

## Viktorija Fjodorovna

Saksi-Coburgi ja Gotha printsessi Viktorija Melita abielu Nikolai II nõo Kirill Vladimirovitšiga 1905. aastal tekitas tsaariperekonnas mitmetel põhjustel skandaali ega leidnud Nikolai II heakskiitu. Kirill kaotas abielu tõttu imperaatorliku perekonna liikme õigused. Nad asusid elama Pariisi, kus sündisid tütre Maria ja Kira. Alles 1907. aastal, kui Viktorija astus õigeusku, tunnustas Nikolai II lõpuks nende abielu ning annetas Viktoriale suurvürstinna tiitli. Nikolai II ja tema pere, samuti Nikolai venna Mihhaili hukkamise järel 1918. aastal osutus Kirill Vladimirovitš dünasta vanimaks elusolevaks esindajaks. Vaatamata sellele, et mitu riiki oli juba Nõukogude Liitu tunnustanud, kuulutas Kirill ennast 31. augustil 1924. aastal Venemaa imperaatoriks. Romanovite troonipärija staatuses on täna Madridis elav Kirilli ja Viktorija lapselaps suurvürstinna Maria Vladimirovna.



RENE LEVOLL

# SADA AASTAT VENE IMPEERIUMI VIIMASEST AUTOVÕIDUSÕIDUST

Balti Auto- ja Aeroklubi III autovõistlus suurvürstinna Viktorija auhinnale algas 1914. aasta kaunil suvepäeval. Võib arvata, et sel hetkel ei adunud sõidust osavõtjad veel, et nende sõit jääb selle riigi viimaseks autospordi ürituseks ning sõidu viimasel päeval loeb Liivimaa kuberner ette telegrammi, millest selgub, et Nikolai II on kuulutanud välja sõjaseisukorra ja üldmobilisatsiooni.



ERM

Suurvürst Kirilli auto Panhard Levassor. Rooli taga on Kirill Vladimirovitš, tema kõrval istub Viktoria, tagaistmel vürst Karl Lieven. Paremalt jagab seletusi sõidu korraldaja Eugen Feitelberg, Feitelbergi taga seisavad Reinhold Liphart, tema abikaasa Anna ja tütar Mary. Kaabuga mees Mary selja taga on Tartu ülikooli eradotsent Edgar Anton Terrepson. Sammumas on krahv Ernes Berg, ukse ees Bergi selja taga kolm valges riietuses naist on Irene Korff, Karin Transehe-Roseneck ja Elisabeth Hoyningen-Huene. Mõisateenijast paremal pildistamas on Nikolai Wrangell. Pildi vasakus servas Raadi mõisa teenri kõrval seisab fotokotiga Wladimir Buxhoeveden, nende taga on Gaston Transehe-Rosenecki Benz.

**R**iias 1910. aastal asutatud Balti Auto- ja Aeroklubi (Baltischer Automobil- und Aero-Club, BAAC) oli enne Esimest maailmasõda üks Baltimaade tuntumaid autoklubisid. Seda peeti üsna eliitseks organisatsiooniks, mille liikmed olid valdavalt baltisaksa aadlikud. Tõsi, olukord oli teistsugune klubi aeraseksioonis, mille esimeheks oli juudi ettevõtja-insener Eugen Feitelberg, sisuline juht aga Riia tehase Mootor direktor ja kaasomanik, eestlasest insener Theodor Kalep.

Balti Auto- ja Aeroklubi aupresident oli suurvürst Kirill Vladimirovitš (1876–1938) ning klubi esimees Liivimaa asekuberner, õukonna tseremoniameister vürst Nikolai Kropotkin (1872–1937).

Klubi oli tollal üks väheseid, mis korraldas ka riigipiiridest väljuvaid rahvusvahelisi võistlusi. Neist tuntui-

maks kujunes Kirill Vladimirovitši abikaasa suurvürstinna Viktoria Fjodorovna (1876–1936) auhinnale korraldatud autovõistlus.

1914. aasta suvel pidi toimuma järjekorras juba III Viktoria sõit, ent selle korraldamist raskendas Euroopas kujunenud poliitiline olukord, mistõttu otsustati võistlus läbi viia Balti kubermangude teedel.

#### Sõidu reeglid

- III Viktoria sõit oli klubisisene sõit. Kõik autos olevad reisijad pidid olema BAAC-i liikmed, välja arvatud abikaasa ja lapsed.
- Vastavalt võimsusele ja kaalule olid masinad jaotatud viide kategooriasse.
- Kõik osalevad autod pidid läbima jooksva etapi kindlaksmääratud aja jooksul; viivituse eest oli ette nähtud 5 trahvipunkti iga hilinetud 25 minuti kohta. Teel juhtunud rikked ja nende

kõrvaldamine ei toonud kaasa trahvipunkte, küll aga tuli sõidukijuhil arvestada ajakaotusega.

- Lisaks üldkonkursile peeti ka rehvi-firma konkurs. Sellest osavõtjad pidid kogu sõidu jooksul kasutama sama tehase rehve ja sisekumme.

- Võidusõit lõppes mäkketõusu võistlusega. Seal arvutati iga auto kohta kiirus spetsiaalse valemil alusel. Kiirem sõit andis 1 plusspunkti 100 m kohta, aeglasem sõit 1 trahvipunkti 100 m kohta.

- Konkurents osalevate masinate osavõtutasu oli 50 rubla, väljaspool konkurentsi osalevatel autodel 100 rubla. Iga kaasreisija kohta tuli juurde maksta 15 rubla. Lisaks oli ette nähtud igakordne 60-rublane tasu toitlustamise eest ööbimiskohtades, kusjuures tasu sisse ei olnud arvestatud alkoholsete jookide maksumust ja joot- raha.

## III Viktoria sõit 11.–17. juulil 1914

Marsruut: Tartu–Alatskivi–Tartu–Olustvere–Viljandi–Abja–Tihemetsa–Pärnu–Taagepera–Sangaste–Uue-Laitsna–Alüksne–Uue-Gulbene–Cesvaine–Ergli–Lielvärde–Erberge–Rundäle–Kurmene–Eleja–Jelgava–Riia

Teekonna pikkus: 1066,5 versta ehk 1138 km (1 verst = 1,066 km)

Registreeritud osalejaid: 27 autot ja 1 mootorratas

Korraldaja: Balti Auto- ja Aeroklubi



### BENZ 39/100 hj

III Viktoria sõidu kõige võimsam masin

100-hobujõuline kümneliitrise mahuga kompressormootor

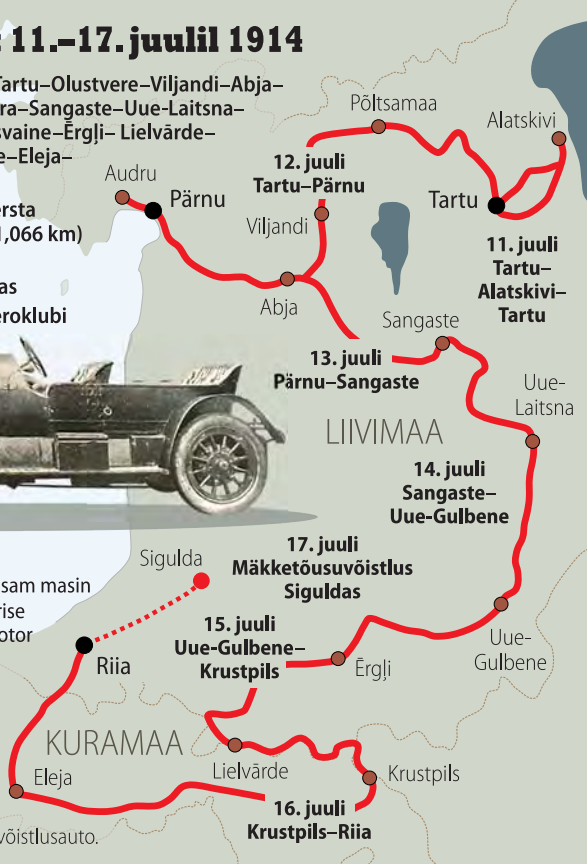
Maksimumkiirus: 110 km/h

Kütusekulu: 30 l/100 km

Kaal: 1450 kg

Hind: 12 190 rubla (tänapäevases vääringus ligikaudu paarsada tuhat eurot)

Pildil parun Felix Mengdeni võistlusauto.



### SÕIDUST OSAVÕTJAD

#### Korraldustoimkond

- Krahv Aleksandr Šuvalov, Benz 39/100 hj (osaleja, auto mark, võimsus hobujõududes)
- Vürst Nikolai Kropotkin, Benz 33/75 hj
- Insener Eugen Feitelberg, Opel 33/60 hj
- Parun Boris Korff, Benz 29/55 hj
- Leo Wahl, Mercedes 18/50 hj

#### Konkureerivad masinad

- Hermann Brümmer, Opel 8/20 hj
- Parun Egon Wolff, Benz 8/20 hj
- Nikolai Koch, Benz, 10/30 hj
- René Transehe-Roseneck, Opel 30 hj
- Parun Carlos Lieven, Benz 12/30 hj
- Parun Aleksander Schoulz Asheraden, Studebaker 13/25 hj
- Parun Franz Hahn, Benz 16/40 hj
- Parun Alfred Schilling, Benz 16/40 hj
- Krahv Ernes Berg, Mercedes Knight 16/40 hj
- Arved Transehe-Roseneck, Panhard-Levassor 19/55 hj
- Suurvürst Kirill, Panhard-Levassor 60 hj

- Insener Wladimir Kreissler, Benz 33/75 hj
- Krahv Wladimir Buxhoeveden, Opel 65 hj
- Parun Felix Mengden, Benz 39/100 hj

#### Väljaspool konkursi osalevad masinad

- Nikolai Zvegintsov, Russo-Balt 24/40 hj
- Parun Nikolai Wrangell, Lorraine-Dietrich 18/24 hj
- Parun Woldemar Knorring, Miesse-Bruxelles 20/30 hj
- Heinrich Stryk, Mercedes 10/25 hj
- Alfred Stryk, Benz 10/30 hj
- Parun Carl Stael Holstein, Benz 10/20 hj
- Theodor Heine Henderson, 8 hj – mootorratas;
- Wladimir Wulf, Mercedes-Knight 16/40 hj

#### Lisaks osalesid sõidus

- Reinhold Liphart, Opel 8/25 hj
- Ernst Manteuffel, Mercedes 14/35 hj
- Gaston Transehe-Roseneck, Benz 14/30 hj

### VARASEMAD VIKTORIA SÕIDUD

#### I Viktoria sõit

September 1912

Marsruut: Königsberg–Kovno–

Dünaburg–Pihkva–Riia

Teekonna pikkus: 969 versta (1034 km)

Osalejaid: 22 autot

Korraldati koos Saksa autoklubidega.

#### II Viktoria sõit

Suvi 1913 Rootsis

Marsruut: ringsõit mööda Rootsit alguse ja lõpuga Stockholmis

Teekonna pikkus: 915 versta (976 km)

Osalejaid: 27 autot

Korraldati koostöös Rootsi kuningliku autoklubiga.

Allikas: Rene Levoll

PNS Infograafika / Kaarel Damian Tamre

### 1. päev: 11./24. juuli

TARTU–ALATSKIVI–TARTU (86 VERSTA)

Võidusõit algas kaunil päikesepais- telisel reedesel päeval. Ajaleht Meie Aastasada kirjutab 12. juulil (vana kalendri järgi): „Juba hommikul warakult wõis linna uulitsatel iseäralist rahutust märgata: Inimesed ärewas ootuses, waatawad alatasa iga mööda- sõitwa auto müdina ehk signaali pääle erutatult enese ümber. Linnawahid korralikus pühapäewamundris, wal- gete kinnastega ja aurahadega, süda- linna uulitsatel seiswatel isegi wäik- sed riigilipud käes, kuulatawad ja toimetawad tähepanelikult /.../ isegi politseimeistrit ennast nägin autol mõne korra läbi linna kihutawat.”

Peterburi rongi saabumise ajaks oli hulk uudistajaid kogunenud vaksali ette ja Maarjamõisa tänavale, kust kõrged külalised läbi pidid sõitma. Lehes märgiti ära, et kui muidu tuli ette hiline mis, siis seekord saabus rong täpipealt õigel ajal kell 9.34. Rongi salong-vagunist astusid Tartu perroonile suurvürst Kirill ja tema abikaasa Viktoria. Kõrgeid külalisi olid tulnud tervitama Liivimaa kuberner Zvegintsov, kes oli öösel rongiga Riias saabunud, Balti Auto- ja Aeroklubi president Kropotkin, kes oli Tartusse sõitnud oma autoga, tseremoonia- meister vürst Šuvalov, Tartu linnapea Grewingk, politseiülem Klokatshev, sõidu alguspäeva võorustaja Reinhold Liphart abikaasaga ning veel mitmed klubi liikmed. Suurvüstinnale ulatati saabumise puhul kolm lillekimpu.

Pärast lühikest tervitustseremooni- at suundus autode rongkäik läbi ehi- tud linna Raadi mõisa, kust III Viktoria võidusõit algas. Esimese etapi algust tuli küll paar tundi edasi lükata, sest suurvürsti auto Panhard Levassor vajab hooldust. Nii kulub esimene päevapool peamiselt sõidust osavõtjate omavahe- lisele tutvumisele.

Vahemärkusena olgu lisatud, et üks koloriitsemad tartumaalasi, kes sõi- dul osales, oli Maria von Brasch (sündi- nud Knorring; 1889–?) – esimesi Tartu autoomanikke. Tema Panhard Levas- sor sai 1908. aastal Tartu linna regist- reerimisnumbri 2 (nr 1 oli Riias Feitel- bergi käest ostetud kolmerattalisel Cyklonettil, mille omanikuks oli Tartu ülikooli kehaleise kasvatus õppejõud Aleksander Wagner). Sõidu ajaks oli Maria juba kahe auto omanik. Võib ette kujutada, milline oli vaatepilt, kui see habras kaunis preili tohtu



ERM

## Võidusõidu lõpupäeval said osalejad teada, et alanud on Esimene maailmasõda.

1914. aasta võidusõidul osalenud Raadi mõisa trepil. III Viktoria sõidu alguse jäädvustamiseks oli Raadi mõisa kutsutud kuulus piltnik Johannes Pääsuke (1892–1918).

1. Olga von Pistohlkors
2. Mary von Liphart
3. Lilli von Wahl
4. Suurvürstinna Viktoria
5. Suurvürst Kirill
6. Gaston von Transehe-Roseneck
7. Elisabeth von Hoyningen-Huene
8. Karin von Transehe-Roseneck
9. Anna von Liphart
10. Maria von Brash
11. Elisabeth von Buxhoeveden
12. Ernst von Manteuffel
13. Reinhold von Liphart

suure Panhard Levassoriga Tartu linna peal ringi sõitis. Maria koos venna Woldemariga oli Luke mõisa omanik, lisaks kuulus talle maja Tartus, Lai tänav 36, mis hiljem sai Tartu ülikoolile. Selles majas asutati Eesti Teaduste Akadeemia.

Peale Balti kubermangude oli Raadile saabunud osavõtjaid ka pealinnast Peterburist. Pika teekonna olid oma autodega läbinud Wladimir Buxhoeveden, Aleksander Šuvalov ja Nikolai Wrangell. Tsaari õukonnaga seotud isikutest tuleks veel ära märkida Nikolai Wrangelli kaasreisijaks märgitud tsarina Aleksandra Fjodorovna õuedaami paruness Elisabeth Hoyningen-Huenet (1891–1973).

Sõidu esimene etapp oli jaotatud kahte ossa: esimene kulges marsruudil Raadi–Kilgi–Kaarli–Koosa–Alatskivi (40 versta) ja teine – Alatskivi–Koosa–Kavastu–Luunja–Tartu–Raadi (46 versta). Alatskivil ootas võidusõitjaid alati rõõmsameelne lossiomaniik parun Heinrich Reinhold Nolcken (1878–1953), kes korraldas põneva ekskursiooni lossiruumides. Tagasi Tartusse jõuti kella viie paiku. Linna piirile finiši juurde oli püstitatud auvärav ning tee ääres oli uudistamas hulk linnarahvast, sealhulgas trobikond koolipoisse.

Tartus suunduti Tiigi tänavale Saksa Käsitöölise Seltsi, kus osavõtjate auks korraldati pidulik vastuvõtt.

Käsitöölise Seltsi aed on täna tuntud Tiigi pargi nime all, maja aga hävis 1944. aasta pommitamises. Tollal teutses aias hubane välikohvik ja suveteater. Teejoomise järel pakuti külalistele šampanjat ning teatrikapell esitas mõned kontserdipalad. Linnapea Grevingk tegi ettepaneku tõsta klaasid suurvürsti terviseks. Pärast järjekordset muusikapala mindi seltsi aeda, kuhu suurvürst istutas mälestuseks kaks väikest pärna.

Leidmaks suurvürsti istutatud pärnapuid, on Tartu ülikooli dendroloog Alar Läänelaid analüüsinud pargi taimestikku ning mõõdanud ja puurinud mitmeid pärnasid. Paraku pole kõnealuseid puid seni leida



Tartu linna piiril asunud esimese etapi finišisse Röpina maanteel on saabumas suurvürst Kirilli auto. Finiši asukoht on tänapäeval Jaama tänaval Jaamamõisa Selveri Röpina-poolse seina joonel. Paremalt tee ääres on teadaolevalt esimene pildile jäänud liiklusmärk Eesti teedel: käänuline tee. Selle all on näha sõidu sponsori, rehvivabriku Prowodnik reklaam „Pneu Prowodnik”.

õnnestunud. Esialgne oletus, et need võiksid olla senini säilinud pärnaallee esimesed puud, ei ole leidnud kinnitust. Dendroloogiline vanuseanalüüs näitas, et Tiigi ja Vanemuise tänava vaheline allee on rajatud 1860. aasta paiku – ajal, kui käsitöölise selts krundi omanikuks sai. On võimalik, et otsitavad puud on hävinenud. Samas pole võimatu, et sündmust kirjeldanud ajakirjanik eksis puu liigi määratlusega ja istutati mitte pärnad, vaid näiteks korgipuud. Kaks sellist kasvavad väikesel legendikul pärnaallee kõrval.

## 2. päev: 12./25. juuli

TARTU–PÄRNU (188 1/4 VERSTA)

Eelmisel öhtul registreeriti järgneva päeva roolikeerajad ja reisijad, et hommikul saaks varem startida. Pärast kerget kehakinnitust lahkusid autod varajasel hommikutunnil üksteise järel kaunist Raadi mõisapargist. Tallinna Teataja kirjutas 15. juulil: „Suurwürs-

tinna Viktoria Feodorovna nimelisest autowõidusõidust osavõtjatest jõudsid esimesed 12. juulil kell 8 Põltsamaale, kust nad ilma peatumata Olustveresse edasi sõitsid. Alew oli lippudega ja kahe auväravaga, kust autosõitjad läbi sõitsid, ehitatud. Uudishimulised olid juba kella 6 saadik uulitsal ootamas. Õige rohkeste oli talumehi alewisse ja mujale tee äärde kogunud, et neid suuri saksu näha, kelle tarwis kewadest saadik teesid tehti.”

Saksa lehtedest saab lugeda, et lühike peatus siiski tehti – nimelt said sõitjaid külastada Põltsamaa lossi. Olustveres võõrustas saabunud autosportlasi krahv Nikolai Fersen (1858–1921), kes Tallinnas sai tuntuks sellega, et rajas 1888. aastal koos Arved Roseni ja John Girard de Soukantoniga hobustrammi liikluse.

Enne Pärnusse jõudmist tekkis väike segadus õige suuna leidmisega. Tee viis läbi sügava metsa, kus oli hulga teede hargnemisi, kuid polnud versta-

poste ega teeviiteid. Esimene auto jõudis Pärnusse poole nelja paiku, suurvürsti auto saabus hetk hiljem teisena. Kuigi teel tuli ette mitmeid kummade purunemisi, jõudsid kõik masinad õnnelikult sihtpunkti.

Öhtul oli külaliste auks korraldatud pidulik õhtusöök Pärnu kuursaalis. Kokku oli sõidust osavõtjatele ning nende võõrustajatele reserveeritud 68 istekohta ning vastav arv nõudekomplekte.

Linnarahvale oli avatud Kuursaali terrass. Pernausche Zeitung oli 11. juulil avaldanud Pärnu maakonna valitsemise teate, et 12. juuli suursündmuse puhul Kuursaalis korraldatava banketi puhul lubatakse publikum kuursaali väliskohvikusse nimeliste piletite alusel. Pääsmete üleandmine teistele isikutele ei olnud lubatud. Pileteid oli piiratud arv ja neid oli võimalik saada politseivalitsusest kuni sama päeva kella viieni.

Pärnu Vabatahtlik Tuletõrjajate

Selts korraldas maja ees piduliku rivistuse. Uhketes mundrites säravate kiivritega pritsimehed jätsid suurepärase mulje. Suurvürstinna annetas külaskäigu mälestuse jäädvustamiseks tuletõrjujatele kuldse lipuvarda naela.

### 3. päev: 13./26. juuli

PÄRNU-TAAGEPERA-SANGASTE (163 VERSTA)

Pühapäeval starditi kella seitsme paiku. Esialgu, kuni Abjani, tuli sõita tulnud teed tagasi. Maastik muutus tasapisi üha kaunimaks. Silmapiirile hakkasid kerkima kaunid maalilised mäekuplid, nende vahel orgudes peitusid salapärased metsajärved. Ilm oli selge ja soe, samas õnneks mitte liiga palav. Kohati võis näha teede äärde kogunenud rahvast, kes innukalt auto sõitjaid tervitas.

Teel Taageperra hakkas ootamatult tõrkuma suurvürsti Panhard Levassor. Nagu selgus, oli viga ummistunud karburaatoris, ning rikke kõrvaldamiseks tuli teha väike peatus. Enne Sangastet juhtus suurvürsti Panhard Levassoriga taas äpardus – seekord purunes kumm. Ka mitmel teisel masinal tuli ette probleeme rehvidega. Tõsisem rike juhtus Abja ja Tõrva vahel parun Hahnil Erberge mõisast: teelt väljasõidu tõttu sai kannatada tema Benzi tagasild, mistõttu ta pidi oma reisijad teistesse autodesse paigutama. Parunil



ERM

Vastuvõtt Sangastes. Vasakult: Ermes Berg, suurvürstinna Viktoria, suurvürst Kirill, ajalehe korrespondent, Erna Berg.



Ermes Bergi Mercedes Knight. Vasakult: kindral Georg Erich Rembert Berg, Ermes Berg, pasunaid puhumas Bergi autojuht Johan Püvi, kõrval seismas on proua Lilli Wahl, temast paremal insener Eugen Feitelberg. Autol on Liivimaa number „261 Livland“.

ERM

õnnestus pärast pikka vaevanagemist masin siiski sõidukorda saada, kuid ta jätkas sõitu väljaspool konkurssi.

Õhtuks jõuti Sangastesse, kus külalisi tervitasid vana krahv Friedrich Berg (1880–1949) ja teised Bergide pereliikmed. Pidulikule õhtusöögile ja uhkele ballile oli saabunud hulga külalisi nii lähipiirkonnast kui ka kubermangu pealinnast Riias.

### 4. päev: 14./27. juuli

SANGASTE-UUE-GULBENE (155 1/4 VERSTA)

Hommikul alustati sõitu kell 7. Tee Sangastest Uue-Laitsnasse osutus kogu sõidu kõige raskemaks, olles kohati pea olematu. See oli kogu reisi jooksul ainus teelõik, kus aeg-ajalt tekkis kahtlus selle läbimise võimalikkusest. Mitmel masinal tuli ette probleeme vedrustusega. Roolikeerajad pidid aga näitama tõeliselt häid sõiduosi.

Enne sihtkohta jõudmist algas tugev vihmasedu, müristas ja löi välku. Vaatamata tormisele ilmale oli Uue-Gulbenes mõisahoonde ees korraldatud pidulik vastuvõtt, teele oli püstitatud uhke auvärav, kohale tulnud rahvas oli piduriietes, mängis muusika. Majaperemees Paul Transehe-Roseneck (1853–1928) tuli lossi ette külalisi tervitama. Olgu lisatud, et kogu Transehe-Rosenecki suguvõsa, kaasa arvatud naispere, olid autohuvilised. Kokku on teada vähemalt üheksa Transehe-Rosenecki perele kuulunud masinat.

Õhtul toimus mõisas kontsert, millele järgnes uhke ball. Kõigi üllatuseks oli peole tulnud esinema Linnemanni trio. Lossi imposantsed ruumid olid pidulikult kaunistatud, mõisapargis korraldati efektne ilutulestik.

### 5 päev: 15./28. juuli

UUE-GULBENE–KRUSTPILS (231 VERSTA)

Sel etapil sai raskelt kannatada insener Kreissleri Benz: umbes kaheksa versta enne Ērglit lendas tema auto ühes S-kurvis suurel kiirusel teelt välja. Tõsiselt sai kannatada esisilla

tala, mis paindus kokkupõrkest kiviga kõveraks.

Edaspidine tee läks Lielvārdesse, kus oli planeeritud selle päeva hommikusöök. Suurt huvi äratasid külalistes Rumbiņa jõe orus asuvad liivlaste 13. sajandi piiskopilinnuse varemed. Nagu räägib legend, Lielvārde linnuse juures hukkus võitluses Musta rüütliga läti rahvuseepose kangelane Lāčplēsis.

Järgnev teelõik Krustpils lossini piki Daugava ehk Väina jõe kallast oli kahtlemata kõige muljetavaldavam kogu reisi vältel. Sõitjate meeleolu hoidsid üleval suurepärase ilm ja imepärased loodusvaated. Õhtul ootas reisiseltskonda ees pidulik õhtusöök ja tants Krustpils (Kreutzburgi) lossis. Seejärel istuti ülakorrusel hubases saalis, kus muusika saatel võeti üles ühislaulud. Enamik külalisi jäid ööbima lossi, poissmehed said välja puhata rongijaamas spetsiaalses magamisvagnis.

See oli päev, kus tekkis enneolematult palju probleeme masinate vedrustuse ja sildadega. Rikkeid tekkis suurvürsti, parun Mengdeni ja ühe korraldustoimkonna autoga. Kuigi

vigastused ei toonud kaasa trahvipunkte, takistasid need autode normaalset kulgu.

Keset ööd jõudis kohale ka insener Kreissler, koormaks suur hulk karistuspunkte. Õnneks suudeti Krustpils lossi sepikojas öö jooksul tema auto sillatalla sirgeks taguda ning auto taas korda saada.

### 6. päev: 16./29. juuli

KRUSTPILS–RIIA (243 VERSTA)

Kuigi viimase päeva teekond oli pikim, sai alates Elejast sõita juba mööda laia maanteed. Paljude sõitjate uniste nägude põhjal võis aru saada, et tunda andis üleüldine väsimus.

Kaunilt kujundatud finišijoont tähistav auvärav oli püstitatud viis versta enne Riia linna. Kella kolme paiku saabusid esimesed Viktoria sõidus osalejad. Panhard Levassor, milles sõitsid suurvürst Kirill ja suurvürstinna Viktoria, jõudis kohale kell 6.20. Sõitjaid olid tervitama tulnud Riia linna ja politseimeister. Linnapea Bulmerincq ulatas suurvürstinnale suure lillekimbu.

Pikas rongkäigus sõitsid autod linna, kus kesklinnas tehti linnarahva rõõmuks väike tiir, paljud majad olid ehitatud riigilippudega.

Õo veedeti Riias. Suuremaid üritusi ei toimunud, sest tuli välja puhata järgmisel päeval toimuvaks viimaseks sõiduks – üheverstaseks mäkketõusu võistluseks. Suurvürst ja suurvürstinna said sel õhtul öömaja Balti Auto- ja Aeroklubi hoones Schulenstrasse 3a. Autod viidi õhtuks Leutneri tehasesse Alexanderstrasse 129/131, kus enne mägivõistlust pidi toimuma masinate kontroll-kaalumine.

### 7. päev: 17./30. juuli

ÜHEVERSTANE MÄKKETÕUSU VÕISTLUSSÕIT LORUPES

Viimase võistluspäeva ilm oli suurepärase ja teeolud ülihead. Võistlus toimus Siguldas, kuhu oli Riistast 50 versta. Finišis ehitatud auväravate juurde oli kogunenud suur hulk pealtvaatajaid nii Siguldast kui ka ümbruskonnast. Paljud olid kohale sõitnud oma autodega. Võistlusrajal Lorupe mäel oli kaks üsna järsku kurvilist külsmäge tõusu, mis olid suurema kaldega kui 1913. aastal Rootsis Fittja tõusul. Mägisõidu üldvõitjaks tuli Ermes Berg.

Pärast võistlust liikusid autod pikas ravis Sigulda lossi, kus õukonna tsere-

## Kuigi rahvusvaheline poliitiline olukord oli pinev, oli nädalapikkune maailmamuredest eemalolek reisiseltskonna meeli uinutanud.



Mäkketõus Lorupe mäel.

mooninameister, tõeline riiginõunik, Kuramaa ning seejärel Liivimaa aseku-berner, Balti Auto- ja Aeroklubi president vürst Nikolai Kropotkin kosutas sõidukaaslasi suurepärase hommiku-söögiga. Siguldast jõuti Riiga tagasi kella 16 paiku. Rüütelkonna hoones korraldati külaliste auks pidulik vastuvõtt. Öhtul kell 20 sõideti Riias erirongiga Majorisse, kus Balti Auto- ja Aeroklubi oli piduliku õhtusöögi jaoks kella 20.45 reserveerinud restorani Strand rannapaviljoni.

Pidulikul õhtusöögil peeti kõnesid, meenutati sõiduaegseid seiklusi, samuti mitmesuguseid äpardusi. Hea sõnaga peeti meeles autosõitjate lahkeid võõrustajaid, kiideti nii liivimaa-likku kui ka kuramaalikku külalislahkust, korduvalt tõsteti klaase osavõtjate ja nende vaprate daamide terviseks. Omaette jututeemaks olid Riias toimunud Venemaa olümpiamängud. Meeleolu oli ülev.

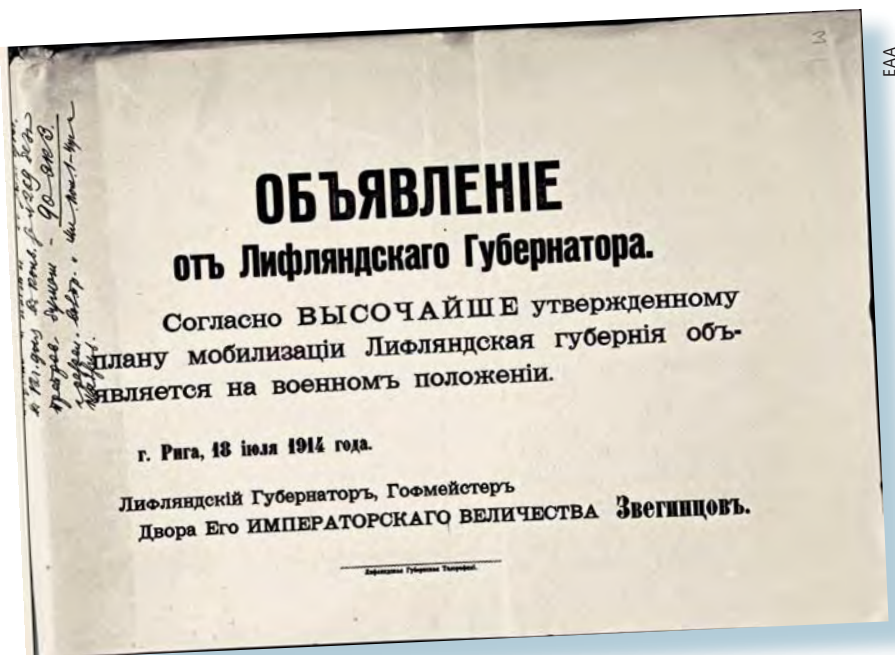
Ootamatult palus kiireloomuliseks teadaandeks sõna Liivimaa kuberner Nikolai Zvegintsov. Tal oli ette lugeda tähtsa sõnumiga telegramm. Pidulisi valdas ärev eelaimus. Telegrammis teatas imperaator Nikolai II oma otsusest kuulutada välja sõjaseisukord ja üldmobilisatsioon.

Kuigi rahvusvaheline poliitiline olukord oli pinev ja halbu uudiseid võis oodata, oli nädalapikkune maailmamuredest eemalolek reisiseltskonnana meeli uinutanud ning teade mõjus kui välg selgest taevast. Autoomanike õuduseks jõustus samal päeval ka määrus autode rekvireerimise kohta sõjaväe tarbeks.

Suurvürst tegi ettepaneku tõsta klaasid keisri terviseks. Seda tehti hurraahüüete saatel ning lauldi püsti-seistes riigihümni. Kõik plaanid olid peapeale pööratud. Järgmiseks päevaks planeeritud pidulikud üritused otsustati ära jätta. Suurvüstil olid tehtud ettevalmistused, et sõita Saksa-maale Coburgi, kus asus Viktoria perekonna residents. Nüüd aga tuli kiiresti jõuda Peterburi.

Kell oli 00.25, otsustati sõita linna, et veel samal päeval viia klubiruumides läbi võitjate autasustamine.

● Absoluutseks ja võimsate masinate kategooria võitjaks osutus krahv Ermes Berg (Mercedes-Knight). Teda autasustati suurvürstinna Viktoria auhinna ja suurvürsti Kirill Vladimirovitši karikaga. Teise koha samas kategoorias sai suurvürst Kirill (Pan-



Liivimaa kuberner Zvegintsovi teadanne sõjaseisukorra väljakuulutamise kohta.

## Autoomanike õuduseks jõustus sõja puhkedes ka määrus autode rekvireerimise kohta sõjaväe tarbeks.

hard-Levassor), keda tunnustati Riia linna auhinnaga.

● Keskmises kategoorias osutusid võitjateks parun Carl Lieven (Benz) ja Arved Transehe (Panhard-Levassor). Mõlemad mehed said ka rehvikonkursi auhinna.

● Väikeautode kategoorias sai auhinna parun Egon Wolff (Benz), kes oli Viktoria sõidu võitnud ka eelmisel aastal.

● Absoluutse kiirusrekordi eest sai väärilise auhinna parun Felix Mengden (Benz, I Viktoria sõidu võitja).

● Ühegi rikketa läbisid kogu teekonna Arved Transehe-Rosenecki Panhard-Levassor ja Ermes Bergi Mercedes-Knight. Paraku ei näinud sõidureeglid selle eest ette eraldi autasu.

Võib arvata, et sellel hetkel sõidust osavõtjad veel ei adunud, et nende sõit jääb selle riigi viimaseks autospordi ürituseks.

### 8. päev: 18./31. juuli SÕDA

Vaatamata öisele ajale asus suurvürst koos abikaasaga krahv Aleksander Šuvalovi võimsal Benzi masinal teele

Peterburi. Oma mälestustes meenutab Kirill Vladimirovitš seda reisi järgmiselt: „Sõitsime Riias Tsarskoje Selosse krahv Šuvalovi autol. Krahv oli suurepärase juht, kuigi sõitis vahel vast liialt uljalt. Teedel valitses tõeline kaos. Edasiliikumine oli tõsiselt häiritud. Teid ummistasid inimesed, hobused ja koduloomad. Reservistid liikusid kogunemispunktidesse – mobilisatsioon käis täie hooga. Edasiliikumine muutus üha võimatumaks. Ei mäleta täpselt, kas Pihkvas või Lugas õnnestus ümber istuda rongile. Ka raudteel valitses suur segadus, olime rahul, et õnnestus saada kohad 3. klassi vagunisse.”

Alanud oli Esimene ilmasõda. ●

### AUTORIST

RENE LEVOLL (1958) on õppinud Tartu Ülikoolis bioloogiat ja keemiat, loodusteaduste magister. Sihtasutuse Eesti Vanatehnika Muuseum juhataja. Käsilolev uurimisteema: „Eesti ja Liivimaa kubermangu jõuvankrid“. 2006. aastal avaldanud raamatu „Oreli ehituse ja restaureerimise põhimõtted“. Trükkivalmis on käesoleva loo laiendatud versioon, käivitumas on samateemaline filmiprojekt.