

Auto-Sport & Tourism

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

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

VII AASTAKÄIK.

Nr. 5 (75) MAI 1934.

ILMUB KORD KUUS.

SISU:

Zuylen de Nyevelt †
Kord omalajal...
Läbi Aasia 13.000 km mootorrattal.
Registreeritud jõuvankrite arv Eestis 1. apr. 1933. a.
kuni 1. apr. 1934. a.
Saksa sõiduautode tehnilised andmed ja hinnad.
Panhard et Levassor autode 1934. a. mudelid.
Rohkem nähtavust autojuhile.
Turismi osa.
Lühemaid teateid.
Autoklubi teateid.
Autonali.

INHALT.

Zuylen de Nyevelt †
Damals...
13.000 Km. durch Asien.
Die Zahl der Kraftwagen in Estland vom 1. Apr. 1933.
bis 1. Apr. 1934.
Technische Angaben und Preise deutscher Wagen.
Panhard & Levassor 1934. Modelle.
Bessere Aussicht für Autofahrer.
Tourism.
Kürzere Nachrichten.
Klub Nachrichten.
Autohumor.

Parun Zuylen de Nyevelt †

Üks vanemaid ning tuntumaid autoasjanduse edustajaid, paljude ka autoklubide, muuseas ka Eesti Autoklubi auliige, parun Zuylen de Nyevelt on lahkunud igaveseks! Kadunu oli Euroopa esimese, —

Prantsuse Autoklubi üks asutajaid liikmeid, kauaaegne asutatud klubi ja pärast rahvusvahelise autoklubide liidu esimees, kes kogu oma elu pühendas autoasjandusele, väärides seega täiel määral oma hüüdnime „autoasjanduse apostel“.



ZUYLEN DE NYEVELT.

Olles rahvuselt belglane, kuid tänu oma taktitundele, suutis ta niivõrd hästi täita prantsuse autoklubi vastu omi kohuseid, et iga uue valimise korral enesest mõistetav oli, et ta ikka uuesti valiti. 1922. a. kevadel ta astus lõplikult tagasi klubi presidendi kohalt vanuse tõttu ja oli kuni 1931. a. Autoklubide Liidu presidendiks. Suri Nizzas 8. mail s. a. Puhka rahus suur töömees, autoasjanduse ajalukku jääb su nimi igavesti püsima!

Tookord... a. 1905.

Tolkorral tähendas auto omamine erinevust, ühist saatust, hädaohtlikku luksust. Automargid kuulusid omanikule nagu vapid või erilised tunnusmärgid. Kõik need kohtamised on veel praegu mul selgelt silma ees: väike ühesilindriline De Dion, aukartust äratav Panhard korvitaoliselt punutud karoseriiga, tähelepanuväärt 6-sil. ameerika masin, Serporet aurumasin, ja siis kõik need Mercedes, Opel, Benz, Adler, Horch, Fiat, Napier masinad...

ka tilkus õli mööda autot alla, ja suurematel tõusudel kees jahutaja. Kuid ka neil masinail saadi edasi, pidi vaid enam tähele panema, rohkem peaga töötama, ja masinahingest aru saama. Maanteed olid tolkorral vaid takistuseks, mäed ja orud probleemiks, mille kallale asuti ootusega, rõõmuga, ja uudishimuliku kahtlusega.

Ameerika auto võidukäiguga konstrueeriti masinasse naiselikke nõudeid ja soove. Need uued masi-



„Meie ja auto“ — mõlemad õnnelikud.

(Bibliograafia instituut, Leipzgis.)

See autode ajajärk oli ühtlasi nende klassikaline aeg. Põhjanepavad vormid olid saavutatud, samuti teatud määral sõidukindlust, kuid ikka veel äratas auto seiklushimu ja naiivset omamisuhkust. Kõige esimene autoaeg oli küll möödunud, autosid oli palju, ja nad muutusid päevpäevalt paremaks, kuid siiski sisaldas see ajajärk värve ja võlusid, millistest praeguses automaailmas sündinud inimesed arugi eisaaks. Masinad tiksusid ja kloppisid tol korral pisut teisiti kui nüüd, gaasistajast imemine sündis lurinaga, ja käigulülitus oli hoopis erinev praegusest ühtlustatud kuul-lülitusest. Mootoritel pidi juba mõnetuhande km. järgi kolve vahetama, ja neil polnud seda kiirendusvõimet, mis tänapäeva masinail. Käivitamine, kummi vahetus olid raskeltõpitav kunst, kummi tundus teisiti ja lõhnas teisiti. Bensiini lõhn lasus pilvena auto kohal,

nad järgivad ju daamide igale liigutusele nagu vagusaim hobune. Ja seda veel asfalteeritud, matemaatilisel täpseil teil, kus ei lõpe bensiinijaamade ega töökodade rida.

Ikka enam kasvas auto inimese saatusega ühte. Autoga harjuti, nagu enesestmõistetava varaga, mis kuulub kultuuri juure, nagu aastasadu on kuulunud hobused ja vankrid ja majad meie kultuuri juure. Ei kuulnud ainult lõbusõitudest ja puhkusreisudest, vaid ka õnnetutest juhustest, kuritegudest jne. autode läbi. Suured, ajaloolised, rahvuslikud sündmused olid seotud autodega. Kuid ka igapäevases elus ja töös tõusis auto esikohale. Ikka vähemaks jäi vahe luksusautode ja tööautode vahel. Tänapäeva auto ei ole enam luksuseks, vaid teenib oma olemasolu õiguse täielikult, olles töö üldsuse või üksikute huvides. *Eugen Diesel.*

15.000 km. läbi Aasia.

Suezi kaanali avamisest saadik sündis Indiasse ja kauge-idasse pääs kõige hõlpsamini mere kaudu, ning vanad karavaniteed langesid unustuse hõlma. Alles 1905./6. a. „leiutas“ Sven Hedin uuesti maantee Indiasse...

Sellest on nüüd möödunud aastakümneid, ja esile on kerkinud uus liiklemisvahend, — jõuvanker. Oma võidukäigul terves maailmas äratav ta unest ka Persia ja Belutšistani karavaniteed, et muuta neid käidavaks kõigile.

Praegu on see küll veel riskantne ettevõte, ning on vaja hästi varustatud ekspeditsiooni, et katta tee osa Stambulist üle Anatolia, Süüria, Mesopotamia, Persia, Belutšistani Indiasse.

Inglismaa on siiski juba arusaamisele jõudnud, millise määratu tähtsuse omab autotee Indiasse, ning kavatseb ühenusteed luua Londonist Calcuttasse. Kuid selle gigantse kava teostamiseks läheb veel aastakümneid. Autodega on seda teed juba mitu korda edukalt sõidetud; enamasti olid need rasked, tugevajõulised, eriti seks otstarbeks ehitatud sõidukid.

Tuntud mootorratta sportlane *Max Reisch* sooritas julge katse: teostada Aasia reis päris hariliku väikse mootorrattaga, mis tal õnnestuski. Ta ise selektab oma sõidu kohta ajakirjas „*Das Motorrad*“ järgmist: 2 aastat valmistusin selleks suureks reisiks. 1932. a. suvel võtsin isegi ette 9600 km. pikkuse sõidu läbi Hispaania ja P.-Aafrika, et proovida ennast ja masinat. See sõit selgitas mulle, et viletsate teelude juures väikest masinat tuleb isegi eelistada rasketele ja suurtele, sest tihti on seisukordi, mil mootori kiirus ja jõud ei aita midagi, vaid ainsaks probleemiks on, kuidas masinat liivaaugust välja tõsta saab. Siin mängib iga kilogramm kaalu suurt osa. Nii siis valisin võrdlemisi nõrga, 250 ccm. „*Puch*“ masina. Bensiini paak mahutas 30 l. ja õlipaak 6 l., mis vastab 900 km. sõidule.

Rattale monteeriti külge 5 kohvrit ja eriline pakikandja. Bagaash koosnes kahe inimese riietest ja peusust, kingadest, tee kaartidest, 3 ülesvõtmise aparaadist, kinokaamerast, troopikatelgist magamiskottidega, keedunõudest, konservidest ja ühest tagavara kummist. Seda kõike ära mahutada valmistab palju peamurdmist, ja kui see oli õnnestunud, võis mootorrattast vaevalt ära tunda. Ratta asemel oli määratu hirmutis, mis koos kahe sõitjaga kaalus 340 kg., ja nõudis juhtimisel halbadel teedel erilist tehnikat. Teekond algas 27. juulil 1933. a.

Esimesel teosal, 1700 km. eemalasuvasse Stambuli, saame juba pisut tunda, mis meid ees ootab. Serbias sadas juba mitu päeva vahetpidamata. Teed on muutunud soodeks. Vahel sõidame jalgteedel, ja ka siin on olukordi, mil näib, et me ei pääsegi Balkanist läbi. Lõuna-Bulgaarias paistab ometi viimaks päike, ja sunnib unustama Serbia koledusi. Viljakoristamine on täies hoos. Põldudel lehvitavad meile talupojad, tütarlapsed loobivad tervituseks viljapäid teele. Sõbralikke, päikesepaistelisi inimesi kohtad igalpool sel õnnistatud maal.

7. augustil saabume laialdases stepis asuvalle Türgi piirile. Üksikult seisab väike tollimajak, millel lehvib lipp poolkuuga. Sõidul läbi Türgi piirkonna peame kaasa võtma kolmanda sõitja Türgi sõ-

duri näol kuni järgmise piirini. Mootorrattast on kahju ja ka sõdurist, kes hädaldades istub meie vahele pigistatuna, ja valvab selle järgi, et me ühtki ülesvõtet ei teeks. Stambul on Euroopa teekonna lõppjaam, ja nüüd ootab meid 13.000 km. läbi Aasia, ning teadmatu saatus...

Mööda müstilist Olympi ronime kuni Anatoli kõrgustikuni. Määratu lagendik on meie ees. Teed muutuvad iga kilomeetriga halvemaks. Sillad on sisse langenud, ja jõgedest läbisõit ei ole kasuks meie ülikoormatud masinale. Igas pisemaski külas tassitakse meid politseisse. Olgugi, et Kemal-Pascha on ladinakirja seaduslikuks kuulutanud, on see veel paljudele tundmatu. Tihti katsutakse meie passe tagant poolt ette lugeda, ja leheküljed täituvad tiheda, lapseliku käekirjaga Aga alati on ohvitserid äärmiselt armastusväärased, ning me järgime häämeelega nende kutsele, osa võtta ametlikust lambapraest.

Türgi autoklubi poolt soovitatakse Konia liivaste-pist läbisõiduks teejuht kaasa võtta, kuna teelt eksimine võiks saatuslikuks saada. Meie ratas on aga tagavara bensiinipaagi tõttu nii täislaetud, et sõidame üksi hää õnne pääle. Pehmel stepipinnal saame liikuda vaid 10—20 km tunnikiirusega, vaheldamisi kasutades esimest ja teist käiku. Väike-aasias oleme päevas 15 tundi teel, kuid vaatamata 10-tunnilise puhtsõiduaajale liigume edasi vaid 120—150 km. kaupa. Õhtuks oleme surmani väsinud, kõik luud valutavad ja käerandmed on paistetunud raskest juhtimisest.

Stepis hakkavad mäed kerkima, ja Ulu Kislal juures oleme 2800 m. kõrge Demir Kasiki läheduses. Siin avaneb suurepärase vaatepilt. Taurus mäetipu ületab 3145 m. kõrgune Blghar Dag, mille lumine tipp moodustab omapärase kontrasti päikesepaistelisele maastikule.

Edasisõit on äärmiselt vaevarikas. Tihti peame masinat üle kivikuhjade tõstma, et üldse edasi saada. Rusuvall mõjub meeleolule, kui näeme lähedast tunnelist Taurusexpressi välja tormavat. Selle rongiga jõuaksime seitsme päeva jooksul koju tagasi...

Laskudes mägedest lausikmaale, võtab meid vastu väljakannatamatu Süüria augusti kuumus. Türgi tolliamet asub Giaur Dag väljal, Isekenderoni lahe ääres, Vahemerel. Raske sõidu järgi suur rõõm: asfalttee, millel jõuame kiirelt Alepposse. Kuid ainult 150 km. kestis see rõõm, siis läheneme Süüria kõrvele, ja algavad uued raskused. Külad jäävad harvemaks, ja nende ehitus muutub ikka mitmekesisemaks, vastavalt sellele, missugune suguharu sääl elutseb. El Bab küla näiteks näib kaugelt hiigla mesipuudena, mis mõjub müstiliselt vastu õhtutaevast.

24. aug. jõuame Meskene juures Euphrati jõeni, mis laisalt ja saviselt voolab läbi kõrve. Seda jumalast mahajäetud ümbrust silmitsedes, ei tahaks uskuda, et siin oleks seisnud inimsoo häll.

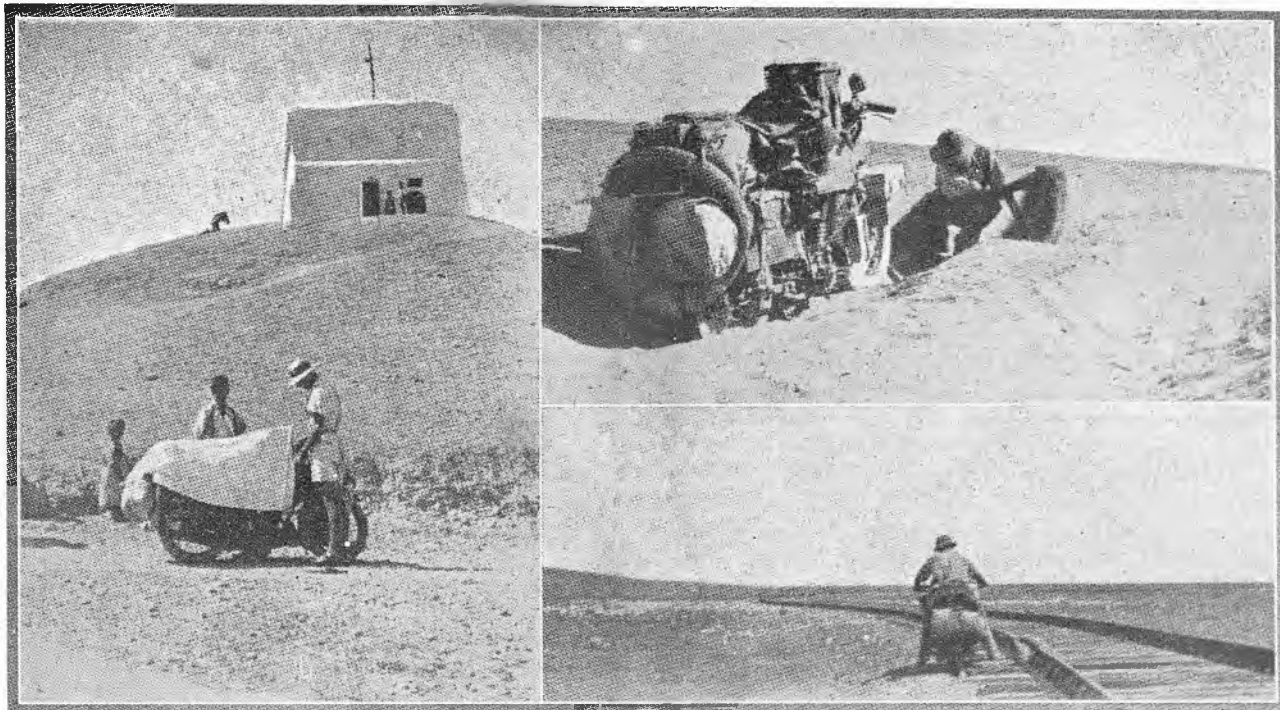
Tähelpanu väärrib suur arv relvastatud kindlusi, mis on ehitatud prantslaste poolt karavaniteede kaitseks.

Tuleme väga rahutul ajal: assüürlaste mäss 1933. augustis. Enam kui 700 surnut loeti Abu Kemal oasi juures ühel aansal päeval, ning kõigis kindluses valitses erutatud meeleolu. Jatkame oma reisu kindlusest kindlusesse ainult sõjaväe autode kaitse all.

Sõit Bagdadi on samuti väga pingutav. Rattad vajuvad sügavale liiva, ja kõigile lisaks puhkeb tugev torm. Vaevaga võitleb meie Puch-masin kõrveelementide vastu. 28. augustil saabume Süüria-Iraki piirile. Edasisõidul satume linna, nimega Haditha, mis pole märgitud ühelgi kaardil. Saame teada, et see linn tekkis mõni kuu tagasi; siin ristleb ehituselolev õlijuhe Kirkuk-Haiffa Euphratiga. Imetledes uurime hiiglamõõtudega tehnilist tehas. 100 km. pikkusel viiakse torujuhe läbi Süüria kõrve. Lõputuna näib meile viimne teosa Bagdadi. 60^o päikse käes sooja, varju kahjuks polegi.

Saame sõita vaid hommikul ja õhtul, ning siiski peame kandma vaimusarnaseid näomaske, et kaitsta nägu liiva ja päikese eest. Täname taevast, kui ometi lõpuks näeme kauguses säravaid muinasjutu linna Bag-

Afghanistani ei saa meie sissesõiduluba, kuna maal valitsevad rahutused. Nii ei jää meile muud üle, kui sõita pikuti Persia idapiiri kuni Belutšistani. See on pikk ja väga raske teekond läbi mägestiku, lõuna-ida Persia steppide ja kõrvete. 11. okt. jõuame lõpuks Zahedani oasi. Palaviku, kuumuse ja alatoitluse tõttu oleme halatsemisäärses seisukorras. Oaas Zahedaan on kõige viletsam, mida kunagi oleme tundma õppinud. Kesk kõrbenud orgu asuvad inetud savionnid, — ja ometi elutseb siin 3 eurooplst, — kaks inglasi ja üks sakslane. Muidugi poissmehed, kes midagi muud nii ei igatsenud, kui leida neljandat partnerit — bridge mänguks. Nende rõõm meie saabudes oli suur, ja ainult vaevaga saime säält tulema. Tee Indiasse oli täis takistusi. Päälegi varastati meil ühel ööl kõik meie konservide tagavara. See oli suur löök,



Pahe maal: Persia kole kuumus, mis päeval sunnib masinat kinni katma. Paremal üleval: Belutšistani liivakõrbes. All: Raskeim teosa mahajäetud raudtee kõdunenud liipreid mööda.

dadi torne. Veel mõned tunnid, ja olemegi kohal. Meil on ees teine 1000 km. kuni Teheranini. Kuningas Feisali surma tõttu valitseb Bagdadis ääretu segadus. Meil seisib ees ülesõit Irani kõrgustikust. Kuni 9000 jala kõrgusele viib meid ussisarnaselt looklev tee. Paitak kitsasteel leiame kaljuseinas reliefi, mis ütleb, et siin shahh Abbas 300 aasta eest 40 röövlit laskis sisse müürida... Persia on paljude troopikahaiguste ja epideemiade pesa. Vaatamata sellele, et enne ärasõitu laskisime 8 korda kaitserõugeid panna katku, rõugete, tüüfuse ja koolera vastu, oleme siiski ettevaatlikud ja joome ainult keedetud vett.

Persia on maa ilma raudteedeta, ning kiir- ja postivedu sooritavad autod. Suuri raskusi aga veetakse ikka veel kaamelitel.

24. sept. 1933 stardime Teheranis 200 km. sõidule Meshedi ja Zahedani Lõuna-Persias.

Suurepäraselt on sõjavägi ja politsei organiseeritud, nii et terve meie sõidu kestvusel läbi Persia me ei tarvitsenud iial hirmu tunda.

sest meile oli jäänud vaid 2 karpi, mille ostisime Zahedanis, teadmata, mida nad sisaldavad. Avades leidsime — kirsikompoti — vähesobiv toit kahele kõrverändurile. 5 päeva sõidame läbi üksiku Belutšistani, kuni 21. okt. saabume pealinna Quetta. Veel mõnisada klm. ja India, meie reisisiht on käes. Veel tuleb ületada mõned rasked teed Suleiman mägestikus. Tee üle Munro on vilets, aga meie masin, mis 11.000 km. vahvalt on vastu pidanud, võidab ka viimased takistused. Mõne tunni järgi oleme mägedest läbi, ja sõidame suure India kõrve Thar ääres. Välkkiirelt vaheldub maastiku iseloom. Kõrves on tee ehitatud. Liivale on laotatud raudvõrgud, mis võimaldavad päris korralikku sõidukiirust, olgugi, et on kaunis ebamugav tunne, liikuda tasa võnkuvatel võrkudel. Sõites üle Induse, jõuame India peateele, mis kuulub maailma moodsaimate hulka. Oleme Indias. Maastik muutub elavamaks, värvikamaks. Näeme kauaigatsetud rohelist, esimesi puid, ja 28. okt. 1933. a. jõuame Lahore linna. Järgneb unustamata ilus kuu Indias. Külaskäigud,

pidustused, häätahtlikud kirjutused ajalehtedes. Aukarbusega vaatleme Himalaya jäähiiglast, Delhi mogul paleesid, Datsch Mahal kirjeldamata ilu. Kõrguspunkti moodustab küllakutse Indore Maharajalt tema muinasjutulikkusse lossi, kus iga soov tähendab täitu-

mist... 300 km. sõidu järgi läbi India saabume novembri lõpul Bombaysse. 1933. a. detsembris asetame oma mootorratta laevale ja lahkume. Ikka kaugemale kaob India rand. Suure elamuse saime terveks eluks...

REGISTREERITUD JÕUVANKRITE ARV REGISTREERIMISE ASUTUSTE JÄRGI EESTIS.
1. IV. 1933. a. — 1. IV. 1934. a.

Registreerimise asutus	Sõiduauto		Veo- autod	Veo- traktorid	Järel- vankrid	Auto- bused	Sanitar- autod	Vangi veo- autod	Tuletõr- jeautod	Kokku
	oma	üüri								
Tallinna l/v.	547	332	422	—	2	43	3	2	29	1380
Tartu l/v.	90	85	79	—	—	16	2	—	8	280
Narva l/v.	10	33	15	—	—	6	1	—	4	69
Kokku l/v. reg.	647	450	516	—	2	65	6	2	41	1729
Harju m/v.	—	73	107	—	—	13	—	—	2	195
Järva m/v.	39	12	39	—	—	2	—	—	—	92
Viru m/v.	75	37	84	—	2	9	—	—	5	212
Lääne m/v.	32	10	57	2	—	10	—	—	3	114
Saaremaa m/v.	19	12	29	—	—	7	—	—	1	68
Pärnu m/v.	63	24	91	—	10	15	—	—	7	210
Viljandi m/v.	55	29	73	—	2	11	—	—	4	174
Tartu m/v.	40	18	64	—	—	16	—	—	2	140
Valga m/v.	13	20	26	2	2	4	—	—	3	70
Võru m/v.	27	13	37	—	—	10	—	—	1	88
Petseri m/v.	12	—	17	—	—	2	—	—	—	31
Kokku m/v. reg.	375	248	624	4	16	99	—	—	28	1394
Kokku üle riigi	1022	698	1140	4	18	164	6	2	69	3123

REGISTREERITUD MOOTORRATASTE ARV
REGISTREERIMISE ASUTUSE JÄRGI.
1. IV. 1933. a. — 1. IV. 1934. a.

Registreerimise asutus	Külje- korviga	Külje- korvita	Kokku
Tallinna l/v.	93	196	289
Tartu l/v.	11	66	79
Narva l/v.	4	15	19
Kokku l/v. registreerit.	108	279	387
Harju m/v.	19	69	88
Järva m/v.	12	19	31
Viru m/v.	12	71	83
Lääne m/v.	11	46	57
Saaremaa m/v.	12	16	28
Pärnu m/v.	13	51	64
Viljandi m/v.	15	51	66
Tartu m/v.	4	31	35
Valga m/v.	11	8	19
Võru m/v.	8	18	26
Petseri m/v.	4	16	20
Kokku m/v. registr.	121	396	517
Kokku üle riigi registr.	229	675	904

REGISTREERITUD MOOTORRATASTE ARV
FIRMADE JÄRGI.

Firma	Küljekorviga	Küljekorvita	Kokku
A. J. S.	11	44	55
Ardie	—	8	8
B. S. A.	7	7	14
Douglas	1	12	13
Excelsior	—	8	8
Federation	—	6	6
F. N.	8	105	113
Harley-Davidson	122	49	171
Husquarna	4	9	13
James	—	10	10
Indian	39	69	108
Motosacoche	1	3	4
New-Hudson	—	10	10
N. S. U.	—	53	53
Raleigh	—	13	13
Royal-Einfield	—	5	5
Rudge	—	18	18
Sunbeam	7	5	12
Triumph	1	18	19
T. W. N.	—	8	8
Wanderer	1	13	14
Zündapp	2	8	10
Mitmesugused	17	64	81
	229	675	904

Eeltoodust näeme, et jõuvankrite arv (järelvankrid arvult 18 väljaarvatud) on aasta jooksul kasvanud: linnades 72 ja maal 112 võrra, kokku 184, nendest 76 sõiduaudot ja 108 veoautot, omnibust jne.

Huvitav on märkida, et jõuvankrite juurekasv on eriti Saaremaal 1933. a. tõusnud (65 tükki), kuna mujal igalpool, peale Viru- ja Järvamaa, on juurdekasv olnud 4—14-ni. Virumaal on 1933. a. vähem registreeritud jõuvankreid 2 tükki, kui 2 järelvankert maha arvata, ja Järvamaal on registreeritud vähem 22 tükki. Need on kaks maakonda, kus autode arv on tagasi läinud. Järvamaal on isegi mootorrataste arv 4 võrra ta-

gasi läinud, kuna mujal igalpool see arv on tõusnud. 1933. a. 1. aprilliks oli üldine mootorrataste arv 783, kuna 1. apr. 1934. a. nende arv on üle riigi 904, seega mootorrataste arv tõusnud 121 võrra.

Linnades on taksiautod vähenenud 68 võrra ja maakondades 86 võrra tõusnud, võrreldes 1932. a. Tuletõrje autosid on juurde tulnud 15, autobuse vähenenud 4 võrra. Nii on siiski rasketest aegadest hoolimata jõuvankrite arv tõusnud. Kui palju on uusi juurde tulnud, või kui palju on seismas olevaid vanu jõuvankreid registreeritud, seda on raske kindlaks teha.

REGISTREERITUD JÕUVANKRITE ARV FIRMADE JÄRGI. 1. IV. 1933. A. — 1. IV. 1934. A.

Firma	Sõiduaudod		Veoaudo	Veotrak- torid	Auto- bused	Sanitar ja vangiveo audod	Tuletõrje audod	Kokku jõuvan- kreid	Sellest Tallinnas
	oma	üüri							
Aga	8	2	3	—	—	—	—	13	11
Auburn	12	—	—	—	—	—	—	12	6
Austin	8	1	—	—	—	—	—	9	6
Benz Daimler	6	1	28	—	—	—	—	47	23
Berliet	4	4	4	—	4	—	1	17	6
B. M. W.	12	—	1	—	—	—	1	14	5
Brennabor	5	—	—	—	—	—	—	5	4
Brokway	—	—	8	—	1	—	—	9	1
Buick	40	15	3	—	1	—	—	59	39
Cadillac	5	—	—	—	—	—	—	5	4
Chandler	1	4	—	—	—	—	—	5	4
Chevrolet	122	194	413	—	15	—	2	765	281
Chrysler	29	93	2	—	—	—	—	124	77
Citroen	49	16	4	—	—	—	—	69	46
Daimler	1	—	6	—	—	—	—	9	8
De-Soto	1	3	—	—	—	—	—	4	2
Dennis	—	—	—	—	—	—	12	12	12
Dodge-Brothers	43	13	19	—	2	—	1	99	58
D. K. W.	9	—	—	—	—	—	—	9	5
Durant	7	5	—	—	—	—	—	12	7
Erskine	9	5	—	—	—	—	—	14	4
Essex	26	70	1	—	—	—	—	97	68
Fargo	—	—	4	—	1	—	1	6	2
Federal	—	—	8	—	8	—	—	16	12
Fiat	49	13	11	—	1	2	2	78	40
Ford & Fordson	208	66	337	4	23	—	9	647	170
Garford	—	—	7	—	—	—	—	7	5
G. M. C.	—	—	9	—	5	—	—	14	1
Graham-Paige	35	30	—	—	—	—	—	65	40
Graham Brothers	1	2	11	—	13	1	—	28	19
Hansa-Lloyd	1	—	4	—	2	—	—	7	3
Hanomag	3	1	—	—	—	—	—	4	3
Horch	1	1	2	—	—	—	—	4	3
Hudson	6	3	—	—	—	—	—	9	5
International	—	—	64	—	8	—	—	72	27
Marmon	3	1	—	—	—	—	—	4	2
Marguerite	4	—	—	—	—	—	—	4	2
Mathis	13	3	—	—	—	—	—	16	11
Mercedes	8	1	1	—	—	—	—	10	8
Morris	10	1	6	—	—	—	—	17	10
Maybach	2	—	—	—	—	—	—	2	2
N. A. G.	1	1	5	—	—	—	—	7	2
Nash	6	6	3	—	2	—	—	17	11
Oakland	8	14	—	—	—	—	1	23	19
Oldsmobile	11	27	—	—	—	—	—	38	21
Opel	44	7	13	—	1	—	4	69	40
Overland	14	21	3	—	—	—	—	38	23
Packard	2	—	8	—	—	—	—	12	6
Panhard	1	—	1	—	—	—	—	2	2
Pontiac	8	14	—	—	—	—	—	22	13
Renault	75	28	42	—	17	2	1	165	73
Reo	4	—	19	—	15	—	—	38	14
Singer	3	—	—	—	—	—	—	3	2
Standart	4	—	1	—	—	—	—	5	4
Steyr	5	—	3	—	—	—	—	8	5
Stoever	1	—	4	—	—	—	—	5	4
Studebaker	36	12	2	—	—	—	—	50	32
Whippet	2	—	7	—	1	—	1	11	3
White	—	—	4	—	—	—	1	5	4
Willys Overland	10	5	33	—	4	—	—	52	14
Mitmesugust	47	12	40	—	10	3	8	120	53
Kokku	1022	698	1140	4	164	8	69	3105	1380

Teedeministeriumi aruanne jõuvankrite kohta 1933. a. 1. apr. kuni 1. apr. 1934. a. näitab jõuvankrite üldarvu 3123, kuna siin on järelvankrid 18 tk. hulka arvatud. Käesolevast arvudest leiab lugeja aga arvu 3105, s. o. ilma järelvankriteta, mis ei käi jõuvankrite mõiste alla, sest neil puudub jõuallikas — mootor. Läi-

nud aastal oli Tallinnas üldse 1321 jõuvankrit, kuna tänava 1. apr. oli neid 1380, seega siis tõusnud 59 võrra. Nagu firmade nimestikust näha, on ameerika margid kaugelt suures enamuses, kuna Euroopa autodest ainult Renault tugevasti esitatud on.

SAKSA SÖIDUAUTODE TEHNILISED ANDMED JA HINNAD.

Mark ja tüüp	Maht ltr.	Silindrite arv	Pidur hob. jõud	Kaal klg.	Kaal klg h. j. peale	Kütte ltr. 100 km. peale	Karosserii vorm	Hind vabrikus Rmk.
Framo 300	0,3	1	8	375	46	5,5	Kabriolet	1275
Hercules	0,2	1	6,5	348	55	—	Limusiin	1380
Bungartz	0,4	2	14	423	—	6	Kabriolet	1550
Standard	0,5	2	16	490	31	6,5	Limusiin	1590
Hansa 500	0,5	2	14	630	45	—	"	1680
DKW	0,6	2	18	650	36	6	"	1865
Opel	1,2	4	23	720	31	—	"	1880
DKW (Reichskl.)	0,6	2	18	650	36	6	"	1990
DKW (Front)	0,7	2	20	680	34	—	Kabr. Lim.	2250
DKW (Meisterkl.)	0,7	2	20	700	35	7	" "	2495
NSU Fiat 100	1	4	25	—	—	—	Limusiin	2590
Adler Trumpf	1	4	25	780	31	8,5	Kabr. Lim.	2650
Hansa 1100	1,1	4	27	—	—	8	" "	2650
Opel	1,3	4	24	940	39	—	Limusiin	2650
Hansa 1100	1,1	4	27	—	—	8	Kabriolet	2850
Hansa 1700	1,7	6	28	—	—	10	Kabr. Lim.	2950
Hanomag	1,1	4	25	900	35	10	Limusiin	2975
DKW (Sonderkl.)	1	4	26	950	36	12	"	2995
BMW 303	0,9	4	22	750	34	9	"	3050
DKW (Schwebekl.)	1	4	26	1000	38,5	12	"	3150
Röhr (Jun.)	1,5	4	30	910	30	10	"	3200
Tornax	0,7	2	23	—	—	8	Laht. 2-istm.	3295
Mercedes 130	1,3	4	35	1050	30	11	Limusiin	3375
Opel	2,0	6	36	1020	28	—	"	3600
NAG (Primus)	1,5	4	30	950	31	10	Kabr. Lim.	3650
Adler Trumpf	1,5	4	30	960	32	10	Limusiin	3750
Stoewer 140	1,5	4	30	970	32	10	"	3800
Mercedes 170	1,7	6	32	1025	32	12	"	4150
Wanderer 22	2	6	40	1275	31	14	"	5250
Mercedes 200	2	6	40	1130	28	13	"	5300
Audi	2	6	40	1300	32	14	"	5900
Adler Diplomat	3	6	60	1500	25	—	Limusiin	7250
Horch „830“	3	8	70	—	—	—	"	7500
M.-Benz „290“	2,9	6	60	1550	26	14-16	"	7950
M.-Benz „370“	3,7	6	75	1800	24	18	"	8750
Röhr 8	3,3	8	75	1700	26,6	18	"	9750
Horch 8	4	8	80	—	—	—	Phaeton	11500
Maybach W	7	6	120	1980	20	20-22	Shassii	16800
M.-Benz „500“	5	8	100	2400	24	23	Limusiin	17500
M.-Benz „380“	3,8	8	90	1900	21	20	Kabriolet	19500
		kompres.	140	—	14	—		
M.-Benz „500“	5	8	110	2500	22	25	Limusiin	22000
		kompessoriga	170	—	15	—		
Horch 600	6	12	120	—	—	—	"	24500
M.-Benz	7,7	8	150	2600	17	28	"	38000
		„Suur“ kompr.	200	—	—	—		

Venelased Baltimail 250-dollarilisi autosid müütamas.

„Chicago Tribune“ teatab, et Nõukogude Vene valitsus lähemal ajal Balti riikides hakkab müüma „Fordi“ tüübilisi autosid, millised valmistatud Nishni-Novgorodi tehastes.

Nishni-Novgorodi tehased on teatavasti ehitatud Fordilt laenatud rahaga ja Fordi patentide järele. Omal ajal sõlmitud lepingu põhjal Vene valitsus võttis oma peale kohustuse, et Nishni-Novgorodis ja Fordi patentide järele ehitatud autosid võib müüa vaid Venemaal, kuid mitte kusagil välismaal.

Riias asuv Fordi esindaja on seletanud, et Nishni-Novgorodi „Fordid“ on valmistatud vananenud 1930. a. mudelite järgi ja halvast materjalist.

Neid autosid kavatsesetavat müüma hakata 250 dollarit tükk. See hind on kaks korda odavam ameerika ja inglise tööstuse autode hinnast.

Et venelased autosid müüma hakkavad, seda peab Fordi esitus täiesti võimalikuks, kuigi alla kriipsuta-

takse, et Nõukogude valitsusel mingit õigust ei ole „Fordisid“ välismaal müüa.

Lepingu järele — seletati Fordi Riia esinduses — Nõukogude valitsus omandas „Fordi“ 1930. a. modelli patendid, kohustusega neid autosid müüa ainult Venemaal. Fordi insenerid aitasid Nishni-Novgorodis ehitada ja käima panna autotehase. Fordi inseneride Venemaalt lahkumise järele jätkasid tööd Nõukogude Venemaa omad insenerid. Autode kõlblikkuse kohta võib otsustada vaid selle „Fordi“-tüübilise traktori järele, millist paari aasta eest Nõuk. Vene kaubandusesindus Lätis müüa katsus. Teatavasti kõnesoleva traktori ostis üks põllumees, kes mõnepäevalise proovimise järele traktori venelastele tagasi viis, sest oli töötamiseks täiesti kõlbmatu. Selle järele müüdi traktor teisele põllumehale, kuid ka see viis traktori tagasi. Rohkem Vene traktoritest ei ole midagi kuulda olnud.

Mis puutub autodesse — jätkati Fordi esinduses, —

siis meie saatsime alles hiljuti Moskvasse ühe 1934. a. mudeli järele valmistatud auto, samuti müüsimise ühe masina Nõukogude kaubandusesindajale Riias ning praegu on mitme masina müügi üle Vene valitsusega läbirääkimised käimas. Meie ei usu, et need asjaolud kõnelevad Nõukogude Venes valmistatud autode väga kõrge kvaliteedist.

Nõukogude kaubandusesinduses seletati ühe Riia ajalehe kaastöölisele, et neil puuduvad andmed Vene maal valmistatud autode müümise kohta Lätimaal. Teistes riikides olevat aga venelaste autod müügil. Müügil olevat mitmeid tüüpi masinaid, muuseas ka Nõukogude Vene oma originaalpatentide järele valmistatud.

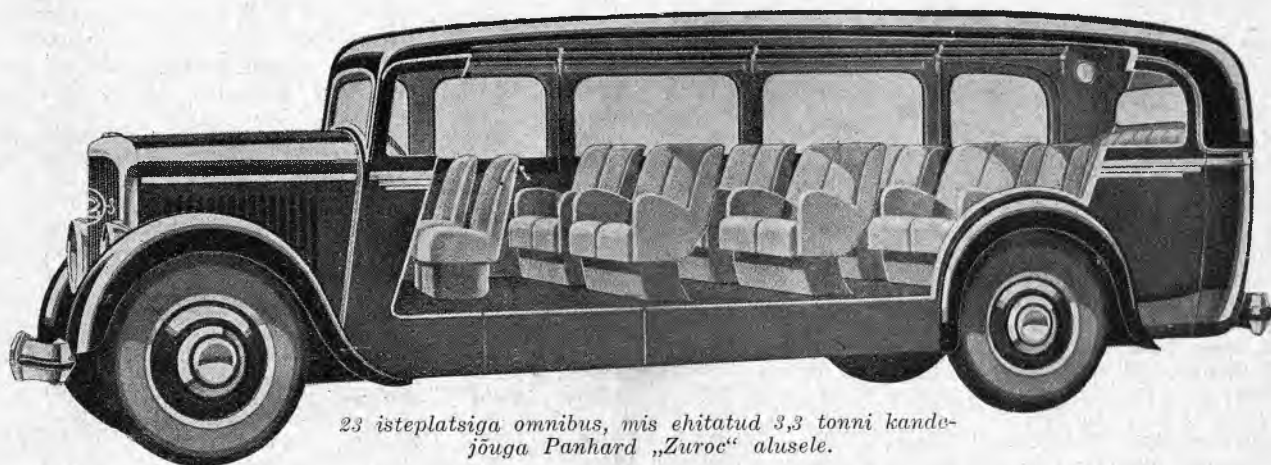
Panhard-veoauto 1934. a. mudel.

Veoautode alal on *Panhardi* peamiseks sihiks olnud toota masinaid, mis oleksid suurema kandevõimega, kuid ühtlasi ka ökonoomsed.

Peamiseks põhimõtteks autospordi alal jääb aga ikkagi, kas teda soovitakse või mitte, kiiruse küsimus. Sellise kiiruse muidugi mis vähema kuluga hinna suhtes annaks parimaid tagajärgi ega oleks tingitud luksusest.

Transport-äri tegevus on suunatud eestkätt kordaminekile, ning bilansivõime on siin otsustandevaks te-

dotsioonilisest võidusõidust ümber Prantsusmaa (Tour de France) osavõttes saavutanud kõrgeima auhinna — kuldauraha, milline asjaolu räägib ise enese eest. Kolonel *Rouyer*'i ametlik aruanne sellest sõidust „Panhard-Zuroc'iga“ lausub, et ta vähem kiirus on olnud 49,3 km. tunnis. Selline tagajärg on saavutatud dr. Germe'i karburaatori „Nabol'iga“ (olgu muuseas mainitud, et Panhard-masinal võib käsitada igasuguseid karburaatoreid).



23 istepiatsiga omnibus, mis ehitatud 3,3 tonni kandevõimega Panhard „Zuroc“ alusele.

guriks. Selles mõttejärjestuses edasi sammudes, võiks Panhard-veomasinate ökonoomset tasuvust esirinda tõsta just mainitud firma *klappideta mootori* suhtes, mis tagavad teatud kokkuhoiuvõimalusi küttematerjaliga kui ka õliga.

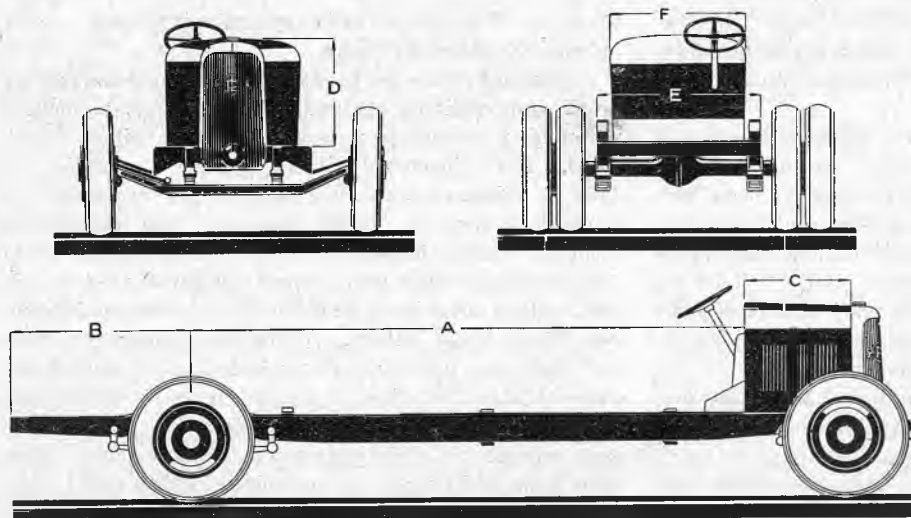
Panhard, kes seni tootnud üldtuntuid 8-tonnilisi raskeveomasinaid, on hiljuti lasknud välja uue mudeli „Zuroc“, mille kandevõime 3,3 tonni, arvestamata carrosseriid.

Samane mudel on möödunud (1933. a.) aasta tra-

Pariisi ja Caen'i vahelisel tee-etapil on „Zuroc'i“ keskmiseks kiiruseks olnud 54 km. tunnis, bensiinikulu 19,3 ltr. Samase võidusõidu ühel teisel etapil, kus keskmise kiirus tõusnud 58,5 km., on bensiinikulu jäänud täpselt samaseks, milline asjaolu on parimaks tõenduseks selle mudeli kiiduväärt omadustele.

4-silindriline, 12 h.-j. 3,3-tonniline „Panhard-Zuroc“ omab kõik selle firma masinate paremused, nagu: tsilindrite-maht 2,563 ltr., kergelt reguleeritavad automaatsed terashülssid tsilindreis, automaatne õlitamine, proportsionaalne lisaõlitamise seade kiiruse kasvamisel (suuremate tuuride puhul) jne.

Nelja-kiirusega käigukast on mitmeti täiendatud ja ajanoüetele ümber kohandatud sama võib öelda ka tagumise telje suhtes, mis on konstrueeritud



Siin on toodud möödunud Panhard & Levassor veoautode kohta.

A	4,21	meetrit.
B	1,02	„
C	0,93	„
D	0,94	„
E	1,15	„
F	1,04	„
Üldpikkus	6,55	meetrit.
Üldlaius	2,33	„

kahekordsena, kuma sateliitide töötusviis sünnib spiraalikujuliselt, mis ühendatud lõplikuks jõuedasiandmiseks. õige vindiga, milline seade ühel ja samal ajal vähendab differentsiaali koormatust ja tagab ka üldist julgeolekut rikete vältimiseks.

Suur mahtuvus ja kandepinna täpne kalkuleerimine koormatuse suhtes võimaldavad „Panhard-Zuroc”ile peale ehitada puuosa kuni 4,625 mtr. pikkuses, mis teeb masina üldpikkusest rohkem kui 80%. Terve auto pikkus võrduks seega siis 5,65 meetrile.

Laius 3,725 mtr. on arvestatud umbkaudse minimaalse koorma jaoks, ja rataste asend ei sega pealeehitust ega ka koorma hulka, millega auto täidetakse. Pidurid on täiuslikud, nagu kõigil Panhard-masinatele üldse.

On üldtuntud tõsiasi, et pidurdamise momendil sõiduki esimesed rattad on rohkem koormatud, kui tagumised.

Samuti on kindlaks tehtud, et veerev ratas määrab palju võimsama ja kindlama veeremisjõu, kui paigalseisev ratas. Nii on ka loogiliseks järelduseks, et pidurdamise raskuspunkt peab tabama just esimesi rattaid.

Panhard-autode pidurid on sellekohaselt siis ka reguleeritud just esiratastele pearõhku pannes. Tähele-

panelikult jälgides pidurite tegevust, näeme, et pidurdamise algul on sõiduk veel küllalt kiire edasilendama kõige nelja ratta ühtlasel jooksul. Kui aga pidurdamise jõud on juba tabanud tagumisi rattaid, tuleb pidurite survet neile viibimata vähendada nii, et kogu surve jõud kanduks esimeste rataste pidureile, milliste jaoks vahemaad on veel küllalt järel.

Ning sellise pidurite käsitamise üllatavaks tagajärjeks on, et oleme kinniõidamise kaugust — arvates pidurdamise silmapilgust kuni sõiduki seismajäämiseni — vähendanud 25% võrra. 90-kilomeetrilise tunnikiirusega jääb Panhard-sõiduk seisma 35 mtr. peal, kui tee on normaalselt kuiv.

Panhard-pidurite diameeter on arendatud katsetuste kogemusi arvesse võttes maksimaalsesse suurusse, kuigi tungiv nõudmine oleks seda vähendada. Ent seniste katsetuste tulemused on kõigjal tunnustatud suurepäraseks. Pidureile on juure konstrueeritud ühe vedru abil surve-katkestaja, mis asetseb tagumisi pidureid juhtival lingil.

Lisada võiks veel, et „Zuroc”i pealeehituse ümberkallutatavus toimub isegi kuni 45°-lise nurga all, ja et seda mudelit võib edukalt tarvitada transportalal, haigevankriks, autobusiks kuni 23 isteplatsiga jne.

Panhard et Levassor turismiautod.

Panhardi uusimad mudelid 6 CS, 6 DS ja 8 DS väärivad märkimist oma viimistletud konstruktsiooni poolest eriti selletõttu, et nad on kohased peaaegu igasugustes teoludes, omavad vaikse 4-käigulise kauni sõiduki.

Need masinad on sportsõidukitena otsitavaiks saanud eriti viimasel ajal, ning Prantsusmaal ringi liikudes võib neid tüüpe kohata nii linnades kui ka maanteedel üha sagedamini just selle tõttu, et nad suuresti erinevad teistest oma moodsa soliidsuse, vaikse, peaaegu kuuldamatu käiguvahetuse ning suure vastupidavuse suhtes.

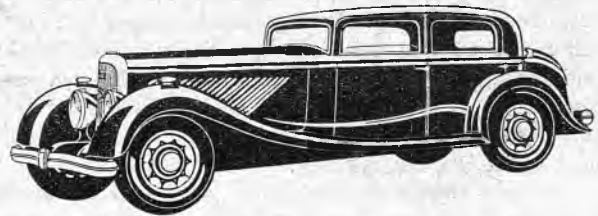
On tõsiasi, et tulusam on omandada ja kasutada sõidukit, mille tehnilised täiendused koostatud moodsa ning kauni välisusega tagavad pikaajalise vastupidavuse, kui sellist mis küll hinnalt on odav, kuid uuendusilt mahajäänud ning konstruktsioonilt sarnane, et juba ehk homme vajab parandust. Panhard-masinate juures on need puudused suurel määral vältitud.

Uus Panhardi seeria „S” sisaldab kolm mudelit:
6 CS — 6-tsilindriline, 72×103, 14 h. j., tsilindrite mahutavus 2,516 ltr.

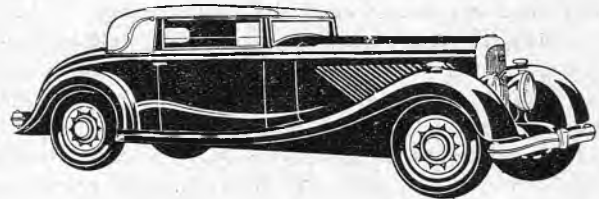
6 DS — 6-tsilindriline, 85×103, 20 h. j., tsilindrite mahutavus 3,5 ltr.

8 DS — 8-tsilindriline, 85×112, 29 h. j., tsilindrite mahutavus 5 ltr.

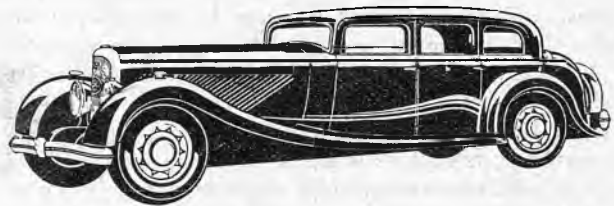
Üldised omadused kõigil kolmel mudelil on täiesti üheväärsed. Suurimaks firma saavutiseks on, et mootor on klappideta, sama on tarvitusele võetud mootori uures automaatselt reguleeritavad tsilindri-hülssid ning automaatne õlitussüsteem. Veel tuleks märkida kolbide täiesti vagusat käiku, proportsionaalset õliandmist kiiruse järele (automaatne juurelisamine suurel kiirusel), õli pihustumist automaatset valgustuse moodustamist, kütmist soovi järele kas bensiiniga või petrooliga ning suurepärasest elektrisisseseadeldist.



Panhard 5-istm. tõld (6 C.S. ja 6 D.S.).



Panhard Cabriolet (6 C.S.).



Panhard 7-istm. tõld (8 D.S.).

Differentsiaal ujub täielikult õli sees, mille juurevool sünnib kuulikeste-süsteemi abil. Käigukast on nelja-kiiruseline ning pidurid sellise erilise konstruktsiooniga, et neid võib tarvitada peaaegu igal juhul, umbes 94%-liselt. Tagumiste pidurite vardad tugenevad otseselt tagumisele teljele, ning nad on hambulised, millega on täiesti vältitud igasugused libisemise võimalused. Pidurdamine on otsesesse ühendusse seatud ka vedrudega.

Chassii kohta oleks nimetada veel arvukalt mitmesuguseid pisi-asju mis teistel masinatel osaliselt ehk täiesti puuduvad.

Tõlla (Carrosserie) ehitusviis on läbiviidud mitmeid uuendusi, nii koosneb põrand kahekordsest malmplaadist mille vahele asetatud kumm, et vältida põrsemist ja logisemist. Juhiruum on ilustatud ja kooskõlastatud auto teiste osadega, ka ei puudu juhiruumi viivad porilauad. Rooli ja pidurite määrimine on täiesti tsentraliseeritud, samuti lubab üldine ringkatekaja isoleerida ka patareid.

Lülitajad armatuurlaual on asendatud kolme seisundisse, millistega ühel ja samal ajal võib juhtida valgustust, bensiini juurevoolu ja tarvitada ka pidu-

reid, ilma et mootor saaks liialt koormatud bensiini suhtes või et katkeks süütus.

Rooliratas on paindlik, kannab keskel signaalnuppu, mille abil võib käsitada ka valgustust. Roolivarre küljes ei ole nähtaval ainumastki juheta, kuna need on konstrueeritud nii, et neid väliselt märgata ei ole.

Armatuurilauda saab kontrollida mitmesuguse valgustuse abil. Rataste diameeter on väike, ning rattad ise lahtivõetavad vaid üheainsa kruvi abil.

Bensiininoõu on mahukas, asetatud riistade kasti alla, kus asub ka tagavararatas. Selline asetusviis on bensiininoõule igati praktiline ja kindel. Bensiini andmine mootorisse sünnib filtri abil, puhastus aga toimub automaatselt erilise torukeste-süsteemi kaudu.

Täieline nähtavus sõidukijuhile.

Jooni Panhard-auto uusimaist mudelitest.

On üldiseks tõsiasi, et suurema osa autoõnnetust põhjustavad ristteed, käänakud ja kurved. Harilikum väide selliseil juhuseil on: kokkupõrke või õnnetujuhtumi üleelanud sõidukijuht ütleb, et ta pole üldse märganudki teist sõidukit, millele ta ajas otsa, või inimest, kes alla jäi... On ilmne, et ainukest põhjust selleks tuleb otsida juhiruumi akn klaaside ehitamisviisist, raamistikust, mis piiravad juhi nähtavust laest ja mõlemalt küljelt, nii et see moodustab teatava pimeduspiirkonna nähtavuses. Selline pimedus-tsoon, mis koosneb nähtavus-takistusist aknaraamistiku näol, laieneb juhi silmaga vaadatuna kauguses üha rohkem ja rohkem, nii et kaugema maa peal sõiduki juhi silmi eest varju jääb isegi inimene, jalgrattur või mõni teine suurem ese, ka koguni auto.

Teisest küljest võetuna, need kaks pimedat nurka, s. t. kaks juhiruumi nurgaraami, — riisuvad ka turistilt kaunima väljavaate võimalused, takistades jälgimast eesolevat maastikku täieliku nähtavusega.

Millega võiks selliseid ebamugavusi vältida? Lahendus on otse võrratumalt lihtne: tarvis on juhiruumi nurgapostide laiust vähendada minimumini ja neid asetada võimalikult tahapoole, nii et juhi silmele avarduks laialdasem vaatlusväli. Selleks on vaja seniste autotüüpide juures esinevate nurgaraamide ehitusviisist võtta ette selline muudatus, et juhiruumi mõlemad nurgad oleksid paigutatud eriliselt kõvakvaliteedilisse terasraami, nii et juhi väljavaadet ja nähtavust ei kataks enam vasemalt ja paremalt nurgaraami pimedik.

Selline ehitusviis tagab peale parema nähtavuse saavutamist veel teisigi paremusi: kumerat nurgaklaasi hoidev kitsas terasraam kannab paremini lage, pakub kindlamat asendit esiklaasile ja annab ka juhiruumi uksele kindlama toe, vältides teiste autotüüpide juures nii tihti esinevat logisemist ja rappumist, mis põhjustavad auto varstise lagunemise.

Panhard-firma on eelkirjeldatud paremusi oma autotüüpidel esimesena läbi viinud, kuulutades pimedale nurgaraamidele täielist kadu. Panhard-autode tõldehituse välimine kaunidus on sellega ainult võitnud, sõiduki juhile on eesolev maastik täielikult nähtavaks tehtud, on välditud õnnetujuhtude vähemus väljavaadet segavate paksude raaminurkade puudumisel ning tõestatud maksimumini sõidukijuhi isiklist julgeolekut. Panhard-auto pakub seega oma tarvitajatele terve rea vaid-

lematud uudsusi ja paremusi, milliste otstarbekohasuses kahelda ei tohiks kõige veendunud skeptikud.

Eelkirjeldatud kumerad terasraami asetatud klaasnurgad moodustavad ka küll siiski veel pisikesi pimedaid



Joon. 1.



Joon. 2.

tsooni autojuhi nähtavuses, nimelt terasraamide suhtes, kuid seegi on firma poolt välditud selteel, et terasraamide seespoolne külg on kaetud tagasihelkiva ainega. See asjaolu vähendab miinimumini nähtavuse takistust, s. o. pimedat tsooni, millistena esinevad terasraamid — sest *kui parem silm ei näe, siis vasak näeb*

ikkagi, ehk teistel sõnadel, üht silma täiendab ta nähtavuses vastuhelk (refleks) pimedast tsoonist, s. o. raamistikust.

Joon. 1. ja 2. võime piltlikult tajuda seda imeolist optilist mõju, mida tunnevad need, kel tegemist tulnud teha fotoasjandusega, stereoskoopiaga jne. Kokkuvõetult võiks seda väljendada nii, et me saame *kaks pilti* isesuguses seisundis, kumbki eri silma jaoks, vasemale ja paremale silmale, normaal vahemaaga kummagi silma vahel umbes 60 m/m. See üldpilt mis peaju kujutluses sünnib eelnähtavast, kandub kummalegi silmale edasi ühtlasi ka erinevalt, eripildina, nii nagu joonisel see näha.

Eeltoodu järele võib öelda, et Panhard-autode raamistiku uudses ehitusviisis on läbi viidud põhimõtte, mis lubab juhikohal istuval isikul täielises nähtavuses ette näha kõikjale umbes „V” tähe vormis, millega juhtimis-

mugavuse tehnilises täienduses on öeldud viimane sõna. Mis on peidetud vaadet takistavate raamide tõttu *paremale* silmale, see on täiesti nähtavaks tehtud *vasemale* silmale, ning sellega oleks öeldud kõik.

Panhard-autode uusimate mudelite juures ei ole eel kirjeldatud täieliku nähtavuse mugavus läbi viidud mitte üksi juhiruumis, vaid sama põhimõtet tõlla ehitusviisis on tarvitatud ka tagapool, nii et ka sõitjad võiks täiel määral nautida möödalibisevat maastikku, kuna vaateala ei takista segavad raamistiku-varjundid.

Panhardi viimne mudel, n. n. „Carrosserie Panoramique” on paljude katsetuste ja visa vaeva varal läbi viidud töötulemus, mida peab pidama tõeliseks tehniliseks saavutuseks. Ühel ja samal ajal praktiline igas suhtes, kuid ka igatpidi kindlustusvõimeline võimalikude õnnetuste vältimiseks.

Turism.

Turistidele ööbimist võimaldavate koolide nimestik.

E. T. Ü. ringkirjale on ootamatult rohkesti saabunud koolidest jaatavaid vastuseid. Siinkohal avaldame nende nimestiku.

Harjumaal võimaldavad turistidele öömaja järgmised koolid.

- Pikva algk.; Alavere vallas, Soo-otsa külas. Saada õlgi. Lähem raudtee jaam Kehra (7,5 km).
- Anija algk.; Anija asunduses. Saada õlgi. Autobuse ühendus igal esmaspäeval, teisipäeval ja laupäeval. Kehra jaamast 6 km.
- Hüüru algk.; Harku asunduses. Magamistarbed ei ole. Öömaja kuni 25 turistile. Autobus peatub koolimaja ees. Harku jaamast 3 km. Koolimaja lähedal toiduainetekauplus.
- Juuru algk.; Juuru alevikus. Saada õlgi. Autobuse peatus (nõudmisel) koolimaja ees.
- Risti algk.; Kloostri vallas. Magamistarbed saada. Öömaja kuni 40 turistile. Omnibus peatub koolimaja ees. Lähem raudtee jaam Vasalemma.
- Jõe lehtme algk.; Jõe lehtme asunduses. Saada õlgi. Vaipu ja linasid mõnele isikule. Autobuse peatus (nõudmisel) koolimaja ees. Lähemad jaamad: Aruküla 8 km ja Raasiku 10 km.
- Ülgase algk.; Jõe lehtme vallas. Rebase külas. Saada õlgi 30 inimesele. Autobuse liinist (Narva mnt.) 1 km ja Raasiku jaam. 15 km.
- Kehtna algk.; Kehtna vallas, Kalbu külas. Saada õlgi. Öömaja kuni 20 turistile. Lähem jaam on Keava 5 km.
- Klooga algk.; Keila vallas. Saada õlgi. Öömaja 25—30 turistile. Lähem jaam on Klooga 2 km. Autobuse peatus ¼ km koolist.
- Tuula algk.; Keila vallas. Saada õlgi. Öömaja kuni 10 turistile. Lähem jaam on Keila 8 km. Autobuse peatus 3 km kaugusel.
- Kloostri algk.; Kloostri asunduses. Saada õlgi. Lähem jaam on Vasalemma 10 km. Autobuse peatus koolimaja juures.
- Järvakandi algk.; Turku külas. Tasuta ööbimine. Lähem jaam on Raiküla 12 km.
- Pölluküla algk.; Kloostri vallas, Lauga külas. Saada heinu. Öömaja kuni 25 turistile. Lähem jaam on Pölluküla 4 km.
- Kodasoo algk.; Kodasoo asunduses. Saada õlgi. Öömaja kuni 50 turistile. Tasu öö eest 20 senti. Lähem jaam Raasiku 12 km ja omnibuse peatus Kaberlas 2,5 km.
- Leesi algk.; Kolga vallas. Olgi ei ole. Öömaja kuni 50 turistile. Autobuse peatus koolimajast 0,5 km.
- Uuemõisa algk.; Kuivajõe vallas, Kurena külas. Saada õlgi ehk heinu. Öömaja umbes 5 turistile. Autobuse peatus 0,5 km kaugusel.
- Loksa algk.; Kõnnu vallas. Saada põhku. Autobuse peatus 150 mtr. kaugusel koolimajast. Telefon nr. 7.
- Kõnnu algk.; Kõnu asunduses. Saada õlgi. Öömaja kuni 25 turistile. Autobuse peatuskoht Tallinn—Loksa liinil 4 km; Tallinn—Võsu liinil 2,5 km.
- Viinistu algk.; Kõnnu vallas. Saada õlgi suurematele ekskursioonidele etteteatamisega. Autobusi peatus (nõudmisel) koolimaja ees. Autobusi peatus Viinistus 4 km.
- Pärispea algk.; Kõnnu vallas. Öömaja üksikutele turistidele. Ölgede saamine raske. Autobusi peatus Viinistus 4 km.
- Laitse algk.; Laitse vallas, Aruküla külas.
- Nabala algk.; Nabala asunduses. Saada õlgi. Öömaja umbes 50 turistile. Tallinna—Nabala autobuse lõpp-peatusest 100 mtr.
- Nehatu algk.; Nehatu vallas, Iru külas. Saada õlgi. Kaugus Tallinnast 11 km. Autobuse sõit 50 senti.
- Nõva algk.; Nõva asunduses. Saada õlgi makсутa. Öömaja 9—10 turistile. Lähem jaam Vasalemma 34 km Vasalemma—Nõva autobuse liini lõpp koolimajast 200 mtr.
- Pikavere algk.; Peningi vallas. Puuduvad magamistarbed. Öömaja 15—20 turistile. Lähem jaam Raasiku 13 km. Autobuse peatus Perila külas 3,5 km.
- Perila algk.; Perila külas. Saada põhku.
- Haljava algk.; Raasiku vallas. Saada õlgi. Öömaja kuni 12 turistile. Lähem jaam Raasiku 5 km.
- Rae algk.; Rae vallas, Vaskjala külas. Saada õlgi, magamiskotte etteteatamisega. Lähem jaam Lagedi 6 km. Autobuse liin 0,5 km kauguses.

29. Kautjala algk.; Rae vallas, Patika külas. Saadaval magamistarbed. Autobusi peatus koolimajast 60 mtr. kaugusel.
30. Rapla algk.; Rapla alevikus. Saada õlgi ehk heinu. Öömaja kuni 100 turistile. Lähem jaam Rapla 3 km.
31. Seli-Hagudi algk.; Kohila vallas. Öömaja kuni 6 turistile.
32. Kose algk.; Ravila vallas, Kose alevikus. Puuduvad magamistarbed. Öömaja kuni 20 turistile.
33. Saku algk.; Saku vallas, Kajamaa külas. Saadaval heinad. Öömaja 50 turistile. Lähem jaam Saku 7 km. Autobuse peatusk. 2 km.
34. Ääsmäe algk.; Saue vallas, Ääsmäe asunduses. Saada vastava tasu eest põhku. Öömaja umbes 100 turistile. Lähem jaam Saue 12 km. Autobuse peatuskoht 2 km.
35. Ardu algk.; Triigi vallas. Saada õlgi. Tallina—Kose autobuse peatus koolimaja ees.
26. Väänä algk.; Väänä asunduses. Saada õlgi. Öömaja suuremale turistide hulgale. Lähem jaam Väänä 0,5 km ja autobuse peatus koolimaja juures.
37. Harku kolonii, Harku. Saada õlgi ehk heinu. Öömaja umbes 80 turistile. Lähem jaam Harku 1,5 km. Autobuse peatuskoht värava ees.
38. Harjuma Rahvaülikool Kose-Ravila. Ravila asunduses. Saada õlgi. Öömaja 50 turistile. Tasu öö-päeva eest mitte üle 25 senti. Autobusi lähem peatuskoht (Kose alevikus) 4 km.
39. Paldiski linna algk.; Paldiski. Saada õlgi.
- Järvemaal võimaldavad öömaja:*
1. Paide linna algk.; Suurematele ekskursioonidele. Etteteatada.
 2. Tapa linna algk.;
 3. Türi linna majandusgümnaasium; Pöörduda informatsiooni saamiseks kohaliku algkooli juhataja poole.
 4. Albu algk.; Albu vallas. Lähem jaam Jänedä 16,5 km. Jägala jõe Albu haru lähiduses. Öömaja igal ajal.
 5. Seidla algk.; Albu vallas.
 6. Tori algk.; Alliku vallas. Türi jaamast 3 km.
 7. Ambla algk.; Ambla alevikus. Lehtse jaamast 9 km.
 8. Jänedä algk.; Tõnuhansu talu. Jänedä jaamast 3 km.
 9. Jänedä põllutöö keskkool; Jänedä. Jänedä jaamast 1,5 km.
 10. Käravete algk.; Ambla vallas. Käravete külas. Öömaja üksikutele turistidele. Lehtse ja Jänedä jaamadest 9 km.
 11. Rava algk.; Ambla vallas. J.-Jaani jaama 13 km ja Tapa jaama 22 km. Saada õlgi. Ööbimistasu isikult à 10 senti. Pood 0,3 km kaugusel.
 12. Esna algk.; Esna vallas. Esna külas. Esna jaamast 1 km. Öömaja kuni 10 turistile.
 13. Müüsleri algk.; Esna vallas. Lähem jaam Esna 10 km.
 14. Viisu algk.; Esna vallas. Viisu külas. Esna jaamast 4,5 km. Ümbrus soine, vähepakkuv.
 15. Öötle algk.; Esna vallas. Esna jaamast 2 km.
 16. Varangu algk.; Kapu vallas. Kiltsi jaamast
 17. Kareda algk.; Koigi vallas. Esna jaamast 14 km. Paidest 18 km.
 18. Koigi algk.; Koigi vallas. Esna jaamast 18 km.
 19. Koigi alg- ja täienduskool. Lähem jaam Paide 22 km. Puuduvad magamiskotid.
 20. Pärnurme algk.; Pärnurme asunduses. Paidesse 31 km ja Jõgeva jaama 35 km.
 21. Roosna-Alliku algk.; Järva-Jaanis. Lähem jaam Esna 8 km. Puuduvad voodid ja voodiriided.
 22. Oeti algk.; Kuksema vallas. Esna jaam 11 km. Jänedä jaam 31 km. Öömaja maksuta kui koolijuhataja viibib kohal.
 23. Valasti algk.; Kuksema vallas. Lähem jaam Järva-Jaani 5 km.
 24. Kärü algk.; Kärü jaamast 1 km. Magamistarbede, tee, koristamise hinnas kokku leppida kooliteenijaga.
 25. Läpi algk.; Jänedä jaamast 3 km. Öömaja 4—5 turistile.
 26. Lahu algk.; Liigvalla vallas. Rakke jaamast 6 km. Etteteatamisega.
 27. Liigvalla algk.; Liigvalla vallas. Saada öömaja väikese tasu eest.
 28. Selli algk.; Vägeva jaamast 1,5 km. Selli jõe kaldal. Saada öömaja ja võimaluse piirides ka einet.
 29. Sargvere algk.; Mäo vallas. Lähem jaam Paide 12 km.
 30. Järvajõe algk.; Nõmküla vallas. Naistevälja külas. Tamsallu 8,5 km.
 31. Koigi algk.; Nõmküla vallas. Vajangu jaamast 7 km ja Tamsalust 12 km.
 32. Roosna algk.; Vajangu jaamast 9 km. Lehtse jaamast 15 km. Lähedal Vanaveski järv ja mäed.
 33. Tamsalu-Uudeküla algk.; Tamsalu jaamast 2 km. Porkunist 6 km.
 34. Kolu algk.; Kolu jaamast 2 km.
 35. Laupa algk.; Särevere vallas. Türi jaama 7,5 km. Puuduvad voodid ja magamiskotid.
 36. Lokuta algk.; Särevere val. Türi jaama 2 km.
 37. Põikva algk.; Särevere vallas. Türi jaama 12 km.
 38. Vahastu algk.; Türi 23 km ja Lellest 20 km. Läheduses Selgimägi ja Linnaste mägi.
 39. Koeru alg- ja täienduskool; Aruküla asundus. Järva-Jaani 12 km ja Esna 15 km. Saada õlgi. Tasu — vastav kuludele.
 40. Tudre algk.; Väinjärve vallas. Järva-Jaani jaam 9 km.
 41. Rõhu algk.; Väinjärve vallas. Norra külas. Vägeva ja Rakke jaamadest 20 km.
 42. Vahu algk.; Väinjärve vallas. Rakke jaamast 10 km.
 43. Vao algk.; Koerust 4 km.
 44. Udeva algk.; Esna jaamast 12 km.
 45. Lõõla-Visuvere algk.; Väätša vallas. Lõõla külas. Paide jaamast 17,5 km. Etteteatamisega.
 46. Piio metsa algk.; Väätša vallas. Kärü jaamast 10 km ja Türi 13 km.
 47. Väätša algk.; Paidest 7,5 km.
 48. Järva-Jaani 1—2 kl. algk.; Võhmata vallas. Järva-Jaani jaamast 0,5 km.
 49. Järva-Jaani 3—6 kl. algk.; Võhmata vallas. Järva-Jaani jaamast 1 km.
 50. Karinu algk.; Järva-Jaani jaamast 6 km. Suured ruumid. Puuduvad voodid.
 51. Võhmata algk.; Võhmata jaamast 2 km.
- Läänemaal võimaldavad öömaja:*
1. Asuküla algk.; Haapsalust 8 km. Loodusilus ümbrus.
 2. Piirsalu algk.; Saada õlgi. Üks öö on 15 snt. isikult, 2 ja rohkem öid — à 10 snt. Kohvi ja tee tagasihoidliku maksu eest. Noortele turistidele öled üks öö 10 senti ja kaks ööd à 7 senti.
 3. Silla algk.; Saada õlgi 10 snt. vanadele ja 3 snt. noortele turistidele. 2 voodit magamiskotiga ilma pesuta — sama hind. Üks voodi pesuga 25 senti. Etteteatada 5 tundi. Tee 3 ja kohvi piimaga 5 senti klaas.
 4. Väike-Lähtu algk.; Palivere jaama kaudu. Öömaja kuni 15. augustini. Puuduvad voodid ja voodiriided.
 5. Hanila algk.; Masso vallas. Karuse jaama 6 km ja Virtsu jaama 8 km.
 6. Veltsa algk.; Saada õlgi, öö pealt 5 senti. Etteteatada 1 päev. Kohvi ja tee 5 senti klaas.
 7. Pärdu algk.; Paeküla jaamast 9 km. Voodid 2—3 turistile.
 8. Suuremõisa algk.; Hiiumaal. Saada õlgi, öö pealt 10—15 senti. Vähesele arvule saada magamiskotte. Saada teed, kohvi ja piima.
 9. Paadrema algk.; Paadrema vallas. Lähem jaam Karuse 18 km.

Viljandimaal võimaldavad öömaja:

1. Põltsamaa Ühisgümnaasium; Põltsamaal. Saada õlgi. Puudub pliit tee-kohvi keetmiseks.
2. Loodi algk.; Loodi vallas. Saada õlgi maksuta. Kohvi ja tee oma hinnaga. Lähem jaam Loodi.
3. Risti algk.; Vana-Tänasilma vallas. Saada õlgi 10 senti eest öö pealt. Tee ja kohvi 10 senti isikult. Lähem jaam Viljandi. Veeteel Emajõe-Virtsjärve liinil Oiu sadam.
4. Kabala algk.; Saada põhku. Hommikuks kohvi ja teed. Tasu kokkuleppel.
5. Kärstna algk.; Kärstna vallas. Saada õlgi (20 turistilt Kr. 1.50). Tee ja kohvi eest tasu: kulud ja väikene tasu kooliteenijale. Lähem jaam Loodi.
6. Öisu Piimanduskool, Öisu jaam. Saada teed, kohvi ja piima oma hinna eest. Turistide juhiks olgu vastutusvõimeline isik.

Võrumaal võimaldavad öömaja:

1. Jaani algk.; Haanjas. Saada õlgi. Kui ruumid ise ära koristada, siis tasuta, vastasel korral isikult 10—20 senti.
2. Plaani algk.; Haanjas, 5 km Munamäest lõunapool.
3. Rõuge 1) Rõuges. Alati ei ole võimalik saada õlgi. Tasuta ööbimine.
2) Ala-Rõuges mugavad öökorterid kaupmees J. Simmuli majas.
4. Vastse-Nursi algk.; Nursis. Öömaks 25 s.
5. Kirepi end. algk.; Kasaritsa vallas. Toidukraami ega magamistarbeid saada ei ole. Tasu grupilt öö eest 1 kr.
6. Vastseliina algk.; Öömaja turistidele tasuta. Suuremate gruppide eest tasu (koristamise kulud) teenijale kokkuleppel.
7. Himaste algk.; Saada õlgi.
8. Mõisa algk.; Vastseliina vallas. Öömaja üksikutele turistidele (vähe ruumi).
9. Leevi algk.; Pindi vallas. Tasuta ööbimine 1 öö-päeva jooksul. Koristamise eest kooliteenijale ühe öö eest 50 senti. Ühe toa küte öö-päev 50 snt. Ühe öö valgustus 20 s. Pikkema ajalise peatuse juures tarvilik erikokkulepe.
10. Mammaste algk.; Raskusi õlgede saamisel.
11. Viluste algk.; Veriora vallas. Ruumid tasuta. Õlgede eest tasu kokkuleppel.
12. Räpina algk.; Öömaja kuni 30 turistile. Tasu öö eest 5 senti.
13. Võõpsu algk.; Võõpsu alev. Grupi ööbimine 1 kr. Kui aga tehakse remonti, siis võib saada öömaja tuletõrje ühingu majas. Tulekust etteteatada.
14. Põlva algk.; Saada õlgi. Ruumide korrashoiu eest tasuda gruppidel ööbimise korra eest 1—2 kr.
15. Rosma algk.; Tasu iga ööbimise korra eest 25 senti.
16. Väimela algk.; Puuduvad voodid. Tasuta ööbimine võimalik.
17. Antsla algk.; Antsla alev. Ruumide tarvitamine tasuta. Õlgede ja ruumide koristamise eest tasu kokkuleppel.

18. Urvaste algk.; Ruumi kuni 100 turistile. Õlgede tasu üle tuleb kokkuleppida koha peal.
19. „Siirius“ rahvamaja; Antslas. Tasu ruumide koristamise eest öö-päevalt 1 kr.
20. Kär gula algk.; Kär gula vallas. Ööbimine tasuta. Valgustuse ja koristamise eest väike tasu.
21. Kanepi algk.; Erastvere vallas. Ruumide puhastamise kulud öö-päevalt 1 kr.
22. Peetri-Liisa algk.; Ööbimine tasuta.
23. Kauksi algk.; Mooste vald. Ruumid tasuta. Korrashoiu eest väikene tasu.
24. Viitina algk.; Ööbimine tasuta.
25. Võru linn — saada õlgi. Linnavalitsusele etteteatada.

Valgamaal võimaldub ööbida turistidel:

Valga linnas — öömaja huvireisijate gruppidele koolimajades, palutakse aegsasti etteteatada. Valgamaal võimaldati ööbimist koolimajades Pikkasillal, Helmes, Taagepera-Alal, Sangaste-Restul, Karula-Pikkjärvel ja Tahevas. Valgamaa koolivalitsuse ringkirja järele mainitud kohtade algkoolide juhatajale, hoolditavad need põhu muretsemise eest, mille kulud jäid turistide kanda. Öömaja saamiseks on õigus 5-liikmelistel gruppidel, vähemaliikmelised grupid peavad kooliteenijaga või juhatajaga jõudma erikokkuleppele.

Tartumaal võimaldub ööbida:

Mustvee alevi ööbimispunkt eesti koolimajas, Tartu tn. 39. Maks 10 snt. isikult. Elva alevi — tasuta öömaja turistide ühingu soovitusel, Tartu maantee nr. 2, kooliteenija majas.

Petserimaal võimaldub ööbida:

1. Irboska algk.; Irboska vallas. Saada õlgi (mitte alati). Noortel 20 snt., vanematel turistidel 30 snt. öö pealt õlgede tarvitamise eest. Järgnevatel öödel à 15 senti. Tee, kohvi 10—15 snt.
2. Laura algk.; Saada õlgi. Esimesel ööl 25 s., järgnevatel 10 s. Etteteatada 2 päeva. Tee, kohvi 10 s. turistilt. Noortele hinnaalandust 25—50%.
3. Petseri linna 2 algk.; Saada väljavoodid ilma pesuta. Õpilased öö pealt 5 s., täiskasvanud 15 senti. Tee, kohvi eest maks vabatahtlik. Ekskursiooni tulekust teatada 1 nädal ette.
4. Värska algk.; Järvesuu vald. Saada õlgi. Öö pealt 5 senti. Tee, kohvi eest tasu kokkuleppel. Külas kauplused ja 2 pagariäri. Etteteatada 1 päev. Koolide ekskursioonidele magamisasemed tasuta.

**

Käesolevaga tänab E. T. Ü. juhatus lahkeid vastatajaid: maakondade koolivalitsusi ja koolide juhatajaid ja loodab, et turistid matkajad, eriti noored nende lahet vastutulekut kasutamata ei jäta ja neid suvel külastavad, eriti neid koolimaju, kus seni veel ühegi turisti jalga viibinud pole.

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

Lühemaid teateid.

GRAN PREMIO BORDINO ALESSANDRIAS.

Käesoleval aastal peetud Gran Premio Bordino, võidusõit Alessandria ringteel, lõppes kurvalt. 22. aprilli tuleb lugeda õnnetuks päevaks, kuna ta nõudis ohvriks võidusõitja *Carlo Pedrazzini*. Viimane sündis Locarnos 2. septembril 1909. a., õppis arhitektiks, ning lõpetas oma studiumi Zürichi politehnikumis diplomiga. Tema surm tuli ootamatult, sest just temale pandi suuri lootusi sellel võidusõidul. Peasüüdlaseks selles õnnetuses tuleb lugeda ilma. Juba varahommikust alates voolas ojadena vihma, piitsutades valju tuule saatel mustaltläikivat võidusõidu teed, millel 130 km. kiirusel tormavad autod enam küllaldaselt adhäsiooni ei leidnud, olgugi, et tarvitusel olid teravalt lõigatud jooksupinnaga kummid.

Pedrazzini, kes sõitis 3-ltr. Maseratil, võttis ühe kurvi liig suurel kiirusel, ning pidurdamisel hakkas auto libisema ning jooksis vastu sillamüüri. Pedrazzini sai raskeid vigastusi ning suri tund hiljem. Peaaegu samal kohal juhtus õnnetus ka Nuvolariga, kes sõitis kohe Varzi taga, ning oli kaunis ettevaatlik, kuna tema auto libisemised ja kurvetel viskamine ei kuulutanud midagi hääd. Möödudes tribüünidest hakkas aga tema võidusõitja veri käärima, võitlusvaim ärkas, ja kadunud oli igasugune ettevaatlikkus. Ta tormas Varz'ist mööda, kusjuures ta auto libises ja riiwas tublisti Varzi Alfa Romeo tagaosa. See arvas, et ta on ratta kaotanud, kohe lähenes Nuvolari Trossile, et ka sellest mööduda, kuid võttis kurvi liig kiirelt, mis teda sundis pidurdama. Märjal asfaldil libises auto tükk maad ja lendas siis kummuli, kuna Nuvolari pahem jalg jäi auto alla. Peaaegu oleks siiski järgnenud kokkupõrge Varziga, kes oli Nuvolari kannul. Publiku määratuks üllatuseks ja rõõmuks tõusis Nuvolari kohe ning märkas samal ajal, et oli murdunud jalaluu.

Kolmas vahejuhtumine oli Minozzi'ga, kes sõitis publiku hulka. Palju haavatuid, õnneks kergelt.

Võitjaks tuli Varzi (Alfa-Romeo 2900 ccm), 120 km. 52 minutiga 36 sekundiga, keskmine kiirus 136.882 km. Teine oli Chiron (Alfa Romeo 2900 ccm) 52 min. 37½ sek., kolmas Tadini (Alfa Romeo 2654 ccm) ajaga 54.37.

Nii Varzi kui ka Chironi 2900 ccm Alfa Romeod olid suurepärased, pidades hästi teed.

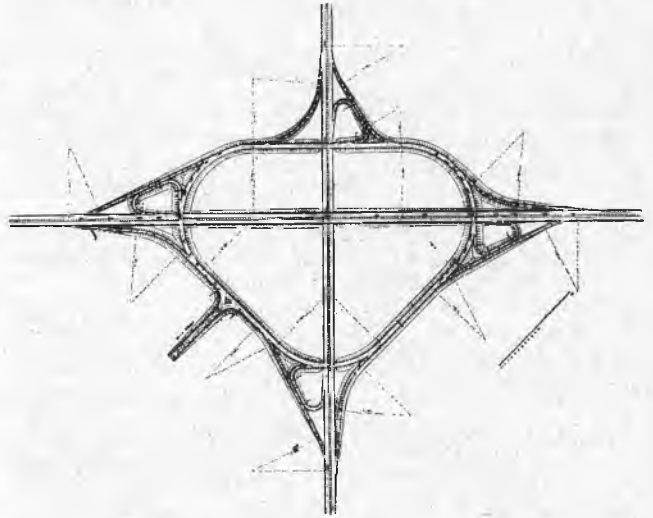
Nuvolaril läheb võrdlemisi hästi. Kui ei ilmu ootamatuid komplikatsioone, peaks paranemine järgnema 6 nädala jooksul. Juba mõni päev päälle õnnetust viidi meistersõitja üle Bologna kliiniku.

UUS KÕRGUSLENNU REKORD 21.000 MEETRI.

Sovjeti õhuliidu instituudi kontrolli all startis Slutsky lennuplatsilt õhupall inimesteta, saavutades 21.000 mtr. kõrguse. Õhupallis olid mõõduinstrumendid temperatuuri ja õhusurve jaoks. Gondlisse oli peale selle ehitatud lühilainetega saatejaam, mis andis edasi mõõteid. Kui õhupall oli saavutanud oma maksimumaalkõrguse, oli temperatuur 40,7° külma. Seega oli ta tõusnud 800 m. võrra kõrgemale kui stratosfääri ballon läinud aastal.

AUTOTUNNEL LÄBI MONTBLANCI.

Kavatsusel on autotunneli ehitamine läbi Montblanci, et luua otset ühendusteel Prantsuse ja Itaalia vahel. Senini on kõik sellised plaanid murjunud, kuna Itaalia nägi selles oma tugeva Alpi-frondi kadumist. Kuna praegu Pariisi ja Rooma vahelised suhted on kõigiti häatahtlikud, loodetakse selle kava peatset teostumist. Mõlemad insenerid *Lugeon* ja *Uljanoff* tahavad ehitada autotee, mis 12 km. pikkuselt viiks nõorsirgelt mägestiku alt läbi. Montblanc tunnel läheks 3462 mtr. kõrguse *Pointe Helbronner* alt, ning suunduks Itaalia pinnal Entrèves külla. Siit viib tee Lombardi tasandikule, Torinosse, Milanosse ja Rooma. Tunnelis arvestatakse kõige enam umb. 38 kraadilise soojusega, kuna Simplon tunnelis valitseb üle 55 kraadi kuumust. Erilise ventilatsiooni abil loodetakse soojust veelgi vähendada.



Montblanci uurijad kinnitavad, et see mägi on väga soodne just tunneli ehitamiseks, kuna ta sisaldab kihte, mida on kerge ümbertöötada. Mäe sisemus koosneb peaaesjalikult väga kõvast graniidist, nii et karta ei ole vee sissetungimist. Nagu kõik uemad raudtee tunnelid, nii ehitatakse ka see *kahekordsena*, mis koosneb kahest paralleelsest, ümmargusest, 6,5 mtr. läbimõõduga galeriist. Iga kilomeetri järgi on need ühendatud viie mtr. laiuste läbikäikudega.

AUTO SÕIDAB ILMA JUHITA.

Hiljuti viibisid Pariisi teaduste-akadeemia liikmed tehnika *uue* saavutuse demonstreerimisel. Demonstreeriti nimelt „isesõitvat-autot”. See isesõitja tegi ilma juhita roolil väga keerulisi manöövreid.

Leidur Dussau, kes selle tehnika-ime isa, seletas, et kõik auto liiklemised olid nii öelda varem ette kindlaks määratud. Tee, mida mööda auto pidi liikuma, oli erilisele lindile torgete või pistetega kindlaks määratud. See lint oli asetatud mehansismisse, mille ülesandeks ongi auto faktiline juhtimine. Sellepärast auto sai liigelda vaid varem kindlaks määratud teed mööda ja mitte teisiti.

Edasi leidur seletas, et tema leiutatud süsteemil saab juhtida mitte ainult autosid, vaid ka tanke, laevu, lennukeid jne.

Sellest tuleb järeldada, et sõjas võib lennuki saata teatud kindlasse kohta rindel, lasta pilduda pomme, laotada laiali mürgiseid gaase ning selle järele tagasi tulla, ilma et karta oleks lenduri elu hädaohtu sattumist — lennuk toimetaks kõik vajaliku automaatselt.

INGLISMAAL UUS SEADUS AUTODE KOHTA.

Sõidukiiruse ülemmäär 48 km tunnis. — Autojuhid peavad andma eksami. — Jalakäijate liikumine määruste järgi.

Kevadpühade eel Inglismaal kuulutati välja mitu uut seadust, millised on esile kutsunud ägedaid proteste. Muuseas on seadus, mille ülesandeks autoasjanduse korraldamine Inglismaal. See seadus tekitab eriti palju vaielusi.

Selle seaduse maksmapanek on tingitud statistilistest andmetest, millised näitavad, et 1933. a. Inglismaal on autoõnnetuste tagajärjel surma saanud 7.202 inimest. Haavata saanud sama aja jooksul 216.320 in. Autoõnnetusi üldse oli 223.530, milline arv ületab 10.000 võrra eelmise aasta õnnetuste arvu.

Selle seaduse järele võib sõidukiirus elanikkudega kohtades olla kuni 48 kilomeetrit tunnis; autojuhid peavad sooritama vastavad eksamid, millised seni Inglismaal tundmatud olid; autod ja jalgrattad peavad kandma numbert; jalakäijate jaoks määratakse erilised kõnniteed või „koridoorid“. Jalakäijatele, kes astuvad väljaspoole neid koridore, määratakse kõrged trahvid.

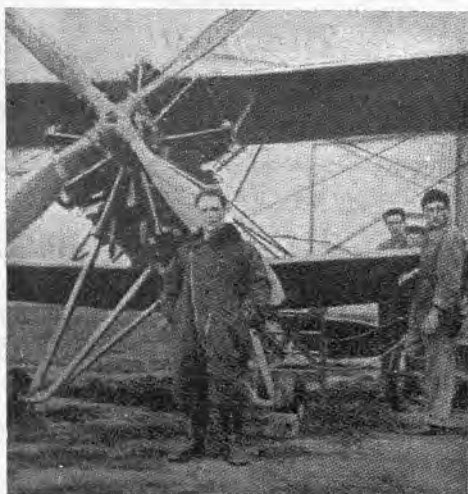
Avalik arvamine on need korraldused väga vaenulikult vastu võtnud. Ajalehed protesteerivad sõidukiiruse ülemmäära vastu, leides, et autoõnnetused võivad aset leida ka 5 ja kilomeetrilise tunnikiiruse juures.

„Daily Telegraph“ toonitab, et autoõnnetused ei ole tingitud sõidukiirusest, vaid sõidukijuhist.

Teiselt poolt aga protesteeritakse ka automobilitide eksamite sisseseadmise vastu.

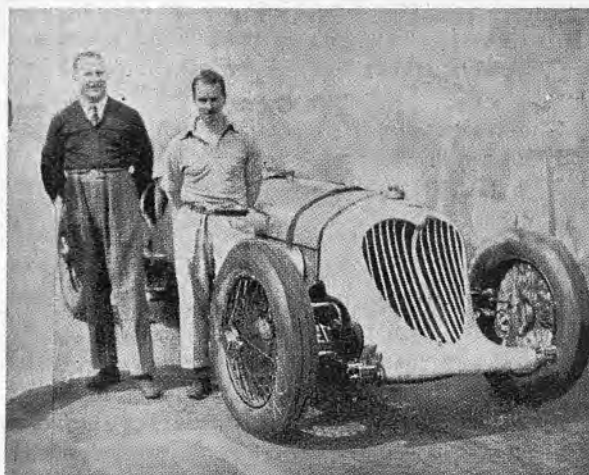
Üldiselt on praegu Inglismaa autoilmas suur torm, mille raugemine ei sünni nii pea.

UUS 15.400 MTR. KÕRGUSREKORD.



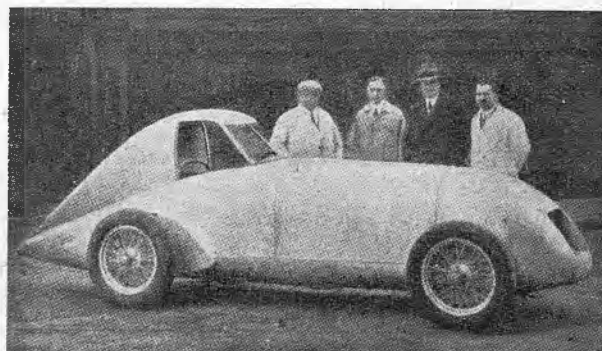
Itaalia lendur Donati saavutas Caproni-masinal 15.400 mtr. kõrguse, kus valitseb temperatuur 56 kraadi alla nulli. Donati on esimene inimene, kes lennukil suutis tõusta sellisesse kõrgusesse. Prantslase Lemoine poolt püstitatud rekordid 13611 mtr. ületas Donati peaaegu 2000 mtr. võrra.

VIIS UUT MAAILMAREKORDI.



Inglane John Cobb katsus saavutada uut 24-tunni maailmarekordi. Olgugi, et ta pidi sõidu 19 tunni järgi katkestama, suutis ta siiski selle aja jooksul püstitada viis maailma- ja seitse rahvusvahelist rekordi. Pildil on näha pahemalt paremale: Cobb, Brackenbury ja 12 sil. — 23 ltr. Napier-Railton auto. — John Cobb sõitis ringi 71,3 sekundiga, saavutades keskmiselt 224,793 km. Senine rekord püsis Sir Henry Birkinil nimel, aeg 72,2 sekundit.

UUS VÕIDUSÕIDUMASINA TÜÜP.



Tuntud voolujoone uurija R. König-Fachsenfeld, Stuttgartis, konstrueeris ühele võidusõidushassiile juuresoleval pildil näidatud voolujoonelise limusiini. Puht-voolujoone ideaaltüüp ei ole siin kohal esitatud sõiduk mudugi mitte, sest selleks läheb vaja teist sõiduki alust. Masinaehitaja ise arvab, et aja jooksul voolujoone vormi alal ikka enam täiuseni jõutakse. Praeguse autode ehitusviisi põhjal on võimalik isegi võrdlemisi nõrga mootoriga autol saavutada kuni 200 km. tunnikiirust.

König-Fachsenfeld esines paar aastat tagasi eduka mootorratta sportlasena, kelle nimel nii mõnigi rahvusvaheline rekord.

HENNE MAAILMAREKORD LÕÖDUD.

Belgia mootorrattur Milhous saavutas oma ½ltr. FN masinal uue 500 ccm-klassi maailma rekordi 1 kilomeetrit, lendavast stardist. Edasi- ja tagasisõidul oli Milhous keskmine kiirus 224,019 km., olles seega Henne't 10 km. võrra kiirem. Henne maailmarekord oli 214,222 km/t.

II. RAHVUSVAHELINE SÕIT LÄBI AUSTRIA ALPIDE

autodele ja mootorratastele peetakse 16. ja 17. juunil 1934. a. Austria Autoklubi ja teiste klubide korraldusel. Osa võtta võivad kõik, kel on rahvusvaheline sõiduluba.

Sõidutee pikkus:

I kategooria 2040 km.

II ja III kat. 1930 km.

IV ja V kat. 1770 km.

I—IX kat. 1648 km.

JÕUVANKRIMAKS SAKSAMAAL VÄLISMAA SÕIDUAUTODELE.

Saksamaal astus jõusse järgmine muudetud seadus:

Era-sõiduautod (ka mootorrattad), mis ajutiselt peatuvad Saksamaal, vabastatakse jõuvankrimaksust, kui peatus ei kesta kauem kui 3 üksteisele järgnevat kuud. Maksuvaba peatust võib korrata nii tihti kui tahetakse.

Nii siis võivad välismaa autod külastada Saksamaad nii tihti kui soovivad, ilma et nad vajaks jõuvankri maksu tasuda. Tingimuseks on ainult, et üksik külastus ei ületaks 3 kuu kestvust, alates sisseõidu päevast ja lõpetades väljasõidu päevaga. Juhul, kui peatus kestab kauem, tuleb tasuda jõuvankri maksu. Ülaloodud muudetud seadus ei käi üüriautode isikuveo-, kaubaveoautode ja omnibuste kohta, mille pealt võetakse maksu endiselt.

Seadus on maksev alates 30. märtsist 1934. a. Soodustus ei põhjene vastastikkru teenetel või kokkulepetel teatud riikidega, vaid muudetud seadus on maksev iga välismaa sõiduauto ja mootorratta kohta.

A/S FORD KÖLNIS.

Kölnis asuva A/S Fordi päevane tootmine oli märtsis 1934. a. 36 sõidukit, ning praegu 70. — Sellest edust tingituna võeti ametisse veel 240 meest viimase 4 nädala jooksul.

TUULEVESKILENNUKID KÕIGILE!

Inglise lennukitehas A. V. Roe & Co, sai firma Cierva Autogiro Co.-lt ainuõiguse valmistada Inglismaal tuuleveskilennukid. Need masinad ilmuvad varsti suuremal arvul Briti turule, ning valmistajad loodavad uuele masinale suurt edu. Alul valmistatakse ainult kaheistmelisi lahtise juhikohaga, kuid varsti alatakse ka suurte reisilennukite ehitamisega.

Juunis täidetakse esimesed tellimised, mis on kaunis arvurikkad. Nende seas on ka tellimine Briti õhusõiduministeriumilt. Nii siis on varsti katustele maandusplatside ehitamine käsil, kuna tuuleveskilennukid peaaegu ristloodis tõusevad ja maanduvad ming rohkem ruumi ei vaja kui tennisplatsi suurust pinda. Nende masinate kiirus on 24—160 km. tunnis.

ESIMESI ÜLESANDMISI AVUS-VÕISTLUSELE.

27. mail 1934 peetakse Avusel, Berliinis, rahvusvaheline autode võidusõit, millele on juba üles annud järgmised kuulsused: autod üle 1500 ccm: Varzi, Chi-

ron, Moll, Monaco suure auhinna võitja. Kõik kolm sõidavad uuel Alfa-Romeol. Nuvolari, kes pidi esinema 16 sil. Maseratil, ei saa kahjuks osa võtta õnnetu kukkumise tõttu Alessandria suure auhinna ajal, kuid nagu kuulda, on Nuvolari niivõrd paranenud, et ta siiski osa võtab 16-sil. Maserati autol. 1489 ccm. Zoller-Monoposto kahetaktiistel võidusõiduautodel võtavad võistlusest osa G. Macher, E. v. Dellus ja H. Wimmer. Earl Howe ilmub oma uuendatud Delage autol.

Studebaker-vabrik on nüüd alustanud auto võidusõidu mootorite valmistamist. Selleks andis põhjust suur edu, mis sai osaks Studebaker-autodele möödunud aasta võistlustel. Alul kavatakse firma ehitada 8-silindrilist seeria viisil, mis põhijoontes vastab praeguse „President“-mudeli mootorile. Uue mootori hind oleks 750 doll. Tehnilistest andmetest on senini teada vaid nii palju, et uus mootor on varustatud nelja Stromberg langevoolu gaasistajaga, ja et piduri hob. jõud on umbes 150

Franklin autovabrik Ameerikas, kes 1901. a. valmistas Ameerika esimese õhujahutusega auto, on pankrotis. Veel ei ole kindel, kas edaspidi Franklin autosid valmistatakse, või lõpetatakse nende valmistamine täielikult.

AUTOKLUBI TEATEID.

Väljasõit Aegviidule 21. mail s. a. jäi ära vihmase ja külma ilma tõttu. Samal põhjusel ei toimunud ka E. A. K. mootorratta seksiooni väljasõit Pühajärvele. Järgmine väljasõit on 10. juunil s. a. Saku-Tammemäele.

E. A. K. uuteks liikmeteks on vastu võetud järgmised härrad: 1) August Pähkel, 2) Nikolai Krasnokutsky, mõlemad Tallinnast ja 3) Aleksander Rosenvald, Tartust. Kõik „Ford“ auto omanikud.

Mootorratta seksiooni juhatus poolt korraldatakse 3. juunil s. a. võidusõit mootorratastele Tallinna hipodroomil, Paldiski mnt. 50. Algus kell 11 hom.

Autonali.

Automüüja praalib: „minu väike auto on täiuslik ja korras. Ma sõidan juba kaks aastat ja ei ole parandustöökojale veel sentigi maksnud!“

Ostja: „ja seal on teil õigus, sest seda rääkis mulle juba parandustöökoja omanik ise!“

Varblane hüples väikeauto ümber ja küsis: „Mis nimetus sul õieti on?“

„Ma olen üks auto.“

„Ha-haa, naeris varblane, raputades tiibu, noh siis olen mina ka üks reisilennuk.“

Väikeautode esindaja paksule ostjale: „Näete, mu härra, päris mugavalt võite autosse istuda ja Teil ei pruugi enam peadki murda, kas osta või mitte osta seda kaheistmelist!“

Ostja: „Ja, peamurdmist mul tuleb küll, kudas sellest asjakesest pärast välja saan!“

VÄLJAANDJA: J. ZIMMERMANN.

VASTUTAVAD TOIMETAJAD: J. ZIMMERMANN, P. PARIKAS JA J. REBANE.