

Auto-Sport & Turism

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

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

VI AASTAKÄIK.

Nr. 4 (62) APRILL 1933.

ILMUB KORD KUUS.

S I S U.

Jällegi uus raudtee.
Pilk tulevikku.
Toorõli automootori küttena.
Näpunäiteid auto imikule.
Fordi hinnad ja palgad.
Jõuvankirte seaduse elluviimise määrused.
Edeveoga Adler „Trumpf“.
Lennuasjandus.
Turism.
Kroonika.

I N H A L T.

Wieder eine neue Eisenbahnlinie.
Ein Blick in die Zukunft.
Rohöl als Brennstoff für Automotoren.
Ratschläge für Autosängling.
Ford Preise und Ford Löhne.
Ausführungsbestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes.
Adler — „Trumpf“.
Aus dem Flugwesen.
Tourismus.
Chronik.

Jällegi uus raudtee.

SEEKORD VALGA-ABJA VAHEL.

Uute raudteede ehitustuhin ei näigi meil raugevat — kuigi kriis kipub pigistama viimasegi hingeivakese kodanikust välja ja kuigi riigi võlad ja maksud rõhuvad rahvast rohkem kui kuskil mujal.

Võlgu ja välislaenuade abil oleme vähema kui aastakümne kestel ehitanud juba viis uut raudteed: Sonda-Mustvee, Tartu-Petseri, Lelle-Papiniidu ning Rapla-Virtsu liinid ja Vana-Vändra harutee. Vaevalt on ükski neist uutest raudteedest ennast tasuv — suurem osa töötab kahjudega. Teede sihid on rajatud mõnede üksikute huvides ja nõudmisel. Nad on ka ehitatud nõnda, et vaevalt on liin liikumisele avatud, kui juba vajub tee, sild või koguni uus hoone.

Nüüd on jälle ehitamisel uus raudtee. Seekord Valga-Abja vahele. Siht on juba aetud ja ehitustööd pidid algama lähemal ajal. Raudtee-inseneridele ja ettevõtjatel olla hädasti tööd vaja ning — riigil raha rohkesti. . .

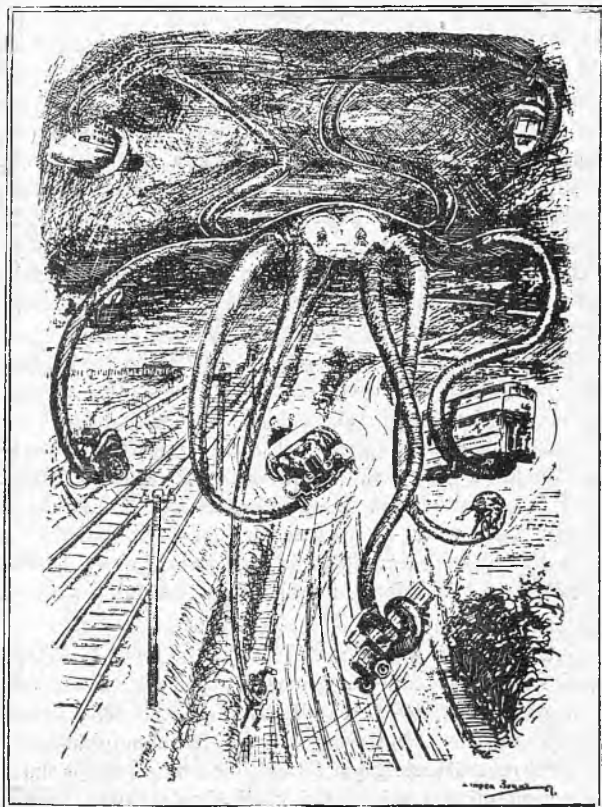
Õnneks sattus uue tee ehitamise küsimus — kuigi seda peeti juba otsustatuks — ajakirjanduses arvustuse alla. Seal on selge sõnaga öeldud, mis rahvas uutest raudteedest ja nende ehitajaist arvab. Tahtmata seekord omapoolt küsimust pikemalt puudutada, võtame siia ajakirjanduses ilmunud arvamisi ja fakte.

Pealkirja all „Valga-Abja raudtee“, kirjutab „Vana raudteelane“ „Päevalehes“ nr. 7—1933 muuseas järgmist:

„Silmas pidades et raudteede ehitamine kui ka raudteede ekspluaterimine nõuab väga suuri kulusid, siis harilikult asutakse raudteede ehitusele siis, kui põhjalike kalkulatsioonide varal on tehtud kindlaks, et kaivatsetava liini tulud suudavad katta vähemalt ehituse mahutatud kapitali protsendid, liini korrashoiu ja liiklemisega seotud kulud. . .

„Ehitatud liinid — Rapla-Virtsu, Tartu-Petseri ja Vana-Vändra — töötavad koguni nõrgalt Lelle-Papiniidu liinil on rongide liikumine ja kaupade laadimine rahuldav, kuid selle liini avamisega on kaubavedu tunduvalt vähenenud Mõisaküla-Türi vahel. Eriti

vähenevad veod raudteel möödunud aastal. Näiteks, 1932./33. eelarveaasta kuue kuu (1. 4. — 30, 9.) jooksul, võrreldes 1931./32. a. samade kuudega on raudteeveod vähenenud järgmiselt: kaubavedu 30.780.000 tonn-



KAS LEIDUB SARNANE „RAUDTEE-ÕGIJA“
AINULT INGSISMAAL?

See fantastiline joonistus avaldati inglise „Motoris“ juba 1919. a. ja korrati 28. II. 1933. uuesti. Joonisel on kujutatud „raudtee-oktopus“, mis vastavalt uuele liiklemisseadusele annab raudteele õiguse kõik teised liiklemisvahendid alla neelata.

km, pagasivedu 130.000 tonn-km ja reisijate-vedu 16.975.000 reisija-km võrra; ühenduses sellega on vähenenud ka nendest vedudest raudtee tulud 1.571.406 krooni võrra; 1929./30. a. sama kuudega võrreldes on tulud vähenenud 2.677.079 kr. võrra. 1929./30. eelarveaastal andis raudtee riigikassale puhast ülejääki 2.742.104 kr., kuna 1931./32. a. oli ülejääk kõigest 1.341.551 krooni.

„Raudtee vedude vähenemise ja tulude kokkukuvamisemise põhjusteks on kõigepealt järgmised asjaolud: a) üldmajandusliku kriisi tõttu vähenenud eksport- ja transiitkaupade veod, b) veotariifide alandamine eksportkaupadele, c) jõuvankrite konkurents.

„Raudteevalitsuse poolt kogutud andmed näitavad, et kõikide linnade ja rahvarikkamate maakohtade vahel on tegutsenud hakanud maksuliste reisijate- ja kauba-vedude alal suured hulga autobusse ja veoautosid.

„Need jõuvankrid teostavad maksulisi vedusid mitte üksnes lähematess raudteejaamadesse, vaid linnast linna ja külast küladesse, üle terve maa. Näiteks — Tartust külasid mööda Jõhvini ja Narvani, Samuti Pärnust, Lihulast, Märjamaalt ja teistest kaugematest kohtadest Tallinnani ja vastupidi, vaatamata sellele, et nende linnade ja alevite vahel olema raudtee.

Mõni aasta tagasi ehitati Vana-Vändra alevisse raudtee pikkusega 11 km, mis läks maksma üle 300.000 krooni, aga nüüd see teharu töötab suure puudujäägiga sest kaupu ja reisijaid veetakse rohkemalt autodega. Koguni elussead Vana-Vändrast Võhma tapamajja saadetakse tihtipeale veoautodega. Seni kui maanteed peetakse korras riigi kulul ja nende teede kasutajad ja lõhkujad, s. o. jõuvankrid, suuremaid maksusid riigile selle eest ei maksa, ei suuda raudtee veohindade suhtes nendega konkureerida.“

Siin „Vana raudteelane“ siiski eksib. Viimaste kolme aasta jooksul on riik saanud üksinda välisbenziini pealt (17.865.216 kg. à 5 senti) 893.260 krooni teedekapitali heaks. Kaugelt suurima osa bensiniist — umbes 80—85% — tarvitavad jõuvankrid. Lisaks autotollid, liini- ja registreerimismaksud jne., mida kõike jõuvankrite pealt ja nende liiklemise eest riik võtab. Vaevast on ala, mis oleks meil rängemalt maksustatud kui just mootortransport. Teesid lõhuvad autod aga kuus korda vähem kui hobu-transport. Et mootortransport kiirem ja painduvam, siis võidab see alati ja igalpool võistluses raudteega — kuigi viimane riigile mingisuguseid maksusid, osalt isegi kütte eest, ei maksa. Peatagu mees, et meie maanteed on seatud korda ja peetakse korras just jõuvankrite, õieti nende omanikkude ja tarvitajate kulul. Raudteedele maksab riik juure — maanteede jaoks annab vaid nii palju kui autode omanikelt ja tarvitajailt ning bensini- ja teistest tollidest ja maksudest saanud.

Edasi loeme:

„On koguni arusaamatu, mis otstarbeks sarnasolukorra juures tahetakse veel juure ehitada kalleid ja riigile kahjutovaid raudteid! Meil kui põllumajanduslikul väikesel riigil võrreldes mõne sama pindalaga, kuid suure tööstusriigiga (Belgia) on reisijate ja kaupade veod nii hulgaliselt kui ka liiklemise intensiivsuse poolest õige väikesed.

„Meie raudteede üldväärtuseks loeti varemalt üle 100 miljoni krooni, nüüd peale varanduste ümberhindamist loetakse väärtuseks 73.106.000 kr., 1931./32. a. andis raudtee riigikassale puhast ülejääki 1.341.551 kr. seega kõigest 1,8% investeeritud kapitalist.

„Valga-Abja k.-r.-raudtee kavatsetakse ehitada Valgast läbi Tõrva, Taagepera ja Nuija kuni Abja jaamani, üldpikkusega 70 km. Uus raudtee läheneks Läti piiri läheduses ja 15—20 km kaugusel paralleelselt Valga-Mõisaküla k.-r. liiniga. Kuigi meie valmis ehitaksime Valga-Abja liini, jääks Lätile kuuluv Valga-Mõisaküla liin püsima. Et aga viimase kaudu tegelik kaugus Valga-Pärnu vahel 10 km vähem, siis reisijate ja kauba vedu Valga-Pärnu vahel nähtavasti ka edaspidi tuleb teostada Läti Mõisaküla kaudu, s. o. mööda lähemat ja odavamate teed. Kuigi meie tegelikult kaupasid veaksime Abja kaudu, peaksime veomaksu ikkagi võtna lühema kauguse eest, s. o. nagu läbi Läti. Samuti kujuneks ebanormaalseks ühendus uuel liinil Tartu suunas. Praegu on Tõrvast maantee kaudu Puka jaamani 30 km, Pukast Tartuni 48 km, kokku 78 km. Tõrva-Puka vahel peavad ühendust autobus ja veoautod, ka Puka-Taagepera vahel liigub omnibus. Uut teed Valga kaudu oleks Tõrvast Tartuni 113 km, s. o. 35 km rohkem. Vaevast võib loota, et Tõrva reisijad ja kaubad veetakse ringi Valga kaudu. Arvatavasti ilmestub sama nähtus, kui praegu V.-Vändras ja Võrus — sõidetakse endiselt otseteed jõuvankritega V.-Vändrast Võhmani ja Pärnuni ning Võrust Põlvani.

„Eesti-Läti vahel on maksev kokkulepe, mille põhjal meie piiriäärsetel elanikel on õigus oma vagunsaadetised saata lihtsustatud korras Läti jaamade kaudu Eestisse. Seda korda kasutavad meie ärimehed õige tihti metsamaterjalide väljavedamiseks Pärnu Taagepera ümbruse piiriäärsetest rajoonidest.

Kõik need asjaolud lubavad oletada, et uuel teel Pärnu ja Tartu suunas suuremaid vedusid loota ei ole. Uut teed kaudu läbi Abja Tallinna suunas kaugus küll lüheneks, aga neid vedusid ei oleks kaugeltki nii palju, et selle liini ekspluateerimiskulud ära tasuks.“

Selle tasuvuse juure — tee ehitamis-ekspluateeri- ja korrashoiukulud üksikasjaliselt arvestades — paneb „Vana raudteelane“ suure küsimusemärgi. Ta ei usu sellesse. Tema arvestuse järele maksab Valga-Abja liini ehitamine 2.500.000 krooni, ekspluateerimis- ja korrashoiukulud ning kapitali protsent aastas kokku 472.400 krooni, nii et aastane tulu peaks olema ümarguselt 500.000 kr. Tuues vastavaid tulu-arvuseid teiselt kitsaroopalise osadelt, leiab artikli autor —

„Et k. a. raudtee tulud veel palju vähemad on kui möödunud aastal, ja uuel liinil suuremaid vedusid ette näha ei ole, siis Valga-Abja liini tuludeks esialgu tuleks arvestada umbes 150.000—160.000 kr. aastas.

Põhjendades ülaltoodud raudtee tegevuse aruanne-tele, selgub, et Valga-Abja raudtee peaks töötama kahjuga.. Riigil tuleks iga aasta juure maksa ekspluateerimiseks tarvisminevate kulude kattteks üle 300.000 kr. ja sisse investeeritud kapital jääks jäädavalt tagasi saamata.“

Nii arvab asjast asjatundja. Ja umbes sama toonitab „Uudislehes“ nr. 7 s. a. ka keegi V. K. Pealkirja all „Mõttetu pillamine vaesel ajal“ kirjutab ta V.-A. uue liini ehitamise kohta:

„Esialgsete kalkulatsioonide järele läheb uue raudtee ehitus maksma üle 250 miljoni senti. Võib aga julge olla, et siis kui tee valmis saab, on ehitamine läinud palju kallimaks, kui ette kalkuleeritud. Seda näitavad juba senised raudteede ehitamise kogemused.

„Ehitajad sellest siinamaale pole küsinud, et oleks vaja ehitada eelarve järele. Eelarve on kujunenud ehitamise järele. Kuid mis tagantjärele enam saab pa-

randada. Raudtee ehitamine riigi rahadega on kord alanud ja peab minema ka edasi — riigikogu ei pääse kusaigile uue täiendava krediidi määramisest.

„Alates 1931. aastast näitab raudteede tegevus, veovankrite suure konkurentsi tõttu, tagasiminekut.

„Ajakirjanduse veergudel on palju kõneldud raudteede ehitamise küsimusest kõrvuti maanteede ehitamisega ja lõputulemus on olnud ikka *maanteede kasuks*.

„Praegu on aeg, mil igal kodanikul on õigus nõuda, et riigi väljaminekud läheks õigesse kohta. Kui samas on aga teada, et miljonid lähevad sinna, kust on enam-vähem selge, et tulevikus tuleb kapitali protsendi asemel ohverdada uued summad puudujääkide katteks, siis on lugu tõepoolest arusaamatu.

„Kogu maailmas on leitud, et *tulevikus raudtee eluõiguse omab maantee*. Kui meil kord ka sellele arusaamisele jõutakse, siis suudetakse ka piir panna mõtte-tule rahapillamisele.

„Abja-Valga raudtee ehitamine tulevikus on veel seda mõttetum, et on olemas Valga-Mõisaküla liin. Sellel liinil tuleb küll lätlastele maksta teatud pearaha

vagun-telg-kilomeetrite pealt, kuid vedude hulka siamaale arvestades, on see meile siiski kasulik.

„Kui samas kuuleme, et Abja-Valga liinile lisaks on kerkinud päevakorraks ka Jõgeva-Põltsamaa-Võhma liini ehitamine, siis peab küll imestama, kelle huvisid siin teenitakse.

„Praegu veetakse Põltsamaalt veoautodel isegi Tallinnasse kaupsid.

„Uue liini ehitamise küsimuse tõstnud kuuldavasti üles asjaolu, et muretseda tööd ettevõtjatele.

„Ja peab küll ütleva, et uute raudteede ehitamine praegu võib kasulik küll olla ettevõtjale, kuid üldiselt mitte. Kui tahetakse meil töötä töölisti teede ehitamisele viia, siis võetagu kätte ja ehitatagu üks hea maantee. See on igatahes produktiivsem viis raha äratarvitamiseks.

„Uusi raudteid meie riigi seisukord ja tuleviku väljavaatav praegu ei kannata ja selles on küsimus.“

Eelolevatele tsitaatidele pole vaja kommentaare. Nendes on öeldud *väljaspool autoasjandust* makse avalik arvamine ja see on *täpselt sama*, mis meiega oma.

A. V. y.



Pilk tulevikku.

Auto 10 aasta pärast.

Ettekuulutusi ei saa kunagi võtta puhta tõena, kuid siiski on huvitav kuulda asjatundlikult poolt, millises suunas tohiks auto areneda tulevikus. Muidugi on need vaid oletused, ja võib olla ei täitu neist ainustki, kuid on ka väga võimalik, et oletused muutuvad õige pea tõeks.

Inglise tuntum autokonstruktor *Mr. Burney*, samuti Alvis vabriku autoehitaja *Mr. John* avaldavad oma arvamist, milline peaks nende arvates olema auto 1942. aastal.

Mr. Burney usub, et järgmise 10 aasta jooksul autod palju ei muutu, vaid kinni peavad praegusest kujust. Edasi, — auto konstruktorid olenevad publikust: Iga uus idee tuuakse turule väiksel arvul, s. t. kallimate autode seerias. Kui publik rohkem arvul huvitub uuendusest, ning eelistab seda vanematele tüüpidele, siis kasutatakse uuendusi üldiselt ja juba ka odavamatel masinatel. Nii võidab uus idee poolehoidjaid. Muudatused autokonstruktsioonis vähemal määral on möödapääsematud, üheltpoolt juba seepärast, et alatasta tekib uusi teid, mis lubavad ikka suuremaid kiirusi, teiselt poolt on mootorid viimastel aastatel teinud selliseid edusamme, mis lubab mõelda sõidukikere ülesehituse muutmisele.

Kui praegusa aja keskmist autokonstruktsiooni arvustavalt vaadelda, siis peab ütleva, et *raskusjaotus* ei vasta nõuetele. Viimane peaks olema selkõmber korraldatud, et umbes $\frac{2}{3}$ üldkoormatusest langeks *tagumistele ratastele* ja $\frac{1}{3}$ *ederatastele*. Seeläbi oleks pidurdamisvõime suurem ja libisemist oleks kergem kõrvaldada. (Ei tohi aga unustada, et suur osa konstruktoore kindlasti loodab näha tulevikus ainult *ederatasteveoga autosid*, ning kui see lootus teostub, siis ei ole *Burney* raskusjaotusega midagi peale hakata, kuna *ederatastevedu* nõuab ka *ederataste* suuremat koormatust, et omada küllaldast teelpüsi-võimet adhäsiiooni.)

Edasi arvab *Mr. Burney*, et 10 aasta pärast just sõidumugavuse tõstmiseks palju tehakse. Õieti on see

päril rumal, et tänapäeva autos ei saa kirjutada ega lugeda, ega ka vaevata süüa. Autod peaksid olema palju *pikemad*, et seda võimaldada.

Mootor asetatakse tagumise assi taha, et olla kooskõlas dünaamiliste põhiseadustega ja uueviisilise raskusjaotusega. (Aga ka siin ei saa märkimata jätta, et tagumise assi taha võib asetada ainult kerge ja väike mootor, kuna suurem ja raskem ei sobi sinna, eriti kiirel sõidul, sundides auto „looklema“.) Käigulülitust ei ole enam vaja, või ainult harukordadel. Diiselmootor leiab muidugi poolehoidjaid kuid katsed bensiini tulekardetavuse vähendamiseks on diiseli suureks konkurendiks.

Mr. John ühineb *Burney*’ga ses punktis et lähema 10 aasta jooksul suuri muudatusi ei teki. Vedrude suhtes aga saaks paljugi ära teha. Ka praegustel moodsatel autodel on vedrud õieti samal põhimõttel asetatud nagu vanadel postvankritelgi. Milliseid võimalusi näeb *Mr. John* siin radikaalseks ümberkorraldamiseks? Tema arvates peaks enam tähelepanu pöörama *jahutusüsteemile*. *Mootorite* ehituseks peaks leitama *uus metall*, mis omaks *asbesti* vastupidavuse ja *klaasi* kõvaduse. *Käiguseadeldis*, *sidur* ja *hoovratas* on ajast ja arust, ja ka kõik senised uuendused ei ole siin palju jõudnud parandada.

Mr. Kettering, Gen. Motors Corp. abipresident, kirjutab järgmist:

„Ma ei taha midagi ettekuulutada, sest see on alati kardetav. Oletame aga, et valiksime viimaselt autonäitusel ilusaimad ning parimad autod, ning kõik nende maksimaalsed omadused ühendaksime ühte autosse, ja oletame edasi, et selle auto lakk ei pragune, et ta kummid ei kulu, lühidalt, et materjali väärtus ei kahane ajaga, vaid jääb ikka samaks. Ütleme, et auto hind oleks ka vastav tema väärtusele näit. 2000 doll. Siin ei räägiks keegi vastu. Aasta hiljem ehitatakse teine selline auto, aga kas siis esimese auto eest veel keegi maksaks 2000 doll.? Vaevast usutav, —

ka 1800 doll. näiks siis liig kallina. Kümne aasta pärast ei huvitaks see auto enam kedagi. Ainult aeg üksi vähendab aastas 10% auto väärtusest. Sama lugu on ka teistes tööstusharudes. Aeg pole heatahtlik isegi täiuslikuma auto vastu, ning muudab ta 10 aasta jooksul teoreetiliselt väärtusetuks. Mitte see ei ole põhjuseks, et materjal kaotaks oma väärtuse, vaid et vaated muutuvad. Teiste sõnadega — muutuvad väärtusmõisted, ideed.

Usume muidugi, et järgmise 10 või 20 aasta jooksul ikka paremaid ning täiuslikumaid autosid turule saame. Uuendusi ootame ja loodame just kummi-, bensiini-, ja terasetööstuse alal.

Üldiselt ei tohiks järgmise 10 a. jooksul autotööstuses lööksõnaks mitte *revolutsioon* olla, vaid pigem *evolutsioon*. Auto edasiarenemine nii tehniliselt, majandusliselt kui ka sõidukindluselt on tähtis.

Toorõli automootori kütteks.

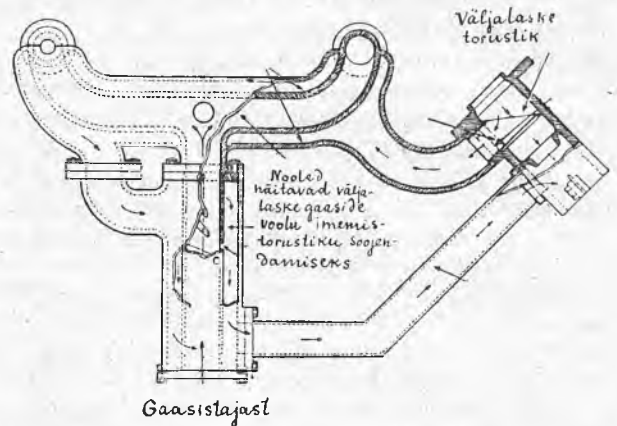
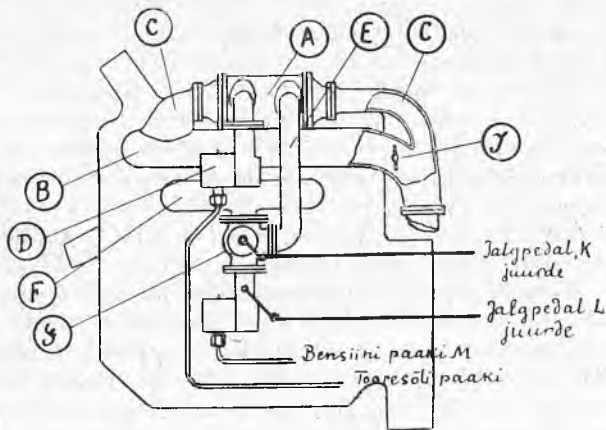
Alljärgnevalt toome kirjelduse ühest uuest gaasistajast, mis juurdemonteerides endisele gaasistajale, võimaldab bensiinimootorit kütta toorõliga (naftaga).

1. Automootori väljalaske toru (c) külgi on monteeritud eri soojendus- ja aurustusseade (A) toorõli tarvis. (Vaata juuresolevat skeemi). See on tarvilik seadise, et toorõli nõuab korralikuks gaasistamiseks märksa suuremat soojust kui bensiin.

2. Otsekohe soojendusseade juurde on monteeritud toorõli gaasistaja (D) nii, et tolmustatud toorõli otse teed sattuks aurustusseadesse (A).

3. Soojendusseadest (A) läheb toru (E) mootori imemistorusse (F), kuhu on bensiinigaasistaja peale monteeritud vahetükk (G). Selles vahetükis asub vastav pöördklapp, mille ülesanne automaatselt üleviimine bensiini kütelt toorõli küttele. Samuti toorõli kütelt bensiiniküttele.

4. Väljalaske torustikus on reguleerklapp (I), mille abil on võimalik reguleerida eelsoojendust soojendusseades, vastavalt küttele sordile, ilmastikule ja mootori tüübile.



5. Vahetükist (G) viib hoovastik jalgpedaalile (K), kuhu vajutades lülitakse mootor toorõli küttele ja mille abil sünnib ka töötamine. Vajutades aga jalgpedaalile (L) sünnib töötamine bensiiniga, nagu harilikult.

6. Armatuurlaual asetatakse uus väike bensiinipaak (M), mis on torustiku abil ühendatud bensiinigaasistajaga. Endine bensiinipaak seevastu on toorõli tarvis.

Sel viisil on saavutatud vedela toorõliga häid tagajärgi, kusjuures tooresõli tarvitus on vähe väiksem bensiini tarvitusest. Käivitamine sünnib bensiiniga. Mootor töötab toorõliga korraliku reguleerimise puhul pehmemalt kui bensiiniga. Mootori võime toorõliga töötades on natuke väiksem kui bensiiniküttele juures. Sel seadl on veel see paremus, et on võimalus igal ajal üleminna bensiiniküttele, nagu eriti raske veo juures suurematel tõusudel või jälle toorõli lõppemisel teel.

Küttaine kulu kokkuhoid võrreldes puhta bensiiniküttega ca 50—60%.

Täpunaiteid autoimikule.

Lülitades kolmandast käigust teise või teisest esimesesse, antakse vahegaasi, s. t. kui lülituskang seisab tühijooksul, surutakse sidur lühidalt sisse ja antakse pisut gaasi, et sidurivõll saaks tuure, mida ta peab omama madalama käigu sisselülitusel. Siin küsib iga algaja: Kui palju peab gaasi andma?

Seda on täpselt võimata vastata. Peab andma seda rohkem gaasi, mida kiiremini auto lülitusemomendil jookseb. Kuid raskusest saab ka mööda sel kombel: Sidur välja, kolmas käik tühijooksule, sidur kiirelt sisse ja kohe välja, teine käik sisse ja jälle sidur sisse. Ja kõige tähtsam: terve selle lülitusmanöövri

jooksul hoidke parem jalg gaasipedaalil täpselt samas seisundis, nagu enne lülitamist.

Ärge kergitage teda siduri väljalaskmisel, muidu ei ole sellest kõigest mingit kasu. Sel kombel lülitades aga tuleb vahegaasi automaatselt just tarviline hulk. Kui teie täpselt lülitusmanöövri läbi viite, on vahegaas alati õige, ja käigu lülitamine sünnib igasuguse tempo juures vaikselt ning kergelt.

**

Piinlik seisukord: kumm on tühjaks läinud ja ratas ei tule otsast ära, kuna üks kruvisid on kinni roostetanud. Te keerate kruvi kõigest jõust, klopite

haamriga, — roostetanud kruvi aga ei liigugi; ta kaotab ainult oma äärenurgad, ja siis olete „löödud mees“. Kui peale selle veel vihma sajab, unustate oma hea kasvatuse ja söimate läbi oma päris süütud kaasasõitjad, — mis muidugi asja ei paranda!

Tehke parem järgmist: otsige oma tööriistade kastist peitel, ja kui seda ei leia, siis võtke suur kruvikeeraja. Paari haamrilöögiga tehke väike auk kangekaelsele mutrile. Sellega saate toime, ilma et oleks vaja enne lukusepaselli eksam sooritada. Ja kui Te nüüd peitli kaaljooles (s. t. tangensiaalselt kruvile) asetate auguäärele, ning haamriga tugevasti peale lööte, ongi kruvi lahti. Sõrmedega võib siis edasi keerata.

Aga mitte unustada: ärge asetage peitlit sel kombel, et lahtilöömise asemel lööte veel kõvemini kinni! Kuna peaaegu kõik kruvid keeravad paremale poole, peavad haamrilöögid olema sihitud paremalt pahele.

Paremal pool tänavat seisab autoderida, tihedalt üksteise taga. Kui nüüd keskel on koht vaba, ja Teie tahate sinna oma auto asetada, siis alati tagurpidi sisse sõita. See on kergem ja kindlam.

Odavad väikeautod klõbisevad, kolisevad, tiksuvad, sahisavad, ohkavad, kägisevad. Milline neist lärmidest just sõitja närve piinab, oleneb mootori tirudearvust, seega sõidukiirusest. Nii mõnigi väikeautojuht peab

sedä närvidemassaashi Jumala poolt seatud loodusjõuks ja arvab, et see peabki nii olema.

Kuid peab just vastupidi olema. Sellisel armsal lärmiskaalal on enamasti ikka pisitilluke põhjus, mis on mitte just korraliku montaashi tagajärjeks ja mida saab vähese kuluga kõrvaldada. Raskus seisab ainult põhjuse leidmises. Kuulmine petab; võib vanduda, et latern klõbiseb, — ja tõeliselt on süüdlaseks numbrilaud taga.

Kui väikeauto on 1500 klm vana, on aeg lärmi- allikaid hakata sulgema. Kuna tõeliselt kurjad hääled ei teki täna ebatasaste järeldusena, vaid 95 juhusel 100 hulgas, olenevad mootorikäigust, siis on järeluurimine üsna lihtne. Laske mootor tühikäigul joosta, tooge omale üks abiline ja asetage ta tüüri- ratta taha. Andku ta pikkamisi gaasi, kuni tekib mingisugune lärm. Komboka niikaua oma sõidukit, kuni kära vaikib. Koht, mida puudutasite, oligi kolina allikaks. Seda korrake mitmesuguse tiirude arvu juures.

Te olete üllatatud, mida te kõik leiate! Ainult paar näidet: instrumentlaud vibreerib (nurgarauad vajalikud), käsipidurikang tiksus (pisut paindunud), üks poritiib koliseb (kruvi kinnikeerata, väike nahatükk raami ja pleki vahele!), tööriistad kastis klõbisevad (paremini pakkida!), mootorikatte kinnitislukud logisevad (tükike kummivoolikut ületõmmata), jne.

Ja kui korra tekib päris meeletu kolin, pragin, müristamine ja plärin, nagu läheks mootor tükkideks, siis vaadake kõige pealt järgi, kas te pole mitte jät- nud kruvivõtme mootori kõrvale plekile!

„Fordi“ hinnad ja Fordi palgad.

ALLA MÖLEMAD!

Ford Motor Company alandas hiljuti oma 4-silindriliste autode hindu 50 doll. võrra. Seda põhjustas Euroopa praegune autoturg. Oli vaja võistelda General Motorsi hindadega — oli vaja püsida juhtival kohal toodangu ja müügi suhtes. „Fordi“ hinnaalandus võis aga sündida ainult tööliste töötasu arvel. Fordi tööliste palku alandati 4 dollarini — *ajutiselt*, nagu teatatakse. Võrdlusena mainitagu, et 20 a. tagasi, kui autotööliste palgad Ameerikas olid 2.50—3.00 doll. päevas 10 tunni eest, lühendas Ford tööpäeva 8-tunniliseks ja tõstis iga töölise (isegi iga uksevahi ja põrandapühkija) palga 5 dollari peale. See oli pomm Ameerika tööstuses. Maailmasõja ajal ja seda järgnevail aastail tõsteti Fordi tööliste palku nõnda, et 1929. a. nad said 7 dollarit juba 6-tunnilise tööpäeva eest. eSe oli maksimum. Maailma majanduskriisi mõjul alandati aga palku hiljem 6 doll. peale ja tööd tehti 5 päeva nädalas. Nii oli seni.

Fordi suurimaks võistlejaks on General Motors oma laialdase toodangu ja müügiaparaadiga. Viimane olles nõus pres. Hooveri tööpuuduse vastu võitlemise kavaga, otsustas hiljuti temale alluvates autovabrikutes panna maksma 5-päevase töönädala

Ford aga, sellest peale kui ta laskis turule uue 8-silindrilise, on toodangu ja müügi suhtes jälle saavutanud esikoha. Näiteks: möödunud juulis müüs Ford 38,4% terve U. S. A. autotoodangust ja rohkem kui 50% selle kuu kestel valmistatud veoautodest. Käesoleva aasta algusest kuni septembrini (9 kuud) oli

Gen. Motors oma 376,258 müüdüd jõuvankriga esikohal (268.310 „Chevroleti“, 41.640 „Buicki“ ja 38.926 „Pontiaci“), kuna „Fordi“ oli müüdüd samal ajal ainult 187.593 tükki. Osa aega (maikuu) seisid Fordi vabrikud täielikult — *sellepärast!* Kuid jälle on Ford oma toodangu ja müügiga esikohal.

Käesoleva aasta U. S. A autotoodang vaevalt ületab 1,5 milj. üksuse. Peale Fordi ja Gen. Motorsi on suurimaks tootjaks Chrysler-firma oma 148.521 (alates 1932. a. algusest peale) valmistatud jõuvankriga. „Forde“ aga registreeriti samal ajal 187.593 tk. Muidugi Ford ei anna maailmale täpseid andmeid — ehk siis kui nad ületavad teiste omad. Teada aga on, et peale Fordi autotööstuse, kõik teised autovabrikud töötavad vaid 25% tootevõimest — et k. a. esimesel poolel toodang oli ainult 60% võimest. Ameerika autovabrikute senine kahju on sellega ümmarguselt 13.500.000.000 dollarit.

Asjatundjate arvates on Ameerika autotööstuse seisukord järgmine: Umbes 5.000.000 võimalikku autotoostjat on lükanud uue auto ostmise tulevikku ja seda kriisi tõttu. Oodatakse paremaid aegu. Et seisukord paranemas, siis loodetakse, et autode ost eesoleval hooajal ületab 50% võrra käesoleva aasta. Minnakse optimismis isegi nii kaugele, et arvatakse 1933./34. a. päris „autopalavikku“ ostude suhtes. Autod vananevad ruttu ja mõne-aastane seisak elustab paratamatult turgu.

Takistuseks Ameerika autotööstusele on muidugi

import-maadeld maksma pandud tollid, keelud ja valuutamüügi-kitsendused. Kõik need ähvardavad hävitada rahvusvahelise kaubanduse — ka autoalal. Ameerika autodel oli lahti maailma autoturg, nüüd ähvardab see sulguda. Sel puhul jääks turuks vaid Ameerika manner. Viimane on aga sealse autotoodangu

jaoks liig kitsas. iSis on vaja piirata toodangut turule vastavalt. Aga et seda ei sünniks, — selleks *alla hinnad ja palgad!* Ford annab jällegi eeskujuga, kuigi selle tagajärjel raskusi ette tuleb, mis sunnib kas või ajutiseks sulgema vabrikut, mis *autoreporterite* uuemate teatete järele ongi saanud tõsiasjaks.

Jõuvankrite seaduse elluviimise määruused.

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

1. osa.

Üldmäärused.

§ 1. Käesolevate määruste alla kuuluvad kõik veo- ja sõiduabinõud, mis määratud masinajõul liikumiseks avalikkudel teedel, tänavatel ja platsidel, ilma et nende liikumise suund oleks seotud rööbastikuga.

Põllumajanduses tarvitavate jõuvankrite, mis ei liigu väljaspool maapidaja koha piire, ja põllutöö- ja tee ehituse masinate, nagu isesõitvate rehepeksutraktorite ja lokomobiilide, teehöövliite, teerullide jne. ja abimootoriga jalgrataste kohta on maksvad ainult käesolevate määruste §§ 65 kuni 85.

§ 2. Käesolevate määruste kohaldamisel tuleb lugeda:

1) mootorrattaks — jõuvanker, mis liigub mitte enam kui kolmel rattal, tühikaaluga mitte üle 350 kg; järelvankrid ja küljekorvid sellesse kaalusse ei kuulu;

2) sõiduautoks — reisijateveo jõuvanker, millel ei ole üle seitsme istekoha, juhi koht ühes arvatud, ja millel ei ole vaba ruumi lisaistmete ja kauba paigutamiseks;

3) reisijateveo autobuseks — jõuvanker, millel on üle seitsme istekoha;

4) segaveo autobuseks — jõuvanker, millel on peale reisijateruumi kaubaveoks eriruum või reisijateruumis kauba paigutamise võimalus;

5) kaubaveo autobuseks — kinnine või kaetud jõuvanker, mis sisse seatud kaubaveoks.

6) veoautoks — jõuvanker, mis on sisse seatud kaubaveoks;

7) traktoriks — jõuvanker, mis on ehitatud järelvankri vedamiseks;

8) jõuvankri tühikaaluks — liikumiskorras — jõuvankri kaal ilma koormata;

9) täiskummirehvideks — elastsed kummirehvid, mille kammki paksus rehvi normaallaiuse juures ei ole alla 25 mm;

10) õhukummirehvideks — kummirehvid õhuvoolikuga, kus jõuvankri koormata seisukorras surve on üle hariliku õhusurve.

2. osa.

Jõuvankri üldtehnilised nõuded.

§ 3. Iga jõuvanker peab olema ehitatud, sisse seatud ja varustatud liiklemiskindlalt, kusjuures on nõuetav, et oleks hoitud ära tule- ja plahvatushädaoht ning üleliigse müra, suitsu ja auru tekitamine.

Plahvatusmootorite juures peavad suitsugaasid välja tulema vaikselt läbi sumbutaja.

§ 4. Jõuvanker peab olema varustatud:

1) tugevalt ehitatud tüürseadmega, mis võimaldaks kindlat ja kiiret tüürimist;

2) kas kahe teineteisest rippumatu pidurdamissüsteemiga, mis oleks käsitsetatav kahe teineteisest rippumatu pidemetega, millest üks ka siis peab töötama, kui teine rikkes; igal juhul peab nii üks kui teine süsteem küllalt võimas olema ja kiirelt töötama ja peab jõuvankri petama hädaohtus liiklemiseks tarvilikul kaugusel;

3) vähemalt ühe häälelise signaalseadmega; autodel ja autobustel ning traktoritel peab see signaal olema sügavakõlaline, mootorratstel aga heledakõlaline. Kontroll-, politsei- ja teenistuse erimärkidega varustatud tuletõrje- ja haigeveo-jõuvankrid võivad olla varustatud eri-signaalabinõudega;

4) elastiliste kummirehvidega, mille rehvi pinnasurve igale sentimeetrile rehvilaiusele ei ületa Teede tarvitamise ja liikumisvahendite muutmise määruse (RT 27 — 1932) § 10 ette nähtud norme.

Iga jõuvanker peab olema varustatud peale eelmises lõikes ette nähtud seadmete ja abinõude:

1) eesküljel vähemalt kahe, mootorratste juures aga vähemalt ühe, ühekõrgusel asuva laternaga, värvita või nõrka kollakat värvi klaasiga. Nende laternate väline äär ei või olla üle 40 sentimeetri seespool jõuvankri gabariiti.

Laternad peavad pimedal jal ja paksu udu puhul jõuvankri ees olevat sõiduteed küllaldaselt valgustama. Pimedaks ajaks loetakse käesolevas määruses:

a) aprillist kuni septembrini — aeg üks tund peale päikese loojangut kuni üks tund enne päikese tõusu;

b) ülejäänud kuudel — aeg pool tundi peale päikese loojangut kuni pool tundi enne päikese tõusu;

2) tagaküljel ühe punase valgusega laternaga, mis kinnitatud sääraselt, et selle laterna valgusega oleks nähtavalt valgustatud jõuvankri taha asetatud registreerimismärk.

Juhul, kui jõuvankril on taga järelvanker, peab viimase taha olema asetatud registreerimismärk, ning selle märgi kohta eelmises (p. 2) ette nähtud valgustusnõue on maksev ka järelvankri kohta.

§ 5. Propelleriga varustatud jõuvankrid võivad avalikkudel teedel liikuda ainult siis, kui propelleri läbimõõt ei ületa jõuvankri gabariiti, kusjuures propeller peab olema tarvilikult kaitstud hädaohtu liikumise võimaldamiseks.

§ 6. Jõuvankrid, mille tühikaal ületab 350 kilogrammi, peavad olema varustatud tagasikäigu-seadmega, mida on võimalik panna töötama juhi istmelt.

§ 7. Sõidu- ja veoautod ning autobused peavad olema varustatud:

1) peegliga, mis võimaldaks juhile näha tagaliikuvat mööda sõita soovivat sõidukit;

2) mehaanilise suunanäitajaga, kinnitatud ette mõlemale poole tuuleklaasi raami külge;

3) jõuvankrid, mis liiguvad väljaspool linnade ja ale-vite administratiivpiire avalikuks otstarbeks, peavad olema varustatud hädavajalikkude arstiabinõudega esimese abi andmiseks ja nimelt:

- a) sidemeid 3 tk. à 15 sm laiad,
 „ 3 tk. à 10 sm laiad,
 „ 2 tk. à 5 sm laiad;
- b) steliriseeritud marlit ½ m;
- c) ligniini 50,0;
- d) Lig. Ammon. caustic. 5,0 (klaaspurgiga pudelis);
- e) T-ra Valerian aeth. 15,0;
- f) T-ra Jodi 20,0 soovitatav klaaspurgiga pudelis ja alumiiniumist toosis, mis seest asbestiga kaetud;
- g) kolloodiumi;
- h) väike klaas;
- i) vatti 50,0;
- j) žgutt (kummirihm).

Tähendatud arstiabinõud peavad olema paigutatud kas kinnisesse kasti või puldanist kotti. Autobuses peavad need abinõud olema paigutatud punase risti märgiga varustatud kinnisesse kasti.

§ 8. Jõuvankri käsitsuspidemed peavad olema asetatud sääraselt, et juht võib nendega talitada ka pimeduses, ilma et tarvitseks ära pöörata oma pilku sõiduteelt.

§ 9. Jõuvankriga lubatakse võtta kaasa järelvankreid järgmistel tingimustel:

- 1) enam kui ühe järelvankri kaasavõtmisel on nõuetav jõuvankreid registreeriva asutise eriluba;
- 2) järelvanker peab olema varustatud kummirehvidega;
- 3) järelvanker peab olema varustatud kindla ja kiirelt töötava pidurseadmega.

Kui järelvankri pidurseade ei ole säärase ehitusega, et jõuvankri juht võiks istekohalt panna selle töötama, siis peab järelvankriga sõitma kaasa isik, kes tarviduse korral pidurdab. Jõuvankri juhi ja selle pidurdaja vahel peab olema märguandmise võimalus.

Kaherattaga kärud ei kuulu selle nõude alla.

Jõuvankreid registreeriv asutis võib lubada p. 3 erandeid, kui ta leiab, et järelvanker on jõuvankriga hädahäda liikumise võimaldamiseks küllalt liikumiskindlalt ühendatud;

4) jõuvankri ühendus järelvankriga peab olema teostatud nii, et järelvanker ka tee käänakutel liiguks võimalikult jõuvankri jälgedes.

§ 10. Autobused peavad vastama peale eelmistes (3—9) paragrahvides sisalduvate nõuete veel järgmistele tingimustele:

- 1) peavad olema varustatud õhukummirehvidega;
- 2) reisijate- ja segaveoks tarvitavatel autobustel peab reisijateruum olema varustatud akendega, kusjuures igal küljel vähemalt üks aken oleks allalastav, ja erilise õhuvahetusseadmega;
- 3) peavad olema ehitatud sääraselt, et mootori suitsugaaside sissetungimine reisijateruumi ei oleks võimalik;
- 4) peavad olema varustatud vastavate signaalabinõudega, et seesolevad reisijad võiksid autobuse juhile märku anda;
- 5) juhi läheduses peab olema tule kustutamiseks kõlvuline tulekustutaja.

§ 11. Maksuliseks reisijateveoks tarvitavad autod peavad olema:

- 1) korralikud ja puhtad;
- 2) küllaldaselt kiire aktseleratsioonivõimega käikude vahetamisel;
- 3) 1. aprillist 1936 alates varustatud neljaratta-jalgpiduritega.

Kinnistel üüriautodel peavad uste klaasid olema avatavad.

§ 12. Jõuvankreid registreerivad omavalitsused korraldavad üldist jõuvankrite tehnilist järelevaatust tarviduse järgi, kuid vähemalt kord aastas enne jõuvankrite aastamaksu tasumist.

Peale selle on jõuvankreid registreerivatel asutistel õigus igal ajal nõuda, et jõuvanker toodaks selleks määratud kohale järelevaatuseks.

Üldisest jõuvankrite ülevaatuse ajast teatatakse vähemalt 2 nädalat ette, kuna juhusliku järelevaatuse toimetamiseks etteteatamise aeg ei ole tähtajaga piiratud.

Kui jõuvankri omanik ei saa määratud ajaks jõuvankrit ülevaatusele tuua, on tema kohustatud takistavatest põhjustest registreerivale asutisele kirjalikult teatama hiljemalt ülevaatuse ajaks.

Jõuvankrite omanikkudelt võetakse ära, tarbekorral politsei abiga, registreerimistunnistus ja registreerimismärgid:

1) kui jõuvanker järelevaatusel osutub liikumiskõlbmatuks. Nimetatud tunnistust ja märke võib politsei ära võtta ka omal algatusel ja nõudel, kui selleks volitatud järelevalve-ametnik või komisjon tunnustab jõuvankri liikumiskõlbmatuks; neil juhtudel antakse jõuvankri omanikule tähtaeg jõuvankri kordaseadmiseks; tagasisõiduks jõuvankri asukohta või sõidukit registreerivasse omavalitsusse tuleb kaasa anda § 16 kohaselt selleks ette nähtud luba;

2) kui jõuvankrit tähtajaks järelevaatusele ei ole toodud või kui järelevaatusele ilmumist takistavad põhjused registreerimisasutise poolt ei ole tunnustatud mõjuvateks.

3. osa.

Jõuvankrite liikumise üldkorraldus.

I peatükk.

Jõuvankrite registreerimine ja registreerimismärkidega varustamine.

§ 13. Avalikkudel teedel, tänavatel ja platsidel on keelatud liikuda jõuvankritel, mis ei ole registreeritud või mis ei kanna registreerimismärke või mil ei ole kaasas § 16 ette nähtud luba.

§ 14. Jõuvankreid registreerivad ja varustavad registreerimismärkidega Harju, Tartu, Viru, Järva, Viljandi, Valga, Võru, Põlva, Lääne, Pärnu ja Saare maavalitsus ja Tallinna, Tartu ning Narva linnavalitsus.

Kaitseväge päralt olevate jõuvankrite registreerimine ja registreerimismärkidega varustamine toimub Kaitsemägede poolt määratud korras. Kaitseväelaste kui ka kaitseväe päralt olevaid jõuvankreid registreerivad esimeses lõikes tähendatud asutised.

§ 15. Jõuvankri registreerimiseks tuleb jõuvankri omanikul pöörduda kirjaliku soovivaldusega vastava omavalitsuse (§ 14 esimene lõige) poole. Selles soovivalduses tuleb tähendada:

- 1) jõuvankri omaniku nimi, eesnimi ja elukoht;
- 2) jõuvankri alaline asukoht;
- 3) jõuvankri liik — sõiduauto, veoauto või eriotstarbeline auto, autobus, lint- või ratastel veotraktor, järelvanker, küljekorviga või küljekorvita mootorratas jne.;
- 4) a) jõuvankri ja järelvankri firma; b) ehituseaasta (mudel); c) šassi vabriku nimetus, šassii tüüp ja vabriku nr.; d) telgede arv; e) mootori nr.; f) jõud (HJ); g) karosserii vorm (lahtine või kinnine);

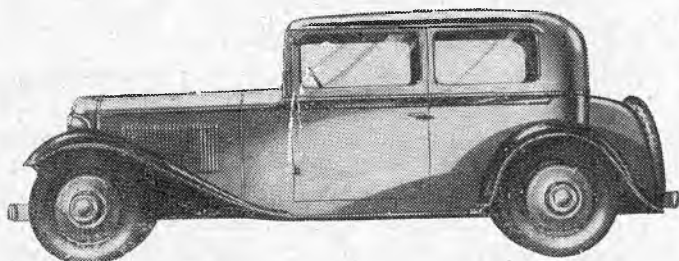
(Järgneb.)

Edeveoga Adler „Trumpf“.

Oli juhused teha proovisõit uue Adler „Trumpfiga“. See on edeveoga väikeauto. Aga ruumikas, mugav ja kiire. Nauding oli selles sõita!

Ehituselt on „Trumpf“ uudiseks. Ei leidu teist väikeauto-tüüpi, millega seda võrrelda — nii unikum on see ehitus-tehnoloogiliselt vaadatuna. Ei mõtle siin üksinda *ederatastega vedu* — see polegi enam uudiseks — vaid „Trumpfi“ teisi omapärasusi.

Raami — sõna tavalises mõistes — „Trumpfi“ polegi. Kere lamab alusel, mis koosneb metall-kastidest, mis kokkukeedetud ja tugevate terastorudega ühendatud kindlaks sillaks.



Edeveoga 4-istmeline Adler „Trumpf“-tõld.

„Trumpfi“ aluse paremusena tuleks eelolevale veel lisada, et see koos kerega (olles ühtlasi kere põrandaks) moodustab terviku, mis ei murdu.

Kere on erakordselt madal. Ent siiski seest küllalt kõrge. Seda on võimaldanud *madalal asuv alus*, millele kere on asetatud ja *edevedu*. Aluse ja kere madaluse tõttu pole vaja astelaudu külgedel; astud maast otse sisse. Uksed on laiad ja kuna esimesed istmed on hingedel ettepoole kallutatavad, siis on pääs tagumistele istmetele kerge. Tagumise istme seljatagune on ka hingedel. Seda ülestõstes pääseme istme taga auto päras olevasse ruumi. Viimane on kohvritele. Et kohver väljast kinnine, siis on see kindel ka näppajate, vee ja tolm vastu. Seest on kere pehmelt ja maitsekalt polsterdatud. Edeistmed on reguleeritavad ja valmistatud kroomitud terastorudest.

Instrumentlaud on harilik — ühes kõikide moodsate instrumentidega. Tüür on aga uudiseks, sest mõlemad *ederattad* on iseseisvalt juhitavad.

Tüüriposti külge on monteeritud ka käiguvahetuskang, mille ülemises otsas väike hoov ja all ühendus väga kompaktselt transmissiooniga.

Käikusid on neli ette, neist kolmas ja neljas hääletud. Käiguvahetusemehanism on ühtlustatud, mis võimaldab käiguvahetust ja teeb selle hääletuks. Kolmas käik on sõiduks mägisel ja halval teel, neljas suuri kiiruseks.

Mootor, transmissioon ja differentsiaal moodustavad kokku-monteerituina väikese kompaktselt üksuse. Mootoril on silindrid 4, mõõtudega: läbimõõt 71 mm, kolvikäik 95 mm, maht 1,494 (alla 1½) liitrit. Pidurhobusejõudu on mootoril 3400 tiiru juures 32. Klapiid

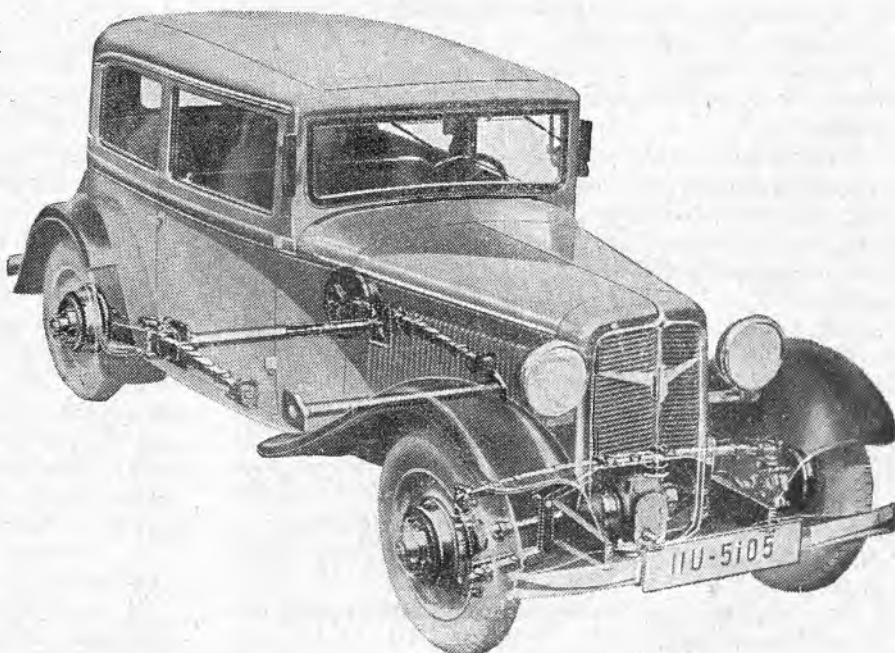
on kõrvuti. Kolvid on Nelson-Bohnalite tooted. Vantvõll on kolmel pealaagril ja varustatud tasakaalustajatega. Kaasistajas on õhufilter ja eriline pump aktseleeratsiooni jaoks. Sidur on üheplatteline. Kütet (bensini) tarvitab mootor 8—9 liitrit ja õli ¼ ltr. 100 km kohta. Keskmine kiirus on 70 km ja maksimumaalne 95 km tunnis. Mootori jahutus on veega.

Elektriseadis on „Bosch“ toode, 6-voldilise vooluga. On starter, dünamo ja automaatne süütekontrol.

Mootor, nagu vedrudki on kummist alustel. Tõukeleevendajad on üles-alla töötavad, hüdraalsed ning automaatse kontrolliga, mis tüüriposti küljes.

Tagumised rattad, olles kumbki omaette „telje“ otsas, keeravad alati paraleelselt, sellega vähendades suuresti kummide kulu. Sama võib öelda ka *ederataste kohta*. Ederataste veoga on võimalik sõita kurvesid kiirelt. Proovisõidul näiteks võtsime tänavnurgad linnas 40 km tunnikirusega. *Seda ei tee ükski tagumiste ratastega liikuv auto!* Pole siis ime, et Adler „Trumpf“ võitis hiljuti suure Brandenburgi murdmaasõidu ülekaalukalt.

Käigukast on varustatud spiraal-hammasratastega. Mootori õlitamine sünnib survega. Sidur on Timken rull- ja kuullaagritel. Neljaratta mehaanilised pidurid. Rataste vahe 1250 mm, telgede vahe 2775 mm, kõrgus maapinnast 220 mm, kinnise kerega (tõldauto) kaal ca. 900 kilo. Määrimist tagumised vedrud ega nende ühendused üldse ei vaja; auto eesotsas on kõik määrimist vajavad liikuvad osad varustatud suurte õlitopsidega, mida tuleb täita iga sõidetud 3000 km järele. Soovikorral varustab vabrik „Trumpf“ tüüpe ka 1,7 ltr. mahuliste mootoritega. Nende mootoritega saavutab „Trumpf“ üle 100-kilomeetrilise tunnikiruse.



Edeveoga Adler „Trumpf“. Joonisel näha tagumiste vedrude asetus.

Üksikasjaliselt võetuna näib, et viimaks ometigi on *meieautoturule ilmunud moodne ja viimaste uuendustega, mugav, kiire, ökonoomne ja nähtavasti hästi vastupidav väikeauto* (mis aga ei näi sugugi nii väike!). Ja võrdlemisi odav ta on.

Autoreporter.

Lennuasjandus

Enne ja nüüd.

Dipl. ins. K. Anton.

Umbes 25 aastat tagasi loeti neid, kes pühendasid end lenduri kutsele — „hullumeelseteks“. Neid oli vähe, lendureid tunti isegi nime pidi. Lennuplat-sile, tol ajal künkalise loomaväljale, — ilmusid nad, tormiliselt tervitatud vaatlushimulise inimmassi hüstee-rilisest kätteplaginast. Puhkes lahti vaimustuse torm, kui nad pärast pikemat kobamist aparaadi kallal (len-nuki kere juures oli alati midagi korrast ära ja mootor põrnitses alatasase kuritahtlikusega) lõppude lõ-puks siiski õhku tõusid ja lennata võisid.

Kuidas nad õppisid lendamist, jääb tänapäeval mõistatuseks. Tolle aja lennuõpilased vuristasid mõ-nede harjutustundide vältel, kui aparaat juhuslikult oli korras, mööda lennuvälja, siis võtsid südame rindu, andsid täisgaasi, tõusid hea õnne peale õhku ja lenda-sid oma enesetunde järgi. Et tänapäeval veel mitmed *lennuveteraanid* on elus, on tõesti ime.

Lendamisele andusid tol ajal kas tõesti hulljulged, või need, kel midagi polnud kaotada. Üks kuulsamaid lendure lennuasjanduse algaegadest, *Aubert Latham*, oli tiisikushaige, arstid loobusid tema ravimisest. Kuna tal midagi elust loota polnud, hakkas ta lenduriks. Ta tegi õhus julgemaid trikke; see oli mäng surmaga. Kuid saatus polnud määranud talle lenduri surma ja kuigi ta sageli läbi elas nii mõnegi hirmuäratava ava-rii, pääsis ta siiski iga kord tervena. Ta suri kaugel lennuväljalt, Afrikas, kus teda ühel suurjahil veeho-bune surnuks tallas.

Kui lihtsalt võtsid asja lennuõpilased ja õpetajad, on näha alljärgnevalt 1900 aastast pärit olevast aja-lehe sõnumist: „Tuntud jalgrattur-champion *Van der Born* andis oma nõusolu — hakata lennuõpetajaks *Farman*'i lennukoolis. Ühe nädala vältel lõpetasid len-nukunsti kooli neli õpilast“. Jalgratta sõitu loeti tol ajal hääks *eeskooliks* lenduritele. Jalgratturid võivad hoida tasakaalu, ja see oli lenduri jaoks tol ajal suu-rima väärtusega asjaolu. Saavutati ju stabiilsuse alal-hoidmist õhus ka kehakaalu nihutamiseks. *Curtius* ehitas oma esimestes masinates kandepindade pööra-miseks kangi, mida pidi vajutatama õlaga. *Santos Dumont* kinnitas selle juhtimisorgaani tõmbetraadi oma lennuvesti seljale. Kui kurve peal kaldus keha, siis vajutas ta esimesel juhul kangile, teisel — tõmbas traadist. Kes kaotas keha tasakaalu, kaotas ka võimu lennuki üle.

Vaimustus uue kunsti vastu oli hiiglasuur ja pol-nud tumestatud mingisugusest erialateadusest. Len-duri oskust hinnati väga kõrgelt. Lenduritest jutus-tati kõige hullemaid asju. Üks tol ajal ringi rändava-st lennuguludest oli lugu lendur *Verdines*'i võitlusest kotkaga lennul Paris—Madrid (1911). Kõrgete Pü-renee-mägede peal hõljudes, tungis lendurile kallale hiigla suur kotkas. Üks käsi tüüril, teine kangil, oli lendur täiesti kaitsetu. (Lahti laskmist tolle aja mõis-te järgi ei tuntud). Oma hädas haaras lendur kangi hammastega, sai ühe käe vabaks, tõmbas välja oma taskunoa ja pimestas kotka. See päästis teda!

Ühest teisest lendurist, *Andrée Beaumont*'ist ju-tustati, kuidas ta karva pealt oleks kaotanud oma sil-ma. Ühel lennul ristles teine lennuk ta sõiduteel. Kui ta vaatas ülessepoole, sai ta propelleri tuule otse näkku. Õhujuga sattus silmalaugu alla ja puhus selle üles nagu kummipalli. Ainult osava pea pöörde läbi võis Beau-mont ärahoida silmalaugi lõhkemist! Kaitseprille tol ajal polnud. Ka tuulekaitset, suure õhu vastusurve tõttu, ei tarvitatud; lendurid kandsid mütsi sirmiga tagapoole.

Kui aga tol ajal oleks jutustatud, et mõnel saa-matu lennuõpilasel, — kes harjutuslennu ajal käima-lasknud propelleri täisgaasiga ja unustanud seejuures pidurdamise, — lennuk inimesteta äralendanud ja hil-jem ilma suurema vigastuseta iseseisvalt maandunud, — seda poleks uskunud tol ajal kõige osavamgi len-dur. Uuemal ajal olla selline juhtum aset leidnud tõe-likult. Selles just võibki näha suurt vahet möödnud aegade lennumasinade ja nüüdiste vahel. Kahekümne aasta eest ei tahtnud masinad nii väga sõna kuulata, neid pidi sundima lennule. Enne oli kunst, — hoiduda õhust, nüüd on küllalt, kui lendur oskab masinat juh-tida.

Igatahes nõutakse nüüd lendurilt enam. Möödu-nud on ilusal ilmal lendude ja erilise õnne omavate lendurite aeg. Lendurile usaldatakse inimelud ja nõu-takse 100% kindlustust. Lendurõpilasi ei lasta enam valikuta „linnuametile“. Surmakandidaadid ja hull-julged riskeerijad omavad kõige vähem väljavaateid saada lenduriteks. Selle tõsise kutse juurde lastakse ainult kehaliselt ja vaimliselt täiesti usaldusväärilisi isikuid. Rattasõitu ei loeta enam mõõduandvaks eel-katsetamiseks. Nõutakse spordi- ja võimlemis saavu-tusi, haridust ja intelligentsi. Väljaõpe kestab vaid 6 kuud spordilendurile ja 4 aastat suurlennuki juhile. Lendamine kui kõrge-kunst jääb muidugi ka tänapäe-val veel äravalitute eesõiguseks, kellede nimesid, täp-selt nagu 20 aastat tagasi, tunneb iga laps.

Ka väga huvitav on, kuidas teostatakse nüüdisajal lendu pimeduses ja udus. Umbes 10 aasta eest oli lend õõsel ja udust läbi peaaegu mäng surmaga. Kui lendur sattus juhuslikult uttu, siis oli tema orientee-rumisvõimega lõpp. Ainsa mõõduriistana omas ta tol ajal *tuuridemoõtja*. Kui mootori tuuride arv kahanes, oli see märgiks, et lennuk tõuseb, ja seda järsumalt, mida väiksemaks muutus tuuride arv. Ja kui siis len-dur lõpuks õnnelikult väljunud udust tõusu abil, siis pidi ta edasi lendama hea õnne peale, sest et tal pol-nud isegi kompassi.

Nüüdisajal on lenduril kasutada täiesti kindlad ja usaldusväärilised mõõduriistad, et võimaldada pime-lendu. Sellegi päale vaatamata on pimelendamine kunst oma ette, mis vajab õppimist. Nende mõõduriistade käsitamist õpib lendur erilistel kursustel ja alles pä-rast seda „kõrget kooli“ valdab ta lennukit täielikult.

Et õppida pimelendu, astub lendur lennuki pime-dasse ruumi (pimekambri), — täiesti suletud, aken-

deta juhtimiskohale. Välisilmaga, s. t. õpetajaga on ta ühenduses ainult kõnetoru kaudu. Selle peale vaatamata võib ta juhtida lennukit „pimekambri“ mõõduriistade tahvilil on monteeritud kuus riista: õhukiiruse resp. lennukiiruse mõõtja; tuurilugeja, — valvamiseks mootori tegevuse üle; statuskoop, mis näitab masina tõusunurka; kompass — lennu suuna kindlaksmääramiseks, vurr — kallakmõõtja masina õgvendamiseks pöörangutel ja lõpuks kõrgusemõõtja. Nende mõõduriistade numbrilaud on ülevõõbatud fosforvalgusainega. Parema ülevaate otstarbel on mõõduriistad seatud selliselt, et lennuki õige asendi, normaalse kiiruse jne. juures osutid asuvad omavahel õige nurga all või paralleelselt üks teisele. Kui muutub mõne osuti seisak, siis on see kohe nähtav, õpilane võib pöörata tähelepanu ühele nendest eksiteele sattunud osutitest, ilma et kaotada ülevaate kogupildist. Pimekambri juhtimiskangid on kuppeldatud õpetaja juhtimiskangidega; õpilase vead võib ta kohe parandada.

Kuid vaatamata igasuguste, teravmeelselt viimistletute mõõduriistadele on pimelend siiski ikka veel ohtlik. Tõsistel olukordadel saab lendur, sedavõrd kui ta kaotab pikamaa sõidul nägemuse, *peilamissignaalid*, millede järgi ta võib hoiduda oma kurssi. Selleks otstarbeks astuvad tegevusse kaks raadiosaatjat. Üks saadab välja *punktid*, teine *kriipsud*. Kui kriips ja punkt on kuulda järgnevatena üks teisele ühetaoliselt, on kurs õige; kui kriipsud ehk punktid üksteisest ettejõuavad, siis on lendur eksinud kursilt ja peab masina õigele teele juhtima, kuni intervallid jälle ühetaoliseks saavad.

Ainuke asi, mida ei õpetata veel pimelennul ja mida õppida ei saa, on maandumine pimesi. Ainult üksikudel juhtudel õnnestub lenduritel maanduda udus. Nagu endistel aegadel, peab ka nüüd veel lendur jääma õhku seniks, kui uduloor haihtunud. Kui vahepeal põletisaine ära kulub, siis öeldakse lennukile „ela hästi“ ja usaldatakse oma elu langevarjule.

Alles uuemal ajal loodetakse leitud olema „kajaloodis“ seadeldis, mis suudab võimaldada maandumise udus. Kajaloodi printsiip on järgmine: helitrehter paiskab heli maapinnale. Helilained saavad tagasi reflekteeritud. Teine helitrehter püüab nad kinni ja juhib lenduri kõrvadesse kuuldetorude abil. Ajavahe saate ja vastuvõtmise vahel annab lennu kõrguse. Printsiip pole enesest mitte uus, kuid mõned üksikasjad konstruktsioonis pakuvad vast huvi. Kõlariist, — vile — töötab gaasisurve abil. Selleks otstarbeks ühendatakse vile ühe mootorisilindri põlemiskambriga. Mootori võime peale see ei mõju. Läbi survetasandamise ventiili voolavad gaasid riistasse, kust nad umbes 7 atm. surve all võivad igal ajal juhitud olla pärast

nõelventiili avamist vilesse. Vastuvõtte trehter on ehitatud lennuki kere tagaotsa; selle ja kuuldetorude vahel, mida lendur pistab omale kõrvadesse, on ehitatud kõlafilter, mis sumbutab mootori müra ja läbilaseb ainult vile tooni. Vileventiili avamisel hakkab töötama osutmõõduriist, millele lendur võib ära lugeda ajavahe saate ja vastuvõtte vahel. Skaala jagavused annavad kauguse maapinnast otsekohe meetrites.

Kajalood on nii peenetundeline riist, et ta võib näidata 10 mtr. kõrgused. Kui lendur on jõudnud teiste instrumentide abil kuni maandumiskohani, siis võib ta oma lennukõrguse üle otsustada mõnemeetrilise täpsusega ning valida seejärgi kallaknurga liuglennu jaoks. Kui kajalood osutub hääks, siis võib lendur ennast julgelt usaldada õhumerre vaatamata öö ja udu peale, ilma et elu mängu panna.

Lõpuks veel paar sõna pildistamisest õhust. Igapäev, kõikides maades tõusevad õhku fotolennukid, et valmistada ülesvõtteid maakaartide ja igasuguste mõõtmiste jaoks; igapäev on õhufotograaf väljas ilmastikuolude uurimiseks. Õhuülesvõtted omavad tänapäeval mitte ainult sõjaväelisteks, vaid ka kogu eraelu majanduslisteks otstarbeteks suure tähtsuse.

Pikk ja vaearikas oli tee, kuni ülesvõtteaparaat vallutas õhu. Tasa edasi hõljuvast õhupallist võidi samuti valmistada omalajal ülesvõtteid kõige lihtsama aparadiga. Edasitormav lennuk nõudis teistsuguseid instrumente. Just õhupildistamise seadeldiste alal on saavutanud optilised tööstused hiiglasuuri edusamme. Ka fotokeemiline tööstus on samuti palju kaasaaitanud õhupildistamise arenemisloos. Sajad ja tuhanded katsed olid tarvilikud, et konstrueerida soodsaid objektiivse aparateid jaoks ja valmistada kõlbuliku negatiivmaterjali. Raskused kasvasid ühes lennukõrgusega. Maastik on alaliselt kaetud sinihalli looriga, mis sageli ka tänapäeval teeb pildistamise võimatuks. Kuid enamalt jaolt on saadud jagu ka sellistest raskustest. Said proovitud igasuguses värvingus filtrid, nende seas ka vedel filter, mis täidetud mittekülmava vedelikuga. Selle filtriga on õnnestunud pildistada suurtest kõrgustest vee all sõitvaid allveelaevu jne.

Väga suurte raskustega tuleb võidelda pildistamisel kõrgustes üle 5000 mtr. Suur külm selles kõrguses muudab objektiivi metallosade massi, nii et objektiivi korrapärasest funktsioneerimisest ilma eriliste abinõudeta ei või juttugi olla. Seepärast konstrueeritakse fotoaparaatide jaoks elektriline kütteseadeldis, mis täielikult tasakaalustas temperatuurivahed ja garanteerib aparadi reeglipärase, korraliku töö. Seda kõetavat objektiivi käetakse lennuki mootorist, täpselt nii nagu käetavad meeskonna lendurülikonnad.

Eralennuasjanduse võimalusi Eestis.

H. Tombach, lennuasjand. dipl. ins.

Esimene Õhuasjanduse Ühing Eestis asutati 1930. a. sügisel Tallinnas. Praegu on olemas üle maa juba võrdlemisi tihe võrk sääraseid ühinguid. Kõigil on vist teada sihid, mida taotlevad nimetatud organisatsioonid ja millede lõpptulemuseks peab olema *õhu- ja gaasikaitse* korraldamine meie maal. Riigikaitse seisukoht on määrav õhuasjanduse ühingute tegevusele lennuasjanduse alal: 1) lendurite tagavara kaadri moodustamisel, 2) lennumasinat soetamisel. Tagavara lendurite kaadri olemasolu võimaldab sõja korral reast

langenute lendurite kiiret asendamist uute jõududega. Lennukeid on õhuasjanduse ühinguil tarvis juba esimesena nimetatud ülesande täitmiseks, see on eralennurite väljaõppeks; kuid, kuigi neid õppe- ja turismilennukeid ei saa kasutada õhulahingus, on neil siiski ka suur tähtsus sõja korral, kus neid võib tarvitada abilennukeina side teenistuseks, haigete ja haavatute transporteerimiseks jne.

Mainitud kahe peaülesande kõrval on ühingute tegevus suunatud lennuasjanduse arengule soodsa üld-

olukorra valmistamisele. Levitades teadmisi lennuasjanduse alal, selgitades rahvale õhukaitse tähtsust, äratades noortes huvi lennukimudelite ehituse ja purilennu vastu, toetades moraalselt ja võimaluse korral ka rahaliselt lennusporti ja lennukurssi, algatades lennukiväljade korraldamist, mõjutades riigi elu juhtivaid isikuid arusaamisele kodumaa lennutööstuse loomise võimalikkusest, nõudes küsimuse ülestõstmist ja arutusele võtmist oma õhuliinide sisseseadmisest, selgitades riikliku lennuasjanduse poliitika vajadust, — hõlbustavad ühingu enesele kaudselt ka oma otsekoheemate ülesannete täitmise.

Üle kahe aasta on möödunud Eesti esimeste õhuasjanduse ühingute sünnist. Mõningatele positiivsetele tulemustele vaatamata peab kahetsusega konstateerima, et ühingute senine töö ei ole olnud nii viljakas, nagu ta seda oleks võinud olla. Sellepärast lubatagu allpool avaldada mõningaid mõtteid selle üle, mida võiks meie oludes teha lennuasjanduse mitmesugustel aladel ja osutada tähelepanu võimalikele põhjustele, mis on takistanud õhuasjanduse ühinguid täitmast täiel määral neid lootusi, mis pandi ühinguile nende loomise algpäevil.

Arvame, ja nagu oleme võinud veenduda selles, on meiega ühel arvamisel suur osa õhuasjanduse ühingute tegevusest huvitatud ringkonnist on üheks ühingu tegevust pidurdavaks põhjuseks ühingute sisemine organisatsioon. Kui me silmitsime ühingute eesotsas ja juhatuses olevate isikute nimekirju, siis me konstateerime meeleldi, et neis nimekirjades leidub ainult meie tuntuimate ja lugupeetumate seltskonnategelaste nimed. Kahjuks aga on paratamatu, et isikud, kes etendavad tähtsat osa poliitilises elus ja on ülekoormatud seltskondliku tööga, ei leia küllaldaselt aega selleks, et endid pühendada püsivalt õhuasjanduse ühingute tegevuse juhtimisele ka siis, kui neil on küllaldaselt arusaamist õhukaitse tähtsusest ja tarvilik huvi õhuasjanduse vastu. Kuna aga meie õhuasjanduse ühingu on väga noored, siis on eriliselt tarvilik, et neile osutatakse tähelepanu püsivalt ja intensiivselt.

Suurearvuline juhatust, mis koosneb liikmeist, kel vähe aega, ei hõlbusta kuidagi ühingu asjaajamist. Pealegi hoitakse sel moel ühingu tegelikust tööst eemal nooremad jõud, kel rohkem aega, rohkem vaimustust, kes isiklikult, sportlikult ehk teistel motiividel, mitte ainult riiklikel kaalutlusil, on huvitatud sellest, et ühingu tegevus oleks intensiivne ja kannaks vilja. Seepärast oleks vist ühingu tegevusele kasulikum kui praegune ajujuhatust muudetakse ümber *ajujuhatuseks*, kuna ühingu *tegelik* juhtimine antakse nooremate kätte. Ajujuhatust, millele võib anda ka mõni teine nimi, suhtuks heatahtlikult ühingu tegevusele, kaitseks ühingu huvisid väljaspool, hangiks ühinguile tarvilisi rahalisi toetusi jne. Neid ülesandeid oleks tal eriti kerge täita kuna, nagu juba ülal öeldud, tema liikmetel on tarvilik mõjuvõimsus riigi ja seltskonna elus.

Ühingu tegevuse sisemine juhtimine jääks isikute kätte, kes on vahetult huvitatud ühingu heakäekäigust. Usume, et sarnaseid isikuid meil leidub ja et nad meeleldi nõustuvad pühendama osa omast vabast ajast lennuasjanduse edendamisele meie kodumaal.

Niipalju õhuasjanduse ühingute organisatsiooni puudustest.

Selles kirjutises tahaksime veel puudutada propaganda teostamise küsimust õhuasjanduse idee kasuks. Propaganda ülesandeks on tutvustada laiema ringkondi lennuasjanduse võimetega ja tema tähtsusega kaitseabinõuna ja liiklemisvahendina, näidates ühtlasi

igapäevase võimalusi kaasatöötamiseks lennuasjanduse põllul ning märkides kasu ja lõbu mida pakub säärane kaastöö.

Tallinna Õhuasjanduse Ühing on propaganda otstarbel lasknud trükkida vastavaid lühidaid ja hästi koostatuid brošüüre, milliseid on levitatud maksuta. Sama ühing on annud välja ka lennuasjanduse albumi „Eesti Lendur“ nr. 1; teine sarnane album on praegu ettevalmistusel. Ei saa hästi pooldada lennuasjanduse *eriajakirja* ehk *albumi* väljaandmist meie oludes, kus lennuasjandus on alles arenemata ja eri-albumi või ajakirja väljaandmine suurte kuludega seotud. Eriajakirja ehk albumi loeksid ainult vähesed ja peamiselt just need, kel on juba otseselt tegemist lennuasjandusega, nagu näiteks lennuväelased — see on ringkonnad, kelle juures on üleaarne teha propagandat lennuasjandusele. Selle vastu aga inimene, kes silmapilkselt ei ole huvitatud lennuasjandusest, seepärast et tal ei ole selge ei õhusõidu tähtsus ega tema võimalused, kuid kellest võib olla saaks tulise „jüngri“ tarvilise selgitustöö agajärjel, ei hakka ostma säärase ajakirja. Mõnda ostjat kohutab ära ka säärase ajakirja paratamatult kõrge müügihind. Ning lõpuks tuleb arvestada ka inimese loomuliku laiskusega — juba see fakt, et ta peab enesele ajakirja küsima ja muretsema, hoiab nii mõnegi lugeja eemal.

Hoopis teisiti on propaganda, mis tehakse loetavais ajakirjades ja ajalehtides. Siin on kirjutis juba inimese silmade ees — inimese vaev selle kirjutise läbilugemiseks on tehtud minimaalseks — tal tarvitseb ainult lasta pilgul libiseda üle trükitud ridade.

Propaganda tegemist nimetatud kujul takistab kahjuks küll ajalehtede vastuseis, kes ei taha anda ruumi kirjutistele lennuasjandusest, põhjendusega, et see ei huvitavat laiema ringkondi, ehk küll rahva heatahtlik suhtumine õhuasjanduse ühingute ettevõtteisse tõestab vastupidist. Kuid jättes esialgu kõrvale ajalehed võiks teha algust ajakirjadega, kel juba oma iseloomu kohaselt on põhjust huvitada lennuasjandusest ning kelle lugejate ringkonnist on kõige rohkem välja vaateid leida õhuasjanduse propagandale vastuvõtliku elementi. Sääraseiks ajakirjaks oleks „Auto — Sport & Turism“ — *tee lennukile* viib tihti *auto* kaudu ja on tõenäolik, et *autosportlaste* ja *mootorratturite* seas leidub kõige kergemini tulevase lennureid ja lennuki omanikke; „*Kaitse Kodu!*“ — need, kes on alatselt valmis kaitsma isamaad ei tohiks huvituseta olla õhukaitse ja õhuasjanduse vastu; *noorsoole* määratud ajakirjad — noorsugu on vanemaist vastuvõtlikum uutele ideedele ja tehnika uudistele, noortest võrsuvad meie tulevased lendurid. Muidugi tuleks igas ajakirjas avaldatavad kirjutised kohendada sisult ja vormilt lugejaskonna huvidel.

Selle kirjutise piiratud raam ei võimalda käsitada kõiki propaganda teostamisega ühenduses olevaid küsimusi. Tahaksime ainult osutada tähelepanu veel sellele, et propagandat tuleb teha kolmes erinevas keskkonnas, kusjuures vastavalt soovitud tulemustele tuleb tarvitada ka erinevaid vahendeid. Need kolm keskkonda oleks: 1. laiema publik, 2. noored, 3. valitsuse ja riigikogu ringkonnad.

Ilma riigi ja seltskonna toetuseta ei ole võimalik õhuasjanduse areng meie maal. Seepärast on selgitustöö tegemine viimasena nimetatud keskkonnas esmajärgulise tähtsusega. Meie juhtivale ringkonnale tuleb selgeks teha, et Õhukaitseliit on õigustatud saama abi riigilt samadel alustel nagu kaitseliit ja kehakasvatuskliin.

Turism

Suvi läheneb!

Aeg mõelda suvistele rännakuile.

Mai juba käes — suvi ukse ees. On aeg mõelda suvistele rännakuile. On aeg teha kavu ja plaane suvepühade ja puhkeaja viitmiseks. On aeg hakata tegema ettevalmistusi. Jätta kõik viimaseks hetkeks, juhuse juhtida, pole õige. Kõiges, ja *kõige rohkem just puhkepäevade ja aegade õieti viitmises*, on vaja *kavakindlust!*

„Aeg on raha“ — öeldakse. Ja nii see ka on. Eriti puhkuse suhtes. Seda saab vaid päeva, kaks, nädalat paar ja parimal juhul kuu aega. Alati liig vähe. Ja suigi on meil lühike — nagu Lapi sääse elu. Vaevalt on jõutud suveni ja juba lähivad ööd pimedaks ja jahedamaks. Ja märgata on, et aasta-aastalt läheb meie suvine kliima ka üldiselt jahedamaks — talved sellevastu pehmemaks ja ka lühemaks. Kevade ja sügise on ka muutunud, esimene külmemaks, teine soojemaks — mõlemad aga *pikemaks*. Külmal ja pikk kevade rõõvib meilt suure osa suvest, mis meil juba nii-kui-nii lühike. Nende asjaoludega arvestades võime täie õigusega öelda, et aeg on raha — *eriti suvine aeg!*

Et nõnda on, siis on vaja kasutada see kallid aeg võimalikult *otstarbekohaselt*. Nii et sellest oleks vaimulist ja füüsilist kasu. Et esmaspäeviti ja puhkuselt tagasi töö juure tulles oleksime värsked, tervemad ja targemad.

Sellisteks teeb meid õieti viidetud aeg reisil ja looduses. Liikuminegi on puhkuseks, liigutagu kas või jalgsi. Liikumine toob vaheldust ja iga vaheldus on meie organismile ja vaimlisele minale puhkuseks. Selles see kasu ongi.

Kuid vahelduste otsimine võib ka olla — *peabki olema* — nii suunitud, et sellest ka meie teadmiste, tundmuste kasu on. Iga väljasõidu ja puhkuse sihiks olgu siis — peale läbielamiste, tundmuste, vahelduse ja puhkuse — ka meie silmaringi ja teadmiste laiendamine.

„Palju käinud — palju näinud“ on teiste sõnadega: *mida rohkem läigud ringi, seda rohkem õpid*.

Ei ole vaja ka igakord kaugele minna. Pea igas nurgas meie kodumaal on kohti, mis kohased külastamiseks. Paljud meist ei tunne veel oma elukoha lähemat ümbrustki — ütlematagi kodumaa kaugematest nurkadest. Vaja vaadata ringi — otsida igakord väljasõiduks ja puhkeajaks uus tee, siht ja koht. Nii saame suurimat vahelduvust ja rikastame oma teadmisi ja tundmusi.

*

Eesti Turistide Ühing on asutis, kust võite saada igasuguseid andmeid ja väljasõiduplaane. Viimaseid hakkame ka järgmisest numbrist alates käesolevas ajakirjas avaldama.

Kose ümbruse saladused.

Siniallikad ja maa-alused jõed.

Kui Tallinnas astume O-ü. „Mootori“ punasesse „bussi“ ja sõit üle Lasnamäe mööda Tartu maanteed algab, siis võime kindlasti hiljem olla oma sihil — *Kosel*, Harjumaa kagupoolses osas.

Oleme kuskilt lugenud või kuulnud, et siin, keskel mägesid, soid, põlde, metsi ja niite olla ka imelikke allikaid; olla siin ka paar jõge, mis, nagu vahelduseks, end maa alla poetavad. Neid loodusenähteid tulimegi vaatama.

Esiteks allikate juure. Läheme Uuemõisast läbi Kose jõe kaldale. Viimane on, nagu kaardilt selgub, Piritajõe ülemharu. Lõpevad mõisa lagedal põllul. Teerada viib tihedasse kuusemetsa, mis aga edasiminek muutub võimsaks segametsaks, kus teiste hulgas tüsedad tammedki ei puudu. Maa on väga ebatasane: mudane org, järsk mäeseljak — orgudes pehmet pori, mägedel liiva. Ja ümberringi kohab kõrge mets.

Rohkem kui tund aega oleme juba hanereas timpinud, siis paistab eest puude vahelt midagi sinist. On nagu sinine udu, mis haihtudes hõljub ülespoole. On tunda ka jahedust ja niiskust. Salapärane põnevus valdab meeled.

Siniallikad! Nad asuvad katlapõhja taolises ümar-guses nõgus, mis meetrit 10—15 läbimõõduga. Ümber-

ringi siingi kõrge ja tihe segamets. Nõgu on nagu suur silm keset ürgmetsa; ta on nimelt täis vett, mis haruldaselt selge. Põhjas on näha kerge mudakord.

Mis aga siin eriti silma torkab, on umbes poole-meetrilise läbimõõduga laukad või plakad, mis nagu keevad — kord tõustes kõrgemale, kord vajudes alla muu vee üld-tasapinnale. Seda vee kerkimist ja langemist võib jälgida plaka pinnale pudenenud puu- ja taimepurust, mis vee ülespurskamise ajal vajub keskelt äärtele ja vee languse ajal koondub jälle keskele. Nende plakkade kuju on äärmiselt fantastiline: on ümar-gusi, on kilbi, südame, konnakarbi ja kunstniku värvi-paleti taolisi, on kandilisi ja rombikujulisi. Need on väikeallikad, mis igavesti tegevuses — tõusu ja mõõnaga. Vesi neis allikais on kristall-selge ning 1—2 m. sügav. Nii selge see vesi on, et isegi väikese kalakese või putuka võid paari meetri sügavuses näha. Vesi, mis plakkades ülespurskab, on külm, nagu sügavast kaevust võetud. Ja neid väikeallikaid või plakkasid on tervelt 20 tolles nõgus.

Haruldaselt mõjuv veemäng! Jääd nagu nõiutuna vahtima noisse rahutuisse, alati töötavasse allikaisse. Nad pole harilikud allikad, mis alaliselt vett nirisavad; nad töötavad nagu mingisuguse maa-aluse mehhanismi jõul — ikka üles-alla, üles-alla...

Ja siis see sinine udu! Tunned nagu ta uimastaks sind. Ning vee kristall-selgus ja allika valge põhi — kõiges selles on midagi viirastuslikku, midagi, mida ei oska defineerida.

Siis ärkad uimast ja huvitud allika põhja heledusest. Käega põhja ei ulata, selleks vaja mõni abinõu. Ja kui sellise leiad või valmistad, siis tõstad põhjast puhast, valget ja peent liiva, mis näppude vahel krudiseb nagu kuiv kartulitärklis. Vees see aga ei ligune, ei tee vett sogaseks nagu harilik liiv, vaid puhtad ja valged terakesed langevad pikkamööda põhja. Kerge-mad ja valgema viimaks. Need on nähtavasti lubja-ollusest või süsihapu sool. Siin tuleb meele läheduses asuva Kuivajõe sängi põhi — sealki olla sarnast lubjaollusest liiva. Kas Siniallikad pole siiski ühenduses Kuivajõe maa-aluse vooluga? Näib nõnda,

Kuid vett tuleb ka maa seest sealgi, kus põhi kaetud musta mudakorraga. Neis plakkades ei kerki vesi purskades, vaid nende tegevust võib märgata õhumullidest, mis aeg-ajalt pinnale kerkivad. Katsudes selgub, et neiski kohtades on põhi peenliivast, kuigi õhukese mudakorraga kaetud.

Et vett mitte alaliselt samal määral maa seest tule, seda võib mitmeti seletada. Võib oletada, et maa sees on õõnsusi, kus õhku (õhumullid!), mida vesi aeg-ajalt pinnale rõhub. Maa-alused veesooned võivad ka olla mitmeharulised ja mitmesuguse languse ja aeg-ajalise rõhu või survega. Täpselt pole midagi teada. Ei tunne meie ju maa-aluseid veeteid.

Kuid eelpool kirjeldatud allikad pole veel kõik, mis siin huvitavad näha. On nimelt veel kolm suuremat allikat, kust vesi aeglaselt ja alaliselt voolab. Kaks neist on ümargused, kolmas, suurim, südamekujuline. Keskmise juure on ehitatud väike jalgsild. Sillalt võib näha allika põhjas vettinud puuksi, mis kaetud lubjastaolise valge korruga. Puudutat neid oksa, siis variseb lubjakord nende küljest allika põhjale. Vees on mingit mineraalollust, mis niiviisi esemeid lubjastab.

Südame-kujuline allikas on suurim, ilusaim ja sadaluslikuim. Vesi on eriliselt selge. Nagu kristall. Ja põhi valge liivaga. Päikesepaistel murduvad valguskiired allika vees ja näib, nagu oleks vesi sini-rohekas. Rahvas usub, et tolle allika veel on parandav mõju. Vaja vaid enne vee võtmist visata allikasse, *ohverdada sellele hõberaha*. Et vett ümbruskonnas laialdaselt tervisveena juba ammust ajast tarvitatud, siis võib küll allika põhiliivas hulgaliselt hõberublasid olla. Turistid on ka allikasse hõberahasid ohverdanud. Nii on siis too suur, südamekujuline allikas, ka teelikult *rahaallikas*...

Siniallikate vesi jookseb mööda mitmeid, osalt taimestikuga kaetud veesooni Kose (Pirita) jõkke, mis allikatest vaid kiviviske kaugusel.

*

Tulnud tagasi Siniallikatelt pöördume lõunapool Tartu maanteed asuvasse Kurena külasse. Siin on meil jõgi — *Kuivajõgi*. Kuid ta pole *kuiv* — vett on nii laialt ja sügavalt, et kas või uju! Ja ujumegi. Pärast seda hakkame jälgima jõe voolu. Jõuame juba Tartu maantee lähedusse. Jõgi on siin veel ikkagi jõgi. Aga mõnikümme meetrit sillast lõunapoole suubub see katlataolisse nõkku ja — *kaob maa alla*. Siin on hulk paekivipankasid nõo külgedel ja all põhjas paks kord lubjakivi-killustikku. Viimasest läbi vajubki vesi. Vaiksel, vulinata. Mitmes harus voolas see siia — nüüd on maapind korruga kuiv.

Siit edasi on vaid kuiv jõesäng, kus vett ainult kevadel suurvee ajal. Ja seda umbes kilomeetri pikkuselt. Siin, kus peaks Kurena tagant soodest nõrguv vesi voolama, haljendab aga lopsakas roii. Kohati on jõesängis suuri põõsaidki, millede küljes ripneb kevadise suurvee toodud kõntsa. Sest kevadel, jäämineku ajal on siin käre jõgi, kus vett isegi paari meetri sügavuselt. Siis ei lase võimsad vood aimatagi, et suvel võid jalutada vett nägemata tolle sama voolu kevadises sängis...

Kilomeeter edasi kuiva jõesängi, siis kaob muru. Siin-seal on sügavaid paepõhjaga auke, pisut edasi veel ja nüüd on jõesängil juba täielik paekivipõhi. Paas on tihe, peaaegu puhas lubjakivi, mis kuulub n.n. Rakvere kihti. Päikese käes, vahel vett saades, praguneb see kivi — jõesäng siin ongi nagu tihe pragudest võrk. Pragunemisprotsess kallastel on aegade kestel läinud nii kaugemale, et nüüd on jõesängi põhi kaetud valgete kivikildudega. Võtad neid kildusid peotäie üles, siis jääb neist kätte nähtav lubjakord.

Jõesängi mööda edasiminnes jõuame jälle Uuemõisa kohale. Siin aga juba kildude vahelt ilmub vesi uuesti pinnale — vesi, mis umbes poolteist kilomeetrit maa alt läbi jooksis. Nüüd niriseb see siit-sealt nähtavale ja mõned sammud edasi on meie ees juba käre-davõitu ojakene, mis maa alt vett juure saades peagi paisub jõekeseks. *Kuivajõgi on saanud jälle märjaks jõeks!*

Eelkirjeldatud nähtust seletatakse järgmiselt: maapinna all on pehmed paekivi (lubja, dolomiit, mergel) kihid, mis vesi on aegade kestel uuristanud, esiteks pragudesse imbudes, hiljem neid vähehaaval leotades ja ärauhitudes, ja nii on tekkinud maa all jõe-le uus säng. See säng pole aga samal kohal kus maapinnal kuiv säng asub, vaid hoopis kõveram ja pikem. See selgub sellest, et talus, mis asub umbes 500 m kuivast jõesängist läänepoole, on 7—8 m. sügavune kaev, mille põhja läbibastab maaalune veevool. Tõenäoliselt on see vool üks Kuivajõe maa-alustest harudest. Maapinnal jookseb Kuivajõgi veel umbes kilomeetri ja siis kuulub Pirita jõkke. Viimane, nagu teame, jookseb vaikselt põhjapoole suubudes Tallinna lahte.

Sarnane Kuivajõe on Kata — Tuhalast mööduv *Katajõgi*. Soodest seegi oma algvee saab. Tuhala (Kata) küla koolimaja kohal kaob jõgi aga järsku maa alla. Ja kuidas veel!

Seistes kaldal kuuleme kuidas vesi kohinaga kukub läbi paekivikihis olevate aukude ja pragude alla sügavusse. Seal kus kukumine nii järsk pole, tekivad veeneelud ja on ka kohti, kus vesi lihtsalt läbi lubjakivikillustiku (klibustiku) maa sisse imbub. Sammume edasi mõned süllad allapoole ja siis kuuleme läbi paelõhede kuidas maa-alune vool meie jalge all kohab. On imelik tundmus.

Kuiva jõesängi nagu Kuivajõel, siin pole, küll aga sügavaid urkaid, mis kevadise suurvee ajal vett täis ja üks-teisega ühendatud nii, et vee voolu on märgata. Nähtavasti pole siis maa-aluses sängis suurveele küllalt ruumi.

Maapinnale tõuseb Katajõgi alles paar kilomeetrit põhjapool Koselt Tuhala mõisa viivat teed. Seal on hulk vaikkeid allikaid, mis jõeks ühinedes ajavad ringi Kataveski rattaid. Edasi suubub seegi haruldane jõgi Pirita jõkke.

Päev Kose loodusimesid vaadeldes on jõudnud õhtupoolikuni. Ja õhtuks on mugav omnibus toonud meid tagasi pealinna. Külaskäigust Kosele jäi aga meele mõju — ja meeoleurikas mälestus.

Kolovere loss.

Keskaja rüütlite pärandus.

Kolovere loss — vaevalt leidub Eestis isikuid, kes poleks sellest kuulnud. Isegi kaugele välismaile ja aastasajanguid tagasi ajaloosse, on Kolovere lossi kuulsus kandunud. Ilu- ja ajakirjandus, arhiivid ja ajalugu, mässavad maaorjad ning võimsad ainuvalitsejad — kõik nad on teinud tegemist tolle lossiga. Palju tött, luulet ja traagikat on seotud selle nimega. Palju armastust, viha, intriige ja verd on näinud tolle keskaegse, kindlusetalose lossi hallid paekivimüürid ja seinad...

Läänemaa südames, 80 km Tallinnast ja 10 km Risti jaamast Tallinna—Haapsalu raudteel, asub Kolovere loss Risti—Virtsu maantee ääres. See on ehitatud väikese Vaiknajõe kunstlikule saarele ning piiratud sügavate kaitsekraavide ja laia tiigiga. Suvel uppub loss, kaugelt vaadatuna, rohelisse, sest seda piiravad aastasadu vanad tammed, lõhmused, kastanid ja teised uhked ilupuud. Üle nende kõrgete latvade on eemale näha vaid kahte tusedat tornitippu — üks ümargune, teine neljakandiline. Nagu sõdurid, seisavad need tornid kindluse ainukeses väravas ja valvavad sissekäiku. Kuid ebasõbralikud nad enam pole...

Ennemuiste — mõni sada aastat tagasi — võis lossi pääseda vaid üle tõmbesilla. Ja sellelegi sai vaid siis, kui oli esiteks läbistanud eelkindluseks oleva madala torni ja kinnise käigu. Väevõimuga lossi tungimine oli tol ajal võimata — ainult näljaga võis seda vallutada. Nagu see on kord sündinudki... Sellest on aga kaua ja sajangute kestel on palju muutunud: puust eeltorn sai tuleroaks, vana veskipais on hävitatud, lossiesine sügav kaitsekraav on täidetud mullaga ja tõstetava silla asemel on nüüd tugevate ankrukettidega kaunistatud kivisild. Isegi tee lossi on aja jooksul viidud parkümmend meetrit paremale.

Keskaegse rüütlossi mulje saame alles siis, kui jõuame tornide vahel asuva käigu läbi lossi õue. Viimane on 250 r-meetrilise pindalaga ja neljakandiline ning prügitatud n.n. Danzigi mustri järele. Õue on igast küljest piiratud kõrgete, sirgete seintega, milleles hulk suuremaid ja vähemaad aknaid. Akentest on suurem osa teravavõlvilisi (Gooti stiilis), kuid leidub ka pool-ümarguse kaarega. Kõik muu siin on sirge, soliidne ja massiivne. Ainuke erand on õue tagaseinas asuv piiskop Reinholdus (Reinhold) Buxhoevdeni õuemärk. Selles all kilp Buxhoevdeni sugukonna ja Saare-Läänemaa piiskopkonna vappidega, selle peal piiskopi peakatte (mitra) ning kilbi vasakul sirge rüütlimõök ja paremal kõver piiskopikepp — kõrge hingekarjase ja sõjaka valitseja tunnused 16. sajandi esimeselt poolelt. — Õuet piiravad: esiküljest mõlemad tornid ja nende vaheline sisemiste käikudega paks kaitsemüür, kahel küljel eluruumid ja neljandal küljel endine, kahest korrast läbiulatav hiigelsaal, mis hilisemal ajal ümberehitatud. Kõik ehitused on kahe-kolmekordsed — tornidest on neljanurkne viie- ja ümargune kolmekordne. Ei puudu ka arvurikkad ja sügavad keldrid ning maa-alused käigud. Välisseinte paksus on ühest kuni viie meetrini. Nendes võib näha vaenlase kaurikuule nagu Tallinna „Kick in de Kõk“ — torni küljeski. Kuigi mitu korda põlenud ja rüüstatud ning uuesti jälle ehitatud, on loss siiski säilitanud oma alg-põhijooned ja keskaegse rüütlossi ilme. Keskajast kõnelevad ka lossi ruumid seesmiselt — terava-

võlvilised aknad, madalad ukсед, poolhämamad toad, paksud paekiviseinad ja ennekõike mälestised, mis seotud lossi kirju ja osalt õudsegi minevikuga. Kuresaare piiskopilossi kõrval on Kolovere loss meil ehtsaim ja kõige paremini säilinud rüütloss — on aga Kuresaare piiskoplossist palju kaunim ja kodusem. Ei ole seal ka n.n. „lõvikoobast“ ega kinnimüürituid surmakambreid nagu Kuresaare lossis.

Ajalooliselt on Kolovere loss väga tähtis meie rahvale. Millal see asutati ja kes asutas, pole veel täpselt kindlaks tehtud. Arvatakse, et loss ehitati 1225—1230. a. paiku vana eesti linnuse „castrum Goldenbecke“ (Kolovere—Kullamaa linnus), mille mõõgavennad olid hävitanud, asemele. Ehitajateks peetakse vennakseid *Ohevardus* ja *Henricus Lodet*, kes tol ajal omasid vähemalt viiekümne ruutkilomeetri suuruse maa-ala Kolovere ümbruses Läänemaal. Seda arvamist kinnitavad mitmed asjaolud, mis uurijaile selgunud. Loded olid taanlased. Esimene neist, rüütel Odvard Lode, tuli Eestimaale 1196. a. Taani kuninga Knut'i kaaslasena ja jäigi siia. Lodede sugukonna hiilgeaeg Läänemaal kestis 1229—1238 aastani.

Saare-Läänemaa piiskopkonna loomisel 1227. ja laiendamisel 1253. a. sai Kolovere lossist mitmeks sajanguks piiskoppide või nende asemikkude kants ja asupaik. Piiskopid olid enamuses rüütliid ja oma piiskopkonna valitsejad. Nad allusid vaid Rooma paavstile, harvemini valitsevaile kuningatele. Nende vahel olid alalised hõõrumised ja intriigid, mis tihti viisid avaliku vägivaliani ja rüüstamiseni. Ühenduses Kolovere lossi ajalooaga on Saare-Läänemaa piiskoppidest tähtsamaid esimene piiskop *Albert, Heinrich I.* (1234—1260), eelpool mainitud *Reinhold von Buxhoevden* (1532—1541) ja Holsteini hertsog *Magnus* (1560—1570). Nagu tähendatud, olid piiskoppide ajad väga rahutud. Tihti sõdisid nad omavahel. Mõõgavendade ordu ja rüütelnõuga oli piiskopidel ka tüli ja vaenu. Tolle ajajärgu lõpul (1563—1573) tungisid poola ja hiljem rootsi—soome väed Läänemaale. Kolovere lossi poolakad ei vallutanud; see alistus viimaks rootslastele, siis kui piiramise tõttu toiduained lossis lõppesid. Kolovere lossi vallutamise murdus piiskoppide võim ja ainuvalitsus Lääne-Eestis. Algas n.n. *Rootsi aeg*.

Rootsi ajal vallutasid venelased (1576) Läänemaa ja äraandmise teel said ka Kolovere, Lihula ja Vigala lossid enda kätte kuni 1577 aastani. Siis lahkusid nad maalt. Peale Eestimaa Rootsi riigi külge liitmist (1595) sai Kolovere loss Rootsi kuninglikuks omanduseks. Sellisena oli see kuni 1646 või 1652 aastani, mil lal kuninganna Kristiina kinkis selle kindral von Löevenile pärisomanduseks. „Rootsi ajale“ järgnes „Vene aeg“ ja 1771. a. ostab vene vürst Orlov Kolovere lossi ühes ümbruskonna maadega 140.000 rubla eest. Orlovi ajal (1771—1783) nägi Kolovere loss oma hiilgavamaid päevi. Aastal 1783 ostis keisrinna Katarina II. Kolovere lossi Orlovi pärijatelt, makstes selle eest 150.000 rubla. Katarina ajal suri lossis õnnetu Württembergi printsess Augusta, kellest siin aga edaspidi, Keiser Paul I. kinkis Kolovere lossi 1797. a. krahv Friedrich Wilhelm von Buxhoevdenile. Buxhoevdenite sugukonna omandusena oli loss ning selle endised piirimõisad Kalju ja Leilise seni kui nad Eesti iseseisvuse ajal riigistati ja hiljem maareformi teostamisel

tükeldati ja väljaanti. Teatavasti on loss kolm korda oma ajaloo kestel põletatud (viimaks 1905. a.) ja mitu korda (viimaks 1917. a. vene sõdurite poolt) rüüstatud. Kuid ikka uuesti on see vana plaani järele ülesehitatud.

Vene ja viimase ajajärgu Kolovere lossi 700 aastat kestnud ajaloo moodustab praegune. — 1924. a. asutati sinna riikline hoolekandekool. Selleks võeti ette hulk ümberehitusi, lossi üldilmet ja arhitektuurilist väärtust siiski rikkumata. Loss on muinsuskaitse all ja hoolekandekooli kasutada on mõisa südamest maad normaaltalu suuruses. Õpilasi on koolis 60 ümber, enamuses vanemateta, vaeste või kurikalduvustega lapsed. Kool on töötanud suure eduga, kasvatades riigile noori, korralikke kodanikke neist, keda elu oleks ilma koolita murdnud või kuritegevusele viinud. Kolovere loss on nüüd õnnistuseks rahvale — mitte enam rahva pimestajate ja rõhujate kantsiks, nagu see täpselt 700 aastat oli.

Legendaarseid lugusid Kolovere lossi kohta on suur hulk. Rahvajutud ja rahvaluule teavad lugusid saladuslikest munkadest ja preestritest, kes vaimudena lossis elavad või on elanud, vaimude pidudest ja mängudest, hertsog Magnusest ja teistest. Rahva keskel on tuntud ka laul „Kui ma Kolovere laadal käisin“.

Württembergi printsess Augusta traagiline surm 1788. aastal oma saladuslikkusega on andnud põhjust mitmesugustele rahvajuttudele ja viinud Kolovere lossi ja selle nime romantika ja traagika isegi Vene, Saksa, Prantsuse ja Inglise kirjandusse. Printsess Augusta oli Braunschweigi hertsogi piltilus tütar, kes 16-aasta-

sena abiellus Wüttembergi printsiga ja hilisema kuninga Friedrich Wilhelmiga. Abielu oli õnnetu ja lõppes Venemaal, kuhu prints oli tulnud Katarina II. teenistusse, lahkuminekuga. Palju elust nautinud ja veel rohkem oma mehe poolt söimeldada ja peksta saanud 24-aastane printsess saadeti keisrinna poolt Kolovere lossi, kas vangi või varju, on selgumata. Printsess ja Kolovere loss anti Katarina II. poolt kindral von Pohlmanni hoolde ja käsutusse. Viimane sai suured sissetulekud ja oli lossi ja seda ümbritseva laialdase mõisa ning printsessi üle valitsejaks. Oma võimu kasutas kindral Pohlman täiel määral — ja 16. septembril 1788. aastal suri printsess hirmsates valudes ja maeti paar päeva hiljem paar kilomeetrit lossist kaugemal asuvasse Kullamaa kirikusse. Viimasel ajal enne printsessi surma ei lasknud Pohlman enam kedagi oma vangi (kaitsealuse, armukese?) jutule, isegi mitte arsti ta surivoodi juure. Printsessi surma põhjus, kuigi ta laip on kaks korda üleskaevatud ja ülevaadatud (viimaks 1819. a.) ning vastavad protokollid neist toimingutest olemas, ei ole täiesti selgunud. On tõenäoline, et printsess suri sünnitusvaludes. Saladuse viis endaga hauda kindral Pohlmann, kes 1796. a. suri oma mõisast Kodilas, Rapla läheduses. Kuidas ka asi ei oleks, Pohlmann oli igatahes süüdi õnnetu printsessi surmas nii või teisiti. Rahvale on aga printsess Augusta saladuslik surm andnud palju jutuainet ja Kolovere lossi legendaarsust sellega suurendanud.

Turistile ja ajaloost huvitatule pakub Kolovere lossi pikk minevik ja praegune seisukord palju, väga palju.

A. W—y.

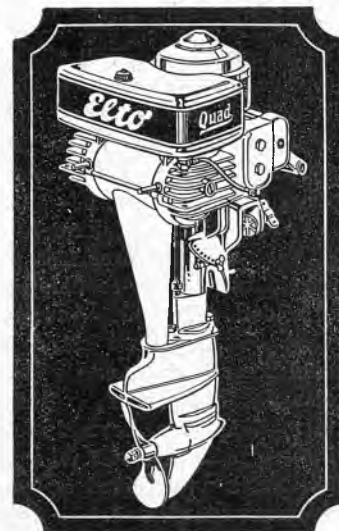
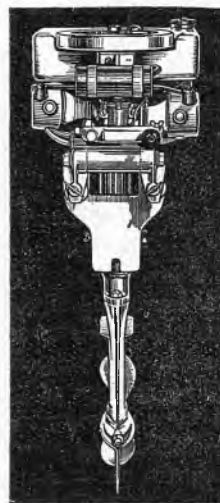
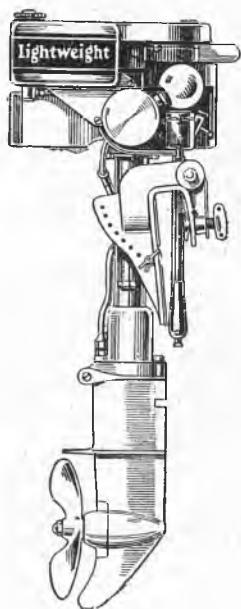
Turistidevool Stokholmi.

„Põhja Veneetsia“ — Stockholm, võttis möödunud aastal vastu 45.379 välituristi. See on 7,9% vähem kui eelmisel aastal. Rootsi Liiklemisühingu andmetel jätsid need 45.000 välituristi Stokholmi vähemalt 10.000.000 krooni. Peale selle külastasid 1. a. Stokholmi hulk välismaade „ujuvaid hotelle“ ühes 4.090 turistiga. Käesoleval aastal peetakse Stokholmis rida tähtsaid rahvusvahelisi kongresse, mille tõttu loodetakse suuremat kasu turistidest.

Veesport.

Meeldivamaid ja veetlevamaid spordialasid on kindlasti veesport. Suvisel kuupal ajal ei ole paremat lõbu, kui liuelda paadiga veepinnal ja harrastada kalastamise või õngitsemise sporti. Need inimesed, kes asuvad vee ligidal või on kuidagi seotud veeteega, ei saagi teisiti, kui peavad muretsema oma lemmikpaadi, mis liigub käte, purjete või mootori jõul. Kätejõul tõmmataval paadil ei ole seda kiirust, mis saavutatakse purjete või mootori abil. Juba igalpool maailmas on mootoritega varustatud paadid esikohal ja Eestiski püütakse hea eduga sellepoole. Parimad paadimootorid väikesetele paatidele on niinimetatud „päramootorid“, milliseid võib

silmapiilk kinnitada igasuguse paadipära külge. Kuulsamaid päramootoreid on Ameerika algupära „Elto“ mootorid. Inglismaa võlgneb „Elto“ mootoritele, millest siin avaldame mõne tüübi, kõik päramootorite kiirusrekordid. Välimuselt nägusad, tugevavajulised, lihtsad käsitada, hinnalt kättesaadavad kaheistmeline paat, varustatud „Elto“ foursixty 40 h.-j.



mootoriga, püstitas 1931. a. maailma kiirusrekordi päramootorite alal 83,6 km tunnis.

Sport purijahtidega on meil võrdlemisi edukalt arenenud ja isegi rahvusvahelise kuulsuse saavutanud. Oleks soovitatav, et sport mootorpaatidega meil samuti areneks.

„Elto“ päramootorite esindus Eestis on kaubamajal J. Puhk ja Pojad, Tallinnas, Põhjapuiestee 21.

Kroonika.

BALTI RIIKIDE MOOTORRATTURITE KONGRESS RIIAS.

26. märtsil s. a. peeti Riias Balti riikide mootorratturite kongressi. Kongressist võtsid osa peale Läti ja Leedu esindajate ka Eesti esindajad härrad L. Paap, S. Kletzky EAKMS ja härra Fr. Olbrei EMK.

Kongressi kokku kutsujaks oli Läti mootorratturite liit, et ühiselt arutada nimetatud riikide mootorrattasporti küsimusi. Avaldati soovi, ühiselt korraldada võidu- ja tähesõite ja selleks esitas Läti motoklubi LMB kongressile võidusõitude trahvipunktide kava. See kava näeb ette ühiseid trahvipunkte mootorrattaste võistlustel, milliseid peetakse nimetatud kolme riigi vahel. Kava saadeti kongressist osavõtnutele riikidele koju kätte ja sellega tutvumiseks anti aega üks kuu. Kui nimetatud ajajooksul ühtegi vastuväidet ei saadeta, siis loetakse kava vastuvõetaks ja hakatakse seda edaspidi tarvitama.

Edasi leiti, et peaks rohkem korraldatama öeldud riikide vahel vastastikusi väljasõite, klubide vahelise koostöö ja sõpruse süvendamiseks. Kongressil otsustati astuda samme Eesti, Läti, Leedu riigipiiridest ülesõitmise lihtsustamiseks, tryptikute kaotamisega, milleks iga nimetatud riigi mootorratturid peavad vastava sooviavaldusega oma valitsuse ees esinema.

1934-dast aastast peale, otsustati välja andma harkata ühist spordikalendrit. Lõpuks arvasid Läti mootorratturid, et Eesti bensiin olevat tarvitamiseks väga hea, kuid seda olevat vähe leida.

Kongress lõppes ühise, meeleolurikka banketiga. Järgmine kongress otsustati pidada Leedus, kuid hili-semal aastaajal, et kongressist osavõtjad saaksid paremate teolude tõttu kohale sõita oma mootorrattastel, sest mootorratturid ei armasta sõita rongil.

MOOTORRATTA SEKTSIOONI PEAKOOSOLEK

23. aprillil s. a. kell 11.00 hommikul pidas E. A. K. Mootorratta Sektsioon oma aasta peakoosolekut klubi ruumes. Kokku oli ilmunud arvukas hulk liikmeid.

Koosoleku juhatajaks valiti E. Neuhoff 1932. a. tegevuse aruannet kandis ette M. S. esimees T. Tamvelius.

Aasta lõpul oli liikmete arv 50, sellest Tallinnas 39, Tartus 9, Rakveres 1 ja Simunas 1. Väljasõite oli korraldatud 11 ja tee üldpikkus 1303 km. Ühel korral sõideti välismaale — nimelt Lätti, osavõtjaid oli 13 isikut. Väljamaalasi käisid M. Sektsiooni küllastamas kahel korral. Saksamaalt (Doktor ja assistent mootorrattaga) ja Rootsist (ajakirjanikud — mootorratturid). Võidusõite korraldati märtsi kuus, talvine Piritale—Kose ringtee sõit ja septembris hipodroomi suursõit. Kõik need sõidud on mootorratturite peres suurt lugupidamist võitnud.

Võistlustel on võidetud: üldvõitja auhinde 3; klubivahelisel võistlusel (Eesti Motoklubiga) üks rändauhind; esimese klassi auhinde 16; teise klassi 4; kolmanda klassi — 2; tröösti auhinde — 1 ja firmade poolt — 7. Kogusummas 34 mitmesugust auhinda.

Peakoosolekut kinnitati 15 uut liiget. Klubist on mitmel põhjusil lahkunud 4 liiget.

M. Sektsiooni esimeheks valiti tagasi A. Tamvelius. Juhatusse E. Neuhoff, L. Paap, F. Rossbaum ja S. Kletzky.

Spordi komisjoni valiti senise kolme liikme asemel viis liiget. Spordi kom. esimeheks A. Koch, liikmeteks E. Tammann, H. Fersen, V. Eriks ja O. Veldemann.

Läbirääkimiste all puudutati sportlist tegevuskava, kus oli ettenähtud hooaja jaotus järgmiselt: 30. aprillil — hooaja algus, demonstratsioonsõit ja koosviibimine; 28. mail — Piritale—Kose ringtee võidusõit; 4. juunil, s. o. nelipühi Baltiriikide tähesõit — finish Tallinn. Võistlejate vastuvõtmine: 10.—11. juunil — osavõtmine E. Motoklubi poolt korraldatavast tähesõidust (kui EMK tähesõidu määrustik on üldiselt vastuvõetav); 25. juunil — Mootorrattaste mängud. Esialguses kavas lühimaa võidusõit takistustega, trikk sõidud, jalgpalli võistlus mootorrattastel (Rahvusvahelise määruste kohaselt). Selleks pööratakse E. S. S. „Kalevi“ poole võistlusvälja hankimiseks. Loodetakse sealt vastutulekut; 1. juulil — külastatakse Tartu sektsiooni liikmeid; 14. juulil — suurem väljasõit Saaremaale (3—4 päeva); 6. aug. — Hipodroomi võidusõidud 1933. a. meistri nimele; 19. aug. — Baltiriikide tähesõit, finish Riia; 1. oktoobril — hooaja lõpp.

Peale selle on ettenähtud ekskursioon Helsingi, tutvunema sealsete suurte TT ja hipodroomi võidusõitudega. Soovitati eriliselt noori sellest osa võtma, sest Soome parimate sõitjate poolt on lubatud meile sel alal õpetusi nii sõidutehnikas kui ka korraldustes.

Peakoosoleku foorum kiitis hääks Üleilmilise Rahvusvahelise Mootorratturite klubisse (F. I. C. M.) astumise ja jäädgi lootma, et 3. mail s. a. mil peetakse Luxemburgis F. I. C. M-i kongressi, Eesti saab liikmeks kinnitatud.

Klubi väliseks tunnusemärgiks peale mootorratta külge kinnitatava klubi vimpli, soovitati ka lühematel sõitudel kanda baretti ühes E. A. K. M. S-i märgiga.

Suve kuudeks kavatseti võtta Piritale ühine korter, kuhu saaks seal viibimisel varjule panna omi üli-riideid, mootorrattad ja muud.

Peale klubiruumide, millised asuvad hotel Commerz, asuvad M. Sektsiooni liikmed omal jõul ja nõul hotelli kõrval asuva vana linna torni kordaseadmisele, milline saab tulevikus üheks huvitavamaks ja mugavaks mootorratturite koduks.

Koosolek lõppes kell 14.10.

EESTI AUTOKLUBI TEATED.

Eesti Autoklubi spordikomisjoni poolt on koostatud suvise hooaja väljasõitude kava järgmiselt:

30. aprillil k. a. väljasõit Saku—Tammemäele mai vastuvõtmiseks, ärasõit kell 4 p. l., tagasisõit kl. 9—10. 25. mail Kloogale järvede ääre, ärasõit kell 10 hom., tagasisõit kell 6 p. l. 5. juunil Keila—Joale, ärasõit kell 11 hom., tagasisõit kell 7 õhtul. 2. juunil Rannamõisa Jaanitulele, ärasõit kell 6 õhtul. 22. juulil Pärnu, klubi aastapäeva pühitsema. Ärasõit kell 5 p. l., tagasisõit 23. juunil kell 4 p. l. 19. augustil Narva—Jõesuhu. Ärasõit kell 4 p. l., tagasisõit 20. aug. kell 4 p. l. Peale selle on kavatsusel tähesõidu korraldamine E. Vabariigi piires juuli kuul.