

Auto-Sport & Turism

AUTO- JA LENNUASJANDUSE, MOOTORSPORDI JA TURISMI AJAKIRI.

EESTI AUTO- JA TOURINGKLUBIDE HÄÄLEKANDJA.

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

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

VI AASTAKÄIK.

Nr. 12 (70) DETSEMBER 1933.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U :

Jõulukellade helinal.
Ameerika automootorite võimest.
Voolujooneline auto.
Naissoost lendurid.
Turism.
Lühemaid teateid.
Kroonika.

I N H A L T.

Im Klang der Weihnachtsglocken.
Leistungen der am. Automotoren.
Der Stromlinienwagen.
Weibliche Ikariden.
Tourism.
Kürzere Nachrichten.
Chronik.

Jõulukellade helinal...



Läbi murede lakkamatu aheliku, läbi karmi ajastu raudse piinapigistuse sammume vastu seekordseile jõuludele. Kõikjalt kuuludub vaid kaebusi, rahulolematust ja nurinat, ning rahulolematuse ajastu hõng näib levinud olevat kõikjale, vajutanud igale elamule, igasse perekonda ja majapidamisse oma jäljendi. Aasta suurimate pühade liginedes taandub ometi nagu hetkekski igapäiste lohutamatu hädade surutis, ning inimeste südamesse asub suur, ilus lootus, et ehk ometi jõuludki toovad midagi head, midagi paremat? Kellel meist oleks teadmata, kuis kallite pühade eel igasse karedamassegi hinge hoovab mingit vaikset, uinutavat ootust, kuis mälestuste hellal kaisutusel leiame end taastulnuna noisse ammulinud aegadesse, mil veel süütute lapsukestena unistasime avasilmi jõulukellade rõõmsast helinast, jõuluvanast kingitustekandamiga ja jõulupuul helkivast särast...

Sellaseid, rikkumatu lapsehinge kujutluisis sündinuid helgerõõmulisi pühi, tahaksime ka meiegi, vanad, kord meelsasti jälle ja jälle üle elada.

Jõulud on eelkõige r õ õ m u p ü h a d, mil viivukesekski katsume unustada kõik raske ja rõhuv, kõik kurva ja musendava, mis vangistanud meie meeli pika mureaasta venides. Pühaöö eelpäevil oleme tihti imestusega tundnud, kuis meie sisemuses lööb midagi nagu käärima ja keema: seal lööb võimas puhastustuli, mille leekidesse heidame tuhastuma kõik selle, mis aasta jooksul suutnud koguneda meil südamesse halba ja ebuinimlikku, ülekohtust ja karmi.

Jõulud on ka r a h u p ü h a d, mil sisemiste tunnetuste sunnil lõpetame vaenu ja viha ning leiame ruumi oma rinnas rahumeelele ja leplikusele.

Pühaöö müsteerium, mis toimus aastasajandeid tagasi Petlemma väljadel, on inimekonnale toonud võrratuma anni — rahupühade, rõõmupühade näol. Tänapäeva tormavas rutus ja kiiretempolises elukeerises vajame rahu, puhkust ja unustust ehk veelgi rohkem, kui kunagi varemalt. Uute aegade mõjustusel, uute töökspidamiste survele on kuidagi viisi nagu varju jäänud tõsiasi, et nende, kõigile nii vajalist ja igatsetud rahu- ja rõõmupühade eest võlgname kõigepealt tänu — Kristuse sünnile. On paljugi neid, kes usule ja kristlikule õpetusele suhtudes üleolevalt ehk koguni täiesti eitavalt, sealjuures aga siiski pühitsevad kaasa jõulupäevi rõõmsa, kauaoodatud puhkuspühana.

Ei ole meie ülesandeks esitella nii või teisiti — mõtlejaid — jõulukellade vaikne helin räägib ise enese eest. Neis heli-



nais kostub meile mineviku hallist hämarusest, aastatuhandete tagant ometi jällegi see võimas rahuhüüd: „Rahu olgu maa peal ja inimestest heameel!“ Neisse lihtsasse sõnadesse on kahtlematult sisendatud kristliku õpetuse õilsam, sügavam tõde: rahu, leplikkus, vendlus olgu inimeste vahel!

Aastatuhandeid tagasi Petlemma väljadel kõlanud rahuhüüd leidku vastukõla ka nüüdki veel inimeste südames, toogu leplikku meelt majja ning aidaku meie muremuljutused peletada laiali, andes ruumi suurele, hülgavale rõõmule, sellisele, mis põlenud meie hingedes nooruspäevade süütus lapsemeeles.

Sammudes vastu ülevatele rõõmupühadele, meelestuvad meile tahtmatult need tuhanded töötud, vaesed ja abitud, keda saatuse karm käsi ei ole paitanud just hellalt, ning kelle jõulurõõmgi tihtipeale on sõltuv kaaskodanikkude soojast südamest. Tundub, et meil enestelgi jõulurõõm jääb kuidagi viisi poolikuks ja näib häirituna meie rahu, kui teame kõrvalmajas, kõrvalkorteris, linnääärseis kehvades, külmatus pisitoakesis hädavaevu hingitsemas neid, kellele nii harva paistab päike...

On valusaks tõsiasi, et ametlike võimude poolt ei ole kuigi nimetamisväärselt süveneda

piütud tööpuuduse kõrvaldamiseks, et see talitusviis, mida harrastatud juba aastaid „hädabitööde“ nime all — on vaid jäme enesepett ja sõelaga veekandmine, ning et tööpuudust, häda ja nälga ei saa nii ometi kaotada.

Jõulukellade helinas meenub meile sügava rahuldustundega veel teadmine, et ometi lõpuks meie siseisikklikus elus on puhuma hakanud teistsugused tuuled, ning haihtuma see painajalik udu, mis kildkondliku võimutsemise radadel taarudes ähvardas matta igasuguse eluvalduse. Hädade süngesse ööpimedusse on löönud laia joana hele valgusviirg — võimsa rahvalikumise näol, mis töötab tuua meie tardunud ellu paljuid hädavajalikke reforme ning kindlustada ausust ja õiglust.

Jõulukellade helinal hellitame lootusi, et järgnev aasta tähistab uut, helgemat ajajärku Eesti ajaloo ja viib vastu meie rahva tervendavale uuestisünnile, ning juhib meie elu õitsengu teele.

Meie ülevatele lootustele truuks jäädes, soovime saabuvaiaks jõuludeks kõigile lugejaile, sõpradele ja kaastööliste südamest

häid, õnnelikke pühi!

Toimetis.



Mõnda Ameerika automootorite võimest.

Paljud, kes loevad Ameerika ajakirjadest automootorite hob. jõu kirjeldusi, leiavad et üks või teine autofirma märgib ära mootori hob. jõu S. A. E. järele. Need tähed on kolm esimest tähte „Society of Automotive Engineers“ nimest (autotööstuse inseneride ühing). Nagu teada, on jõuvankri mootori võime hindamisel igalpool maailmas tarvitusele võetud suuremalt jaolt mootori hob. jõudude arv, mis maksustamisel võetakse arvesse. Meil, Eestis, Taanis, Schveitsis, ja Soomes, nagu teada, maksab Saksumaa vormel jõuvankri mootori võime arvestusel, kuna Põhja Am. Ühendriiges seda S. A. E. järele arvestatakse, ehk nagu viimasel ajal tähendatakse ka N. A. C. C. järele. s. o. National Automobile Chamber of Commerce (Rahvuslik autokaubanduse koda). Nii leiame Ameerika jõuvankrite tööstuste aruannetes ja kirjeldusis näit.: 4 sil. Ford 24.03/50 h. j. 2800 tiiru juures ehk 6 sil. Chevrolet 26.3/60 h. j. 3000 tiiru juures. See tähendab et Ford automootor omab 24.03 maksualust h. j. N. A. C. C. vormeli järgi, kuna pidur- või tege-likvõime on 50 h. j. ehk Chevrolet 26.3 jõudu N. A. C. C. järgi, kuna tegelik võime on 60 h. j., kui mootor töötab täie tiirudega (Ford 2800; Chevrolet 3000).

Maksualune h. j. on kalkuleeritud tehaste poolt ja tal pole mingit ühist tegeliku hobusejõuga. Maksualust h. j. kasutatakse ainult maksustamisel ja kalkuleeritakse Ameerikas järgmise vormeli järgi: $\frac{D^2 N}{2,5}$

Selles vormelis D on silindri diameeter, N silindrite arv. Allpool toome tabeli maksualuse h.-j. arvestuse kohta, mis maksev Ameerikas:

Sil. läbimõõt.	Silindrite arv ja hob. jõud.			
	tolli	4.	6.	8.
2½	10.00	15.00	20.00	30.00
2 ⁵ / ₈	11.03	16.54	22.05	33.08
2¾	12.10	18.15	24.20	36.30
2 ⁷ / ₈	13.23	19.84	26.45	39.68
3	14.40	21.60	28.80	43.20
3 ¹ / ₈	15.63	23.44	31.25	46.88
3¼	16.90	25.35	33.80	50.70
3 ³ / ₈	18.23	27.34	36.45	54.68
3½	19.60	29.40	39.20	58.80
3 ⁵ / ₈	21.03	31.54	42.05	63.08
3¾	22.50	33.75	45.00	67.50
3 ⁷ / ₈	24.03	36.04	48.05	72.08
4	25.60	38.40	51.20	76.80
4 ¹ / ₈	27.23	40.84	54.45	81.68
4¼	28.90	43.35	57.80	86.70
4 ³ / ₈	30.63	45.94	61.25	91.88
4½	32.40	48.60	64.80	97.20
4 ⁵ / ₈	34.23	51.34	68.45	102.68
4¾	36.10	54.15	72.20	108.30
4 ⁷ / ₈	38.03	57.04	76.05	114.08
5	40.00	60.00	80.00	120.00
5 ¹ / ₈	42.03	63.04	84.05	126.08
5¼	44.10	66.15	88.20	132.30
5 ³ / ₈	46.23	69.34	92.45	138.68
5½	48.40	72.60	96.80	145.20

Tegelik h. j. on täiesti erinev, ning tema määramiseks ei saa kasutada ühtki vormelit. Tegelik h. j. oleneb muidugi mitmesugustest teguritest: mootori

asetusest, klappide suurusest, jagajast, jõu ülekandest, karburatsioonist jne. Seepärast on täitsa võimalik, et üks mootor arendab suuremat h. j. kui teine, olgugi, et mõlema mootori asetuse on sama.

Nõndaviisi leiame, kui teada on automootori silindri läbimõõt, vastava maksualuse hob. jõu vastava silindrite arvuga mootorile. Näit. Ford auto tehnilistes kirjeldustes on teatatud, et 4 sil. Ford automootori silindri läbimõõt on 3⁷/₈ ja kolvikäik 4¼ tolli. Tabelist nähtub, et 3⁷/₈ on 4 sil. reas 24.03 h. j.

Kui võrdleme Ameerika mootorite maksualust h. j. teiste maade vormelitega, siis leiame järgmist:

Ameerika 6 sil. mootor 3 ⁷ / ₈ ×5"	Rootsi vormeli järgi	Belgia	Itaalia	Prantsuse	Hispaania	Ungari	Saksa, Schveitsi, Soome, Taani, Eesti
36.00	104.	53.3	47.0	33.3	29.7	29.1	22.2

Inglismaal on tarvitusel sama vormel, mis P. Ameerika Ühendriikides.

Et Ameerika mootorite maksualust hob. jõudu meil maksva Saksa vormeli järele kätte saada, on lihtsam kui teame mootori silindri läbimõõtu ja kolvikäiku sentimeetrites. Võtame näit. Ford 4 sil., Chevrolet 6 sil., Auburn 8 ja 12 sil. mootorid arvestuse alla.

Ford 4-sil. sil.-läbimõõt	on 99 mm, kolvikäik	108 mm,
Chevrolet 6-sil.	" " 84 "	" " 89 "
Auburn 8-sil.	" " 76 "	" " 121 "
Auburn 12-sil.	" " 79 "	" " 108 "

Kasvatame:

99×99×108×1,2 (4-sil.)	saame 12,7 h.-j. (Ford)
84×84×89×1,8 (6-sil.)	" " 11,3 h.-j. (Chevrolet)
76×76×121×2,4 (8-sil.)	" " 16,7 h.-j. (Auburn)
79×79×108×3,6 (12- „)	" " 24,3 h.-j. („)

Nõnda võime ükskõik missuguse automootori maksualuse hob.-jõu välja arvata meil maksva vormeli järgi, kui teada on silindrite läbimõõt ja kolvikäik sentimeetrites ja mootori silindrite arv.

Pidage meeles, et...

Kui tormad autos nagu hullumeelne mööda maanteed, varitseb iga puu taga pärija.

Ei tule tegutseda autosõidul alati nii, nagu oleksid ümbritsetud vihavaenlastest.

Hoidu loomadest, kes lähevad jooma, ja inimestest, kes tulevad joomast.

Iga hull leiab veel hullema, kes temast mööda tahab kihutada.

Parimaks piduriks igale automobilistile on kartlik naine.

Voolujooneline auto.

Mie generatsioon elab kiirliiklemise ajajärgul. Nii rööbasteil kui tänavail, vees kui ka õhus leiab see tõsiasi igapäev kinnitust. Tempo, tempo, on praegu lõöksõnaks.

Üldises kiirliiklemises leiab autotransport kõige enam tähelepanu. Automobili arengu algpäevil võis röömustada, kui autol üldse sihile jõuti, tänapäeval loetakse plussiks iga veerandtund vähem reisu-aega. Aeg on selline, ja iga autokonstruktor peab arvestama sellega, kui tahab võistluses kaasa sammuda. Kui mõni aasta tagasi sõideti enamasti 40—60 km tunnikiirusega, siis praegu nõutakse autolt palju rohkem. Muidugi ei olnud tol korral autoteed, pidurid, kummid, sel määral arenenud kui praegu. Suur kiirus ei ole tänapäeval enam kergemeelsus ega riisiko. Kiirus on nõuetav, ning selleks on vaja ka sobiv auto. Tarvitusele võeti autohituses *voolujoon*. Mis on õieti voolujoon? Kuidas ta tekkis? On ta sobiv keskmisele autole? Millised on ta paremused? Tahame siinkohal lühidalt vastata neile küsimustele, et lugejale anda selget pilti olukorrast.

Senikaua kui auto kiirus oli kaunis piiratud (umb. 50—60 km/t.), oli voolujoone kuju vaid teoreetiline küsimus. Selle järgi aga, kuidas autode kiiruses ikka enam suurenevat määra nõuti, kerkis *voolujoone* kuju esiplaanile. Harilikul sõiduautol ei ole väikse kiiruse juures tuul suureks takistuseks. Kui aga kiirus tõuseb juba 80—100 km tunnis, siis muutub seisukord. Auto liikumis- või veeremistakistus, mis keskmiselt ei ole suur, ei tõuse ka 100 km tempo juures rohkem kui 8—12 hob.-jõule. Teisiti on lugu õhusurvega: ta pidurdab kiirelt sõitvat autot ees ja tagaseinas. Ka külgedel tekib vastusurve, kuid loomulikult palju väiksem. Õhu vastusurve, mis väiksel kiirusel aeglaselt suureneb, tõuseb 70—100 ja enam km juures mitmekordseks, nii et näiteks limusiin, mis sõidab 100 km/t.

vajab 40—50 h.-j. vaid selleks, et võita õhu vastusurve. Auto konstruktoritel ei jäänud muud üle, kui teha lõppjärelduisi aerodünaamilistest tõsiasjadest (õpetus liikuvatest õhu vooludest), ja anda kehale, mida tahtakse kiirelt suruda läbi õhu, ka *vastav kuju*. Algatuse tegid muidugi lennukikonstruktorid, sest lennuki kiirus oli algusest peale suurem auto omast. Lennuk pidi varem tutvunema end ümbritseva õhuga, uurima linnukehi ja vihmapiisku, s. t. kehi, mis lendasid läbi õhu.

Katsete põhjal tehti kindlaks, et tarvitusel oleval autotiübil tuleb muuta 3 peapunkti, kui tahetakse teda lähendada voolujoone vormile. Kõige suuremaks takistuseks on nimelt jahutaja, tuulekaitseklaas ja karosserii tagakülg. Külkseintel on õhu vastusurve niivõrd väike, et seda võib esialgul tähelepanuta jätta.

Nii siis on voolujoonel kaks võimalust: kaotades õhuvastusurve võib samade mootoritega kiiremalt ja ökonoomsemalt sõita, või jälle jääda sama kiiruse juure ning ehitada vastavalt mootorid väiksemad ja nõrgemad. Tagajärjed näitavad mõlemal juhul kokkuvõtet. Voolujoone kuju võib kasutada igal autoalusel — ta ei muuda konstruktsiooni kallimaks, ega tee seda ka komplitseeritumaks. Voolujoone vormiga ühenduses tekib mootorasetamise küsimus. Taha asetatud mootor ei leia siiski küllalt poolehoidu. Taga on jahutus nõrgem, ning mida kaugemal taga asub mootor, seda kardetavam on ta suuremal kiirusel kurvidel, teisest mõõdasõites jne. Kuid selline mootorisetus ei ole sugugi nõuetav voolujoone kujuga autodel.

Paremuseks voolujoonel on veel see asjaolu, et raskuspunkt asub loomulikult madalamal kui hariliku ehitusega autodel, ning see suurendab tuntavalt sõidukindlust. Kuigi mõned liig toonitatud voolujoonelised autod ei leia poolehoidu, siis on ikkagi võimalik leida praegusaja maitsele vastavat voolujoone vormi.

Naissoost lendurid.

Lendamine on suurmood, ja paljud naised tunnevad end tänapäeval õhus sama kindlalt kui maal. Muidugi ei ole see ainult tahtmisest lasta end kades-tada sõbrataride poolt, või edvistada ilusa lenduri kostüümiga, vaid lendamiseks on vaja kõigepealt julgust ja võitlushimu. Lennukunstis tõendab naine, et ka temas peitub tubli portsjon võitlustahet.

Naine kui lendur, erineb mehest seega, et ta pole nii kaine ja täpne ning ei tegutse nii kindlalt. Sellest oleks ka kahju, sest lendavas naisel peitub veel tükike romantikat. Naised on liig sügavalt ühenduses tumedate jõududega, salapärase loodusega. Seega võib olla on seletatavad need hulljulged ettevõtted, mida nii mõnigi noor naislendur juba on sooritanud. Naine tegutseb instinkti järele, ning ta usaldab oma instinkti enam kui mees oma mõistuslike võimeid. Looduse poolt on naisele antud väärtuslik kink lendamiseks, kuna tänapäeval lendamine on ikkagi veel tundeasi. Lendurnaise tüüp on selle tõttu väärtuslik ning tähelepanuväärne ajanähe.



Thea Rasche.

Algame Thea Rasche'ga lendurnaise rida. Tema juteldes ei võiks keegi tulla mõttele, et ta on esimene, kes suutis meespilootidega täieõiguslikult võistelda. Tema saavutused Ühendriiges sundisid ter-

vet maailma tema poole üles vaatama. Samuti tema kunstlennud Saksamaal, kus ta edukalt esines selliste kuulsuste, kui Udet' ja Fieseler, kõrval.

Varsti saavutas *Liesel Bach* „Saksa kunstlennu meistri“ tiitli, ja võitis mitmel korral oma mees võistlejaid. *Antonie Strassmann* lahkus lavalt, et edukalt pühenduda lennuspordile. Samale tasemele kuuluvad ka *Georgia Lind*, filminäitleja ja tantsijanna, siis proua *Hogeve*, *Margret Fusbahn* ja pr. *Kalep*, kõik julged naislendurid. Eriti asjalikult ning tõsiselt võtab oma ülesannet dipl.-ing. *Melitta Schiller*, kes on



Antonie Strassmann.

kaastööliseks „Saksa õhusõidu katseasutuses“, tegeledes propelleri küsimustega ja aerodünaamiliste probleemidega. Edasi nimetame: *Vera v. Bissing'i*, Fieseleri edukas õpilane, ja prl. *Pix*. Ei tohi muidugi unustada *Elly Beinhorn'i*. Kes ei mäletaks tema juhtumisterikast sõitu läbi musta mandri. „Üks tütarlaps lendab üksi Aafrikasse“, nagu ta ise nimetas seda ettevõtet oma lõbusates reisukirjeldustes. Tema instinkt aitas teda üle raskustest, milliseid mehed oma mõistuse abil ei oleks julgenud ega suutnud ületada. See saavutus nõudis terasnärvet, samuti nagu tema



Pr. Kalep.



Pr. Elly Beinhorn.

imetlusväärne lend kollasele mandrile, mida kestvuslennuna ei saa alahinnata. Sellistel kaugelendudel on tõelist julgust vaja, ja seda meeldivam on, et valju lenduri ilme taga peitub Ellyl armastusväärne ning külgetõmbav iseloom.

Marga v. Etdorf, kes tänavu suvel sai õnnetult surma, oli vast ainuke, kes asus ühel tasemel Ellyga. Nad isegi vist pisut võistlesid omavahel. Sooritas üks neist midagi tähelpanuväärset, siis ei puhanud teine enne, kuni ta suutis sama, või isegi ületas teise saavutuse. Ja siiski on mõlemad, kui tüübid, väga erine-



Pr. Marga v. Etdorf.

vad. Elly üllatab kergesti millegi ekstravagantsega, kuna Marga ootas vaikselt, ning siis sooritas lennu Konstantinoopeli ja tagasi montööri abita. Samuti tegi ta lennu Kanaaria saartele. Tema esimene kaugelend Jaapani kuulub naiste lennuajaloos suursaavutuste hulka. Teine lend Kauge-Idasse sai talle kahjuks saatuslikuks. Kahju on *Marga v. Etdorf'ist*, kes lendurina oli iseteadev ja kindel, kuid siiski mõjus alati vaikse ning tagasihoidliku daamina. Nagu Elly, nii oli ka Marga Saksa naislendurite uhkuseks.

Kuhu?

Senini ei olnud terves maailmas ühtki rahvast, vähemalt euroopa kultuuri ja tsivilisatsiooniga rahvast, kes oleks võidelnud motoriseerumise püüete vastu. Jõuvankrite seis näitab usaldusväärset ning huvitavalt rahva sotsiaalset ning seltskondlikku eluviisi. Väheste jõuvankrite arvuga maades on ikka jõukas rahvakiht autode omanikuks, ehk siis on rahva üldine elustandard nii kõrge, et jõuvankri omamine on endastmõistetav nähe. Ühenduses sellega, ei saa nime tamata jätta, et jõuvanker on suurepäraseks lepitusvahendiks rahvakihtide vahel, sest tööline-autoomanik on vabam nii mõnestki ümbruse survest.

Kui vaatame Eestit ja teisi rajariike, siis näeme, et rahaväärtuse langemisega on kaasas käinud motoriseerumise püüded, kuid need on jäänud ainult jõukama kihi asjaks. Tööline ja taksoomanik ei jõua, ega suuda uuendada oma jõuvankert, isegi paranduste kulu käib üle jõu.

Meil Eestis on teisiti. Meil peetakse autot ikkagi veel luksuseks, mida kokkuhoiu mõttes ei tohi hankida ega tarvitada. Nii ei vaadata asja peale kultuurmail. Võtame kas või Saksa. Seal on Hitleri režiimi kohaselt igasugune „luksustamine“ ja ekstravagantsus keelatud. *Autode hankimist ja tarvitamist aga propageeritakse ja soodustatakse.* Ja nii ongi Saksas näiteks möödunud oktoobris ostetud kolm korda rohkem autosid, kui vastava kuu jooksul kakss aastat tagasi. Ja eriti suuresti on kasvanud just isiklikuks tarvitamiseks ostetud väikeautode arv. Soodustades autode müüki laiadele hulkadele, nähtakse sealpool mitmesuguseid kasusid: *suurenenud müük suurendab valmistust ja vähendab tööpuudust, autoostud toovad raha kaubandus-tööstuslikku ringvoolu ja autode laialdane hankimine ja tarvitamine vähendab klassivaenu — auto pole enam rikaste luksuseks!* Suurenenud autode tar-

vitamine kiirustab ka elu ja liikumise tempot — sellega suurendab ka rahva tootmisvõimet. *Kasu on siis nii sotsiaalselt, kui ka otsekohe majanduslikult. Auto on seal elu reguleerimise vahendiks — mitte kardetavaks luksuseks.*

Tuletatakse meele kriisi. Jah, see on ka Saksas olemas. Kuid sealne autode arvu suurenemine näitab teisalt, et rahval siiski raha on — ostetud autodest on nimelt 70% makstud sula rahaga ja vaid 30% müüdüd osamaksudega. Kust see sula raha sigines on teine küsimus — üks on kindel: *Saksas on rahval usaldus panna raha liikvele!* Ja see on tähtis tööstuse, kaubanduse ja üldse rahvamajanduse huvides.

Meil valitsevad teised vaated. Meil kitsendatakse igapidi — koormatakse igaviisi. On, nagu ei saadaks aru, et kergendatud ja soodustatud jõuvankrite sissevedu, ostmine ja tarvitamine suurendab riigi ja omavalitsuste sissetulekuid (tulud tollidest ja maksudest), vähendab tööpuudust, suurendab oma õli ja bensiinitööstuste turgu ning elustab kaubanduslikku läbikäiku — kõnelematagi teistest kasudest. Riigi huvides on rahva elustandardi tõstmine. Autoasjanduse (mootor-transporti) arendamine seda meilgi tõstaks. Sellel oleks ka sotsiaalne tähtsus. Majanduslik elustumine tooks kaasa sotsiaalse pinge kahanemise. Sedagi oleks meil vaja, sest puudus ja vaesus — peamiselt just tööpuudus — on ajanud meilgi klassivahed teravaks. Autode arvu suurenemine ja nende rohke tarvitamine hävitab ka selle vananenud ja rumala arvamise, et auto on luksus ja olemas vaid harvade huviiks ja lõbuks. Võideldagu kuidas tahes selle vastu — mootoriseerimise võidukäik on meilgi kindlustatud. Tagurlus tehnikas ja majanduses peab kaduma, muidu lämbume ja tuleb küsida: „Kuhu“ meie tüürime?

Autojuhi mured talvel.

Tali kõigi oma kõrvalnähetega toob autosportlastele kahtlemata kaasa palju ebameeldivusi. On siis vägagi arusaadav, et osa autoomanikke lukustab auto garaashi kõige külmemate ning lumerikkamate kuude jooksul.

Külm takistab mootori käivitamist, eriti kui auto on mitu tundi seisnud. Jahutusvett ähvardab alaliselt külmumise hädaoht. Teed muutuvad halvaks. Autosõitja esimeseks mureks on talvel kõetav garaash. Puudub viimane, tuleb alati vesi radiaatorist välja lasta, kui ei ole veele juurde segatud külmakaitse vedelikke, mis võimaldab autol seista kuni 30° külma käes, ilma et vesi jäätuks.

Kaugesõidud nõuavad lumisel aastaajal labida, nööri, ja ka mõne vana teki või koti kaasaviimist. Neid on alati vaja! Ei tohiks ka puududa kerge-bensiiniga täidetud pritskannuke.

Lumeketid on vajalikud, kuid ei pea kunagi ainult tagumisi kumme nendega varustama, kuna seeläbi libisemise hädaoht veelgi suureneb.

Skandinaavias kasutatakse kõige enam sirgeid põikette, mida eriti mäkke tõusul tuleb eelistada tsik-tsak kettidele, sest et esimesed puutuvad maaga kokku ter ves oma laiuses.

Suurt poolehoidu on võitnud ka hiljuti turule lastud põiki kett kahekordsete liigetega. Saksamaal valmistab neid firma „Nordland“, G. m. b. H., nime all „Nordland-doppel“. Peale selle valmistatakse seal „Nordland“ kummi lumekette, mis on ühendatud kummist ristliigete läbi. Viimaste paremuseks on asjaolu, et neid ei tarvitse linnadest läbisõidul mahavõtta, kuna nad sillutust ei riku. Juhul kui tuleb sõita mägestikus või kurvidel, on soovitatav iga kummist ristliikme vahele asetada viis terasest põiki ketti. Tulles mägestikust tasasele teele, võib need terasketid jälle eemaldada.

Tihti juhtub, et sügavas lumes üks ratas ainult õhus tiirleb, kuna teised mässivad end lumme. Sel juhul ei pea mootorit laskma kõrgetel tuuridel töötada, mis ainult kahju toob autole. Labida abil oleks varsti kõrvaldatud, tihti aga puudub see. Liiva riputada tagumiste ratate alla, või asetada vanad tekid ehk kotid mõlema tagaratta alla, see võimaldaks autol kohalt liikuda. Soovitatav on ka tihedam käikude vahetus.

Libedal, lumega tuisanud teel sõidetagu aeglaselt ning sõidumääruste kohaselt. Alla mäge sõites pidurdamine sunnib auto libisema.

Turism.

Meie ilus pealinn.

Aug. Wesley.

Eestlane, kas tunned Tallinnat, su kauni kodumaa ilusat, ajaloolist pealinna? *Vaevalt!* Isegi üheksakümmend protsenti pealinna põliseid elanikke seda täpselt ei tunne. Mitte seepärast, et Tallinn nii väga suur on — maailma teiste pea- ja suurlinnade kõrval on ta koguni väike...

Mida on siis meie pealinnal vaatlejale pakkuda? *Paljugi*, mida mujalt asjata otsid! Näiteks: linna soodne asend Soomelahe lõunakaldal; äärmiselt huvitav, seiklusrikas ja kaugele legendaarsesse minevikku ulatuv ajalugu; selle sajad, vanad ajaloolised mälestusmärgid ja ehitused; selle kaunid pargid ja puistesed; siis majesteetlik Toompea, vanad kantsid, maa-alused käägid, Lasnamäe 40 m kõrge, järsk pankkallas, suursugune Kadrioru, linna keskaegsed müürid ja tornid, suured tööstus-ettevõtted, kirikud, muuseumid, koolid, valitsusasutused jne. Ja siis linnast pisut eemal Pirita, jõe ja vanade kloostrivaremetega, Kose uhke metsaga, Marienbergi loss, Rocca al mare loss ja park, edasi Mustamäe, Nõmme ja kümned teised kohad mis paeluvad tähelepanu ja väärivad vaatamist. *Tun- ned sa neid kõiki?*

Tallinnat nimetatakse vanaks. Ja täie õigusega. Ta ongi üks vanimaist linnadest Põhjamail. Iga pakkivikild Tallinna massiivsetes müürides ja kulunud munakivi selle tänavail kõnelevad linna kaugest ja kuulsast minevikust...

Oli kord aeg — aastaid 5—8000 tagasi — kui meri möllas kohal, kus praegu elavad ja askeldavad meie pealinna elanikud. Meri ulatas siis Nõmmeni ja Lasnamäeni, ulatas Kurnani ja kaugemalegi sisemaale. *Tallinna laht* oli siis mitu korda praegusest suurem. Ja keset seda lahte seisis väike, järskude kallastega kaljusaareke — praegune *Toompea*. Kuid siis hakkas meri maa-aluste jõudude mõjul taganema. Toompea saarekesest sai mäekene ja ühest Tallinna lahe sopist kujunes Ülemiste järv. Viimane on nüüd mageda vee- ga sisejärv kõrgel merepinnast ja Toompea kõrgeim tipp on koguni 47 m praeguse Tallinna lahe veepin- nast. Eestimaa on kasvanud palju — Baltimere arvel!

Millal inimesed oma elamud esimest korda Tallin- na kohale ehitasid, pole teada. Oletada võib et see sün- dis varsti peale seda kui meri oli taganenud ja maa kuivanud. Võttes aluseks vanad legendad, näib tõe- näolisena, et muistsete eestlaste „Kalevi-linn“ asus juba tuhande aasta eest kohal, kus Tallinn praegu asub. On ka teada, et praegusel Toompeal asus muist- ne eestlaste maalinn — *Lindanisa*, kuhu elanikud häda hetkel vaenlase eest varju läksid. Vana legend jutus- tab ka, et Eesti legendaarne rahvuskangelane *Kalevi- poeg* olla maetud Toompeale...

Tallinna tuntud ajalugu algab sellega, et Taani kuningas Valdemar 2. vallutab eestlastelt *Lindanisa* ja alistab Põhja-Eesti rannikud oma võimu alla. Ta oli 1500 laevaga saabunud Tallinna lahte ja Lindanisa vallutamine tema poolt sündis 1219 aastal. See on

esimene tuntud aasta-arv Tallinna ajaloos. Et kind- lustada siin oma võimu, alustasid taanlased kohe Toompea kindlustamist. Seda oligi vaja, sest eestla- sed ei andnud alla nii kergelt, vaid tungisid juba 1221. a. taanlaste kallale katsudes neid minema kihu- tada. Nad piirasid Toompead, kuid löödi tagasi. Sa- ma kordus jälle 1223. aastal. Siis rauges — seda puhku — eestlaste vastupanu Põhja-Eestis. Uuesti lööb see vabadusiha lõkkele 120 aastat hiljem „Jüriöö mässu“ (1343. a.) kujul. Siis tõusevad Põhja-Eesti mehed veel kord võõraste vallutajate vastu ja Sõja- mäel, Tallinna külje all, lüüakse äge lahing, kus eest- lased kaotavad rängalt.

Taanlased on Toompea peremeesteks kuni 1227. a., siis satub Tallinn — õieti taanlaste ehitatud Toompea loss — *Mõõgavendade ordu* alla. Toompea lossi ehit- amist ja kindlustamist jätkavad uued peremehed kuni



Tallinn Kadrioru rannalt vaadatuna.

1238. a., millal Tallinnas on taanlased teist korda jäl- legi peremehed. Taanlaste käes püsibki Tallinn ja Põhja-Eesti kuni 1346 aastani. Siis müüb tollaegne Taani kuningas Valdemar 4. Eestimaa ühes Tallinnaga 19.000 hõbetaalri eest *Mõõgavendade ordu*le. Peale har- julaste hävitamist Sõjamäe lahingus, on ordu võim nüüd tervel maal kindlustatud. Maad hakatakse valit- sema Tallinnast, Toompealt — ordu tugevaimast kant- sist.

Kodanline Tallinn tekkib 1228. aastal. Siis ehitat- takse esimesed elamud Toompea kindluse jalale, kohale kus praegu südalinn. Kaksikümmend aastat hiljem (1248. a.) saab Tallinn — siis nimetatud *Revelis'ks* — Lübecki õiguse ja tunnustatakse sellega linnaks oma- valitsuse õigustega. Hansa-liidu liikmeks astub Tal- linn 1284. aastal ja kujuneb varstigi väga tähtsaks hansa-linnaks Põhja-Baltikumis.

Orduaeg Tallinnas kestab 1347—1561. aastani. Siis järgneb n. n. *Rootsi aeg*. Rootslased saavad pere- meesteks Tallinnas ja tervel maal. Rootsi võim püsib Eestis ja Tallinnas kuni 1710. aastani. Pärast seda

järgnes „Vene aeg“, mis kestis kuni okkupatsioonini 1918. aastal.

Hansa-ajal (1284—1500. a.) kasvas Tallinn hoogsalt. Olles rikkaks ja tähtsaks kaubanduskohaks ida ja lääne vahel ning omades hea geograafilise asendi Baltimere kaldal ja suurepärase sadama, sai linn objektiks, mida püüti iga hinna eest kätte saada ja omal pidada. Nii on *taanlased, sakslased, rootslased, poolakad* ja *venelased* ajaloo kestel võidelnud võimu üle Tallinnas ja Eestimaal. Palju on Tallinn saanud nende, tihtigi kordunud pealetungide ja piiramiste tõttu kannatada. Tõsi, linna tänavail pole kunagi võõrastega lahinguid löödud, küll aga lugemata kordi selle müüridel ja väravate ees. Tuletame siin meele venelaste sõjakäike 1558., 1560., 1570—71., 1575., 1704. ja 1710. aastatel. Nii marulised kui venelaste pealetungid vahest olidki ja nii ülekaalukas kui nende jõud igakord oligi, ei suutnud nad tormijooksuga kunagi linna tungida. Viimane Tallinna piiraminegi sundis Tallinnat alistuma vaid selle tõttu, et Rootsi võim oli tervel maal nõrkenud ja linnas möllas kohutav katk. Kuid palju kahju need venelaste rünnakud ja röövretked siiski tegid: 1570. a. hävitasid ja põletasid venelased uhke „*Roosiaia*“ Rannavärava ees ja *Kalamaja* alevi ühes



Vaade Veneturult Toompeale.

eesi kirikuga; 1577. a. hävitasid venelased *Pirita nunnakloostri*; ja 1710. a. põletasid venelased Tallinnat piirates kõik linna alevid ühes vana *Kaarli kirikuga* — rääkimatagi vähematest kahjustest, suurtest kannatustest ja inimelude kaotustest. Peale venelaste on Tallinnat tülitanud teisedki. Nii pommitas *Taani* ja *Lübecki* ühinenud laevastik linna 1569. aastal. Napoleoni sõdade ajal blokeerib *Inglise laevastik* admiral Nelsoni juhatusel 1801. a. ja teist korda 1809. a. Tallinna sadama ning Krimmi sõja ajal 1854—1855. a. sulub *ühinenud inglise-prantsuse laevastik* jällegi Tallinna sadama kaubalaevadelt tekitades selle läbi kitsikuse linnas. Maailmasõja ajal Tallinn kannatas vabrikute siseseadete ja kassade-pankade evakueerimise tõttu ning saksa okkupatsiooni-võimude all 1918. aastal.

Kuid peale nende sõdade ja piiramiste on Tallinnal olnud hulk teisigi kannatusi. Näiteks: 1433. a. põles linn pea täielikult; 1527. a. põleb linn jällegi peaaegu tervelt; 1591—1592. a. möllas linnas ja tervel maal kohutav katk tappes tuhandeid; 1602—1605. a. jällegi taud ja suur nälg; 1657. a. jälle katk ja suur suremine; 1684. a. pea terve Toompea hävineb tules; 1696—1697. a. suur näljahäda; 1710—1711. a. hirmus katk, mis viib Tallinna elanikkude arvu alla 200; 1867. a. viimane suur veeuputus Tallinnas; 1867—

1869. a. jälle nälg; ning siis 1905. aasta streigid, põletamised ja Uueturu veresaun, kus 57 saab surma ja üle 100 kodaniku haavata. Lõpuks võiks veel mainida 1924. a. 1. detsembrit, mis ka tallinlastele ärevust ja kannatusi tõi.

Tallinna ajalugu on kannatuste ajalugu — võiksime öelda. Siiski — Tallinnal on ka heledamaidki hetki olnud. Mainime neistki siin tähtsamad: 13. sajandi teisel poolel on linna tähtsus kasvanud juba nii suureks, et see saavutab täielise autonoomia. Võimas hansa-liit teeb Tallinna oma kaubanduse peapunktiks ja usaldab Tallinna kätte oma kaubaturu korraldamise Novgorodis. Kaubandus ida ja lääne vahel toob juure uusi rikkusi ja Tallinna elanikkude jõukus kasvab kiirelt. Kasvab ka linn ja selle kodanikkude arv. Kaupmehi ja käsitöölisi tuleb ikka juure. Asutatakse võimsad kaupmeeste ja käsitööliste gilded ning ehitatakse praegusedki suurimad ja vanimad kirikud. Hansa-aeg oli igas suhtes Tallinna hiilgeaeg — *majandusliselt*. *Kultuuri* hiilgeajaks võiks sellevastu pidada Rootsi aega. Siis korraldatakse sotsiaalseid, hariduslisi ja õiguslisi olukordi protestantismi ja lääne kultuuri kaudu tervel maal — loomulikult ka Tallinnas. Vene ajal, Tallinn on siis vaid kubermangu-linn Suur-Venes, valitseb rahu ja see mõjub kosutavalt. Tallinn kujuneb, eriti merekaubanduse alal, Peterburist järgmiseks. Selleks mõjub ka Tallinna—Peterburi raudtee avamine 1870. a. Tööstus, kaitstud tollidest, elustub ja Tallinn saab ka tööstuslinnaks. Pärast sõjasadama rajamist Tallinna 1912. a. ehitatakse siia hulk laevatehaseid ja teisi suur-ettevõtteid ning linn ja selle elanikkude arv kasvab ennenägemata kujul. Maailmasõja ajal oli Tallinnas juba 150.000 elaniku ümber.

Välisilmeliselt, haridusliselt ning sisemise korra ja korralduse suhtes on Tallinn uue iseseisvuse ajal peale vabadussõda suuresti muutunud. Vabariigi pealinnana on ta end kohendanud ja kasinud lääne-euroopalikumaks ja puhtamaks. Kadunud on Vene kubermangu-linna ilme ja nüüd on Tallinn juba linn, mida välituristidki meeleldi külastavad. Linn kosub ja kasvab igas suhtes. Nüüd on tal jälle suur tõusuaeg käes.

Eeloleva lisaks võiks Tallinna minevikust veel paljugi huvitavat tuua — ruum aga ei luba ja teiseks: meie sihiks pole siin ajaloo, vaid Tallinna kirjeldamine. Tahame anda pildi *tänapäeva* Tallinnast, kirjeldada seda, mida meie pealinn praegu võib vaatlejale-turistile pakkuda. Selleks võtame ette pikema ringkäigu linnas ja selle lähemas ümbruses.

Alustame *Vabadusplatsilt* (juurelisatud linnaplaanil märgitud nr. 1 — numbrid sulgudes näitavad plaanil kohta, millest tekstis jutt). Siin — keset end. „*Peetri platsi*“ — kohal kus praegu aiaga piiratud lilleküngas, seisis kord soome graniidist kõrgel alusel Peeter Suure pronksist hiiglakuju. See, vallutaja ja rõhuja võimu sümbol, haavas eestlaste rahvastunnet — selleks see 1910. a. püstitatigi! — ja nii kadus kaju ühel öösel 1923. a. oma kohalt Kadriorgu... Nüüd rändab suurem osa tollest pronkskujust vaskrahadena rahva käes ringi. *Sic transit gloria mundi!*

Vabadusplatsilt tõuseme mööda Komandandi tänavat Harjuväravamäele (2). Siit on meil avar vaate üle idapoolse linna. Südalinna poole aga vaadates on meie ees kolm torni 13.—17. sajandite ajajärgust: „*Kiek in de Kōk*“ (3), „*Neiutorn*“ ja „*Marstaltorn*“. Esimene neist on tähtsam. See on ümargune, viiekordne (kolm korda maa peal ja kaks maa all),

kõrgusega 45 m. Torni läbimõõt on 12 m ja seinte paksus 2,5 m. „Kiek in de Kōk“ („Köökiavahtija“) ehitati orduajal (1532. a.) ja sellest ajast saadik on see kõikide vene peatungide vastu vahvalt seisnud. Kui venelased 1577. a. Tallinnat piirasid, siis sai torn



Toompea loss.

kõige tuliseima „sauna“. Venelaste kivist ja rauast kahurikuulid raiusid torni külge augu, kuid see parandati ja torn pidas vastu. Mälestusena tollest ajast näeme torni küljes kinnijäänuna venelaste rauast ja kivist kahurikuule.

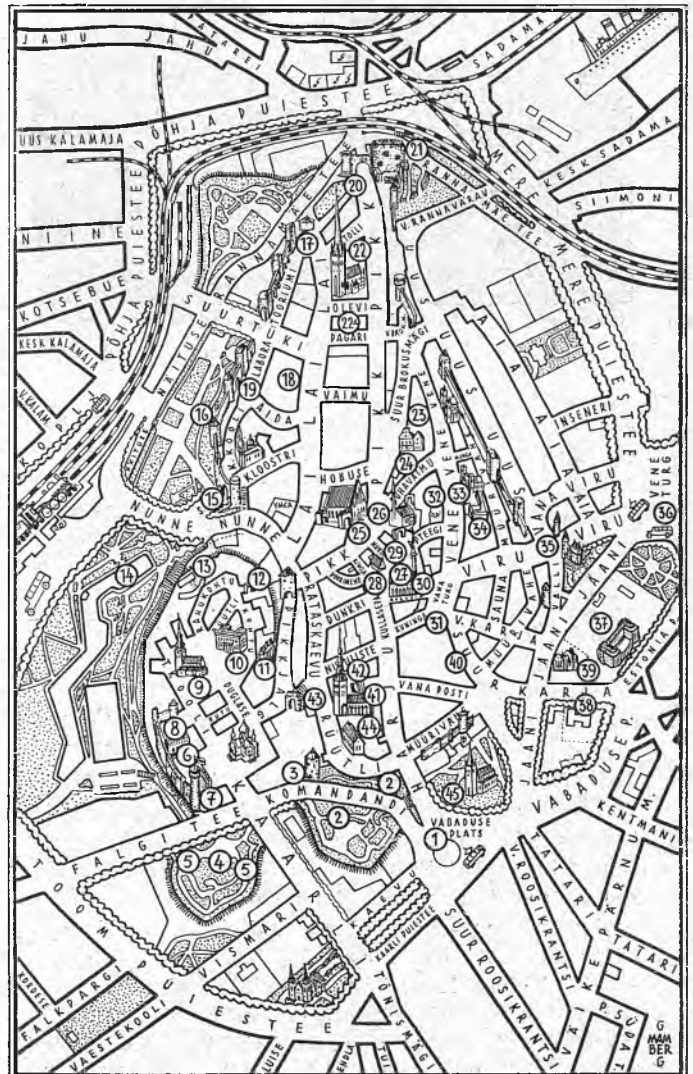
Harjuväravamägi, millel praegu viibime, kandis omal ajal „Ingeri bastiooni“ (kantsi) nime. Sellest lõunapoole, teisel pool Kaarli tänavat, asub teine vana bastioon — „Rootsikants“ (4). Mõlemad on nüüd ilusad pargikesed, kus suvel mõnus istuda ja jalutada. Harjuväravamäel mängib suviti orkester ja „Rootsikantsi“ tipul istub graniidist alusel legendaarse Kalevipoja veelgi legendaarsema ema, Linda pronksist kuju — kadunud kujur Veizenbergi kunstteos. Nende kahe kauni puhke- ja jalutuskoha all looklevad aga sügaval mäe sisemuses maa-alused käigud, milledest üks osa — 560 m pikkuses — avati tänava rahvale vaatlemiseks. Enne kui siit edasi Toompeale läheme, külastame neid käike. Selleks on aga vaja juhti ja valgust.

Maa-alused käigud (5) on madalad, kitsad ja kõverad. Enamuses on nad umbes samal tasapinnal. Kantsid ja nendes olevad käigud ehitati rootsi sõjavõimude korraldusel 1670—1700 aastate vahel. Nad pidid kaitsma Toompead ja linna venelaste vastu. Neid maa-aluseid käike on linna kõikide vanade bastioonide all ja — ka Toompea sisemuses. Seni on neist avatud ja puhastatud vaid „Rootsikantsi“ ja Harjuväravamäe alused käigud, kuid kavatsus on avada need kõik rahvale. Siis võime jalutada Toompea, Harju- ja Rannaväravamägede ning ka jaama ees asuvate vanade vallide sisemuses. Siis on meil Tallinnas ka suurepäraseid gaasikaitse-varjundid olemas — tänu rootslastele!

Maa-alustest käikudest tagasi tulles suundume Toompeale Kaarli tänavaga kaudu. Siin olgu möödaminnes tähendatud, et Toompeale pääseb praegu mööda nelja teed. Ühe neist juba mainisime, teised on: Lühikejalg, Pikkjalg ja Falgitee. Omal ajal, siis kui Toompea oli veel võitmata keskaegne kants, pääses sinna vaid Lühikese ja Pika „jala“ kaudu — õigemini läbi, sest mõlemad käigud läbistavad Toompead kirdepoolt kaitsvat müüri (mis nüüd suuremalt osalt majade all või nende sees). Pikkjalg on müüridevaheline

võrdlemisi kitsas ja järsk tänav, mis algab müüri vahelise värvast ja lõpeb Toompeal lossiplatsil. Keskajal tarvitati seda teed hobuste ja sõjavägede jaoks. Jalakäijade jaoks oli siis (on praegugi) Lühikejalg. See kitsas käik algab Rüütli tänavaga nurgalt (kus praegu asub Eesti Turisti-Ühing ja Turismi Keskkorralduse büroo) ja läheb treppidena läbi paksu müüri, kus veelgi on olemas värv — ainuke, mis keskajast on järele jäänud. Värv (õieti uks) on umbes 1½ m laiune, paksumest tammeplankudest ja kahekordne. Plankud on jämedate naeltega kokkulöödud ja värv kõvasti rautatud. Hinged ja riivid on ka tugevad. Nüüd seisab see müürialune värv alati lahti ja tuhanded inimesed voolavad sellest iga päev ja öö vabalt mööda — kaugel minevikus pole aga aeg, millal see värv alati ööseks suleti.

Oleme Toompeal. Väikese lossiplatsi pahemal pool asub Tallinna vanim ehitis — Toompea loss (6) ja selle hiiglatorn „Pikk Herman“ (7). Lossi ehitamist alustasid taanlased 1219. a. sügisel ja kindlustustööd kestisid kuni 1238. aastani. Toompea loss on alati olnud tähtsaim omasarnane Eestis. Seal on 700 aastat Eestimaad valitsetud, seal asusid taani maa-valitsejad, ordumeistrid, rootsi ja vene kindralkubernerid, Vene Ajutise Valitsuse ja enamlaste komissarid, siis okkupatsiooni ajal saksa kindralid ja nüüd, Eesti teise iseseisvuse ajal, Vabariigi Valitsus. Nüüd on



Tallinna kesklinna plaan.

seal ka „Tema Majesteet“ Riigikogu, sise- ja kohtuministeeriumid ja teisi asutusi. Toompea lossi on mitmel korral ümberehitatud ja vähe on selles vana järel. Viimasena suuremana uuendusena lossi sisemuses on Riigikogu hoone (8), mis ehitati 1917. a. revolutsiooni päevil põletatud vangimaja asemele. Tähelepandavaim osa Toompea lossist on selle 47,5 m kõrge ümargune torn, „Pikk Herman“, mille tipus lehvib alaliselt Eesti rahvuslipp. Torni sisemuses on 30 m sügav kaev. Pääs torni on võimaldatud ja selle lamedalt katusele avaneb meile unustamata vaate üle Tallinna ja laialdase ümbruskonna — selge ilmaga võib sealt isegi üle Soomelahe Helsingit näha. Tahaksime öelda, et — kes pole „Pika Hermanni“ tipus käinud, see ei või hoobelda, et on Tallinnat näinud...

Teisel pool platsi, Toompea lossi vastas, asub *Aleksander-Nevski katedraal*. See bütsanti-stiilist monstrum ehitati 1895—1900. a. Vene võimu sümboliks keset gooti-stiilis ümbruskonda.

Kooli tänavat edasi minnes möödume *Toomkoolist*. See on teatavasti vanim õpeasutus Tallinnas, asutatud 1319. a. — 100 aastat pärast seda kui taanlased „Lindanisa“ maalinna Toompeal vallutasid. Seda kooli



„Estonia“ teatrimaja.

eelistavad oma lastele sakslased, „kadakad“ ja — mõned puhastverd eestlasedki kes oma rahvusest suurt lugu ei pea...

Üle tänava risti asub ajalooline *Toomkirik* — teise nimega „Rüütlite kirik“ (9). See on umbes sama vana kui Toompea lossigi (1219. aastast — teiste andmete järel 1230. või 1233. aastast). Kirik on alati olnud ja on praegugi, *püskopikirikuks*. See on mitu korda põlenud ja uuesti ehitatud — viimast korda 17. sajandi lõpul.

Toomkirik on kuulus oma vanaduse suhtes ning seal leiduvate ajalooliste esemete, aadli-sugukondade vappide, sõjasaagiks saadud vanade sõjalippude, haudade, sargofaagide, mälestustahvlite ja altaripildi tõtu. Seal puhkavad kõrvuti paekivist sargofaagides Eestimaa ja Tallinna venelastest vabastaja, rootsi suurfeldmarshal *Pontus de la Gardie* ning tema abikaasa, rootsi printsess, kuningas Johann 3. tütar. Seal on ka omaaegse Tallinna kaitsja ja rootsi suure väepealiku *Carl Horni* maised jäänused lihtsas sargofaagis. Kuhugi kantli alla või selle lähedusse on maetud 30-aastase sõja põhjustaja krahv *Thurn*. Kirikusse ja selle kõrval asuvasse kabelikesse on maetud ka suur hulk teisi ajaloolisi kuulsusi ja rüütleid. On sinna maetud isegi käsitöölisi — Toom-Gilde meistreid.

Viimaste hauad asetsevad siiski kiriku tagaosas koorirõdu all. Õhk kirikus, koos minevikust mälestuste ja sargofaagides ning lihtsalt kivipõranda alla maetute, lehkab keskajale. Muljet tõstab siiski kuulsa kunstiniku von Gebhardt'i maalitud suurepärase altaripilt.

Otse Toomkiriku vastas — endises *Eestimaa rüütelkonna majas* — asub meie *vähisministeerium* (10). Seegi maja põles 1684. a. Toompea suure põlemise puhul, kuid ehitati uuesti. Uuem osa majast on ehitatud ligi 100 a. tagasi. Majas on suur saal, kus varem peeti maapäeva (rüütelkonna) koosolekuid. Saali seini kaunistavad rüütlite perekonnavapid, end. keisrite pildid ja rinnakujud, suured tahvlid jne. Teistes ruumides on ka hulk haruldasi maale, ajaloolisi pilte ja kujusid. Alumise korra ruumides asus omal ajal rikkalik rüütelkonna arhiiv.

Rüütelkonna maja vastu, teiselpool Kohtu tänavat, leiame *Eestimaa* (saksa) *Kirjandusseltsi* võrdlemisi uue renaissans-stiilis uhke maja otse Toompea veerul. Selles majas asub n. n. *Maakonna* (Provintσιαal) *muuseum* (11) õige rikkalikkude loodus-ajalooliste esemetega. Seal võib näha kivistisi kõige vanematelt aegadelt, rüütlite vanu sõjamundreid, raudriideid, sõjariistu, talumajade ja kirikute mudeleid, palju pilte, maale, kujusid ja teisi vägagi haruldasi esemeid. Mõnede kogude suhtes on muuseum suurim Eestis. Muuseumi rõdudelt avaneb suurepärase vaate üle südalinna Tallinna lahele. Samas majas alumisel korral on Seltsi raamatukogu 80.000 köitega. See on kõige täiuslikum raamatukogu Baltimere maade kohta puutuvate kirjate tööde suhtes.

Muuseumist lahkudes jätkame oma teekonda läbi kitsa ja kõvera tänava, mis vaid mõnikümme samm pikki, ja sammume Toompea südalinna-poolsele järsule veerule (12), kust meile avaneb vaba vaate üle ajaloolise „Altlinna“ Lasnamäe poole. Siit näeme puna-valgekirjude teravate katuste rägastiku, näeme siin ja seal tükikese kõverat tänavat. Ning kaugemal paistab *Lasnamägi*, *Põhja-puupapivabrik*, *Dvigateli vagunitehas*, „*Valge majak*“, *Ülemiste jaam*, *Ülemiste järv* ja selle kaldal linna *filter-veevärk*. On näha veel teisigi suuremaid ehitusi ja tööstusasutusi — all jalge ees on aga Veneturg ja selle äärel Eesti ilusaim ja impoosantsem hoone, „*Estonia*“ teatrimaja, oma kahte sargofaagi meeletuletava rohelise katusega. Ilus, avar ja huvitav on see pilt.

Edasi läheme läbi kitsa ja kõvera Rahukohtu tänavat, kust pöörame sisse kohtumaja hoovi. Seal läbimines satume maja teisel pool, Toompea järsul veerul asuvale kaljuterrassile, kust *Patkuli trepp* (13) võimaldab allaminekut. Meie aga ei lähe kohe alla, sest see koht on nagu vaatlemiseks loodud.

Vaatleme. Mõnikümme meetrit allapoole on vanade bastionide muldvallid ja nende taga vana vallikraav, *Schnelli tiik* (14), mis täis vett nagu sajanguid tagasigi oli. Tiigi taga on lai roheline vöö, siis *Balti raudteejaama* esine suur plats ja *jaam*. Paremale vaadates näeme laia lahtise muruplatsi (16), „*Gustav Adolfi*“ välja ja selle tagant *Rannaväramäe*, mis kaetud tihedalt saja-aastaste pärnade ja kastaanidega. Ja kui vaatame ette kaugemale, siis näeme *Puhkide suurveki*, — Eesti kõrgeima ehituse, „*Ilmarise*“ kuulsa metall-tööstuse, *Keskvangla* hallid ja punased müürid, *merelennukite baasi* ja *kumera katusega lennukite kuuri*, edasi *Peetri laevatehase*, *Miinisadama*, *Volta* ja *Krulli suurvabrikud*, nende taga *Arsenaali* ja „*Puna-*

sed kasarmud“ ning veelgi kaugemal Balti Puuvilla-
vabriku. Kõige nende tagant paistab silma Kopli pool-
saar, kus seisavad tegevuseta Vene-Balti ja Bekkeri
suured (endised) laevatehased oma hiiglakraanadega.
Siin on nagu peopeal meie endise ja praeguse suur-
tööstuse piirkond pealinnas. Ja Kopli poolsaarest vasa-
kule näeme *Stroomi supelranna* ja selle tagant Kopli-
lahe teisel kaldal *Rocca el mare* järsu kalda, tiheda
pargi ja lossi torni tipu.

Jätsime eelpool mainimata linna müüri ja selles asu-
vad tornid ja väravad. Siit, kõrgelt Toompea veerult,
saame neistki, kui paremale sadama sihis vaatame, pa-
rima pildi. Tallinna veelgi olemasolevaist 18 tornist
(neid olla varem olnud vähemalt 25) näeme siin sirges
reas ja hästi säilinuina koguni 9 torni. Need tornid ja
müürid on orduajal ehitatud ja hiljem rootslaste poolt
prantsuse marshal *Vaubani* kindlustustekava kohaselt
täiendatud. Sama *Vaubani* kava järele on ka Ranna-
Viru- ja Harjuväravamäed ning Rootsi kants tugevateks
bastioonideks ehitatud.

Vaubani kava järele pidi isegi meresse *Kalaranda*
kindlus kerkima. Kava teostamine polnud rahapuudu-
sel täiel määral võimalik. Kindlustustööd kestsid
siiski kolmkümmend aastat (1670—1700) ja polnud
Baltimere kallastel linna, mis oleks tolle aja kohta ol-
nud tugevamini kindlustatud.

Kuid laskume nüüd *Patkuli* trepist alla ja sam-
mume edasi *Kloostri tänava väravasse* (15). Siin näe-
me madalate massiivsete tornidega n. n. „Kloostri värava“.
Selle kõrval asus varem klooster, mis aga usupu-
hastuse vaimustuses hävitati — nüüd on sel kohal linna
kesk- ja rahvaülikool. Kooli õuest läbimines tuleme
Kloostrikooli tänavale ja sealt läbi *Aida tänava* nur-
gale, kuhu hiljuti raiuti uus värav (19) müürist läbi.
Kui soovime, võime siin möödaminnes käia vaatamas
vana *Huecki* maja (18), kus näeme tüübilist keskaeg-
set maja eeskoda, kus majaomaniku sugukonna esiisa-
de elusuuruses pildid seintel, sambad ja trepp maja
teisele korrale (selliseid maju ja nende eeskodasid on
Tallinnas õige rohkesti!). Maja tagaõues on vana,
hästi korras iluaed.

Edasi läheme *Lai* tänava kaudu *Suurtüki* tänavale
ja seal pöördume vasakule avauseni müüris („Suur-
tüki väravani“). Siin näeme ka paar torni „värava-
vahtidena“. Nüüd läheme edasi müüriäärset *Labora-
tooriumi* tänavat, mis pime, kitsas ja kõver. Siin aga
näeme lähedalt oma silmaga, millised olid rootsiaegsed
müürid ja tornid — siis kui nad veel korras olid. Siin
osas müüri nad on parimini säilinud. Sellel tä-
naval asub *Baltivriikide moodsaim politsei-arestimaja*
ja vangla — kuid see meid seekord vist ei huvita...

Laboratooriumitänava lõpul näeme madala, ümar-
guse tornitaolise ehitise. See on „*Hobuseveski*“ (17),
kus vanasti hobusejõul vilja jahvatati.

Pöördume paremale ja olemegi *Rannavärvavas* (20).
Kui kõik teised Tallinna väravad on olnud niiõelda
„kaitseväravad“, siis on *Rannavärvavas* olnud juba hansa-
ajast saadik eeskätt *kaubavärvavas*. Siit läbi on käi-
nud välismaile saadetud ja sealt saadud kaubad, siit,
väravatornide vahelt, on ka paljud võimukandjad läbi-
sõitnud. *Rannavärvavas* koosneb kahest tornist ja nende
vahel, umbes kolme külla kõrgusele ehitatud laiast
käigust või ruumist. Lõunapoolne torn on madal ja
vaid mõnesüallalise läbimõõduga. Teine seevastu on
umbes kolm majakorda kõrge ning läbimõõdult suu-
rim kõigist Tallinna tornidest — sellest siis ta nimi-

gi: „*Paks Margareta*“ (21). See oli omal ajal tuge-
vaim torn Tallinna umbes 3 km pikas müüride-tor-
nide reas — praegu on aga „invalid“, keda keegi ei
hooli omale. Vene ajal kasutati torni ja selle kõr-
valehitusi vanglaks. Siis oli „*Paks Margareta*“ nimi
hirmuks neile, kes sattusid seaduse või võimukandate-
ga vastollu. Tuli 1917. a. revolutsioon. Rahvahulgad
olid vabastanud poliitilised vangid Toompea lossist ja
põletanud sealse vangla. Sama tahti teha ka *Ranna-
väravas*. Vangla ülem oli vastu. Ta tapeti tänaval
värava ees, vangid vabastati ja „*Paks Margareta*“
süüdati põlema. See põleski. Ainult tugevad müürid
jäid järele...

Meie aga pöördume *Rannavärvavas* tagasi süda-
linna poole. Sammudes mööda *Pika tänavat*, paneme
kumbagil pool tänavat tähele haruldaselt vanu maju,
milledest paljudki otse keskajast pärit. Peagi jõuame
Oleviste kiriku (22) juure. See on Tallinna kirikuist
suurim ja üks vanimaid — ehitatud 13. sajandil puhtas
gooti-stiilis. Kiriku *Pika tänava* poolses seinas on ha-
ruldane bas-reljeef. Kirik on kuulus oma torni tõttu,
mis kuni ristini 140 m kõrge. Üleval tornis käimine
tasub vaeva, sest sealt on suurepärase vaade üle ja
ümber linna ning sealt võib ka selge ilmaga näha
Soome ranniku äärejooned. Pikne seda kõrget torni



Rannavärvavas ja „Paks Margareta“.

ei armasta. Teatavasti on see viis või kuus korda —
viimaks kolm aastat tagasi — lõõnud alla torni ja
süütanud selle põlema.

Jatkates oma teekonda mööda *Pikka tänavat* ära-
tab meie tähelepanu tänava vasakul pool asuv kahe
viilukatuse all süngel maja, mille esisel rohkesti kau-
nistusi. See on „*Mustapeade klubi*“ (23). Maja on
üks vanimaid Tallinnas. Selle esikülg on 1591. aastal
ümberehitatud. Esiküljel on nelja tähtsama hansa-
linna: *Brügge*, *Novgorodi*, *Londoni* ja *Bergeni* vapid.
Teise korra kohal on aknate vahel kivitahvlitel kahe
sõjamundris mustapeade venna kujud. Kolmanda kor-
ra kohal viilu all on kolm raidkuju, milledest üks ku-
jutab *Jeesust*, teised õiguse- ja rahujumalannasid.
Majas leidub õige rohkesti väärtuslisi maale, pilte,
gravüüre, ehteid ja kalleid mälestus-esemeid. On ka
olemas suur ja väärtusline kogu mitmesuguseid hõbe-
asju.

Järgmine, mis meie tähelepanu köidab, on end.
Kanut Gilde maja (24). See on *Mustapeade klubi* lä-
heduses ja samal pool tänavat. On soliidne, terashall
majamürakas ehitatud romaani-stiilis. Selle esiküljel
on kaks tinast kuju, milledest üks kujutab *Norra kun-
ningas Kanut Püha* ja teine *Martin Lutherit*. Kujude
all on medaljongides Tallinna suur ja väike vapp.

Maja on kaunis vana. Kuni 1922. a. tegutses selles majas Kanut Gilde. Siis võeti maja ning gilde ja sellele alluvate tsunftide muu varandus riigi valdamisele. Siis oli majas rohkesti (umbes 19 puuda) hõbeasju, suur raamatukogu ja arhiiv, mööbel jne. Gilde ja tsunftide mälestus- ja väärtasjad on praegu muuseumis, kuna maja anti eriseadusega *Kaubandus-Tööstuskojale*, kes selle sisemiselt põhjalikult ümberehitas ja hiljuti seal oma tegevuse pidulikult avas.

Tuleme Pikal tänaval asuva end. *Suur Gilde maja* (26) juure. See on terava kivikatusega, puhtas gooti-stiilis 1410. aastal valminud ehitus. Eriti mõjuv on suur sammastega ja võlvitud laega saal. Aknad on kitsad ja teravate otsadega. Saali keskmised tugevad sambad on kaunistatud mitmesuguste kujutiste ja kirjadega. Saali tarvitatakse koosolekute, loengute, loteriide, näituste jne. jaoks. Suure saali kõrval on väiksem saal. Selle seinu ehivad väärtuslikud maalid ja pildid. Maalidest on kaks õige suurt ja ajaloolist, nimelt *Petzoldi „Kevade pidu“* ja *Sprengeli „Usupuuhastus Tallinnas“*. Väiksemat saali on juba pikemat aega tarvitatud börseks — selle tõttu nimetabki rahvas seda maja „*Börsesaaliks*“.

„Börsesaali“ vastas üle tänava on *Pühavaimu kirik* (26). Vanimad teated selle kohta on aastalt 1316, sellega siis vanimaid ehitusi Altlinnas.

Edasi sammume läbi kitsa käigu („*Saiakangi*“) ja olemegi Raekoja platsil, vana nimetusega „*Suurel turul*“. Vanasti oli siin, linna südames, toidu- ja muude ainete turg, kuid jäi linna kasvades väikseks ja nüüd siin kaubeldakse vast ehk ainult taksoautojuhtidega...

Siin on neli vana tähtsat ja ajaloolist ehitust: *Raekoda* (27), *vana kaalukoda* (28), *vana linna apteek* (29) ja *vana kaubamaja* (30).

Esimene neist on tähtsaim. See on tüse, gooti-stiilis, ehitatud 1330. aastal ja siis üle 700 aastat vana. Raekoja terav torn on pikk ja sirge, renaissans-stiilis ja tuletab meele idamaade minarette. Kui alustada külastust raekojas, siis juba selle alumiselt korralt. Siin leiame haruldase linna-arhiivi, rikkalikuma kui kuskil Baltimail. Siin on Tallinna õiguste kinnituskirjad Rootsi kuningailt ja Vene keisrilt, siin paavsti bulle ja patustpäästmise dokumente, on mälestuseks ka piinakohtude riistad: ülestõmbamise rõngad, kaelarauad, ahelad jne. Raekoja teisel korral on linnavalituse ametruumid, linna volikogu koosolekute saal, linna napea kabinet ja eriline ruum väärtuslike mälestusesemete säilitamiseks. Tolles viimases ruumis leiame haruldaseid gobeliine, puunikerdusi, hõbeasju, pilti, gravuure jne. Paljud on keskajast ja eriti hansa-ajalt. Siis oli linn rikas ja jõukad selle bürgerid. Isegi sissekäik ja trepikoda väärivad siin vaatlemist.

Nüüd pöördume allapoole Vene tänavale. Mõõdume peapostkontorist (32) ja võtame veel umbes 100 sammu ning läheme üle tänava: oleme *vana, dominiikaan-mungakloostri* väravas (34) ja siinsamas on ka *rooma-katoliiklaste kirik* (33). Endise kloostri varemed kiriku kõrval on mahajäetud ja harvad teavad nende olemasolustki.

Edasi liigume läbi *Munga* ja *Müürivahe* tänavate kuni *Viruvärvani*. Teel näeme siin-seal müüri ja torne ning kitsas ja kõver *Müürivahe* tuletab meile siingi meele kui ahtalt ja pimeduses inimesed keskajal elasid...

Pilt keskajast kaob kohe kui oleme *Viruvärvas* (35). Siin on küll kaks torni ja kumbagil pool täna-

vat bastioonide taolised mäekünkad, kuid elav liikumine ning lai tänav matavad kõige vana. Ja ega see värav tõesti nii vana polegi; *Vana Viruvärv* asus kogni teises kohas ja on juba ammu kadunud.

Oleme *Veneturul* (36). Narva maantee otsas näeme kolmekordse valge moodsa maja — selles asub ajutiselt *Eesti kunstimuuseum*. Seal on rikkalik kogu eesti kunstnikkude teoseid, maale, kujusid, graafikat ning etnograafilisi esemeid, nagu rahvariideid, tarbeasju, käsitöid jne. Muuseumit peame kindlasti külastama — tutvuma meie rahva kunstivõime ja vanema rahvapärase kultuuriga.

Tulles kunstimuuseumist, jalutame Estonia puistes ülespoole ja jõuame varsti avara Kaubaturu äärel asuva Eesti ilusaima ja mõjuvaima maja juure. See on „*Estonia*“ *teatrimaja* (37). See maja väärib vaatamist, sest teist sellist siinpool Euroopas pole — pealegi on see hiiglaehitus ehitatud eestlaste annetatud veeringutega.

Pöördudes Karja tänavale ja jalutades tagasi kesklinna poole, näeme *poeglaste keskkooli* (38) ees vabandussõjas langenud koolipoiste pronksist mälestussammast. Selle kõrval Jaani tänava nurgal asub *Tallinna-Haapsalu rahukoguhuone* ja selle vastu üle tänava massiivne *Saksa teatrimaja* (39). Mõõda minnes paneme Suurel Karja tänaval tähele jällegi ühte kesk-aegset „*pimedat*“ maja (40). Kuninga ja Harju tänavate kaudu jõuame Trepil „*tänavale*“, kust pääseme kitsa „*Nõelasilma*“ (41) läbi Niguliste kiriku juure.

Nüüd oleks meil vaadata teiseks vanimat Tallinna jumalakodadest — *Niguliste kirikut* (42). See kirik on nagu muuseum, sest seal leidub väga palju vanu ja väärtuslisi haruldusi. Seal on vappe, mõned täishõbedast, mälestistahvleid, Pühavaimu kiriku altar, 15. sajangul Lübeckis maalitud „*Surmatants*“, hulk hauakive, milledest vanimad 14. sajangu esimeselt poolelt ja hulk teisi esemeid kaugest minevikust.

Kui veel oleme külastanud Niguliste kiriku vastas asuvat *Eesti Turisti-Ühingu* büroot, siis sammume mõõda Rüütli tänavat Harju tänava poole. Samal tänaval asub vana soome-rootsi koguduse *P. Mihkli kirik*. See on lihtne, tornita. Kirikus on katolikiusu-aegne ümargune ristimisnõu ja apostlite kujud. Jõudes tagasi Vabadusplatsile vaatame veel *Jaani kirikut* (45).

Nüüd on ringkäik südalinna tehtud. Palju on käidud, palju nähtud, kuid palju on veel nägemata. Näiteks *Kadriorus* peaksime vaatama parki, lossi, Peeter Suure väikest majakest, Rusalka mälestussammast ja staadioni.

Peaksime ronima ka üles *Lasnamäele* ja vaatlema seal Tallinnat ja sadamat. Peaksime jalutama või sõitma *Piritale* ja vaatlema seal suurepäraselt supelranda ja vana, venelaste poolt põletatud kloostri varemeid. Oleks huvitav käia ka *Kosel* ja näha seal loodusilja ja uhket männametsa. Peaksime sõitma ka *Mustamäele* ja vaatlema seal kaugemast ümbruskonda — on ju see kõrgeim Tallinna ümbruses. Nõmmel oleks ka vaatamist...

Nii! Ja siis on meil veel lähemalt vaatamata Tallinna suurepärase sadam, suured tööstused — näiteks Puhkide suureski ja Põhja puupapivabrik, linna filterveevärk jne. Palju, väga palju on Tallinnas vaatamist — uut ja ajaloolist. Ühe päevaga, ei, ühe nädalagi jooksul ei suuda kõike näha-vaadata!

Tallinna on elav, moodne linn, kuid ühtlasi ka suurimal määral *vabaõhumuuseum*, täis huvitavat.

Eestlane, õpi seda tundma!

Lühemaid teateid.

RAHVUSVAHELINE AUTO SPORDIKALENDER

1934. A.

Jaauuar.

20—26. Monte-Carlo tähesõit.

Veebruar.

16—18. Itaalia: talvine sõit Alpides.

18. Prantsuse: Pau sõit.

25. Rootsi: IV. talvine sõit.

Märts.

24—29. Prantsuse: XIII Pariis—Nizza.

29. „ XX Turbie mägisõit.

Aprill.

2. Monaco: Monaco sõit.

2. Inglismaa: Brooklandi võidusõit.

7—8. Itaalia: 1000 miili sõit.

22. „ Aleksandria—Bordino sõit.

28. Inglismaa: Car-Club võidusõit.

29. Prantsuse: Tunis suurauhind.

Mai.

5—11. Prantsuse: Marokko III. tähesõit.

6. Itaalia: Tripoli suur auhind.

20. Prantsuse: Casablanca sõit.

20. Itaalia: Targa Florio sõit.

21. Ungari: Budapestisõit.

27. Saksamaa: Avus võidusõit.

30. Ameerika: Indianopolise sõit.

Juuni.

10. Itaalia: Rooma sõit.

16—17. Prantsuse: Le Mans sõit.

16—17. Austria: Alpides ringsõit.

24. Itaalia: Monza võidusõit.

Juuli.

1. Prantsuse: võidusõit suure auhinnale.

15. Saksa: võidusõit suurele auhinnale.

21—22. „ 2000 km sõit.

29. Belgia: Belgia suur auhind.

August.

5. Schveits: Klausenpass võidusõit.

5. Rootsi: suur suve-auhind.

6. Inglismaa: Brooklandi võidusõit.

31—1. „ rahvusvahel. Tourist-Trophy.

September.

9. Itaalia: suur auhind.

16. Austria: Viini ringsõit.

23. Hispaania: suur auhind.

Oktoober.

6. Inglismaa: Derby sõit.

7. Austria: Zirlers-mägisõit.

A. I. A. C. R. PÄEV PARIISIS.

Ühelajal rahvusvahelise spordikomisjoni päevaga peeti Pariisis ka liiklemise ja tollikomisjoni päev.

Istangutest võtsid 28 välisriigi esindajate kõrval osa ka prantsuse tollivalitsuse ja rahvusvahelise kaub. koja saadikud. Valiti uus harukomisjon, kelle ülesandeks jääb kinnitusformaalsuste lihtsustamise küsimuse lahendamine. Edasi tehti AIACR sekretariaadile ülesandeks astuda ühendusse liikme (liit-) riikide valitsustega jõuvankrite kinnitussunduse asjus.

Komisjon avaldas soovi, et ka Ühendriigid nii pea kui võimalik tunnustaksid 24. apr. 1926. a. ülesseatud

liiklemismäärusi. Peeti ka nõu rahvusvahelise reisi-liiklemise kergendamiseks ja lihtsustamiseks. Lõplikke otsusi veel ei tehtud rahvusvahelise juhiluba kaotamiseks.

Järgneval peakoosolekul võeti ühel häälel liikmeks vastu Luxembourgi autoklubi, Albaania autom.- ja touring klubi, ning Hollandi-India kuninglik autoklubi. Peale selle ratifitseeriti kuningl. Lõuna-Aafrika autoklubi, Ameerika Automobile Association (autoühing) ja Mexico autoklubi vastuvõtt. Seega ühendab AIACR nüüd 40 rahvuslikku klubi.

ITAALIA.

Tuhandemiili võidusõit peetakse teatavasti 7. ja 8. aprillil 1934. a. Võidusõidu teel ei võeta mingit muudatust ette, seevastu aga võetakse revideerimisele sõitjate ning autode üksikutesse klassidesse jagamine. Auhindadeks on määratud 200.000 liiri. Võidusõidu määrustik ilmub seekord varem kui tavaliselt, et ka välismail oleks võimalik küllaldaselt propagandat teha selleks suurimaks võidusõiduks maailmas.

100.000 DOLLARI VÄÄRTUSES AUHINDU INDIANOPOLISE VÕIDUSÕIDUL.

Nagu kuulda, otsustasid Indianopolise võidusõidu korraldajad dollari kursi languse tõttu kõrgendada auhinnaks määratud summat. Võitja saab siis 12.000.— asemel 20.000 dollarit, kuna auhindade väärtus tõuseb kogusummas 100.000 dollarini. Võidusõit peetakse 30. mail 1934. a. 500 miili pikkusel (804 km) Indianopolise võidusõiduteel.

SAKSAS AUTOPASSID?

Saksa teedeministeriumis on praegu valmimas seaduse eelnõu, mille järele jõuvankrite, ükskõik milliste, omandamine, tarvitamine ja müümine allub ametlikule registreerimisele. Ilma vastava tunnustuse eitoi kellegi valdamisel mingit mootorjõuga sõiduvõi veoriista olla. Selleks varustatakse iga jõuvanker vastava tunnustuse või passiga. Kõik ostu-müügi tehingud (olgu jõuvanker uus või tarvitatud) kantakse passi sisse ja uus omanik on seaduslikult seda alles siis, kui vastav ametlik ülekanne endise omaniku nimelt uue nimele on tehtud. Mootori ja suuremate osade vahetamine jõuvankrisse nõuab ka ametlikku passile registreerimist. Nii valvatakse ametlikult jõuvankri järele sellest hetkest kui see vabrikust lahkub, või mujalt sisse tuuakse, seni kui see „sureb“ või maalt välja viiakse. Selline ametlik registratsioon võimaldab igal ajal saada usaldatavaid andmeid jõuvankri mineviku ja seisukorra kohta.

RUDOLF CARACCIOLA.

Nagu kuulda, olevat Caracciola paranenud oma raskest, Monte Carlo võidusõidul saadud vigastusest, ja lahkunud Bologna hospitalist täiesti tervena. Caracciola teatab, et ta on saanud küll ettepaneku Mercedes-Benz vabriku sõitjaks hakata tuleval hooajal, kuid midagi kindlat ei olevat veel maha tehtud. Viimaste teadete põhjal näib aga siiski nii, et Caracciola võtab ettepaneku vastu.

TULEKINDEL LENNUK?

Briti Õhusõiduministeerium on väga huvitatud Belgia lennukikonstruktori leidusest tulekindla lennuki näol. Selle masina kere ja tiivad koosnevad asbesti ning vilgukivi segust, ja senini sooritatud katsed on näidanud väga häid tagajärgi.

RAHVUSVAHELINE AUTOTEHNIKUTE ÜHING.

Insener Ladislaus Jonasz avaldas Prantsuse ajalehes „L' Auto“ pikema kirjutuse, milles soovitas ka Euroopas asutada Ameerika „Society of Automotive Engineers“ eeskujul *Rahvusvahelise Autotehnikute*

Ühingu. Ta juhib muuseas tähelepanu sellele, kui tähtis on just autoasjanduses vastastikkune mõtete vahetus ning rahvusvaheline koostöö, ja kui soodsalt see mõjuks autotehnika arengule. Üksikuis Euroopa riiges leidub juba selliseid rahvuslikke ühinguid, millest vanemaks osutub Autotehniline Ühing Viinis ja Auto-ning lennutehniline Selts, Berliinis. Mõne aasta eest asutati ka Pariisis oma Societé des Ingenieurs de l' Automobile, mis näitab suurt aktiivsust. Ei oleks vist raske, kõiki neid rahvuslisi gruppe ühendada üheks suureks rahvusvaheliseks ühinguks. Presidendi kandidaadiks seab Jonasz üles tuntud prantsuse ajakirjaniku *Charles Faroux*.

Kroonika.

Eesti Autoklubi juhatus soovib kõigile E. A. K. ja mootorrata sektsiooni liikmetele ja nende perekondadele rõõmsad *Jõulupühi* ja head *vana-aasta* lõppu.

E. A. K. uuteks liikmeteks on vastu võetud järgmised autoomanikud: A. Poolgas, „Opel“, 8 H. J. A-1451; A. Treiberg, „Stoever“, 12 H. J.; N. Teisenroth, „Opel“, 7,5 H. J.; O. Einberg, „Oakland“, 14,7 H. J.; F. Maydell, „Oldsmobile“, 12/60 H. J.; B. Besprosvany, „Studebacker“, 18 H. J.

E. A. K. Mootorratta sektsiooni juhatuse koosseis on järgmine: Esimees — Karl Peterson. Liikmed: A. Koch, A. Anderson, S. Kletsy, A. Tamvelius. Revisjonikomisjon: L. Markovitsch, V. Harpe, A. Martinson.

E. A. K. juhatus palub neid klubiliikmeid, kellele liikmemaks veel õiendamata, et nad seda õiendaks kuni *31. detsembrini s. a.*

LÄTI.

Läti autoklubi spordikomisjoni kauaaegne esimees autosportlane *Fr. Schabert* on hiljuti nimetatud Liibavi linna prefektiks. *Fr. Schabert* on praegu 45 aastane ja paremas meheas. Ta on palju reisinud välismaile, eriti Ameerikas, kust ta 5 a. äraoleku järele siirdus tagasi kodumaale ja siin suure sõja lahtipuhkemisel sõjaväeteenistusse astus. Vene suure armee kokkuvõrvarisemisel tuli Lätisse tagasi ja tegi kaasa vabadussõja ja talle annetati „kolme-tähe“ orden. Viimased 7 a. teenis ta Läti poliitilise politsei osakonnas ametnikuna ja selle töö kõrval arendas igasugust sporti, peaaesjalikult autosporti. Oli ka üks Läti riigi autoklubi asutajaist ja 10 aastat järgimööda selle klubi spordikomisjoni esimees. Meile, Eesti autosportlasile on hra *Schabert* tuntud Eesti sõbralise voolu poolehoidjana ja on mitmel korral võidusõite ja ringsõite Eestisse kaasa teinud. Hea asjatundjana autospordi alal, on tema poolt väljatöötatud Läti autoklubi spordireeglid ja ühine koostöö kava Eesti autoklubiga. Viimased rasked majanduslikud aastad takistasid aga kõike elluviimast. Peale autospordi on hra *Schabert* väga palju osa võtnud Läti seltskondlisest tööst ja kui hea organisatsioon, on tema käes algatud asjad alati suure edu osaliseks saanud. Lõbusamat seltsimeest ei võinud seltskond soovida, sest tal oli hea lauluanne ja ilus baritoni hääl, oskas hästi klaverid ja viiuli palasid mängida, mis alati köitis seltskonda rõõmsa tujuga ja teda armsaks seltsiliseks tegi. Ta valdas peale kõige

selle palju võõrkeeli, mida harva ühe isiku juures ette tuleb. Kõneoskus ja huumori rikkus oli tema juures eriti väljapaistev omadus. Keegi ei ole vist näinud, et kunagi ta oleks olnud kurvameelne, vaid oskas alati ennast ja teisi trööstida, kuigi surm varakult riisus ta abikaasa lapsevoodil. Nüüd teist korda abielus, näib ta samuti õnnelik olema ja eluraskus ei ole suutnud vajutada jälge selle mitmekesisele töömehe palgele.

Soovime Eesti sõbralikule töömehele õnne ja jõudu tema praegusel uuel vastutusrikkal Liibavi linna prefekti kohal, sest ka siin on koht, mis nõuab elutarka meest, kes kasulik võib olla oma ja naaberriigile ja seltskonnale.

J. Z.



Fr. Schabert.
Liibavi linna prefekt.

N A L I.

„Kellele õieti sarnaneb Teie baby?“

— „Ah, — nina ja silmad on nagu emalgi, aga hääl on ta saanud küll meie autopasunalt.“

Auto, Sport, Turism 1933. a. sisu:

1. Üldsisuga artiklid.
2. Seadused ja määrused.
3. Teed ja nende korrashoid.
4. Mootortransport.
5. Lennuasjandus.
6. Autotööstus.
7. Autotüübid. — Uuendusi autodes. — Autode korrashoid.
8. Mootorid ja nende osad.
9. Autonäitused ja kongressid.
10. Võidusõidud ja rekordid.
11. Autostatistika.
12. Reisikirjeldusi.
13. Eesti autoklubi teateid (kroonika).
14. Mitmesugust.
15. Lühemaid teateid.
16. Toimetusele saadetud kirjad.
17. Kirjanduse alalt.
18. Naljad.
19. Pildid — joonistused.
20. Karikatuurid.
21. Vested.
22. Turismi ala.
23. Mootorrattur.

1. ÜLDSISUGA ARTIKLID.

Spordihooaja lõppedes	Nr. 11	lhk.	167—168
Saateks	Nr. 1	lhk.	1—2
Bensiini sundsegamisest piiritusega	" 1	"	2—6
Edasi, mitte tagasi	" 2	"	17—18
Mõnda katsetest kodumaa bensiiniga	" 2	"	20—24
Viis sammukest rändamise teel	" 3	"	34—36
Jällegi uus raudtee	" 4	"	50—51
Pilk tulevikku	" 4	"	51—52
Toorõli mootorikütteks	" 4	"	52
Kuidas valmib moodne auto	" 5	"	65—68
Põlevkiviõli kasutamine	" 6	"	81—84
Jõuvankrite juhtidest ja juhtimisest	" 6	"	84—85
Autoliit	" 6	"	85—86
Courtesy of the Road	" 7	"	101—102
Jõuvankrite juhtidest ja juhtimisest	" 7	"	103
Puusõegaas auto kütteinena	" 7	"	104—106
Tehnilisi viimistlusi autode ehituses	" 8	"	133—135
Spordihooaja lõppedes	" 11	"	167—168
Jõulukellade helinal	" 12	"	183

2. SEADUSED JA MÄÄRUSED.

Jõuvankrite seaduse elluviimise määrused	Nr. 4	lhk.	54—55
— " — (järg)	" 5	"	68—71
— " — (järg)	" 6	"	86—88
— " — (järg)	" 7	"	108—109
— " — (järg)	" 8	"	122—123
Tallinna uus liiklemise määrus	" 9	"	140—142

3. TEED JA NENDE KORRASHOID.

Köln—Bonn vaheline autotee	Nr. 1	lhk.	7
Autoasjand. ja teelud Soomes	" 3	"	37
III. Teedepäev	" 9	"	136
II. Maanteed kongress	" 9	"	137—140

4. MOOTORTRANSPORT.

Veoautode kandejõud	Nr. 2	lhk.	25—26
Eduard Poola veoäri	" 7	"	111—112
Eduard Poola veoäri	" 7	"	111—112
Soome uus teedekava	" 10	"	158
Kuhu	" 12	"	188

5. LENNUASJANDUS.

Enne ja nüüd	Nr. 4	lhk.	57—58
Era lennuasjanduse võimalusi Eestis	" 4	"	58—59
Spordilennukid	" 5	"	78—80
Eralennuasjanduse võimalusi Eestis	" 6	"	89—91
Lennukiiruse edu	" 6	"	91
Gronau maailmalend	" 6	"	91
Eesti Lendur nr. 2	" 7	"	112—113
Lendamine aurujõul	" 7	"	113—114
Eesti eralennukid	" 8	"	124—125
Kiirlennuk tulemas	" 8	"	126
Mõtteid lennukitööst. austamisest	" 9	"	145
DKW — Saksa rahvalennuk	" 11	"	179
Uus kõrgus lennukitele	" 11	"	182
Naissoost lendurid	" 12	"	186

6. AUTOTÖÖSTUS.

1933. a. Ameerika sõiduautod	Nr. 3	lhk.	38
Monument Carl Benz'ile	" 3	"	43
E. L. Cord-autotööstur	" 10	"	160
Voolujooneline auto	" 12	"	186

8. MOOTORID JA NENDE OSAD.

Edusamme diisel-mootorite alalt	Nr. 1	lhk.	9
Käiguvahetus gaasipedale abil	" 8	"	119
Parem. metallisegusid autodele	" 10	"	157
Mootorite h.-j. arvestus	" 12	"	185

9. AUTONÄITUSED JA KONGRESSID.

Berliini autonäitus	Nr. 2	lhk.	19—20
Berliini kongress 15. veebr.	" 10	"	151—154
Pariisi ja Londoni autonäitused	" 11	"	168—169

10. VÕIDUSÕIDUD JA REKORDID.

Monte-Carlo tähesõit	Nr. 1	lhk.	10—11
" " " tagajärg	" 2	"	28—29
Grand Prix Monaco	" 5	"	74—75
Campeli maailmarekord	" 5	"	75
Kolme musketäri surm	" 11	"	150
Monte-Carlo tähesõit	" 11	"	179

11. AUTOSTATISTIKA.

Ameerika sõiduautode tabel	Nr. 3	lhk.	39
Autode võrdlev hulk maailmas	" 5	"	72
Ameerika autode müük	" 8	"	132
" " " "	" 10	"	166

12. REISIKIRJELDUSED.

Rud. Niibo reisikirjeldus	Nr. 10	lhk.	155—156
Maanteed välismaal	" 10	"	156
H. Seydenbachi reisikirjeldus	" 11	"	171

13. EESTI AUTOKLUBI TEATED.

Eesti autoklubi teateid	Nr. 1	lhk.	16
" " " "	" 2	"	32
" " " "	" 3	"	47—48
" " " "	" 4	"	64
" " " "	" 7	"	116
" " " "	" 11	"	182
" " " "	" 12	"	195

14. MITMESUGUST.

Kas teate, et...	Nr. 1	lhk.	6
Mida igaüks ei tea	" 2	"	18
Tehnilisi nõuandmisi	" 5	"	80
Ed. Poola suupäev	" 7	"	111—112
Läti autoklubi 25. a. puhul	" 8	"	117—118
Udu ja tolm	" 8	"	121
Saksamaa autode hinnad	" 9	"	150
Unustatud autosportlane	" 10	"	161
Tulusaid näpunäiteid	" 11	"	170—171
Tänapäeva rütm	" 11	"	172
Autojuht oli joobnud	" 11	"	173
Tuulekaitseklaas talvel	" 11	"	173
Autojuhi mured talvel	" 12	"	188

15. LÜHEMAID TEATEID.

Lühemaid teateid	Nr. 1	lhk.	11—13
" " " "	" 2	"	29
" " " "	" 3	"	43
" " " " veesport	" 4	"	63
" " " "	" 5	"	74—75
" " " "	" 6	"	97—98
" " " "	" 7	"	115—116

Lühemaid teateid	Nr. 8	lhk. 132
" "	" 9	" 150
" "	" 10	" 166
" "	" 11	" 179—182

16. TOIMETUSELE SAADETUD KIRJAD.

„Skandaal“ vastuseletus	Nr. 9	lhk. 147—148
-----------------------------------	-------	--------------

17. KIRJANDUSE ALALT.

Special Lastautomobile, Benz	Nr. 5	lhk. 80
Matkaja käsiraamat	" 10	" 165
E. Stadler, Kommentar	" 10	" 165
E. Mahle, Kolvide ehitus	" 10	" 165

18. NALJAD.

Onu ole ettevaatlik	Nr. 3	lhk. 48
Shotlase ihnsus	" 8	" 131
Mispärast?	" 10	" 165
Väikeauto	" 11	" 182

19. PILDID — JOONISED.

Fiat mootoriga raudteevagun Köln—Bonn ajakohaseim auto-tee	Nr. 1	lhk. 6
Auburn-autode uued mudelid	" 1	" 7
Michel diiselmootorite läbilõige	" 1	" 8
Monte-Carlo tähesõitjad	" 1	" 9
Campelli kiirsõiduk	" 1	" 10—11
Marchetti lennuk	" 1	" 12
Pühajärve turistide kodu	" 1	" 12
Theis-Kombi ja Hercules autod	" 1	" 15
Tatra, õhujahutusega autod	" 2	" 19
Auburn „Salon“ autod	" 2	" 24—25
Monte-Carlo tähesõitjad Eestis	" 2	" 27
Siam-traktor 2 mootoriga	" 2	" 28—29
J. Kana, J. Täks ja A. Kink	" 2	" 29
Suve ja talve võlu	" 3	" 35
Maybach 12-sil. auto	" 3	" 40
Chevrolet shassi	" 3	" 40
Vabajooksuga sidur	" 3	" 41
Carl Benz ausammast	" 3	" 42
Eesti autoklubi juhatus 1933. a. „rev. kom.“	" 3	" 43
Toorõli gaasistaja	" 3	" 47
Adler „Trumpf“, autod	" 3	" 48
„Elto“ päramootorid	" 4	" 52
Moodsa auto valmimine	" 4	" 56
Rockne auto 1933. a. mudel	" 4	" 63
Varzi, Borchahini, Dreyfus	" 5	" 65—67
Campeli rekordauto	" 5	" 73
Spordi-lennukid	" 5	" 74
Hobu auto ees ja vedur	" 5	" 75
Lennukite mudelid	" 5	" 78—79
Eestimaa autojuhtide Tartu osak. juhatus	" 6	" 82
Mootorrattaste võidusõit Hippodroomil	" 6	" 89—91
Väikeleennuk Miles-Hawk ja Dracon	" 6	" 95
Puusõegaasiga koetavad autod	" 6	" 96
Graham auto alused	" 6	" 98
Ed. Poola perekonnapilt	" 7	" 104—105
" " 8,5 ton. veoauto	" 7	" 106
Stinson 215 h.-j. lennuk	" 7	" 111
Petseri kirikud ja varemed	" 7	" 111
Maaailma suurim veoauto Relay	" 7	" 113—114
Läti autokl. 25. a. juubelipilt	" 7	" 115
Gaasipedaliga käiguvahetus	" 7	" 116
M. G. autod	" 8	" 118
Schalbe ja Klemm lennukid	" 8	" 119
Uuendused autodes	" 8	" 120
Teede ehitamine	" 8	" 124—125
Mootorrattaste võidusõit	" 9	" 134—135
Kaanepilt „Scandia Vabis“	" 9	" 136—139
Hra Niibo reis välismaal	" 9	" 149—150
E. L. Cord	" 10	" —
Studebaker 1934. a. mudelid	" 10	" 155
V. Gordejev †	" 10	" 158
Eesti Teedekaart	" 10	" 160
Chenard Valke, Bugatti Mercedes-Benz	" 10	" 161
" "	" 11	" 164
" "	" 11	" 168—169

Ameerika tööstuse esindajad	Nr. 11	lhk. 169
Schveitsi mägitööd	" 11	" 171
DKW väikeleennuk	" 11	" 179
Haruldane omnibus	" 11	" 181
V. Gordejev †	" 11	" 182
Jõulu idüll	" 12	" 184
Naislendurid	" 12	" 186

20. KARIKATUURID.

Onu ole ettevaatlik	Nr. 3	lhk. 48
Autojuht aknasse	" 3	" 48
„Raudtee-õgija“	" 4	" 49
Liiklemine tulevikus	" 7	" 103
Pimeduse vaimud	" 10	" 154
Monopoli isu	" 10	" 154

21. VESTED.

Igatsus auto järgi	Nr. 3	lhk. 40—41
Näpunäited autoimikule	" 4	" 52

22. TURISMI ALALT.

Meie lugejaile	Nr. 1	lhk. 14
Enam tähelepanu	" 1	" 14
Pühajärve turistide kodu	" 1	" 15
Valuuta kitsendused turistidele takistuseks	" 1	" 16
Turistide propagandapäev	" 1	" 16
Eesti turistide ühingu liigetele Tallinn kui muistne linn	" 1	" 16
1932. a. käis Eestis välismaalasi	" 2	" 30—31
Turistide Üh. osak. aadressid	" 2	" 31—32
Turismi tähtsusest	" 2	" 32
Vasalemma marmorimurd ja Padise	" 3	" 44
Idaniked ja Jäävandi loik Kuumetsas	" 3	" 45
Suvi läheneb	" 3	" 46
Kose ümbruse saladused	" 4	" 60
Kolovere loss	" 4	" 60—61
Turistide vool Stokholmi	" 4	" 62—63
Porkuni	" 4	" 63
Aegviidu ja Nelijärve mäed	" 5	" 76
Toila	" 5	" 77
Kõlu kosel	" 6	" 92
Vaubola varemed	" 6	" 92—93
Ujuvad saared ja lossivaremed Kiviloss	" 6	" 93
Turistide Ühingu aastapeakoosolek	" 6	" 94
Maaalused käigud vaatamiseks	" 6	" 97
Setumaa „Eesti Siber“	" 6	" 97
Eesti Turistide Ühingu teated	" 7	" 114—115
Eesti Turistide Üh. noorte sektiooni ülesanded, siht ja tegevus	" 7	" 116
Ekskursioon Vormsi	" 8	" 127
Auto turismi teenistuses	" 8	" 127—128
Eesti kroon ja välituristid	" 8	" 129—130
Saaremaa, selle ilu ja võlu	" 9	" 142—143
Veetlev Virurannik	" 9	" 143—145
Matkaja käsiraamat	" 10	" 162—163
Turism talvel	" 10	" 165
Turistiliikumine Eestis	" 11	" 174—175
Meie ilus pealinn	" 11	" 175—178
" "	" 12	" 189

23. MOOTORRATTUR.

Mootor. sekts. teateid	Nr. 3	lhk. 47
Baltiriikide mootorratt. kongress	" 4	" 64
Mootorratta sekts. peakoosolek	" 4	" 64
Mootorrattaste võidusõit 23. mail	" 5	" 80
Eestimaa autoklubide ja Moto-technikute Ühingu Tartu osak. 5. a. päev	" 5	" 80
Mootorrattaste võidusõit Hippodroomil	" 6	" 94—96
Soome Elantarha suursõidud	" 6	" 96
Võidusõitudest	" 6	" 96
Skandaal	" 7	" 107—108
Esimene Eesti Tourist Trophy	" 8	" 131
Esimene Eesti Tourist Trophy	" 8	" 132
Esimene Eesti Tourist Trophy	" 9	" 149
Mootorratta sekts. erakor. peakoosolek	" 11	" 182
Sektiooni uus juhatus	" 12	" 182

VÄLJAANDJA: EESTI AUTO- JA TURINGKLUBI.

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