

# HRVATSKI AUTOMOBILNI LIST

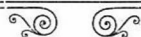
»L' AUTOMOBILISTE CROATE«

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

Tajništvo: 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 10 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. U sjednicama odbora „I. Hrv. automobilnog kluba“ održanim dne 20. veljače i 2. ožujka o. g. stvoreni su ovi važniji zaključci: Povodom zamolbe kluba alpskih automobilista (Klub Alpenländischer Automobilisten) u Grazu, izjavio se naš klub spremnim preuzeti skrb oko priprema za onaj dio

utakmice, koji vodi Hrvatskom. Prema sadašnjem programu utakmica je razdijeljena na sedam etapa sa jednodnevnim odmorom u Sarajevu, a Hrvatskom prolazi od Nove Gradiške preko Zagreba i Krapine.

\*

Na zamolbu trg.-obrt. komore u Zagrebu, proučio je odbor osnovu gradskog statuta o prometu sa autobusima u Zagrebu, te ju sa mnijenjem vratio spomenutoj komori.

\*

Da se udovolji želji mnogih članova, priredit će se skupni izlet u Osiek. Za sada je u glavnom zaključeno, da se taj izlet priredi na dane 31. svibnja do 2. lipnja. Kako saznajemo, spremaju se tom zgodom doći u Osiek mnogi klubski članovi iz Slavonije, pa će se sudeći već po dosadanjem interesu tih dana skupiti u Osieku velik broj hrvatskih automobilista.

\*

Novi članovi. Kao redoviti članovi pristupili su klubu: Ladislav grof Maylath, veleposjednik, Dolnji Miholjac; Vladimir Ballej, kr. kot. inženjer, Krapina; Dr. Josip pl. Jurjević, kr. kot. liječnik, Dugoselo; Hinko Schwarz, veletržac, Zagreb i Milan pl. Weiss, veleindustrijalac, Zagreb.

\*

**Glavna skupština.** Sazivljem redovitu godišnju glavnu skupštinu „I. Hrvatskog automobalnog kluba“ za dan 20. ožujka 1914. u 8 sati u večer u klubske prostorije (Hotel „Royal“) sa ovim dnevnim redom:

1. Pozdrav predsjednika.
2. Izvještaj tajnika.
3. Izvještaj blagajnika i revizora.

4. Izvještaj vodje.

5. Izbor dvojice odbornika i dvojice revizora.

6. Razni predlozi, koji se moraju u smislu §. 16. pravila, najaviti odboru pismeno barem osam dana prije glavne skupštine.

D. barun Hellenbach  
predsjednik.

## Poklon banu.

Odbor „I. Hrvatskog automobalnog kluba“ zaključio je u svojoj sjednici, da se posebno odaslanstvo pokloni preuzvišenom gospodinu banu dru. Ivanu barunu Skerleczu.

Predsjednik kluba presv. g. Dionis barun Hellenbach i tajnik Ferdinand Pajas izvršili su taj zaključak, te su dne 3. ovoga mjeseca primljeni u audienciju. Tom je zgodom predsjednik pozdravio bana kao člana kluba, iztaknuo u kratko rad i ciljeve kluba, te ga umolio, za moćnu podporu u tom radu.

Ban dr. I. barun Skerlecz uzvratilo je na pozdrav izjavom, da priznaje i uvažava rad „I. Hrvatskog automobalnog kluba“, pa će i

on sam osobno i preko oblasti uvijek rado taj rad podupirati.

Tajnik F. Pajas predao je glavaru zemlje elegantno uvezan „Priručnik“ I. hrvatskog automobalnog kluba, te dao neke tražene informacije. Preuzv. g. ban zanimalo se za broj članova, obće stanje kluba, te njegovo djelovanje u športskom i praktičnom pogledu.

Uvjereni smo, da će nastojanje „I. Hrvatskog automobalnog kluba“ oko uređivanja automobalnog prometa u Hrvatskoj biti i nadalje podupirano od strane svih naših oblasti i javnih organa, a nadamo se, da je osobitog zaštitnika našao baš u osobi hrvatskog nam bana baruna Skerleca.

## Utakmica „Kluba alpskih automobilista“.

„Klub alpskih automobilista“ (Klub alpenländischer Antomobilisten) u Grazu priređuje u svibnju o. g. međunarodnu t. zv. Nonstop-utakmicu, razdijeljenu u sedam etapa sa jednodnevnim odmorom u Sarajevu.

Te su etape ovako razdijeljene:

|                                                                            | Klm. |
|----------------------------------------------------------------------------|------|
| 1. Graz (Hotel Daniel) - Maribor - Celje-Ljubljana-Postojna-Trst . . . . . | 310  |
| 2. Trst-Učka-Rieka-Senj-Plitvice . . . . .                                 | 270  |
| 3. Plitvice - Bihać - Bosanski Novi-Banjalučka . . . . .                   | 200  |
| 4. Banjaluka-Jajce-Maklen sedlo-Prozor-Mostar . . . . .                    | 240  |
| 5. Mostar - Izvor-Bune-Mostar-Ivan Platinina-Sarajevo . . . . .            | 170  |
| 6. Odmor u Sarajevu.                                                       |      |
| 7. Sarajevo-Maglaj-Derventa-Brod-Nova Gradiška . . . . .                   | 300  |
| Ukupno . . . . .                                                           | 1490 |

Prenos . . . 1490

8. Nova Gradiška - Banova Jaruga - Zagreb - Podsused - Bistra dolnja - Krupina - Gjurmanec - Macelj gora - Optuj-Maribor-Graz . . . . . 320

U svemu oko klm. 1810

Učestnici utakmice proći će dakle kroz Zagreb i ne će se ovdje zaustavljati, jedino će učestnici grupe malih automobila, cyclecersa i motociklista u Zagrebu prenoćiti.

Pošto će učestnici proći Zagrebom baš nekako oko podneva, dakle za najvećeg prometa, ne će moći prolaziti ravnim smjerom iz Vlačke ulice u Ilicu, već držimo, da bi bilo najzgodnije za taj prolaz odrediti Vlačku, Draškovićevu, Boškovićevu, Kukovićevu ulicu, Prilaz, Kolodvorsku cestu te Ilicu od Rudolfove vojarne dalje. Te su ulice široke i manje prometne, pa bi taj put bio i za učestnike i za obćinstvo najzgodniji.

**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 Fővarosi Orfeja)**

**Telefon broj 99-02.**

**Brzjav. adresa: Pneutauril.**

## Kroz snieg na Sljeme.

Član „I. Hrvatskog automobilnog kluba“, gosp. Vilim Lovrenčić poduzeo je 21. veljače vožnju automobilom na Sljeme, o kojoj nam priobćuje ove redke:

Dne 15. veljače bio sam na Sljemenu sa većim društvom. Temperatura je na suncu bila + 28° C. Videći da sunce snieg upravo proždire, rekao sam prema društvu, da ću sljedeću nedjelju odnosno u subotu pokušat stići sa automobilom na Sljeme.

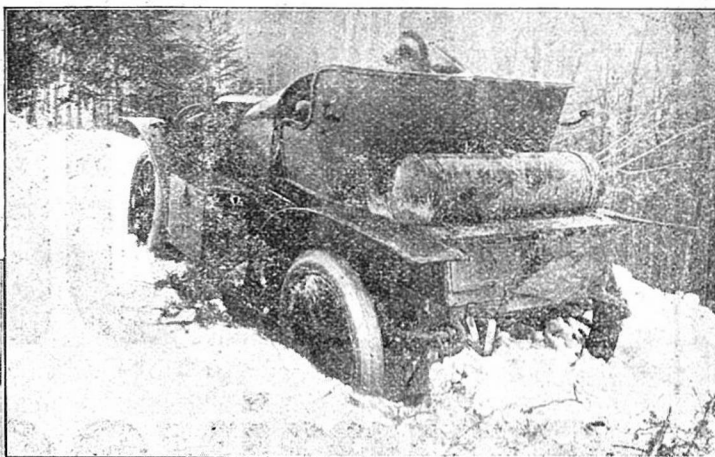
Kupio sam jedan novi pneumatik, 3 zračne cievī, dao montirati lance na stražnije kotače i pun nade u uspjeh krenuo sam dne 21. veljače u 12 sati na Sljeme.



Put od Zagreba do Blizneca loš i silno blatan. Čim sam se počeo uspinjati, vozio sam po sniegu, lanc odgovarahu svrsi. Kod Adolfovcā bio je snieg cirka 10—15 cm visok, što me je veoma čudilo. Na drugom zavoju nad Adolfovcem bio je snieg dapače visok do osovine, i ovdje sam prvi put zapeo, kotači su se u sniegu okretali na mjestu, morao sam saći i rukama odgrtati snieg. Dva zavoja prije Brestovca došla su mi u susret tri kola, natovarena drvenom ugljenom. Što sada? Konji se plašili. Morao sam reverzirati i zavezao sam u grabu, ali pod tim uvjetom, da

me kočijaši — bilo ih je 4 — iz sniega izvadu, što su i učinili, uvjeravajuć me ujedno, da putem nema mnogo sniega. kamo sreće!

Odmah iza ulaza na Brestovac opažah, da je snieg svē veći i 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> km pred planinskom kućom moj auto zapne i ja nemoću napried. Kotači se vrte ko pomamni ali kola se ni za millimetar ne miću. Bilo je oko 3 s. pos. pod.



Na moju sreću išli su iza mene Zagorci. Videći da nemoću dalje, dali su se na posao, da mi pomognu, ali bez uspjeha. Jednog sam od njih poslao k planinskoj kući po lugara i radnike, koji su došli s lopatama, užetima i lancima raznog kalibra, te uz

naporan rad ljudi i motora stigoh sretno istom poslije 8 sati u večer k planinskoj kući.

Lanci, koje sam imao na kotačima, potrgali su se svi kao da su od konca, no glavno je, da sam došao na cilj! Kola ta imadem već pet godina, jaka su 8/9 HP tvrtke Laurin & Klement.

Prevalio sam već mnogo tisuća kilometara kroz Hrvatsku i dio Bosne, Kranjske i Štajerske. Dokazao sam, da i mala i slaba kola mogu imati dug život i da svom vlasniku prave veselje.

## Odredbe za cestovni promet.

Kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, odjel za unutarnje poslove, izdala je na sve kr. županijske oblasti i kotar. oblasti, redarstvena povjereništva, grad. poglavarstva, te oružničke postaje, radi svestranog obnarodovanja sljedeću naredbu: U interesu uzdržavanja javnih izgrađenih cesta i unapredjenja cestovnog prometa nalazi kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljska vlada, odjel za unutarnje poslove, ovime u nadopunjenju ustanove § 31. okružnice c. kr. namjestništva za Hrvatsku i Slavoniju, od 10. prosinca 1855. br. 19.680/z. vl. L. raz. II., kom. II., br. 2., str. 18., odrediti:

1. „Svaka za odpremu tereta opredieljena kola, obćeća na javnim izgrađenim cestama, moraju imati kotače, providjene sa platnicama od najmanje šest (6) cm širine.

2. Svaka kola poduzetnika, koja služe za prevoz tereta, zatim kola gospodarska i seljačka, koja se bave kirijom te podvozom, imaju na lijevoj strani biti providjena napisom sadržavajućim ime i prezime vlasnika kola i njegovo prebivalište. Napisna ploča može biti od drva ili željezna lima, mora imati omjer 24—15 cm.

3. Svaka kola imaju biti u mračno noćno doba sa lijeve strane providjena svjetiljkom.

4. Nadzor glede obdržavanja tih ustanova vrše cestarsko osoblje, oružništvo i redari.

5. Ustanova glede najmanje širine platice stupa na snagu 1. siečnja god. 1916., pa se imaju vlasnici kola već sada na to upozoriti, da preudese kotače na svojim kolima do rečenoga roka.“

Ta je odredba u istinu vrlo dobra, a napose što se tiče napisne ploče i svjetiljke u noći. Samo bi trebalo i na to paziti, da napisne ploče budu čitljive.

Dakle ipak, ako i lagano dolaze do provedenja molbe i zahtjevi automobilista, koji eto i indirekte upodpunjuju i poboljšavaju promet, što je opet u interesu svih nas.

**I u Koruškoj se lievo vozi.** U sjednici korušskog sabora održanoj 20. veljače o. g. razpravljena je osnova zakona o smjeru vožnje na javnim cestama i putevima.

Do sada se je — kako je poznato u Koruškoj desno vozilo i lievo ugibalo, što se je osobito u automobilskom prometu teško osjećalo, te često bilo povodom sukobima i nesrećama. To je ponukalo zemaljsku vladu za Korušku, da predloži saboru osnovu zakona, kojim se mnijenja postojeći cestro-redarstveni propis i uvodi novi red: lievo vozi, desno se ugiblji!

Izjestitelj nar. zast. dr. Waldner u svom je obrazloženju iztaknuo, kako se u najvećem dielu monarhije „lievo vozi“, a i Dalmacija, Istra, te Austrijsko primorje uveli su, odnosno će uvesti isti taj red, pa je Koruška uz Tirol još jedina pokrajina u monarhiji, gdje se „desno vozi“. Budući je jednoličnost prometa u interesu javnosti, a ne manje i prometa stranaca predlaže i za Korušku takav red.

Protiv te osnove govorili su neki zastupnici i svoje stajalište poduprli „razlozima“, da se i u Njemačkoj „desno vozi“, te da će izmjena putokaza i uličnih ploča stajati mnogo novaca.

Naravno, da ti razlozi nisu pomogli i sabor je prihvatio osnovu novog cestro-redarstvenog propisa, koji stupa na snagu 1. studena 1914., a zemaljski je predsjednik barun Friess-Skene izjavio, da će oglasima i letacima narod uputiti na novi red. Po tome je u cijeloj monarhiji — izuzevši Tirol — uveden isti cestro-redarstveni propis: lievo vozi, desno se ugiblji!

Kada bi se samo svi toga i držali!

## Naše ceste.

Kad „Hrv. aut. list“ vodim račun o cestama, neka se čuje i ova.

Sredinom srpnja prošle godine putovao sam preko Plitvičkih jezera u Dalmaciju. Razgledavši jezera sjednem u gostionu Đukića da objeđujem; u to bane unutra listonoša i sav

će usopljen: „Svaka nam je minuta bila smrt“. — „Kako to?“ — upitam ga. „Zar nijeste i Vi došli automobilom na Plitvice?“ — „Ne, dragi moj, ja se bojim toga vraga, pa zato najrađe idem pješke“ — odgovorim mu u šali. „Skoro imate i pravo, jer eno jutros po ovim

našim cestama, a navlastito, kada je kiša, između Otočca i Vrhovine svaki nas je čas bilo strah, da nam se automobil ne prevrne“.

Sutradan stigne me na putu, tako užasna vrućina, da sam zaželio sjesti u kakova kola. Malo zatim stignu me jedna kola i stari dobričina, seljak iz Korenice, dozvoli mi, da sjednem. Baš mu hvala! Vozimo se mi po uzkoj cesti — mislim tek pet metara širine — al eto nam u susret teretnog automobila sa drugim prikopčanim teretnim kolima. Nije nam preostalo ino, već saći s kola i preko polovicu ukloniti ih sa ceste na tratinu, da automobil može napred.

Isto poslije podne udari jaka kiša. Ceste su sličile više potocima, nego prometnim putevima. Jedan kilometar pred raskršćem, gdje se dijeli cesta iz Otočca za Plitvice i Gospić, susretnem poštanski automobil. Čim sam ga opazio, uklonim se sa ceste. — Zaista će te biti znatizeljni zašto? — Evo razloga. Spomenuo sam, da je kiša padala i kako su ceste izgledale. Bezbroj kola, što su prije cestom prolazila, ostavila su svoj duboki trag u mekom

terainu ceste, a automobil sada cestom prolazeći nabasao bi na te male udubine i svaki bi se čas naginjao desno-lievo, a kako bi na koji oveći komad šljunka nabasao, jer je cesta bila prilično izderana od kiše, to bi automobil za pet-šest cm. u zrak poskočio. Chauffeur i listonoša također su pri tom odskakivali sa svojih sjedala i paketi na krovu automobila vrzali se amo tamo, samo putnike nijesam vidio, kako se mehanički s automobilom ljuljaju, jer su stakla bila tako zamazana, ko da se auto u blatu kupao.

Dvije sedmice poslije toga prispjeh kući. Sjedeći u čitaonici uzmem „Koprive“, da pregledam slike. Ala, baš sam divnu sliku opazio! Promatrao sam nesreću automobila, kako se prevrnuo, baš na cesti, što ju gore spominjem.

Da se nijesam onog puta sa ceste uklonio, možda bi bio imao smolu, da se onaj auto na me prevrne.

Stoga bi trebalo u svakom broju „Hrv. automobilnog lista“ opetovati apel: Popravljajte ceste!

A. Tadić.

## Statistika nesreća u Zagrebu.

U zadnjem smo broju priopćili statistiku nesreća što su se zbile u Zagrebu tekom prošle godine, a uslijed raznih prometnih sredstava. Svrha je tim publikacijama, da uvjerimo javnost, kako je automobil od svih prometnih sredstava najmanje pogibeljan i kako su neosnovane tužbe onih, koji tvrde, da se uslijed automobila zbiva najviše nesreća.

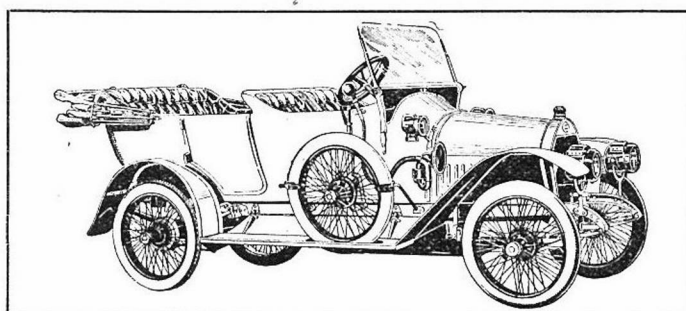
Sada eto priopćujemo statistiku svih takovih nesreća u Zagrebu od kolovoza 1910. t. j. od početka djelovanja „Dobrovoljnog društva za spasavanje“, koju nam je dobrostivo stavio na raspolaganje upravitelj tog društva g. dr. M. Figatner.

Evo te statistike:

| 1910.    |             |                       |                  |             |
|----------|-------------|-----------------------|------------------|-------------|
| Mjesec   | Automobilom | Električnim tramvajem | Kolima i konjima | Željeznicom |
| Kolovoz  | —           | —                     | 3                | —           |
| Rujan    | —           | 2                     | 2                | 2           |
| Listopad | —           | —                     | 1                | —           |
| Studeni  | 1           | 1                     | 2                | —           |

| Mjesec   | Automobilom | Električnim tramvajem | Kolima i konjima | Željeznicom |
|----------|-------------|-----------------------|------------------|-------------|
| Prosinae | —           | —                     | 1                | —           |
| Ukupno   | 1           | 3                     | 9                | 2           |
| 1911.    |             |                       |                  |             |
| Siječanj | —           | 1                     | 1                | 1           |
| Veljača  | —           | 2                     | 1                | —           |
| Ožujak   | —           | 3                     | 1                | —           |
| Travanj  | —           | 2                     | 4                | —           |
| Svibanj  | 1           | —                     | —                | —           |
| Lipanj   | —           | —                     | 2                | —           |
| Srpanj   | —           | —                     | 3                | 1           |
| Kolovoz  | —           | 1                     | 1                | 1           |
| Rujan    | 1           | 3                     | 3                | —           |
| Listopad | 2           | —                     | 4                | —           |
| Studeni  | —           | 4                     | 7                | —           |
| Prosinae | —           | 1                     | —                | —           |
| Ukupno   | 4           | 17                    | 27               | 3           |
| 1912.    |             |                       |                  |             |
| Siječanj | —           | 1                     | 2                | —           |
| Veljača  | —           | 4                     | —                | —           |
| Ožujak   | —           | 3                     | —                | 1           |

# STOEWER

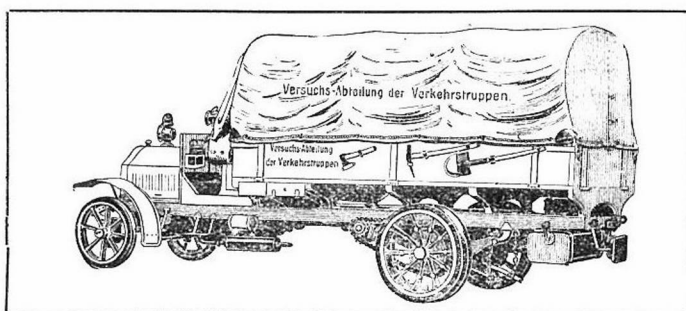


**Putna kola. :: Teretna kola.  
Otpremnička kola. Omnibusi**

## 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.**

| Mjesec   | Automobilom | Električnim tramvajem | Kolima i konjima | Željeznicom |
|----------|-------------|-----------------------|------------------|-------------|
| Travanj  | —           | 4                     | —                | —           |
| Svibanj  | —           | 3                     | 2                | 1           |
| Lipanj   | —           | —                     | 1                | —           |
| Srpanj   | —           | 1                     | 2                | —           |
| Kolovoz  | —           | 1                     | 1                | —           |
| Rujan    | —           | 2                     | 3                | 3           |
| Listopad | —           | —                     | 2                | 1           |
| Studeni  | —           | 2                     | 2                | —           |
| Prosinac | —           | 2                     | 2                | 1           |
| Ukupno   | —           | 23                    | 17               | 7           |

1913.

|          |   |   |   |   |
|----------|---|---|---|---|
| Siječanj | — | — | 1 | — |
| Veljača  | — | 3 | 4 | — |
| Ožujak   | — | 1 | 2 | — |
| Travanj  | — | 1 | 2 | — |
| Svibanj  | — | 6 | 2 | — |

| Mjesec   | Automobilom | Električnim tramvajem | Kolima i konjima | Željeznicom |
|----------|-------------|-----------------------|------------------|-------------|
| Lipanj   | —           | 1                     | —                | —           |
| Srpanj   | —           | 1                     | 1                | —           |
| Kolovoz  | —           | 2                     | —                | —           |
| Rujan    | —           | —                     | 6                | 1           |
| Listopad | —           | 3                     | 1                | 1           |
| Studeni  | 1           | 1                     | 6                | 1           |
| Prosinac | —           | —                     | 1                | 1           |
| Ukupno   | 1           | 19                    | 26               | 4           |

1914.

|          |   |   |   |   |
|----------|---|---|---|---|
| Siječanj | — | 1 | 4 | — |
| Veljača  | — | — | 1 | 1 |

Dakle od sto i sedamdeset nesreća otpada ih na automobil tek **šest**, dakle tek nešto više od 3<sup>0</sup>/<sub>100</sub>! A i te nastaju krivnjom i neopreznosti općinstva.

## Naredba o izpitivanju taksametera.

U „Nar. Novinama“ broj 55. od 9. ožujka priobćena je naredba kr. hrv.-slav.-dalm. zemaljske vlade, odjela za unutarnje poslove, od 3. ožujka 1914. br. 3609., kojom se proglašuje naredba kr. ug. ministra trgovine br. 87.332 ex 1913., izdana sporazumno sa banom kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije u predmetu baždarenja taksametera, koji će se u porabu uvesti na području kraljevina Hrvatske i Slavonije.

Ta naredba u glavnom određuje: Na temelju § 15. zak. članka V., ex 1907. o mjerama, uporabi i kontroli istih određuje se sporazumno sa banom kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije glede baždarenja taksametera, koji će se na području kraljevina Hrvatske i Slavonije u javnom prometu u porabu uvesti, da se za svrhe javnoga prometa obaždaruju takovi taksametri, koji prema duljini prevaljenog puta i trajanja vožnje pokazuju voznu pristojbu najamnih vozova.

Po kojem se sustavu pravljene taksametri mogu podvrgnuti baždarenju, ustanovljuje kr. ug. središnji zavod za mjere putem izkušavanja sustava.

Na pokus predložen sustav taksametera mora sljedećim zahtjevima udovoljiti:

a) Taksametar mora imati konstrukciju za brojenje okretaja i mehanizam ure tako, da

taksametar, kada su kola u gibanju, označuje pristojbu, koja odgovara duljini prevaljenog puta, ako li kola stoje, mora da označi pristojbu, koja odgovara trajanju prošlog vremena.

Dopuštena je i takova konstrukcija taksametera, koja označuje vremensku pristojbu u slučaju, ako se kola tako polagano giblju, da vremenska pristojba nadmašuje pristojbu, koja odgovara duljini puta.

b) Taksametar mora da prema putu i vremenu pristojbe, označene po stepenima različitih pristojbenika, izkazuje u jednoj konačnoj svoti, zbrajajući ih za trajanja svake pojedine porabe kola.

c) Konstrukcija taksametera mora biti takova, da se koli ukapčanje raznih pristojbenika, toli i izkapčanje taksametera a oči udarajućim načinom viditi može, a svako prekopčanje, da se po signalu zvonca dobro čuti može.

d) Konstrukcija taksametera mora biti bez obzira na okretnu os, što služi za spoj sa osovinom kotača, posve zatvorena, te se mora dati sa što manjim brojem biljega osigurati tako, da se bez oštećenja biljega ne može do konstrukcije doći.

e) Konstrukcija mora takova biti, da na njeno djelovanje ne utječe naravno gibanje i drmanje najamnih kola, što nastane kod vožnje.

f) U koliko se mogu na konstrukciji i nadoplatci označivati, moraju se ovi od redovitih pristojba napose izkazivati, nadoplatka neka se daje uložiti, samo nakon ukopčanja taksametra.

g) Dovršetakom uporabe kočije mora mehanizam taksametrove ure stati, čime treba da rieč „ima se platiti“ izmjeni istodobno oznaku vrsti tarife, iz ovog položaja se druga kretnja ne može dozvoliti od postavljanja na „slobodan“.

h) Kada se taksametar izkopča (kod stavljanja na „slobodan“), neka se sve pristojbe automatički brišu.

i) Brojeva ploča taksametra neka bude takova brojeva ploča, kakova je propisana u §-u 8.

Taksametar može se providiti takovom konstrukcijom za kontroliranje izračunavanja, da se iz njenih računskih podataka može ustanoviti svota propisno ubranih voznih pristojba i nadoplataka.

## Jedan spomen dan.

Sedamdesetih godina prošlog stoljeća bio je u tvornici plinskih Deutz-motora namješten mlad tehničar, koji se mnogo bavio mišlju i problemom „Kola bez konja“. Bilo je istina već prije njega ljudi, koji su taj problem povoljno riješili, tako je n. pr. Francez Piere Ravel već 1868. godine imao patent na svoj petrolej-motor, a mehaničar Siegfried Marcus sastavio je g. 1875. u Beču posve uporabiv benzinski stroj, no bez nuždnih sredstava, a i ne shvaćajući važnost svog izuma ostali su neopaženi. Taj pak mladi tehničar znao je sve to uvažiti i 16. prosinca 1886. dobio je patent za svoja motorna kola tjerana benzinom. Bio je to Gottlieb Daimler, otac automobilizma. Rodio se 17. ožujka 1834.

U isto doba rješavao je isti problem njegov drug Karlo Benz, te je dapače došlo i do spora izmedju njih dvojice, koga pripada

prvenstvo na tom polju, no Daimler je na osnovu svojih nacrti i radova dokazao, da je prvi riješio princip eksplozivnog benzinskog motora, a 10. studena 1886. već se on i prvi vozio na motornom biciklu; 1889. konstruirao je prva motorna kola, no tek 10 godina kasnije, 9. rujna 1899. stavljen je u Berlinu u promet prvi automobil.

Time je led bio probijen. Poslovni je svijet u brzo upoznao veliku vrijednost takovih kola, počelo se Daimlerove motore rabiti na motornim čamcima, njima su opremljeni Zeppelinovi zrakoplovi i tako je Daimler zavladao trim elementima: zemljom, vodom i zrakom. On sam već je 14 godina mrtav, no ime njegovo ovjekovječeno je i mi ćemo se uvijek sjećati onog, koji je svijet obogatio tom bogatom tečevinom. — Slava Gottliebu Daimleru!

## Zanimiva osuda.

Okružni trgovački sud u Beču sudio je nedavno u zanimivoj parnici.

Vlastnica tvrdke H. S. Schlosser (Beč IV. Schwarzenbergplatz 15) tužila je trgovkinju Renee Goldschmidt (Beč I. Neuer Markt 14) za izplatu zaslužbe i to u ovoj stvari: R. Goldschmidt upitala je poslovdju tvrdke Schlosser predočivši mu dva pneumatika, da li se mogu popraviti. Ovaj je pneumatike pregledao i rekao, da se dadu popraviti, jer da treba vanjsku oplatu (Gleitschutzdecke) posve izmjeniti. Ujedno joj je dao jamstvo, da će i

oplatu i vulkanizacija t. j. spoj nove oplata sa starom gumom uzdržati 3000 kilometara. No to se nije izpunilo, jer je jedan pneumatik puknuo nakon 600, a drugi nakon 700 klm., te je uslied toga uzkratila izplatu ostatka računa.

Tvrdka Schlosser podnesla je tužbu, u kojoj je navela, da je ona jamčila za novu oplatu i vulkanizaciju, koje su u istinu i posve neoštećene, a puknuo je onaj dio, koji nije bio u popravku. Tužena je opet tvrdila, da je tražila jamstvo, da će pneumatiki rabiti još 3000 kilometara.

Sud je nakon saslušanja vještaka istina odsudio tuženu trgovkinju Goldschmidt, da plati ostatak računa od 35 K za neke druge popravke, no ne treba platiti utuženih 230 K, već se naprotiv tvrdka Schlosser osudjuje, da plati troškove u iznosu od **266 K 60 fil.**

U obrazloženju osude veli se, da je jamstvo tvrdke Schlosser bilo ne-

jasno, jer je svatko mogao i morao držati, da se odnosi na pneumatik kao jednu celinu, a oplata (Gleitschutzdecke) nije posební objekt već sastavni dio pneumatika.

Priobćili smo eto i tu osudu, ne bi li se možda njome u danom slučaju mogao poslužiti i koji naš čitatelj.

## BILJEŠKE

**16.000 kilometara u automobilu.** Ovih je dana završeno veliko automobilsko putovanje, što su ga poduzeli poznati ruski automobilisti Nagel i Wilson. Automobilom od 105/130 PS. sa ocielnim kotačima i obročima od aluminija krenuli su 22. listopada iz Petrograda u Rigu, Berlin, Pariz, Nizza, Marseille, Perpignan, Cartagenu, odavle parobrodom u Oran, da nastave automobilom put u Alžir, Biskru, Tougourt, Bougie, Tunis, Gabes i opet u Tunis. Tu su se ukrkali na parobrod za Palermo, te zadnji dio puta prevalili preko Napulja, Rima, Firenze, Genove i Nizze u Paris. U svem su prevalili 15.319 kilom., no priračunavši vožnje po raznim gradovima i ono, što su bili često zašli na krive ceste, može se reći, da cijeli taj put iznosi 16.000 kilometara.

Naravno, da su putem doživili razne dogovštine, koje će sve iznesti u ilustriranom opisu. Osobite su poteškoće imali sa carinskim činovnicima u Alžiru, koji nisu imali niti pojma o triptique-prometu. No za to su ih odštetile alžirske ceste, koje su bolje od onih u mnogim kulturnim državama. Jedino su u Sahari imali neprilike, jer su kotači propadali u pjesku. U Španiji su pak našli mnoge mostove uslied bujice razorene.

Kada su se vratili u Francezku, svagdje su pobudjivali sveobću pažnju ne samo neobičnim oblikom njihovog automobila, nego napose nebrojenim hotelskim vignetama, koje su pravi mozaik svih mogućih boja i oblika, a ponos odvažnih tih automobilista.

**Zanimiva oklada.** Između članova kr. ug. automobilnog kluba Bele Racza i Stjepana Szemröa došlo je do zanimive oklade. Bela Racz izjavio je, da će sa svojim automobilom

Austro-Daimler 25 HP (Provrt 80 mm stapaj 110 mm) iz Beča stići u Budimpeštu u isto vrijeme, kao i Stjepan Szemrö brzovlakom. Pošto brzi vlak prevali taj put za 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> sata, a cestom je to udaljenost od 250 kilom., to bi B. Racz morao u non-stop vožnji prevladjivati na sat 55'5 kilom., što nije tako laka stvar. Svaki od njih dvoje uložio je za oklaku 15.000 K, a do izvedenja oklade doći će sada u proljeće, čim se ceste izsuše.

**Parnica Levassor-Panhard.** Trgovački sud Seine-departementa sudio je nedavno u parnici, što ju je povela udova ing. Levassora protiv automobilne tvornice Panhard-Levassor. To je društvo od Levassora kupilo sva prava na njegov motor „Phonix“ (Daimler), no uz obvezu, da svoje automobile oprema samo tim motorom, a Levassorovim baštinicima, da od svakog automobila izplaćuje stanovitu svotu. Prošle je godine međjutim to društvo počelo rabiti druge motore kod svojih automobila, čime se je udova Levassora osjetila materijalno oštećenom, te je podigla tužbu na odštetu.

Spomenuti trgovački sud uvažio je tu tužbu i osudio tvornicu Panhard-Levassor na odštetu, koja će se naknadno ustanoviti prema broju automobila bez „Phönix“-motora, a kao predujam na tu globu da udovi Levassor plati pet milijuna franaka.

**Konji i automobili u Parizu.** Nedavno je „Economiste français“ iznio statistiku, po kojoj je broj konja u Parizu od godine 1900., kad je u tom gradu bilo preko 98.000 konja, spao u god. 1911. na 63.000 komada. U daljnje dvije godine je naravno do danas broj konja još više spao. Za ovo je razlog u tom, što su pojedini privatnici napustili konje i naba-

vili automobile. Osobito je pao broj konja, a narasao broj automobila u onim kotarima, u kojima stanuju bogatiji slojevi (7., 8., 16. i 17. kotar). Kako su se automobili umnožili, vidi se po ovim brojevima: god. 1904. bilo je u seinskom departementu 4510 automobila, dakle jedna četvrtina od petine svih automobila u Francuzkoj (20.000). U god. 1912. otpadalo je od 76.000 automobila cijele Francuzke 10.000 njih na grad Paris, a jedan jedini kotar i to 8. imao je sam 3.500 automobila.

**Američka utrka.** Ovih je dana u Newyorku održana velika automobilska utrka, kod koje je bila glavna nagrada skupocjeni vrč, što ga je darovao milijunaš Vanderbilt. Utrci je prisustvovalo preko 150.000 ljudi. Za same utrke došlo je do nekoliko težkih nesreća. Vozač Marquis tako je naglo vozio na jednom zaokretu, da se je automobil izvrnuo i vozač je zadobio smrtne ozliede. Prije početka utrke stajao je jedan od učestnika pred svojim automobilom i pokrenuo motor, a zavor nije bio pritegnut. Automobil je poletio i pregazio vozača, koji je ostao na mjestu mrtav.

Pruga za utrku bila je duga 294 mil. ili 473 km. Pobjedio je De Palma (Mercedes) za 3 sata 5 min. 41 sek. ili u 1 sat 123.49 km., za njim je stigao Borney Oldfield za 3 sata 55 m 1 sek., 3. je bio Casson, 4. Cooper, 5. Jac Riman. Bilo je 16 natjecatelja.

**Automobilska utrka kod Praga.** Četvrta međunarodna automobilska utrka obdržavat će se u Češkoj kod Praga na pruzi Zhoslov—Jilovište dne 5. travnja t. g. Zanimanje je za tu utrku veliko. Informacije daje Češki automobilni klub — Prag I., Ferdinandova ulica broj 35.

## INDUSTRIJALNE VIESTI

**XI. međunarodna automobilna izložba u Pragu.** — Izložba će se držati u Obrtničkoj palači od 12. do 19. travnja. Biti će otvorena od 10 sati u jutro do 7 sati na večer.

Izloženi će biti automobili osobni i teretni, motorne trokolice i dvokolice, razni dieleovi motora, aeroplani, te sve, što pripada automobilizmu.

Svaki učestnik plaća 50 K pristojbine kao jamčevinu.

Za eielo vrijeme dok su predmeti izloženi plaća se 6 K za 1 m<sup>2</sup>, a mora svaki učestnik imati prostora najmanje za 100 K. Onaj, koji ima preko 100 m<sup>2</sup> prostora, plaća razmjerno manje. — Izložbeni predmeti imaju popust na željeznicama Austro-Ugarske, Njemačke i Francuzke.

Izloženi predmeti osjeguraju se za 1<sup>9</sup>/<sub>100</sub> vrijednosti označene cijene.

Vlastnik izložbenog predmeta mora da se sam brine za stolove, ormare ili za što drugo, što potrebuje za dotični predmet, da ga izloži, još se mora skrbiti za čišćenje prašine, dok je izložen.

Usmeni ugovori izmedju izlagatelja, kupca i upravnog odbora izložbe ne vrijede, već sve mora biti pismeno, a u slučaju kakovog spora, odlučuje sud.

A. T.

**Ukrućen benzin.** Kako strukovni listovi javljaju, uspjelo je kemičarima tekući benzin pretvoriti u krutu tvar poput želatine. U tom je obliku benzin mnogo otporniji protiv utjecaja topline, ne izhlapljuje i nije tako eksplozivan kao tekući benzin, a uslied toga ga mogu laglje odpremati. Ukrućeni benzin za dobije i opet nuždna svojstva, ako ga prije uporabe posebnim kemikalijama otopimo.

**Američka automobilna industrija.** Prema službenim podacima sjevero-američkih sjedinjenih država bit će do skora ondje u prometu milijun automobila. Početkom god. 1913. bilo je u prometu 825.000 automobila, od kojih je 1912. godine proizvedeno 270.000. Uzme li se, da je 1913. godine proizvedeno 360.000 automobila — dok neki vele i više — to je kraj sveg velikog eksporta ostalo u Sjedinjenim državama još uvijek toliko, da se može očekivati milijunti automobil u javnom prometu. A ta brojka i nije tako napadna, ako se uvaži, da u Sjedinjenim državama imade 241 tvornica za proizvodnju osobnih, a 280 tvornica za proizvodnju teretnih automobila.

Najbolji pregled te silne industrije pruža netom otvorena XIV. američka izložba automobila, na kojoj su 352 tvornice izložile 500 automobila u vrijednosti od 17,500.000 kruna. Najjeftiniji automobil stoji 1875 K, a najskuplji

37.500 K. U ostalim je američkim gradovima za tu izložbu tolik interes, da su u New-York stizali posebni vlakovi sa članovima raznih automobilskih klubova, da se očekuje upravo orijaški porast broja američkih automobilista.

**Novo osvjetljenje željezničkih brklji.** Od kako se počeo automobilizam razvijati u obći promet, sve se više umnožale tužbe protiv neosvjetljenih željezničkih brklji, koje su skrivile već mnoge nesreće. Željezničke uprave otimlju se toj dužnosti najviše radi troškova za petrolej i vele, da kroz tjedne ovakove svjetiljke u taman gore, jer kroz sve to vrijeme ne prodje dotičnim krajem niti jedan automobil, pak da trošak osvjetljenja nije u omjeru sa polučenom koristi. To je ponukalo na razmišljanje, ne bili se mogle svjetiljke čime god zamjeniti. I našlo se!

U Engleskoj su već duže vremena u porabi Stopp-Adarm-reflektori u kratko nazvani „Star“. To su reflektivna zrcala ispred kojih se nalazi leća od crvenog stakla. Kada se u noći približuje automobil željezničkoj pruzi, a brklje su zatvorene padne svjetlo automobila na „Star“ — koji odrazi crveno svjetlo i upravljač je upozoren na pogibelj. Obavljenim pokusima ostanovljeno je, da se „Star“ reflektori opaze već iz udaljenosti od 175 metara.

I uprava austrijskih državnih željeznica smjestila je na pruzi Kralup—Melnik takove „Star“ reflektore, a ukažu li se praktičnima — o čem nema sumnje — bit će smješteni na svim brkljama austrijskih državnih željeznica. A kada će biti i na našim željeznicama nešto takova uređeno?

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

# AUTOMOBILISTI!

širite i podupirajte

**»HRV. AUTOMOBILNI LIST«**

**jer jedino on zastupa Vaše interese!**

---

Uredništvo pruža upute i savjete u svim pitanjima  
što su u svezi sa automobilizmom, priobćuje opise  
zanimivih putovanja i slike neobičnih zgoda.

---