

Auto-Sport & Tourism

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

VI AASTAKÄIK.

Nr. 11 (69) NOVEMBER 1933.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U :

Spordihooaja lõppedes.
Pariisi 27. autonäitus.
Londoni autonäitus.
Tulusaid näpunäiteid.
Reisust välismaal.
Turism.
Kroonika.

I N H A L T.

Das Ende der Sportsaison.
Die 27. Automobilausstellung in Paris.
Londoner Olympiaschau.
Nützliche Fingerzeige.
Reisen im Uusland.
Tourism.
Kürzere Nachrichten.
Chronik.

Spordihooaja lõppedes.

Aug. Wesley.

Küesoleva aasta spordihooaeg on lõppenud. See oli igal ajal ja igas suhtes tõeline hooaeg — elav, hoogne ja tagajärjekas. Kehalise spordi alal, eriti kergetõustikus, saavutati jälle rahvusvaheline tasapind. Uusi jõudusid on laialdaselt arenemas — Eesti kuulsus spordimaana kasvamas. Meie mootorspordi arengu ja tänavuste saavutustega võime ka rahul olla. Organisatsioonide liikmete arv on kasvanud, rahva huvi mootorspordi vastu suurenenud, võidu-, demonstratsioonide ja väljasõite on toime pandud rohkesti. Isegi Soomes ja Lätis on neis harrastusis käidud — Helsingis õppimas ning Riias Baltiriikide mootorratturite kongressil ja ka võistlemas — võitmas. On korraldatud kodumaal võistlusi endistel ja uutel kujudel. Osavõtt on olnud elav, vaatajaid rohkesti. Ajakirjandus on andnud ka rohkesti ruumi mootorspordile. Ja tagajärjed? Need on rõõmustavad! Kiiruserekorde tõsteti kõigil võidusõitudel. Kolm aastat tagasi oli meil ühe kilomeetri kiiruserekord 133,3 km tunnis mootorrattal — läinud aastal 141,4 km — tänavu juba 147,5 km tunnis! Mootorrattasport ongi meil mõne aastaga erakordselt kiiresti arenenud — autosport selle vastu osalt soiku jäänud. Erandiks viimasel ajal on siiski A. Kochi saavutused oma kääbusautoga Riias ja Tallinnas. Suuremate autodega pole meil viimastel aastatel üldse võisteldud — ei ole selleks sobivaid masinaid. Pole ka nähtavasti tuju ega tahet. Millega neid saavutusi ja olukorda põhjendada. Vastates küsimusele peame kõigepealt tuletama — jällegi! — meele üldist majanduskriisi, meie kõrgeid sisseveetolle, valuutahankimisraskusi, krooni väärtuse langetamist ja teisi puhtmajanduslisi tegureid, mis ühelt poolt soodustanud mootorrattaste ja väikeautode sissevedu, ostu ja tarvitamist ning teisest küljest takistanud suuremate autode hankimist ja kasutamist. Keskmiste ja suuremate autode tarvitamine — eriti spordi jaoks — on meil praegusel kriisi- ja vildaka majanduspoliitika ajal liig kallis lõbu. Neil majanduslistel põhjustel ongi autosport meil jäänud soiku — kuigi loodetavasti vaid ajutiselt — kuna mootorrattasport on selle asemel hiilgavalt hoogu võt-

nud. Mootorrattaste sissevedu on kasvanud ja mootorsportlaste arv suurenenud. Mootorrattasporti on meil viimastel aastatel elustanud ka klubidevaheline võistlus, mis ikka pinevamaks arenenud. Kui meil viis aastat tagasi organiseeriti Eesti Moto-Klubi, siis ühinesid selles pea kõik meie mootorratturid ja mõned väikeautode omanikudki. See pere aga jagunes ja umbes aasta hiljem loodi Eesti Auto-Klubi ühendusse Mootorratturite Sektsioon. Viimaseski on, peale mootorratturite, liikmeteks mõned autosportlased. Mõlemad mootorratturite organisatsioonid — E. M. K. ja E. A. K. M. S. — tegutsevad energiliselt.

Möödunud hooajal — ja juba varemgi — näis nagu must kass oleks nende kahe organisatsiooni vahelt läbi jooksnud. On süüdistatud teine-teist ebasportlikkuses ja ebaaususes. Kuivõrd need süüdistused on põhjendatud, ei kuulu siia. Konstanteerime siin vaid fakti... Olgu õigus kel tahes, ühte peame tülidest mainides siiski rõhutama: selgitatagu lahkkelide põhjused ja lepitatagu sportlaslikult. Vastasel korral kannatab selle all meie mootorsport sisemiselt ja väliselt. Praegune klubide vahekorid pole loomulik, normaalne. Ühistöö ja sportlik tegevus on võimata kui võistleja vastu puudub usaldus. Umbusaldusega rikutakse vahekorida veelgi sügavamalt ja samal ajal madaldatakse sporti. Lahkarvamisi tuleb alati ette — usaldus ja ausus ei tohi aga kunagi madaldata. Mäng olgu alati aus! Pealegi kui üldhuvid on ühised.

Kokkuvõttes seniseid saavutusi — eriti möödunud hooajal — võime kõigiti rahule jääda. Kui kord majanduskriis möödub — selleks on tunnuseid mujal maailmas juba olemas — ja kui kaovad maksupoliitilised raskused, mis meil auto- ja moorasjandust praegu rõhuvad, siis areneb meie auto-mootorsport tulevikus veelgi jõudsamini. Ja kui mootorratturite organisatsioonid lahendavad aumehelikult omavahelised pisitülid, siis on meie mootorspordi tulevik sedagi selgem ja lootusrikkam. On ju meil mõlemas laagreis hulk häid jõude ja osavaid-julgeid sõitjaid. Seegi asjaolu tagab tuleviku. Lõpuks veel mõni sõna meie lennuspordist —

mootorspordi nooremast ja õilsamast vennast. See ala pole meil veel nii populaarne nagu näiteks autosport. Asjaolu põhjuseks on lennukite ja sõidu kallidus, lendurite ja lennukite puudus ning — ala *uudsus*. Kuid tööd sellelgi alal on tehtud. Juba on meil kolm spordilennukit mootoritega ja kaks purilennukit. Nendega on tehtud propagandalende kodumaal, üks ümber-Euroopa lend ja külaskäik sel suvel Rootsi. Kõik õnnestunult — nagu paar *üleriiklist lennupäevagi*, mis kaitseväge õhujõudude kaastegevusel on hästi kordaläinud ning eralennuasjandust, õhukaitset ja lennusporti populariseerinud ja propageerinud. Selle kõige tulemusena on eralennuseltside võrgu tihenemine, eralenduritele erikursuste (eralennukooli) korraldamine ning otsus alustada lähemal ajal viie uue õpe-sportlennuki ehitamist kodumaal. Riigi ja seltskonna lahel toetusel areneb meie lennusport kõigiti kiirelt ja soodsas

suunas. Ja mainimist väärivad ka asjaolu, et möödunud spordihooaeg, intensiivsusest hoolimata, oli õnnetuste suhtes õnnelik. Vähemaid viperusi, üleajamisi, häda-maandumisi, kokkupõrkeid, ümberkukkumisi ja teisi sarnaseid möödapääsemataid juhtumeid küll oli, kuid ainult ühel juhul nõudis õnnetus inimelu — sedagi Tallinna Hipodroomil harjutussõidul. Õnnetuste vältimiseks on suuresti kaasaidanud omavalitsused teede kordaseadmise ja riiklikud asutused — teedeministerium, kaitseväge ja — last, but not least — *politsei*. Rahvas hakkab meil harjuma jõuvankritega ning koolid ja seltskondlikud organisatsioonid ning ajakirjandus teevad selleks ka tänuväärt tööd. Selline oleks meie tänavuse spordihooaja lõpubilans. See näitab edu läbikäigust ning kasu tulu ja kulu tasakaalustamisel. Areneme hoogsalt ja see kannustagu meid eesolevaks hooajaks end ettevalmistama.

Pariisi 27. autonäitus.

Tänavune Pariisi autonäitus 5.—15. okt. s. a. oli oma väljapanekute kogu poolest suurem kui läinud aastal. Vabariigi president külastas näitust 13. oktoobril s. a. näituse lõpupäeval. Pariis võib uhke olla kõigepealt autonäituse hoone „Suur Palee“ üle. Ruumijaotus, valgus ja läbikäigud on suurepärased ja hoone võib endas mahutada arvurikast külastajate peret ja väljapanekuid.

Näitusel, nagu ikka, domineerisid prantsuse autotööstuse saadused ja ainult mõned välismaa tööstused olid ilmunud väljapanekutega. Prantsuse autod olid esinenud järgmiselt:

1. *Amilcar*: autode alused 5, 7 ja 9 h.-j. mootoritega.
2. *Berliet*: uus ederataste veoga 4-sil. 11 h.-j. sport autod, siis turismiautod 15—19 h.-j. mootoritega.
3. *Bugatti*: 8-sil, 19 h.-j. uus tüüp, kunateised endised tüübid juba tuttavad on.
4. *Chenard et Walker*: 4 mudelit.
5. *Citroen*: 8, 10 ja 15 h.-j. autod. Päril uus tüüp „Toutalu“ on väga luksuslikult ehitatud.
6. *Delage*: mudelid D-4, D-8—15 ja D6—11.
7. *Delahaye*: 4- ja 6-sil. autod.
8. *Donnet*: 7, 11 ja 14 h.-j. autod.
9. *Ford* (prantsuse) V8—40 mudel.
10. *Hispano Suiza*: 12-sil., 54 h.-j. autod.
11. *Hotchkiss*: 4- ja 6-sil. autod.
12. *Licorne*: 5, 6 ja 8 h.-j. autod.
13. *Lorraine*: 6-sil, 20 h.-j. auto.
14. *Mathis*: 4-, 6- ja 8-sil., 5, 8 ja 16 h.-j. autod.
15. *Panhard et Levassor*: 6- ja 8-sil., 14, 20 ja 29 h.-j. autod.
16. *Salmson*: 4-sil. autod.
17. *Peugeot*: 4- ja 6-sil. autod.
18. Prantsuse „*Fiat*“: 6 ja 10 h.-j. autod.
19. *Renault*: 4-sil. Monaquatre 8 h.-j., Primaquatre ja Vivaquatre à 11 h.-j. — 6-sil. Primastella ja Viva-stella à 16 h.-j. ja Vivasport 21 h.-j. — 8-sil. Nervasport ja Nervastella à 28 h.-j. ja Reinastella 41 h.-j.
20. *Rosengart*: 5 ja 6 h.-j. väikeautod.
21. *Talbot*: 6- ja 8-sil., 10 ja 14 h.-j. autod.

Peale selle veoautod paljudest autovabrikutest. Auto keredest olid silmapaistvamad: Million, Guiet, Kelsch, Henri-Labourdette omad.

Välismaa autodest olid näitusel esinenud:

Ameerika: Chrysler, De Soto, Dodge, Graham, Hudson, Lincoln, Packard, Plymouth ja Studebaker.

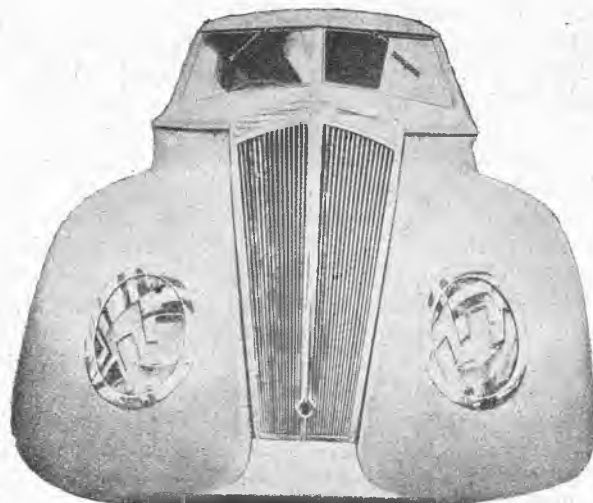
Saksa: Adler, Audi, Horch, DKW, MAN, Maybach, Mercedes-Benz ja Wanderer.

Belgia: FN ja Minerva.

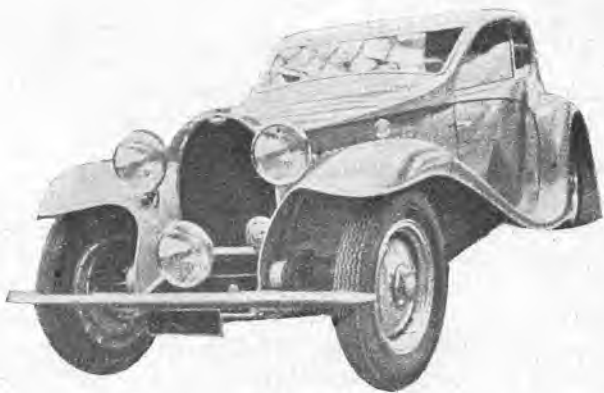
Inglise: Austin, Humber-Hillman, MC ja Rolls-Royce.

Itaalia: Alfa-Romeo, Bianchi ja Lancia.

Peaaegu kõik autovabrikud Euroopas on tõstnud väikejõuliste autode %, kuna suurejõulisi autosid valmistab sekka ainult veel mõni üksik vabrik. Autode kered on enamikus voolujoonelised, hästi madalad, et peaaegu roomab sõiduteel. Ederataste veoga autod hakkavad maad võtma, mitte seepärast, et nad tehniliselt küpsed on, vaid enam seepärast, et võimalust leida autokere madalamale viimiseks. Kõige peale vaatamata on aga autode hinnad peaaegu endised ja harva leidub hinnas muudatust. Kaaluliselt võrreldes, on väikeautod siiski kallimad kui suured. Üldiselt aga võib ütelda, et kes suurte lootustega Pariisi tuli, et siin palju uudist leida, elas suure pettumuse läbi, sest uut ei pakunud näitus midagi. Paljude mudelite juures on tehtud rohkem, kui nad seda väärivad. Kui nende loomingu „carrosserie aerodynamique“, kui üks tähtsam 1934. a. mudelite tunnusmärki allakriipsutatakse, siis pole siin juttu millegist muust, kui parandatud ja moe-



Chenard et Walker, tüüp Aigle 8, voolujoonelise karrosseriiga.



Bugatti — voolujooneline karosserii ehitatud 4,9 ltr. 8-sil.-alusele.

pärasemaks tehtud välimus, millel aga voolujoone vormiga aerodünaamilises mõttes pole mingit ühist. Ümar- gused ja voolavad“ jooned ei anna veel kaugeltki voolu- joone vormi. Pole vist suuremat probleemi, millest vii- masel ajal autoasjanduses nii palju juttu on tehtud, kui voolujoone kere. Paistab aga, et sarnase kere väl- jaarendamise mõttest ja otstarbest ollakse täielikus arusaamatuses. Voolujoone kerest võib siis ainult juttu olla, kui see vastaks teatud auto kiirusele. Mis kasu on voolujoonest, kui näit. seeria väikejõuline auto, mille maksimaalne kiirus on 80—90 km/t., kui ta selle voolujoone tõttu annaks 5 km/t. kiirust juurde ehk 100 km peale vähendaks ½ liitert bensini? Aga ka seegi pole veel tõestatud! Väga liialdatud voolujoone ehituse leiame „Chenard & Waleker“ juures, missugune idee on lennukonstruktori Mauboussini poolt välja läi- nud. Kuid me teame, et auto pole lennuk ja nii nagu siin seda probleemi lahendada on loodetud, ei leia pub- liku poolt kunagi poolehoidu. Kui sarnase auto kohta öeldakse, et tema oma vormi tõttu võib saavutada 50% enam kiirust, siis võib see olla ainult paberline teooria.

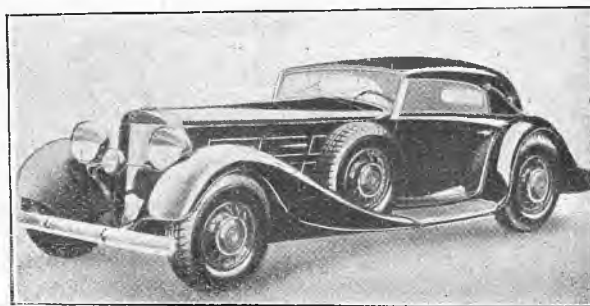
Et oleme kord karosseriide juures, olgu öeldud, et siin võib vaevalt kõnelda uudistest. Kahtlemata näe- me Delage, Hispano Suiza, Mercedes-Benz, Maybach

väljapanekute hulgas väga ilusaid ja maitserikkaid ke- resid, kuid et aga anda autole vähe sportlikku väli- must, on täitsa unustatud, arvates vist, et autojuht peab ka midagi tegema ja nägema.

Ederataste vedu ei ole veelgi leidnud suurt poole- hoidu. Ainult Derby, Rosengart, DKW ja Audi esine- vad ederataste veomudelitega. Kõigil autodel on aga tänapäeval mootorid asetatud kummipadjule, ja ikka enam ja enam hakatakse kasutama kummi autoehituses.

Raamide alal on kastraaam ristliigetega. Mooto- rite kohta ei ole midagi olulist öelda, kui vaid seda, et vähematel autodel (umb. kuni 1½ ja 2 ltr.) on tarvi- tusel 4-sil. mootorid. Käikudelülitust püütakse lihtsus- tada nii palju kui võimalik.

Ka mootorrataste ehituses ei ole suuri muudatusi ega uuendusi, seevastu aga veoautode ja omnibuste juures peab märkima väljapaistvaid saavutusi. Diisel- mootoril on suur edu. Vähesed prantsuse firmad esi- nevad küll oma mudelitega, nagu näit. Renault, Berliet, Lavigne j. t. Suuremal osal on litsentsid tuntud välis- maa toorõlimootoritele. Nii ehitab Bernard Inglise Gardneri, Unic Mercedes-Benzi, Peugeot Junkersi,



„Mercedes Benz“ 380 tüüp.

Willème Deutz-Dieseli. Ei tohi unustada ka Schveitsi Saureri, mida aastaid juba ehitatakse Prantsusmaal. Esimese terasdiisel mootoriga esineb MAN, mille ehi- tus on lihtsam ja kergem, ning seega odavam.

Londoni autonäitus.

Tänavune Londoni autonäitus peeti 12—21. okt. Seekord esinesid väljapanekutega peaausjalikult Inglise firmad, kuna kõrged tollid takistasid välismaa autode sissevedu, ja pealegi on Inglise väikeautode hinnad praegu madalamad kui mujal Euroopas. Näit. 120 Inglise naela eest võib saada 4-sil. väikeautosi nagu „Austin“, „Morris“ jne. 135—152 Inglise naela eest „Standard“ 4-istm. töldasi, 160—200 Inglise naela eest vähe suuremaid nagu „Humber“, „Singer“ jne. Voo-

lujoont on märgata ainult mõnede tüüpide juures nagu „Crossley“, kuna „Rolls-Royce“, „Sunbeam“ ja Inglise „Daimler“ on jäänud oma endise kereehituse juurde. Need ei mõtlegi oma autode kereehituses voolujoont tarvitusele võtta.

Ka veoautode hinnad on võrdlemisi odavad, näit. 3-tonn., 6-rattaline „Ford“ veoautoalus maksab £259—330. „Dodge“ 2-tonniline alus £ 212 jne.



Juhivad isikud autotööstu- ses, kes kavatsevad ühineda National Recovery Act põh- jal. Pahempoolt paremale: R. C. Graham (Graham- Paige), R. D. Chapin (Hud- son-Essex), K. T. Keller (Dodge), W. P. Chrysler (Chrysler), A. Macauley (Packard), kindral S. John- son, A. P. Sloan (General Motors), W. Knudsen (Chevrolet).

Tulusaid näpunäiteid.

Mootori puhastamine tahmast.

Mootori puhastamine tahmast — eriti siis kui viimane juba kõvaks põlenud — on käsitsi tülikas. Parim puhastusviis on järgmine: õhtul, kui auto on ööseks garaazi toodud, võetakse välja pool — ükskõik milline — mootoris olevate küünlate arvust, siis kallatakse küünla-aukudesse — igapähe — umbes 60 grammi *denatureeritud piiritust* ja nüüd keeratakse küünlad tagasi oma kohtadele. Seda toimingut sooritades võib auto mootor olla kas külm või kuum. Järgmisel hommikul pannakse mootor harilikul viisil käima ja autoga sõidetakse võimalikult suure kiirusega 10—15 km. Nüüd on pool mootorist tahmast puhas. Sama päeva õhtul ja jällegi järgneval hommikul sooritatakse samad operatsioonid — nüüd muidugi nende silindritega (selle poolega), milledesse eelmisel õhtul piiritust ei pandud. Pool silindritest puhastatakse korraga seepärast, et kõigisse silindritesse ühel ajal piiritust pannes oleks järgmisel hommikul raske saada mootorit käima. Öösel, ja hommikul puhastussõidul, valgub ja tungib piiritus mööda kolvirõngastest karterisse, kuid see ei riku mootorõli viskositeeti, sest sõidul haihtub piiritus juba esimese viie minuti jooksul õlist välja. On mootor korras ja tahmumine normaalne, siis tuleb siin selletatud operatsiooni korrata iga 1400—1500 km sõidu järele. On aga tahm vana ja väga kivistunud, või kui mootor halva kütte või õli tõttu, või mõnel teisel põhjusel liigselt tahmub, siis peab piiritusega puhastamist tihedamini tegema või tahm koguni käsitsi kõrvaldama. Tahm takistab jahutust ning mootori üleliigne kuumenemine rikub õli ja suurendab kulumist. Teine mootori silindrite *denatureeritud piiritusega* puhastamisviis on järgmine: *piiritus juhatakse sisselasketorustiku kaudu silindritesse*. Kui autos on näiteks vakuumiga töötav tuulekaitseklaasi puhastaja, siis võetakse see sisselasketorust lahti ja selle asemele pannakse kas või kummist toru, mille teine ots on nõu sees, milles umbes 1 liiter *denatureeritud piiritust*. Nüüd pannakse mootor käima ja lastakse suurte tuuridega „galloppeerida“ seni kui mootor on imenud nõust kõik piirituse. Parem on siiski sõita autoga *esimese käiguga ja umbes 35 km tunnikiirusega* seni kui mootor on imenud piirituse enda sisse. Pärast lastakse auto (mootor) seista üle öö. Järgmisel hommikul on selle käimapaneke kerge. Operatsiooni korratakse iga 1000—1500 km sõidu järele — ka tihedamini, kui vaja. Siin kirjeldatud puhastusviisid vabastavad ka kinnijäänud klappide varred (tõukurid).

Jahutaja puhastamine.

Kogemus on näidanud, et automootori jahutussüsteemi, eriti jahutajasse koguneb sadestumisi ja mustust umbes sama kiirelt kui silindritesse tahmagi. Viimase kõrvaldamine ei aita paljugi siis kui jahutussüsteemi, eriti mootori veesärki ja jahutajat, puhastama sama tihti kui silindreidki. Jahutussüsteemi puhastamiseks on olemas mitmesuguseid kemikaale ja lahundeid, mis eraldavad lubja ja muud võõrad ained jahutusvedeliku (-vee) ringvoolu süsteemist. Harilik pesemine pole alati küllaldane. Auto jahutusvee pump ei anna ka seda survet, mis vajalik. On vaja tugev rõhumine — lisaks vastavaile kemikaaleile ja lahundeile. Töö sooritavad paremini vastavad masinad, milliseid leidub moodsamates hooldejaamades ja töökodades. —

Igal juhul: *jahutussüsteem vajab puhastamist (pesmist) sama tihti kui mootori silindreidki!*

Kui kodarataid kiunuvad...

Puust autoratade kodarate kiunumine on närvesööv. See kiunumine pole küll veel hädasohtlik, sest ratas on lihtsalt kuivanud või on poldid, mis hoiavad välisplatet kodarate vastu ja viimaseid pidurummi küljes, lõdval. Viimasel juhul ei kaota alati kiunumist seegi, et rummupoltide mutreid pingutatakse — kodarad kiunuvad või naaksuvad edasi. Kui poltide pingutamine tagajärgi ei anna, siis puuritakse ratta rummu, läbi välise rauast rummuplate ja edasi läbi kodarate kuni pidurummi rida väikseid auke, milledesse korduvalt pritsitakse õli. Õli imbub pikapeale kodarate otsadesse rummu sees ja — kiunumine ning muud häälde rattast kaovad.

Pidurlindid.

Pidurid olgu alati korras — nõuab seadus. Seda nõuab ka juhi-sõitja elu ja tervis. Leidub aga siiski autojuhte-omanikke, kes just pidurite arvel teostavad *odavat kokkuhoidu*. Nagu näiteks mullu üks provintslane, kes laskis Tallinnas oma sõiduki remonteerida. Ta autos oli küll neljarattapidurid, kuid mees arvas, et asjata on panna uued lindid kõigisse ratastesse, üleliigne töö ja kulu) ka kõiki nelja pidurit reguleerida. Jatkub juba-kahestki pidurist! Ja ta käskis jätta ederatate pidurid jumala hoolde — nii hoidis ta kokku mõned kroonid. Teel Tallinnast koju libises aga auto mäest alla — kraavi ja kummuli! Kahju ligi 80 krooni — nagu too ihnskoi hiljem kurtis. Oleks tal edepiduridki töötanud, siis poleks õnnetust juhtunud. Leidub ka selliseid „kokkuhoidjaid“, kes ei raatsi osta paremaid pidurilinte, mis maksavad 3—4 korda rohkem kui odavad. Nad arvavad, et „lint kui lint“, et kallis kulub seal kus odavgi ja et odav on sama otstarbekohane kui kalliski. See on aga eksitus. Odav pidurlint kulub umbes kolm korda kiiremalt kui kallimad lindsordid ja pidurdamisel pole nad alati kindlad ning nad põlevad ruttu hapraks või õlituvad peagi. *Kallimad lindid on tarvitamisel siiski odavamad* — seda peatagu meeles. Tarvitada korraliku pidurlindi asemel odavaid linte, või koguni masinarihma, kaamelikarvadest paela, „spetsiaalvineeri“ ja teisi aseaineid, millede pidurdusvõime väike või koguni null — selliseid veel vaigu või mõne muu ainega määrada — on otse *kuritegu* enese ja teiste liiklejate vastu, kuritegu, mis vääriks karistust. Peatagu meeles: *pidurid varustatagu alati kõige parimate lintidega ja nad olgu alati korras ja õieti reguleeritud*.

Alkohol ja auto.

Alkohol ja auto ei sobi hästi kokku. Seda kinnitas näiteks üks autode kokkupõrge Tallinnas 6. oktoobril s. a. Taksoauto A-71 juht Hallisberg kihutas viinastatud olekus vastu „Mootori“ omnibusele. Vigastada said, peale sõidukite, üks sõitja ning kaitseminister A. Kerem ja tööstur A. Tõnisson — viimased kaks koguni kõnniteel! See oli järjekordne hoiatav õnnetus. Vist pole siin üleliigne tuua Soome Parajasus — rahvakarskuse edendamise liidu poolt väljaantud propaganda-broshüüri (seda jagatakse Soomes hinnata kõigile automobilistidele) lõpp-kokkuvõtteid, mis järgmised:

„1. — Jõuvankri juhtimine nõuab alati teravat tähelepanuvõimet, nobedat otsustamist ja kindlat kätt.

„2. — Alkohol on uimastusvahend, mis nõrgestab tähelepanuvõimet, vähendab inimese organismi tegevuskiirust ja käe kindlust.

„3. — Alkohol mõju võib tunduda elustavana, kuid see nõrgestab arvestusvõimet ja viib oma võimete ülehindamisele.

„4. — Isegi vähesel määral võetuna võib eelpool mainitud alkoholi mõju teataval määral isikus esineda.

„5. — Alkohol mõju tundub üllatavana seda tarvitades — isegi nõrgemal kujul ja lühemagi aja jooksul.

„6. — Alkohol mõju tundub suhteliselt tugeva-

mana siis, kui seda võetakse tühja kõhtu ja väsinuna.

„7. — Alkohol mõju algab varem, kestab kauem ja on harilikult tugevam kui asjaomane ise arvab.

„8. — Paljude autoõnnetuste põhjuseks on alkoholi ettevaatamatu tarvitamine.

„9. — Autojuht on sõidu ajal vastutav enese ja oma ligimeste elu ja tervise eest.

„10. — Oma enesekaitse-instinkti mõjul kardab rahvas igat jõuvankri juhti, kes pole oma tegevuse üle vastutusvõimeline ja selles tegevuses esineb kas või vähemalgi määral alkoholist mõjutatuna.“

Ja seda ütlevad just Soome „parajuslased“, kes muidu nii väga karmid pole. Eelolevad kümme punkti peaks ka meie automobilistidel alati meeles olema.

Reisust välismail.

H. Seydenbach.



28. augustist 8. oktoobrini sõitsin 1931. a. mudeli 12,5 h.-j. „Fordiga“ Tartu-Riia-Tilsit-Königsberg-Berlin-Karlsbad-München-Basel-LuzernGenf-Grenoble-Monte-Carlo-Marceille-Lyon-Besançon-Freiberg-Heidelberg-Leipzig-Berlin-Bartenstein-tartu — kogusummas 6825 kilomeetrit. Sõidukulud olid järgmised:

Bensiin (Shell)	Ekr. 417,86
Öli (Gargoyle)	„ 85,67
Määrimine (ühes töötasuga) „	9,30
Teedemaksud	„ 73,55

Kokku: Ekr. 586,38

Kilomeetri sõit läks seega maksma 8,6 senti.



Jungfrau jalal.

auto kummidega äratasid nad iseäranis Saksamaal tähelepanu, kuna prantslased, vähemalt selles osas, olid tagasihoidlikumad. Oli juhus nii mõnelgi seletada, et Eesti on iseseisev riik ning ei asu saartel Hollandi rannikul, kus paljud tema ettekujutasid. Pean tunnistama, et mulgi oli nii mõnest asjast vildak ettekujutus. Ei teadnud aimata, et mitte sesoonil elu Šveitsis on



Brüning-Pass Šveitsis.

Esimest korda tegin nii pika sõidu Firestone 7,5-tolliliste „airballon’idega“. Rääkimata pehmest sõidust — ederatastel võib vabalt olla 1,0 atmosfääri ja tagumistel — 1,1 — osutusid nad praktilistena ka mantli paksuse tõttu: tõmbasin peadpidi tangidega välja kaks 1,5 sentimeetrilist naela ilma et nad oleks ulatanud voolikuni. Alles tagasisõidul torkas sõrmepeikune nael mul Poola Koridoris mantli ühes voolikuga läbi. Nii suuri kergesõidumantleid nähti eelnimetatud teekonnal esmakordselt. Nad meeldisid enamusele kuid leidis ka skeptikuid, kes ennustasid upperkuuti lendu mantli läbitorkamise puhul. Nad eksisid õnneks, sest et 60-kilomeetrilise kiirusega sõites, ei tunne vahet suurte ja 4,75-tolliliste mantlite avarii puhul. Eesti klubilippu ja märki tuntakse vähe ja ühenduses suurte



Pilatus-Pass.

odavam kui Saksamaal ning et ta Prantsusmaal niisama kallis. Ei osanud ettekujutada, et liiter bensiini Šveitsis transiitkuludele vaatamata praeguse kursi järele maksab 40 senti, sadamatega riikides aga nagu kokkuräägitud keskmiselt 49 senti. Kartsin natuke mägesid, kuid ma sõitsin nii nagu ma kodumaalgi liiklen, ja kui saabusin Col du Pillon tipule siis olin pettunud, et oodatud närvipingutust ei tulnudki. Ka „Fordile“ näis sõit märke vähe vaeva tegevat, sest et radiaatoris vesi ei läinud tõusul keema. Alles allasõidul sai nautida uut olukorda, kuna tihtigi tuli tõmmata käsi- piduri kange. Olin kuulnud metsikust kihutamisest, ent silmapaistvat kiirsõitu ei näinud. Harilikult sõidetakse 60—65-kilomeetrilise tunni kiirusega. Saksamaal on teed üldse kumeramad ja sõidetakse keset teed, mis on mõeldav võrdlemisi harva liiklemise juures. Tagant kihutajat lastakse heatahtlikult mööda, kuna vastutulijatele tihti teed antakse nagu vastumeelt.

Prantsusmaal, kus liiklemine märksa tihedam, sõidetakse rohkem paremat kätt, mida soodustab lamedam teeprofiil. Prantslaste temperament avaldub tihti möödumisepeüdeis. Üks sarnane võidusõit lõpeski Besançonis ja Bourgi vahel kolme auto kokkupõrkega kusjuures üks üle kraavi lendas, teine vastu puud pörkas ja kolmas saltot tegi. Lased sa temperamentsel sõitjal mööduda, siis rahustub ta silmnähtavalt ja sõidab rahulikult 60-kilomeetrilise kiirusega ees. Võrreldes maanteedel leiduvaid tähiseid peab tunnistama, et nad on kõige paremini korraldatud Eestis, Lätis ja Saksamaal. Ametvõimudelt ülesseatud märkide täiendamiseks on siin kaasa töötanud autoklubid ja autofirmad: Saksamaal leidub hädaohutikkude käänakute ees klubilt püstitatud autot haarav käsi. Prantsusmaal teevad autokuningad Citroën ja Peugeot reklaami ilustate tähistega ja suunanäitajatega, kus ei puudu tekstialune meeldetuletus, et on tegemist autofirma annetisega.

Tänapäeva rütm.

Tänapäeval on mootor ja mootorsport vajutanud sügava pitseri inimkonna hingeellu ja töökspidamistesse. Kiirus ja tempo on maailma vallutanud. Mootori piiritlematu jõud on näidanud inimõistusele uusi teid ja võimalusi ning seadnud ta uute võimsate ülesannete ette.

Auto, mille südameks on mootor, on praegusaja tehnika hiilgesaavutisi. Ikka uutele ja uutele võimalustele viib ta oma sõitjaid vastu. Üks peamisi hüvesid moodsa auto juures on kiirus, mis lubab ületada pikemaidki maid lühikese ajaga. Ja sportlikult mõtlemaid inimesi on kiire liikumisvõimalus juba maailma algusest peale ligi tõmmanud. Ei puudu ühegi rahva müütostes lendavad vaibad ehk kuldsarvedega sikud, kes võisid kangelas kanda mõttekiirusel seikluste vastu.

Esimistel arenemisjärgudel oli auto vaid huvitav katsetamise ning spordialaks. Alles edurikas maailma motoriseerimine võimaldas autol areneda nii hädatarvilikuks liiklemisvahendiks kui ta seda tänapäeval on. Sportlist võlu ei ole aga auto sellegi peale vaatamata kaotanud, sest täiuslikumad tehnilised avastused, mis soodustavad suurema kiiruse arendamist, nõuavad sõitjalt ikka suuremat pingutust, et võitjaks jääda oma keha ja närvide üle.

Tänapäeval, kus me seisame uue ajastu lävel, mis tahab ümberlükata ärakulunud marksistlikke töökspidamisi ja esirinda tõsta üksiku isiku võimed neid kõrgelt hinnates, on mootorspordil tähtsad ülesanded täita. On vajalik rakendada kõik jõud selleks, et ümberlükata mõningate inimeste ütelsusi, nagu oleks mootorsport vaid „mõttetu tormamine“. Mootorsport on kutsutud ühes rahva paremat poegadega oma õilsat osa täitma.

Etteheide, nagu oleks mootorsport liialt mehhaaniline „masinsport“, ei vääri üldse ümberlükkamist, sest milline spordiharu võib veel suuremaid nõudeid esitada oma jüngritele, kui teeb seda mootorsport! Kehalist

jõudu ja vastupidavust, terasest närve ja kiiret mõtlemist ning arenenud mõistust nõuab mootorsport rohkem kui ükski teine.

Kui mootorid algavad oma võimsat laulu ja madalad sõidukid vuhisedes stardist tormavad, et ringi ringi järele kilomeetreid neelates võidu pärast võidelda, siis pole see muud, kui rüütellik üritus, kui vana rüütlite turniir, hingestatud tänapäeva metallilise rütmiga.

Mootorsport nõuab tehnilist oskust, samavõrdselt aga ka kehalist osavust. Ta on tänapäeval erilisel levinud kõigjal, sest need ülesanded ja üritused, mille teenistuses ta seisab, on modernid, välja kasvanud tehnika vaimust.

Sportliselt õilsad eesmärgid, mida taotleb kahtlematult ka mootorsport, on saavutatavad vaid sportija kõigi kehaliste võimete pingutamisel, mida nii tihtigi tuleb tarbekorral viia kuni äärmuseni.

Kui veel lühikest aega tagasi mootorsport teiste spordiharude seas kogu maailmas etendas niioelda vaeslapse osa, siis on nüüd aeg võimsalt ja selgelt näidata ka Eestiski, et ta on sport, mida teiste spordiharudega võrreldes võib nimetada heroiliseks. Ta on kiirussport, kus mängitakse hädaohuga, ning nii tihti isegi — surmaga.

Seepärast võiks ja peaks ka Eestiski mootorsport sammuma esirinnas nendel spordialadel, mida meil arendatakse ja harrastatakse. Mootorspordi eriline seisukoht, mi. teda kindlasti eelistama peaks teiste spordiharude ees, on veel kõrvalmõju tööstusele, sest võistlused seavad üles küllaldaselt suuri materjaalseid nõudeid, milliseid peaksid lahendama meie arenev tehnika ning meie alles nii lapsekingades olev autoremontaaž.

Neist mõtteifil väljudes peaksime tänapäeva kiirtempolise rütmiga ja tuleviku edusammude nimel südamest soovima, et ka Eesti pojad pööraksid suurimat ning väarikamat tähelepanu mootorspordile.

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

Autoõnnetuse ajal autojuht oli joobnud.

Seda ei ole ka arstlikult kerge tõendada.

E. Poolakes.

Tihti leiame ajalehist märkusi autoõnnetuste kohta. Ja peaaegu ilma erandita leidub neis märkuis juurelisandus, et *autojuht oli viinastatud olekus*. Ajalehed võtavad andmed nende märkuste jaoks politsei protokollidest, millised on koostatud kordnikkude seletuste põhjal. Ning kohtud teevad omad otsused nende protokollide ja protokollikoostanud politseinikkude seletuste alusel. Autoomaniku ja -juhi ning eraisikute seletused ei suuda kõigutada seda usaldawust, mis loetakse välja politseinikkude seletusest.

Sarnane olukord ei ole mitte ainult meie juures, vaid peaaegu igalpool. Ja see on omale tõmmanud ka tähelepanu. Näiteks inglise automobilistid tõstsid hiljuti ühes küsimuse, et „nendele suhtuvad kohtud mitteõiglaselt ja mitte-erapooletult“. Inglise kohtutes on sageli arutusel autoõnnetuse ja liiklemismääruste rikumise asju. Ja alati on süüdlasteks, just nagu „kord ja kohus“ ikka autojuhid või autoomanikud, kusjuures peaaegu ilma erandita politsei on süüdistajaks ja seletab, et õnnetus on tekkinud sellest, et „autojuhtija ei olnud kaine“.

Inglise autospordi harrastajad väidavad vandetöötuslikult, et sarnased süüdistused suuremalt jaolt ei vasta tõele ja põhjenevad vaid politseiniku suusõnalisel tunnistusel ning arsti tõendusel, mis on antud *peahiskaudse* ja hooletu ülevaatusel tulemusena. (Vahe-märkusena olgu tähendatud, et meil Eestis inimese joobnud oleku tõenduseks rahuldutakse *ainult* politsei kordniku ütelsega: „ta oli“ või „on joobnud.“) Inglise autosportlased väidavad, et närvilik inimene tupeva

põrutuse tagajärjel, mis paratamatult mõjub autoõnnetuse juures, peaaegu eranditult peab ennast ülal niisugusena, et mulje tekib, nagu oleks ta joobnud.

Ühenduses selle küsimusega, grupp Londoni õigusteadlasi hiljuti korraldas näitlise kohtuprotsessi, et selgusele jõuda, kas ametlik autojuhtijate kontrollimise viis — on autojuhtija õnnetuse silmapilgul olnud kaine või joobnu — on õige. Selle katse tulemused ei ole teada, sest ajakirjanduse esindajaid ei lastud „kohustusse“. Kuid selleasemel oli kohe varsti näitlise kohtuistungit üks autojuht harilikus kohtus süüpingil. Autojuhti süüdistati joobnud olekus autojuhtimises. Et autojuht oli joobnud, seda tõendas arst-ekspert, kes oli kaebealuse kallal ettevõtnud katse, mille juures eksida ei saavat, see katse on n. n. „Rombergi katse“ ja ta seisab selles, et katsealusel lastakse kokkupanna jalad ja kinnipigistada silmad. On katsealune kaine, jääb ta liikumata seisma. On ta aga joobnud, hakkab ta tuikuma.

Kohtunik aga osutus uudishimulikuks ja õiglaseks inimeseks. Ta tegi arstile ettepaneku näitliselt demonstreerida joobnu- või kaineoleku kindlakstegemist. Arst pani jalad kokku, pigistas silmad kinni ja... *mõne sekundi pärast hakkas tuikuma.*

See lugu tõendas kohtunikule arsti „ilmaeksimatust“ ja kohtunik mõistis autojuhi õigeks. Aga autosportlased said seega uue trumbi selleks, et politseinike ja arstide „ilmaeksimata“ seletused ei ole alati puhas kuld.

Tulekaitseklaas ja aknad talvel.

Vähe leidub neid, kelle tuulekaitseklaas ja aknad autos oleks alati puhtad ja klaasipühkija alati korras. Kuigi just puhtusest ei peaks lugu, siiski tuleks arvesse võtta, et ebapuhast klaas mõjub segavalt vastutuleva auto laternate valgustusel ja tahmast klaasi ei suuda parimigi pühkija puhtana hoida. Puhast tuulekaitseklaas selle vastu võimaldab juhile hea vaate ette ja puhast klaasi suudab pühkija vihma ajal küll puhtana hoida. Kui pühkija töötades kiunub, siis seepärast, et tuulek-klaas pole puhas. Kergem tuulek-klaasi puhastusviis on pühkida see esiteks märja ja pärast kuiva seemisnähaga. On klaas väga must, siis niisutatakse seemisnähk esiteks petrooleumiga. Viimane võtab hästi mustuse lahti — tolmu äravõtmiseks jätkub veest, tarbekorral seebiveest. Talvel kipub härmatis ja jää tuulekaitseklaasi tumestama. Kui selle juhi kohalt sulana hoidmiseks pole vastavat elektriseadeldist, siis pole selleks vaja ka mingisuguseid imetegevaid patentrohtusid. On vaja vaid klaasi sisekülge määrada glütseriiniga. Nii tehtud, ei teki härmatist ega jääd klaasi sisepoolle, olgugi, et autol kõik aknad suletud. Glütseriin klaasi pinnal moodustab aga läbipaistva kihki, mis ei haihtu ega külma (jääta). Sellega määratud klaasi pinnal ei püsi vesi ega „higi“. Nende omaduste tõttu on kasulik tuulek-klaas ka väljastpoolt

glütseriiniga määrada, sest see ei takista nägemist ega pühkija tegevust. Äärmiselt rasketes oludes ja pikematel sõitudel kipub tuulek-klaas siiski jäätama — sellest päästab vaid klaasi elektrisoojendaja. Täiesti ebaõige on klaasi jääst puhastamine noaga. Parim viis on pesta klaas sooja veega ja pidada see kuivana seni kui auto on seest soe. Klaasi jääst sulatades ei tohi pühkijat järsult liigutada, sest siis võivad selle hammasrattad kergesti murduda, või, kui pühkija töötab vaakumi jõul, siis „kulub“ selle imuvoolik ruttu katki. Mis siin on öeldud tuulekaitseklaasi kohta, on maksev ka auto teiste akende suhtes. Neidki tuleb samuti puhastada ja jäätamast takistada.

AUTODE TRANSPORT ÕHUTEEL.

Ameerika õhuasjanduse ühingu American Airway“ on tellinud *Stinson* tehasele ühe suurima, mis üldse nähtud, õhutranspordi lennuki, millele võib asetada edasiviimiseks kolm keskmise auto shassiid.

BERLIINI AUTONÄITUS 1934. A.

Berliini autonäitust kavatakse korraldada detsembri kuu esimesel poolel 1934. a. Jõulu-autonäituse nime all.

T u r i s m .

Turism talvel.

Aug. Wesley.

Mie oludes peetakse suve selleks ainukeseks „Issandast õnnistatud“ aasta-ajaks, millal matkamine tohib ja võib ettetulla. Siis — suvel — sõidetakse maale „rohelisse“, puhkusele, suplema, päivitama, kallastama, tervist parandama ja maaelu tundmaõppima; siis korraldatakse ka huvimatku, õpereise ja ekskursionsioone nii kodu- kui ka välismaile. Mõnes suhtes ongi kõige sellise turismi soodsaimaks ajaks just suvi, sest meie ilmastikus ei või ju mõeldagi talvisele ujumisele, päivitamisele, laevadega huvimatkadele ja teistele sarnastele „lõbudele“, mis suvel „nagu loodud“ inimese jaoks. Ei ole meie kitsastes majandusoludes ka mõeldav talvised huvimatkad päikeseküllastele lõunamaile — Itaaliasse, Rivierale või Krimmi. Puudub raha ja aeg.

Siiski ei tohiks matkamine talvelgi soiku jääda. Matta end terveks pooleks aastaks neljaseina vahele, on kodaniku karuteene oma tervise vastu; harrastada matkamist ja vabas looduses viibimist ainult suvel ja magada talve läbi karuunes on sama kui kasutada oma lühikesest elueast vaid ühte poolt, kinkides teise poole talveunele. Vaid sportlased teavad, kui kosutav on talv oma sportliste erialadega. Nad teavad kui karastav on uisutamise, suusatamine, kelgutamine, saanisõidud, jääjahtidega kihutamise ja teised selletaolised spordiharud ja lõbud.

Matkajalegi pakub talv — eriti siis kui see lumine — suuri võimalusi ja naudinguid. Kui veed on saanud jääse kate, kui sood ja rabad on jäätanud, kui paks lumi katab kõike — siis on aeg minna talvitele rännakuile. Mõtleme siin lühimaid ja pikemaid suusaretki. Uisudega võib liikuda kiirelt ja teha „vigureid“, kelkudega võib liikuda vaid teedel ja kõval pinnal, saanisõidud on vaid teedele piiratud ja jääjahtidega sõit on võimalik vaid järvedel ja merelahtedel — siis kui jää or vastavalt tasane. Teisiti on lugu suuskadega. Pole vaja muud kui lund — mida rohkem seda parem — ja liikuda võib kõikjale. Suuskadel matkaja pole seotud teede ega mingi kindla koha või suunaga. „Terve maailm“, nii kaugele kui lund jätkub, on talle lahti. Suusataja pääseb kiiremalt ja kergemalt sinnagi, kuhu suvine matkaja ei pääse suuremgi vaevaga, või vähemalt vaevaliselt — näiteks soode ja rabade taha, üle jõgede, järvede jne. Suvel ei pääse ka läbi põldude, üle paljude eramaade ja metsade — puuduvad teed või luba selleks. Suuskadel matkajat sellised seigid ei takista. Ta liugleb kiirelt igas suunas ja üle sealtki, kuhu suvine matkaja ei või, või ei tohi oma jalga tõstagi. Üle põldude, heinamaade, soode, rabade, järvede ja jõgede... Isegi üle merede ja mägede ning läbi metsade käib suuskadega matkaja alati vaba ja piirideta tee!

Kiidetakse looduse suvist ilu. Aga kes on näinud metsi, mägesid, orge ja lagendikke paksu lumevaiba all ja talvise helkiva päikese käes, kes on looduseihaldajana näinud metsa hõbehärmatises, ja siis kui paks lumi, nagu valge puuvill, katab puude oksid ja kuidas

looduses on kõik nii puhast, neitsilikku — see ei väsi imetlemast talvise looduse ilu ja majesteetlikust... Inimhingele mõjub talvine loodus puhastavalt... Külm ilm, eriti pakane, karastab ja paneb vere kiiremalt ringlesema... Talvise looduses — suuskadel — tunneb inimene end vabana... Ta sünnib uuesti...

Suusatamine on meil veel võrdlemisi uus ala. Linnades on see küll mõne aastaga saanud juba populaarseks, kuid maal tuntakse seda vaid „linna sakste“ lõbuna. Spordiorganisatsioonides, kaitseväes ja kaitseliidus on tehtud meil tugevasti tööd suusatamise propageerimiseks. *Mitmed suuremad suusaretked ümber Eesti ja üle lahe Soome on näidanud meiegi rahvale, et matkamise suuskadel on võimalik ja sama kasulik nagu näiteks rännakud jalgsi, jalgratastel jne. On ka kiire, ilmarest ja teeludest mitteolenev.*

Suusatamine nõuab pisut õppimist ning rohkem sportlist harjutamist. Harjumata suusataja ei suuda pikemaid — mitmepäevalisi suusaretki kaasata. Juba pikemale suusaretkele varustumine nõuab asjatundmust. Mida paremini — õieti: mida otstarbekohasemalt oskab oma varustuse valida, seda rippumatum on matkal. See on maksev suuskade, riietuse, kaasakantava varustuse ja toidu suhtes. Otstarbekohaselt varustatuna on suuskadega matkaja tsivilisatsioonist ripuv vaid öömaja suhtes (Põhjamaade elanikud ei vaja sedagi. Nad teevad tule — erilise palkidest lõkke — ja magavad selle juures kõvimalgi pakasel). Eestis on aga külade ja linnade vahed niivõrd väikesed ja rahvas nii vastutulelik, et öömajade saamine suusaretkel suuremalegi matkkonnale tuska ei tee.

Matkakavade kokkuseadmine — seegi nõuab pisut asjatundmist. Kui aega on rohkesti — näiteks terve kuu või poolteist, siis võib ju ettevõtta suusaretki ümber Eesti, külastades isegi Hiiumaa ja Saaremaa, Vormsi, Abruca, Kihnu ja Ruhno saari, Pärnut, Viljandi, Pühajärvet, Haanja mägestikku, Peipsi randa, Narvat, põlevkivitööstuse piirkonda ja tulla tagasi Tallinna mööda Viruranda. Lühemaid — 2—6 päevalisi retki võib ju, näiteks Tallinnast, teha Koloveresse, Suuropisse, Viljandi, Neeruti mägedesse, Kohtlasse, Kiviõlisse jne. Tartust Otepäasse, Elva, Peipsi rannale, Võrru ja Haanja-Rõugesse ja — kui rohkem aega, siis isegi Põhja- või Viljandi. Üldse on võimalik igale poole neid retki teha. Peab aga alati katsuma ühendada huvi kasuga — nii et retk oleks sama huvitav kui kasulik. Mõnusaime on võtta suusaretki ette 3—6-kesi. Siis peaks aga kõik olema ligikaudselt sama head suusatajad ja enam-vähem samast asjast või sihist huvitatud. Lähemaid juhatusi leiab suusataja-matkaja vastavatest käsiraamatutest.

Salkades suuskadel retklemine on Rootsis, Norras ja Soomes väga laiale levinud. Eriti pühapäevsed ja nädalalõpu-suusaretked. Neid korraldavad igasugused maa- ja linnaorganisatsioonid, koolid, asutused jne. Nad on tegelikult talvised väljasõidud, kus tehakse retk mõnesse vaatamisväärsesse kohta või suusatakse

külla mõne teise seltsi, kooli või asutuse juure. Sellistel retketel on väga suur tähtsus: nad karastavad osavõtjaid, nendega elustub läbikäimine, õpitakse tundma teisi inimesi, tööstusi, maastikke jne. Meil peaks ka selline retklemine ja sellised suusa-väljasõidud „moodi“ tulema. On ju meilgi pea iga talv nii palju lund ja — harrastustki hakkab juba olema nii palju, et suuskadega retklemine võiks alustuda. Tegevus kasvataks harrastust ja propageeriks seda kui sporti ja suursuguseimat talvist retklemissiisi.

Väljasõite teha ja matkata võib ka väga hästi n. n. spordi- (Soome-) kelkudega. Nendega võib ka kiirelt liikuda — kuigi vaid teedel, jääs ja kõval hangel. Spordikelguga matkades on see hüve, et siis pole vaja kanda oma varustust seljas — selle „riistapuuga“ liikumaharjumine on ka kergema vaevata kui suusatamise õppimine. Lühematel maadel võib ju kaks inimest matkata ühe kelguga — vaheldamisi üks istudes kelgul ja teine lükates kelku edasi. Norras, Rootsis ja eriti Soomes on spordikelk (potkukelkka — jalaga lükatav kelk) väga populaarne matkamisvahend. Meilgi

on neid linnades, eriti lastel, rohkesti, meil tarvitatakse neid ka õige ohtralt mägedest allalaskmiseks — pole aga näinud meil kedagi, ei üksinda ega rühmades spordikelkudega matkamas. Ja ometigi on see liikumisvahend matkamiseks ja väljasõitudeks suurematelegi hulkadele väga kohane — eriti neile, kes pole veel suusatamist õppinud või suusatada ei või.

Suusad ja spordikelgud on sobivad ka siis, kui kaugemale minnes kasutatakse raudteid — neid võib ju panna bagaaži, isegi omnibusside katustel võib neid kaasa vedada. Kuid milleks sõita raudteel või autobussiga, kui omal on olemas nii kiired ja kohased matkamisvahendid?

Suuskadele ja spordikelkudele! Saagu nad talvisena matkamisvahendina meil sama populaarseks nagu nad on Soomes, Skandinaavias ja Alpi mägedes. Talvine matkamine nendega on võimalik, karastav ja kosutav. Korraldatagu nendega väljasõite, hulkadega külaskäike, suusaretki — matkamist igale poole ja iga-suguste sihtidega.

Turistiliikumine Eestis (1927—1933).

Aug. Wesley.

Tänavune väliturismi hooaeg on mööda. Ühes rändlindudega on siit läinud välismaised turistid ja suvitajad. Neid ja nende valgeid luksuslaevu pole enne tulevat suve siia oodata...

Oleme „üksinda“ — jäetud „omadega“. Nüüd on meil aeg ja aega teha kokkuvõtteid, võrdlusi. Teemegi neid nii põhjalikult kui andmed lubavad ja ruum võimaldab. Võtame kõigepealt turistiliikumise üldarvud 1927. a. alates ja asetame nad järgmisse tabelisse:

TABEL 1.

Eestis käis välismaalasi:							
Aastatel	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933*)
	82.658	104.413	115.506	108.605	104.521	85.845	71.643
Tallinnas käis turistilaevu:							
„	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	3	5	7	8	8	7	11
Nende laevadega käis välituriste:							
„	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	1062	1637	2257	2857	2760	1935	3427
Välissuvitajaid-suplejaid oli:**)							
„	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
	—	1559	2520	3006	2364	1172	1175

Ettetoodud arvude põhjal võime juba teha hulga järeldusi. Enne kõike paneme tähele asjaolu, et Eestit külastanud välismaalaste arv kasvab kuni 1930. aastani ja langeb kaunis järsult 1931. a. alates — olles tänavu umbes sama mis kuue aasta eest, s. o. 80.000 ümber. Sama nähe on tähelepanndav ka välissuvitajate arvu suhtes — sealgi sama tõus ja langus. Mis aga endistes piirides liikunud ja tänavu isegi suurenenud, on meid külastanud välismaisete turistilaevade ja nendega saabunud välituristide arv.

Enne kui küsimusse kaugemale süveneme, toome siin tabeli, millest selgub, kust meie külastajad tulid.

Selles tabelis (nr. 2) näeme kuidas turistide arv maade järgi on tõusnud ja langenud. Tõus saavutab üldjoontes 1930—31. aastatel oma tipu ja sealtpeale algab langus — mõnede maade kohta isegi õige järsk ja suur (Soome, Ungari, Tšehhoslovakkia, Saksa, Läti, Leedu, Austria jne.). Kuid leidub ka vastupidiseid nähteid. Turistide arv Rootsist, Taanist, Hollandist, Inglismaalt, Belgiast ja Ameerikast püsib viimastelgi aastatel peaaegu tipp-arvudes või koguni suureneb. Võrreldes eelmise (1932) aasta arvudega kasvas turistide arv tänavu Ameerikast, Austriast, Belgiast, Itaaliast, Prantsusmaalt, Rootsist, Ungarist, Taanist ja Tšehhoslovakiast, langes aga Venest, Šveitsist, Inglismaalt, Lee-

*) Arvud 1933. a. kohta on 1. jaanuarist 1. novembrini — teised terve aasta (12 kuu) kohta.

***) Siin toodud ametlikud arvud on meie neljast kuulsamast kuurordist: Pärnu, Furesaare, Haapsalu, ja Narva-Jõesuu.

TABEL 2.

Välituristid riikide järgi:

Riik:	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933*)
U. S. A.	813	835	1196	1.092	966	768	882
Austria	170	220	322	369	382	164	199
Belgia	46	62	64	97	102	64	190
Šveits	172	222	213	257	209	168	111
Hollandi	201	208	236	284	161	137	136
Inglismaa	739	1.774	2.009	2.799	2.804	3.129	2.756
Itaalia	128	148	165	171	182	199	216
Leedu	667	693	597	888	704	563	426
Läti (v.-pass)	4.547	4.305	4.388	3.702	2.761	1.831	1.668
„ (isikut.)	58.881	77.805	81.191	72.922	68.818	64.724	51.523
N.-Vene	2.141	2.373	1.525	1.247	1.149	1.090	852
Poola	764	224	770	957	754	667	545
Prantsusmaa	313	306	348	652	330	314	357
Rootsi	976	1.216	1.501	1.383	1.483	1.024	1.389
Saksa	3.360	4.299	5.500	5.685	4.914	3.843	3.462
Soome	6.769	7.834	13.401	13.899	15.415	5.584	5.293
Taani	431	486	491	498	472	313	342
Tšehhoslovakkia	309	274	413	491	511	239	262
Ungaari	193	180	161	141	531	102	196
Muud maad	1.138	754	1.015	1.296	1.873	922	902
Kokku:	82.758	104.218	115.506	108.830	104.521	85.845	71.707

dust, Lätist, Poolast, Saksast, Soomest ja eraldi nime tamata maadest. Seda kuni 1. novembrini koostatud arvude najal — aasta lõpuni võivad languse arvud kujuneda tasakaalu või koguni kasu näitavateks. Üldpilti need vähesed muudatused siiski ei muuda ja nii oleks see pilt järgmine:

Vahepeal (1929. a.) juba 115.500-ni tõusnud Eestit külastanud välismaalaste arv on langenud 80.000-ni, s. o. selleni, mis see seitsme aasta eest oli; välismailt saabunud suvitajate arv on langenud koos üldarvudega; Tallinnat külastanud turistilaevade ja nendega saabunud välituristide arv on — väljaarvatud 1932. aasta — suurenenud õige tunduvalt; ja turistide päritolu kohta näeme, et naaber- ja teistest lähimaadest kipub nende arv vähenema, kuna Lääne-Euroopa maadest suureneb või püsib endisena.

Selline on üldpilt. Silmatorkav on välituristide arvu suur langus 1929. a. alates. Selle põhjuseks on muidugi üldine majanduskriis, mis takistab rahvusvahelist liikumist. Vaid jõukad, rikkad ja kalli valuutaga inimesed suudavad välis-huvireise ette võtta. On ka märgata ilmset kokkuhoidu. Soomest suvitajate ja turistide suur langus (15.415 pealt 1931. a. 5.584 peale 1932. aastal) on tingitud peamiselt kolmest asjaolust: *raske aeg, Soome marga langemine kulla alusel ja — last but not least — keeluseaduse kaotamine 1931. aastal.* Nüüd on meid külastavate soomlaste arv nähtavasti normaalne ja püsiv — 5—6.000 vahel aastas. Mainisime majanduslised raskused. Pealiskaudselt vaadatuna näib nagu nad poleks Lääne-Euroopast ja Ameerikast turistivoolu meile sugugi vähendanud — onju turistide arv sealt kaugemalt koguni kasvanud. Siin aga peame võtma arvesse teisi asjaolusid, mis sealt turistide meile toonud. Need teised asjaolud oleks järgmised:

Tööpuudus pea kõikjal on sundinud riike piirama või koguni keelama sisserändamise. Nii on väljarändamine Euroopast Ameerikasse ja Austraaliasse jäänud pea täiesti seisma. Laevadel, mis varem vedasid

üle merede väljarändajaid, polnud enam tööd. Et seda neile muretseda, hakkasid mitmed suured Lääne-Euroopa (Inglise, Saksa, Rootsi, Hollandi, Norra, Belgia, Itaalia ja Prantsuse) laevandusärid propageerima pikemaid turistikõite laevadega. Nad korraldasid neid sõite oma parimate ja luksuslikumate auru- ja mootorlaevadega ning leidsid — majanduskriisist hoolimata — rohkesti jõukaid, kes võisid endale selliseid sõite lubada. Kujunes uus ala, uus äri turismi arvel: *laevandus turismi teenistuses.*

Aastaid kümme tagasi hakkasid suured laevandusärid korraldama turistikõite Baltimerele ja seda ümbritsevatesse maadesse. Siin oligi palju, mis võis turistide meelitada. Siin — Baltimere rannikul — on kõigepealt rida uusi väikeriike, igaüks omapärane, oma iseäraldustega. See, kes ei soovinud sammuda vanu radu, kes soovis näha midagi uut, see võttis ette turistikõite Baltimere sadamaisse ja maadesse. Neid huvitas: *Venes kommunistline riigikord, elu ja uued hiiglaehitused, Soomes 60.000 järve ning võrratult ilus maastik ja arhitektuur, Rootsis, loodusilu ja kõrge kultuur, Taanis kena saarestik ja õitsev põllumajandus, Saksas vanad hansalinnad Baltimere kaldal, Leedus primitiivne maaelu ja vana kultuuri mälestised, Lätis kuulus Segevold ja Düna kaunid kaldad ja Eestis — mis meil on neile vaatlemiseks ja kasutamiseks pakkuda? Kõigepealt vana Tallinn oma keskaegsete ehituste ja muuseumitega, siis ilus maastik ja saarestik, vanad ajaloolised varemed, siis suurepärased terviskuurordid, suvituskohad jne. Kõik kokku avastas rahvusvahelisele turismile uue, omapärase ja huvitava maailma. Ikka rohkem on turistide luksuslaevadega Baltimerele — ja ka Eestisse — suundunud. See aga pole, nagu eelolevast selgunud, meie enda teene, kuigi oleme pisut Eestit välismail reklameerinud. Rohkem peaksime selleks tegema!*

Kuidas meil välituristide — ja ka meie inimeste ülepiiri liikumine — maade ja kuude kohta jaguneb, sellest saame pildi järgmisest tabelist:

*) Arvud on 1. jaan. 1. novemyrini 1932. aastal — teised terve aasta kohta.

TABEL 3.

Turistiliikumine Eestis 1933. a. hooajal. (Esimese 10 kuu arvud.)

Riikide järgi:	Jaani	Veebr.	Märts	April	Mai	Juuni	Juuli	August	Sept.	Okt.	Kokku
Ameerikast (U.S.A.)	11	13	14	27	55	105	374	185	51	47	882
Austriast	10	6	13	7	14	27	45	42	22	23	209
Belgiast	5	9	2	2	6	9	14	19	118	6	190
Šveitsist	6	7	4	5	7	20	16	18	12	16	111
Hollandist	8	7	9	7	16	12	14	18	19	26	136
Inglismaalt	41	36	40	57	78	106	108	1.848	368	74	2.756
Itaaliast	9	8	10	13	24	42	21	50	22	17	216
Leedust	36	18	18	56	17	67	48	104	36	26	426
Lätist (välispassiga)	99	70	68	107	143	264	229	281	232	175	1.668
„ (isikutunnist.)	4.138	3.810	4.050	5.116	4.160	7.578	6.317	6.351	5.120	4.883	51.523
N.-Venest	96	84	63	86	91	70	91	98	84	89	852
Poolast	24	23	25	26	47	70	92	92	90	56	545
Prantsusmaalt	36	13	17	13	21	27	45	123	44	18	357
Rootsist	33	16	25	27	38	278	310	526	86	50	1.389
Saksast	211	140	127	144	233	466	802	733	377	229	3.462
Soomest	130	127	93	256	291	1.654	942	948	383	469	5.293
Taanist	16	13	9	27	16	22	87	112	26	14	342
Tšehhoslovakkiasst	7	12	6	8	13	83	54	44	18	17	262
Ungarist	8	18	8	10	5	21	25	74	18	9	196
Teistest maadest	38	11	34	36	55	287	124	182	71	44	882
Kokku	4.962	4.441	4.635	6.030	5.330	11.208	9.758	11.848	7.197	6.283	71.697
<i>Eestist välismaile:</i>											
Soome (reisikaartidega)	127	95	85	134	397	1.809	833	710	442	375	5.007
Lätti (isikutunnist.)	6.994	6.133	6.825	8.728	8.903	11.199	11.015	9.032	7.891	7.572	84.292
Mujale (välispassidega)	357	262	336	442	744	744	814	809	735	595	5.838
Kokku	7.478	6.490	7.246	9.304	10.044	13.752	12.662	10.551	9.068	9.068	95.137

Eelolevast on näha, et aasta esimeste viie kuu kestel kõigub Eestisse sõitnute arv 4—6000 vahel kuu kohta, mais koguni langeb, et siis uuesti tõusta. Järsult üle 11.000! Osalt — kuigi võrdlemisi vähe — mõjutab selleks laulupidu. Juunis, juulis ja augustis on meil alati kõige rohkem välituriste käinud. Seekord tuli neid (laulupeo tõttu) Soomest, Lätist, Saksast, Rootsist ja Ameerikast juunikuul rohkem kui harilikult. Juulis näitab arvustik võrdlemisi väikest langust, kuid augustis on turiste veel rohkem kui laulupeo ajal.

Selleks mõjus inglise turistide erakordselt suur arv. Septembris algab allaminek — siis lahkuvad supelvõõrad ja turiste tuleb vaid vähe — ning oktoobris oleme jälle keskmiste arvude juures. Hooaeg on mööda!

Tabelis nr. 3. näeme ka Eestist välismaile sõitnute arvu. Nagu selgub, liiguvad need arvud aasta kestel paralleelselt välituristide arvudega. Enne kui neid lähemalt käsitleme, toome vastavad arvud eelmiste aastate kohta.

TABEL 4.

Eestlasi käis välismail:

Aastatel:	1927.	1928.	1929.	1930.	1931.	1932.	1933*)
Lätis isikutunnistusega	98.998	129.627	132.286	130.763	118.182	104.817	84.292
Mujal välispassiga**)	12.887	11.547	12.972	14.386	12.620	10.840	10.545
Kokku	111.885	141.174	145.258	145.149	130.802	125.657	94.837

Siin kordub jälle seesama: Eestist väljakäimine suureneb iga aastaga kuni 1929—30. aastateni ja siis langeb kuni 100.000 ümber tänavu. Siingi on majanduskriis mõjutanud tagasihoidvalt — kuigi meie rahvamajanduse seisukohalt mitte küllaldaselt. Veelgi käiakse meilt liigselt välismaile. Soomes käimisega — nüüd kui meid küllastavate soomlaste arv on langenud — on tasakaalus, kuigi mitte rahvaarvudega võrreldes: soomlasi peaks käima kaks korda rohkem siin kui eestlasi Soomes! Läti suhtes on asi veel hullem: seal käib meie inimesi kolmandiku võrra rohkem kui lätlasi Eestis — kuigi Läti rahvaarv on meie omast ligi poole võrra suurem. Ei tea mis ime meie kodanikke Riiga ja üldse Lätimaale kisub — mis nad õieti leiavad sealt? Muidugi on Eesti—Läti piiri ületajatest suurem osa

kohalikke elanikke, kes sõeluvad alati siia-sinna — turiste nende arvudes oli vast ehk ainult veerand. . .

Meie rahval oma vaesusest hoolimata on mingisugune maania välissõitudeks. Tänavugi: *ligi 1000 inimest kuus — 100.000 aastas!* Eelmistel aastatel veelgi rohkem. Meil korraldavad ka igasugused seltsid, kellede ülesannete ja sihtide hulka turism sugugi ei kulu, välis-ekskursioone. Isegi kõrtsmikud korraldasid hiljuti mingisuguse organisatsiooni sildi all lõbusõidu Tallinnast Berliini. Sadatuhat inimest iga aasta välismaale ja ometigi meil erilist väljarändamist pole! On tegemist vaid kergemeelse turismiga. *Oleme käinud võõrsil palju rohkem kui kõik teised maailma rahvad kokku on meid küllastanud.*

*) 1933. a. arvud 1. jaan. 1. novembrini.

**) „Mujale välispassidega“ hulka on arvatud ka re

isikaartidega Soomes käinud eestlased.

Siin peame nimelt pidama silmas *rahvamajanduse huve*. Iga väliturist kes meid külastab, toob meile raha, iga eestlane, kes välismaile sõidab, viib seda välja. On arvestatud, et iga väljamaalane, kes Eestis käib, jätab siia 80.— krooni ja iga lätlane 10.— krooni muidugi keskmiselt võetuna. Edasi on arvestatud, et iga välispassiga välismaile käinud eestlane viis välja keskmiselt 150.— kr. ja iga Lätis käija 10.— kr. Ieid arvused aluseks võttes saame järgmise tabeli:

Tabel 5. *Väliturismi rahaline bilans.*

Turistid-reisijad Lätist ja mujalt jätsid Eestisse: (Kroonides.)

Aastal.	Lätist.	Mujalt.	Kokku.
1927.	588.810	1.902.160	2.490.970
1928.	778.050	2.128.640	2.906.690
1929.	811.910	2.745.200	3.557.110
1930.	729.220	2.854.640	3.583.860
1931.	688.180	2.856.240	3.544.420
1932.	647.240	1.689.680	2.336.920
1933*)	531.910	1.476.240	2.008.150

Eesti kodanikud viisid Lähti ja mujale (Kroonides):

	Lähti.	Mujale.	Kokku
1927.	989.980	1.933.030	2.923.020
1928.	1.296.270	1.732.050	3.028.320
1929.	1.322.860	1.945.800	3.268.660
1930.	1.307.670	2.157.900	3.365.570
1931.	1.181.820	1.893.000	3.074.820
1932.	1.048.170	1.626.000	2.674.170
1933*)	842.720	1.431.750	2.274.470

Aasta-bilanside järele saime kasu (+) või kahju (—): (Kroonides.)

	Tulud.	Kulud.	
1927.	2.490.970	2.923.020	—432.060
1928.	2.906.690	3.028.320	—121.630
1929.	3.557.110	3.268.660	+288.450
1930.	3.583.860	3.365.570	+218.290
1931.	3.544.420	3.074.820	+469.600
1932.	2.336.920	2.674.170	—337.250
1933*)	842.292	2.274.470	—266.320

Eelolev tabel (5) paljastab meile mõndagi, millest seni avalikult vähe kõneldud! Alates 1. jaan. 1927. oleme — Eestisse sõitnud välismaalastelt eelpool toodud arvutuse alusel — saanud 20.428.120 krooni ja samal ajal viinud ise välismaile 20.009.120 krooni. Sellega oleks kasu ülepiiri liikumisest ja turismist 419.100 kr. Nii näib asi kõigiti korras olevat. Seda see aga sugugi pole. Väljaarvatud Lätist isikutunnistustega tulejad, on välismaalased jätnud siia 3.633.270 krooni rohkem kui ise oleme välismaile (Läti väljaarvatud) viinud. See kena summa oleks meie puhaskasu, kui meie poleks ise seda ja rohkemgi lätlaste ülepiiri viinud. Juba eelpool mainisime sellest maaniast, mis meil valitseb Läti—Eesti piiri ülekäimise suhtes. Siin paljastub see uuesti. Lätlastelt, kes meid külastanud 1927. a. 1. jaan.

*) Tänavused arvud on 10 kuu kohta — 1. jaan. — 1. novembrini.

alates, oleme saanud 4.775.320 kr. — samal ajal oleme aga Lätisse viinud 7.989.490 krooni! Tähendab: *Pea kõik need miljonid, mis oleme välituristidelt ja reisijalt (mitte lätlastelt) saanud puhtakasuks, oleme ilusti kandnud lätlaste kausse!* — Oleks tõesti ülem aeg külastusi Lätisse püüda ja tasakaalustada meie rahvaste arvule vastavalt!

Kuid see pole kaugelki veel kõik. Meie arvestusis pole olemas neid summe, mida siit välismaade ülikoolides õppivaile eesti üliõpilastele iga aasta saadetakse. Ja kahtlemata ulatavad needki summad miljonitesse. Võiks veel leppida, kui sealt saaksime tõesti õpetlasi, aga seni oleme, eeskätt saksa ülikoolidest, saanud vaid diplomeeritud võhikuid ja plagiaate — erandid muidugi väljaarvatud. Meil on omal vana kuulus ülikool, selle summe peame aga kärpima, et mõnele kümnele eesti võsukele saksa ülikoolides õppimist võimaldada. Saame aru: *Saksa ülikoolides on ju nii väga kerge saavutada doktori tiitleid — diplome!* Rahvamajandus aga sellegi maania all kannatab.

Kuid tuleme uuesti turismi juure ja mainime veel välismaistest suvitajatest. Kogutud andmete järele oli meie neljas kuulsaimas kuurordis välismaalasi — supelvõõraid järgmiselt:

Aasta.	Pärnus.	Kuresaares.	N.-Jõesuus.	Haapsalus.
1928.	446	425	373	315
1929.	1163	635	444	278
1930.	1628	548	312	518
1931.	1133	587	410	234
1932.	497	269	235	171
1933.	473	305	259	138
Kokku	5340	2769	2033	1654

Nagu näha on siingi olnud tõus ja langus. Suurem osa välissuvitajaid on meil alati olnud Soomest. Soomest siia sõitjate arv on aga eelpool mainitud põhjustel langenud suuresti — sellest siis ka välissuvitajate suur vähenemine meie kuurortides. Esikohal on Pärnu, teisel Kuresaare, kolmandal N.-Jõesuu ja viimasena Haapsalu. Möödunud aastaga võrreldes oli Kuresaares ja N.-Jõesuus tänava rohkem välisvõõraid. Kokku oli meil välismaalasi — supelvõõraid neis neljas kuurordis: 1928. a. 1559. 1929. a. — 2520, 1930. a. — 3006, 1931. a. — 2364, 1932. a. — 1172 ja tänava 1175. Näib nagu põhi oleks juba saavutatud ja tõus võiks alata.

Kõike eeltoodud kokkuvõttes võiksime tähendada järgmist:

Väliturismi languses pole meie suurestigi süüdi — rid; tänavuse turismi-hooajaga võime üldjoontes rahule selleks on mõjunud üldine kriis ja mõned teisedki tegurid, seda enam, et oodata on uut tõusuaega; meie turismi-korralduses on puuduseid, millede kõrvaldamiseks isegi valitsus peaks samme astuma; välispropaganda turismi heaks peaks olema veelgi intensiivsem ja selleks tuleks leida raha — kas või kitsendades kerge-meelseid välissõite, üleliigset Lätis käimist ja välismaade ülikoolides õppimist; kodumaist turismi tuleks ergutama ja soodustada ja lõpuks: väliturism peaks kujunema meile tuluallikaks ja selle aasta-bilansid meie kasuks aktiivseiks.

Lühemaid teateid.

DKW. — SAKSA RAHVALENNUK.

Püüe levitada lennuspordi harrastamist laiemates hulkades, oleks ainult sel juhul teostatav, kui asjast-huvitatul on kasutada odavad kuid kindlad aparaadid, mille korrashoid ning käsitlemine oleks võrdlemisi lihtne. Selles mõttes on tervitatav uue, odava ja vastupidava lennuki valmistamine, mis hiljuti turule ilmus. See moodne väikelennuk omab veejahutusega DKW mootori 600 ccm., mis 3500 tiiru juures minutis annab umbes 20 h.-j. Ehitusviisilt on lennuk vabaltkandev, üheistmeline, trapeetsikujuliste puust tiibadega. Viimaseid võib kere küljest lahti võtta, kui vaja on teda vedada. Beensiinitarvitus on keskmiselt 7 ltr. 100 km



600 ccm. D. K. W. kahesil. kahetaktil. mootoriga lennuk.

peale. Hind on 3875 RM. Suurim kiirus 125 km tunnis, reisikiirus 110 km t., kiirus maa peal 48 km t. Tõusuaeg 1000 meetrini on vaid 9 min. Suurim kõrgus, mida lennuk saavutab on 3500 mtr., mis peaks kõiki rahuldama. Seda väikest lennukit võib kasutada ka kunstlendudeks, tänu tema eeskujulikule ehitusele.

Täienduseks toome veel järgmisi andmeid: Tühikaal 220 kg, lennukaal 370 kg 150 kilogrammilise koorma juures. Bensiinipaak mahutab harilikult 35 ltr., kuid soovikorral võib ehitada juure teine samasugune paak, mille tõttu lennuk sobib kaugelendudeks. Laius 11 m, pikkus 6,20 m, ruumala 13,7 m³, tõus ja maandumine 60—70 m piires. Lennuomadusi, eriti masina stabiilsust peab kiitvalt mainima, nii et DKW-600 võib soovitada igapähele.

MONTE-CARLO TÄHESÖIT.

Tuleva-aastaseks Monte-Carlo tähesõiduks on tingimustes mõned muudatused ette võetud. Kõigepealt on muudetud startkohtade punktide arvu, ja nimelt: Athen 1000 punkti, Bukarest 935, Tallinn, Umea, Stavanger — kõigile on määratud 910 punkti, Kovno 850, Valencia 810, Palermo 768 jne. Nõuetav tunnikiirus on jäänud endiseks, 40 km tunnis. Uudiseks on ainult, et viimased 1000 km peavad võistlejad katma 50 km tunnikii-rusega. Kõik osavõtjad autod peavad ennast Avignonis registreerima. Uued määrused raskendavad veel enam sõitu, ja kui ilmastik oma sõna ka sekka ütleb, siis peaks sellest tähesõidust saama üks raskemaid proove masinatele ja juhtidele. Sõidust osavõtjatel tuleb ennast registreerida 1. novembrist kuni 24. detsembrini. Osavõtumaks 600 ja 750 franki tuleb registreerimise juures sisse maksta. Tallinnast algab sõit 20. jaanuaril 1934. a. kell 10—12. Monte-Carlosse jõudmine 24. jaanuaril kella 8—16.

FIRMA R. BOSCH A/S..

Suurimaks autoosade, tarbete ja tööriistade tööstuseks Euroopas on kahtlemata firma R. Bosch Stuttgartis Saksamaal. Selle firma tööstuse saadused on üle maailma tuntud ja uuenduste alal on firma R. Bosch sammunud alati esirinnas. Toome allpool selle suure tööstuse saaduste üksikasjade loetelu, mis kuni tänini autotööstustes hästi tuntud:

- Bosch — automootori küünlad,
- „ — süüteseadeldised,
- „ — signaalid ühe- ja mitmekõlalised 4, 6 ja 12 volti,
- „ — käivitajad 6, 12 ja 24 volti,
- „ — patareid,
- „ — helgiviskajad,
- „ — Dewadre-Servo pidurid,
- „ — Servo-juhtimisseadeldisid,
- „ — udu-lambid 6 ja 12 volti,
- „ — tuulekaitseklaasi pühkijad,
- „ — suunanäitajad,
- „ — stop-tuled,
- „ — magneet-süütajad.

Elektritööstuse alal on terve rida täiendatud instrumentne auto töökodadele, nagu puurimise, poleerimise, lihvimise, graveerimise jne. aparaadid.

Viimase uudisena on firma R. Bosch poolt turule lastud „Bosch-Plattenspieler“ grammofoni plattede jaoks, mis on muusika alal uudiseks ja mis ei vaja suurt ega rasket mängukasti ega häälekõvendajat.

EUROOPA SUURIM AUTOGARAAZ VENEETSIA.

Veneetsia autosild, mis valmib ja tarvitamiseks avati käesoleval suvel ja mis on jõuvankritele ühendusepidamiseks Veneetsia linna ja kuivamaa vahel, on jällegi kõneaineks saanud määratuma autode garaazi ehituse poolest. Autogaraaz on oma suuruse poolest esimene Euroopas. Temasse mahub üle 2000 auto! Kõik sünnib selleks, et turistide juurde meelitada, ja selleks kulutab Itaalia valitsus väga suuri summe.

VÕISTLUS LUMEPUHASTAMISES.

Itaalia Kuninglik Autoklubi korraldab esoleval aastal jaanuarist 15. veebruarini Alpides rahvusvahelise võistluse lumesahkadele. Välismaistele masinatele antakse Itaalias veoalendus raudteedel ja tollis. Võistlused on kolmes klassis: 1) sahad, mis tõusul 1 : 6,5 puhastavad tee üle 5 jalga paksust lumekattest; 2) sahad, mis kõrvaldavad keskmiselt kõvaks vajunud 2' ja 4" kuni 5' paksu lume tõusul 1 : 6,5 ja 3) sahad või veoautod, mis varustatud teradega ja suudavad puhastada tõusul 1 : 10 tee lumest ja jääst, mis 1' kuni 2' ja 4" paks. Viimast tüüpi tarvitatakse peamiselt linnades, kus tee põhjani lumest ja jääst peab puhas olema. Võistlus toimub Itaalia Alpides.

UUS KÕRGUS MAAILMAREKORD LENNUKITELE 13.661 M.

Potez-tehase piloot Lemoine saavutas õhulaeval 13.661 m kõrguse, seega purustades senise maailmarekordi — 13.404 m. Lemoine kasutas oma 2½-tunnisel lennul tüüp 50, doppeldecker, umb. 54 kv. m pindalaga, 18,6 m laius, 1883 kg üldraskus, varustatud Gnome-mootoriga.

VÖIDUSÖIDUAUTO TOORÖLI-MOOTORIGA.

Tuntud Inglise võidusõitja *Eyston*, kes mitmet korda võidusõidul Brookland-sõiduteel on juhtinud väiketüübilisi võidusõiduautosid, kavatses lähemal ajal ehitada tooröli-mootoriga võidusõiduautot. Auto mootori maht oleks 8,5 liitrit ja 140 pidur-hobuse-jõudu 2200 mootori tiiru juures minutis.

VÄLGU HÄDAOHT LENNUKIS.

Inglise õhuministeerium teatab, et 1925. aastast saadik on registreeritud ainult 10 juhust, mil välk on löönud lennukisse, ja ükski pole kannud raskemaid tagajärgi, siiski soovitatakse olla ettevaatlik tihedate müristamispilvede korral ja eriti rahe eest hoiduda, mis on alati kardetav. Kui kardetavaid õhuvoole ei saa vältida, siis tõmmatagu enne seda raadio-antennid sisse. Müristamispilve kohal antenni sissetõmbamine on juba kardetav, ja parem seda mitte teha. Sel juhul tuleks antenn ainult maandada, s. t. väljaspool masinat ühendada selle metallosadega.

VÄLISMAA TURISTID PRANTSUSMAAL.

1932. a. jooksul külastasid Prantsusmaad välismaa turistid arvult 944.358, nende seas: inglasi — 522.000, ameeriklasi — 143.208, hispaanlasi — 120.000, belglasi — 41.350, schveitslasi — 35.200, hollandlasi — 30.300, Lõuna-Ameerikast — 20.250, mitmelt mujalt maalt kokku 15.300, Saksast — 10.250 ja austerlasi — 6500. 1929/30. a. oli autoturistide arv ligi 2 miljonit, kuid aasta-aastalt on nende arv vähenenud.

AUTO TEE LÄBI MONTBLANC'I.

Itaalia lehtede teatel kavatakse autoteed ehitada läbi Montblanc'i. $\frac{3}{4}$ teest asuks Prantsuse ja $\frac{1}{4}$ Itaalia pinnal. Ettevõtet finantseerivad nii prantsuse kui ka itaalia ühingud, kuid suuremad kulud kandvat Prantsuse. Juurepääsuks Montblanc tunnelisse kasutatakse Prantsuse poolel autoteed, mis ühineb Genf—Chamonix teega, viib mööda Aiguilles des Chamonix mäejalga ja pöörab umb. 1200 m kõrgusel mägedesse. Kavatsusel on ehitada 2 eraldi tunnelit, mis oleks ühenduses kitsaste käikudega. Tunnelid viiksid nõorsirgelt Itaalia Vai d'Aosta'sse. Kulud arvestatakse umb. 300 milj. prantsuse frangile, mida tahetakse tasuda aktsiate ning obligatsioonide väljaandmise läbi, mille jaoks on ettenähtud 7%. Kuna 2 miljonist jõuvankrist, mis iga aasta ületavad piiri Ventimiglia juures, 600.000 kasutaksid Montblanc tunnelit, arvatakse 25 frang. maksust küllalt olevat.

AMEERIKA TEATEID.

Inglismaa jõuvankritööstuse intensiivsus viimasel ajal eksportturgudel hakkab juba äratama rahuldust Ameerika autovabrikute keskel. Inglise automagnadi, Sir William Morrise algatusel on Inglise autotööstus hakanud maad võtma eksportturgudel, mis varem täielikult kuulusid Ameerikale. Ei usu, et ameeriklased selles võistluses jääksid tegevusetuks pealtvaatajaks. Teiselt poolt näib Inglise tööstusel kindel kavatsus olevat oma plaane teostada. Tuntud inglise võidusõitja Kaye Don kirjutab Londoni Saturday Review's, et Inglismaal ei ole mitte ainult kavatsus suurendada oma väljavedu juba olemasolevatele turgudele, vaid leida ka uusi maid oma produktidele, ühesarvatud Põhja-Ameerika kontinent.

2000 KM — CONTINENTAL-KUMMIDE VÕIT.

„2000 km läbi Saksamaa“ oli nii sõitjaile, sõidukitele kui ka kummidele äärmiselt raskeks katseks. Et Continental-kummid ka siin oma headust tõestasid, näitab tõsiasi, et 124 esimesest auhinnast 188 ja 24 mälestusauhinnast 12 võideti Continental-kummidel. Samuti sõitsid 25-st võidukast meeskonnast 20 Continental-kummidel.

UUENDUSI AMEERIKA 1934. A. AUTODEL.

Rataste iseseisvalt vetrumine on palju tarvitatud tegur uutel Ameerika mudelitel, kusjuures enamasti kasutatakse spiraalvedrusid. Automaatne käigulülitus jääb tahaplaanile arvatavasti vedelikülekanne edasiarendamise tõttu. Turule ilmuvad ka mõned ederattaveo autod. Mootoriehituses kasutatakse õli tarvituse piiramiseks erilisi rõngaid. Erilist rõhku pannakse ventilaatorite ja gaasistajate vaikselt töötamisele. Kombineeritud käivitaja-kiirendaja ja siduri tegevus tsentrifugaaljõu ning vakuumi abil on tähelepanuväärne.

MUSSOLINI JA AUTOD.

Itaalia kõikvõimas diktaator Mussolini tühistas hiljuti kõik määrused, mis seni piirasid jõuvankrite sõidukiirust. Nüüd on ta teatanud, et kõik autod hinnaga kuni 12.000 liirani, mis käesoleval aastal ostetud või veel ostetakse, on kõigist maksudest vabastatud kuni 31. märtsini 1934. — Sakslased on ka alandanud maksusid autode pealt. — Meil vist kavatakse neid kõrgendada...

AMEERIKA EHITAB VÄIKEAUTOSID.

Thompson Motor Corp., Muscatine's, Jowa, algab varsti „Littlemac“-väikeauto seeriavalmistamisega. Uus sõiduk on varustatud tuntud Continental-Red-Seal 4-sil. mootoriga, mille piduri h.-j. on umbes 30. Bensiinitarvitus 7 ltr 100 km peale — suurim kiirus on 140 km/t. Iga ratas on varustatud iseseisvalt vetruva, eriliselt konstrueeritud vedruga, mille abil saavutatakse äärmiselt mugav ning ühtlane sõit. „Littlemac“-autod on mõeldud eriti just välismaa turu jaoks ning sellekohane hind on 390 dollarit.

JÕUVANKER TALVEL.

Automobilistidel on aeg alata ettevalmistusi talviseks hooajaks. Mootor on ju soojusemasin, mis suvise temperatuuri juures ennast kõige paremini tunneb ja mis vajab sooja katet, kui ilmad muutuvad jahedaks.

Kõige pealt tuleb väljalasta senini tarvitatud suveõli, loputada kõik kanalid ja juhised jooksval mootoril puhastusõliga ja täita talveõliga. Võib olla on see nii mõnelegi üllatuseks, et nüüd leidub talveõli, mille tareduspunkt on -30°C , temperatuur, mis ka meie kliimas on haruldane. See õli on suurim saavutus autode talvesõidul ja liikuvate osade kleepumise tardunud õli-kihi läbi. Hoolikad autojuhid vahetavad mustunud õli ka käiguseadeseades ja tagasilas.

Akkumulaator puhastatagu tinasodist ja täidetagu destilleeritud veega kuni hape seisab 2 sm üle platede. Jahutusvesi välja lasta, puhastada ja loputada jahutajat jooksva mootori juures mõne tuntud puhastusvahendiga. Täita näit. glytsantiiniga, mis ei külmu.

Pidurid reguleerida, sest talvel neilt nõutakse palju enam tööd kui suvel.

Süüteküünlad välja võtta ja läbi vaadata. Pärast 15.000 km on elektroodid põlemisega tarvitatud, nii et tuleb küünlaid uuendada.

Külma käes seisval autol kaetagu terve mootorkate pehme, sooja tekiga, mille väline pool oleks veekindel, et kaitsta mootorit niiske ja sulava lume vastu.

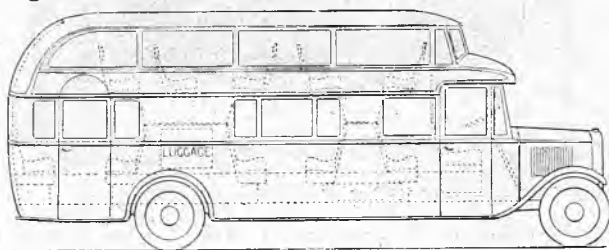
Kunagi ei tohi talvel jätta autot terveks ööks välja.

Kes kumme tahab hoida, vaadaku järgi sisekummid ja mantlid. Need puhastada, teljed roostest vabastada, piirituslakiga uuesti lakeerida ja mantlid ning sisekummid talkumi juurelisades uuesti monteerida.

Kui veorataste kummid on rohkem kulunud, peab kumme üksteise vahel vahetama.

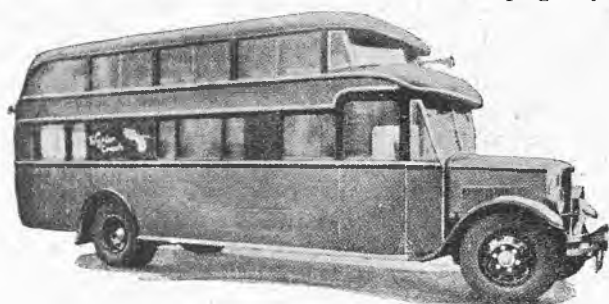
HARULDANE AUTOBUSE TÜÜP.

Inglismaa on kahtlemata autobuse häll. Seal on neid iga tüüpi liikumas, neist tuntuimad kahekordsed, kõrged hiiglased. Viimased tunduvad meile liikuvate pilvelõhkujaina. Kuid kahekordseid autobusi on ka Ameerikas. Need ei ole seal siiski kõrged ja tarvitakse ainult pikamaade jaoks, kus reisijal vaja teel magada.



Aga kahekordne autobus on ka Euroopa mandrile saabumas. Esimene seda sorti pääsuke ilmus läinud aasta kevadel Hollandis Rotterdami tänavale. See on hollandi töö, ehitatud N. V. Carrosseriefabriek Ver-teuli poolt Waddinxveenis.

Nagu siin toodud jooniselt näha, on kõneallev autobus kahekordne, s. o. sõitjale on ruumi istumiseks kahel korral. Kuid puudub põrand nende kahe korra vahel ja samuti ka trepp teisele korrale. Patendi tõttu pole veel antud andmeid tolle huvitava ehituse kohta, kuid nii palju on teada, et autobuse pahemal küljel terves ulatuses on kinnine kitsas koridor, kuhu minnakse uksest, mis ees, autojuhi kõrval. Koridorist astutakse alla alumistele istmetele ja sealtsamast üles teisel korral olevatele istmetele. Istmed on põigiti ja



nendel on ruumi neljale sõitjale igal istmel. Istmete paigutus selgub jooniselt. Tähelepanev on siin asjaolu, et seal, kus alumisel korral sõitja istub nagu ettepoole, seal istub ta pea kohal teine reisija ülemisel korral nagu tahapoole. Seega on võidetud ruumi 2—3 jalga auto kõrguses. Reisijate pagaaži jaoks on olemas tagumiste rataste kohal veel eriline miniatüür-sahver

juhi seljataga koridori kõrval. Üldse mahutab auto-buus 40 sõitjat ja juhi, kes istub ees pahemal. Sõiduki mõõdud on: kõrgus 10 jalga 8 tolli, pikkus 29 jalga 6 tolli ja laius 7 jalga 6 tolli. Kaunis suur müra- kas, suurem kui meil nähtud. Kere on kerguse saavutamiseks duralumiiniumist ja terve autobuse kaal on umbes 2 ja veerand tonni.

PRANTSUSMAA AUTOASJANDUS ARVUDES.

Pariisi autonäituse ajal tõstis Prantsuse vabariigi President oma klaasi autotööstuse terviseks. (Küsimus: milline eesti riigimees on kunagi joonud autoasjanduse terviseks... või selle heaks midagi teinud?)

Prantsusmaa on uhke oma autodele — ja tal on seks põhjust. Prantsusmaa on Euroopa mandri juhtiv autodemaa. 1931. a. oli seal 188.000 uut ja 335.000 tarvitatud autot registreeritud. Prantsuse autotoodangu väärtus oli 6 miljardi franki. 1931. a. vedas Prantsusmaa üle 30.000 auto välja, nii siis 25% enam kui Suur Briti. Peaaegu pool sellest arvust läks Prantsuse asumale, Algieri, Marokkosse ja Tunisi. Iga 5 väljaveetud auto peale tuleb 2 sisseveetut.

Kõigi maade autoasjandusel on ühine internatio-naal: kaebelaul kõrgetest maksudest. Pateetilise kõnekunsti maal on antud sellele internatsionaalile tea-traalset mõjuv kuju:

1. Autost. Luksus- ja tarvitamismaks uuel autolt, tollid jne. koormavad autoostu 485 milj. frangiga aastas.
2. Riigi ja linna poolt sõiduluba, sunduslik kindlustus ja juhiluba maksavad aastas 1283 milj. franki.
3. Sõit. Erimaksud ja bensiin, õli nõuavad aastas 2556 milj. franki.

Maksud nii siis kokku moodustavad 4324 milj. franki. Lisatakse siia juure veel üldised fiskaalsed kulud, tuleb juure 4,3 milj. franki, nii et jõuvankrite liiklemine katab 11% prantsuse riigi majapidamise kuludest.

Eeskujulikult organiseeritud on just Prantsuse autobuste liiklemine. Üksi Marseille „Üldine Autobuste-Selts“ omab 230 mugavat omnibust, kõik 18 istmelised. Iga 10 minuti järele, 100 korda päevas, lähivad omnibused Marseille'lt Aix'i iga 15 minuti järele Touloni (75 km 10 frangi eest!). Seltsile kuulub 2 isiklikku omnibusjaamahoonet ooteruumidega, restoraa-nidega, raamatukoguga, sõidutoolidega (omnibuste jaoks). Mitte asjatult ei kuuluta prantslased: „ei leidu ühtki ilusat maakohta, mida ei saaks näha väheses raha eest autobuses — pole enam üksikuid, liiklemisest kaugel — seisvaid külasid“.

Tuleval aastal kavatseb Saksamaa jälle aktiivselt osa võtta rahvusvahelisest autovõidusõidu hooajast. Mercedes-Benz ja Auto-Union vabrikud on intensiivselt tegevuses oma võidusõidu-mudelitel valmistamisega. Ka on mõlemal vabrikul juba sõitjad kindlaks määratud. Mercedes-Benz vabriku poolt stardivad: Rudolf Caracciola ja Manfred v. Brauchitsch, 2 tuntud võidusõitjat, ja Ernst Henne, kes senini oli maailma kiireimaks meheks mootorrattal. Neljandana tuleb veel juure Hans Joachim Bernet, lootustandev noor võidusõitja.

Auto-Unioni võidusõidu meeskonda kuuluvad: Hans Stuck, prints Leiningen, Momberger ja end. Caracciola mehaanik Sebastian, — kõik samuti tuntud nimed. Auto-Union esineb 3,2 ltr, 16-sil. autoga, kuna Mercedes-Benz on ehitanud kaks 8-sil. mudelit 2,9 ja 3,8 ltr.

Saksamaa kohta on avaldatud surmajuhtumite statistika 1931. aastal. Õnnetul kombel on surma saanud 22.835 isikut, s. t. 2885 isikut vähem kui 1930. a. See tagasihoidlik õnnetuste arvus tuleb kirjutada sõidukindluse suurenemise arvele. 1931. a. oli jõuvankrite läbi tekkinud surmajuhtumeid 3170, ja mootorrataste läbi 1749, kuna 1930. a. need arvud olid 471 ja 2226 võrra suuremad.

Studebaker autotehased võivad k. a. teisel veerandil märkida puhaskasu 190.000 doll., kuna kahel eelmisel veerandil oli neil ainult kaotusi. Studebakeri juhatuse on viimaste kuude saavutustega väga rahul, ning loodab veelgi paremaid aegu.

Inglane John Cobb, kes k. a. laskis ehitada uue võidusõiduauto 500 h.-j. mootoriga, ja kes asjatult katkus Lonthéry-teel 24-tunnist maailmarekordi purustada, katsetas nüüd Brookland võidusõiduteel uuesti oma Napier-Railton masinaga. Vaatamata tormisele ilmale õnnestus tal püstitada rekord 1 miili sõidul seisvast stardist 164,989 km/t, mis varem kuulus Kaye Don'ile ja oli 162,057 km/t.

Kuna suurem osa Ameerika autovabrikuid tegeleb veel ettevalmistustega oma tulevaaastasteks mudeliteks, algas Packard vabrik juba oma 1934. a. mudelite müügiga. Kes Packard-konstruktorite konservatiivsust tunneb, ei oodanud ka seekord mingisuguseid „põhjalikke uuendusi“. Uued Packard-autod, üks 12- ja teine 8-silindriline, ei erine palju eelmise aasta mudelitest. Mootor on põhijoontes sama, väljaarvatud temperatuuri reguleerija, mis on ühenduses õlisurve juhtmega, ning mis võimaldab igal temperatuuril kasutada kergeid määrdeõli. Valgustusmasina ventilatsiooni jahutus on samuti uus ning on näidanud häid tagajärgi. Raadio ei kuulu veel standard varustuse hulka, kuid kõik mudelid on selleks ettevalmistatud, nii et igal ajal võib soovikorral raadio sisse ehitada. Nagu eelmise aasta mudelitel, nii ka uutel võib pidurid ja tõukeleevendajaid reguleerida instrumentlual asuva kontrolli abil. Senist tüüriseadet on parandatud, nii et uued Packard autod püsivad hästi teel, ja on kerged käsitada. Uued mudelid ilmuvad juba lähemate nädalate jooksul Euroopa turgudele.

17.000 MEETRI KÕRGUS ÕHUS VALLUTATUD.

Nagu Acron'ist (Florida) teatatakse, on 20. nov. s. a. ltn. Scattle ja major Fordney oma õhupalliga tõusnud õhku ja jõudnud saavutada kõrguse umbes 17.600 meetrit.

Nali.

„Teie väikeauto hüppab koledal kombel üles ja alla. Kas siis tee on nii halb?“

„Ei ole, aga ma luksun parajasti.“

Kroonika.

VASSILI GORDEJEV +



Vassili Gordejev.

Üks vanemaid eesti autosportlasi, Vassili Gordejev, on surnud. Selle ajakirja eelmises n-ris töime tema elulooga ta kannatuse kirjelduse ja nüüd on ta eluküünal kustunud. Olgu muld talle kergem, kui oli selle kannataja elulõpp!

EESTI AUTOKLUBI MOOTORRATTASEKTSIOONI uus erakorraline peakoosolek peetakse klubi ruumes 27. nov. s. a. õhtul kell 7. Vene tän. 30.

Päevakorras on: koosoleku juhataja ja protokollkirjutaja valimine; tutvunemine sektsiooni kodukorraga. Sektsiooni juhatuse ja rev.-komisjoni valimine. Sektsiooni liikme Ed. Johanson'i küsimus ja jooksivad asjad.

Palutakse kõiki liikmeid sellest koosolekust osa võtta. EAK juhatus.

19. nov. s. a. korraldas Eesti Autoklubi juhatus Seltskondlikus Majas traditsioonilise „Mardihane“ õhtu, millest osavõtsid 60 inimest. Klubi liikmed olid ilmunud perekondadega ja palju kutsutuid külalisi. Klubi esimees hra Zimmermann tervitas klubi nimel liikmeid ja külalisi, soovides õnne ja edu praegusest kriisist ülesaamiseks. Meri-jahtklubi esimees hra Siegel avaldas lootust, et Eestis tegutsevad auto- ja mootorspordi klubid peaksid leidma teed ühinemisele, sest ainult ühendus on see jõud, mis meid üle kannab rasketest aegadest ja seda on isegi suured klubid, nagu Saksamaal ära tundnud ja ühinemise teele asunud. Õhtu möödus rõõmsas meeleolus.

VÄLJAANDJA: EESTI AUTO- JA TURINGKLUBI.

Vastutavad toimetajad: ins. J. TÄKS ja nõunik JOH. KANA.