

EA 33946

Eestimaa
Autojuhtide ja
Mototehnikute
Ühingu

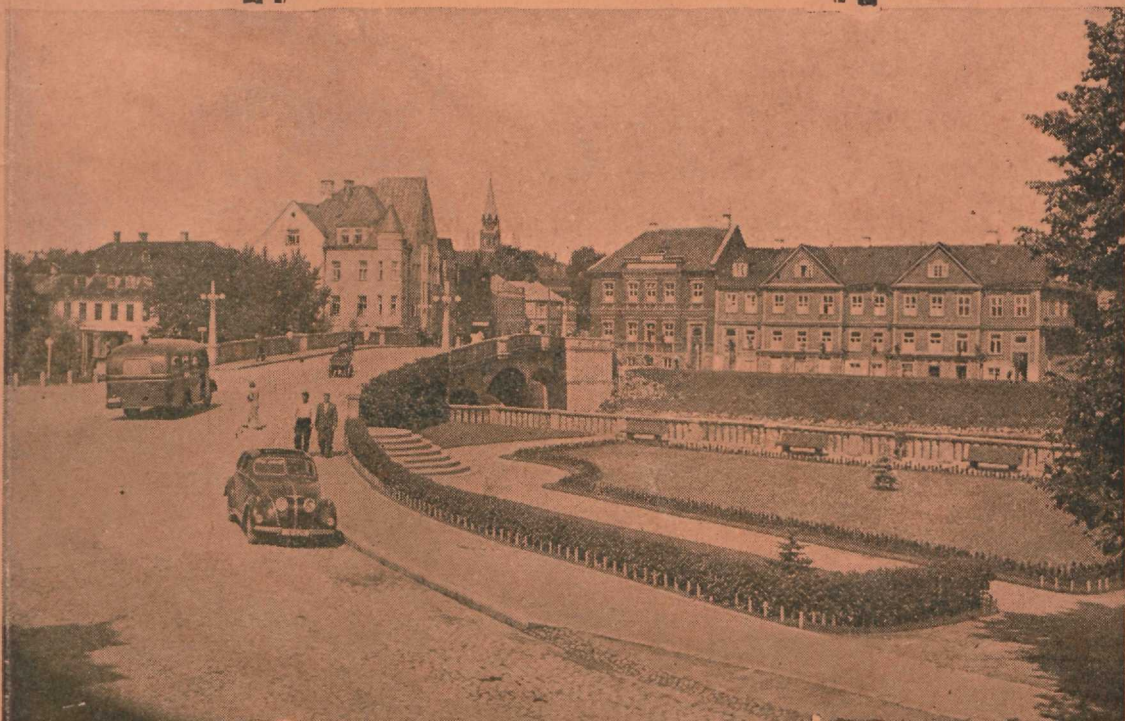


Foto Riedel.

Tartu osakond
10 aastat

1928—1938

O-Ü. „TARMO“

TALLINN, NARVA MNT. 6

TARTUS, GILDI TÄN. 14

RAKVERE, PIKK TÄN. 5

Autod:

Fiat — Torino

Citroën — Paris

Auto-, mootorratta- ja jalgrattakummid: Michelin

Õlid: Huiles Renault

Kuul- ja rull-laagrid: Ransome & Marles Hyatt
New Departure Timken

Akumulaatorid: Lucas Mor-Power

Autode ja mootorataste valgustus- ja süütemehhanis-
miseadeldiste osad:

Lucas	Auto-Lite
Delco-Remy	Bosch
North-East	

Bensiinautomaadid ja õhukompressorid:

Ljungmann — Malmö

Autolakk: Duco

Autode ja mootorataste tagavaraosad

kõikidele Eestis jooksvatele masinatele.

Täielik autotarvete ja materjalide ladu.



Eestimaa Autojuhtide ja
Mototehnikute Ühingu
Tartu osakonna

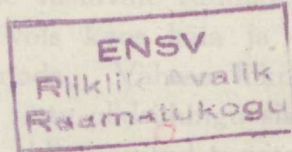
Tegevus-juubel

7. augustil 1938. a.

Tartu Eesti Põllumeeste Seltsi

~~B 5269~~. näituseväljakul

Ar 938
Eestimaa



~~SE 1688~~
EA 33946

331.88 (47.42B) : 629.113
388 (47.42B)



Eestimaa Autojuhthide ja
Mototehnikute Ühingu
Tatu osakonna

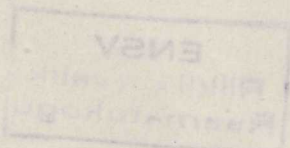
Tegevjuhtidel



Tatu Eesti Põlmeeste Seltsi

näituseväljalikul

~~8.000~~



25.10.88
E.A. 32842





J. Paas,
Tartu osakonna esimees.

Pühitsedes ühingu 10. aastapäeva, tervitan meie liikmeskonda, kes minule on 8 aasta jooksul usaldanud esimehe ülesande. Pole ülearune pilku tagasi heita nendele ülesannetele ja raskustele, millistega tuli võidelda ühingu organiseerimistöödel selle algaastail.

1931. aastal, olles esmakordselt valitud ühingu esimeheks, oli esimeseks ülesandeks korraldada ühingu sisemist asjaajamist ja raamatupidamist, millised peatselt said rajatud kindlakujulisele alusele. Teiseks valulapseks oli ühingu vastavate ruumide muretsemine, kus liikmeskond võis koos käia ja rahulikult oma päevamuresid arutada. Vähesed liikmete arvu (1930. a. — 74 liiget) tõttu olid ühingu sissetulekud sel ajal piiratud ja seks oldi sunnitud tarvitama kooskämiskohaks klubiruume ja nende eest üüri lasta maksta ökonoomidel. Viimased aga oma äritsemisega tekitasid palju sekeldusi, kuna vastutus nende poolt klubi ruumes korraldumise eest lasus juhatusel ja kunagi ei võinud sel ajal kindel olla, et ka südaöösel tuli tegemist teha korraldumisega klubi ruumes.



Tartu Tööstuskeskkool

Kalda tän. 16, Vene tän. 1, telef. 6-15.

Kooli võetakse 6 kl. algkooli lõpetajaid õpilasteks vastu 4-aastase kutsekeskkooli puu-, rauatöö- ja elektrotehnika osakonda.

Puutöö alal valmistatakse kõiksugu mööbleid ja tubade sisseseadeid maitsekalt ja odavasti. Ehitatakse veskitele mannamasinaid, segajaid jne. Autodele tõldosade ehitus, kauaaegse vilumusega.

Rauatöö alal mitmesuguste põllutööriistade, masinate ja rehepeksu garnituuride parandus, kõiksugu mootorite parandus ja silindrite läbipuurimine. Autode parandus vilunud meistrite juhatusel. Igasugune treimise-, freesimise-, hõveldamise- ja lukusepatööde täitmine. Autogeeniline šveisimine.

Korduvatel autokursustel esmaklassiline autojuhtide ettevalmistus teoreetiliselt ja praktiliselt; eksam kooli juures.



See kõik pidurdas ühingu edukat arenemist. Nüüd selle aja jooksul on liikmeskond kasvanud ligi 6-kordseks (praegu üle 400 liikme) ja tänu sellele hoogsale liikmeskonna juurekasvule on paranenud ühingu majanduslik seisukord ning ühingul on omad koosviibimise ruumid, kus võib rahulikult liikmeskonda organiseerida kutsealal ja anda vastavaid juhtnööre. Selle tagajärjel on paljudel ühingu liikmetel võimalus avanenud saada vastutusrikkaid teenistukohti Tallinnas ja mujal. Need väljaspoolviibijad liikmed pole unustanud oma aitajat ühingut ja edisjäänud meie pere liikmeteks, mis on heaks tunnustuseks ühingu valitsevast üksmeelest ja hääkorrast.

Sellele meie organiseerimistöödele ja ühingu korrapärasele arengule on selgituste ja juhtnööride andmisega palju kaasaaidanud Tartu linna politsei eesotsas oma juhtidega ning Tartu Linnavalitsus, kelle jõududest märkimisväärsed teened on kauaaegsel jõuvankrite revidendil hra F. Saarsen'il.

Juubelipäeval konstateerides ühingu edenemiskäiku, tänan kõiki ühingu juhte, liikmeid ja meie ühingu arengule kaasaaitajaid. Usun, et meie ühingu endiselt üksmeel saab valitsema ja ühing sama eduteed saab edasisammuma meid kõiki ühendava lipu all. Selleks soovin jõudu ja õnne!

J. Paas, Tartu osakonna esimees.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Vedrutööstus

[REDACTED]

J. Rebane

Tartus, Lao tn. 2-a. Telef. 16-14.

Valmistab

[REDACTED]

vedrusid

igat tüüpi autodele, mootorratastele, sõidu- ja
veovankreile.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



V. Roovere

Tartu-Valga prefekt.



MOTORISEERITUD
LIIKLEMIS JA VEOVAHENDITE REMONT-
TÖOKODA

A. BORKMANN

TARTUS, LAO 2-A

TELEFON KORTER JA TÖOKODA 16-53

Liikluse järelvalve.

Olles rahva hääkorra, õigluse ja julgeoleku tagajaks kõikjal, langeb politseil suur osa sellest kohustusest üha tihenevale liiklusele. Sellest tingituna on motoriseeritud perel rohkem politseiga kokkupuuteid, kui mõnelgi teisel kodanikul.

Pilku heites möödunud 10 aastale, peab konstateerima hääd vahekorda politseiga. Meile on alati osaks saanud politsei lahke vastutulek ja kaasabi; meie soovid on nende poolt leidnud kajastamist ja meie asjalikke nõuandeid on häätahtlikult kuulda võetud.

Julgeme loota, et politseipere — eesotsas peamiselt lgp. h-rade Tartu-Valga ja Petseri-Võru prefektidega — seda sooja vahekorda meie rohkearvulise liikmeskonnaga ka tulevikus ei katkesta ja see kindlasti püsima jääb.

Ühingu Juhatus.



Autoklaase

ja

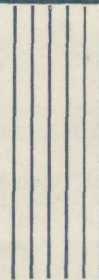
autopeegleid

on kõige parem osta peegli- ja

klaasitööstusest

A. Loderaud

Tartu, Uueturu tn. 11, tel. 5-01.





V. Onton
Tartu linnainsener.

Ühisel jõul liikluskultuuri arendamiseks!

V. Onton, Tartu linnainsener.

Äsja lõppenud üleriiklikult korraldatud liiklusnädalal on selgitatud meile esmakordselt laiemas ulatuses küsimusi liiklusalalt. Liiklusnädala mõtte algatamisel tundus see nii mõnelegi koomilisena, mis sel alal siis üldse peaks olema võimalik ette võtta. Ehk koguni, kas oleme siis kõik uuesti saanud lasteks, et liiklemise õppimisega tuleb jälle otsast peale alata. Hoopis muutus aga kõikide arvamine, kui nädala kestel päev-päevalt kuulati ja loeti ettekandeid liiklusalalt selle ala autoriteetsemate juhtide poolt. Ja tagajärg — nagu tundus, et poleks sugugi varajane ega üleliigne, kui peatselt esimesele liiklusnädalale varsti järgneks teine. Tekib küsimus, millest siis nii järskune muutus arusaamistes?

Korraldatud liiklusnädal tegi eeskätt meile kõigile ja ka laiematele rahvahulkadele selgeks, kui palju on tarvis ühist arusaamist liiklusküsimusist, kas jalgsi või mõne sõidukiga liiklemisel, et ilma iseend ja teisi häirimata võiks liigelda.

SÖÖGISAAL

«SALVE»

Tartus, Võidu 5.

Soovitab väga maitsvaid

hommiku,

lõuna- ja

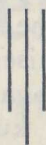
õhtusööke.

Avarad ruumid.

Kiire teenimine.



Nõudke „Goodyear” autokumme,
mis on vastupidavamad, seega
kasulikumad.



Käidavamad mõõdud alati laost
saadavad. Lähemaid seletusi an-
nab müügikoht:

Paul Lall, Tartu

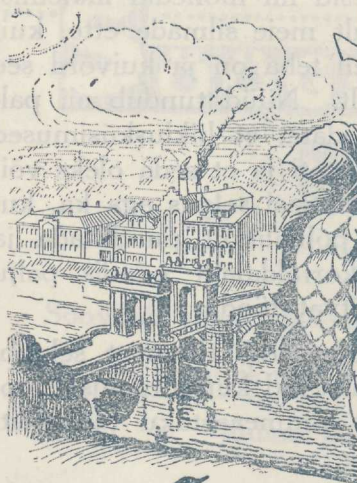
Elektrotehnika äri, Võidu tn. 13. Telef. 4-79.

Selle aja kestel kujunesid nii mõnedki liiklemisala küsimused nagu piltlikult meie silmade ette, kui võrd palju sel alal veel meil teha on ja kui võrd see puudutab meid kõiki ühiselt. Nüüd tundub nii paljudele, et liiga kaua tuli oodata, et liiklusküsimused meil üldiselt päevakorradele tõsteti ja et seda oleks võidud teha ka juba varem. Ühtlasi selgus aga ka, kui paljusid küsimusi siin tuli põhjalikult puudutada ja et selle ettevalmistamine korraldajailt nõudis palju ennastohverdavat ja aegavõtvat tööd.

Pealegi — nagu käesolevastki albumist selgub, võivad meie liiklusalal tegutsevad kutseorganisatsioonid pühitseda alles esimest kümneaastaku täitumist, mis pole veel kuigi pikk aeg.

On tõsi, liiklusalala küsimused pole esimesel kokku puutel nendega kuigi meelitavad, sest nad piiravad meie kõikide vabadust. Nendega harjumine ja nendesse süvenemine võtab aega. Pealegi ei saa neid teada pealiskaudselt, millest pole mingit kasu, vaid need peavad olema sööbinud niivõrd meie teadvusesse, et meie neid nagu instinktiivselt täidaksime, siis on sellest kasu.

Üldiselt pole meie liiklemine eriti tihe. Ka pole meie liikluskultuur eriti kõrge, olgugi et sellegi lühikese aja vältel, millal iseseisvalt oleme võinud neid küsimusi korraldada, on ka sel alal tehtud märgatavaid edusamme. Kuid palju tööd sel alal seisab aga veel ees. Ja seda ka meil Tartus. On tarvis reguleerida liiklemist kohati kas ainult ühesuunaliseks, või jälle üksikuil tänavail, nagu seda on Riia mägi, eraldada hobuliiklemine mehaanilisest liiklemisest, viies seda paralleelsele Lille tänavale jne. Samuti on paratamata tarvilik reguleerida kohati ka jalakäijate liiklemist. Need on kõik üksikküsimused, mis annavad korraldada. Üldiselt olgu aga meil kõigil parooliks: Ühisel jõul liikluskultuuri tõstmisele ja arendamisele!



ÕLU



**PILSEN
EKSPORT-PILSEN
TARTU MUST**

KOSUTAB.

**„TURIST”
SIDRUNHAPPEJOOK
JÕHVIKAJOOK
SELTERS**

VÄRSKENDAB.

ANTS SILVERE ÕLLETEHAS „LIVONIA”



F. Saarsen
Tartu linna jõuvankrite revident.

Organiseeritud autojuhtide osatähtsus liiklemises.

Iga kutseline tööala eeldab kindlat organisatsiooni oma liikmeskonna arendamiseks. Seda eriti nõuab mehaaniline liiklemisala, kuna see iga päevaga uueneb ja täieneb ning jõuvankrijuhtide väljaõppest ja enesedistsipliinist oleneb kodanikkude julgeolek tänavliiklemises. Meil Tartus selliseks organisatsiooniks on Eesti Autojuhtide ja Mototehnikute Ühingu Tartu osakond.

Olen jälginud selle ühingu tegevust tema algaastast kuni senini ja võin rahuldustundega konstateerida ühingu 10. aasta juubelipäeval, et selle juhtivad tegelased ja organiseeritud liikmeskond on palju kaasaaidanud korrapärase liiklemise teostamisele. Seda asjaolu aitavad tõendada ka statistilised andmed õnnetusjuhtumite kohta, kuna need on suhteliselt vähenenud, võrreldes jõuvankrite arvu ja liiklemise suurenemisega.

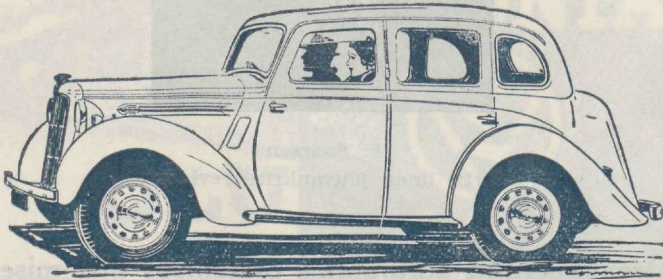
Loodan, et ühing ka edaspidi sama innuga andub kutsealalistele organiseerimistöodele, et suureneks organiseeritud ja distsiplineeritud jõuvankrijuhtide pere. Selleks soovin ühingule tema juubelipäevaks õnne ja edu.

F. Saarsen, Tartu linna jõuvankrite revident.

MORRIS SÕIDUAUTO

TUGEV KONSTRUKTSIOON,
USALDATAV MOOTOR,
KINDLAD ÕLIPIDURID,
ÜLIM SÕIDUMUGAVUS,
VÄHENE KASUTAMISKULU

kindlustab suurima rahulolu selle
inglise kvaliteetsõiduki omandajale.



Ainuesindaja

J. Puhk ja Pojad

Tallinn, Põhja pst. 19.

Rätsepa töökoda

Kastani tn. 32, Tartus.

Autoomanik, juht ning iga teine kodanik!

Teie ei kahjatse, tellides omad rõivad minu töökojast.

Austusega

K. Vuks.



O. Nurmé

Ühingu sekretär 1931–1938.

Lugupeetud Ühingu liige!

7. augustil s. a. pühitseb Eesti Autojuhtide ja Mototehnikute Ühingu Tartu osakond Tartu Eesti Põllumeeste seltsi näituseväljakul oma 10. aasta tegevusjuubelit, mil võime rahuldustundega tagasi vaadata oma senisele tegevusele.

Võrreldes üldise loodusearenguga pole see küll kuigi suur aeg, kuid ühe ühingu tegevuses sellel nii noorel tööpõllul, kui seda taotleb juubilar, peab seda võtma siiski suurena.

Mis põhjustas ühingu loomist?

Lühikese ajaga hügelsammul arenev motoriseering ja eriti liiklusvahendite hädaohutu tegevus- rakenduse probleem nõudis suurt pingutust kõikidelt asjaomastelt üle kogu maa. Vastavalt liikluse hoog- sale paisumisele oldi sunnitud seadusandluse ringkondades antud liikluskorraldust järjest ajakohastama. Kuigi need uuendused olid mõeldud parimaks parandusabinõuks sel alal, leidis neis paratamatult lünke, mis põrkasid kokku tegelikkusega ja end jõuvankrite juhtijaskonnale valusalt tunda andsid. Need puudu-

Restoran „Koom”⁶⁶

Suurturg 7, telef. 7-78, Tartus.

Ruumid uuesti remonteeritud.

Soe baar.

Külmad suupisted elekterkülmetusletilt
„Frigidaire”.

Lõunad.  Muusika.

Austavalt

omanik *K. Järve.*

sed oli tarvis kõrvaldada ja meie oludele vastavalt ümber muuta.

Liiklusteede paremale järjele tõstmine, jõuvankrijuhi kutse-eetika ja üldsilmaringi ning majandusliku suuna arendamine, organiseerimistarvidusest ka laiemates ringides arusaamine, kohasobituste tsentraliseerimine, meelelahutuse eest hoolitsemine jne. — kõik need asjaolud olid vältimatuks põhjuseks motoriseeritud pere koondamisele. Siin individuaalpingutused osutusid tagajärjevaeseiks.



Aleksander Reedre (Reeder)
Ühingu esimees 1928—1930.

Kandes oma südames neid soove, kogunes selle ala energilisemaid pioneere 3. augustil 1928. aastal Tartu, kino „Apollo” ruumesse, kus 82 osavõtja ametvenna üksmeelsel otsusel pandi alus praegu nii tugevaks võrsunud Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühingu Tartu osakonnale.

Milliseks kujunes ühingu esimene kaader?

Oma südamesoovide rakendajaks valis avakoosolek viieliikmelise juhatuse ja Ühingu tegevuse revideerimiseks kolmeliikmelise revisjoni komisjoni. Esimene juhatuse koosseis kujunes järgmiseks:

Autoklaase

ja

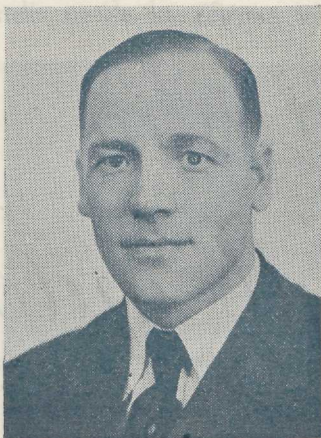
peegleid

soodsate hindadega soovitab

Klaasiäri „Kalev“

Tartus, Aleksandri tn. 1.

Aleksander Reeder — esimees,
Herman Jürgenson — abiesimees,
Voldemar Porosõn — kirjatoimetaja,
Emanuel Jakobson — laekur, ja
Oskar Dobrask — liige.



Voldemar Porosaar (Porosõn)
Ühingu kirjatoimetaja 1928—1930.

Revisjoni komisjoni kuulusid:

Meinhard Sootla,
Verner Ilves ja
Gustav Koovik.



Gustav Koovik
Revisjonikomisjoni liige 1928—1930.

Shell bensiin

Baltolin

Shell autoõlid

Henley, Seiberling ja

India autokummid

A. Tamm

Tartu, Lihaturg, telef. 192

Uueturu tn. tel. 17-81.

Miks otsustati alata tegevust juba olemasoleva ühingu osakonnana?

Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühingul, Tallinnas, oli juba siis seljataga viljarikas minevik jõuvankrijuhtide ja motoristide kaitsmisel ja liikluse edendamisel. Ta andis meile ka õiguse vastuvõetud põhi-



O. Viikmäe

Praegune Peaühingu ja Autoliidu esimees ja 8 aastat juhatuse liige.

kirja alusel tegutseda täiesti iseseisva organisatsioonina, säilitades meile meie enda vara ja juriidilise isiku õiguse.



K. Lepik

19 aastat Peaühingu juhatuses.

Igasuguseid

autode vedrusid

valmistab



Vedrutööstus

Peeter Ora

Tartus, Julius Kuperjanovi tn. 27, telef. 17-93.

Kogu motoriseeritud pere ja iga kodanik külastab
odavat, uuestiremonteeritud



Autojuhtide Kodu

Tartus, Gildi tn. 9, telef. 16-02.

Maitsvad toidud.

Muusika.



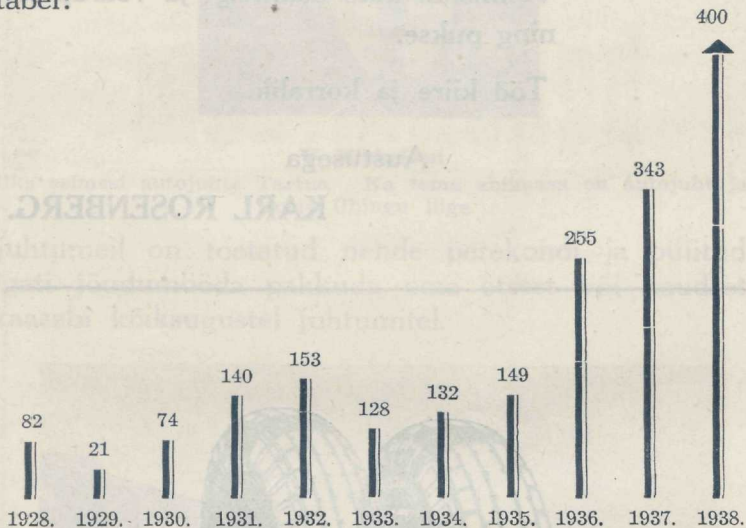
Räppina restoran.

Küll aga võisime nende kogunud tööviljakusest ammutada parimat nõuannet ja mõttelist ning majanduslist kaasabi.

Kas meie ühing suutis täita temale pandud lootusi?

Sellele küsimusele peaksid küllalt selge vastuse andma liikmete intensiivne juurdevool, nii et võime praegu oma pere koosseisu lugeda tublisti üle neljasaja isiku.

Liikmete juurdekasvu näitab kujukalt järgmine tabel:



Mida on ühing senini korda saatnud?

Teame väga hästi, et meie tegevus on majanduslikkudest nähetest suuresti sõltuv. Oma võimete kohaselt oleme siiski saavutanud palju üldkasulikku oma kutsealalises tegevuses.

Ühing on tõhusalt suutnud kaasa aidata riigi ja omavalitsuste poolt antud seaduste-määruste praktilise elu nõuetele kohaldamisel, liikmespere heaolu tõstmisel, kohasobitustel jne. On korraldanud mitmed loengud, kursused, pidud, koosviibimised, demonstratsioonid, võidusõidud ja muud. Ühingu liikmetele

Karl Rosenberg'i

automehanika ja
lukusepa tööstus

Tartus, Pikk tn. 17,
telef. 15-17.

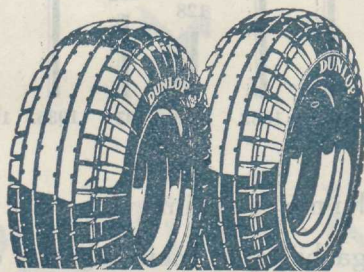
Parandan autosid, mootorrattaid, trak-
toreid, niidumasinaid, loorehasid ja
jalgrattaid.

Valmistan auto kääntelgi ja vedrupolte
ning pukse.

Töö kiire ja korralik.

Austusega

KARL ROSENBERG.



DUNLOP
AUTOKUMMID

AINUESINDAJA

J. PUHK & POJAD

on antud välja üle 200 tunnistuse sõidupraktika ja teenistus-iseloomu tõendamiseks. Surma ja õnnetus-



V. Mikhelson

Üks esimesi autojuhte Tartus. Ka tema abikaasa on autojuht ja meie Ühingu liige.

juhtumel on toetatud nende perekondi ja püütud igati jõudumööda pakkuda oma otsest või kaudset kaasabi kõiksugustel juhtumitel.



Ühingu väljasõit Pangodi

lipuõnnistamise ja 7. aastapäeva pidustuste puhul, millest võttis osa üle 300 isiku.

Tänu liikmeskonna kohusetruudusele on ühing praegu majanduslikult jõudsal järjel, mis peaks tagama edaspidist edukust tema vastutusrikkas töös.

Tartu Eesti Majanduse Ühisuse bensiinijaam

Tartus, Poe tn. 4

soovitab kodu- ja välismaa

BENSIINI,

kõrgeväärtuslikke

MÄARDEÖLISID,

tunnustatud paremaid

AUTOKUMME.

Jaama juures asub

AUTOPESEMINE.

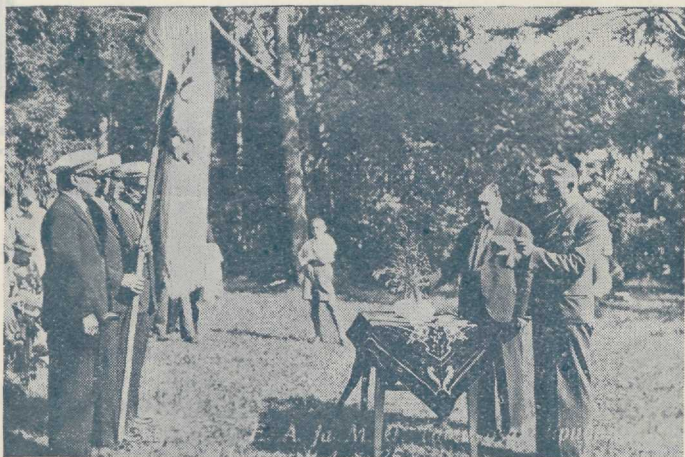
Möödukad hinnad, kiire ja viisakas
teenimine.

Oma töösaavutustes oleme suuresti tänu võlgu meie Peaühingule, eesotsas esimehe hr. Viikmäega. Juba meie eksisteerimise algusest peale on sealt meid kõigis meie huvialades lahkesti informeeritud ja abistatud.

Suurimat tänu oma aupäeval ütleme ka kõigile teistele osakondadele ja vennas-organisatsioonidele, kes meid oma koostöoga kui ka tähtpäevadest osavõtmisega on austanud.

Millised on ühingu lähemad ülesanded?

Meie ala on juba kord säärane, et pole ette näha ega loota ühele tasapinnale jäämist. Alatine jõuvankrite juurdekasv muudab antud olukorda ja esitab uusi nõudeid. Tuleb ellurakendada möödunud aasta



Lipuõnnistamise ja 7. aastapäeva pidustustel Pangodis. Sekretär O. Nurme loeb ette tervitustelegramme.

detsembris Tallinnas ärapeatud autojuhtide konverentsil vastuvõetud ja riigiasutustes heakskiidetud uuendused. Veoautojuht peab kõikjal vabanema kõrvaltööst. Autojuhi tööaega mõõdetagu inimliku mõõdupuuga. Teed ja tänavad saagu suurema tähelepanu osaliseks. Liikmed olgu teadlikud kõigist vajalistest uuendustest liiklus- kui ka motoriseeringu alal.

SHELL

TOX

HÄVITAB

kirbud,
lutikad,
kärbsed,
koid,
prussakad
ja kõik teised
putukad.

Töötud liikmed registreerigu end ühingus.

Seni korraldas Ühing teenistuskoha vahetalitust liikmeile peamiselt tutvuse kaudu. Kuna aga nüüd koos üldise motoriseeringu kiire arenguga tõuseb ka sel alal teotsevate isikute arv, ei piisa enam endisest moodusest, vaid tuleb asuda kohasobitusele, kus vastastikku nii tööandja kui ka töösoovija end ühingus registreeriks, et sel teel tagada eduga mõlema rahulolu.

Juhatusel on valmimas sellekohased proöüürid liikmeile ja kõigile jõuvankrite valdajaile, mis lähemal ajal neile kätte saadetakse.

Nagu seni, nii ka tulevikus on ühing kindlasti kõikjal valvel oma liikmete heaolu ja õigusliku suhtumise kaitseks. Iga liige etendab ühingu tööviljakuse tagamises tähtsat osa. Seepärast igauks käed aktiivselt külge!



Dr. K. Grin
kauaaegne autojuht.

Liiklusprobleem sammub edurada.

Dr. K. Grin.

Meie aeg on motoriseerimise aeg. Eesti Vabariigi 20. aasta iseseisvuse kestel on ka meil motoriseerimine suuri edusamme teinud. See paistab eriti silma autoasjanduse arenemise alal, sest igapäevane elu on

K. Jaurami mootori-töökoda

Tartus, Puiestee 45
(Narva ja Puiestee nurgal).



Remonteeritakse autosid, mootorrattaid, traktoreid, põllumajandus- ja tööstusmootoreid hästi ja mõõduka hinnaga.

Silindrite lihvimine ja puurimine.

Võõrastemaja-Aedrestoran

«EEDEN»

Tartus, Aia tn. 10, telef. 6-68.

Rikkalik lett, köök uue kulinari juhtimisel, mugavad kabinetid, hommiku-, lõuna- ja õhtusöögid à la carte igal ajal. Korralik ja kiire teenimine.

AIAS TANTSUPÕRAND. AED ILUTULES.

Võõrastemajas korralikud, uuesti remonteeritud puh-
tad ja päikeseküllased toad. Vannituba.

Restoranis ning aias igal õhtul tujuküllane **KABAREE**
parimate välis- ja kodumaa artistide osavõtul.

IGAL ÕHTUL TANTSUMUUSIKA.

tihedalt seotud tänavatega ja järjelikult ka kõigi neid mööda liikuvaga. Nii on see kogu maailmas, nii on see ka meil.

Vähem kui üheveerand sajandi jooksul on meil tänavaliikumise motoriseerimine peadpööritava tempoga arenenud praeguse olukorrani.

Seega ühenduses on välja kujunenud tehniliste teadmistega varustatud iseseisev elukutse — mootorsõidukite juhid. Osa sel alal teotsejaid on koondunud Lääne-Euroopa eeskujul ametühingutesse, milliste tegevus areneb täies hoos.

Ajanõuete kohaselt on väljatöötatud ja viimistletud liiklemismäärused, paranenud teolud, arenenud varustamine küttega jne.

Arusaadavalt praegugi veel on meil liiklemine kaugel ideaalist ja meil sel alal on veel küllalt puudusi, kuid on loota, et riigi- ja eraasutiste ning üksikute isikute koostöö selles suunas võidab järk-järgult kõik takistused ja viib meid lõpuks ühe kindla ning otstarbekohase süsteemi juure. Iga süsteem läheneb ainult siis ideaalile, kui see on lihtne, selge ning pole ballastiga koormatud ja on kergelt teostatav. Maailmas midagi ei sünni järsku, vaid ainult kauaaegsed kogemused selgitavad vigu ja puuduseid.

Näiteks, kahtlemata suureks sammuks edasi oli liiklemisnädal, sest see võimaldas selgelt näha meie liiklemise puudusi ning läbi viia parandusi seal, kus neid vaja oli. Liiklemisnädalal toimetatud kontroll näitas, et suure protsendi liiklemismääruste vastu eksijaist moodustavad mitte mootorsõidukite juhid, vaid jalakäijad, hobusõidukite juhid, jalgratturid jne.

Liiklemisnädala ajal liiklemise korraldamise propaganda avaldas ka teatud mõju mootorsõidukite juhtide kutse-eeetika taseme tõusmiseks. Sarnaseid üritusi, nagu liiklemisnädalate korraldamine, võib ainult tervitada.

Kahtlemata on olemas veel muid teid liiklemis-ideaalini jõudmiseks ning omal ajal ka see ideaal saavutatakse. Vaja ainult tõsist huvi ülesseatud eesmärgi vastu ja asjale lähenemist õigest küljest.

RIIGI PIMEDATE- ASUTUSED TARTUS.

Kauplus Narva tn. 101. Telef. 9-24.

SOOVITAME IGA LIIKI

**PÖRANDA-,
TÄNAVA-,
KÄSI-,
PESU-,
KÜÜNE-,
KÜÜRIMISE-,
KANNU-,
MEIEREI-,
POONIMISE-,
KLOSETI-,
SAAPA-,
RIIDE-,
LAE-,
TÕRVA-,
PUDELI-,
LAMBI-,
HOBUSE-,
LOOMA-** jne.

HARJU, JALAMATTE, KORVE.

MÜÜK SUUREL JA VÄIKESEL ARVUL.

Ostame jõhvi, lakka, harjast ja pajuviitsu.

Selles suunas võivad palju kasu tuua just kutseühingud, sest käsitleva küsimuse õige lahendamine kuulub kahtlemata ka nende otsekoheste ülesannete hulka.

Omalt poolt soovin Eesti Autojuhtide ja Mototehnikute Ühingu Tartu osakonnale tema 10-ne aastase juubeli puhul edu kõigis tema algatustes ja igapäevases töös ja tema liikmetele üksmeelt, sest ü h e n d u s e s o n j õ u d !

Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühingu Tartu osakonna praegune juhatus.

Johannes Paas — esimees;
Valter Saar — abiesimees;
Oskar Nurme — sekretär;
Herbert Tamm — abisekretär;
Herman Lang — laekur;
Arnold Täär — liige;
Johannes Müllerbeck — liige.



Stud. jur. Valter Saar
abiesimees.



A. LE COQ

AKTSIASELTS.

PILSEN

harilik heleõlu

GLADIAATOR

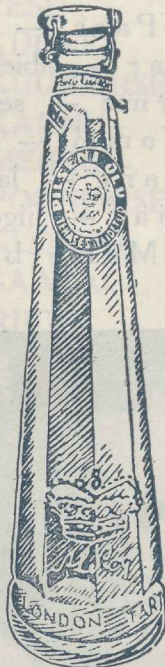
hele kangeõlu

TÕMMU HIID

tume kangeõlu

INGLISE PORTER

õlledest esikohal



JÜRIJOOK

sidrunhappejook

SOODA

sidrunhappejook

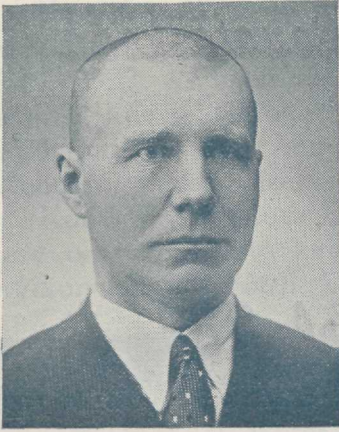
KREUZINA

tervislik jook

MAHLAJOOGID

Matieseni
mahladest

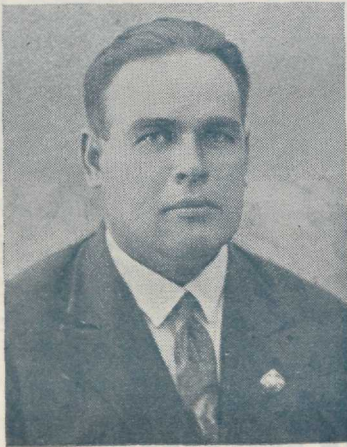
MAITSELT ÜLETAMATA!



Herman Lang
laekur.



Herbert Tamm
abisekretär.



Arnold Täär
liige.

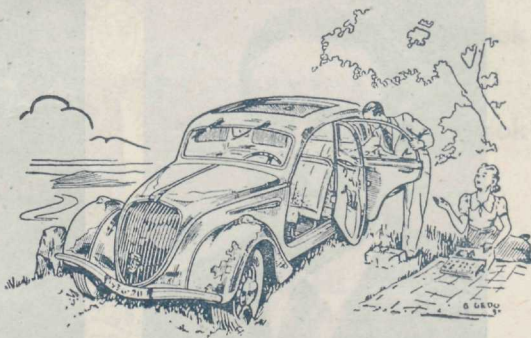


Johannes Müllerbeck
liige.

Metallide
keevitus ja lukusepatöökoda

Karl Jiks

Lao tn. 12, Tartus.



Peugeot

sõidu- ja Reo veoautod

Autoosad, kuullaagrid jne.

J. Martinson

Tartus, Narva 63, telef. 12-07.

Eesti jõuvankrijuhtide kutseorganisatsioonide konverentsi tähtsusest.

Eesti kutseliste jõuvankrijuhtide organiseerumiskäigu tähtsamaks sündmuseks tuleb lugeda 18. ja 19. dets. 1937. a. Tallinnas ärapeetud üleriiklikku konverentsi, kus tehti kokkuvõtteid senistest saavutistest ja püstitati vastavalt muutunud olukorrale uusi sihte ja nõudmisi edaspidiseks tegevuseks.

Konverentsil esines Eesti kutseline jõuvankrijuhtkond oma saadikute kaudu esmakordselt üleriikliku tervikuna, mille tõttu ka vastavad valitsusasutised



Narva osakonna lipu õnnistamine.

seda täiel määral olid arvestanud, saates kohale esindajad sise-, sotsiaal- ja teedeministeriumist.

Jättes kõrvale konverentsi korraldamise tehnilise külje, pean ma oma kohuseks rõhutada tema määravat tähendust jõuvankrijuhtide kutseorganisatsioonide liitmisel üleriiklikus ulatuses ja liiklusküsimuste otstarbeka lahendamise suunajana. Maanteede Talituse poolt käesoleva aasta mais korraldatud I liiklusküsimuste põhimõtted püstitati juba konverentsil. Jõuvankrijuhtide tööaja ja palgaolude küsimuses võeti vastu samuti väga tähtsaid otsusi, mille rakendamist seadusandlikul teel on oodata lähemas tulevikus.

Nagu nendest näidetest selgub, oli konverentsi töö väga tõhus ja me ammutasime sellest veel kaua nõu, jõudu ja kinnitust oma Ühingu igapäevaste jooksvate asjade lahendamisel ja määramisel.

V. Saar, Ühingu abiesimees.

Autode ja mootorrataste võidusõit.

Ühingu poolt korraldatud II võidusõit, mis toimus Tartus, Narva maanteel 27, sept. 1936. a., kujunes erakorraliseks rahva huvipunktiks, mida sõitsid jälgima tuntuimad mootorspordi tegelased üle riigi.



Osa publikut võidusõitu jälgimas.

Võidusõidu presiidiumi kuulusid: Peakorraldaja J. Paas, abikorraldaja O. Nurme, peakorraldaja tribüünil A. Täär, kassade üldjuht H. Lang, lähetajad stardis ja finišis peajuht F. Saarsen, J. Vapra ja J. Ilis-son. — Aupeakohtunik ins. J. Lenzius, peakohtunik M. Puust, kohtunikud: A. Kilk, A. Reeder, H. Tamm ja A. Zimmermann. Protesti kohtunikud — esimehena advokaat J. Liibusk, kohtunikud: K. Pahk, L. Sild ja E. Jakobson.

Lähetajate peakorraldajana esines energiliselt Ühingu liige hr. F. Saarsen.

Võidusõidu korraldamisel kasutati Riigi Ringhäälingu direktori hr. ins. F. Olbrei lahel loa tema elektrilisi mooteriistu sõiduaegade kindlaksmääramiseks.



M. Puust

Tartu Tööstuskeskkooli juhataja. Ühingu liige,
II võidusõidu peakohtunik.

Osavõtjaid oli 21 autot ja 8 mootorratast.

A u t o d.

I klassis — kuni 1300 ccm tulid võitjaiks:

1. F. Sassi — Adler — 90 km/t
2. R. Lepik — Adler — 85,7 „
3. E. Tamm — Ford-Jun. — 50,5 „

II klassis — 1300—2500 ccm:

1. J. Vahkall — Vauxhall — 97,5 km/t
2. A. Sulg — Peugeot — 97,3 „
3. H. Hausenberg — Opel — 95,6 „

III klassis — 2500—3500 ccm:

1. J. Vapra — Auburn — 119,2 km/t
2. J. Paas — Chevrolet — 116,1 „
3. A. Neumann — Chevr. — 113,2 „

IV klassis — 3500 ja enma ccm:

1. E. Mirka — Ford — 134,1 km/t
2. A. Voitka — Ford — 131,4 „
3. V. Alber — Ford — 130,9 „

kes omandas ka Peaühingu poolt väljapandud väärusliku sarvkarika, kui kiirem Ühingu liige.



Osa II võidusõidu auhindu.

Mootorrattad.

II klassis — 250—350 ccm, korvita:

1. V. Anja — Velozette — 110,8 km/t

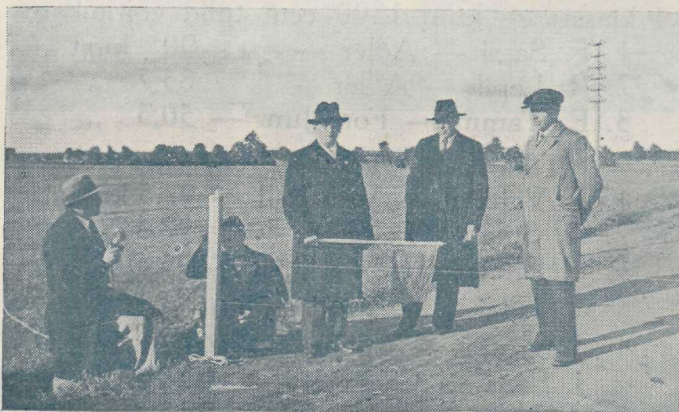
III klassis 350 ja enam ccm:

1. V. Beck — Rudge — 132,3 km/t

2. E. Prikkel — Harley Dav. — 98,5 „

II klassis — küljekorviga:

1. E. Prikkel — Harley Dav. — mõõtmise ebaõnnest.



Vasakult: H. Tamm, L. Maas, F. Saarsen, A. Muna ja A. Kiima.

Mootorjalgrattad kuni 100 ccm:

1. prof. H. Kahu — Herkules — 53,6 km/t

2. Triikka — N. S. U. — 49,4 „

3. R. Sibul — Herkules — mõõtmise ebaõnnestus.

Oskar Nurme 10 aastat autoroolil.

Ühingu juubeliaastal täitub ka meie agaramal töömehel, sekretär O. Nurmel, 10 aastat vahetut autojuhtimist oma takso-autodel. Ühingu sekretäriks valiti O. Nurme 1931. a. ja selle 8. aasta jooksul on tema tublisti oma energiat ja tööjõudu pühendanud ühingu ja kõikide ametvendade kasuks, sageli jättes enda huvid tahaplaanile. Tunneme O. Nurme't kui karsket, alati vastutulelikku ja sõbralikku ametivenda, kes on



O. Nurme

Tartu Õhtugümnaasiumi õpilasena.

teeninud lugupidamise kogu Eesti jõuvankrijuhtide hulgas, ja temale võlgneb ühing tänu oma edukäigus.

O. Nurme on sündinud 20. mail 1904. a. San-gastes riigiteenija pojana. Hariduse omandanud valla, Valga raudteelaste ja Tartu Õhtugümnaasiumis ning raamatupidamise kursustel.

On ise hea eduga annud iseseisvalt autojuhtimise kursusi, pidanud loenguid, on tuntud muusikaharras-tajana ning igakülselt kaasa aidanud Ühingu liikmes-

pere ja üldise liikluse hüvanguks. Seltskondlikul alal on ta tegev veel mitmes organisatsioonis.

Soovime ka edaspidi näha O. Nurmet sama energiliselt meie ühingu hüvanguks töötamisel ja selleks soovime temale palju õnne ja edu!

H. Tamm.

REETURI SUUDLUS.

Oskar Nurme.

Paljudel selle tegeliku elujuhtumi lugejail ehk pole teada seda üliõpilaste omapärasest traditsiooni, mispärasest olgu siin paar sõna selgituseks.

Mitmed praegusaja üliõpilaskorporatsioonid on säilitanud vana kombena n. n. rebaste jooksumineku, mis väljendub selles, et kokkuräägitult kaovad ühel heal päeval noored korporatsiooni tudengid — rebased —, keda pole veel värvidega ülendatud, salaja konvendist — omale vahelduse ja vabaduse taotlemise sihiga. Kõikide mõlemastsoost vilistlaste kohus on neid selle juures abistada, kuna aga värvikandjad siirduvad jalamaid nende otsingule.

See traditsioon nõuab suuri kulutusi, mis rebaste mittekätesaamise korral läheb kõik värvikandjate kanda. Oma sihtide taotlemiseks kasutatakse kõiki mõeldavaid vahendeid ning ei kokkuta tagasi isegi vägivallast.

Viludas sügistuules piserduvad õhtuvidevikus tuhanded vihmapiisad vastu taksi-auto katust. Aegajalt tiheneb sadu ja pilvede vahelt surub end pimestava valgusleegina välgusähvatus.

Kilomeetreid kaugele seletab sel virvendaval hetkel silm müstilist vaatesektorit, mis aga samas kattub tumeda looriga. Äikese ähvardav loodusemäng üha sagedane, ergutades ka vihma tugevnevale sajule.

Nakatatud õudsest ilmast tunneb end kuidagi rusutuna ka autojuht, kelle sõidukile kukuvad hügelpiisad meenutavad lapsepõlves sõja tallermaal kuulnud kuulipildujate tärinat, tuul — rikošettide kiunumist ja äike — suurtükkide lahingtegevust.

Helisev telefon paiskab momentselt omalaadse mõtiskelu ning kraesse tõmbunult ruttab autojuht aparaadini.

Just kui täielikus kooskõlas ilmastikumiljööga kostab sealt salapärane, tasane kõnelus: „Kes on telefoni juures? Ah Teie ise. Siin üks Teie tuttav. Kuna asi on suuresti salajane, pean kahjuks vältima iga-

sugusest telefoni-kõnelusest. Palun sõitke kohe Vallikraavi tänavat mööda — peatan Teid teel, siis pike-malt...”

Nimetatud tänaval kuskilt põõsast ruttabki välja mees, kes käeviipega autot peatades usaldab autojuhile saladuse: „naiskorpi X-i rebased on ‚lennus‘, keda peame püüdma igati abistada ja nende redusolekut soodustada.”

Vist küll iga ülikoollinna omapäraste üliõpilaskommetega tuttav autojuht teab selle salapärase lause tähendust.

Mõnekümne meetri edasisõidu järele tuleb sõiduk uuesti peatada ning lehtede krabisedes ligineb autole puude vahelt naine — mehe riietuses. Nähes juhi imestanud ilmet, ruttab autotelliija selgitama, et see on puhkuselt tulnud ja teiste jooksusolekus mitteteadlik rebane, keda tarvis kolleegidele otsekohe järele toimetada.

Kiiretempoliselt areneb sõit sihtkohta, tehes enne linnas tagaajamise kartusel jälgede segamiseks „jänesehüppeid”. Sulisedes põgeneb autokummi eest sopane mudavesi, kuna järjestkaugenevad linnatuled vilguvad läbi halli vihma tohutu jaaniussikestena. Teel areneb jutt rebaste asukoha täpsest kirjeldusest, mida asjaosaline suure huviga kuulab ja pärib. Ta on rõõmus, et ta puhkuselt tulles kohtas seda vilistlast, kes ta päästis haarangust korpi ruumesse mineku juhul.

Vaistlikult tunneb autojuht, et teda tagaajajate poolt jälitatakse. Ta peatab sõiduki kummide kontrollimise ettekäändel, kuna ei taha oma alatunnet teistele väljendada. Olles kustutanud tuled ja vaevalt väljunud masinast, kuuleb ta enda taga valgustuseta läheneva auto hääli, mis eemal samuti peatub. Lühikese omavahelise nõupidamise järele otsustatakse sõitu jätkata ja end esimesel võimalusel mõnda kõrvalteed mööda tagaajajate silmist kaotada. Tehes pikki kõrvalringsid jõutakse linna lähedusse tagasi, kust uuesti ennemindud teed püütakse ettevaatlikult sihtkoha poole jõuda.

Elmise peatuse lähikonnas autoprožektorite valguses helgib jälitajate sõiduk, mis puhkab varjatud

võsas. Peagi liginetakse ettevaatlikult ootajale. Veel 100, 50 — 10 meetrit — ning autojuhi ja palkaja tõeliseks hämmastuseks juhtub nende endi lähenevas autos mõistatuslik üllatus: arvatav meesriietes rebane avab ootamatult autoukse ja avaldab karjudes temale teel usaldatud lennusolijate kaasvõitlejate redupaiga asukoha, mida tuli ju hoida teiste ees suurimas saladuses!

Esimesena taipas autojuht reetmist ja kiirelt käe tema suule surumiseга sumbutas äraandja „raapordi”. Nüüd toibus ehmatuses ka teine ning ühisel jõul väliditi „rebase” häälitsemisvõimalus hädaohtlikust tsoonist möödumiseni. Oli ilmne, et siin pidi tegemist olema ameerikaliku „hanekspüüdmisega”, kuna „rebane” polnud keegi muu, kui nende püüdja, kes hästi etteplaanitsetult teada tahtis saada tõeliste rebaste asukohta, et seda oma järgnevaile abilistele edasi anda.

Nüüd tuli kiiresti tegutseda. Kuigi seisvas sõidukis ei paistnud kedagi olevat (need olid andunud ümbuskonnas rebaste otsingule), võidi reetjat siiski kuulda ja rebased oleksid lõksus.

Kiiresti eemalduti sündmuskohalt ja asuti rebaste otsingul kogenud autojuhi ettepanekul paralleelteele mööda rebaseid redupaigast õigeaegsele kõrvaldamisele. Nende asukoha lähedale jõudes palgatakse ratsahobune ja vilistlane kihutab peagi läbi looklevate võsaradade päästeretkele, kuna autojuht vangiga alustab linnasõitu, et kokkulepitud kohale viia siit sõidukeid rebaste teisale transporteerimiseks.

„Vangivalvur” teatas nüüd oma vangile, et tekkinud olude sunnil on ta otsustanud neiu kuni rebaste transpordi lõpuni enda korterisse lukustada. Vähe avaldasid kindlaiseloomulisele juhile mõju neiu korduvad protestid ja äraostu püüded. Linnale lähenedes lisandus neiu sõnadele kibedaid nutupuhanguid, kuna nüüd ta avaldas autojuhile ka peamise vabakssoovi põhjuse. Temal polevat põhimõtteliselt ju midagi juhi korteris ööbimise vastu, kuid tema isa olevat kodus raskelt haige, kuna ka ema oma kaasa kaotamise kartusel olevat kokkuvarisemas. Tema, kui ainukese

lapse kauase äraoleku pärast juba nii-kui-nii vanemad on mures, kuna aga terve öö kodunt eemalejäämine raskendaks veelgi nende olukorda.

Ärakuulates selle kauni puhtnaiseliku olendi uskumistvääriiva pihtimuse, mille mõjukust aitasid tõsta auto sisevalguse mõjul tema põskedel pärlidena sädelevad pisarad, kuulis autojuht mootori monotoonse sumina juures ka enda südamelööke, mille kiirus vaevalt andis järele mootori tiirude arvule! Ahnelt neelas sõiduk kilomeetreid ja juba vilksatasid pladiseva vihmajärgi läbi esimesed linna tulukesed. Peatselt puudutavad autokummid auklist linna munakivi sillutist. Tarvis oli otsustada kiirelt, mis tütarlapsena ette võtta. Kaugel taga on käimas põgenemine senisest redupai-gast. Küllap see toiming nüüd juba on lõppenud. Neiu vabakslaskmine ei saa enam olla ohtlik neile, sest kuigi ta püüaks midagi ette võtta, poleks sellel enam mingit tagajärge. Autojuhi otsus on nüüd juba lan-genud neiu kasuks. Pärides ta elukoha järele, peatub sõiduk peatselt tema kodu ukse ees.

Rõõmsalt ja veidi üllatunult vaatab neiu autojuhile otse silmi. Mehe rietus ei suutnud mätta ta hurmavust ja üksikud õrnadelt põskedelt allaveerevad pisarad lõpetasid oma teekonna kustumata mälestu-sena autojuhi palitukrael...

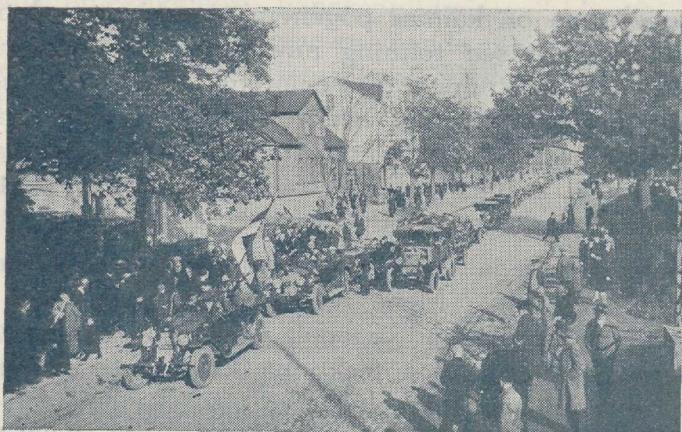
„Teie tõite mu siis siiski koju?“ — See hääl kõlas päris autojuhi kõrva juures ja tundus vaikselt heliseva akordina. Ta tumedad juuksesalgud puudutasid hellalt juhi põski ning veel enne, kui see sai tema küsimusele vastata, haaras ta poisi pea oma siidpeh-mete käte vahele ja suudles tema huuli kirglikult kaua kaua!...

Viivu hiljem veereb usaldav sõiduk jälle liiklemis-keerises...

Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühingu Tartu osakonnale 10 aasta juubeli puhul.

Nüüd 10. aastase Ühingu sünnipäeval on mul rõõm meenutada siinkohal Ühingu tekkimise-lugu.

Tartus oli juba siis üks autojuhtide organisatsioon, kuid oli tarvilik, et asutataks üks uus ühing autojuhtidest, kes midagi laiemalt ette võtaks ja ühtlasi autojuhtimist arendaks mitte kui ainult sporti, vaid kui teenistust. Oli ka selge, et senini autojuhtide organisatsioon ei olnud midagi selleks ette võtnud, et laiemaid hulki autojuhte enese ümber koondada.



I autode võidusõit 1928. a. Tartus, Riia maanteel.

Kutsuti kokku Tartu autojuhid kino Apollo ruumesse 3. augustil 1928. a. ja otsustati asutada Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühing — Tartu osakond, kuhu ka mind juhatusse valiti.

Esimene suur üritus oli kohe Ühingu algaastal — autode võidusõidu korraldamine Riia maanteel 15. septembril, mis üle ootuste hästi õnnestus nii kiirusaegade kui ka sõitjate poolest.

Tahaks ütelda praegusele juhatusese kiidusõnu ja soovida kogu Ühingule tema 10. aasta juubeli puhul sama energiliselt tegutseda, kui senini. Selleks jõudu, tahet ja õnne!

A. Reedre (Reeder).

Tehnilisi ja statistilisi andmeid.

Jõuvankrite arv Eestis.

Ühingu eksisteerimis-aja kestel.

Kuni aasta (1. jaan.)	sõiduautod			autobus	veoauto	tuletõrje	muud	kokku autod	mootor- rattad	kokku jõuv.
	era	taxi	kokku							
1929	558	873	1431	150	613	—	5	2199	407	2606
1930	734	840	1574	138	839	28	4	2583	375	2958
1931	875	902	1777	180	1118	32	6	3113	550	3663
1932	984	755	1739	203	1141	34	6	3123	754	3877
1933	974	725	1700	192	1128	51	6	3077	833	3910
1934	1063	647	1710	170	1065	56	8	3009	896	3905
1935	1193	587	1780	166	1193	75	10	3224	997	4221
1936	1491	636	2127	220	1438	80	15	3880	1225	5105
1937	1789	636	2425	249	1734	88	13	4509	1490	5999
1938	2085	688	2753	268	2124	95	14	5254	2131	7385

Jõuvankrite arv Eestis registreerimisasutuste piirkondade järele kuni 1. jaan. 1938.

Registreerimise piirkond	sõiduautod			autobused	veoautod	tuletõrje	muud	kokku autosid	mootor- rattad			kokku jõuvankr.
	era	taksi	taksi						korviga	ilma	kokku	
Tallinn	1014	269	1283	77	766	22	7	2155	73	468	541	2696
Tartu	148	107	255	20	172	11	1	459	12	175	187	646
Narva	35	24	59	9	35	8	2	113	2	20	22	135
Harjumaa	138	—	138	12	165	4	—	319	17	121	138	457
Järvamaa	80	15	95	7	69	7	—	178	12	96	108	286
Läänemaa	44	22	66	6	72	4	1	149	11	101	112	261
Petserimaa	29	—	39	3	37	1	—	80	5	40	45	125
Pärnumaa	135	44	179	22	211	9	1	422	25	193	218	640
Saaremaa	20	12	32	12	41	2	—	87	13	17	30	117
Tartumaa	85	45	130	34	139	2	—	305	11	164	175	480
Valgamaa	32	20	52	8	47	4	2	113	11	51	62	175
Viljandimaa	130	43	173	24	132	13	—	342	11	171	182	524
Virumaa	123	37	160	18	143	7	—	328	15	179	194	522
Võrumaa	62	30	92	16	95	1	—	204	5	112	117	321
Kokku	2085	668	2753	268	2124	95	14	5254	223	1908	2131	7385



Revisjonikomisjon.

Vasakult: H. Hausenberg, A. Koik (kandidaat), J. Unter ja A. Mets.

Jõuvankri mootori võimsus.

Jõuvankri mootori võimsust mõõdetakse hobusejõududega. Üks hobusejõud on jõud, mis tõstab 75 kilogrammi ühe sekundi vältel ühe meetri kõrgusele.

Nominaal võimsust ei tarvitata enam mujal, kui ainult veel sisseveetavate autode pealt tollimaksude arvutamiseks. See pole mootori tegelik (tõeline) võimsus, vaid on ainult teatav arv, mis leitakse vastava valemi abil. Nominaalne võimsus on tegelikust võimsusest väiksem, kuid mitte ühevõrra iga mootori tüübi kohta. Valemid nominaalse võimsuse arvutamiseks ei ole kõikides riikides ühesugused.

Effektiivne võimsus on jõuvankri mootori tõeline võimsus. Seda mõõdetakse eriliste mehaaniliste või elektriliste seadmetega mootori pidurdamisel. Effektiivse võimsuse saab arvutada ka vastava valemi abil.

Kolvikäigu väljasurve (kolvide väljasurve) on kolvikäigu maht, s. o. mootori silindrite töökambrite ruumala. Kolvikäigu väljasurvet nimetatakse sageli ekslikult silindrite mahuks.

Jõuvankri pidurseadme kontrollimine.

Jõuvankri pidurite headust saame kontrollida kas pidurdusteevõrgu mõõtmise või aeglustuse määramise abil.

Pidurdusteevõrk on tee, mis pidurdatud jõuvanker läbi sõidab alates pidurdamise algmomendist kuni jõuvankri täieliku seisumiseni.

Rahuldavas seisukorras oleva pidurseadise puhul horisontaalsel, karedal ja kuival teekattel peab pidurdusteevõrgu pikkus olema mitte üle alljärgnevate normide.

Kiirus km/tund	Pidurdusteevõrk meetrites		Kiirus km/tund	Pidurdusteevõrk meetrites	
	neljaratta pidur	kaheharata pidur		neljaratta pidur	kaheharata pidur
10	1.0	1.5	60	34.7	55.6
20	3.9	6.2	70	47.3	75.6
30	8.7	13.9	80	61.7	98.8
40	15.4	24.7	90	78.1	125.0
50	24.1	38.6	100	96.5	154.3

Pidurdusteevõrgu määramisel peab pidurdama normaalse jõuga. Vajutada ühtlaselt, mitte tõugetega ja nii, et rattad ei blokeeruks.

Pidurdusteevõrgu pikkus oleneb väga mitmesugustest asjaoludest. Tähtsamad neist on: sõidukiirus, pidurite seisukord, piduritruumlite suurus, rehvide seisukord, tee profiil ning sõidutee katte iseloom ja seisukord. Jõuvankri kaalust pidurdusteevõrgu pikkus ei olene.

Peale eestoodud asjaolude oleneb pidurdusteevõrgu pikkus veel pidurite käsitlemisest. Sellepärast kui on tarvis pidurseadise seisukorra kohta täpsemaid andmeid, ei pea pidurseadist hinnatama mitte pidurdusteevõrgu pikkuse järgi, vaid aeglustuse järgi, mida pidurseadis suudab jõuvankrile anda, sest aeglustus on suurel määral mittesõltuv sõidukiirusest ja juhi osavusest.

Aeglustamiseks nimetatakse kiiruse vähenemist sekundis. Näiteks, kui sõidukiirust 12 m/sek. (43 km/t) nii pidurdada, et ühe sekundi järele on sõidu-

kiirus 8 m/sek., siis saavutati sellega aeglustus 4m/sek². Teise sekundi järele on siis sõidukiirus 4 m/sek. ja kolmanda sekundi lõpul jääb jõvanker seisma. Mida suurem on saavutatud aeglustus, seda parem on pidurseade.

Aeglustust mõõdetakse sellekohaste mõõteriistadega, mis asetatakse jõvankrile või kinnitatakse jõvankri külge.



Pidutoimkond.

Vasakult: J. Ruš, J. Müllerbeck (praegu juhatuseliige), A. Alber ja L. Kama.

Rahuldavas seisukorras olev pidurseadis peab olema võimeline andma jõvankrile aeglustuse horisontaalsel, karedal ja kuival teekattel:

neljaratta pidurseadis vähemalt 4 m/sek²
 kahe­ratta „ „ 2,5 „

Märjal või libedal teekattel ei saa pidurseadise seisukorra kohta teha õiglast otsust ei pidurdustee­konna pikkuse ega aeglustuse väärtuse järgi. Sel pu­hul peab pidurseadise tunnustama korralikuks, kui pidurseadis suudab rattaid blokeerida. Ka igasuguses muus olukorras on rataste blokeerimine tunnuseks, et rataste blokeerimine on parim pidurdusviis. Vee­revate ratastega on pidurdamise mõju suurem kui blo­keeritud rataste puhul. Suurim mõju on pi­durdamisel siis, kui rattad on veere­mise ja blokeerumise piiril — s. o. kui rattad veel veerevad.

Koormate vedamisel tuleb silmas pidada, et praegu kehtiva määruse järele peab üle kahe meetri liiklemisvahendi tagumisest äärest üleulatuvad esemed tähistama.

Jõuvankrid võivad peale võtta inimesi:

- a) autobuss — niipalju kui selles on ette nähtud kohti.
- b) taksiauto — peale istmete arvu veel üks, juhi kõrval ainult üks (viimane osa ei ole maksev eraauto kohta).



D. Siilanas

energilisemaid mehi Petseri ametvendade organiseerimisel.

- c) Mootorratas — nii palju, kui palju istekohti.
- d) Veoauto — juhi kõrval nii palju, kui näeb ette registreerimistunnistus.

Koormale võib paigutada sõitjaid siis, kui see ei ole neile hädaohtlik.

Inimeste vedu veoautodega.

Üldiselt on inimeste maksuline või maksuta vedu veoautoga keelatud peale alljärgnevate erandite:

- a) põllumajandus- ja kalandussaaduste veol saatjana kaks inimest. Maanteede Talituse eriloal kuni neli isikut.

b) Tööandjal oma tööliste töökohale ja sealt tagasi transporteerimisel (sel puhul peab tööandjal olema tõendus sõidusihi kohta ja et sõitjad on töölisel).

c) Maavalitsuste poolt väljaantud ühekordsete lubadega ühekordseks või korduvaiks sõitudeks — laatadele, näitustele, pidudele, pulmadele, matustele, huvireisidele jne.

Õpilaste vedu nendega on keelatud.

Juhilubade ümbervahetamisega

tuleks liikmetel kiirustada. Teatavasti on viimane endiste I või I-b liigi lubade ümbervahetuse tähtpäev 1. apr. 1939. a. Peale selle aja langevad end. I või I-b liigi load automaatselt III liigiks ja need tulevad vahetada II liigi juhiloa vastu. Nende ümbervahetamisel on nõuetav ühe-aastase praktika tunnistust sõidu tõendamiseks, mida seaduse alusel annab välja meie ühing. Et hoiduda viimasel hetkel selle töö koormumist, soovitame liikmeil tunnistuste nõutamisega varakult alata.

Ühingu asjaajamise tunnid

on igal kesknädalal peale kella 20. Muil aegadel ajab jooksvaid asju ökonoom ja meie liige hr. Räppin.

SÕIDU EESÕIGUSTE JÄRJEKORD.

Kitsail, libedail või muidu hädaohtlikel sõidutee osadel on eesõigus läbipääsuks:

- 1) eesõigustatud sõidukil (tuletõrje, kontroll jne.);
- 2) rööbassõidukil;
- 3) raskel masinal;
- 4) autobusel;
- 5) veoautol koormaga;
- 6) „ „ koormata;
- 7) hobuvankril koormaga;
- 8) mootorrattal;
- 9) hobuvankril koormata;
- 10) muil liiklusvahendeil.

Kui vastutulijad kuuluvad ühte ja samasse liiki, omab läbipääsu eesõiguse suurema ja raskema koormaga liiklemisvahend.

Kohtades, kus möödumine üksteisest osutub võimatuks teesosa kitsuse tõttu, peab üks taganema kohani, kus möödumine on võimalik.

Sel juhul on eesõigus edasisõiduks:

- 1) rööbassõidukil;
- 2) raskel masinal;
- 3) hobuvankril koormaga;
- 4) „ „ koormata;
- 5) eesõigustatud liiklemisvah.;
- 6) autobusel;
- 7) veoautol koormaga;
- 8) „ „ koormata;
- 9) sõiduautil;
- 10) mootorrattal;
- 11) kõigil muil liiklusvahenditel.

Liiklemisvahendit võib parkida

kohtadel, kus on vastavad märgid; siis veel kohtadel, kus ei takista liiklemist ja kus puudub vastav parkimiskeelu märk.

Nii võib jõuvankrit seisma jätta ka valveta, väljasuretades mootori ja kõrvaldades süütevõtme, teedel ja tänavatel, ristteedest või tänavanurkadest vähemalt viie m. kaugusel tee äärel siis, kui parkivast või seisvast sõidukist kuni vastaspoolse teeääreni, kõnnitee välja arvatud, on vähemalt kolm m. Peatuda ei tohi jalgratta ja jalakäijate radadel ja viimastele määratud ülekäigukohtadel, õue sissesõitude, väravate, avalike asutuste ees ja rööbassõidukite ning autobuste seisu kohtades.

Kahelpool sõiduteed võib parkida siis, kui nende vahele jääb veel vaba tee vähemalt kuue m. laiuselt.

Järelvalveta seismajätmisel tuleb peale eeltoodu veel silmas pidada, et ukсед oleksid suletud, jõuvanker käsipiduriga pidurdatud ja et pimedal ajal kohtades, kus puudulik valgustus, mis ei võimalda seisva jõu-

vankri nähtavust 40 m. kauguselt, põleksid sõidukil pool- või sisetuled ehk oleks väljasirutatud sõiduteepoolne valgustatud suunanäitaja (mitte ettenähtud parkimiskohtadel).

Helisignaali andmine linnas tänavanurkadel on keelatud. Seda võib tarvitada ainult juhul, kui õnnetust teisiti ei saa vältida. Ka ei ole signaaliandmisel millegagi garanteeritud, et teine sõiduk seda kindlasti kuulis. Õiglasemaks õnnetusevältimise mooduseks on tänavanurkadel sõidukiiruse vähendamine ja käigu vahetamine, kuna siis ei koormata mootorit üle aeglasel sõidul otseühendusega.

Õnnetused mootorsõidukitega ja sundmääruste rikkumised Tartus.

Õnnetusi mootorsõidukitega

	1930	1931	1932	1933	1934
Pealesõitmisi	19	18	21	9	13
Õnnetusi sõitjatega	1	4	4	9	—
Sõiduki või esemete purustam.	34	27	49	26	27

Sõidumääruste rikkumisi

	1930	1931	1932	1933	1934
Lubam. loaga või loata sõitm.	9	16	21	7	7
Ettevaatamatu ja kiire sõit	25	24	33	16	16
Muud rikkumised	96	89	35	28	36
Mootorsõidukid põhjustasid hobuste lõhkumisi	—	1	—	—	—
Õnnetusi inimestega	—	—	—	—	1
Üldse	184	179	163	87	100

(Eesti Statistika.) Hilisemad andmed puuduvad.

Neist kuivadest numbritest peegeldub selgesti mootorsõiduki juhtide ametikõrgusel olu ja üldine liiklemise korralduse tõus paremusele, kuna vaatamata kiirele mootorsõidukite arvu kasvamisele on õnnetusjuhtumid järkjärgult vähenemas.

Järgnevalt näeme kujukalt ühasuureneva eraauto-
de arvu mõjutusel taksi- ja teenistusautode kahane-
mist ja seega koos ka nende arvulist vähenemist.

Mootorsõidukite arv Tartus.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Sõiduautosid	198	172	193	168	204	228	255
Sellest isiklikke	80	68	92	92	119	130	148
Taksiautosid	118	104	101	76	85	98	107
<hr/>							
Veoautosid	69	79	77	83	89	136	172
Autobusesid	15	13	16	16	19	19	20
Sanitaarausid	3	3	3	3	3	1	1
Mootorrattaid	58	70	88	93	86	115	187
Tuletõrjeautosid oli	—	—	—	—	—	10	11



Möödunud aastane meeleolukas Ühingu väljasõit Võrtsjärve kaldale.

Tartus oli mootorsõidukeid

kuni 1938. a. juuni kuu viimase päevani liikvel

sõiduautosid üldse	279
sellest taksisid	103
eraautosid	176
autobusse	21
tuletõrjeautosid	11

sanitaarautosid	1
veoautosid	180
järelvankreid	21 (kaherattaga)
proovinumbreid	6
mootorrattaid	
küljekorviga	14
ilma	202
proovinumbreid	12

K. aasta juuni kuul on registreeritud Tartus uusi kuni 1000 km sõitnud mootorsõidukeid

sõiduautosid

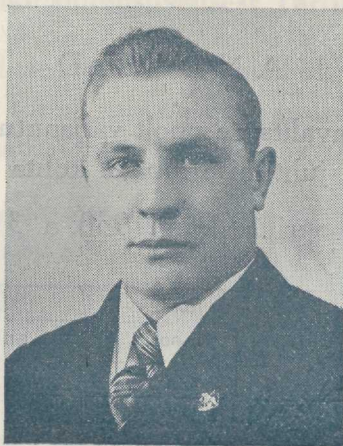
firma Ford —	5
„ Opel —	2
„ Morris —	1
„ Mercedes-Benz —	1
„ Chrysler —	1
„ Hansa —	1
„ Stoever —	1
„ Graham —	1
„ Hudson —	1
„ Fiat —	1
„ Peugeot —	1
„ Adler —	1
„ Volvo —	1
	<hr/>
	Kokku 18

Autobusse

firma Volvo —	1
---------------	---

Mootorrattaid küljekorvita

firma Maico —	3
„ Dürkopp —	1
„ B. S. A. —	1



H. Salom
agaramaid Ühingu tegelasi Tõrvas.

Veoauto kaubaveo saatekirja vorm.

Nõutav 1. augustist 1938. a.

Veoauto kaubaveo saatekiri nr.

Veoauto registreerimismärk..... juhuveoloo Nr.....

Kuupäev ja väljaandja asutis.....

Aasta 193....., kuu.....

Sõidu alguse kuup., kellaaeg	Kauba		veo kaugus km	Kauba nimetus	Kauba kaal kg		Kauba sihtkohta jõudmise kuup., kellaaeg
	saatekoht (koht ja vald)	sihtkoht (koht ja vald)			tasuline kaubavedu	oma kaubavedu	

Veoauto valdaja või autojuhi allkiri

A N D M E D

Tartu Linnavalitsuse poolt väljaantud jõuvankri
juhtimise lubade kohta

1929. a. 1. aprillist kuni 1938. a. 31. märtsini.

Aasta	Väljaant. load				Ümbervah. load			
	auto		moot. r		auto		moot. r	
	I	II	I	II	I	II	I	II
1929	75	43	—	4	318	71	—	6
1930	91	59	—	7	11	10	—	—
1931	53	37	—	17	—	—	—	—
1932	45	27	—	14	—	—	—	—
1933	36	12	—	20	—	—	—	—
1934	34	29	—	17	—	—	—	—
1935	75	48	—	31	—	—	—	—
1936	71	43	—	61	—	—	—	—
	Ia	Ib	II		Ia	Ib		
1936	—	5	—	—	13	—	—	—
1937	—	115	72	—	97	—	—	—
1938	—	48	15	—	13	—	—	—
1. I. — 31. IV.								

Liiklusintensiivsusest Tartus.

1935. a. liikluse loenduse andmeil oli Võidu tn. koormatus 5514,32 tonni, mis on oma suuruselt haruldasemaid tee koormatusi mitte üksi Tartus, vaid kogu riigis.



Tükike Tartu südalinna.

Sellest tuleb järeldada, et sellele magistraalile võib ehitada ainult esmajärgulise headusega, raskele liiklemisele vastavaid sõidutee katteid. Ka jalakäijate arv on kohati, nagu Võidu tänaval, väga suur: kuni 40.000 isikut ööpäevas. (Linnains. Onton — Tartu — IV, 1936.). Neistki andmeist piisab, et saada umbkaudset ettekujutust, kui suurt tähelepanu peab meie lugupeetud linnainsener hr. Onton, kui selle ala tegelik juht, tänavate korrashoiule ja järk-järgulisele moodsale, vastupidavamale sillutisele üleviimisele pühendama.

Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Ühingu Tartu osakonna

10. aastapäeva puhul korraldatava Juubelipidustuste kava.

Ühingu 10. a. eksisteerimis-juubeli pidustused toimuvad pühapäeval, 7. augustil 1938. a. Tartus, näituse-aias einelaua ruumes alljärgneva kava kohaselt.

I.

Kella 12—15 ava-aktus.

- 1) Avamäng orkestrilt.
- 2) Avasõna — Ühingu esimees Joh. P a a s.
- 3) Peokõne — Ühingu abiesimees Valter S a a r.
- 4) Muusikaline vahepala.
- 5) Ühingu senise tegevuse ülevaade — Ühingu sekretär Oskar N u r m e.
- 6) Muusikaline vahepala.
- 7) Tervitused.
- 8) Lõppsõna — Ühingu esimees Joh. P a a s.

II.

Kell 18 — ühislaud näituse-aias einelaua ruumes ühes tantsuga.

Ühislauast osavõtumaksuks on liikmeile kr. 1.50, millele Ühing puudutuleva osa juurde maksab, mitte-liikmeile kr. 2.50. Teretulnud on ka kõik liikmete omaksed ja tuttavad.

Ühislauast osavõtta soovijail palume end registreerida Ühingusse, Gildi tän. 9, telef. 16-02, J. Paasile, auto B—500, telef. 1-34, ehk O. Nurmele, auto B—525, telef. 1-17.

Auväärt kolleeg!

Kui nüüd 10-aasta täitumisel meist enestest koosnev Juubilar palub Teid üle riigi kokku tulla kauni Emajõe kaldale, et sel aupäeval isiklikult üksteisel kätt suruda, ärgu siis jäägu see kutse hüüdjaks hääleks kõrves. Organiseerige selleks grupisõite igasugustel mõeldavatel liiklusvahenditel ja võtke kaasa ka teisi huviosalisi. Seepärast unustage viivuks igapäevane askeldus ja siirduge kõik Juubilari sünnipaika — nii kaugelt kui ligidalt teda isiklikult õnnitlema!

Parimate tervitustega

Ühingu Juhatus ja Pidutoimkond.



In memoriam!

Ühingu liikmeist on selle kümne aasta kestel nii mõnedki jäädavalt meie keskest lahkunud.



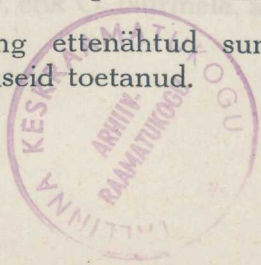
Ametvend Seelandi matus Tartus.
Vaade Riiamäelt.

Oleme kena traditsioonina manalasse varisenud ametvendi nende viimasel teekonnal vastavate kaastunde- ja austusavaldustega saatnud.



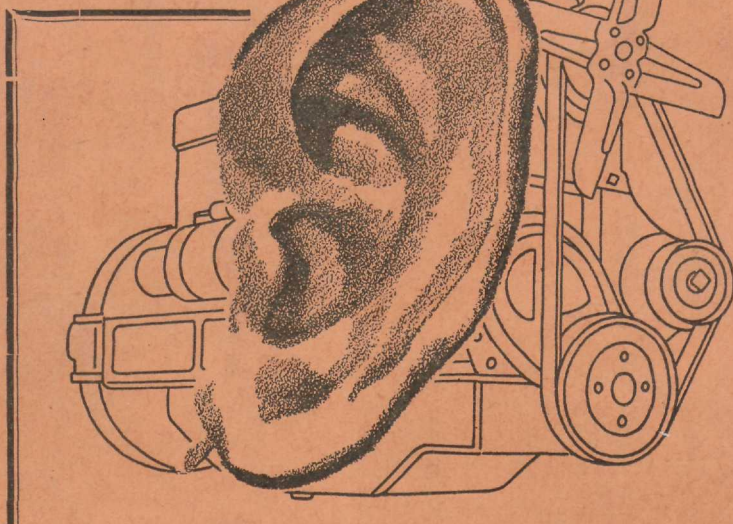
Vaade A. Serka matuserongile Tartu Vabadussillal.

Samuti on Ühingu ettenähtud summa ulatuses nende lähemaid omakseid toetanud.



A-938
Eestimaa
Autojuhtide

Kuulake!



kuidas VEEDOL kaitsekile paneb Teie mootori nurru lööma.

Kuulake Veedoliga õlitatud mootori pehmet kuid jõulist käiku. Teie kõrv rõõmsutub selle vaikuse üle, Teie rahakott selle kaitse ja kokkuhoiu üle mida Veedoli püsiv tervepinnaline kaitsekile Teie mootorile annab.

Kuna Veedol kõrvaldab müra, kõrvaldab ta ka hõõrumise ja kulumise Teie mootoris.

Pidage meeles:

Ei ole ühtegi Veedolist ökonoomsemat mootorõli!

Nõudke

VEEDOL

MOTOR OIL

TIDE WATER ASSOCIATED OIL CO.
NEW-YORK. USA.