

HRVATSKI AUTOMOBILNI LIST

»L' AUTOMOBILISTE CROATE«

OFICIELNI LIST I. HRVATSKOGA AUTOMOBILNOGA KLUBA.

IZLAZI SVAKOGA 1. U MJESECU. — PREDPLATA IZNOSI 12 K GODIŠNJE.

UREDNIK: FERDINAND PAJAS.

UREDNIČTVO I UPRAVA: ZAGREB, PRILAZ 50/II. TELEFON 17-90.



I. HRVATSKI AUTOMOBILNI KLUB.

Predsjednik: Dioniz barun Hellenbach, podpredsjednik: arhit. Vjekoslav Heinzl, tajnik: Ferdinand Pajas, blagajnik: Herman Wrastil. Odbor: Ferdinand Budicki, Milan grof Kulmer, Miroslav grof Kulmer, Mihajlo Mercep, Gustav vitez Pongratz, Fran Aurel pl. Türk. Optiran član: Antun Bertani. Revizori: Vilim Haupt, Vilim Lovrenčić.

Tajničtvo: Prilaz 50/II. telefon 17—90. Uredovni satovi svaki dan od 2—4 poslije podne. Svi se listovi šalju na tu adresu, a novac blagajniku: Herman Wrastil, Ilica 15.

Klubske prostorije: Hotel „Royal“, Ilica 44.

Sastanak članova i klubska večera svakog prvog petka, a odborske sjednice svakog trećeg petka u mjesecu.

Članovi plaćaju: upisninu K 10, članarinu: redoviti K 25, a podpomažući K 12 godišnje. Doživotni članovi plate K 500, a utemeljitelji povrh redovite godišnje članarine još i prinos od K 200. — Prijave novih članova prima tajnik.

Iz odbora. Kako smo već u 1. broju javili, stupilo je tajničtvo u pregovore sa „I. austrijskim obćim družtvom za osiguranje protiv nezgoda“ u Beču (Erste öesterreichische allgemeine Unfall-Versicherungsgesellschaft), te postiglo za članove I. Hrvatskog automobilnog kluba vrlo povoljne uvjete kod osiguranja za

slučaj nezgode i jamstva (Unfall- und Haftpflichtversicherung). Potanji podatci o tome nalaze se u posebnoj okružnici, koju smo članovima razaslali, pak ovime preporučamo svoj gg. članovima, da se kod sklapanja osiguranja obrate na tajničtvo i posluže spomenutim društvom.

Nadalje nam je priobćiti važan odpis c. k. zem. vlade za Kranjsku. I. Hrvatski automobilni klub pritužio se je naime toj kr. zem. vlasti radi napadaja na automobiliste po seoskim momcima. Na tu pritužbu primio je I. Hrv. automobilni klub ovaj dopis:

C. k. zemaljska vlada za Kranjsku.

Broj 35017. Ljubljana, 6. siječnja 1914.

Zemaljska je vlada povodom podneska cijenjenog kluba od 18. listopada 1913. uputila okružno satničtvo u Krškom, da ne samo intenzivnim nadziranjem po oružničtvu, nego i odgovarajućim upućivanjem pučanstva napose pak školske mladeži djeluje, da se spriječi daljnje ugrožavanje automobilnog prometa.

Dva malodobna dječaka iz Prilipa, koji priznaše, da su bacali kamenje na automobil g. Ljudevita Gerersdorfera iz Zagreba, kažnjeni su po spomenutom okružnom satničtvu dne 19. studena 1913. svaki sa 12 sati zatvora.

C. k. zem. predsjednik
Schwarz v. r.

To je posve dobar uspjeh i I. Hrv. automobilni klub ne će propustiti niti jednu zgodu, da ne stane na obranu interesa svojih članova, a prije spomenuti odpis jamstvom je, da će u tom svom nastojanju i uspjevati.

Klubska večera bit će dne 6. veljače, u 8 sati u klubskim prostorijama, hotel „Royal“, na koju se članovi sa obiteljima pozivaju, a gosti, što ih članovi uvedu, dobro su došli.

Statistika nesreća u Zagrebu godine 1913.

U ovogodišnjem broju „Liečničkog vijesnika“ priopćio je upravitelj zagrebačkog „Društva za spasavanje“ dr. Figatner statistički godišnji izvještaj o intervencijama tog društva u 1913. godini.

Iz tog izvješća vidi se, da je društvo interveniralo kod nesreća prouzročenih kolima i konjima 26 puta; električnim tramwajem 19 puta; željeznicom 4 puta. a automobilom jedan jedini put!

A ipak svi znamo, kako razni „luftinšpektori“ svaki čas šalju novinama dopise o „pogibelnoj“ brzini automobila. Ova pak autentična statistika najbolje dokazuje, da automobili nisu pogibeljni, kada bi se pak svi kočijaši i poslodavci držali propisa ne bi se bez dvojbe niti ta jedna nesreća bila dogodila.

Medutim zanimivo je promotriti i prilike raznih tih prometnih vozila, te mogućnost nesreća.

Po broju nesreća na prvom su mjestu: kola i konji. Kola što prolaze gradskim ulicama većinom su fijakeri, koji se dosta sporo pomiju, a kako znamo i konji im nisu vatreni. Pa ipak 26 nesreća!

Na drugom je mjestu tramway, koji imade tračnice, po kojima je po propisu zabranjeno prolaziti ako se približuje vagon; osim toga su na svakom vagonu sigurnostni uredjaji i električni zavori, a kraj svega toga ipak 19 nesreća.

I željeznica je zastupana sa 4 nesreća, ali se ne sjećamo, da su koje novine pišući o tim nesrećama zahtjevale, da „treba toliku brzinu zabraniti“, „takovu pogibeljnu vožnju spriječiti“ „upravljača strogo kazniti“ i slično.

Automobili pak jure i te koliko brže od kola, neimadu vlastite pruge, svatko vozi po ulicama kako hoće, prolaznici ne posvećuju vlastitoj sigurnosti ni najmanju pažnju i uza sve te težke okolnosti izkazuje spomenuta statistika najpovoljnije za automobiliste.

U postotcima najme iznosi broj nesreća po uzrocima: kola i konji 52%; električni tramwaj 38%; željeznica 8%, a automobil tek 2%.

Nadamo se, da će i ovi redci barem nešto osvjetljiti pravo stanje stvari, te ublažiti neopravdani animozitet i neosnovane napadaje na automobiliste.

Uzdržavanje acetilen-aparata.

U novije se doba istina sve više rabe maleni dinamo-uredjaji za rasvjetu automobilskih svjetiljki, no još uvek najveći broj automobilista rabi acetilen. Neki rabe već gotovi t. zv. auto-plin, a neki opet acetilen, što se stvori u aparatu, pričršćenom na automobilu. U svakom je slučaju nuždno, tim acetilen-aparatima posvetiti veliku pažnju, da se tako spriječe neprilike i poremećenja urednog funkcioniranja.

Poslije svake vožnje, kod koje su bili acetilen-aparati u porabi, valja razvijač plina (Entwickler) dobro očistiti. Kod toga je škr-

tarenje vrlo štetno i najbolje je sav sadržaj karbida baciti, ili barem dobro prosijati, da se istrošeni odluci od neiztrošenog. Iza svake treće uporabe dobro je cieli razvijač plina razstaviti, lakim tuckanjem odbije se i onaj dio iztrošenog karbida, što se priljepio uz kovne dielove, a po tom se svi snimivi die洛vi zajedno sa posudom za karbid (Behälter) umoče u zdjelu vode, te u njoj ostave kroz pol sata, tada se pak oštrom kefom sva nečist lako odstrani. Propusti li se to ciniti, zavrbit će prašina karbida otvor, kroz koji izlazi plin, i ventil za vodu, a što je najgore,

**U zimi imadete dovoljno vremena,
da na Vaš automobil dadete staviti**

TAURIL

snimive obruče

Snimivi TAURIL obruči
su najbolji i najjeftiniji.

**Na priopćene podatke o veličini obruča dat će Vam
potanje ponude**

Tauril - Pneumatik

dioničarsko društvo

Budapest VI., Moszar-utza 9.
(Kraj Fövarosi Orfeja)

Telefon broj 99-02.

Brzjav. adresa: Pneutauril.

kvarit će ostaci karbida kovne djelove aparata. Za punjenje aparata karbidom treba uviek i čistu vodu uliti u razvijač, jer nečista voda može aparat pokvariti.

Da razvijač ne zamrzne, treba ga omotati pustenom krpom; no ako automobil dugo ostane u mrzloj garagi, ne koristi niti pustena kropa, pak se smrzavanje spriječi samo tako, da se vodi primješa nešto čistog alkohola. Najbolje je vodi primješati kod:

- 8° C 10% čistog alkohola
- 15° C 20%
- 19° C 25%
- 22° C 30%
- 26° C 35%
- 31° C 40%

Alkohol ne djeluje eksplozivno, a s druge strane proizvodi se uporabom alkohola nešto jači plin. Glicerin se može upotriebiti u hladniku, no nikako ne u acetilen-aparatu, jer bi lako nastala eksplozija.

Kod napajanja svetiljki treba osobito oprezno postupati. Prije no što se otvoru pipac plinske cievi na razvijaču, valja otvoriti na svim reflektorima vratašca. Propusti li se to učiniti, lako nastane od žigice malena eksplozija, koja oprži vozačevu ruku, a može oštetići i reflektore. Ako je slučajno posve mirno vrieme, dobro je u svakoj reflektor malo puhnuti, da se odstrani suvišni plin.

Zabrvene cievi čiste se tako, da se onaj dio kod reflektora odvine, a drugi se kraj pričvrsti na zračnu sisaljku, pa se sa nekoliko tlakova zraka iztjera iz cievi sva nečist.

Propušta li koja ciev, to se nikada ne smije oštećeno mjesto žigicom ili sviećom tražiti, jer se lako dogodi nesreća. Najbolje je ciev namazati gustom sapunicom, pak će

se na ostećenom mjestu pojaviti mjeđurić od sapunice. To mjesto treba dobro omotati kaučukom ili čim sličnim i neprilika je uklonjena. Propušta li žižak (Brenner) na onom dielu, kojim je uvijen u ciev, dovoljno je vijak namazati običnim sapunom.

Taložište vode (Wasserabscheider) u vodovima acetilena neobhodno je nužno, želimo li imati mirno, stalno i jasno svjetlo; bez toga će plamen uviek titrati. To nastaje uslijed toga, što se na najnižem dielu cievi skupi uviek nešto vode, koja spriječava posve mirno strujanje plina, a često je razlogom i tome, da svjetlo utrne. No na celom cievodvu smije biti samo jedno najniže mjesto i samo na tom se mjestu smije nalaziti taložište vode.

Žižak svake svjetiljke mora uviek biti posve čist, što se lako postigne time, da ga uronimo u kalijevu lužinu, a po tom izperemo benzином ili alkoholom. Zabrtve li se maleni otvori u žižku, treba ga odvinuti, pričvrstiti na stol, finom ga turpijom (Schlichtheile) izbrusiti, da bude sa svih strana posve gladak, a rupice probušimo i očistimo tankom žicom, dok se eventualna prašina od ugljena tako odstrani, da se žižak pričvrsti na ciev od zračne sisaljke i tlakom zraka pročisti. U slučaju, da se prekine žica i koji komadić zapne u žižku, najbolje je žižak uroniti u raztopinu solne kiseline (čajnu žličicu kiseline na času vode), koju po tom malu ugrijemo. U toj otopini ostavimo žižak kroz jednu uru, za koje vrieme kiselina izjede onaj komadić žice, a po tom žižak umočimo u slabu otopinu sode te izperemo u čistoj vodi.

Držeći se tih pravila imat ćemo na putu uviek sigurnu i dobру razsvietu, a i sam će aparat kroz mnoga godina biti uporabiv.

Kr. zem. nadcestari i njihova beriva.

Pročitavši gornji naslov mnogi će se bez dvojbe od cijenj. čitatelja začuditi, kako dolazi „Hrvatski automobilni list“ do toga, da se bavi pitanjem beriva zemaljskih namještениkâ. No kako god se to u prvi čas i čini čudnim, ipak postaje razumljivim, uzmemu li u obzir, da će „Hrvatski automobilni list“ —

prema programu označenom u 1. svom broju „osobitu . . . pažnju posvetiti dvim najvažnijim okolnostima u našim krajevima: uređivanju cesta i javnom prometu.“

A tko drugi može u tom poći automobilistima više u susret no kr. zem. nadcestari. Iz dana u dan, iz godine u godinu obilaze

oni ceste pregledavajući jesu li mostovi u redu, nisu li putokazi oštećeni, dali je šljunak u pravo vrieme navezen i t. d. Sada, u jesensko i zimsko vrieme, dok automobili najvećim dijelom miruju; sada kad kiša i snieg najviše oštećuju ceste, naći ćemo najčešće nadcestare u kiši i studeni gdje sa cestama popravljaju ceste, da u ljetu budu i opet u redu i što bolje. Velika je njihova odgovornost osobito u krajevima, gdje su još drveni mostovi, jer se usled njihova zanemarenja lako dogodi nesreća. Osim toga mogu oni razumnim gospodarenjem prištediti znatne svote zemlji — na šljunku, a automobilistima na — pneumatičima.

Pa ipak su ti ljudi danas u Hrvatskoj najslabije plaćeni. Uzmimo eto ovaj primjer: Trojica izsluženih podčastnika — jer samo ti mogu postati kr. nadcestarima — predju u gradjansku službu. Jedan postane akcessistom, jedan nadcestarom, a jedan podvornikom i eto ogromne razlike. Akcessista vrši svoju službu u uredu i može doprieti do IX. čin. razreda; podvornik i nadcestar imadu pak samo 800—900 K plaće, no i u tom je pogledu podvorniku bolje, jer on služuje u uredu a nadcestar vani, izvržen kiši i nevremenu. Dapače, čim je veća nepogoda, tim je njegov rad veći; bez obzira ne će li kod toga tjelesno stradati.

Često čujemo tužbe automobilista, da su naše ceste lošije od austrijskih i da se u Austriji, a i prieko u Ugarskoj, uviek vide cestari i nadcestari u poslu. Te su tužbe često i pretjerane, a u koliko su opravdane razumljivo nam je, da naši nadcestari nisu oduševljeni za svoje zvanje, kada u placi ostaju za polovicu za austrijskim svojim dru-

govima. Današnja pak težka vremena, na koja se svi tužimo, bez dvojbe težko osjećaju i nadcestari, koji sa 800—900 K plaće, te 160 do 280 K stanarine moraju uzdržavati sebe i obitelj.

Za nadcestare je još jedno vrlo nepravedno stanje, a to je, da nadcestar nije kao ostali činovnici i službenici pripadnik onoga mesta u kom je namješten, a ondje pak gdje se je rodio izgubio je po zakonu svako pravo kada je 30 godina odsutan i kroz to vrijeme nije svoju rodnu kuću pomagati mogao.

To dokazuje i odredba gradskog poglavarstva u Karlovcu od 16. rujna 1913. broj 250. s kojom se od kr. nadcestara S. Varde traži domovnica sa pretnjom ako istu ne pridonese, da će mu se zabraniti boravak u Karlovcu. Kako je S. Varda dekretom po kr. zem. vlasti namješten, a služi neprekidno 34 god. pokazao je on svoj dekret rečenom poglavarstvu, ali nije priznat kao pripadnik te po tomu Varda sada nezna kamo pripada. Zar to nije više nego li žalostno stanje.

Sve to ponukalo je kr. zem. nadcestare, da zamole uredjenje svog materijalnog i službognog položaja, te da ih se uvrsti u najniži plaćevni razred.

Ta je molba — zaista čedna i opravdana — upravljena na sabor, koji nakon više godina i opet zasjeda, mi pak napose preporučamo tu molbu onim članovima sabora, koji su i automobilisti, te smo osvijedočeni, da će pravedni zahtjevi biti uvaženi.

Kr. će nadcestari, postignuvši ono što mole, bez dvojbe još i revnije vršiti svoju dužnost uredjujući ceste i nadzirući, da se vrše cestoredarstveni propisi, a mi ćemo biti zadovoljni, ako su i ovi redci nešto tome doprinesli.

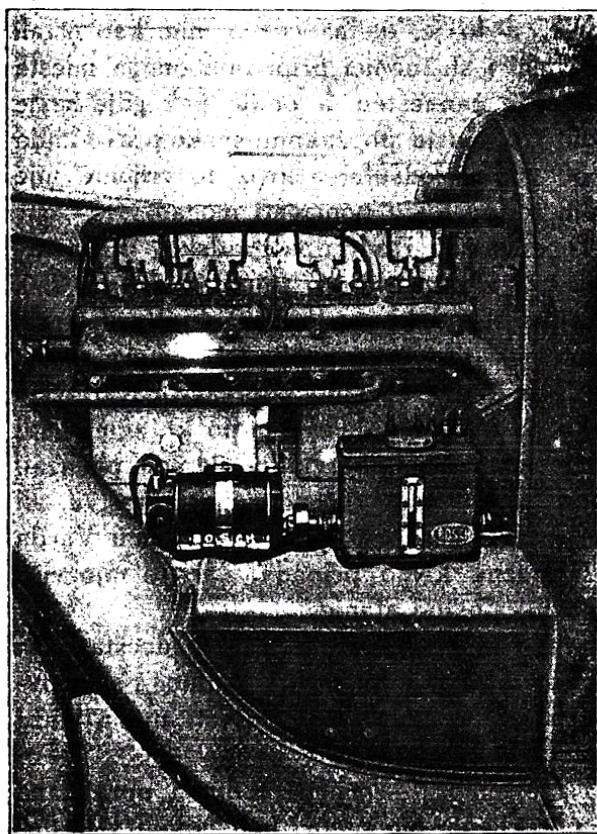
Boschov dinamo stroj za automobile.

Pitanje razsvite automobila isto je tako staro kao i sami automobili; no o razsvjeti prometnih sredstava razmišljalo se već davno prije. Kao prva razsvjeta služile su svieće. Čim je izumljen bicikl, zamjenjena je svieća uljenom svjetiljkom, no i ta je doskora zamjenjena acetilenskom razsvjetom. U to vrieme pada i sastav prvog automobila, koji je tako-

djer bio opremljen običnim acetilenskim svjetilkama. Za prvi godina, dok su automobili malo rabljeni, a i lagano vozili, dostajale su te svjetiljke. No kasnije, kada su automobili bivali sve brži i brži, a počeli se rabiti u dnevnom prometu, osjećala se sve više potreba i bolje razsviete. To je ponukalo tehničare na sastavljanje boljih sprava i aparata,

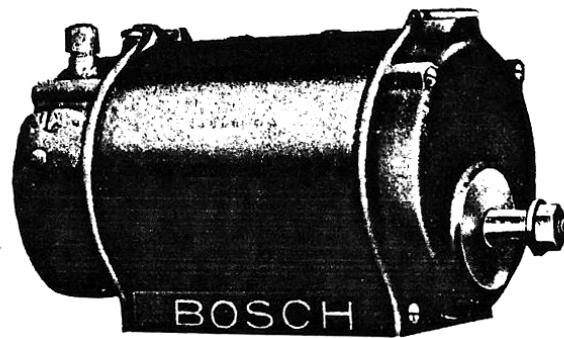
te su na tom polju tehnike polučeni veliki uspjesi. I to međutim nije stručnjake zadovoljilo, jer su se osjetile nove potrebe.

Moderni kupeji trebali su biti razsvjetljeni, ali kako? Tu se rodila misao, da se elektri-



Sl. 1. Bosch-ov dinamo stroj uz motor.

citeta i ovdje upotrijebi, pa su takovi automobili opremljeni malenim baterijama za unutrašnju razsvjetu, dok je za velike reflektore još uviek rabljen acetilen, jer nije bio stvoren

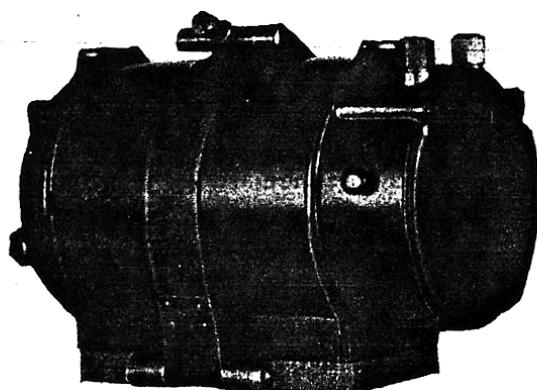


Sl. 2. Bosch-ov dinamo stroj.

aparat za bezprikornu i sigurnu razsvjetu električnom strujom.

Za to je vrieme i tehnička tvornica Roberta

Boscha u Stuttgartu izvela pokuse sa novim strojem, koji je u pitanju automobilne razsviete izveo pravi preokret. Na osnovu bogatog izkustva na polju automobilizma i elektrotehnike sastavljen je aparat, koji ne samo da



Sl. 3. Dinamo sa sponom.

proizvodi struju nužnu za svjetiljke, nego i puni pričuvne baterije.

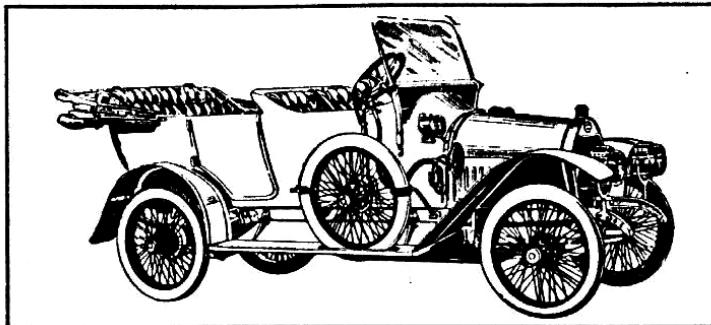
Taj Boschov dinamo stroj za proizvodnju jednosmjerne struje (sl. 1.) malena je sprava, koja je tako sastavljena, da se lako smjesti uz motor (sl. 2.). Pomoću remena ili lanca tjera ga motor, no jednostavnom se polugom i opet izkopča, te n. pr. danju posve miruje.



Sl. 4. Ukopčalo Bosch-ovog dinama.

Jednostavni taj uredjaj ne treba ništa, doli od vremena do vremena malo ulja, sve ostalo automatski radi. Uz motor se pričvrsti taj

STOEWER



**Putna kola. :: Teretna kola.
Otpremnička kola. Omnibusi**

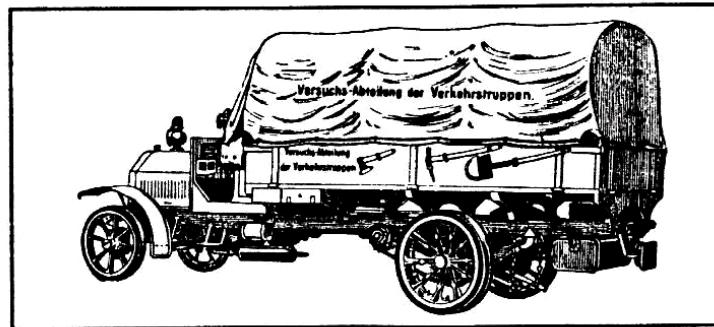
Gebrüder Stoewer

Tvornica motornih vozila.

Osnovano
god. 1896.

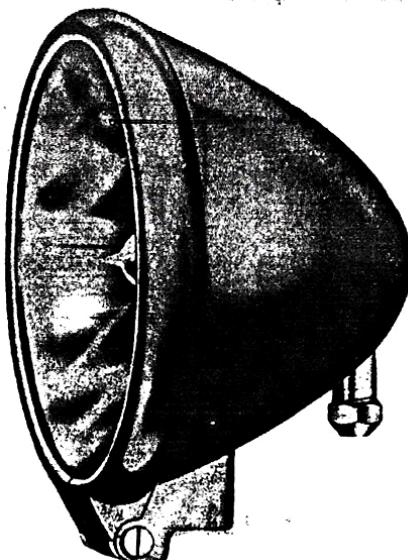
Stettin

Osnovano
god. 1896.



**Zastupnici: RUDOLF ROETL, Trst Via dell'Acquedotto
21/23 : M. JURAS Split; D. AICHLBURG Bjelak-Villach
(Koruška). Mnoge nagrade. 1.400 radnika.**

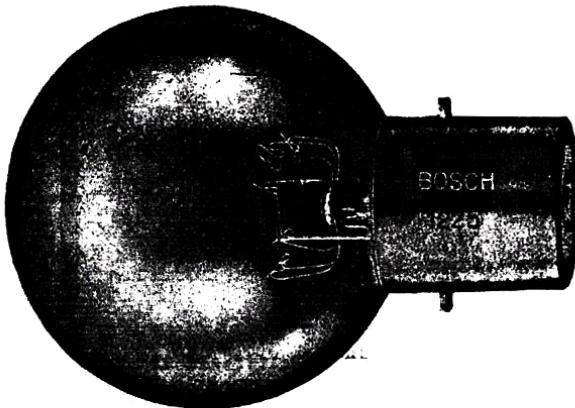
dinamo željeznom sponom poput magneta (sl. 3.), pa se za čas ovaj stroj izvadi i opet pričvrsti. Budući je za proizvodnju jednoličnog svjetla nužno i jednolično okretanje dinamo stroja, a automobilni motor se često vrlo nejednolično kreće, uredjen je posebni regu-



Sl. 5. Bosch-ov reflektor.

lator napetosti, koji eventualne razlike izravnavi. Isti regulator prieči, da baterije ne budu nakrcane prejаком strujom, čime bi se oštetile.

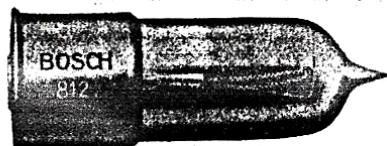
Ormarić za izkopčanje i ukopčanje struje (sl. 4.) izradjen je vrlo spretno, te primjenjen ostalom uredjaju izpred upravljača. Automatskim uredjajem ukopča on dinamo-aparat ako su baterije prazne, a kada su nakrcane i opet



Sl. 6. Žarulja za Bosch-ove reflektore.

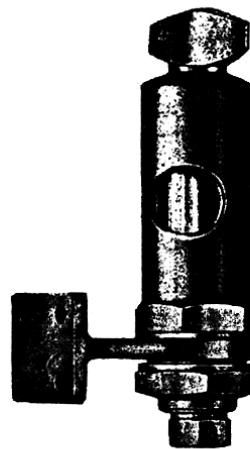
ga izkopča. Na njemu se nalaze Volt- i Ampere-meter, te ukopčala. Posebnim ključem pričvrste se oba ukopčala u okomitom smjeru i nitko nepozvani ne može ukopčati aparat.

Kao što su dielovi aparata za proizvodnju struje savršeno izvedeni, isto su tako savršene i same svjetiljke. Velike su svjetiljke (sl. 5.) opremljene reflektorima prema načelu parabolnih zrcala, a svrha im je, da se već u daljini od dvjestotine metara svi pred-



Sl. 7. Žarulja za Bosch-ove svjetiljke.

meti i kod najbrže vožnje tako jasno razabiru, da se u slučaju potrebe može automobil na vrieme zaustaviti. Kod postranih svjetiljki išlo se za tim, da se i na zavojima postigne dovoljna razsvjeta. Pokusima se ustanovalo, da se uporabom Boschova dinamo-stroja i sa žaruljama po 25 svieća postigla bolja razsvjeta, no sa uporabom drugih strojeva i kod mnogo jačih žarulja. Uz to su Boschovi reflektori tako zatvoreni, da u njih nemože doprijeti prašina, blato ili kiša, ne treba ih dakle čistiti iznutra, a time su poštedjeni od oštećenja. Za sigurnost funkciranja poskrbljeno je posebno sastavljenim vodovima struje, koji prieče svaki kratki spoj.



Sl. 8. Stražnja Bosch-ova svjetiljka.

Da se poluči što ekonomičniji efekt struje, sastavljene su za svaku vrst svjetiljke i posebne žarulje; za velike reflektore su okrugle (sl. 6.), za postrane svjetiljke i za unutrašnjost automobila dugoljaste (sl. 7.), a za redni broj stroja i opet posebne vrsti (sl. 8.).

Bosch dinamo stroj proizvodi neko 100 Watta, a trajno daje 7,5 Ampera kod 13,5 Volta bez da se ugrije, no u slučaju potrebe može se kroz kraće vrieme i više, dapače i dvostruko tako jaka struja proizvesti. To se n. pr. zbiva ako osim razsviete mora još i baterije krcati. Uredjaj stroja je takav, da već kod 350 okretaja u minuti proizvodi 12 Volta. Najveći dopušteni broj okretaja je 3000, pa se kod običnih motora sa provrtom do

90 milimetara može dinamo izravno sa motorom spojiti; kod motora sa većim provrtom mora se ugraditi prenos i to 1:1 $\frac{1}{4}$, pri čem se mora paziti da broj okretaja dinamo stroja ne bude veći od 3000 u minutu, jer bi se tada lako pokvarili vodovi i uredjaj stroja.

Svi dosadanji pokusi dokazali su, da su ti Boschovi dinamo strojevi najsavršeniji među svim sličnim strojevinama, a nema dvojbe, da će to prvenstvo i pridržati!

BILJEŠKE

Automobilska utakmica kroz Zagreb. Klub automobilista alpinskih zemalja priređuje u svibnju o. g. utakmicu, koja u dva maha vodi kroz Zagreb. Za tu utakmicu određen je ovaj raspored: 17. svibnja Graz-Bruck-Neumarktersattel-Cjelovac(Klagenfurt)-Loibl-sedlo-Ljubljana (300 Kilom.); 18. svibnja Ljubljana-Rudolfovo-Brežice-Zagreb-Banja-luka (356 Kilom.); 19. svibnja Banjaluka-Prozor-Mostar (240 Kilom.); 20. svibnja Mostar-Ivan sedlo-Sarajevo (140 Kilom.); 21. svibnja odmor; 22. svibnja Sarajevo - Maglaj - Derventa - Brod (240 Kilom.); 23. svibnja Brod-Sisak-Zagreb (204 Kilom.); 24. svibnja Zagreb-Graz (191 Kilom.); u svemu dakle 1671 kilometar.

Klub automobilista alpinskih zemalja obratio se je na „I. Hrvatski automobilni klub“ sa molbom za pripomoći i suradnju, koju mu naš klub svakako neće uskratiti.

U slijedećem ćemo broju priobćiti potanji raspored te utakmice, a naš će list i sa svoje strane podupirati priedjivače te utakmice, da ona što bolje izpadne.

Konkurenčija pomoćnih magneta. Povodom održanja utakmice „kroz Karpatе“, što će se održati početkom lipnja o. g., priređuje kr. ug. automobilni klub i konkurenčiju pomoćnih magneta.

Za sastav ustanova održano je u kr. ug. automobilnom klubu više konferencijskih, na kojima su utanačeni temeljni principi o ocjenjivanju aparata raznih sistema, pri čem će se uzeti u obzir nabavna cijena, proizvodna snaga, potrošak sile i još neke okolnosti.

Neprilike osječkog autobusa. Dne 11. o. mj. oko 4 sata poslije podne žbila se u Osječku automobilska nesreća. Nedaleko Dravskog mosta oskliznuo se autobus i zahvatio braću Ivana i Tomu Rippela. Obojica su zabiljala teže ozliede.

Slijedeći je dan obavljen u prisluhu stručnjaka inžinira g. Sabljice očeviđ autobusa C-41, te je tom prigodom ustanovljeno, da je pukla na desnoj strani zglobna motka, koja spaja produžak ravnala sa osovinom prednjih točkova, i time je ravnjanje točko-vima onemogućeno, te su stoga na lijevo zakrenuli. Pri redarstvenom povjerensvenom očevidu održanom u svrhu ustanovljenja uzroka nezgodi autobusa i izdanja daljnjih mjera polagala se u prvom redu važnost na okolnost, nije li moguće upitni prebiti dio radi prijašnjeg eventualnog kakvog puknuća bio svaren, te je stoga uredski stručnjak inž. Sabljica pitao vrhu toga, ali je dobio od svega autobuskog osoblja u garaži negativan odgovor.

Chauffer je međutim prijavio, da je povjerenstvo po autobuskom osoblju krivo informirano, jer da je taj dio zglobne motke, koja spaja ravnalo sa osovinom, već dva put prije pukao bio i dva put već svaren.

Usljed toga je podnešena prijava protiv poduzeća i osoblja radi prekršaja §§ 431. i 432. k. z. počinjenih stavljanjem u promet odnosno uporabom pri vožnji autobuskih kola (naime onih C-41), na kojima je jedan bitni i važni dio dva put na jednom mjestu pukao i dva put bio svaren, prem taj dio po stručnjacičkom mnijenju nije nijednom smio biti

svarivan, nego je već nakon prvog puknuća imao biti novim izmijenjen.

Podjedno je protiv svih, koji su povjerenstvo krivo bili informirali, podnešena prijava kaznenom sudu.

Konkurenca reflektora. U bečkim listovima od 25. siječnja o. g. priobćen je uspjeh konkurenca reflektora, što ju je bio priredio c. kr. austrijski automobilni klub. U svem se je natjecalo 29 tvornica i to reflektorima sa acetilenom 14, sa elektricitetom 10, a sa kisikom 5.

Kod ocene uzela se u obzir intenzivnost svjetla na daljinu i širinu uz praktična i fotometrijska mjerena. Na osnovu tih ocena podijeljene su ove nagrade:

Reflektori sa acetilenom:

1. nagrada (velika srebrena kolajna) B e l - e t z i H a n e b e c k ,
2. nagrada (mala srebrena kolajna) S ü d - a u t o , Willon-Bottin,
3. nagrada (mala srebrena kolajna) F. Weichmann — udova,
4. nagrada (brončana kolajna) B r a ā a B a r b e r ,
5. nagrada (brončana kolajna) F. Weichmann — udova,
6. nagrada (brončana kolajna) H. Schnei - d e r .

Reflektori sa elektricitetom:

1. nagrada (vel. srebr. kolajna) R. Siercke,
2. nagrada (mala srebr. kolajna) F. Weichmann — udova,
3. nagrada (brončana kolajna) F. Weichmann — udova,
4. nagrada (brončana kolajna) F. Weichmann — udova.

Reflektori sa kisikom:

1. nagrada (velika srebrena kolajna) L i c h - t i n d u s t r i e d. s. o. j.,
2. nagrada (mala srebr. kolajna) F. Weichmann — udova,
3. nagrada (brončana kolajna) L i c h - t i n d u s t r i e d. s. o. j.,
4. nagrada (brončana kolajna) N. Pollack.

Kod te je konkurenca medju tim došlo do spora i velikog nezadovoljstva, jer ustanove nisu bile jasno sastavljene, a za mjerena fotometrijskim aparatima prisutni su pušili, čime je znatno oslabljena intenzivnost svjetla, pa

će to biti ponukom, da se kod slijedeće konkurenca ti nedostaci uklone.

Konj i automobil. Neobičnu je dogodovštinu prošli tjedan doživio neki tvorničar iz Kardiffa. Vozeći se sa obitelju u otvorenom automobilu cestom, na jednom je opazio kako je iz guštika skočio na cestu konj i u divljem skoku preskočio automobil. Svi su se silno prestrašili, no chauffeur ipak se nije smršao, već je kraj sve uzbudjenosti uzdržao vlast nad ravnalom i zaustavio auto. U prvom redu pogledali su jedan drugoga i opazili, da je jednomo od gospode šešir utisnut kopitom, ali vlastniku šešira nije se ništa dogodilo. Vrativši se na mjesto gdje se sve to zabilo, pošli su tragom, kojim je odtrčao konj i našli ga — uginulog. Pala mu od uzbudjenosti kap!

Klimavi kotači. Opazimo li, da je koji kotač klimav, treba najprije pregledati vijak, koji poput kape pokriva kraj osi. Popusti li najme taj vijak ma i samo malo, to se već osjeća u klimavosti kotača, a zanemari li se to, u brzo će se kraj osi svinuti. Klimavost kotača mogu prouzročiti i pukotine u glavini kotača, koji nastanu usled jakog udarca o koji tvrdi predmet ili kakovu zaprieku n. pr. o rub pločnika.

Uporaba i zloporaba zavora. Medju novijim automobilistima zavladao je zadnjih godina loš običaj, da za svaku sitnicu pritežu zavor, a kod toga ne paze, da u isto vrieme izkopčaju motor (Kupplung). Neki su tvorničari istina već i to uzeli u obzir, te sastavili uredjaj, koji izkopča motor čim se zavor pritegne. No gdje to nije proveo tvorničar, mora provesti upravljač. Automobili nisu za to građeni, da ih motor vuče naprijed, a vozar natrag. Tko bi n. pr. kod bicikla pritegnuo zavor i nogama tiskao pedale? Ta svi bi mu se smijali. Nekoć su se automobilisti čuvali ovakovih zloporaba vozara, jer su vječito bili izvrženi pogibelji, da će tu nekoretnost okajati popravljanjem stroja. Sada su motori mnogo solidniji i čvršći, no ipak i oni čute takove zloporabe, te prije ili kasnije nastaje nužda zapravo suvišnih popravaka. Najgore je pak to, da tada sva krivnja pada na nedužnog tvorničara.

INDUSTRIJALNE VIEŠTI

Cienă bezporeznoga benzina. Kr. zajednički ministar trgovine ustanovio je, kakojavlja trgovacko-obrtnička komora zagrebačka, cienă besporeznog benzina za maloobrtnike, koji posluju benzinskim motorima, do 30. lipnja ove godine sa 24 krune (dvadeset i četiri krune) po metričkoj centi. — Prema godini 1913. nastalo je time sniženje pogodovne cijene za dvije krune po metričkoj centi.

Priznanje tvornici „Tauril“-Pneumatika. Budimpeštanska tvornica Tauril-Pneumatika primila je ovu priznanicu:

Budimpešta, 18. prosinca 1913.

P. T.

Tauril Pneumatik dion. društvo
Budimpešta.

Udovoljujući Vašoj želji rado Vam potvrdjujemo, da na svim našim taxametar-automobilima izključivo rabimo „Tauril“-pneumatičke, što smo ih kod Vas nabavili. Uslijed uporabe „Tauril“-pneumatika troškovi su za nabavu gumovih kotača po kilometru znatno

niži no što smo mi bili proračunali; prosječna uporabivost „Tauril“-pneumatika iznosi kod nas 7343 kilometra, te sa zadovoljstvom konstatujemo da su prema našim knjigama prije popravka bili u porabi pneumatiki:

gladki	br. 1231	u svem	13715	kilometara
"	1662	"	12597	"
okovani	"	1485	"	10404
"	"	1510	"	12187
i t. d.	i t. d.			

Narav našeg poduzeća onemogućuje nam, da navedemo ovdje sva dobra svojstva Vaših proizvoda.

Izrazujući Vam naše priznanje za izvrstnu kakvoću Tauril“-pneumatika — osobito s obzirom na izvanrednu njihovu uporabivost bilježimo se

s poštovanjem

Budimpeštansko automobilno prometno
dion. društvo.

Kaldi v. r. Haltenberger v. r.

Tauril Pneumatik dion. društvo, Budapest VI.
Moszar utca 9. (kraj Fövarosi orfeja).
Brzojavi: Pneutauril. Telefon 99-02.

Nekaj se pripetilo . . .

Zbiva se na cesti Zagreb—Samobor na zagrebačkom takšametar-omnibusu. — Osobe: Chauffeur; konduktér; optimista; pesimista; stranac; dvie gospodje; kočijaši; glas osvetnika; motor; anggeo-spasitelj.

Konduktér: Stajevec!

Stranac: Gdje smo sada?

Konduktér: V Stajevcu! Hoćete ausštajgati?

Motor? Rr—r—r—r!

Pesimista! Bog zna jeli bumu danas došli v Sanobor?

Optimista: A bumu već! Ja si bar tak mislim. Em još ni kesno!

Pesimista: Pa kaj nemre taj automobil hitreše voziti?

Konduktér: Ja sam ne znam, kaj mu je. Pri onomu drugomu šaferu je letel kak strelica.

Motor: Krr—r—kr!

(Na cesti buka.)

Jedan kočijaš: Je — vi — čujete! Dete se mekniti!

Glas osvetnika: U kraj — u kraj autobusa! (Upravljač skrene posve na kraj ceste i poteže polugu za brzine.)

Motor: Rrrrk— krr!

Jedna gospodja: Mi bumo predi pešice došli!

Dруга gospodja: Pak idmo pešice! Čujete konduktér — mi bumo ausštajgali!

Konduktér: Slobodno, em automobil i onak stoji. (Gospodje hoće izaći; no u taj čas autobus dalje krene.)

Konduktér: Veha — Veha! Stani!

Gospodja: Pušćajte, naj bu; morbit bu ipak išlo, pak se još popelamo.

Motor: Rrr—krr—rk!

Konduktér: A pri onomu drugomu letel je kak strelica . . .

Motor: Rrr—Rrrrk!

S t r a n a c : Ide polahko ali sigurno!

K o n d u k t e r : Sad bum ipak pogledel, kaj se to pripetilo. (Skoči sa autobusa i potrči do chauffeura te sjedne uz njega.)

S t r a n a c (očajan od dosade počne razgovor): Molim Vas, zar se ovo mjesto, kroz koje smo se sad provēzli, i istinu zove „Stajevec“. Ja ga ne mogu naći u „vodiću“. U obće je Zagreb čudan grad. Pitam gdje je Tkalčićeva ulica, a nitko ne zna; drugi mi opet govore o „Füh-placu“, treći me upute na stari „banhof“, u obće nikako ne mogu u „vodiću“ naći ono ime, koje mi tko od prolaznika spomenе.

K o n d u k t e r (vratio se sa opažanja, važno): Nekaj se pripetilo. Šafer nikak ne mre s „prve“ preti na „drugu“.

M o t o r : Rrk — krks — !

K o n d u k t e r : Pak je stal!

G o s p o d j e : Mi idemo rajši pešice!

K o n d u k t e r : Naj počekaju — još samo malo. Bu već islo.

J e d a n k o č i j a š : Hop — plac! Vugnite se!

G l a s o s v e t n i k a : U kraj — u kraj autobuse! (Upravljač zaveze na rub ceste i muči se oko poluge za brzinu).

O p t i m i s t a : Taki smu v Pocusedu!

P e s i m i s t a : Kaj samo nacukava tu mašinu!

K o n d u k t e r : Rad bi ajnštal na drugu, pak nemre; a pri onomu drugomu je letel...

P e s i m i s t a : ... kak strelica, već znamu. Ali ov bi Šafer moral svoj posel bolše razmeti. Samo fušari!

O p t i m i s t a : Pri Aralici v Pocusedu bumu gablali i gucnuli kupicu staroga. Moramu se obskrbeti. Bog zna, kad dojdemu v Samobor!

M o t o r : Rrrr — joj — na! (Autobus stane).

Z b o r o s v e t n i k a (pjeva rugalicu):

A n g j e o s p a s i t e l j : (doveze se u obličju člana „I. Hrvatskog automobilnog kluba“ i zaustavivši svoj auto pita upravljača): Kaj Vam se pripetilo?

U p r a v l j a č : Kaj ja znam! Nedel! Z Jelačićplaca se do sim vozimu već dve vure, a furt z „prvum“. Na „drugu“ nikak ni moći ajnšaltati.

A n g j e o s p a s i t e l j : Hm! A gdi Vam je druga?

U p r a v l j a č : Kad bi ja to znal, em bi već bil nazaj ze Samobora! Ali to ni krivo. Nekaj se je v motoru pripetilo.

A n g j e o s p a s i t e l j : Ali — gdi Vam je „druga“?

U p r a v l j a č : Gdi? — Tu — vite!

A n g j e o s p a s i t e l j : A jeli za sigurno tu?

U p r a v l j a č : Nek gdi?

A n g j e o s p a s i t e l j : To bi mogel biti šaltung za „nazaj“!

U p r a v l j a č : Ote — ote, kaj još ne!

A n g j e o s p a s i t e l j : No probajte tu ajnšaltati — glečte ovu!

U p r a v l j a č (dvojbeno) : Kaj mislite?

A n g j e o s p a s i t e l j : Nekak — samo dajte!

U p r a v l j a č : Ha — pak bumu probali! (Autobus odjuri, a putnici, koji su dotle bili izašli, ostanu na cesti i ogorčeno gledju oblak prašine u kom je autobus izčeznuo.)

A n g j e o s p a s i t e l j : Moje gospe i gospoda. Tomu je semu bilo samo to krivo, kaj je Šafer furt mesto „druge“ ajnštal onu za „nazaj“. Ali, da ne ostanete na cesti, naj se izvoliju stisnuti na moj automobil, pak se bumu odpelali k Aralici, a kad dođe „samoborec“ morete se z njim odpelati v Samobor.

Po „N. W. Tgbitu“, pohrvatio Renin.

»Hrv. Autom. List« najpodesniji je organ za oglase automobilne industrije.