

# Auto-Sport & Turism

AUTO- JA LENNUASJANDUSE, MOOTORSPORDI JA TURISMI AJAKIRI.

EESTI AUTO- JA TOURINGKLUBIDE HÄÄLEKANDJA.

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

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

VI AASTAKÄIK.

Nr. 9 (67) SEPTEMBER 1933.

ILMUB KORD KUUS.

## S I S U :

Tehnilisi viimistlusi jõuvankrite ehituses.  
III Teedepäev.  
II Teedekongress.  
Tallinna uus liiklemise määrus.  
Turism.  
Lennuasjandus.  
Õiendused.  
Kroonika.

## I N H A L T.

Technische Feinheiten in der Kraftwagenkonstruktion.  
Die III Strassentagung.  
Der II Strassenkongress.  
Die neue Verkehrsordnung der Stadt Tallinn.  
Tourism.  
Aus dem Flugwesen.  
Berichtigungen.  
Chronik.

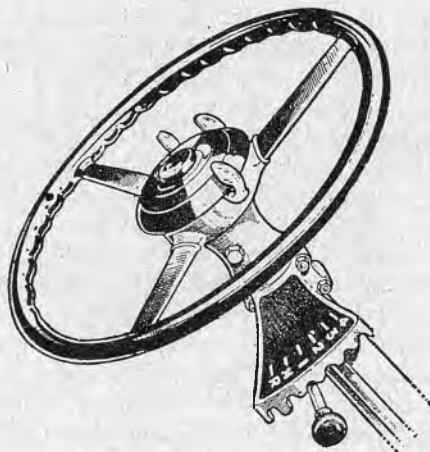
## Tehnilisi viimistlusi jõuvankrite ehituses.

Dipl.-ins. K. Anton.

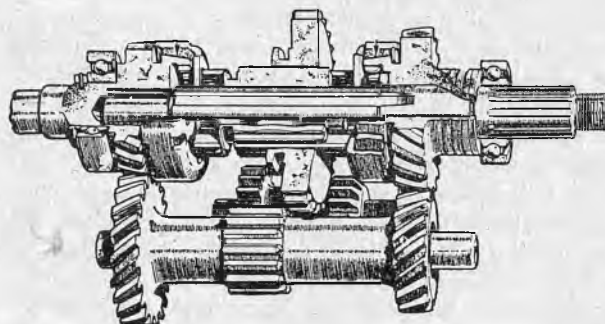
### I. A u t o.

**P**lahvatusmootori tehniline areng on põhimõtteliselt oma lõppjärku jõudnud. Mis nüüd edasi sünnib, on lihtsustamine, kindluse ja ökonoomsuse edaspidine arendamine. Selles suunas on viimane aasta toonud jõuvankritele tähtsaid edusamme. Need oleksid: õõtsumisvaba neljasilindriline mootor, neljakäiguga ülekannete kiir- ja ökonoomsus-, resp. hoiukäiguga ning nii õõtsustelje kui ka raamiehituse edaspidine viimistlus. Ajajärgul, mil sõidumugavust ei jäeta hooletusse ka kõige odavamalgi autol, tähendab õõtsumisvaba neljasilindri mootor võimsat edusammu, sest et saavutada neljasilindrilise plahvatusmootori absoluutselt tasakaalustatud käiku iga võimaliku tuuride arvude juures on juba suurima täpsuse meistertöö ja ei õnnestu alati nii kergelt. Sellest vaatepunktist väljudes arendas Euroopa autotööstus väikese ja odava auto jaoks viimastel aastatel odava kuuesilindrilise mootori. Kuuesilindriline mootor pole aga nii ökonoomne nagu neljasilindriline, kuna ta omab kahe silindri ja nende juurde kuuluvate osade võrra enam liikuvaid osi, eriti odava auto juures osutub ta kallimaks ja peaaesjalikult raskemaks. Kaal aga on edurikka väikevankri konstruktsiooni juures A ja O. Kui 100 h.-j. konstruktsioonis ei tule mõne 10 klgr-ne lisakaal praktiliselt hoopiski arvesse mõnesuguste raskuste tekitamiseks, siis on sama kaalu juurdekasv väikeauto juures otsustav tegur ta tuleviku suhtes. Et neljasilindrilise mootori vibratsioonikalduvust mitte rängalt tunda anda, domineeris veel hiljuti 1,5 ltr. piirides oleva auto juures kuuesilindriline mootor. „Floating Power'i“ abil, nagu selle konstruktsiooni leiutaja — ameeriklane — nimetas võnkevaba neljasilindrilist mootorit, lööb end vaevalt läbi selles klassisuuruses kuuesilindriline mootor. Probleemi lahendus on väga lihtne. Mootorblokki ei asetata enam mitte raami kohtkindlalt, nagu senini, vaid riputatakse

see vetruvate teraslehtede külge; neil lehtvedrudel on omadus — absorbeerida mootori võnked — õõtsumised, mis muidu edasikanduksid raamilt karosseriile. Tegelikult võib, kui sõidetakse sellises autos, vaevalt eral-



Joon. 1. Elektromagneetiline käiguvalija roolirattal (Inglise konstruktsioon).



Joon. 2. Sünkroonülekanne ühe Inglise, mürast vabal autol.

dada masina käiku kuue- või kaheksasilindrilise mootori omast.

Edaspidine tähtis uuendus on moodne neljakäigu ülekanne. Vanad autod mobilistid mäletavad vist küll, et ennesõjaaegsed vanakrid omasid neli ja enam käike. Põhjus, miks neljakäigukast viimasel ajal hakkab asetama senini ainuüksi valitsenud ja Ameerikast võrsunud kolmekäiguga süsteemi, pesitseb püüdes — ära kasutada mootori jõuvõimet viimse võimaluseni. Euroopa autotööstus, kõrgete põletisaine hindade ja kõrgete maksude tõttu ei või endale lubada nii kõrgemahulisi mootoreid, nagu ameeriklased. Kuid mootor, mis omab täie jõuvõime, ei tohi ebasoodsate ülekandolude läbi ülekoormatud saada. Moodsa neljakäigu süsteemi edasiarengut kujutab paljude moodsate autode juures juba kasutamisele võetud kiir- ja hoiukäik. See pole praktiliselt midagi muud kui peaaegu otsekohene ülekanne, mis mootori tuuride arvu annab üle tagaratastele peaaegu ilma üle- ehk alljaotuseta. Auto, mis sõidab selle seadeldisega siledal maastikul ja heal teel, ei nõua isegi ta maksimaalse kiiruse juures väga suurt tuuride arvu ja sellega väldib masina kuumenemist ehk ülekoormatust. Selle uue tehnilise arengu valda kuulub veel vabajooks ning lisa- ja elektromagnetiliselt töötavad käigukastid. Vabajooks on meile tuntud kõige pealt juba jalgrattast ja tal on auto juures sama ülesanne; ta peab, nagu kiir- ja hoiukäik, mootorit hoidma.

Lisakäigukast, nagu seda näitavad Loden'i ja Friedrichshafeni hammasrattavabriku konstruktsioonid, on enam kui nelja käiguga käigukastid, selgemalt öeldud käigukastid lisakäikudega, millised võimaldavad lisakäikude tegevuse valikut. Sõitja võib käike iga pidi kombineerida ja oma masinast saada tegelikult võime viimaseid piire. Katsestatistel mägestikes, nagu rahvusvahelisel tähesõidul Alpides, mängisid nii- sugused käigukastid otsustavat osa.

Ühenduses sellega peab siin ka mainima n-nim. vedelikkuplungit või „fluid fly-wheel“, mis Inglismaal levinemas ikka enam ja enam. See töötab juba laevanduses paljudest aastatest saadik kasutatava printsiibi järgi — kiirjooksu turbiinide juures olla elastiliseks ülekande abinõuks laevapropellerile. See printsiip seisab kahes labidarattas, mis hoitakse sünkroonses liikumises ainult läbivoolava vedeliku mõjul. Sellise seade paremuseks on elastsus ja pehmus.

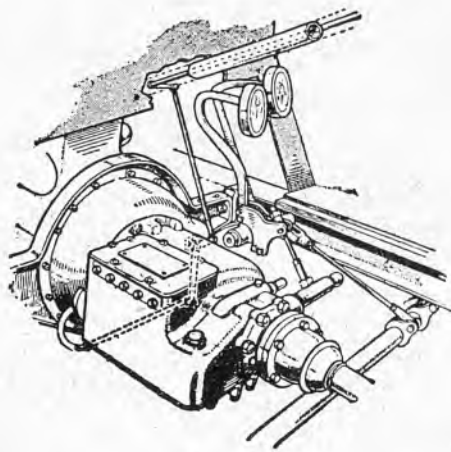
Paralleelselt selliste püüetega suurema mugavuse järgi sammuvad ka püüded võimalikult vähese müra- tekitamise järgi. Iga moodne auto omab tänapäeval kaks ehk enam täiesti mürata käiku, mis väldivad segava hulumise. Seda saavutatakse alaliselt ühenduses olevate hammasrattaste abil.

Kuid, et tehniline edu mitte ainult käigukastiga ja mootoriga ei piirdu, on enesestmõistetav. Just viimasel aastatel on eriti suurt tähelepanu pööratud vetruvuse probleemile. Õõstselg — sõltumata vedrutamisviisi jõuvankrite jaoks — on jõudnud erilise täiuslikkuse seni Saksamaal, ja võimaldab just väikestele autodele silmapaistva tänavakindluse ja häid kurvevõtmise võimalusi. Ühes õõstseljega on saanud populaarseks ka ederatta ülekanne. Tänapäeval võib juba kindlusega öelda, et umbes 2 liitrilise mahuga auto juures on leitud ederatta ülekande lahendus, mis on osutunud väga praktiliseks ja kõlblikuks ja väärib tähelepanu. Just väikeauto juures on nii mootori ja käigukasti, kui ka differentsiaali ühendamise läbi ederataste üle-

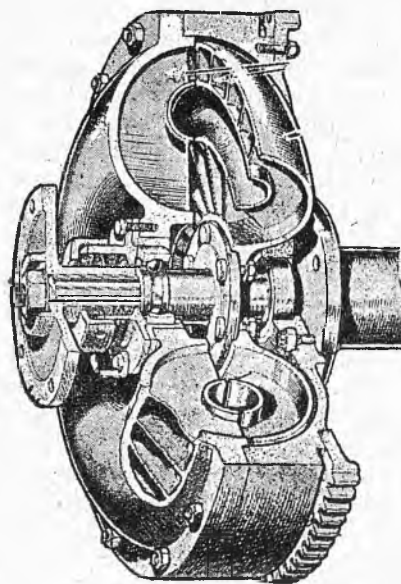
kande juures ruum ära kasutatud äärmiselt soodsalt, mille juurde liitub veel soodsalt väljakujunenud, sügav raskuspunkti asetuse.

Tõukeleevendaja, nagu seda tänapäeval on leida iga moodsa auto juures, on üldises arenemisahelas näidanud samuti uusi võimalusi. Nüüdisajal chitatakse tõukeleevendajad, mille võime on reguleeritav, lülitustahvlilt ja seega võimaldavad sõitjale, olenedes tee iseloomust ja headusest, kõvendada või pehmenada.

Kui senini mainitud uudused puudutavad kõigepealt teatud jõuvankri osi, siis pole võib olla huvita, riivata möödaminnes teatud püüdeid, mis oma üles-



Joon. 3. Elektromagnetiliselt juhitud käigukast.



Joon. 4. Läbilõige vedelikkuplungi konstruktsioonist.

andeks seadnud, paigutada mootor pärasse. Et paramootorsõiduk alul veel tulevikuküsimus on, ja selle teostamiseks vastu seisavad suured kaalutlused, nagu absoluutne voolujooneehitusviis moodsa auto juures, on eriteadlastele selge. Mõlemate probleemide lahenduseks ei puudu sugugi ka proovikonstruktsioone ja lähemas tulevikus juba võib sageli näha voolujoone autot paramootoriga; senini aga peaksid — mis puutub voolujoonesse — sõiduteed olema nii tasased ja siledad nagu raudtee roobasteed, et voolujooneliselt karosseritud auto osutuks ka tõelikuks ökonoomseks sõidukiks, ja mitte, nagu veel senini — moeasjaks.

## II. Veoautod.

Mis puutub veoautot ja omnibust, siis on saavutatud viimase aasta vältel ka siin uusi konstruktsioonarenguid. Tähelepanu väärib kõige pealt ökonoomse diiselmootori edasiareng, kuna diiselmootor jõuab vähehaaval ikka kõrgema täiuslikkuse astmeni. Ühenduses sellega ei peaks olema huvita asjaolu, et ilmakuulsad firmad on käesoleval aastal saavutanud katsekonstruktsiooni, mis erilise pumba abil püüab diiselmootori jõudu suurendada, tee, mis avab suuri väljavaheteid ja lootusi.

Ökonoomse bensiini- või diiselmootorvankri kõrval leiab uuemal ajal poolehoidu auruvanker. Vist on teada, et auruvanker korra, enne plahvatusmootori leiutamist juba Inglismaal ja ka osalt Euroopa mandril oli kasutamisel. Muidugi erineb moodne auruvanker oluliselt oma eelkäijatest, ja söega ei köeta aurukatelt juba ammugi mitte, vaid õliga. Auruvanker omab samasuguse paremusena nagu diiselmootorigi, nimelt suure ökonoomsuse.

Suurt huvi pakuvad katsed n.-nim. generaatorgaasiga. Siin muudetakse gaasiks ka puutükid, ja seda gaasi kasutatakse põletisainena hariliku plahvatusmootori jaoks, — ettevõtte, — mis nimelt väga ökonoomseks osutub just puu poolest rikastes maades. Edasi, on kordalainud juba ka bensiinimootorit kütta hariliku toorõliga bensiini asemel, kasutades selleks erilist karburaatorit, mis raske toorõli, enne kui see satub põlemisruumi, gaasiks muudab. Suurim raskus on kahtlemata määrdeõli ähvardav haihtumine.

Tähtis on moodsale, ökonoomsele sõidukile — saavutada suurema kiiruse juures ka suurem võime. Selles suhtes väärib tähelepanu konstruktsioon, mis on kaunis omapärane kahe mootorbloki asetamise poolest ühele šassiile. Eraldatud käigukastide paremus seisab selles, et kiiruse algul ja ka tõusul võib lasta töötada mõlemal mootoril, ja kui seda lubavad teeolud, ühte ehk teist või mõlemad mootorid seisma panna.

## III. Väikeautod, rahvasõidukid, mootorrattad.

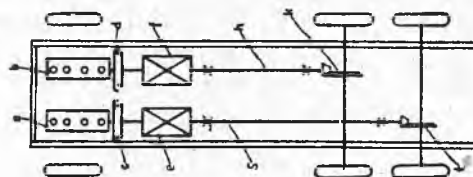
Väikeauto, enam või vähem õnnestunud suure auto koopia, võlgneb oma tänapäevase viimastluse suuremalt jaolt elukalliduse standardile.

Mitmesugused tehnilised uudsused, nagu neljakäigukast, neljasilindrilise mootori hõljuv asetus jne. leiavad kasutamist ka väikeautos. Peab veel eriti tähendama, et õtstelg ja ederatta ülekanne on annud kogu väikevankri probleemile just viimasel ajal tähelepanuväärilise tehnilise tõusu. N.-nim. liliput-sõiduk aga, väikeauto veel väiksem veli, too sõiduk, nagu mitmed konstruktorid arvavad, millel ükskord peaks õnnestuma lõplikult motoriseerida maid, ei kuulu autode liiki, vaid n.-nim. cyclecar'ide hulka. Cyclecar'id on sõidukid, mis kujutavad keskust auto ja mootorratta vahel.

Cyclecaril on jõuallikaks kahetaktiline mootor, selline nagu neid kasutatakse mootorrattastel ja omab kolm ehk neli silindrit. Saksamaal on rõhku pandud just sellise väikesõiduki arengule, kuna nimelt jõuvankrid kuni 200 ccm. silindrimahuga, ja ainult kolmerattalised on vabad maksustamisest. On arusaadav, et

just majanduskriis on tekitanud hulga sarnaseid konstruktsioone, millest mõned osutusid väga väärtuslikeks. Kolmerattakonstruktsioon on juba aastaid väga populaarseks saanud eriti Inglismaal, kus selliseid sõidukeid kasutatakse spordi otstarbeks ja omavad suure kiiruse.

Siiski tuleb sel väikesõidukil rängalt võistelda oma konkurendiga — mootorrattaga; põhjused on sotsiaalsühholoogiliselt väga huvitavad. Rahva liiklemisõi-

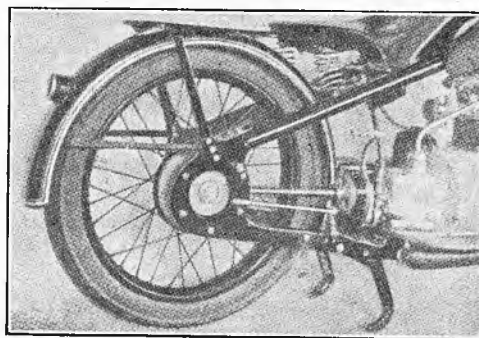


Joon. 5. Kahemootori seadeldis veoautos.

dukiks on ja jääb ikka veel mootorrattas, kuna see on odav, kiire ja kindel. Siia juurde liitub veel küljekorviga sõidetav mootorrattas, mis veel igapidi ületab liliput-auto ja lõppude lõpuks oma otstarvet — vedada kahte isikut — täidab sama hästi.

On enesest mõistetav, et mootorratta tööstus oma loomingute viimistluse alal väsimatult edasi töötab. Et senini moodsa mootorratta juures pole veel ülemindud täielikule voolujoonelisele kujule, seisab peaaesjalikult selles, et voolujoonekujuline ümbritsev kest suurendaks kaalu, mis omakord nõuaks jällegi masinavõime suurendamist, ja see asjaolu tooks hinna tõusu. Kuid rekordmasinatel on siiski seda teed mindud eduga.

Mootorratta jaoks on vastandiks autole ikka veel kahetaktiline mootor paljukasutatavaks aggregaadiks,



Joon. 6. Kardaanülekanne mootorrattal.

kuigi on olemas raskemad masinad, mis on varustatud neljataktilise mootoriga. Kahetaktiline ei oma ventiile ja on kaunis ebatundelik, — ta kannatab välja tugevaid raputusi, nagu neid sageli ette tuleb mootorratta juures — on kerge ja omab väga pika eluea. Jõuülekanne suhtes on ka mootorrattatehnikas kaalulisel igasugused võimalused; need kalduvad viimasel ajal raskematel masinatel kardaanülekanne kasuks, sellal kui odav rahvarattas ja nimelt maksustusvabad masinad jäävad vist esmalt jõuülekanne juure keti abil. Hulk väikseid viimistlusi, mille poolest moodne mootorrattas erineb oma vanematest vendadest, baseeruvad alalisel võime parandusel, samuti nagu põletisaine soojusvõime paremal ärakasutamisel.

### III teedepäev.

Teedehituse Uurimise Selts (T. E. U. S.) korraldas III Teedepäeva Tartus 9. ja 10. juunil s. a. Teedepäeva päevakorras olid referaadid: 1. Dipl. ins. H. Seydenbach'ilt „Tartus ehitatud kunstteed“; 2. Dipl. ins.



Tsement-makadamtee Võru—Tartu maanteel, Võru all.

O. Martin'ilt „Ülevaade teedehituses tarvitatavaist bitumeenseist aineist erilisel silmaspidades Estobituumeni“; 3. Insp. E. Käppa'lt „Looduslike maanteedehitusmaterjale Eestis“; 4. Insp. V. Nemirovitš-Dantsenko'lt „Ülevaade Tõrvas ehitatud tsement-makadamteedest“.

Enne referaatide ettekandmist korraldati suurejooneline teedeülevaatus Lõuna-Eestis, mis kestis terve päeva, marsruudil: Tartu—Reola—Karilatsi—Väimela—Võru—Kanepi—Otepää—Tõrva—Elva—Tartu. Pärast referaatide ärakuulamist korraldati teedeülevaatus Tartu linnas ja ümbruses. Sellele järgnesid läbirääkimised referaatide ja teedeülevaatuskohta. Teedepäeva ajal pidas T. E. U. S. oma korraldiku peakoosoleku, kus kinnitati eelarve 1933. a. peale ja toimiti valimisi põhikirja järele.

Osavõtt Teedepäevast kujunes haruldaselt elavaks ja Teedepäev sisukaks ning huviküllaseks. Osavõtjaid



Karilatsi kruusaagu betoonitööstus.

oli pea kõigest linna- ja maaomavalitsusilt, peale selle firmade esitajad, üksikud asjasthuvitud isikud ning eriasjutundjad. Kokku oli Teedepäevast osavõtjaid 70 ümber. Tartu linna- ja maavalitsuse, samuti Võru maavalitsuse külalislahkus andis Teedepäevale piduliku

ilme. Kogu Teedepäev jättis hästi korraldatud kongressi mulje, ilma igasuguse ametlikkude koosolekute kõrvalmaiguta, kus igäüks võis vabalt omi mõtteid avaldada ilma vähemagi kõrvalmõjuta.

Dipl. ins. H. Seydenbach oma referaadis andis ülevaate Tartus ehitatud kunstteedest. Tartu linnas kuulub korraldamisele 130 ha teepinda maanteedel ja linna tänavatel. Tartus on maksma pandud määrus, mille järele uusi ehituskrunte ei tohi hoonestada ilma tänavaid sillutamata ja ilma kanalisatsioonita. Tartus sillutab ja hoiab kõnniteid korras linn, missugune asjaolu võimaldab kõnniteele anda ühtlase tüübi ja katsetada otstarbekohaseid sillutusviise.

Dipl. ins. O. Martin andis ülevaate bitumeenseist aineist üldse ja estobituumeni omadusist eriti. Kokkuvõttes seadis referent üles järgmised teesid:

1) Bitumeensed sideained leiavad tänu nende plastilistele omadustele erilist poolehoidu uuemaaja teedehituses, kuna hädad plastilised teekatted ületavad oma vastupanu kui ka liiklemismugavuse poolest kõik tahked (starre) katted.

2) Plastiliste teekatete ehituse juures tarvitata-  
vad välismaa sideained jagunevad nende päritolu järele



Ärma kruusaauk Valgamaal.

ja valmistusviisile vastavalt kahte suurde gruppi — asfaldid ja tõrvad.

3) Estobituumenid moodustavad ühe eri sideaine grupi, mis oma tähtsamate teedehitustehniliste omaduste poolest sarnaneb asfaldile, valmistamisviisi järele aga tõrvadele.

4) Estobituumeni tarvitamisel tuleb tema eriomadusi silmaspidada, sealjuures:

a) arvesse võttes tema tundelikkust kuumutamise vastu, tuleb sideaine soojendamisel suurt rõhku panna järelevalvele;

b) eelistada sarnaseid teede ehituseviise, millele juures on võimalik sideainet külmalt tarvitada;

c) estobituumeni konsistentsuse muutmise ärahoidmiseks tänavkattes tuleb teekate intensiivse rullimise läbi tühemetevaeseks (hohraumarm) komprimeerida;

d) apranemise hädaohu ärahoidmiseks tuleb talitada nii, et estobituumeni sulamispunkt ei tõuseks üle 25°C. Sulamispunkti tõusu üle segamise ja väljapritsimise juures ning aegumise tagajärjel teekattes tuleb kindlaid andmeid koguda.

5) Tähtsamaid estobituumeni omadusi on tema väga hea segunemine teiste bituumenainetega, nagu

petrolasfaldiga, kivisöetõrvaga jne. See omadus võimaldab veel uusi teedehituseviise ja edusamme bituumenteede ehitamisel.

Ins. E. Käppa andis ülevaate maanteedehitusmaterjalidest Eestis. Selgub, et looduslikku head kruusa on vähe, eriti Põhja-Eestis ja Viljandimaal. Põhja-Eestis ongi juba mindud üle kunstliku kruusa valmistamisele. Kuid üldiselt on meie ehitusmaterjalid vähe uuritud nii nende omaduste kui ka levimise suhtes. Kokkuvõttes referent püstitas teesid:

1. Pidada tarvilikuks meie loodusliste maanteedehitusmaterjalide uurimist ja katsetamist.

2. Materjalide ettevalmistamine iga eriotstarbeks peab sündima asjatundliku järelevalve all ja vastama meil maksvatele normidele.

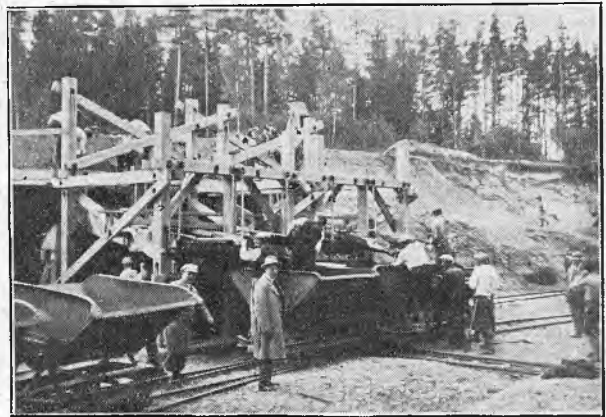
3. Tuleb kategooriliselt hoiduda kunstkatete tegemisel tarvitada segamini kivisorte mitmesuguse kõvadusega.

4. Tuleks täiendada meil maksvaid nõudeid ja tehnilisi tingimusi loodusliste materjalide kohta.

Insp. V. Nemirovitš-Dantsenko refereerides Tõrva linna tsement-makadamteedest, arvab, et seda tüüpi teed Tõrva linna oludes on odavad ja küllalt head. Teedeülevaatusel oli võimalik tutvuneda pea kõigi Lõuna-Eesti kunstteede katsetamistega ja jälgida maanteedehituse seisukorda. On vastuvaieldamata kindel, et maanteedehituse seisukord naturaalkohustuse kaotamisega palju on paranenud. Paranenud on sillad, varustus teemärkidega, teeprofiil ja tee kraavid. Ka tee pealispinna kindlustus on jõudsasti edenenud. Hea ilmaga on meie I kl. teedel võimalik autol sõita keskmise kiirusega ligi 70 km/tunnis. Kuid üksikasjad tahavad läbimõtlemist ja kaalumist. Nii näiteks, köidab tähelepanu truupide rohkus seal, kus ilmselt võimalik neid koondada; pidev teepinna kruusatamine, välja eraldamata just madalaid ja vesiseid kohti; pidev teekraavide uuendamine ka seal, kus ilmselt nende järele pole tarvidust; suureks puuduseks autoliikumise tagajärjel on teede tolmumus, mis osalt tingitud pealispinna materjali koosseisust ja ehituseviisist — lahtiselt puistatud materjal ilma rullimata, mis sõidukite rataste all peeneks saab jahvatatud ja tuulest ära kantud. Hea kruusa saamise korraldus tuleb odavamaks muuta. Valgamaa Härma ja Rebase kruusaukude kasutamist ei saa selles mõttes eeskujuks

võtta. Katsetamine kunstteedega on arenenud kuidagi kaotiliselt. Iga omavalitsus on siin talitanud iseisvalt ärakasutamata kogemusi mujal. Katsetamine ise ei põhjene küllalt kindlatele meetodidele, mis võimaldaks katse tulemusi võrrelda. Puuduvad katsete vormulaarid ja täpne ehituse kirjeldus. Praegune teede koormatuse statistika on põhimõttelikult puudulikult korraldatud. On selge, et katsetamine tuleb rajada teaduslikkudele meetoditele ja tuleb juhtida ühest keskkohast. Siin on tarvilikud kiired ja otsustavad sammud. Teedehituse Uurimise Seltsil olgu siin mõjuv sõna kaasa rääkida.

Nende kriitiliste märkustega ei ole tahetud kedagi riivata. On ju teada, et meie riigi ülesehitamisel ja majanduselu korraldamisel oleme vähe kulutanud üksikute probleemide uurimisele enne nende teostamisele asumist



Kruusasõelumine Ärna kruusaaugus.

— juhtinud ei ole mitte teaduslik mõte, vaid vabamõttelend demokraatia heakskiitmisel. Teedepäevadele sarnaste päevade korraldamine juhitud uurimise institutid on kahtlemata murrang meie senises mõtlemiseviisis. — Käesolev Teedepäev andis kahtlemata ergutust teedetegelastele ja tõi selgitust üksikutesse küsimustesse ja püstitas tähiseid edaspidiseks tööks. Selles mõttes tuleb III Teedepäeva lugeda hästi korda läinuks.

A. V.

Äratrükk „Tehnika Ajakirjast“.

## II maanteedehituse kongress.

Eesti, Läti ja Leedu maanteedehituse tegelaste teise nõupidamise koosolek 9., 10., 11. ja 12. septembril 1933. a. Tallinna ja Narva linnades.

Koosoleku avab Eesti Teedeminister h-ra O. KÖSTER, 9. IX. 1933. a. k. 10.25 ja tervitab Läti ja Leedu vabariikide esindajaid. Siis paneb h-ra Minister ette valida kongressi juhatajat.

Juhatajaks valitakse ühel häälrel direktor ins. H. PERNA, kes omalt poolt tervitab osavõtjaid.

Sekretärideks valitakse Eesti poolt insp. V. Nemirovitš-Dantsenko, Läti poolt ins. K. Cebers ja Leedu poolt ins. L. Tuskenis.

Võetakse vastu Eesti poolt ettepanud nõupidamise päevakord:

1. Maanteedehituse katete normaaltüübid.
2. Teede liiklemise tiheduse ja koormatuse meetodite ühtlustamine.

3. Maantee ehitusmasinate ratsionaalne kasutamine.

4. Rahvusvaheliste magistraalteede võrk ja selle korraldamine rahvusvahelise liiklemise nõuete kohaselt.

5. Teede statistika meetodite ühtlustamine.

6. Liiklemine maanteedel, eriti autoliiklemine, ja jõuvakrite ning raudtee koostöötamine.

Järgnevad Leedu ja Läti esindajate ins. Slizis'i ja ins. Melnalksnis'e tervituskõned.

Otsustatakse üle minna ettekannete ärakvulamisele, mis on ülesloetud päevakorras, kusjuures ettekandmine sünnib üksikute riikide järele.

Kuulatakse ära Eesti esitajate ettekanded.



Kivipurustaja ühes sõelaga Narva maanteel.

Maanteede katete normaaltüüpide üle kannab ette insp. E. Käppa, teedel liiklemise tiheduse ja koormatuse lugemise üle — insp. V. Nemirovits-Dantsenko, magistraalteede võrgu üle — ins. M. Grasberg ja maantee ehituse masinate kasutamise üle — ins. A. Elbrecht.

K. 11.30 tehakse nõupidamiste vaheaeg, et võimaldada osavõtjatele tutvumist a/s. „Fr. Krulli“ metallitehasega.

K. 12 kuni 13.30 toimub a/s. „Fr. Krulli“ tehase ülevaatus.

Koosolek algab uuesti k. 15.30.

Võetakse vastu Läti esitaja ins. Melnalksnis'e ettepanek sektsioonide valimise kohta.

Siis jätkuvad nõupidamised — järgnevad Eesti delegaatide ettekanded.

Statistika meetodite ühtlustamise asjus kannab ette insp. V. Nemirovits-Dantsenko, liiklemise kohta maanteedel ning jõuvankrite ja raudtee koostöötamise üle — insp. J. Pullerits.

K. 16.06 asub nõupidamine Läti esitajate ettekannete ülekuulamisele. Aruandjatena esinevad dir. Melnalksnis (liiklemine maanteedel), ins. Sileniaks (tee katete tüübid, liiklemise lugemine ja magistraalteede võrk) ja ins. Cebers (teede statistika ja tee ehitusemasinate töö kasutamine). Kirjalikud ettekanded lisatakse protokollile juurde. Riia linna esitaja, ins. Jagars, esitab nõupidamisele üksikasjalise ettekande vastavalt päevakorrale, missugune pannakse samuti protokollile juurde.

Järgnevalt kuulatakse Leedu esitajate ettekandeid. Aruandjatena esinevad ins. Slizis (autotransport ja raudteed), ins. Tuskenis — killustikteed ja ins. Novitskis — kruusateed ja sillad. Kirjalikud ettekanded lisatakse protokollile juurde.

K. 18 lõpetatakse ettekannete ülekuulamine ning asutakse sektsioonide valimise küsimuse juurde. Tehud ettekannete lähemaks arutamiseks ning resolutsioonide ja sooviavalduste kavade väljatöötamiseks — otsustatakse moodustada 3 sektsiooni:

1. sektsioon — päevakorra p.p. 1, 3 ja 4 kohta.
2. sektsioon — päevakorra p.p. 2 ja 5 kohta.
3. sektsioon — päevakorra p. 6 kohta.

Esimese sektsiooni valitakse Eesti poolt — h-rad Grasberg, Käppa, Elbrecht ja Ambros, Läti poolt — h-rad Sileniaks, Schöffers ja Skulte ja Leedu poolt hra Tuskenis.

Teise sektsiooni — Eesti poolt — h-rad Nemirovits-Dantsenko ja Müggi, Läti poolt — h-ra Cebers ja Leedu poolt — h-rad Tuskenis ja Novitskis.

Kolmanda sektsiooni — Eesti poolt — h-rad Pullerits, Land, Heine ja Vöölmann, Läti poolt — h-ra Melnalksnis ja Leedu poolt — h-ra Slizis.

Koosolek lõpeb k. 18.30.

Pühapäeval 10. septembril k. 10-st kuni 13.30 vaadati üle Tallinna linna teid ja tänavaid ning nendel tehtud töid, erilise linna valitsuse poolt koostatud kava järele.

Esmaspäeval 11. septembril vaadati üle Harju- ja Virumaa teid, väljasõites Tallinnast k. 8.15 Narva maanteed kaudu üle Jõeletme—Viitna—Haljala—Kundasse.

Kundas vaadati üle tsemenditööstus. Seletusi andis dir. Th. Hansen.

Rakveres vaadati üle Viru maavalitsuse teedeosakonna töökojad. Seletusi andis osakonna juhataja h-ra Kello. Kiviõlis tutvuneti põlevkivikaevandusega ning õli- ja bensiinitööstusega. Seletusi andis dir. Keltser. Lõpuks vaadati üle Kohtla-Järvel riigi põlevkivitööstuse bituumeni- ja bensiinivabrikut. Seletusi andis dir. M. Raud.

Teisipäeval 12. septembril k. 9-st vaadati üle Narva linna ja Narva-Jõesuu alevit ning nende ümbruse teid ja tänavaid.

K. 11.20 algab üldkoosolek Narva linnavolikogu saalis.

Koosolekule kantakse ette protokoll, mis on koostatud kuni 12. IX-ni. Protokoll võetakse vasturääkimata vastu.

Siis esildatakse koosolekule sektsioonide poolt väljatöötatud resolutsioonide ja sooviavalduste kavad. Pärast nende kavade läbiarutamist võetakse vastu päevakorra p.p. järele järgmised resolutsioonid ja sooviavaldused:

#### 1. Maantee katete tüüpide ühtlustamine.

Arvesse võttes, et see küsimus nõuab eriti hoolikat tööd ja üksikasjalist uurimist, leiab nõupidamine võimatu olevat antud lühikese aja jooksul lahendada säärast tõsist küsimust ning otsustab, pärast üksikute delegatsioonide poolt esitatud materjali läbivaatamist, võtta päevakorda edaspidistel järjekorralistel nõupidamistel.

#### 2. Maanteede liiklemise tiheduse ning teede koormatuse lugemise meetodite ühtlustamine.

1) Tee koormatuse all mõeldakse ühe öö-päeva jooksul teatud teesosa läbisõitnud keskmine üldine raskuste kaal tonnides.



Tsementbetoontee ehitamine.

2) Liiklemise lugemised tulevad jagada üldisteks ja täiendavateks lugemisteks.

Üldised lugemised teostatakse kõigil tähtsamatel teedel iga kolme aasta järele, vähemalt 2 korda lugemisteks määratud aastas, iga kord vähemalt 48 tunni kestvusel vahetpidamata.

Täiendav lugemisaeg toimetatakse tarviduse järele iga aasta suurema liiklemise ja tähtsusega teedel, iga kord vähemalt 48 tunni kestvusel vahetpidamata. Lugemiste päevadeks valitagu võimalikult maksimaalse ja minimaalse liiklemisega päevi. Vaatluspunktid peavad olema iseloomustavates kohtades, kus nähakse ette liiklemise intensiivsuse muutumist, nagu — teede ristlemiskohtades, linnapiiride juures j.m.

*Mehaanilised liiklemisvahendid:*

1. Jalgratas . . . . . 0,10 to.
2. Mootorratas . . . . . 0,30 to.
3. Kergesõiduauto . . . . . 1,50 to.
4. Veoauto . . . . . 3,50 to.
5. Autobus . . . . . 4,00 to.
6. Muud masinad (traktorid, lokomobiilid jne.) . . . . . 4,00 to.

*Hobuse liiklemisvahendid:*

7. Ratsanikud, hobused ja suured sarvloomad . . . . . 0,30 to.
8. Ühehobuse vanker . . . . . 0,80 to.
9. Kahehobuse vanker . . . . . 1,50 to.

3. Maantee ehitusemasinate ratsionaalne kasutamine.

1) Maantee ehitusemasinate jaoks tuleb ette näha alalisi tööraioone, tarvitades sellejuures võimalikult ühetüübilisi masinate tüüpe. Masinate otstarbekohaseks kasutamiseks tuleb igas raioonis koostada üksik- asjalisi kasutamise plaane, missugused eeskätt peavad sisaldama masinate ärakasutamise aega. Enne masinatega tööle asumist tuleb korraldada nende tööraioon.

2) Tuleb korraldada vastavaid ja küllaldasi katseid ning vaatlusi tagajärgede saamiseks kõige kohasemate ja odavamate kütte- ja määrdeainete tarvitamise kohta.

3) Eriti tuleb rõhku panna masinistide ja mootoristide ettevalmistusele, korraldades selleks kursusi ning välja töötada normaalmõudmised, millistele peavad vastama nii maantee ehitusemasinate masinistid, kui ka parandustöökodade juhatajad.

4) Masinate parandamiseks peavad olema sellekohased ruumid ja töökojad ning tarvilikud töö- ja kontrollabinõud.

5) Masinate varustamine olgu võimalikult tsentraliseeritud.

6) Tuleb uurida maantee ehitusemasinate kasutamise võimalusi talvel maanteede tööde tegemiseks ka mitte masina otsekohese otstarbe täitmisel.

4. Rahvusvaheliste magistraal-maanteede võrgu ühtlustamine ning selle korraldamine rahvusvahelise liiklemise nõuete kohaselt.

1) Tähtsamad tehnilised tingimused peavad olema ühtlustatud ning peajoontes rahuldama järgmisi nõudmisi:

- a) Pea magistraali sõiduosa laius — võimalikult mitte alla 5,50 m, mis tuleb silmas pidada maantee muldkeha ja sildade ehitamisel.
- b) Pikikallak mitte järsum kui 6%.
- c) Kõverike raadiused olgu võimalikult mitte alla 250 m.
- d) Sõiduosa kate — olgu võimalikult tolmuta.
- e) Magistraal maantee olgu varustatud rahvusva-

heliste hoiatus- ja muude märkidega ning teesuunanäitajatega.

g) Tee olgu igal aastaajal liiklemiseks avatud ning autosõiduks kõlbulik.

2) Nõupidamine tunnistab tarvilikuks Balti riikide omavahelise ning Kesk- ja Lõuna-Euroopa riikidega läbikäimise kergendamiseks järgmiste Eesti, Läti ja Leedu piires olevate magistraalteede korraldamist:

I. Peamagistraal.

Tallinn — Mäo — Põltsamaa — Viljandi — Eesti-Läti piiripunkt Polli-Polites, Rujiena — Valmiera — Cesis — Riga — Jelgava — Läti-Leedu piiripunkt Meitene, Jasaisu — Kalviai — Joniskis — Siauliai — Kelme — Kruzkalnis — Nemaksciai — Vidukle — Raseiniai — Airiogala — Vilkija — Raudondvaris — Kaunas ühes haruteega Kruzkalnis — Taurage — Tilsit.

II. Teisejärgulised magistraalid.

a) Tallinn — Põltsamaa — Tartu — Võru — Eesti-Läti piiripunkt Mäe Murati — Cirulkrōgs, Aluksne — Rezekne — Daugavpils, Läti-Leedu piir, Zarasai — Utena — Ukmerge — Jonava — Kaunas — Mariampole — Vilkaviskis — Kybartai — (Königsberg).



Maantee killustiku ja bituumeni töökoda Tallinna linnavahtsuses.

b) Riga — Jelgava — Dobeles — Saldus — Skrunda — Grobina — Liepaja — Rucava, Läti-Leedu piir, Bitingiai — Palanga — Klaipeda — Silute — Smalininkai — Jurbarkas — Velinona — Vilkija — Raudondvaris — Kaunas.

Olemasolevate teede ümberehitamist magistraal-teede tüübi järele tuleks korraldada võimalikult viivitamatult, ette nähes sellekohase krediidi riigi eelarvesse sissevõtmist ehk korraldades töid tööpuuduse vastu võitlemiseks töökorralduse erifondi arvel.

5. Maantee statistika meetodite ühtlustamine.

- a) Maanteede tehniline statistika.
- b) Liiklemis-statistika.
- c) Tegevuse statistika.
- d) Kalkulatsioonide statistika.

6. Liiklemine maanteedel ning jõuvankrite ja raudteede koostöötamine.

1) Arvesse võttes, et raudteed, nende iseäraliste omaduste tõttu, paljudeil juhtumel ei või ratsionaalselt rahuldada veonõudeid, tuleb nii uute teede ehitamisel kui ka vanade ümberehitamisel eeskätt silmas pidada kaupade juurde toomise nendele ning rahvamajanduslike nõudeid, sealjuures mitte alati arvestades raudtee nõuetega.

2) Raudtee- ja autotranspordi vastastikkuse suhtumise aluseks olgu ainult rahvamajandusliku iseloomuga kaaluksed.

3) Soovitatav on, et liiklemisega seotud küsimuste õiglaseks lahendamiseks Teedeministeeriumi juures oleks komitee, mille koosseisu kuuluksid asjast huvitatud ringkondade esitajad ning liiklemise küsimuste eriteadlased. Kõik ülaltoodud resolutsioonid ja soovivaldused võeti vastu ühel häälel. Järgmise järjekorralise nõupidamise ning selle päevakorra küsimusele ülemineks, kinnitab käesolev koosolek veel kord esimese nõupidamise protokollil lõpuosa maantee tegelaste perioodiliste päevade tarviduse kohta. Algatus kolmanda nõupidamise kokkukutsumises jääb *Leedule*. Ettekannete nimestik laiali saata osavõtjate riikidele 1. maiks 1934. a. ja ettekanded — hiljemalt üks kuu enne nõu-

pidamise algust. Nõupidamine nähaiks ette kas augustikuu lõpul, või septembri algul 1934. a.

Küsimused, millised tuleksid arutusele kolmandal nõupidamisel, kuid millistega ei ole veel nõupidamise programm lõpulikult kindlaks määratud, oleksid järgmised: 1. Maanteekatete normaaltüübid. 2. Mitmesuguste teekatete tüüpide kasulikkus majanduslikult. 3. Sildade ja truupide normaaltüübid ja tehnilised tingimused nende projekteerimiseks. 4. Maantee ehitusmaterjalid ja nende kõlblikkuse uurimine. 5. Autotranspordi küsimuste ratsionaalne lahendamine. 6. Omavaheline informatsioon teise nõupidamise otsuste elluviimise kohta möödunud aasta jooksul.

Pärast koosoleku juhataja ins. *Perna* lõppsõna ning Leedu ja Läti esitajate ins. *Slizis'i* ja *Melnalknis'e* vastuste lõpetatakse koosolek 12. septembril kell 13.30.

## Tallinna uus liiklemise määrus

Tallinna linnavolikogu poolt 23. augustil 1933. vastu võetud ja R. T. nr. 73 avaldatud.

Alus: Linnaseaduse § 108 p. 13 ja Jõuvankrite seaduse § 17 (RT 30 — 1929).

§ 1. Sõidu- ja veoriistadeks loetakse:

- a) sõiduriistadeks: sõiduautod, autobused, mootorrattad, hobusõidukid, jalgrattad ja tõukekelgud;
- b) veoriistadeks: mootorveoriistad, hobuveoriistad, käsikärud ja koormate veoks määratud kelgud.

§ 2. Sõidu- ja veoriistad peavad liiklema:

- a) Harju uulil alates Rüütli uuli nurgalt, Kullasepa, V.-Karja, Kinga, Nunne uulil alates S.-Kloostri uulilt kuni Pika uulini, Pikal uulil alates Nunne uulilt kuni Kinga uulini ja V.-Roosikrantsi uulil suunaga raekoja poole;
- b) Mundi, Hobuse, S.-Kloostri ja S.-Karja uulil, alates V.-Karja uuli nurgalt kuni Vana-Posti uulini, S.-Roosikrantsi uulil ja Pikaljalal suunaga raekoja poolt;
- c) Rataskaevu ja Rüütli uulil suunas Pikalt uulilt Harju uulile, Müürivahe uulil Harju uulilt kuni Vana-Posti uulini suunas Harju uulilt S.-Karja uulile, Vana-Posti uulil suunaga S.-Karja uulilt Harju uulile;
- d) sõit Balti jaama ette sünnib Nunne uuli poolt küljest;
- e) Jaani uulil S.-Karja uulilt kuni Veneturuni suunaga Veneturu poole.

§ 3. Sõidu- ja veoriistadel on läbisõit keelatud: Aida, Apteegi, V.-Kloostri, Laboratooriumi, Munga, Müürivahe — arvatud välja osa, mis § 2 pkt. c tähendatud — Raekoja uulil raekoja tagusel osal, Vaimu, Voorimehe ja Sauna uulil ning V.-Brokusmäel ja V.-Tartu maantee harul alates Kaupmehe uuli nurgalt kuni V.-Tartu mnt. politsei nr.nr. 4 ja 6 all asuvate kruntide vahepiirini, arvatud välja juhud, kus käesolevas paragrahvis loetletud uulid on sõidu eesmärgiks.

§ 4. Veoriistadele on läbisõit keelatud kella 8 kuni 23, arvatud välja juhud, kus käesolevas paragrahvis loetletud uulid on sõidu eesmärgiks:

- a) uulide, mis asuvad seespool linna ringpuies- teed, arvatud välja Jaani uul;
- b) Veizenbergi, Tornimäe, S.- ja V.-Pääsukese, Septembri, Jakobi, Veski ja Dreevingi uulidel, Narva maanteel, Veneturult kuni Vilmsi uulini ja S.-Tartu maanteel Veneturult kuni Heeringa uulini;
- c) koormad, mis määratud käesoleva paragrahvi (§ 4) p. b all tähendatud Narva maantee ja S.-Tartu

maantee osade ääres olevatesse majadesse, võivad kella 8 kuni 23 Narva ja S.-Tartu maanteele pöörata ainult veosihile lähemast Narva ja S.-Tartu maanteele viivast uulist.

Narva ja S.-Tartu maanteest risti üle sõita on veoriistadel lubatud.

Postiveoriistad ei käi käesoleva paragrahvi mää- ruse alla.

§ 5. Mootorsõidu- ja veoriistade ning jalgrataste liiklemise kiirus ei tohi tõusta üle alljärgnevate mää- rade:

1. Seespool ringi, mis piiratud Estonia, Vabadu- se, Kaarli, Toom-, Vaksali puiesteega, Rannamäe teega ja Merepuiesteega ning S.-Tartu maanteel Veneturu ja Heeringa uuli vahel, sõiduautodel, mootorratastel, autobustel ja õhukummidega veoautodel 25 km tunnis, täiskummidega veoautodel 10 km tunnis ja jalgratas- tel 15 km tunnis.

2. Uulide ristlemiskohtadel, arvatud välja I klas- si teedel (§ 8), raudtee ja trammi liinist ülesõidukoh- tadel ja uuli nurkadel käänates: sõiduautodel ja moo- torratastel 15 km tunnis, autobustel, õhukummidega veoautodel ja jalgratastel 10 km tunnis ja täiskummi- dega veoautodel 8 km tunnis.

Hobusõidu- ja veoriistadel on keelatud sõita üle 15 km tunnis. Sõit nelja on keelatud igal juhul. Õuest peab sammu välja sõitma.

§ 6. Ühes suunas trammivagunitega nendest pa- remat kätt liikuvad sõidu- ja veoriistad, arvatud väl- ja jalgrattad ja tõukekelgud, on kohustatud seisma jääma trammivaguni seisu ajal allnimetatud kohtadel:

- a) Narva liinil: 1) V.-Karja uuli nurgal, 2) Kreutzvaldi uuli nurgal, 3) Vilmsi ja Uue-Sadama uuli nurgal;
- b) Tartu liinil: 1) S.-Tartu maantee ja Veneturu nurgal, 2) Kompassi uuli nurgal, 3) Puuvilja uuli nur- gal, 4) Jakobsoni uuli nurgal;
- c) Pärnu liinil raudee ülesõidu juures Nõmme poolsel peatuskohal.

Muudest trammi peatuskohtadest võivad sõidu- ja veoriistad mööda sõita kiirusega mitte üle 10 km tun- nis, kui seal on trammivagun.

§ 7. Aeglasemalt liikuvad sõidu- ja veoriistad



peavad kiiremalt liikuvatele sõidu- ja veoriistadele takistamata möödasoitmise võimaldama.

§ 8. Sõidu- ja veoriistade edasiliiklemine peab toimuma, arvates liiklemise suunast, uuli parempoolsel äärel.

Uulidel ja avalikkudel platsidel tuleb liiklemist kohandada vastavalt linnavalitsuse poolt ülesseatud rahvusvahelistele liiklemismärkidele ja muudele liiklemist korraldavatele tähistele, arvatud välja juhud, kui uulil liiklemist juhib politsei.

Liiklemise suhtes uulid jagunevad I ja II klassi teedeks. I klassi teed on: Toompuiestee, Rannamäe tee, Merepuiestee, S.-Tartu maantee, Narva maantee, S.-Pärnu maantee, Paldiski maantee, Pirita tee ja Tondi tee. Kõik teised uulid arvatakse II klassi teedeks.

Kõigil I klassi teedel liiklevail sõidu- ja veoriistadel on õigus enne läbi sõita, kui II klassi uulilt I klassi uulile liiklevatel sõidu- ja veoriistadel.

Uulidel liiklevatel sõidu- ja veoriistadel on õigus enne läbi sõita, kui õuedest ja väravatest väljasõitvatel sõidu- ja veoriistadel.

Uuli vasakule poolele, arvates liiklemise suunast, võib sõidu- ja veoriist liigelda, kui sõidu eesmärk on uuli vasakul poolel, kuid sel puhul on liiklemise eesõigus õiges suunas liiklevatel sõidu- ja veoriistadel. Uuli vasakule poolele liiklemise kavatsusel on sõidu- ja veoriista juht kohustatud sellest märku andma, milleks loetakse: autodel — vasakpoolse suunanäitaja ülestõstmine ja teistel sõidu- ja veoriistadel — juhi vasaku käe nähtavalt (horisontaalselt) väljasirutamine.

Uulidel on keelatud sõidu- ja veoriistadel ümber pöörata, kui see takistab liiklemist.

Uulidel, kus on ühesuunaline liiklemine, on keelatud sõidu- ja veoriistadega tagurpidi liiklemine vastu lubatud suuna.

Kõik sõidu- ja veoautod ning autobused peavad olema varustatud mehaaniliste suunanäitajatega, mis kinnitatud ette mõlemale poole tuuleklaasi raami külge. Suunanäitaja peab olema varustatud punase tulega ja tuli peab põlema ainult suuna näitamisel.

Keelatud on liiklemine uulidel ja avalikkudel platsidel iga-aastasele järelevaatusele kuuluvate sõidu- ja veoriistadega, kui nad ei ole vastava aasta järelevaatusel olnud või on järelevaatusel tunnistatud liiklemiskõlbmatuks.

§ 9. Sõidu- ja veoriistadel on keelatud liiklemine kõnni- ja puiesteedel. Keelatud on liiklemine ja peatumine kahel või rohkem sõidu- ja veoriistal kõrvuti.

Tõuke spordikelkudel on puiesteedel liiklemine lubatud.

§ 10. Vastutulevatele või möödaminevatele sõidurite, politsei, tuletõrjajate ja vangide salkadele, matuse ning seltskondliikude rongikäikude ja trammivagunite takistamata liikumisele peavad sõidu- ja veoriistad varakult tee vabastama. Salgad ja rongikäigud ei tohi takistada trammi liiklemist.

§ 11. Kui hobuveoriistad liiguvad voores, peavad nad olema ühes reas, kusjuures iga kolme riista vahel peab olema tarvilik vahe (vähemalt 8 m) teiste sõidu- ja veoriistade ning jalakäijate läbipääsemiseks.

§ 12. Igal üksikul sõidu- ja veoriistal peab olema juht.

§ 13. Sõidu- ja veoriistadel on keelatud peatuda kesk uulil ja jalakäijatele määratud ülekäigukohtadel.

Peale linnavalitsuse poolt määratud seisukohtade võib sõidu- ja veoriist peatuda sõitjate kraami peale ja mahavõtmiseks ainult niisugustel kohtadel, kus see ei takista liiklemist. Suuremate pakkide, koormate ja küttematerjali peale- ja mahalaadimine peab toimuma õuedel, kuid nende puudumisel kõnnitee ääres, kusjuures see ei tohi takistada liiklemist, ja sel puhul ei tohi kõnniteed tõkestada.

Nii linna- kui ka maaliinide autobused võivad reisisijate väljalaskmise ja pealevõtmise otstarbel peatuda ainult linnavalitsuse poolt määratud kohtadel.

Keelatud on asuda sõitjatel liikuvate sõidu- ja veoriistade astmelaudadel, poritiibadel, pörkeraudadel ja üldse kohtadel, millised ei ole sõitmise otstarbeks ette nähtud.

§ 14. Uulidel, avalikkudel platsidel ja jalgratta sõiduteedel on jalgrattaga sõites keelatud sõitmine ühestmelisel jalgrattal kahekesi ja lasta jalgratast järel vedada teistest sõidukitest, samuti kelku järel vedada, kui kelgul on sõitja; ka on keelatud uulidel, avalikkudel platsidel ja jalgratta sõiduteedel jalgrattal sõita ilma tüüriseadeldisest kinni hoidmata ja ära võtta jalgu pedaalidelt, samuti on keelatud muu akrobaatika tegemine jalgrattal.

§ 15. Jalakäijad peavad liiklema kõnniteel, selle juures võimalikult kasutades liiklemise suunast uuli parempoolset kõnniteed. Sõiduteed võivad jalakäijad kasutada ainult äärmise tarviduse korral ja nõnda, et see ei takista sõidu- ja veoriistade liiklemist.

Jalakäijatel on keelatud jalutamine sõiduteedel ja samuti teedel, mis määratud jalgratta sõiduteeks.

Jalakäijad võivad liigelda sõiduteel, ajal, mil kõnnitee on lumega ummistunud või muidu läbipääsmatu, kuid selle juures ei tohi jalakäijad takistada sõidu- ja veoriistade liiklemist.

Jalakäijad ei tohi liiklemist takistada kõnni- või sõiduteel salkades seismisega või salkades liiklemisega.

Trammi ja autobust oodates peavad jalakäijad seisma ootasaarel, selle puudumisel aga kõnnitee äärel.

Kõnniteel on keelatud pikkade või suure mahuga või määrivate esemetega liiklemine, seismine või nende esemete kandmine; nendega liiklemine, seismine või nende kandmine peab sündima sõidutee parempoolsel äärel.

§ 16. Linnavalitsusel ja politseiprefektil on õigus tarvilikkudel juhtudel ajutiselt sulgeda sõidu- ja veoriistade liiklemist üksikute uulidel. Trammi liikumise seismapanemine võib sündida ainult linnavalitsuse nõusolekul.

§ 17. Kui veoriista koormaks on tolmas või haisev materjal, peab koorem olema täiesti kinni kaetud. Veoriisti peale laotud esemed, mis võivad sealt maha kukuda, peavad olema kinni seotud. Pikad esemed, nagu palgid, raudlatid jne. tulevad paigutada veoriistale nõnda, et nad ei lohiseks mööda maad ja ei takista liiklemist. Raud ja muid asju, mis võivad sünnitada veo juures müra, tuleb siduda nii, et nad müra ei tekitaks.

Veoriista laius ühes koormaga või veoriistale asetatud esemetega ei tohi olla üle 2,30 m. Laiemate koormatega liiklemiseks peab olema linnavalitsuse luba.

§ 18. Linnavalitsuse erilise loata on keelatud liigelda uulidel ja avalikkudel platsidel jõuvankritel ja muudel veoriistadel, mis kaaluvad ühes koormaga üle

7000 kg või mille rataste rehvidel on metallist ribad, kidad, poldid või metallist veolindid.

Koidula uulil, Mäekalda ja Lasnamäe uulide vahelisel tõusul on keelatud liikumine koormatega veoriisidatel, mille koorma raskus ületab 500 kg.

§ 19. Jõuvankrite kohta on käesolev määrus maksev täiendusena Jõuvankrite seaduse (RT 30 — 1929) põhjal Teedeministri poolt maksuma pandud Jõuvankrite seaduse elluviimise määrustele.

§ 20. Käesolev määrus astub jõusse kaks nädalat pärast avaldamist Riigi Teatajas.

§ 21. Käesoleva määruse maksmahakkamisega kaotab maksvuse Tallinna linnavolikogult 2. mail 1928 välja antud Riigi Teatajas 47 — 1928 avaldatud Liikumise määrus ühes järgmiste muudatustega: 1) linnavolikogu otsus 13. novembrist 1929, avaldatud RT 98 — 1929, 2) linnavolikogu otsus 10. detsembrist 1930, avaldatud RT 1 — 1931, 3) linnavolikogu otsus 18. märtsist 1931, avaldatud RT 27 — 1931.

Linnapea A. Uesson.

Sekretär G. Pinding.

## Turism

### Eesti kroon ja välituristid.

Tänavusel suvel langes — ümberhinnati — meie kroon. Nii veerandi või koguni kolmandiku võrra. Seda nõudsid eesrinna meie põllumajanduse ja tööstuse eksporthuvid. Vähemalt nii seletati. Ja nüüd elame juba mitmendat kuud langenud kroonidest.

Kuivõrd krooni väärtuse allaviimine on elustanud meie majanduselu ning suurendanud eksporttööstust ja väljavedu, pole veel selgunud. Vaieldakse poolt ja vastu. On ju samm andnud ühedele kasu, teistele kahju. Kõikide huvid ei mahu ju kunagi ühise mütsi alla! *Turismi* seisukohalt oli krooni väärtuse allaviimisel suur tähtsus. On ju turism nii väga lähedalt majanduseluga seotud — mainime siin vaid hindu ja rahakurssi. Mis hindadesse kodumaisel turul puutub, siis tõusid nad omamaa toodetele võrdlemisi vähe — nii vähe, et see sellisena ei mõjutanud *kodumaist retklemist takistavalt*. Kuigi retklemine kodumaal — näiteks suuremate autoringsõitude — huvireiside kujul — tänavu suvel soiku jäi, siiski ei saa panna seda langenud krooni ega pisut tõusnud hindade arvele. Põhjusti tuleb otsida üldisest rahavaesusest ja rahva tungist sentigi kokkuhoida... Mis puutub *väliturismi*, siis on krooni väärtuse langetamine seda mõjutanud. Eriti kahes suhtes: *teinud välismail retklemise meile kallimaks ning välituristide elu ja ostud siin odavamaks*. Turismiliikumise ja rahvamajanduse seisukohalt on need asjaolud suure tähtsusega.

Võtame retklemised välismaile. Nende tähtsust kodaniku hariduse täienduse ja silmaringi laienduse mõttes ei või ega tohigi allahinnata. Meil aga kujunes see retklemine — eeskätt hulgalised huvireisid Soome, Skandinaaviasse jne. — viimastel aastatel massiliseks ja üliagaraks. Massilistel külastustel naabermaadesse võis ju siis olla (oligi) kultuurne ja isegi riikline tähtsus — meie rahvamajandus aga kannatas selle all. Eriti siis, kui need massihuvireisid kujunesid epideemiaks, nagu lugu varem oli. Üldine majanduskriis ja rahva vaesustumine pani aga piiri toltele ebanormaalsele tungile sõita naabermaile. Ja *tänavune krooni väärtuse langetamine ning takistused välisvaluuta hankimisel* on veelgi rohkem sõite välismaile piiranud. Oma rahvamajandusele on sellest olnud kasu. Harvad üksikud, enamasti vaid jõukad, raiskavad veel meie odavaid kroone, hankides mustalt börselt hinge-hinna eest kallist välisvaluutat väljamaisteks reisideks. Olude sunnil on aga suurem osa

turismi-huvilisi pöördunud kodumaal retklemisele. See ongi õige, sest siis jääb kroon — omale odav või kallid — kodumaale ja satub retkleja käest otsekoheselt uuesti raha ringvoolu. Ja viimase elustumine tähendab ühtlasi majanduselu üldist elustumist.

*Väliturismi* teine pale on siia saabuvad väljamaa turistid. Eesti pole küll turismimaana nii tuntud nagu Šveits, Itaalia, Prantsusmaa, Norra, Rootsi, Soome ja mõned Kesk-Euroopa maad, kuid siiski — *meid külastatakse*. Saabuvad turistid pea kõikjalt, Kesk-, Põhja- ja Lääne-Euroopast, isegi Ameerikast. Nad ei tule siia üksinda meie enda pärast — seda uskuda oleks naiivne enesetõstmine — vaid peamiselt seepärast, et *Baltimere maad on nüüd moes!* Rahvusvaheliste turistide ringkondades on nimelt viisiks otsida alati uusi, seni nägematuid ja siiani unustatuid meri, maid ja rahvaid. Prantsusmaa, Itaalia, Šveits, Thüringen, Tivoli ning Skandinaavia ja Soome on juba paljudele rahvusvahelistele turistidele nähtud — läbikolatud. Isegi Balkan ja Vahemeri on neile tuntud. Baltimere maad olid aga selleks *terra incognitaks*, mille avastamisele — siia poole rahvusvahelist turismi juhtides — on mitmed suured välismaised laevaliinid asunud. Osalt on muidugi selleks mõjunud ka vastav propaganda. Ja nii ongi suured luksusaarikud rahvusvaheliste turistidega ikka tihedamini Baltimere sadamaid külastanud. Hoolimata majanduskriisist, mis ka mujal maailmas raske, on see rahvusvaheline turistiliikumine olnud *tänavu* erilisel elav. Tallinn on saanud ikka rohkem sihtpunktiks ja külastuskohaks välismaistele turistilaevadele. Ligi kümme suurt turistilaeva tuhandete rahvusvaheliste turistidega on meid selle suve kestel külastanud. See on rohkem kui ühelgi eelmisel suvel.

Ja nii nagu varemgi, on meie suvituskohtades ja tervis-kuurortides viibinud sel aastal ka rohkesti välismaalasi. Sellelgi alal on Eesti saanud juba rahvusvaheliselt tuntuks — kuigi veel mitte just kuulsaks...

Eesti arenemist turismi- ja suvitusmaaks soodustavad mitmed asjaolud. Jättes soodsa kliima ja hea geograafilise asendi kõrvale, mainime siin vaid meie muinas- ja ajaloolised ehitised, suurepärased suvituskohad, radio-aktiivse tervismuda, võrdlemisi head teed ja liiklemisvahendid ning — *last but not least* — *meie odava elu ja madalad hinnad*.

Juba enne krooni väärtuse langetamist oli elu Eestis odav — odavam kui vast ehk kuskil mujal Euroopas. Krooni väärtuse langemine tegi selle veelgi odavamaks. Siin on mõeldud muidugi väljamaalasi, kes oma valuutaga siia saavad. Neile on meie raha ja hinnad imeodavad — asjaolu, mis peaks rahvusvahelisi turiste Eestisse meelitama — tõmbama.

Kas seda asjaolu — *meie madalaid hindu ja odavat raha* — on senises propagandas välislastidele küllalt rõhutatud, on küsitav. Saime sel suvel küll rohkesti välislaste, kuid selleks mõjus vast ehk tänavune laulupidu ja sellega ühenduses tehtud reklaam. Krooni kurssi langetamine sündis kesksuvel, nii et selle mõju tundus sel aastal veel õieti vähe — puudus ju seda asjaolu puudutav välisreklaam ja — turismisõidud plaanitsetakse harilikult ju enne hooaega. Need välislastid, kes juba läinud talvel või kevadel sõidu Baltimerele ja eriti Eesti otsustasid, ei teadnud meie krooni langetamisest siis veel midagi; nad ei teadnud, et teisel poolel suve saavad nad siit oma valuutaga rohkem kui kunagi varem. Ei teadnud seda ka need välismaalased, kes Eestisse suvitama või tervist parandama kavatsesid tulla. Ja lõpuks, välismaade laevaliidid ja rahvusvahelised turistibürood, kes turistikõite meie poole suunivad, ei teadnud ka oma varem reklaamis mainida midagi meie krooni langusest ja kasust, mis see välislastile siin annab.

Nüüd on tänavune välislastide tulek lõppenud — vaid harvad, üksikud peale suvist hooaega siia eksivad. Ja neile harvadele on meie odavad hinnad ja madal krooni kurss enam-vähem teada. Neile tuhandele välismaalastele, kes juba nüüd hooaja lõppedes hakkavad hauduma plaane turistikõiduks tuleval su-

vel, on aga vaja need faktid selgeks teha. On vaja edaspidises turismipropagandas rõhutada, et kuigi meie krooni kurs on õige tunduvalt langenud, siiski pole hinnad kodumaa toodetele pea sugugi tõusnud ja et Eestis saab välislast oma valuuta eest rohkem kui mujal.

Krooni väärtuse langusest sõltuv soodustus kohustab meid endist agaramalt Eestit odavana turismimaana propageerima. Iga turist, kes saabub siia välismaalt, on teatava määranu meile tuluallikaks. Mida ta siin tarvitab või siit ostab, selle eest maksab ta välisvaluutas; mida ta siit kaasaviib, see on meile eksport — ilma, et riigil oleks vaja maksta eksportpreemiat selle eest. Peame meelespidama, et juba nüüd jätavad välislastid Eestisse iga aasta miljonite väärtuses välisvaluutat. Seda vajame hädasti oma ostudeks välismailt. Propageerida Eestit välismaail turismimaana, on sama kui suurendada välisvaluuta voolu siia. Rahvamajanduse seisukohalt on see vägagi tähtis.

Välislastimist huvitatute hulka peaks — peale riigi, omavalitsuste, Turismi Keskkorralduse, turistiühingute ja reisibüroode — kuuluma ka meie hotelliomanikud, osa kaupmehi ja tööstureid, Autoliidu vastavad organisatsioonid ja — pangad, kuhu välislastidelt saadud valuuta voolab. Eriti just viimased on kohustatud välislastimist siia propageerimiseks midagi tegema — vähemalt rahaliselt seda propagandat toetama. Tegelik propagandatöö jääb muidugi Turismi Keskkorralduse teha. Teised välislastimist huvitatud ja sellest kasustajad toetagu seda.

Eesti krooni praeguses väärtuses soodustab välislastidele siia voolu.

A. W.-y.

## Saaremaa. — (Selle ilu ja võlu.)

Mandri eestlane tunneb Eestit ümbritsevaid saari ja Saaremaad palju vähem, kui saarlased mandrit. Harva eksib retkleja-suvitaja mandrilt saartele — saarlased, eeskätt just Saaremaalt, Muhust ja Hiiu- maalt, käivad aga iga aasta tuhandete kaupa „Suure- maal“ raha teenimas. Nad tulevad mandrile metsatöölisena, kraavikaevajatena, talusulastena, teenija- tüdrukuna, ehitustöölisena jne. Nad teenivad ka mere- meestena rannasõidu- ja kaubalaevastikus ning vä- hene pole ka nende saarlaste arv, kes võõrastes laeva- des maailmameri künnavad.

Nii töölisena Eesti „suuremaal“, kui ka mere- meestena tuntakse saarlasi usinatena, ausatena ja kok- kuhoidlikkudena. Nad on agarad ja ihnsad — *ihn- suse suhtes on nad meie „šotlased“*. See tuleb sellest, et saarlane ei rända kunagi oma kodukohast välja muu kui rahateenimise ja -kogumise sihiga. Ta on nagu itaalane: *mujal teenitakse — koju tuuakse*. Saarlasele on kodukolde koht, kuhu ta, kas või seitsme mere ta- gant ja aastakümneid võõrsilviibinuna, kord tagasi- pöördub. Vähemalt on see siht tal alati meeles. Ja et koju kord tagasiminna, siis mitte rahata, vaesena. Selleks orjab saarlane võõrast ja unistab oma arms- tatud „Saaremaalt“, mille „vastu keegi ei soa“ — nagu nad laulavad.

Suuruse järele on Saaremaa teine Läänemere saar- test — pindalaga 2714 r.-km. Saaremaa maakonda kuuluvad veel Muhu (200 r.-km.), Ruhnu, Kõinastu, Kesselaidu, Viirelaid, Võilaid, Suurlaid, Abruka, Suur-

ja Väike-Tulpe, Vilsandi ja suur hulk teisi veelgi vä- hemaad saari, lisaks neile veel üle 500 laidu, rahu ja kari, millede pindala kokku 55 r.-km., või 1,9% terve maakonna pindalast, mis kokkuvõetuna 2969 r.-km. Rannajoont on terve maakonna kohta 1232 km. — peasaare (Saaremaa) randa on 793 km. ja Muhus on seda 98,9 km. Peasaare suurim pikkus on 98 km. ja laiud 49 km. Maakond on agatud 18 valda. Linnu on vaid üks — „pealinn“ Kuresaare, mis asub peasaare lõunarannikul, otsejones 185 km. Tallinnast, 98 km. Haapsalust ja 120 km. kaugusel Pärnust. Mõõda maanteed läbi Virtsu ja Muhu on Tallinnast Kure- saare 234 km. — sellest 7 km. veeteed üle Suure- Väina, mis Saaremaad mandrist lahutab.

Mandrilt saab Saaremaale mitmeti: Tallinna- Haapsalu raudteed Rohuküla sadamasse ja seal lae- vaga Kuivastusse või Kuresaare; Rapla-Virtsu raud- teel Virtsu ja selt üle väina Kuivastusse. Tallinnast võib suviti sõita omnibusega otse Kuresaare. Pärnust, Rohukülalt ja Riist Kuresaare on kindlad laevali- idid, Tallinnast on ka kindel laevühendus Saaremaa ida-, põhja- ja läänepoolsetesse sadamatesse. Sellega on siis ühendus mandri ja Saaremaa vahel kaunis hea ja mitmekesine — eriti suviti.

Mis puutub liiklemise Saaremaal, siis on selleks ka head võimalused. Teed on seal head, *isegi paremad* kui kohati mandril ja *arvurikkad autoliidid* viivad reil sija-turisti kõikjale peasaare ja Muhu tähtsamatesse kohtadesse. Automobilistile ja mootor-, jalgratturile

pakuvad Saare-Muhu teed ja maastik kosutavat retklemist. Saaremaa lahtedest sopiline rand ja seda ümbritsev arvurikas saarestik ning meri ja pehme, see ilmastik, teevad Saaremaa ka meresportlasele-turistile otse ideaalseks.

*Looduslikult* erineb Saaremaa ja selle „vähemad vennad“ mandrist mitmes suhtes. Maapind on enamuses lame ja madalal — kõrgemad kohad on vaid 54 m. merepinnast. Läbi peasaare läänepoolse osa ulatab 40 km. pikkune ja 5—6 km. laiune, 20—25 m. kõrge S-kujuline lame kõrgendik, mida saarlased nimetavad „Saaremaa selgrooks“. Kõrgendiku kõrgeimad kohad on Viidumäed ja Kodaramägi (42—54 m.). Kõrgendikku ümbritseb madalmaa, mida iseloomustavad paepõhaga ja lainetava profiiliga seljandikud, liivaluited, sood ja rabad. Jõgesid leidub vähe, järvi sellevastu on peasaarel mitugi. Suuremad järvedest on Karu, Koigi, Järise, Ohtja ja Paadla järved. Lisaks neile on olemas rida endiseid merelahti, neist suurimad Suurlaht, Mullutulaht ja Lunnulaht Kuresaare läheduses, mis maapinna tõustes on eraldunud merest ja kujunenud sisejärvedeks. Paljude Saaremaa järvede iseäralduseks on nende soostumine ja kattumine taimestikuga. Kuulus on kraateritaoline *Kaali* järv Kuresaarest põhjapoolle. Oma vormi, tekkimisloo, ümbruse ja sügavuse tõttu paelub see — ainuke sarnane Eestis ja Põhjamail — turistide ja uurijate tähelepanu. Mõnede Saaremaa jõekete iseäralduseks on jällegi, et nad oma jooksul vahest kaovad maapinna alla ja hiljem jälle ilmuvad pinnale. Saaremaa pinnaheituse iseäralduseks on veel n. n. *paangad* — 2—21 m. kõrged ja järsud pae-, lubjakivi- ja dolomiit-müürid peasaare ja osalt teistegi saarte kallastel. Neid on rohkesti Saaremaa ja Muhu ida- ja põhjapoolseil randadel. Saaremaa lääne- ja edelaranda iseloomustab madal, liivane, isegi tuiskliivast kallas ja kaugele, kuni 20—40 km. merde ulatuvad liiva ning veealuste kivide ja rahnudega meremeestele nii väga hädasohtlikud madalikud.

*Geoloogiliselt* on Saaremaa ja seda ümbritsevate vähemate saarte tekkimislugu väga huvitav. Umbes 7500—5500 a. enne meie ajaarvamist asus praeguse Läänel (Balti-) mere kohal n. n. *Ancylus* — järv, mis 4000—2000 a. e. Kr. laienes ja ühines Taani väinade läbi Põhjameriga ning kujundas n. n. *Litorina* mere. Viimane ujutas üle Saaremaa. See n. n. Vana-Balti-meri taganes aastatuhandete kestel ja saared „kasvasid“ merest. Mere taganemine (alanemine) kestab veel praegugi ja meie läänepoolsete saarte pindala kasvab pikkamisi.

*Ilmastu Saaremaal* ja selle naabruses olevatel saartel erineb suuresti mandri (sise-) Eesti kliimast. Suvi ja kevad on seal jahedam, talv ja sügis soojem kui mandril. Niiskus ja sademete rohkus suurem kui sisemaal. Ilmastust olenevalt ei külma meri Saaremaa lääne- ega loodepoolsetel randadel pea kunagi kinni.

Ilmastust ja maapinna omadusist olenevalt on Saaremaal *omapärane ja haruldane taimestik*. Eestis on mandril liigitatud umbes 1100 kõrgemat liiki taimkasvu — Saaremaal seni umbes 900. Pindaladega võrreldes on see arv saartel väga kõrge. Kuigi põllumajandusele kehv, on Saaremaa pind ühes ilmastuga siiski soodne. Meie saartele on eelajaloolistelt geoloogilistelt ajastuult jäänud hulka haruldasi taime, mis siin kohastunud. Hiljem on neid juure tulnud, nii et Saaremaal leidub botaanika haruldusist huvitatule pal-

jugi, mida meil „Suuremaal“ ei ole. Metsi on Saaremaal võrdlemisi rohkesti, kuigi Saaremaa lited ja paepealsed lolod on kuulsad oma kidurate tuulemändade ja kadakate poolest.

*Haruldaset rikas* on Saaremaa, seda ümbritsevate saarte ja vette *loomastik*. Maal leidub mitmesuguseid loomaliike, mida meil mandril pole, linnuriik on seal esindatud arvurikkalt ja haruldaste liikidega ning merest saadakse hülgeid ja kalu rikkalikult. *Meri* — see ongi saarlaste *elullikas* juba muinasajast saadik.

*Muinaslooliseltki* on Saaremaa ja selle saarestik väga huvitav. Leidude najal ollakse arvamisel, et esimesed inimesed asusid Saaremaale umbes 2500 a. e. Kr. — umbes 1000 aastat hiljem kui Manner-Eestisse. *Kiviaeg* kestis Saaremaal umbes 1000 aastat. Saaremaa oli siis (umbes 2000 a. e. Kr.) hoopis madalam ja väiksem, praegune Sõrve poolsaar oli siis veel omate saar ning Muhu ja teised kõrgemad saared moodustasid vaid kitsa ala, kus ürgsaarlane, kes ta ka ei olnud, võis oma kiviriistadega elada jahist ja kalastusest. Kiviajast Saaremaal on pärit 157 eset — neist 15 venekujulist kivikirvest. *Pronksaeg* (1500—500 a. e. Kr.) jättis Saaremaale vähe mälestusi, neistki suurem osa kalmeid — kivihunnikuid, kuhu koolnuid maetud. *Rauaaeg* oma kolmes esijärgus (500 a. e. Kr. kuni 800 a. p. Kr.) on seevastu Saaremaal rikas oma mälestiste (riistad, ehted, kalmud) suhtes. Rauakultuse sai Saaremaa mandrilt — Manner-Eestist ja Skandinaaviast. Hilisem, *noorem rauaaeg* (800—1227 p. Kr.) viib saarlased juba ajalosse ja kultuuriga tihedamatesse kokkupuutesse.

*Asundus Saaremaal* — nagu kõikjal mujalgi — arenes esiteks rannikul, lahtede soppides ja jõgede suudmeis, hiljem sisemaal. Hilisema rana-aja võimsamana mälestisena on veel järel Saaremaa *omapärased ja arvurikkad maalinnad*. Üle Eesti on nad sarnastest toredaimad ja tähtsad seepärast, et Saaremaa lamedal pinnal, kus puudusid loomulikud järsud künkad, ehitati nad kokku kandes või vedades mulda ja kive. Ehitustehniliselt olid nad ka keerulisemad, tugevamad ja kõrgemal tasemel kui mandril elavate eestlaste omad. Need asjaolud ning maalinnade rohkus (1—2 igas kihelkonnas) Saaremaal, tõestavad sama, mida ajalugugi: *saarlased pidid tihti kaitsma end vaenlase vastu*.

*Saaremaa ajalugu* on vanem Eesti omast. Selle esimesed allikad — peale muinasleidude — on Skandinaavia saagades. Enne eestlasi elasid Saaremaal ja teistel meie saartel vanad baltlased. Saartele tungisid eestlased Loode-Eestist, mis umbes aastatuhandeks jäi saarlastele „tagamaaks“. Hiljem tuli saartele ka rootslasi, kes aga sulasid, peale mõne erandi (Vormsi, Ruhno j. t.) kokku eestlastega.

Saaremaa ja teiste saarte geograafiline asend soodustas saarlastele väga tähtsa koha Läänemerel. See tegi neist meremehi ja veetles neid naaberrahvaste eeskujul kauplema ja röövima. Parimaks, lähemaks ja sõbralikumaks kaubanduskohaks oli Gotlandi (Ojamaa) saar Rootsi rannikul. Ojamaalased olid sajanuguid meie saarlaste ustavaimad liitlased. Gotlandi kaudu said saarlased suurima osa oma kultuurist. Kauplemine, eriti Lääne ja Ida vahel, ning röövretked kõikjale Läänemere kallastele, tegid saarlased jõukaiks, ettevõtlikuiks ja — iseseisvateks. Eesti vanema iseseisvuse ajaloo loome, et saarlased olid selle tuumaks ja et nad säilitasid oma iseseisvuse aastakümneid kauem kui muu Eesti.

Aastast 800 kuni 1227 kestab *Saaremaa õitseae*. Siis liikusid saarlaste sajad laevad kõikjal Läänemerele, siis ei olnud Läänemere ümbritsevat mail ühtegi ranniku kaubanduskohta, kus poleks saarlased kaubelnud (ja tihti neid röövinud ja hävitanud — kord isegi Rootsi vanima pealinna Sigtuna) ja siis oli *Liber census Daniae* järele Saaremaal 3000 ühe adramaa suurust talu. Saarlaste osavus laevaehitajatena, mere-meestena ja kauplemisena, nende kavalus ja hujulgas mereröövlitena oli võrdne vikingitele, nende sõjakus ja tung olla iseseisvad ning nende rikkus oli üldiselt tuntud. Kuni Roomani oli teada, et Saaremaa paganad ei anna rahu Baltimeremaade kristlasile, et nad röövivad varandusi, naisi, lapsi ja mehi, keda müüvad edasi või jätvad omale. Sellest siis tulidki arvurikad kaksed saarlasi alistada ristiusku ja võõra võimu alla. Alles 13. sajangu keskpaiku, peale aastakümneid kestnud sõdimiste ja verevalamise see õnnestuski. Sellest peale algas *orjaaeg* ja õitsengu langus Saaremaal.

Kokkupuutudes teiste rahvastega olid saarlased oma õitsengu ajal arenenud palju kaugemale kui mandri eestlased. Kuigi nad kunagi oma riiki ei rajanud, siiski õhutasid ja juhatasid nad alati mandri eestlasi võitluses võõraste vastu. Meie praegust Läänemaad (maakonda) pidasid nad oma „olemata riigi“ provintsi, mida see veel näiteks ordu-piiskoppide ajal tegelikult oligi. Eriti huvitav on saarlaste osa Eesti vanemas vabadusvõitluses. Kahjuks ei luba ruum seda siin pikemalt kirjeldada.

Hoolimata mõõga, vere ja veega ristimisest jäid saarlased veel sajanguiks oma Tarapita (Taara) usu ja nõidade juure. Käidi küll (selleks sunnituina) ki-

rikuis ja koolides, kuid salaja ohverdati paganaaja jumalatele ja tarvitati ohtralt nõidade abi. Alles usupuhanus tõus muudatuse. Majanduslise kehvenemise, katku ja piiratud tegevusvabaduse tagajärjel on kultuur ka langenud. Enne uhke, iseseisev, teisi juhtiv saarlane on nüüd mandri eestlase teenijaks-tööjooks — harva iseseisvaks ettevõtjaks, esivõitlejaks.

Kuid hoolimata kurvast saatusest, on Saaremaale siiski — turisti, looduse uurija-armastaja, sportlase ja suvitaja seisukohalt — jäänud oma ilu ja võlu, oma tähtsus retklemise, tervishoiu (radioaktiivne tervis-muda), meresõidu, jahipidamise, kalastuse, tööstuse (metsad, marmor) jne. aladel.

Turistile avaneb seal — Saaremaal, Muhus, Vilsandis ja teistel saartel teine, omapärane, suurelt osalt veelgi arkailine elu ja maailm. Seal võib vaadelda ilusat loodust haruldase taimestikuga kõrvuti moodsa transpordi ja tööstusega; seal võib näha vanaaegseid ehitisi (maalinnad, kirikud, lossid jne.) ja kosutada enda tervist mudavannidega moodsas ravilas-kuurordis. Muhu-Saaremaa vahel ületame seal 3,5 km. pika silla — kõige pikema Eestis — ja Vilsandi saarel leiame ees „lindude paradisi“ ja Eesti läänepoolseima „silma“, majaka, mille hoidjaks ja lindude riigi pereinimeks alati vastutulelik hr. Toom.

Kuigi Saaremaa ja meie läänepoolne saarestik oma ilu ja võluga nii lähedal ja kättesaadaval, siiski suunduvad vaid harvad turistid sinna. Nagu mainisime, tuntakse Saaremaad meil veel liig vähe. Et nii on, siis, ja just sellepärast, peaks kodumaine turistiliikumine suunduma sinna. Seda väärivad looduslikelt ilus ja võluv ning geograafiliselt ja ajalooliselt kuulub ja tähtis Saaremaa.

A. W — y.

## Lennuasjandus

### Mõtteid lennukitööstuse asutamisest Eestis.

H. Tombach, lennuasjand. dipl. ins.

Meie maal on praegu üle tosina õhuasjanduse ühingu. Nende koondis moodustab õhu- ja gaasikaitse liidu. Selleks, et võimaldada õhuasjanduse ühinguile aktiivset tegutsemist lennupordi ja propaganda alal, on tarvilik varustada neid sobivate mootorlennukitega. Hiljuti ajalehis ilmunud teadete järgi on õhu- ja gaasikaitse liidul kavatsus selleks otstarbeks ehitada kodumaal mõned õppe- ja spordilennukid. Praegusel autarkia ajajärgul on muidugi tervitatav mõte ehitada Eestis omal jõul lennumasinaid. Üksikute lennukite ehitus kui ka lennutööstuse loomine seeriatoeks on hästi võimalik meie oludes, kui ainult silmaspidada mõningaid lennukitööstuse iseärasusi. Eriti, kui ei taheta teha juhuslikku tööd vaid panna tõsine alus elujõulisele tööstusele, tuleb asja korraldusele asuda mitte ülepeakaela toimides. Riigid, kel praegu on võimas lennutööstus, on kulutanud hiigla summe selle oma tööstuse arendamiseks tänapäeva tasapinnani. Meie piiratud majanduslikud võimalused sunnivad meid paratamatult kasutama võõraid kogemusi, kui meie tahame saavutada nealsetid tagajärgi. Vastasel korral on tõenäollik, et need vähesed summad, mis meil on võimalik kulutada lennukitööstusele, lähevad

asjatuile katsetusile. Ja kui meie siis oleme maksnud ära oma „õpperaha“, siis võib olla ei leidu enam summe päristööks.

Enne kui ülesseada põhimõtteid kodumaa lennukitööstuse loomise kohta, kirjeldame üldjoontes moodsa seerialennuki sündi, alates kliendi sooviavaldustega ning lõpetades iga lennuki üleande kontrolllennuga.

Arvestades klientuuri soovidega ja otstarbega, milleks kavatakse kasutada lennukit, seab lennuki konstruktor üles teatud tingimused, millistele peab vastama konstrueeritav lennuk. Need tingimused võivad olla nii lennuomaduste suhtes kui ka ehituslist laadi. Vastavalt ülesseatud nõudmistele valitakse lennukile sobiv kandepinna profiil, mootor, kandepindala suurus jne. Tehakse esialgne, peamiselt aerodünaamiline, lennuki arvestus, toetudes nii teoreetilisele kaalutusile kui ka eksperimentaalteaduse andmeile. Eriti peetakse silmas projekteeritavale lennukile sarnlevate masinatega kogutud kogemusi. Vähe on neid juhu- seid, kus projekteeritav lennuk on täiesti uut tüüpi. Harilikult sünnivad uued tüübid kas vanuselt eelmise tüübi juures ettevõetud muudatuste kaudu ehk mõne vanema tüübi mõõtude proportsionaalse suurendamise

teel. Nagu tavaliselt teisedki tehnika alad, areneb ka lennuasjandus evolutsiooni teel.

Vastavalt kaalutluste ja arvestuste tulemustele valmistatakse projekteerimisel oleva lennuki välise kuju täpne jäljendmudel. Selle mudeliga ettevõetud katsetamised aerodünaamilises tunnelis annavad enam vähem kindlaid andmeid valmishitatud lennuki lennuomaduste kohta. Kui aerodünaamilises tunnelis tehtud katsetused ei anna rahuldavaid tagajärgi, viiakse mudeli juures läbi vastavad muudatused, kuni saavutatakse soovitud tulemused. Mudeli juures ettevõetud muudatused kantakse üle ka lennuki projektile. Arvestades nende parandustega viiakse lõpule lennuki arvestus.

Projekteeritud lennukitüübist ehitatakse esialgu ainult 1 kuni 2 eksemplaari. Need on nõnda nimetatud *prototüübid*, mis on tarvilikud seepärast, et *ei arvestused ega ka katsed mudeliga ei suuda kindlalt tagada projekteeritud lennukile ettenähtud tugevust ja ettearvatud lennuomadusi*. N. n. *staatilise katse* kaudu proovitakse valmislennuki tugevust. Kandepinnad, sabatüürid, tellik koormatakse liivakottidega, malmi-*tükkidega* ehk *veepaakidega*. Viimaste raskused ja asetused on arvestatud vastavalt maksimaalkoormatusele, millist lennukil tuleb, kas lenduri tahtel ehk juhulikult, kanda lennus ehk maabumisel. Kui staatilise katse tulemused on rahuldavad, asutakse uue tüübi proovimisele lennus. Alustatakse ruleerimisega ja lõpetatakse, kui masin on selleks ette nähtud, vigur-lendudega. Lennukatsete sihiks on selgitada muuseas lennuki stabiilsust, raskuskeskpunkti õiget asetust, tüüride töötamist, lennuki juhitavust, meeskonna komforti, nähtavust, jne. Lennukatsetel ilmnevad tüübi puudused. Neid puudusi katsutakse kaotada paranduste ja muudatuste ettevõtmise teel prototüübi juures. Nende muudatuste tegemine vaheldamisi lennukatsetega kestab kuid ja mõnikord isegi aastaid. Kui lennukatsed näitavad, et muudetud lennuki lennuomadused on rahuldavad, siis alles asutakse selle muudetud tüübi tööstuslisele tootmisele.

Ei ole haruldased juhused, kus projekteeritud tüüp on niivõrd ebaõnnestunud, et tema ehitamine osutub mõttetuks. Igal lennukite ehitustehasel, kes konstrueerib uusi lennukitüüpe, on olemas oma ebaõnnestunud prototüüpide park. Nende, kolikambri heidetud, kõlbmatute lennukite suur arv tõendab, et arvestused ei suuda alati ettenäha tõelisust. Ehk küll projekti kohaselt uus tüüp peab omama ainult häid omadusi, osutub ta tihti alaväärtuslikuks esimese selle tüübilise lennuki valmisaamisel. Harilikult lennukite konstrueerivad tehased numereerivad omi tüüpe nende loomise järjekorras. Kes on vähegi jälginud mõne lennukite ehitustehase toodangut, teab, kui suur on tavaliselt numbrivahe kahel üksteisele järgneval ja turule saadetud tüübil. Vahepealsed numbrid kuuluvad tüüpidele, millest ei ole ehitatud rohkem kui üks ehk kaks katsemasinat.

Õnnestunud prototüübi järele valmistatud seerialennukid katsetatakse samuti lennus. Need katselennud on rohkem kontroleeriva iseloomuga.

Ülalöelduga on kirjeldatud ühe seerialennuki sündi. Kulude kokkuhoiu mõttes, üksikud konstruktorid, ja peamiselt asjaarmastajad, käivad teist teed. Mudeli ja prototüüpide valmistus ning katsetamine — prototüüpidest saab üks ära lõhutud staatilisel katsel — nõuab palju aega ja kulusid, missugused on eba-

portsionaalsed, kui tahetakse konstrueerida mõni lennuk ainult „oma enese tarvis“. Niisugusel juhul lennuk ehitatakse tugevamalt — staatilise katse aset täidab suurendatud tugevusetagavara tegur. Mudelit ei valmistata. Valmishitatud lennuk katsetatakse lennus ning kõrvaldatakse ilmnevad puudused. Säärane lennuki konstrueerimine viis, kuigi lihtsam, tagab muidugi väga vähe tüübi õnnestumist.

Kuna arvestused ei suuda kunagi kindlalt tagada uue tüübi õnnestumist, isegi siis kui uus tüüp on välja arendatud mõne teisest heast tüübist, siis põhimõttelult ei ehitata uuest tüübist esialgu rohkem kui üks, mõnel pool kaks masinat, mis on määratud katses-tamistele.

Olles üldjoontes kirjeldanud lennukite ehituse teostamise põhimõtteid, katsume määrata alused, millistele tuleks rajada eesti lennukitööstuse organiseerimine.

Fikseerime kõige pealt, et kodumaa kogemused lennukite konstrueerimise alal võrduvad nullile. Oleks väga riskantne arvata, et me suudaksime ülepeakaela konstrueerida hea lennuki. Kuna aga õhuasjanduse ühingu tungivald vajavad lennukite oma tegevusvõime alalhoiuks, siis ei ole aega katsetusteks, milliste tagajärjed on ebakindlad. Seepärast, et oleks võimalik juba peatselt panna alus kodumaa lennukite ehitustööstusele, on paratamatult vajalik hakata ehitama lennukite välismaiste *litsentside* järgi. Ühtlasi võiks siis selle kõrval teha ettevalmistustööd omapärase lennukitüübi väljaarendamiseks.

*Tüübi valikul*, millele tahetakse omandada litsents, tuleb pidada silmas kodumaa praegusi ja tuleviku *nõudmisi* lennukite järgi. See on tarvilik selleks, et hoiduda mitmekesiste tüüpide levikust meie maal. Kõrrashoiu ja paranduste teostamise kerguse mõttes on soovitatav tüüpide arvu piiramine nii lennukite kui ka mootorite suhtes.

Tüübi valikul tuleb pidada silmas ka asjaolu, et *kodumaa materjal* leiaks maksimaalset kasutamist lennukite ehitusel. Sellest vaatekohast vaadatuna on, nagu juba tähendasime ühes eelmises kirjutuses\*), Eestis ehitamiseks sobivaimad tüübid säärased, mis on puuehituslised ning milliste kere ja kandepinnad on kaetud vineeriga.

Tootes säärase ehitusviisiga lennukite hoidumiseks väljaandmast välisvaluutat metallmaterjali, katteride ja impregnooli peale. Puuehituslistest lennukitest on rahvamajanduslikult eelistatav tugevdatud monoplaan biplaanile, sest viimases leidub rohkemal arvul metalli kui esimeses.

Maailma lennutööstuses valitseb praegu tendents loobuda täispuuehituslistest tüüpidest. Ikka rohkem levib ehitusviis, mille juures lennuki kere on valmistatud kokkuveissitud terastorudest ning kandepinnad on puust. Säärase segakonstruktsiooni eelistuse põhjuseks on suurendatud hädaohutus õnnetuste puhul, kerge valmistusviis jne. Seepärast tohiks ka segaehituslise tüübi ehitamine kodumaal tulla kaalumisele. Segakonstruktsiooniline monoplaan, mille kandepinnad on kaetud vineeriga, võib mõnel juhtumil ka rahvamajanduslikult olla eelistatav puuehituslisele ning riidega kaetud biplaanile.

Litsentsi omandamise küsimuse otsustamisel tuleb pidada silmas ka lennuki *tüübi arenemisvõimalusi*.

\*) Vaata minu artikkel „Eesti eralennukid“ — „Auto — Sport & Turism“ nr. 8 s. a.

Selgitame oma mõtet. Äsja Tallinna Õhuasjanduse Ühingu poolt omandatud kaks lennukit on „surnud tüüpi“, sest nende ehitaja Raab ei ole võimeline edasi arendama seda tüüpi, kuna tehast, kes varem tootis neid lennukeid, ei ole enam olemas. Oleks soovitav, et litsents omandataks sääraselt tehase, kellelt on loota, et ta ka edaspidi arendab oma tüüpi ja annab meile võimaluse kasutada tema poolt läbiviidud täiendusi ja uuendusi.

Kui meie tahame panna alused elujõulisele lennukite ehitustööstusele, siis meie algusest peale peame arvestama ehitatud lennukite *turustamise võimalustega*. Kaitsevägi on igalpool maailmas lennukite ehitustehaste tähtsaim klient. Oleks loomulik, et ka meil kaitsevägi piiraks lennukite ostu välismaalt niivõrd, kui võrd oma lennukite ehitustööstus suudab täita tema nõudeid. On arvata, et õhuasjanduse ühingu moodustaksid tähtsa kliendi lähema aja vältel. Siis võiksid veel tulla arvesse üksikute eraisikute tellimised kodumaalt ja tellimised välismaalt. Siinjuures olgu tähendatud, et on tõenäolik, et sääraseid tellimisi võiksimel suuremal arvul saada ainult litsentsi põhjal ehitatud lennukeile. Meil kodumaal valitseb üldiselt umbusaldus oma ettevõtete ja oma toodete vastu ning välismaal oleme meie liiga vähe tuntud.

Ülalöeldust on näha, et ehitusele tulevate lennukite tüüpide valik ei ole sugugi teise järgu tähtsusega meie loodava lennukite ehitustööstuse arengule. Kuid lennukite tööstuse loomine nõuab veel teiste küsimuste lahendust. Üks säärane küsimus on tulevaste tehaste ehk tehase *asukoha valik*. Riigikaitse seisukohast oleks soovitav, et eralennukite ehitustehas ei asuks samas

maapiirkonnas, kus asub kaitseväge lennukite töökoda. Sellest seisukohast lähtudes tuleks uus tehase luua väljaspool Tallinnat. Sel moel, kui vaenlane peaks hävitama ehk vallutama meie pealinna, oleks võimalik teha kaitseväge lennukite parandustööd eralennukite ehitustehases. Arvestades meie territooriumi väiksusega ei ole see riigikaitse seisukoht tehase asukoha valiku suhtes võib olla siiski mitte mõõduandev. Ehituse kerge läbiviidavuse mõttes võib eelistada tehase loomist Tallinna, kuna siin on olemas materjalide katsestamisevõimalusi (Riigikaitsekoda) ja on hõlpsam teostada ehitustööde järelevalvet. Katsestamiste võimaluste puudus ei tohiks siiski olla ülepääsmatuks takistuseks tehase loomisele väljaspool Tallinnat. Peale puu, mida võib olla leidub kohapeal, tuleks kõik ehitusmaterjalid nii kui nii kohale tuua Tallinnast ehk Tallinna kaudu, nii et nende materjalide katsestamine võiks sündida Tallinnas lisakuludeta. Öeldust selgub, et tehase asukoha valiku otsustamine on olnud sellest, missugune loeteldud seisukohtadest arvatakse tähtsaimaks.

Kokkuvõttes peaksime, asudes lennukite tööstuse loomisele, pidama silmas järgmisi põhimõtteid. Ehitada esialgu tuntuid välismaa tüüpe. Selleks hankida tarvilikud litsentsid. Ühel ajal litsentside põhjal teostatava lennukite ehitusega teha eeltööd kodumaise tüüpide loomiseks.

Toimimine teistsuguselt tähendaks spekulierimist õnnega. Ettevõtte ebaõnnestumine annaks tõenäolikuks surmahoobi kodumaa lennukitööstusele tema tärkamisel. Kõigutades avaliku arvamise usalduse lennuasjanduse vastu, halvaks ta ühtlasi ka üldiselt lennuasjanduse arengut meie kodumaal.

## Õiendused.

## „Skandaal“.

Sarnase päälkirja\*) all ilmus augustikuu „Auto Sport ja Turism“ numbris hra W—y allkirjaga kirjutis, mis käsitas viimast EMK tähesõitu ja milles hra W—y avaldab oma (loodan, et isiklisi) vaateid tähesõidu ja selle lõpul tekkinud kahjatsemisväärse konfliktikohta. Minul poleks olnud põhjust hakata vaidlema hra W—yga ja püüda teda tema veendumusi kõigutada, kui poleks kirjutis puudutatud mind isiklikult ning püütud süüdistada ei milleski vähemas, kui vaenu õhutamisega kahe klubi vahel. Pean tunnustama avalikult, et see süüdistus tabab mind ootamatult, olin senini arvamisega, et ühelgi mõlemi klubi liikmeist ei võiks olla põhjust selletaolisiks etteheideteks, kuna senini kõik ettepanekud klubide koostöö tihendamiseks, klubide üksteisele lähendamiseks, mootorspordi liidu loomiseks jne. on kandnud minu isikliku algatuse tunnuseid. Kui need ühendamis katsed pole andnud loodetud tulemusi, siis olen mina isiklikult selles kõige vähem süüdi. Ka on minule uudiseks, et mõlema kõne all oleva klubi vahel oleks enne viimast tähesõitu olnud mingisuguseid suuri lõhesid, mille puhul oleks võidud teha järeldusi aastate jooksul väljakujunenud vaenulikkusest või kadedus-vaenulikkusest, nagu teeb seda W—y. Hoopis vastupidiselt on senised võistlused toimunud sõprusalusel, klubide poolt on vastastikkult antud kohtunikke ja teisi ametisikuid, kõigist, ükskõik missuguse klubi poolt korraldatud võistlusist on võtnud osa, nii palju kui oli sõitjaid, võrdsest klubi vahel jne.

Oma veendumuse tõestamiseks mainib hra W—y minu kõnelust ajakirjanikega professionaalspordist ja esitab küsimuse: keda tuleb pidada amatöörsporditööstuseks? Minu vastus selle küsimusele on kahtlematult: kõik need, kes pole mitte professionaalid.

Hr. W—yl, kui spordiküsimusi kogunud isikul ei

maksaks teeselda, et ta ei tea, mida mina mõtlesin professionaalspordi nime all kõneledes ajakirjanikega. *Nimetan professionaal-sporditööstuseks neid sõitjaid, kes üldse ei oma isiklikku sõidurõista, või isegi seda oma-des ei kasuta seda võistlusist osavõtmisel, vaid kellele annab asjast huvitatud firma ladust võidusõiduks täiesti uue sõiduki, või koguni tellib sõitjale erilise masina, mille müümiseks pole meie oludes mingisuguseid väljavaateid ja kellele firma maksab, kas otse või varjatud kujul erilist tasu sõidust osavõtmise eest.*

Meie riigi väiksus ja mootorspordi vähenenud arengumise ei lase tekkida sarnasid võidusõitjaid, kelle ainukeseks elukutseks oleks võistlusist osavõtmine, kuid keegi, kel on tõsine huvi mootorspordi, kui sellise vastu, ei saa eitada, et meil professionaal-spordist kõigi selle pahedega hakkab klubidesse tungima. Arvan, et professionaalsõitja definitsioon oli hr. W—yle ennegi selge ja et ta eksis tahteliselt, püüdes tembeldata professionaalsõitjaks kas või minu tähtsusetut isikut, kes on „spetsialist“ hoopis teisel alal ja sellegipoolest püüab jõudumööda kaasaadata kodumaa mootorspordi arenemisele ja levimisele.

Professionaalsõitjaid leidub mõlemis klubis ja nende võistlusist osavõtmisele ei tohiks teha takistusi. Vastasel korral ei saaks veike Eesti kunagi näha kiireid ja kalleid masinaid, kuid see peab sündima teisel alusel, kui ei taheta klubi tegevusest lõplikult eemale hirmutada tõsiseid mootorsportlasi, kellele materjaalne seisukord ei luba pidada endal erilist sõiduriista võidusõitjate jaoks. Ilma selleta poleks neil mingisuguseid väljavaateid kohale pääsemiseks võistlusil. Klubi ülesanne seisab ikkagi illegaalses muus, kui reklaamitegemise võimaldamiseks äridele, kellele poolt seniste kogemuste järele pole oodata mingisugust toetust ega ikas klubi jaoks. Minu arvates tohiks eriti tähesõitudest, missugused on mõeldud kõige laiemate hulkade mootorspordile ergutamiseks ja kaasatõmbamiseks,

\*) Autori kirjavähi muutmata.

osavõtta äride sõitjad ainult eriklassis, aga mitte amatöörspordilastele ühel alusel. Kui eeltoodust tahetakse väljalugeda vaenu õhutamist „võitjate ja kaotajate vahel“, siis peab selleks küll olema visa tahtmine vassimiseks ja see toiming näeb hoopis enam vaenu õhutamise järele välja.

Mis puutub nüüd viimasel tähesõidul tekkinud konflikti lahendamisküsimusse, siis ootab lahendamist EMK sama igatsusega, kui oletavasti ka EAKMS, sest praegune klubide vahekord pole mingil tingimisel väljakannatav. Kuid vastandina hr. W-y soovidele, kes nõuab otsekohe rahvusvahelist kohut, tahaksime uskuda, et heal tahemisel leiduks ka meil kodumaal konflikti lahendamise võimalusi ja et meil ei tarvitseks kohe minna vanade venelaste eeskujul „varjaagide juure valitsust otsima“. Oleks traditsioonide vastane enne rahvusliku kohtu otsust minna õigust otsima võrastelt, niipalju enesest lugupidamist peaks meil ikka leiduma.

Otse pentsik on aga süüdistada EMK-d tähesõidu auhindade aresti alla panemises. Võlanõudjaks oli ju üks EAKMS ringkondadesse kuuluv ärimees ja mitte EMK, kelle võimkonda pole senini kuulunud kohtupristavite käsutamine.

Samuti oli EMK juhatus võimetu määruste rikkumise fakti selgitamiseks, sest initsiatiiv selles asjas ei kuulunud sugugi temale. Määruste rikkumisest tegid asjaosalised ise suure „numbri“ ja hoopisid sellega kaasvõistlejate ja kõrvaliste isikute ees.

Ühinen kõigest hingest hr. W-y spontaanse hüüdega: olgem sportlased, kuid *olgem kõigepealt fair sportlased.*

F. Olbrei.

## Vastuseks eelolevale.

Kol. Olbrei on austanud mind vastusega mu „Skandaali“-kirjutusele „Auto“ eelmises numbris — kuigi ma polnud eriliselt sihtinud ta pihta. Olin vaid käsitanud tähesõidu tagajärjel tekkinud skandaali ja teinud seda nii objektiivselt kui võimalik. Et sealjuures puudutasin ka lugupeetud koloneli nime, tuli sellest, et tema andis tähesõidu tulemuste kohta ajakirjandusele jutuajamise, milles muuseas lausus: „Meil hakkab arenema mootorspordi professionalism... Nüüd aga seisame asjaolu ees, et tingimused on muutunud näivõrt rasketeks, et asjaarmastajad enam ei või osa võtta, jättes selle võimaluse n. n. professionaalidele, sõitjatele, kes seisavad mootorsõidukeid esitavate firmade teenistuses ja kelle ülesandeks teha oma firma masinatele reklaami... Tähesõidud on kujunenud firmade reklaamiks... Minu arvates tuleks tõmmata sirge joon ja mõelda sellele, kuidas Eesti mootorspordi rühmitada õigetes radadesse, et ta ei muutuks vaid üksikute harrastatavaks alaks... Tuleb eraldada elukutselised mootorsportlased asjaarmastajatest, muidu sureb asi senisel kujul välja...“ („Vaba Maa“ 25. 7. 33, nr. 171).

Sellised olid kol. Olbrei järeldused ja veendumused peale EMK viimast tähesõitu. Neid pidasin ka silmas, kui skandaalist kirjutasin. Vaateid, mis esitasin, olid mu omad — tahet haavata hr. koloneli mul polnud. Et mõned isikud kergesti haavuvad, ei tohiks siiski takistada asja õige nimega nimetamast... Nii palju kui mul on olnud tegemist meie mootorsportlastega, ei ole ma kuskil kuulnud vaenulikkusest üksikute mootorsportlaste-võidusõitjate vahel — ei eme ega pärast viimast tähesõitu. Teine on lugu klubiga. Nende olemasolu on hea asi — elustab võistlust — pahe seisab vaid selles, et kõrgepingeline võidutahe viib kergesti vastase poole allahindamisele ja — kaotuse puhul isegi laimamisele.

Viimase tähesõidu tulemuste puhul lasti E. Motoklubi poolt mõista, et E. Auto-Klubi Moto-Sektiooni mehed olid „võitnud rinnaga“ — võtnud võidud väe-võimuga. Selleks olla nad end juba aegsasti organiseerinud... Ja siis need ebaausad võtmed sõidul ning auhindade jagamine ja kõik muu, muuseas ka kõmu ajakirjanduses. Auto-Klubi on soovitanud rahvuslist spordikohut, kuid Motoklubi ei võtnud seda vastu. Sealpool tahetavat anda asi Eesti Spordiliidu aukohtu lahendada — anda tüli lahendus kehakultuuri esindajatele, kes mootorspordi alal võhikud. Et nõnda on, siis pean end õigustatuks küsima: kas Motoklubi ra-

huigatsus on tõesti tõsine ja kes siin tegelikult otsib varjaage? Kehakultuuri aukohtunikud on nimelt mootorspordile sama võõrad nagu varjaagid venelastele. Ja — hr. kolonel — mina pole nõudnud rahvusvahelist ja rahvuslist spordikohut, nagu toonitate. Kor-dan: seda soovitas E. Auto-Klubi oma ja rahvusvaheliste määruste alusel. Ja kui Motoklubi seda ei soovi, miks siis mitte anda tüli omavahelisele vahekohtule — või — n. n. Rahvuslik Kõrgema Spordikontu Koja lahendada? — „niipalju enesest lugupidamist peaks ikka leiduma“ — nagu kol. Olbrei päris õieti kirjutab.

Tuleme nüüd selle professionalismi juure, millest kol. Olbrei nii suure numbri teinud. Oma eelmises kirjutuses mainisin, et varjatud professionalismi leidub iga spordialal. Ka mootorspordis. Mõõndasin, et pea kõik meie parimad mootorsportlased on ühel või teisel viisil elukutseliselt seotud mootorasjandusega. See asjaolu ei tee aga neid veel sugugi professionaalideks. Nad on professionaalid oma kutsealal — mitte võistlejaina mootorspordis. Mu küsimusele: kedu tuleb pidada amatöör-mootorsportlaseks? — vastab kol. Olbrei väga targalt: „kõiki neid, kes pole mitte professionaalid.“ Jah, minagi saan nüüd aru: valget varest ei või mustaks pidada... Edasi seletab kol. Olbrei, et ta peab professionaal-mootorsportlaseks isikut, kel pole oma sõiduriista vaid sõidab mõne (oma) tööandja või firma masinaga ning saab selle eest tasu. Selline definatsioon lonkab — nii palju kui mina spordist ja amatöörismist aru saan. Kelle masinaga võidusõitja sõidab ei tee kedagi veel asjaarmastajaks ega elukutseliseks — sõiduk on ju vaid võistlusvahend, isegi siis, kui see oleks selleks eriti konstrueeritud. Meil aga erilisi võidusõidukeid veel pole, nii et see osa kol. Olbrei definatsioonist, kus ta sõidukeist kõneleb, tundub otsituna. Tasu, raha vastuvõtmine on juba „teine tubakas“. Amatöör võib võtta vastu raha ainult oma kulude (sõidud, päevarahad jne.) tegelikkudes piirides. Auhinna kujul või erilisena tasuna mitte. Nii on see määratud rahvusvahelistes amatöör-spordimäärustes — kehalise spordi alal. Mootorspordis pole see määrus aga maksev. Sest mootorsport on väga kulukas ala ja kui rahalise tasu vastuvõtmine oleks keelatud, siis vaevalt tahaks või suudaks isegi jõukad võtta osa suurtest võidusõitjatest. Meil olla kuuldavasti mõned firmad määranud ja maksnud 100—200 kroonilisi tasusid võidusõitjatele. Seda on nad teinud oma masinate reklaam-huvides. Sama sihiga on ka auhinna kujul antud võitjatele bensiini. Kus on nüüd — amatöörismi seisukohalt — vahe? Üks sai, ütleme 100 krooni bensiinikuludeks ja teine bensiini 100 krooni väärtuses. Kui rahalise tasu vastuvõtmine mootorspordis oleks keelatud, siis oleks esimene neist professionaal ja teine, kes auhinna sai natuuras, asjaarmastaja. Selline vahetegemine oleks absurdne. Kui soomlane K. Ebb (kaelasidemetate vabrikant) võitis Rootsi esimese Grand Prix võidusõidu ja sai auhinnaks pokaali ja 100.000 krooni, siis peaks ta olema professionaal — teda pole aga isegi rootslaste poolt selleks kuulutatud.

Elukutselisteks võiksime mootorspordi alal vast ehk pidada ainult neid, kes sellest elavad. Meil neid ei ole. Ei ole meil ka ükski selline professionaal võistelnud. Kõik meie mootorsportlased teenivad omale ülalpidamist ühel või teisel alal — suur osa neist auto- ja mootoraladel. Ja need mõned sajad kroonid, mida firmad on annetanud, ei kata ligikaudseltki agaramate võidusõitjate harjutuste bensiinikulusidki. Kõnelda meie professionaal-sõitjast on lihtsalt hädakisa kaotuse ja konfliktipuhul. Kol. Olbrei arvates on meie mootorsport rappa jooksmas — kuigi ta ise on seda EMK esimehena juba aastaid katsunud õigele teele tüürida. Johansonid, Hennokid, Veldemannid, Kljetskid, Naerimaad, Tomsonid, Kingud, Tammannid ja teised „professionalistid“ näppavad alati auhinnad hr. koloneli „tõsiste mootorsportlaste“ eest, kes „eemale hirmutatud“. On õige (ja loomulik), et parimad alati võidavad, kuid jutt „eemale hirmutamist“ on tuulest võetud.

Jättes kol. Olbrei teised väited ja etteheited — kui vähem-tähtsad — kõrvale, lõpetan soovides, et meil mootorspordi harrastavate klubide vaheline tüli peagi laheneks, võimalikult koduselt, ja et meie mootorsportlastepere kasvaks kiirelt kindlaks koondiseks.

A. W.-y.



# Kroonika.

## I EESTI „TOURIST-TROPHY“.

E. A. K. Mootorratta sektsioon korraldas pühapäeval, 17. sept. s. a. võidusõidu mootorratastele ja autodele. Et autosportlased registreerisid arvult kolm, siis ei saadud võistlusi pidada, kuna määrused nägid ette neli autot.

Mootorratastel küljekorvita tuli läbistada Pirita—Kose teed umb. 6,5 km 15 korda ja küljekorviga mootorratastel — 7 ringi. Võistlusest võtsid osa ligi paarikümmend mootorsportlast. Võistlusi jälgisid suured rahvahulgad.

Handicapis tuli võitjaks V. Hennok, kes omandas Pätsi auhinna — hõbekarika. Hennok saavutas tun-

nis 80,7 km. Teiseks tuli Ed. Johanson, kelle keskmine tunniikiirus oli 83,49 km. Johanson omandas ka auhinna kõige kiiremale sõitjale. Kolmanda koha omandas O. Veldemann, kelle keskmine tunniikiirus tõusis 73,31 km.

Junioride klassi handicapiga tuli esimeseks Ludv. Johanson, kes saavutas 70,76 km tunnis. Teine A. Schagal ja kolmas J. Undritz.



Rahvas stardiplatsil.



Vilbert „Harley-Davidson“.



Hennok „Rudge“.



Kletzky „Harley-Davidson“.



E. Johanson „Rudge“.



Veldemann „DKW“.

Küljekorvidega masinate sõidus tuli esimeseks S. Kletzky. Keskmise tunni kiirus 74,42 km. Teine Tarkfeld ja kolmas Shebershtain.

Võistlus oli väga pinev. Vaatamata libedale teele, sõitjatega siiski õnnetusi ei juhtunud, väljaarvatud üksikud kergemad kukkumised.



Auhindade jagamisel.

### KOLME „MUSKETÄRI“ SURM.

10. septembril Itaalias Monza võidusõiduteel leidsid õnnetut surma kolm maailma parimat autosõitjat. Need olid: krahv *Stamislav Czaikovsky* — poola päritoluga prantslane ja kaks itaallast *Giuseppe Campari* ja *Mario Borzacchini*. Campari oli mitte ainult tuntud kui autosportlane ja tubli võidusõitja, vaid ka tuntud ooperilaulja, kes sageli ülesastus Milano teatrites. Nagu meile lähematest allikatest teatatakse, sündis õnnetus Monza võidusõiduteel järgmisel põhjusel: krahv Trossil (itallane), kes sõidust võttis osa Duesenberg autol, juhtus õnnetus, et autol lõhkes karter ja õli — umbes 20 ltr. — voolas sõiduteele. Korraldajad muidugi nägid seda aga ei teinud korraldust, et õli oleks teelt ära pühitud. Trossi järele sõitis noor sõitja Moll, kelle auto sattus õliga kaetud kohale ja auto keeras tagaotsa ette, kuid õnnetust suuremat ei juhtunud. Sellele vaatamata ei tehtud õli koristamisest väljagi, kuigi kannataja korraldajatele sellest teatas. Õli muidugi valgus laiemale ja sõitjad Borzacchini ja Campari, kellele autode kiirus oli umbes 200 km tunnis, juhtusid teele valgunud õli kohal peaaegu kõrvuti. Borzacchini auto oli kohal tegi samuti pöörleva hüppe ja Campari auto tormas talle täiel kiirusel otsa. Kokkupõrkel silmapilkselt sai Campari surma, kuid Borzacchini suri haiglas umbes poole tunni jooksul. Sama õline koht sai ka saatuselikuks *Czaikovsky'le*, kelle auto (Bugatti) liibises, kukkus ümber ja hirmsa praginaga põlema süttis. Tuli kustutati ja auto alt kisti välja ainult surnukeha. Nii lõppes kurvvalt suur võidusõit, mis ilmatuhulk rahvast oli kokku meelitanud.

Maailma autosportlaste pere leinab õnnetu surma läbi lahkunud sportlasi ja eriti Itaalia on ülikurb oma parimate sõitjate kaotuse üle.

Õhusurvepidur, mis veel aasta alul Ameerikas kuulus viimaste uudiste hulka sõiduaudodel, on tahaplaanile surutud uue elektrilise pidurüsteemi poolt, mis autotööstuse ringkondades äratanud laialdast tähelepanu ja arvatavasti juba mõne autofirma järgmistel mudelitel praktilist kasutamist leiab. See elektro-

pidur töötab auto akkumulaatori abil. Elektropiduri paremus seisab peaaesjalikult automaatselt-ühetasases mõjus, mis pidurdamisel suundub kõigile ratastele. Pealegi ei ole selle pidurüsteemiga töötades mingit füüsilist jõulukulutust. Pidur n.ö. lülitatakse sisse jalgpedaali või käsikangi abil ja pidurimõju kandub eel-seadeldise läbi piduriseadele.

Vastu Ameerika autotööstuse ootusi, kes arvestas hooajale vastava produktsiooni arvu suurenemisega märtsis, tõestavad Rahvusliku auto kaub. koja poolt hiljuti avaldatud arvud tagasimineku produktsioonis. Statistika põhjal valmistati märtsis ümmarguselt 81.370 sõidukit, veebruaris aga 93.402. Üldproduktsioon k. a. esimese veerandi kohta oli 288.634 jõuvankrit või 14% vähem kui sama perioodi jooksul eelmisel aastal. Peateguriks sel tagasiminekul arvatakse Ameerika pankade kriisi.

### SAKSAMAA SÕIDUAUTODE HINNAD 1933. A.

Mark ja tüüp	Sil. arv	Lii- tert	Istm. arv	Hind Rmk vabrikus
Adler-Primus, limusiin . . . . .	4	1,5	4	3350.—
„ „ kabriolet . . . . .	4	1,5	4	3950.—
„ Triumph (ederataste-veoga), limusiin . . . . .	4	1,5	4	3750.—
„ Triumph, kabriolet . . . . .	4	1,5	4	4400.—
„ Favorit, kabriolet . . . . .	4	2	4	6250.—
Audi, võnkuvad assid, limus. . . . .	6	3	4	5650.—
„ „ „ kabr. . . . .	6	3	4	6450.—
BMW, „ „ limusiin . . . . .	4	0,74	4	2325.—
„ „ „ „ . . . . .	4	0,78	4	2650.—
„ „ „ „ . . . . .	6	1,2	4	3600.—
Brennabor, limusiin . . . . .	4	1	4	2585.—
DKW 601 (ederatastevedu), limusiin . . . . .	2	0,58	4	2495.—
DKW 1001, limusiin . . . . .	4	1	4	3350.—
Hanomag, limusiin . . . . .	4	0,89	4	2395.—
„ „ . . . . .	4	1	4	2800.—
„ „ . . . . .	4	1,5	4	3600.—
Horch 830, limusiin . . . . .	8	3	4	7500.—
„ 720, sport-kabriolet . . . . .	8	4,5	4	15.500.—
„ 750, Pullm. limusiin . . . . .	8	4,5	6	13.500.—
„ 780, sport-kabriolet . . . . .	8	5	4	17.500.—
Maybach, W.6., limusiin . . . . .	6	7	6	20.000.—
„ Zeppelin, Pullm. limusiin . . . . .	12	7	6	29.700.—
Mercedes-Benz 170, limusiin . . . . .	6	1,7	4	4400.—
„ „ 170, kabriolet . . . . .	6	1,7	4	5575.—
„ „ 200, limusiin . . . . .	6	2	4	5300.—
„ „ 290, limusiin . . . . .	6	2,9	4	7950.—
„ „ 380, kabriolet . . . . .	8	3,8	4	16.500.—
NAG - Voran, edeveoga, limusiin . . . . .	4	1,5	4	3650.—
Opel, limusiin . . . . .	4	0,98	4	1990.—
„ „ . . . . .	4	1,18	4	2225.—
„ „ . . . . .	4	1,78	4	2995.—
Röhr „Junior“, limusiin . . . . .	4	1,5	4	2995.—
„ tüüp RA, limusiin . . . . .	8	2,5	4	8850.—
„ tüüp F, „ . . . . .	8	3,3	4	10.850.—
„ tüüp F, kabr. Aero . . . . .	8	3,3	4	10.800.—
Stoewer, ederataste vedu, limusiin . . . . .	4	1,4	4	3800.—
Wanderer W. 21, limusiin . . . . .	6	1,7	4	4660.—
„ W. 22, . . . . .	6	2	4	5250.—