

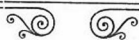
HRVATSKI AUTOMOBILNI LIST

»L' AUTOMOBILISTE CROATE«

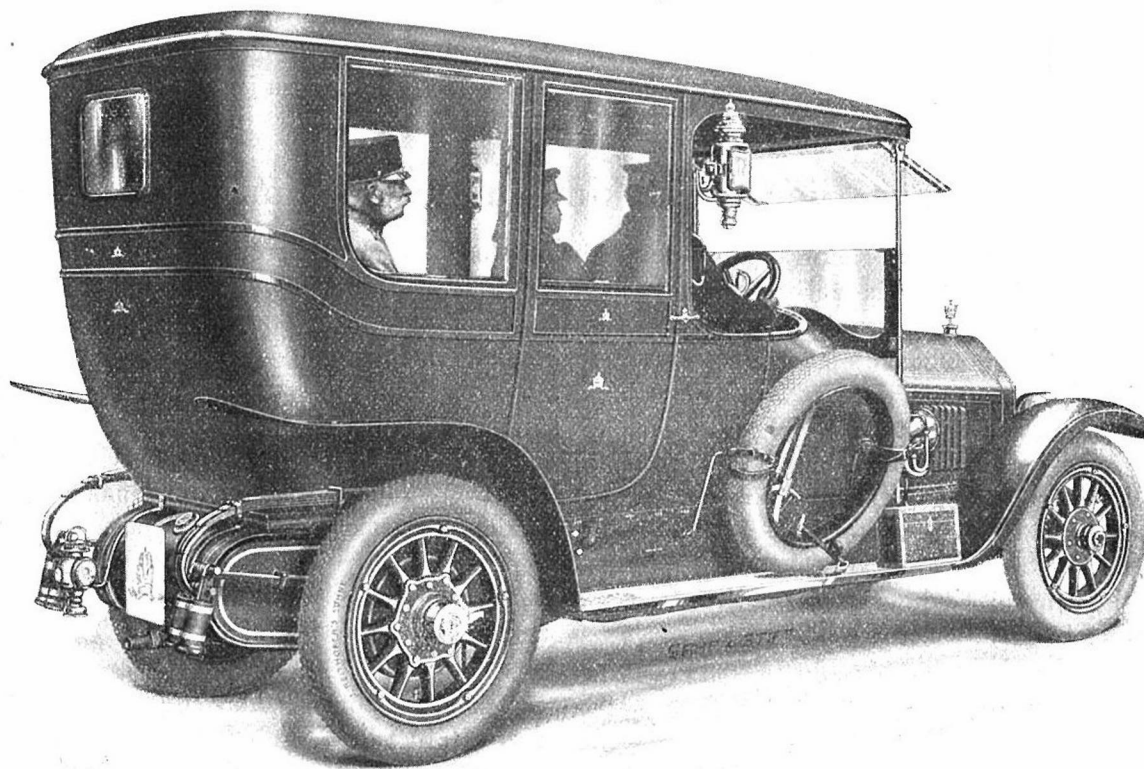
OFICIJELNI LIST I. HRVATSKOGA AUTOMOBILNOGA KLUBA.

UREDNIK: FERDINAND PAJAS.

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



Njeg. Veličanstvo car i kralj Franjo Josip I. u automobilu.
(Gräf-Stift-D. D.)



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, Mi-
hajlo Merćep, Gustav vitez Pongratz, Fran
Aurel pl. Türk. Optiran član: Antun Bertani.
Revizori: Vilim Haupt, Vilim Lovrenčić.

Tajništvo: Prilaz 50/II. telefon 17—90. Svi se listovi šalju na tu adresu, a novac blagajniku: Herman Wrastil: Ilica 15.

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 odborskih sjednica: Dne 28. studena održana je odborska sjednica, kojoj je predsjedao arh. V. Heintel. Među ostalim predmetima raspravljani su i ovi predlozi: „Hrvatski automobilni list“ postaje službeno glasilo „I. Hrvatskog automobilnog kluba“, te će se u njem priobćivati svi zaključci i obavijesti za članove.

Odbor se bavi pitanjem zajedničkog osiguranja svojih članova, da im se na taj način

pruži pogodnost popusta, dakle jeftinije osiguranje, a uz to opet jamstvo sigurnog zavoda. U tu je svrhu tajništvo povelilo pregovore sa „I. austrijskim obćim društvom za osiguranje protiv nezgoda“ u Beču, koje je članovima „I. hrv. automobilnog kluba“ zajamčilo kod osiguranja za slučaj nezgode i jamstva (Unfall- u. Haftpflichtversicherung) velike pogodnosti, pak se gg. članovi pozivlju, da se glede osiguranja za 1914. godinu obrate na tajništvo.

Po želji mnogih članova uredio je odbor u svratištu „Royal“ nove klubske prostorije. Liepa je to i elegantna dvorana, ukrašena sa mnogim slikama, te opremljena sa udobnim foteljima i divanima, pa se u tim prostorijama svaki član osjeća udobno kao u svom domu. Svaki prvi petak održaju se redoviti sastanci članova, a svaki treći petak odborske sjednice.

Dne 5. prosinca priredjena je „Nikolinja večera“, na kojoj gospodje i gospoda dobiše raznih darova; u najugodnijoj zabavi minula je i ponoć, a članovi su još uvijek bili na okupu.

Prva riječ hrvatskim automobilistima.

Hrvatski automobilista dobiva eto i svoj list! Znamo, da je to bila želja svakoga od nas i teško osjećasmo prazninu, koju eto izpunjamo. Automobilizam, jedno od deset svjetskih čuda osvojio je svijet brže od svih ostalih prometnih sredstava. U desetak godina dopro je automobil iz industrijalnih i kulturnih središta Evrope u najudaljenije krajeve zemaljske kruglje. Po uzoru evropskih klubova osnovani su takovi klubovi u Americi, Aziji, Africi i Australiji. Klubovi su promicali interes za automobilizam; usljed tog interesa povećala se industrija, koja je stvorila nove tipove automobila. Danas imademo automobila za prevoz osoba i to od najjednostavnijih kola, do raskošno uredjenih kupeja, u kojima se danju ne smetano razgovara, čita, piše i jede, a noću ugodno spava; no imademo i takovih na kojima se prevozi teret, razno orudje, trgovačke i vojne potrebštine, a i takovih, koji obradjuju zemlju i rabe kao gospodarski strojevi.

Kraj tolike industrije razvila se i velika literatura, u kojoj automobilni listovi zauzimlju

odlično mjesto. Prateći sve što se na tom polju stvara, obavješćuju o tome široke mase svojih čitatelja i na taj su način sveza izmedju industrijalnih poduzeća i obćinstva.

Sve je to tako drugdje. A kod nas? Na žalost i u tome smo zaostali za mnogo manjim narodima i naš je automobilista želeći saznati što je nova u športskim priredbama, što u novim konstrukcijama, morao posizati za tuđim listovima. Osim toga nije bilo kod nas do sada glasila, koje bi nepristrano i otvoreno zastupalo interese naših automobilista; koje bi medju njima samima podržavalo svezu.

Osjećajući potrebu takovog glasila, osnovali smo „Hrvatski automobilni list“, koji eto ovim brojem stupa prvi put pred javnost. Poznamo naše čedne prilike, znamo i za nehaj, kojim se takova poduzeća kod nas susreću, no sve nas to neće smesti. Mi ćemo u ovom čednom obliku bez ikakvih velikih nada izdavati „Hrvatski automobilni list“ uvjereni, da će hrvatski automobilisti taj naš solidni rad po zaslugi i ocieniti, te nas u našem nastojanju i poduprieti.

TAURIL

**žuti pneumatik iz-
vanredno je sjajan!
Pokušajte ga samo!**

Tauril-Pneumatik

dioničarsko društvo

Budapest VI.,

Moszar-utza 9. (Kraj Fövarösi orfeja).

Telefon broj 99-02.

Brzovjavna adresa: PNEUTAURIL

List će izlaziti jedanput mjesečno u ovom obliku, a obseg će se prema odzivu automobilsta i povećati. Počinjemo radje u čednom obliku s uvjerenjem, da ćemo uspjeti. Priobćivat ćemo sve važnije zaključke „I. Hrvatskog automobalnog kluba“, kojemu je naš list i oficijelnim organom. Za tim ćemo izvješćivati o novim tečevinama automobilne tehnike, o športskim priredbama, utrkama i utakmicama, o raznim zanimivim sudbenim osudama, a osobitu ćemo pažnju posvetiti dvim najvažnijim okolnostima u našim krajevima: uređivanju cesta i javnom prometu.

Uz članke ćemo donositi i aktuelne slike.

Osim toga ćemo priobćivanjem oglasa upoznavati čitatelje sa najnovijim proizvodima raznih tvornica. Upravljačima — chauffeurima posvetit ćemo osobitu pažnju te za njih priobćivati instruktivne članke, da im na taj način nadomjestimo pomanjkanje domaće literature.

Iznesli smo eto naše osnove, a uvjereni smo, da će nas i hrvatski automobilisti u tom poduprijeti, te nam omogućiti, da započeti rad nastavimo na korist sve većeg razvoja i napredka automobilizma u hrvatskim krajevima.

Izdavači.

Automobilske vožnje redarstva.

„Redarstvo stvara uredan promet“. O istinitosti te rečenice možemo se uvjeriti na svakom koraku i to ne samo ovdje u Zagrebu, nego i u svakom gradu. Ako je redarstvo strogo i točno upućeno u važnost redovitog prometa, paziti će svaki od njegovih organa na sve okolnosti, o kojima zavisi promet. Promatrajmo samo n. pr. stražara na uglu Ilica—Frankopanska ulica, Preradovićeve—Nikolićeve ulica, Prilaz—Sveučilišni trg, pak ćemo za četvrt sata nabrojiti na desetke — recimo propusta, koje ne bi smio počinuti, a on ih ipak počinja. Eto n. pr. seljaka koji se uvijek drži sredine ulice i opazivši pred sobom druga kola naglo okrene na — desno; čas za tim gura šegrt kolica — naravno po desnoj strani; gdje koji motociklista otvori „auspuff“ i buka motora uzbuni celi okoliš, a imade i automobilista, koji misle, da je ulica samo za njih, pak bezobzirce jure gradom i time izazivlju negodovanje općinstva protivu svih automobilista.

Zar možda redarstvenik sve to dopušta iz komodnosti?

Ne! On to dopušta, jer ne shvaća zamašaj svih tih nekorektnosti i ne zna, da svaka od tih okolnosti može prouzročiti težku nesreću.

A i nije čudo. Gdje će običan čovjek, koji je do svojeg unovačenja živio na selu ili u radionici, a poslije vojničtva uzet u redarstvo, gdje će on znati sve, što je nužno znati za razumijevanje važnosti prometa. Redarstvenici istina uče u svojim tečajevima teoriju o cestov-

redarstvenim propisima. No od teorije do prakse dalek je još put, na tom pak putu moraju automobilisti doći u pomoć redarstvu.

Automobilisti su inteligentni ljudi, koji vječito putuju po stranim krajevima, pak videći uzorni red u ostalim gradovima, tuže se na naše redarstvo. Ako i jesu te tužbe opravdane, još nije ništa poduzeto, da se naše redarstvenike upozna sa njihovim dužnostima na praktičan način. To se pak najlaglje postigne vožnjama redarstvenika automobilima, kakove su vožnje priredili već gotovo svi ostali automobilni klubovi.

Želeći promicati sve ono, što je u svezi sa uređenjem našeg javnog prometa, iznosimo ovdje predlog, da i zagrebački automobilisti prirede takovu instrukcionu vožnju. Obično se pak te vožnje ovako udese:

Netko od automobalnog kluba prikaže sa-branim redarstvenicima u kratko: zašto je nužno, da sva vozila na ulici voze istom stranom ulice i da se jednolično ugiblju, te kako se to najlaglje postigne. Za tim redarstvenici posjedaju u priredjene automobile i provezu se kroz najživahnije ulice, pri čem ih ili upravljač sam ili koji član kluba upozoruje na ono što ne valja i na ono što mora biti. Nakon vožnje po gradu, koja traje po 1 sat, izvezu se svi učesnici na otvorenu cestu, gdje se vozi raznim brzinama, da redarstvenici dobe pojam o zaista brznoj vožnji.

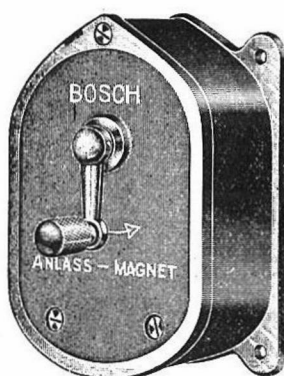
Opetuje li se takova vožnja toliko puta, da se obredaju svi redarstvenici i redarstveni

činovnici, učinjeno je za uredjenje prometa više, nego sa raznim odredbama i propisima, koji nikada nisu onako provedeni, kako si je njihov autor zamišljao. I našim redarstvenicima treba takova vožnja, a nadamo se, da

će ju „Hrv. automobilni klub“, eventualno i uz učestvovanje nečlanova čim skorije prirediti. Bude li to učinjeno, nestat će i sadašnjih nedostataka našeg javnog prometa, koje nedostatke baš automobilisti najteže osjećaju

Bosch-pomoćni magnet*

Treba li jači motor pokrenuti i staviti u gibanje osjeća se poteškoća, koja osobito u hladnim vremenima postaje pravom nepri-



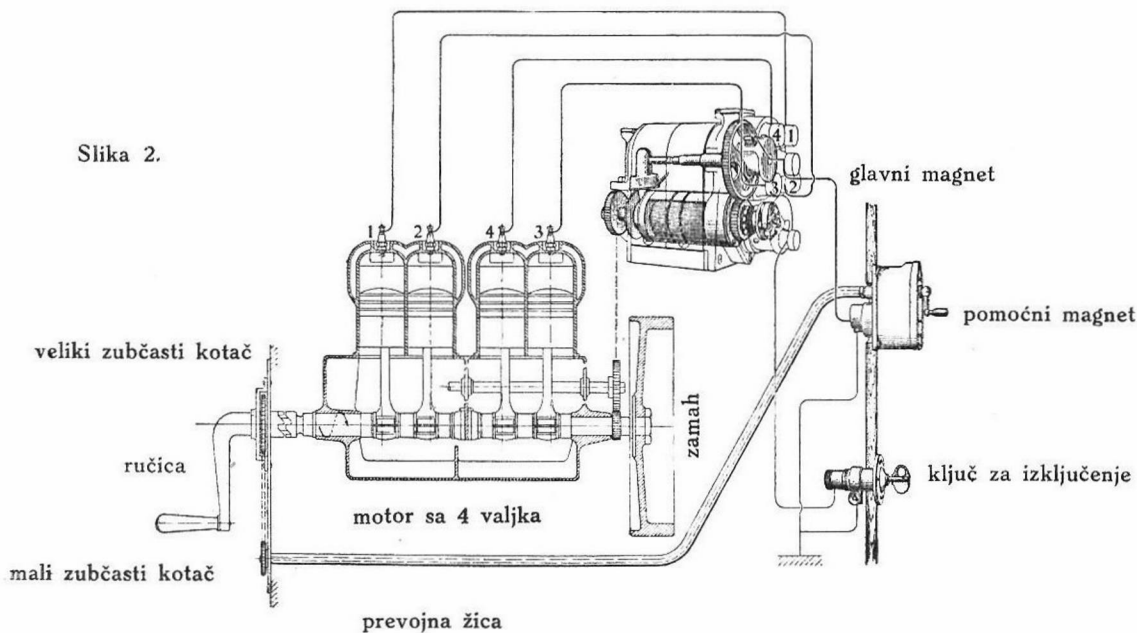
Slika 1. Bosch-ov pomoćni magnet.

likom, jer se upravljač silno izmuči, dok izazove u valjcima eksploziju. Ako se je uz to i ulje u valjcima zgusnulo i ukrutilo, treba

uprijeti svu silu, dok dodje do eksplozije i motor počne funkcionirati. Ta se neprilika osobito neugodno osjećala kod raznih natjecanja i utakmica, kod kojih je morao biti motor pokrenut u 1 minuti. I baš ta je, čini se, okolnost povodom novoj tečevini na polju automobilske tehnike, kojom je i opet odstranjen jedan nedostatak. Robert Bosch, poznati konstrukteur magneta i električnih automobilih delova, sastavio je pomoćni magnet, (Anlassmagnet), što ga proizvodi poznata tvrdka Denes & Fridmann u Pragu, Beču i Budimpešti, a s kojim ćemo pobliže upoznati naše čitatelje.

Bosch-pomoćni magnet služi u tu svrhu, da olakša pokrenuti ohladjeni motor, a imade li u valjcima nuždnog plina, pokrene se motor i sa upravljačeva mjesta.

Maleni je to magnet aparat (sl. 1.) sa viso-



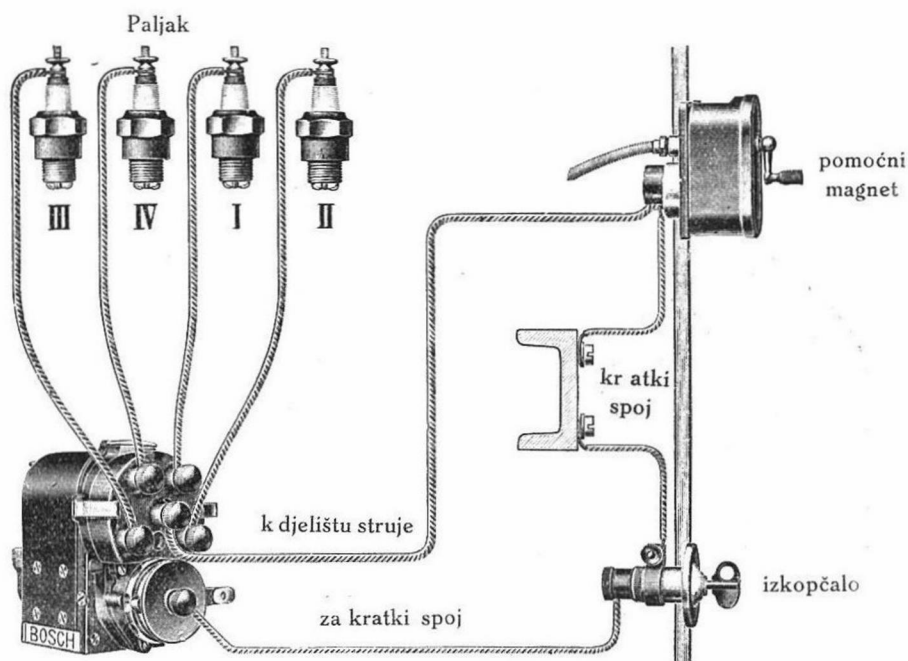
Slika 2.

* Priopćujemo ovdje opis tog novog uređaja, a za laglje razumjevanje priobćili smo u zaporci njemačke tehničke nazive.

kom napetosti, koji se lako pokreće malenom ručicom i proizvodi mnoge iskre, brzo jednu za drugom, a nije za to nuždna bila kakova

posebna baterija. Sam aparat smješten je izpred upravljača te izoliranom žicom spojen sa magnetom. Kada motor stane funkcionirati, nalazi se još u jednom od valjaka (Zylin-

valjaka i motor je stavljen u gibanje. Neimali ni u jednom od valjaka nužne smjese plina, dovoljno je velikom ručicom kod hladnika samo toliko okrenuti motor, da se u

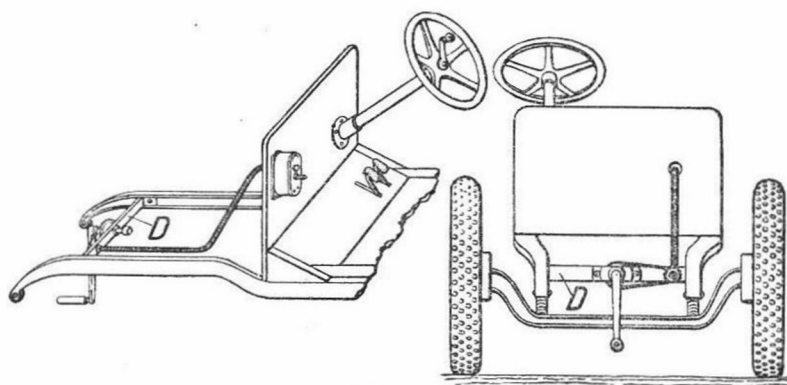


Slika 3.

der) smjesa plina, koja bi eksplodirala da nije motor zaustavljen. Ovako je ta smjesa zatvorena u valjku, iz kojega se ne može tako brzo razplinuti te ostaje u valjku i kroz više sati.

jednom od valjaka proizvede ta smjesa, koju je tada lako uporabom magneta upaliti do eksplozije.

Taj pomoćni magnet ugradi se na auto-

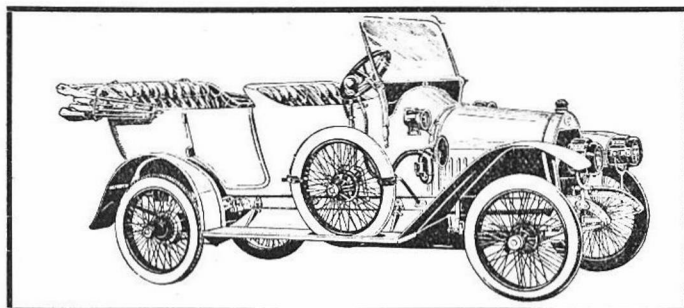


Slika 4.

Hoće li sada upravljač motor pokrenuti, ne treba niti dirnuti u veliku ručicu (Kurbel) kod hladnika (Kühler), već samo malenom ručicom aparata ohreće i proizvede mnogo jakih iskara, koje upale smjesu plina u onom jednom od

mobil na ovaj način: Sam magnet učvrsti se u blizini upravljačeva mjesta, obično ispred upravljača (Spritzwand), tako, da mu je ručica lako dohvatljiva i da njom lako okreće. S druge strane te stiene ugradi se uredjaj za

STOEWER

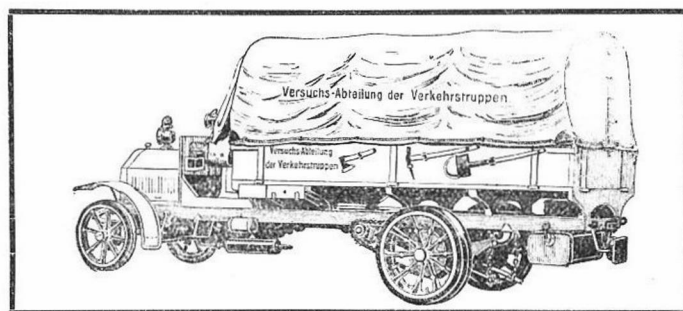


**Putna kola. :: Teretna kola.
Otpremnička kola. Omnibusi**

Gebrüder Stoewer

Tvornica motornih vozila.

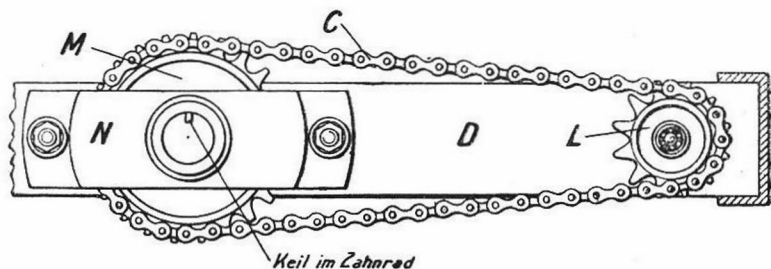
Osnovano god. 1896. Stettin Osnovano god. 1896.



**Zastupnici: Rud. ROETL Trst Via dell'Acquedotto 21/23
M. JURAS Split; EISENBACH Bjelak-Villach Koruška.
1.400 radnika. Mnoge nagrade. 1.400 radnika.**

odvod struje (Stromabnehmer), koji je žicom spojen sa glavnim magnetom (sl. 2. i sl. 3.) Da se pomoćni magnet pokrene sa velikom ručicom mora biti s njom spojen. Time se već

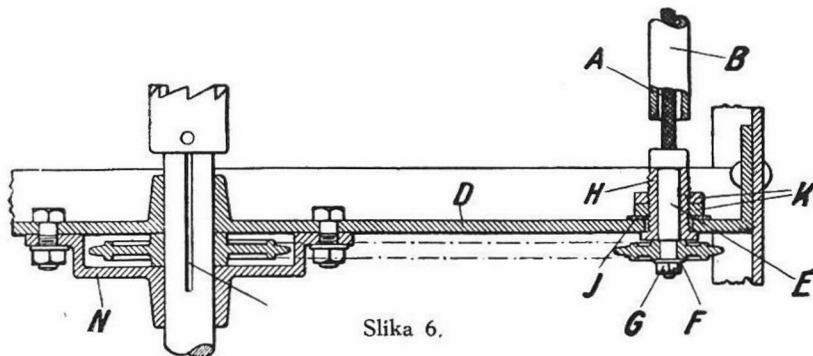
žica (Welle) „A“ sa promjerom od po prilici 8 m/m., a njezin drugi kraj ukopčan je u stražnju stranu pomoćnog magneta; da se ne ošteti provučena je kroz ciev od kaučuka „B“



Slika 5.

kod i najmanjeg okretaja mnogim iskrama upale u motoru oni zaostali plinovi i motor se laglje stavi u gibanje. Spoj se ručice i pomoćnog magneta postigne prevojom žicom (biegsame Welle).

sa promjerom šupljine od 12 m/m. Ta se žica sastoji od mnogih čvrstih ocelnih žica, a dobro je, da je na krajevima zatalimo. Da se to dobro izvede užarimo udubinu „E“ i nalijemo raztaljenu tutiju (Zink) a tada umetnemo hladni



Slika 6.

Slika broj 4 pokazuje, kako se na željeznoj sponi „D“ pričvrsti spojni uređaj na pomoćni magnet. Sam taj uređaj prikazuju nam u detalje slike 5. i 6. U „N“ je pričvršćen zubčasti kotač „M“, koji pomoću lanca „C“ pokreće mali zubčasti kotač „L“. O taj maleni zubčasti kotačić pričvršćena je prevojna

kraj žice, koja mora biti posve jednolično okrugla, pak treba eventualne nepravilnosti turpijom izpiliti (Abschleifen).

Sam pomoćni magnet providjen je uređajem, koji omogućuje, da žica miruje, dok se pomoćni magnet okreće te je time postignuto funkcioniranje obih uređaja svakog za sebe.

Prolaznik skrivio nesreću.

Koliko li se puta dogodi automobilska nesreća, koju nije automobilista baš ničim prouzročio, a ipak ga i sudovi i javnost osude. Nastojeći oko zastupanja interesa svih automobilista, priobćivati ćemo u „Hrv. automobilnom listu“ sve značajne osude i naših i inozemnih sudišta, koje se odnose na auto-

mobilizam. Danas priobćujemo prvu od takovih zanimivih osuda.

Bilo je to u Beču 20. studena 1911. godine. Chauffeur bečkog auto-fijakerskog poduzeća Janka vozio je oko 1/8 u večer propisanom lievom stranom kroz Währingerstrasse i davao od vremena do vremena znak trubljom. Na

uglu Lakirergasse stupio je na kolnik c. i k. nadkontrolor Gustav Liebisch i htio u kosom smjeru preći na drugu stranu. Čim ga je chauffeur opazio dao je trubljom znak i smanjio brzinu. Tada se je još Liebisch nalazio izvan pogibelji; no na glas trublje tako se je zbunio, da je, mjesto da ostane na svom mjestu, potrčao napried upravo pred automobil. I bio bi ga automobil prevezio, da nije chauffeur pritegnuo zavore. Usled toga se je auto oskliznuo prema desnoj strani i srušio Liebisch, koji je zadobio teške ozliede.

Gustav Liebisch tužio je bečko auto-fijakersko poduzeće i chauffeura Janku radi odštete u iznosu od 5000 K. Tokom rasprave ustanovilo se: da je chauffeur vozio brzinom od 15 km. na sat; da je davao trubljom znak i da je opazivši čovjeka u pogibelji zavor pri-

tegnuo, te po tome udovoljio svim svojim dužnostima. Gustav Liebisch naprotiv stupio je sa pločnika na kolnik, a da se nije prije ogledao da li je prolaz moguć; on nije prešao ravno preko ulice, nego u kosom smjeru; na znak trublje nije stao, nego naprotiv pošao još dalje i dospio do automobila.

Pošto svaki prolaznik mora na javnim mjestima i sam paziti na vlastitu sigurnost, a u tom je slučaju sam skrivio nesreću grubim propustom, riešio je sud chauffeura i auto-fijarsko poduzeće od krivnje. Tužitelj je uložio priziv, koji je odbijen, a tražio je i reviziju parnice, no i vrhovno je sudište uvidilo nekrivnju chauffeurom, te pred nekoliko dana tužitelja sa zahtjevom revizije odbilo.

Kroz Karpate 1914.

Kr. ug. automobilni klub priredio je u 1913. veliku utakmicu pod geslom „Od Tatra do Jadrana“, te su se pri tom učestnici provezli i velikim dielom Hrvatske, kojom su se zgodom Madjari i ostali učestnici mogli uvjeriti, da su Hrvati gostoljubivi, pak gosta susreću liepo i srdačno bez obzira na narodnost i politiku.

Za 1914. godinu zasnovao je kr. ug. automobilni klub sličnu utakmicu „Kroz Karpate“. Sportski je odbor uz suradnju svog pročelnika grofa Rudolfa Bele Zichya i glavnog tajnika dra. Aladara Szelnara sastavio za tu utakmicu ovaj program:

1. dan, 31. svibnja: Budapest—Miskolcz—Kassa—Ungvár—Munkács;

2. dan, 1. lipnja: Munkács—Beregszász—Huszt—Máramarossziget—Felsővisó—Borsa—Dornavatra;

3. dan, 2. lipnja: Dornavatra—Beszterce—Szászrégen—Borsze—Szováta;

4. dan, 3. lipnja: Szováta—Marosvásárhely—Segesvár—Héjjasfalva—Székelyudvarhely—Csíkszereda—Tusnád—Sepsiszentgyörgy—Brassó;

5. dan, 4. lipnja: Odmor u Brasso-u eventualno izlet u Sinaju;

6. dan, 5. lipnja: Brasso—Nagyszeben—Szászsebes—Hátszeg—Karánsebes—Herkulesfürdő;

7. dan, 6. lipnja: Herkulesfürdő—Donautal—Berscz—Temesvár—Arad;

8. dan, 7. lipnja: Arad—Erdőhegy—Gyula—Békéscsaba—Szarvas—Szentés—Csongrád—Kiskunfélegyháza—Kecskemét—Lajosmizse—Soroksár—Budapest.

Rok za prijave odredjen je za 1. svibnja 1914. Ustanove su u glavnom iste kao i za utakmicu „Od Tatra do Jadrana“, no u nekim točkama su znatno pooštrene. Popravke na pr. smiju obavljati samo upravljač i vlasnik, a ne svi suputnici; plombirane moraju biti i podnice karoserije, neki se popravci strože ocienjuju. Motori do 3½ l. sadržaja moraju se pokrenuti za 1 minutu, a oni sa više od 3½ l. sadržaja za 1½ minute. Na koncu etape ne smiju učestnici ništa pregledavati motor, već tek smiju napuniti reservoir benzinom i vodom, a za uljenje je dozvoljeno tek pet minuta.

U ugarskim, a i inozemnim sportskim krugovima veliko je zanimanje za tu utakmicu, pak će se bez dvojbe prijaviti i velik broj učestnika.

Zimovanje automobila.

Minulo je vruće ljeto, a oprostila se s nama i lijepa jesen. Mjesto sunca i vedra neba eto nam magle i oblaka, iz kojih se ciedi kiša te kvari ceste i puteve. Eto i zime, a blato, magla, kiša i snieg kvare nam volju za vožnju. Treba dakle automobil spremi u garažu i čekati lepše vrijeme. No to je čekanje za automobil vrlo dugo, a naša je dužnost, da pazimo kako nebi bilo i štetno. Priobćit ćemo s toga ovdje što je nužno učiniti, da nam se auto dugim mirovanjem ne pokvari.

U prvom redu mōra garaža biti suha i razmjerno topla. Najbolje je, da je pod od cementa ili betona, a stiene da su zidane. Otvorom u stropu i na vratima omogućena je ventilacija, što je za izparivanje vlage vrlo nužno.

Sam automobil dignemo na drvene ili željezne trupce, da štedimo pneumatike. Ostanu li naime auto dulje vremena počivati na kotačima, sva se težina slegne na pneumatike, koji se u tom dielu raztegnu i u proljeće pucaju. Osim toga dobro je da je u pneumatiku tlak od neko 2 atmosfere, jer će to biti dovoljno, da ostanu elastični a ne prenapeti. I svjetlo djeluje štetno na pneumatike, pa ćemo dobro učiniti, ako prozor na vratima i zidu garage zaslonimo tamno crvenim zastorima, koji prekriju cijeli prozor te priče, da sunce i svjetlo ne prodru u garažu.

Savjestni će automobilista skinuti i pneuma-

tike sa kotača te razgledati, nije li gdje što god oštećeno. Imade li na kotaču kakova izbočina od udarca, treba ju izravnati, jer će inače na tom mjestu za vožnje pući pneumatik. Opažimo li na rubovima pneumatika kakovu pogriješku, imademo najljepšu priliku, da to dademo popraviti i spriječimo time veći trošak.

Snimive kotače i obruče valja takodjer dobro pregledati, rdjava mjesta očistiti i namastiti, te izkušati pristaju li dobro na osovinu. Iz hladnika moramo izpustiti svu vodu i to tako, da doljni pipac nakon vožnje otvorimo i motor pustimo u gibanju neko 15 sek., da sva voda izcuri, no pipac ostavimo kroz cijelu zimu otvoren. Na taj ćemo način spriječiti oštećenje hladnika i prištediti suviše troškove.

Krov neka bude podignut, a od vremena do vremena treba i krov i jastuke, te suknene prevlake čvrsto okefati. Pošto kovni dielovi rado zardjaju, namazati ćemo ih smjesom od 50 dielova parafina i 50 dielova voska, a sve ostale oličene dijelove pomno valja očistiti, jer se inače prašina i blato priljepe i oštete ili barem nagrde karoseriju. Nakon svega toga dobro je cijeli auto omotati plahtom, koja čuva sve dielove od prašine. Osvane li medju tim liep suh dan, izvezimo se barem na uru — dvie, jer će se time sav mehanizam a i pneumatiki osvježiti, te će to za auto a i za džep biti od koristi.

BILJEŠKE

† Camille Jenatzy.

Već eto u prvom broju izpuniti nam je tužnu dužnost, da priobćimo smrt jednog od prvih pionira automobilizma. Industrijalac i tvorničar pneumatika Camille Jenatzy, dne 7. je o. mj. nastradao u lovu. Zahvatilo ga tane iz puške jednog prijatelja i ubilo ga.

Camille Jenatzy već se u ranoj mladosti odao športu, izprva biciklističkom, a po tom automobilskom. Već godine 1887. upravljao je parnim automobilima na tri kotača što

su ih gradile tvornice De Dion i Serpolet. Kasnije je na utrkama učestvovao sa benzin-
skim automobilima i prvi prešao granicu „sto na uru“, jer je njegov tempo dosegao u jednoj uri 101 kilometar i 690 m. On je i sam konstruirao posebnu vrst automobila sa benzin-
skim i električnim pogonom.

Glasovit je postao Benett-utrkom u Irskoj 1903., kada mu je nekoliko dana prije utrke izgorio posebno sagradjen 90 HP Mercedes, a on je startovao na običnom privatnom automobilu sa tek 60 HP i postigao za 25 minuta bolje vrijeme od najglasovitijih tadanjih automobila. Sljedeće je godine uče-

stvovao u Taunus-utrci u prisutnosti cara Vilima, te je tom zgodom zbog silno brze vožnje i svog držanja prozvan „crveni đavo“. Još je učestvovao u nekoliko utrka, a po tom uređio u Bruselju tvornicu Jenatzy-pneumatika.

Čudna je kob Jenatzya i Farmana; obojica redovno u istim utrkama učestvovali, gledajući svaki čas smrti u oči, a kasnije su kao obični građani u lovu našli smrt. Farmana je u Africi ubio bik, a Jenatzya nehotice ustrelilo prijatelj.

Trajni spomen sačuvati će im športski krugovi.

Zatvorena cesta. Državna cesta Varaždin—Požun početi će se u svibnju 1914. na novo makadamizirati i to od kilometra 0'557—1'575., a radnje će trajati do polovine kolovoza. Za to će se vrijeme promet na tom dielu skrenuti na poljski put, što vodi uz cestu.

Nesreće i tko ih skrivljuje. Slučajno su nam dospjele do ruku dvije skrižaljke o nesrećama što su se zbile u Beču, a broj raznih nesreća razvrstan je prema tome, da li ih je skrivio automobil ili koje drugo vozilo.

U svibnju o. g. zbile su se u Beču 102 nesreće, od ovih je 85 njih skrivio konj ili vozilo sa konjskom predpregom, a tek 17 njih automobil; kod ovih je pak u 6 slučajeva bio nesreći kriv sam unesrećeni, u 4 slučaja treća osoba, a u 7 slučajeva povedena iztraga, jer nije jasno tko je kriv.

U mjesecu srpnju zbilo se u Beču 77 nesreća, od ovih 14 automobilskih, među kojima je jednu skrivio sam unesrećeni, 4 su skrivile treće osobe, a u 9 je slučajeva povedena istraga, da se pronadje krivac.

Eto najbolji dokaz, da automobili prouzrokuju najmanje nesreća, a mi ćemo nastojati o tome i našu javnost uvjeriti.

UTRKE I NATJECANJA

Vožnja kroz Karpate. Kr. ug. automobilni klub priređuje u vrijeme od 31. svibnja do 7. lipnja 1914. međunarodnu utakmicu „kroz Karpate“. Rok prijave do 1. svibnja 1914.

„Kroz Alpe“. Za priredbu poznate međunarodne utakmice „kroz Alpe“ u 1914. godini, poduzeo je već austrijski automobilni

klub predradnje. Da se ponuka na učestvovanje i one automobiliste, koji nisu učestvovali 1912. i 1913. odrediti će se posebna velika nagrada, a uz to će se po svoj prilici moći priključiti učesnicima i oni automobilisti, koji bi htjeli cijeli određeni put obaviti ali bez obveze na održavanje ustanova određenih za učesnike, koji se natječu za nagradu.

„Tour de France“ 1914. U vrijeme od 1. do 25. ožujka 1914. održavati će se „Tour de France“ i to na cesti: Paris—Boulogne sur Mer—Verdun—Belfort—Lyon—Nizza—Marseille—Clermont—Ferrant—Toulouse—Pau—Périgueur—Le Mans—Cherbourg—Paris. Učestvovati mogu kod utakmice samo obični automobili bez ikakvih posebnih konstrukcija, Dnevno se ima prevaliti 350—400 kilometara, a u prosječnoj brzini po 30 kilometara na sat. Svakih 100 kilometara bit će automobili kontrolirani, a na koncu svake etape bit će utrka na daljinu od 1 kilometra, već prema položaju tla: u ravnici ili uz brdo.

„Tourist Trophy“. Kralj. englezki automobilni klub razpisao je za lipanj 1914. utrku „Tourist Trophy“ kod koje može svaka tvornica učestvovati sa tri automobila. Utrka se održaje na otoku Mau i traje dva dana; svaki dan po 300 engl. milja. Učesnik dobije za svaki dan 50 galona benzina i to mu mora dostajati.

INDUSTRIJALNE VIESTI

Tauril pneumatik. Ugarska tvornica gume robe d. d., kojoj se ime uvijek spominje, ako se govori o prvim industrijalnim poduzećima monarkije, proizvodi već kroz mnogo godina posebnu vrst pneumatika, koji mora uzdržavati izvanrednu težku službu u automobilnom prometu kr. ug. pošte.

Poštanski automobili koji su redovno silno opterećeni, moraju podržavati brz promet, u gradu često mienjati brzine i pritegnuti zavoru, izvan gradova voziti često po vrlo lošim cestama. Sve to stavlja na pneumatike tako velike zahtjeve, da im može udovoljiti samo osobito čvrsto sastavljen pneumatik. Tauril-pneumatik kraj sve je te težke službe dokazao

svoja dobra svojstva, a ne riedko je uzdržao 12.000 kilometara, a i više.

O izvrstnim uspjesima Tauril-pneumatika saznali su i najotmeniji automobilisti i nukali tvornicu, da i širem občinstvu omogućiti nabavu Tauril-pneumatika. Sada je i toj želji udovoljeno, te je počela raditi nova povećana tvornica pneumatika ugarske tvornice gumove robe d. d. sa površinom od 4500 četv. m. Za prodaju Tauril-pneumatika i punih gumovih obruča za teretne automobile osnovano je pod tvrtkom Tauril-pneumatik d. d. posebno poduzeće sa 1.000.000 K temeljne glavnice, a uredilo je svoju prodaju u Budimpešti VI. Mozsar-utca 9. Društvo to imade uvijek na skladištu veliku zalihu automobilnih pneumatika i može svakoj naručbi još isti dan udovoljiti, tako da naručeni pneumatik već sljedeći dan stigne u dotično mjesto.

Tauril-pneumatik osvojio je već za kratko vrijeme od kako je na tržištu, najveći dio automobilista u Austriji i Ugarskoj, te je stekao najveću dopadnost.

Tauril-pneumatik društvo imade svoju prodavaonu i u Austriji pod tvrdkom Tauril-pneumatik, Beč III., Untere Viaductgasse 12.

Natjecaj za obruče kotača. Ratno je ministarstvo razpisalo nagradu od 50.000 K za novu vrst obruča za teretne automobile. Obruči moraju imati svojstva gume, dakle elastični; no moraju biti jeftiniji i trajniji. Natjecati se mogu i tvorničari i privatnici, a osnove i točan opis priredbe sa troškovnikom imadu se do 30. lipnja 1914. predati ratnom ministarstvu, odio za pokuse sa automobilima (Beč, VI. Gumpendorferstrasse 1.) Potanji uvjeti mogu se saznati kod zapovjedništva XIII. vojnog zbora (Zagreb, Katarinski trg) ili kod uredništva ovog lista.

Nova vrst benzina. U zadnjoj sjednici „British Motorspirit - Sindikata“ izvjestio je prof. C. Vernon Boys o novoj vrsti benzina, što ga je proizveo iz uporabljenog već ulja. Prema njegovom izvještaju postigne se od vodenih para, ugrijanog ulja i nikla kemijska reakcija, koja imade sva svojstva benzina. I već se je našla englezka tvornica, koja od konca mjeseca studenog proizvodi tu novu vrst benzina. Dosadanji pokusi dokazali su, da su troškovi proizvodnje mnogo niži nego

kod proizvodnje običnog benzina, pak je to ponukalo engleske industrijalne krugove, da su pokrenuli akciju za osnutak velike tvornice takovog benzina.

Natjecanje sa novim plinovnikom za benzol. Njemačko je ratno ministarstvo razpisalo 20.000 maraka nagrade za najbolju konstrukciju plinovnika (Vergaser) za benzol. Kod natjecanja učestvuje 14 tvornica, medju ovima iz naše monarhije jedina tvornica strojeva kr. ug. drž. željeznica. Svi će prijavljeni plinovnici biti najprije u laboratoriju berlinske tehnike ispitani, a za tim će se s njima poduzeti vožnja u daljini od 1200 kilometara, da se prosudi, koja je konstrukcija najbolja.

MALI OGLASNIK.

MALI OGLASNIK uvrštuje se uz cieniu od K 1'20 (i u markama) za punih pet redaka, svaki daljni redak 10 filira. Upitima valja priložiti marku za odgovor.

Contesa Kamera, fotografski aparat 9×12. sa zaporom $\frac{1}{100}$ sek., prodaje se. Adresa u upravi lista.

Chauffeur traži mjesto. Specijalista za Mercedes-, Fiat- i Sperber-automobile. Kamilo Skerjanz, Beč III., Untere Viadukt-gasse 43.

Prodajem automobil tvornice „Peugeot“, sa 4 sjedala, dobro uzdržan. Prodajem ga jeftino radi nabave većeg automobila. Adresa: S. Alavanja, Virovitica.

Kupujem motocikl F. N. 5 HP., 4 valjka, model 1910.—1912., samo ako je dobro uzdržan. A. Draskovics, Bonyhad Tolna m. Ugarska.

Jeftino prodaje automobile, raznih tvornica, rabljene, uz polovinu cienne: Imperial Garage, Graz, Pestalozzistrasse 37-39.

Zamienjujem ili prodajem svoj vrlo dobar Dion-Bouton-automobil, model 1906.; 4 valjka, zamienjujem ga za moderni auto i za sam chasis, ili pak prodajem za 3500 K. Tko se zanima može ga dobiti i kroz 3 dana na ogled. Adresa „Waffenhaus—Wildon, Štajerska.

Chauffeur, 30 god. star, oženjen, siguran vozač, manje popravke sam obavlja, traži odmah namještenje. Upiti na adresu: Petar Glicza, Belenyes.