

# Auto-Sport & Turism

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

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

VI AASTAKÄIK.

Nr. 6 (64) JUUNI 1933.

ILMUB KORD KUUS.

## S I S U.

Põlevkiviõli kütteinena bensiinimootoritele.  
Mõnda autoõlildest.  
Jõuvankrijuhtidest ja juhtimisest.  
Autoliit.  
Jõuvankrite seaduse elluviimise määrused.  
Lennuasjandus.  
Turism.  
Kroonika.  
Mootorrataste võidusõit.  
Lühemaid teateid.

## I N H A L T.

Brennschieferöl als Kraftstoff für Benzinmotoren.  
Einiges über Autoölen.  
Kraftfahrer und Fahren.  
Automobilunion.  
Ausführungsbestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes.  
Aus dem Flugwesen.  
Tourismus.  
Chronik.  
Das Motorradrennen.  
Kürzere Nachrichten.

## Põlevkiviõli kasutamise võimalusest bensiinimootorite kütteinena.

Ins. S. Uusna.

Juba pikemat aega valitseb autotehnilistes ringkondades püüe vabaneda võrdlemisi kalli kütteinena — bensiini ainuvalitsusest mootorsõidukite kütteinena. See püüe on kujukalt väljendunud elektri-, puusõegaasi-, auru- ja dieselsõidukite konstrueerimises. Kõik need uued ideed ja konstruktsioonid ei ole aga senini veel suutnud väljatõrjuda bensiini tema seniselt seisukohalt. Uuemat ajal on suuremat edu saavutanud maaõliga töötavad dieselsõidukid, millele vastuvõetavust ja töökindlust automootorina tõestas muuseas ka hiljutine Monte-Carlo tähesõit. See laseb oletada, et nende mootoriga varustatud sõidukid teevad kõige lähemas tulevikus tõsist konkurentsi bensiiniküttega standartsõidukitele.

Odavamate maa- ja tõrvaõlide kasutamise kõrval dieselmootorites, on viimasel ajal tehtud palju katseid nende kasutamise võimaluste kohta ka harilikudes bensiinimootorites. Iseäranis õnnestunud katseid sel alal, mis ka meile võivad olla mõõduandva tähtsusega, on tehtud viimase 3—4 aasta kestel Inglismaal kerge tõrvaõliga, mis, nagu teada, mõnes suhtes sarnaneb meie põlevkiviõlile.

Esialgset katsete tulemused on näidanud, et rahuldavate tagajärgede saavutamiseks tõrvaõli tarvitamisel hariliku bensiinimootori kütteks, tuleb ennem silindrisse imemist anda temale tuntavalt suuremat soojusehulka, mis nõuab spetsiaalkarburaatorit.

Kauaaegsete katsetamiste järele õnnestus *Solex Carbuiretters Ltd.* Londonis konstrueerida selle õli spetsiaalkarburaator, milles on ühes tükis valatud nii imemis- kui ka väljavisketorustikud. Kogu mootorisse minev gaasisegu saab imetud läbi imemistoru, mis on alalises kokkupuumises palavate väljaviskegaasidega. Kütteinena temperatuur tõuseb sel viisil nii kõrgele, et esile tuleb intensiivne gaasistumine.

Tõrvaõlikütteil uue karburaatoriga saadud tagajärjed on olnud niivõrd rahuldavad, et Belfasti Omnibuse Ühisus oma autobussidest 12 tükki on lasknud varustada tõrvaõlikarburaatoritega ning lasi need reeglipärasesse käiku Belfast—Portaferry liinil. Kuna need 12 masinat pikemat aega hääde tagajärgedega on töötanud, kavatseb tähendatud ühisus lähemal ajal kõik oma autobussid tõrvaõliküttele üleviia.

Et tõrvaõli aurustamiseks on vaaline võrdlemisi kõrge temperatuur, tuleb mootor harilikul viisil bensiiniga käivitada. Seetõttu on mootor varustatud kahe karburaatoriga, ühe lamava *Solex*-karburaatoriga tõrvaõlile ning teise normaal-karburaatoriga bensiinile. Omnibus pannakse liikuma esialgselt bensiiniga, mille tuleb sõita senini kuni väljavisketoru on küllalt soojaks läinud, mis sünnib normaalselt juba 50 meetrilise sõidu järele. Edespidine sõit sünnib juba tõrvaõli sõidul.

Sõidukil on 2 akseleratsioonpedaali. Niipea kui tõrvaõlipedaal saab töösse rakendatud, katkeb kütteinena juurdevool bensiinikarburaatorisse automaatselt ja karburaator saab tööst täiesti kõrvaldatud. Teiselt poolt lülitub bensiinikarburaator iseenesest uuesti sisse, kui tõrvaõlipedaal vabajooksu seisukorda tagasi tuleb. Sõiduki lühemate peatumiste järele inimeste pealevõtmiseks võib tõrvaõliga edasisõita, kui väljavisketorustik ei ole jõudnud ärajahtuda.

Mis puutub nõe ja koksi tekkimise võimalustesse silindrites, siis ei ole vajanud ültähendatud omnibusse ühisuse andmeil sarnasel viisil tõrvaõliga köetud mootor peale 2400 km sõitmist mingit puhastamist. Määrdeõli vedelamaks muutumine põlemata kütteinest karteris ei ole protsentuaalselt suurem, kui bensiini juures. Üksikute mootoriosade nagu ventiiliklappide, kolvide jne. järelvaatusel olla selgunud, et nende kulumine ei ole suurem normaalsest.

Väljaviskegaaside analüüs on annud märksa paremaid resultaate, kui bensiinikütte juures, mis annab tõenduse kütteenaine peitva energia täielikumast ära kasutamisele. Nii on andnud väljaviskegaaside analüüs:

	Tõrvaõlikütteil.	Bensiinikütteil.
CO <sub>2</sub>	12,5%	3,1%
O <sub>2</sub>	4,3%	11,0%
CO	0,3%	4,2%
N <sub>2</sub>	82,0%	81,7%
	100,0%	100,0%

Normaalsetel töötingimustel on tõrvaõlikütte annud nii tõmbejõu, kui ka konstantse kiiruse, klõppimiskindluse ja kütteenaine tarvituse poolest vägagi rahuldavaid resultaate. Ülalähendatud Belfasti omnibusside kütteenainetarvitus on olnud bensiinikütteil keskmiselt 1 gallon 8 miili kohta, s. o. umb. 2,84 km 1 liitriga kuna tõrvaõli kütteil osutus kütteenainetarvitus — 1 gallon 12 miili kohta, s. o. umb. 4,26 km 1 liitriga.

Nagu selgub, on nendel katsetel suur majandusline tähtsus esmajoones just veoautode ja autobusside suhtes. Nii kuuleme, et ka Saksamaal on teostamisel paljude veoautode üleminek sarnasele raskeõliküttele.

Põlevkivitoorõli on ilma ümbertöötamata vaevalt võimalik kasutada mootorkütteenainena üldse, Seepärast võiks meie oludes siin kõne alla tulla erilisel valmistatud kerge põlevkiviõli, mis meil praegu müügil mootornafta ja dieselõli nime all.

Inglismaal ülalpool tähendatud juhusel on tarvitatud kütteenaineks õieti segu, mis koosnes 90% kergest väljapestud tõrvaõlist ja 10% solwentnaftast keemispriiridega 90/190°C ning omas:

- erikaalu 15°C — 0,951
- leekpunkti kinnises ruumis — 54°C
- tõrvahapete sisald. — 15%
- sõejäänuste sisald. — 0,34%
- tuha sisald. — 0,04%
- keemise piirid — 150°/275°C.

Vaadeldes nüüd sama andmeid põlevkivimootornafta juures näeme, et siin on:

- erikaal 15°C — 0,88—0,92
- leekpunkt — 60—80°C
- tuha sisald. — 0,03%
- fenoole — 1—2%
- keemise piirid — 200°/350°C.

See võrdlus laseb suure tõenäolsusega oletada, et ülalähendatud Solex-spetsiaalkarburaatori abil oleks võimalik harilikudes bensiinimootorites veoautodel ja autobussidel kasutada kütteks ka meie kerge põlevkiviõli, mis sarnaneb praegu müügil oleva mootornaftale. Arvatavasti tuleks viimasele leekpunkti mingi destillatsiooni alguse allaviimiseks lisada vähesel hulgal raskebenssiini fraktsioone, mis mängiks sama osa, kui solwentnafta Inglismaal tehtud segus.

Lähemaid andmeid sarnase kerge põlevkiviõli kõlblikkuse kohta ülalähendatud otstarbeks, saavad anda muidugi ainult tegelikud katsed. Ometigi ei tohiks meie põlevkiviõlitööstustel erilisi raskusi sünnitada sarnase sobiva kütteenaine turule laskmine.

Ja, nagu kuulda, ongi mitmed nii riiklikud ja ka eraasutused sarnastest katsetest huvitatud, sest majandusliselt pakub sarnane kütteenaine määratud paremusi.

Nimelt, kui arvestada praeguste kütteenainete turuhindadega, s. o. bensiin 40 snt/kgr. ja põlevkivimootornafta 10 snt/kgr., ning Belfasti omnibusside juures saadud kütteenainekulusid, saame järgmise pildi:

100 km sõiduks omnibussil oleks kulu bensiinile:

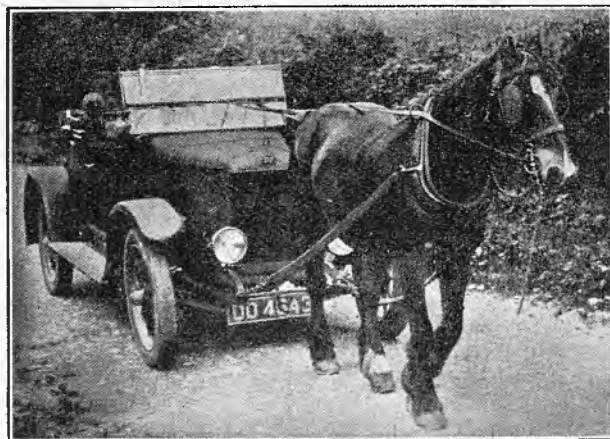
$$\frac{100}{2,84} \cdot 0,730 \cdot 0,40 = 10,3 \text{ kr.}$$

sama tee sõiduks põlevkiviõliga kuluks:

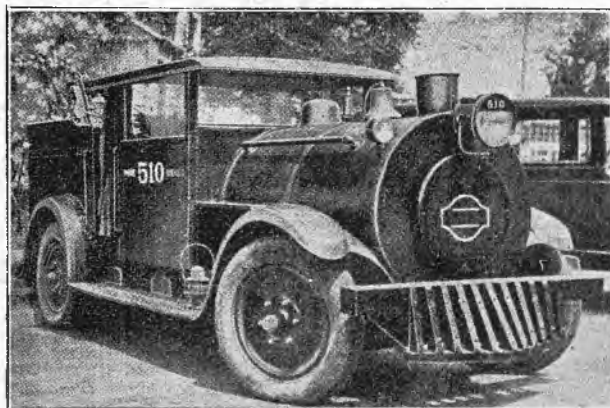
$$\frac{100}{4,26} \cdot 0,90 \cdot 0,10 = 2,1 \text{ kr.}$$

S. o. kulud kütteenainele on pea 5 korda väiksemad. Kuigi arvestada ka sellega, et sarnaseks kütteks kõlbliku kerge põlevkiviõli valmistamine nõuab ehk veidi suuremaid kulusid (liigse asfaltolluse ja väavli eemaldamine jne.), millega selle hind veidi suureneks ning ka sellega, et kütteenaine tarvituste vahetõrge nii soodsaks ehk põlevkiviõlile ei kujune, peaks kokkuhoid kulude arvel kütteenainele olema ikkagi niivõrd suur, et see rahvamajandusliselt tõsisemat tähelepanu äratama peaks.

Eestkätt on selle küsimuse positiivne lahendamine tähtis muidugi meie autoasjandusega tegelevaile ringkonnile, kuid teisest küljest on see tähtis ka meie põlevkivitööstusile, kellele avaneb võimalus bensiini kõrval ka raskemaid fraktsioone kodumaal hea eduga turustada.



Gloucestershire's, Inglismaal rakendab põllumees, kellele bensiinihinnad ja automaksud näivad liig kõrgeina, hobuse auto ette.



Briti raudteeühingud kavatsesid hakata ehitama veduritüüpi nagu näidatud pildil. See oleval kii. eim kui ükski teine vedur.

## Mõnda autoõldest.

**M**üügil on leida mitmesuguseid autoõlisisid. Autoomanikul on raske väliste tundemärkide järele eraldada head õli mitte sobivatest.

Need, kes auto määrdõli küsimust tõsiselt soovivad otsustada, on paljudel juhtudel huvitatud õli analüüsi andmetest. Praegu on katsete põhjal selgunud, et õli analüüsi andmed ei anna kindlustust õli headuse üle. Tihti selgub, et tarvitata õli ei ole sobiv automootorile alles siis, kui tekivad mootori rikked.

Alles mõni aasta tagasi sündis õlide analüüs teatud kindla skeemi järele, mida seetõttu põhiskeemiks võiks nimetada.

I. Selle põhiskeemi järele pidi sobiv autoõli järgmistele andmetele vastama:

Erikaal — mitte üle 0.970.

Leekpunkt — mitte alla 180°C.

Hangumispunkt — suvel mitte üle +5°C ja talvel mitte üle —5°C.

Venivus — 3,5—8° Engleri 50°C juures.

Asfaldi sisaldus — 0.

Vett — mitte üle 0.02%.

Muid olluseid — mitte üle 0.01%.

Nende andmete järele on täitsa võimata head autoõli halvast eraldada. Eriti viimasel ajal on paljud õli-segajad küllalt osavad selleks, et ka mittesobivatele õlidele soovitud analüüsi andmeid anda. Ka keemik ei või ülalnimetatud analüüsi andmete järele otsustada, kas teatud õli ettenähtud otstarbeks täiesti vastab või mitte.

Erikaal:

a. Mis puutub erikaalusse, siis on see üldiselt 0.87—0.93 vahel. Selle järele talitavad ka õli segajad. Üle 0.95 erikaaluga autoõlisisid ei ole üldiselt müügil. Tihti eelistatakse, ühesuguste muude andmete juures, väiksema erikaaluga õli, ehk küll selleks puuduvad kindlad alused.

b. Leekpunkt:

Selle õli omaduse hindamisel ei ole tegelikus elus mingit tähtsust. Iga õlisegaja võib anda õli, mille leekpunkt on 200—280°C. Võiks arvata, et mida kõrgem on leekpunkt, seda parem on õli. Tegelikult võib aga turul leida kõrge leekpunktiga õlisisid, millede muud omadused, nagu koksi tekitamine jne. väga halvad on.

c. Hangumispunkt.

Praegusel ajal ei ole sel nõudel pea mingit tähtsust. Kõigil tarvitatavatel õlidel on see küllalt madal. Keegi autoomanik ei nõua, et tema mootor öö läbi —25°C pakase käes seistes ilma eelsoojenduseta kohe maksimumal-tiirudega peaks töötama.

d. Venivus.

50°C juures tähendatud õli venivus ei luba veel oletust, missugune venivus on õlil automootoris töötamisel, kus soojaks läinud mootori juures on õli temperatuur karteris ca 100°C, kolvide ja silindrite seinte temperatuur — ca 200—350°C. Kui on teada õli venivus 100°C juures, siis võib juba umbkaudu oletada, kuidas õli venivusega on lugu mootori töötamisel. Kõlbliku autoõli venivus 100°C juures on 3,5—3° Engleri järele.

e. Hape-asfaldi sisaldavus.

Selle peale pööratakse õli ostmisel harilikult erilist tähelepanu. Ajajooksul on iga õlide müüja küllalt

ni kogenuks saanud, et võib anda õlisisid soovivate andmetega. Hapete sisaldus õige väiksel arvul ei anna ka igakord õiget pilti, kuna paljud neist hapetest tegelikult tarvitamisel kahjuta.

f. Vee- ja tuha sisaldus.

Vett võib õlis mõnikord leida vaatides. Tuha sisaldus näitab kui korralik on õli valmistuse viis. Tuntud õlisortide juures, mis plombeeritud kannudes müügil, tegelikult vett ja muid kõrvalaineid ei leidu.

II. Peale selle põhiskeemi on veel terve rida viise, et laboratooriumis järeloomata tegeliku olukorda, mis mootoris õliga sünnib, et saada tegelikule olukorrale võimalikult vastavaid andmeid. Siin võiks mainida, eriti õli määrdõlvõimet suurema soojuse käes, samuti õli koksi tekkimist silindrites.

a. Tõrvastuse arv — näitab õlis leiduvaid tõrvaaineid ja see on transformaatori- ja turbiniõlide juures tegelikult hea alus nende kõlblikuse otsustamiseks. Automootori juures, kus olukord teine, ei anna ka see veel küllaldast alust õli headuse otsustamiseks.

b. Conradson'i test.

See seisab selles, et õli saab hariliku õhusurve juures aurutatud ja järeljääv koks kaalutakse. See meetod seob õli headust aurutamisest järeljäänud koksi hulga. Pikemat aega anti selle testile suur tähtsus autoõli hindamisel. Tegelikult on aga õlisisid, mis omavad võrdlemisi suure koksiarvu, kuid automootori määrdõlvõimeks täitsa head on ja silindritesse mingisugust õlikoksi ei jäta.

c. Määrdõlvõime.

See määrdõli omadus on kõige tähtsam ja seisab selles, et võimalikult õhuke määrdõli kiht kahte üksteise vastu hõõruvat metalli pinda nii katab, et tekib n.n. vedel hõõrumine, vastandina kuiva hõõrumisele, kui metallpinnad on puhtad. Seda määrdõli omadust proovitakse mitmel viisil, kusjuures proov sünnib mootori töötamisele vastavates tingimustes. Kuni senini ei ole veel võimalik olnud seda õli omadust täpsetes arvudes väljendada.

Puhtad mineraalõlid erinevad määrdõlvõime suhtes üksteisest õige vähe. On tehtud kindlaks, et mineraalõlid, mis sisaldavad küllalstamata ühendusi, parema määrdõlvõime omavad. Samuti on suurem määrdõlvõime rasvõlidel ja mineraalõlidel, mis segatud rasvõlidega, nagu näit. „Castrol“.

Õlide otsustamine päritolu järele.

Kuni viimase ajani loeti üldiselt paremaks Pensilvaania, samuti teisi parafiinalusega määrdõlisisid. Ka Vene määrdõlisisid loeti neile vastavateks. Nende õlide analüüsimisel saadi ka enam vastavad andmed eelmainitud proovidele.

Praeguste määrdõli valmistuse viiside juures on olukord aga täitsa muutunud. Nii, näiteks, on eri ümbertöötamise viiside (Shell) abil võimalik tegelikult pea igast tooresõlist valmistada kõrge headusega autoõli, mis oma vastavuse poolest veel paremad on, kui harilikult ümbertöötatud parafiinalusega õlid. Nii mitmed üleilmiselt tunnustatud autoõlid ei sisalda üldse Pensilvaania ega Vene õli.

Määrdeõlide hindamine katsete järele.

Kindlam abinõu teatud mootori tüübi tarvis sobivat õli leida, on praegusel ajal ikka tegelik katse, mis seotud vastavate vaatluste ja kontrolliga.

Siinjuures võiks veel arvesse võtta, et autoõlide sordid, mis lastakse turule kindlate markide all üle-

ilmiselt tunnustatud õlifirmade poolt, on enam-vähem garanteeritud ühtlase headusega ja sobivad automootorite määrimiseks. Seevastu tuleb aga ettevaatlik olla vähemtuntud õlisegajate poolt turule lastud autoõlide vastu, mis automootorile täitsa kõlbmatud võivad olla, lühendades tuntuvalt viimase eluiga ja suurendades korrashoiu kulusid.

## Jõuvankrite juhtidest ja juhtimisest.

Juba hakkab jälle rohkem ja rohkem hääli kuulda vale tulema, et siin ja seal õnnetusjuhtumite arv jõuvankritega aegajalt kasvab. Tahame siinkohal puudutada jõuvankrite liiklemise tehnikat ja puudusi linnas ja maal. Algame liiklemisega linnades. Meil maksva jõuvankri seaduse elluviimise määrusega 3. märtsist 1933. a. on eeskirjad antud liiklemise kohta jõuvankrite juhtidele (§§ 65—85) ja keelatud on linnades, alevites ja alevikkudes sõita kiiremalt kui 40 km/t. (§ 67), kuid sõidukiirus tuleb ka valida nii, et see ei oleks teistele liiklejatele hädaohtlik (§ 66). Määrused üksi ei aita, vaid õnnetuste ärahoidmiseks tuleb peaaesjalikult sõidu tehnikat tunda ja neid eraldusi, mis valitseb linnades ja mujal. Igalpool kasvav liiklemine linnades nõuab jõuvankri juhilt kõigepealt head sõidutehnikat ja vilumust, mis on täiesti erinev maanteel kasutatavast sõiduvõist. Kuna maanteel on võimalik pikemat aega sõita pidurdamata ja käike vahetamata, tuleb linnas igal sammul kohaneda uue pildiga. Pildid vahelduvad siin nagu filmilindil ja jalad peavad liikuma pidurilt gaasipedaalile ja ümberpöörduvalt alatasa. Juhi käed lülitavad käike, hoiavad rooli, annavad signaali, näitavad vahel ka sõidusuuna jne. Sõit suurlinnas on nagu võitlus, mida peab täielikult läbi tegema, ilma et üheski punktis kaotaks. Tihedas liiklemises avaldub õige sõidukunst, rahu, enesevalitsemine, tähelepanu, järelekaalutlus ja külmaverelsus. Peale selle peab iga autojuht arvestama jalakäijate ja teiste tänavakasutajate kavatsemata ülalpeoga. Kõike seda arvesse võttes selgub, et leidub õieti palju autojuhte, kel neid omadusi ei ole. Sellised sõitjad valivad kõrvalteid, et vältida sõitu läbi liiklemisrohke kesklinna, vaatamata ajakaotusele.

Iga autojuht peaks tundma sõidumäärust, kuid leidub veel paljusid, kel pole sellest aimugi.

Igäüks, kes on istunud korra juhtimisrooli taga, tunneb poolehoidu jõuvankrite vastu ja leiab vigu jalakäijates, kuna seevastu viimased iga väiksema vea pärast tahaksid autojuhti võllasse tõmmata.

### Jalakäijad.

Kes tahab jalakäijat automobilistlikes mõttes tundma õppida, peab uurima tema iseäraldusi. Jalakäijal on kõik õigused, autosõitjal ühtki. Ametvõimud on siiski viimasel ajal hakanud tähelepanema, et ka jalakäija moodustab enesest suure takistuse liiklemises, ja on hakatud tema kasvatamisele enam rõhku panema. Loodame, et nüüd liiklemisolud paranevad. Veel on jalakäija hajameelne, tähelepanematu, igapidi mõtlematu. Ta läheb ajalehte lugedes üle tänava, hüppab maha sõitvalt trammilt, jookseb otsekohe autole „sisse“, ja siiski ei tohi talle keegi kurja teha ega temast ülesõita. Teadlik omis õigusis ei rutta ta kunagi jõuvankri lähenedes. Jalakäija teab, et auto peab seisa-

tama, ja ta kasutab oma teadmist põhjalikult. Enesest mõista leidub jalakäijate hulgas ka mõistlikke, võttes liiklemistehnilisest seisukohast. Teiselt poolt aga oleleb teatud klass, kes teeb kõik mis võimalik autojuhtide kiusamiseks: põhjustab vahejuhtumisi keset tänavat, jalutab autode ees ringi ja teeb stseene. Selliseid karistatakse kõige mõjuvamini, kui neile ei tehta seda headmeelt, et neile otsa sõidetaks. Häda sõitjaile, kes neid ainult riivab! Tunnistajaid autojuhi vastu leidub alati terve rida.

Autojuht sõitku ikka jalakäija tagant ringi ja hoidugu tema teele sattumast. Tihti ehmatatakse jalakäijat liig hilise signaali läbi. Eriti peab arvestama vanade inimestega, samuti vigastega. Trammi peatuskohtadel on jalakäijatel halvaks harjumuseks saanud viimase vaguni tagant veel ruttu üle tänava minna. Siin võib kergesti juhtuda, et jalakäijad jooksevad autole ette.

### Lapsed.

Automobilisti seisukohalt tuleb linnasõidul pöörata lastele erilist tähelepanu. Lastel on harjumus tänavatel liikudes ainult enesega tegemist teha, ilma et neil silmi või kõrvu oleks teiste jaoks. Eriti kardetavad on väikesed koolilapsed, kes enamikus jalutavad või jooksevad ringi hulgakesi ja kellel harjumus on näit. kooli rutata hiline misega ja siis ei ole aega tähelepanu pöörata uulitsaliikumisele. Enamik neist lastest ei tunne ka veel uulitsaliikumise hädaohtu ja nii on nad väga kardetavad, seda enam, et kui lastest keegi peaks auto alla jääma, siis politseilik ja kohtulik uurimine lõpeb enamikus autojuhi kahjuks. Iga autojuht peaks seda meelespidama ja lastest, kui nad sõiduteele juhtuvad, alati püüda kaugemalt mööda sõita kui teistest olenditest, mis vähem kardetavad kui lapsed.

### Jalgratturid.

Veel on üks osa liiklejaid, keda rohkem tuleb karta kui väikseid lapsi, need on jalgratturid tänaval. Kunagi ei või neist „juuksekarva“ võrra mööda sõita, sest ei tea millal ta oma sõidusihti muudab, seisma jääb või lihtsalt kukub. Kui tee lubab, tuleb neist mööduda, jättes rattasõitja ja auto vahele vähemalt 1—2 meetrit vahemaad. Kui rattasõitja ees sõidab veel üks auto, siis tuleb hoida rattasõitja ja tema taga sõitva auto vahele niipalju vahemaad, et võib autot pidurdada, kui rattasõitja näit. kinni peab, et temale sel juhul mitte otsa sõita. Veel kardetavam on tänaval rattasõitja, kes ei oska rattal sõita, või tänav on libe ehk on ratturil mõni raskem kandam või pakk kaasas, see kõik kokku on õnnetuste põhjustajad. Ka seal, kus rattasõitjal vajalik on trammil roobaste ligidal sõita, või üle sõita roopaist, tuleb jälgida teda suurima ettevaatusega. Tuleb ka ette, kus rattasõitja külmavereliselt isegi jõuvankrist keset liikumist möödub, kuigi teolud vaevalt

seda lubavad, kuid sel puhul kui juhtub õnnetus, on rattasõitja õnnetuse tekkimises alati süüdi. Nii siis erilist tähelepanu jalgratturile, eriti libedal ajal ja trammis roobaste rägastikus. Veel üks! Tihtigi kuuleme arvamist, et jalgratas on liikumisel ainult „hädabinõu“, kuid kui ta liiklemisel kaasa turnib, siis on ta üks liiklemise abinõudest nagu teised, ja temal sõitjal on omad õigused ja kohused liiklemise üldmääruste järgi.

*Muud sõidukid.*

Siin on nimetada peale jõuvankrite muud sõidukid nagu, hobu-sõiduriistad, käsikäru, kolmerattalised jne. Kõigil neil on samuti juhid ja nende kohta maksab samuti liiklemise määrus, kuid need liiklemise abinõud liiguvad kindlamalt kui näit. jalgratas, seepärast ei peata meie nende juures pikemalt.

*Tramm.*

Linna tramm on enam õigustatud seisukorras kui jõuvanker. Meie pealinnas tuleb mitmel kohal autol seisma jääda trammis peatuskohtadel, kuid tramm ei ole liiklemise takistajaks, sest ta liigub kaunis kiirelt. Kuid õnnetused trammiga tekivad siiski, eriti kui jõuvankrijuht ei ole küllalt ettevaatlik ja palju riskeerib. Kui trammivagun seisab, siis on kõige kardetavam silmapilk, sest mõni trammile mineja ehk mahatuleja võib sattuda jõuvankri ette. Ka trammist möödudes tuleb jõuvankrijuhil alati tähelepanelik olla, et mõni üle trammitee astuja ehk vastutuliija alla ei jää, ehk kõrvalt tänavalt teile enesele mõni otsa ei sõida. Suurlinnade liiklemisõnnetuste statistika näitab, et sarnastel juhtudel õnnetused on väga sagedased.

*Politsei ja tuletõrje.*

Politsei ja tuletõrje käsutuses olevatel jõuvankritel eeskirju ei ole, ja nad võivad oma ametikohuste täitmisel rikkuda niipalju kui tahavad üldliiklemise määrusi. See kõik sünnib kodanikkude vara ja heakorra kaitse tähe all. Niipea kui hädasignaalid kuulda, tuleb igal era autojuhil tee vabaks teha või kohale seisma jääda kui see võimalik, ning oodata kuni mööduvad eelnimetud jõuvankrid või kommandod.

Politsei autod on varustatud erimärkidega ehk lipukestega, kuna tuletõrje- ja sanitaarautod juba väliste tundemärkide järele tuntud on. Peale nimetatute on meil määrustega ettenähtud veel „kontroll“ ja „posti“-autod. Määruses ei ole ligemalt seletatud „kontroll-autode“ erimärke, kuid igatahes saavad nad mingisuguseid erimärke kandma, kui mitte eristumärgiks ei ole erarides ametnik, käes ümmargune 100 mm läbimõõduga, punase äärega, helekollase põhjaga“ märk (§ 84).

Lõpuks tuleb mainida, et jõuvankrite seaduse elluviimise määruse § 75 nõuab: „Kõik teised jõuvankrid on kohustatud võimaldama kiiret ja takistamata läbipääsu kontroll-, politsei- ja teenistuse erimärkidega varustatud tuletõrje- ja haigeveo-jõuvankritele“. Rivis liikuvate sõjaväe- või politsei-osade ja matuserongide vahelt võivad läbi sõita ainult kontroll-, politsei- ja teenistuse erimärkidega varustatud tuletõrje-, posti- ja haigeveo-jõuvankrid. Teistele jõuvankritele on niisugune läbisõit keelatud. Jõuvankrite juhtidel tuleb täielikult tutvumeda jõuvankri seaduse elluviimise määrustega, mis ilmub järgede kaupja käesolevas ajakirjas.

Järgmises numbris puudutame sõidutehnikat maanteedel.

# Autoliit.

Aug. Wesley.

Umbes aasta eest asutati meil n.n. „Lepinguosaliste“ koondis või pakt. Sellesse ühinesid Eesti Autoklubi, Eestimaa Meri-jahtklubi auto sektsioon, Eestimaa Autoomanikkude Ühing, Eestimaa Autojuhtide ja Mootortehnikute Ühing, Eesti Liinipidajate Ühing ja O.-Ü. „Mootor“. Ühinemise põhjustasid: seadusandline surve, kõrgendatud maksud ja tollid ning ähvardav sundus segada bensiini piiritusel. Oli teisigi põhjuseid, mis kriisiga viisid erialadel tegutsevad organisatsioonid enam-vähem ühisele arusaamisele oma üldhuvide kaitseks.

Organisatsiooniliselt oli „Lepinguosaliste“ koondis nõrk — olles ajutise iseloomuga ja asjaomastele mittemidagi kohustav. Iga „osaline“ maksis ühiskassasse teatava summa, esindajad käisid koos kuidas juhtus ja valitsusele ning riigikogu rühmadele saadeti mõned märgukirjad. Sellega too ühisaktsioon piirduski.

Ei hakka siin hindama „Lepinguosaliste“ pakti teenid meie autoasjandusele — märgin vaid, et pakt juba oma olemasoluga oli pioneeriks sellele, „kes kord tulema pidi“, s. o. — Eesti Autoliidule.

Juba mitmel puhul aastate kestel oleme ajakirjas „Auto“ rõhutanud vajadust luua üldine, ülemaaline autoasjanduse kõiki alasid käsitlev ja siduv liit. Nüüd, surve ja kriisi mõjul, on sellest kord ometigi aru saadud. Alles nüüd — kuid meil läheb ju kõik nii pikamööda, tigusammul. Poleks surve Toompealt olnud nii

agressiivne ja kui poleks majanduskriis nii sügavalt meie automobiliiste puudutanud, siis ei oleks meil olnud ei „Lepinguosaliste“ pakti ega kavatssetavat Autoliitu. Häda hetkel unustatakse rühma- ja „klassi“-huvid ning ühinedakse „seinast-seinani“. Parema hilja kui mitte üldgi!

Võib loota, et meie autoasjanduse huvid on paremini kaitstud. Juba asjaolu, et kõik eelpool mainitud „Lepinguosalised“ ning nende lisaks veel mootorratturite organisatsioonid ning Veoautoomanikkude Ühing, kes liiduga ühinenud, kinnitab, et asjal on tõi taga ja et Liidu mõiste ja tähtsus on kõigile selge. Kõik olemasolevad organisatsioonid autoalal, on juba Liidus. Sada protsenti! — see on suurepärase algus. Kuid — vaid algus.

Alles nüüd algab töö. Esijoones hoolitsegu iga Autoliidusse kuuluv organisatsioon, et ta liikmete arv tõuseks. Liidu kohuseks on aga hoolitseda, et ka automüüjad, autoparandajad ning autoosade valmistajad organiseeruks ja ühineks teistega autoasjanduse kaitseks. On needki alad organiseerunud, siis on ring kinnine ja võitlusrinne aukudeta.

Autoliidul on ees lai tööpõld. Jõuvankriteseadus ja selle elluviimise määrused on meil hiljuti maksmapandud. See on samm edasi. Et aga seadus ja selle põhjal antud määrused toovad uusi kohustusi ja kooramatusi, siis on selge, et nendega igas suhtes leppida ei

saa. Sama on maksev ka liiklemismääruste kohta. Neiski on puudusi ja ebakohasusi.

Edasi tollid ja maksud. Mõlemad on liig kõrged — sihivad sinna, et keegi enam jõuvankrit ei ostaks ega autoga sõidaks, et kodanik oleks-elaks jälle esiisade aegu. Kõige sellise ja sellega ühendusesoleva vastu peab *Autoliit* alustama halastamata võitlust. Toll autodelt ja teistelt jõuvankritelt ei tohi olla keelutoll, maksustamine olgu õiglase ja uute raudteede ehitamisest loobutagu ja suunatagu „üleliigne“ energia maanteede parandustele ja uute ehitamisele.

Üriiautode seisukord on äärmiselt vilets ja nendest elavad inimesed vaavad hädasti kaitset ja olukorra kergendamist. On õigusega öeldud, et *taksoautode omanikud söövad praegu oma sõidukeid*. Kahtlemata võiks *Autoliit* taksomeeste ja -naistegi seisukorda parandada — peakski seda tegema!

Siis kontroll teedekapitali summade üle. Need summad tulevad (võetakse) autoomaniku ja autotarvitaja taskust. Maksjal peaks demokraatlikus riigis olema õigus kontrollida kuhu ta raha kulutatakse — käesoleval juhul peaks *Autoliit* valvama, mis teedekapitali summadega sünnib. Ja mitte ainult kontrollima, vaid olema ka üks otsustajaist oma esindajate kaudu.

Autojuhtide ja mootortehnikute õpetamine on meil juhuslik, isegi spekulatiivne. Üks omavalitsuse tööstuskool, teine eraorganisatsiooni autokool ja veel paar korralikku autokursust (teised on kõik afferismööied!) valmistavad meile uusi autojuhte. Auto-mootoriste ei kasvata meil keegi. Mujal on selleks koolid ja kursused. On ka kontroll igasuguste automeeste ja -naiste väljaõppe ja kutse üle. Eks *Autoliit* siingi võiks mõndagi teha — esialgu takistada spekulatiivset autojuhtide kutsele ettevalmistamist ja nõuda selle üle kindlat kontrolli.

Siis see kõige tähtsam — *bensiiniturg*. See on meil täiesti korraldamata. Toll välisbensiinilt on ebaloomulikult kõrge — *meie bensini tootjate kasuks ja kaitseks*. See võimaldab, õieti rõhub mootorikütete hinna kõrguseni, mis teeb auto tarvitamise luksuseks ja viib meie autoasjanduse tagurpidi. Riik on oma tollipoliitikaga saaginud oksa mille peal istub. Riigi Põlevkivitööstus on aga võidelnud selle vastu — *välisbensiini* abil. Kodumaised eraettevõtted on aga praeguse sei-

sukorraga rahul. Asi aga laseks end korraldada: *Autoliit peaks võtma bensini turu korraldamise ja bensini müügi oma kätte* — kas või ühistegelisel alusel...

Siis veel rida teisi küsimusi. Mainime siin näitena *autode kinnitamise, juriidilise abi ja nõuande korraldamise, autonäitused, võidusõidud* jne.

Ja — *last but not least* — oma häälekandja küsimus. Laialdane ja tähtis ala, nagu autoasjandus, ning suur ja suurte ülesannetega organisatsioon nagu *Autoliit*, vajab tingimata oma häälekandjat. Poliitilised ja n. n. „erapooletud“ ajalehed ja ajakirjad ei ole huvitatud autoasjandusest — ja kui nad seda puudutavadki, siis ainult negatiivses toonis ja sihis. Isegi „Päevalehe“ „Tehnika nurk“, kuigi asjatundja toimetatud, ei rahulda kedagi. Samas lehes — toome selle näitena — ei leidu ruumi autoasjandusele, isegi majanduslikes osas... Suurem osa ajakirjandust on suletud autoasjanduse huvidele.

Seni on meie autoasjanduse huvide lipukandjaks ja eestvõitlejaks olnud käesolev ajakiri — „*Auto*“. Ja seda juba viis aastat. Hästi või halvasti, on iseküsimus. Peaasi, et meil sellelgi alal on teerajaja töö juba tehtud. On vaid vaja võtta „*Auto*“ *Autoliidu* ametlikuks häälekandjaks, laiendada seda 24—32-tekstleheküljeliseks (nagu see juba 4 aastat ilmus) või koguni suuremaks ja kindlustada sellele laialdasem lugejate-tellijate ringkond ja majandusline alus. Kerge peaks see *Autoliidule* olema — asuda kasutama seda, mida pioneerid, kadunud *Hans Vinnal*ist alates, viie aasta jooksul teinud.

Oleme siin puudutanud vaid üldjooni. Aeg ja olukord ning edasiareng määravad ülesanded, mis meie *Autoliidul* täita. On vaja ühismeelet ja arusaamist ühistest huvides. Palgalise autojuhi või remonttöölise huvid võivad, ja erinevadki autoomaniku ja töökojapidaja omadest. Ei ole ka bensini tootja ja autoomaniku-tarvitaja huvid paralleelsed. Siiski: *ühist kõigile on autoasjanduse edu arendamine*. Ja see ülev siht, eesmärk ja üldhuvi, sidugu terve meie autoasjandusest huvitatute pere — parandustöökoja õpipoisist alates kuni kaubanduslise suurfirma direktorini ja auto-võidusõitjani — *tervikuks*.

Õnne ja edu *AUTOLIIDULE!*

## Jõuvankrite seaduse elluviimise määrused.

Alus: Jõuvankrite seaduse RT 30 — 1929) §§ 2, 6, 12, 13, 16, 17 ja 20.

(2. järg.)

§ 45. Jõuvankri juhi kutsetunnistus ja juhtimisloa antakse välja ainult siis, kui isik on katsed rahuldavalt sooritanud. Mitterahuldavalt sooritatud katset võib korrata, kuid mitte varem kui kolme nädala järel. Sellekohased sooviavaldused esitatakse vastavale katseid korraldavale asutisele. Uuele katsele ilmumisel tuleb katsemaks uuesti tasuda.

§ 46. Pikemaks ajaks (üle 3 kuu) juhtimisloa äravõtmisest Jõuvankrite seaduse § 15 põhjal, teatab loa äravõtja omavalitsus sellest teistele § 14 loendatud omavalitsustele.

§ 47. Enne Jõuvankrite seaduse maksmahakkamist väljaantud jõuvankrite juhtimise load võidakse igakordsel maanteede ja ehituse osakonna nõusolekul ümber vahetada. Maanteede ja ehituse osakonna nõusolek on vajalik

ka välismaail väljaantud juhtimisloade ümbervahetamiseks. Kaitseväge poolt välja antud juhtimislobasid ümber ei vahetata. Juhtimisloade ümbervahetamisel tuleb iga kord nõuda üldist liikumis-eeskirjade ja rahvusvaheliste hoiatusmärkide tundmist ja § 38 p. 4 ette nähtud arsti tõendust. Ümbervahetamisel peetakse kinni § 37 tähen- datud nõuetest.

§ 48. Linnavalitsustel on õigus kohaliku linna ja selle liikumismääruste tundmiseks korraldada katseid jõuvankri juhtidele, kes samas linnas takso-üriiautodel sõidavad või sõita soovivad.

§ 49. Jõuvankri juhtimise lubasid antakse välja ka välisriikide kodanikkudele kui ka kodakondsuseta isikutele.

III peatükk.

Jõuvankrite tarvitamine reisijate- ja kraamiveoks.

A. Kestva veo korraldus.

§ 50. Jõuvankrite tarvitamine kestva ühendusabi-nõuna reisijate- või kraamiveoks on keelatud: väljaspool linnade piire — ilma Teedeministeeriumi loata, linna pii-rides — ilma linnavalitsuse loata.

Ruadteevalitsusele võimaldatakse enne loa väljaand-mist avaldada arvamust avada kavatsetava ühenduse vas-tavuse kohta raudtee huvidel.

Kestvaks loetakse korduv ühendus avalikuks maksuli-seks reisijate- või kaubaveoks, kusjuures liikumise alg-, vahe- ja lõpp-punktid on ette kindlaks määratud kindla sõiduplaaniga. Samuti loetakse kestvaks ühenduseks ka kindla sõiduplaanita liikumine juhul, kui liikumise reegli-pärasus, sagedus või liikumise punktis on avalikkusele tea-tavad kas kuulutuste kaudu või mõnel muul teel.

Kestva ühenduse pidamise load antakse Teedeminis-teeriumile ja linnavalitsuste poolt ühenduse pidamiseks ainult mööda avalikke teid ja tänavaid. Mööda erateid ja tänavaid võib ühendust pidada erilisel maanteede ja ehi-tuse osakonna loal.

Maal kestva ühenduse liinidel veetakse reisijaid ja kaupu maanteede ja ehituse osakonna poolt kinnitatud sõiduplaani ja veohindade alusel sellekohaste piletite ja veokirjade järgi.

Piletid ja veokirjad peavad vastama liinipidamise loal tähendatud nõuetele. Nad registreeritakse ja tembel-datakse vastavas maavalitsuses.

§ 51. Kestva ühenduse pidamiseks reisijate- ja sega-veoks tuleb kasutada autobust, mille kere ehituse kavad määrab kindlaks maanteede ja ehituse osakond. Erilistel juhtudel on ühenduse pidamine lubatav ka teiste jõuvank-ritega liini väljaandja loal. Loal tähendatakse ära veo-tingimused.

§ 52. Reisijate- ja segaveo autobused on kestva ühenduse pidamiseks reisijate- ja segaveo liinidel. Muu-deks otstarveteks võivad liinipidajad neid kasutada §§ 61—63 ette nähtud juhtudel.

§ 53. Sooviavaldused kestva ühenduse avamiseks, mis esitatakse maanteede ja ehituse osakonnale, peavad sisaldama:

- 1) sooviavaldaja nime, eesnime ja elukoha;
- 2) kas ühendust soovitakse reisijate-, sega- või kauba-veoks;
- 3) ühendusliini alg-, lõpp- ja vahepunktide nimetuse;
- 4) mis aja kehteks ühenduse pidamise luba soovitakse saada;
- 5) sõiduplaani ja hinnad;
- 6) sõidu- või veoriistade arvu ja § 15 ette nähtud and-med nende kohta, ja
- 7) autobuste juures nende kere üldjoonised ühes pea-mõõtudega.

§ 54. Autobused, mis liiguvad maanteede ja ehituse osakonna loal töötavatel reisijate- või segaveo liinidel, pea-vad peale §§ 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10 ja 11 ette nähtud nõuete vastama veel järgmistele nõuetele:

- 1) väline gabariidi laius ei või ületada 225 sm; au-tobuse sisemine kõrgus võib olla 165—185 sm;
- 2) autobuse lagi peab olema nii tugev, et kannataks välja 200 kg raskuse;
- 3) tagaküljel peab olema suur aken;
- 4) istmed peavad üldiselt olema sõidusihis; istme laius vähemalt 42 sm, istme sügavus vähemalt 40 sm;

5) autobused, mis ühendust peavad sel ajal, kui vä-listemperatuur on alla 0°C, peavad olema varustatud küt-teseadmega;

6) aknad ja ukсед peavad olema ehitatud nii, et oleks hoitud ära nende põrisemine sõidul;

7) autobuse põrand peab olema kaetud linoleumiga;

8) autobused peavad olema väljastpoolt värvitud;

a) ülemine, akendevaheline osa — helekollaseks;

b) alumine osa — kinaver punaseks;

c) alusraam, porikaitse — mustaks;

d) katus — valgeks või valkjaskollaseks;

9) kaubaveo autobused peavad olema kaetud või kin-nised — autobuse sarnased.

Kinnised kaubaveo autobused peavad olema väljast-poolt värvitud kinaver punaseks, kuna alusraam ja pori-kaitse värvitakse mustaks;

10) autobused peavad olema varustatud ees, ülalpool tuuleklaasi ja külgedel selgesti sõidusihiti näitavate peal-kirjadega, kusjuures ees ülalpool tuuleklaasi asuv peal-kiri olgu pimedal ajal valgustatud;

11) autobuses peavad olema välja pandud sõiduplaa-nid ja sõiduhinnad ning silt istekohtade arvuga ja silt keelu kohta autojuhiga juttu ajada ja suitsetada;

12) autobusega peab olema kaasas maanteede ja ehi-tuse osakonna poolt pitseeritud kaebusraamat, kuhu reisi-jad võivad sisse kirjutada oma märkusi väärnähtuste kohta;

13) autobusega peab kaasas olema maanteede ja ehi-tuse osakonna poolt kinnitatud liikumisraamat, kuhu sisse kirjutatakse: eelmisel päeval kustkuhu sõitnud reisijate arv ja alg- ja lõpp-punktidest väljasõidu ja kohalejõud-mise aeg;

14) autobusega peab kaasas olema kast arstiabinõu-dega esimese abi andmiseks õnnetuse korral (§ 7 p. 3).

Punktidest 1, 2, 4, 5, 7, 8 ja 9 on võimaldatud erandid maanteede ja ehituse osakonna igakordsel loal.

Linna piirides liiguvad autobused peavad vastama tehnilistele nõuetele, mis määratakse kindlaks linnavalit-suse poolt Teedeministri kinnitusel.

§ 55. Liini väljaandmisel antakse muude ühesuguste tingimuste juures eesõigus endisele liinipidajale, kui vii-mane on seda liini korralikult pidanud.

Liini väljaandmisel kuulab maanteede ja ehituse osa-kond ära vastavate maa- ja linnavalitsuste arvamuse. Liini väljaandmine toimub lepingu põhjal.

§ 56. Kestva reisijateveo liinidel on keelatud:

1) autobusega võtta kaasa rohkem reisijaid, kui see autobuses ülespandud sildil tähendatud;

2) autobusse joobnud isikute pealevõtmine;

3) suitsetamine kinnistes autobustes, kus ei ole eri-kupeed suitsetajatele;

4) avada aknaid mõlemal pool küljel, või jälle nii, et autobuses tekib tuuletõmme, kui kõik reisijad sellega nõus ei ole;

5) pakkide näol autobusse kaasa võtta lõhkeaineid ja kergesti süttivaid õlisid, nagu: bensiin, eeter jne., samuti kaasa võtta pakke, mis võivad segada kaasreisijaid, ja

6) autobusse isikute pealevõtmine, kelle riided võivad määrada kaasreisijaid.

B. Vabaveo korraldus.

§ 57. Vabaveoks loetakse maksuline reisijate- või kaubavedu ilma § 50 tähendatud tingimusteta. Vabavedu on lubatud selle linna- või maavalitsuse loaga, mille piiri-des on jõuvankri alaline tegevuskoht. § 62 ette nähtud erijuhtudel on nõuetav peale vabaveoloa veel ühekordne sõiduluba. Luba antakse välja jõuvankri maksuaasta kes-

tuseks. Vabaveolubade väljaandmisel võivad maa- ja linnavalitsused üles seada käesolevat määrust täiendavaid tingimusi jõuvankri liikumise ja tehnilise konstruktsiooni kohta.

Alalise tegevuskoha muutmise korral tuleb vabaveoks nõutada uue tegevuskoha omavalitsuse luba.

Linn loetakse üüriauto alaliseks tegevuskohaks, kui üüriauto reisijateveoks peatub linnaomavalitsuse poolt kindlaks määratud seisukohtadel ja üüriauto kaubaveoks asub üürile andmiseks linna piirides.

Vabaveolubasid ei anta jõuvankritele, mis ei vasta tehnilise konstruktsiooni suhtes vabaveo, samuti ka hädaohuta liikumise nõuetele. Autobustele ei anta vabaveo luba, välja arvatud § 62 ette nähtud juhud.

§ 58. Veoautodele reisijateveoks antakse vabaveolubasid maavalitsuste poolt kohtades, kus puudub autobuseeliinide ühendus. Autobuseliinidel on keelatud reisijatevedu veoautodel maksu eest või maksuta, välja arvatud §§ 61 ja 62 ette nähtud juhud. Juhi kõrval istmel ei loeta üldiselt reisijateks vabaveo kohta käivate eeskirjade mõttes 2 sõitjat, välja arvatud § 61 p. 1 ette nähtud juhud.

Loal tähendatakse, olenevalt auto seisukorrast, mahutusest ja ehitusest, veoautole peale võtta lubatud reisijate ülemmäär.

§ 59. Vabaveoluba antakse välja tingimusel, et seda luba võidakse ära võtta loa väljaandja omavalitsuse poolt, kui loasaaja on rohkem kui üks kord rikkunud vabaveo kohta käivad eeskirju. Kui jõuvanker osutub vabaveoks kõlbmatuks, võetakse luba ära ja antakse jõuvankri kor-daseadmiseks tähtaeg.

Vabaveoluba võetakse ära eelmises lõikes tähendatud asjaolude ilmsikstulekul ka maanteede ja ehituse osakonna sellekohasel nõudmisel.

Vabaveoluba äravõtmist vabaveo kohta käivate eeskirjade rikkumise pärast võidakse ühendada keeluga saada käesolevas määruses ette nähtud korras uut vabaveoluba kuni ühe aasta kestel. Keeld määratakse kas kuude viisi või terveks aastaks. Kui vabaveoluba võetakse ära kauemaks kui üheks kuuks, tehakse see teatavaks kõigile linna- ja maavalitsustele.

Vabaveo juures ei või korraldada reisijateveo kaubavedu kindlas sihituses maksu eest või maksuta, sellest avalikult ette teatades.

§ 60. Kestva reisijateveo maaliinidel autobuse välja- ja läbisõidu ajal on üürisõiduautodele keelatud korduva ühenduse pidamine avalikuks hulgaliseks reisijateveoks ja kui üürisõiduauto poolt säärase ühenduse pidamine osutub sihilikuks konkureerimiseks autobuseliiniga.

§ 61. Erandina § 58 eeskirjast on lubatud veoautodele reisijateveo liinidel reisijaid vedada järgmistel juhtudel:

1) põllumajandussaaduste ligemale turule müügiks toimetamise korral, ühes kaubasaatjatega — põllupidajatega, kui neile veoautodele maanteede ja ehituse osakonna poolt välja antud sellekohased load on varustatud märkustega ja tarbekorral veo tingimustega, kaupade ja kaubasaatjate pealevõtmise kohta. Osakond võib keelduda, ülemäärase konkurentsi ärahoidmiseks autobuseliinidele, teatud liini kohta lubasid välja andmast või neid välja anda piiratud arvul. Osakond määrab veoautole kindlaks oma kaubaga kaasasõitjate põllupidajate arvu, mis ei või tõusta üle kuue, kaasa arvatud juhi kõrval istmel sõitjad. Ülaltähendatud load antakse maanteede ja ehituse osakonna poolt välja tingimisi ja neid võib loaandja igal ajal tühistada, kui see osutub vajalikuks autobuseliini takistamata töötamise kindlustamiseks või kui loasaaja on rohkem kui üks kord rikkunud loal sisalduvaid eeskirju;

2) tööandja poolt toimetatavate oma tööliste veo puhul töökohale ja tagasi;

3) majanduse-, tarvitajate- ja piimaühingute õppe-reisidel ja väljasõitudel nende ühingute liikmeid ja pidade ning spordivõistluste korral vastava organisatsiooni pidu ja võistluste tegelasi. Tähendatud sõitude korral peab ülaltähendatud ühingute või organisatsioonide tõenduskirja õppereisu, väljasõidu, pidu või võistluskorraldamise tõendamiseks kaasas olema, millel on tähendatud sõitjate arv;

4) matusesõitude puhul nendest talitustest osavõtjaid;

5) kaitseliitlasi häirete ja õppuste puhul;

6) veoautode omanikku ja selle perekonnaliikmeid.

Reisijateveol, välja arvatud kaitseliitlaste veol häirete puhul ja tulekahju kohale sõitjate veol, kinnitatakse veoautode pingid põranda külge, missugune nõue on maksev ka reisijateveo kohta kohtades, kus puudub kestva veo ühendus.

### C. Ühekordsed vabaveoload.

§ 62. Ühekordseid sõidulubasid antakse maavalitsuste poolt, erandina § 58 ette nähtud kitsendustest, veoautodega ja autobuseliini autobusega (§ 52) laatadele, näitustele sõiduks, turismi otstarbel ringsõiduks, laulupidudele sõiduks, väljasõitudeks ja muudeks sarnasteks otstarveteks kestusega ühest kuni kolme päevani, reisijate ja kauba ühes kaubasaatjatega veoks, kui vedu toimub täieliselt või osaliselt mööda autobuseliini.

Turismi otstarbeks ja erandlikult mitmetele laatadele ringsõiduks võib lubasid välja anda olenemata vabaveoks ette nähtud kitsendustest (§ 58) kestvusega kuni 7 päeva.

Välismaiste jõuvankritega sissesõitnud ekskursioonid ei vaja siseriiklikku reisijateveo luba.

§ 63. Sooviavaldused ühekordse sõiduloa saamiseks antakse maavalitsuse nimele 2 eksemplaris ja neis peab sisalduma:

1) sõitu korraldava organisatsiooni esindaja või isiku nimi, eesnimi ja elukoht;

2) sõidu otstarve;

3) kas sõit toimub reisijatega üksi või kauba ja kaubasaatjatega;

4) sõidu alg-, lõpp- ja vahepunktide nimetus ja teed, mida mööda auto liigub;

5) mis aja kesteks soovitakse ühekordset luba ja millistel päevadel auto liigub, ühes peatuste ja võimalikult ka algpunktist ja peatustest väljasõidu aja äratähendamisega;

6) jõuvankri registreerimisnumber, jõuvankri omaniku nimi ja jõuvankri juhi nimi ühes juhtimisloa liigi äratähendamise;

7) sõitjate arv ja nimed ning eesnimed.

Nimetatud andmed tähendatakse ära loal või loale juurde loa väljaandja asutise pitsoriga tõestatud sooviavalduse ärakirjana.

Sõidu korraldaja, organisatsiooni esindaja või üksik isik, on ühtlasi vastutajaks loapärase sõidu eest.

Igakordsel loa väljaandmisel võib loaandja auto hädaohu liikumise ja eriti ka § 58 viimaste lõigete nõuetele vastavuse seisukohalt üle vaadata ja kontrollida juhi tunnistust. Kuid igal juhul on loaandja vastutav, et loaandmise momendil veoauto või autobus oleks tehniliselt reisijateveoks sõidukõlblikus seisukorras ja et ta tole lubatud reisijate arv vastaks auto seisukorrale mahutusele ja ehitusele.

§ 64. Juhul, kui liinipidaja soovib omal liinil või selle lähedas ümbruses korraldada § 62 ette nähtud sõite, siis ei ole nõutav eelmises paragrahvis ette nähtud loa nõutamine, vaid liinipidaja teatab maavalitsusele sellest kolm päeva ette ja annab sellest avalikult kuulutuste kaudu teada.

(Järgneb.)



# Lennuasjandus

## Eralennuasjanduse võimalusi Eestis.

H. Tombach, lennuasjand. dipl. ins.

**L**ennuasjandus areneb iga aastaga. Ühtlasi kasvab tema tähtsus riigikaitse ja majanduse tegurina.

Juba praegu on sõjalennuk relvadest võimsaim. Kuid lennuasjanduse rakenduse võimalused ei piirdu sellega. Teooria näitab, et õhusõiduk on loogiliselt täiuslikuim liiklemisvahend. Seda tõestavad ka lindude kallal toimetatud uurimused: suure liikumiskiiruse juures on lindude energia kulu õige väike võrreldes nende hiigla vahemaadega, mida eriti rändlinnud on võimalised katma.

Tänapäeva lennuk ei ole täiuslik — määratu vahe eraldab teda veel omast õpetajast ja eeskujust — linnust. Lennuk on küll juba praegu kiireim liiklemisvahend, kuid ta ei ole veel ökonoomne. Lennutund on kallis ja lennuk ise on oma hinnalt kättesaadav ainult vähestele.

Ainult riigi ja seltskonna toetusel võime loota oma eralennuasjanduse sündi. Ka neis riikes, kus elanikkond on palju jõukam kui meie maal, saab eralennuasjandus riiklise toetuse osaliseks.

Defineerides eelmises kirjutises õhuasjanduse idee kasuks tehtava propaganda mõistet, ütlesime muu seas, et säärase propaganda ülesandeks on näidata „igapähe võimalusi kaasatöötamiseks lennuasjanduse põllul... märkides kasu ja lõbu, mida pakub säärane kaastöö“. On vist selge, et oleks mõttetu tegu teha kihutustööd õhuasjanduse kasuks, ilma et seejuures inimestele antakse võimalus näidata teisiti oma huvi asja vastu, kui ainult oma nii-kui-nii juba tühja rahakoti kergendamise teel mõne sendi võrra, mis lastakse, võib olla vastumeelt, pealetükkiva korjaja korjanduskarpi.

Kuigi lennuasjandus on praegu üldiselt veel kallis ala, leidub temas siiski võimalusi asjasthuvitatuile rakendada oma head tahet tegelikule tööle, ja sealjuures suuri kulusi kandmata. Seepärast tahame täna rääkida veidi lennukimudelite ehitusest ja mootorita lennuharrastusest.

Lennukimudelite ehitus on välismaadel palju harrastatud ala. Sellega teevad tegemist peamiselt noored poisid, kuid asja huvitavuse tõttu leidub lennukimudelite ehitajaid ka kõigis aastais ja kõigis elukutseis. Ka meil on selle ala harrastust levitatud Tallinna Õhuasjanduse Ühingu poolt korraldatud kursuste ja võistluste ning sama ühingu poolt kirjastatud raamatu\*) kaudu.

Lennukimudeleid on kaht liiki: 1. lendavad ja 2. mittelendavad jäljend-mudelid. Lendavad mudelid võivad olla mootoriga ja ilma. Mootor on mudeli kalleim osa. Odavaim ja levinuim lennukimudeli mootor on

\*) Kpt. Andresen: Kuidas valmistada lendav lennuk-mudel. Hind 50 senti.



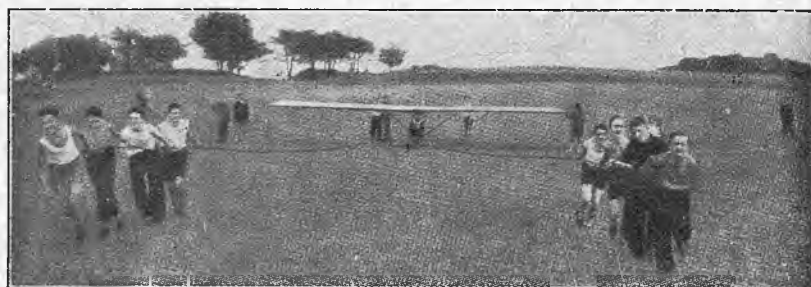
Lennukimudelite start.

valmistatud kumminöörist. Lihtsa lennukimudeli mootorkummi hind on 50—60 senti. Kummimootori kõrval kasutatakse ka surutud õhuga töötavaid mootoreid ja isegi väikeseid bensiinimootoreid, mida võivad enesele osta need, kellele nende rahatasku võimaldab kulutada veidi suurema summa oma mudeli valmistamiseks.

Lendavate lennukimudelite ehituse harrastamise kaudu äratatakse noortes huvi lennuasjanduse vastu ja levitatakse ka teatud teadmisi lendamise põhimõtete kohta. Sellel käsitööl on ka oma kasvatuslik väärtus, kuna mudelite valmistus õpetab noori ettevõtlikuks ja põhjalikeks.

Lendavate lennukimudelitega on võimalik saavutada väga huvitavaid ja isegi imestusväärseid tagajärgi. Nii oli saksa lennukimudelitega püstitatud rekordide seis 1. jaanuaril 1933. a.: mootoriga mudelitega: kaugus 1380 m, kestus: 528,7 sek. — mootorita mudelitega: kaugus 8850 m (ligi 9 km!), kestus: 399 sek.

Lendavad lennukimudelid ei ole vähendatud koopiad tõelistest lennukitest; välimusest on neil ainult vähe sarnadust viimastega. Selle vastu on jäljend-mudelid koopiad tõelistest lennukitest — kuid nad ei lenda ja neil on ainult muuseumi väärtus. On veel olemas teine liik mittelendavaid mudeleid — need on mudelid, mis



Purilennuki start kummikõie abil.

valmistatakse uute lennukitüüpide konstruktorite poolt. Säärane mudel on projekteeritava lennuki välimise kuju täpne jäljend. Enne asumist uue lennukitüübi ehi-liuglemise kestus ja kaugus väikesed. Lennu kestust ja kaugust on võimalik suurendada sel teel, et starditusele, katsetakse viimase mudel n.n. aerodünaamilises tunnelis tema lennuomaduste suhtes. Aerodünaamiline tunnel on kammer, milles tugev ventilaator tekitab kiiret õhuvoolu; sellesse õhuvoolu asetatakse mudel; paigal püsiv mudel on temast mööduvas õhuvoolus samas seisukorras kui liikuv lennuk vaikselt õhus, sest lendamisel on tähtis ainult lennuki ja õhu suhteline kiirus.

Lennukimudelite ehitus on rohkem noorte asi. Mootorita lendu võivad seevastu harrastada ainult küpsemad noored, sest mootorita lend nõuab tasakaalukat iseloomu, arenenud reflekse ja kiiret otsustamisvõimet. Saksamaal antakse mootorita lenduri kutse tunnistusi ainult isikuile, kes on vähemalt 16 aastat vanad. Mootorita lennul on suur riiklik tähtsus, sest ta ei ole ainult võimas propagandavahend õhuasjanduse kasuks vaid ka odav tee mootorlendurite väljaõpetamiseks. Kuna mootorita ehk purilennuk on ehitatud sama põhimõtte järele nagu mootorlennuk ja kuna juhtimisvahendite käsitus on mõlemil ühesugune, siis osutub mootorita lend heaks ja seejuures odavaks eelkooliks mootorlennuki juhtimise äraõppimisel. Mineva aasta kevadel Tallinnas esmakordselt korraldatud eralennukursustel tuli iga lenduri väljaõpetus maksma 600 Ekr. — seejuures said kursustele osaks suured soodustused prii õppejõudude, prii ruumide jne. näol. Välismaal maksab turismilennuki juhi kutse omandamine 1000—1500 Ekr.

Mootorita lennu tund ei maksa midagi. Mootorita lennuk ise on ka väga odav. Iseehitades võib meie oludes valmistada üht õppemasinat 300—400 kroonilise materjali kulu eest, olenedes tüübist.

Mootorita lennu juures tuleb eristada liuglendu purilennust.

Liuglendu sooritab iga mootorlennuki juht, kui ta enne maabumist mootori seisma paneb ja alla liugleb. Selleks, et alla liuelda on loomulikult tarvilik viia lennuk enne teatud kõrgusele maapinnast. Mootorita lennukiga kõrguse saavutamine sünnib stardivahendite abil. Lihtsaim stardivahend on kummiköis. Kummiköie üks ots kinnitatakse lennuki külge, mis omakorda on seotud maasse taotud vaia külge, kuna teisest otsast 8—12 liikmeline stardimeeskond tõmbab köie pingule. Kui köis on küllaldaselt pingutatud, lastakse lennuk lahti. Köie pingejõu tõttu libiseb lennuk esiteks vähe



Õppepurilennuk lennus.

mööda maad kuni, saavutatud kiirusest tingitud õhureaktsiooni mõjul kandepindadele, ta tõuseb õhku. Köie lõdvenedes vabastub köie ots õhus olevast lennukist ja köis kukub alla.

Kummiköiega startimisel on palju halbusi. Säärane start nõuab pingutusi suurearvuliselt stardimeeskonnalt ja seejuures ei võimalda saavutada suuri kõr-



Elu Rossitteni purilennukoolis.

gusi. Väikese alguskõrguse tõttu on siis ka liuglemise kestus ja kaugus väikesed. Lennu kestust ja kaugust on võimalik suurendada sel teel, et starditakse mitte lausikmaal, vaid mõnest kõrgemast künkast ja maabutakse künka jalale. Kuid siis tuleb lenduritel näha suuremat vaeva purilennuki ülesviimisega oma endisele stardikohale künka otsas.

Startimiseks võib tarvitada ka kas erilist startvõlli ehk auto või mootorratta tagumisele rattale monteeritud vintsi. Paarisaja meetri pikkuse terasköie üks ots kinnitatakse lennuki külge ja teine ots vintsi külge. Auto ehk mootorratta tagumine pool tõstetakse üles; mootorile gaasi andes keerab end terasköis ümber vintsi ja tõmbab lennuki õhku. Auto (mootorratas) jääb seejuures seisma paigale. Küllaldaselt pika köiega võib lennuk sel moel saavutada mitmesaja meetrilise kõrguse. Kui lennuk on õhus jõudnud startvintsi (auto, mootorratta) kohale, vabastub köis automaatselt lennuki küljest.

Startida võib ka veel sel moel, et lennuk võetakse puksiiri kiirelt sõitva auto poolt. Autot võib ka kasutada kummiköie pingule tõmbamiseks.

Plaanerit võib viia õhku mootorlennukist puksiiri abil. Säärast starti kasutatakse tavaliselt purilennu tippsaavutiste püstitamisel. Mootorlennuk võib purilennuki viia üles mitme tuhande meetrile.

Eelpoolnimetatud startimisviisidel on see hea omadus, et nad ei nõua stardimeeskonda ja seepärast võimaldavad harrastada mootorita lendu ka väiksematel gruppidel. Kuid iga start maksab siin raha, kuna tavaline start kummiköie abil nõuab ainult pingutusi stardimeeskonnalt.

Start mootorlennuki abil võimaldab katta pikemaid vahemaid ainuüksi liuglennus. Nii, näiteks, on tarvis üht kõrgeklassilist sportmasinat, mille liuglemise nurga suhe\*) on 1:30, viia üles ainult 3000 meetrile, et liugelda Tallinnast Helsinki.

Kuid ka tavaliste startimisviisidega, kummiköie ehk stardivintsi abil, on võimalik sobivas maastikus ja soodsa ilmaga sooritada purilennukiga pikemaid retki.

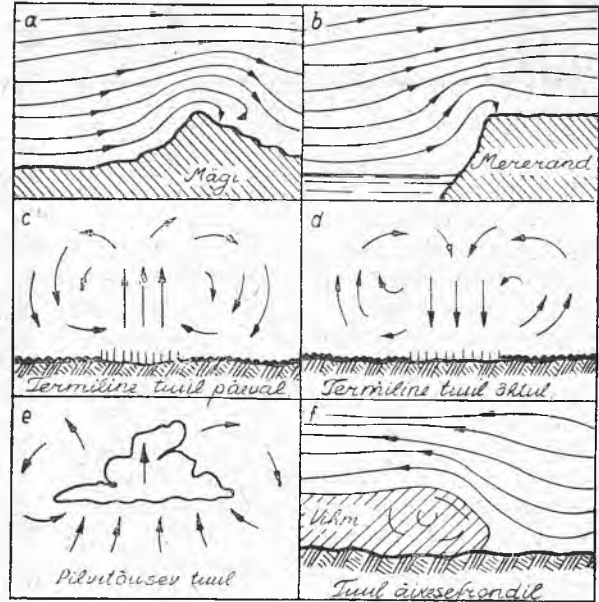
\*) Kui öeldakse, et purilennuki liuglemise nurga suhe on 1:x, siis see tähendab, et allaliueldes 1 km kõrguselt, ta on võimeline maabuma vaikselt ilmaga x km raadiusega sõõris. Liuglemise nurga suhe on õppepurilennukitel 1:8 kuni 1:12, rekordtüüpi purilennukitel 1:25 kuni 1:30.

Atmosfääris tekivad nimelt teatud juhustel vertikaalsed õhuvoolud. Säärased vertikaalselt ülesuunatud õhuvoolud on mõnikord nii tugevad, et nad on võimelised kandma purilennukit ja isegi tõstma teda kõrgemale tema alguskõrgusest.

Tõusvad õhuvoolud tekivad tuulise ilmaga mäenõlvakuil, suvepäevadel päikesepaistelise ilmaga suurlinnade kohal ja seal, kus maapind kiirgab välja palju soojust, nii et tema peal lasuv õhukiht ruttu kuumeneb ja seetõttu tõuseb ülesse, siis veel cumulus pilvede all ja äikese lähenemisel. Kõrval toodud joonised selgitavad mitmesuguste õhuvoolude tekkimisi. Joon. c ja d kujutavad rukkipoõldu, mis on ümbritsetud soodega: päeval rukkipoõld kiirgab soojust välja, mille tõttu tema kohal soe õhk tõuseb üles, öhtul seevastu sood kiirgavad päeva jooksul ammutatud soojust, kuna rukkipoõld on külm: tema kohal langeb nüüd õhk alla.

Purilendamise kunst seisab säärase tõusvate õhuvoolude avastamises ja nende ärakasutamises kõrguse võitmiseks. Ainult sel moel on olnud võimalik püstitada mootorita lennu rekorde, milliste seis tänapäeval on järgmine: kestus 21 tundi 34 min (U. S. A.), kaugus otselennus 220,270 km (Saksa), kõrgus 2589 m (Austria), kiirus 54,545 km/t. (Saksa).

Purilennu teostamise võimalus nõuab teatud tingimuste täitumist maastiku ja ilmastiku suhtes. Kuigi meie maa ei ole eriti soodus purilennule, kuna eesti maastik on suuremalt osalt lameda reljeefiga ja meil on vähe tugeva päikesepaistega päevi, leidub kindlasti ka meil võimalusi purilendamiseks. Isegi sarnase madala reljeefiga maal nagu Hollandis, on mootorita lend leidnud harrastust laialdaselt. Meie mootorilendurid teavad kõnelda tugevaist vertikaalseist õhuvooludest meie suuremate linnade kohal ja mujal. Otepää ja Võrumaa künkline maastik ning eesti põhjarannik peaksid samuti olema soodsad purilennule. Liuglennu harrastamine on aga võimalik igalpool, kus on olemas suurem, puudest ja teistest takistustest vaba väli.



Vertikaalsete õhuvoolude sünnid.

Nagu juba tähendasime eelpool, seisab mootorita lennu riikline tähtsus tema ärakasutamises eelkoolina mootorilendurite väljaõpetamisel ja võimsa propaganda vahendina õhuasjanduse idee kasuks. Mootorita lend on ka ideaalsemaid spordi harusid. Samuti leiab ta kasutust teaduslikeks ja tehnilisteks otstarbeiks aeroloogiliste uurimuste toimetamisel ja uute lennukitüüpide katsetamisel.

Lugejaile, keda mootorita lennu küsimus huvitab lähemalt, teatame, et oleme ajakirjas „Kaitse Kodu“ avaldanud sel aastal ja möödunud aasta lõpul rea pikemaid kirjutisi mootorita lennu üle.

LENNUKIIRUSE EDU.

1906. a. Santos Dumont, prantslane	41 km/t.
1907. a. Farmann, „	53 „
1909. a. Blériot, „	77 „
1910. a. Morane, „	107 „
1911. a. Nieuport, „	133 „
1912. a. Védrières, „	171 „
1913. a. Prévost, „	204 „
1920. a. Sadi-Lecoite, „	313 „
1921. a. Sadi-Lecoite, „	330 „
1922. a. Mitchel, ameeriklane	359 „
1923. a. Villiams, „	429 „
1924. a. Bonner, prantslane	448 „
1927. a. De Bernardi, itaallane	478 „
1928. a. De Bernardi, „	513 „
1929. a. Orlehar, inglase	576 „
1931. a. Stainforth, inglase	657 „
1932. a. Angello, itaalane	782 „

GRONAU MAAILMALENNU KOHTA BMW MOOTORITEGA.

Olgugi, et lennuasjanduses viimaste aastate jooksul tehti suuri edusamme, siiski oli senini ainult 2 korda

suudetud lennukil ümber maailma lennata, ja sedagi vaid laialdase ning kalli organisatsiooni abil. Nüüd õnnestus lendu Gronaul teostada ümberilma lendu täiesti üksi, ilma abiliteta, kaaslennukiteta ja tagavaraosade depoota. 22. juulil 1932. a. startis Gronau oma lennukil, varustatud 2 BMW seeriamootoriga, ja lendas peatamatult üle Islandi, Gröönlandi, Labraderi Chicagosse. Seega oli sõidu esimene osa õnnelikult sooritatud.

Edasisõidul ületas lendur P.-Ameerika kontinenti, terves tema laiuses, järgnes Aljaska ja Vaikse Ookeani ning 4. sept. 1932 saabus Gronau Tokiosse. Järgmiseks sihtjaamaks olid Shanghai ja Hongkong, kust edasi sõideti Manilasse (Philippinidel); üle Batavia (Jaapan), Rangoon, Colombo (Ceylon), Bombaysse, sealt Bagdadi, üle Vahemere, Ateena ja 4. nov. jõuti Rooma. Pärast vahemaandumist Genuas lendas Gronau üle Alpide ja 10. nov. 1932 maandus ta Friedrichshafenis, mis oli ka reisu lõppsihiks.

Gronau lendas üldse 44.800 km 254 tunni jooksul, — iga lennuteeosa pikkus ulatus üle 1000 km. BMW mootorid on tõestanud oma vastupidavust ning usaldusväärsust, mida Bayeri Mootorite tehas on alati seadnud oma eesmärgiks.

# Turism

## Toila.

**T**oila asub Jõhvi jaamast 8 km põhjapool, Soome lahe kõige kõrgemal kaldal. Maariba kõrge merekalda ja ranna vahel, mis kaetud lehtpuumetsaga ja muruplatsidega, on nagu loodud suvitajaile jalutus- ja puhkekohaks. Äkiline kõrge kallas hästi korrashoitud allakäiguga tuletab meele paljude üteluse järele Krimmi lõunakallast.

Just Toila külje all asub Oru loss kena pargiga, milles võib leida pea kõikide kodumaal kasvavate puuliikide esitajaid ja mis praegu seltskonnale vabalt tarvitada.

Pargist läbi jookseb sügavas orus Pühajõgi ja voolab merde.

Ütle mata ilus loodus meelitas Toilasse juba ammu kirjanikke ja kunstnikke seda loodusilu nautima.

Kuid mitte ainult kirjanikkude ja kunstnikkude tähelepanu osaliseks ei jäänud Toila. Kuiv osoonirikas õhk ja ka muud koha iseäraldused, nii looduse kaunisuse kui ka kliima suhtes, olid juba mõnikümme aastat tagasi Tartu ülikooli professorite tähelepanu Toila poole pöörnud, ja õigusega nimetati Toilat siis juba õhukuurordiks.

Üksikud teadusemehed ehtasid omale siia kenasse

männimetsa suvilad ja kasutasid suvist vaheaega siin puhkuseks ja kosumiseks. Hiljem, aastat 30 tagasi, ehtas Peterburi miljonär G. Jelissejev Pühajõe kaldale suurepärase lossi ja elas siin suvikuudel oma sõprade, Peterburi tuntud intelligentsi keskel. Veel hiljem asusid Toilasse suvitama Peterburi ja Moskva arstid, professorid, mitmesugused muud teadusemehed, riigimehed ja aukandjad. Vene kirjanikkudest elas siin viimastel aastatel F. Sollogub ja Igor Severjānin, meie omadest H. Visnapuu, A. Gailit ja teised, kes nii proosas kui luules küllalt ei jõua kiita koha iseäralist kaunisust. Mitu head aastat suvitas Toilas ka unustamata Eesti Vabariigi rajajate väljapaistvam liige Jaan Poska.

Praegu ei saa Toilat suvitajaile soovitada kui tähtsat kuurorti igasuguste mõnusustega; soovitada võib teda aga julgesti isikuile, kes janunevad rahuliku puhkuse järele pärast mitmesuguseid linna askeldusi. Nõrgenenud organismiga inimesed leiavad siin kosutavat õhku, rahu ja rammusat toitu, võivad siin puhata hingeliselt kui ka kehaliselt.

Toilas on umbes 60 suvilat väljaandmiseks, mis varustatud tarvilise mööbliga, köögi- ning lauanõudega.

Kohale pääseb Jõhvi alevist hobustega ja autodel.

## Kõlu kosel.

**V**aikselt voolab jõgi kõrgemate kallaste vahel, mille kasvab kohati lepavõsastik üksikute roomavate pajudega, peegeldudes vastu tumeda koguna selgest jõe veest. Veepind on vaikne nagu peegel. Siin ja seal paistab üksik penikeele tukk, mille serval kõigub pikavarrelline vesikupu leht, imedes enesesse heledaid päikese kiiri. Kala lööb pöõsa vilus veest välja, tekitades vaevalt märgatavaid ringlaineid.

Paat liigub vaikselt ja tasa. Kerge aerulöök rikub laksudes üleüldist rahu. Ei ole ruttu, ei taha end liigutada energiliselt palaval suvepäeval. Paat libiseb ühes veega, mille vool kiireneb, sest eespool on kesk jõge tekkinud saar, mis lahutab terve jõelina kaheks haruks. Pahema kalda pool saarest on madal, rohtunud jõe käär, kus voolab vesi, rõhudes maha pikka luhtheina pilliroo ja kõrkjatega. Parem pool on sügavam ja käre vool, kus vesi langeb allapoole silmanähtavalt, sünnitades lühikesi laineid mühkudena, kühmudena, aukudena.

Juhin paadi sellesse voolu. Tõmban aerud paati, asun tagumisele pingile, et juhtida paati aeruga, tarvitades veevoolu sõidutajaks. Laia põhjaga paat libiseb ikka kiiremalt veepinnal. Lähenen karestikule saare ja kalda vahel. Paat kõigub... ja siis võtab vool selle omale kaasa, kannab teda... uuhh! ja ma olen mööda kitsast, aga pikast saarest ja liuglen juba eemal suuremate ning vähemate raudkivide vahel, tüürides paati neist kaugemale, et ei oleks soovimatut kokkupõrget paadil ollusega, mis temast tugevam.

See ei ole veel päris kosk, karestik, — sinna on veel umbes pool kilomeetrit. Paat jääb tasemale, tuleb asuda jälle sõidma. Jõgi on kaetud pilliroo ja kõrkja tukkadega, mille vahelt tuleb teed otsida. Kord liigun ma kõrkjapadrikus, kord sõidan ma kalda lähedal, kus kaldal kasvavate puude oksad nii madalale langevad, et tuleb küürutada, nende alt läbi libisedes. Parem pool on madalad sopid, kaetult ubalehtedega, kus kerkivad üles tornikujulised valged õied. Ma pääsen igalt poolt üle, kord aerutades, kord aeruga tagant tõugates. Kui palju tarvitab vett siis väikene laia põhjaga paat!..

Ees kostub kohin. Jõgi on surutud kitsamaks libamisi tõusvate, aga siiski kõrgete kallaste vahele. Eemal paistab hulk raudkiva, mis tiheda karjana jõesängil. Ja seal ongi kohin. Veevool läheb tugevamaks, kisub juba kaasa paadi. Kuid nii mõnus kui ka oleks liuelda kiirel veevoolul allapoole, ei tohi ma seda mitte siiski lasta sündida, sest alla on kerge saada, aga kes toob mu paadi tagasi vastu karedasti voolavat vett. Sellepärast juhin ma paadi kaldale, seon ta tihedalt kasvavate leppade külge ja sammun jalgsi kord kõrgel põllu serval, kord jõe kaldal edasi.

Üle poole kilomeetri on Kõlu koske, kus vesi langeb kõige vähemalt 2—3 m. Kõrgete kallaste vahel voolab all jõesängis hulga raudkivide vahel vahutades suure kiirusega vesi, tungides üle madalate kivide või karates kõrgele vallina vastu rändrahu. Hulk vähemaid kiva suuremate keskel on kas täiesti vee all või

paistavad välja teravate nukkidena, püüdes takistada ka veevoolu. Kuid vesi ei pane neid tähele, — kergesti lippab ta üle nende, jättes keerlema ainult väikesed vahutükid põrmukeseks ajaks nende varju, mida aga kisuvad kaasa jälle teised vood, rutates üle nuki, lüües kokku allpool kivi, et jälle ühiselt tormata alla üle kose, jõkke veetud põllukivi-vallide, jäädes vaiksemaks vast Otsaküla kohal.

Huvitav on istuda kose kaldal ja kuulata seda ilmatut hulka hääli, mis kostuvad kose kohinas. Siin kuulduv tume kohin, peenem kihin, kahin, vulisemine, üksik sulpsatus. Kuski tilgub alla vesi pikkamööda, mille häält kannab kõrvu vaikne tuuleõhk kord tugevamini, kord tasemini. Tilk, tilk, tolk... Siin kostub sirin, sorin — ei mõista omale ette kujutada tingimusi, milles tekivad need hääle varjundid...

Peaaegu kose alguses saab laiem jõgi pahemale poole väikese soru vett, mis lahutab väikese saare kaldast. Suvel on siin ainult vähe nirisevat vett, aga sügisel, iseäranis aga kevadel suurveega on ka siin võimukas jõgi. Kiired veevood toovad siis ülevalt alla vähemaid kivikesi, sõmerat, puru, mis jääb peatama suuremate kivide taha, tekitades pisitillukese vastuvett kitsamaks mineva kruusasaare. Mõnes kohas on aga suuremad karid, kattunud suuremate mustaks tõmbunud paekivi-klibudega, mille vahel tihedalt kruusa, sõmerat. Suvel kasvab neil rohi mõne mailase ja kukesabaga.

Kose parem kallas on peaaegu paljas ja järsk. Üksikud paepankade servad paistavad välja ülevalt varisenud mulla alt. Ja paekivi on just kose tekkimise peapõhjus. Lilli mõisa, Looküla, niisama ka Kõlu kose läheduses ei ole paekiht (n.n. alam siluuri Jõhvi kiht) mitte sügaval savise kruusa ja liiva all. Siin esinevad Lookülas koguni suuremad kivimurrud, millest murtake paasi kuulsa Kehra lubja põletamiseks. Kõlu kosel panevad paekihid jõe voolul tee kinni, jõgi on sunnitud võtma omale kiirema jooksu laul jõesängil, et kanda edasi vett, mida kannavad jõkke mitu suuremat lisajõge ja palju ojasid.

Paadi on vesi ajanud kalda lähedale allavett. Peenikene lepavõsu väriseb alati ühes pinguletõmmatud pestiga. Ja paat libiseks alla, kui avaneks sõlm lepa ümbert.

Otsin karastust palava päikese eest jõe lainetes. Jõgi ei ole sügav kose alguses: vesi ulatub rinnuni. Kuid terve jõe põhi on sile paas, — just nagu põrandal kõnni. Kuid voolas vesi tahab kaasa kiskuda koske, kus enamasti sügavus põlvini; madalamatel kohtadel võib kivilt kivile hüpates pääseda kuivi jalu peaaegu üle jõe; ainult parema kalda ääres on vesi sügavam ja siit ei pääse nii kergesti üle.

Teistsugune kuulduv kose kohin vee pinnal. Siin kostub pulistamine, oigamine. Ma lähen välja jõest: ei paku kuigi suurt lõbu supelda üksipäinis kiiresti voolava kose läheduses.

## Varbola varemed.

**H**arjumaal on üks tähtsamatest ja suurematest meie esivanemate mälestustest kuulsad *Varbola* maakindluse varemed; rahva suus on nad Jaani linna nime all tuntud. Need on Nissi kihelkonna piirides, 20 km Riisepere ja 25 km Rapla jaamast, Polli mõisa metsas, Vardi vallas, Vardi ja Polli mõisate vahelise tee lõuna pool ääres.

Need on ilusad, suurepäralised mitmenurgelised varemed, mis ilusate nurkadega rõngasvalli kujutab. Plaaniiselt annavad need vallid niisuguse mitmenurgelise rõngaskuju, nagu umbes meie kandilised pliiatsid, ainult pliiatsist hulga rohkem nurkadega. Seest ja väljastpoolt vaadates paistavad need vallid, nagu oleksid nad mullast tehtud, mis nüüd samblaga ja ilusa roheline muruga ning puude ja põõsastega kaetud on. Kuid valli peal kõndides näed, et vähemalt valli süda paks kivi, peajasjalikult paest müüri sisaldab. Vallid ise on 1—4 sülla kõrgused, nii kuidas ajahammas on jõudnud nende kallal tööd teha. Paaris kohas on veel välist kivimüüri selgesti näha, kuna valli peal kaevates ainult tule läbi punaseks ja pruuniks põlenud paasi ja saue leiad. Isegi valget lupja leidub paaside hulgas. Mõnes kohas on ka veel kahes järgus kindluse allvallisid näha, nii et see kindlus tervelt kolmekordsete vallidega on olnud ja kogu vallide ringmõõt umbes 1 km pikk; ka pikkamisi ülesviivaid teesid kindlusesse on näha. Vallide pealset ja külgi ehivad ilusad kase, pärna, tamme ja pähklipuud, kuna seespool vallisid hulk sammaldanud, muruga ja tähendatud seltsi puudega kaetud kivikunikuid leidub, mis arvatavasti majade ahervarred ehk matusepaigad on, ja üks sügav auk, arvatavasti endine linnakaev. Ka valli ümbruses heinamaal leidub veel hulk vanu põliseid tammesid ja

pärnasid. Vallide lähedal üsna tee ääres on ka veel üks suur sammaldanud kivimürakas olemas, arvatavasti muistne *ohvrikivi*. Nagu teada, oli Varbola üks kõige viimastest kindlustest Saksa ordu rüütlitele vastu panema ja langes vast kõige suurema võitlemise järele. Nii oleksid need varemed väga tähtsad meie maa ajaloos juba sellepärast, et nad meie esivanemate eneste tehtud ja oma 700—800 aastat ehk rohkemgi vanad. Kuid teatakse kõnelda, et ennemini kord olla keegi äri-mehe tahtnud neid varemeid ära osta, et seal kindluse müüride paest lupja põletada. Kuigi praegu niisugusest ärist enam kuulda pole, kui pea aga võib see mälestus niisuguse äri saagiks langeda.

Kilomeetrit 5—6 Varbolast põhja poole, üsna Pärnu maantee ääres, Pajaka mõisa välja juures, Ruunavere ligidal, on suur kask, mille vanadus üle 400 aasta olla ja selle lähedal on arvatavasti väike *kelder*, mille avaus mullaga kinni läinud. Seal juures olla ka *plats*, kus eestlaste ja sakslaste vahel õige suurt võitlust peetud, nii et veri ruuna põlvini ulatanud. Sellest ka nimi Ruunavere seal olla tekkinud. Umbes km maad sealt eemal on endise Pajaka lossi ase, loss ise põletati ajalooliselt kuulsal jüri-ööl ära. Veel eemal Tallinna poole tulles sama Pärnu maantee ääres on vana matusepaik, kus liiva kaevamisel hulk surnuluid leitud. Edasi km 7—8 Kirna vallamaja lähedal on koht, mis „*Leinamäeks*“ nimetatakse. Mingit ainelist mälestusemärki seal pole, ega ole ka kaevamisi ette võetud. Sealt 6—7 km kaugusel Ruila mõisa tee ääres välja sees on ilmatu suur kivi, mida tõega meie esivanemate ohvrikiviks peab pidama, sest kivi sees üleval otsas on ohvriaine jaoks ilus ümargune auguke, nagu see ohvrikividel harilikult olnud.

## Ujuvad saared ja lossivaremed Kiviloo.

**K**iviloo mõisa rohtaia ja jalutuspuiestiku vahele on aastasade eest loogakujuline tiik kaevatud, mille kaldal kasvavad hiiglasuured puud. Tiik mahutab enese alla umbes tiinu suuruse maa-ala, millest aga juba kolmas osa on ummistunud, kattudes suvel paksu luhtheinaga.

Selle tiigi juures on tähelepanemise väärt, et temas praegu kaks ujuvat saart leidub. Üks neist on umbes 300 ruutmeetrit, teine aga vähe suurem. Saarekete iseäraldus seisab selles, et nad aeg-ajalt enda seisukohti muudavad, s. o. ühest paigast teise nihkuvad. Veepinna tõusmisega ja langemisega tõusevad ja langevad ka saared. Kevadel suurveega, kui Kiviloo (Jõelehtme) jõest palju vett ühendava kanali läbi tiiki voolab, ei ujuta vesi kunagi saari üle, ehk küll saarte pind vaevalt 5—6 sm veepinnast kõrgemal.

Saarekete pinnal kasvab praegu kaunis pikk luhthein ja väikesed punaka koorega pajupõõsad; teisel saarel leidub koguni jõhvikaidki.

Mõnikümmend aastat tagasi olnud tiigil 3—4 saarekest, mis aga aegsajaks jooksul nähtavasti on kokku ujunud ja ühte kasvanud. Tiigi põhjas leidub 2—3 allikat, mis alaliselt vett tiiki juure annavad, nii et ka kõige kuivemal aastal tiik kunagi kuivaks ei jää. Saarekete liikumine on kõige rohkem tähelepanev suurte tuulte aegu, kus neid näikse ühest servast teise liikuvat; ka ujuvad nad veepinna vähendamisel tammi lähedale, kust lastakse vett jõkke jooksvasse kanali.

Selle tiigi lähedal on veel teine tiik umbes 250 ruutmeetri suuruse pinnaga, eraldatud esimesest kitsa, 5—6 m laiuse maaribaga. Viimast on tarvitatud kalakasvatusekohaks. Mõlemad tiigid on ühendatud kanalite läbi Kiviloo jõega, mis mõisa juurest läbi voolab.

Suurema tiigi loodepoolisel kaldal seisavad vanad Kiviloo (Vähkvere) lossi varemed. Lossi on katoliku piiskopp Simon von der Borg aastal 1479 ehitada lasknud. Ajalooliselt on loss selle poolest tähtis, et tema müüride vahelt katoliku papid ühes selleaegsete võimudega eestlaste usu üle suurema valjusega on valvanud. Lossist mõnikümmend meetrit eemal tiigi idapoolisel kaldal näidatakse jalutuspuiestikus kohta, kus „suuri patuseid“ läbi puhastusetule aetud. Sellest on jäänud ka Kiviloole saksakeelne nimi „Fegefeuer“.

Lossi elupäevad ei ole mitte väga pikad olnud, — ainult umbes 80 aastat. Vene tsaar Joann Hirmus, kes Eesti- ja Liivimaad endale ihkas saatis oma väesalgad meie kodumaad purustama ja üks tema sõjaväe salk kindral Kurbski juhatusel on Kiviloo lossi põlema lasknud ning purustanud. Arvatavasti on see 1560. aastal olnud. Lõunapoolse tiigikalda taga, umbes pool kilomeetrit lossivaremetest, Otsa talu põllul, näidatakse kingukest, mille otsa on venelased lossi purustamiseks endi suurtükid üles seadnud ja sealt lossi põlema lasknud. — Ajahammas teeb lossivaremete kallal praegu agaralt tööd, sest kivi langeb kivi järele müüri alla ja mõne aastakümne pärast ei ole varemetest muud järel kui rusuhunnik.

Umbes kolmveerand kilomeetrit lossivaremetest ida poole, keset mõisa põldu, seisab endiste ümbruskonna võimumeeste ja katoliku pappide matmisepaik *Kabelimäe* nime all. Saadud teadete järele on matmisekoobas võlvitud keldri taoline, seest kaunis ruumikas. Koopasse on kivist trepp viinud. Praegu kasvavad koopas 5—6 kuuske, mille vahele suurel hulgal põllukiva veetud.

A. Strandberg.

## Kroonika.

### ET OLLA VÄÄRNE OMA KUTSETÖÖS!

*Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühingu Tartu osakonna tegevusest ja sihtjoontest tema 5-e tegevusaasta puhul.*

„Ühenduses on jõud“, see tark sõna on praegu maksev suuremal määral, kui kunagi varem. Majanduslik surutisaeg on vallutanud meil mitte üksinda kõik majandusalad, vaid ka kõik elukutse-alad. Kui varematel lahedatel aegadel leiti kergesti teenistust, siis nüüd tuleb kõikidel kutsealadel töötada suure järjekindluse ja vajaliku oskusega, et kohta kinni pidada ja et pidevat teenistust leida. Teisest küljest on aga ka veel selleks tarvis ühiselt edasi rühkida, et tööoskust tõsta, eriti just tehnilisel kutsealal töötajail, kuna tehnika areneb tänapäeval imekiiresti — ja kes selle tehnika-arenguga kaasa ei suuda sammuda, võib teistele jalgu jääda. Need märgitud põhimõtted ja sihid olid silmade ees viis aastat tagasi ka rühmal energilistel Tartu autojuhtidel, kui nad hakkasid õhutama oma kutseühingu asutamise vajadust Tartu autojuhtide peres. Neile eeltoodud põhimõtetele lisanes veel ka tähelepanev huumanne eesmärk — kasvatada oma liikmete kutseoskust ja arendada ettevaatust autojuhtide raskes kutsetöös.

Tartu autojuhtide peres leidis organiseerimise mõte pooldamist 5 aastat tagasi ja nii rajatigi 1928. a. augustis Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühingu Tartu osakonnale alus. Ühingu tegevus arenes kiiresti ja 1928. a. lõpuks oli ühihulgal juba 100 liiget. Siit peale algab ühingu edukas kasvamine ja praegu on ühingu oma tegevuses jõudnud tunnustatud töötulemusteni, koondades oma liikmeteperre 152 liiget.

Kuna ühingu eesmärgiks on koondada enda ümber elukutselisi autojuhte ja mototehnikuid ning võidelda nende vaimliste, õiguslike, majanduslike ja kutsealiste huvide arendamise ning tõstmise, eriti aga teenistustingimuste, töö- ja palgaolude parandamise kui ka sotsiaalse kindlustuse eest, siis peame tunnustama, et ühingul on oma elulised ja suured sihid, mistõttu ühingu ümber peaksid koonduma kõik teadlikud autojuhid ja mototehnikud, sest nende teenistusalal tuleb võidelda sageli suurte raskustega, kuna ka käesolev raske aeg on murdnud sisse autojuhtidegi tööalale, nende töö ja töötasu võimalusi halvates. Tänapäeval ei saada liialdamata öeldud, enam mööda ühiseks jõuks organiseerumata.

Kui nüüd vaadelda ligemalt Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühingu Tartu osakonna tegevust te-



*Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühingu Tartu osakonna juhatus, revisjoni ja pidu-toimkond 1932. aastal, milline koosseis on ka praegu.*

*Vasakult paremale: istuvad: H. Tamm, abisekr.; O. Nusberg, sekretär; J. Paas, esimees; J. Freymann, abiesim.; J. Rusch, p.-t. esim. Seisavad: H. Hausenberg, rev.-k. liige; A. Mets, r.-k. sekr.; E. Sander, juh. liige; J. Unter, r.-k. esim.; H. Rosenblatt, juh. liige; H. Lang, laekur; L. Kama, p.-t. liige; J. Müllerbeck, p.-t. liige*

ma viiel tööaastal, siis võib konstateerida, et ühing on olnud alati valvel oma liikmete õiguslike ja kutsehuvide eest. On saadetud omavalitsus- ja riigi keskasutistele palveid ja märgukirju autojuhtide õiguste kaitseks ja astutud välja, kui on olnud kaalul autojuhtide õiglased huvid. Sagedastel omavahelistel koosviibimistel on liikmed arutanud autoasjandusse puutuvaid küsimusi ja püüdnud neisse süveneda. Liikmete kutsealast taset ja sõiduuskust ning vajalikku ettevaatust on katsutud tõsta ajakõrgusele ja vältida sõidul õnnetusjuhtumeid oma liikmeskonna poolt. Kõik see töö on ka vilja kannud ja ühingu liikmesperre kuuluvate autojuhtide poolt ei ole manatud esile üldse õnnetusjuhte inimestega.

Eriti intensiivseks kujunes ühingu tegevus 1931. a. teisel poolel, mil oli ühingul oma klubi avarate ruumidega. Klubi tegevus tõi ka ühingu tegevusse elavust. Kahjuks tuli aga mõjuvatel põhjustel klubi likvideerida. Veel sai 1932. a. ühingu tegevust pidurdavaks asjaolu, et mõned vastutustundeta ühingu liikmed hakkasid ühingut killustama. Nüüd on aga ühing niisugustest liikmetest vabanenud ja võib jälle rahulikult oma tegevust jätkata.

Tegevusaja kestel on ühingu liikmeteperest välja heidetud 3 liiget, kes ei ole suutnud ühingu sihtidele vastavalt töötada ja oma liikmekohuseid korralikult täita, rikkudes autojuhtide kutseetikat.

Surma läbi on lahkunud ühingu liikmete perest R. Kangro, Ed. Holst, Al. Pool ja O. Dobrask.

Ühingu liikmeskonda kuuluvad niihästi autooma-

nikud kui ka autojuhid ning mototehnikud. Ühingu tegevus ei piirdu ainuüksi Tartuga, kuna ühingul on liikmeid ka paljudes teistes linnades ja alevites. Ühing kuulub üleilmilise ulatusega transporttöölise liidu „Internationale Transportarbeiter Föderation'i“ perre.

Muidugi mõista ei ole ühing oma viie tegevusaasta kestel ainult häid päevi üle elanud, vaid tal on tulnud võidelda ka raskustega mitmel alal ja tuleb seda teha ka edaspidi. Ühingu juhatus on selles kõiges teadlik ja püüab ka edaspidi kõik teha, et oma liikmete teenistuse ja heaolu eest hoolitseda. Seetõttu on ühing ka ainukese autojuhtide kutseorganisatsioonina Tartus püsima jäänud.

Ühingu esimese juhatusse 1928. a. kuulusid: esimees hra A. Reeder, abiesimees hra H. Jürgenson, kirjatöömaja hra V. Poroson, laekur hra E. Jakobson ja juh. liige hra O. Dobrask.

Ühingul on praegu oma korter Gildi tänav 9, kus toimuvad juhatusse koosolekud ja on asjaajamine igal kolmapäeval kella 18—20.

Kuigi viis aastat on ühe organisatsiooni elus lühike aeg, et seda erilisel meelde tuletada, on ta siiski tõenduseks ja tunnuseks, et organisatsioon on elujõuline ja ta kannab elulisi ja kõrgeid sihte, mille taotlemiseks tasub töötada. Sama võib öelda täiel määral ka Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühingu Tartu osakonna kohta, mistõttu olgu tal tagatud edu järgnevatel aastatel ja koondagu ta tulevikus enda ümber kõik teadlikud ja oma kutsekõrgusel seisvad autojuhid-mototehnikud. Seks jõudu!

## Mootorrataste võidusõit hipodroomil.

Eesti Autoklubi Mootorratta Sektsiooni poolt korraldatud mootorrataste võidusõit hipodroomil 28. V. s. a. õnnestus hästi. Uueks Eesti meistriks tuli Eduard Johannson, ke soma „Rudge“ masinal saavutas 82,85 km tunni kiiruse (hipodroomi ringteel). Johannson sõitis suure kindlusega ja võttis eriti kurveid hästi. Tähelepanuvääriva edukusega esines veel O. Veldemann. Viimane oli treeningsõidul kukkunud ja tugevasti vigastanud käe, kuid võistles sellest hoolimata. Eriti tugev konkurents oli sportmasinate grupis. Siin juhtis alul Hennok, Rudge masinal. Võistluste tulemused olid järgmised:

Külgvankriga mootorrattad: 1) S. Kletsy (H.-Dawidson 1200 ccm.) 8.14,6 — tunni kiirus 80,06. (Võistlusmaa pikkus oli kõigil aladel 11 km). 2) Kiin (H.-Dawidson 1200 ccm.) — 8.22,8, tunni kiirus 78,076.

Solomootorr. 1-ses gr. tsil. mah. kuni 350 ccm. 1) O. Veldemann DKW masinal, ajaga 8.59,0 — tunni kiirus 73,47 km. 2) A. Elvelt — FN masinal, ajaga 9.28,3 — tunni kiirus 70,91 km.

Sportmasinate võistlusel 2-es grupis tsil. mah. kuni 350 ccm. 1) Ed. Johannson, Rudge masinal — 7.58,0 — tunni kiirus 82,85 km. 2) V. Hennok — tunni kiirus 82,12 km. 3) R. Naerimaa, AJS masinal — tunni kiirus 77,94 km.

Kolmandas grupis, tsil. mah. üle 350 ccm. 1) H. King, AJS masinal — tunni kiirus 81,05 km. 2) H. Jürgenson — tunni kiirus 78,04 km. 3) E. Tomson, AJS masinal — tunni kiirus 72,66 km.

Üldkokkuvõttes tuli esikohale Ed. Johannson, kelle poolt saavutatud tunni kiirus 82,85 km, on hipodroomi teel uueks Eesti rekordiks. Endine rekord 76,3 km kuulus Tomsoni nimele ja oli saavutatud möödunud aastal. Võistluste lõpul jagati välja rida väärtuslikke auhindu. Johannson sai üldvõitjana peale auhindade veel 100 kr. ja teisele kohale tulnud Hennok — 50 kr.

### SOOME ELÄINTARHAN SUURSÕIDUD.

Esimeseks startisid mootorrattad, millised olid singi Mootorratta klubiga põhjamaade suurima võistluse autode- ja mootorratastele Helsingis Eläintarhan ringteel. Ringtee, milline oli kurveline ja kaetud asfaldiga ja mille pikkus 2 km tuli läbistada 50 korda, s. o. 100 km kokku.

Võistluspäevaks oli kogunenud pealtvaatajaid terve 40.000, mille tõttu saadi ka sissetulekut üle 37.000 E. krooni.

Esimeseks startisid mootorrattad, millised olid jaotatud kahte klassi, B-klass alla 350 ccm. ja C-klass alla 500 ccm. Osa võtsivad 20 sõitjat. Nendest suurem osa Husqvarna ja Rudge masinatel. Sõitjate hulgas oli näha ka rahvusvahelisi kuulsuseid. Rootsist G. Kalen, R. Sunnqvist ja E. Edlund, Norrast O. Simonsen, kes 30 ringil lendas kurvelt välja ja Soome A. Anttila, O. Brandt, G. Granberg jne. Soome popu-



Enne startimist EAK. esimees J. Zimmermann peab sissejuh. kõne.



Stardi avamine võistlusteks.



Võitjad: H. King, Ed. Johannson, V. Hennok.

laarne noorsõitja B. Schwartz aga kahjuks vigastas enast raskelt treeningul.

Kuna suurem osa rootslasi oli Husqvarna vabriku poolt spetsiaal masinatega võistleva saadetud, siis polnud ka kahtlust nende võidus.

Autodest oli stardi joonele tulnud arvult 10. Nendest 3 spetsiaal Ford'i; 2 Mercedes-Benzi, 2 Alfa-Romeod, Bugatti, Chrysler ja Reo. Huvitav võistlus kujunes välja soomlase K. Ebbe (Mercedes-Benz) ja roots-



lase P. Widengreni (Alfa Romeo) vahel. Peale paari-ringilist sõitmist tuli Ebba Mercedesel ilmsiks, et temal puudus radiaatoris vesi, vististi kongurentsi teene. Selle täitmisega aga kaotas ta ühe ringi. Kohe algas Ebb pöörase tempoga sõitu, et oma kaotatud aega tagasi võita. 43 ringil oli ta jälle esimesel kohal, kuid ainult Videngren ei lasknud end eksitada ning ähvardas koguni Ebbist teistkord mööduda, kuid 45 ringil katse ebaõnnestas ning sinine Alfa-Romeo lendas kuru-kohte saavad:

Kohte saivad:

- |                                    |     |         |
|------------------------------------|-----|---------|
| 1. K. Ebb, Mercedes-Benz (Soome)   | aeg | 1.03.18 |
| 2. G. Johansson, Ford V 8 (Rootsi) | ,,  | 1.04.07 |
| 3. O. Bennsträm, Ford V 8 (Rootsi) | ,,  | 1.04.46 |
| 4. G. Lundstedt, Bugatti (Rootsi)  | ,,  | 1.05.19 |

Autode keskmine kiirus oli 94.77 km. Auhindadeks jaotati tervelt 90.000 Soome marka. Nendest mootorratturitele 1 koht 5000 Smk. (B klass) ja (C kl.) 8000 Smk. Autod — 1 koht 15.000 Smk.

#### TURISTIDE ÜHINGU AASTAPEAKOOSOLEK

peeti 8. juunil s. a. raekoja saalis.

Koosoleku juhatajaks valiti hra J. Reinthal ja protokollijaks hra E. Kena.

Kinnitati juhatusse poolt esitatud 1932. a. aruanne tasakaalus kr. 2704.96, samuti võeti vastu 1933. a. eelarve, mis tasakaalustatud kr. 1960.—

Peakosolek tunnistas vajalikuks: 1) tõmmata noori ühingu tegevusse, 2) ühingu liikmete üksteisega tutvunemiseks korraldada väljasõite ja muid koosviibimisi. Juhatusse valiti juurde 2 uut liiget: hrad R. Gutmann ja P. Lutt. Kandidaatideks hrad A. Jürgenson ja E. Kena. Seega koosneb juhatus 7 liikmest ja nimelt: Joh. Kana, Jaan Zimmermann, K. Jürgenson,

Jakob Loosalu, Alex. Pachel (endised) ja uued — hrad R. Gutmann ja P. Lutt.

\*

Ühingu juhatusse koosolekul 14. juunil s. a. juhatuse liikmed jagasid omavahel ametid järgmiselt: Esimees — hra Jaan Zimmermann, abiesimees — Joh. Kana, laekahoidja — Jakob Loosalu, laekahoidja abi — Alex. Pachel, sekretär — R. Gutmann, sekretäri abi — P. Lutt. Peakosoleku soovikohaselt moodustati komisjonid: *Noorte organiseerimise komisjon*, kuhu valiti hrad R. Gutmann, K. Jürgenson ja Joh. Kana. *Propagandakomisjon* — hrad P. Lutt, A. Jürgenson ja E. Kena. Sekretariaadile tehti ülesandeks välja töötada asjaajamise kodukord ja esitada juhatussele kinnitamiseks.

Laulupeo puhul Eestisse sõitvate turistide vastuvõtuks otsustati moodustada toimkond eesotsas hra *Olli-Reinsoniga*, kelle ülesandeks jäi leida abijõudusi ja esineda lühikese kava ja eelarvega tulude ja kulude suhtes, ning ühendusse astuda laulupeo reisibüroo võeraste vastuvõtu korraldajatega, et pilti saada ööbimise võimalustest Tallinnas.

#### MAAALUSED KÄIGUD VAATAMISEKS.

Rootsi kantsi ja Harjumäe maaaluste käikude turistidele avamiseks juba laulupeoks otsustas linnavalitsus turismi keskkorraldusele ette panna, et viimane teeb sissekäikudele ukсед ja peab palgalise käikude näitaja.

Käikude vaatamise eest võetakse üksikult 15 senti, gruppides 10 senti inimeselt, õpilastelt ja sõduritelt 5 senti. Käikude valgustamiseks arvatakse küllaldaseks, kui juhil kaasas kantav suurem valgusallikas ja võimalus külastajaid varustada soovikorral küünlatega.

Käigud avatakse igal päeval kella 10—13-ni ja 16—19-ni.

## Lühemaid teateid.

Prantsuse Rahaministeerium avaldas hiljuti andmeid maksustatud jõuvankrite kohta. Avaldatud andmed on 9 kuu eest, s. o. nii et neid tuleks täiendada aasta 3 esimese kuu jooksul registreeritud autode võrra, teiseks — tänu sellele, et mõned autod aasta jooksul vahetasid oma alalist asukohta — mõni auto esineb neis andmeis kahekordselt, sest Prantsusmaal on lubatud automaksu õiendada 3 kuu eest. Nende andmete järele (klambreis 1931. a. vastavad andmed) oli Prantsusmaal 1932. aastal:

Sõiduautosid	—	1.279.142	(1.251.538)
Veoaautosid	—	433.758	(437.867)
Mootorrattaid	—	519.972	(509.697)
Mootorpaate	—	4.196	(4.034)

Kokku: 2.237.068 (2.203.136)

Need mitmesugused jõuvankrid ja mootorpaadid andsid riigile 1.044.889.960 fr. sissetulekut. See maks on õiendatud 9 kuu eest, kui seda arvestada terve aasta eest, siis on riik 1932. a. 992.145.904 fr. rohkem saanud, kui 1931. a. Prantsusmaa elanike arv on praegu 41.834.923, nii, et iga 24 elaniku kohta tuleb üks jõuvanker, iga 32 elaniku kohta üks sõiduauto ja iga 96 elaniku kohta üks veoauto. 1932. a. on juurdetulnud 23.495 autot, sellega igal päeval — 78 autot. Departe-

mangude järele on kõige rohkem autosid *Seine* departemangus: 210.841 sõidu- ja 56.779 veoautot. Prantsusmaa on nüüd maailmas autode arvu suhtes teisel kohal pärast Ühendriike. Suur jõuvankrite arvu kasv on Prantsusmaal seda tähelepanuväärsem, et teisis riiges, iseäranis Ühendriiges, on see tublisti kahanenud. Aasta jooksul on Prantsusmaa väljavedanud jõuvankreid ja lennukeid 663.523.000 fr. eest, kusjuures jõuvankrite ja lennukite väljavedu oli teiste artiklite hulgas 8 kohal (möödunud aastal 9. kohal), kuid väärtuse suhtes kaotas ta 33%, võrreldes möödunud aastaga. Jõuvankreid veeti 1932. a. sisse Prantsusmaale 29% vähem, kui 1931. aastal.

#### ITAALIA 1000-MIILI VÕIDUSÕIT.

K. a. 8. ja 9. aprillil peeti Itaalia kuuluse „Mille Miglia“, mis üle 1640 km pikk, ja läheb Brescia'st Rooma, Roomast Adria äärde, sealt Bologna'sse, kuni Veneetsiani ja tagasi Brescia'sse. Võidusõiduks startis 86 autot. Eelmise aasta võidusõidu võitja Borzacchini (Alfa-Romeo) suutis seekord ainult „Coppa Mussolini“ võita; ta jõudis kõige varem Rooma; ajaga 5 tundi 20 min.; keskm. kiirus — 114,4. Teel Roomast Ancona'sse tekkis aga tema masinas rike ja ta katkestas võistluse. Nüüd sõitis Nuvolari kõige ees, kes tuligi hiljem

võitjaks, samuti Alfa-Romeol. Kuid Borzacchini eelmisel aastal saavutatud kiiruseni ta ei küünnud. Nuvolari keskm. kiirus oli 108,575 km/t, kuna Borzacchini möödunud aastal sõitis keskmiselt 109,834 km tunnis.

#### KAS VAJAME RAUDTEED?

Prantsuse inseneride ühingu peakoosolekul avaldati mõtteid selle kohta, kas on veel tarvidus raudtee järele, kui mootorjõuvankrid, miihästi reisijate kui ka veotranspordi alal, on näidanud omi suuri edusamme ja võimeid? Lõppotsus oli raudtee kahjuks, mis ei riikliselt ega majandusliselt kasulik ei ole ja rahva raha mahutada raudteedesse — oleks pillamine. Kui ehk täna vajame veel raudteed, aga homme? — on iseküsimus ja eeloleva 10 a. jooksul tuleb raudteega lõpuarve teha.

Nii mõtlevad insenerid prantsusmaal ja ka mujal, kuid meil?

#### MILES „HAWK“ 90 H.-J. CIRRUS-MOTOR.



Üks uus Inglise spordilennuk valmises Philips & Powis Aircraft Ltd. vabrikus. See „Hawk“ on konstrueeritud F. G. Miles poolt puust kerega ja soovikorral tahapoole kokkuklappivate tiibadega ja kahe üksteise taga seisva lahtise istekohaga. Lennuk on varustatud 4-sil. 90 h.-j. Cirrus-III-A mootoriga ja lennuki maksimaalne kiirus on 180 km/t. Sarnane lennuk maksab Inglismaal umbes 400 naela, meie rahas umbes 6000 Ekr.

#### DEUTSCH DE LA MEURTHE

lennukarika võistlused toimusid 29. mail Prantsusmaal. Võitjaks tuli prantslane Détré, 310 HJ. Potez mootoriga varustatud lennukil Potez 53, saavutades 2×1000 km pikkusel lennumaal keskmiseks kiiruseks 322 km/t.

Seni olid Schneideri karika võistlused kuulsamaid kiiruse võistlusi lennukitele. Schneideri karika võitis 1931. aastal jäädavalt Inglismaa. Inglise lendur Stainforth saavutas tol korral lennukil Supermarine S. 6. B. 655 km kiiruse tunnis (praegune kiiruse rekord on itaallase Angello käes 682 km-ga tunnis). Schneideri karika võistlused olid määratud vesilennukeile ning olid puht kiiruse võistlused, kuna lennumaa pikkus oli ainult 3 km. Võistluse määarused ei piiranud võistlejate lennukite mootorivõimet, nii et suurimaks võidu teguriks neil võistlusil oli just mootori võimsus, mis-sugune asjaolu nõudis võistlejailt konstruktoritelt hiigla kulusid. Need kulud olid isegi nii suured, et riigid ise pidid võtma nad oma kanda. Viimased Schneideri karika võistlused ei toimunud tegelikult enam üksikute konstruktorite vahel, vaid riikide vahel, kes tublised insenerid kõrval omasid ka tarvilikku raha ettevalmistustööde tegemiseks osavõtuks neist võistlusist.

Deutsch de la Meurthe karika võistlused on avatud lennukitele, mille mootori maht ei ületa 8 liitrit. Kuna mootorivõime on piiratud, ei tule konstruktoritel kanda kohutavaid kulusid. Võidab see, kelle lennuk ja mootor on viimistletumad. Schneideri karika võistlusist võtsid osa masinad, mis olid ehitatud ainult selleks otstarbeks. Võitja lennuki Rolls-Royce mootori eluiga piirdus 45 minutiga, siis oli mootor läbipõlenud. Deutsch de la Meurthe karika võistlusmaa on nii pikk

(2000 km), et ei saa olla juttu ainult võistluste kestuseks ehitatud masinaist. Sellepärast tuleb neid võistlusi tervitada kui ergutust lennuasjanduse teaduslikule ja tehnilisele arengule.

Karika väärtus on 20.000 pr. franki. Peale selle saab võitja 100.000 fr. (15.000 Ekr.) rahas. Prantsuse võistlejatele oli prantsuse õhuministerium määranud sel aastal veel eraldi 3.000.000 fr. auhindadeks. Karika jäädavaks omandamiseks tuleb teda võita 3 korda.

H. To.

#### 6-ISTM. DH 84 „DRAGON“.



Tuntud Inglise lennukivabrik De Havilland on valmistanud ühe uuetüübilise kahemootoriga reisijateveo lennuki „D. H. 84 „Dragon“. Lennuk on varustatud kahe õhujahutusega „Gipsy“ mootoriga (4-sil.) à 130 h.-j. kumbgi. Lennuki tühikaal on 1037 kgr. ja koor-matusega 1907 kg. Maksimaalne sõidukiirus 207 km/t., harilik keskmine kiirus reisijatega umbes 175 km/t.

#### HENRY FORD JA NAISSUGU.

Nagu teada harrastab vana Henry Ford — peale autode ehitamist — ka muinsusesemete kogumist, kirjandust ja filosoofiat. Uuemaks väljenduseks kirjanduse ja filosoofia alal on ta artikkel „Pictorial Review“-ajakirjas.

Oma artiklis arutab Ford muuseumis naiste võimalusi ja tulevikuvaateid tehnilistel aladel. Ta tuleb otsusele, et naissool pole üldse mingisuguseid arenemisvõimalusi ega eeldusi tehnikas, sest — nagu ta kirjutab — „naised ei soovi arutada tehnilisi ega tööstuslikusi küsimusi ja üldse ei taka naissugu vaevata end põhjaliku mõtlemisega üheski asjas.“

Mister Fordil on vast ehk õigus. Teine asi on, kuivõrd taktiline on tõtt öelda. Eriti naiste kohta. Kümned tuhanded naised maailmas sõidavad ju oma „Fordidega“. Otsid nad siis uisa-päisa Fordi tehnilise toote..?

#### VÄIKSE AUTO SUUR KIIRUS.

Montlhery võidusõiduteel Pariisi lähedal saavutas kuulus inglise võidusõitja George Eyston oma „M. G. Midget“-väikeautoga maailmarekordid 1,5 ja 10 kilomeetri ning 1 miili sõidumaadel. Ta suurim kiirus oli 120,56 miili tunnis.

„M. G. Midget“, millega Eyston sõitis, oli kompressoriga varustatud 7-h.-j. auto. Kere oli ehitatud soomusautode kuulipildujatorni taoliseks ja väga madalaks. See oli nii madal, et juhi pea jaoks oli kere lakke tehtud avaus — tõugete puhul, neid oli sõidu kestel kaks, päästis see avaus juhi pea purunemisest. Esimest korda tarvitati sellist kinnist tornikujulist keret võidusõiduks. Eyston kinnitab, et see on kohane, sest siis ei teki õhutakistust juhi ruumis ja kinnise kere sees on juhil kindlam tundmus. Tuleb aga hoolitseda, et põlenud gaasid mootorist ei pääse juhi ruumi ja et viimasel on küllaldaselt õhku hingamiseks.

„Oli nagu oleksin sõitnud mugavas salon-autos, tunne oli kerge ja auto ei libisenud kurvedel.“