

Auto-Sport & Turism

AUTO- JA LENNUASJANDUSE, MOOTORSPORDI JA TURISMI AJAKIRI.

EESTI AUTO- JA TOURINGKLUBIDE HÄÄLEKANDJA.

VASTUTAVAD TOIMETAJAD: DIPL.-INS. J. TÄKS JA JOH. KANA.

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.

VI AASTAKÄIK.

Nr. 3 (61) MÄRTS 1933.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U.

„Auto“ 5-e aastane.
Autoasjandus Soomes.
Ameerika sõiduaudod.
Igatsus auto järele.
Chevrolet uus mudel.
Lühemaid teateid.
Turismi osa.
Mootorrattur.
Kroonika.
Nali.

I N H A L T.

Fünf Jahre „Auto“.
Automobilwesen in Finnland.
Amerikanische Personenwagen.
Sehnsucht nach dem Auto.
Ein neues „Chevrolet“ Modell.
Kürzere Nachrichten.
Tourismus.
Motorradler.
Chronik.
Humors.



Viis sammukest rändamise teel.

Aeg kaob... kaovad inimesed, kes kunagi midagi on algtanud. Tööd jätkavad ehk lõpetavad järeljääjad. Nii on eluseaduse nõue! Ajakiri „AUTO“ algas oma eluteed märtsikuul 1928. a. Tema vaderitest on mitmed meie keskelt lahkunud. Hans Vinnal ja Max Lasberg, kes olid algaja ajakirja tulisemaid pooldajaid ja toetajaid — need ei viibi enam meie keskel! Ei ole palju, kui tänumees meeletuleme täna kad. Hans Vinnali, Eesti Autoklubi abiesimehe sõnu: „autoklubil peab olema häälekandja ja kui meie algatus ebaõnnestub, siis tuleb ebaõnnestunuks lugeda üldse autospordi klubi ideed. Ajakirja väljaandmine ja toimetamine on küll tükk rasket tööd, kuid siin on iga liige kohustatud kätt külge panema ja kui neid ei leidu, siis võtan isiklikult tagajärjed oma peale.“ Need mehised sõnad andsid Eesti Autoklubi toleleordse juhatusel julgust hakata välja andma oma häälekandjat, millele valiti nimeks lühike — „Auto“. Kad. Max Lasbergi sulest ilmus artikkel artikli järele kodumaa kirjelduste alal ja firmad omalt poolt toetasid kuulustega algajat ajakirja, nii et märtsi lõpul 1928. a. ilmus „Auto“ kaksiknumbrina (märts/aprill) 2800 eks., mida saadeti laiali üle Eesti, samuti välismaale umbes 300 eks. Toome siin kohal saatesõna teksti pealkirja all: Teed alustades... „Elus ei ole peatumisi. Tuleb ajaga kaasa sammuda. Seda mõtet on ka käesolevaga tahetud teostada. Alul kavatseti anda välja Eesti Autoklubi aastaraamatu, kuid selle sisu oleks peagi vananenud elu kiires tempos, ning seepärast otsustati hakata välja andma ajanõuetekohast ajakirja. Alustades ajakirja „Auto“ väljaandmist, oleme astunud tõsise sammu. Tõsise selles mõttes, et uue ajakirja väljaandmine on seotud kõigepealt suurte kuludega. Pole ka kerge täita neid kohuseid, mida meie aeg ja eriti autoasjandus paneb moodsa ajakirja toimetusele ja väljaandjale peale käesolevat esimest nummert lugemisele edasiandes, oleme teadlikud neis puudustes mis ta sisaldab. Samuti oleme teadlikud raskustes, kuid ühtlasi ka kindlad heatahtlikus vastuvõtus laialdase auto sõprade pere poolt. Meil on Eesti Autoklubi ümber

koondunud üle saja liikme, nende hulgas suured autoesitused ja ärid ja arv näitab kindlat tõusu. Meie autoasjandus on alles noor ala, kuid on omandanud juba tähtsa koha üldises rahvamajanduses, seepärast kinnitab tulevik meie optimistlikku arvamist. Sellele arvamisele toetudes püüame omalt poolt kõike teha, et kõikide soovidele vastu tulla ja võita eelseisvaid raskusi.

Lootes, et see ka meil läheb korda perekala lugejaskonna toetusel ja kaasabil, alustame teed.“

Eesti Autoklubi juhatus.

Ajakiri „Auto“ toimetuse.

Niisugune oli meeletu 5 a. tagasi, kui alustasime teed. Ajakiri „Auto“ ilmus 4 a. järgimööda ühesuguses kaustas, kuid 1931. a. lõpu poole hakkasid kodumaal kerkima majanduslikud raskused. Autoasjandus ja sellel alal kaubitsemisele hakkas tagasiminema. Siis tekkis mõte, kas mitte aegsalt parem ei oleks ühineda mõne teise sama sihte taotleva ajakirjaga? Läbi rääkides Eesti Inseneride Ühingu tulli mõlemalt poolt arvamisele, et kahe ajakirja ühinemisel peaks olema rohkem võimalusi kuludega kokkuhoida kui mitmel iseseisvalt, ja nii lepitati kokku, et algades 1932. a. veebruarist peale, ilmub „Auto“ ja Eesti Inseneride häälekandja „Tehnika Ajakiri“ koos ühise nime all „Tehnika Ajakiri ja Auto“, mis tahtis olla E.I.Ü. ja E.A.K. häälekandjaks. Majandusline kriis aga süvenes ja ei jätnud ka mõjuavaldamast ühisele ajakirjale. Tellimised kuivasid kokku, kuulutused jäid ära ja kui selle põhjust hakati uurima, siis tuli ilmsiks, et „kokkuhoiu“ asemel olime saavutanud vastupidist tagajärge: autoasjandusest huvitatuid ei rahuldanud inseneride ehituskunsti probleemid, samuti ei huvitanud autoasjandus neid, kes autost huvitatud ei olnud. Kuulutajad firmad ühel ehk teisel alal, ei arvanud mingit kasu olema sega-kuulutustest. Oli ka juhtumeid, kus mõni tellimisest ära ütles põhjustusega, et 5 krooni tellimiseraha olla vaja „kokkuhoida“. Mõned lasksid omale ajakirja saata üle poole aasta, siis aga kui tellimise raha nõuti, siis teatati, et „meie ei ole tellinud“. Ajakirja tiraash

Eesti Autoklubi juhatus
1928. a. Istuvad: (pahemalt paremale) O. Pallas, H. Vinnal, J. Zimmermann, A. Brandmann, G. Sosaar. Seisavad: (pahemalt paremale) J. Kermann, Joh. Jeets, E. Veidemann.



langes 1932. a. lõpu poole alla 1000 eks. ja nii nägid „Tehnika Ajakirja ja Auto“ toimetused liginevat hädadohtu ja ühisel nõul otsustati muuta ühist tegevust ja alata iseseisvalt tegutsemist. 1932. a. lõpu poole pööras „Auto“ toimetuse kõikide Tallinnas tegutsevate auto- ja mootorrataste klubide poole sooviavaldusega, kas tunnistatakse vajalikuks, et kartell-klubide ühise häälekandjana ilmuks edasi endine ajakiri „Auto“ ja nende organisatsioonide esindajad kinnitasid, et see on täiesti soovitatav ja õigustatud, kuid rahalise toetuse suhtes jäid kõik, peale Eesti Autoklubi, äraootavale seisukohale ja nii ei tulnud sellest ka midagi välja. Uue aasta algades pakkus koostööd Eesti Autoklubile häälekandja asjas „Eesti Touring Klubi“ määrates omalt poolt ka rahalise toetuse ja nii algas ajakiri „Auto“ oma kolmandat järku, muutes nime „Auto, Sport & Turism“ ja sai seega E.A.K. ja T.K. ühiseks häälekandjaks ja sellisena ilmub ta praegu alustades 6. aastakäiku uute lootustega, uute väljavaadete kaugemale tulevikku. Praegu ilmub ajakiri 1000 eksemplaris ja eeldusi on, et ta oma endisele tasemele jõuab, nagu mõni aasta tagasi. Kulude kokkuhoiu tõttu, on loobutud kallimast paberist ja ülemindud odavamale. Kuulutuste hind on viimase võimaluseni alla viidud, praeguse kriisi ajaga arvestades. Viie aasta jooksul on ilmunud 61 nummert, 16—32 paksustes kaustades. Paberit on selleks tarvitatud 3650 kg., summaliselt Kr. 3.804.80. Klisheesid on 61 numbris kokku 1584, millede ruutsentim. arv teeb välja 155.576 ja kui keskmiselt arvata 4 senti ruutsentim., siis saame summa Kr. 6.223.04. Ajakirjal oli aastatellijaid: 1928. a. — 214; 1929. a. — 361; 1930. a. — 394; 1931. a. — 317 ja 1932. a. — 200. Välismaade autoklubidele ja vastastikku vahetamiseks tuli hinnata saata läbistikku 230 nummert aastas. Üksikmüügil müüdi keskmiselt 400—500 iga nummert. Ajakirjale on juurde makstud iga aasta, peale 1-se aasta, kus ta omaga välja tuli.

Nagu ikka igal ärialal, nii ka siin, on toimetuse ja väljaandja vastu patustanud mõni kuulutuste koguaja agent, kes kuulutuste raha sissekasseerinud ilma volitusest ja selle ise „läbielanud“. On ka juhtumid, kus

mõned üksiknumbrite müügikohad ja kuulutajad on raskustesse sattunud ja müügist sissetulnud ja kuulutuste raha pole saanud tasuda. Sarnaseid puudujääke on pidanud tasuma väljaandja omast taskust. Need on varjukuljed ajakirja elus. Teisest küljest vaadatud peame mainima, et ajakiri on autoasjandusest ja motorspordist huvitatuile igakülgset selgitust ja laialdast materjali andnud tutvunemiseks moodsa auto-, õhu- ja veesportiga, kuna turismi alal on lehekülgede kaupa kirjeldusi ja pilte, eriti reisukirjeldustele on suurt rõhku pandud. Ei ole ala, mida ajakiri 5. a. jooksul puudutanud pole. Toome siin lühikese kokkuvõtte kirjeldatud aladest.

	1928	1929	1930	1931	1932/3	Kokku
Üldsisuga	15	9	21	17	12	74 korda
Seadusandlus	15	6	3	4	7	35 „
Autotoodang, eksport-import	51	11	12	7	6	87 „
Teed ja nende kor-rashoid	19	6	3	14	3	45 „
Mootortransport . . .	22	6	3	20	4	55 „
Mootori kütte küsimusi	9	2	3	5	4	23 „
Autonäitused	12	6	7	5	4	34 „
Mootorrattad	3	8	6	11	6	34 „
Võidusõidud ja rekordid	32	14	18	10	10	84 „
Lennuasjandus	31	13	5	7	6	62 „
Autostatistika	32	6	7	6	6	57 „
Autotüübid	17	42	32	40	21	152 „
Mootorid ja nende osad	19	10	8	12	11	60 „
Reisikirjeldused	6	7	7	5	2	27 „
Kirjandus	—	3	3	2	3	11 „
Vested	2	3	15	8	2	30 „
Mitmesuguse sisuga Pildid, joonistused ja karrikatuurid	57	50	64	56	60	287 „
Küsimusi — kostmisi	330	419	356	329	146	1580 „
Naljad	2	5	3	1	—	11 „
Klubi teateid	5	5	10	3	4	27 „
	14	13	15	18	10	70 „

Ajakiri „Auto, Sport & Turism“ tahab ka tulevikus enam ja enam rõhku panna kodumaise ja välisturismile ning moodsale õhu- ja lennuasjandusele, kuna tärkamas on ka Eestis see ala.

Lõpetades ülevaate 5. a. tegevusest, toome nende tegelaste nimed, kes 5. a. jooksul oma õlul on ajakirja toimetuse ja väljaandmise tööd kandnud:

„Auto“ pea- ja vastutavaks toimetajaks on olnud algusest saadik kuni tänini hra dipl.-ins. *Johan Täks*, kes ilma ühegi tasuta on seda tööd teinud. Välja andjaks E.A.K. juhatuse volitusel juhatuse esimees *J. Zimmermann*. Algades 1933. a. on „Turismi“ osa vastutavaks toimetajaks lugupeetud koolimees ja linna-nõunik *Johan Kana*. 1932. a. oli „Tehnika Ajakirja ja Auto“ pea- ja tegevtoimetajaks peale hra *J. Täksi* — prof. *A. Kink* ja *A. Vellner*. Lähemaiks kaastööliseks ja toimetuse alal on 5. a. jooksul olnud: 1) kodumaal: hrad *H. Vinnal*, *M. Lasberg*, *E. Maddison*, ing. *K. Anton*, ing. *R. Schmiedeberg*, ing. *E. Käppa*, mag. *A. Puksov*, ing. *P. Barth*, kol. *J. Lutsar*, prl. *A. Vingel*, *L. Zimmermann*, pr. *Magda Läte-Vitismann*, mag. meh. *A. Sievard*, vann. adv. *G. Soosaar*, *Ed. Römmer*, *A. Martinson*, *John Girard de Soucanton*, *M. Piperai*, *K. Dubas*, lennukapten *Läte*, *E. Gahlnbäck*, ing. *S. Uusna*, *Oll-Reinson* ja ajakirjanikud: *Aug. Wesley*, *M. Aitsam*, *J. Joll*, *Toivo Heino*, *Groschmidt* (jun.) ja paljud teised. 2) välismaalt: tsiv. ins. *Joach. Fischer*, dipl.-ins. *Fritz Wittekind*, *St. v. Széndsy*, prof. dr. ins. *G. Müller*, *K. Kesa*, *Arno Koch*, *Ed. Klimberg*, ülem-ltn. politseinspektor *Hartwig* ja *G. Holst* Dortmundist, *J. V. Lawrence* (Ameerika auto kaubanduskoja esindaja Euroopas), *C. Felix*, *Hans-Arnold König*, ing. *Otto Gramm* ja teised, kelle nimed ei ole märgitud artiklitel.

Ajakirja on kuulutustega 5. a. jooksul toetanud järgmised firmad ja isikud (nimed alfabeetilises järjekorras):

„Auburn“ autovabrik Ameerikas.
 „Auto-Service“, Hollandi tän. 50, Tallinn.
 „Arsenal“, Karjamaa 1, Tallinn.
 „Baierische Motor Werke“ (B.M.W.), München.
 Bertram, C., Vene turg 1, Tallinn.
 Bosch, R. A/G., Stuttgart.
 Brandmann, A., shokolaadi tehas, Tallinn.
 Buschmann, L., V. Posti 6, Tallinn.
 „Calorica“ viinatehas, Tallinn.
 „Central“ autogaraaž, Tallinn.
 Cronstedt, R., Lai t. 12, Tallinn.
 Dektereff, L., Tallinn.
 Detloff, Kuninga 2, Tallinn.
 „Duco“ auto emal. tööstus, Tallinn.
 Dunkel, H., Lai t. 1, Tallinn.
 „Eesti Petrol“ A/S., S. Karja 4, Tallinn.
 „Estonafat“, Vene t. 8, Tallinn.
 „Estakland“, Sadama 11, Tallinn.
 „Estopolmim“, Tallinn.
 „E. T. Keskihüsus“, Tallinn.
 „Eesti Kiviõli“, Vene t. 7, Tallinn.
 „Eesti Aga“ A/S., Vene t. 11-a, Tallinn.
 „Eesti tööstustarvete A/S“, Tallinn.
 Eesti kummitööstus „Põhjala“, Tallinn.
 „Estopolmim“, Tallinn.
 Eggers, Otto, Lai t. 30, Tallinn.
 Engel, V., Pikk t. 43., Tallinn.
 „Grand-Vulkan“, V. Viru 13, Tallinn.
 General Motors Co., Copenhagen.
 Hansum, E., Viru t. 14, Tallinn.



Joh. Kana.



Ins. J. Täks.



Prof. A. Kink.

Heinman, Café, Pikk t. 11, Tallinn.
Herzenberg & Hirschorn, Tallinn.
Huum, A., Tallinn.
Höessel & Borchert, Tallinn.
„Fit“ kummitööstus, Tallinn.
Feierbach, H., Jaama t. 8, Tallinn.
Feischner, H., Harju 45, Tallinn.
„Frankonia“, V. Tartu mnt. 31, Tallinn.
Freibach, Joh., V. Karja 8, Tallinn.
„Ford“ Motor Co., Helsingis.
Jaanson, J. & Co., Narva mnt. 12, Tallinn.
Jensen, Chr., V. Posti 5, Tallinn.
Järvakandi klaasivabrik, Tallinn.
„Kagge Café“, S. Karja t. 18, Tallinn.
Kapsi & Co., Rütüti t. 46, Tallinn.
„Kawe“ shokol. vabrik, Tallinn.
„Karu“, S. Tartu mnt. 6, Tallinn.
Kilgas, O., Volta t. 3, Tallinn.
K.N.M.Ü., S. Roosikrantsi t. 11, Tallinn.
Kontsertaed, Kadriorus, Tallinn.
Kopf, J., Pikk t. 27, Tallinn.
„Kontsentra“, Tallinn.
Kommertspank, Tallinn.
„Kongsi“ restoran, Tallinn.
Kook, A., liinipidaja, Tartus.
„Kreenbalt“, S. Karja 13, Tallinn.
Kraack & Co., S. Roosikrantsi 15, Tallinn.
Krull, Fr. A/S., Tallinn.
Kuhlman, J. E. A/S., Tallinn.
Kuhlman, A. ja Ko., Tallinn.
Kull, S., V. Posti t. 8, Tallinn.
„Kuld Lõvi“ võerastemaja, Tallinn.
Kumenius, E., Lai t. 9, Tallinn.
Laas, kondiitriäri, Tallinn.
Lagus, H., Vene t. 11, Tallinn.
„Laferme“ tubakavabrik, Tallinn.
Laks, lihaäri, Tallinn.
Lange, R., kullasepääri, Tallinn.
„Linke & Martinson“, Tallinn.
Lier & Rossbaum, Tallinn.
Lindeman, J., peegliäri, Tallinn.
Lecht, Maximilian, Tallinn.
Lemberg, K., paberiäri, Tallinn.
Lemansky, V., Hõbe t. 9, Tallinn.
Lohman, H., Pikk t. 33, Tallinn.
Luscher & Mathiesen, veiniäri, Tallinn.
Markovitsch, kellasepääri, Tallinn.
„Massoprodukt“, mööbliäri, Tallinn.
„Mineral“, bensiiniäri, Tallinn.
Mihkelson, J., V. Pärnu mnt. 15, Tallinn.
Mittus, J., Vabriku t. b, Tallinn.
Meleski Klaasivabrik, Tallinn.
O/Ü. „Mootor“ omnibused, Tallinn.
Mühlwerk, K., Jaama t. 8, Tallinn.
„Naftasündikaat“, Tallinn.
„Nash“ autodeesindus, Tallinn.
„Nool“ (Sork & Co.), Tallinn.
„Du Nord“ võerastemaja, Tallinn.

Nordiska Akkum. fabr., Tallinn.
„Näitus“ A/S., Tallinn.
„Orion“ kaub. kontor, Vene t. 11, Tallinn.
Pachel & Co., Aia t. 10, Tallinn.
Poola, Ed., veoäri, Tallinn.
Puhk ja Pojad, auto osakond, Tallinn.
Põhja Kin. Selts, Tallinn.
Radik, J., parandustöökoda, Tallinn.
Ratnik, J., Võru t. 50, Tartu.
„Rauaniit“ A/S., Tallinn.
Riigi Põlevkivitööstus, Tallinn.
„Riola“ kompfeki tehas, Tallinn.
Reitman, kummitööstus, Tallinn.
„Remont“ töökoda, Tallinn.
Reuter, A., S. Karja t. 3, Tallinn.
Rosenvald, A. & Co., autoäri, Tartus.
Roosimann, A., Vabriku t. 46, Tallinn.
Roterman, Chr., Tallinn.
Rõivas, H., Estonia puistee 11, Tallinn.
„Röhr“ autovabrik, Hessen, Saksamaal.
Saar, Kr. & Co., Viru t. 3, Tallinn.
Sabsay, B. & Co., Kuninga. t 5, Tallinn.
Saku õllevabrik, Tallinn.
Schilling & Volkmar, Tallinn.
„Silva“ A/S., Tallinn.
Siegel A/S., Uus t. 4, Tallinn.
Systeema O/Ü., Raekoja pl., Tallinn.
Schneider & Co., Tallinn.
Schmidt, Dietrich, Pärnu.
Shell & Co., bensiiniäri, Tallinn.
Segerlin, H., restoran, Tartus.
„Selekt“, Pikk t. 12, Tallinn.
„Seltskondlik Maja“, restoran, Tallinn.
Tarmo O/Ü., Narva mnt. 6, Tallinn.
Tallinna Krediitpank, Tallinn.
Tallinna Viinavabrik, Tallinn.
Tamman, C., Kentmani 5, Tallinn.
Tatsi, Joh., Lai t. 23, Tallinn.
Tatsi, E., Lai t. 48, Tallinn.
Tavast, R., märkide tehas, Tallinn.
Tartu linna tööstuskool, Tartu.
Toom, Joh., kondiitriäri, Tallinn.
„Turis“, Kinnituse Selts, Tallinn.
Türnbaum, mineraalvetetehas, Tallinn.
Uibopuu, Ven., Narva mnt. 6, Tallinn.
Urban, B., Tehnika büroo, Tallinn.
Wiegand, C., Pikk t. 27, Tallinn.
Vinnal, H., S. Tatari t. 1, Tallinn.
Volta vabrik, Tallinn.
„Vulkanisaator“, Tallinn.

Algades 6. aastat, ütleme kõigile tellijatele, kuulutajatele ja kaastöölisele suur tänu tehtud töö ja nähtud vaeva eest, meelespidades, et oleme kõik teinud tööd Eesti noore autoasjanduse, mootorspordi ja turismi kasuks, mis on tihedalt seotud Eesti majandusliku eduga ja eluga. Selleks jõudu!

„Auto, Sport & Turism“
 toimetajad ja väljaandja.

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

Autoasjandus Soomes.

Aug. Wesley.

Üldine majanduskriis on mõjunud raskelt autoasjandusele — Soomes, vast ehk raskemalt kui mõnel teisel maal. See allaminek selgub arvudest, mis siia võetud „*Soome Statistilisest Aastaraamatust*“ (Suomen Tilastollinen Vuosikirja 1931) ja „*Suomen Moottorilehest*“ (nr. 12 — 1932.). Nende arvude ja andmete najal toome siin lühikese kokkuvõtte autoasjanduse seisukorrast Soomes.

Aastast 1923. peale algas Soomes suur autohooaeg, kestis kuni 1930. aastani. Selle seitsme aasta kestel kasvas Soomes, kaitsevääe autod väljaarvatud, registreeritud jõuvankrite (sõidu- ja veoautod, omnibused ja mootorrattad) arv 4664 pealt (1923. a.) 42,249 peale (1930. a.). Suurim hooaeg oli 1928. aastal. Siis veeti sisse 9555 autot ja registreeritud jõuvankrite arv tõusis aasta kestel ligi 8,500 võrra. Normaalne sissevedu 1923—1930. a. vahel oli 4-6000 jõuvankrit aastas.

Areng kestis sellises tempos kuni kriisini. Juba 1929. a. jääb jõuvankrite sissevedu väiksemaks ja järgmiseks aastaks suureneb registreerimiste arv vaevalt paari tuhande võrra. Aasta 1930. näitab juba seisakut ja järgmisel (1931) aastal on registr. jõuvankrite arv langenud 41,527 peale — alla seda, mis see oli 1929. aastal. Siis, 1931. a., veeti sisse ainult 1541 autot ja nende alust. Langus oli suur.

Läinud aastal kestis allaminek edasi veelgi suuremas tempos. „*Motorilehe*“ andmetel, veeti Soome 1932. a. kestel vaid umbes 200 sõidu- ja 4200 veoautot. Ja autode registreerimisstatistika näitab, et 1. a. oli Soomes liikvel (registreeritud) ainult 16,628 sõiduautot — 23,786 vastu 1931. aastal. On huvitav märkida, et registreeritud jõuvankrite arv Soomes kasvas 1923—1930. aastatel rohkem kui kümnekordselt, langes aga (sisseveo suhtes) viimase nelja aasta jooksul 96% ja 1. a. (eelmise aastaga võrreldes) 73%.

Umbes samasugune langus kajastub ka sisseveetud jõuvankrite väärtuses. Kui 1928. a. sisseveetud sõiduautode (6631 tk.) koguhind oli 240 milj. Soome marka, siis oli see 1931. a. (764 tk.) 21,5 milj. ja 1. a. (200 tk.) ainult 7 milj. Smk. Läinud aastal sisseveetud 420 veoauto koguväärtus oli umbes 13 milj. marka — 2889 veoauto ja 80 milj. marga vastu 1928. aastal. Allaminek veoautode arvus ja väärtuses pole siis nii kohutav nagu see on sõiduautode alal.

Kriisi autoasjanduseski on süvendanud loobumine külla aluselt, mis sündis 1931. a. sügisel. Enne seda maksis dollar 40 marka, pärast aga 70. Ja see asjaolu teeb soomlastele odavadki autod kalliks. Sissevedu Ameerikast ongi langenud ja suundunud Inglismaale, kust Soome nüüd ostab juba suure osa jõuvankreid, nende osi ja varustust. Kodumaisel turul on aga mark, kulla aluselt loobumisest ja kursi langusest hoolimata, säilitanud võrdlemisi kõrge ostujõu — asjaolu, mis võimaldanud tarvitatud autode ostu-müüki. Viimaste hinnad on aga suuresti langenud.

Autode sisseveo langus, marga kursi odavus välis- turul, üldine raha- ja majanduskriis on viinud ja viib autode tasapinna Soomes alla. Autode „surevus“ (umbes 5000 aastas) on võrdlemisi suur; kui sissevedu pole vähemalt sama suur, siis on langus möödapääsemata. Paarsada uut sõidukit aastas ei asenda 5000

kõlbmatuks vananenud autot. Arv ja tasapind (väär- tus) langeb — ongi langenud suuresti.

Jõuvankrite sisseveo-keelutolle ega valuutakont- rolli Soomes ei ole. Autoasjandust on aga riik koor- manud bensiini- ja teiste sisseveotollide kujul. Ben- siini veeti 1. a. sisse ümmarguselt 25 milj. kilo. Riigi tulu selle hulga pealt oli võrdlemisi suur. Möödunud aastal ilmus Soome turule ka vene bensiin, mis seal kõva võistlust pidades turu leidnud.

Autokumme veeti 1. a. Soome umbes 360,000 kilo — 517,000 kilo vastu 1931. aastal. On ka oma autokum- mitehas valmimas, kuid katsetamine uute kummidega pole veel lõppenud ega toodang turu jaoks alanud. Üldiselt on autokummide hinnad Soomes langenud.

Autoosade ja varustuse valmistamine on Soomes arenenud 1932. a. kestel normaalselt. Valmistatakse võllisid, telgesid, vedrusid, raame, hammasrattaid, ja- hutajaid, kummist osasid, akkumulaatoreid jne. Aasta teisel poolel ilmusid turule ka Soomes valmistatud „*Airam*“ autolambid ja -laternad ning „*Kipinä*“ süüte- küünlad. Soomes valmistatakse ka „*Sisu*“—nimelisi veoautosid — suuremalt osalt välismaal tehtud osadest. Need autod on osutunud vastupidavateks.

Oma eri- ja üldhuvide kaitseks on Soome autooma- nikud — ligi pool neist — organiseerunud järgmistesse organisatsioonidesse: *Soome Automobiil-Klubi*, *Maa- Autoomanikkude Liit*, *Üldine Auto-Liit*, *Soome Auto- mobilistide Liit* ja *Liinipidajate Liit*. Liitumist soo- dustavad odavamad bensiinihinnad ja kinnitumaksud, mida organisatsioonid võimaldavad oma liikmeile. Ühi- seid kõigile neile organisatsioonidele on teekomitee ja n.n. *liiklemiskultuurkomitee*. Nende ühisorganide abil võideldakse pöörase maksustamispoliitika vastu. Vii- mane rõhub ülekohtuselt autoasjandust.

Teelud on Soomes võrdlemisi head, sest riik on viimastel aastatel ohverdanud suuri summe uute teede ehitamiseks ja vanade korrashoiuks.

Taksoautode teenistus on jäänud väga väheseks. Rahval pole raha ja autosid tundub praegusel kriisi ajal olevat liiga. Omnibusliinid siiski teenivad. Samuti on tööd veoautodel. Riik oma autodega, mis allu- vad posti ja raudteede valitsustele, on asunud võistle- ma eraautodega. See raskendab seisukorda. Auto- parandus-töökodad töötasid möödunud aastal vaikselt — vähenes ju liikvel olevate autode ja nendega sõide- tud kilomeetrite arv õige tunduvalt.

Möödunud aastal valmises Soomes statistiline kok- kuvõte autoõnnetustest. Sellest selgub mõndagi hüvi- tavat, muuseas: et *Soomes tapetakse kakelustel inimesi ligikaudu sama palju, kui neid autoõnnetustelgi aastas surma saab*. Autoõnnetustes ning nende läbi surma ja vigasaanute arv polegi siiski nii kohutav kui näiteks Ameerikas — lohutavad soomlased nüüd end.

Lõpuks olgu veel mainitud, et esimest korda peeti 1. a. Soomes rahvusvahelised auto-võidusõidud ja neid koguni kaks, kevadel ja sügisel. Osavõtjaid ja vaata- jaid oli õige rohkesti. Võitsid rootslased. Soomlastel on nimelt ainult üks eht-võidusõidu-auto („*Mercedes- Benz*“, om. K. Ebb), kuigi hulk häid võidusõitjaid.

Hoolimata autoasjanduse suurest langusest on soomlased siiski optimistid; nad usuvad, et alanud aas- tal jääb allaminek seisma ja et sellele järgneb uus tõus.

1933. a. Ameerika sõiduautod.

Käesolev majanduslik kriisiaasta ei ole jätnud oma mõju avaldamata ka Ameerika autotööstuses, mille seisukord on raskem kui kunagi varem. Käesoleva aasta jaanuaris New-York'i sõiduautode näitus pakkus üldjoontes järgmist pilti võrreldes 1932. a.:

1. Odavamad hinnad.
 2. Paljude tüüpide juures on katsutud vähendada bensiinikulu, kas vähendades auto tühikaalu või tarvitades muid abinõusid ökonoomsemaks töötamiseks.
 3. Mitmete tüüpide juures on suurendatud bensiinipaagi mahtu, mis tähtis maakohtades, kus vähe bensiinijaamu.
 4. On muudetud jahutusseadet ses mõttes, et saavutada paremat jahutust ka mägistel teedel või jälle troopika kliimas.
 5. Paljudel autodel on peale asetatud suurema mahuline akkumulaator, et võimalikult vältida ebasoovitavaid akkumulaatori rikkeid.
 6. Vedrutust on katsutud parandada, samuti on näha paremaid vedruühendusi, mis kulumisele enam vastupidavad.
 7. Auto raam on üldiselt tugevam kui seda oli varem.
 8. On näha paremat polsterdust.
 9. Mitmed autotüübid on varustatud erilise ventilatsiooni seadega.
 10. Külma auto käivitamise hõlbustuseks on tehtud mitmeid uuendusi.
 11. Paremast materjalist kolvid, suurema arvu rõngastega, mis võimaldab õlikulude kokkuhoidu.
 12. On võetud tarvitusele eraldi vastupidavamast materjalist klappide pesad, et vähendada klapi-pesade kulumist.
 13. On üldiselt suurendatud mootori surve vahet, saavutades seega ökonoomsema töötamise.
 14. Kardan-ühenduste juures on võetud suuremal arvul tarvitusele n.n. nõel-rulllaagrid, mis vähendavad ühenduste kulumist.
 15. Pidurite pidurduse võimet on üldiselt suurendatud, kas suurendades nende pinda või tarvitades suuremate tüüpide juures vakuumpidureid.
 16. Tüüri seadet on paljudel juhtudel kuul- või rulllaagrite sisseehitamise abil parandatud, et saavutada kergemat tüürimist.
- Loomulikult ei ole neid ülalmainitud omadusi koos ühelgi autol, vaid need on 1933. a. tüüpide iseloomustused, võrreldes neid 1932. a. tüüpidega.
- Üksikuid 1933. a. tüüpe mainides võiks tähendada:
- Auburn.** — On olemas nii 8- kui ka 12-sil. mootoriga mudelid, kusjuures on mitmed uued kere tüübid, nagu „Salon“ uuendatud joontega. Kahekordne tagasilla ülekanne, nagu eelmisel aastal, üldiselt parem materjal.
- Buick.** — Valmistatakse 4-ja erineva telgede vahet, mis 4 kuni 9 tolli pikemad kui 1932. a. Uuendatud jahutaja ja tiivad. Bendiks-vakuumpiduri lülituse seade ja uuendatud nupuga käivitamine. Kõik Buick autod on 8-sil. mootoriga.
- Cadillac ja La Salle.** — On läbiviidud vähem tähtsamaid uuendusi. Mõlemad tüübid on varustatud vakuumpiduritega.
- Chevrolet.** — On muudetud nii kere kui ka jahutaja vormi. Telgede vahe on pikendatud 1 tolli võrra.

Mootori võimet on tõstetud 60 HJ pealt 65 HJ peale, suurendades selleks kolvi kõiku $\frac{1}{4}$ tolli võrra. Samuti on 1933. a. tüüp varustatud uue raamiga, L. G. S. vajajooksuga, ja uuendatud tüüpi süütejagajaga ning käivitusega.

Chrysler. — On lasknud välja ühe uue 8-sil. suurema tüübi. Automaatne toorgaasi ja eelsoojenduse reguleerimisega. Bendix piduriseade ja Bendix-vakuumpiduri lülitusega.

Continental. — See uus Ameerika autotüüp, peale Ameerika Austin-auto, kõige odavam Ameerika sõiduauto. Väiksem tüüp on 4-sil. 2,34 liitrilise mootoriga ja telgede vahe on 101 $\frac{1}{2}$ tolli; Põik-edevedru, tagavedrud $\frac{1}{4}$ -elliptilised. Hind vabrikus: alates \$355.—

Dodge. — Uus odavahinnaline 6-sil. mootoriga tüüp. Endisel 8-sil. mudelil on mitmed muudatused, nagu: „hõljuv mootor“, uus käitis, vakuumpiduriseade ja uuendatud raam.

Essex. — Terraplane 6-sil. mudelil on suurendatud rataste vahet. Uus on 8-sil. mootoriga Terraplane mudel, mille telgede vahe on 113 tolli, mootori võime 94 HJ. Seega on saavutatud auto tühikaal alla 14 kg/HJ peale.

Ford. — Ei ole veel esinenud oma uute tüüpidega. Pidavat tulema uus 8-sil. mudel.

Graham. — Nii 6- kui ka 8-sil. mudelid. 6-sil. kaalu on ümberehituse teel vähendatud ca 140 kg võrra. Samuti on uuendatud kere tüüpe.

Marmon. — Valmistab ainult 16-sil. mootoriga tüüpi, millel vähe muudatusi võrreldes eelmise aastaga.

Nash. — Valmistab nii 6-e kui 8-sil. mudelid uute kere tüüpidega, uuendatud raamiga ja kahekordse sumbutajaga.

Plymouth. — Uus Plymouth on 6-sil. „hõljuva“ mootoriga. Hariliku varustusena on vakuumpidur, kahe tasase käiguga käitis ja hüdraulilised pidurid.

Pontiac. — Uus Pontiac on 8-sil. mootoriga.

Reo. — On arendatud edasi 1932. a. mudelid üksikute muudatustega, millest võiks mainida — uut raami, vedruehendusi jne.

Studebaker. — K. a. on uus 6-sil. ja kolm 8-sil. mudelit. Bendix servo-pidur, automaatne eelsoojenduse reguleerimine ja automaatse reguleerimisega tõukeleevendajad.

Willys. — Uus odavahinnaline 4-sil. mudel, telgede vahet 100 tolli, ja mootori silindrite mahuga 2,2 liitrit. Hind vabrikus: alates \$395.— Täitsa uut tüüpi kere, tiivadesse asetatud edelatarnatega.

DAANIS SAADI MÖÖDUNUD AASTAL 50 MILJONIT KROONI MAANTEEDE EHTTUSEKS.

Kui selle maa teedevõrk praegu on nii eeskujulik korras, siis peapõhjus on see, et kõik automobilitidelt võetavad maksud kasutatakse eranditult ainult teede ehituseks. Kuna järgneb Eesti Daani eeskujule?

ÕHUASJANDUS.

Rootsis konstrueeriti hiljuti kiireim liiklemislenuk Euroopas, mis saavutab keskmiselt 250 km./h. Kolme mootori võime on 1725 H. P. Lennuki pikkus on 20 mtr. Lähemal ajal algab ta ühendusepidamisega Pariis — Skandinaavia vahel.

Tehnilised andmed Ameerika sõiduautode kohta 1933. a.

Mark ja mudel	Hind doll.	Telged vahe tollid	Rataste läbimõõt ja kummid	Netto kaal klg.	Mootor	Sil. arv	Silindri läbimõõt ja kolvikäik milimeetr.	Kolvide asetus		Pidur hob. jõud ja tiirude arv	Jõu üle- kanne	Karbu- raator	Akkumulator	
								kub.	liitert				Mark	Volti ja amper tundi
1. Auburn 8-101, 5-istm.	845	127	17×5,50	1666	Lycorn.	8	76×121	268	4,40	100—3400	5,26	Stromberg	U. S. L.	6—104
2. " 8-101, 7-istm.	945	136	17×6,50	1867	"	8	76×121	268	4,40	100—3400	5,26	"	"	6—104
3. " 12-161, 5-istm.	1245	133	17×6,00	2025	"	12	79×108	391	6,41	160—3400	5,75	"	"	6—121
4. Buick 33-55, 5-istm.	1045	119	17×6,00	—	oma	8	75×108	230	3,78	83—3200	4,84	Marvell	Delco	6—100
5. " 33-60, 5-istm.	1310	127	17×6,50	—	"	8	78×118	272	4,47	91—3200	4,84	"	"	6—120
6. Chevrolet "CA", 5-istm.	565	110	18×5,25	—	"	6	84×102	206	3,39	65—2800	5,20	Carter	"	6—86
7. Chrysler "Six", 5-istm.	845	112	17×5,50	1446	"	6	83×114	224	3,66	90—3400	5,35	Stromberg	Villard	6—100
8. " "8", 5-istm.	995	121	17×6,00	1601	"	8	83×105	298	4,89	90—3400	5,20	"	"	6—100
9. Continent. "Beacon", 5-istm.	395	102	17×5,25	948	"	4	86×102	143	2,34	40—2700	5,5	Marvell	U. S. L.	6—96
10. " "8", 5-istm.	535	107	17×5,25	997	"	6	76×102	169	2,79	65—3500	5,21	"	"	6—80
11. " "Ace", 5-istm.	745	114	17×5,50	1451	"	6	86×102	214	3,52	85—3600	5,35	"	"	6—80
12. Dodge "6-Dp", 5-istm.	670	111	16×6,00	1226	"	6	79×111	201	3,30	75—3000	5,50	Stromberg	Villard	6—84
13. " "8-DO", 5-istm.	1145	122	17×6,50	1652	"	8	83×108	282	4,61	92—3400	5,20	"	B. & B.	6—117
14. Essex Terraplane, 5-istm.	565	106	17×5,25	—	"	6	75×121	193	3,16	70—3200	5,8	Carter	National	6—86
15. " "8", 5-istm.	725	113	16×6,00	—	"	8	75×121	245	4,01	94—3200	5,8	Marvell	"	6—105
16. Ford "4", 5-istm.	450	106	18×5,25	—	"	4	98×108	200	3,28	50—2800	4,22	Zenith	oma	6—80
17. " "8", 5-istm.	500	106	18×5,25	—	"	8	78×95	221	3,62	65—3400	5,50	D. L.	"	6—80
18. Graham "Six", 5-istm.	795	113	17×5,50	1481	"	6	83×114	224	3,67	85—3400	6,5	"	Villard	6—100
19. " "8", 5-istm.	895	116	17×6,00	1587	"	8	79×102	245	4,02	95—3400	6,5	"	"	6—100
20. Nash "Six", 5-istm.	695	116	17×5,50	1451	"	6	83×111	217	3,57	75—3200	5,30	Stromberg	U. S. L.	6—115
21. " "8", 5-istm.	845	116	17×5,50	—	"	8	76×111	247	4,04	80—3200	5,10	"	"	6—115
22. Oldsmobile "Six", 5-istm.	825	116½	17×5,50	—	"	6	85×105	221	3,63	80—3200	5,30	"	Delco	6—86
23. " "8", 5-istm.	925	116½	17×6,00	—	"	8	76×108	240	3,94	90—3350	5,50	"	"	6—98
24. Pontiac "8", 5-istm.	695	117	17×5,50	—	"	8	81×89	223	3,67	77—3600	5,20	Carter	"	6—94
25. Reo "8", 5-istm.	995	117	17×6,00	1544	"	8	86×127	268	4,40	85—3200	5,3	Stromberg	Villard	6—102
26. " "Royale", 5-istm.	1745	131	18×5,25	1984	"	8	86×127	358	5,87	125—3300	5,30	Schebler	"	6—136
27. Rockne "Six", 5-istm.	635	110	18×5,25	1177	"	6	79×105	190	3,11	66—3200	5,20	Stromberg	"	5½—102
28. " "75", 5-istm.	735	114	18×5,50	1356	"	6	83×105	205	3,36	72—3200	5,00	"	"	5½—102
29. Studebaker "Six", 5-istm.	940	117	18×5,50	1437	"	6	83×118	230	3,77	80—3200	5,00	"	"	5½—102
30. " "Dict.", 5-istm.	1075	117	18×5,50	1465	"	8	78×95	221	3,62	81—3200	5,00	"	"	5½—102
31. " "Com.", 5-istm.	1475	125	18×6,00	1603	"	8	78×108	250	4,10	101—3200	5,20	"	"	5½—136
32. " "Pres.", 5-istm.	1780	135	18×6,50	1927	"	8	89×111	337	5,52	122—3200	5,10	"	"	5½—136
33. Willys-Overl. "4", 5-istm.	445	106	17×5,50	968	"	4	79×111	134	2,20	48—3200	5,13	Tillotson	U. S. L.	6—96
34. " "6", 5-istm.	675	112	17×5,50	1305	"	6	84×105	213	3,50	80—3400	5,00	"	"	6—102

Nagu siit näha, on peaaegu kõik autod üle läinud 17 tolli läbimõõduga ratastele ja ainult mõned üksikud on jäänud 18" läbimõõduga, kuna ainult „Dodge“ ja Essex „8“ on võtnud 16" läbimõõduga rattad.

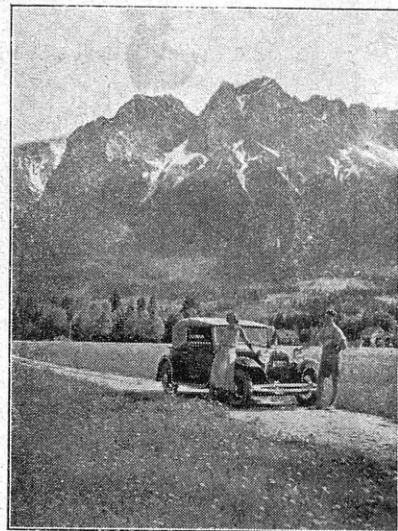
Igatsus auto järgi.

Onolemas autode leppimatuid vaenlasi. „Mis on kasu reisimisest, kihutades 70 km kiirusega läbi maastiku?“ — see on suur etteheide autoreisile, mida alaliselt võib kuulda. Teised pahed: kitsad istmed, tolm, rikked mootoris, reisijate liikumise puudus, — need kõik on ainult kaasanded peaargumendile, sest õige reis, tõeline puhkus pidavat olema romantiline!

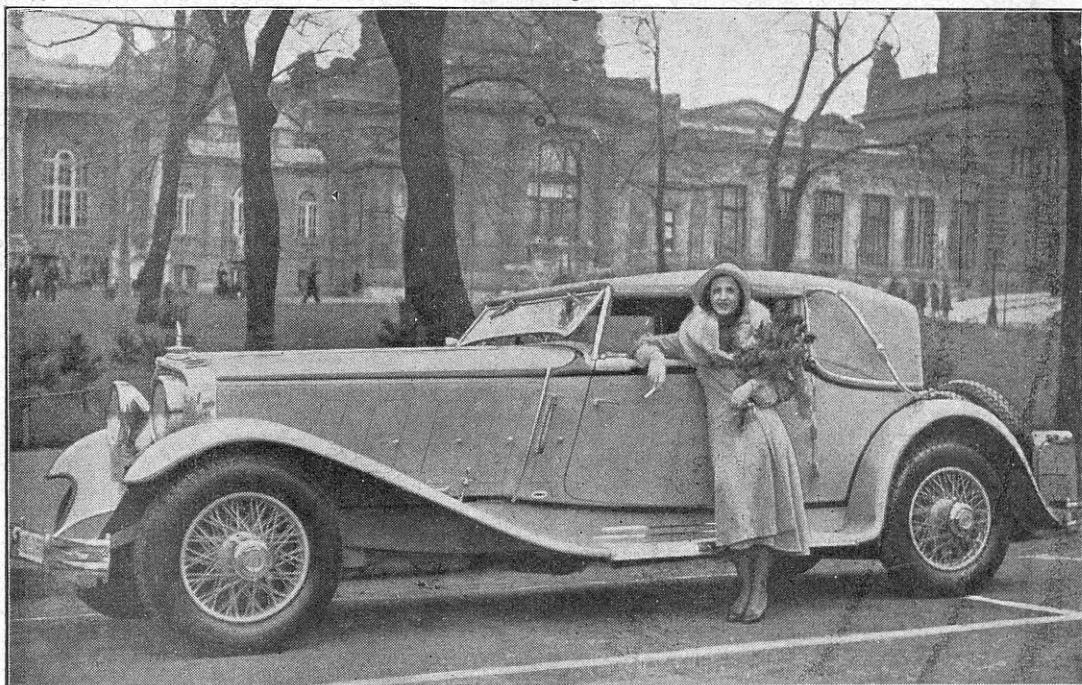
Tahaksin aga siin vastu vaielda, sest reisimine iseenesest on juba romantika, ja võib muutuda veel romantilisemaks autos, kui ainult reisijad tahavad sellest aru saada.

See on õige — autost, mootorrattalt vaadatuna, saab maastik uue, teise ilme, jagab tuhat uut muljet, mida iial ei saa üleelada läbi piiratud raudtee vaguniakna, mida ei näe iial siis, kui raske seljakott rõhub selga, kui valutavad jalad teevad silmad haigeks, —

*Suve võlu
autosõidu!*



*Maybach 12-sil.
200 h.-j. mootori-
ga sport-kabriolet
„Zeppelin“.* Auto kõrval Ungari iludus, Miss Ungari II selle ilusa ja jõurikka auto omanik.



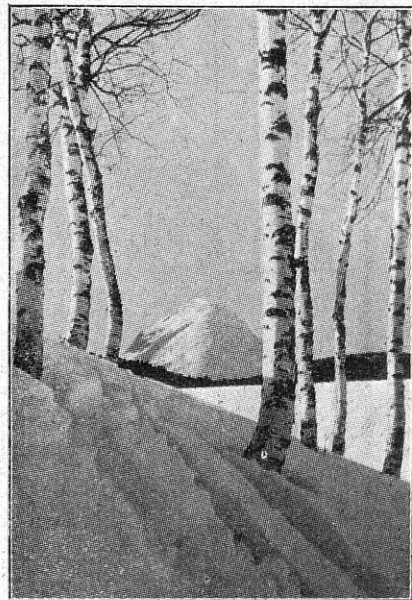
siis ei otsitagi neid muljeid enam, — ainult autos tormavad nad vastu, sekundite jooksul on nad seal, sa tajud neid, — ja juba on nad kadunud, maad andes uutele.

See on silmapilkude võlu, võtmine tormava masinavärgi tempos. Ümbrus ei ole enam mitte ainult pilt, vaid ta elab, hingab kaasa. Kõik on nii lähedane ja siiski kuidagi kauge ja võõras nagu romantika kunagi. Kõik on kättesaadav... Kloppivad ventiilid, bensünilõhn, — need ei kuulu siia juure. Ja nad on siiski olemas, olles haaravaks vastukaaluks romantikale.

Ei saa väsida vaatlemisest. Edasisõidu rütm mõjub erutavalt ja värskendavalt. Ja kui vahel ollakse kergemeelnegi, kui mootori takt muutub ikka kiiremaks, kui tunktakse, et ta elab, tormab, — kui kiirusmõõtja kõigub 80 ja 90 vahel, siis ei vahetaks seda reisimisvahendit ühegi teisega.

Või kui sõita öösel: sinimust on tee. Ühtki tuld ei näe peale auto helgiheitjate, mille valgus tantsib ja tantsib. Tontlikult heledana näivad puutüved, — nad jooksevad kaasa — terve mets kajab mootorisumi-

*Talvine
maastik.*



nast. Kummaline öö, — augud ja roopad maanteel on kadunud, rattad ei tunne takistusi, — kõik on pehme, kuidagi nagu oleksid ühtesulanud autoga, teega, kõigega. Puud ei olegi enam puud, vaid eredad kontuurideta esemed, mis seisavad põiki maanteele, — nagu hullumeelsuse arhitektuur.

Muidugi tekib rikkeid, isegi väga inetuid ja tõsiseid. Muidugi on küllalt tolmu, mis katab näonaha tiheda puudrikorrana, — ja muidugi on ka silmapilke,

kus jalad rõõmustavad tundes jälle kindlat maad oma all, ilma alalise vaiks vibratsioonita. Kuid on olemas tuhandeid väiteid autoreisimise poolt selle ühe vastu, mida nii tihti võib kuulda. Kui aga see üks väide autosõidu vastu peaks olema kadedusest tekkinud, siis tunnen ka mina kaasa, — sest ka minul ei ole autot!

Agas sooviksin enesele ühte — nii hirmus meeldi!

Uuendusi autotoöstuse alal.

CHEVROLET UUS MUDEL.

Chevrolet 1933. a. mudel erineb endisest juba välimuselt. Ümarad kontuurid, kiilukujuline radiaator, tuulekaitseklaaside längus toed nagu võluvad katuse kumerikuks, milline sama mahedas joones paendub alla ja katab bensiinipaagi auto päras. Sama graatsia rataste kohale kooldunud tiivus ja astmelaudes, millised asetatud madalamale, nii et auto alumisest osast ja mehhanismist pole midagi näha. Kõik see annab sõidukile mingi sööstva üldmulje ja manab esile selle maheda ja ümarä joone, mis esineb moodsas arhitektuuris.

Vastavalt välimusele, auto on seestpoolt sisustatud pehmete patjatega, millised kvaliteedilt ületavad endise polstri seni keskmiselt kallihinnalistel autodel. Uus mudel pakub mugavusi ja elegantsi, mis odavamas klassis ennenägemata.

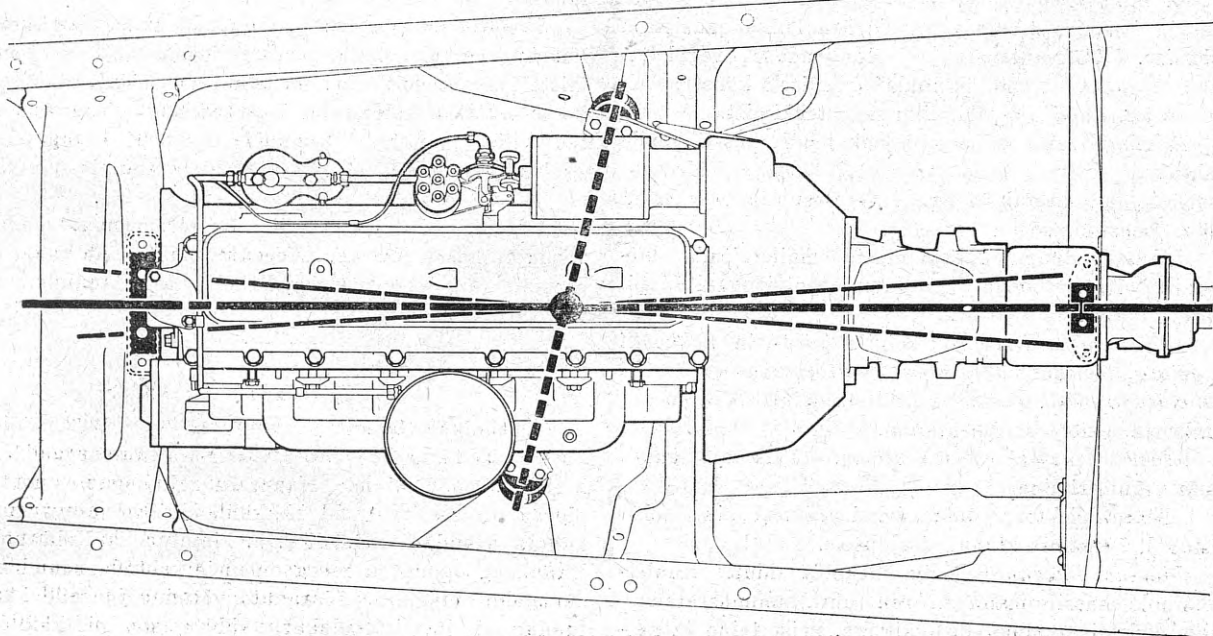
Auto käsitelu ja juhtimine toimub kooskõlas hõlbu ja mugavuse põhimõttega. Kontrollpunkte on vähenatud kolme võrra. Käivitispedaal on asendatud „starteraatoriga“, mootor läheb käima automaatselt, gaasipedaali maha surumisel. Liikumise ummistuse või suletud tee uuesti avanemisel läheb peatatud mootor jälle käima ilma et tarvitseks eemaldada jalga gaasipedaalilt, kätt tüürratta küljest või silma sõiduteelt. Süüde ei vaja enam käsitsi reguleerimist, see toimub automaatselt, mille tulemuseks on kokkuhoid bensiinikulus; sama automaatselt termostaadi varal, toimub

karburaatori soojuse kontroll. Jällegi sääst küttekuludes ning tähelepanu pingutustes. Oktaanselektor võimaldab igasugusest bensiinist saavutada äärmist energiat. Olenevalt bensiini omadustest, süüde toimub kiiremalt või aeglasemalt, selliseid momendijaotusi on kümme. Hoolimata küttaaine omadustest paagis bensiinikulu kilomeetri kohta on ühtlane.

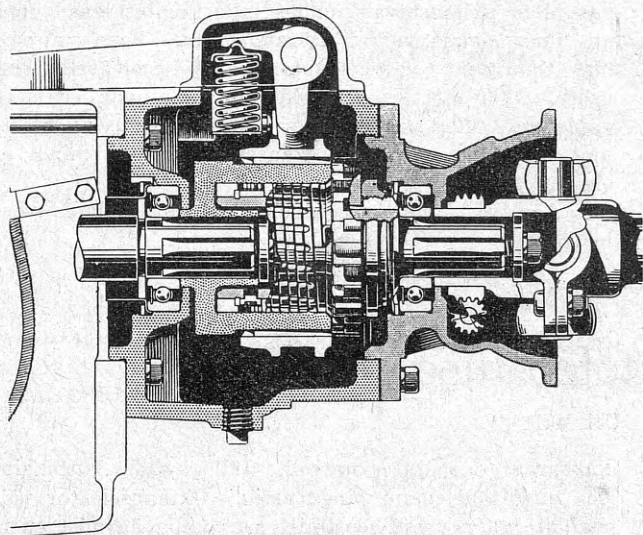
Tähelpandavamaid täiendusi on mootori kinnitusviis. Selles on välditud kaht senist äärmust: mootori ei monteerita enam vahetumalt metallraami külge, milline iga vähemagi võnke andis juhile ja sõitjale edasi, ega isoleerita täiesti pehme kummi abil, milline asjaolu vähendas märksa mootori vastupidavust ja raskendas autojuhi kontrolli tema üle.

Uut tüüpi Chevrolet mootor on needitud siseraami, tema koguraskus lasub kahel külgtol, millised tasakaalustavad mootori raskuse neis punktides, kus liikumine kõige väiksem — raami külgedel. Metallosad neis külgtugipunktides on üksteisest eraldatud kummiribadega metalli välispindade vahel, üks pool vastu mootorit, teine vastu raami. Need kummiribad sumbutavad iga vähemagi võnke. Raam on täiesti uut laadi, pikem, asside vahe 110".

Aknad on pikemad ja madalamad, väljavaade avaram, kildumata edeklaas enam längus, mille tõttu päike ei pimesta autojuhti. Ukselukud koosnevad lüka-



Mootori kinnitusviis.



Vabajooksuga sidur.

tavatest nuppudest, mida käsitades näeb kohe, kas ukse korralikult lukustatud või mitte.

Armatuurlaud, nagu aeroplaanil, mahagoonist ovaalne paneel, millele koondatud instrumendid ja kontrollnupud, silmanähtaval ja käepärast. Ühe vilkega juht leiab tarviliku, sooritab selle ja silm on jälle vaba sõidutee jälgimiseks. Stoplamp auto päras on varustatud prismaga, milline tagant läheneva sõiduki signaalituled heidab tagasi, tehes selle juhti tähelepanelikuks autost, mis kustutatud tuledega teele seisma jäetud.

Tehnilisi andmeid:

Mootor: 6-sil. rippuvate ventiilidega. Sil. läbimõõt ja kolvikäik 84,14×101,6 mm. Absoluutne sil. maht 3,39 ltr. Mootori võime 56 h.-j. 2750 tiiru juures minutis.

Väntvõll: kolmekordselt laagerdatud, staatiliselt ja dünaamiliselt tasakaalustatud, vasturaskustega ja tõukeleevendajaga. Erilist tüüpi malmist kolvid pronks- ja kolvisõrme jaoks.

Bensiini juurdevool: A. C. bensiinipump filtriga. Karter langevvoolu gaasistaja kombineeritud õhupuhastaja imemissumbutajaga, mis ära hoiab gaasistaja põlemise. Täis-automaatne eelsoojenduse reguleerimine termostaadi abil. Õhuklapp eriliselt konstrueeritud, et takistada liig rikkaliku segu tekkimist.

Kaubaveo autode bensiinipaak asub shassii lõpul; mahtuvus 53 ltr. Veoautodel asub bensiinipaak juhi istme all, ja mahutab 57 ltr. Instrumentlual elektriga töötav bensiinimõõtja.

Jahutus: Suur jahutaja musta emailleeritud mantliga ja kaitsetrellidega. Veepump tsentrifugaal tüüpi. Nelja tiivaga ventilaator.

Määrimine: Allasurve kõigile vänt- ja nokkvõlli laagritele, õõnsale kangvõllile, ventiilipesadele, ventiili tõuketorude kuulkaussidele ja õlipeekritele kepsude all. Õlimõõtja asub instrumentlual.

Elektrivarustus: Delco Remy. Täis-automaatne süüte reguleerimine.

„Oktan-Selektor“ süüte käsitsi reguleerimise jaoks, vastavalt bensiini oktaani sisaldusele.

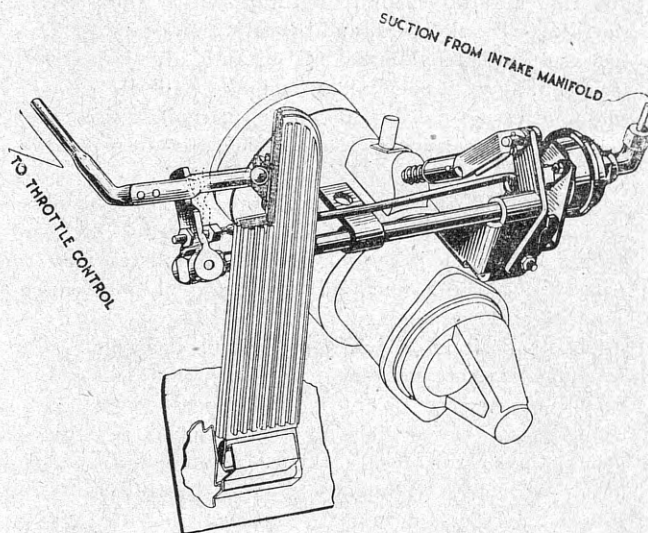
Jõuaine ülekande: Kuiv üheketta sidur. Kauba-veoautode shassii omab *synchro* (ühtl. hammasrataste) käiguseadeldise kolme edasikäiguga, neist teine ja kolmas ilma kärata. Veoauto shassii on varustatud nelja

käiguga, millele juurde võib ehitada jõutagavara abiosa. Kõik hammasrattad on erilisest terasest. Lühikesel veoauto shassii (alusel) ühes tükis kardaanvõll ristliikmega, pikal veoauto alusel kahest osast koosnev kardaanvõll kahe ristliikmega. Kõik ristliikmed on parandatud rist-tüüpi nelja laagripuksiga. Tagatelje keel Banjo-tüüpi. Veoauto shassii differentsiaalil neli väikest tasakaalu-keegliratast.

Raam: Press-terasest pikutiraam, eriti raske U-profiiliga; kaubaveo- ja lühike veoauto shassii on varustatud viie, — pika veoauto shassii — kuue põikikandjaga. Poolelliitilised vedrud.

Tüüri seade: Tigu sektoriga. Ülekande vahetegur 14:1.

Pidurid: mehaanilised 4-ratta seesmiselt laienevad pidurid. Kaubaveo auto shassii on varustatud nelja-ratta käsipiduriga, mis mõjuvad samadele pidurikindadele nagu jalapidur. Veoautodel käsipidur töötab iseseisvalt, mõjudes kahele tagumisele rattale.



Starter — gaasistaja.

Varustus: Kaubaveoauto shassii: ede- ja tagapori-lauad, pikad astelauad, tagavararatas edepori-lauad.

Veoauto shassii: ede- ja tagapori-lauad, pikad astmelauad veoautodel, mille ratasvõrre on 3,33 m. Kõigil teistel veoautodel: ede porilauad ja lühikesed astmelauad. Raske kaitseraud U-profiiliga. Tagavara ratas erilises kandjas. Kummid: ees 30×5, taga 32×6 üksikute ratastel, ja kahekordsetel tagumistel ratastel 30×5.

Kandjõud: (Karosserii ühes koormaga) kauba-veoauto shassii 984 kg. Veoauto shassii ühe paari tagumiste ratastega 2250 kg, kahekordsete tagumiste ratastega 2500 kg.

VARGUS, MITTE ULAKUS.

„Tehnika Ajakiri ja Auto“ nr. 9 — 1932. a. töömehe artikli pealkirja all: „Eesti esimesed autovargad“, kus kirjeldasime Tallinna Haapsalu rahukogus arutusele olevat protsessi Arnold Kesküla ja Ko. autovargaste kohta. Nüüd, 7. märtsil s. a. kinnitas ka Kohtupalat Rahukogu otsuse ja seega on meie kohtud asunud seisukohale, et salaja võõra auto võtmine ja selle kasutamine, ei ole mitte ulakus, vaid *vargus*, mis käib karistuse alla Nuhth. sead. § 1655 järele.

Lühemaid teateid.

AUSAMMAS CARL BENZ'ILE.

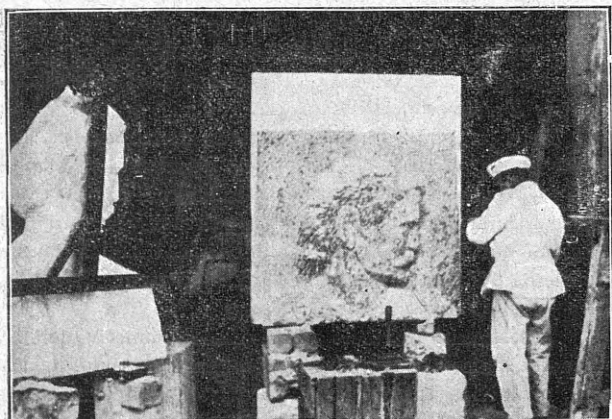
Avamine 16. aprillil, 1933. a.

Juba kuulsa leiduri surmapäeval tekkis temale ausamba ehitamise mõte ja nüüd on see mõte teostatud Mannheimis. Ausamba avamine sünnib pidulikult 16. apr., esimesel Lihavõtte pühal.



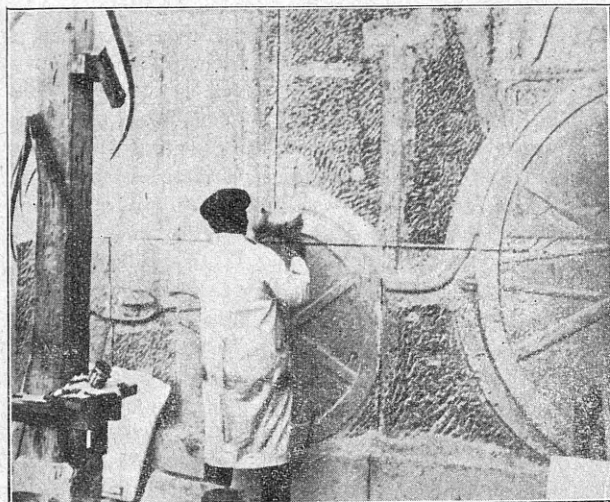
Carl Benz'i mälestussamba esikülje mudel: Leidur ja tema esimene sõiduk, mis nüüd Saksa muuseumis.

15 sm kõrgusel alusel asub umb. 6 m kõrge ja 5 m lai kivi, mis on umb. 1 m sügav. Ausamba valmistas Dr. ins. Max Laeuger. Carl Benzi kuju kõrgus on umb. 5 m ja kuju kõrval seisva vankri kõrgus 2½ m, mis asub 2 m kõrgustel ratastel. Ausamba teisel küljel on kujutatud moodne auto. Esikülj kannab leiutaja nime ja aastate arvu. Tagumisel küljel on nelja, ausamba asutaja klubi nimetused ja vapid ning tähendus, et ausammas on pühendatud „autoehituse pioneerile“. Ausamba avamise ajal peetakse autonäitus „ükskord ja nüüd“, kus esinevad 60 ajaloolist sõidukit, mis on ehitatud enne 1906. a. Tund aega enne



Kuidas valmib mälestussammas: Saksa suure leiduri Carl Benz'i pea, kelle mälestussammas lihavõtteks Mannheimis avatakse.

ausamba avamist korraldatakse Mannheimi tänavail ajalooliste sõidukite korso, mille juhtideks on autoasjanduse algaastaist tuttavad sõitjad.



Carl Benz'i mälestussamba üksikosaade väljatöötamine: Esimene „Benz“-sõiduk rajatakse kivisse.

KUMB ON TÄHTSAM?

Gottlieb Daimleri, Saksa leiduri lähedase sugulase poolt on tõstetud protest ausamba ehitamise vastu Carl Benzile, kui „auto leiutajale“. Nüüd teatab Benz-ausamba-ehituskomitee, et tal pole olnud kavatsustki nimetada Carl Benzi „autoleiutajaks“. Samuti ei tahta ka keegi eitada Gottlieb Daimleri geniaalseid võimeid ega saavutusi. Saksa inseneride ühing ehitas juba aastate eest Gottlieb Daimlerile ausamba Cannstatli nüüd on Saksa autoklubid otsustanud ka Carl Benzi austada väärilise ausambaga Mannheimis.

See ausammas oleks pühendatud Carl Benzile kui „pioneerile jõuvankri ehituse alal“.

ÕNNETUS ES-UST LENNUKIGA PÖLTSAMAAL.

10. märtsil s. a. juhtus lennuõnnetus Põltsamaal. Lendur H. Brasche pääsis hädavaevalt surmast, kuna lennuk täiesti purunes. Nii on siis esimene era-lennuk, mis osteti hra H.-Sternbergi poolt 9000 kr. eest, õnnetu otsa leidnud reklaam-lennul. Õnnetuse põhjuseks olla olnud purunenud pudelist väljavoolanud eeter, mille aur uimastanud lennuki juhi niivõrd, et see minestusse langenud ja juhtimisevõime kaotanud. Kahju on suur, kuid oleks võinud veel suurem olla noore lenduri surmaga.

JÄRELVANKER-AUTOBUSED PRANTSUSMAAL.

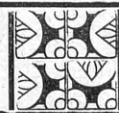
Viimasel ajal on Prantsusmaal tarvitusele võetud järelvanker-autobused nagu juuresoleval joonisel näha. Sarnane autobus on haagitud veotraktori järele, mahutab 75—100 sõitjat, ja on paljudel juhtudel väga otstarbekohaseks osutunud, eriti suure liikumise aegadel, nagu hommikuti ja peale lõunat. Väiksema liikumise ajal on võimalik veotraktorit kaupade veoks tarvitada, haakides sellele külge, autobuse asemel, veo-järelvankri.

EUKALÜPTUS-PUUST AUTOKÜTET.

Hispaanias on katsetamistel saadud eukalüptuspuust automootorite kütteks kõlbulikke ainet. See olla hea ja ökonoomsem kui bensiin.



Turism



Turismi tähtsusest.

KODANIK TUNNE KODUMAAD!

Aug. Wesley.

Laiskus on leiduste ema — öeldakse. Turismi kohta seda ei või öelda. Just vastupidi: *turism on kiire elu- ja töötempo, inimese üliagaruse ning kurvana, ühekülgsel elu-olu mõjutusel tekkinud rahvusline ja rahvusvaheline liikumine.*

*Turism tähendab retklemist — üksikult ja hulkades. Nimetus on tuletatud sõnast *tour*, mis tähendab ringreisi õppimise ja vahelduse sihiga. See on võrdlemisi noor liikumine, organiseerunud ja arenenud vastavalt ühiskondlikele oludele. Turism on praegu osa kultuurinimise kasvatusel, osa sotsiaalsest tervishoiust ja osa rahvamajandusest.*

Vaatleme lähemalt. Esiteks retklemise kasvatusline tähtsus. Kultuurinimene peab tundma ajalugu, loodus- ja maadeteadust, arheoloogiat, etnograafiat, arhitektuuri, kunsti, kirjandust ning omama teadmisi kümnetelt teistelt elu ja teaduse aladelt. Osa neist teadmistest saavutab kodanik koolis — suurema osa, eriti praktilistel aladel, peab ta ise elus hankima. *Parimini õpitakse tundma ja teadma seda, mis oma silmaga nähtav, oma käega katsutav.* Sellest siis tulebki, et juba ammu hakati korraldama *õppereise* — kooliõpilastele ja täiskasvanuile. Ja sealjuures ei taotle alati puht-pedagoogilisi ja teaduslisi või erialalisi sihte, vaid korraldatakse ühisretki üldhariduslike tasapinna tõstmiseks juba sadadele ja tuhandetele. Nii on odavam, kuigi sellised masse-retked kasvatuslikult jäävad nõrgemaks. Kolgakondsust ja nurgapatriotismi nad aga hävitavad — laiendavad selle asemel silmapiiri ja süvendavad üldist rahvustunnet ja läbikäimist. *Õpitakse tundma oma kodumaad, oma rahvast, oma olusid kohapeal ning luuakse sõprus- ja südamesidemeid. Oma rahva ühtlustamiseks annab turism parimad võimalused. Ning tehes ühisretki naabermaadesse, õpime sealtki palju, tutvustame end seal ja sõlmime sealgi sidemeid, mis surmani kestavad ja meid naabritega seovad. Rahvaste lähendamisel on turismil määratu suur tähtsus — kõnelematagi kasvatuslikust kasust. Mida olid ja on kroonitud või kroonimata riigipeade kohtamised ja diplomaatide dineed selle kõrval mida turism rahuaate heaks teeb ja teha võimaldab?!*

Või võtame sotsiaalse tervishoiu. Praegune tööstussüsteem, teenistus- ja korteriolud ning kiire elutempo rikuvad, eriti linnades, kodanikkude tervist kohutavalt. On küll antud mitmesuguseid seadusi ja määrusi tervise kaitseks, kuid nendest on vähe — *tiisikus, närvirikked ja elutüdimus murravad enneaegselt hauda ikka rohkem inimesi.* Alaline pinge, tegevuse ühekülgsus, puudulikud korteriolud ja veel hulk teisi tegureid hävitavad kodanikkude tervist ja elu. Et nende kahjulikkude tegurite mõju vähendada, selleks tuleb turism appi. Retk loodusesse, teise kohta, teistesse oludesse — *kas või ainult nädalalõpuks* — on värskendav ja tervist kosutav. Tagajärg on, et elujõud, tahe olla ja tegutseda, suureneb ning tervis kosub ja säilib. *Selles seisabki retklemise suur tähtsus sotsiaalse tervishoiu alal.*

Alul mainisime, et turismil on rahvamajanduse alalgi suur tähtsus. Et retklemine — kõige paremini organiseeritult — midagi maksab, on iseenesest mõistetav. Meilgi, kus rahvas vaene ja retklemine kodumaal veel õige algeline, kulutatakse selleks hulk raha. Need summad pole aga raha ega toodangu ringvoolust kadunud. Just vastupidi: *raha, mis retklemiseks larvitatakse, satub otsema teed tagasi produktiivsesse ringvoolu.* Turistid vajavad ju transporti (raudteed, laevad, omnibused, autod jne.), ulualust peatuskohtadel (hotellid, võõrastemajad, turistikodud jne.), toitu, juhte, kirjandust ja paljugi sellist, millega varustamine tähendab varustajale sissetulekuid. Turistid, niiöelda, jagavad raha laiali ja kiirendavad majanduslikku läbikäimist. See liikumine ja läbikäimine annab omakord teenistust ja sissetulekuid tuhandetele. Nii et *retklemisest kodumaal on laiaadele hulka, sellega meie rahvamajandusele väga kasulik.*

Teine on lugu välismaiste lõbureisidega. Puht-turismi seisukohalt küll nende, näiteks õppe- ja tutvumisekursioonide ja isegi üksikute isikute välismaile retklemise vastu olla ei saa, kuid *rahvamajanduse huvides on nad meile kahjulikud.* Sõites välismaale viime raha kodumaalt välja ja raiskame selle võõrsil, kust see enam tagasi ei tule. *Mida rohkem anname raha välismaa reisideks, seda vaesemaks ise jääme.* Praegusel raskel ajal peame seda eriti silmas pidama. Iga sugused lõbureisid välismaile tuleks, kuni kriisi möödumiseni, karmilt keelata.

Siin võidakse väita, et meil on ju tulusid välismaade turistidelt. See on õige. Aga et välismaiste turistide arv on üldiselt umbes 50% vähenenud, siis *janduskriisi arvesse võttes püüatagu sõidud välismaile 337.250 krooni rohkem kui aasta jooksul välismaade turistidelt saime.* Selline „turism“ viib meid hävingu poole.

Järeldused kõigest eelolevast on lihtsad: 1) *turismi suur tähtsus on eitamata selge;* 2) *turismi tuleb energiliselt propageerida ja korraldada;* 3) *rasket majanduskriisi arvesse võttes püüatagu sõidud välismaile ja suunatagu kõik turistiliikumine kodumaale ja* 4) *tehtagu kõik mis võimalik välismaiste turistide tõmbamiseks Eestisse.*

Eriti ja lõpuks tahaks rõhutada kodumaise turismi tähtsust ja võimalusi. *Kodumaa tundmaõppimine on iga kodaniku esimene ja püha kohus.* Kuidas võime kultuurinimena oma maast ja rahvast võõrastele jutustada kui meie neist pea midagi ei tea? Milleks minna retklema võõrsile, kui oma raadki ei tunne? See oleks absurdne.

Sest pakub ju meie väike Eestigi oma vahelduva maastiku, sise- ja rannaveeteede, saarestikkude, loodusilu, ajalooliste ehitiste ja varemete, muinsusesemete, supelrandade, tööstusettevõtete jne. kujul palju rohkem kui mõni suuremgi maa. *Milleks siis minna merd kaugemale kalastama?!*

K o d a n i k , t u n n e k o d u m a a d !

Vasalemma marmorimurrud ja Padise.

Kui meeldivad on käigud loodusesse! Kuidas hiilgavad laste silmad, kui tolmusest kooliklassist vabanetakse.

Teeme väljasõidu Vasalemma marmorimurdude juure, mis asuvad Vasalemma raudteejaamast 4 km eemal Haapsalu maantee ääres.

Juba maanteele paistavad lõuna poolt mõnekümne sammu kauguselt valged hunnikusse laotud kivid. Nende taga on männi- ja kuusemets, kust loomade kellahelin ja karjaste hõiskamine kostub. Murdude juures põllulapil künnab talusulane esimesi vagusid. Üleval pea kohal ikka kõrgemale ja kõrgemale kevadesse taevasinasse tõustes lõõritab lööke.

Sammume mööda kiviaia äärt murdude juure. Murdusid on kaks, maantee äärt mööda kõrvuti. Suurem murd on umbes 250 sammu pikk ja kohati 60 sammu lai, kuna väiksema pikkus kõigest 70 ja laius 30 sammuni ulatub.

Murrud on pooleni vett täis, kuid see ei takista kivide paksust vaatlemast. Üksikute kihtide paksus ulatub 5—6 sentimeetrist poole meetrini. Kihid seisavad üksteise peal nagu lehed raamatus. Veest paistavad välja mõned valmistatud kivid, mis õigel ajal vedamata jäänud. Ka kaldal vedelevad mõned juba ilmade mõjul pruuniks muutunud marmoripakud. Paistab, kui oleks parajal tööajal vesi peale tulnud ja töö seisma pannud.

Vasalemma marmor läheb meie harilikust paekivist lahku. Ta on palju tihedam, värvirikkam. Siin ei leidu suuremaid kivistusi, nagu Ida-Harjumaa paes, kus „kivisüdamed“ mitu sentimeetrit pikad. Ka ei ole kihtide vahed nii krobelised, pahklised ja muhkliised, vaid palju vähema konarusega. Marmor ise seisab koos ühesugusest valkjashallist massist, milles on kohati väikeste endiste loomade (*Hemicosmites porosus* Eichw. ja teiste) kivistusi. Juba toorelt on marmor õige ilus, aga lühvitult näib ta väga kena välja. Marmorilademeteks paksus on mitu meetrit; enamasti leidub paremat seltsi õhukese pealmise kihi all.

Vanapere murrust on keegi mõned õhemad pae- korrad põrandakivideks lahti murdnud, ristitegija aga mõned paksemad pangad ristialuste jaoks kaldale ladunud. Niisuguseid marmorist rista ja ristialuseid on Keila surnuaial küllalt. Lapsed kõnelevad, kuidas neil isa käinud siit risti tellimas.

Klaose murrus laob üks taat suuremaid kivitükka silda — maja alusmüüri ehituseks, nagu ta seletab.

Küsime kiviladu kaest teateid murdude kohta.

„Olen hulk aega ise siin murrus töötanud,“ seletab ta kivipangale istudes. „See oli juba ammu, vist 1878. aasta ümber, kui sakslane Sack hakkas esimest korda siin laskma kiva murda. Ma olin siis vast poisike. Peale selle töötasid siin veel mitmed teised meistrid. Ühed läksid, teised tulid. Enne sõda oli see Klaose murd Blagodarevi aktsiaseltsi käes. Naabri Vanapere murrus töötas selle murru omanik ise. Vahet töötasid mõlemas murrus kokku 50—60 inimest. Kümme ja enamgi hobust vedas iga päev kiva Keila vaksali. Sealt saadeti need Venemaale — Peeterburki ja Moskva. Seal töötati need muidugi suurtes vabrikutes ümber mitmesugusteks asjadeks, nagu trepiastmeteks, põranda parketkivideks, simsideks jne. Ka siin Klaose murrus lihvitud mõned kiva. Seda tehti nii: murtud marmoripangal raiuti suuremad nurgad haam-

ri pinniga ja nüri peitliga maha; teise teravama peitliga tahuti kivi pind vähe siledamaks. Peale seda pandi kivid pealekuti ja hõõruti üksteise vastu, visati ühtepuhku vähe liiva ja kallati ühtelugu vett vahele. Selle järele nühti veel hariliku tahuga, hõõruti lõpuks isesuguse kiviga, kuni marmor läikima hakkas. Pärast veel poleeriti vildilapiga, mis niisutatud soolhappe ja tinatuha lahundis. Siis hakkab marmor nii läikima, et vaata — nägu paistab vastu.

Tööd oli enamalt siin küllalt. Sellepärast ehitasid mitmed töölisel enestele siia metsa majad. Paljud said siin tööd ja leiba. Peaks aga mõni selle töö nüüd jälle käima panema.“

„Aga kuidas nad vee neist aukudest välja said?“ küsib üks õpilane. „Pumbati. Vaata, siin selles majas oli mootor, siin pump. Vesi jooksis esiteks mööda laudrenni sinna mäekünka otsa nende põllukivide vahele ja sealt juba ise allamäge edasi. Aukude puurimiseks tarvitati 30-hobusejõulist naftamootorit. Puuriti terve rida aukusid kividesse, sinna taoti mitme mehega korraga raudtalvad — ja marmoripank oligi käes. Töö käis ühtepuhku. Korraga sõja ajal räägivad: sakslased tulevad. Kohe mootorid ja muud „trumenkud“ hooste peale, vaksali ja sealt — Venemaa põhja.“

„Noh, siin seda marmorit on ikka küll!“ „Oi, seda on siin isa heaks ja poja põlveks. Paljud ehitused on sellest. Isegi vana Padise klooster on meie kivist.“

Õpilastes tõi Padise kloostri nimetamine esile soovi ka seda vaadata. Laksimegi, jättes vanataadi kiva laduma. Padise kloostrisse on murdude juurest mööda Haapsalu maanteed veel 3 km. Klooster on 1254. a. Dünamünde munkade poolt ehitatud, ordumeister Kehleriga eesotsas. Mungad olevat kui tublid kalapüüdjad tuntud olnud. Jüriööl 1560. a. põletasid eestlased kloostri maha. Sest ajast peale on ta varemetes.

Lõunast ja läänest piirab kloostrit jõgi, idast tiik, mis enamalt, nagu näha, kloostrit ümbritsevate kanalitega ühendatud olnud. Siis oli klooster nagu mõni loss veega igalt poolt piiratud. Praegu on kanalid täis vajunud ja veest peaaegu tühjad. Vanad kivist sillad käsipuudega on nendel veel alles.

Kloostri varemete pikkus on 75 ja laius 60 sammu. Eespoolne külg on ajahamba puremisele kõige paremini vastu pannud. Jõepoolne müür on juba ümber vajunud. Völvidel ja müüridel kasvavad toomingad, männid kuused ja muud puud ning põõsad. Ka on kevadepäike rohu kivide vahel haljendama meelitanud.

Kloostri hoovist läheme üles kivitreppe mööda, mille astmed mungad siledaks tallanud, ja hüppame sealt alla kirikuruumi. Käimine on siin isegi hädaohtlik. Väga kergesti võib pähe kukkuda ülevalt võlvi küljest mõni kivi, mis kaunis lahtiselt paistab seisvat. Kloostri all on suured keldrid, milles haigutab vastu tühjus.

Leiame torni viiva trepi üles ja ronime torni. Siin võib näha, et inimese käsi on neid varemeid korraldanud. Et neid ilmade mõju eest kaitsta, on kloostri tervemale jaole katus peale ehitatud, torni ääred ülevalt plekktahtlitega kinni kaetud. Suurest tornikellast pole muud järele jäänud kui haamer ja numbri- laud. Kellavärk on ära viidud, niisama ka seierid. Ennemalt pole kell hakkidele oma löömisega sugugi

meeldinud. Seierile maha lastes lükanud nad tihti kella veerand tundi ette või taha.

Vaade tornist mere poole on tore. All kohiseb veskitamm. Läänes, teiselt poolt jõge, paistavad rukki-orase põllud kui rohelised lapid mustal riidel. Edasi põhjas heinamaad küünidega. Nende taga segamets kaskedest ja kuuskedest. Kaugemal paistab metsast Madise kiriku torn. Metsa taga paistab mere laht, milleni umbes 5—7 km, ja Pakri saared. Idas on, nii-

kaugele kui silm ulatub, ikka segamets. Lehestiku seast tõusevad mitmelt poolt suitsusambad üles, tõendades, et seal talud asuvad. Ilus vaade meelitab lastel laulu välja ja nende eneste algatusel kostab laul: „Isamaa, õitse sa!“

Päike läänepoolses taevas annab märku, et peame tagasimineku peale mõtlema. 7—8 km on Vasalemma jaama käia, ja see nõuab jõupingutust.

Ed. Lamm, (Harjumaa).

Idaurked ja Jäävandi loik Kuimetsas.

Kaks kilomeetrit *Kuimetsa* mõisast Kose poole, Juuru kihelkonnas, asuvad mõlemal pool maanteed n.n. *Idaurked*. Maanteelt, mis üle Neitsimäe viib, käänab väike põllutee pahemat kätt kõrvale. Sada viiskümmend sammu seda teed mööda minnes, silma me pahemat kätt, tee ääres maa alla viivat mustendavat õõnsust, mille suu ligi poolteist meetrit kõrge ja 2—3 m lai. Sisse pugedes näeme, et siin suur koobas meile vastu haigutab.

Esimesel pilgul on sisemise ruumi suurust võimatu määrata. Koopal ei näe otsa ega äärt, sest igale poole viivad saladuslikud urked. Kahju ainult, et nad nii madalad, sest harilikult pääseb ainult küürakili ja käpuli edasi. Harva tuleb niisugust kohta ette, kus inimene ka püsti võib seista.

Koopa põhi läheb edasi minnes ikka madalamale, ja mida kaugemale me koopa suust jõuame, seda sügavamale viib meid sisemine ruum. Harva näib urke lagi tugivat mõnele paerünkale; otse imeks tuleb panna jõudu, mis seda vägevast labürinti üleval kannab. Koopa lagi on kõik ühine paemürakas, milles ainult mõnes kohas lõhed näha, ulatudes maapinnani nagu korstnad-õhuaukud. Paiguti on urke seinad ja lagi nii siledad, nagu oleksid nad üle hõõveldatud. Mitmes kohas on seintel kiviservad, paistes siledade hõõveldatud karniisidena.

Koopa põrandal esinevad sügavad augud, mis kurrastikkudena kaovad teadmata sügavusse. Lämmastav õhk koopa tagumises otsas teeb uudishimulikult vaatajal võimatuks kaugemale edasi tungida. Ei taha ka tuli enam põleda, mispärast vaatleja tahes ehk tahtmata oma uurimistöö peab lõpetama ja jällegi päevalgele tulema.

Kirjeldatud koobas on üks kõige suurematest koobastest. Selle koopa ümbrus Neitsimäe läheduses on vist kõik maa alt õõnes, sest kui maa peal kõvasti hüpata, siis kõmiseb maa tumedalt.

Teine koobas asub lähedal oleval mõisa põllul; kolmandasse pääseb maantee ääres olevast kruusa-august; see on aga palju madalam ja kitsam.

Nimetatud urked on kõik põhja pool maanteed. Suurem jagu urkeid asub aga lõuna pool maanteed olevas Idakuusikus. Siin kannavad nad väga mitmesuguseid nimetusi: Kassi, Kasaka, Määra urge ja veel väga palju ilma nimeta. Kõik on aga vähemad ja ei näi nii kaugele maa sisse minevat. Ühes kohas võib vabalt mäeseljandiku alt läbi käia. Mitmes kohas on lael augud sees, kust valgus sisse paistab.

Huvitav on ühte mäekünka kalda-alust vaadata, millel enam kui 20 m pikkune kumer paas laeks. Paks mullakiht ja suured puud katavad seda kivilage, kuid kannatlikult kannab lagi koormat ja ei mõtlegi maha-langemise peale. Ida-urkeid on nähtavasti vanemal

ajal tarvitatud sõja ajal pakkuminemise kohaks. Läti Hindrek kirjutab oma ajaraamatus (peatükk XXIII, § 10) Harjumaa koobastest järgmiselt:

„Aga liivlaste saak oli väga suur, kes Harilaste maa-alused koopad, kuhu nemad ikka ära olivad põgenud, kinni olivad pannud ja tuld ja suitsu nende koobaste suu peale tegivad, ja ööd ja päevad suitsutatsivad, ja neid kõik ära lämmatasivad, niihästi mehed kui naised. Ja kui nemad, mõned suremas, mõned pool-surnult ja teised surnult koobastest välja olivad kiskunud, tapsivad nemad need ära ja vedasivad teised vangi, kusjuures nemad kõik nende vara ja raha, riided ja muu saagi hulgakaupa ära viisivad. Lämmatatud inimesi oli aga mõlemast sugust kõikide nende koobaste sees ligi tuhat hinge. Selle järele pöörasivad Liivlased Sakslastega tagasi, Jumalat tänades selle eest, et tema ka Harilaste uhked südamed ristiusu alla oli alandanud.“

Paar km Ida-urgetest Juuru kiriku poole on Kuimetsa jõe silla lähedal suurem loik, mis kannab nime *Jäävandi*. Pahemat kätt tõuseb loigu kallas järsku üles enam kui 4 m kõrguseni. Kalda all, vastu maapinda on kümmekond suuremat ja vähemat auku, mis maa sisse lähevad. Suvel on need augud kuivad ja osalt rohuga kinni kasvanud, aga kevadel vete lagunemise ajal, hakkavad need augud vtt välja ajama, ja nii suure jõuga, et vesi nagu purtskaevust üles kõrgele kargab, mis imekena vaadata. Terve Jäävandi täitub siis umbes meetri sügavuse veega, mis laia ojana sealt jökke voolab. Vesi tuleb nähtavasti Vaopere rabast, mis Idaurgetest ida pool. Rabast tuleb veesoon urgetesse, täidab need ääreni veega; sealt hoovab vesi maa-aluseid urkeid mööda Jäävandi loigu kaudu Keila jõe ülemjooksu, mis palju madalamal seisab kui raba ja urked.

Gustav Ruudi, (Harjumaa).

EESTI TURISTIDE ÜHINGU OSAKONDADE AADRESSID.

Tartu osakond: Esimees dr. G. Vilberg, Kastani t. 119;

Petseri osakond: Esimees direktor A. Rikken, Petseri Ühisgümnaasium;

Võru osakond: Sekretär K. Ehrmann, „Võru Teataja“ toimetis;

Valga osakond: Esimees linnapea J. Soo, Valga linnavalitsus;

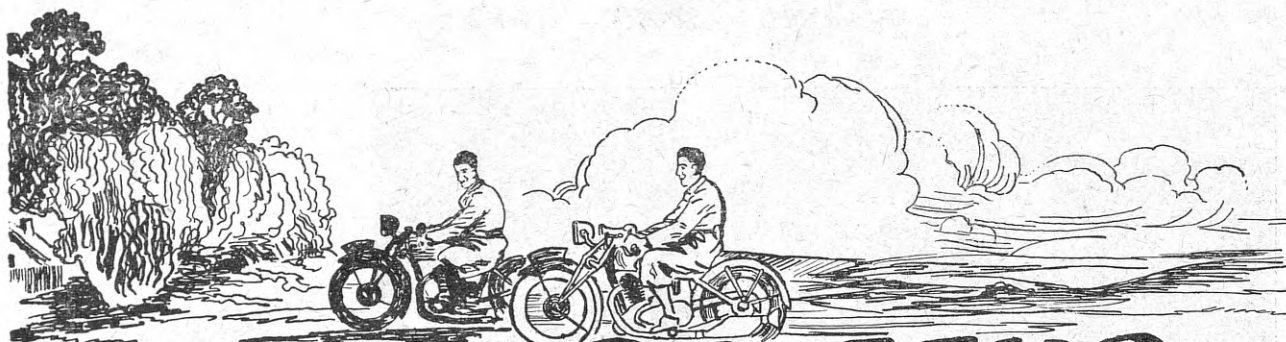
Viljandi osakond: Esimees linnapea A. Maramaa, Viljandi linnavalitsus;

Pärnu osakond: Esimees supelinspektor A. Randfeldt, Pärnu linnavalitsus;

Haapsalu osakond: Esimees linnapea dr. H. Alver, Haapsalu linnavalitsus;

Rakvere osakond: Sekretär notar H. Laheste, Tallinna tän. 25;

Otepää osakond: Esimees apteeker V. Jentson, Tartu t.2; Ühingu peabüroo asub Tallinnas, Rüütli tänav 2.



MOOTORRATTUR

E.A.K. MOOTORRATTA SEKTSIOONI KORRALDUSEL

TALVINE MOOTORRATASTE VÕIDUSÕIT JÄI ÄRA.

E. A. K. Mootorratta Sektsioonil oli kavas korraldada talvise võidusõidu. Kuna aga sel talvel väga vähe lund oli, mis oleks sõidu iseäranis huvitavaks teinud, ei saanud Pirita—Kose ringteel seda mitte korraldada. Piirduti Tall. Hipodroomile, kus sõidu olud siiski soodsamad. Dreening nädalal aga muutusid ilmad täiesti soojaks ning sõidutee muutus, sõna tõsis-
ses mõttes, porilombiks, selle tõttu katkestati dreeningud ning tühistati võidusõidu korraldus.

MOOTORRATTURITE KONGRESS RIIAS.

26. märtsil s. a. peetakse Riias esmakordne Balti riikide Mootorratturite kongress. Kus on esitatud Läti, Leedu ja Eesti. Küsimuste alla tulevad: mootorspordi korraldamine Balti riikides, võidusõidud ja

nende trahvipunktide ühtlustamine, piiri formaalsuste lihtsustamine, spordikalendri kokkuseadmine, põletis-
ainete küsimus (Estolin, Latol j. t.) ning palju muud.

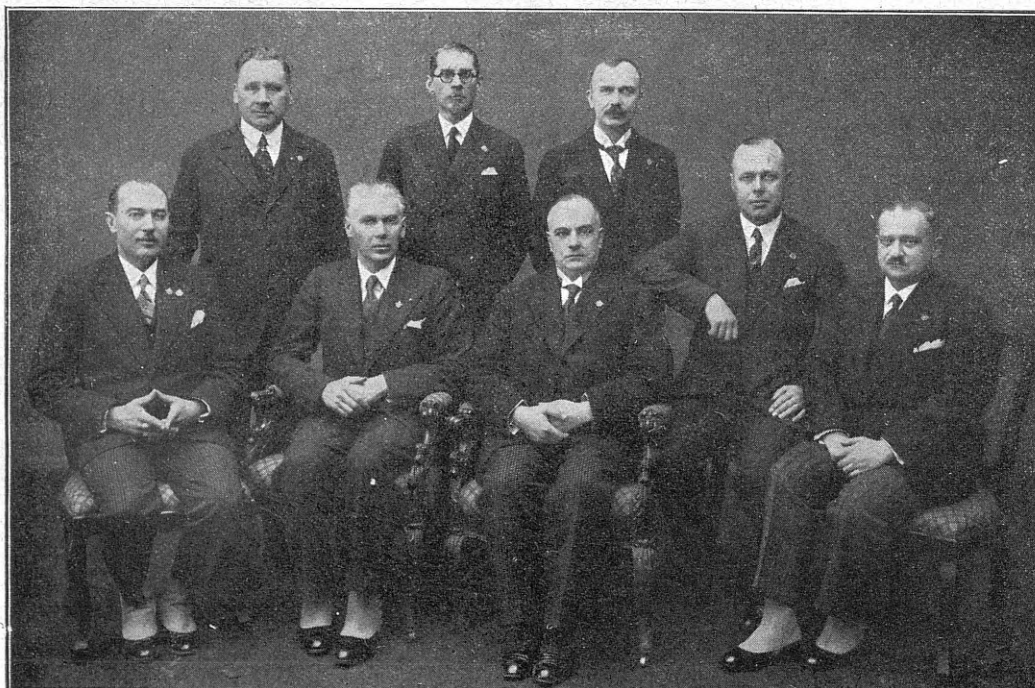
Eesti esindajaks kongressile saadab E. A. K. Mootorratta Sektsioon kaks liiget, hrad Paap ja Kletsky.

Läti Mootorrata Klubi (Latvijas Motociklistu Biedriba) külastab nelipühi, s. o. 4. ja 5. juunil s. a. E. A. K. Mootorratta Sektsiooni Tallinnas.

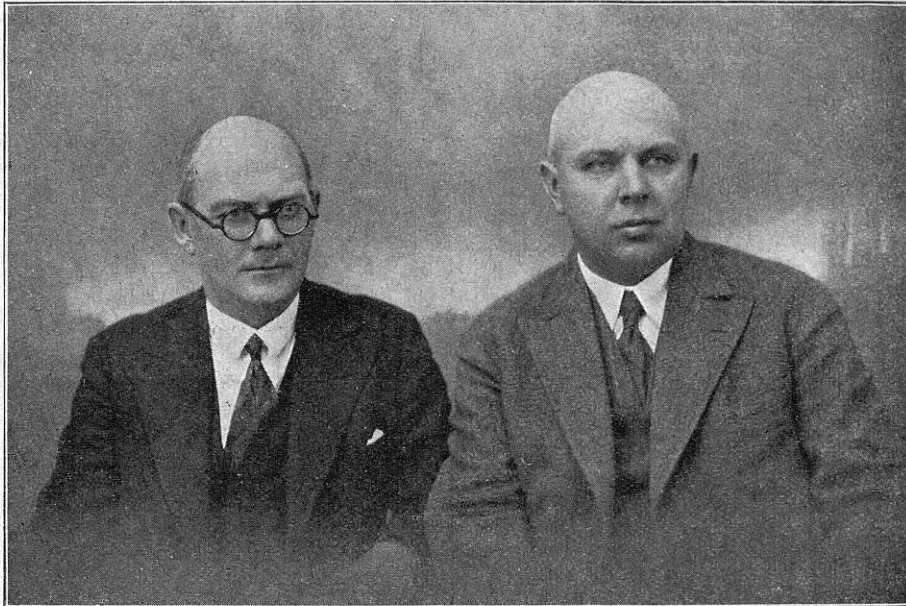
Küllasõit on arvatud vastukülaskäigust, sest E. A. K. M. S. liikmed käisivad 18. ja 19. juulil 1932. a. Riias 13 liikmelises koosseisus ülnimetatud klubi külastamas. Vastuvõtt, sel korral, Riias jättis oma südamlikusega unustamatta mulje.

E. A. K. Mootorratta Sektsiooni peakoosolek peetakse pühapäeval, 23. aprillil kell 11.00 hommikul klubi ruumes (Vene tn. 30).

Kroonika.

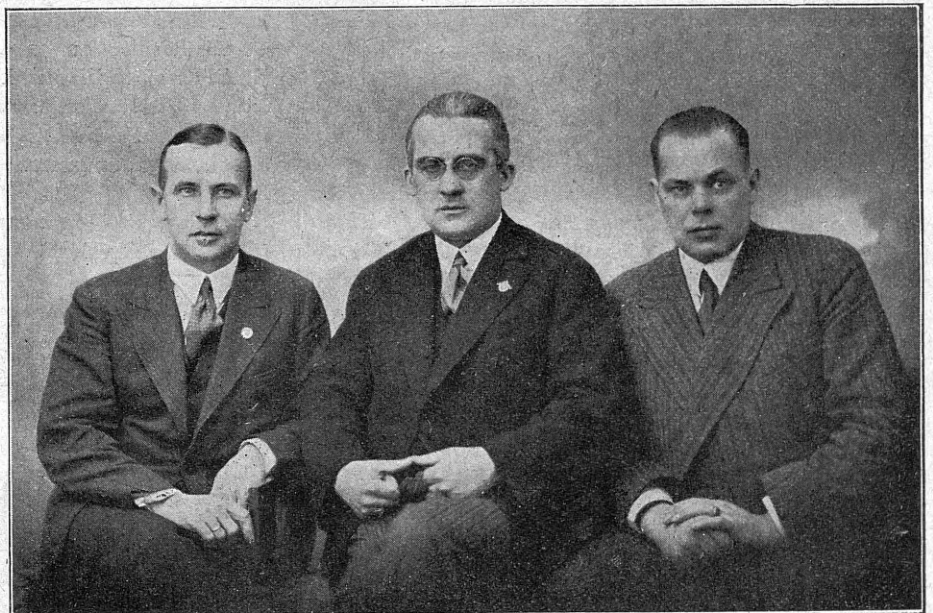


Eesti Autoklubi juhatus 1933. a. Istuvad: hrad Joh. Jeets (sekretär), R. Uritam (I abiesimees), J. Zimmermann (esimees), E. Veidemann (varahoidja abi), J. Tannebaum (II abiesimees). Seisavad: J. Kalpus (kassahoidja), J. Kermann (varahoidja), Dr. H. Hold (sekr.).



Eesti Autoklubi revisjoni-
komisjon 1933. a. hra E.
Maddison (esimees), hra
J. Hansen (liige), puudub
pildil hra N. Nüitem.

Foto Akel.



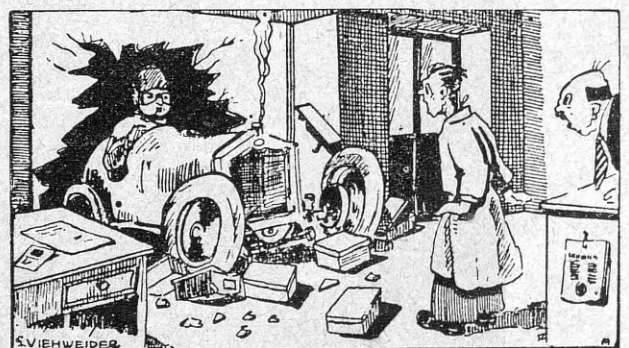
Eesti Autoklubi spordiko-
misjon 1933. a. hra Brutus
(sekretär), hra Hugo Tall-
meister (esimees), hra H.
Roman (abiesimees).

Foto Akel.

Nali.



„Onu“, järgmine kord ole ettevaatlikum!



Autojuht (sõites läbi aknaklaasi kauplusesse): „kuna
ma juba kord siin olen, siis andke mulle kohe 2 paari
saapanööre kaasa, aga ruttu, palun“.