseid huve; c) koostab ja kirjastab oma ülesandele vastavat häälekandjat, käsiraamatuid ja kirjatöid; d) korraldab loenguid, demonstratsioone ja autopäevi; e) koostab juhtnõore autoühinguile; f) teeb propagandat heade autoteede ja liiklemise kergendamise kasuks; h) selgitab kodumaa tööstuse kasutamise võimalusi automobilide ja nende üksikosade valmistamisel; i) loob automobilismile kasulikke olevaid asutisi, sektioone ja osakondi; j) astub teiste samasihiliste rahvusvaheliste ja üleilmlike liitude liikmeks; k) korraldab, ühtlustab ja esindab kõiki automobilismi ühiseid huve; l) koostab oma kodukorra; m) lahendab oma liikmete omavahelisi tülisid ja arusaamatusi; n) avaldab muud tegevust, mis osutub tarvilikuks eesti automobilismi arendamise kasuks. Kuid meie oleme ainult siis tugevad ja head autoliitlased, kui loome seda asutist kindla püüdega, et katsume igakülgset koostööd ja võimaluse piires teine-teisele järele anda. Sel põhimõttel on ka loodud juhatus, mis täiskogu ülesandel juhivad liidu tegevust. Juhatuse liikmete arv (§ 24) on määratud vähemalt 3 peale. Esiotselt, kui liitu kuuluvate organisatsioonide arv ei ületa 8, on igal organisatsioonil juhatuses üks liige. Pärast selle arvu ületamist koostatakse juhatus, nii et kõigi autoliidu liikmete huvid oleksid esindatud. Igal juhatuse liikmel on kandidaat, kes kuulub samasugusesse orga-

nisatsiooni. See esindamise viis on moodustatud Sakamaa eeskujul ja peaks võimaldama õiglast ja mitmekesist esindamist. Kui meie nüüd vaatleme praktist alust, siis võime öelda, et meie kogemused lepinguosalistide automobilistidega, kes olid mõeldud astuma esimesi samme Autoliidu asutamiseks, on andnud kõige paremaid tagajärgi. Algasime esmalt 6 liikmega, kusjuures iga liige maksis Kr. 100.— osavõtumaksu, kuid järgmisel aastal oli liikmete arv — 7 ning osamaksu võis alandada Kr. 65.—le. Terve rida organisatsioone ei ole veel liikmeks astunud, kuid nendega on vastavaid läbirääkimisi peetud ja on lootusi, et need kord liikmeks astuvad. On soove kuuldavale tulnud, et ka autokaupmehed ja garaažipidajad peaksid organiseeruma ja siis Autoliidu liikmeks astuma. See organiseerimine jääks siis tulevase Autoliidu ülesandeks.

Lätis on praegu ühinenud 11 organisatsiooni, kusjuures üks suuremaid organisatsioone Läti Autojuhitud Ühing (980 liiget) ei ole veel astunud Autoliidu liikmeks, nii-et organisatsioonide arvu poolest on ta küll suurem kui Eestis olevad lepinguosalistid automobilistid, kuid liikmete arv on vähem. Läti Autoliidu liikmed on suuremeelselt toetanud oma organisatsiooni, annetades tema jaoks kuni 600 Ls. ja peale selle organiseeriti 2000 Ls. puhas sissetulekuga loterii. See meie naabri eeskujul ja edu peaks ka meid julgustama looma oma Autoliitu. Läheneb ju nüüd varsti üksikute autoorganisatsioonide peakoosolekute aeg, kus neil avaneb võimalus tutvuneda autoliidu põhikirjaga ja teha vastavat otsust.

Loodetavasti täitub sel aastal automobilistide kauaegne soov ja meil on oma naabri eeskujul oma keskasutis, kes võib juhtida, organiseerida ja kaitsta automobilismi! See on tingimata tarvilik, sest tööd on palju ees. Teedeministeriumis töötatakse ümber Jõuvankriseadus ja sellest tööst osavõtt on meil eluküsimus, sest paljude leib on seotud selle küsimusega. Järgmine seaduse eelnõu on liiklemise seadus, millest jällegi kõige enam huvitatud automobilistid. Ikka rohkem nõutakse automobilistide kinnitamist, kuid meie oludes on see ülejõukäiv: praegusel kehvajal majanduslikul ajal ei ole kustki võtta veel 200 kr. kinnitustmaksu, lisaks kõigile teistele maksudele! Raudtee iga päevaga muutub tungivamaks oma rünnakuga automobilismile, nõudes, et see kataks kõiki teede korrashoiuga seotud kulusid! Kuid mikspärast peab just automobilism kandma kõiki korrashoiu kulusid kuna teede koormatus % on ainult 5 ning teine osa langeb muidugi hobusõidukeile. Kui arvestada, et teede korrashoiu kulutatakse 2 miljoni krooni, siis poole sellest summast katavad automobilistid, ning pole õiglane nõuda nende käest veel rohkem! Ümberpöörduvalt: makse tuleks vähendada! Samuti viljakas võiks olla meie koostöö omavalitsusiga, kus võiksime osavõtta jõuvankri juhtide katsekomisjonest, sellega lõpeksid alalised kaebused, et need komisjonid ei ole küllaldaselt erapooletud. Põllumehed loodavad ikka veel, et alkoholi hakatakse juurde lisama bensiinile! Ka selles küsimuses tuleb selgitustööga näidata, et see oleks uus automobilismi maksustamine.

## Uuendusi autofööstuse alal.

**A**uburn 1934. a. mudelite teiste väljapaistvate uueduste kõrval nimetame voolujoonelist kere ehitust, automaatne sidur, kontrollitav ventilatsioon ja uut tüüpi raam, mis suurendavad Auburni juba tuntud mugavust, sõidukindlust ja luksust. Kahekordne ülekanne (dual ratio) on standard varustuseks kõigil Custom mudelil.

Väliselt on uued mudelid voolujoonelised, alates pisut viltusest radiaatorist kuni auto tagaosani, laiade tiivasarnaste porilaudadega ees, mis tagumiste rataste kohal muutuvad kitsaks.

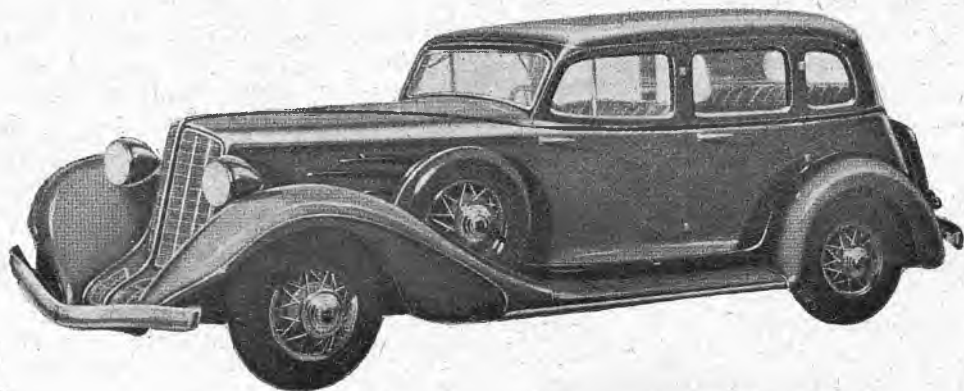


Auburn 8-sil. Brougham  
5-istm. töld.

Mootor on suure kiirendusvõimega ning paindub. Kas liiklemises linna tänavail või siledal maanteel, või kõrgetel mägedel, ikka sisendab see mootor sõitjale ning juhile kindluse- ning heaolu tunde. Täielikult on välditud vibratsioon ja müra — on vaid tunne, et auto hõljub läbi õhu 60, 70, 80 ja enam miili kiirusel.

Radiaator on uut tüüpi, sobivalt voolujooneline. Tuulekaitse klaasi ei ole jagatud, vaid asetatud ühes tükis pisut tagasi nõjatult, nii et ta kaotab pimestamise vastutulevate autode tulede läbi. Tuulekaitseklasi sügavus ja laius samuti suurendab sõidukindlust, sest ta võimaldab sõitjale takistamatu väljavaate igas suunas.

Auburn 8-sil., 5-istm.  
Sedan.



Vastavalt kere värvile on moodsalt ehitatud laterad asetatud ede-porilaudadesse. Mõlema uue 8-sil. telgedevahe on 126 tolli. Kered on madalad, kuid väga ruumikad.

Täiesti uus raamiehitus annab autole vastupidavust ning tugevust. „X + A“ raami ehitusele on lisatud veel kastraa, mille küljed on 6 tolli sügavad, 2½ tolliste külgedega.

Bendix hüdraulilised, seesmiselt laienevad pidurid on standard varustuseks kõigil mudelil. Custom mu-

del on pealegi varustatud „vacuum abistajaga“, mis kindlustab maksimaalse piduri võime kerge surve juures pedaalile. Käsi pidur on ka mehaaniliselt ühenduses kahe tagarattaga. Piduritruumlid on tsentrifugaalset tüüpi.

Vedrud on terasest, 2 tolli laiad. Ees on nad 42 tolli, taga 56¼ tolli pikad.

8-sil. Lycoming mootor on haruldaselt vagune ning paindub. Sil. läbimõõt on 3<sup>1</sup>/<sub>16</sub> tolli ja kolvi käik 4¾ tolli (77 mm ja 120 mm), ning maht 280 kubik tolli. Väljaarvatud sil. pead ja torustik, mõlemad mootorid

on, sarnased kuni üksikasjuni. Custom 8-sil. mootor on varustatud alumiiniumist sil. peaga ja kompressiooni vahetegur on 6,2:1.

Stromberg ühetolline langevoolu gaasistaja. Mootor arendab 115 h.-j. 3500 tiiru juures minutis. Standard 8-sil. erineb ainult seega, et tal on malmist sil. pea ja gaasistaja on 1½ tolline, ühekordne. Mootori võime on 100 h.-j. 3500 t. juures minutis. Kompressiooni vahetegur 5,30:1.

Veepumpa ajab vääntvõlli „B“ liige, ja pump on asetatud silindri ploki ette.

Bohnalite kolvid, igalühele neli rõngast, kaks tihenduse ja kaks õlirõngast. Vääntvõll on erilisest terasest,

asetatud viiele pealaagrile, kuna nokkvõll asetseb 6 laagril. Määrdesüsteem saadab surve all õli kõigile pea, kepsu ja nokkvõlli laagritele, samuti ketile.

Karburaator on varustatud õhu sisselaske sumbu-tajaga ja õhupuhastajaga. 14 mm süüteküünlad on tarvitusel Custom, ja 18 mm Standard mudelil. Siduri ketas on 10 tolli läbimõõdu, ning siduripedaal on reguleeritav väljaspool sidurikasti.

Custom 8-sil mudelil on Bendix automaatne sidur, mis võimaldab lülitada käike ilma pedaaliga puutumata.

Samuti võib autot täiesti seisma jätta ilma pedaali puutumata. Seda ei saa kasutada ainult sel juhul, kui vabajooks on sisse lülitatud. Kui soovitakse automaatselt sidurit, tuleb vabajooks väljalülitada.

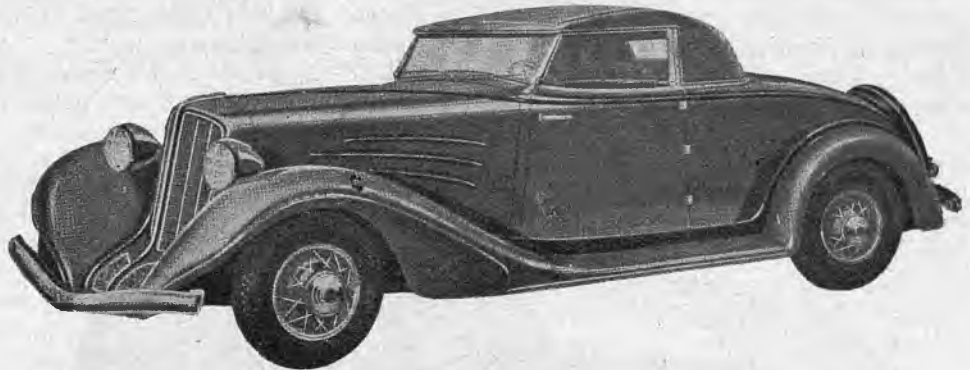
L. G. S. vabajooksu seadeldis on standard varustuseks Custom 8-sil. mudelil.

Tänavused mudelid on varustatud „tõmbuseta“ ventilatsiooniga. Sõidu ajal see võimaldab puhta õhu sissevoolu, juhivad välja suitsu, tarvitatud õhu ja vähendab klaaside külmumist, ilma et muudaks sõitu ebamugavaks.

Kõik kinnised mudelid on ettevalmistatud soovi-

Auburn 8-sil. 2+2-istm.

Cabriolet.



Auburn 8-sil., 5-istm.

Phaeton Sedan.

„Startix“ käivitaja on standard varustuseks kõigil 8-sil. mudelitel. Mootor käivitatakse võtme pööramisega automaatselt.

Dual ratio on jäänud alles Custom mudelitesse. Kõrge ülekannet on 3,4:1, andes 60 miili kiirust vähem kui 2500 tüüru juures minutis. Madal ülekannet on 5,1:1.

Standard 8-sil. on ühekordne ülekannet hariliku ehitusega. Edeass on erilisel tugev, Elliot tüüpi. Timken rull-laagrid on tarvilisel ratta laagritele.

16 tolli traatkodaraga rattad on standardvarustus mõlemil 8-sil. mudelil. Kummid on 16 × 6,25 tolli standard mudelil ja Customil 16 × 6,50 tolli. 5 traatkodaraga ratast on standard varustus, 6 ratast eritasu eest.



Vaade instrumentlauale.

korral raadio sisseehitamiseks. Elektrikell on Custom 8-sil. mudelitel. Standard mudelitele eritasa eest.

Rooliratas on mõlemil mudelil 17 tolli läbimõõduga.

Kõigil mudelitel, mis pole varustatud sisseehitatud kohvriga, on taga pakiruum, 8½ kub. jalga mahuga. Soovikorral eritasa eest sisseehitatud kohver koos pakiruumiga võimaldavad mahutada umbes 13½ kub. jalga pagaasi.

Kõik 8-sil. mudelid on varustatud kildumatu klaasiga. Kaks tuulekaitse klaasipühkijat. Tulede kontroll on reguleeritav jala abil. Ees on 2 päikesekaitset ja peegel. Tagavara ratastele on külgedel sügav ning kindel ase. Rattalukk on kerge käsitada ning kindel.

Kõik radiaatori ääred ja tuulekaitse klaasi raamid on äärestatud kitsa, ilusa kroomtriibuga.

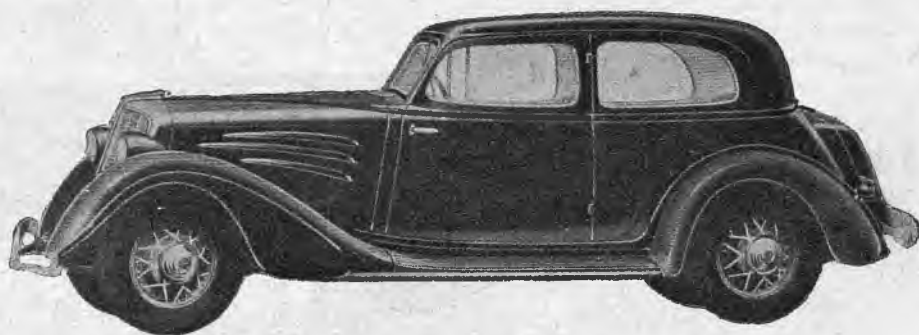
Üldiselt 1934. a. 8-sil. mudelid on samad, mis 1933. a. selle vahega, et telgede vahe on 1 toll lühemaks tehtud, mootori hob.-jõud Custom mudelitel on tõstetud 16/100 pealt 17/115 peale aga standard mudelitel on 17/100. Rattad on 17 tolli pealt viidud läbimõõdus 16 tolli peale. Karosserii on tehtud voolujoonelisemaks nagu see igalpool moeks saanud.

Mitte vähem mugav, kindel ega ilus kui kõik Auburn mudelid on Auburn uus 6-sil. mudel. Auburn ehitab 2 6-sil. tüüpi lisaks uutele 8-silindrilistele.

Nende autode suur võimsus, vähesed pidamiskulud, suur mugavus ja sõidukindlus, asetavad neid otsekohe juhtivale kohale selles hinnaklassis. Paljude teiste tegurite seas nimetame uue 6-sil. terasest, ühesükis valatud keret, uut ventilatsiooni süsteemi, X +

Auburn 6-sil., 5-istm.

Brougham.

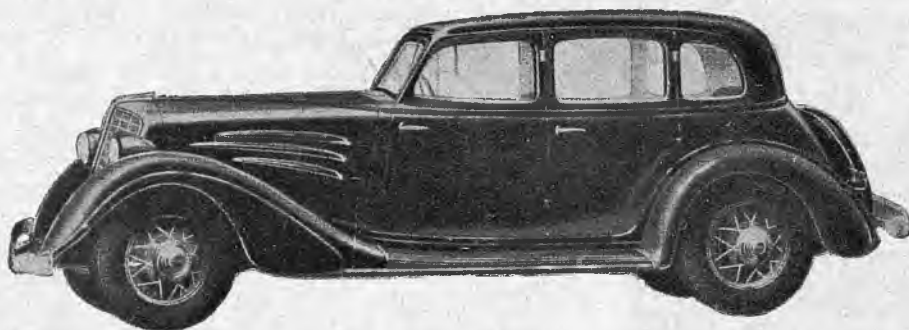


kastraam, uut tüüpi tõukelevendajad, uus Lycoming mootor, shassii 119 tolli telgede vahega.

Tuhandeid miile on sõidetud 6-sil. prooviautoga, et lasta turule kindel ning veatu sõiduk. Väliselt on välidit liigset voolujoont ning auto näib saledana ja graatsilisena. Eest lai, tagant muutub moodsalt kitsaks, ning porilauad on ehitatud vastavalt. Radiaator on äärestatud kroomiga. Tuulekaitse klaas jälgib samuti kere voolujoont ning on valmistatud kildumata klaasist. Lisaks sellele, on tuulekaitse klaas asetatud

rukatetega, ning peale selle veel erikattega, et vältida metalli kokkupuutumist metalliga, ning see läbi tekki- vaid klõbinaid.

Uute 6-sil. Auburn mudelitele on Lycoming vabrik valmistanud mootori, mis arendab suurt võimsust, on vaba vibratsioonist, ning töötab vaiksel ja painduvalt. Sil. läbimõõt on  $3\frac{1}{16}$  tolli, kolvikäik  $4\frac{3}{4}$  tolli (77 mm ja 120 mm), sil. maht 210 kub. tolli. Mõlemad 6-sil. tüübid on varustatud alumiiniumist sil. peadega. Mootori h.-j. 12,8/85.



Auburn 6-sil., 5-istm.

Sedan.

sellise nurga all, et ei teki pimestamist ei päikese ega vastutulevate sõidukite tulede läbi.

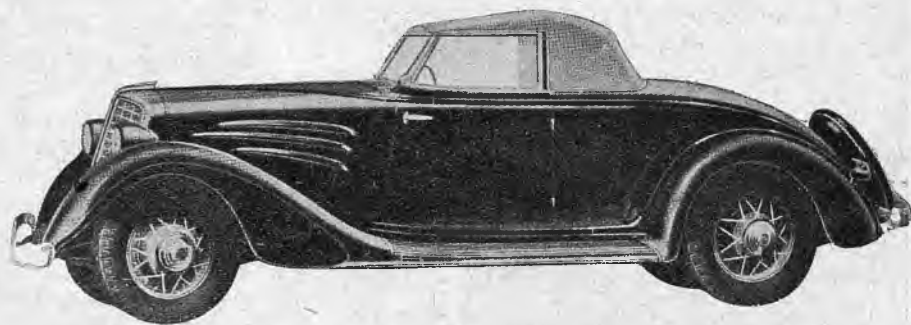
Laternad, asetatud ette porilaudadele, on saadavad samas värvis kui kere. Kroomiga kaetud kaitserauad on tugevad, kuid näivad saledana, ning tõstavad auto üldist ilu.

Telgedevahe mõlemal 6-sil. tüübil on 119 tolli, kered on väga ruumikad, kuid madalad, mida võimaldab uus shassii ehitus. Raam on eriti tugev, X-ehitusele

Karburaator on ühekordset langevoolu tüüpi. Mootor on asetatud neljas punktis kummile. Jahutus-süsteemile on pööratud erilist tähelepanu. Lisaks harilikule jahutusele on veel vasktoru, mille kaudu vesi tuleb pumbast klapi pesade ümber. See uus seadeldis vähendab klappide temperatuuri, ning seega suurendab nende eluiga. Veepumpa aetakse „V“-tüüpi vāntvõlli liikmega, ja ta on asetatud sil. ploki etteotsa.

Bohnalite kolvidel on kaks tihenduse ja kaks õli-

Auburn 6-sil., 3-istm.



on lisaks tulnud kastraam. Küljed on 6 tolli sügavad,  $1\frac{1}{4}$  äärtega. Neli ristliiget veelgi suurendavad raami tugevust.

Mõlemil 6-sil. mudelil on Bendix seesmiselt laiendavad hüdraulilised 4-ratta pidurid. Mehaaniliselt ühendatud tagumiste ratastega on käsipidur. Trumlid, 12 tolli läbimõõdus ja  $1\frac{1}{4}$  tolli laiad, on tsentrifugaalset tüüpi.

Vedrud 2 tolli laiad, on ees 38 tolli ja taga  $54\frac{1}{2}$  tolli pikad. Kõik neli vedru on varustatud metall ved-

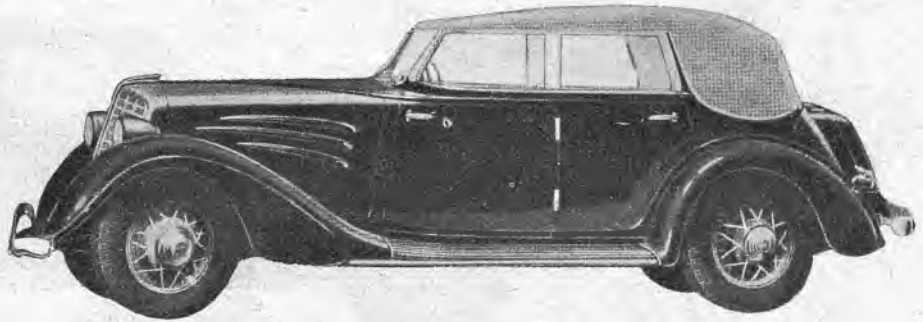
kontrolli rõngast. Vāntvõll on valmistatud erilisest terasest, asetatud 5 laagrile.

Õlipump saadab õli kõigile pea-, kepsu ja nokk-võlli laagritele, samuti ketile. Purolator õlifilter on standard varustuseks.

Elektri varustus on rikkalik, uus õhuga jahutaja generaator varustab akkumulaatori küllaldaselt, vaatamata lisatarvitusele radio, soendajate, sigarisüütajate, lampide jne. läbi. Akku on 105 amp. tundi, 15 plaadiline.

Auburn 6-sil., 5-istm.

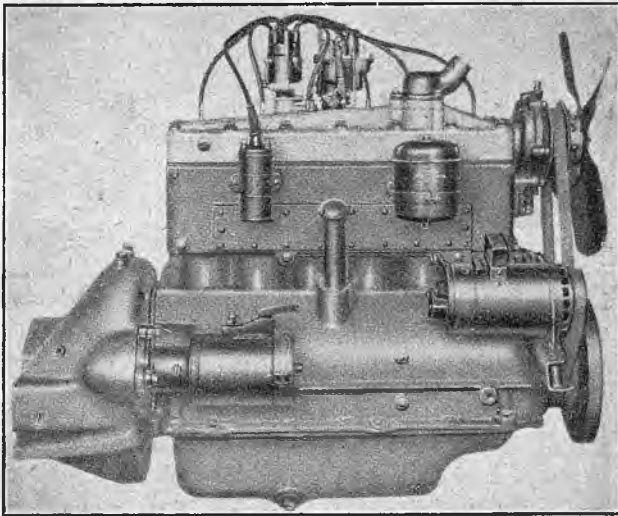
Phaeton-Sedan.



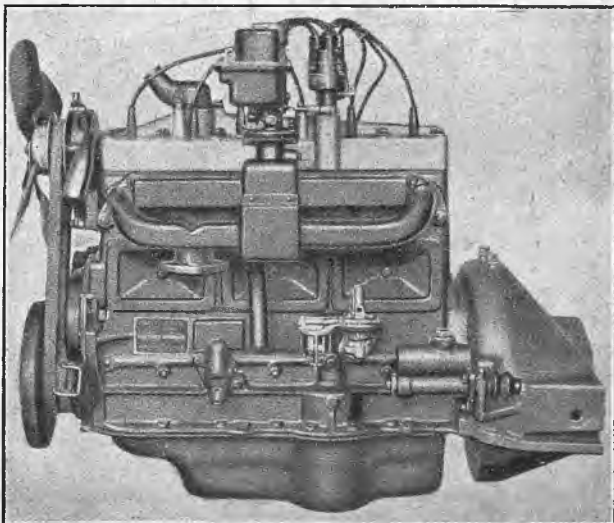
Jagaja asetseb sil. peas, ning on varustatud seadeldisega, mis kaitseb süüdet suurema hulga vee eest, näiteks ägeda tormi ja vihma ajal. Käivitaja töötab korralikult ja kiirelt iga kraadi juures.

Mõlemil 6-sil. tüübil on tarvitusel 14 mm süüteküünlad.

Siduri ketas on 9 tolli läbimõõdus. Sidur on reguleeritav väljastpoolt. Ülekanne koosneb 3-st edasi- ja ühest tagasikäigust. Teine käik on helikaalset tüüpi, ühtlustatud lülitusega. Startix on standard varustuseks Custom 6-sil. mudelil. Auto käivitatakse võtme pööramisega, ning seisakute korral auto stardib automaatselt uuesti. Edeass on Elliotti tüüpi, Timken



6-sil. mootor — parempool.



6-sil. mootor — pahempool.

laagritega. Tõukeleevendajad on eriti head. Nad on otsekohehes ühenduses raami ja assiga, ning paremini kontrollitavad.

Mõlemil mudelil on traatkodaraga rattad stand. varustuseks. Standard 6-sil. mudelil on kummid 17×5,50 ja Custom mudelil 16×6,25. Suuremaid saab eritasu eest. Auto on isoleeritud kuumuse ja külma vastu. Uksed sulgevad täiesti õhukindlalt ning tiheldalt. Ukselukud on kõvendatud terasest. Tõmbuseta ventilatsioon kõigis Auburn mudelites. Viib välja suitsu, ning kindlustab igal ajal värsket õhu autos. Raadio võib ehitada sisse igale kinnisele mudelile, kuna kõik on selleks ettevalmistatud.

Tagaistmed autos on eriti mugavad, vedrud on painduvad ja vaiksed. Auto sisemus on pähklipuu värvi, kuna metallosad on moodsalt vormitud.

Instrumentlaud on maitsekas ning kunstipärane. Kiirusmõõtja on nähtav kõigile seesistujatele. Bensiini ja õli ning vee t<sup>0</sup> näitajad ja ammeter on ilusasti grupeeritud. Raadio jaoks on jäetud ruum keskele.

17 tolli, kolme kodaraga rooliratas on musta värvi mõlemal 6-sil. tüübil. Autopõrand on kaetud vaibaga, ning ees kummiga kaetud matiga. Kõik jalapedaalid on kaetud kummiga.

Mudelid, millel pole sisseehitatud kohvreid, on varustatud taga ruumika pagaasikohaga, mille maht on umb. 8½ kub. jalga. Koos sisseehitatud kohvriga ja pagaasiruumiga võib mahutada umb. 13½ kub. jalga pagasi.

Standard ja Custom mudelitel on kildumatust klaasist tuulekaitseklaas, kuna Custom mudelitel on üleni kildumata klaas stand. varustuseks. Standard mudelitel võib saada kildumata klaasi kõigi akende jaoks eritasu eest. Pahema jala abil on kontrollitav autotuled. Välistised metallosad on kaetud kroomiga. Ees on peegel. Lambid on äärestatud kroomiga, samuti radiaator ja tuulekaitseklaasi raam. Mõlema 6-sil. mudelite jaoks on saadaval meeldivaid karosserii värve.

Auburn 6- ja 8-sil. autode hinnad vabrikus, on järgmised:

6-sil. 652 Standard mudel.

5-istm. 2 uksega Brougham	hind vabrikus	\$ 695.—
5-istm. 4 uksega Sedan	— " " "	745.—
2 + 2-istm. Cabriolet	— " " "	795.—

6-sil. 652 Custom mudel.

5-istm. 2 uksega Brougham	hind vabrikus	\$ 795.—
5-istm. 4 uksega Sedan	— " " "	845.—
2 + 2-istm. Cabriolet	— " " "	895.—
5-istm. Phaeton-Sedan	— " " "	945.—

8-sil. 850 Standard mudel.

5-istm. Brougham	—	hind vabrikus	\$ 945.—
5-istm. Sedan	—	" " "	995.—
2 + 2-istm. Cabriolet	—	" " "	\$ 1045.—

8-sil. 850 Custom mudel.

5-istm. Brougham	—	hind vabrikus	\$ 1075.—
5-istm. Sedan	—	" " "	1125.—
2 + 2-istm. Cabriolet	—	" " "	1175.—
5-istm. Phaeton Sedan	—	" " "	1225.—



## 13. Monte Carlo tähesõit.

**T**änavume tähesõit on erakorraliselt rohkearvulise osavõtjatega. Osavõtjaid oli ülesandnud kokku 161 järgmiste startpunktidega:

1. Atheena	3786 km	registreeriti.	25 autod.
2. Umea	3784 „	„	24 „
3. Tallinn	3780 „	„	21 „
4. Bukarest	3772 „	„	16 „
5. Stavanger	3700 „	„	19 „
6. John Groats	3382 „	„	24 „
7. Valence	2986 „	„	10 „
8. Amsterdam	1496 „	„	7 „

Teistest kohtadest mõned üksikud. Riias ei startinud tänava ühtegi autod.

Tallinnas algas startimine 20. jaan. s. a. kell 10.10 kuni kella 12.10.

Stardile ilmusid ja asusid teele järgmised autod:

Nr.	Autokujutaja	Maht	Kell
Nr. 42.	Sangster, Riley	1486 ccm.	10.13
Nr. 67.	Glerum, Ford	3622 „	10.14
Nr. 71.	Prl. Labouchere, Singer	472 „	10.15
Nr. 84.	Zimmermann, Auburn	4380 „	10.16
Nr. 86.	Pr. Riddel ja Moy, A. C.	1991 „	10.17
Nr. 89.	K. Cornelius, D. K. W.	684 „	10.18
Nr. 110.	Malaret, Talbot	3880 „	10.20
Nr. 113.	Lodotschnikov, Amilcar	1490 „	10.21
Nr. 115.	Pr. Luzeau, Citroen	1767 „	10.22
Nr. 117.	Desloge, Peugeot	1465 „	10.23
Nr. 119.	J. Beck, Triumph	1231 „	10.24
Nr. 133.	R. Schirmer, Itala	1977 „	10.26
Nr. 139.	P. Hiksa, Essex	2569 „	10.27
Nr. 143.	Westren-Doll, Chrysler	3570 „	10.28
Nr. 159.	Rosenthal, B. M. V.	1174 „	10.29
Nr. 1.	Vasselle, Hotchkiss	3485 „	10.30
Nr. 10.	Marken, Talbot	2969 „	11.30



Üleval: Vasselle Hotchkiss.  
All: prl. Moy ja prl. Riddel.



Auburn meeskond: Alfred ja Aug. Zimmermann,  
N. Mets ja A. Poolgas.



Auburn stardist väljumasa.

Seega väljusid Tallinnast 21 auto asemel ainult 17 autot, nende hulgas ainuke Eesti auto „Auburn“, mille meeskonda kuulusid August ja Alfred Zimmermann, tantsuõpetaja A. Poolgas ja Nikolai Mets. Teine auto kes pidi Eestist minema (Hechel'i DKW.) ei ilmunud startima ja seega lõpetas sõidu. 19. jaanuaril õhtul kell 8 korraldas Eesti Autoklubi „Estonia“ valgessaa- lis koosviibimise, millest osa võttis üle 130 inimese. Auküalistena võttis koosviibimisest osa Teedeminister hra O. Sternbeck abikaasaga, ministri abi K. Jürgen-

son, Maksudevalitsuse dir. Kukk, Ameerika konsul Carlson abikaasaga, meri jahtklubi autosektsiooni esindajad j. t. Autoklubi esimees J. Zimmermann tervitas külalisi eestikeelse kõnega mida prantsuskeelde tõlkis klubi abiesimees hra J. Tannebaum. Väliskülalised olid Eesti Autoklubi vastuvõtuga väga rahul, eriti prantslased ja hollandlased, kes lubasid eeltuleval aastal jälle uuesti stardikoha's valida Tallinna. 20. jaan. õhtul olid kõik Tallinnast startinud autod õnnelikult Riiga jõudnud. Tee Tallinna ja Riia vahel 440 km sõideti 8 tundi ja mõni minut üle. Eesti auto Auburn väljus Tallinnast kell 10.16 hom. Pärnus oli kell 1.10, piiril kell 2.48 ja Riias õhtul kell 6.51 seega katnud 440 km. 8½ tunniga, umbes 50 km, keskmist kiirust, mis väga hea kiirus, kuna Auburn ei olnud varustatud lume- ega jääkettidega, vaid uued „Continental“ Record kummid näitasid, et libedal ja jäätanud teel võib sõita heade kummidega sama kiirelt kui kettidega. Riias startisid jälle kõik autod samas järjekorras nagu nad väljusid Tallinnast ja lootsauto viis nad hanereas välja linnapiirist, kus algas kihutamine Königsbergi poole juba öö ajal. Auburni stardiaeg oli öösi kell 10.46 Riias ja pidi Königsbergis olema 21. jaan. kell 10.31, kuid sõitjad jõudsid Königsbergi esimestena kell 4.30, s. o. 5½ tunniga kaeti 400 km vahemaa, kuna Leedu



Inglane Sangster „Riley“ väljub esimesena stardist.



Koosviibimine „Estonias“, paremalt kolmas Teedeminister hra O. Sternbeck.



Rahvamurd stardiplatsi piiramas.



Prl. Labouchere Riias.



Auburn Riias.



Hotchkiss Riias.

tee just kõige paremas seisukorras ei olnud. Königsbergist Varssavi on kõige viletsam tee ja siin kiirust keegi ei saavutanud. Eesti sõitjad jõudsid viiendana õnnelikult Varssavi 21. jaan. õhtul kell ½6, kuna start Varssavis oli neil kell 7.34.

Varssaviga võeti telefoni kõne ja sealt teatasid Alfred ja August Zimmermann järgmist: tuju on hea, sõit vigadeta, Atheenlased hilinenud 3 tundi ja Tallinnast sõitjate võidulootused tõusevad mõne punkti võrra, kiiret sõitu meie ei teinud, sest pole mõtet, kuna Varssavis jälle kõik järjekorda seatakse nagu väljusime Tallinnast.“ Eestlased olid esimesed Berliinis.

Kõikidel Tallinnast startinutel oli teada, et kui Atheenast ja Bukarestist sõitjad pääsevad läbi, siis neil võidu lootusi ei ole, sest 90 punkti ei jõua miskil moel juurde võtta. Ülekohtusena tundub ka, et Atheen on Tallinnast kõigest 6 km kaugemal ja seega peaks Tallinn olema teisel kohal mitte aga 5 kohal. Selle kohta lubati sõitjate poolt protesti avaldada ja seda peaks ka Eesti Autoklubi tegema. Viimane teade Monte Carlost oli järgmine: „Eesti auto õnnelikult Monte Carlos ilma trahvipunktideta. Tallinnast startinud Vasselle veel lõpupunkti ilmunud pole.“

Järgmises nr-is avaldame sõidu tagajärjed ja söidumuljed.

## T u r i s m.

### Rannamõisa!

Kui pajatelin sõbrale, et sõidame regedel Rannamõisa, naerateli ta laia-sui:

„Hullud! Rannamõisas restoraani ukсед sulet kõikjal paks lumi, mis hakkate seal peale?“

Asi oli lihtselt nii, et minu sõber — hoidun nimetamast tema nime, kuna evib iseloomu, mis ei salli sääraseid väljendusi, tehtud teatavaks avalikkuselle — kuulus nende õppurite kil-da, kes nägi lehvivat väljasõides, ükskõik milli-seis, Bacchuse vaimu käes hõbekarikaga.

Ei, meiega ei sõitnud ühes ei keegi muu, kui taimestiku hea hingetar — looduse õrn ema Artemis. Tema on see, kes küpsetab vilja puus-põllul, paneb lilled lõhnama, linnud pu-numa pesi ja ka armastama inimlapsed. Teda on peetud väarikaks: Talle ehitati Efeesoses linna avaralle kohale ilus tempel, milles põles püha tuli, mida valvasid preestrid. Ja sammaskäigud olid tulvil inimesi, kes tahtsid austada Artemist — Looduse õrna ema.

...Kuljused helisesid, ja kaks hobust algas minekut Pedagoogilise Muuseumi eest, kus oli sõidu start. Esimesel reel olid tütarlapsed ning peremees ise, tagumisel — ülevoolava tempera-mendiga poisid. Õppurid regedel olid sõna tõ-sises mõttes kui kilud karbis. Ja ega's pol-nudki ime, kui muuseumi juhataja hra A. Jan-son muiates naerateli: „Palju's tosin maksab?“

Üks asi, mis pahandas mind väga, oli see, et tütarlapsi oli kuus ja poisse kaheksa. — Väikesed arvud küll, aga nõudis tükk aega, enne kui mõlemale reele laoti seitsi peale! — Oli selge, et poistest pääseb üks tütarlaste reele, mis sõidab ees. Seepärast nihutasin aeg-sasti ettepoole. . . , aga — võta näpust! — pise-mad poisid on ikka kärmemad kargama, ja — prauhti! — korruga võeti minu nina eest, ütlen parem. . . suu seest, sest olin endale kindel, võeti koht, ja ma jäin vahtima ammuli-sui ning tardund-silmi kui muuseumi pärdik, kes saanue vihaseks hüppab võrku kinni, ning seda saku-tades teeb just samasuguseid grimasse.

Hakkab kohe päris hale, kui pead mõtlema tagant järgi veel noid asju.

Polnud siis teha muud midagi, kui läksin kurva näoga — süda kah polnud suuremat asja — tagasi omainimeste juure, kus pidin leppima näruse kohaga ree äärel. Sellest see tuligi, et laulsin, õieti ümisesin, kurbi viise, kuna teadsin, et minu koht esimesel reel oli anastet.

Jõutue Kaarli kiriku ette läbis õhku ka-huri tume mürin, ja kirikutornes hakkasid kel-lad heledasti lööma. . .

Tõmbasime mitmekesti ohje pinguli, et ho-bune seisatuks ja mälestaks ühes meiega ning kõigi nendega, kes paljastet-päi tardusid täna-vaile, mälestaks Eesti Vabadussõjas langenuid. Nood kaks lühkest minutit olid tulvil hardu-must, ja tänavaille, majade vahele laskus sur-mavaikus; vaikisid kuljuste kõlinad; lõpsid kil-jahtused; linna näis kui olnuks valland tugev kramp, mis lahkus alles siis, kui uus kahuri-mürsk läbi löikas leinalindi, ja Tallinna süda jätkas taas oma väsimatut tööd.

Hetkeks tardunud kõnelused pääsid jälle valla.

„Hei!“ hüüti tagumiselt reelt ette, „kuidas läheb?“. Aga miskit vastust.

Sõideti edasi.

Jõutue välja linnast löödi laulu mis laksus, ja sähvutati aegamööda hobusele piitsaga üle tagumiste kontide, kes, kurivaim, kaldus lonki-misele ja tükkis jääma maha esimesest reest.

„Kas see hobune? Päh! üks kondivigur ja muud midagi“ arvusteti hobust. „Ega ta pole suurt asja jah“, hüüti eespoolt, ja teisalt jäl'e: „Hakkab viimaks lonkama ja pole siis 'tettä' midagi, muudkui pane roju reele ja lükka ise takka või tiri eest!“ Aga, õnneks, õnnetud mõtted möödusid õnnelikult.

Nii oli hobusejutt.

Sõideti üle lagedate väljade, kus kerge ida-tuul puhus poolpõiki vastu ja löi õhetama põ-sed. Taamal kaugel, kus laskus hall taevakumm valendavalle maale, kerkisid suitsjas-sinavad

okasmetsa kontuurid, tõstet üles paesel kändikul. Mida rohkem silmisklesid ümbrust, seda rohkem asus südamesse mahajäätusetunne. Raske oli kujutella asumist erakuna säärasel väljal. Oli tunne, kui pistaks terav ohakas, mis rõhund pea lume alt välja, oma okka minu südamesse.

Loobusin sääraseist kujutelmadest, sest noorus tahab olla ja peab olema muretu aeg.

Aitasin „lüüa kantust“ ja pöörasin mõtted kaaslaste keskustellu. Vesteldi omavahel sellest, kuidas möödusid kellelgi pühad, või naljalteldi kahe kamradi üle, kes demonstreerisid „sukse-sõitu“, või lutsuteti kompvekke ajavõtteks.

Nii libises kilomeetritulpi ja peatuti lõppeks Rannamõisa kuursaali ees, mis sõidu finiš. Sõit siia oli tulvil vallatuid-süütuid kilkeid ja naljatusi. Oli valdav hea rahulolu. Nüüd aga, kus pidid astuma esimese jalatäie lumme, kihvatas süda korraks. Ent polnud teha midagi. Need, kes olid varustet viltsaabastega või suuskadega, tundsid lapselikku heameelt astudes lumme, kui pardipoeg porri. Jah, polnud kaevata midagi, — otstarve pühendab abinõu.

Hobuste seljad aurasid, kuna olid märjad, ja laiad aurujoad voolasid ammutavaist ninasõormeist. Taamal kaugel kadus sinavasse udu-paela Tallinna siluett.

Seisatusime otse pangaalusel, millest kaevet läbi tee. Oli täiesti vaikne, sest olime panga varjul, ja nõrk ida-tuul libises nähtamatult üle meie peade. Jätsime hobused sinna paika, võttes kaasa kõik oma instru- ja sakusmendid,



*Matkajad metsas.*

ning kulgesime mööda Suuropi maanteed kuusikusse. Tee äärsel loopealseil kossutasid küüarakad kadakad, ja üksikud neist olid pagend rändmunakate varju.

Varisend kivitarad lumisel teeveerul löid maa-meeleolu meisse linlasisse. Siin oli kõikjal nii vaikne, mida häiris vahest lumetükk, langend kuuseoksalt. Ekskursiooni juht preili Juta Rebane astus vapraalt ja tema kannul-ees noori tütarlapsi-poisse.

Pöörduti kuusikusse.

Olen viibind siin suvel, ja mulle meenub selle metsaaluse kõdunemislõhnu; nüüd tajuvad ninasõõrmed ainult aromaatsaid vaike, pigistat välja tüvist. Murran kuuseoksa ja puis-tan peotäie sinirohelisi okkaid valgelle lumele. Kui lihtis see, ent ometi nii palju võlu silmale!

Algul sumpame teiste jälgedes; hiljem tüdineme hanereast ja valgume kes siit kes sealt omaette. Kogume tüvil esinevaid samblikke või teeme vahelduseks pilti lumi-oksil kuuskede taustal.



*Kojusõit algab.*

Metsast siirdume kõrgelle järsakulle, kust silm ulatub vaatama kaugelle. On pisut jubegi seisatada kõrgel pankkaldal ja vaadata alla, kus kalurid — askeldades paadi ümber — näivad väga tillukestena. Jäälahmad, millede keskelle külmetand kinni erakkivid, on muljutud segamini. Ja kaugemal, kus rahunult hingab terashall veteavarus külm-roheliste varjunditega, ujuskleb aule. Aegajalt nad kaovad silmist, sukeldudes jääkülma vette napsimaks rohelisi merikasve, et taas kerkida teisel pinnale. Otse meie ees vaatepiiril kerkib esile Naissaare ähmane kontuur, ja paremal, kus meri tungib ümara sopina maa sisse, kaovad uttu lumised väljad.

Matkame pitki kallast edasi ja otsime laskumisetee. Lund täis tuisand astmik — inimeste kätetöö — viib meid alla. Oleme jäätand-lumisel rannal, kus pead ajama pea kuklasse, et vaadata üles, kust tulime. Suurepäraselt palljastuvad siin kembriumi sinisavi- ja liivakihid, ja on õigustet väide, et pole parimat profiili geoloogilisist formatsioonest, kui seda on Põhja-Eesti järsakud.

Pärast mõningaid retki naasume lähtekohta ja alustame kojusõitu.

Eemalt kutsuvad kodulinna tuled.

*Edg. Littover.*

## EESTI TURISTIDE ÜHINGU AASTA-PEAKOOSOLEK

peetakse 26. veebr. 1934. a. kell 18 Tallinnas raekoja saalis. Palutakse liikmeid ja esindajaid rohkel arvul osa võtma.

## Mõni sõna meie väljasõidu- ja suvituskohtade korraldamisest.

Mitmete aastate jooksul on Eesti Turistide Ühing püüdnud propageerida kodumaal rändamist, meie raudteevalitsus on igati turismi toetanud, võimaldades hinnaalandust gruppisõitudeks, nädalalõpu väljasõitudeks, jne. On ka asutud öömajade korraldamisele, kuid kõike seda on veel vähe.

Ei tahaks siinkohal enam puudutada turismi elustamise ideelist ja praktilist tähtsust, see on igale niigi selge. Ja propaganda suhtes on juba mõndagi tehtud ja tehakse veel sellegi lehe kaudu. Juba praegu teab iga koolijüts, et meil on suured ürgmetsad Avinurme ümbruses, tore juga Keila jõel, kaunid maastikud Rõuges, Neeruti mäed Kadriinas, vana maalinn Varbolas, Vaikne järv Elvas, Pühajärv salapärase saartega, V.-Munamägi ja Emajõe algus Otepää lähedal jne., jne.

Turist aga tahtes külastada mõnda neist tuntud kohast, kasutades oma mõnepäevalist vaba aega, pöördub tagasi matkalt sageli soovitud kohta nägemata, kuna kõigi eksirännakute, teeküsimise ja juhatamise peale vaatamata ta midagi leidnud ei ole.

Kes veel mäletab mõne aasta eest „Postimehes“ ilmunud vestet, kus keegi kirjeldab, kuidas ta Elvas meie „kuivamaa kuurordis“, asjata otsinud Vaikset järve, viimati otsaga kuni Pangodini väljajõudnud ja õhtul puruväsinult Tartu tagasi sõitnud, ilma et Vaikset järve näinud oleks, sel tundus see kirjeldus vast pisut liialdatuna. Tegelikult on aga lugu meie suvitus- ja väljasõidukohtades tõepoolest niisugune. Teeküsimine kohalikkudelt elanikkudelt ei anna mitte igakord tulemusi, nagu seda oma kogemustest järeldama pean. Igaüks soovib seda teed, mida ta ise tavaliselt kasutab või mille ta arvab kindlamini sihile viivat. Kus võimalik aga mitut rada mööda sihile jõuda, seal jääb teeküsimise hoopis nõuta. Samuti on kauguse mõõt väga individuaalne. Ütleb üks, et teatud kohani on kõigest paar kilomeetrit, siis võib teine sama tee 5-le või enamalegi kilomeetrile hinnata. Lõpuks on otsitavad kohad kohalikkude elanikkude juures mõnikord hoopis teiste nimede all tuntud, mis nende leidmise eriti raskeks teeb. — Omal initsiatiivil turistid ilusamaile kohtadele juhtida suudavad kohalikkudest elanikkudest ainult vähesed, kuna nad oma ümbrusega juba niivõrd harjunud on, et nad seal enam midagi nägemisväärset ei leia.

Otsitavat kohta kergesti leitavaks teha on aga õieti kerge. Nimelaudade ülespanek on ju iseenesest hea moodus, kuid läheb liig kalliks, eriti kui sihtkohale viib mõni paljude harudega metsateede (näit.: tee Elvast Vaiksele järvele, Otepäält üle Apteegi mäe Pühajärvele, Pühajärvelt otse Munamäele jne.). Kirjeldan siin

sellepärast teist, odavamast ja otstarbekohasemat teetähistamise viisi, nagu see on tarvitatud Sveitsis, Ulemaustrias, Tirolis, Steiermargis jne. Oma reisul läbi nimetatud alade ei juhtunud mulle, tänu otstarbekohasele teetähistamisele, kordagi eksitust, olgugi, et mets mägedel oli risti ja põigiti teeradasid täis.

See viis seisab selles, et tee teatud sihtkohani on tähistatud ühe kindla värviga. Märkideks on teeäärtes kivid, metsades puud, külades majad jne. Puud on harilikult maast 1,5 kuni 2 meetrit kõrgelt umbes 30—40 sentimeetri laiuselt valgeks värvitud. Enne värvimist on puukoor kirvega pisut tasandatud, ilma et puud selle juures vigastatud oleks. Valgeks värvitud laigule on tõmmatud vastava tee tunnusmärgiga umbes 5—6 sm. laiune kriips. Lähedavad kahte või enamasse sihtkohta viivad teed mõnel osal koos, siis märgitakse valgele laigule vasatavad värvijooned üksteise kõrvale. Värvide selgituseks on tee alguspunktidel ja tähtsamatel sõlmkohtadel tahvlid värvide ja vastavate sihtkohtade nimetustega ja ligikaudsete kaugustega. Vastavate värvidega on teed ka müügilolevatel maakaartidel tähendatud.

Märkide tihedus on valitud nii, et eelmise märgi juures seistes järgmine silma paistab. Valged laigud aitavad märkide nähtavust suurendada ja on sellepärast tarvilikud. Peale selle on märgid pea iga teeharu läheduses. Vastavat märki silmaspidades on selkombel tähistatud teel eksimine peaaegu võimata.

Märgid algavad väiksemates linnades ja külades juba raudtee jaamast ja juhivad turisti eksimatult kuni sihtkohani. Sellepärast on ka Lääne-Euroopas ühepäeva turistide arv õige suur. Kohtasin oma rännakutel tihti turiste, kes hommikuse kiirrongiga sagedasti mitusada kilomeetrit kaugelt linnast välja olid sõitnud, et teatud kohta külastada ja õhtuse kiirrongiga jälle tagasi sõita. See on mõeldav aga ainult hea väljasõidukohtade korralduse juures.

Eesti Turistide Ühing püüab siin algatuse omale võtta, tähistades sarnaselt juba eeloleval suvel oma Turistide kodu ümbruse Pühajärvel, märkides Munamäele, Apteegimäele, Linnamäele jne. viivad teed erivärvidega, värvide selgituseks tahvlid püstitades Otepääle ja Pühajärvele.

Oleks soovitud, et mitmesugused omavalitused, alevi- ja valla-, kelle piirkonnas väljasõidu- ja suvituskohad asuvad, samuti talitaksid. Kulud on ju nii minimaalsed.

Edaspidiseks tööks jääks siis raudteejaamades ümbruse kaarti maalimine seintele, millel teed samade värvidega tähistatud.

Mag. T.

## Turistiline liikumine Eestis 1933. a.

1933. aasta jooksul käis Eestis välismaalasi:

Riikide järele	Arv	Elm. a. enam vähem
P.-A. Ühendriikidest . . . . .	933	+ 165
Austriast . . . . .	248	+ 84
Belgiast . . . . .	201	+ 137
Helveetsiast . . . . .	125	— 43
Hollandist . . . . .	163	+ 26
Inglismaalt . . . . .	2862	— 287
Itaaliast . . . . .	245	+ 46
Leedust . . . . .	516	— 47
Lätist välispassidega . . . . .	1958	+ 127
„ isikutunnistustega . . . . .	61552	— 3172
Nõukogude Venest . . . . .	1003	— 87
Poolast . . . . .	614	— 53
Prantsusmaalt . . . . .	414	+ 100
Rootsist . . . . .	1460	+ 436
Saksamaalt . . . . .	4176	+ 333
Soomest . . . . .	6048	+ 464
Taanist . . . . .	369	+ 56
Čehhoslovakkias . . . . .	291	+ 52
Ungarist . . . . .	150	+ 48
Muudest maadest . . . . .	965	+ 43
Kokku	84293.	

Nendest arvatavasti 12000 puhtturisti.

Tallinna sadamas käis suve jooksul 11 ookeani laeva 2364 turistiga.

Välismaalasi supelvõõraid oli meie supelasutustes:

Pärnus . . . . .	473
Kuressaares . . . . .	305
Narva-Jõesuus . . . . .	259
Haapsalus . . . . .	138

Kokku 1175 isikut.

1933. aasta jooksul käis Eesti kodanikke välismaal:

Lätis isikutunnistustega	98645
Soomes reisikaartidega . . . . .	5369
Mujal välispassidega . . . . .	6405

Kokku 110419 isikut.

Oletades, et iga välispassiga Eestit külastanud välismaalane jättis siia raha 100 kr., iga reisikaardiga Eestit külastanud soomlane 50 kr. ja iga isikutunnistusega lätlane 10 kr., siis toodi välismaalaste poolt aasta jooksul raha maale:

14735 kaugemalt tulnud välismaalast à Kr. 100.—	Kr. 1473500.—
6048 reisikaardiga soomlast à Kr. 50.—	„ 302400.—
63510 isikutunnist. lätlast à Kr. 10.—	„ 635100.—
Kokku	Kr. 2411000.—

Oletades, et iga välispassiga välismaal käinud Eesti kodanik viis raha maalt välja 200 kr., iga reisikaardiga Soomes käija 50 kr. ja iga isikutunnistusega Lätis käija 10 kr., siis viidi

Eesti kodanikkude poolt aasta jooksul raha maalt välja:

6045 kaugemal välismaal käinud à Kr. 200.—	Kr. 1281000.—
5369 reisikaardiga Soomes käinud à Kr. 50.—	„ 268450.—
98645 isikutunnist. Lätis käinud à Kr. 10.—	„ 986450.—
Kokku	Kr. 2535900.—

Meie kodanikkude poolt aasta jooksul meie kahjuks raha maalt välja viidud Kr. 124900.—.

Vaadeldes turistlist liikumist peame ütlema, et üldpilt (läinud aastaga võrreldes) on paranenud meie kasuks. Bilansi passiivsus (124900 kr.) on tekkinud eestlaste Lätis käimisest. Vähemalt suurem osa passiivsusest. Oleks huvitav märkida, et kuna Läti rahva arv on eestlaste omast umbes 50% suurem, siis turistlikes aruandes esinevad arvud vastupidi: lätlasi käib Eestis umbes 50% eestlaste Lätis käiate arvust. Suurelt osalt süüdi selles on Eesti Panga poliitika, kuna ta ostab latti ainult juhuslikult ja hävitab sellega igasuguse usalduse turistides. Krooni praeguse madala kursi juures oleks vähemalt toiduainete väljavool Lätti suurem harilikult, kuid raskused rahaoperatsioonide juures teevad selle kahjuks võimalikuks. Ka Soomega on meie turistiline läbikäik ebaproportsionaalne. Kuna rahvaarvud suhtuvad kui 1 : 3-ga, siis mõlemapoolsete küllastajate juures näeme, et arvud on enam vähem võrdsed. Eelmise aastaga võrreldes on aga märgata paranemist meie kasuks.

Vähenenud turistide voolu Inglismaalt tuleb kirjutada osalt aurik „Baltavia“ sõitude katkestamisele meie küllastamisel. 1932. aastal tõi ta omal pardal iga kuu kaks korda 80—120 inimest siia. Suvekuude jooksul kokkuvõttes umbes 800 küllastajat. 1933. aastal ei küllastanud ta meid kahjuks enam. Üldkokkuvõttes peame ütlema, et vaatamata raskete aegade peale, vaatamata kitsendustele rändavad meie inimesed siiski veel liiga palju välismaadel.

## TALLINNA EESLINNADE KABELID JA KALMISTUD.

21. skp. korraldas Tallinna Ajaloo Selts raekoja saalis oma järjekorralise kõnekoosoleku teemal: „Tallinna eeslinnade kabelid ja kalmistud“. Referendi, hra Peetsi ülihuvitavat ettekannet oli kogunenud kuulama rahvahulk, mis vaevalt mahtus raekoja ajaloolisesse saali. Ettekandes puudutati üksikasjaliselt P. Gertrudi, Kalamaja, P. Barbara, P. Antoniuse ja Jaani vaestemaja kabelite ja Jeruusalemma mäe tekimislugu, nende kestvust ja mõju Tallinna kultuurarengus.

Kodulinna ajaloo tundmaõppimiseks ja turistlike huvi äratamiseks on sarnased kõnekoosolekud tervitatavad tegurid.

Järgmine sama seltsi kõnekoosolek on 25-dal veebruaril raekoja saalis, kell 11 e. l.

## Lühemaid teateid.

### VÕITLUS MOOTORRATTURITE DISTSIPLIINI PUUDUSE VASTU ITAALIAS.

Itaalias nõutakse mootorratturitel äärmist distsipliini. R. M. C. I. teatas hiljuti ringkirjas, et ta on saanud palju kaebusi mootorratturite korralageduse arvel. Paljud mootorratturid demonstreerivad omi võimeid avalikel teil ja linna tänavail, muutes need võidusõidu väljadeks. Tulevikus kavatakse sellist ülespidamist valjult karistada. Et kaotada igalpool valitsevat pahameelt mootorratturite vastu, peab pidama piinlikku korda, ning arvestama teiste tänavail liiklejatega.

### AJAMÄRK.

Ameerika autofirma *Peerless Motorcar Corp.* otsustas oma Cleveland'i tehastes sisse seada õllevabriku, ning lõpetada täielikult autoehitus. Õllevabriku asutamiseks läheb pool miljoni dollarit. Arvestatakse 176.000 hektoliitriõletootmisega aastast. See pole ainuke näide, et Ühendriigis tööstustehased hakkavad õlut tootma, sellest ajast peale, kui demokraadid kaotasid keeluseaduse.

### PIKEIM AUTOTUNNEL MAAILMAS.

L. Ameerikas alati Andimägede jalal autotunneli ehitusega, mis ühendaks Chiili Argentiinaga. Tunnel tuleb 45 km pikk, ning on seega kaks korda pikem Simplontunnelist. Ehituse kestvust arvatakse 5 aastale, kuid asjatundjad ei pea seda võimalikuks.

### LONDONI OMNIBUSTE LIIKLEMINE

Suurem osa tänavaliiklemisest Londonis — vastandina teistele Euroopa suurlinnadele — sünnib omnibustel. London omab praegu 6000 omnibust, ainult 2600 trammi- ja 2240 maa-alust vagunit. Omnibuste aastane bensiinitarvitus on ümmarguselt 157,5 milj. liitrit! Õlitarvitus 45.000 ltr. Londonis sõidab iga päev umbes 10.000.000 inimest, ning ligikaudu 2.800.000 sellest arvust sõidab omnibustel.

### MONACO (GRAND PRIX) SUUR AUHIND.

Esimese võidusõiduna 1934. a. peetakse Monaco suur auhind uue määrustiku järgi, mis näeb ette maksimaalkaalu autodele 750 kg, ilma kummideta. Kuna harilikult rahvusvaheliste suurte auhindade juures nõutakse 500 km sõitu, tuleb Monaco võidusõidust osavõtjail katta traditsioonilised 100 ringi, s. o. 318 km.

### MOOTORRATASTE VÕIDUSÕIT JÄÄL.

Inglismaal on praegu mootorrataste võidusõidud jääl väga moes. Bournemouth linnas peeti hiljuti kunstlikul liuväljal selline võidusõit, mis publiku poolt äärmise vaimustusega vastu võeti. Ederatta asemel on mootorratastel pikendatud kahvli küljes jalased. Kuna osavõtt võistlusest oli väga elav, otsustati 2 korda nädalas korraldada selliseid võidusõite.

### KLASSILISED MOOTORRATAVÕISTLUSED 1934. A.

F. I. C. M. poolt kindlaks määratud klassilised võidusõidud on järgmised: Itaalia suur auhind — 20. mail. Inglise Tourist Trophy — 11—15. juunil, Man'i saarel.

Saksamaa Suur Auhind — 1. juulil. Euroopa Suur Auhind ja Hollandi Tourist Trophy — 23. juulil Drenthe's. Schweitsi Suur Auhind — 7. ja 8. juulil Bernis. Belgia Suur Auhind — 15. juulil Francorchamps'is. Prantsuse Suur Auhind — 5. augustil. Iiri Suur Auhind — 18. augustil Belfast'is. Hispaania Suur Auhind — 23—25. augustil ja Rootsi Suur Auhind — 2. septembril.

Kõigist neist võistlustest osavõtta soovijad peavad omama uue eriluba.

### DAIMLER-AUSAMMAS SCHORNDORFIS.

Kavatakse püstitada mälestussammas Gottlieb Daimlerile tema kodulinnas Schorndorfis. Ausammas tahetakse avada pidulikult Daimleri 100. sünnipäeval, 17. märtsil 1934. a.

Ameerika asjatundjate arvamise põhjal on Ühendriigis viimase kolme aasta jooksul liiklemisest kõrvaldatud umb. 7,3 milj. autot, ostetud on aga ainult 4,3 milj. uut autot, nii et autoomanike arv on vähenenud umb. 3 milj. võrra.

Nagu bensiin, nii mõjub ka õli kahjulikult autokummidele, seepärast peaks hoiduma õli väljatilkumisest garaaži põrandale. Juhtub seda siiski, siis puhastatagu põrand korralikult saepuruga ja kuuma seebi-veega, kuna muidu õli laiali tallatakse.

Chicagos varastatakse ühe kuu jooksul kolm korda rohkem autosid kui neid müüakse. Nii näiteks müüdi novembris l. a. 928 autot, varastati aga 2738 autot. Siiski sai politsei samal kuul 2582 autot kätte, et neid omanikele üle anda.

Euroopa kõrgeim autotee asub Prantsuse Pyreneides, ning viib Pic du Midi'le, mille kõrgos on 2877 meetrit. Tee üldpikkus kuni mäetipuni on peaaegu 5800 meetrit, ning neil päevil järgneb autotee õnnistamine.

Statistika andmed näitavad, et mootorrataste liiklemine Inglismaal on ühe aasta jooksul suurenenud 12% võrra.

Prantsusmaal nõutakse, et kõik mootorsõidukid, s. t. autod ja mootorrattad, kas oma- või välismaa jõuvankrid, peavad varustatud olema tagasivaate peegli. Selle eeskirja mittetäitmisele järgneb vali karistus.

Itaalias oli senini mootorratturitel keelatud kasutada kiir-ühendusteid. Nüüd on Itaalia Mootorratturite Ühingu (R. M. C. I.) palve peale Mussolini luba annud, et ka mootorrattad võivad kasutada kõiki autoteid. See korraldus aitab kindlasti kaasa rahvusvahelise reisiliiklemise suurenemisele.

### AUTODE VEDU GOTTHARDI JA SIMPLON TUNNELI KAUDU.

Schweitsi liiklemiskeskus Zürichis sai neil päevil Schweitsi liiduraudteede peavalitsuselt loa alandada transpordikulu Gotthard-tunnelis 41,60 frangilt 25.—

frangile ja Simplon-tunnelis 52.60 frangilt 30.— frangile. Peale selle suurendatakse rongide arvu autode veoks, s. t. päevas 13 rongi Göschenen'ist Airolo'sse ja 12 rongi Airolo'st Göschenen'i Autode pealelaadimine peab olema lõpetatud tund enne rongide ärasõitu. Gott-hard teel on Erstfeld ning Biasca jaamades teadete-bürood läbisõidul viibivatele automobilistidele.

Uued tariifid on maksvad 1. jaan. 1934. a.

#### LIIKLEMISVAHENDITE OMAVAHELINE VÕISTLUS.

Veoautode liiklemise võidukäik ei lase end enam tagasi suruda. Kõigi maade valitsused kaaluvad küsimust, kuidas kõige ratsionaalsemalt juhtida liiklemise ümberkorraldamist. Jõuvankrite veo lülitamine üldliiklemisse võib sündida väga erineval kujul, sest arvestada tuleb riigi majandusliku ja geograafilise struktuuriga, raudteede võrguga jne. Järgnev ülevaade praeguse, Euroopa raudtee — jõuvankri probleemi kohta, näitab kuivõrd erinevad on olud.

*Belgia.* Raudtee ja auto vahelise võistluse uurimise komitee nõuab kaubaveole maanteedel samu määrusi kui reisijateveole. Peale selle nõutakse kaubaveo ettevõtete registreerimist, sõidukite kontrolli, eriliste paberite muretsemist jõuvankritele ja erilist raamatupidamist.

*Prantsusmaa.* Kõik katsed piirata veoautode arengut, on ebaõnnestunud, eriti kavatsus maksustada veoautosid erilise maksuga. Nüüd tahetakse raudteede rahalist tasakaalu seega kätte saada, et alandatakse raudtee liiklemismaksu 32%-lt 12%-le, ja suurendatakse veoautode omanike makse teedekapitali heaks. Päril selge veel ei ole, mil kombel jõutakse probleemi lahendamiseni, sest raudteed valitsevad juba ise laialdase jõuvankri liiklemise üle.

*Itaalia.* Ka Itaalias ei ole seisukord raudtee ja auto vahelises võistluses päris selge.

*Schveits.* Transpordid üle 30 km on raudtee eesõiguseks, väljaarvatud juhud, kui raudtee ise soovib jõuvankri vedu. Vedu 10—30 km on jõuvankrite päralt. Lõplik liiklemise jagamine viiakse läbi 3 aasta jooksul täielikult.

*Hispaania.* Liiklemise reguleerimiseks on asutatud komisjon, mis koosneb 3 rahaministeeriumi ametni-

kust, 5 avalikkude tööde ministeeriumi, 1 majand. ministeeriumi, 1 kaubandusministeeriumi ametnikust, 5 raudteede ühingute liikmest, 2 transportühingu ja 3 tööandjate ühingu liikmest.

*Ungari.* Veoautode liiklemine oli siin äärmiselt kängu jäänud. Nüüd anti raudteedele kontsessioon autoliiklemiseks. Ungari jaotatakse selleks otstarbeks 7 maakonda, kus jõuvankriliiklemine on vaba. Raudtee annab üle kõik transpordid, mis autodel on kergem ja odavam sooritada.

#### BLÉRIOT-KARIKAS LÄKS ITAALIALE.

Ancona läheduses Adria mere kaldal, lendas lendur-pealik Pietro Scapinello vesilennukil Macchi C 72, varustatud 2400 h.-j. Fiat mootoriga 309.687 km. 30 minutiga, saavutades seega keskm. tunni kiiruse 619.374 km. Scapinello'le annetati Blériot-pokaal, kuna see pokaal on määratud lendurile, kes 30 min. jooksul sõidab keskmiselt 600 km./t.

Muidugi sai ta pokaali ainult ajutiseks, sest lõplikult võidab Blériot-karika ainult selline lendur, kes esimest korda saavutab 30 minuti jooksul keskmiselt vähemalt 1000 km tunnis.

#### 150 MILJONI KČ. PRAAHA TEEDEEHITUSEKS.

Majandusliku kriisi tõttu peab Praaha linn arvestama minimaalsete kuludega tänavateehituseks. Senini anti seks otstarbeks välja 2,7 miljardi KČ., kuid ka sellest ei jatkunud kõigi nõuete rahuldamiseks. Kui tahetakse teostada Praaha linna ehitusameti kava, siselinna ja agulite korraliku ühendamise suhtes, siis läheks selleks 4 miljardi KČ., kusjuures ainult sillutamine maksaks 2,4 miljardi. Samal ajal peaks algama ka vastava kanalisatsiooni ehitamisega, mis oma korda nõuaks 750 miljoni, kuna puhastusjaamade ehitamine läheks maksma 200 miljoni KČ.

Kuna neid summasid raske kokku saada, siis peab rahulduma osalise kava täitmisega. Siia alla kuuluks peaaugjalikult kesklinna ühendamise agulitega, tänavraudtee, autobusediinid, ja veemuretsemine ühes kanalisatsiooniga. 1934. aastaks on selleks ettenähtud 150 miljoni KČ.

## Kroonika.

EESTI AUTOKLUBI JUHATUS AVALDAB TÄNU kõigile, kes kaasa aitasid klubi koosviibimise korraldusele 19. jaan. s. a. Monte-Carlo tähesõidu puhul. Eriti oli pr. J. Jeetsil raske ülesanne täita, kuid nagu ikka, on ta oma korraldustega hästi toime saanud.

#### UUTEKS LIIKMETEKS VÕETI VASTU

ja kirjutati balloto peale:

1. pr. Betty Besprosvanje, auto Studebaker 18 h.-j.
2. A. Jaanson, auto Buik 18 h.-j.
3. H. Hechel, auto DKW 2,65 h.-j.

EESTI AUTOKLUBI AASTAPEAKOOSOLEK määrati kindlaks 27. veebruari peale s. a. kell 7 õhtul, klubi ruumes, Vene t. 30 järgmise päevakorraga:

1. Koosoleku juhatusel valimine.
2. 1933. a. autoklubi ja Motosekts. aruanne.
3. Teadaanne juhatusel vastu võetud liikmete kohta.
4. 1934. a. liikmemaksu määramine.
5. 1934. a. eelarve.
6. Juubeli pidustuste kava.
7. Valimised põhikirja järele.
8. Mitmesugused läbirääkimised.

VÄLJAANDJA: J. ZIMMERMANN.

Vastutavad toimetajad: J. ZIMMERMANN ja R. GUTMANN.