

E-13223 Ep. 6.78 J. 44.

Auto-Sport & Turism

AUTO- JA LENNUASJANDUSE, MOTOORSPORDI JA TURISMI AJAKIRI.
EESTI AUTO- JA TOURINGKLUBIDE HÄÄLEKANDJA.
VASTUTAVAD TOIMETAJAD: DIPL.-INS. J. TÄKS JA JOH. KANA.

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

VI AASTAKÄIK.

Nr. 1 (59) JAANUAR 1933.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U.

Saateks.
Bensiini sundsegamisest piiritusega.
Köln—Bonn autotee.
Uuendusi auto alalt.
Monte-Carlo tähesõit.
Lühemaid teateid.
Turismi osa.
Kroonika.

I N H A L T.

Zum Geleit.
Über die Zwangsbeimischung von Spiritus
Autostrasse Köln—Bonn.
Automobil-Neuheiten.
Sternfahrt nach Monte-Carlo.
Kürzere Nachrichten.
Tourismus.
Chronik.



Saateks.

Aasta, majandusliselt raskem kui kunagi varem, vajus igavikku. Algas uus aasta, uute soovidega ja lootustega.

Uuesti ja uute lootustega Eesti autospordi ja turismi alal alustab ka meie ajakiri — jälle *iseseisvana* — oma elu. Sest elu ei tunne paigalpäsi: seisad — jääd taha, tegutsed — jõuad edasi. Töös ja lootustes avaldub elu, sest —

„While there is hope — there is life;
while there is life — there is hope“.

Nõnda see on: *niikaua kui on elu, on lootusi* — ja vastupidi.

Kuid alustades uut verstapostivaiget ei suuda meie siiski jätta tagasiivaatamata. Ja mida näeme lähemas minevikus?

Kõigepealt näeme lõputu rea igasuguseid raskusi. Neid veeretab meile ette üldine majanduskriis ning selle mõjul ka riik ja ta organid. Maksud, mis seni iga Eesti elaniku kohta ulatasid umbes sajale kroonile aastas, suurenesid vähemalt veerandi võrra. Isegi näljapalgad ja vaesus pandi maksu alla...

Samal ajal kui kodaniku maksukoormat suurendati, langes toodang tööstuses ja raugete ärielu. Tööpuudus ja senisestki väiksemad sissetulekud, palkade kärpimised, koondamised, uued maksud, tollide kõrgendamised jne. mõjusid ja mõjuvad rängalt meie elusse.

Mis eriti puutub meie autoasjandusse, siis on selle seisukord kujunenud möödunud aastal otse kadu kuulutavaks. Maksud olid varemgi rasked, siiski suudeti neist veel nurisemata ülesaada. Et need aga kohutavalt kasvasid — näiteks *teedekapitalimaks kolme aasta kestel kümnekordseks!*

Kas on siin vaja loetleda kõike, mis meie autoasjanduse hävitamiseks võimude poolt tehtud? Vaevalt! Siiski olgu tuletatud meele

kordkorralt kõrgendatud tollid, mis juba kujunenud *keelutollideks*, siis *litsentsid*, millega monopoliseeriti jõuvankrite sissevedu. Edasi järgnes üleminek *valuutakitsendusele*, mis praegugi maksev. Nende võtetega suleti vaba jõuvankrite sissevedu. Ja et hävitustöö oleks täielik, selleks on igasuguste maksude (bensiinitoll, teedekapitalimaks, registreerimismaksud jne.) abil tehtud autode tarvitamine nii kalliks, et jõuvanker, olgu sõidu- või veoauto, omnibus või mootorratas, on meil juba luksuseks. Tagajärg on muidugi see, et liikumasolevate ja selleks kõlbulikkude jõuvankrite arv väheneb ja seega ka riigi tulud mootor-transpordi alal — kõnelemata tööpuudusest, mis autoparandusalal otse karjuv.

Saetakse oksa, millel istutakse. Tehakse — *vale-kokkuhoiu nimel* — luksuseks see, mis seda ei ole. Selle asemel, et lasta autoasjandusel areneda oma loomulikkude teed, hävitatakse seda ja see läbi ka meie noor kodumaine *bensiinitööstus*. Töökojad ja vabrikud kiratsevad tööpuudusest, töölised visatakse tänavale nälgima ja *hüdaabitööstus* on ainuke, mis meil veel *õitseb*.

Ei saa ka unustada uute raudteede ehitamist. See on teine ala, millega võivad meie majandusjuhid hiilgada. Vaevalt valmisesid Tartu—Petseri ja Rapla—Virtsu uued raudteed, kui leiti, et need end ei tasu, ei pea end ülevalgi. Nüüd on alustatud Abja—Valga raudteeliini ehitamist ja kavatsusel on veel Jõgeva—Põltsamaa—Võhma raudtee ehitamine. Kõigekeks selleks jätkub meil raha, insenerid ja energiat. Raudteede ehitamisest on meil saanud ka õitsev tööstusharu. Väidetakse küll, et mootor-transport rahuldab nõudmisi, kuid seda ei usu härrad Toompeal. *Pillama peab* — ja *laulutama* just nüüd, kõige vaesemal ajal!



Ep. 2455

Lõpuks ei saa siin ka märkimata jätta, et tulemas on bensiini-piiritusega segamiseseadus, autode sunduslik kinnitamiseseadus, jõuvankrite seaduse muutmine ja täiendamine ning rida teisi kavatsusi, mis mõeldud autoasjanduse allasurumiseks ja hävitamiseks.

Krooni kõigele paneb siiski pähe Tartu Põllumeeste Seltsi *avalik sõjakuulutus autode vastu — hobuse kasuks*. eSda ja teisi küsimusi, mis siin mainitud või mainimata jäänud, käsitleme käesolevas ja edaspidistes numbrites üksikasjalisemalt ja *nende seisukohalt*, kes

ühel või teisel viisil huvitatud mootor-transportist, autoparandusalast, auto- ja mootor-ratta-sportist, turismist, lennuasjandusest, teedepoliitikast, automüügist, autoasjanduse maksustamisest jne.

Loodame, et meie oma suure ülesande juures ei jää üksinda ja usume, et meie ühise häälekandja ümber koonduvad kõik, kes eelpool nimetatud aladest ja asjadest huvitatud.

Soovides senisest paremat ja edurikast Uut aastat kõigile oma lugejaile ja sõpradele, alustame tööd uue innuga.

Toimetus.

Bensiini sundsegamisest piiritusega.

Ins. S. Uusna.

Viimaste kuude jooksul on nii tehnilises, kui ka muus ajakirjanduses ilmunud rida kirjutusi, millega püütakse veel kord ülessoendada mõne aja eest päevakorral olnud küsimust bensiini sundsegamise kohta kartulipiiritusega. Ilmunud artiklid*) käsitlevad bensiinile piirituse juurdesegamise kasulikkust, tuues selle juures ette ikka samu vanu väiteid, nagu: valuuta kokkuvõid, töö andmine piiritusetööstusele, põllupidajatele kartuli kasvatamise võimaldamine ja üldse suured kasud meie rahvamajandusele. Oma väidete mõju tõstmiseks on püütud asja ka tehniliselt õigustada, võttes abiks küll prof. E. Hubendick'i töid, küll muid argumente, mis on sihitud eestkätt vist küll vähikute veenmiseks, kuna aga asjaga ligemalt tuttavale, tahavad need mie praeguses olukorras praktiliselt ainult sõnadeks jääda.

Imelikul kombel ilmuvad bensiini sundsegamist pooldavad ning nõudvad artiklid ikka piirituse tööstusel lähedalseisvalt ringkonnilt, mis tahab olla tõenduseks, et ka meil, nagu mujalgi, segamist pooldavasse gruppi kuuluvad need, kes loodavad sellest kasusid. Ja kuna kasude saamine sünnib ikka kellegi kulul, siis on vastasleeris need, kelle taskust see tahetakse võtta. Peab aga kohe juhtima tähelepanu tõsiasjale, et käesolev küsimus on, autotranspordi riiklike tähtsuse tõttu, väga tõsise ja laiaulatusliku iseloomuga, mille otustamisel ei tohiks, nagu härra J. Hüsse õigusega nimetab, mõõduandvad olla üksiku ringkonna huvid ning ka küllaldased meie keemikute arvamisid, vaid kaaluvam sõna tehnilistes küsimustes peaks olema praktiliselt sel alal tegutsevatel tehnilistel jõududel, ning eestkätt neil kelle turjal eksperiment läbiviia kavatakse.

Et „piirituse tarvitamine jõuainena plahvatusmootoreis on tehnilisest küljest läbiviidav“ (Mag. M. Nõu), selle üle ei saa vist keegi vaielda kuna see võimalik isegi raskeõlide juures. Kuid kuidas see tegelikult läbiviidav, milliste kuludega see seotud, kuidas kompenseeruvad lisakulud ning *kuivõrd see üldse otstarbekohane antud olukorras*, on iseküsimus.

1) Dr. J. Hüsse'lt „Tehnika Ajakiri ja Auto“ nr. 8 — 1932. a.

Dr. J. Hüsse'lt „Tehnika Ajakiri ja Auto“ nr. 12 — 1932. a.

Mag. M. Nõu'lt „Tehnika Ajakiri ja Auto“ nr. 12 — 1932. a.

Mag. M. Nõu'lt „Kauband.-Tööstuskoja Teataja“ nr. 24 — 1932 a.

Vaadeldes ligemalt maid, kus segamiseseadus läbiviidud ning otsides selle võimalikke põhjusi, tuleme otselele, et see tehtud hädasunnil ning seda peamiselt kahel põhjusel.

Esiteks riigid, kes majanduskriisi mõjul püüavad vabaneda importartikli — bensiini ainuvalitsusest riiklike tähtsuse omandanud autotranspordi juures, asendades teda võimaluse piirides omamaa saadusega, milleks on põllumajanduslistes maades piiritus (Saksamaal ka bensool; kavatsusel praegu standartküteteina segu koosseisus: 10% bensooli + 10% ethylalkoholi + 10% methylalkoholi + 70% bensiini). Ja, et piirituse bensiinile juurdelisamisega saavutatakse eesmärk osaliselt — on selge. Olgugi, et küteteina omadused selle all mitmes suhtes bensiinile konstrueeritud mootorite juures kannatavad, ning põhjendatud nurinat tarvitajaskonnas tekitavad, tuleb sellega seal, kui paratamatusega leppida.

Teiseks maad, kus tarvitatakse oma võrdlemisi madala kompressioonikindlusega maaõlibensiini kompressioonikindluse tõstmiseks mõnel juhusel piirituse lisa, kusjuures kaugelt eelistatavamaks küteteina kompressioonikindluse tõstmise vahendiks on ikkagi rauakarbonyl ja tetraethyltina, vaatamata sellele, et viimane isegi mürgine.

Praeguses olukorras ei saa meie endid aga kumbagisegi liiki kuuluvaiks lugeda, kuna omame ju ise kodumaise saadusena hea bensiinimootorite küteteina põlevkivibensiini näol, mis vastava küteteina nii tehnilisi, kui ka turu nõudeid rahuldab, ning oma kompressioonikindluselt ning ökonoomsuselt isegi mujal tähelepanu äratav. Ja kuna, põlevkivitööstustele lähedalseisvate ringkondade töenduste kohaselt, suudavad need juba praeguses olukorras rahuldada kodumaa turgu, arvestamata meie bensiini tööstuse jõudsa arenemisega, kusjuures bensiini jätkuvat isegi välja veoks, siis peab kahtlemata selles olukorras piirituse ja tema segude, kui vähemväärtulise ja kallima bensiinimootorite küteteina küsimus paratamatult kõrvale jääma, millega aga nähtavasti ei taha leppida meie piirituse produtseerijad.

Jättes kõrvale üldmajanduslised küsimused, vaatleme neid tehnilisi küsimusi ning raskusi, millega sundsegamisel tegemist ning neid praktilisi kogemusi, mis mujal saadud alkoholi-bensiini segude tarvitamisel jõuvankrite mootorite küteteina.

Sundsegamise nõudmisel näib tehniliseks raskuspunktiks olevat piirituse suurem kompressioonikindlus. Ei taha õige olla sundsegamist nõudjate väide, nagu ehitataks suurem osa praegusi bensiinimootoreid suurema kompressiooniastmega, kui bensiin seda üldse kannatab, et siin appi tulevad piirituse-bensiini segud ja, et „kõik praegu müüdavad bensiinid sisaldavad patenteeritud ained bensiini kompressioonikindluse tõstmiseks“ (Mag. M. Nõu.). Teatavasti ei saa bensiini, kui mootorite küttainet omaduste poolest kuidagi üldistada. Eelpool toodud ei taha õige olla näit. krackbensiinide, esijoones aga meie põlevkivibensiini kohta, mis teatavasti omab üldiselt suurema kompressioonikindluse, kui otse destilleerimisel saadud maaõilbensilnid.

Parema mbotori termilise kasukraadi ja võime saavutamiseks ehitatakse uemad mootorid kompressiooniastmega normaalselt 5,0:1 kuni 6,5:1 erijuhtudel 7:1 (keskmine Saksamaa kohta, kes sammub teatavasti kompressiooni tõstmise eesotsas, on 5,4:1²⁾ Ricardo³⁾ arvates paistab olevat tehniliselt väga tõenäoline, et jõuvankrite mootorite, kui seeria-tootmisartikli kompressiooni suurendamine praegustesse piiridesse (s. o. kuni 6,5:1 max. 7:1) peatuma jääb, mis ka arusaadav, kuna suurem kompressiooniastme tõstmine majanduslises vaevalt enam tasuv, sest kasuteguri paranemisest saadavad kasud kompenseeruvad mootori kallima konstruktsiooni ning nõude kohaselt parema ning kallima materjaliga, samuti mootori kaalu ja üldmõõtude vähenemise asemel võib tulla suurenemine jne. Olgu siis erijuhtudel, kus majanduslised kalkultatsioonid tagaplaanil ning pearõhk langeb maksimaalse võime ja kiiruse saavutamiseks, nagu, näiteks, lennul Schneideri pokaalile, kus mootori kompressiooniastmeks tarvitati vahekorja 13:1.

Korralikult toodetud ning raffineeritud põlevkivibensiin peaks olema suuteline väljakannatama neid normaalkompressioone ilma detonatsioonita soodsa mootori plahvatuskambri kuju, konstruktsiooni ja materjali valiku juures (väiksemad silindrite läbimõõdud, kergest metallist kolvid ja silindripead, otstarbekohane süüteküünalde ja klappide asetus jne. (millised asjaolud on uemate kõrgema kompressiooniga mootorites enamasti silmaspeetud. Ja, et meil oma küttaeine juures selles suhtes mingit hirmu tunda ei ole vaja, vaid oma põlevkivibensiini kompressioonikindlusega isegi Saksa turubensiinist märksa ees oleme, selleks olgu toodud võrdlevad andmed müügebensiinide kohta Euroopa riikides⁴⁾ ja võrdluseks andmed ka meie põlevkivibensiini kohta:

Maa	Küttaeine liik	Keemise lõpp °C	Erikaal 15°C juu e	Oktaani arv (kompr. kindl.) üle
Saksamaa	Turubensiin. Segu (bens.+bensiin+alk.)	192	0,790	90
Prantsusmaa	Bensiin	196	0,735	71
	Kergebensiin	190	0,724	54
Itaalia	Bensiin Segu (bens.+bensol)	199	0,736	67
		185	0,769	64
Taani	Bensiin I sort	184	0,722	61
	„ II sort	193	0,732	60
Eesti põlevkivibensiin				
	(„Estolin“)	alla 200	0,745	75—77

²⁾ „Petroleum“ veebr. 1932.

³⁾ Ricardo: — Schnelllaufende Verbrennungsmaschinen.

⁴⁾ W. Giessmann: „Petroleum“ dets. 1932. a.

[Võrdluseks märgime ka, et U. S. A.-Ethylstandard'i oktaani arv on 74⁵⁾, mille müügi hulk on praegu umb. 20% kogu bensiini müügist U.S.A.-s.]

Toodud kokkuvõttest näeme, et nagu mootorite kompressiooniastme tõstmisel, nii ka küttaeine kompressioonikindluse poolest sammub esirinnas Saksamaa. Kuid, kui juba „Saksa turubensiin on kõlbulik pea igale Saksamaa tarvitusel olevale jõuvankritüübile⁶⁾, siis ei anna piirituse-bensiini segud meie põlevkivibensiini märksa suurema oktaani arvu tõttu, meie oludes, kus tarvitusel kaugelt üle 50% madala kompressiooniga mootoreid, ning arvesse võttes ka tulevikus mootorite kompressiooni tõusu võimalikke piire, selles suhtes küll mingit paremust. Olgu siis erandina eritingimustes kõrgema kompressiooniastmega töötavate mootorite juures, nagu mõned lennukimootorite tüübid kaitseväs jne., milleks aga ei ole sugugi vaja üldist sundsegamist.

Sellega on ka tõesti asjata, vähemalt käesolevas küsimuses, härra J. Hüsse etteheited, nagu ei peaks meie sammu tehnika arenemisega mujal maailmas... ja, et meil sel alal juhtivad isikud alles und näevad.

Oleks väga huvitav teada, kuidas saaksime kasutada meie praeguses olukorras „piirituse kasutamisel jõuainena avanevaid võimalusi mootori konstruktoritele ehitada kõrgema kompressiooniga masinaid“ (Mag. M. Nõu). Ei või ju loota, et kuna meil oma autotööstus puudub, siis hakkavad välistehased meie jaoks ehitama erikonstruktsiooniga mootoreid kompressiooniastmega üle 10 : 1 nagu see sobiv piiritusele?

Peaks ju ikkagi olema selge, et siin seisab küsimus mitte põhimõtete ülesandmises uuele küttaeinele vastava mootoritüübile, vaid vastupidi, kuidas uus küttaeine end olemasolevates mootorites kasutada lasseb ehk kuidas teda nende jaoks kohandada. Ja, nagu ütleb „Viini Jõuvankrite Proovikoja“ juhataja ins. J. Zoller: „Vaade, et kompressioonikindlus üksinda on uue küttaeine kasutamise võimaluste küllaldaseks mõõdupuuks, on ekslik.“⁷⁾

Teiselt poolt peab olema küttaeine kompressioonikindluse üleilgse tõstmisega teataval määral ettevaatlik, mis iseäranis silmaspidamist nõuab meie oludes, kus, nagu öeldud, kaugelt suurem osa meil liikvel olevaist jõuvankritest on madala kompressiooniga. Senini oli üldiselt teada, et küttaeine kompressioonikindluse tõstmise üle teatava piiri ei anna mingisuguseid paremusi. Uuemad kogemused näitavad, et küttaeine kompressioonikindlus võimalikult vastama peab mootori kompressiooniastmele. Ameerikast aga tulevad teated katsete tulemustest, mis näitavad üllatuslikult, et üleilgsele suure oktaani arvuga, s. o. kompressioonikindlusega küttaeine tarvitamine madalama kompressiooniga mootorites isegi kahjulik mootori võime märgatava langemise tõttu, nagu seda näitasid prof. S. H. Grafi juhatusel Ford, Studebaker ja De-Soto masinate juures toimetatud katsed.⁸⁾

Lõppude lõpuks olgu ka juhitud tähelepanu asjaolule, et ei ole vel küllaldaselt kindlakstehtud, kui võrd kahjulik on nõrk kloppimine mootoris iseäranis jõuvankri liiklema hakkamisel kuna huvitav on, et näiteks Aboag juba aastaid teadlikult kloppiva mootoriga liikumise algamisel töötab ilma, et tema teadete kohaselt, mingit riket ehk muud halbust esiletulnud oleks.⁹⁾

⁵⁾ E. Nelson & Egloff: „Petroleum“ dets. 1932. a.

⁶⁾ W. Giessmann: „Petroleum“ nr. 49, 1932. a.

Järgmine punkt, millega kuidagi ei taha leppida sundsegamise pooldajad, on bensiini-piirituse segu juures ilmnev suurem kütteaine kulu võrreldes puhta bensiini küttega.

Teatavasti on kütteaine efektiivne kütteväärtus vahetumaks mõõdupuuks kütteaine hulga, milline vajaline teatava töö tegemiseks, s. o. jõuvankri viimiseks teatavale kaugusele. Mida madalam kütteväärtus, seda suurem hulk kütteainet kulub sama töö tegemiseks, kuna aga mootori võime ripub õhu ja kütteaine segu kütteväärtusest. Ja kuigi piirituse tarvitamisel kütteenäena on mootori termiline kasutegur suurem, ei suuda ta tegelikult, vastandina härra M. Nõu väidetele, kaugelki kompenseerida piirituse märksa väiksema kütteväärtuse tõttu ilmnevat suuremat küttekulu, isegi mitte antud kütteaine jaoks maksimaalse kompressiooni juures.¹⁰⁾ Et suurem kütteaine kulu ka alkoholi segu juures, tema väiksema kütteväärtuse tõttu, paratamatult ilmsiks tuleb, seda on näha nii prof. E. Hubendick'i tööst¹¹⁾, küll mujal ning ka meil katsetest ja praktilistest kogemustest. Ja kui juba laboratoorsed katsed, kus harilikult võimata on kõiki tegelikult esiletulevate asjaoludega arvestada, annavad segu enamkulu võrreldes puhta bensiini kuluga, siis paistab see palju kujukamalt silma tegelikul sõidul. Ja, et see tõesti nii on tõestavad muuseas dr. A. Herzfeld'i kogemused Ungarist: „..... enam kui kaheaastased kogemused Ungaris näitavad selgelt keskmist alkoholi segude enamkulu“¹²⁾. Sama näeme ka Saksamaal, kuna isegi autotehnika käsiraamatutes leiame näpunäiteid¹³⁾, et alkoholi segude tarvitamisel on karburaatorite pihustite suurendamine *enamasti ülelign* kuna need enamalt jaolt bensiinile liig suurtena *dimensioneeritud*. Selles järeldub, et kui karburaatori pihustid, millest otsekoheselt sõltub kütteaine kulu, on bensiinile parajaks reguleeritud, mis tegelikult ka peaks olema, siis tulevad nad alkoholi segude tarvitamisel suurendada, mis on *kütteaine enamkulu* otsekoheseks tunnuseks. Samuti leiame härra J. Zoller'i ettekandest¹⁴⁾: „Käigikoonus jääb segu 80 : 20 tarvitamisel muutmatuks. Kui mootorite juures ei lepita väheneva veovõimega, siis tuleb enamasti tarvitada suuremat bensiini peapihustit, kusjuures ka kompensatsioonipihusti vastavalt passida tuleb“ ja edasi: „suurem jagu mootorid lasevad end siiski ainult suurema kütteaine juurevoolu abil samale võimele viia, kui bensiini juures.“

Et enamkulu ka põlevkivibensiini-alkoholi segu juures ilmneb, tõestavad esiteks ins. E. Malteneki laboratoorsed katsed¹⁵⁾, kus selgus, et küttekulude miinimumid on segu juures 209 gr./HJ tunnis ning põlevkivibensiini juures 197 gr./HJ tunni kohta, s. o. segu kulu oli 6,0% suurem. Samuti näitasid katsed, mis toimetatud 7. II. — 21. III. 1931. a. Tallinnas asuva ametiasutuse poolt erapooletuks kütteaine kulu määramiseks „Berless“ hariliku bensiinimootoriga, et kons-

tant veovõime juures 24 HJ oli kütteaine enamkulu 1 tunni jooksul võrreldes puhta põlevkivibensiiniga (Estolin — $v=0,740$).

a) Alkoholi (99,8%) ning välisbensiini segu (25:75, $v=0,736$) — enamkulu — 14,6%.

b) Alkoholi (99,8%) ning „Estolin“ bensiini segu. (25:75, $v=0,755$) — enamkulu — 11,4%.

Katsete juures hoolitseti nagu kord ja kohus kütteaine korraliku ning enam-vähem täieliku põlemise eest. Mis puutub korduvalt ettetoodud Teedeministeeriumi poolt möödunud suvel korraldatud katsete tulemustesse, kus olevat selgunud isegi ligi 6%-line põlevkivibensiini enamkulu võrreldes põlevkivibensiini-alkoholi seguga, siis on nende katsete eesmärk ja läbi viimise viis enam kui imelikud.

Teatavasti hoolitseb iga teadlik autojuht ühest kütteenäest teisele üleminekul, kas või ühest maaõlibensiini sordist teisele, ikka vastava karburaatori reguleerimise eest, et mitte lasta raha ilmaaegu põlemata kütteenäena suitsus taeva poole lennata ehk nõe näol mootorisse jääda, s. o. hoolitseb kütteaine võimalikult täielikumana põlemise eest. Selleks on ju ka autotehaste poolt müügil karburaatorite pihustid ehk kaliibrid, mis karburaatoris ikka vastavalt vahetatavad, kui viimane ei ole mingil muul viisil reguleeritav.

Ja kui Teedeministeeriumi poolt korraldatud katsete juures tarvitati puhta põlevkivibensiinil sõites kergele maaõlibensiinile reguleeritud karburaatorit¹⁶⁾, siis on, nagu üldised kogemused näidanud, põlevkivibensiini ebakorralik põlemine ning suurem küttekulu liig rikkaliku segu tõttu täiesti arusaadav ja, et alkoholi juurdelisamisel, mis märksa vähem õhku põlemiseks tarvitab, segu teataval määral lahjenes ning põlemine korralikumaks muutus samuti vähenes ka küttekulu, on ka endast mõistetav. Kuid, kui asi tõesti nii oli, siis ei või ju ometigi sarnaselt korraldatud katseid tõsiselt võtta ning neid isegi argumendina ette tuua sarnase laiaulatuslise küsimuse lahendamisel.

Teisest küljest, ettetuues Teedeministeeriumi poolt korraldatud katsete tulemusi, tahetakse öelda, et põlevkivibensiini korraliku põlemist võib ainult alkoholi lisamisega saada. Et see aga nii ei ole, näitavad samuti möödunud suvel „Eesti Kiviõli“ poolt korraldatud karburaatorite reguleerimise juures saadud väljaviskegaaside analüüsid, mis andsid, näiteks, vastavalt „Estolin“ bensiinile reguleeritud „Chevrolet“ 6-silindrilise veomasina juures kiirusel 25—30 km tunnis, õhu rõhumisel 764 mm, temperatuuril 13°C, ning relatiivsel niiskusel 80% :

CO₂—12,8%, CO—1,35%, O₂—1,7%,

mida võib automootori kohta lugeda peaaegu ideaalseks arvestades sellega, et siin harilikult tegemist CO protsendiga, mis ulatub kuni 10-ni. Ülaltähendatud karburaatori reguleerimisseisukorra ning masina endise veovõime juures saavutati kokkuvõttes kütteaine kulus 22% võrreldes suvel müügil olnud parema maaõlibensiiniga. Kui nüüd Teedeministeeriumi katsete tulemusi arvestada ümber korralikult reguleeritud karburaatorile, saame tõenäoliselt bensiini-alkoholi segu veelgi suurema enamkulu, kui see kindlakstehtud eelpool nimetatud katsete juures Tallinnas asuvas ametiasutustes.

Meil puudub alkoholise segu enamkulusse hulgaliselt, siis on siin raske täpseid piire võtta, kuna see oleneb

¹⁶⁾ Saadud andmete kohaselt olla need katsed läbi viidud isegi kumbki teisel teel ja oludes.

⁷⁾ „Petroleum“ nov. 1932. a.

⁸⁾ „Nat. Petr. News“, sept. 1932.

⁹⁾ R. Busien: Autotechnisches Handbuch. 1931.

¹⁰⁾ H. Ricardo: Schnelllaufende Verbrennungsmaschinen — Andmed „Asiatic Petroleum Co.“, ülesandel tehtud katsete kohta.

¹¹⁾ „Petroleum“ nr. 45 — 1932. a.

¹²⁾ R. Busien: Autotechnisches Handbuch, 1931.

¹³⁾ E. Hubendick: Spiritusmotoren 1931.

¹⁴⁾ Ins. J. Zolleri ettekanne „Petroleum“ nr. 45, 1932. a.

¹⁵⁾ „Tehnika Ajakiri“ nr. 5 — 1931. a.

väga suurel määral mootori konstruktsioonist ja omadustest, tema seisukorrast ning muudest asjaoludest. Kui arvesse võtta meil liikvel olevate vanemate masinatüüpide suurt ülekaalu, siis tuleks tagasihoidlikult arvestades hinnata küteteine enamkulu segu juures keskmiselt vähemalt 6—10% peale. Sellega langeks autoomanikele kaudse maksuna küteteine enamkulust bensiini sundsegamisel segu hinna juures 30 snt. pro liit. (nii aga praeguse piirituse, veel mitte absoluutse, kalli hinna juures vaevalt võimalik) vähemalt 1,8—3,0 senti ja enam küteteine liitrit.

Kolmandaks punktiks, mida tuleks silmas pidada, on piirituse ja tema segude mõjuv, n.n. „kuiv“ leek, mis mootori silindri peegelpindadelt õliosakesed kergesti ärapäletab, ning seega intensiivsemat määrimist ning ka hulgaliselt enam määrdeainet nõuab. See nähe esineb silmapaistvamalt vanemate masinatüüpide juures, kus määrimisseaded ei ole kaugeltki täiuslikud ning just odavamate määrdeõli sortide juures, mida meil paremate sortide kalliduse tõttu enamalt jaolt tarvitatakse. Olgugi, et prof. E. Hubendick seda enamkulu tunnistada ei taha, tuleb sellega ometigi arvestada nagu seda näitavad praktilised kogemused.

Määrdeaine kulu suurenemist hulgaliselt võiks arvestada asjaolust, et teatavat kompensatsiooni segu „kuivale“ leegile ning määrdeaine põletamisele annab ja on seega soovitav määrdeaine juurdelisamine bensiini-alkoholi segust koosnevale küteteinele kuni 1% ulatuses¹⁷⁾. See tähendab määrdeaine enamkulu on piirituse segu korral umbkaudu 1,0 senti küteteine liitri kohta (arvestades määrdeaine hinnaks 1,00 kr. liit.).

Neljandaks tuleb nimetada alkoholi ja tema segude komponentide eraldumise hädaoht. Olgugi, et ka seda prof. E. Hubendick'i ja meie sundsegamist pooldejate tõenduste kohaselt ei olevat karta, ometigi on sel kartusel muial saadud kogemuste kohaselt teatav alus olemas, sest küteteine alalhoidmine sünnib ikka veidi teistes tingimustes, kui näiteks piirituse hoidmine meie piirituseladudes.

Nagu härra M. Nõu õigusega nimetab, on 95% piirituse tarvitamine seotud teatavate raskustega, kuna tarvitusele tulevad võtta homogeniseerimisvahendid nagu: bensool, eeter, atsetoon jne., mis küteteine kalliks teevad, ning arvab, et need absoluutse alkoholi juures üleliigseteks osutuvad. Kuid nagu tõendavad katsed, mis bensiini-alkoholi segu alalhoidmise kohta Dr. Spausta¹⁸⁾ poolt Austrias segamisseaduse päevakorral oleku puhul korraldatud, on vaja segule, mis koosneb 20% abs. alkoholist ja 80% bensiinist, lisada 20°C juures vaid 1% vett, et sünniks juba ainete eraldumine segus. Kui aga vahekord tõuseb, näiteks bensiini juurdekallamisel 10:90 peale, on eraldumiseks vaja ½% vee lisa. Ilma vee juurdelisamiseta ei eraldu osad segus ka mitte —75°C juures.

Et aga alkohol ka segus nii õhust niiskust tõmbab, kui ka juhuslikult, kas nõude põhjast ehk mujalt satunud vett endas otsekohe lahustab, nagu näitavad P. Soirette katsed¹⁹⁾, kus alkohol lahjenes õhu käes seistes 21 päeva jooksul 99,7% pealt 94,6% peale, siis on selge, et segamise paremaks läbiviimiseks ning eraldumise hädaohu vältimiseks tulevad ikkagi tarvitusele võtta võrdlemisi kallid välismaalt sisetoodavad homo-

geniseerimisvahendid, mis küteteine hinnale mõju avaldamata ei jäta. Muial, näiteks Saksamaal, see ei mändugi muidugi mingit osa, kuna seal bensooli omal küllaldaselt ning selle lisamine küteteinele omamaa saadusena isegi soovitav²⁰⁾.

Kuid ka homogeniseerimisvahendite tarvitamisel ei ole segu komponentide eraldumise hädaoht täiesti eemaldatud, vaid vesi igasuguste abinõudega tingimata bensiini-alkoholi segudest eemal peab hoitud saama. Täiesti õige on härra J. Hüsse ütetus, et vesi ei ole küteteine ning teda ka bensiinist eemal hoida tuleb. Kuid bensiini juures ei oma see nii suure tähtsuse, kuna bensiin vett ei lahusta, siis koguneb ta harilikult sisternide põhja, milledesse sagedasti ehitatud vastav kogumiskohad (Sumpf) ning kust ta vastavate kraanide abil aegajalt ühes kogunenud mustusega väljalastakse.

Väiksemates tankseadetes, kus küteteine läbikäik võrdlemisi väike ning hoiustisern võrdlemisi suur, mille tõttu küteteine seismajäämine pikemaks ajaks paratamatu, on see eraldumise hädaoht iseäranis suur.

Alkoholi segudel on veel see eriomadus, et nad lahustavad endas ka roostet, mustust jne., missugused ained segu tarvitamisel mootori küteteinena kõva kivisarnase ollusena mootoriosadele sadenevad²¹⁾. Sellega tuleb bensiiniautomaatides ning üldse küteteine hoiunõudes teravamalt tähelepanu nii rooste tekkimist, kui ka mustuse ja vee küteteinesse sattumise võimalusi, mis nõuab vastavalt valjemat järelvalvet ning sagedamat mahutite puhastamist.

Seega peavad ka meie bensiinihoiukohtade ja tankjaamade omanikud oma sisseseaded vastavalt ümberkorraldama, mis nõuab aga jälle teatavaid lisakulusid. Ja kuna meie bensiiniautomaatide ja tankjaamade tasuvus väikeste läbikäikude tõttu üldiselt väga väike, siis langevad uues kulud jällegi tarvitajate, s. o. jõuvankriomanikkude kaudu.

Vee lahustuvuse tõttu alkoholisegus on võimalikud ka kuritarvitused, sest kuidas saaks, näiteks, ka suurim asjatundja tõeks teha, et vesi mitte sihilikult müügikohtades juurde ei lisata, mis alandab muidugi veel märksa küteteine väärtust ja suurendab selle enamkulu.

Kui siia juurde arvata need tülid ja kulud, mis ühenduses segamississeseadete muretsemisega ning segamise enda samuti segamiskontrolli läbiviimisega, siis alles näeme, milliste kaudsete kuludega siin tegemist.

Arvesse võttes veel ka seda, et bensiini-alkoholi segud nõuavad palju suuremat eelsoojendust iseäranis talvel, mille läbiviimine aga tehniliselt vanematüübiliste masinate juures ühel vähemate teisel suuremate konstruktiivsete raskustega ning vastavate kuludega seotud, siis on täiesti arusaadav ka see põhjendatud vastupanu, mis avaldatud jõuvankriomanikkude ringkondadelt sundsegamise kava harutamisel.

Milliseid parandavaid mõjusi võiks avaldada alkohol, nagu arvab härra J. Hüsse, korralikult toodetud ning rafineeritud põlevkivibensiinile temas sisalduvate küllastamata ühendite suhtes, selle kohta puuduvad veel kogemused piirituse liig kalli hinna tõttu. Teatavasti loetakse uemal ajal nafteenid ning küllastamata ühendid bensiinis mootoritehnoloogilisel mõnes suhtes paremateks, kui isegi aromaatilised ühendid. Veel lõpulikult lahendamata küsimuseks on küllastamata

¹⁷⁾ R. Busien: Autotechnisches Handbuch 1931.

¹⁸⁾ „Petroleum“ — nov. 1932.

¹⁹⁾ „Chemie und Industrie“ mai 1923, E. Hubendick: Spiritusmotoren.

²⁰⁾ Umbes samasuguseid tulemusi on saadud ka põlevkivibensiini-alkoholi seguga vahekorras 75:25.

²¹⁾ R. Busien: Autotechnisches Handbuch 1931.

ühendite pikemaajalise alalhoidmise võimalus. Et aga alkoholil selles suhtes meie põlevkivibensiinile oleks stabiliseeriv mõju, ei ole veel, nagu eelpool nimetatud, kindlaks tehtud, kuid asjatundjate oletuste kohaselt mitte. Muid parandamise vajadusi korralikul põlevkivibensiinil, kui jõuvankrite mootorite kütteainel, praegu küll ei näi olevat arvesse võttes, et seotud väavli küsimus vastavate mootorikonstruktsioonide tõttu tehniliselt mingit olulist osa ei mängi ning, et alkoholi juurdesegamisel jällegi äädikahappe jne. küsimused esilekerkida võivad.

Kui oletada, et meie piiritusetööstus suudaks anda absoluutalkoholi ka praeguse bensiini hinnaga, tuleks, kõiki ülaltoodud asjaolusid kokkuvõttes, segu müügihind ja ka tarvitajatele suurenenud kaudsete kulude tõttu praegusest bensiini hinnast kaugelt kallim.

Olgu siis, kui alkoholi väga odava hinnaga anda suudetakse, mis aga vaevalt usutav, kuna siis, „kartulipiirituse tarvitamine autode kütteaineks end milgil kujul rahvamajanduslikult ära ei tasuks²²⁾“ (prof. Brandt — Berlin) ning ka kuhu jääksid siis need loodetavad piiritusetööstuse kasud, millepärast praegu piike murtakse.

Et ka muial maailmas bensiini sundsegamisele piiritusega vaadatakse ainult kui autoasjanduse maksustamisele, näeme nii sarnase tuntud eriteadlase kui Va. Ostvaldi arvamisest, kes leiab, et „rööbiti praeguse raske majandusliku olukorraga on autokütteained maksustatud veel piirituse sundjuurdesegamise läbi²³⁾“, kui ka sellest, et näiteks, Saksamaal võib osta puhas bensiini makstes vastavalt piiritusetööstuse heaks RM. 65.—, hektoliitri eest, millist moodust kaugelt

suurem osa tarvitajaskonda segu tarvitamise asemel eelistab²⁴⁾.

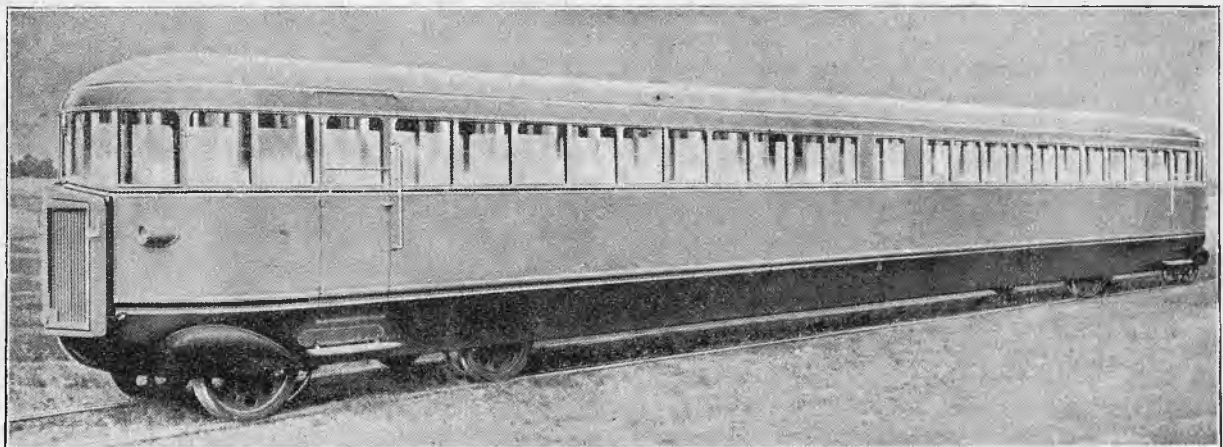
Võib olla, et ka käesolevad read ei suuda piiritusebensiini sundsegamise pooldajatele selgeks teha nende ekslikke seisukohti ning võib olla jäävad nad ikkagi oma tõekspidamise juurde, et alkoholi-bensiini segu on meie tarvitajatele tulusam ja mootoritele kasulik. Kui see tõesti nii on, siis ei võiks vist kellelgi selle vastu olla, et tähendatud segu lastaks vabalt müügil, kuna see nagu öeldud, mõne mootori eritüübi juures ka otstarbekohane ja kuna armastatakse üldiselt sundsegamise nõudmisel viibata ikka Rootsi oludele, kus aga segamine ei ole sunduslik. Tehniliselt tuleb bensiini sundsegamise suhtes piiritusega juba ainult selletõttu eitavale seisukohale asuda, et ainult vaba konkurents võib kaasamõjuda selleks, et raskelt ja suurte kuludega valmistatav tõesti hea alkoholisegu tööpoolest ka kõlbulik jõuvankrite kütteainena ning hinnaväärne oleks. Kui vabal müügil saadakse sarnaseid häid resultate, kui väidavad meie sundsegamise nõudjad, siis reageerib kahtlemata meie jõuvankriomanike pere sellele uue kütteaine tarvitamisele üleminekuga, millega iseenesest kõrvale jääks igale kultuurinimesele põhimõtteliselt vastumeelt olev sundimine.

Kui aga meie härrad keemikud on vaid selleks sõna võtnud, et arendada piiritusetööstust põlevkivi ja bensiinitööstuse arvel, millest mõned autoriteedid sel alal hellitavad lootusi arendada sellest kord üleilmise tähtsusega tööstuse, siis arvan, et sel puhul ei käi see enam meie, tehnika inimeste, ülesannete hulka, vaid et see juba kõrgema majanduspoliitika valdkonda kuulub, kus harilikul surelikul üldiselt vähe kaasaraäkida on.

²²⁾ Vaata „Auto“ nr. 1 — 1931.

²³⁾ „D. Bgw Ztg.“

²⁴⁾ R. Busien: Autotechnisches Handbuch 1933.



„Fiat“ mootoriga varustatud raudteevagun.

Kas teate, et...

...kummide eluiga väheneb kauaaegse seismise tagajärjel. Kui tahetakse kummi kauemat aega heas korras hoida, siis on soovitatav kummipinda määrada kergebensiini ja parafiini lahuga, et see oleks kaitsitud niiskuse mõjude vastu. Kummide hoiukoht peab olema jahe, kuiv ja õhutatud.

...proovisõitudel vastava sõiduvõimsuse abil üksi kuni 10 ja 15% võrra bensiinitarvitust saab mõjutada. Vastavaile esindajaile ei ole need trikid kindlasti mitte tundmatud.

...kõrgelt kiidetud bensiini kokkuhoiu preparaadid õieti mingisugust mõju ei avalda bensiini tarvita-

msele, kui mootor tarvitab tõesti vähem bensiini, siis on see vastavast gaasistaja reguleerimisest, millel pole juurdelisatud preparaadiga midagi ühist.

...plekke auto riidepolstrist saab eemaldada kergebensiini ja põletatud magneesia segu abil, millega polster sisse määratakse, täielikult lastakse kuivada ja siis välja harjatakse.

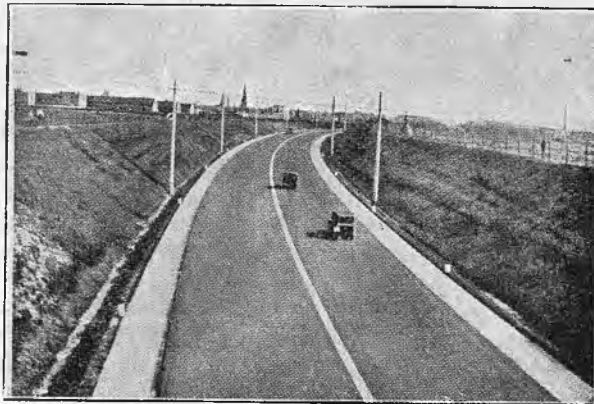
...saab hoiduda auto tagumise tule hõõglambi sagedasest läbipõlemisest eriti mootorratastel, asetates kummirõnga lambi põhja ja mudalaua või numbrilaua vahele.

Köln—Bonn Euroopa ajakohaseim autotee.

Kölni ja Bonni vahel asub laialdane lausikmaa, ilma mingisuguse maastiku iluta. Juba sõit aurikul Bonnist Kölni või ümberpöörduvalt on küllalt igav, maanteest kõnelemata. See ühetoonilisus äratas soovi seda teekonda nii pea kui võimalik lõpetada. Juba varemadel aegadel sõideti sel teel rekordaegadega. Seejuures kasvas liiklemise arv alatasa. Lugematul arvul sõitis autosid Nürnberg võidusõidule. Ametlikud andmed näitasid, et Köln—Bonni vaheline maantee oli tihedaima liiklemisega Saksamaal. Päevas sõitsid siin keskmiselt 18,000 jõuvankrit, keskm. koormatusega 14,000 t. Seniajani kasutati selleks määratuks liiklemiseks vana Köln—Bonni vahelist maakonnateed, kuid lõppeks pidi ometi seega arvestama, et see tee ei vasta nii suure liiklemise nõuetele, ning otsustati ehitada uus autotee, mis oleks eeskujulik igas suhtes.

1932. a. suvel lõpetati maantee ehitus. Tuhanded on siin 2% aasta jooksul teinud rasket ja vaevarikast tööd. Tehniliselt on siin kasutatud kõiki kogemusi viimaste aastate teedeehituse alal nii sise- kui välismaal. On aga ka leitud uusi võimalusi, mis iseloomustavad uut teed. Veel aastasadu võib uus tee vastu panna igasugustele raskustele. Järgnevad arvud tõendavad, milliseid jõupingutusi tehti ja mis saavutati: tee ehituseks oli vaja umb. 64 ha maa-ala. Maapinna

massist kaevati ja liigutati kohalt ümmarguselt 700,000 kuub-m. Tee ehituse materjal täitis kaugelt üle 15.000 raudteevaguni. 31 alumist ja ülemist silda ehitati. Kulud ulatusid 9 miljonini. Teel on võimalik saavutada 120 km kiirust. Tee koosneb kahest 6 m

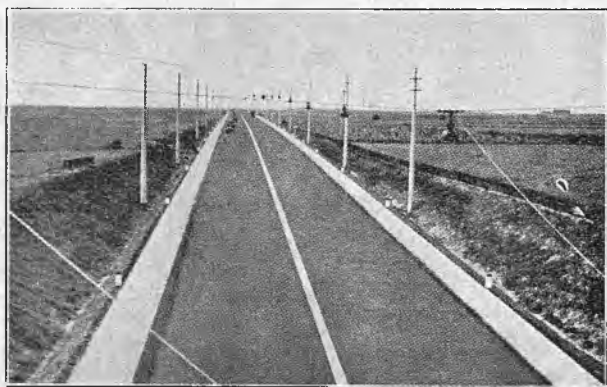


Mõningad kurved, kuid nägused, et tee vähemalt 300 m. ulatusel ette näha on.

laiusest poolest, mis on lahutatud üksteisest 30 sm laiuse valge joonega. Paremal ja pahemal pool sõiduteed on 1,75 m laiused valged ääred, mis on määratud peatusteks, sõita seal ei tohi. 33 m vahemaade järgi on kivijuhised, mis pimeduses ning udus näitavad teed sõitjale.

Maanteel on ainult 3 juurde ja ärasuunduvat teed, ja need algavad Kölnis ning Bonnis, ning Wesselingi läheduses. Juurdesuunduvad tänavad jooksevad siin alul umb. 100 m pikkusel autotee kõrval ja siis alles ühinevad. Autoteele sõitev jõuvankri juht võib sel kombel ülevaate saada liiklemise seisukorrast, et mitte takistada teiste sõitu. Sillad ehitati raudbetoonist ja nii lihtsad kui vähegi võimalik.

Saksamaa võib uhke olla, omades moodsaima jõuvankritee Euroopas. See on — kui mitte Avus-tee nimetada — esimene kurvedeta tee ainult autodele. Selle tee ehitus on tähtsaks katseks tänapäeva liiklemise raskuste vähendamiseks miinimumini.



Nöörsirge tee ilma ühegi kurveta võimaldab igasugust kiirust.

Uuendusi auto alalt.

AUBURN LASEB MÜÜGILE KOLM SEERIA 8-SIL. AUTOSID.

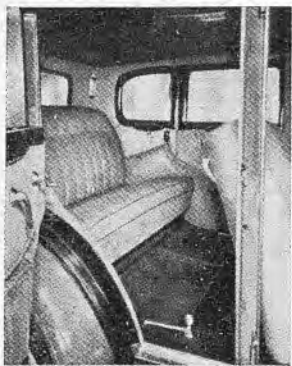
Ilus kereehitus, parandatud shassii kahekordse ülekandega (dual ratio), standard ja custom mudelid.

Lisaks 8-101 standard ja custom seeriastele, Auburn vabrik valmistab uue 8-105 „Salon“ seeria kaheksasilindrilise mootoriga ja 100 h.-j. Uute „Salon“ mudelite tähelepanuväärivamaks teguriks on kahekordne ülekanne (dual ratio), L. G. S. vabajooksu seadeldis, vaikselt alalise hammasrataste ülekanne, automaatne shassii määrimine, automaatsed hüdraulilised tõukeleevendajad, täiesti uuendatud „X“ ja „A“ ristliigetega raam. „Salon“ mudelite telgede vahe on 127 tolli, kere ruumikas ja mugav, välimuses ja ka sisemuses on tehtud uuendusi, mis aitavad kaasa auto meeldivuse tõstmiseks. Katusematerjal harmoneerib värvilt auto värviga. Tuulekaitse klaas on V-tüübiline, ühes tükis. Klaasi raam ja vahe on kaetud kroomiga. Radiaator

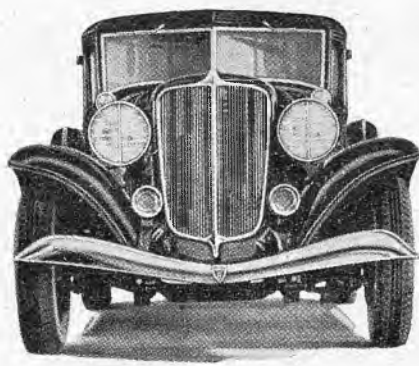
on uue ja meeldiva kujuga, samuti laternad. Kõik „Salon“ mudelid on ehitatud Auburni uutel „X“ ja „A“ shassii raamidil, et kindlustada pikemat eluiga, sõidukindlust ja mugavust. See raam on 200% tugevam kui harilik X-tüübiline raam.

Seesmiselt laienevad hüdraulilised pidurid, 13×1¼ tolli on „Salon“ mudelite standardvarustuseks. Mehhaanilised käsipidurid mõjuvad tagumistele ratastele.

Erilist hoold on näidatud vedrudele, millel on metallist katted pori ja tolmu kaitseks ja õli hoidmiseks. Mootor on asetatud neljas punktis kummist õhu-patjadele, mis annab rahuliku ja tasase käigu mootorile. Mootor „Lycoming“ 8-sil., 100 h.-j. 3.400 tiiru juures



Seestvaade.



Eestvaade.



Juhiruum.

minutis. Stromberg karburaator 1½ tolli, varustatud õhupuhastajaga ja sumbutajaga. Kahekordne õlifilter, mis samuti suurendab mootori vastupidavust.

Väljalaske süsteemi on täiendatud uue 3-da sumbutajaga, mis vaigistab täielikult mootori müra. Sumbutaja ja väljalaske seadeldis on samuti asetatud kummist alusele, et hoiduda metallosade kokkupuutumisest ja vähendada shassiiraami võnkumise edasikande võimalusi.

Painduvühenduste õlitamistarvet on vähendatud eriliste nõel rull-laagrite kasutamise abil.

Äärmiselt madala laagri surve tõttu, ühenduste eluiga on palju pikem.

Kahekordne ülekanne on läbi teinud palju parandusi ja uuendusi. Nüüd on võimalik lülitada madalast kõrgesse ülekanne või vastupidi, vaatamata sellele, kas autol on vabajooks sisselülitatud ehk mitte.

Madal ülekanne 5:1 on sobiv linna liiklemises, mägedel jne., kui vaja on maksimaalset jõudu. Kõrge ülekanne 3,5:1 vähendab mootori kiirust 1/3 võrra, ilma et ta mõjutaks auto kiirust, ning on kohane tar-

vitamiseks siledal, sirgel teel või normaalsetel sõidu-tingimustel.

„Salon“ mudeli ostja võib valida puu-, traat- ja teraskodaratega rataste vahel. Rattad on 17 tolli läbimõõduga 6 ja 6,5 t. kummidega.

Bijur automaatne määrdesüsteem on standard varustuseks ja määrab 12 kohta. „Startix“ käimalaskja on kõigil „Salon“ ja „Custom“ mudelitel.

Kere edeots on täielikult ehitatud terasest, samuti kõik ukсед. Lisaks on palju uuendusi tehtud uste juures. „Salon“-mudeli sisemus on luksuslik. Polster on parimast riide materjalist, istmed erilistel vedrudel.

Sigarisüütaja asub instrumentlaual. Tagumist istmetel on kummagil pool tuulekaitse klaasi pühkijat. Kõik kinnised mudelid on varustatud lae- ja lugemistuledega ning taga on jalatoed ja nagid riiete ülesriputamiseks.

Raadio sisseseadmine on võimaldatud ning kere on varustatud traatidega antenni ja maa jaoks.

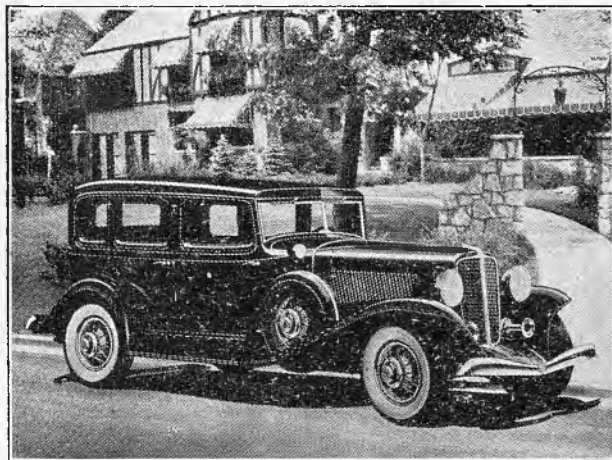
Auburn Standard ja Custom mudelite ehitamist jätkatakse ka 1933, kuna nad on tõestanud oma headust, otstarbekohasust ja väärtust.

Kõik need autod on varustatud 100 h.-j. Lycoming-mootoriga, milles on tehtud palju parandusi ja mis sisaldab tegureid nagu L. G. S. vabajooks, vaiksede-alaliste hammasrataste ülekanne ja Bijur automaatne shassii määrimine. Kahekordne ülekanne (dual ratio) on standard varustuseks kõigil Custom mudelitel.

Telgedevahe on 127 tolli, kered ruumikad. Katsed on näidanud, et kaheksa sil. „Lycoming“-mootor, ühenduses kahekordse ülekannega on palju ökonoomsem kui mõni 6-sil. mootor.

Nii „Custom“ kui ka „Salon“ mudelitel on suur värvide valik. „Salon“ mudelid on 5: 2-he uksega brougham, 5-istm. sedan, 5-istm. phaeton sedan, 2-istm. cabriolet ja 2-istm. speedster.

Samad mudelid on müügil Standard ja Custom seeriates, lisaks neile veel kaheistm. ärimehe coupe ja 7-istm. sedan 135 t. telgedevahega.



5-istm. Sedan-Salon.

AUBURN 1933. A. MUDELITE HINNAD VABRIKUS.

8-101 Standard (8-sil.) 16/100 h.-j.	Dollar.	Sedan	995.—
Coupe (2-istm.)	745.—	Cabriolet	1045.—
Brougham (5-istm.)	795.—	Phaeton Sedan	1095.—
Sedan (5-istm.)	845.—	Speedster	1095.—
Cabriolet (2+2-istm.)	895.—	7-istm. Sedan	1095.—
Phaeton Sedan (5-istm.)	945.—	8-105 Salon.	
7-istm. Sedan	945.—	Brougham	1195.—
8-101A Custom (16/100 h.-j.).		Sedan	1245.—
Coupe	895.—	Cabriolet	1295.—
Brougham	945.—	Ph. Sedan	1345.—
		Speedster	1345.—

12-161 Standard (12 sil. 24/160 h.-j.).

Coupe	1145.—
Brougham	1195.—
Sedan	1245.—

12-161A Custom (12 sil. 24/160 h.-j.).

Coupe	1295.—
Brougham	1345.—
Sedan	1395.—

Cabriolet	1445.—
Phaeton Sedan	1495.—
Speedster	1495.—

12-165 Salon.

Brougham	1695.—
Sedan	1745.—
Cabriolet	1795.—
Phaeton Sedan	1845.—
Speedster	1845.—

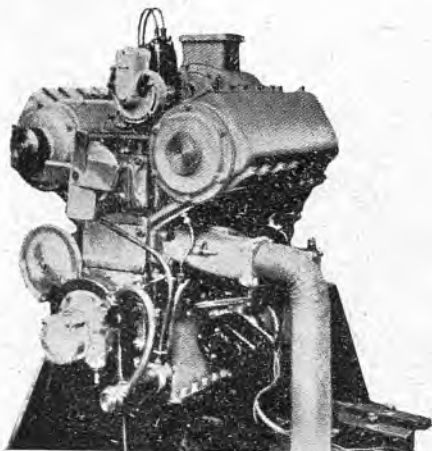
EDUSAMME DIISEL-MOOTORITE EHITAMISE ALAL.

Michel-mootor.

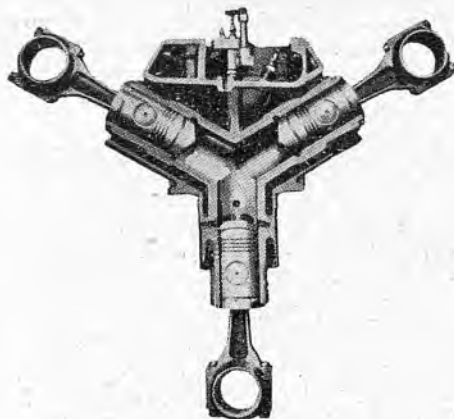
Diiselmootor võib ainult siis täielikult asendada gaasistaja-mootorit, kui ta on sama väikse ning kerge ehitusega, kui viimanegi, ja sama väikeste valmistamiskuludega seotud.

Michel-mootoriga on esimest korda müügile ilmunud diiselmootor, millel on kaotatud gaasistaja-mootori senised vead, ja mis omab ainult toorõli-mootori paremusi. Seda on saavutatud äärmiselt suurte võimetega võrreldes ruumi- ja kaaluüksusega.

Michel-mootori liiter saavutusvõime on 40 h.-j., nii siis umbes neli korda enam kui neljataktilistes diiselmootorites.



Michel diiselmootor 40 h.-j. kaalult iga h.-j. kohta ainult 3,5 klg.



Silindrite läbilõige.

masinates ja 2 korda enam kui parimates kahetaktilistes diiselmootorites. Kuna ta töötab kahetaktilise süsteemi järgi, ja kolvikäik jaguneb kolmeks üksikväikseks, mis kolvikäärust tuntavalt vähendab, siis 2000 tiiru juures, isegi väikeste mõõtudega (näit. kolviläbimõõt 67 mm, kolvikäik 111 mm) kaal ei ulatu üle 3,5 kg ühe h.-j. kohta, kuna neljataktilistel mootoritel tuleb kaal palju suurem, ka siis, kui kolviläbimõõt on näit. 110 mm, kolvikäik 18 mm. Ka sel juhul tuleb selliseid dimensioone kasutada Michel-mootoril, siis kaal väheneb 1 kg võrra igalt hob.-jõult. Mootor sobib paremal juhul 6,5 kuni 7 kg iga h.-j. peale. Kui aga nii siis ka lennuki diiselmootoriks.

UUED „CHEVROLET“ 1933. A. MUDELID.

„Chevrolet“ pakub tänavu suuremat ja täiendatud 1933. aasta mudelit.

Pikem assidevahe, suurem jõud ja kiirus ühenduses suurema küttaaine kokkuhoiuga, avaramad Fisherkered uue Fisher-ventilatsiooniga, killustuskindel klaas, kummi patjadel monteeritud, tasakaalustatud mootor, täiendatud vabajooks, „Synco-mesh“ uus transmisionn hääleta teise käiguga, „starterator“ käivitamise automaatsuseni lihtsustamiseks — need on mõned tähtsamad uuendused 1933. a. mudelite juures.

Neli viimast aastat kuuest, mil esimene 6-silindriline „Chevrolet“ 1928. aastal turule ilmus, on Chevrolet vabrik oma sõidukite müügiga esimesel kohal püsinud. Seda edu kindlustavad kaksikümne vabrikut mitme sajatuhande õppinud töölisega. Ka on alati püüdnud Chevrolet suurendada ja mugavamaks teha oma sõidukit, jäädes endise hinna juure.

Chevrolet vabrik on põhimõtteliselt 6-silindrilise mootori uurde äärganud, kuna 3.500.000 Chevrolet omanniku seda mootorit kõige otstarbekohasemaks peavad.

Ka tänavu on vabrik teinud mitmesuguseid suure-

maid parandusi, mis tänavuse kauni mudeli kõige vastuvõetavamaks teevad peale esimese 6-silindr. Chevrolet ilmumist.

Asside vahe on nüüd pikendatud kuni 110 tollini, mootori õud on tõusnud 65 h.-j., kusjuures aga küttaaine tarvidus on viidud palju alla. Ka võimaldab süütuse reguleerimine, milleks eriseadeldis, täpset seadmist iga bensiini omaduste tarviduse kohaselt, mis tunduvat kokkuhoidu annab. Silindrite maht on viidud 206,8 cub. tollile, mis võimaldab sõidukile kaugel üle 115 km tunniikiirust.

Tänavune mudel eraldub täielikult endistest oma V vormi radiaatoriga ja liinidega, mis üldiselt väga kaunitult harmoneerivad. Tähtsam osa on mootori kinnitus oma eriraamiga. Mootor lasub kummi patjadel, mis kindlustab iseäranis vaikset käiku.

Ede klaas on veel rohkem lüüsi kui 1932. a. mudelil ja kaitseb juhti paremini kui seni pimetuse eest.

Instrumentlaud on aeroplaani laua tüüpi ja on juhil hästi nähtav, mis annab suuremat kindlust juhtimisel.



Chevrolet Standard Sedan 1933. a. mudel.

Suurendatud on ka piduri pind. Piduri trumlid on nüüd 12 tolli läbimõõdus. Üldine piduri pind on 128,4 ruut tolli. Ka on pidurid kaetud muda sissetungi vastu sama kindlalt kui 1932. a. mudelil.

Raam on uus. Differentsiaal on suurendatud. Ede

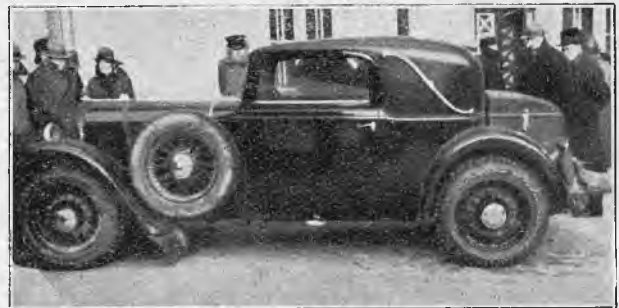
ass on tugevam. Tüüri segment on muudetud 12 hambalt 14-le a tüüri tigukarbi kinnitusviis raamile on senisest palju otstarbekohasem, mis suuremat kindlust annab. Peale selle on veel palju vähemaid muudatusi, millistest järgmises numbris.

Monte-Carlo tähesõidust osavõtjad 1933. a. Tallinnast startijad.

Nr.		cmc.
1.	M. Vasselle, Hotchkiss	3485
2.	G. de Lavalette, Peugeot	1465
5.	Bar. de Montpellier, Chrysler..	4893
14.	Pr. M. Mareuse, Peugeot	1465
15.	Pr. Rouault, Salmson	1495
16.	L. Braillard, Bugatti	3257
21.	A. C. Lace, Invicta	4467
29.	J. Hobbs, Riley	1089
30.	H. Battu, Citroen	2644
33.	F. Pousse, Amilcar	1243
34.	R. Guyot, Renault	4232
46.	Lord de Clifford, Bentley	5570
50.	A. N. Huntley, Riley	1089
51.	H. Schreiber, Tatra	1153
57.	Prints L. Narõskin, Fiat	995
60.	Prl. E. M. Ridell, Alvis	2511
68.	R. Bravard, Amilcar	1244
94.	Mrs. Morna, Standard	2054
98.	M. Lacroze, M. G.	1270
103.	Pr. L. Schell, Talbot	2505
108.	Prl. J. Jaffe, Wanderer	1538
113.	J. E. Friis, Hotchkiss	3485
115.	D. M. Healey, Invicta	4429
127.	M. Chauvierre, Chenard-Walcker	2490

Seega algasid Tallinnast 21. jaan. kell 4.30 hom. sõitu 24 autod, kuna 6 oli tulemata jäänud.

Ateenast ei pääsenud autod tulema suurte lumetuiskude tõttu, mis pärast Tallinna esimesele kohale jäi oma kaugusega Monte-Carlost.



M. Vasselle „Hotchkiss“ 3485 cmc.

Kõik autod lahkusid Eesti pinnalt ilma äpartusteta peale kahe, sest nr. 5 *Chrysler* autol ummistusid bensimitorud ja nr. 94 — *Standard* läks kraavi.

Meie ajakirja veebruari nr-is toome pikemalt üksikasjalisi sündmusi sellest sõidust. Vastuvõtuga Eestis, olid väliskülalised väga rahul ja teede suhtes ei olnud nurinat, nagu seda oli mõni aasta tagasi.



„Tatra“ 1153 cmc.

„Peugeot“ 1465 cmc.



Pr. Moja.

Pr. E. Riddell.

G. Lavalette.

L. Narõskin.

Lord Clifford.



D. Healey „Invicta“ 4½29 cmc.



„Gardner-diesel-Bentley“ 5570 cmc.

See on esimene diiselmootoriga varustatud auto, mis osa võttis Monte-Carlo ahesõidust, tulles esimesele kohale.

Lühemaid teateid.

POOLT JA VASTU.

Berliinis vaieldi liiklemisküsimuste üle, kusjuures psühhoteknikud tegelesid küsimusega, kas tohib närvilisi inimesi lasta autorooli taha? Mitmelt poolt vaadati seda kahtlevalt. Ka Saksa Riigikohus kohtleb närvilisi automobiliste väga karmilt. Seevastu aga avaldas närviarst Dr. Placzek arvamist, et autosõit olevat üldiselt ja eriti närvilistele psühhogümnastiliseks terviskuuriks, mis mõjuvat paremini kui mõnedki rahustuspillid. Arstlised uurimused autoõnnetuste korral on tõendanud, et ka närvilised inimesed võivad olla suurepäraseks autojuhid.

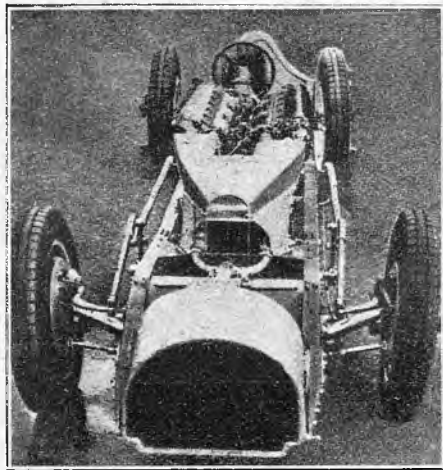
IMELIK REKORD.

Kaub. Kojas teadete järgi on Chicagos 1932. a. septembri kuu jooksul varustatud rohkem autosid kui neid registreeritud.

PIDURI KONSTRUKTSIOONI EESKIRJADE ÜHTLUSTAMINE.

Rahvusvaheline autoehituse normidekomitee (ISA-komitee) on Permanent büroo abil uued ühtlustatud eeskirjad ülesseadnud Euroopa maade jaoks. Ühenduses selle ühtlustamiskatsega püütakse selgitada senini ebamääraseid mõisteid ja määrusi. Uus korraldus järgnevat Sakslaste poolt tehtud ettepanekute põhjal, mis lubab märgatavalt lihtsamat piduri seadeldist ja tõstab palju liiklemiskindlust. See järgi on ka edaspidi ettenähtud „kaks, üksteisest olenematut piduriseadeldist“. Kuid tulevikus võib teatud tingimustel lubatud konstruktsioon omada ainult ühe peapiduri võlli, millelt linnid jooksevad neljale rattale. Jalapedaal ja käsipiduri kang peavad töötama iseseisvalt, üksteisest rippumatuna. Need ettepanekud tehakse sel alusel, et praktilises elus lihtsaim piduri konstruktsioon on osutunud usaldusväärseimaks.

SIR MALCOLM CAMPPELL'I UUEIM REKORD-SÕIDUK.



Kuna keegi ei suuda purustada Campelli poolt püstitatud maailmarekordi, mis jääb siis ühel „maa kiiremal mehel“ muud üle, kui püüda veelgi suurema kiiruse poole ja lüüa oma enese rekordi. Vähemalt katseb Sir Malcolm Campbell k. a. kevadel püstitada uut maailmarekordi Floridas. Seekord ta loodab saavutada kiirust 300 inglisis miili! Seks otstarbeks varustati „Blue Bird“ uue Rolls-Royce 12-silindrilise kompressormootoriga, mis omab 2600 h.-j. ja on 1000 h.-j. tugevam kui senine Napier mootor. Pikem mootor nõudis ka shassii pikendamist, mille telgedevahe on nüüd umb. 4 mtr. Uue karosseriiga kaalub auto umb. 4500 kg ja muutub poole pikemaks kui varem. Võimas, kaugele ette ehitatud jahutaja ehitatakse karosseriisse. Jääb, — pildil selgesti nähaolev üksikrattajuhtimine. Et juhi istet veelgi sügavamale asetada, paigutati kardanvõll pañememale küljele.

PROHVETLIKUD ETTEKUULUTUSED INIMESTE LENNU KOHTA.

Ühes Saksa ajakirjas kirjutati kellegi poolt teemil „Ettekuulutajad“, et umbes 150 a. tagasi elanud kusagil Baieri metsas koopaelanik, kes rahvajutu järelle olla ettekuulutanud, et kord saabuvat aeg, kus sõidetakse ilma hobusteta ja vankriteta ning et inimesed lendavad õhus kui linnud“. Tolkorral oli ettekuulutajat peetud jaburaks ja tema väljendustele ei olla tähelepanu pööratud, kuid nüüd, kus inimesed sõidavad raudteel ja autodel ilma hobuste ja vankriteta ja õhus lennukitel, siis leiab märkme kirjutaja, et see Baieri metsa koopaelanik Saksamaal, oli vanimaid ettekuulutajaid inimese lennust õhus. Kui nii asja peale vaadata, siis leiame, et sarnaseid ettekuulutajaid ja selgeltnägijaid oli juba kaugel minevikus, isegi vana prohvetide ajal. Kes vaevaks võtaks ja piiblist proh-



3 mootoriga Savoia-Marchetti „S. 71“.

veti Esekieli raamatu üles otsib, see leiab kohe esimesest peatükist umbes samasugust ettekuulutust lennukist, nagu seda avaldas nim. koopaelanik. Esekieli raamatust on lugeda: „Ja ma nägin, ja vaata, suur tuul tõusis põhja poolt, ja suur pilv tuli, mis leegitses ja ümberingi oli temal selgus. Kesk sealt seest oli näha otsekui hiilgav valge vask keset tuld. Ja kesk sealt seest oli nelja elaja sarnane näha ja see oli nende nägu: nemad olid enamiste inimeste sarnased. Ja neli palet oli igalühel, ja igal ühel neist oli neli tiiba. Nende tiivad olid üksteise küljes kinni; nemad ei pööranud endid ümber, kui nemad käisid, siis igauks käis otse. Ja elajad olid ühesarnased, nende nägu oli kui elavad sõed, need põlesid kui tuletõrvaksed pealt näha; seesama tuli käis ühtepuhku elajate vahel; ja selgus oli tulel, ja tulest läks välg välja. Ja ma nägin elajaid ja vaata, üks *ratas* oli maa peal elajate kõrvas nelja külje pool. Ja kui elajad käisid, siis käisid *rattad* nende kõrvas ja kui elajad maa pealt *üles tõsteti*, siis tõusid ka *rattad* üles. Ja ma kuulsin nende *tiibade* kahisemist kui suure vee kohisemine on, kui Kõigevägevama heal, kui nemad käisid; see oli *kärina heal*, kui mürin leeris; aga kui nemad seisis, siis pidasid nad oma tiibu maha“. (Esekieli raam I peat. 4, 5, 6, 9, 13, 15, 19 ja 24 salmid).

KUIPALJU AUTOSID ON MAAILMAS.

Ameerika statistiliste andmete põhjal oli k. a. 1. jaanuaril 35.263.397 autot maailmas liiklemas. Üksikutest maadest on Ühendriigid 25.986353 autoga muidugi eesotsas. Järgnevad Prantsusmaa (1.723.000), Inglismaa (1.610.000), Kaanada (1.187.000), Saksamaa (637.000), Austraalia (523.000), Argentiina (331.000), Itaalia (294.090), Uus Meremaa (192.000), Hispaania (175.000), Belgia (171.000), India (170.000), Brasiilia (160.000), L.-Aafrika (157.000), Rootsi (149.000), Holland (127.000), Daani (123.000), Jaapan (101.000), Tšehhoslovakkia (92.000), Helveetsia (89.000) jne. Üksikutes linnades on autode arv: Los Angeles (851.556), New-York (792.000), Chicago (486.000), London (298.000), Paris (204.000), Detroit (89.000), Montreal (65.000), Berliin (64.000), Buenos-Aires (40.000), Kopenhagen (35.000), Marseille (27.000), Ottawa (24.000), Praha (14.000), Santiago (13.000), Amsterdam (13.000), Atheen (11.000).

AUTONÄITUSED 1933. A.

New-York 7.—14. jaan.
Amsterdam 20. jaan. — 15. veebr.
Chicago 28. jaan. — 4. veebr.
Berliin 11. jaan. — 23. veebr.
Kairo 27. jaan. — 15. veebr.
Genève 10.—19. märts.
Milano 12.—27. aprill.
Pariis 5.—15. okt.

Prantsuse „Delage“ vabrik teatab, et 1933. a. nende poolt lastakse turule uus väikeauto „Delage“ 8 h.-j. 4-sil. mootoriga.

Saksamaal on praegu 1740 diiselmootoriga jõuvankrit, Inglismaal 800 ja Prantsusmaal 1200. Kuna Saksamaal liigub ainult 40 diiselomnibust, on neid Inglismaal 300.

A. D. A. C. president, dipl. ing. C. Fritz, Münchenis, loobus A. D. A. C. juhatuses 18-aastase tegevuse järgi oma tervislike seisukorra halvenemise tõttu.

BENSIIN + PIIRITUS.

Ei kõlba automootorite küttaaineks.

„Bureau Permanent International“ — Euroopa autotööstuse rahvusvaheline organisatsioon andis 1. a. lõpul välja raamatukese nimega „Eine neue Besteuerung des Kraftfahrzeugs“ (Uus jõuvankrite maksustamine), milles käsitatakse bensiini segamist piiritusega ning selle segu tarvitamist jõuvankrite mootorikütteks. Toome siin lühidalt selle sisu:

Bensiin-piiritussegude kohta on maksev, et kui piiritust on alla 20%, siis tekib eraldumine. Et kõigis maades pole saada ühtlasi segusid, siis tekivad puhast bensiini ja segusid vahelduvalt tarvitades küttepaakides korratused, mis mõjuvad kahjulikult mootori töötamisele. Bensiin-piiritussegu suurema mitte-kloppivuse kasu kaalub üle asjaolu, et igas normaalses ja bensiinikütte jaoks ehitatud mootoris tuleb sellist segu tarvitades ilmsiks ülelligne küttekulu. Põhjus: küttaaine on alaväärtuslik ja põleb halvasti. Selliste segude ökonoomseks tarvitamiseks peab gaasistaja olema eriti selleks reguleeritud, küttaaine eelsoendus peab olema eriti mõjuv ja survet (kompressiooni) mootoris tuleb suurendada. Kuid täita kõiki neid tingimisi pole ühelgi autovabrikul võimalik, sest toodang pole kuskil ainult oma maa jaoks ja välismaal on seisukord segane — tarvitatakse kas puhast bensiini või jällegi mitmesuguseid, teine-teisest erinevaid küttesegusid. Ei saa ju iga maa ja iga seose jaoks automootorit vastavalt konstrueerida. Segude miinuseks on veel: mootori käimapanek külmal ajal on raskem, klapid roostetavad kiirelt ja mootorõli kulu on suurem. Ja lõpuks loeme raamatukese:

„On võimalik juba ette öelda, et küttaaineseegade jaoks valmistatud ja seatud mootorid ei kõlbaks peale lühi-ajalist segude tarvitamist, enam bensiinimootoriteks“.

Oleks huvitav kuulda, mis selle peale on öelda neil, kes meilgi — kui bensiini produtseerival maal — propageerivad bensiini solkimis-seaduse maksmapanemist...

FORD LAIENDAB TEGEVUST.

Fordi pea- ja harufirmade ja tööstuste laiendamiseks on tänavu nähtud ette mitte vähem kui 60.000.000 doll. Sellise hiiglasumma paigutamise töösse praeguse kriisi ajal kinnitab, et Ford Motor Company usub tulevikku ja kriisi peatsesse möödumisse.

Suurimaks laienduseks tänavu on Fordil haruvabriku ehitamine Dagenhami, Londoni lähedale. Selles vabrikus on kavatsus Euroopa, Aafrika ning Lähedada jaoks valmistada kuni 200.000 autot aastas. Töölisi võetakse Dagenhami vabrikusse 15.000. Vabrik kujuneb seega suurimaks autovabrikuks väljaspool Ühendriike.

Teine suurem Fordi ettevõtte Euroopas avati hiljuti Kölnis, Saksamaal. Seal töötab 1000 töölise, panes kokku esialgu 75 autot päevas ning valmistades mõningaid autoosi.

Ka Antverpenis ja Rotterdamis on valmimas Fordi autode koostamisvabrikud. Kummaski on nähtud ette 600 töölise ja päevane toodang oleks 75 autot.

Stokholmi on Ford ehitanud suure parandustöökoja ja osade lao Rootsi jaoks.

Austraalias Perthi linnas ja Port-Elizabethis Lõuna-Aafrikas on juba valmis kaks Fordi koostamisvabrikut.

Teatavasti on Fordil Iirimaal traktorite vabrik ning Helsingis, Kopenhaagenis ja mujalgi Euroopas

haru- ja abivabrikuid. On olnud juttu ka Fordi suurtest kontsessioonidest Venemaal. Kanaadas on Fordil suured vabrikud, Ühendriikides on peale pea- ja abivabrikute veel 35 koostamisvabrikut ning rida sarnaseid ka Lõuna-Ameerikas ja mujal.

Fordi laiendamisel ei näigi piiri olevat.

AUTO ARVUDES.

Chrysleri vabrik on kokku võtnud, et 3-siindrilise mootoriga Chrysleri sõiduauto koosneb 8459 üksikasast. Siia juurde on ka arvatud 1200 tükki mitmesuguse suurusega alussheibi.

Kõige väiksemateks osadeks on süütekakkestaja kontaktid ja väike vedru stop-lambi hüdraulilises lüliljas.

Kõige täpsemalt väljatöötatud osadeks on kolvisõrmed, millede mõõdu täpsuse vahe ei ületa 0.005 mm.

Kõige kõvemast materjalist on veepumba võll, mis valmistatud lämmastik-terasest 975 Brinelli kõvadusega, s. o. pea sama kõva nagu teemant.

Silindri plokk on valmistatud kroom-nikkel-raua valust ja selle väljatöötamine nõuab 66 üksikoperatsiooni, kusjuures 109 mõõdu täpsus on kuni 0,125 mm.

Shassii juures on 84 vedru ja kere sisaldab 26 vedru. Vedrude elastsus kõigub 14 grammist — õlipiduri peasilindri vedrul — kuni 550 kg — tagavedrul.

Auto sisaldab, väljaarvatud kummid, 296 kummist osa, millede kogukaal on 65 kg, peale selle veel 17,3 kg osasid, mille koosseisus on kummi.

HENNE PÜSTITAB MAAILMAREKORDE.

3. nov. 1932. a. püstitas Henne Kuningl. Ungari autoklubi poolt korraldatud võidusõidu puhul uue mootorratta maailmarekordi, kusjuures ta omal 750 ccm BMW masinal sõitis kilomeetri edasi-tagasi, lendavast stardist 14.73 sekund., keskm. kiiruse olles 244.399 km. Ta sõitis nii siis igas sekundis 67,8 mtr. See maailmarekord (242,587 km/t) kuulus juba aastaid inglasele Wright'ile, tema 1000 ccm masinal. Ühe miili sõitis Henne lendavast stardist keskm. kiirusega 234.173 km/t. möödunud aastal, kuna tänavu ta suutis sõita 237.054 km/t. Oma rekordkatsetel 1. nov. Tat'i juures sõitis Henne: I katsel 1 kilom. lend. stardist 15,17 sek. = 237,310 km/t.; II katsel 1 km. lend. stardist 15,02 sek. = 239,680 km/t.; III katsel 1 km lend. stardist 15,075 sek. = 238,806 km/t.

II katse on uus klassi maailmarekord.

TUNNISTUSI AUTOÕNNETUSTE KORRAL.

Keegi kinnitusseltsi direktor on kogunud rea tunnistajate avaldusi, mis autoõnnetusosalised talle kirjalikult saatnud. Et neis leidub oma jagu humoori, tõestab alljärgnev:

„Ma jäin rooli taha magama ja ärkasin haiglas“.

„Eriane lendas mu kinnisesse autosse, ja kuna ma end ta vastu kaitsesin, sõitsin kraavi“.

„Naisautojuht nägi äkki mind, kaotas pea, ja nii juhtus kokkupõrge“.

„Teine auto jooksis muile otsa, ilma et oleks vähematki märki annud oma kavatsusest“.

„Mõtlesin, et küljeaken on allalastud, aga kui ma oma pea sellest läbi pistsin, märkasin, et see oli suletud“.

„Sellel teel võiks ainult üks auto korraga ida ja lääne suunas sõita“.

„Minu auto rikuti tundmatu isiku poolt tundmatul kombel“.

„Et ära hoida kokkupõrget, sõitsin teisele autole otsa“.

„Minu auto sõitis vastu puud ja jäi äkki seisma“

Turism

Meie lugejatele.

Ajakirja „Auto — Sport — Turism“i turistilise osakonna ülesandeks on turistilise liikumise arendamine ja kodumaa tundmaõppimise õhutamine kaaskodanikkude hulgas.

Suuremale osale meie lugejatest on kahtlemata teada, et iga aasta kümned tuhanded Eesti kodanikkudest turistidena välismaile sõidavad, sealseid suurlinna ja maastikke külastama. Sagedasti on niisugusteks välismail käijateks isegi keskkoolide õpilased. Käiakse Kesk-, Lääne- ja Lõuna-Euroopa maades ja sagedasti isegi Põhja-Aafrikas ja Väike-Aasias ja kulutatakse nende välisreiside peale iga aasta mitu miljonit krooni kodumaal teenitud raha. Paljud nendest välismail käia- test ei tunne oma kodumaad, selle looduse ilu ja ajaloolisi aardeid täielikult ja ei tea, et neil võimalik oleks oma rändamise iha ka kodumaal rännates rahuldada; ehk kui tuntaksegi, siis väga puudulikult ja selle tõttu alahinnatakse kodumaal rändamise väärtust ja ülistatakse välismaal reisimist.

Meie ülesandeks on käesoleva ajakirja turistilises

osas juhtida kaaskodanikkude tähelepanu kodumaa looduse ilu, ajalooliste ehituste ja mälestusmärkide võlvuse peale, tuues järjekindlalt kirjeldusi meie maa kaunimatest maastikudest, ajaloolistest ehitustest, varemetest, mälestusmärkidest jne. Selle meie ülesande teostamiseks on lubanud oma lahket toetust kaastöö näol paljud meie kodumaa turistiise geograafia ja turistiliste olude tundjad. Peale selle saame ajakirjas juhtima riigi- ja omavalitsusasutuste ning seltskondlikude organisatsioonide tähelepanu ajalooliste ehituste ja mälestusmärkide alalhoidmise ja korraldamise ja kaunistametele maastikudele parema juurdepääsu võimaluste soetamise vajadusele jne.

Ajakirja järgmistes numbrites avaldame mitmesuguseid marshruute kodumaal rändamiseks nii raudteel, jalgsi ja jalgratastel kui ka autodel.

Loodame, et lugejad meie kavaga rahulduvad ja omalt poolt võimalust mööda meie tööd kaastööga toetavad.

TOIMETUS.

Enam tähelepanu ajalooliste ehituste ja mälestusmärkide kordaseadmisele!

Ajaloosisi ehitusi ja mälestusmärke peetakse kõikjal välismail väärtuslistena objektitena, millede kaitsele ja korrashoiule suurt rõhku pannakse. Nendes nähtakse rahvuslikku vara, mis nii praegustele kui ka tulevastele põlvetele võib kultuurilist ja ainelist kasu tuua. Ei lepita mitte ainult olemasolevate ehituste, varemete ja mälestusmärkide kordaseadmisega ja avalikusele tutvustamisega, vaid kulutatakse ka määratuid rahasumme ajalooliste linnade ja ehituste varemete väljakaevamiseks, tuldpurskavate mägede lava, kõrbeliiva ja hiljem peale ehitatud linnade alt. Kõike seda ei tehta mitte ainult ajaloo ja arhitektuuri uurimise huvides, vaid selle juures mängib tähtsat osa ka ainelise tulu küsimus.

Sarnased ajaloolised ehitused, varemed ja mälestusmärgid avaldavad suurt tõmbejõudu rahvusvahelisele turistide perele, kes igale poole kokku voolavad, kus midagi iseäralikku, enne nägemata näha on. Turistide juurdevoolu toob enesega kaasa raha juurdevoolu maale, mis tõstab riigi majanduslikku jõukust.

Baltiriikide hulgast on Eestil kõige suuremal arvul ajaloolisi ehitusi, varemeid ja mälestusmärke säilinud, millede kordaseadmise ja kättesaadavaks tegemise korral võimalik oleks rahvusvahelise turistide pere tähelepanu Eesti peale juhtida.

Võtame näiteks meie ajaloolise pealinna Tallinna. Siin leiame meie Taani, Saksa Ordu, Rootsi ja Vene valitsuste ajal püstitatud linnamüüre, torne, bastioone, kirikuid, maju ja varemeid kui ka muid vähemaid mä-

lestusmärke, milledest paljud õige haletsemisväärilises seisukorras. Iseäranis vanade linna müüride ja torne juures teeb ajahammas oma hävitavat tööd, ilma et nende alalhoidmiseks ja korraldamiseks midagi oleks ära tehtud. Samasugune on ka seisukord Narvas, kus kogu kesklinn teda ümbritsevate bastioonidega on kui 17. sajandi muuseum, kuid laguneb ja hävineb, ilma et kaitstjat ja kohendajat leiaks. Ometigi on see kõik ajalooline varandus, mis, kui seda õieti kasutatakse, võiks tulevikus meie riigile välismaade turistide juurdevoolu kaudu ainult kasu tuua. Keegi Ameerika turist ütles paari aasta eest Tallinna vanade ehituste kohta, et kui need kusagil Ameerikas oleks, muutuksid need neile kullaallikaks.

Vene valitsuse ajal hävitati suur osa Tallinna ajaloolisi ehitusi, linnamüüre ja torne armutult, mille tõttu linn palju oma väärtusest on kaotanud. Iseseisvuse ajal on küll ajalooliste ehituste lammutamisele ja plaanita ümberehitamisele piir pandud, kuid säilinud ja lagunemisel olevate ehituste ja mälestusmärkide juures ei ole nende kaitseks ja kordaseadmiseks peaaegu midagi tehtud. Rannavärava mäest uulitsa läbikaevamisel ei oldud isegi huvitatud selle juures avastatud käikude avamisest ja uurimisest.

Hädaabitööde peale on viimaste aastate jooksul suuri summe riigi raha kulutatud ja sagedasti eba- produktiivseid töid ettevõetud; oleks võidud juba ammu osa nendest summadest vanade linnamüüride, torne, bastioonide ja ajalooliste ehituste korraldamiseks

ära kasutada, sellega oleks meie oma vanade ajalooliste linnade väärtust rahvusvaheliste turistide kui ka oma kodanike silmis märksa tõstnud.

Käesoleva talve hädaabitööde kavas on Tallinna Linnavalitsus küll ette võtnud varemets seisva „Paku Margareta“ torni korraldamise; samuti on tööde kavas ette nähtud Harjumäe, Rootsikantsi ja Rannavärava mäealuste käikude kordaseadmine, kuid küsitav on, kas seda kava suudetakse käesoleval talvel krediitide vähesuse tõttu teostada. Narva Linnavalitsus on ka omalt poolt alganud hädaabitööde korras Pimeaia aluseid käike korraldama, mis, kui see kord lõpule saab viidud, Narvat külastavatele turistidele huvitava vaatamise objekti juurde toob. Ka Rakvere Linnavalitsus on asunud hädaabitööde korras lossivaremete aluste keldrite ja käikude avamisele ja korda-

seadmisele. Seda tuleks aga ka teiste tähtsamate ordu- losside varemetses juures ettevõtta.

Tallinna Linnavalitsusel tuleks ka tõsiselt mõelda üksikute linnamüüri tornide avamisele ja nende treppide kordaseadmisele, et võimaldada turistidele tornidesse sissepääsu. Kordaseatud bastioonide alustesse käikudesse ja linnamüüri tornidesse pääsemise juures võiks ju nende külastajatelt väikest tasu võtta, millest sissetulevate summadega teostuks tulevikus nende korra-

shoid. Kuigi ajalooliste ehituste ja mälestusmärkide kordaseadmine ja restaureerimine on seotud suuremate kuludega, võib siiski loota, et seal, kus selleks hea tahtmine ei puudu, ka kulude suhtes sellest üle saab ja et juba lähemas tulevikus meil sellel alal mõndagi läbi- viiakse.

Pühajärve turistide kodu.

Kodumaal rändamisel ja kodumaa kaunimate kohtade tundmaõppimisel on väga suur tähtsus turistide kodudel ja peatuskohtadel, kus rändajatel võimalik oleks kehakinnitust ja öömaja leida, sest peaaegu kõik meie maa kaunimad kohad on eemal linnadest ja alevitest, kus puuduvad igasugused öömajad ja söögi leidmise võimalused.

Välismaal on looduslikult kaunimates kohtades, kus puuduvad võõrastemajad, turistide ühingute, riigi- ja omavalitsuste asutuste poolt ehitatud turistide kodud, mäeonnid ja peatuskohad, kuid meil ei ole jõutud sellel alal veel kuigi palju ära teha.

Ainus pääsuke sellel alal on meil kesk Otepää murräärmaastiku asuv Pühajärve Turistide kodu, missugune asutati 1924. aastal Haridusministeeriumi poolt endisesse Pühajärve mõisa härrastemajja ja trahterihoonesse.

Vabariigi Valitsuse otsuse põhjal sai Haridusministeerium selleks otstarbeks oma käsutusse Pühajärve mõisa südame ühes kõikide ehitustega, parkidega, Püha- ja Neitsijärvedega ja Pühajärves oleva viie saarega. Haridusministeeriumi poolt remonteeriti endine trahterihoone ja osaliselt ka härrastemaja, kus juures turistide kodu asetati alguses ainult trahterihoonesse ja selle pidajaks võeti lepingu alusel keegi eraisik.

Kuigi turistide kodu sellega oli avatud, arenes selle kasutamine siiski väga visalt. Osalt oli selle

põhjuseks hoonete juures poolikult tehtud remondid, mis ei võimaldanud kodut külastajatele tarvilikke mugavusi pakkuda ja osalt ka kodu pidajate asjatundmatus majutamise ja toitlustamise alal ning korraliku sisseseade puudus kodu ruumes. Turistide kodu



Pühajärve turistide kodu (endine trahterihoone).

külastajate arv oli esimestel aastatel väga väike ja rahulolematust kodus valitseva korra kohta külaliste keskel suur.

Pikemate läbirääkimiste järele läks turistide kodu ühes vastava maa-alaga, ehitustega ja järvedega 1931. a. algul Haridus- ja Sotsiaalministeeriumi ja Eesti Turistide Ühingu vahel sõlmitud lepingu põhjal kümneks aastaks viimase valdamisele. Ühingu poolt hangiti kodule pidaja, kes võimeline oleks kodu korralikult sisse seadma ja kodut külastajate soove nii majutamise kui ka toitlustamise alal rahuldama. Kohe peale lepingu sõlmimist algas ühing ka härrastemaja remonteerimise, missugune viimaste aastate jooksul tubliste lagunema oli hakanud, et turistikodule uusi avaraid ruume juurde soetada. 1931. a. suvel kasvas turistide kodut külastajate arv märksa suuremaks, kui eelmistel aastatel ja kodus valitsev kord, majutus ning toitmine leidis külaliste poolt rahulolemist.

1932. a., s. o. möödunud aasta kevadel jatkas ühing remonttöid niihästi härrastemaja kui ka trahterihoone juures, nõnda et suveks mõlemate ehituste ruumid täielikult remonteeritud ja kordaseatud said, mis võimaldas nendes majades kõikide ruumide kasutusele



Vaade Pühajärve turistide kodu (endise härrastemaja) terrassilt.

võtmist. Harrastemaja tubade enam otstarbekohase kasutamise mõttes ehitati sellele isegi paar uut sissekäiku. Praegusel korral on turistkodus peale einelaua ja kõõgi ruumide 22 üksikut ruumikat ja õhuküllast tuba, kaks suuremat saali ja mitu verandat küllastajatele kasutada. Suuremad ekskursioonid mahutatakse praegusel korral kahte suurde saali ja mõnesse suuremasse üksiktuppa, kuid lähemas tulevikus kavatseb Turistide Ühing suuremate ekskursioonide tarvis korda seada erilised ruumid, kus iseäranis koolide ekskursioonidel võimalik oleks 10—15 sendilise tasu eest isikult

ööbida. Teedeministeeriumi poolt on määratud vajaline summa Otepää alevivalitsusele Pühajärve ranna korraldamiseks ja liiva rannale vedamiseks hädabitoode korras, nõnda et tulevaks suveks loota on Pühajärve rannale korralikku liivast suplemiskohta saada, missugune siinamaani puudus.

Turistide Ühing püüab ka jõudu mööda pargi ja Pühajärves asuvate saarte korraldamisele asuda, et seda kaunimat kohta kodumal eeskujulikkude seisukorda viia.

Valuuta kitsendused turistidele takistuseks.

Toome siin paar näidet, kuidas meil maksvad valuuta kitsendused välituristidele takistusi sünnitavad ja nende eemalejäämiseks kaasa aitavad.

Eesti Panga määruste kohaselt on valuuta ostmine lubatud ainult teatud pankadele ja kahele reisibüroole. Seega on Eestisse tulnud välituristel võimalik oma välisraha ilma suurema raskusteta Eesti rahaks vahetada. Välisvaluuta ostmine on aga võimalik ainult Eesti panga loal. Teised pangad ja Reisibürood seda toimetada ei või. Välismaalane, kes Eestisse tulles suurema summa välisraha Eesti rahaks vahetab, võib siit lahkudes ülejäänud Eesti raha ümber vahetada välisrahaks ainult Eesti Pangas, erapangad ja reisibürood seda õigustatud tegema ei ole. Reisilaevad Tallinna sadamast väljuvad kõik peale Helsingi minevate laevade peale kella 6 õhtul, samuti ka Riia rong; ja selle tõttu on välismaalastel-reisijatel võimata oma ülejäänud Eesti raha Eesti Panga kinnioleku tõttu välisrahaks tagasi vahetada ja on sunnitud selle välismaile ühes viima, millega neil seal midagi pole peale hakata.

Möödunud suvel tõi Londoni—Tallinna liini laev „Baltavia“ iga kord Tallinna 80—120 turisti, kes siin kolm päeva peatasivad ja selle aja jooksul suurema summa Inglise raha Eesti rahaks vahetasivad. Laeva väljumisel laupäeviti kella 6—10 vahel õhtul oli pea-aegu alati suuremal osal reisijail 10—30 krooni Eesti raha järele jäänud, mida neil võimata oli ümber vahetada, sest Eesti Pank suleti juba lõunal kell 12.

Niisugune olukord tekitas reisijate seas kibedat meeleolu, sest teati, et Inglismaal Eesti raha ümber vahetada ei saa. Kui sarnane olukord ka tuleval suvel edasi kestab, siis on karta, et „Baltavia“ poolt toodavate Inglise turistide arv märksa väheneb.

Siin peaks Eesti Pank välituristidele sellega vastu tulema, et ta reisibüroodele võimaldaks nendele välismaalastele-reisijatele, kes Eestisse tulles välisraha Eesti rahaks on ümber vahetanud, väljasõidu juures ülejäänud raha välisrahaks tagasi vahetada. Kontrolli mõttes võiks valuuta ostmise juures nende müüjatele vastavad tõendused välja anda, millede ettenäitamisel siis reisibürool ülejäänud osa Eesti raha välisraha vastu ümber vahetavad.

Teine näide: möödunud suvel lõpetas Eesti Pank Läti raha ostmise, mille tõttu ka reisibürood ei võinud Läti turistidelt latte vastu võtta. Paljud lätlased, kes seda ei teadnud ja Läti rahaga Eestisse tulivad, jäivad siin raskesse seisukorda. Oleks reisibüroodel lubatud olnud Läti raha müümine nendele, kes Lätti reisisid tahtsivad, oleks need omal riisikol võinud Läti turistidelt Läti raha osta ja seega nende olukorda kergendada. Niisuguse seisukorra järeldus oli, et Läti turistide arv tunduvalt vähenes.

Soovitav oleks, et Eesti Pank oma määruseid nõnda muudaks, et välituristide juurevool nende määruste tagajärel ei väheneks. Välituristide poolt maale toodav valuuta on meile väga vajalik.

Kroonika.

TURISMI PROPAGANDAPÄEV.

Sihtasutise „Turismi Keskkorraldus Eestis“ juhatus otsuse põhjal korraldatakse pühapäeval 5. märtsil s. a. Tallinnas turismi propaganda päev, vastavate kõnedega, valguspiltide ja Eesti maastiku filmide näitamisega. Lähemad teadaanded selle üle avaldatakse aegsaste kohalikkudes päevalehtedes.

EESTI TURISTIDE ÜHINGU LIIGETELE.

Ühingu büroo asub Tallinnas, Rüütli tän. 2—3. Liikmeid palutakse sagedamini külastada bürood, kus on lugemiseks kohalikud ajalehed ja turismi käsitav raamatukogu.

Lähemas tulevikus kavatseb ühing korraldada büroo ruumes vähemaid koosviibimisi oma liigetele vähemalt kord nädalas. Lähemalt teatatakse sellest kohalikes päevalehtedes.

EESTI AUTOKLUBI TEATEID.

E. A. K. juhatus avaldab tänu kõigile, kes klubile kaasa aitasid Monte-Carlo tähesõidu puhul välismaa külaliste vastuvõtu korraldustes.

Uuteks liikmeteks on vastu võetud hra Etienne Girard ja hra Aleksander Tõnisson.

E. A. K. liikmete *austapeakoosolek* peetakse 17. veebruaril s. a. kell 19.30 õhtul klubi ruumes *Vene tän. 30.* järgmise päevakorraga:

1. Juhataja ja protokollija valimine.
 2. 1932. a. aruanne.
 3. Teadaanne vastuvõetud liigete kohta.
 4. 1933. a. liikmemaksu määramine.
 5. 1933. a. eelarve.
 6. Valimised põhikirja järele.
 7. Läbirääkimistel ülesvõetud küsimused.
- Palutakse kõiki liikmeid ilmuda peakoosolekule.