

# Auto-Sport & Tourism

AUTO- JA LENNUASJANDUSE, MOOTORSPORDI JA TURISMI AJAKIRI.  
EESTI AUTO- JA TOURINGKLÜBIDE 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.— ÜKSIKNUMBER 30 SENTI.

VI AASTAKÄIK.

Nr. 7 (65) JUULI 1933.

ILMUB KORD KUUS.

## S I S U :

Viisakus maanteel.  
Jõuvankrite juhtidest ja juhtimisest.  
Puusõegaas mootorite kütteainena.  
Uued „Graham“-autod.  
Võidusõitudest.  
Jõuvankrite seaduse elluviimise määrused.  
Seadused ja määrused.  
Uued „Renault“-autod meie turul.  
V. Johanson'i autokere tööstus.  
Ed. Poola viiekordne suurpäev.  
Lennuasjandus.  
Tourism.  
Lühemaid teateid.

## I N H A L T.

Courtesy of the Road.  
Einiges über Kraftwagenführer.  
Holzkohlen Gas als Brennstoff für Automotoren.  
Neue Graham Modelle.  
Rennen.  
Ausführungsbestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes.  
Gesetze und Verordnungen.  
Neue Renault Modelle auf unserem Markt.  
Werkstätte für Karosseriebau von V. Johanson.  
Fünffacher Ehrentag für Herrn Ed. Poola.  
Aus dem Flugwesen.  
Tourism.  
Kürzere Nachrichten.

## Courtesy of the Road.

(Viisakus maanteel.)

**V**isakus sõiduteel, — kui tähtis on see liiklemises, ja kui vähe leidub seda meil, Eestis!

Kellel on kunagi olnud õnne reisida Inglismaal mootorrattal või autos, see teab, milline sõbralik vahetõttu, ilma et mõni möödasõitja talle appi ei tuleks, ja seda puhtseltsimehelikkuse tundest, tasu ootamata. Kui kergesti võib juhtuda, et tema ise järgmine kord vajab teise abi, mida ta siis puhta südametunnistusega võib kasutada.

Inglismaal ei juhtu näit. kunagi, et mõni jõuvankrijuht jääks maanteele autorikke või bensiinipuuduse tõttu, ilma et mõni möödasõitja talle appi ei tuleks, ja seda puhtseltsimehelikkuse tundest, tasu ootamata. Kui kergesti võib juhtuda, et tema ise järgmine kord vajab teise abi, mida ta siis puhta südametunnistusega võib kasutada.

Ja kuidas on meil sellega lugu? Siin võib seista tõstetud käega keset tänavat ja paluda abi, kuid suurem osa sõidab mööda kahjurõõmsalt naerdes.

Reisides Shotimaal lõhkes minu mootorrattal kord kumm. Mõne silmapilgu järgi lähenes „Chrysler Imperial“, 2-istmeline. Juht peatas mind nähes kohe häda, astus välja ja pakkus mulle oma abi. Eitasin tänades, kuna mul oli kõik vajalik käepärast. Lühikese vestluse järgi ilmast, nagu see Inglismaal kombeks, astus sõitja autosse ja sõitis edasi.

Toodud näitega tahtsin tõendada, et ka jõukas luksusauto omanik ei pea alandavaks pakkuda oma abi mudasele mootorratturile, sest mõlemad on sel momendil spordiseltisilised.

Teine kord märkas, et osa teed oli ülekülvatud klaasikildudega, — nähtavasti oli mõni veoauto suurema klaasnõu kaotanud. Et mul aega oli, peatusin ja hakkasin tänavat klaasikildudest puhastama. Järgmine möödasõitev auto peatus mind nähes. Sõitjaks olid 1 härra, 2 daami ja 3 last, kes mulle kõik appi tulid.

Ühisel jõul puhastati tee silmapilkselt, — vesteldi pisut ilmast, ja sõideti edasi rahuldustundega. Keegi ei mõelnud mind nähes, et: „oh see idioot“, või „küllap see ise toime saab“. Meeldiv on elada selliste inimeste keskel!

Vaatleme liiklemist linna tänavail. Olen sõitnud palju ja erinevate sõitjate kõrval paljudes linnades, ning igalpool olen märganud sama: *vahetõttu, ilma et mõni möödasõitja talle appi ei tuleks, ja seda puhtseltsimehelikkuse tundest, tasu ootamata.* Kui mõni autojuht näiteks märkab, et vanem daam, vigane, või naine lapsevankriga tahab üle täna minna, peatab ta oma sõiduki ja käe ülestõstmise läbi annab ka järelsõitjaile märku peatada, kellel kõigil on ju aega olla ¼ minutit viisakas. Jalakäijad tasuvad seega, et nad mitte peatult ja metsikult läbisegi üle sõidutee ei torma, vaid seks ettenähtud kohti kasutavad. Siis ei ehmata neid keegi äkilise signaaliandmise läbi.

Tallinnas nägin, kuidas keegi vanem daam jalutas mõttesse vajunult keset sõiduteed, ja teda äratas unistus autosignaal. See aga pahandas auväärt daami nii, et ta möödasõitvale tõldautole vihmavarjuga tõmbas. Mul oli kahju vaesest autost: mida see pidi oma vanul päevil veel üle elama — saada avalikult peksta tänavail!

Inglased sõidavad meeleldi kiirelt ja kasutavad selleks kenid väikseid sportautosid, millelt maksud on vähemad. Neil autodel teevad nad päris võidusõite tänavail ja maanteil, pidades aga alati kinni liiklemismäärustest, nii et kunagi ei tarvitse keegi mõelda: *nüüd läheb viltu!* Võib nimelt ka kiirelt sõita, ja siiski vähem kardetav olla liiklemisele kui aeglasel sõidul. Need väikesed, suuretiirulised mootorid ei ole väga elastsed, ja seepärast peab igal tänavanurgal käike vahetama. Seda teeb aga inglase meeleldi, sest käigud lasevad end kergelt lülitada ja neil autodel on käiku-des hoopis teine kiirendusvõime.

Pärast kella 10 õhtul muutub pilt — mootorimüra tasandatakse viimse võimaluseni, käike vaevalt vahetatakse. Ja miks — sest et arvestatakse magava linnaga. Käikude lülitamine iseenesest muidugi ei tee lärmi, kuid väljalasketorus on madalamatel käikudel suurem müra. Ka signaali ei anta, sest autotuled teatavad küllaldaselt auto lähenemisest.

Ka jalakäijad on sõitjaile abiks. Läheb keegi näit. juhtumisi üle risttee ja näeb auttot lähenevat, annab ta autole märku, et see võib edasi sõita, olles veendunud, et tee tõesti on vaba. Sõitjal ei ole vaja signaali anda ja ta tänab jalakäijat lühidalt sellest möödudes.

„Courtesy of the road“ juure kuulub veel, et sõiduk jäetakse seisma kohal, kus ta ei sega teisi, s. t. mitte kurvidel ega käanakute läheduses, väljasõidu värvate ees jne.

Just selle vastu patustatakse Tallinna kitsastel tänavatel kõige enam.

Siin toodud näidete varal tahtsin tõendada, et liiklemist ja turismi saab kujundada meeldivaks kui vaid igaüks mõnikord lepiks õige väikse ebamugavusega teiste kasuks.

Usun, et see valmistaks kõigile löbu sõita kiirelt ja ometi kõigi sõidumääruste kohaselt, kurvesid mitte lõigata, vastutulevaile sõidukeile või mööduvaile küllaldaselt ruumi anda ja inimesi mitte ehmata või pahandada.

Tahame loota, et ka meil olud ses suhtes hakkaksid aast-aastalt paranema, ja algaval hooajal peaks igaüks tegema kõik mis võimalik, et arendada „Courtesy of the road“.

A. Koch.

## Jõuvankrite juhtidest ja juhtimisest.

Selle ajakirja eelmises numbris kirjutasime jõuvankri juhtimisest linnades. Käesolevaga tahame vaatlusele võtta jõuvankrite juhtimist ja sõitu maanteedel, mis erinevalt lahku läheb linna oludest.

Kõige pealt peame mainima, et meie jõuvankri seaduse elluviimise määrus, mis avaldatud R. T. nr. 27 — 1933. a. ei tunne sõidukiiruse kitsendust maanteedel kergesõiduautodele, nagu see ka viimasel ajal mõnel teiselmaal olemas, vaid on jäetud sõidukiiruse valik autojuhile, kes peab avalikkudel teedel, tänavatel ja platsidel liikumisel hoolitsema, et jõuvanker oleks liikumisvõimeline ja et jõuvanker ei sünnitaks üleliigset müra, suitsu ega auru. Ta peab sõidukiirust valima nii, et see ei oleks teistele teetarvitajatele hädaohtlik, arvestades liikumise ning tee iseärasust (§§ 65 ja 66). Jõuvankert tuleb juhtida *parempoolsel* sõidutee osal. Kartvast hobusest möödumisel tuleb masin seisma panna kuni hobuse möödumiseni, samuti kitsastel teedel vastamisi sõites, kus möödumine pole vaba, peab jõuvanker võimaldama läbipääsu hobusõidukile (§§ 76 ja 77). Et küll sõidukiiruse seadusega maanteedel piiratud pole, siiski ei ole seega öeldud, et kergesõiduauto võib kiiruses *valitsevaks* olla ja iga autojuht võib kihutada niipalju kui auto võtab. Iga autojuht peab teadma ja tundma oma auto võimet nii sõidul, kui ka pidurdamisel. Kui tema ettevaatamata sõidu tõttu siiski õnnetus juhtub, on autojuht süüdi. Siin peab autojuht tundma sõidutehnikat maanteedel.

Puuduv liiklemiskindlus, hirm suurlinna liiklemise ees sunnivad nii mõnegi provintsi automobilisti taganema, ja hoiduma linnasõidust. See on tõestuseks, et suurlinna liiklemine erineb täiesti maanteed sõidust.

Tihti arvatakse, et linnas autot juhtida on palju kardetavam kui maanteed, kuid see on eksitus!

Kuna linnas liiklemine sünnib kindlate määruste järgi, sõidukitejuhid on suurima tähepanelikkusega asja juures ja enamasti ettekirjutatud sõidukiirust ei ületata, sõidavad maanteedel paljud hooletult ja ükskõikselt, olgugi et ka seal varitsevad hädaohud. Püüd suuremate kiiruste järgi nähtub kõige pealt maanteil. Seepärast ei ole õnnetujuhtumiste arv maanteil mitte vähem kui linnas.

Mida rikkam riik, seda ideaalsemalt ehitatud on tema maanteed, ja seda kiiremini püüavad automobilistid sõita, sest hea tee muudab autosõidu tõeliseks naudinguks. Meil muidugi ei saa kõneldagi suurtest kiirustest, sest meie teed jätavad, eriti varakevadel ja

sügisel, palju soovida ja suurtest kiirustest pole rääkida. Muidugi ei jää ka heal teel õnnetused tulemata. Vale auahnus, liialdatud spordivaimustus, huvi oma auto headuse ja kiiruse vastu teiste autodega võrreldes, on siin peapõhjusteks.

Peale selliste kiirsõitjate on maanteed hirmuks n. n. rekordi ajajad. Kes ei tunneks niisuguseid „autorõõvleid“? Minutid ja sekundid mõõdetakse „stopperiga“ ja kord korralt katsutakse ikka suuremat kiirust välja „pigistada“. Muidugi ei vähendata ka kurvidel ega külade vahel kiirust, viies kaasasõitjaid ning vastutulijaid hädaohtu.

Tahab autojuht sõita maanteedel viisakalt ja korrekt-selt, vältida pahandusi ja protokolle, vajab ta mõningaid nõuandeid. Allpool toome näiteid tegelikust elust, et lähemalt vaadelda takistusi ning hädaohte, mis võivad tekkida maanteil.

Kumeratel teedel peab ettevaatlikult sõitma, muidu võib väga kergesti õnnetus juhtuda, pealegi kui selline tee on kitsas, omades kahel pool ääres kraave ja puid. Suure kiirusega teisest möödasõites ja autot kõrvale juhtides on pärast väga raske sõidukit endisele sõiduteele tagasi pöörata, ja palju „lihtsam“ on otsekohe sõita vastu puud või teha kraaviga tutvust. Samuti võib ette tulla, et tee äärde pöördudes autol lõhke kumm, ja siis häda sõitjale, kes on sunnitud enam kui 60 km/t. sõitma.

Ainult siis võib sõita keset teed kui maantee on täiesti vaba ja kaugele ettenähtav. Ka kui vaid jalgratas läheneb, tuleb keerata paremale tee poolele, kui see ka sünniks halveimates oludes. Kurvede „lõikamine“ on alati kardetav ja põhjustab sagedasi õnnetusi. Maanteedel aitab sõidukindluse tõstmiseks tublisti kaasa hoiatustahvlite ülesseadmine. Teemärgid peaksid igale juhile olema selged ja tuntud. Külade ja majade vahel tuleb alati ettevaatlikult sõita. Võib alati juhtuda, et lapsed jooksevad üle tee, mängivad kusagil keset maanteed, ajavad üksteist taga ja satuvad autode alla. Tihti tulevad loomakarjad esile, kus neid oodagi ei tea, ja ainult parajal sõidul on võimalik õnnetusest hoiduda.

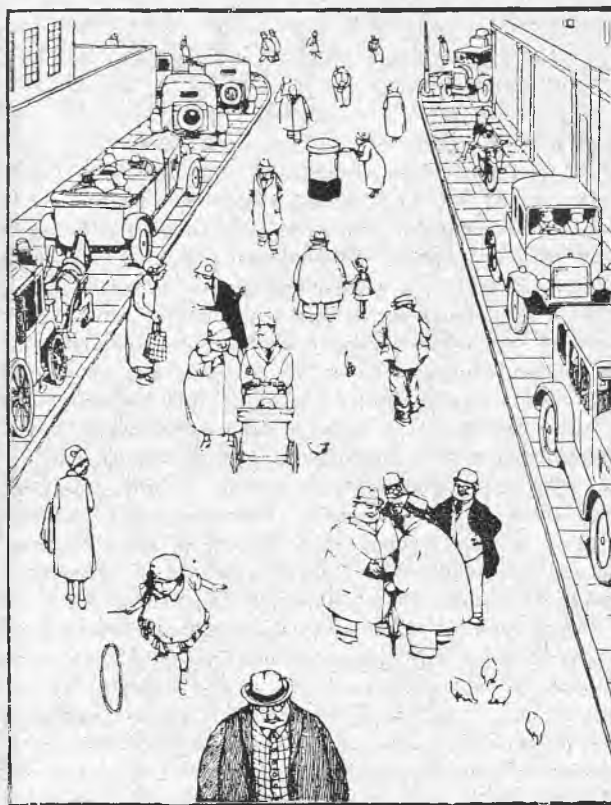
Eriti pühapäevadel sõidetagu külavahelistel teedel pikaldases tempos, eriti kirikute lähedal, sest kirikust väljunud rahvas seisab meeeldi keset maanteed ja harutab möödunud nädala sündmusi. Vaatamata mitmekordsele signaaliandmisele vabastatakse tee ainult vastutahtmist, sest autosõitjate vastu ollakse ikka vähe

vaenulik. Kes arwab, et siin kiirusega läbi tormata võib, eksib väga. Laatade puhul saab samuti ainult rahuga ja ettevaatusega edasi. Sagedasti tuleb ette, et külapoisid meelega loobivad autole järgi kive, mustust, talvel lumepalle ja olgugi et see seaduse poolt on karistatav. ei saada sellest veel jagu. Siin peaks sõitja peatama ja kindlaks tegema pahategija elukoha, et karistuse abil jagada vajalikku kasvatust.

Nii mõnigi väike vajaline tähelepanu hoiab autojuhi õnnetuste eest, kas või näiteks, hoiab sõitmast üle väikese laua või puutüki, sest neis võib terav nael peituda ja mõne 100 meetri sõidu järele leiad autokummid tühjad olema. Igasugune, ka vähemgi ettevaatus maanteel on kasulik, mitte tormamine. Pealegi peab autojuhil silmad kõrvale ja isegi taha olema, sest tuleb meelespidada, et maantee on kõigile kasutada, olgu need jalakäijad, hobusõidukid, jalgratturid jne. On ka sageli purjus jalakäijaid ehk neid, kes vankril sõites magavad ja see ei tea kuhupoole ilma juhita hobune viimasel silmapilgul pöörab. Veel on ka ulakaid ja kaabakaid, kes auto ette laiali sirutatud kättega seisma jäävad, paludes ennast kui tee käigust väsinud, edasi viia, kuid vastutulek autojuhi poolt on sageli roimaga lõpenud. Eriti on öösel maanteel kardetav kedagi tundmatut peale võtta, sest heategu tuleb mõnikord kibedalt kahetseda.

Kõigest rohkem tuleb maanteel karta jalgrattureid, eriti kui nad mitmekesi reas maantee on oma alla võtnud. Neil ei ole nagu vaja üldse teada ega tunda maanteel maksvaid sõidumäärusi. Kord sõidab ta paremal, kord pahemal pool tee ääres ja auto ligenemisel hakkab tahavahtima kas auto on küllalt ligidal ja kas ehk auto tolm tuule tõttu tema poole ei kaldu ning siis väntab ta viimasel silmapilgul teisele poole tee äärde. Kaks, kolm ja neli ratturit katsuvad keset teed sõita nii, et parem või pahem käsi teise õlale on sirutatud ja nii lainetab see parv, kuni auto radiaatori ots neid lahutama hakkab. Siis hakkab sabin, karjumine, sõim ja isegi hüpatakse rattalt maha ning virutatakse kiviga. Ühed tõmbavad paremale, teised pahemale ja kui auto on möödunud, siis timmitakse jälle kokkusõit, kuni järgmine auto neid eest ära ajab. On eelsõitva auto järele tolmuline tekkinud, siis mõni sarnastest ratturitest jääb kindlasti järgmise auto alla. Rattur ise ei näi sugugi mõtlevat, et tema sõiduk ei ole sarnast laadi, mis nõorsirgelt sõidab iga kiiruse juures. Mida tasemini ta liigub, seda enam ta vingerdab. Need on enamikus meie maanteede „nuhtlused“.

Veel on üks liik väga kardetavatest teetarvitajaist ja need on lõbusõitjatega täidetud *veoautod*. On täidetud vanalogu veoauto rohkema arvu sõitjatega, kui auto kandejõud võimaldab, siis kiigub sarnane „kast“ ühest tee äärest teise, nii kuidas sõitjate arv jaotatud on. Auto on ise enamikus kaskedega vooderdatud, nii et mootori pörina ja koorma tiheduse järgi ka päris kainel autojuhil võimata on taha näha, veel enam järele sõitva autosignaale kuulda. Enamikus on asi veel nii, et kui sarnaselt „lusti“ autolt nähakse liginevat kergesõiduauto, siis lastakse laul ja karjumine lahti ja keegi sõitjaist ei tee katsetki oma autojuhi tähelepanu juhtida möödasõita tahtva auto möödapääsemiseks ja tee vabastamiseks, vaid soovitakse ennem auru juurde anda. Sarnasest veidrustest ei ole vabad isegi mõned omnibuse saatjad, kes mõnikord naeru ilme näol, külma ükskõiksusega vaatab omnibuse taga sõitva kergesõiduauto tolm neelamist, tagajärjeta möödumise püüdu, ilma et ta juhile märku annaks teandmi-



Tulevikupilt liiklemises.

seks ja kiiruse vähendamiseks teatud kokkuleppe signaaliga. Omnibusejuht teadagi ei näe tagasõitvat autot ega kuule tema signaale.

Selles osas on talumehe hobusõiduk palju parem teetarvitaja, kui juht mitte väsimusest ei maga on ka hobuseid, kes peremehe uinaku ajal ise korralikult teed annavad. Edasi, on maanteel ka sõitmas küllalt suur osa kergesõiduautojuhte, kes meeleldi järele sõitva autole möödapääsu ei anna, kuigi ilmne, et viimasel on *surem rutt* või auto on *kiirem* tema omast. Ei või ju alati teada, mis põhjusel keegi ruttab ja seepärast kui mööda sõidu soovist teatatakse signaaliga, siis ometi peaks selge olema, et tarvis on teist mööda lasta kuna aeglaselt sõitev auto, kellel ruttu ei ole, sarnast katset ei teegi ega järele ei sõida vaid jääb tarvilisele kaugusele maha. Lõpuks on maanteel sõidu takistajaks loomade karjad, olgu need sarveloomad, lambad, sead või haned. On sarnaseid karjaseid, kes armastavad suure maantee ääres loomi karjatada ja ise tunnevad lõbu teel reisijatest. Neid vahitakse ja saadetakse kas käe viiega või visatakse midagi autoteele, et näha kuidas visatud asi puruneb või pärast ülesõitu välja näeb. Loomad ei saa teeääres tolmusest rohust midagi kõhutäiteks, ja heidavad teeääre ehk tee peale magama ja karjasel on lõbus pikaajalist tuudutamist kuulda, kuni auto on end teel lebavast lihamaest läbi jõudnud kaevala. Et karjane tee puhastamiseks midaga ette võtaks, on asjata lootus.

Kokkuvõetult näeme, et auto juhtimine maanteel on ka omaette kunst ja mitte sugugi kergem, kui linnades, ehkki veef raskem, kui arvesse võtta näit. bensiini otsalõppemist seal, kus kilomeetrite ulatusel ühtegi müügikohta pole. Mida siin tunneb autojuht, seda peab igaüks ise läbielama.

Peale kõikide nende, mis loetletud, on maanteel automobiliisti suured vaenlased udu, tolm, lumi, jää ja pori. Selle, looduse poolt valmistatud takistuste kohta, loodame edaspidi lähemalt sõna võtta.







*Puusöegaas-generaatoriga autobus.*

Mootori käes ja selle jahutus-ventilaatori tiireldes tekib õhuvool, mis kandub trehteri-taolise toruotsa ja toru kaudu tugeva survega silindrisse, kus ka tekib teatav surve. See õhusurve ongi see, mis paneb, esiteks söed hõõguma ja teiseks tekitab silindris rõhu (surve), mis ajab söegaasi alt jahutajasse ja mootori sisemusse. Vakuüm mootoris aitab selleks kaasa. Samal ajal suurendab õhusurve kuumust silindris pigi ja tõrvaainete gaasiks põletamiseks. On mootor töötanud 5—8 minutit bensiiniga (võib ka startimisega oodata kuni puusöegaas tekkinud) söed silindris hõõguma hakanud ja vajalik surve generaatoris juba olemas, siis suletakse bensiiniklapp (gaasistaja) ja avatakse söegaasi juurevool. Nüüd töötab mootor juba söegaasi jõuga. Puusöegaasi-generaatori kaal on 250—400 kg.

Normaalse veoga tasasel maal jätkub puusöegaasist kütteenainena. Selle jõud on nimelt, autode juures 72—78% ja traktorite juures 88—92% võrreldes bensiini võimega. Harilikult on aga mootorite võime suurem kui üles antud. Võimet võib ka tõsta silindri puurimisega, kui seda silindri seinad lubavad, ja survet tõsta uue silindri kaanega, mis vabrikult poolt kaasa antakse. Raskemal veol, näiteks mägedes, suurema kiiruse ja koormatuse puhul, antakse puusöegaasile juure pisut bensiini — siis tõuseb veovõime juba üle 100 protsendi. See tähendab kokkuhoidu ja jõudu!

Kokkuhoiu ja korraliku töötamise tingimiseks puusöegaasimootoris on: 1) süsi olgu võimalikult raske, kuiv, peen ja tolmuvaba, 2) mootori surve peaks olema suhtes 1 : 7,2 koguni kuni 1 : 8 (nagu näiteks rootsi „Scania Vabis“), 3) mida suurem kompressioon mootoris, seda parem, 4) süüte peab olema magneetost, mitte nõrk patareisüüde ja 5) generaatori ja gaasistaja kooskõlastamine on vajalik, 6) ülitähtis on generaatori korralik monteerimine. Nagu selgub, on nõudmised väga lihtsad ja ei nõua midagi erilist. Iga isik, kes auto- ja teiste plahvatusmootoritega tuttav, saab nendega toime.

Svedluudi generaator erineb parimatest Prantsuse ja Itaalia generaatoritest peamiselt seega, et nagu ametlikud katsed ja kogemused on näidanud, töötab isegi sütega, mis sisaldavad 33% niiskust, kuna teised lakkavad töötamast juba 13% niiskuse juures. Mis see tähendab meie põhjamaa niiskes kliimas on igaühele selge. Vabrik garanteerib korraliku töötamist kuni 25% niiskuse juures. Mida suurem on aga niiskus, seda rohkem langeb mootorivõime.

Sökukulu on umbes 500 grammi puusütt töötunni ja mootori hobusejõu kohta. Oleneb mootori survest ja reguleerimisest. Sada liitrit puusüsa vastab 11 liitrile toorõli, 14 ltr. petrooli ja 12 ltr. bensiini. Kui võtta ökonoomsuse arvestuse aluseks Rootsi hind: 70 ööri 100 ltr. puusüsa (meie oludes ja rahas aga ainult umbes 50 senti) ja arvestades toorõlihinda 12 ööri, pet-

rooli 15 ööri ja bensiini 27 ööri — annab puusöe tarvitamine nendega võrreldes kokkuhoidu 46,67 ja 78%. Kui veel võtame arvesse generaatori amortiseerimisekulud ja protsendid, siiski tõuseb kokkuhoid üle 50%, veoautode ja omnibuste juures koguni 75 protsendini.

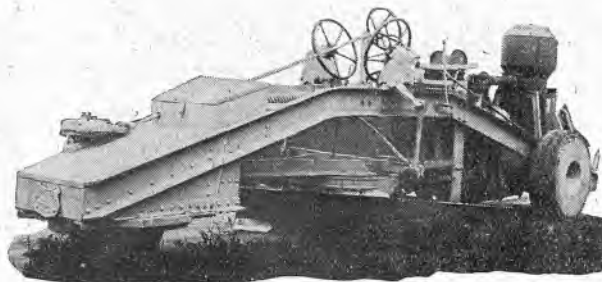
Ins. Svedlundu puusöegaasigeneraatori korraliku ja kokkuhoidliku töötamise tingimuseks on veel — peale eelpool loetletute — et tiirude arv mootoris oleks 2000—2500 ja maksimaalselt 3000 tiiru minutis.

Siis süsi. Põletamisel söestub igat liiki puu. Kõlbavad ka oksad, ladvad ja puujätised. Söe kvaliteet oleneb puusordist. Samuti ka kaal. Muidugi siis kui see on võimalikult kuiv. Sada liitrit kasesütt kaalub 18—22 kilo — okaspuude jäätised süttena vaid 12—14 kilo. Lõunamaade süsi on kuivem — põhjamaade süsi sisaldab rohkem niiskust. Sellest siis ka katsete tulemuste erinevus näiteks Itaalias ja Rootsis. Mis Itaalias saavutati, ei kõlbanud Skandinaavias — oli vaja generaatorit, mis töötab niiskemate süttega. Nii siis: *Rootsist pidi tulema ka meie kliimale vastav söegeneraator plahvatusmootorite jaoks.*

Rootsist pidi tulema ka moodne söevalmistamine ja müügikorraldus. Praegu ongi Rootsis saada sütt pea igast bensiinijaamast. Seal on selleks ka vastav leiutis (ahi) söe põletamiseks olemas. Metsaülem Noren on nimelt leiutanud ja lasknud müügile lihtsa ahju, mis mahutab kuni viis sülda puid või nende jäätiseid, kände jne. ja põletab nad ilma mingi järevalveta automaatselt 60 tunni jooksul umbes 1000 kilo parimateks sütteks. Ahi koosneb osadest, on kerge kohalt teise viia ja lihtne kokkupanna. Tema kaal on 700—1100 kilo ja hind 500—850 rootsi krooni. Sellega võib varustada näit. firmat, kel kas või 1—2 veoautot, traktorit, mootorit jne. Sööed on omakäest — pole vaja oodata nende turule tulekut. Eriti soodne on see ahi — ja ka söegaasigeneraator — tööstustele, mis vajavad 10—100 h-jõudu. Viimastele on omaette iseseisev ja äärmiselt odav jõujaam või jõuallikas sama tähtis kui jõuvankrite, teehöövliite jne. omanikkudelegi.

Ühte asjaolu — kui eelpool pole see veel selgunud — tahaks veel rõhutada: *puusöegaasigeneraatoriga varustatud, näiteks 2 tonniline koormaga veoauto, tarvitab keskmiselt 20 liitert sütt (hind umbes 10 senti) 10 km kohta, sõidab 40—50 km kiirusega, tarvitab määrdõli vähem kui bensiiniga ja nõuab kütteenainekuluna kõigest 1—1,2 senti kilomeeter. Bensiiniga sõites oleks kulu — kõige odavamagi arvestuse juures 8—10 korda kallim!*

Puusöegaasi-generaatori tarvitamisel — ökonoomsuse suhtes on tähtis, et sõidu „otsad“ oleks pikemad. Alla 15—20 liitri bensiini tarvidust päevas ei tasu ennast generaator. Traktorite, teehöövliite, trammide ja kohalseisvate mootorite juures on ökonoomsuse suhtes tähtis tööaja pikkus.



*Puusöegaas-generaatoriga teehöövel.*

Ins. Svedlundi puusõegaasi-generaatoriga on seni varustatud „Scania Vabis“, „Volvo“, „Ford“, „Chevrolet“, „International“, „Hart Parr“ jne. autosid ning „Fordson“ ja teisi traktoreid, hulk teehöövleid, raudtee- ja trammivaguneid, autobusse, veoautosid, lumesahkasid jne. Soome näiteks on neid generaatoreid lühikesel aja jooksul müüdud üle kaheksaja. Ka Aafrikasse, Kauge-Itta ja isegi Saksamaale on neid müüdud suurel arvul. Generaatorite hind on suurel arvul valmistamise tõttu odav: traktoritele ja vähematele mootoritele umbes 1000 Rootsi krooni ja suurematele mootoritele kuni 1600 kr. ühes kõigi lisaosadega.

Meil Eestis on asi uus, tundmata. Kuigi on põlevkivi, plahvatusmootorite kütteaine, oma käest loodusvarana, siiski on meil tähtis minna võimalikult kiiresti odava puusõegaasi tarvitamisele üle. Põlevkivi tagavara on meil piiratud — metsa aga kasvab meil nii palju kui soovime. Ja metsa väljavedu on maailmaturu konjunktuuride tõttu piiratud. Põlevkivibensiinile, imbutusõlile, fenoolile, toorõlile ja teistele põlevkivi-

toodetele leiame aga kergesti välisurgu. Küsimus on aga veel põlevkiviõli-jäänustest. Seni pole neid suutnud kasutada. Puusõe-brikettide valmistamisel võib neid jätteid aga tarvitada kasulikult sidematerjalina. Rootsisis ongi juba neid brikette hakatud suureviisiliselt valmistama.

Siis tööpuuduseküsimus. Seegi laheneks osaliselt puusõegaasi-generaatorite tarvitusele võtmisega. Generaatorite ja söepõletamisahjude ehitamine, söepõletamine, transporteerimine jne. annaks tööd tuhandeile. Puusõegaasi-generaatoritega varustatud jõuvankrite, traktorite ja teehöövliite juhid teenivad ka rohkem kui teised samadel aladel. Kasu on kõigil — *omanikul, töölisel ja tarvitajal.*

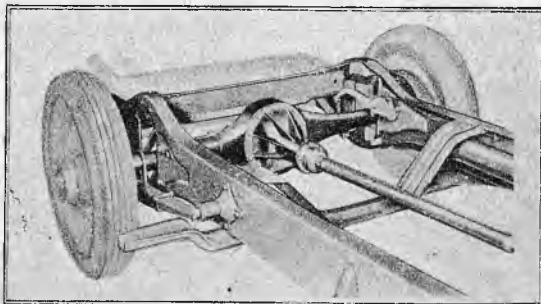
Aeg oleks meilgi asjaga tutvuda rohkem kui seni. Ühe kirjutise piirides on võimata küsimust täies ulatuses selgitada. Lähemaid andmeid saab aga hra A. Posti käest, *Tallinn, Vene tän. 11 a-7.* Tal on rootsi puusõegaasi-generaatorite ja söepõletamisahjude ainuesindus Eestis.

## Uued „Graham“ autod.

**T**allinna tänavail äratas tähelepanu uus auto. See on uus 6-silindriline „Graham“.

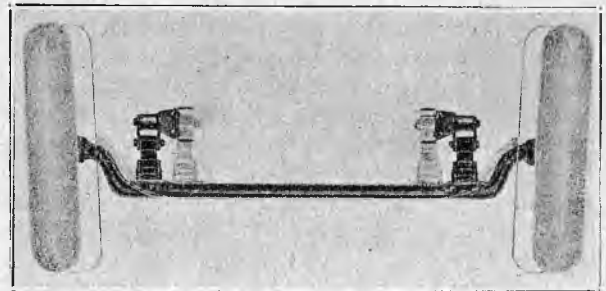
Juba möödunud aastal muutus „Graham“ endisest palju ilusamaks. Selles oli rida uuendusi ja täiendusi. Tänavane „Graham“ on veelgi ilusam ja täielikum. Eriti silmapaistev on selle laius, madalus, kokkusulavad voolujooned ja omapärane jahutaja kate. Viimane on ülevalt alla ettepoole kalduv, alumiinist püsti ribidega ja tuletab meele lumesaha nina. Puudub harilik radiaatori avaus ja kapsel. Suured eeslaternad ja massiivsed poritiivad näivad osadena kerest ja katavad külgedelt auto allavaate. Laiad, pressitud terasest astelauad on kaetud kummiga. Tagavararatas on metallist kesta sees ja paigutatud kas poritiiva sisse ette või kere taha. Rattad on traadist ja ämbliku-võrgu taolised. Tuulekaitseklaas kaldub ülevalt taha ning on ilusas kooskõlas jahutaja katte kallakuga. Üldse on kõik välisjooned eest—taha ulatavad, sulavad ja sümmeetrilised. Väliselt jätab uus „Graham“ täielise luksusauto mulje. Seda muljet süvendab veel pilk auto sisemusse. Pehme, luksuslik polsterdus, sügavad istmed, milledest esimesed reguleeritavad, müra, külma ja soojuse vastu isoleeritud kere seinad, killunemata klaasist suured allalastavad küljeaknad, ventilaatorid, sisemine valgustusseade, seestpoolt ja väljast lukustatavad uksed — ei jäta ilu ega mugavuse suhtes midagi soovida.

Sõiduki sisemist ilu suurendab veel instrument-



Graham tagasilla seadeldis.

laud, mis pähklapu loomulikku värvi ja mille keskel ümmargune seadeldis, kuhu on koondatud kõik harilikud ja tarvilikud näitajad, mõõtjad ja muud kontrollseadeldised. Instrumendid ise on laua taga, mitte näh-



Graham edevedrude asetus.

taval. Ees on kolme kodaraga tüüriiratas ning käigu vahetuse ja hädapiduri kangid. Ruumi avarus suurendab mugavust.

Uusi „Grahameid“ valmistatakse 6- ja 8-silindrilisi. Viimased on pikemad, tugevamajoolised ja vähe kallimad. Võtame siin 6-silindrilise lähema vaatluse alla.

Raam on haruldaselt tugev ja tagatelje kohalt siselõikega, asjaolu, mis võimaldanud seda väga madalale paigutada. Vedrude asetus on uudiseks. Nad pole, nagu harilikult, raami all vaid raami kõrval külgedel — eest 3 ja taga 6 tolli raamist eemal. Sellise asetusega on saavutatud kaks paremust: auto on madalamal ja vedrude olles laiemal on auto stabiilsem. Madalus ja laius kindlustavad kõikumise ja ümberkukkumise vastu. Rattaste vahe on vedrude asetuse tõttu nüüd harilikust suurem — on 61 tolli. Auto üldpikkus kaitsetega on 185". Vedrude ühendused on kummist alustel. Rattad on soovi järele kas puust või traadist kodaratega. Standard-kummide mõõdud 17×5.50.

Mootor on 6-silindriga; läbimõõt 3¼" ja kolvi-käik 4½"; 3400 tiiru juures 85 pidur-h.-jõudu; väänt-võll 7 laia laagri peal, mida võib teine-teiseiga vahe-



tada; silindrite katte alumiinist; surve mootoris 1:6,1. Mootor on eest ja tagant kummist alustel.

*Ölitamine* mootoris sünnib pumba ja surve abil. On automaatne õli soojuse kontroll. Aluse määrimine toimub käsitsi kõrgesurve-priitsiga. *Jahutus* on varustatud tsentrifugaalpumba ja termostaadiga. Tähelepanevad on asjaolu, et *veesärk mootoris ulatab sama sügavale kui silindridki*. See tähendab harilikult paremat jahutust ja selle läbi mootorõli kokkuhoidu, vähendades ühtlasi masina kulumist. *Küttesüsteem* koosneb gaasistajast, aktseleratsioonpumbast, kütte ökonomisaatorist, küttepumbast, erilisest reguleeritavast sisselaskest, isoleeritud kütteinetorust, õhufiltrist ja 67 liitri mahutusega bensiinipaagist. *Süüte* on „*Delco-Remy*“, 6-voldiline *patareisüütekontroll*, *dünamo* ja erakorraliselt jõuline *käivitaja*. Üheplateline *kuiv sidur* reguleeritava pedaaliga.

*Transmissioon* on ühtlustatud (sünkroniseeritud), käiguvahetus harilik, käikusid kolm ette, üks taha. Teine käik on helikaal-hammasratastega ja vaikne. *Vabajooks* töötab kõigil ettekäikudel ilma sidurit vajutamata, kontroll on instrumentlauas. *Kardanvõll* on kahel rull-laagril. *Tagateljed* on n. n. pool-ujuvat tüüpi. *Differentsiaal* on koonus-hammasrattaga, suhe 4,27:1. *Hammasrattad* on nikkelterasest. *Tüüriseadis*

nookvõlli ja hoovaga. *Pidurid* kõigil ratastel, hüdraalsed, seest paisuvad ja täiesti vee- ja tolmukindlad. *Käsipidur* on 6" rattal, mis kardani küljes. *Tõukeleevendajad* on hüdraalsed. Lisaks loetletuile on uue „*Grahami*“ juures kõik muudki moodsa auto instrumendid, osad ja varustus.

*Kaheksa-silindrilised* „*Grahamid*“ on pikemad (191" ja 195") ning veelgi luksuslikumad kui 6-silindrilised. Nende mootorid arendavad 3,400 tiiru juures 95 pidur-hobusejõudu. Silindrimõõdust on 3½" ja 4", maht 245,4 kanttoll.

„*Grahamid*“ pole võidusõiduautod, kuigi nad arendavad kiirust *kaugelt üle saja kilomeetri tunnis*. Nendega on aga üle Ameerika ja Euroopaski tuntud murdmaa-võidusõitja „*Cannon Ball*“ („*Kahurikuul*“) *Baker* purustanud kõik mäesõidurekordid Mount Washingtoni ja Mount Wilsoni ülesõites. Mõlemad sõidud on hädadohtlikud ja rasked katsed. Mount Wilsonit sõitis ta näiteks kümnete miilide pikkusel järsku mäge üles — sealjuures ei läinud kuumus normaalsest suuremaks (180° Fahr.). Need katsed kinnitavad „*Graham*“-autode mootorite võimet ja vastupidavust.

„*Graham*“-autode esindaja Eestis on Eesti Tööstus- ja Kaubandus-Agentuuride Büroo, Kuninga tän. 5, Tallinnas.

## Võidusõitudest.

**T**änavune suvi on olnud eriti viljakas mitmesuguste võistluste poolest, peale EAKMS poolt korraldatud hipodroomivõistluse Eesti meistri nimele, millest oli jutt varemalt, on senini toimunud Eesti Moto-Klubi korraldusel veel kaks võistlust. Esimene neist, kiirusvõistlus 1 km teepikkusel, oli kavatsatud alguses ära pidada 25. mail, kuid tuli edasi lükata pikemat aega kestnud vihma pärast, mis muutis sõidutee libedaks ja hädadohtlikuks. Võistlus lükati edasi 11. juuni peale. Võistlus õnnestus üldiselt hästi ja andis hea tunnustuse Eesti mootorspordi arenemisest. Peaaegu kõigis klassides parandati sõidukiirust vaatamata mitte just sobivaile sõidutingimusele. Sõidutee, mis Harju Maavalitsuse lahkel hoolitsusel veel nädal tagasi sai muudetud laudsiledaks, oli sõidupäevaks muutunud kestva põuatagajärjel tuhkjaks, ja raskeks. Tee niisutamine sõiduks ei saanud tulla kõne alla, kuna pihu-kuiv maantee oleks neelanud määratuma hulga vett, mida kohapeal võimatu hankida poolkuivadest kaevudest ja kõik see veehulk oleks pidanud veetama linnast. Seepärast tuli niihästi sõitjail kui ka mitmetuhandelisel pealtvaatajate hulgal kannatada tiheda tolmupilvede all, mis peaaegu pidevalt hõljus ee kohal. Äärmiselt kuum ilm ja kuivus mõjutas ka takistavalt sõidukite mootorite töötamist, mille tõttu jäivad tulemata oodatud sensatsioonilised rekordid. Ükski võistlejaist ei saavutanud võistlusil treeningu ajal mõõdetud kiirust.

Sõiduaega mõõdeti, nagu see sarnasil võistlusil tavaline, elektri mõõteseadeldisega, mis Eestis valmistatud ja töötab täiesti laitusetult. Esmakordselt kasutati ajamõõtmisel kiirstopperisi, millede mõõtetäpsus on 20 korda suurem kui harilikul stopperil. Võistlus ei möödunud kahjuks ilma väikese äparduseta. Mootorrattal AJS sõitja R. Triik kukkus finishist läbides liig äkilise pidurdamise tagajärjel ja sai kergeid vigastusi, mille tagajärjed kohalviibiva samariitlaste poolt kohe likvideeriti. Ka sõiduki vigastused pole

liiaks suured. Peab kahjatsema ühe tugevaima konkurendi, läinudaastase rekordi omaniku P. Petersoni õnnetust, kes võistluse eelõhtul pääses kergete vigastustega.

Võistlusest võtsivad osa 12 solo mootorratast, 7 autod ja 11 külgvankriga mootorratast. Tehnilised tagajärjed olivad järgmised:

*Üldvõitja E. Tomson* Norton International masinal 490 ccm saavutas kiiruse 147,5 tundi kilom., parandades Eesti rekordi 5,8 tkm võrra, sai Eesti Motoklubi rändkarika (EMK liige).

*Parima kiirusega autosõitja A. Koch*, Morris-Garage sportautol saavutas kiiruse 116,9 tkm, parandades rekordi 12,6 tkm võrra, omandas Eesti Autoklubi rändkarika autodele (EAKMS liige).

Eesti Motoklubi organisatsioonidevaheline rändkarikas langes Eesti Motoklubile, kelle sõitjad omandasivad kokku 24 võidupunkti EAK Motosektsiooni 18 punkti vastu.

*Auhinnad üksikutes klassides.*

*I klass* (turismimasinad kuni 350 ccm).

I auh. *O. Veldemann*, DKW mas. 348 ccm, kiirus 100 tkm. (EAKMS) (91,8 tkm.)

II auh. *A. Elvelt*, FN mas. 348 ccm, kiirus 94,2 tkm (EMK).

*II ja III klassis* puudusivad võistlejad.

*IV klass* (sportmasinad kuni 350 ccm).

I auh. *A. Schagal*, Rudge 350 ccm, kiirus 121,6 tkm (EAKMS) (123,2 tkm.).

II auh. *E. Johanson*, Rudge 350 ccm, kiirus 120,8 tkm (EAKMS).

*V klass* (sportmasinad üle 350 ccm.)

I auh. *E. Tomson*, Norton 490 ccm, kiirus 137,4 tkm (EMK) (133,3 tkm).

II auh. *E. Tammann*, DKW 590 ccm, kiirus 118,4 tkm (EAKMS).

III auh. *L. Johanson* AJS 494 ccm, kiirus 113,2 tkm

VI klass (külgvankriga mootorrattad kuni 600 ccm) (100,0 tkm).

I auh. E. Tomson Norton 490 ccm, kiirus 116,9 tkm (EMK).

II auh. E. Tammann DKW 590 ccm, kiirus 97,3 tkm (EAKMS).

VII klass (külgvankriga mootorr. üle 600 ccm) (102,8 tkm.)

I auh. F. Olbrei Indian 1290 ccm, kiirus 104,7 tkm (EMK).

II auh. A. Scheberstein Harley-Dav. 1200 ccm, kiirus 99,4 tkm (EAKMS).

III auh. S. Kletzky Harley-Dawidson 1200 ccm, kiirus 97,3 tkm (EAKMS).

VIII klass (väikeautod kuni 750 ccm) (72,9 tkm).

I auh. J. Mannert DKW 600 ccm, kiirus 87,0 tkm.

IX klass (autod kuni 1800 ccm) (54,1 tkm).

I auh. A. Koch Morris-Garage 847 ccm, kiirus 116,9 tkm (EAKMS).

II auh. A. Poolgas Opel 1800 ccm, kiirus 87,8 tkm (EMK).

X klass (autod üle 1800 ccm) (113,9 tkm).

I auh. A. Pipra Delage 2000 ccm, kiirus 103,4 tkm (EMK).

Eriauhinna parima aja eest seisvast stardist sõitmisel omandas E. Tomson (EMK) Norton-International mootorrattal ajaga 107,4 tkm.

## Jõuvankrite seaduse elluviimise määrad. (Järõ)

### IV peatükk.

#### Liikumise eeskirjad.

§ 65. Jõuvankri juht peab avalikkudel teedel, tänavatel ja platsidel liikumisel hoolitsema, et jõuvanker oleks liikumiskõlbulises seisukorras, registreerimismärgid tarvilikult valgustatud ja et jõuvanker ei sünnitaks üleliigset müra, suitsu ega auru.

§ 66. Jõuvankri juht peab jõuvankrit juhtima ja sõidukiirust valima nii, et see ei oleks teistele teetarvitajatele hädaohtlik, arvestades liikumise ning tee iseärasusi. Eriti tuleb ristteedest, tänavatest ja raudteest ülesõidul, käänakutel, libedal teel, öösel ja udusel ajal ning seal, kus eesolev sõidutee ei ole selgesti nähtav, sõidukiirust vastavalt vähendada, et võimalikku õnnetust ära hoida, ja et tarbekorral võiks jõuvankri kohe peatada.

Hädaohutuks liikumiseks eriti libedal lumisel ja jäätunud teel peab jõuvanker olema varustatud kõigi tarvilikkude abinõudega ja jõuvankri juht peab sääraates teelolude kõik abinõud tarvitusele võtma õnnetuste ärahoidmiseks.

§ 67. Keelatud on jõuvankriga sõita kiiremalt, kui alljärgnevatel normides ette nähtud:

- 1) linnades, alevites ja alevikkudes;
  - a) jõuvankrid õhukummidel, ilma järelvankrita . . . . . 40 km tunnis,
  - b) jõuvankrid täiskummidel ning jõuvankrid järelvankritega . . . 15 „ „
- 2) mujal:
  - a) autobused . . . . . 50 „ „
  - b) õhukummirehvidega varustatud veoautod, traktorid ning jõuvankrid järelvankriga . . . . . 40 „ „
  - c) jõuvankrid täiskummidel . . . . 15 „ „

Üksikutele juhtudel võib erandlikult eelmises lõikes p. 2 lit. a toodud kiirusnormist autobusega kiiremini sõita maanteed ja ehituse osakonna loal.

Linna-, alevi- ja maavalitsustel on õigus maanteed ja ehituse osakonna järelevalvel, ära kuulates kohaliku politseiprefekti arvamuse, oma administratiiv-piirides üksikute linnaosade, tänavate ja teede kohta, kus olukord nõuab, panna maksma vähemaid kiirusnorme või liikumist üldse ära keelata.

§ 68. Jõuvankritega linnas liikudes võivad jõuvankrite juhid anda häälelist hoiatussignaali ainult teistest sõidukitest möödasoitmisel ja hädavajalikul korral, mil õnnetuste ärahoidmiseks on tarvilik hoiatada eesolevaid ja jalakäijaid, kes jõuvankri lähenemist ei ole pannud tähele, kuid ka sel juhul peab signaal olema lühivältiline.

§ 69. Alevites, alevikkudes ja maal, eriti elamute läheduses teistest sõidukitest möödasoitud ja seal, kus eesolev sõidutee ei ole selgesti nähtav, peavad jõuvankri juhid oma lähenemisest märku andma selgesti kuuldavate hoiatussignaalidega, igal juhul, mil seda nõuab hädaohuta liikumine.

Samuti peavad jõuvankri juhid alevites, alevikkudes ja maal andma tagant möödasoitava jõuvankri signaali peale vastusignaali.

§ 70. Keelatud on:

1) tarvitada tuletõrje-signaalidega sarnanevaid signaale ja sireene ning vilkeid, välja arvatud § 4 p. 3 tähendatud juhud;

2) tarvitada pimestavaid laternaid ja helgiheitjaid teisele sõidukile vastasoitudul;

3) autobuse ja üüriaudode juhtidel juhtimisel suitsetamine;

4) üürisõiduautodele rohkem sõitjaid peale võtta, kui auto registreerimistunnistus ette näeb, sellele juurde arvatud üks sõitja; juhi kõrval istmel ei või üürisõiduautodel aset võtta rohkem kui üks sõitja, ja

5) juttu ajada üüriauto ja autobuse juhiga juhtimise ajal.

§ 71. Jõuvankri juht peab, kui selleks ei ole erikorda ega erilisi takistusi, jõuvankrit juhtima parempoolsel sõidutee osal ja võib vasakul sõidutee osal liikuda ainult teistest sõidukitest möödasoitudul, kusjuures eesolev jõuvanker peab hoiduma paremale poole sõidutee äärde. Aeglaselt liikuvad jõuvankrid peavad avalikkudel teedel ja tänavatel sõitma paremal pool sõidutee osal nii, et nad ei teeks takistusi teiste sõidukite möödasoitmiseks. Rist- ja haruteedel ning tänavatel on paremalt poolt tuleval jõuvankril üldiselt õigus enne läbi sõita, kui sõiduteed ja tänavad ei ole liigitatud. Kui aga need on liigitatud, siis on I kl. sõiduteelt tuleval jõuvankril õigus enne läbi sõita.

Käänakutel teise sõiduteesse suunamisel tuleb paremale poole pööramisel sõita väikeses ja vasakule poole pööramisel suures kaares.

Vastamisi sõites peavad mõlemad jõuvankrid hoiduma omas suunas paremale poole sõidutee äärde, kusjuures peavad andma enam möödasoitudu võimalusi:

1) sõiduautod — autobustele ja koormaga liikuvatele veoautodele;

2) veoautod — autobustele;

3) mootorrattad ja abimootoriga jalgrattad — eelmistes p.p. 1 ja 2 tähendatud jõuvankritele ja

4) kõik jõuvankrid — põllutöö- ja teede ehituse masinatele, nagu isesoitvatele rehepeksulokomobiilidele, traktoritele, teshövlitele, teerullidele, tankidele jne.(Järgneb.)



## Seadused ja määrused.

Maksudevalitsuse direktori ringkiri nr. 258 12. VI. 33. a.

Avaldatakse teadmiseks, et määruse — reisijail kaasasolevate automobiilide, mototsiklettide, jalgrataste, vankrite ja teiste liikumisabinõude üle piiri laskmise kohta — kohaselt välismaale sõitvad reisijad võivad võtta määruse § 1-s ettenähtud tunnistuse ja tolli deponeerida mitte ainult üle piiri laskvas tolliasutuses, vaid ka kõikides teistes tolliasutustes. Säärasel juhtumil täidab see tolliasutus ise kõik määruses ettenähtud formaliteetid, s. o. võtab tollimaksu deposiiti, annab välja määruses ettenähtud tunnistuse, varustab liikumisabinõu tolliplommiga jne. Peale selle annab ta reisijaile veel erilise kaaskirja esitamiseks tolliasutusele, kes liikumisabinõu laseb üle piiri. Selles kaaskirjas

tuleb tähendada reisija nimi, liikumisabinõu iseloomustavaimad tunnismärgid (näit. auto tüüp ja f-a. ning auto reg.-nr.) ja see, et liikumisabinõu kohta kõik vajalised tolliformaliteetid on täidetud. Liikumisinõu üle piiri laskev tolliasutus võrdleb liikumisabinõu eel-tähendatud kaaskirjaga ja kooskõlas leidmise puhul laseb liikumisabinõu takistamata üle piiri. Kaaskiri tuleb sealjuures võtta ära ja varustatult märkusega liikumisabinõu üle piiri sõitmise aja kohta saata tagasi sellele tolliasutusele, kes andis kaaskirja välja. Märkus liikumisabinõu üle piiri sõitmise aja kohta tuleb teha ka tunnistusele, mis reisijale antud välja liikumisabinõu tollita tagasitoomiseks.

## Uued „Renault“ autod meie turul.

Kered ehitatakse Eestis.

Juba vanastigi kuulsad „Renault“-autod on viimase kahe aasta kestel muutunud niivõrd, et neid endiste kõrval enam ei tunnegi. Nad pole enam endise välimusega ning sisemisedki uuendused ja täiendused eraldavad neid suuresti oma eelkäijatest. Moodne „Renault“ võistleb pea igas klassis parimate autodega — nii hinna kui ka headuse suhtes.

„Renault“-autovabrik Pariisi lähedal on Euroopas suurim sarnane. Toodang on mitmekesine: 11 mudelit sõidukeid — alates 4-silindrilistest ja 2-istmelistest kuni 8-silindriliste ja 7-istmelisteni — siis suur arv mitmetüübilisi veoautosid, lennuki- ja diiselmootoreid, omnibusside aluseid, traktoreid, järelevankreid, trammide ja raudteevaguneid jne.

„Renault“-tooteist võiks Eestis — meie turu nõudeid ja ostujõudu silmaspidades — leida ostjaid eeskätt väiksemad sõidukid, veoautod, omnibusside alused ja diiselmootorid. Et aga nendegi kirjeldamine täies ulatuses ruumi suhtes võimata, siis piirdume siin vaid kahe väiksema ja tüübilisema „Renault“ mudeli vaatlusega. Nad on tänavused „Monaquatre“ ja „Primaquatre“ mudelid. Mõlemad on samasuguse raami ja ratastega ning mootor on mõlemates 4-silindriline. Erinevused selguvad siin hiljem. Esiälgu vaatleme „Monaquatret“.

Spesifikatsiooni järgi on selle rataste vahe 1,300 ja telgede vahe 2,384 ning terve auto pikkus ühes keraga 2,650 m. Mootor on kompaktne, silindrid (4) ühes blokis. Silindrite läbimõõt 70 ja kolvikäik 95 mm — maht 1,463 liitrit. Mootor arendab 35 h.-jõudu ja kiirust üle 100 km tunnis.

Uudiseks mootori juures on asjaolu, et see on täielikult amortiseeritud, selle värin ei kandu raami ega kerosse, ei tunne mootor ka neid tõukeid ega pörutusi, mida auto sõittes saab. Mootor kiigub raami vahel iseseisvalt ja on alati peaaegu horisontaalses asendis. Selline ideaalne seisukord on saavutatud asetades mootor eest kahele pool-diametraalsele pehmest kummist alusele ja tagant ühele erilisele, samuti pehmest kummist ühendusele. Nende aluste ja tagumise ühenduse abil on mootor raamist täiesti isoleeritud ja sellele on jäetud võimalus küljete kiikuda. Et selline asetus pikendab mootori iga ja suurendab sõidumugavust, on iseenesest mõistetav.

Edasi paneme „Monaquatre“ mootori juures tähele ta suure ökonoomsuse — *küttekulu on nimelt alla 9 liitrit 100 km kohta!* Siis jahutus. See on veega, kuid radiaator on nüüd, nagu teistelgi autodel, mootori ees, mitte taga, nagu vanasti — asjaolu, mis suuresti parandab sõiduki välimust. Jahutus on varustatud turbiinpumba ja ventilaatoriga, mida ühine rihtm ringi ajab. Edasi leiame, et *siüüte* on patareist läbi induktioonmähise ja pool-automatne; voolu 6-voldilisele ja 75-ampertunni võimelisele elektrisüsteemile annab dünamo; on ka eriline *küivitaja*; *sidur* on kuiv ja üheplatteline; *kütte-sisselaske* on varustatud *eelsoojendajaga*; ja viimaks, et *õlitus* mootoris sünnib survepumba abil, mida võib reguleerida nii kuidas manomeeter instrumentlauas näitab.

Transmissioonis leiame kolm käiku ette, ühe taha. Käikudest on teine ja kolmas vaiksed ja ühtlustatud (sünkroniseeritud). Transmissioon töötab spiraal- ja helikaal-hammasratastega. Kardan võll on tugeva toru sees, mis läbib raami esimese põiktoe. *Tüüriseadis* on igasuguste tõugete ja pörutuste vastu eriliselt amortiseeritud ja stabiliseeritud. *Tõukeleevendajad* on hüdraulised. *Neljaratta-pidurid* ja *hädapidur* on mehaanilised, kiirelt ja kindlalt toimivad. *Differentsiaal* ja *tagumised teljed* on harilikud. Taga on, nagu varemgi, vaid üks vedru, kuid sellega pole rikutud kere stabiilsus ega sõidu pehmus — pikemini *vastupidiselt*. *Rattad* on varustatud uut tüüpi *superballoonkummidega*. Kere taga on *suur kohver* ja selle küljes *tagavararatas*. *Tuulekaitseklaas* ja *aknad* on *killunemata klaasist* ja reguleeritavad. *Instrumentlaud* on varustatud kõikide moodsate kontrollide ja näitajatega ning seestpoolt valgustatud. *Instrumentid* on monteeritud laua sisse ja taha.

Kere on madal, kuid seest haruldaselt ruumikas ja mugav. See lamab raamil kummist alusel. *Polsterdus* on sügav ja pehme. *Aknaid* külgedel on 4—6 — olenedes kere tüübist. Nii seest kui ka väliselt jätab auto väga kena mulje — suuremad mudelid on isegi *luksuslikud*. Välisilu suurendavad veel: massiivse jahutaja paigutus auto ette, küljeluukidega varustatud mootorikate, soliidsed poritiivad, rataste välised nikeldatud metallist katted ning kere painduvad voolujooned, mis kõik sulavad kenaks tervikuks. Kui sõidumu-

gavusele ja välisilule lisaks mainime, et auto aktselratsioon, opereerimise kergus, teel püsimine, kiirus ja vastupidavus ei jäta suuremat soovida.

„Primaquatree“ erineb „Monaquatrest“ ainult sellega, et on tugevama mootoriga ja kiirem. Selle silindrimaht on nimelt 2,1 liitrit, võime 45 h.-jõudu, küttekulu 10—11 liitrit 100 km kohta ja kiirus normaalselt 110—120 km tunnis.

Huvitav on veel märkida, et „Renault“-vabriku esindus Eestis on leidnud kasulikumaks tellida vabrikust vaid alused mootoriga (šassiid) ja ehitada neile

siin kered. Nii olla odavam ja siis saab ostja ka kere oma soovi järele. Pealegi ehitatakse nad meil tugevamad kui välismaail.

Kerede plaanid, joonistused jne. on dipl. ins. F. Johni poolt. Ta on asjaga välismaa autotööstustes põhjalikult tutvunud ja on sellel alal meie vilunuim eriteadlane. Tema isiklikul juhtimisel sünnibki siin uute „Renaultide“ kerede ehitamine. Ja nii palju kui oleme näinud ins. Johni ehitatud keresid, ei jäta nad ehitustehniliselt, ei ilu ega materjali suhtes enam midagi soovida.

#### V. JOHANSONI AUTOKERE-TÖÖSTUS.

utoala areng on andnud tõukeid mitmelegi tööstusharule. On saanud tööd luku-, puu-, pleki- ja teised töölised. Eriti plekispääd. Autodes on ju nii palju rauast ja plekist osi ja varustust: kered, poritiivad, mootorkatted, kohvrid, kaitsed, jahutajad jne. Kõik nad vajavad aeg-ajalisi parandusi — kõnelematagi möödapääsemata kokkupõrkeist-õnnetusist ja — lihtsast kulumisest. Siis uute osade ehitamine. Lüüa kokku veoauto kast pole veel kunst. Kunst on aga ehitada moodsele sõidukile mugav kere. Selleks peab olema *maitses* ja *tööskust*.

Meil Eestis on ainult mõned töökojad, kes on suutnud anduda sõiduaudode ja autobusside kerede ehitamisele. Soomes, näiteks, on see ala palju arenenum. Siin on aga asja arengut takistanud peamiselt kaks asjaolu: *autode väike arv ja väljamaalt sisseveetava materjali üleliigselt kõrge toll*. Kuid hoolimata neistki takistustest, on — näiteks O-Ü. „Mootor“, „Eesti Kaubandus-Tööstus-Agentuuride Büroo“ ning mitmed teised firmad hakanud valmistama autokeresid ja teisi autoosi. Majanduskriis on selleks ka mõjunud.

Parandustöödena ja katsetena see algas. Viimasel ajal on aga mindud asja juure süstemaatilisemalt. Sellest on suur kasu meie rahvamajandusele: *töölised saavad tööd ja valuuta jääb kodumaale*.

Peale vabadussõda asus hr. V. Johanson õpilasena oma kutsealale. Kuus aastat teeninud hr. Hammeri juures, asutas ta 1931. a. *oma tööstuse Tallinnas, Estonia pt. 15/17*. Seal teda leiab tarvitaja praegugi.

Tegime visiidi hr. V. Johanson töökohta. Üks valmis „Renault“ (4-istmeline tõld), kaks „Opelit“, „Nash“ ning rida teisi sõidukikere ehitamisel ja valmis ning hunnik poritiibu, jahutajaid jne. parandusel. Töölisi kümnekond. Tööd ohtralt. Saime hr. Johansonilt teada, et tal on radiaatorite, poritiibade ja teiste autoosade ning *uute autokerede* ehitamisega tööd rohkesti. Kurdab aga toormaterjali häbemata kõrgete tollide üle.

„Eile maksin inglisetina klg. eest 2,3 krooni — nüüd, peale kroonikukutamist, 4,6 krooni — 100% rohkem — tänu kroonikukutajale!“ — lausus usutletav.

Sellekipärast ei kavatses hr. Johanson tööhindu tõsta. Ta teeb — nagu ikkagi — endiselt ja endiste tingimistega. (Vaata kuulutust käesolevas numbris.)

## Ed. Poola viiekordne suurpäev.

20 aastat tegevust auto-transport alal.

**M**öödunud suvepühad kujunesid meie pealinna vanima ja tuntuima auto-transportäri omaniku Eduard Poola ettevõttes ja perekonnas *suurpäevadeks*, milliseid harva elus ette tuleb. Nimelt möödus 20 aastat kui hr. Poola abiellus ja asutas oma ettevõtte — *esimese auto-transportäri Eestis*.

Usutlesime hr. Poolat tolle kahepordse juubeli puhul. „Ega's 20 aastat veel õieti juubeldamiseks kolba“ — lausus hr. Poola tagasihoidlikult. Ta on 51-aastane, juukstes juba hõbedat — elujõud ja sportlase veri tal aga värske, isegi nooruslik. Ta küünib kaugemale...

Saime ka teada, et kahekordse — ei, *kaks korda kahekümnepäevase* aastapäeva rõõmu suurendab veel asjaolu, et ta kolm last, Sigrid, Eugen ja Sigurd, said pühadeks leerist läbi ja oma koguduse liikmeteks. *Sellelega siis viiekordne suurpäev!* Esimesel ja teisel suvepühadel pühitseti neid sündmusi Poola kodus, Laulupeo tänaval, vaikselt ja tagasihoidlikult.

\*

Eeloleva puhul toome hr. Poola elust ja äritegevusest mõningaid jooni, et tutvustada „Auto“ lugejaile meest, kes autoalal meil esimesi pioneere ja praegu Eesti suurima ja soliidseima veoautoäri omanik, mitmekülgne sportlane ja suur isamaalane.

Õppinud Tartus, Trossi juures peen-mehaaniku ameti, siirdus hr. Poola Pärnu, kus tol ajal kuulsat Waldhoffi vabrikut ehitati. Viimasest töötas ta mon-

töörina. Siis tekkis vene-jaapani sõda. Ta mobiliseeriti, kuid jäeti spetsialistide reservi peastaabi juure. Sügisest kevadeni ootas ta käsku sõita rindele Kauge-Itta. Aprillis viidi aga Kroonlinna minöörirootu. Seal ülendati varsti van. allohvitseriks. Sellisena määrati ta vanemaks mehaanikuks tolleaege sõjaminister Saharovi jahile, mis kuulus sõjalaevastikku. Kaks suve möödus selles ametis. Sõda lõppenud, sai van. allohv. Poolast Kroonlinna miinitöökodade juhataja. Kohalt vabanes ta alles siis, kui sunduslik 5-aastane väetee-nistus oli läbi.

Tollest Kroonlinnas viibimiseajast on hr. Poolal oma elu jubedaim mälestus. Toome selle ta oma sõnadega: „Nagu tähendasin, olin minöörirootu töökodade juhatajaks. Oli vist juulikuu 1905. aastal. Päeva läbi olin olnud merel ja õhtul hilja heitsin väsinuna voodisse. Ei olnud veel uinunud, kui ilmusid oma roodu sõdurid ja teatasid, et revolutsioon on alanud. Mina võtku ka puss kätte ja tulgu välja. Tegin nii. Peagi oli Fort Konstaninov meie käes. Suurtükiväelased aga ei ühinenud meiega. Hakkasime liikuma peakindluse poole. Seal tulid valitsusele ustavaks jäänud sõdurid püsside ja kuulipildujatega meile vastu. Neid toetas peakindluse kahurid. Nähes, et katse edasi minna oli asjata, taganesime. Valitsuse väed järgnesid meile. Algas klaperjaht. Esimestena vangistati umbes 150 meest. Meid viidi kindluse paraadiplatsile. Sõja-



Hr. Ed. Poola perekonnaga.

ringkonna ülemalt oli antud käsk „lasta maha kõik, kes roodu nimekirjas“. Selleks viidi meid kindluse servale mere ääre. Seal seati meid ritta mõnesammuliste vahedega, anti kätte kirkad ja labidad ning kästi kaevada endale hauad. Maa oli kõva, täis kive ja töö edenes visalt. Olin omale hauda juba umbes jala sügavuseni kaevanud, kui kästi kaevamine seisma jätta. Keiser oli teinud korralduse, et ainult *juhid* lastagu maha. Meilt nõuti süüdlaste väljaandmist. Vaikus. Siis hoisati paar nime välja. See sündinud, astus meie hulgast veel vabatahtlikult välja viis meest. Kõik seitse — nende hulgas kaks eestlast, lasti maha. Vahepeal kestis uurimine edasi ja terve meie rood — 280 meest olid vangistatud. Algasid ülekuulamised, mis kestsid umbes kuu aega ja ainult 40 meest, nende hulgas mina, vabastati. Teistele mõistis kohus, allohviteridele 20 a. sunnitööd Siberis ja sõduritele 5—6 aastat vangistust. Nii hävitatud mässulise roodu asemele toodi sügisel Vladivostokist uus minöörrood, kuid see oli veelgi mässulisem. Seda asendati hiljem Sise-Vene väikelinnadest koostatud meestega, kes aga töö suhtes polnud midagi väärt. Nii, too episood 1905. a. mässust viis mind kõige lähemale surma“ — lõpetas hr. Poola tolle jubeda loo.

Umbes samal ajal kui hr. Poola sõjaväeteenistusest vabanes, oli metallide autogeeniline jootmiskunst kandunud Lääne-Euroopast Venesse, kuigi veel mitte kaugemale kui Riiga. Seda kunsti õppima ta läks. Aastapäevad ta õppis ja praktiseeris. Ta täiendas toleaeget aparaati ja esines sellega Riia põllutöönäitusel. Sulatada ja joota kokku rauda ja terast hapniku abil, oli siis veel ime. Arvati, et see on *parim abinõu kassakapi-lõhkujatele ja aidamurdjatele*. Demonstreerida seda avalikult — olla *kuritegu*. Ja nii järgnes auhinna asemele kaebtus ametvõimudele ja hr. Poola ülekuulamine politseis. Järgmine etapp hr. Poola elus on jälle kodumaal. Wiegandi vabrik (praeg. „Ilmarine“) oli tellinud Saksast Eesti esimese autogeenilise jootmisaparaadi. Sellega töötama kutsuti Riist hr. Poola. Asjatundlik töö ning aparaadi demonstreerimine tegi varstigi hr. Poola tuntuks Eestis. Ta oli esimene ja ainuke eestlane, kes siis autogeenilist jootmist-keetmist tundis... Peagi saab ta kutse asuda tööle Franz Krulli tehastesse.

Rühkinud Franz Krulli tehastes kaks aastat „šveisijana“ — ikkagi oma aparaati edasi täiendades ja oma täiendustele vastava patendi ka hankides — asutab ta 1913. a. kevadel Tallinnas Brokumäel omale mehhanika-töökoja. Umbes samal ajal ta abiellub.

Kuid Krulli tehased ei loobunud nii kergesti oma spetsialistist; hr. Poola pidi oma äri kõrval veel pool oma ajast poole aasta kestel Krull'ile ohverdama. Kaup oli tol ajal nõnda: pool parandatava asja väärtusest talle töötasuks. Neljateist

kuuga oli hr. Poola teeninud 3000 rubla ja ta oma ettevõttesse paigutatud summa oli tasa. Siis tekkis maailmasõda. Hr. Poola, sunnitu paigutama oma summad Vene riigikassa, kaotas kõik evakueerimise puhul. Kui tagavaraväelane, mobiliseeriti ta ja saadeti Soome. Öitsev ja võlgadeta äri jäi ta noore abikaasa hoolde.

Kui spetsialist, määrati hr. Poola Soomes 1914. a. Ahvenasaarte kindlustustöödele, ja kui need valmis, siis samade kindlustuste kesk-varustusladude juhatajaks. Kindrali koht — eestlasest allohviteri täita! Pea- või keskladu asus Turu linnas ja koos tuli tal töötada paljude soomlastega. Eestlasele omase usinuse ja aususega saavutas hr. Poola usalduse, millist harva vene väes alamväelasele osaks sai. Ta olukorda kergendasid ka soomlased, kelledega tuli paljugi läbikäia.

Aasta 1915. tõi hr. Poolale katastroofi. Sakslased tungisid Pärnu. Põles kuulus Waldhoff. Hr. Poola sai paar päeva puhkust — et likvideerida oma äri Tallinnas. Saabunud siia, müüs ta ühe päevaga kõik oma tööstuse sisseseade suure kahjuga. Mehed, kes selle ostsid said jalad alla ja on praegugi jõukad.

Peale sõja lõppu ja vene vägede Soomest äravii mist jäi hr. Poola Turku, kus hakkas ehitama mootor-



Üks tülikamaid töid veo alal oli Ed. Poola transportäril pildil toodud reservuaarkatla vedu Lagedi mõisast „Ekstraktori“ tehastesse, Tallinna. Katla mõõdud on 13×23 jalga ja kaal 8,5 tonni. Koorma kõrgus maast umbes 18 jalga. Vedu sündis talvel paksu lumega ja mööda kitsast Väo külateed. Raske ülesanne viidi õnnestunult täide.



paate. Need müüs ta soomlastele ja 1919. a. novembris siirdus ta ühes perekonnaga tagasi Tallinna. Siin ostis ta Laulupidu tänaval 22 suurema kinnisvara ja kui Koppel lõpetas oma mehaanikatööstuse Estonia puisteel, ostis ta selle sisseseade ja alustas seal autode parandamist. Sellest töökojast areneski varsti meie esimene autodega veoäri. Kui Gorbachev, kelle hoones töökoda ja veoäri asusid, tõstis alatasa üüri, ehitas hr. Poola oma krundile Laulupidu tänavale tööruumid ja garaažid ning viis 1924. a. äri sinna üle. Äri õitses ja kolme aastaga oli miljon marka, mis ehitus maksis, tasa.

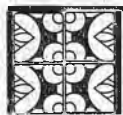
Huvitav on, kuidas hr. Poola omale veoautod hankis. Eesti kaitseväge kätte oli pärast sõda siia jäänud suur hulk enam või vähem korrratus olekus autosid. Neid müüdi 1920—23. aastatel õige odavasti. Kasutades juhust ja Eesti Panga vastutulelikkust, ostis hr. Poola neid tarviduse järele. Neid ta parandas ja pani veole. Siin on tähelepandav, et kapital, mille ta autodesse paigutas, jäi kodumaale ja et ainult uute osade tellimine vabrikust oli vajalik. Vanast prahist said aga tugevad 3—10-tonnilised veoautod. Vanad „Renod“ on ju kuulsad oma massiivsuse, veovoime ja vastupidavuse suhtes. Kergemate vedude jaoks ostis hr. Poola hiljem uue 1½-tonnilise „Fordi“. Nüüd on tal kokku 11 veoautot ning üks sõiduauto. Viimast kasutab ta peamiselt vaid sõitudeks maale. Ta suuri veo-

autosid võib aga näha kõikjal linnas ja ümbruskonnas — enamasti viinaveol, mis juba kümme aastat hr. Poola käes. Tallinna linnaval. kruusa-, teekatte- ja killustikuvedu on tänavu ka tema käes.

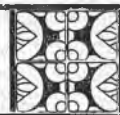
Tööd hr. Poola autodel on rohkesti. Ta sooritabki vedusid, mis teistele kogu ja raskuse (kaalu) suhtes näivad võimatuna. Näiteks katlad ja lokomobiilid, suured kui raudteevagunid, elektriijaama turbiinid, mis kaaluvad 12—15 tonni jne. Pikaajaline kogemus võimaldab talle ka raskusi kuni 30 tonnini ühest kohast teise autodega vedada.

Hr. Poola enese kohta tuleks veel mainida järgmist: Ta on Eesti Auto-klubi liige algusest peale ja praegu ka sama organisatsiooni revisjonikomisjoni liige. Kui Veoautoomanikkude Ühing tänavu kevadel asutati, astus hr. Poola ka sinna liikmeks. Lisaks on ta Reservväelaste Üh., Tall. Majaom. Seltsi ja Majaom. panga liige. Tallinna Jahimeeste Seltsi viis teda kirjeline jahimehe veri. Sport — uisud, suusad, ujumine, käimine jne. — on alati olnud hr. Poola parimaks meelelahutuseks agara töö vaheaegadel. Iga pühapäev hommikul, olgu ilm milline tahes, teeb ta jalutuskäigu linnast Kosele ja Piritale. Spordi ja tagasihoidlikkusega isiklikus elus on hr. Poola säilitanud hea tervise ja energia. Hoolimata elu ja olude vintsutustest, on tal olnud elus edu. Soovime, et tal seda endiselt edaspidigi oleks.

Autoreporter.



## Lennuasjandus



### „Eesti lendur“ nr. 2.

Olleme korduvalt, nii sõnas kui trükis, avaldanud oma arvamist lennuasjanduse eriajakirjade ehk albumite väljaandmise mõttetuse kohta Eesti eralennuasjanduse arengu praeguses staadiumis. Alles hiljuti kirjutasime „Auto“s, et eriajakirjanduse asemel oleks otstarbekohasem avada lennuasjanduse osakondi sobivais ajakirjes ja ajalehis. Ka suuremates ning jõukamates riikides, kus lennuasjandusest huvitatud isikute arv on võrratumalt suurem kui meie väiksel maal, kus pealegi eralennuasjandus on alles oma arengu algastmes, rakendatakse trükitud sõna mõjuvõimalused sel teel tööle õhuidee propaganda kasuks. Nii toovad poola, prantsuse ja teiste maade ajalehed järjekindlalt iga nädal õhusõidule ja lennuspordile pühendatud lisasid 1—2 lehekülje suuruses. Omal algatusel on „Auto Sport & Turism“ hiljuti avanud lennuasjanduse osakonna, ootamata meie vastavate organisatsioonide õigele äratundmisele tulekut ses asjas.

Tallinna Õhuasjanduse Ühingu album „Eesti lendur“ Nr. 2 ilmus jaanipäevaks. Kahju, et kirjastajate, kuulutajate ja selles albumis ilmunud kirjutiste autorite töö, vaev ja kulud ei aita kuigi palju kaasa hästi Eesti õhuasjanduse liikumise tõusule. Kuna kõrge müügihinna tõttu albumile ei leidu ostjaid, siis on tal propaganda väärtust ainult niipalju, kui võrd teda levitatakse maksuta. Oletades, et rohkearvuliste kuulutuste tõttu ühingul ei tule juurde maksta albumile ka sel juhul, kui ta ei peaks midagi võtma sisse numbrite üksikmüügist, peab siiski tähendama, et kaudselt ühing kaotab ka materjaalselt. Nimelt ei vaata kuulutajad ärid ja firmad makstud summadele mitte kui tasule

kuulutuste eest, vaid kui varjatud toetusele õhuasjanduse ühingu. Ning seepärast on kahju rahast, mida oleks võinud kasutada palju produktiivsemalt.

Ülaltoodud kaalutlusi kõrvale jättes, peab tunnistama, et „Eesti lendur“ Nr. 2 on nii kujult kui sisult õnnestunud võrdlemisi hästi. Möödunud aastal ilmunud „Eesti lendur“ Nr. 1-ga võrreldes on ta sisukam: on kadunud juhuslikud tõlked ning on kasutatud kodumaa asjatundjate kaastööd, kusjuures autorid on püüdnud käsitada oma teeme Eesti olude seisukohalt. Kahjuks ei ole aga siiski kõik autorid võtnud küllalt tõsiselt oma ülesandeid — nii mõnigi küsimus on läbitöötamata, nii mõnigi artikkel kirjutatud liiga kiirelt. Siis võiks kirjastajale ühingu veel tungivalt soovitada tulevikus kasutada keelelise korrektori kaasabi käsikirjade läbivaatamiseks, sest album kubiseb keelelistest ja stiili vigadest, mis mitte ainult ei tee lugemise ebamõnusaks, vaid kohati isegi raskendavad arusaamist.

Tüsedaimaks kirjutiseks on kahtlemata kindral Tõrvandi artikkel Eesti õhu- ja gaasikaitse kiire korralduse vajadusest, mille alguses autor selgitab hädahoitu, millist tulevikku sõjas kujutavad õhurünnakud ning loetleb vahendeid vaenlase õhurünnakute vältimiseks ehk nende tagajärgede pehmendamiseks. Kirjutise teises osas autor vaatleb, mida tuleks teha meie oludes õhu- ja gaasikaitse alal, ning annab läbitöötatud kondikava edaspidi luua tulevast õhu-gaasikaitse organisatsioonist.

T. O. Ü. sekretär Tiitso toetub omas kirjutises välistama asjatundjate väljendusile, et veel kord osutada

õhu- ja gaasikaitse tähtsusele ning toob näiteid, kuidas välismaail riik toetab seltskonna ja üksikute kodanike algatusi õhuasjanduse alal: lennukite soetamist, lendurite väljaõpetust jne.

Huvitavalt ja humoriküllaselt on kirjutatud major Janson'i kirjutis „Kas hakkab lendama?“, milles autor võtab lendureilt eluga riskeerivate kangelaste oreooli ning näitab statistika abil, et kui kellegil tekiks soov reisilennukil teha läbi mõni lennuõnnetus, tal tuleks selleks lennata keskmiselt 25 korda ümber maa-kerka enne kui tal õnnestuks võib olla jääda ilma mõnest ribikondist.

Dipl. ins. Elbrecht'i kirjutis „Õhusõit Eestis“ annab ülevaate eesti eralennuasjanduse ajaloo ning toob statistikat Eestit läbistavate lennuliinide tegevusest.

Peale mainitud kirjutiste leidub albumis veel järgmisi artikleid: „Kas on vaja teostada gaasikaitset?“ cand. chem. Buxhoevdn'ilt, „Lennukitööstuse arengu võimalusi Eestis“ dipl. ins. Org'ilt ning „Lennuturis-

mist“ ja „Mootorita lend Eestis“ nende ridade kirjutajalt. Viimasena nimetatud kirjutistes on püütud anda esimeses ülevaadet moodsa turismilennuki võimeist, hinnast ja soetamis- ning kasutamismõimalustest, teises aga selgitada mootorita lennu harrastuse võimalusi ja selle tähtsust Eestis. Albumi lõpus on kroonikat mudelismi ja „Dvigatel'is“ ehitatud kahe eralennuki kohta.

Ülalöelduga ei ole tahetud arvustada sisuliselt „Eesti lendur“ Nr. 2 ilmunud kirjutisi; mõnes artiklis avaldatud mõtete kohta võtame sõna tulevikus. Täna piirdume ainult sellega, et soovime T. O. Ü. albumi lugemist igale õhuasjandusest huvitatud kodanikule ja igale isamaalasele, kes tahab olla teadlik moodsa riigikaitse tähtsusest, sest albumisse on koondatud ülevaateid eesti õhuasjanduse senisest arengust ning kaalutlusi radadest, millistel, asjatundjate arvates, meil tuleks käia tulevikus, kui tahame end kindlustada mitte ainult maal ja merel vaid ka õhus.

H. Tombach.

4-istm. 215 h.-j. Lycoming mootoriga Stinson'i lennuk „Reliant“, kiirus 115—135 miili tunnis.



## Lendamine aurujõul

22. aprillil s. a. tegi Oakland'is, Kalifornias esimesi lennukateid aurumasinaga varustatud lennuk. Aurumootori ehitajaiks olid vennad Besler. Mootor oli õieti määratud 20 tonn. raudtee Pullmann mootorvaguni jaoks. Seda imetlusväärsem on tema kasutamine lennuki peal. Besleri compound aurumootor koosneb kahest V kujuliselt seatud silindrist, milliste läbimõõt on kõrgesurve silindril 76 mm, madalsurve silindril 133 mm. Kolvikäik 76 mm, aurusurve 85 kg/cm<sup>2</sup>, võimsus 150 HJ 1.625 tuuri juures minutis.

Aurukatel on õliküttega. Elektrimootori abil töötav kompressor täidab starteri aset. Mootori käimapanekuks tarvitatakse lennukiga mitte kaasveetavat akkumulaatori, mis annab voolu elektrimootorile ja õlikütte süüteküünlale. Jahutajaiks kasutati ajutiselt kaks radiaatori, üks auto ja teine lennuki oma. See seadeldis aga ei võimaldanud täiesti vältida auruväljalaskmist õhku; veekulu oli umbes 10% ringvoolust.

Esimesel lennukul kulus 5 minutit startiks, arvatult süütealgusest kuni mootori täisvõime saavutamiseni. Õhkutõus ja lend toimusid normaalselt. Hariliku plahvatusmootoriga võrreldes oli mootori müra nii väike, et kui lennuk lendas üle pealtvaatajate, viimastel oli ettekujutus nagu oleks tegemist purilennukiga.

Maabumisel, lendur William J. Besler pani kõige pealt mootori seisma, siis, kasutades käigu ümberpööramise seadeldist, pani propelleri keerlema vastas suunas, mis läbi vähenes lennuki kiirus ja suurenes laskumise nurk. Niipea kui lennuk puutus vastu

maad, Besler pidurdas rattaid ning andis täit tagasi-kaiku: lennuk jäi seisma silmapilkselt.

Kuigi need katsed iseenesest on väga huvitavad ja andsid häid tagajärgi, on vähe usutav, et aurumootor võiks tõrjuda välja plahvatusmootori. Aurumootor ei ole lihtsam plahvatusmootorist. Lisaks tulevad veel aurukatel ja kondensaator, mis teevad aurumootori raskeks. Besleri aurumootor üksinda kaalub 82 kg, aurukatel koos töötamiseks tarviliku vee ja kütteõli hulgaga 220 kg. Tuleb siiski võtta arvesse, et nagu juba ülal tähendatud, katsestatud masin ei olnud konstrueeritud lennuki jaoks vaid raudtee tarvis, mis tõttu ei pantud erilist rõhku tema kergusele. Seepärast võib olla päris kindel, et mõningate viimistluste juures on võimalik samavõimelist aurumootori ehitada palju kergemalt kui seda on teinud vennad Besler.

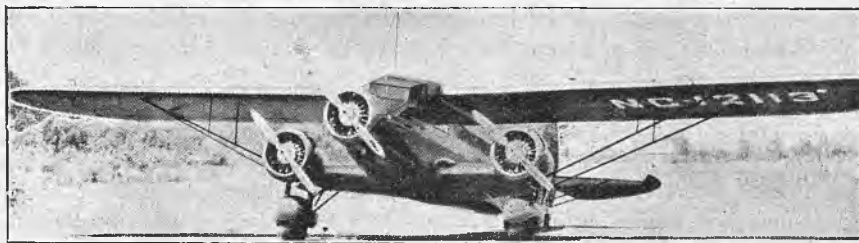
Nagu teada, plahvatusmootori võimsus on leeb põletisseguga (bensin ja õhk) kaalu hulgest, millist võivad mahutada tema silindrid. Kuna õhk hõreneb (õhu erikaal väheneb) kui kõrgus maapinnast kasvab, siis lennuki mootori silindrite poolt sisseimetava põletisseguga kaaluhulk ja sellega ühtlasi mootori võimsus kahaneb kui lennuk tõuseb kõrgemale. Võiks arvata, et kuna aurumootori töötüki on kinnine (seesama veehulk muutub auruks, kondenseerub veeks, et siis uuesti muududa auruks jne.), siis aurumootori võime ei oleneks lennu kõrgusest ja seega tema kasutamine oleks eriti kasulik suurte kõrgustel. Lendamisel suurte kõrgustel on aga see hea omadus, et õhu hõreduse tõttu on

õhutakistus väike ja seetõttu on võimalik arendada suuremat kiirust. Viimast muidugi, kui lennuki mootori võime on kõrguses sama mis maapinnalgi. Mootori võimsuse alalhoiuks on lennuki mootorite juures kasutatud kompressoreid ehk jälle mootorite ülikompressiooni (ebaharilikult suur kompressiooni suhe, millist aga lendur kasutab ainult suurematel kõrgustel). Kompressorita ei saa läbi vist ka aurumootori

juures, sest õlikütte vajab töötamiseks ka õhku. Nii siis ei ole loota aurumootorilt erilisi paremusi võrreldes plahvatusmootoriga.

Besleri aurumootor tarvitab 680 kg vett tunnis. Puuduliku jahutuse tõttu ei ole mootori tsükl täiesti kinnine: 10% veeaurust tuleb lasta minna kaotsi, nii et umbes 40 liitrist veest jätkub tavaliseks lennuks.

H. T.



Uusim Stinsoni lennuk  
10-istm., varustatud kolme  
240 h.-j. Lycoming mooto-  
riga.

## T u r i s m

### Setumaa — „Eesti Siber“.

Pakub palju huvitavat.

Setumaa, Eesti kagupoolseim nurk, on see osa koudumaad, mille loodust, ajalugu, elu-olu ja rahvast meil kõige vähem tuntakse. Setumaa, nüüdses ja laiemas mõistes *Petserimaa*, on kujunenud eestlastele tagamaaks, kus elab vähemarenenud rahvas, kus kummardatakse „vene jumalat“, kus juuakse viina meeletult ja kus lakkamatult välguvad pussid. Asjata polegi Setu-Petserimaad hakatud „Eesti Siberiks“ nimetama. Ta on eestlase kujutisena sama mis Siber oli ja on venelasele — *tundmata õudsuste ja korratuste maa*. Ainult rahvaluule alal pole Setumaa meile enam *terra incognita*. Teame, et see on „leelotajate“ ja *laulude maa!* Sealt on eesti folklore oma suurima saagi saanud. Pea iga külas on seal „lauluimä“, leelotaja — mõnes mittugi. Terve Setumaal on neid ligi 150! Rahvalaul, omapärane ja primitiivne, elab veelgi „Eesti Siberis“. Seal lauldakse pulma-, surma-, töö-, talgu-, pilke-, nalja-, kiige- ja teisi laule nagu muistsetelgi aegadel. Midagi pole muutunud.

Sama on lugu rahva kommetega. Needki on samad, mis sajanguid tagasi. Ja neid on palju! Sündiminegi Setumaal sünnib kommete kohaselt ja *taigu* tehes. Siis *ristsed*, *lapse toitmise*, *kosimine*, *pulmad*, *suremine* ja *matmine*. Isegi *kirikus käimine* ja *jumalakuju ette ohvrite toomine* on setule rohkem kombe kui usuasi. Võib öelda, et setu sünnib, elab ja sureb esiisadelt päritud igivanade kommete kammitsates. Ja suur osa neist kommetest on *paganuse pärandus*. Mujal Eestis on rahva vanad kombed kadunud või kadumas — setu aga pole oma kommetest veel pea midagi kaotanud. Seda sama võiks öelda setude keele, riietuse, elamute ja ehitiste, söögi, joogi, töötamisviiside jne. kohta. Vaevalt on sajangute kestel midagi muutunud. Sama originaalsus, sama primitiivsus. Erandiks on vahest see, et setukeel ja ka setu isegi on Vene mõjul teatava määrani venestunud.

Setumaa varajasemast minevikust teatakse väga vähe. Vanimad muinasleiud sealt kuuluvad nooremasse rauaaega. Need on hauakünkad, *kalmud* või *käipad*.

ja neid on palju, umbes 800. Nendesse on maetud maaelanikke 1000—1500 aastat tagasi. Ka *linnamägede* leidub Setumaal. Muinaslinnadest on tähtsaim ja kuulsaim Vana-Irboska.

Varajasemad andmed Setumaa ajaloost kuuluvad varjaagite aega. Tuntud on legendaarne lugu kolmest vennast-varjaagist — vürstidest *Rurik*, *Truvor* ja *Sineus* — keda venelased olla kutsunud enda üle valitsema. Vendadest olla Truvor asunud Setumaale, vana Irboska muinaslinna, kuna Rurik, Vene riigi asutaja, valis Novgorodi ja Sineus Valgjärve omale elukohaks. Truvor ja Sineus surid varsti ning Rurik päris nende riigikesed. Sellest on umbes aastatuhat tagasi.

Juba siis ja võib olla et varemgi, oli Setumaa piirile Veliikajajõe suhu tekkinud Pihkva linn. See oli tähtis kaubavahetusekoht Ida ja Lääne vahel ning tee sinna viis läbi Setumaa. See asjaolu ongi saanud Setumaale saatuslikuks rohkem kui 1000 aasta vältel.

Verine on Setumaa ajalugu. Täis võõraste vallutajate veretöid. Käis ju vana Hansa-kaubatee Riiast läbi Setumaa Pihkvani ja sealt edasi Novgorodini. Leedu, Läti ja Lõuna-Eesti (Setumaa) olid alati vaenlaste jalus. Neile — venelastele, sakslastele, poolakatele, rootslastele ja teistele oli vaja valitseda maad, mille läbi tee rikkustele viis. Sellest siis asjaolu, et Setumaa on aasta-tuhandete kestel käinud käest-kätte. Kui kannatas Põhja-Eesti, siis seda rohkem just *Setumaa*. Kuivõrd tähtis oli Setumaa näiteks maailmasõja ajal Venele, seda kinnitab kuulsalt Petrogradi—Pihkva—Riia sõjatee ehitamine. See läbibist Setumaa aga setudele polnud sellest sooja ega külma. Nüüd kasvab see suurepärase lai sõjatee rohtu...

Tähtsam on eriti Eestile Setumaa pealinn *Petseri* ja selle „vanem vend“ *Irboska*. Viimane oli ju omal ajal vene-poola tugevaimaks kindluseks läänekultuuridapiiril, kus slaavsus ähvardas lääne tsivilisatsiooni. Vana Irboska müürid, mis kord asetsesid umbes pool kilomeetrit eemal praegustest, kaitsesid tungi Venesse. Nii kõneleb ajalugu. Ja palju rohkemgi. Kuid meil



pole ruumi seda siin kirjeldada. Huvitatud isik olgu lahke ja vaadaku koguteost „Eesti III — Setumaa!“

Maastikuliselt on Setumaa jala- või autoga rändajale huvitav. Alates Haanja Munamäelt ja läbis-tades Vastselina mägestiku ning jõudes ligi Petserini,



Petseri kloostri kirikud.

leiame metsi, mägesid, järvi. Siis muutub maastik lainetavaks põllumaaks, kus paas all ja mulda peal ihnult.

Piusajõe org pakub vaheldust. Kuid vaid hetkeks. Siis jälle lainetav maastik. Jõuame aga Vana-Irboskani, siis leiame eest oase. Siin on meil 20 km eemal — keset lagendikku — tuhande-aastane kindlus ja selle kõrval kaks järve ja kaksteist allikat ning idülliline vesiveski ühes ujuvate luikedega. Järved, vesiveski ja luiged asuvad sügavas orus, kindlus on aga kõrge mäe tipus. Orustik läheduses ei jäta turistile ja vaatlejale midagi soovida. Tuletab meele Rõuge järvi ja orge. Ajalooliselt on aga veelgi huvitavam...

Kagupoolseim osa Eesti pinda — Laura-Pangevitsa — on ka omaette ilus. Tuletab meele Pühajärve ümbrust. Mäed, metsad, järved ja idüllilised talud — läti ja eesti omad... Oleme suvitanud seal ja paremaid turistile soovitada ei soovigi. Ka mitte kalastajaile. Päeva jooksul õngitsesime pisijärvest Laura lähedal välja ligi kümme kilo keskmise suurusega ahvenaid ja särgeid. Sinna sõidamegi see suvi kala õngitsema ja aiasaaduseid nautima. Kuid tuleme nüüd tagasi Petseri. Ta on ikkagi Petserimaa pealinn. Tal on kaks uhkust: kaks korda kuus korduvad laadad ja mitmekordsed usupühad kloostri munkade juhtimisel. Tuhanded setud ja venelased koonduvad nendeks sinna. Pole siis piiri kauplemisel, joomisel ega kaklemisel. Omapärase pildi pakub Petseri linn, eriti selle turg ja tänavad noil päevil. Kes kord näinud, ei unusta seda kunagi. Rändajale jätab see kirju ja omapärase pildi, mida isegi eskimode turu vaatlemine ei ületa.

Petseri kloostri lugu vajaks omaette peatüki. See on olnud paigaks pühakutele ja kroonihuvide kaitsjale rohkem kui tuhat aastat. Ajaloo kirjutamine pole meie ülesanne. Märgime vaid, et too samane klooster on oma viimase eks-ülemaga teinud meie valitsusele roh-

kem peavalu kui näiteks endised seisuslised asutused. Nüüd on „rahu majas“, kuid lained pole veelgi rahunenud.

Kuulus Petseri klooster aga seisab seal. Ta on ilus ja ajalooline. Teda näidatakse heameelega igale turistile. Ja ta on vaatamisvääri-line. Seitse ajaloolist kirikut, ajalooline aed, rootsi sõdurite ja munkade sügavad, maaalused hauad, haruldased kaevud, vanaaegsed kindlused jne. — kõik nad pakuvad vaatlejale pilti, mida mujalt Eestist vaevalt leida. Ühesõnaga: teist sarnast iseäraldust nagu Petseri klooster Eestist ei leia.

Setumaa maastikust võiks veel möödaminnes nimetada: Pihkva-äärsed tuiskliivaluited (hanged), rabad, nõmmed, millede kasutus praegu kaitsevæe käsutuses. Rändajale nad pakuvad aga huvi, mis teistele nägemata. Petseri ja Petserimaa on aga nii huvitav, et ükski kodumaad tundmaõppiv eestlane ei tohiks olla seal käimata. Siin tuleb meele vana vene rahvasõna: „kes pole Kremli näinud pole Venet näinud“ — võiksime öelda: „kes pole „Eesti Siberit“ (Setumaad) näinud, pole Eestit näinud!“ Petserimaa, ka mitte Setumaa, pole ju ikkagi Eestimaa. Et aga Setumaa on ikkagi osa Eestimaad, siis on meil õigus teda ka turistimaana võtta. Ja sellena on ta teatava määrani isegi ideaalne. Nii ajalooliselt kui ka maastikuliselt. Ta on huvitav ka ajaloo värskemas väljaandes...

Mujalt Eestist suunduvad Setumaale peamiselt üks vee- ja viis maateed. Esimene neist viib Tartust Värskla laagrisse ja sealt edasi maanteel Petserisse. Teised aga kannavad rändaja kas raudteel Tartust või Valgast otse Petserini ehk maantee kaudu läbi Võru, Haanja, Kasaritsa või Vastselina otse Petserisse ja sealt edasi Irboska, Pangevitsa ja Laurani. Teed on head ja ühendused esimese-järgulised.



Petseri kloostri müürid.

Lõpuks võiks öelda, et Setumaa praegusel arenguastel polegi enam see „Siber“, millisena seda venelane omal ajal endale ette kujutas, vaid hoopis midagi muud. Ja teiseks, eesti turistile pakub ta oma originaalsuse ja seal säilinud rahvakommete tõttu rohkem huvi kui kõik teised osad meie maast.

Setumaa on ja jääbki vist meie maal turistile ja unikumi otsijaile avastuste maaks...

## Lühemaid teateid.

### ROOTSI AUTOTÖÖSTUSE EDU.

Rootsi noor autotööstus, mis valmistab „Volvo“-sõidu- ja veoautosid, on üldisest majanduskriisist hoolimata edurikas. Seda kinnitavad järgmised arvud:

1931. a. müüdi 1917 „Volvo“-autot, neist väga vähe välismaile; 1932. a. tõusis aga müük 2545 sõidu- ja veoauto peale, neist müüdi 590 „Volvot“ välismaale. Kasv oli siis 33% eelmise aastaga võrreldes.

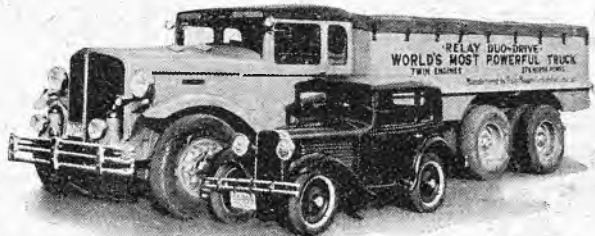
### AUTOVABRIKANDI ENESETAPP.

Studebaker Corp. president A. R. Erskine leiti 1. juulil s. a. South-Bendis omas villas surnult. Enesetapmise põhjused teadmata, kuid võib oletada, et see ühenduses oli nim. vabriku rahaliste raskustega.

### SAKSAMAA „SUURE AUHINNA“

edasi lükkamine tekitas mitmel pool arvamise, nagu jääks see suurim rahvusvaheline võidusõit k. a. üldse pidamata. Saksa autoklubi palub teatada, et sarnane arvamine on ekslik, ja „Suur auhind“ peetakse 1934. a. jälle Nürnberg-ringteel.

### MAAILMA SUURIM AUTO.



Relay-autovabrik Ameerikas laskis hiljuti välja 20-tonnilise kandejõuga veoauto, mis on suurimaks veoautoks maailmas.

See 3-teljeline veoauto on varustatud kahe mootoriga, millede koguvõime on 275 HJ.

### 3 UUT AUTOKONSTRUKTSIOONI TSHEHHO-SLOVAKKIAS.

Kuna publiku ostujõud viimasel ajal tublisti on kahanenud, ja ka keskmise tugevusega autosid enam ei osteta, otsustasid Tšehhoslovakkia 3 autovabrikut hakata väikeautosid ehitama. Nii töid Skoda-tehased turule uue väikse 4-sil. mudeli „Skoda 420“. Brünni sõjariistade tehas esineb ederatistemudeliga Z4, ja Wikov väikeautoga „Wikov-Baby“, millel mootor on asetatud taha.

### 10.630.000 KM MAANTEID MAAILMAS.

Rahvusvahelise kaub. koja teadete põhjal (Pariis), leiduvat maakeral ümmarguselt 10.630.000 km maanteid. Euroopa riigele kuulub 2.150.400 km, millest Prantsusmaa omab 628.000 km, Saksamaa 348.700 km, S. Briti 287.580 km, Itaalia 195.175 km, Poola 94.471 km, Hispaania 87.098 km, Rootsi 71.273 km, Tšehhoslovakkia 58.573 km, Belgia 44.288 km, Norra 36.412 km, Austria 32.000 km, Ungari 27.396 km, Hollandi 25.470 km, Helveetsia 13.935 km.

Rahvuslik Autode kaub. koda New-Yorkis teatab, et praegu umb. 4.500.000 jõuvankrit Ameerikas jooksevad, mille eluiga on enam kui 7 aastat. Ühendriigis kavatsetakse nüüd sündmääruste abil hakata kaotama neid vanu, liiklemisele hädaohtlikke sõidukeid.

Detroitist teatatakse, et Ford tehaste juhatus on otsustanud oodata oma odava 8-sil. masina ehitusega, kuni seisukord autodeturul paraneb. Seega loobub Ford esialgu aktiivsest võistlusest madalate hindade klassis kus ta aastakümneid püsis esikohal. Praegusel silmapilgul on ägedamas võistluses omavahel Continental, Willys, Plymouth, Chevrolet ja väike Austin.

### 2000 KM LÄBI SAKSAMAA.

Saksamaa autoklubid korraldavad võidusõidu auto-tele ja mootorratastele läbi Saksamaa 2000 km ulatusel. Sõita tuleb täie gaasiga 24—36 tundi järgemööda.

Osavõtjaid on 486 nende hulgas 191 autot, 40 mootorratast küljekorviga ja 255 soloratast.

I grupis	üle 4000 ccm	88 km/t.	8 autot
II „	2000—4000 „	82 „	32 „
III „	1500—2000 „	74 „	48 „
IV „	1000—1500 „	70 „	34 „
V „	kuni 1000 „	60 „	69 „

Tähtsamaid sõitjaid: Hans Stuck, Brauchitsch, Lüttwitz, Prinz Schaumburg-Lippe, Lotte Bahr, Otto Röhr, Ernst Henne, R. Hasse, Sauerwein ja Paul von Guilleaume.

### Kroonika.

#### EESTI AUTOKLUBI TEATED.

Eesti Autoklubi liikmete ja külaliste väljasõit Pärnu korraldatakse 29. juulil s. a. Väljasõit kell ½5 õhtul klubi eest Vene tän. 30. Tagasisõit 30. juulil kell 16. Palutakse klubi liikmeid ennast registreerida klubi sekretäri juures kuni 27. juulini s. a. Vene tän. 30, tel. 435-83.

Klubi juhatus loodab, et klubi liikmed suuremal arvul sõidust osavõtavad klubi 9-da aastapäeva puhul.

Riia Läti Auto- ja Aeroklubi pühitseb 5. augustil s. a. oma 25. a. juubelit. Juubelpidustustest on osavõtma palutud ka Eesti Autoklubi esindajat. EAK. esindajana võtab meist pidustustest osa klubi abiesimees hra J. Tannebaum.

EAK. juhatus soovib õnne juubilarile tema 25. a. sünnipäeva puhul.

Klubi liigeteks astumiseks avaldasid soovi ja võeti vastu prl. A. Vahtmeister, hrad: Dir. A. Kõva, E. Lerenmann, O. Raudsepp ja L. Fallstein.

#### EESTI TURISTIDE ÜHINGU TEATED.

Ühingu poolt korraldatavad väljasõidud käesoleva suve jooksul: laupäeval 29. juulil omnibusel Vigalasse vähjapäügile, tagasi Vigalast pühapäeva õhtul; pühapäeval 6. augustil 1200 km ringreis omnibusel ümber Eesti, kestvusega kuus päeva; pühapäeval 13. augustil omnibusel Viitna järvedele ja Neeruti mägedesse, tagasi sama päeva õhtul; pühapäeval 20. augustil 1200 km ringreis omnibusel ümber Eesti, kestvusega 6 päeva; pühapäeval 27. augustil omnibusel Vasalemma ja Padise kloostri varemetesse, tagasi samal päeval.

Peale selle korraldab ühing oma liikmete väljasõidu omnibusel Kesk- ja Lõuna-Euroopa maadesse, läbistades Läti, Poola, Tšehhoslovakkia, Ungari, Austria, Itaalia (kuni Neapelini), Tiroomi, Lõuna-Saksamaa, Tšehhoslovakkia, Ida-Saksamaa, Leedu ja Läti; väljasõit Tallinnast 1. septembril, reisikestvus 35 päeva.

Noorte sektsiooni asutamine. Ühingu möödunud aasta peakoosoleku otsuse põhjal on asutud noorte sektsiooni asutamisele Ühingu juurde. Noorte sektsiooni liikmeteks oleks kooliõpilased ja teised noored kuni 18 aasta vanaduseni ilma hääleõiguseta ühingu peakoosolekul. Noorte sektsiooni ülesandeks on kodumaa tundmaõppimise ja kodumaal rändamise arendamine noorsoo hulgas. Noorte sektsiooni organiseerimine ja juhtimine sünnib kogenenud koolimeeste ja turistide kaastegevusel.

Matkaja käsiraamat. Ilmus trükist Matkaja Käsiraamat I osa, üldjuhiseid noortele, hind 20 senti. Trükkimisel on sama käsiraamatu II osa, nägemisväärsed kohad raudtee jaamade ümbruses, missugune valmineb umbes kümne päeva jooksul. Saadaval Turismi Keskkorralduse büros, Tallinnas, Rüütli tänav 2.