

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.



Njihove Visosti nadvojvoda prijestolonasljednik
Franjo Ferdinand
i supruga mu vojvodkinja Sofija Hohenberg.

(Žrtve atentata izvedenog u Sarajevu dne 28. lipnja 1914.)

I. HRVATSKI AUTOMOBILNI KLUB.

Predsjednik: Dioniz barun Hellenbach, podpredsjednik: arh. Vjekoslav Heinzel, tajnik: Ferdinand Pajas, blagajnik: Herman Wrastil. Odbor: Ferdinand Budicki, Milan grof Kulmer, Miroslav grof Kulmer, Gustav vitez Pongratz, Ljudevit pl. Raizner, Fran Aurel pl. Türk. Optiran član: Antun Bertani. Revizori: Vilim Haupt, Ljudevit Schlik.

Sportska komisija: Ferdo Budicki, Dragutin Heinzel, Vladimir Junovicz.

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.

U mjesecu srpnju neće se održati redovita sjednica, koja bi se imala održati 17. srpnja, jer su neki članovi odbora odsutni.

Ovogodišnja utakmica I. H. A. K.

U zadnjem smo broju našega lista priobćili osnovu ustanova za ovogodišnju utakmicu I. Hrvatskog automobilnog kluba, koja se održaje dne 12., 13. i 14. rujna o. g. u etapama I. Zagreb-Celovac (Klagenfurt); II. Celovec-Trst i III. Trst-Zagreb. Za tu utakmicu pokazao se je već sada toliko interes, da je uspjeh uslied liepog odziva učestnika već sada siguran. Ovih dana razaslije tajnik prijavnice za učestvovanje, pa se umoljavaju sva gg. članovi, koji kane kod te utakmice učestvovati, da izvole prijavnice što prije vratiti, jer je time olakšan posao oko priredbe.

Budući će tom zgodom I. Hrvatski automobilni klub doći prvi put oficijelno u saobraćaj sa nekim vanjskim klubovima, obratio se je na njih s molbom za suradnju. Radostno moramo iztaknuti, da su se molbi hrvatskog kluba odazvali „Steiermärkischer Automobil Club“, „Club Alpenländischer Automobilisten“, „Kärntner Automobil-Club“ i „Automobile Klub di Trieste“, koji su preuzeli skrb za poredak, a klubovi u Celovcu i Trstu preuzeli su svu brigu za garagiranje i ukonačenje učesnika. Nema dvojbe, da će i članovi „I. H. A. K.“ prihvatiti tu zgodu, te svojim učestvovanjem doprinesti uspjehu te utakmice.

Za što bolju informaciju gg. članova, koji kane učestvovati kod te utakmice priobćujemo ovdje nastavak ustanova i to:

Provedbene ustanove.

§ 1.

Preuzeće automobila.

Svi automobili, prijavljeni za učestvovanje kod utakmice, imaju se do 11. rujna u 11 sati dopremiti u klubski hotel „Royal“. Ujedno valja pokazati upravljačku izkaznicu.

Sportska komisija ustanovit će sve to i odrediti, bude li nužno, balast. Automobili će se vagnuti bez putnika, za koje se sa prtljagom po osobi računa po 90 kg. Vlastnik automobila imade pod prijetnjom izključenja komisiji pokazati sve otvore, koji omogućuju dohvat motora i komisija će ih zatvoriti plombama, te to ubilježiti u putnu knjigu. Za plombe moraju biti pričvršćene uške ili rupe, a svakako se moraju zaporima zatvoriti hladnik, pokrov motora i zaštitni lim (Schutz-Blech) izpod motora, koji mora sizati od hladnika do spojnika (Kupplung).

Bude li sve u redu, to će komisija pričvrstiti na automobil sprjeda i straga broj starta i učestniku uručiti knjigu (Tourenbuch).

ALPINSKA UTAKMICA god. 1914.

Novi veliki uspjesi
Tauril-Pneumatika
Walter Delmar (Benz)
pobjednik
na Tauril-pneumatiku

Inž. ravnatelj Ljudevit Stoll (Austro-Daimler)
Barun Walter Franz (Austro-Daimler)
Egon Saal (Wanderer): počastne nagrade na
Tauril-Pneumatiku.

TAURIL-PNEUMATIK d. d., Budimpešta VI. Mozsar utca 9
(kraj Fövarosi orfeja).

Telefon 99-02, 76-02.

Brzójavi: Pneutauril.

§ 2.

Start.

Start je prve etape u Zagrebu dne 12. rujna u 6 sati u jutro pred hotelom „Royal“, te automobili odlaze redom brojeva dobivenih po športskoj komisiji i to tako, da su automobili jačih motora prije, a slabijih prema broju HP sve kasnije pušteni sa starta. Bude li više učestnika sa posve istim motorom, odlučuje žrieb. Ako je koji automobil na startu, a ne može krenuti radi koje pogreške na motoru ili pneumatiku, to se vrijeme računa kao da je startovao.

Za starta mogu motori stajati, nu na dani znak moraju se u roku od jedne minute staviti u gibanje, inače se ubilježi kaznena točka u smislu ustanova.

Startuju automobili u razmaku od 3 minute.

Kontrolori imaju se prijaviti športskoj komisiji uvijek pol sata prije starta i uza se imati prtljagu, koja je određena sa najviše 15 kg. Kod automobila sa 4 ili više sjedala, pripada kontrolora lievo stražnje mjesto u dnu automobila (Fond), a kod onih sa 2 ili 3 sjedala mjesto s lijeva uz chauffera.

§ 3.

Obskrba benzinom i radnje u etapnim garažama.

Čim automobili stignu u Celovec i Trst, imaju se tako smjestiti jedan kraj drugoga, da se ostali automobili mogu lako smjestiti, te se pokoravati odredbi šefa garaže glede zauzeća mjesta. Član komisije skinuti će zapore, i tada će učestnik i upravljač pod nadzorom kontrolora napuniti rezervoire sa benzinom, uljem i vodom. Kod toga mogu upotriebiti još dva pomoćnika, nu kod svih ostalih poslova (pregledanje motora) ne smije pomagati nitko, te to mogu obaviti samo učestnik i njegov chauffeur. Kontrolor će u putnu knjigu ubilježiti, dali su sve plombe ciele, vrijeme kada su skinute, kada je koji posao počeo i svršen, te kada su plombe i opet stavljene, a po tom se tek može od kola udaljiti, te daljnji nadzor za to određenom odborniku i sigurnosnim organima prepuštiti.

Osobito valja paziti, da se nijedan sastavni dio kola — osim pneumatika — ne odnese iz garaže i sutra dan ne donese natrag.

Pošto se motor ima staviti u gibanje u roku od 1 minute, to mora učestnik ili vozač kontroloru i u garaži uvijek javiti, kada će motor staviti u gibanje. Kontrolor će po uri paziti, i ne stavi li se motor za 1 minutu u gibanje, ima se ubilježiti kaznena točka. Inače nije dozvoljeno niti dirnuti u ručicu motora (kurbel), jer se to bez prijave kontroloru kazni sa 1 točkom eventualno i strože.

Pod stavljanjem motora u gibanje, ne misli se tlačenje zraka u reservoir, nakvašenje karburatora benzinom i slično, pak se sve to ima obaviti prije, no što se počne ručicom motor pokretati.

Učestnik i vozač smiju do svojih kola doći samo sa onim kontrolorom, koji im je taj dan dodieljen, a sljedeće jutro doći u garažu, pol sata prije starta.

U obće u garaži smiju boraviti samo učestnici, njihovi vozači, kontrolori i članovi športske komisije.

§ 4.

Pretjecanje.

Pretjecanje je dozvoljeno samo nakon dozvole obih kontrolora.

Nadalje je dozvoljeno prestići one automobile, koji stoje radi popravka. Ovi prestignuti automobili mogu i opet pretjecanjem doći u u svoj red prema broju starta, nu kod pretjecanja valja se držati svih obćih propisa, a svakako tek onda, kada oba kontrolora to dozvole znakom (biela zastavica). Kontrolori su pak dužni to dozvoliti u svim motiviranim slučajevima.

Za uzpinjanja na brdo, dozvoljeno je pretjecati svagdje, samo ne na zavojima i serpentinama.

Ošteti li stražnji automobil onoga, kojega pretječe, to se i najmanje oštećenje kazni sa 10 točaka. Jedino ako oba kontrolora izjave, da se je to zbilo zato, jer je prednji automobil nenadano promienio smjer vožnje, ne pada krivnja na stražnjeg, već na prednjeg upravljača, koji biva kažnjen sa 10 točaka.

Nije dozvoljeno pretjecati u mjestima, na zavojima, nizbrdice, na cestama užim od 5 metara, a niti kola vodstva utakmice, sudaca i športske komisije, ako ovi sami to ne dozvole. Prekršitelji ove ustanove mogu se i od utakmice izključiti.

§ 5.

Dužnosti vozača.

Vozači su dužni držati se obćih oblastnih propisa i odredaba športske komisije, te se pokoravati ustanovama utakmice i odredbama kontrolora. Nadalje su dužni dati sva razjašnjenja glede nuždih popravaka.

Ošteti li učesnik koji predmet ili rani koje živo biće, a kontrolor to pripiše njegovoj nepažnji, može dotičnik biti i od utakmice izključen.

Za vožnje uzbrdo ili nizbrdo smije se automobil zaustaviti samo radi popravka, a pneumatik se može izmijeniti samo, ako je posve ispražnjen. U takovom slučaju ima dotični automobil stati posve uz rub ceste.

§ 6.

Dužnosti kontrolora.

Razpored kontrolora odlučit će se žriebanjem i svaki dan mienjati.

Kontrolori su po športskoj komisiji imenovani članovi vodstva utakmice, pa su dužni tu častnu zadaću točno vršiti. Napose im je dužnost:

1. Paziti, da se učesnici drže oblastnih propisa i ustanova utakmice.

2. Dozvoliti pretjecanje, gdje je to nužno i opravdano.

3. U putnu knjigu točno ubilježiti sve opazke, koje se odnose na ocjenu automobila, a razilaze li se mnijenja učesnika i kontrolora, imadu obe tvrdnje upisati.

Na koncu svake etape imadu ubilježene opazke učesnik i kontrolor podpisati, te knjigu zato odredjenom članu komisije osobno predati.

4. Kontrolor se smije udaljiti od pridielnog mu automobila samo tada, ako je uvjeren, da se za njegove odsutnosti ne može obaviti nikakav popravak.

5. Kontrolor ima svaki slučaj, koji može uzrokovati izključenje od utakmice, još isti dan prijaviti kojem od sudaca.

§ 7.

Izključenje automobila.

Od utakmice su izključeni automobili, koji:

a) u vrijeme starta nisu na startu, u koliko nisu uslied popravka zakasnili;

b) na koncu etape ne stignu u zajedničku garagu u propisano vrijeme i

c) koji nakon dolazka u Zagreb ne stave svoje automobile na određeno mjesto.

§ 8.

Izložba.

Automobili svih učesnika izložiti će se nakon utakmice u gradskoj jašioni ili kojoj sličnoj zgodnoj prostoriji. U tu svrhu imadu svi automobili učesnika nakon same utakmice stići u dotični prostor i ondje ostati. Jedino se može prtljaga sa rezervnim pneumaticima skinuti. Automobili ostaju ovdje pod nadzorom do 15. rujna prije podne, kada će ih športska komisija pregledati i ocjeniti.

Kod ocjene se kazni: a) slomljen okvir, zapor i ravnalo sa 100 točaka; b) razstajene blazinice (Lager) sa 50 točaka; c) oštećeni važniji delovi motora, koji oslabljuju njegovo djelovanje (osim remena od ventilatora), svako nefunkcionirajuće mienjalo brzine, svinuto ravnalo i osovina sa 25 točaka; d) slomljeno pero (osim uredjaja za smirenje udaraca — Stossdämpfer), zabrtven hladnik sa 5 točaka; e) oštećeni list pera (osim glavnog lista) sa 3 točke. Ostali nedostaci ocjeniti će se prema odluci športske komisije, nu ne kazne se ona oštećenja, koja ne smetaju djelovanju stroja n. pr. svjetiljke, trublje i slično.

*

Do sada su stigle ove prijave za učestvovanje:

Dioniz barun Hellenbach (Dürkopp 100 × 130);

arh. Vjekoslav Heinzel (Opel 84 × 118);

Ljudevit pl. Raizner (Turicum);

Rudolf Gilić (Fiat 80 × 130);

ing. Dragutin Heinzel (Wanderer);

Vladimir Junovicz (Metallurgique)

Miroslav grof Kulmer (Studebaker);

Filip vitez Olschbauer (Fiat 80 × 100);

Josip Seidel (Puch);

Herman Wrastil (Opel 80 × 130);

Franjo barun Offenfels (Austro-Daimler);

Ljudevit Schlick (Opel);

Dioniz Sunko (Daimler);

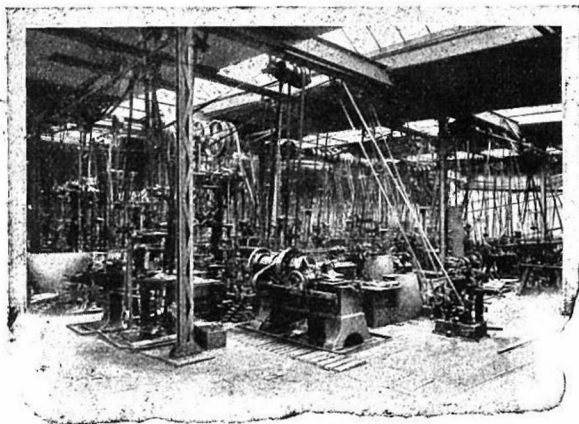
Teodor Mateljan. (Fiat).

Automobilisti! Širite naše jedino glasilo!

Laurin-Klement.

(Svršetak).

Iz te dvorane dolazi se u stariji dio tvornice: tokarnu i brusaonu, medju mnoštvo strojeva, koji upravo smućuju svojom množinom, a od kojih kod laika za letimičnog obilaženja osobitu pažnju i začudjenje pobudjuju neki strojevi, koji posve automatski svijaju željezo. Samo se po sebi razumije, da je svaki ovdje proizvedeni komad prije no što ostavi taj odio, podvrgnut točnoj kontroli na vlastitim preciznim aparatima. Odavle dolazimo u limarski odio, gdje se proizvode hladnici i reservoiri za benzin. Po tom sliedi kovačija sa četiri postepeno sve to jača nakovnja, od kojih je najveći, friktioni nakovanj težak 600 kg. Uz kovačiju nalazi se dvorana za izpitivanje motora, svakako jedan od najvažnijih uredjaja tvornice u kom se s najvećom pažnjom i pozornošću ispituju motori. Svaki od motora

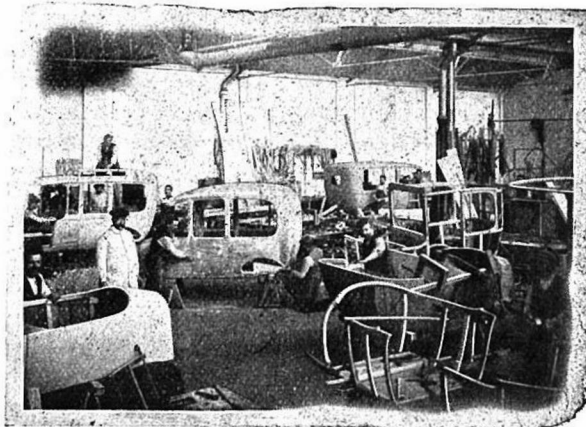


Dvorana za izpitivanje motora.

ostavi se najmanje dva dana na kojoj od tih sprava; nakon pokusa o ustrajnosti poduzimlje se pokus s potpunim opterećenjem i kod najvećeg broja okretaja u minuti. Opaži li se, da koji motor nije posve u redu i bez prigovora vraća se natrag u odio za motore. Nu i svi ti pokušaji nezadovoljavaju. Sada dolazi motor u odio nazvan kontrolna postaja u kom prava elita radništva obavlja superreviziju. Ovdje se svaki stroj još jedanput posvema razloži, da se mogu još kakove eventualne pogreške popraviti. Sada se motor ponovno složi, stavi se na kontrolni stroj na kratki ali oštri pokus, a tada tek nakon ponovnog istraživanja blazinica ugradi se u donji stalak. Usljed izvanrednog točnog i sa-

vjesnog ispitivanja i iskušavanja motora preostaje vozaču, koji preuzima donji stalak iz odjela za montiranja dovoljno prilike i vremena, da se bavi organima donjeg stalka, jer se samo u preretkim iznimkama dogodi, da se za ispitivanja donjeg stalka što god na motoru pokvari. Uz kontrolnu postaju nalazi se odio za velike pluzne motore po 80 HP, od kojih je jedan veliki eksemplar na ljetošnjoj praškoj automobiilnoj izložbi uslied svoje potpuno savršene konstrukcije pobudio interes i začudjenje svih strukovnjaka.

Najinteresantnije je, ako udjemo u stolarnicu, u kojoj se godišnje izradi do 1000 ka-



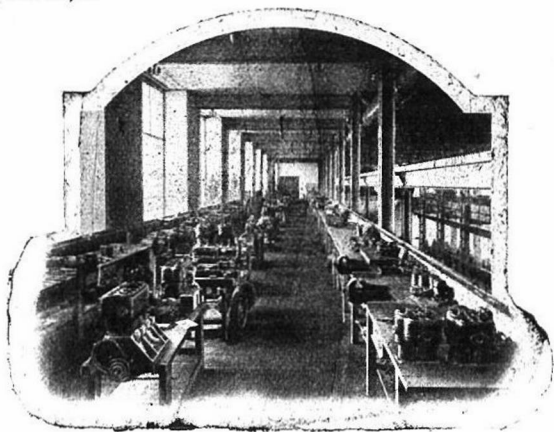
Stolarija.

roserija. U velikoj dvorani nalazi se liep broj najmodernijih strojeva za obradjuvanje drva. Otpadci drva usišu se velikim ventilatorima te kroz dosta široke mreže odvode izravno u kotlovnicu, što se nalazi u pokrajnoj stolarnici. U istom se odjelu izradjuju takodjer



Tapetarija.

dielovi za okivanje karoserije, te pripremaju i primjenjuju štitnici. Sada putuje karoserija u pokostarnicu, a nakon osobito pomno obavljenog ličenja u tapetarnicu, u kojoj vidimo stroj, što izrađuje jastuke, kojim se vrijeme za izradjivanje jastuka upravo za polovinu skraćuje.



Odio za montiranje.

Po tom dolazimo u odio, gdje se dovršava montiranje i gdje ćemo uvijek naći velik broj već posve dovršenih kola.

Prije no što odemo iz tvornice, zavirit ćemo u još neke odjele, što se nalaze uz tvornicu. To su odio za poniklovanje, za izradjivanje

orudja, u kom se najviše izrađuje orudje za strojeve, što obrađuju željezo. Tada slijedi popravljajna motornih dvokolica i automobila, koji imaju posebne uređaje za ispitivanje strojeva i u kojima se često najedamput nalazi po trideset automobila radi popravka, pregledbe i novih konstrukcija. Konačno su tu ogromna skladišta, u kojima se nalazi surovi materijal, te gotovi sastavni dielovi.

Za tvornicu je vrlo važan novi uređaj industrijalne pruge; malena lokomotiva sa eksplozivnim motorom vuče teretne vagone s obližnjeg kolodvora do stovarišta u tvornici, a gotovi automobili natovare se u radionicama odmah na vagone te mogu bez daljnjih poteškoća, što kod pretovarivanja na kolodvoru uvijek nastaju, odmah krenuti put svojih odredišta, kod čega prevale često i vrlo daleke putove.

Kako smo već spomenuli, proizvodi tvornica godišnje do 1000 motora; potražba za njezinim kolima sve to više raste, a njezini se proizvodi ne traže samo u tuzemstvu, već se velik dio njezinih proizvoda i izvozi u inozemstvo. Tako je na pr. tvornica pred kratko doba kraj sve oštre konkurencija raznih njemačkih, franceskih i švicarskih tvor-



Laurin & Klement poštanski automobili na putu iz Kotora na Cetinje.



Laurin & Klement automobili crvenog križa u Craoj Gori za balkanskog rata.

nica primila od srbske vlade narudžbu za devet omnibusa za srbske državne pruge. U Rusiju, zemlju gdje na tom polju vlada najveći luksus i gdje automobili moraju biti nevjerovatno otporni, odlazi gotovo četvr-

tina godišnje proizvodnje. Sve su to okolnosti, koje najjasnije dokazuju sposobnost tvornice, te odličnu prvorazrednu kakvoću njenih proizvoda, pa je svaki dalnji komentar suvišan.

Statistika nesreća u Zagrebu.

Prema podacima „Dobrovoljnog društva za spasavanje“ zbile su se u Zagrebu sa raznim vozilima i po mjesecima nesreće:

Mjesec	Automobilom	Električnim tramvajem	Kolima i konjima	Željeznicom
Siečanj	—	1	4	—
Veljača	—	—	1	1
Ožujak	—	3	—	2
Travanj	—	1	4	—

Mjesec	Automobilom	Električnim tramvajem	Kolima i konjima	Željeznicom
Svibanj	—	—	3	—
Lipanj	—	1	1	—
Ukupno	—	6	13	3

Dakle u šest mjeseci 22 nesreće, a niti jedna od tih nesreća nije prouzročena automobilom.

Alpinska utakmica.

Od 14. do 23. lipnja održana je utakmica c. kr. austrijskog automobilnog kluba, poznata pod motom: „Kroz Alpe“.

Interes je za tu utakmicu bio neobično velik, te su bila prijavljena za učestvovanje 82 automobila, od kojih je 75 startovalo. Pojedine etape bile su vrlo naporne, a dvie su radi nevremena morale biti skraćene.

Kraj svih tih poteškoća postignut je vrlo povoljan rezultat.

Bez ijedne kaznene točke stigli su na cilj: 5. Janes Radley (Rolls-Royce).

15. Grof Alexander Kolowrat (Laurin & Klement).

22. Walter Delmar (Benz).

36. Direktor August Horch (Audi).

37. Ingenieur Alexander Graumüller (Audi).

38. Nadingenieur Hermann Lange (Audi).

39. Louis Obruba (Audi).

40. Muhri (Audi).

41. Direktor Ferdinand Porsche (vozač Franz Henschel, Austro-Daimler).

43. Prinz Ilija od Parme (Austro-Daimler).

46. Antun Czech (Austro-Daimler).

Alpinska utakmica 1914.

cca. 3000 kilometara

ALEKSANDER grof KOLOWRAT

na automobilu

Laurin & Klement

**pobjednik
za prelazni alpski dar.**

Automobil Laurin & Klement

kod alpskih utakmica

1910

1911

1912

1913

1914

**kroz svih 5 godina uzastopce
na prvom mjestu.**

LAURIN & KLEMENT, MI. Boleslava
tvornica automobila.

SKLADIŠTA: Wien I. Kaiser Wilhelmsring 20. Prag, Jozefské Naměstí 6. — Budapest VI.,
Andrassy-utca 10.

ZASTUPSTVA: Brno: V. Stěfan, ulica Rikarda Wagnera br. 6. — Linz: Aumayer, Land-
strasse 55. — Dječín: F. Prochaska, Stefaniestrasse 55. — Graz: G. Diescher, Pein-
lichgasse 13. — Innsbruck: Holzhammer (bei der Triumpförfte. — Trst: E. Koller,
Via San Francesco. — Bos. Kostajnica: Fabić i drug. — Lavov: Cr. Hinzinger, Lwov-
ska 48. — Zagreb: Prva hrv. tvornica strojeva i lievaona željeza d. d.

- 48. Martin Schneeweiss jun. (Fiat).
- 49. Marcellino (Fiat).
- 50. Bettaque (Fiat).
- 52. S. de Jong (Minerva-Knight).
- 53. Direktor Karl Klinkosch (Minerva-Knight).
- 58. Robert Koch (Opel).

Kaznene točke dobili su: III. kategorije (najlaglje):

- 3. Vladimir barun Steinheil (Gräf & Stift) (1).
- 11. Rudolf Lembacher (Gräf & Stift) (1).
- 31. Dr. Otto Strauss (Puch) (5).
- 46. Direktor L. Stoll (Austro-Daimler) (1).
- 69. Käppel (Hansa) (6).
- 70. Parys (Hansa) (10).
- 71. Karl Köhler (Hansa) (10).

II. kategorije:

Hermann (Puch) (5).

III. i II. kategorije:

Egon Saal (Wanderer) (3. II. i 8. III.).

I. kategorije:

- 19. Grof Schönfeld (Fiat) (33).
- 27. Zak (Praga) (3).
- 30. Dr. Karl Eugen grof Lemberg (Puch) (87).
- 44. Barun Walter Franz (Austro-Daimler) (3).
- 51. Barun Hans Malberg (Fiat) (63).
- 54. Barun Arno Feilitzsch (Minerva-Knight) (6).
- 55. Austin (Austin) (19).
- 60. Weiler (Darracq) (157).
- 66. Berthold (NAG) (293).
- 72. Direktor Schwarz (NSU) (90).
- 74. Pollitzer (Protos) (204).

Raznih kategorija:

- 1. August Rose (Benz) 7. prve, 39. treće.
- 2. Helene Hauswaldt (Benz) 137. prve, 11. treće.
- 9. Maynard (Cadillac) 1159. prve, 5. druge, 6. treće.

12. Gjuro Paulmann (Horch) 15. prve, 3. druge.

20. Waterhouse (Vauxhall) 25. prve, 1. treće.

25. Sirucek (Praga) 338. prve, 15. druge 15. treće.

28. Golliasch (Raba) 1. prve, 9. druge.

33. Skorpiel (Puch) 162. prve, 10. druge, 10. treće.

47. Lange (Protos) 16. prve, 1. druge.

59. Schlosser (Darracq) 274. prve, 5. treće.

65. Vitak (Nag) 5600. prve, 6. druge.

67. Gerin (Nag).

68. Zerbst (Nag) 34. prve, 5. druge.

Team-nagrada:
tvornice Audi i Hansa.

Prelazni Alpinski dar

što ga je c. k. Austrijski automobilni klub namienio onome, koji godine 1912., 1913. i 1914. postigne u Alpinskoj autakmici najbolji uspjeh t. j. najmanji broj kaznenih točki, izvojštiše s jednakim pravom:

Generaldirektor S. de Jong (Minerva).

Nadingenieur Hermann Lange (Audi).

Ingenieur A. Graumüller (Audi).

Louis Obruba (Audi).

Grof Alexan. Kolovrat (Laurin & Klement).

Dar je vriedan 10.000 K, a morao bi definitivno odlučiti žrieb. Pošto bi time samo slučaj odlučio koga će zapasti, a ostali bi bili nepravom prikraćeni, odlučeno je, da svaki od njih dobije reprodukciju, a original ostane u posjedu kluba.

Time bi niz Alpinskih utakmica bio završen i c. kr. Austrijski automobilni klub nije bio namjeravao do godine sličnu utakmicu prirediti. No svi automobilni krugovi obratili su se na njega s molbom, da i do godine priredi sličnu utakmicu, pa je nade, da će ta želja biti i uvažena, što je i posve opravdano, jer su Alpske utakmice po svojim poteškoćama, a i po uzornoj organizaciji postale najglasovitijim svietskim utakmicama.

VIESTI.

Priznanica Tauril-tvornici. Nakon dovršene utakmice kroz Karpate, primila je Tauril-tvornica u Budimpešti (VI. Mozsar utca 9) ovo laskavo pismo: Iskreno me raduje, što

Vam mogu javiti, da su mi za utakmicu kroz Karpate poslani Tauril-pneumatiki (okovani vanjski pneumatik i zračne cjevi 815 × 105) na mom 27 Hp Daimler-Automobilu uzdržali bez ikakovog prigovora cijeli taj, 2500 klm. dugi i mjestimice — kako je poznato vrlo teški put.

Za cilog puta nisam imao niti jedan pneu-defekt, te sam uvjeren, da ću s tim istim pneumatikima moći uzdržati još nekoliko hiljada kilometara.

Uz podpuno priznanje vašem izvrsnom proizvodu, bilježim se vrlo zahvalni
odani Vam

Ljudevit Markus,
major generalnog stožera, šef generalnog
stožera kr. ug. 41. domobr. 1. povozne
divizije u Budimpešti.

Jubilej automobila. Naskoro će se zabilježiti u bečkom uličnom saobraćaju zanimljiv događaj: upisat će se broj 7000 u listinu automobila. To je zacijelo vrlo lijep broj za bečki velegradski promet. A može biti, da je to i dokaz za njegov vrlo razvijen promet. Neka poslovica tvrdi, da brojevi pružaju dokaz. Berlin se uzima kao uzor razvitog prometa, a ipak on ima samo 9140 automobila, ali za jedan milijun više stanovnika, nego li Beč. Dakle u razmjeru ima Beč više automobila, nego li Berlin. Ovih 7000 automobila otpada na razvitak prometa zadnjih deset godina. Ulični se promet u Beču u svakom pogledu reformira, preobrazuje i modernizira. Prije dvanaest godina, automobilu su se u Beču čudili isto kao prije pedeset godina parnim lokomotivama. Automobil brzo zavlada na svim poljima velegradskog prometa, što se opet može uzeti za dokaz, da njegova uporaba zbilja odgovara u svakom pogledu. G. 1906. izašla je u Beču prva odredba, koja se tiče prometa sa automobilima. Kasnije su se te odredbe na temelju skupljenih iskustava, povećale i proširile, tako, da su sada u svakom pogledu sposobna sredstva za red i razvitak. Kao svaka novost u uličnom prometu, tako je izazvao i automobil prvih godina mnogo nezgoda. A takih je nezgoda bilo i od bicikla i tramvaja. Svijet se morao najprije naviknuti na brzinu tih kola. Sada je već taj velegradski razvitak automobilnog prometa prebolio svoju dječju bolest. Ne čuje se često o nesrećama, što se tim više mora cijeniti, kada se pomisli, da bečke ulice nikako ne odgovaraju

prometu sa 7000 automobila, koji manje više svi jure po središtu grada. Po nazoru mjero-davnih stručnjaka, neće se još za dugo do-vršiti razvitak prometa sa automobilima. Te-retni će se automobili još umnožiti, a i auto-taksi rastu, isto tako se množe privatni auto-mobili, pak se stoga može sa sigurnošću očekivati, da će Beč već za koju godinu postignuti ogromni broj od hiljade automobila.

— Grad Zagreb imade sada upravo 90 auto-mobila, što je za naše prilike svakako lep broj.

Poštanska automobilna pruga u Novoj Srbiji. Vrlo je zanimivo motriti, kako se bal-kanske države od posljednjeg rata brzo opo-ravljaju i brinu oko rješenja narodno-gospo-darstvenog pitanja u novim krajevima.

U prvome redu treba spomenuti Srbiju, koja se trsi da što brže k staroj domaji pri-poji nove zemlje, ne samo vojničkom silom, već u glavnom pružanjem materijalnih pro-bitaka.

Pošto gradnja željeznice iziskuje ogromne izdatke i mnogo vremena, odlučila je srbiska vlada stvoriti nekoliko automobilnih pruga za dopremu pošte, osoba i robe, od kojih je naj-vaznija Veles-Prilep-Bitolj (Monastir), u svrhu da priključi ovo posljednje mjesto k željeznič-koj mreži, bez da bi bilo potrebno putovanje preko Soluna.

Uredjenje ovih automobilnih pruga bilo je povjereno posebnom konsorciju u Beogradu, koji se odlučio za kola tvrtke Laurin & Klement i naručio je prije nekoliko dana devet automobila, da služe prometu na pruzi Veles-Prilep, Prilep-Bitolj.

Unatoč velike konkurencije franceskih, švi-carskih i njemačkih tvornica dobila je pred-nost češka tvornica u Mladjoj Boleslavi, čija su kola Crnoj Gori najboljih dokazom iz-vrstne konstrukcije.

Ova narudžba najvećim je uspjehom naše najveće tvornice automobila, a imade i za nas znatnu vrijednost, jer se nadamo, da će biti početkom boljih trgovačkih odnošaja Sr-bije s nama.

?? Da li sam naručio »Priručnik« ??

MALI OGLASNIK

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

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

Chauffeur veoma inteligentan, oblasno izpitan, izučeni strojarski bravar, govori i piše podpuo hrvatski i njemački, traži mjesto. Bio je do sada u gosposhijskoj službi. Ponude pod „Chauffeur 1274“ na Annoncen-Expedition M. Dukes Nachf. A. G., Beč I/1.

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

Chauffeur traži mjesto; svršio s dobrim uspjehom chauffeursku školu, 25 godina star, neoženjen, rimo-katolik, govori hrvatski, slovenski i njemački. Može odmah nastupiti. Adresa: Ferdinand Koiss, Wien III., Markhoffgasse Nr. 10, St. 3, Thür 40.

Fiat-automobil, posve dobro uzdržan, prodaje se. Uplati Stjepan pl. Leitner, veleposjednik, Jalkovec-Varaždin.

Automobile prodajem i to: Mercedes 18/24 HP. (dvie karoserije) i Puch 16/18 (Landaulette). Oba sam automobila tek prije 11 mjeseci nabavio, te gotovo i nisu rabljeni. Kupci neka se obrate na uredništvo našega lista.

Jeftino prodaje automobile, raznih tvornica, rabljene, uz polovinu cijene: 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.

Po c. i kr. vojnoj upravi za privatnike sa 10.000 kruna subvencionirani teretni automobili (motorna kola i prikolica 8 tona nosivosti) nalaze se u Ugarskoj tvornici vagona i strojeva d. d. u Gjuru spremni za odpremu. Interesenti dobe od ravnateljstva tvornice bezplatne obavijesti.

Automobil

»ITALA« - 100 HP

izvrstna kola, osobito za brdovite krajeve

prodaje se

radi smrti vlasnika uz vrlo umjerenu cijenu. Automobil je u vrlo dobrom stanju, te snabdjeven sa svim pripadajućim orudjem i potrebštinama. — Ujedno se zajedno sa automobilom ustupa i chauffeur, vrlo sposoban mlad čovjek, domaći sin. — Pobliza adresa u našem uredništvu: Zagreb, Prilaz 50/II. - Telefon 17-90.

Oglašujte u našem listu

jer je najrazšireniji u hrvatskim krajevima.