

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 Mercep, 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 12 godišnje. Doživotni članovi plate K 500, a utemeljitelji povrh redovite godišnje članarine još i prinos od K 200. — Prijave novih članova prima tajnik.

*

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

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

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

C. k. zemaljska vlada za Kranjsku.

Broj 35017. Ljubljana, 6. siečnja 1914.

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

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

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

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

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

Statistika nesreća u Zagrebu godine 1913.

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

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

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

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

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

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

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

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

U postotcima najme iznosi broj nesreća po uzrocima: kola i konji 52⁰/₀; električni tramvaj 38⁰/₀; željeznica 8⁰/₀, a automobil tek 2⁰/₀.

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

Uzdržavanje acetilen-aparata.

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

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

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

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

TAURIL

snimive obruče

**Snimivi TAURIL obruči
su najbolji i najjeftiniji.**

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

Tauril-Pneumatik

dioničarsko društvo

Budapest VI., Moszar-utza 9.

(Kraj Fövarosi Orfeja)

Telefon broj 99-02.

Brzojav. adresa: Pneutauril.

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

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

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

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

Kod napaljivanja svjetiljki treba osobito oprezno postupati. Prije no što se otvori pipac plinske ciev na razvijlaču, valja otvoriti na svim reflektorima vratašca. Propusti li se to učiniti, lako nastane od žigice malena eksplozija, koja oprži vozačevu ruku, a može oštetiti i reflektore. Ako je slučajno posve mirno vrijeme, dobro je u svaki reflektor malo puhnuti, da se odstrani suvišni plin.

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

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

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

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

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

Držeći se tih pravila imat ćemo na putu uvijek sigurnu i dobru razsvietu, a i sam će aparat kroz mnogo godina biti uporabiv.

Kr. zem. nadcestari i njihova beriva.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

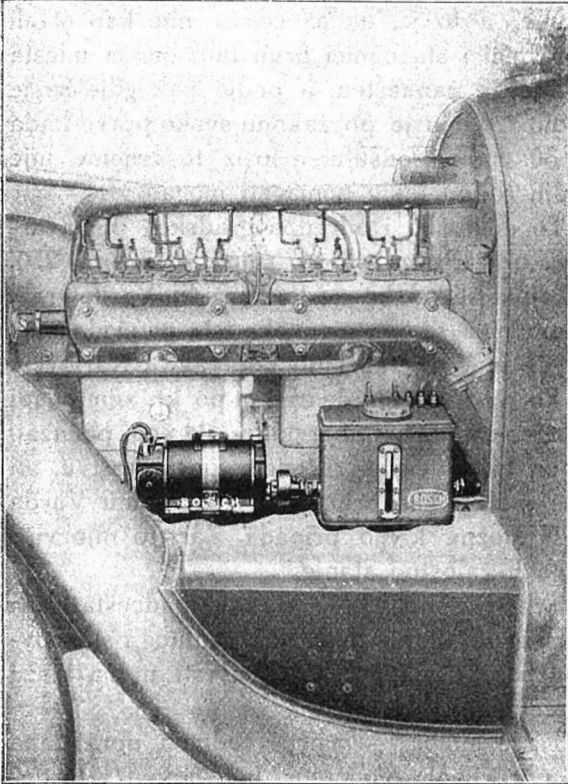
Boschov dinamo stroj za automobile.

Pitanje razsviete automobila isto je tako staro kao i sami automobili; no o razsvieti prometnih sredstava razmišljalo se već davno prije. Kao prva razsvieta služile su svieće. Čim je izumljen bicikl, zamijenjena je svieća uljenom svjetiljkom, no i ta je doskora zamijenjena acetilenskom razsvietom. U to vrijeme pada i sastav prvog automobila, koji je tako-

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

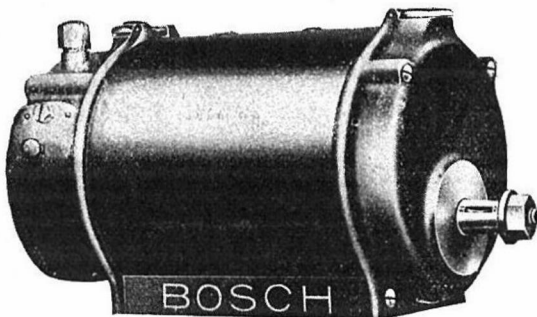
te su na tom polju tehnike polučeni veliki uspjesi. I to međutim nije stručnjake zadovoljilo, jer su se osjetile nove potrebe.

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



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

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

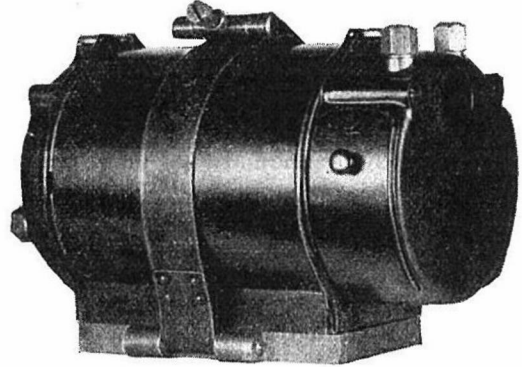


Sl. 2. Bosch-ov dinamo stroj.

aparatus za bezprikornu i sigurnu razsvjetu električnom strujom.

Za to je vrijeme i tehnička tvornica Roberta

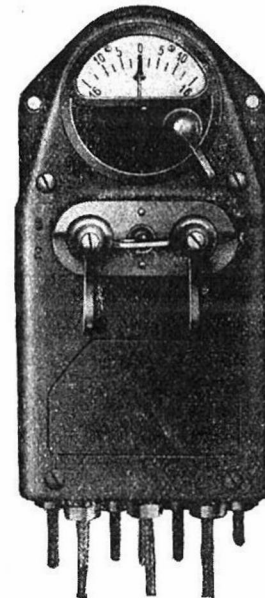
Boscha u Stuttgartu izvela pokuse sa novim strojem, koji je u pitanju automobilne razsviete izveo pravi preokret. Na osnovu bogatog izkustva na polju automobilizma i elektrotehnike sastavljen je aparat, koji ne samo da



Sl. 3. Dinamo sa sponom.

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

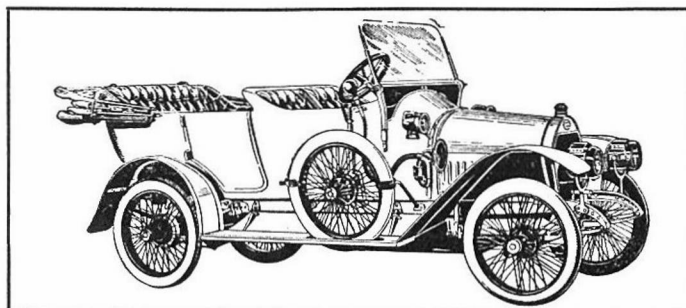
Taj Boschov dinamo stroj za proizvodnju jednosmjerne struje (sl. 1.) malena je sprava, koja je tako sastavljena, da se lako smjesti uz motor (sl. 2.). Pomoću remena ili lanca tjera ga motor, no jednostavnom se polugom i opet izkopča, te n. pr. danju posve miruje.



Sl. 4. Ukopčalo Bosch-ovog dinamusa.

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

STOEWER

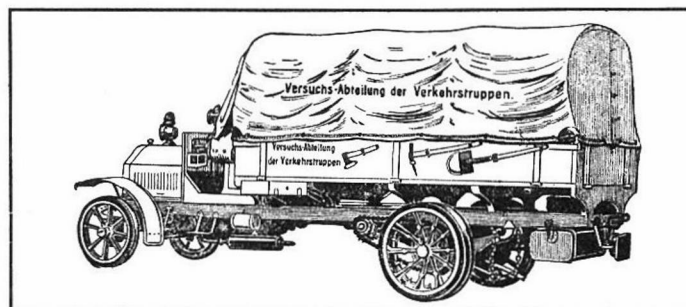


**Putna kola. :: Teretna kola.
Otpremnička kola. Omnibusi**

Gebrüder Stoewer

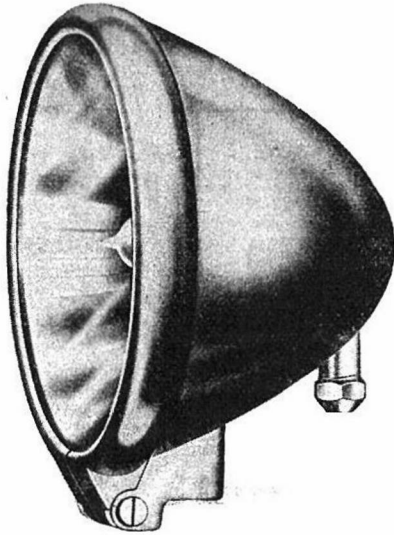
Tvornica motornih vozila.

Osnovano god. 1896. Stettin Osnovano god. 1896.



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

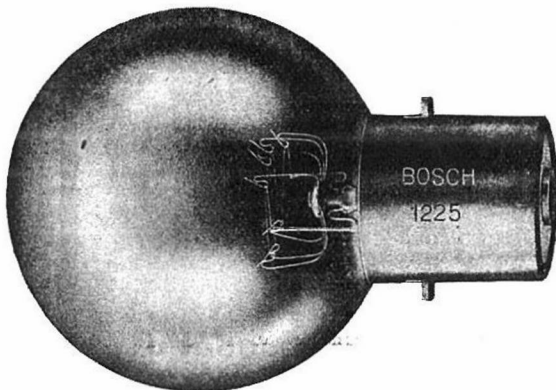
dinamo željeznom sponom poput magneta (sl. 3.), pa se za čas ovaj stroj izvadi i opet pričvrsti. Budući je za proizvodnju jednoličnog svjetla nužno i jednolično okretanje dinamo stroja, a automobilni motor se često vrlo nejednolično kreće, uređen je posebni regu-



Sl. 5. Bosch-ov reflektor.

lator napetosti, koji eventualne razlike izravnavava. Isti regulator priče, da baterije nebudu nakrcane prejakom strujom, čime bi se oštetile.

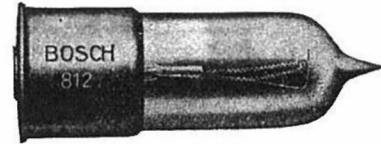
Ormarić za izkapčanje i ukapčanje struje (sl. 4.) izradjen je vrlo spretno, te primijenjen ostalom uređaju izpred upravljača. Automatskim uređajem ukopča on dinamo-aparat ako su baterije prazne, a kada su nakrcane i opet



Sl. 6. Žarulja za Bosch-ove reflektore.

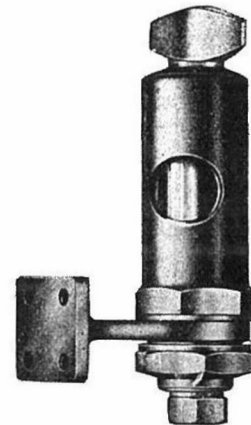
ga izkopča. Na njemu se nalaze Volt- i Ampere-meter, te ukopčala. Posebnim ključem pričvrste se oba ukopčala u okomitom smjeru i nitko nepozvani ne može ukopčati aparat.

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



Sl. 7. Žarulja za Bosch-ove svjetiljke.

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



Sl. 8. Stražnja Bosch-ova svjetiljka.

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

Bosch dinamo stroj proizvodi neko 100 Watta, a trajno daje 7.5 Ampera kod 13.5 Volta bez da se ugrije, no u slučaju potrebe može se kroz kraće vrijeme i više, dapače i dvostruko tako jaka struja proizvesti. To se n. pr. zbiva ako osim razsviete mora još i baterije krcati. Uredjaj stroja je takav, da već kod 350 okretaja u minuti proizvodi 12 Volta. Najveći dopušteni broj okretaja je 3000, pa se kod običnih motora sa provrtom do

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

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

BILJEŠKE

Automobilska utakmica kroz Zagreb.

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

Klub automobilista alpskih zemalja obratio se je na „I. Hrvatski automobilni klub“ sa molbom za pripomoć i suradnju, koju mu naš klub svakako ne će uskratiti.

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

Konkurencija pomoćnih magneta. Povo-dom održanja utakmice «kroz Karpate», što će se održati početkom lipnja o. g., priredjuje kr. ug. automobilni klub i konkurenciju pomoćnih magneta.

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

Neprilike osiječkog autobusa. Dne 11. o. mj. oko 4 sata poslije podne zbila se u Osijeku automobilska nesreća. Nedaleko Dravskog mosta oskliznuo se autobus i zahvatio braću Ivana i Tomu Rippela. Obojica su zadobila teže ozliede.

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

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

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

INDUSTRIJALNE VIESTI

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

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

Budimpešta, 18. prosinca 1913.

P. T.

Tauril Pneumatik dion. društvo

Budimpešta.

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

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

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

i t. d. i t. d.

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

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

s poštovanjem

Budimpeštansko automobilno prometno
dion. društvo.

Kaldi v. r.

Haltenberger v. r.

Tauril Pneumatik dion. društvo, Budapest VI.

Moszar utca 9. (kraj Fövarosi orfeja).

Brzjavici: Pneutauril. Telefon 99—02.

Nekaj se pripetilo . . .

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

Kondukter: Stajevac!

Stranac: Gdje smo sada?

Kondukter: V Stajevcu! Hoćete ausštajgati?

Motor? Rr—r—r—r!

Pesimista! Bog zna jeli bumu danas došli v Sanobor?

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

Pesimista: Pa kaj nemre taj automobil hitreše voziti?

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

Motor: Krr—r—kr!

(Na cesti buka.)

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

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

Motor: Rrrrk—krr!

Jedna gospodja: Mi bumo predi pešice došli!

Druga gospodja: Pak idmo pešice! Čujete kondukter — mi bumo ausštajgali!

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

Kondukter: Vaha — Vaha! Stani!

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

Motor: Rrr—krr—rk!

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

Motor: Rrr—Rrrrk!

INDUSTRIJALNE VIESTI

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

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

Budimpešta, 18. prosinca 1913.

P. T.

Tauril Pneumatik dion. društvo
Budimpešta.

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

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

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

i t. d. i t. d.

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

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

s poštovanjem

Budimpeštansko automobilno prometno
dion. društvo.

Kaldi v. r. Haltenberger v. r.

Tauril Pneumatik dion. društvo, Budapest VI.

Moszar utca 9. (kraj Fövarosi orfeja).

Brzójavi: Pneutauril. Telefon 99—02.

Nekaj se pripetilo . . .

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

Konduker: Stajevec!

Stranac: Gdje smo sada?

Konduker: V Stajevcu! Hoćete ausštajgati?

Motor? Rr—r—r—r!

Pesimista! Bog zna jeli bumu danas došli v Sanobor?

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

Pesimista: Pa kaj nemre taj automobil hitreše voziti?

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

Motor: Krr—r—kr!

(Na cesti buka.)

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

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

Motor: Rrrrk—krr!

Jedna gospodja: Mi bumo predi pešice došli!

Druga gospodja: Pak idmo pešice! Čujete konduker — mi bumo ausštajgali!

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

Konduker: Vaha — Vaha! Stani!

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

Motor: Rrr—krr—rk!

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

Motor: Rrr—Rrrrk!

Stranac: Ide polahko ali sigurno!

Konduktër: Sad bum ipak pogledel, kaj se to pripetilo. (Skoči sa autobusa i potrči do chauffeura te sjedne uz njega.)

Stranac (očajan od dosade počne razgovor): Molim Vas, zar se ovo mjesto, kroz koje smo se sad provezli, u istinu zove „Stajevac“. Ja ga ne mogu naći u „vodiću“. U obće je Zagreb čudan grad. Pitam gdje je Tkalčićeva ulica, a nitko ne zna; drugi mi opet govore o „Fühplacu“, treći me upute na stari „banhof“, u obće nikako ne mogu u „vodiću“ naći ono ime, koje mi tko od prolaznika spomene.

Konduktër (vratio se sa opažanja, važno): Nekaj se pripetilo. Šafer nikak ne mre s „prve“ preći na „drugu“.

Motor: Rrk — krks —!

Konduktër: Pak je stal!

Gospodje: Mi idemo rajši pešice!

Konduktër: Naj počekaju — još samo malo. Bu već išlo.

Jedan kočijaš: Hop — plac! Vu gnite se!

Glas osvetnika: U kraj — u kraj autobuse! (Upravljač zaveze na rub ceste i muči se oko poluge za brzinu).

Optimista: Taki smu v Pocusedu!

Pesimista: Kaj samo nacukava tu mašinu!

Konduktër: Rad bi ajnšaltal na drugu, pak nemre; a pri onomu drugomu je letel...

Pesimista: ... kak strelica, već znamu. Ali ov bi šafer moral svoj posel bolje razmeti. Samo fušari!

Optimista: Pri Aralici v Pocusedu bumu gablali i gucnuli kupicu staroga. Moramu se obskrbeti. Bog zna, kad dojdemu v Samobor!

Motor: Rrrr — joj — na!
(Autobus stane).

Zbor osvetnika (pjeva rugalicu).

Angjeospasitelj: (doveze se u obličju člana „I. Hrvatskog automobilnog kluba“ i zaustavivši svoj auto pita upravljača): Kaj Vam se pripetilo?

Upravljač: Kaj ja znam! Nede! Z Jelačićplaca se do sim vozimu već dve vure, a furt z „prvum“. Na „drugu“ nikak ni moći ajnšaltati.

Angjeospasitelj: Hm! A gdi Vam je druga?

Upravljač: Kad bi ja to znal, em bi već bil nazaj ze Samobora! Ali to ni krivo. Nekaj se je v motoru pripetilo.

Angjeospasitelj: Ali — gdi Vam je „druga“?

Upravljač: Gdi? — Tu — vite!

Angjeospasitelj: A jeli za sigurno tu?

Upravljač: Nek gdi?

Angjeospasitelj: To bi mogel biti šaltung za „nazaj“!

Upravljač: Ote — ote, kaj još ne!

Angjeospasitelj: No probajte tu ajnšaltati — glečte ovu!

Upravljač (dvojbena): Kaj mislite?

Angjeospasitelj: Nekak — samo dajte!

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

Angjeospasitelj: Moje gospe i gospoda. Tomu je semu bilo samo to krivo, kaj je šafer furt mesto „druge“ ajnšaltal onu za „nazaj“. Ali, da ne ostanete na cesti, naj se izvoliju stisnuti na moj automobil, pak se bumu odpelali k Aralici, a kad dojde „samoborec“ morēte se z njim odpelati v Samobor.

Po „N. W. Tgbttu“, pohrvatio Renin.

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