

**АУТОМОБИЛИЗАМ
У СРБИЈИ 1903-1933**

АУТОМОБИЛИЗАМ У СРБИЈИ 1903-1933

Другај Гоаи у зноб
двдгодн сује саводје
Ј. Милановић
2.4.1993

АУТОМОБИЛИЗАМ У СРБИЈИ 1903-1933

(Београд, 1993. г., прво издање)

Блиблиотека „Аутомобилизам у Србији” – Књига I

Издавач:

Саобраћајни факултет Универзитета у Београду

Уређивачки одбор:

Инж. Ђурђе Стојановић,

др Смиљан Вукановић, дипл. инж.

др Ненад Јовановић, дипл. инж.

Главни и одговорни уредник:

др Смиљан Вукановић, дипл. инж.

Корице и графичка опрема:

Драгољуб Павловић, ак. сликар графичар

Лектура:

Светлана Радованац, дипл. фил.

Обрада текста на рачунару:

Гордана Марјановић

Цртежи:

Александра Мазих, апс. грађ.

Штампа и повез:

Служба за издавачку делатност Саобраћајног факултета,

Београд, Војводе Степе 305

Тираж: 500 примерака

YUISBN – 86 – 80897 – 61 – 2

Издавач задржава сва права.

САДРЖАЈ

Др Смиљан Вукановић, ван. проф ПРЕДГОВОР	9
Проф. др Ненад Јовановић, дипл. инж. АУТОМОБИЛ ЈЕ ЧЛАН ПОРОДИЦЕ	11
инг. Ђурђе Стојановић ИСТОРИЈА СВЕТСКОГ АУТОМОБИЛИЗМА ПРЕ 1903. ГОДИНЕ	17
инг. Ђурђе Стојановић ДЕВЕДЕСЕТ ГОДИНА ОД ПОЈАВЕ ПРВОГ АУТОМОБИЛА У СРБИЈИ	37
АУТОМОБИЛИ NESSELSDORF	47
(преузето из „The Complete Encyclopaedia of Motorcars 1885–1968”)	
Проф. Лазар Ђокић, дипл. инж. АУТОМОБИЛИЗАМ У БЕОГРАДУ У СЕЋАЊИМА	49
Др Бранко Станић, дипл. инж. др Смиљан Вукановић, ван. проф ПРВА БРОЈАЊА МОТОРНОГ И ПЕШАЧКОГ САОБРАЋАЈА У БЕОГРАДУ ..	55
Др Ружица Богдановић, доцент УРБАНИ РАЗВОЈ БЕОГРАДА У ДЕЦЕНИЈАМА КРАЈЕМ XIX И ПОЧЕТКОМ XX ВЕКА ..	59

ДОКУМЕНТИ

1. Историјат српског ауто-клуба секције – Београд (1922–1932) – (Из Извештаја аутомобилског клуба Краљевине Југославије 1933. године).....	67
2. Конкурс елеганције београдских аутомобила (факсимил огласа из листа „Спорт” 1924 године)	125
3. Ревија аутомобила крај Батал цамије 1927 године (Политика 18.07.1977 године)	126
4. Аутомобил дефинитивно поделио народ – 1919 година (Политика 29.06.1969 године)	127
5. Велика невоља малог Београда – 1927 година (Политика 02.10. 1977 година)	128
6. Београд са 2000 аутомобила 1929 године (Политика 09.09.1979 године)	129
7. Београд двадесетих	130
8. Пионери нашег аутомобилизма – Радован Саватић (Мото Ревија 1973 година, број 13)	131
9. Наредба о уређењу саобраћаја у Београду из 1924 године (факсимил)	132
10. Из меморандума Београдског ауто-клуба из 1926 године (Политика 09.1976 године)	134
11. Наши саобраћајци – копирајмо друге културне градове (из Аутомобилског весника 6/1928)	135
12. Аутомобилизам и данашњи његов значај (из Аутомобилског весника 1/1929)	136
13. Путови, јавна заштита и безбедност саобраћаја на њима – Извод (Службене новине бр. 230 – LXXV 4.10.1928 г. бр. 139 – LVIII 27.06.1929 г.)	137
14. Трамвајске и аутобуске линије у Београду 1933 године (из књиге „Трамваји и осветлење Београда 1892–1932”, ДТО, Глобус, Београд 1933)	139
15. Оглас из листа „Политика” од 13.03.1911.....	140
16. Називи Београдских улица (извод)	141
ЛИТЕРАТУРА	143

Смиљан М. Вукановић

ПРЕДГОВОР

Године 1903. стигао је први аутомобил у Србију. Почетком године 1993. група стручњака са Саобраћајног факултета, као и бивших студената овог факултета, различите старосне доби, погледа на свет, а заједничке им љубави према аутомобилу, одлучила је да обележи „90 година од доласка првог аутомобила у Србију”.

Како и одакле почети било је неминовно питање на почетку реализације ове идеје. Сагласили смо се да Монографија, Саветовање, изложба, дефиле старих аутомобила и слично треба да буду саставни део обележавања „90 година од доласка првог аутомобила у Србију”.

Књига која је пред вама под насловом „Аутомобилизам у Србији 1903–1993.” представља делимичну реализацију ове идеје. То није у правом смислу монографија и не покрива свих 90 година аутомобилизма у Србији. Књига садржи скуп текстова који осветљавају пионирске кораке у аутомобилизму код нас као и изабране документе из периода 1903–1933. Зауоставили смо се на години 1933., не случајно, јер она по нама представља крај пионирских корака аутомобилизма у Србији. У периоду од 1933. г. па надаље аутомобил постаје све више саставни део живота те почиње његов нагли утицај на начин живота и структуру градова. Ратни вихор је ово прекинуо да би се половином педесетих година аутомобил „вратио” на наше просторе.

Без обзира на услове у којима је књига припремана надамо се да смо успели да забележимо и отргнемо од заборава један значајан догађај у нашој новијом историји. Жеља нам је да ова књига послужи као незаобилазни документ будућим обрађивачима Монографије „100 година аутомобилизма у Србији”.

Захваљујемо се дубоко и искрено свима онима који су нам помогли у припреми и издавању ове књиге.



АУТОМОБИЛ ЈЕ ЧЛАН ПОРОДИЦЕ

Истражујући мобилност становништва у оквиру израде више саобраћајних планова, установио сам да је мобилност породица које поседују аутомобил већа од оних које га не поседују, управо за толико колико би била већа да породица има једног члана више. Другим речима аутомобил се у планерском смислу понаша као један члан породице. Да ли то значи да треба сабирати становништво и аутомобиле када се праве саобраћајни планови? У техничком смислу одговор је потврдан – подручје које има више аутомобила, остварује већи доходак, реализује више кретања, остварује већи обим активности, оставља више слободног времена, уопште реализује се активнији живот са вишим стандардом у свим сферама људских активности.

Да није дошло до развоја масовног аутомобилизма, околности и начин нашег живота био би сасвим другачији. А све је почело пре једног века појавом првих аутомобила са бензинским моторима, првим ластама масовне моторизације становника ове планете, која је доминантно обележила двадесети век.

Иако је аутомобил пронађен у Европи, његова масовна примена десила се на супротној хемисфери у Сједињеним америчким државама, у земљи каубоја и широких пространстава у којој се тешко могло преживети ако се није располагало коњем, гвозденим коњем или аутомобилом. Највећом несрећом се сматрало остати без коња. Велике удаљености, и мала густина становништва чинили су неопходним поседовањем сопственог превозног средства.

Напуштене велике хале кланичне индустрије у Чикагу и Детроиту, градовима на обалама Великих језера, до којих су могли доћи морски бродови, као и близина квалитетне руде, и каменог угља у околини Питсбурга, учинили су ово подручје колевком масовног аутомобилизма. За моторизацију Северноамеричког континента заслужан је Хенри Форд који је први организовао производњу аутомобила на текућој траци. Сваком запосленом у својој компанији омогућио је да може узети аутомобил на бескаматни кредит и да га може заменити сваке године, чиме је добио онолико купаца аутомобила, колико је имао запослених. Чувени модел ФОРД-Т, произведен је и продат у 16 милиона примерака у периоду пре I светског рата. Био је то народни аутомобил, као што је то била Фолксвагена „Буба“ у Немачкој, или Фиат-600 у Италији и код нас. Било је и аутомобила са већим угледом као што су „Пакард”,

„Олдсмобил”, „Бјуик”, „Понтијак” и други, али тим моделима се није постизала масовност него ексклузивност.

Такав је био почетак, а данас у свим земљама света трчи више од 450 милиона путничких аутомобила а ако се додају и комерцијална возила – аутобуси и камиони – онда тај број прелази пола милијарде возних јединица у саобраћају, односно једно возило на 9 становника ове планете. Изузмемо ли 1,3 милијарде становника Кине и 0,5 милијарде становника Африке, где је моторизација тек у зачетку, преостали свет реализује степен моторизације мање од 6 становника на једно моторно возило. На том нивоу је и наша земља. Развијеније индустријске земље имају однос од 2 – 3 становника по једном моторном возилу, што практично значи да целокупно становништво може једновремено да седне у своје аутомобиле и да преостане још доста празних седишта. Тај ниво би се могао назвати „тоталном моторизацијом”. Поред САД, Канаде, Немачке, Француске, Италије, Велике Британије, на прагу тоталне моторизације налазе се и бројне мање Европске и ваневропске земље. Реализује се појам из наслова – „Свака породица има новог члана који нема две руке и две ноге, него само 4 точка”.

Шта је то учинило да свака породица жели да у свом саставу има свог лименог љубимца? У наредним пасусима, покушаћу да објасним овај феномен, бар онако како сам и сâм схватио.

Не би се могло рећи да системи јавног масовног превоза, у земљама са високим степеном моторизације, нису развијени, напротив. Поседовање сопственог моторног возила ипак даје неке разлике, што се огледа у следећем:

- корисник је уједно и свој сопствени превозник;
- аутомобил је скоро увек у близини места поласка што није увек случај са јавним превозом;
- аутомобил је тренутно на располагању, док се код јавног превоза мора чекати наилазак по одређеном реду вожње, уз могуће кашњење;
- могуће је понети знатно више пртљага или обавити одређени превоз терета;
- удобност је по правилу (има изузетака) већа него у јавном превозу;
- постиже се одређени ниво интимности, односно приватности у односу на јавни превоз;
- постиже се одређени углед у односу на немоторизоване. У том смислу аутомобил постаје статусни симбол успешности, односно може да задовољи одређени ниво сујете;

- повећава приступачност, односно скраћује време путовања, рачунајући од врата до врата.

Не улазећи у исцрпнију анализу ефеката које производи коришћење индивидуалних возила, већ овде набројане чињенице указују да лична, односно породична, процена ефеката поседовања аутомобила, даје, скоро без изузетка позитивну оцену. Треба додати да је првобитни имиџ поседовање аутомобила луксуз у очима других, прерастао на вишем степену моторизације у основну цивилизацијску потребу, па аутомобил постаје потрошно добро као многе друге ствари у домаћинству.

Масовна употреба моторних возила довела је до развоја аутомобилске индустрије и пратећих делатности, до изградње путне инфраструктуре и објеката за снабдевање, одржавање и смештај возила, до развоја трговине, угоститељства, рекреационих активности, интензивирања социјалних сервиса и школства, чиме је произведен подстицајни ефекат широког спектра. Процењује се да данас свака шеста породица у средње развијеним земљама, директно или индиректно остварује егзистенцију захваљујући употреби аутомобила. У развијеним земљама ова је зависност већа.

Унапређење науке и убрзање технолошког развојног циклуса тесно су повезане са масовним коришћењем аутомобила. Бројне истраживачке организације у свим секторима који су везани за аутомобилизам, спроводе фундаментална, развојна и оперативна истраживања, која обогаћују научна сазнања, развијају научне методе и одговарајућу опрему, па се утицаји шире и у многе друге секторе, укључујући и одлив високообразованих кадрова, специјализованих радника и организатора. Одливање је поспешено високим степеном аутоматизације и роботизације у аутомобилској и пратећој индустрији.

Масовно коришћење аутомобила произвело је значајне ефекте и у социјалним активностима, због олакшане приступачности. Побољшава се приступачност здравственим услугама, па тиме се побољшава здравствено стање становништва, и продужава радни и животни век. У образовању се олакшава приступ специјализованим уникатним образовним институцијама и објектима културе као и спортским активностима у активном и пасивном смислу. То доводи до побољшања перформанси и стварања ефеката како ексклузивних тако и у погледу масовности.

Масовни туризам, кампирање, планинарске и спортско-рекреационе активности, неби се развиле без употребе индивидуалних аутомобила. Колоне модерних чергара, индивидуалних истраживача, заљубљеника у природу настале су као последица. Никли су мотели, одморишта и многи објекти ексклузивног или масовног ту-

ризма. Копаоник је пример како се љубав према природи и спорту, могу ускладити са заштитом природе. Често сам у дилеми где је граница заштите природе од негативних утицаја моторизације. Чему дивна природа, која је недоступна онима који треба да је уживају. Масовни приступ у недирнуту природу, односно саобраћајна инфраструктура, са друге стране, угрожава природне ресурсе. Потребно је, али истовремено и тешко, обезбедити равнотежу оваквих захтева. Тиме смо додирнули и незаобилазну тему заштите околине од негативних утицаја моторизације.

Већина високомоторизованих градова има изражен проблем загушења уличне мреже у време вршних часова, изражена аерозагађења и буку од моторних возила. Поред тога јавља се трајно загађење земљишта горивима, мазивима и производима сагоревања. Проблем дотрајалих возила се решава на разне начине, не увек успешно, те се последњих година много напора чини да се већи део дотрајалих аутомобила укључи у процес рециклаже и поново користи у производњи.

Други значајни негативни ефекат су саобраћајне незгоде проузроковане моторним возилима. До сада је насилном смрћу услед саобраћајних незгода умрло преко десетине милиона људи, а повређено више стотина милиона у целом свету, што би се могло упоредити са најсуровијим светским ратом. Породице без храниоца, болнички трошкови, инвалиди, изгубљено време у боловању, материјалне штете и социјални трошкови су енормни. Укључење мера безбедности како у конструкцији возила и опреми, тако и у опреми путева и управљању саобраћајем, изазива додатне трошкове ради заштите од негативних утицаја моторизације. Парадокс остаје и даље: сви би желели да имају и користе аутомобил, али нико не жели да прихвати и неизбежне негативне последице његовог коришћења. Индивидуална моторизација је често у сукобу са друштвеним интересима, јер се корист остварује индивидуално а негативне последице пребацују на друштво у целини.

У урбаном и регионалном развоју аутомобилизам је омогућио невиђен процват многих подручја и градова, али је многа друга подручја и градове, због негативних последица зауставио у развоју и у неким случајевима довео до назадовања и расељавања становништва на мање угрожена подручја.

Када се све сабере и одузме, не може се негирати укупно позитиван резултат појаве и масовног коришћења моторних возила.

Остаје неизбежно питање: каква је даља перспектива коришћења моторних возила. Још током енергетске кризе течних горива седамдесетих година, човечанство се суочило са могућим недаћама које би проузроковало редуцирање коришћења моторних возила.

Тада су бројне научне институције и експерти позвани да нађу замену за аутомобил. Закључак је био једногласан – нема адекватне замене на видику за наредних неколико десетина година. Аутомобили ће се усавршавати. Биће безбеднији, тиши, бољих перформанси, трошиће мање горива и мање ће загађивати животну средину. Бројне иновације, и широка примена електронике учиниће аутомобиле погоднијим за коришћење, али ће у суштини то и даље остати – аутомобил. Могуће су замене у врсти горива и врсти погона, али суштина ће и даље остати, да ће то бити индивидуално или групно коришћено превозно средство које ће бити инкорпорирано у све сегменте људског живота. И да закључимо: да није настао не би ни постојао. То је разлог што се сада, овом публикацијом, чине напори да се из заборава извуку почетци настанка аутомобилизма на нашим просторима, како би се могле објаснити садашња улога и перспектива аутомобилизма. Очигледно је да је аутомобил учинио да се простори смање, активности развију, све сфере људског живота унапреде и да земљина кугла постане тзв. „Глобално село” у коме данас живимо.



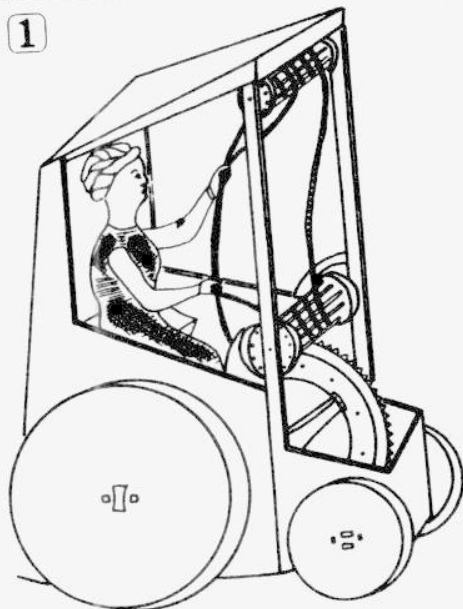
Ђурђе С. Стојановић

ИСТОРИЈА СВЕТСКОГ АУТОМОБИЛИЗМА ПРЕ 1903.

Аутомобил је проширио сферу доступности и тиме повећао оно што већина света сматра својом метрополитенском средином. Захваљујући томе аутомобил је створио основу за један потпуно нови осећај за место-осећај чија је најизразитија карактеристика доживљај даљине и времена.

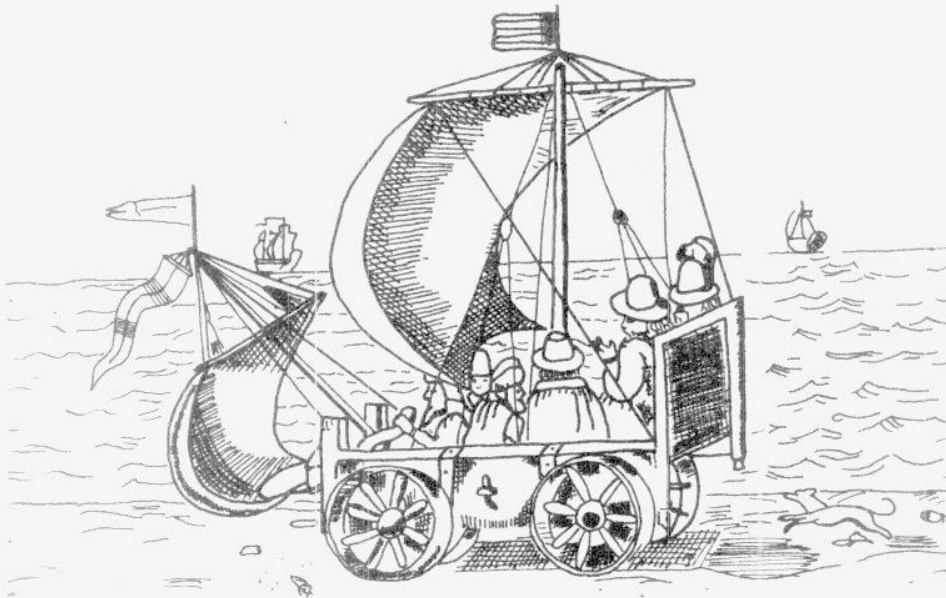
ПРЕЦИ АУТОМОБИЛА

У свом развоју човек је стално радио на проналаску средства за превоз помоћу механизма. Измислити мотор, возило, самоход! то је била идеја и преокупација многих лица која су се у прошлости бавила науком и техником. Још 1420. године непознати аутор, користећи законе физике и комбинујући тачкове и ваљке, саградио је возило које је покретано снагом људских мишића (сл. 1).



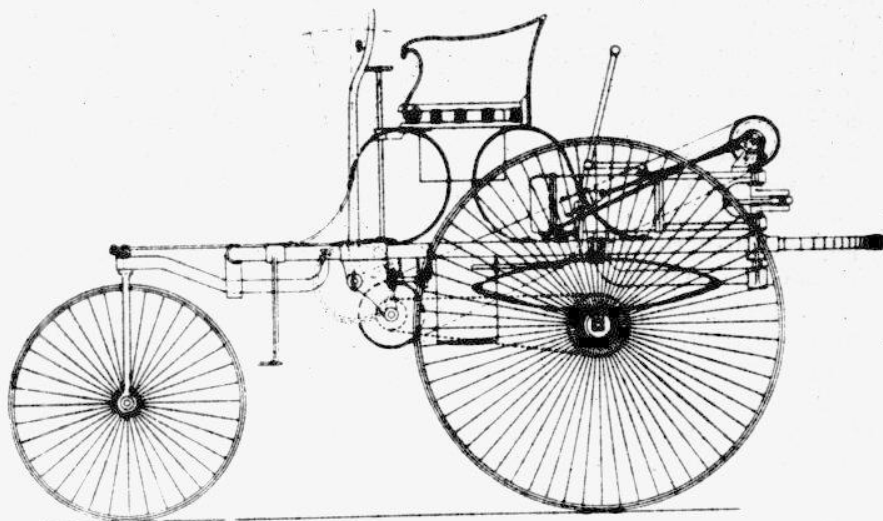
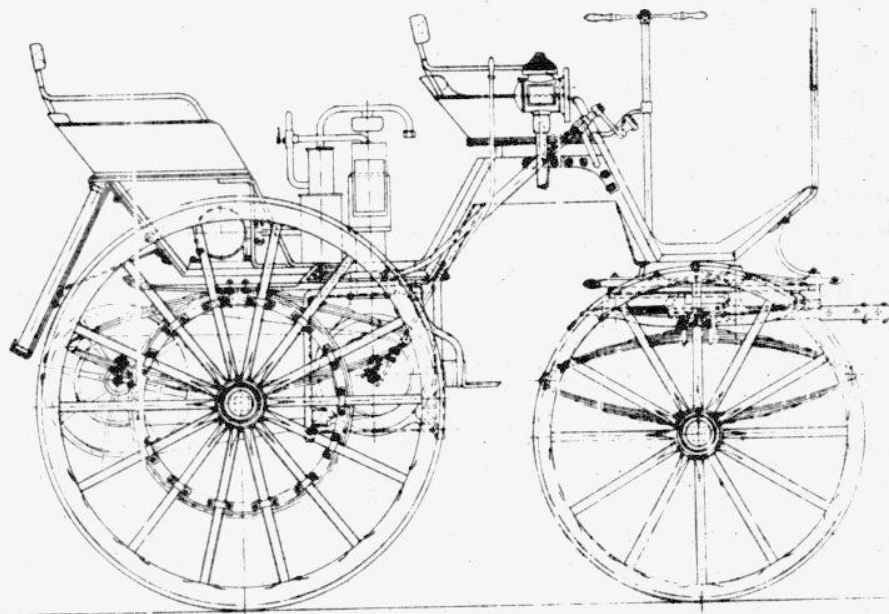
Други проналазач дошао је на идеју 1600. године да користи снагу ветра те је конструисао возило на једра које је покретао ветар. Исте године и Холанђанин Симон Стевин је за двор градио возило са два једра на погон ветром. Овим возилом превозила су се 28 лица код Шевенингена. Снагу ветра за погон возила помоћу ветрењаче желео је да искористи и бискуп Вилкинс 1648. године, док је Покок 1826. године на путу крај енглеске бање Бат возио возило кога су вукли папирнати змајеви помоћу ветра (сл. 2).

2



Француски проналазач Жан Жозеф Етјен Леонар изградио је возило на „расветни гас” 1860. године и њиме се возио све до 1863. године, када је побољшан модел овог возила продао руском цару. Знатно касније, 1902. године Данкли из Бермингема конструисао је возило које се напајало на уличним гасним светиљкама. Погон аутомобила гасом у то време био је већ доста прихваћен. Гас метан је нарочито био у употреби за погон аутомобила у тадашњим ратовима. Гас је пакован у посебне вреће, које су постављане на кров аутомобила и везане као нека врста балона (сл. 3).

3



Мануфактуриста Маријус Берлије из Француске био је ватрени присталица аутомобила кога покреће дрвени гас. У току другог светског рата та идеја је била прихваћена и многи Французи су се возили аутомобилима које је покретао гас добијен од дрва или дрвеног угља.

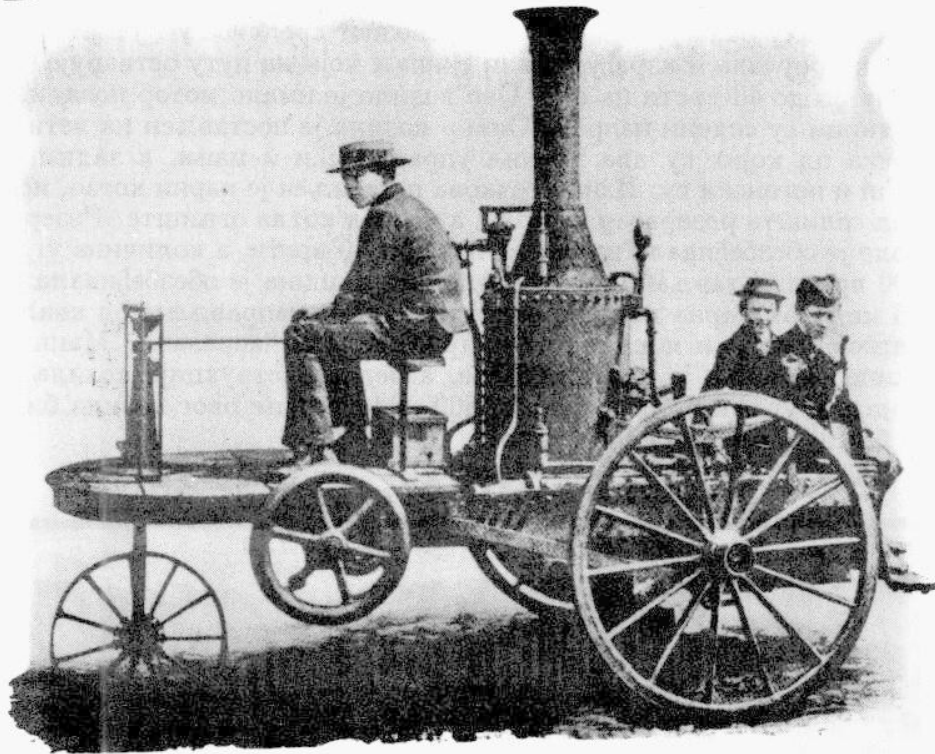
Мотор на „топли ваздух” конципиран је већ 1816. године од стране Стерлинга. Међутим, технологија му још увек није обезбедила практичну примену и уградњу у возило за погон.

Физичар Кристијан Хајгенс 1673. године желео је да се барут уместо у пушке за убијање и рушење употребљава за рад и превоз лица и ствари. Овај физичар настоји да укроти експанзију врелих барутних гасова, да их искористи за стварање депресије у цилиндру мотора уз помоћ спољног атмосферског притиска и тако добије користан рад барутно-атмосферског мотора. О моторима за погон барутним прахом, истовремено када и Хајгенс, размишљају и монах Жан Отвеј у Орлеану и Денис Папен који изграђује свој „лонац под притиском”.

ПАРНИ АУТОМОБИЛ

Парна машина Џејмс Вата патентирана 1765. године отвара широке могућности да се њоме покрећу разни механизми а пре свега средства за превоз и вучу. Користећи се снагом паре 1860. године Болтон изграђује аутомобил на парни погон, а француски инжењер Никола Кињо 1769. године успева да сагради и улицама Париза провоза своје возило које покреће пара. Ово возило се сматра првим аутомобилом на погон паром. Тај парни аутомобил, за данашње услове, имао је врло једноставну конструкцију: дрвену шасију, која је лежала на три велика гломазна точка. Први точак је покретан директно клипном радилицом, док је испред самог предњег точка био уграђен парни kotaо. Парни мотор је имао два цилиндра пречника 320мм изграђених од бронзе. Возило је развијало, за то време, невероватну брзину, 9 км на сат. На средини возила било је изграђено место за два возача, који су за управљање возилом користили тешко кормило. Ово возило је већ при првој вожњи Париским улицама завршило катастрофално, ударом у зид. Парни kotaо возила је експлодирао, а конструктор Кињо осуђен је на шест месеци затвора. У затвору Кињо је имао времена да на миру размишља о свом возилу. Одмах по изласку из затвора он ради на конструкцији свога другог возила и само годину дана касније, 1770. године, испробава други модел парног самохода, који се и данас налази изложен у Париском музеју (сл. 4).

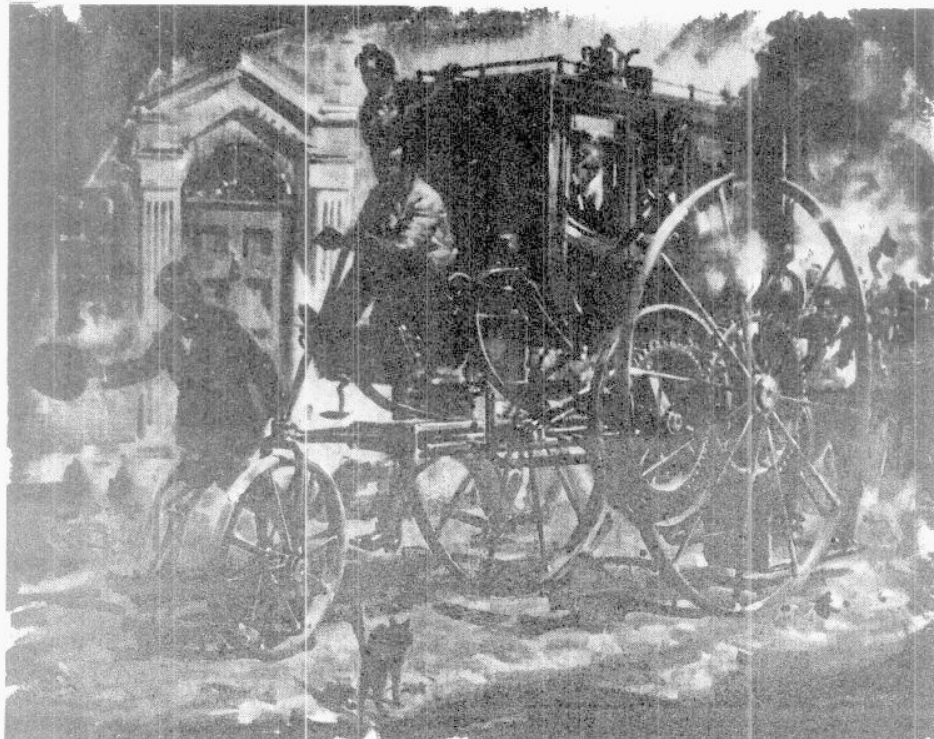
4



После ових експериментисања парним аутомобилима на путевима Енглеске, Француске, Италије и Русије почињу да саобраћају парне дилижансе, које и поред тромог кретања, потреса, пуцњаве, облака прашине и дима све више освајају путнике и постају важно превозно средство. Ове кочије без коња, као први парни аутомобили, водиле су битку „за живот и смрт” са дилижансама са коњима. У тој непоштедној конкуренцији у Енглеској кочијаши уништавају парне дилижансе и убијају њихове возаче и путнике. Због свега овога убрзо се доноси закон који има само три члана. Први члан прописује да испред парних дилижанси иде човек са упаљеним црвеним фењером и упозорава на долазак овог возила. Други члан забрањује да дилижанса испушта пару и прави буку у насељима. Трећи члан закона уређује брзину. Брзина кретања парне дилижансе ограничена је на 3 км на сат у градовима и селима и на 6 км на сат на путевима.

После тридесет година свирепог рата између старог и новог превозног средства побеђује механизирани и савременији превоз. У том замаху развоја механичког превозног средства у Русији Граф Дион проучава и израђује мали екипаж који на путу остварује брзину 36 до 40 врсти на сат. Ово возило је имало матор позади, а путници су седели напред. Оквир возила је постављен на четири точка од којих су два предња управљајући и мањи, а задњи су већи и погонски су. Изнад точкава постављен је парни котло, испред седишта резервоар за воду, а испред котла огњиште. Резерва воде је обезбеђивала прелазак пута од 40 врсти, а количина угља 100 врсти. Стављање возила у покрет машина је обезбеђивала за 15 минута. Парна машина екипажа била је направљена од квалитетног челика и могла је да издржи велика напрезања. Машина екипажа имала је два цилиндра, а цела конструкција возила са водом и угљем била је тешка 1800 кг. Кретање овог возила било је безшумно и безбедно (сл. 5).

5



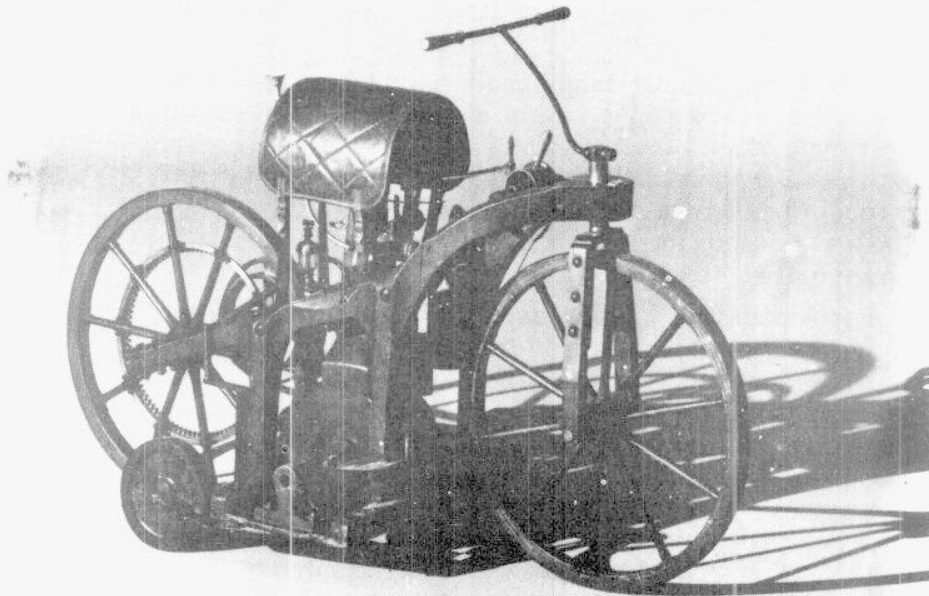
Осамдесет година касније Енглеz Вилиам Симингстон, по узору на Киџоа, ради на усавршавању возила са парним погоном. Међутим, он не добија подршку, а недостаје му и новац за рад па зато пуних двадесет година у виду циркуске атракције приказује своје парно возило на кружним уским шинама, али без значајнијег практичног успеха.

Други конструктори усавршавају парни аутомобил. Амадео Боле 1878. године изграђује парни аутомобил „Мансел” који је имао мотор напред, а погон позади. Енглеz Ричард остварује пробну вожњу свог парног возила „Змај”, које је већ при проби изгорело, али овај предузимљиви проналазач убрзо пласира своје друго возило и у Лондону на пробној вожњи са 16 путника у возилу постиже брзину од око 16 км на сат.

У ери невероватног развоја парног аутомобила, 1906. године, Фред Мариот својим парним аутомобилом постиже светски рекорд у брзини кретања овог возила и побеђује свог бензинског сабрата са брзином од 205,38 км на сат. Ни овај успех није могао да обезбеди дужи опстанак парног аутомобила, који ће за транспорт бити коришћен само до двадесетих година овог века, када ће га потпуно потиснути већ савршенији аутомобил са мотором са унутрашњим сагоревањем. Последњи парни аутомобил могао је само за 10 секунди да постигне брзину од 100 км на сат са машином од 230 КС при 4800 обртаја у минути и да оствари максималну брзину од 200 км на сат, али му је механизам био сложен и рогобатан, а само возило је било недовољно темпераментно. Поред тога високи трошкови и компликованост израде парних аутомобила нису дозволили серијску израду овог возила. Несумњиво је да је технологија парне машине током 19. века довела до запаженог развоја парног аутомобила, али ово возило није могло да издржи конкурентност аутомобила са бензинским мотором кога су изградиле Дајмлер и Бенц. Нови аутомобили су били много једноставнији за руковање и ова конструкција није оставила никакве шансе за будућност парног аутомобила.

АУТОМОБИЛ СА СУС МОТОРОМ

Крајем 18. века у Енглеској и Француској поново су се јавиле идеје о мотору са унутрашњим сагоревањем. Проналазачи у Немачкој и Италији такође су радили на изуму тога мотора, али тек се средином 19. века појавио гасни мотор са унутрашњим сагоревањем способан за рад (сл. 6).



Инспирисан овим подухватима Николаус Аугустус Ото, трговац из Келна, остварује идеју о мотору и у периоду од 1860. до 1874. године ради на конструкцији и изградњи четворотактног мотора са унутрашњим сагоревањем кога покреће бензин. Ото је свој мотор патентирао 4.7.1874. године и исте га године саградио у малој радионици у Келну. Принцип рада Отовог мотора изазвао је праву техничку револуцију и наговестио практичну примену овог мотора. Многи су покушавали да пронађу „савршене” моторе са унутрашњим сагоревањем, после Отовог открића, али су сви ти покушаји остали без успеха. Бензински Отов мотор једини налази парктичну примену за покретање возила и других механизма и његов основни принцип рада остао је до данас непромењен.

У Паризу на изложби 1876. године приказује се Отов четворотактни бензински мотор, који је већ био уграђен у прво моторно возило – аутомобил, патентиран 29.1.1886. године (патент ДРП № 37435) у Манхајму од стране Немца Карла Бенца (факсимил – прилог 1). Тада и тако је рођен први аутомобил кога покреће мотор са унутрашњим сагоревањем.

KAISERLICHES PATENTAMT



PATENTSCHRIFT

№ 36423

KLASSE 40: LUFT- UND GASKRAFTMASCHINEN.

AUSGEGEBEN DEN 11. AUGUST 1886.

63 K 14

G. DAIMLER IN CANNSTATT.

Fahrzeug mit Gas- bzw. Petroleum-Kraftmaschine.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 29. August 1885 ab.

Dieses Fahrzeug besteht im wesentlichen aus dem Fahrgestell 1 mit Sitz 2, einem Lenkrad 3 und einem Triebbad 4 in derselben Spur, Fig. 1 bis 4.

Die Triebkraft, der Gas- bzw. Petroleummotor 5 mit dem Petroleumreservoir 6, ist zwischen diesen Rädern möglichst tief und federnd aufgehängt, indem an den Befestigungsschrauben 7 Gummischeiben 8 untergelegt sind; dieses letztere zu dem Zweck, daß die Explosionsstöße weniger auf das Wagengestell übertragen werden. An den Trittbrettern 9 zu beiden Seiten ist je eine pendelartig federnde Balancierrolle 10 zur Aufrechthaltung des Wagens angebracht, welche gleichwohl eine Schiefstellung desselben beim Curvenfahren zulassen. Das Lenkrad 3 wird durch Uebertragung mittelst über die Scheiben 11 und 12 gelegter Kette oder Bandes 13 von der hohlen Drehachse 14 aus mit dem Lenkhebel 15 gesteuert. Durch die in die beiden Scheiben 11 und 12 gespannt eingehängte Zugfeder 16, welche ihre kleinste Länge hat, wenn die beiden Räder 3 und 4 in gerader Spur laufen, wird das Lenkrad beim Freilassen in dieser Stellung gehalten.

Die Uebertragung der Kraft vom Motor auf das Triebbad geschieht mittelst loser Schnur 17, welche durch die auf dem drehbaren Hebel 18 sitzende Rolle 19 gespannt wird.

Von dem Ende des Hebels 18 aus geht durch die hohle Achse 14, einigemal um die Handgriffachse 20 geschlagen und wieder zurück, eine Schnur 21, deren anderes Ende mit dem Bremshebel 22 verbunden ist, so daß beim Drehen der Handgriffe 15 nach der einen oder anderen Richtung die Spannrolle angezogen

und die Bremse gelöst wird, oder umgekehrt. Durch das gezahnte Rädchen 23 mit Falle 24 kann die drehbare Handgriffachse in jeder Stellung festgehalten werden.

Ist die Bremse angezogen, so ist der Treibriemen lose und gleitet auf seinen Scheiben, während der Motor leer weiter läuft.

Die auf der Kurbelachse lose Antriebscheibe 25 wird mittelst der Frictionsscheiben 26 und 27, Fig. 9 und 10, mitgenommen, die durch Feder 28 und Stellschraube 29 so gegen einander gepreßt werden, daß bei Ueberschreitung der Maximalkraft des Motors die Kupplung gleitet, wodurch ein Stillstehen des Motors während der Fahrt vermieden wird.

Der Ausblasetopf 30, Fig. 1 bis 3, dient gleichzeitig zur Heizung.

Durch den Schraubenventilator 31, Fig. 9 und 10, seitlich am Motor auf der Kurbelachse 32 wird frische Luft durch den Mantelraum 33 des Arbeitscylinders 34 zur Kühlung desselben getrieben, welche nach der Erwärmung zur Heizung des Wagensitzes 2 etc. dient und an den Fußstritten 9 wieder entweicht.

Der Wagensitz bildet zum Zweck der Heizung und zum Schutz der Apparate gegen Staub mit dem Gestell einen geschlossenen Kasten 35, welcher oben mit den umlegbaren Klappen 36 und 37 versehen ist, zur Lüftung bei Entbehrlichkeit der Heizung.

Der Motor wird vor Besteigung des Wagens mittelst der Kurbel 38, Fig. 9, leer laufend in Gang gesetzt. Dieselbe ist mit Sperrzähnen 39 versehen und wird bei der Beschleunigung der Umdrehung der Kurbelachse von selbst ausgelöst und abgenommen.

Der Petroleumapparat besteht hauptsächlich aus dem Petroleumreservoir 6, Fig. 11 und 12, ferner dem Schwimmer 40 mit Teleskopröhre 41, 42. Rohr 41 ist im Schwimmer und Rohr 42 am Reservoirdeckel 43 fest. Die durch die Teleskopröhre vom Motor in den Apparat eingesaugte Luftstrom aus dem Cylindermantel 33 entnommen und wird durch die Löcher 44 in die oberen Schichten des Petroleums im Schwimmer geführt, tritt, mit Oeldämpfen geschwängert, durch die Verdunstungsräume 45, 46 und 47 in die Rohrleitung zum Motor und empfängt im Regulirhahn 48 die zur vollständigen Verbrennung nöthige Luft. Der Raum 47 ist durch Sieb 49 von Raum 46 getrennt und befindet sich auf derselben das Ventil 50, damit bei etwaigem Einschlagen einer Flamme dieselbe nicht tiefer in den Apparat dringen und der entstandene Druck durch das Ventil entweichen kann.

An Stelle des Verdunstungsapparates kann auch eine Zerstäubungspumpe verwendet werden, wie auch bei Einrichtung des Motors für Gas statt des Oelreservoirs ein Gasreservoir auf dem Wagen angebracht werden kann. Auch kann das Fuhrwerk zum Transport von Lasten jeder Art verwendet werden.

Fig. 5 bis 8 zeigen die ganze Einrichtung, wie oben beschrieben, auf einen Schlitten für Eis- und Schneebahnen angewendet, nur sind an Stelle des Leitrades der Leitschuh 3 und statt der Balancierrollen die Balancierschuhe 10 angebracht; ferner ist das Triebtrad 4 mit Zähnen versehen, und greift die Bremse 22 direct am Boden an.

PATENT-ANSPRÜCHE:

1. Die Anordnung eines Gas- bzw. Petroleummotors unter dem Sitz und zwischen den beiden Fahrachsen eines einspurigen Fahr- oder Schlittengestelles mit dem Schwerpunkt in der Verticalebene der Spur zum Zweck gleichmäßig vertheilter niedriger Aufhängung; die Umschließung des Motors

durch einen Kasten, der gleichzeitig als Sitz des Fahrzeuges dient, zum Zweck allseitigen Schutzes desselben, und die Beheizung dieses Kastens durch die überschüssige Wärme des Motors.

2. Bei der unter 1. geschützten Anordnung:
 - a) die am Fahrzeug seitlich angebrachten federnden Balancierrollen bzw. -Schuhe 10, um die Hauptlast auf der Mittelspur zu erhalten, auch bei unebener Fahrstraße;
 - b) die die Geradspur der Räder bzw. von Rad und Leitschuh von selbst einstellende Feder 16;
 - c) die wechselseitig die Bremse oder die Riemenspannung beeinflussende Zugvorrichtung 18 bis 22, wodurch die eine gelöst, während die andere angezogen wird.
3. Bei Motoren, die zum Betrieb von Fahrzeugen der unter 1. gekennzeichneten Art dienen:
 - a) die Federn 8 zwischen Motor und Gestell zur Milderung der Erschütterung des Fahrgestelles durch den Motor;
 - b) die Lüftungsvorrichtung 36, 37 am Schutzkasten;
 - c) der Ventilator 31 auf der Kurbelachse zur Luftkühlung des Cylinders, um Wasserballast zu vermeiden;
 - d) am Petroleumapparat: die mit dem Petroleumvorrath communicirende centrale Mulde im Schwimmer 40 mit der durch den Deckel 43 hindurch sich schiebenden, unter dem Petroleumniveau durchlöchernten Saugeröhre 41 am Schwimmer, mittelst welcher erwärmte Luft durch das Petroleum in der Mulde gesaugt wird, zum Zwecke, bei Schiefstellung des Fahrzeuges die Löcher 44 noch unter dem Petroleumspiegel zu erhalten und um die Erwärmung des Petroleumvorrathes im Behälter zu vermeiden.

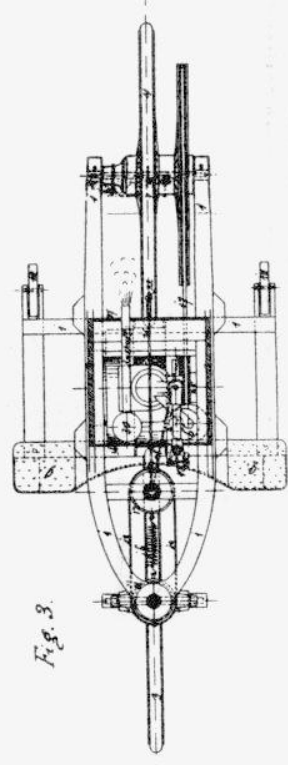
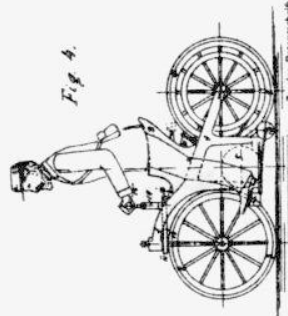
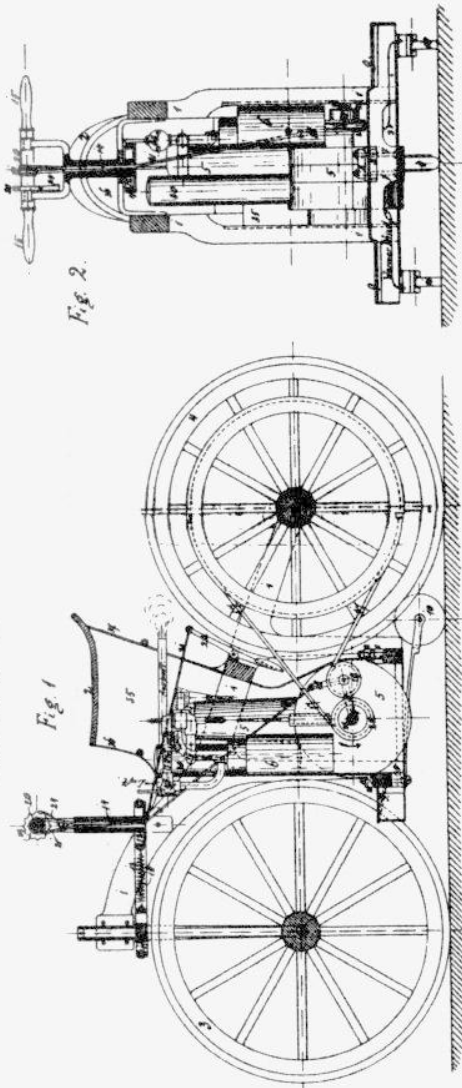
Hierzu 3 Blatt Zeichnungen.

BERLIN GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

G. DAIMLER IN CANNSTATT.

Fahrzeug mit Gas- bezw. Petroleum-Kraftmaschine.

Blatt I.

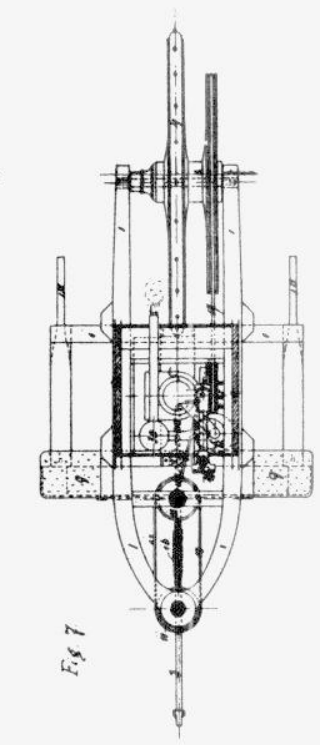
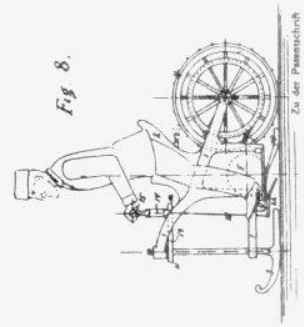
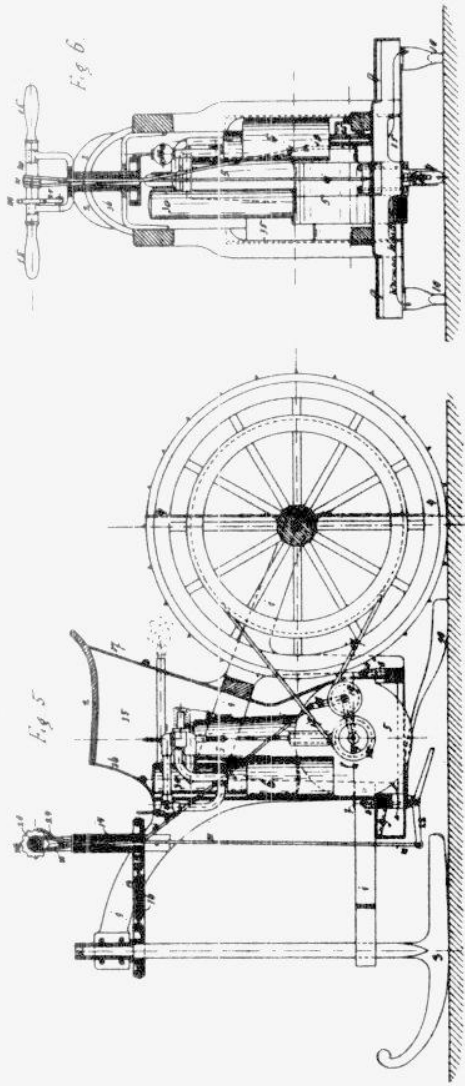


Zu der Patentschrift
№ 36423.

PROTOKOL DER VERHANDLUNGEN.

Blatt II

G. DAIMLER IN CANNSTATT.
Fabrikung mit Gas- bzw. Petroleum-Kraftmaschine.

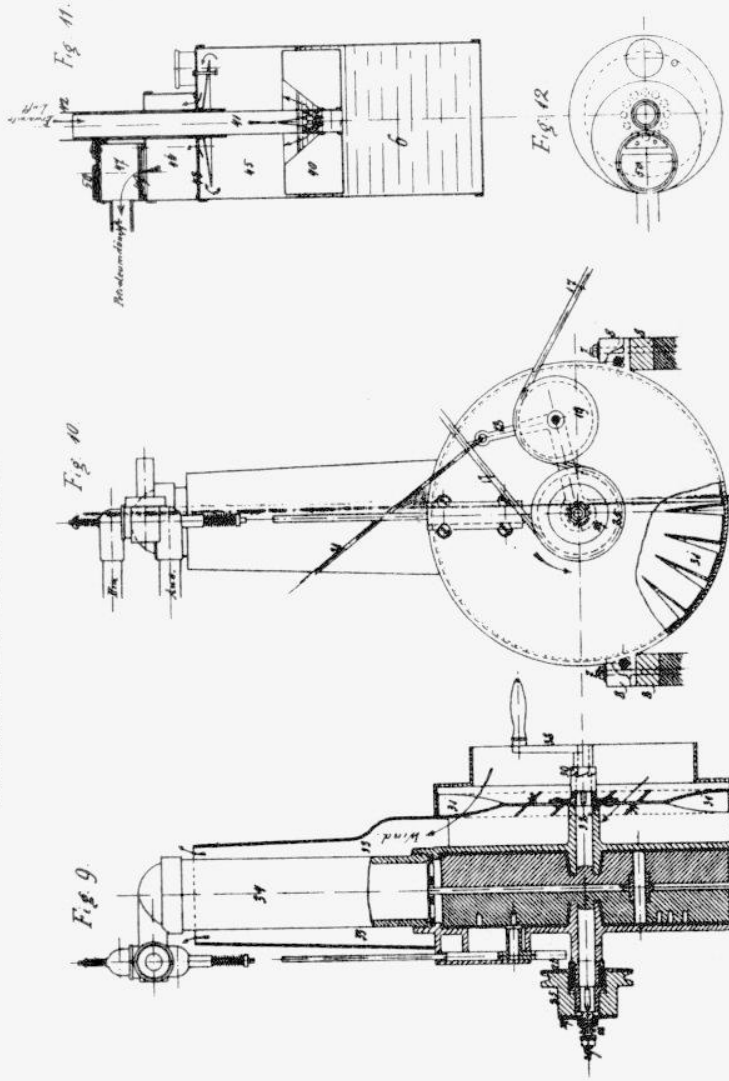


Zu der Patentschrift
№ 36423.

PROTOK. DRUCK DER ANGEWANDTEN

G. DAIMLER IN CANNSTATT
 Fahrzeug mit Gas- bezw. Petroleum-Kraftmaschine.

Blatt III.

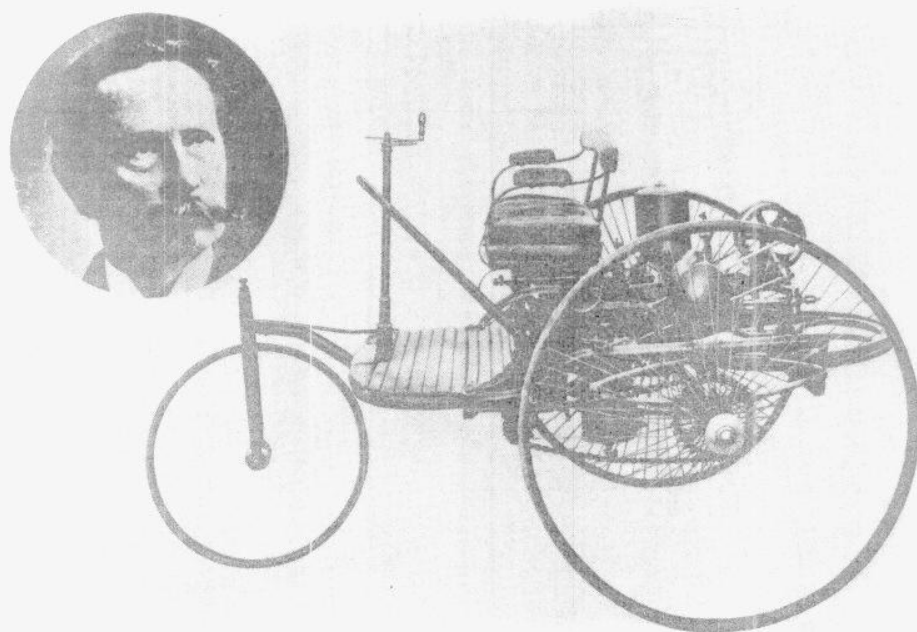


Zu der Patentschrift
 № 36423.

PROTONA DRUCK UND VERLAGSBUCHHANDLUNG

Први аутомобил патентиран од Карла Бенца имао је три точка. То је била уствари кочија са мотором. У ово возило уграђен је једноцилиндарски хоризонтално положен мотор, који је развијао $3/4$ КС и брзину од 8 км/час. Међутим, прва Бенцова конструкција имала је неке детаље који се и данас интензивно користе у градњи аутомобила. То је водено хлађење, електрично паљење, механички рад усисних вентила и диференцијална трансмисија (сл. 7).

7

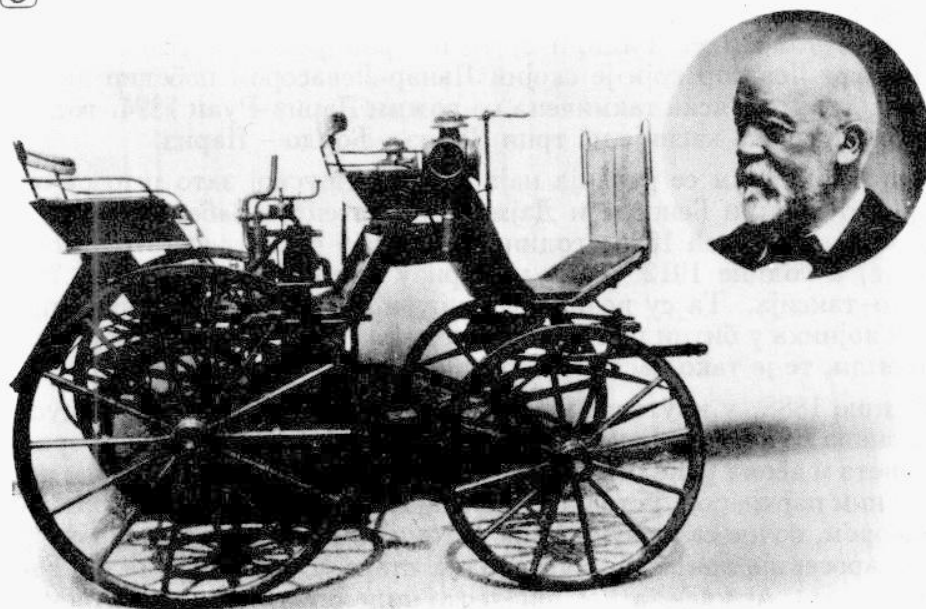


Бенц се 1888. године појавио на Минхенској изложби са једном савршенијом верзијом аутомобила. Као и први, и овај је Бенцов аутомобил имао органски повезан мотор и шасију. Мотор је био јачи: 2 КС. После изложбе у Паризу 1889. године Бенц се врло успешно продавао у Француској. Године 1893. дошао је први Бенцов аутомобил четвороточкаш, познат под именом „Викторија”. Ово возило је послужило као база за први аутобус из 1895. године. Између 1885. и 1893. године Бенц је произвео 69 аутомобила. Две године касније, 1895, производња се повећала на 135, а након годину дана на 181 аутомобил.

Године 1896. појавио се први Бенцов контра-мотор са два хоризонтално (један према другом) положена цилиндра. На почетку нашег века произведено је 600 аутомобила.

После Карла Бенца, исте 1886. године појављује се у Стутгарду Готлиб Дајмлер са својим првим аутомобилом – моторном кочијом са мотором 3–4 КС. Тиме је Дајмлер крунисао свој вишегодишњи рад који је још 1883. године означен открићем првог брзог мотора са унутрашњим сагоревањем, који је 1885. године патентиран као „Дајмлеров једноцилиндрични мотор” и исте године уграђен у мотоцикл за погон тога двоточкаша (сл. 8).

8



Готлиб Дајмлер је од почетка предвидео вишеструку примену свог „лаког брзог мотора”. Савремено је приказивао ваљаност своје замисли када је у кратком времену свој мотор уградио у кочије, чамац, шинско возило и теретно возило.

Дајмлер је 1885. године конструисао аутомобил са петролејским мотором од три коњске снаге смештеним у средини возила. Даљим радом Дајмлер је успео да конструише мотор од 100 КС.

Успеси постигнути возилима Дајмлера и Бенца на пробним возњама отворили су врата даљем наглом развоју аутомобила. Од тада се стварају све јачи и савршенији мотори, са већим бројем обртаја, облик возила се све више мења и подешава према разним потребама, а 1890. године на тачкове се почињу стављати и гумени пнеуматици, које је изумео Данлоп.

АУТОМОБИЛ У ФРАНЦУСКОЈ

Иако су бензински мотор, и први аутомобил конструисан на тлу Немачке, први масовнији развој аутомобилизма јавља се у Француској, где су први аутомобили врло успешно рађени са моторима Дајмлер. Успех Француза је утолико значајнији, јер Дајмлерови аутомобили нису постизали неки запаженији успех. Бенц је правио боље аутомобиле. Радиле су то и Французи чији успех бележи Пежо и Левасор који је својим Панар-Левасором победио на оба прва аутомобилска такмичења на возњи Париз-Руан 1894. године и годину дана касније на трци Париз - Бордо - Париз.

Аутомобилизам се развија најпре у Француској зато што су они први откупили Бенцове и Дајмлерове патенте. Забележено је да је Француска већ 1896. године имала 550 регистрованих аутомобила, а године 1912. само у Паризу било је регистровано 7972 ауто-таксија. Та су возила Французи употребили за хитни превоз војника у битци на Марни и захваљујући томе они су ту битку добили, те је тако настала изрека „Такси су спасили Париз.”

Године 1888. у круговима фабриканата главног града Француске пронела се вест да Рене Панар, власник једне фабрике за прераду дрвета и веома угледна личност, намерава да са својим новим пословним партнером, уствари сувласником фирме, неким Емилом Левасором, почне са производњом аутомобила. Било је планирано да се каросерије граде у просторијама старе фабрике у Rue du Faubourg St. Antoine, а мотори десет километара даље на Авенији D' Ivry. Производњом је требало да руководи Левасор и то по патенту Немца Готлиба Дајмлера.

Први аутомобил „Панар и Левасор” појавио се 1890. године. У почетку се, међутим, говорило само о Панару. Овај први примерак аутомобила није никог импресионирао, јер он није ни технички био сасвим у реду. Ово је имало за последицу да је производња за извесно време била обустављена.

Следеће 1891. године, почео је поново да се гради. Те године у фирми „Панар и Левасор” саграђен је један нови мотор „по систему Дајмлер”. Овај мотор био је испробан на једном „Пежоу” који је прешао 1200 км на релацији Париз - Брест и обратно, без икаквог квара.

Новооснована фирма стекла је још већи углед када је на једном конкурсу „За возила без коња”, који је одржан 1894. године поделила награду са Пежоом. Најзад, када је на тркама Париз–Марсељ–Париз (1728 км) добијена трострука победа једним аутомобилом „Панар и Левасор”, ова возила су постали најомиљенији аутомобили у целој Француској.

И поред велике популарности њихових возила, друштво „Панар и Левасор” није било дугог века. Већ од 1898. године Панар је пословао као самостална фабрика, која је уживала висок реноме у аутомобилском свету.

Прво Панар возило грађено је по лиценци Дајмлер и имало је четворотактни мотор са два цилиндра водом хлађена. Запремина мотора била је три литре, а снага 8 КС. Трансмисија овог возила имала је конусно квачило, мењач са три брзине за кретање напред и једном за ход уназад.

Шасија првог „Панарда” имала је сандучасти оквир, напред и позади крута осовина; напред полуелиптичне, а назад двоструке елиптичне гибње. Ручна кочница била је на спољној страни са дејством на задње токове. Пречник наплатака предњих токова био је 74 цм, а задњих 67 цм, пуне гуме.

Први „Панар” је грађен као шестосед са укупном дужином од 324 цм, ширином 167,5 цм и висином 219,5 цм. Размак између осовина био је 175,5 цм, траг токова напред 136 цм, а позади 132 цм.

У Француској је 1902. године основана чувена фабрика Едмонд Гентил за производњу мотоцикла, а 1906. године почела и са производњом аутомобила. Ови аутомобили су имали магнетско паљење и тробрзинску трансмисију. Аутомобили су се производили под именом „Alcyon” са једним цилиндром запремине 950 ццм. Поред тога производио се и један четвороцилиндраш запремине 1,4 литара. Године 1907. појавили су се модели са једноцилиндарским мотором запремине 725 ццм и од једног литра. Поред тога производили су се и „Alcyoni” са два цилиндра који су 1907. и 1908. године учествовали у такмичењу за куп „Voituretta”.

Током производње првих аутомобила Французи су настојали да дају одговор на питање предности вуче аутомобила помоћу предњих токова (предњи токови погонски) у односу на погонске задње токове. Одговор је дат већ 1898. године и реализована је вуча аутомобила помоћу предњих токова. Те године инжењери Доре и Буисон објавили су свој проналазак вуче аутомобила помоћу предњих токова и на ово скренули пажњу светске јавности.

Ова два француска инжењера – конструктора су својим проналаском учинили више него један корак ка решењу једног важног проблема у прогресу моторизације. Осим тога они су за ову новину не

само заинтересовали већ и одушевили велики број проналазача и стручњака и других лица заинтересованих за развој аутомобилизма. Тај њихов аутомобил био је значајан и по својим другим карактеристикама. То је био један елегантан фијакер са шатором постављеним напред и свим потребним уређајима потребних аутомобилу. Међутим, овај аутомобил је значајан по томе што се заувек ослободио тешких и гломазних ланаца, који су се често и кидали и задавали много брига и конструкторима и возачима. Ланци су били непогодни и због буке, трзања и других неугодности који су ланци код аутомобила са задњим погонским точковима чинили. Први аутомобил са предњим погонским точковима, његови конструктори назвали су „СФИНГА” што значи мудрост и загонетност. „Сфинга” је имала све особине једног лаког и покретљивог аутомобила и с правом је заслужила добијено име.

АУТОМОБИЛ У АМЕРИЦИ

Први аутомобил у Америци појавио се знатно касније него у Европи, тек 1893. године. Иградили су га браћа Дарие. Већ две године касније приређене су и прве аутомобилске трке у Америци на стази од Чикага до Еванстона (у држави Илиноис) и најзад, у укупној дужини од 54 миља. Дан је био снежан и хладан. Четири аутомобила – од шест, колико их је учествовало – није никада стигло на циљ. Возач петих кола пао је у несвест један сат пре завршетка трке. Једино је Франк Дарие, возећи ауто кога су конструисали он и његов брат Чарл, одржао у раду свој мотор до краја трке и славно победио постигавши просечну брзину од 7,5 миља на сат. После овога интересовање за кола која се крећу без коња расло је у Америци све више. Само у 1896. години појавило се у Америци доста експерименталних аутомобила. На већину тих возила и њихових конструктора сасвим се заборавило. Само једно име се задржало до данас. То је име Хенри Форда, који је својим првим возилом прошетао улицама Детроита 1896. године.

У току десет деценија небројно много научних радника и техничара радило је на усавршавању, побољшању и појефтинијењу аутомобила, али популарисању овог возила код народних маса највише је допринео тај незаборављени Хенри Форд, који је већ 1912. године методом масовне производње постигао да се за свега 93 минута склопи аутомобил. Али и поред овога, тврди се, да је најстарија америчка фабрика аутомобила „Олдсмобил”, а не „Форд”. Године 1897. почела је да ради у Лансингу (држава Мичиген), с почетним капиталом од 50 хиљада долара, фабрика „Олдс мотор” и већ прве године је произвела четири аутомобила. То су били

први „Олдсмобили“ у којима су се возила по четири путника. Ауто је покретао мотор са једним цилиндром који је развијао 6 коњских снага. Већ 1905. године, иако је у међувремену фабрика изгорела до темеља, произведено је 5 хиљада аутомобила модела „Кервд Деш“. Тај живахни аутомобил покретао је мотор са једним цилиндром јачине 7 коњских снага.

Ипак, очевима америчке аутомобилске индустрије сматрају се Били Диран и Хенри Форд. Диран је схватио будућност аутомобила и као пословни геније широм Америке подиже многе фабрике, међу којима и „Ценерал моторс“.

Хенри Форд је такође осетио корист од аутомобила и потпуно му се посвећује. Већ 1896. године производи свој „четвороточкаш“ и њиме прелази 1500 км, а касније одличне резултате постиже својим моделом „А“ са бокс мотором од два цилиндра који је развијао 8 КС при 800 обртаја у минути. Међутим, његов највећи успех био је модел „Т“, Тин Лизи. Произведено је преко 15 милиона овог возила и овај ће рекорд потући тек 1971. године „буба Фолксваген“. Форд је својим моделом „Т“ моторизовао пре свега Америку и тиме изменио њен привредни и социјални лик. Међутим, почетак рада Форда на моторизацији Америке није био ни брз ни лак. Године 1893. иградио је и оспособио свој мотор са унутрашњим сагоревањем који је имао цилиндар од водоводне цеви и замајац од струга. И остали делови били су сличног порекла. После тога Форд са групом пријатеља у фабрици Едисон конструише аутомобил. Тај аутомобил је уствари први Фордов „четвороточкаш“ произведен 1896. године и кога је на пробној возњи возио лично Форд прешавши 1500 км. Овај аутомобил је показао добре резултате, али је његова масовна производња почела тек кроз три године у фабрици у Детроиту где ће се произвести свега 40 возила и само након годину дана рада фабрика ће пропасти.

После овог неуспеха Форд прави прво тркачко возило са двоцилиндарским мотором од 26 КС. То возило је победило на трци а возио га је сам Форд. Победа на трци допринела је оживљавању тада већ организоване „Хенри Форд компаније“. Форд ради сувише практицистички и форсира тркачка возила па га због тога искључују из фабрике. Он одлази и формира фабрику „Кедилак“, али успех постиже тек 1922. године када купује фабрику „Линколн“. Опет се враћа тркачким аутомобилима и прави два возила „Ероу“ и „999“. Овај други постаје најпопуларнији тркачки Фордов аутомобил.

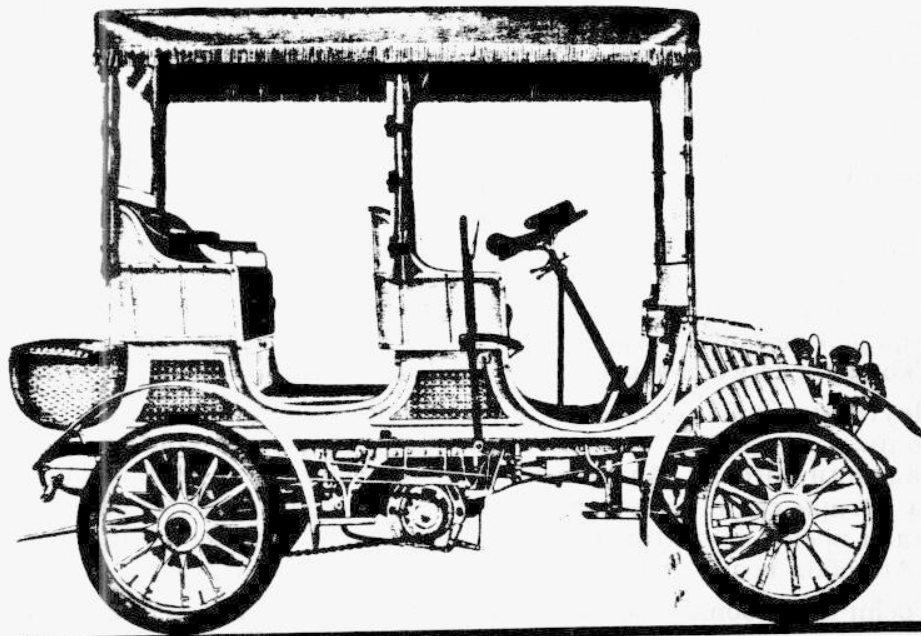
Бурђе С. Стојановић

ДЕВЕДЕСЕТ ГОДИНА ОД ПОЈАВЕ ПРВОГ АУТОМОБИЛА У СРБИЈИ

ПРВИ АУТОМОБИЛИ У НАС

Човекова тежња да остварује принцип „брже, више, даље” почетком овог века довела је први аутомобил у Београд. Пре деведесет година, 3. априла 1903. године увезен је из Аустроугарске први аутомобил у време када је Београд имао око 50.000 становника. Овај први приватни аутомобил у Србији био је власништво Бошка В. Радуловића, поручника кеаљеве гарде, имућног порекла. Аутомобил је купљен у Бечу, односно недалеко од овог града у фабрици „Неселдорф” за 12.000 круна (сл. 1). Фабрички шофер, немац по пореклу, довезао је овај ауто до Београда где је остао четрдесетпет

1



дана да би обучио возачкој вештини првог српског шофера Сретена Костића, који се касније бавио шофирањем око двадесет година и био је оснивач и први председник Шоферског српског удружења. Костић је био и лични возач Краља Петра Карађорђевића Првог.

О доласку првог аутомобила у Београд, хроничар једног београдског листа забележио је сећања Сретена Костића:

„... када је аутомобил својом снагом изашао из Београдске станице наишао је свуда на запањена лица. Пред станицом се направила права гужва, али пре него што је свет успео да се сабере, аутомобил је већ стигао Немањиним улицом до Војне академије и скренуо у Улицу Милоша Великог, путем за Топчидер свуда дочекиван збуњеним и уплахиреним људима који су се у чуду крстили.

Дочек у Београду је још некако прошао без инцидената. Понеко је разрогачио очи, понеки се прекрстио слутећи да се срео са нечастивим али је било горе, када смо зашли у села. Једанпут је једно чобанче које је мирно напасало своје стадо крај друма чувши хук нашег мотора из далека почело да бежи и оставило своје овце на милост и немилост. Идућег дана чуо сам како сељаци у оближњој крчми причају један другом 'Прође синоћ аждаја кроз наше село, светле јој се очи надалеко и брекће, а цепа све што јој стане на пут'”

Први аутомобил морао је да носи читаву гомилу резервних делова и опреме, јер су путеви били лоши и лако је долазило до квара и оштећења возила. Пре поласка на пут биле су потребне велике и озбиљне припреме. Спољне гуме су давале салтеру да их добро опшије и ојача њихову издржљивост. При замени аутогума подизан је цео аутомобил. Бензин као погонско гориво аутомобила купован је у дрогерији, јер није било могуће користити „тешки” бензин.

Шоферске дозволе издавало је Министарство народне привреде. Радуловићев аутомобил имао је регистарски број један. После неколико година сопственик је продао аутомобил белгијском посланству за 4 хиљаде ондашњих динара. Доцније је белгијско посланство исти аутомобил продало кожарском трговцу Паји Мијатовићу. Када је 1912. године објављен Балкански рат, аутомобил је реквириран за војне потребе. Последњи пут је виђен у ослобођеном Скопљу, где му је вероватно и остао гвоздени костур.

Други аутомобил у Београду појављује се већ 20. априла 1903. године. То је било возило марке „марлен-унион” који је увезао тадашњи трговац Младен Љубинковић. Овај ауто је био отворен са четири седишта и хоризонталним мотором са два цилиндра, један према другом испод задњег седишта. Љубинковић је свој аутомобил возио сам те је он први наш возач аматер.

Трећи аутомобил у Београду појавиће се после две године. Њега је увезао 1905. године очни лекар Др Ђорђе Нешић. То је био

аутомобил марке „дарак” модернијег типа, чији је мотор имао два цилиндра напред испред седишта. У шали овај аутомобил називан је „шпоретом” или „кадом”.

Банка Андрејевић и компанија 1907. године увози два аутомобила: један марке „греф и стифт”, отворен и модернијег облика а други марке „ханза-лојд” затворен који је имао кревет и прибор за тоалету као вагон ли. Ово возило је имало мотор са четири цилиндра, први ауто са таквим мотором. Исте године Божа Димитријевић, виши чиновник Класне лутрије, увози аутомобил са парним мотором, марке „серполе” који је неко време саобраћао на линији Сталаћ – Врњци.

Министарство војно 1908. године купило је десет теретних аутомобила марке „арбенц” у Цириху и шаље десет питомаца на шоферски курс.

Инжењер Андра Ристић као заступник аутомобила НАГ, 1910. године увози аутомобиле за приватну употребу и продају при чему уводи и такси службу. Једно такси возило постављено је на Теразијама између хотела Москва и хотела Балкан. То је био први аутомобил са таксиметром. Ове 1910. године аутомобилизам се у Србији интензивира и нагло напредује. Поред Београда аутомобили се јављају и у Лесковцу и то неколико возила. Браћа Катанић имали су ауто марке „протос”, отворен, сребрнасте боје. Сотир Илић возио је „форда” плаве боје вредног четири хиљаде златних динара франко Београд оцарињено. Исто тако „форда” али црне боје имао је и лесковчанин Стојан Јордановић – Јапанац.

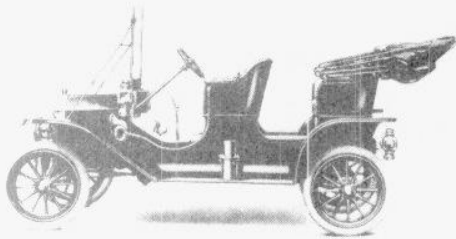
Први „форд” Београд је добио 1911. године (сл. 2). То је био касније много познатији и чувени модел „Т” или како га је народ популарно звао „Лимена Лујза”. У Београд „Форд” је увезао инжењер Андра Ристић власник тада чувене фирме „Електра” у Кнез Михајловој улици. Ристић је возило платио 4.000 динара, а пре куповине тестирао га у погледу издржљивости на путу Београд – Ваљево и обратно. Возило је издржало и положило испит издржљивости, по чему се приславило и не само на овом путу већ и на Солунском фронту.

ЈАВНИ ПРЕВОЗ АУТОБУСОМ И ТАКСИЈЕМ

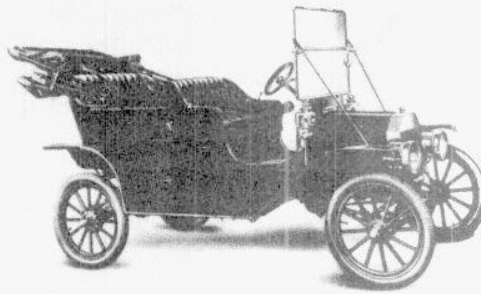
Интересовање за аутомобил у Србији је све више расло. Брз и удобан превоз прихваћен је и потреба за њим све се више наметала. Људи од иницијативе су то осећали и почели да уводе аутотакси превоз и линијски аутобуски превоз. Тако поред већ поменутог таксија Ристића јавила су се још два такси аутомобила и то ауто марке „ФН” К-4 власника Шарл Дусе, професора Војне академије и возило марке „лаурин – клеман” својина Радована Саватића.

FORD CARS 1909-14

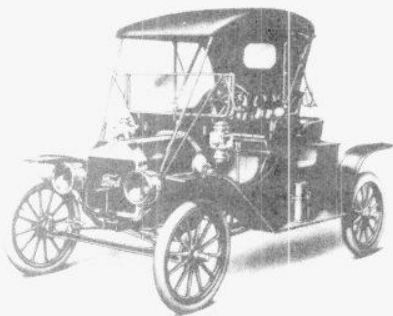
MODEL T (I)



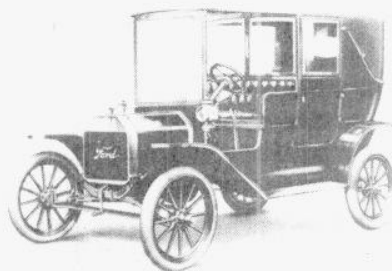
1909



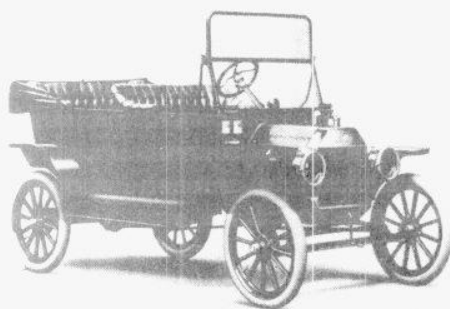
1911



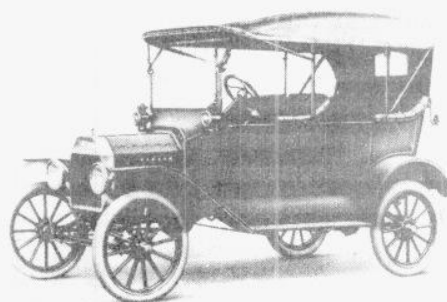
1911



1912



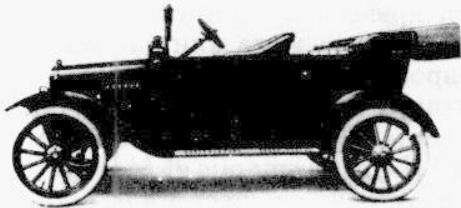
1913



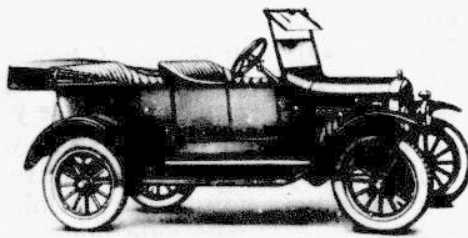
1914

FORD CARS 1917-27

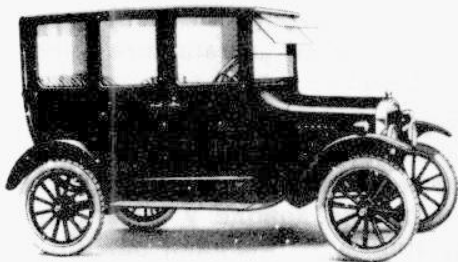
THE MODEL T (II)



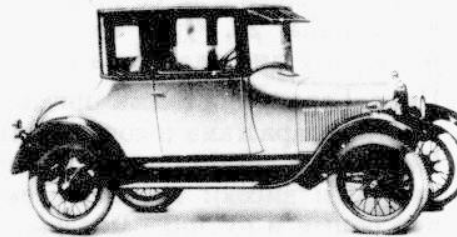
1917



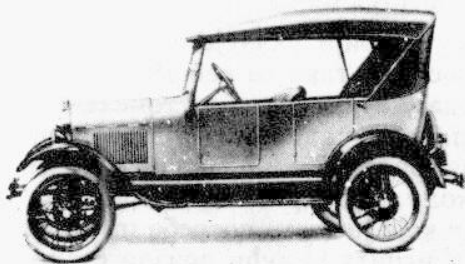
1923



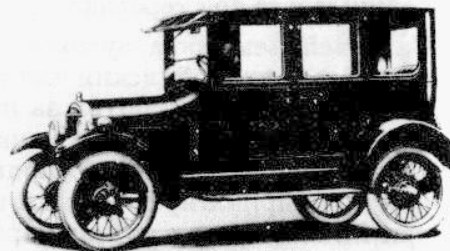
1923



1927



1927



1927

Извесни господин Вишњић 1912. године у Београду организује аутобуски превоз на релацији од Калемегдана до Топовских шупа са четири аутобуса марке „лаурин - клеман”.

Овако организовани јавни превоз битно утиче на развој приватне моторизације. Тако се током 1911. и 1912. године све више аутомобила појављује у Београду и Србији и то разних марки и типова, као што су: „наг”, „опел”, „форд”, „берлит” и др.

Појава првих аутомобила у Србији вероватно је утицала и на брзу појаву аутомобила у Црној Гори, где се већ 1903. године аутобуси јављају као средство масовног превоза људи и поште. Тачно 22. јуна 1903. године Црна Гора ондашња мала али слободна и независна Кнежевина, прва је у Европи, а вероватно и у свету, организовала јавни ауто-превоз у оквиру ПТТ. Управа пошта 1902. године одлучи да превоз поште и лица врши моторним возилима. Од француске компаније „Delahaye” (Leon Desmarais et Morane Scsensors, Paris), наручује поштански аутобус са шест плус једним седиштем и уграђеним мотором са два цилиндра од око 16 коњских снага. За тај аутобус је плаћено 21.780 круна. Овај аутобуски превоз у Црној Гори саопштава се службеним актом ПТТ одељења Министарства унутрашњих дела од 18. јуна 1903. под бројем 2780 када је решено да се први црногорски поштански аутобус стави у саобраћај 22. јуна те године, на главним „штадијама” према распореду дилижанса на релацији Цетиње – Котор.

Црна Гора успоставља организацију самосталне установе са државним гаражама и сопственим аутомобилским возним парком на Цетињу у оквиру црногорске поштанске управе. Међутим, лоши путеви и високи трошкови експлоатације доводе у питање превоз поште и путника моторним возилима у државној режији, па се због тога тај превоз јавном лицитацијом уступа чешком предузећу „Лаурин и Клемент” из Младе Болесаве (сада „Шкода”). Ово предузеће је у Црној Гори отпочело превоз поште и путника 24. јануара 1909. са седам путничких аутомобила са по једанаест седишта и са три теретна моторна возила марке „аустро-даимлер”.

Са повећањем броја аутомобила у Србији указује се потреба за пратећим аутомобилским активностима тако се већ 1910. године организују заступништва за продају аутомобила, аутомеханичарске радионице и шоферска школа. Уз радионицу у Позоришној улици број 23 извесни господин Трифун Симић, пушкар основао је и прву приватну шоферску школу. Шоферски испит полагао се при Министарству пољопривреде које је за те потребе именовало посебну комисију. По положеном испиту будући возачи су добијали исправе за вожњу аутомобила. Међу члановима комисије био је чак и професор универзитета Аћим Стевовић. За чланове комисије за шоферске испите, као и за предаваче ангажовани су вр-

хунски стручњаци. Господин Лазар Ђокић професор Саобраћајног факултета у пензији био је један од првих наставника на првом шоферском курсу кога је организовао Српски аутомобилски клуб. Професор Ђокић је као члан Српског аутоклуба учествовао на аутомобилским тркама и био њихов победник.

СРПСКИ АУТОМОБИЛСКИ КЛУБ И РАЗВОЈ АУТОМОБИЛИЗМА

Јула месеца 1921. године, у ловачкој сали хотела „Париз” у Београду, одржан је први састанак оснивача Српског ауто-клуба, а један од главних иницијатора био је Радован Саватић, тадашњи трговац.

Нешто касније исте године изабрана је привремена управа, затим је одржана шира конференција са првим уписаним члановима и најзад 24. јула 1922. године дошло је и до оснивачког збора. Тада је изабран и управни одбор који се одмах и конституисао: први председник био је др Велизар Јанковић, тада министар саобраћаја, а међу оснивачима били су потпуковник Влада Дерок, командант Ауто-команде, Рудолф Пилц, Раде Пашић, Радован Саватић и др. Од тада почиње нормалан живот Српског ауто-клуба, најпре, од 6. априла 1924. – у саставу аутомобилског клуба краљевине СХС, а потом са Хрватским и Словеначким ауто-клубом у оквиру Југословенског ауто-клуба. Марта 1924. године уместо др Велизара Јанковића за председника је дошао Рудолф Пилц, али је после две године поново извршена промена.

Одмах после оснивања Српски ауто-клуб разгранао је своју делатност, играјући видну улогу у развоју друмског саобраћаја и моторизације уопште. Тако, на пример, 1924. године организоване су прве трке на стази Сарајево-Београд (сл. 3) и том приликом победио је Тиберио Нашимбени на аутомобилу Бјанки. На истој стази 8. јуна 1925. године појавило се девет возача, од којих двоје није завршило трку. Победио је тада већ веома познати аутомобилиста Радован Саватић, који је 29. августа 1926. године поновио свој успех и направио мали подвиг: возећи аутомобил Алфа Ромео на трци Сарајево-Београд. Њему је у то време, по лошим путевима, било потребно само 6 часова, 50 минута и 25 секунди да превали овај итинерер.

Септембра 1931. године Спортска секција Југословенског ауто-клуба организовала је, приликом своје јубиларне прославе, ауто-рели чија је стаза ишла кроз читаву земљу, са стартом и циљем у Загребу. Прво место заузео је београдски архитекта Гојко Тодић.



Те године, међутим, још један Југословен постигао је изванредан успех: инж. Чедомир Величковић стигао је први на великом релију Ница-Париз.

Први заједнички излет чланова организован је на Ђурђевдан 1923. године са циљем у Кошутњаку, четири године касније био је излет у Смедерево а убрзо и у Фрушку гору. Изгледа да су колективни излети били врло популарни, јер чланови Српског ауто-клуба одлазе заједнички и у Бању Ковиљачу, а 1929. године организује се групно путовање до Осијека са 60 учесника. Исте године по дого-

вору са секцијама Клуба у Суботици и Сомбору у та места одлази 15 аутомобила са 70 особа а затим и у Дубровник.

Занимљиво је, међутим, да је у то време одржан и први слет аутомобилиста. На иницијативу београдске секције слет је одржан кроз Шумадију 7., 8. и 9. септембра 1929. године. Учествовало је 42 аутомобила из целе земље са 148 лица, а возила су се кретала кроз Шумадију, Подунавље и Ибарском долином. Том приликом, на жалост, догодио се и један несрећан случај: код Вучковца, у близини Крагујевца, погинуо је Станко Ускоковић, члан управног одбора, са супругом.

Српски ауто-клуб припрема 1930. године дочек румунских аутомобилиста са којима организује велику аутомобилску турнеју. Возачи из две суседне земље кренули су преко Шумадије, Босне и Херцеговине за Црну Гору, а касније преко Хрватске и Словеније за Војводину. Вожња је трајала пуних 15 дана уз учешће 35 аутомобила и преко 100 лица.

Па ипак, једна од највећих манифестација тадашњег Југословенског краљевског ауто-клуба везана је за један историјски догађај и остаје као трајно сведочанство – уз почетак 2. светског рата! Почетком септембра 1939. године наиме, у Београду, на стази око Калимегдана требало је да се одржи Велика награда Југославије у аутомобилизму за коју се пријавило око петнаест асова из Француске, Италије, Немачке, Чехословачке, Мађарске, Румуније, Бугарске и Југославије. Као што је познато, 1. септембра 1939. године Немачка је мучки напала Пољску а два дана касније истекао је ултиматум Велике Британије за обуставу напада. Енглеска је званично ступила у рат управо у тренутку кад су око Калемегдана тутњали аутомобили. Иако је руководство Мерцедесове екипе у Београду брижљиво крило од својих возача шта се збило на немачко-пољској граници, чувени Манфред Фон Браухич је то дознао преко радија, искрао се из хотела и таксијем одвезао на аеродром у Земуну са намером да побегне у Швајцарску. Међутим, у последњем тренутку руководиоци Мерцедесовог тима извукли су га из авиона и натерали да стартује.

Узрујан због осујећеног бегства возио је бесомучно и једног тренутка „избацио” са стазе свог фабричког колегу Хермана Ланга, међутим, убрзо је и сам излетео. Вратио је свој болид и наставио такмичење таквом брзином да је поставио апсолутни рекорд стазе који ни до данас није оборен – око 135 км на час! Ипак изгубљене секунде нису се могле надокнадити: стигао је други: иза Тациа Нуволарија. Манфред Фон Браухич био је у логору, преживео рат и обећао сâм себи да ће се до краја живота борити за мир у свету.

У знак сећања на последње ауто-трке уочи Другог светског рата издата је серија пригодних поштанских марака (сл. 4).



АУТОМОБИЛИ NESSELSDORF

НАЗИВИ ФАБРИКЕ:

1. До 1897. год.
K.K. priv. Wagenfabrik Schustala und Co, Nesselndorf, Wiена
2. 1897–1920. год.
Nesselndorfer Wagenbau Fabric, Gesellschaft
3. 1920–1923. год.
Koprivnická vozovka A.S. Koprivnice

Компанија је била позната по производњи запрежних кочија и каросерија железничких вагона. Прво моторно возило произведено 1887 и погоњено Бенцовим двоцилиндричним мотором од 5 коњских снага добило је име „Präsident”. Један од конструктора био је Едмунд Румплер, који се касније прикључио фирми Adler познатој после I светског рата по производњи аутомобила. Други конструктор био је Ханс Ледвинка који је своју каријеру започео у Неселндорфу.

У 1899 години произведено је укупно 10 аутомобила који су се разликовали у детаљима. После прве аутомобилске трке у којој је на возилу Неселндорф победио барон фон Либиг, Ледвинка се 1901 определио за производњу спортских аутомобила са Бенцовим моторима који су били смештени испод каросерије која је још увек личила на отворени фијакер. Уграђивана су три мотора – двоцилиндрични од 8 (тип А) и 12 (тип В) коњских снага и четвороцилиндрични од 24 (тип С) коњских снага. Ови аутомобили нису били успешни па је од 1906 почела производња модела (S) који је стекао светску репутацију.

Модел (S) имао је четвороцилиндрични мотор запремине 3,3 литре и снаге 30 КС, са брегастим вратилом у глави мотора, док је радилица била постављена вертикално а испод мотора је био окачен мењач и ланчани преносник.

Модел (Т) имао је ливени моторски блок са 6 цилиндара. Модел (U) имао је две верзије од 45 и 64 КС – зависно од намене и производио се до I светског рата.

После рата у фабрици, која је припала Чехословачкој, настављена је производња модела Т и U до 1923 год., када је фабрика у Копривницама добила име „Татра”.

Лазар Ј. Ђокић

АУТОМОБИЛИЗАМ У БЕОГРАДУ У СЕЋАЊИМА

У Београду пре педесет година била је милина и право задовољство возити аутомобил. Нису постојали сложени и нерешиви саобраћајни проблеми као данас. Човек је могао да вози улицом којом је хтео, у оба смера, да паркира возило где му се прохте, на неодређено време. Није постојала потреба за регулисањем саобраћаја, сем на неколико најпрометнијих раскрсница (нпр., код „Лондона“), где су стајали саобраћајци. Није било ни хоризонталних и вертикалних саобраћајних знакова, тј. линија на коловозу, жутих трака, зебри, знакова обавештења, упозорења и забрана, семафора, зеленог таласа, плаве зоне, паркинг-метара, паркинг-гаража, ни буке, ни угрожавања човекове средине штетним издувним гасовима итд. Па и само понашање учесника у саобраћају, тј. возача аутомобила, било је сасвим другачије од данашњег. При мимоилажењу, познаник би се поздрављао климањем главе, а непознатом осмехом у знак солидарности и симпатије према „колеги“. Данас безмало сваки аутомобилиста другог сматра за заклетог непријатеља, гледа га попреко, сматрајући да му директно угрожава слободу кретања и понашања. А шта тек да се каже за нимало безначајан број возача који се силецијски понашају, као да је улица њихово приватно власништво са ког хоће да отерају остале учеснике у саобраћају. Возити београдским улицама данас је право мучење, а не уживање као некад.

Али и поред малог броја аутомобила дешавале су се ипак саобраћајне незгоде, додуше веома ретко. О томе се дуго причало и пре причавало као о изванредном догађају, а у новинама би се писало као о сензацији, чак и за незгоде без тежих последица. Каква разлика према данашњим новинарским извештајима, не ретко једва видљивим, о саобраћајним удесима, готово свакодневним, са тешким последицама. Времена се мењају!

Међу малобројним аутомобилистима било их је и веома страсних, којима је причињавали задовољство да на неки начин привуку пажњу пролазника. Обично су то постизали стављајући „бректалицу“ на издувну цев мотора (данас је то забрањено) помоћу које су издувни гасови одлазили директно у атмосферу уместо у лонац за пригушивање издувних гасова. На тај начин су стварали страховиту буку. Тиме су се поносили и правили се важни, јер

се стицао утисак велике снаге мотора. Један од најстраснијих, а могло би се рећи и неустрашивих аутомобилиста био је принц Ђорђе. Ако ме памћење служи, становао је тада у Улици краља Петра (сада 7. јула), близу Душанове. Када би кренуо уз улицу, таквом је брзином јурио, да би се сви пролазници са тротоара разбежали како не би били прегажени. Наравно, у Београду се тада није мерила бука, није се утврђивало њено штетно дејство, нити предузимале мере за заштиту животне средине. Уосталом, није ни било потребно.

Али, и при онако идеалним условима за саобраћај, и пре педесет година постојала је Саобраћајна полиција Управе града Београда и постојали су саобраћајни прописи. Поменућемо само неколико карактеристичних прописа из Наредбе Управе града Београда о уредности и удобности јавног саобраћаја на друмовима, путевима, улицама и уопште јавним местима, на територији Управе града Београда, а на основу пар. 326 Кривичног закона: Члан 1. Сва превозна средства деле се у две категорије: лаку и тешку. У лаку категорију рачунају се: фијакери, полуфијакери, чеца, путничка кола на гибњевима, лака санитарска и лака поштанска кола, аутомобили са пумпаним гумама (путнички, санитарски и поштански), моторни точкови са корпом и без корпе и велосипеди. У тешку категорију рачунају се сва теретна кола са коњском и воловском запрегом (шпедитерска, таљиге итд.) и теретни аутомобили свих врста. Као што се види, београдским улицама нису се кретала искључиво моторна возила као данас већ и запрежна, па чак и са воловском запрегом. Члан 2. Сопственици превозних средстава, обеју категорија, дужни су да пријаве ова ради регистрација Саобраћајном одељењу Управе Града Београда ... Значи и тада је постојала обавезна регистрација возила. Члан 13. Давање сигнала сигналним апаратима. За кретање у правцу једанпут кратко. За кретање удесно двапут кратко. За кретање улево трипут кратко. Знак заустављања једанпут дуго па кратко ... Лако је замислити како би то изгледало данас кад би овај пропис од пре педесет година још важио. Члан 14. говорио је о брзини кретања објеката по вароши. Аутомобили путнички до 20 км на сат. Аутомобили теретни до 10 км на сат. Моторни точкови до 20 км на сат. Сточна кола (фијакери и путничка кола са гибњевима) до 16 км на сат. Сточна кола теретни ход ... Очигледно да оваквим брзинама безбедност у саобраћају није била угрожена. Члан 24. наређује да шофери или возари превозних средстава за општу употребу морају бити пристојно одевени. Морају бити учтиви и уљудно се понашати. Не смеју се свађати, лармати, неучтиве речи изговарати, нити мимоилазећи узнемиравати. Како би било оправдано и корисно да овај пропис и данас живи. По члану 31. забрањено је терати стоку главним улицама, већ се она има терати само според-

ним улицама. Члан 44. каже да шофери моторних кола и моторних точкава морају испунити следеће услове: да су навршили 18 година, да су доброг владања, да нису осуђивани, да су потпуно здрави (тело, слух, вид и срце – лекарско уверење), да нису наклоњени пићу, да уредно носе све грађанске обавезе, да су писмени. Да и данас важи овај пропис, многи не би узели волан у руке. По члану 45. шофери моторних објеката морају, ако имају све услове из чл. 44, да полагају испит код Саобраћајног одељења У. Г. Б. и то теоријски и практично. Дакле, и тада је требало положити испит да би се стекла возачка дозвола. Иначе, Наредба има укупно 52 члана.

Тридесетих година аутомобил још није стекао право грађанства у Београду. Није био нужна потреба па и средство рада као данас, што радном човеку намеће савремен живот. У оно време још се сматрало да је аутомобил луксуз и привилегија имућних, да служи готово искључиво за разоноду и спорт. Београд је имао укупно око 1500 путничких аутомобила, за сопствене и опште потребе, тј. такси. И једни и други били су приватно власништво. Број државних аутомобила био је занемарљив и то су била углавном министарска кола (у то време врхунске америчке марке „пакар“). Београд је тада имао око 230.000 становника. Према томе, на један аутомобил долазило је 153 становника. Данас, међутим, Београд има око 500.000 путничких аутомобила и око 1.500.000 становника, тј. три становника на један аутомобил. Ово најбоље показује колико је огромна разлика у степену моторизације, са свим позитивним и негативним последицама. Узрок релативно малом броју аутомобила, у оно време, био је у непостојању домаће производње и лошим путевима. Дакле, сви аутомобили су били увозни и потицали из разних земаља. Највише је било америчких кола, јер су била квалитетна (нарочито погодна за рђаве путеве) и релативно јефтина због масовне производње. Иначе, састав возног парка био је веома шаролик по маркама производних фабрика и по категоријама (од најмањег двоседа „ситроена“ до најскупљег, као и данас, техничког савршенства „ролс-појса“). Већина тадашњих марака аутомобила више не постоји. И овде се потврдило правило да велика риба гута малу рибу. Од читавог оног по маркама хетерогеног возног парка, два су аутомобила, свакако, била најзапаженија: супер-спорт „алфа ромео“, власништво Радована Саватића, трговца, који је био неоспорни наш аутомобилски ас и побеђивао на свим аутомобилским тркама у нашој земљи, и бели „штајер“, увек блиставо чист, проф. Медицинског факултета др Ђорђа Нешића, рег. бр. 11, који су Београђани звали „када“, на шта је подсећао својом бојом и обликом каросерије (отворена). Иначе, професор Нешић је у правом смислу пионир нашег аутомобилизма, јер је још 1905. године имао аутомобил. То је био трећи

по реду аутомобил увезен у Београд. Карактеристични су били тадашњи ауто-такси „ситроен”, са специјалном фабричком каро-серијом за ту намену (као у Паризу). Били су обојени црвено са шарам у виду плетене трске, због чега су их београдски шофери звали „шарони”.

Још 1922. године основан је у Београду Ауто-клуб. Оснивали су га аутомобилски ентузијастички са задатком да ради на унапређењу аутомобилизма и заштити интереса аутомобилиста. Тридесетих година већ је имао око 600 чланова и убрзо створио могућност да купи зграду за свој дом. То је Пироћанчева кућа, у којој је било Турско посланство пре првог светског рата, у Француској улици, где је сада клуб књижевника. Поред свог основног задатка, Ауто-клуб је предузимао многе акције на спортском, туристичком, техничком и друштвеном плану. Инсталирао је мрежу својих бензинских пумпних станица и тиме успео да снизи на око 5 динара један литар дотадашње високе цене бензина на картелским пумпама. Организовао је бесплатне курсеве за полагање возачког испита. Да поменем да су предавачи били чланови Управног одбора клуба: Мика Јанковић, један од оснивача, Милета Недић, познати наш свестрани спортиста, инж. Анда Ристић, први заступник фабрика аутомобила у Београду и писац ових редова. На спортском плану Ауто-клуб је врло успешно организовао аутомобилске трке, које су одржаване најпре на Бањици (где су некада приређиване коњске трке, пре него што је изграђен хиподром код Цареве Ђуприје), затим сваке године трку на релацији Сарајево-Београд као и Авалску трку. Да поменем да је у трци за „дама чланице” победила Валентина Лозовска, на аутомобилу Н. А. Г., док остале такмичарке нису стигле на циљ! Поводом трка често су одржавани конкурси елеганције аутомобила. Најуспешнији такав конкурс одржан је 1928. године, на простору испред зграде Панђеле и старе Друге мушке гимназије, које више не постоје, а налазиле су се између Влајковићеве улице и Народне скупштине. Поред самог аутомобила, знатан утицај на оцену жирија имали су, свакако, елеганција и шарм сапутнице у аутомобилу. Туристичка активност клуба била је у организовању колективних ближих и даљих излета, затим правих турнеја кроз нашу земљу и иностранство. Вероватно најуспелија турнеја, по броју учесника, организацији и пропагирању аутомобилског туризма, остварена је на релацији Београд-Охрид. Некада је то био подвиг с обзиром на стање путева. Друштвени живот играо је значајну улогу у укупној активности клуба. Основана је и добро уређена клупска читаоница, са великим бројем домаћих и страних часописа и листова и богатом стручном литературом. Приређиване су разне забаве у клупским просторијама, другарске вечери, балови, и са нарочитим успехом сваке године се одржавао велики маскенбал, назван „Карневал

Ауто-клуба". Такође, велики успех и популарност су имале дечје приредбе о Божићу и Врбици, које је изврсно организовао прави мајстор секретар клуба Анта Анђелковић.

Пре завршетка ових сећања на аутомобилизам у Београду тридесетих година, вредно је поменути да је Београд угледао први аутомобил 3. априла 1903. године. Увезао га је Бошко Радуловић. Био је марке „Неселдорф". Са аутомобилом је стигао и шофер Аустријанац. Остао је у Београду 45 дана и обучио за вожњу аутомобилом првог Србина шофера Сретена Костића, кога је познавао цео тадашњи Београд. У његовим познијим годинама сви су га звали чика Срета. На Солунском фронту и после рата био је шофер краља Петра. Умро је после другог светског рата у својој малој кућици, на седмом километру Авалског пута, која је сва била обложена аутомобилским регистарским таблицама. Већ 20. априла исте 1903. године Младен Љубинковић, трговац, увезао је други аутомобил, марке „марел-унион". Власник је сам шофирао, и то је био истовремено наш први шофер аматер. Као што сам већ поменуо, трећи аутомобил марке „дарак" увезао је проф. др Ђорђе Нешић, очни лекар. Банка „Андрејевић и Комп." (страни капитал) увезла је два аутомобила, један отворен марке „греф унд штифт" и један затворен марке „ханза-лојд", који је имао кревет и прибор за тоалету, као вагон-ли. Ови аутомобили споро су се кретали београдским улицама по турској калдрми. Ми, тадашња деца, јурили смо за њима у ишчекивању да им пукне гума или да дође до неког квара, што се често дешавало. Кад се аутомобил заустави могли смо изблиза да га добро разгледамо. Године 1911. стигао је у Београд први „форд", чувеног типа „Т". Он је (са 16 милиона) деценијама држао рекорд по броју произведених возила истог типа. До данас то првенство му је преотео једино „фолксваген". У вези с тим „фордом" има анегдота како је Американац, представник Фордов, дошао у Београд да нађе заступника. Обратио се неким гвожђарским радњама, као „најтехничкијим". Међутим, наши гвожђарски трговци нису показали ни најмање интересовање за ту „робу" – аутомобил. Упутили су га на инж. Андру Ристића, који је имао електро-техничку радњу „Електра" у Кнез-Михаиловој улици. (Зграда у којој је била та радња порушена је за време бомбардовања Београда, а сада се ту налази нова зграда Културног центра.) Као једини заступник аутомобила у Београду, и то великих кола марке Н. А. Г., Ристић је са неверицом, посматрајући „форд" слушао тврдње Американчеве о његовом квалитету и изванредним особинама. На крају, после многих убеђивања, пристао је да узме заступништво, под условом да „форд" успешно издржи пробу на путу Београд-Ваљево. Собом је повео и свог механичара, за сваки случај, који је седео на задњем седишту. Возио је Ристић, највећом могућом брзином. Аутомобил је толико одска-

као по веома лошем путу да је претила опасност да Ристић изгуби свог механичара, који га је преклињао да успори вожњу, бојећи се да не погине. „Форд” се одлично показао. Није се распао како је Ристић предвиђао, и уговор је склопљен. У то време коштао је оцарињен 4.000 динара (наравно тадашњих). Иначе, за Форд, због његовог изгледа, говорило се „Плех и жица форд колица”. Тај исти тип „форда” прославио се после на Солунском фронту.

На крају, да споменем да су последње Међународне аутомобилске трке, око Калемегдана, одржане на дан 31. августа 1939. године. Учествовали су тадашњи најчувенији светски аутомобилски асови на тада најбржим тркачким колима. Победио је Немац Јанг на „мерцедесу”. Узео је учешће и наш познати спортиста Бата Миленковић (унук Ристе и Персе Миленковић, задужбинара) на свом старом „бигати”. Био сам члан техничке комисије за преглед тркачких кола и стартер. Сутрадан је нацистичка Немачка напала Пољску и тиме је почео други светски рат.



Из књиге: Београд у сећањима 1930–1941. (Београд, 1983.)

ПРВА БРОЈАЊА МОТОРНОГ И ПЕШАЧКОГ САОБРАЋАЈА У БЕОГРАДУ

Урбана а посебно „саобраћајна историја” Београда и данас је, неколико векова од настанка насеља на овом простору, углавном ненаписана и позната у фрагментима.

Овај је текст покушај да се један релативно блиски и значајни период развоја града Београда посебно издвоји и да се „прочита” на основу онога што упрошћено називамо „саобраћајни поглед” на ствари.

До седамдесетих година бурног 19. века, Београд је био подељен на варош ограничену тзв. шанцем и на „град тврђаву”. Дунавску падину испод познате Велике пијаце (данас Студентски трг) и од Видинског сокака насељавају претежно Турци. На савској падини живе углавном Срби а у духу традиције Јевреји су у познатој „Јеврејској махали” – од данашње улице Цара Душана до обале реке Дунав. Део изван шанца називан је „Савска варош” а постоје и мања насеља: село Савамала, село Палилула испод „Ташмајдана” (данас парк) итд. Око Скадарске улице и Зеленог венца су две циганске махале.

Према попису 1834 године Београд има 7033 становника. У насељу постоји 11 џамија, четири текије и две православне цркве. Већ 1862 године Београд битно мења етничку структуру у корист српског становништва а 1867 године Београд се коначно ослобађа турске власти. Тада почиње брз развој града и већ 1889 године Београд има нешто више од 55 000 становника са готово 80% српског становништва.

Зачетником урбаног и саобраћајног развоја града можемо сматрати Кнез Милоша који је на неки начин творац идеје о Београду као „главној вароши” Србије.

1835 године Франц Јанке израђује регулациони план града и „оснива” део града на Врачару. План има зачетке „мреже правих и широких улица” као и друге европске престонице. Трасира се Абацијска чаршија дуж данашње улице Народног фронта а приступа се и реконструкцији „Теразија” које постају главна комуникација вароши у шанцу и нових делова града према Врачару. Интересантно је да је ова идеја и данас присутна само су „Теразије” данас веза центра града који се развио у међувремену и његовог обода.

Први „српски урбаниста“ Емилијан Јосимовић реконструираше варош у шанцу и модернизује уличну мрежу а његови планови су углавном реализовани. У даљој историји града то ће углавном бити усамљен пример реализације планова.

У „саобраћајном смислу“ посебно је значајна 1912 година када Албан Комбон развија потез „Теразије–Славија–Савинац“ да би на Славији пројектовао кружно звездасти трг сличан тргу Шарл де Гол у Паризу. У Београду тада већ постоје и аутомобили мада у релативно малом броју. Може се уочити да се у Београду аутомобил појављује у тренутку када град није потпуно развијен и заокружен.

Према расположивим подацима у овом тренутку, прва бројања саобраћаја у Београду су обављена 1933 године на „Теразијама“. Постоје спекулације да су нека слична истраживања обављена 1912 године (због израде плана трга Славије) или евентуално 1924 године (у поводу израде ГУП-а) или око 1927.

Бројања саобраћаја су обављена августа месеца, дакле у летњем периоду што није баш уобичајено у данашњим условима. Бројања су обавили студенти београдског универзитета (као што се то ради и данас) а за потребе „Одељења саобраћајне полиције“ Београда као што се наводи у чланку. Циљ бројања је била анализа „приближног кретања саобраћаја у Београду“ ради „што бољег регулисања саобраћаја“ у граду!

Осим „Теразија“ бројања су обављена у улици Краља Милана (данашња улица Српских Владара) код трга Славија, улици Кнеза Милоша и улици Краља Александра (данашњи Булевар револуције).



На слици 1. приказана је оригинална дистрибуција токова или „превозних средстава” за 24 сата. Занимљиво је да је број трамваја и аутобуса готово непроменљив у периоду од 6 до 21 сат. Из података се може уочити да је број трамваја знатно већи од аутобуса којих укупно има 332.

Најмање оптерећени сати трамвајима и аутобусима су јутарњи између 4 и 5 сати. Највише трамваја „прође” између 17 и 18 сати (198) а аутобуса између 8 и 9 сати ујутро.

Вршак броја аутомобила је између 11 и 12 сати дакле блиско подневу (174 аутомобила је регистровано у том периоду). Најмањи број аутомобила је регистрован ујутро између 3 и 4 сата (само 6!).

Бројања су показала да је бициклизам „слабо развијен у Београду” (као и данас) јер их је свега 773 регистровано у току дана. Истраживачи наводе да се њима користе углавном послужитељи али има и „аматера”. Вршак оптерећења бициклима је ујутро између 8 и 9 сати када их је регистровано 86.

„Трипут мање прође мотоцикала Теразијама него бицикла” каже се у чланку. У даљем тексту се појављује података аналитичара да је пре пет-шест година (1927 односно 1928) било „знатно више фијакера у граду” од данашњих 173. Можда би тај податак могао бити траг за нека евентуална ранија бројања?

Током бројања на Славији је регистровано 115 трамваја, 154 аутомобила, 16 аутобуса, 49 бицикала, 24 моторцикла и 12 фијакера у вршном сату. У улици Кнеза Милоша регистровано је само 12 возила а у улици Краља Александра 205!. Овај је податак интересантан јер је улица Кнеза Милоша данас практично најоптерећенија градска саобраћајница.

Бројања пешачког саобраћаја су показала занимљиве резултате – слика 2.

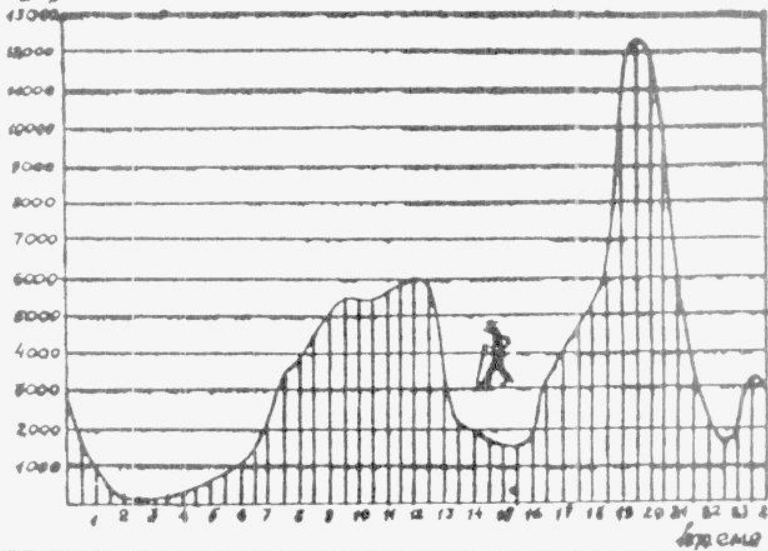
„Од поноћи па до два сата ујутро живот у Београду се потпуно стишава” јер преко „Теразија” прође само 23 пролазника. Рано ујутро, између 4 и 5 сати на улици се појављују млекације и разносачи новина (укупно 236) а између 6 и 7 сати је регистровано већ 840 пешака. Након 8 часова број пешака се нагло повећава да би достигао први вршак између 11 и 12 сати (6000) и други између 18 и 19 сати од када „Теразијама” пролази преко 12 000 пешака. Током дана преко „Теразија” је регистровано 85 477 пешака („сваки трећи становник Београда прошета се Теразијама у току једног дана”). Из ове процене следи да је Београд тада имао око 250 000 становника.

Број пешака у улици Краља Александра је био нешто већи од 5000 у максималном сату а у улици Милоша Великог око 2300.

2. На могири врелине су се једног последица живљих бестали су теком у рукав продавања грамља, који како но...

ци и дању удели и млеина који пројутра, и чије издаво на је један од релакцију. Фикона на претставља у најжив...

Дијаграм пешачког саобраћаја



3. је, деца са натовареним џакоца на леђима. Они лосе повила. Тада број пролазника већ износи 236. Сасвим је свануло. Сунце бљешти и отсјаја се од површине водене воде в доскока цу Теразијама. Радници бедиторје, чиста...



целу пошмили. По њој разија и Милана на један прође 527 јали су била, 16 мотоцикла И Краљ вите пролоша Ве. 12 кола и провезе дра. Бра. Александ. лоша Ве. Пошто нам је д...

На самом крају, искористимо исказ Б. Токина из 1932 године који за Београд између два рата каже: „Београд је био получаршијски, полумонденски, примитиван, неморалан, закулисан, бруталан, темпераментан, немилосрдан, пијан, привлачан, безобзиран, фамилијаран, хипермодеран и анархичан. Бесан и бедан, у исти мах”. Дакле град који ће се неколико десетака година доцније претворити у метрополу и мегаполис.

порастао, да су хотелске и фискалне прилике код нас боље а акција за грађење и оправку путева и пропаганда за туризам у иностранству јача. Па ипак број страних аутомобилиста у нашој земљи из године у годину све више расте, што се најбоље може констатовати по повећаном броју издатих југословенских триптика и „карне де пасажа”. Тако иностранство је издало у 1928 г. 2924 југ. триптика, туристима, који долазе у Југославију; у 1929 г. 3135 југ. триптика, дакле за 211 више; у години 1930 број ових триптика износио је 3093 комада, коме броју треба додати апросимактивно и 500 улаза у земљу, помоћу т.зв. „карне де пасаж”, тако, да се онда тај број пење у 1930 г. на 3593 улаза најмање. А то значи: да је он већи за 458 од улаза у 1929 г. а за 669 од улаза у 1928 г! По посећености, после Јадранског Приморја, долази на прво место Словенија, па Хрватска, Босна и Херцеговина итд. Највише од странаца — аутомобилиста, долазе у нашу земљу из Немачке, па из Аустрије и Италије.

У будуће овај број издатих триптика за долазак туриста у нашу земљу, несумњиво ће ићи само на више, благодарећи напорима за привлачење странаца које чине државне власти и приватна иницијатива, као што су то *Друштво „Путник”* и наш *Аутомобилски Клуб*.

Наш Клуб поставио је себи, у својим статутима, у члану 4., као претежни задатак и циљ: „унапређење и ширење аутомобилскога саобраћаја и туризма у земљи”. Тим задатком руковођен, наш је Клуб почео, има већ три године, најживљу акцију на аутомобилском туризму код нас, који је по нашу земљу, која има у изобиљу ретко красних и привлачних природних лепота, историјских знаменитости и ретких уметничких црквених споменика и старина — несумњиво знатно претежнији, но чисти аутомобилски тркачки спорт.

Тако је концем 1928 г., да би привукао странце к нама, наш Клуб организовао за своје чланове један, у читавој европској аутомобилској јавности, запажен аутомобилски „*Колективни излет у Немачку — у Минхен*”, који је почео и завршио се врло успешним обостраним манифестацијама наших и немачких аутомобилиста. Као прва последица ове наше турнеје у иностранству, био је управо грандиозан „*Колективни долазак 400 немачких аутомобилиста*” у априлу 1929 г. у западне крајеве наше отаџбине. Затим је дошла, опет иницијативом нашег Клуба у 1930 г. „*Велика аутомобилска турнеја удружених клубова: румунског и југословенског, кроз Југославију*”, у вези са великим румунским ралием: Букурешт—Београд. Турнеја је трајала 15 дана и прошла је на путу, кроз Шума-

дију, па преко Приморја и западних крајева наших, — око 2.500 км. О сјајном успеху ове турнеје најбоље сведоче речи које је г. Митилинеу, Претседник Румунског Клуба упутио нашем Клубу, својим писмом, велећи: „Организација турнеје била је савршена са сваке тачке гледишта, и она ће остати једна незаборавна успомена, која ће играти улогу у односима наша два пријатељска и савезничка народа, као једна пацифистичка манифестација двеју нација савезничких и пријатељских.” А Потпретседник г. Камарашеску, одмах по повратку са турнеје, послао ми је депешу: „Стежемо вам руку, са узбуђењем и захвалношћу. Ви сте задужили обе наше отаџбине”.

У прошлој години извео је наш Клуб опет једну „*Велику националну турнеју кроз Јуж. Србију*”, са око 40 кола, преваљивши за 12 дана око 2.500 км. Намера нам је била: помоћи да се и Јужна Србија једном отвори, пред читавим светом, за велики међународни и наш национални туризам.

Са задовољством констатујемо, да је ова наша турнеја оборила све раније предрасуде о приликама у Јуж. Србији, јер се наша турнеја, и према оном што смо видели, и према ономе, како смо били свуда на путу дочекивани, — завршила као једна велика успела спортско-туристичка и једна сјајна национална братска југословенска манифестација. — По завршетку ове турнеје Аутомоб. Клуб Краљев. Југославије може мирно да каже, да је достојно испунио једну патриотску мисију.

Ове године опет успешно је организована турнеја кроз Чехословачку, са колоном од око 50 аутомобила.

Ми мислимо да је ово прави пут и циљ, којим и у будуће има ићи у своме деловању Аутомоб. Клуб Краљевине Југославије.

Сваке године ће се овакве турнеје обнављати једна за другом. Тако ћемо имати до године опет нову, пету, шесту, итд., турнеју, које ће се низати једна за другом, без краја... — Јер улога, коју је узео на себе Аутомобилски Клуб Југославије, са свим својим секцијама, широм целе земље, — по угледу на стране и старије своје другове, не само да одговара *спортско-туристичком* задатку нашем, него је уз то она још и веома корисна по читав наш народ и земљу и са гледишта: *националној и међународној, и привредној и финансијској и културној и ошће човечанској.*

* * *

Надам се, да сам успео довољно јасно истаћи у ова своја три чланка значај аутомобилизма у данашње доба, како са гледишта саобраћаја, тако и са гледишта народне привреде и народне одбране као и са гледишта спортско-туристичког.

И с обзиром на тај велики значај аутомобилизма констатијем, да је данас *дужност сваке најпредне и културне државе: да чини све најгоре и подноси многе и велике жртве за ширење и развијање аутомобилизма у њој.* Дужност јој је у првом реду: *да подиже и помаже фабрикацију аутомобила у земљи, или ако нема услова за то „да сниженим царинама олакша увоз аутомобила из иностранства.“* Дужност јој је: *да оштрава старе и подиже нове, технички савршене путеве, за што бољи аутомобилски саобраћај; да чини све што је потребно, да стави на расположење аутомобилистима што јефтине гориво и мазиво за кола; да смањи до разумне мере све фискалне и јавне дажбине, које терете данас аутомобилизам; да апсолутно укине и уклони све унутрашње баријере, које се на жалост стављају на пут слободном и несметаном унутрашњем аутомобилском саобраћају у земљи, — као што су метларине, кауције и трошарине општинске итд. итд.* Једном речју: *дужност је данашње најпредне и културне државе: да у аутомобилима не гледа луксузне објекте, него да у њима гледа јавном саобраћају тако потребна и неизбежна практична возила.* И као што је некад Ханри IV рекао у Француској, да жели сваком свом грађанину: *„да бар недељом има у свом лонцу кокош“*, тако и ја желим: *„да ускоро код нас бар сваки уредан и вредан грађанин, „има у своме дворишту — свој ауто!“*



Арг. п. пуковник Иван Ј. Јосифовић

Аутомобилизам у миру и земаљска одбрана

Аутомобилом називају се кола са три и више точкова, која се покрећу сопственим мотором а која нису везана за железничке шине.

Механички мотор заменио је животињску вучну снагу која поред много мање брзине кретања и знатно мање снаге има и других недостатака, које отежавају саобраћај. Животињском вучном снагом могу се транспортовати мање количине материјала, губећи у томе много времена, јер свакој живој сили треба одмора, а и просечна брзина није им већа од 5—10 километара на час, са највећим товаром од 1000 кгр. Док на пример: пет воловских кола са највећим товаром од око 1000 кгр. пређу пут од сто километара једва за 20 часова, докле један тежи теретни аутомобил пређе исти пут са товаром од 5 тона за око 7 часова. Секција од 15 камиона, замењује читав трен коњске или волујске коморе од 75—150 кола, исто толико тераоца и два пута толико коња или волова.

Аутомобил има свестрану примену како у војсци тако и у грађанству, јер се њиме данас, без да му је потребан нарочити пут са шинама као железници, преноси људство, артиљерија, храна, муниција и разноврстан материјал, како за потребе војске тако и за грађанство. Према томе аутомобили су универзално превозно средство.

Аутомобил је пронађен крајем XIX века. Прва и ако неупотребљива парна кола израђена су 1769 год. Око 1833 год. саобраћало је у Лондону више од 20 парних омнибуса, Дајмлер је конструисао 1883 г. први мотосикл са мотором од 1 и по Н.Р., док је Бенц исте године изградио аутомобил са три точка. Бензински мотор овога аутомобила био је позади смештен, а пренос снаге мотора на задње точкове извршен је помоћу ланца и ланчаника. Овај се аутомобил управљао окретањем предњег точка.

Године 1889 била је у Паризу прва аутомобилска изложба, а 1894 г. прва аутомобилска трка између Париза и Руена са више од 100 такмичара. Победила су Дајмлерова кола и постигнута је максимална брзина од 21 километар на сат.

Даљи развитак аутомобилизма обележен је низом проналазака као: пумпане гуме од Денлопа (1890), карбуратор са сиском од Мајбаха (1898), развитак свећице од Боша ит.д. и повећавањем јачине мотора у вези са појачавањем брзине аутомобила и побољшањем спољашности кола.

Друга аутомобилска трка између Париза и Берлина одржана је 1901 г., и забележена је максимална брзина од 74 километра, док је на трећој аутомобилској трци између Париза и Мадрида 1903 год. постигнута већ просечна брзина од 105 километара. Од онога времена приређује француски аутомобилски клуб сваке године „Гранд При”. При овим тркама се сада више не оцењује само брзина већ издржљивост и рентабилитет (утрошак погонског материјала) аутомобила. Стално поскупљавање бензина руководило је конструкторе да стално раде и на побољшању кола, нарочито мотора, механизма и шасије. Употребом специјалних челика, котрљача, лаких легура, савремених карбуратора и справа за палење постигнуте су велике брзине при малом утрошку горива.

При крају прошлога века у целој свету било је у употреби само неколико стотина аутомобила, док се број аутомобила у светском рату, дакле за 15 година, повисио на неколико милиона. После рата пораст аутомобилске индустрије узео је још огромније размере, као што се то може видети из прегледа I и II.

I. Фабрикација аутомобила износила је у 1928 години

Д Р Ж А В А	Путнички	Теретни и атобуси	Свега аутомобила
Сједињене државе	3,828.000	531.000	4,359.000
Енглеска	165.000	47.000	212.000
Француска	155.000	55.000	210.000
Немачка	108.000	41.000	149.000
Италија	41.000	13.300	55.000
Чехо-Словачка	10.400	2.800	13.200
Аустрија	6.900	5.000	11.900
Белгија	6.500	1.650	8.150
Швајцарска	400	1.300	1.700
УКУПНО:	4,321.900	698.050	5,019.950

У осталим земљама, сем Канаде, фабрикација аутомобила је незнатна.

И 1 јануара 1931 год. било је у целом свету аутомобила и мотосикла :

КОНТИНЕНТ	Путнички	Теретни	Аутобуса	Мотосикла	СВЕГА
Америка	24,931.614	3,779.960	99.744	133.397	28,944.715 ¹⁾
Европа	3,774.161	1,343.760	150.601	2,430.378	7,698.900 ²⁾
Аустралија	661.934	165.861	3.419	133.126	964.340
Азија	394.976	143.741	12.750	82.229	633.696
Африка	279.582	66.887	2.633	65.801	414.903
УКУПНО :	30,042.267	5,500.209	269.147	2,844.931	38,656.554

Специјално :

Билеској	1,110.930	346.237	100.865	702.878	2.260.910
Француској	1,099.380	401.007	урачунато код пут.	500.000	2,000.387
Немачкој	488.838	157.432	12.416	731.237	1,389.923

Како наша држава до сада још нема своју фабрику аутомобила, то се исти морају увађати из иностранства. Годишњи увоз аутомобила и резервних делова показује преглед III.

Развитак аутомобилизма у нашој земљи може се проценити по томе, што се од 1926 до 1931 год. удвостручио број механичких возова.

III Увоз аутомобила, резервних делова :

Година	А У Т О М О Б И Л И				Резервни делови	СВЕГА
	Теретни		Путнички			
	комада	вредност	комада	вредност	вредност	
1926	242	7,970.892	2068	78,898.742	6,342.849	93,172.483
1927	115	5,184.941	1715	69,386.286	2,092.584	76,663.811
1928	212	8,994.610	2164	89,994.910	463.772	99,453.292
1929	341	13,041.962	2146	84,854.090	1,452.172	99,348.224
1930	537	21,707.678	2078	83,734.654	301.033	105,713.365
1931	574	23,381.856	1366	58,600.909	312.880	82,295.644
СВЕГА :	2021	80,281,938	11537	465,429,591	10,965.290	556,676,819

Свакоме је врло добро позната корист коју пружа модерни аутомобил човечанству, као угодно превозно средство тако исто и као средство за превоз терета. Независност од свакога реда возње, велика брзина, удобност путовања без умора и могућност на жељеним местима боравити по својој

1) Од овога броја налазило се у Сједињеним државама 26,857.968 што значи 69% целокупног броја механичких возова.

2) Од овога броја налазило се у:

вољи, главна је предност модерног аутомобилизма према другим превозним средствима. Већ после неколико километара које излетник пређе пешке, толико се замори да често само умањеним задовољством може да посматра лепу природу или знаменитости, док употребом аутомобила излетник стиже одморан до свога циља. Сем авиона само аутомобил нам даје осећај да смо господари света. Дивно је када аутомобил у летње доба по хладном вечерњем ваздуху јури великом брзином по добрим путевима и са истим пријатним осећањем, возимо и полако, када треба посматрати лепу природу. Да није пронађено ово модерно превозно средство, ретко би се ко упознао са нашим дивним приморјем, ретко би ко посећивао наша романтична места, историјске манастире, који су споменици наше велике средњевековне културе.

Аутомобил је изум последњих дзенија. Већ много раније израђени су пројекти за изградњу самокретних кола, који су или брзо ишчезли или нису били изводљиви. Једино парна кола била су пре 100 година од значаја за саобраћај, али иста морала су после краћег времена уступити своје место доцније пронађеној железници. Данашњи аутомобил развио се и поред железнице и не само да јој је раван већ је у неком погледу и боље и угодније саобраћајно средство.

Поред најшире примене механичких возова у грађанству за време мира, још већу и ширу примену има аутомобилизам за време рата у војсци за пренос огромних количина муниције, коју изискује модерно оружје, за пренос осталог ратног материјала, вучу топова, па чак и за брзи пренос већих војних јединица са једног војишта на друго. Еклатантан пример улоге аутомобила за време рата пружа одбрана Париза 1914 г., где је само брзим рокирањем трупа помоћу париских таксиа, и омнибуса спасена ситуација и одбивена навала непријатеља, која је могла да буде катастрофална по исход рата.

Из напред изложенога може се добити појам колики је огромни број аутомобила потребан за време рата једној мо-

дерној војсци. Како пак војска није у могућности да ни приближно довољан број аутомобила држи за време мира, највећим делом из материјалних разлога, јасно је да војсци овај недостајући број аутомобила треба да да народ. С тога се земаљска одбрана сваке државе стара и има за циљ да што више развија аутомобилизам у народу за време мира, како би својој војсци за време рата обезбедила потребна превозна средства за разне војне сврхе.

У овом циљу жели се, да код народа уђу у употребу нарочито они механички возови, које ће војска за време рата моћи најпогодније да користи. Изабрани војни типови механичких возова нарочито се фаворизирају. Ово фаворизирање врши се понајвише ослобођењем односно делимичним ослобођењем од царина и других државних дажбина, давањем премија сопственицима за одржавање возова у исправном стању и томе слично.

Механички мотор производи данас коњску снагу јевтиније и једноставније него живо биће, те ће механички мотор за кратко време потпуно заменити животињску вучну снагу.



Ing. Стан. Јосифовић

Аутомобилски путови

„Пут је у највећем степену симбол поноса, снаге и напретка једне нације. Он је кроз векове обележавао еволуцију, идеале, уметност и снагу народа, тако да су римски путови данас синоним римске владавине“.

Thomas Mac-Donald

Директор Бироа јавних путова С. А. Д.

Саобраћај моторних кола бива из дана у дан све већи, тако да постепено потискује колски саобраћај са анималном вучом. Развитком овог саобраћаја значај путева све више расте. До душе транспорти кабасте робе и путника на врло велика одстојања не може преузети аутомобил, пошто је то задатак железница и бродова, али превоз путника и брзовозне и денчане робе на краћа одстојања преузимаће с успехом у главном аутомобили.

Тако поред *железничког, воденог и ваздушног* саобраћаја јавља се и *аутомобилски* саобраћај, који ове допуњује, а под извесним околностима и потпуно замењује.

Користи од увођења аутомобилског саобраћаја врло су велике.

Брза промена врши се код народа у економском и социјалном погледу. Тако је констатован велики прогрес код *земљорадничког* становништва, на које благотворно утиче цивилизација и култура градског живља. *Градско* становништво осећа такође користи употреба аутомобила. Тежња за децентрализацијом градске индустрије, развија се у исто време са тежњом да се подигну многи засебни станови даље од градске вреве у лепим и здравим градским предграђима, сунчаним и пуним ваздуха.

Сви они који су запослени *канцеларијским радом* имају сада могућности да се одмарају далеко од града.

Најзад, *туризам* узима све већи мах и излети у ближу и даљу околину све су чешћи.

Размена, пак, пољопривредних производа, трговачке робе и индустријских израђевина развија се живим темпом и на тај начин повећава народно благостање.

Међутим, повећавањем аутомобилског саобраћаја, услед повећања брзине и товара, досадањи коловози од водом везаног макадама не могу да издрже овај саобраћај, — нарочито тамо где је овај саобраћај мешовит, т.ј. са моторном и анималном вучом. Јер док кола са гвозденим шинама на точковима раздробе спојни материјал на површини макадама и претворе га у прах, дотле точкови аутомобила са пнеуматиком исисавају овај прах и дижу га у виду прашине, растурајући га и депонујући поред пута. Оголићен туцаник на коловозу под ударом гвоздених шина, шулнова и клинаца на коњским копитама све се више расклиматава, тако, да га затим точкови аутомобила услед потиска и удара задњих точкова на најслабијим местима коловоза потпуно разлабаве и растура. Стварају се колотечине и ударне рупе. Вода која заостаје у овим удубљењима повећава и убрзава разорно дејство точкова са гвозденим шинама.

Услед овога коловоз од водом везаног макадама врло брзо пропада и трошкови одржавања оваквих коловоза све се више повећавају.

Да би се спречило стварање несносне прашине и блата на путевима и да би се трошкови одржавања путева свели на најмању меру, приступило се свуда изради савремених коловоза, чија је израда скупља од до тада уобичајене израде макадамског коловоза, али су зато трошкови њиховој одржавања сасвим незнатни. Саобраћај на оваквим коловозима сигуран је у свако доба а економски губици у погонском материјалу, трошењу гума и кварењу кола сведени су на најмању меру, док се брзина и товари могу искористити до крајњих граница.

Врста израде савремених коловоза зависи на првом месту од јачине саобраћаја, на дотичним деоницама пута. Зато је потребно приликом пројектовања савремених коловоза имати на расположењу што тачније податке о врсти и јачини дневног саобраћаја. Ради овога у свима се државама врши неколико пута годишње бројење свих саобраћајних сретстава на свима важнијим путовима. Природно да се приликом коришћења ових података за одредбу врсте коловоза мора узети у рачун и доцније повећавање нарочито аутомобилског саобраћаја, који се после израде савремених коловоза нагло развија.

Према величини саобраћаја савремени коловози деле се у три групе: за *лаки, средњи и тешки саобраћај*.

За *лаки саобраћај* врши се *површинска обрада* постојећих коловоза употребом једног или два слоја *минералног уља, тера* или *асфалта у врелом или хладном стању*, који се полажу на претходно поправљен и добро уваљан и почишћен макадамски коловоз, и посипају ситнозрном каменом ситнежи од тврдог камена. Ови се слојеви морају одржавати у исправном стању чешћом оправком и обнављањем. Највећи непријатељ ових коловоза су лети: узане гвоздене шине на точковима кола са великим товаром; зими: ланци на точковима нарочито теретних аутомобила.

Јачина саобраћаја на оваквим коловозима креће се од 500 до 800 тона дневно, мада су овакви коловози у појединим случајевима издржали и 1200—1500 тона дневно.

За *средњи саобраћај* долазе у обзир коловози израђени по *принципу макадама*, код којих је само спојни материјал замењен *воденим стаклом, цементним малтером, тером или асфалтом*.

Овде долазе коловози израђени *натпањем (пенетрацијом) или мешањем тера или асфалта са туцаником у тојлом или хладном стању (разне емулзије) као туцанички тер односно асфалт са површинским премазом, сем тога и разни „ћилими“ од тера и асфалта*.

Јачина саобраћаја на овим коловозима креће се од 800 до 1500 тона дневно.

Ако саобраћај на путовима порасте на 1500 или више тона дневно, тада се морају градити коловози за *тешки саобраћај*. У овакве коловозе долазе *набијени и ливени асфалт, разне врсте битуминозних бетона (асфалт-бетон), џортланд-цемент-бетон, коловоз од керамица, дрвене и камене коцке*. У последње време приступило се у Енглеској изради коловоза и од гуме.

Принцип *бетонских коловоза (асфалтног или цементног)* оснива се на принципу најмањих шупљина т.ј. камени агрегат се брижљиво сортира према величини зрна, тако, да се добије *мешавина са минимум шупљина*, које се испуне битуменом или цементним малтером.

Једновремено са израдом савремених коловоза на постојећим путовима морало се приступити претходно и њиховој реконструкцији.

Аутомобилски путеви, због велике брзине са којом аутомобили возе, морају имати што већу прегледност и зато се

тежи за што дужим правцима. Оштре кривине које су раније ишле често и испод 10 м. п.пречника, морају се ублажити. Тако на путовима са великим саобраћајем кривине не треба да буду испод 250 м., код обичног саобраћаја 150 м. а само код путова са slabим саобраћајем могу бити до 100 м. У кривинама са полупречником испод 250 м. морају се градити коловози са једностраним појречним нагибом надвишавајући спољну ивицу са проширењем ка унутрашњој страни. Ово надвишење зависи од дозвољене брзине у кривини и од рапавости коловоза. Овај једнострани попречни нагиб креће се између 5% и 2,5%.

Прелази преко железничких пруга у нивоу код путова са великим саобраћајем, замењује се израдом под или над-вожњака (прелаз испод или изнад железничке пруге). Укрштавање са другим путовима своди се на најмању меру.

Улице у насељеним местима са узаним вијугавим улицама проширују се и исправљају се. Често када је ово немогуће граде се око ових насељених места нове улице.

Стрми усјони се ублажују, пошто се на аутомобилским путовима са већим саобраћајем избегавају успони преко 5%, с обзиром на врсту материјала од којег се граде савремени коловози. На краћим дужинама дозвољава се изузетно успон до 6%.

*

Постојећи појречни нагиби коловоза редуцирају се на 1,5 до 3% према рапавости коловоза.

Привремени дрвени мостови замењују се сталним мостовима приближно исте ширине као што је и коловоз пута.

Ширина коловоза за саобраћај у два правца узима се 6 м. али се изузетно може дозволити 5,5 м. У планинским крајевима дозвољена је ширина коловоза од 5 м.

На потребним одстојањима морају се непосредно поред пута подићи резервоари за снабдевање бензином.

Дуж пута морају бити постављени Интернационални сигнали за ошлосност и путокази, који треба да буду подешени и за ноћни саобраћај. На овим сигнаlima не смеју се постављати никакве рекламе, јер оне смањују сигурност саобраћаја.

Поред израде сваквих аутомобилских путова у неким државама израђују се и специјалне ауто-пруге (аутостраде) т.ј. путеви намењени само аутомобилском саобраћају.

И код ових ауто-пруга основни су технички услови: прелази у нивоу како железничких пруга тако и постојећих пу-

това искључују се, што дужи правци; кривине са што већим полупречником и са једноставним попречним нагибом; обилажење насељених места; светла боја коловоза (већином од цемент-бетона); коловоз не сме бити клизав; оптички сигнали код прелазних путова; путарске куће снабдевене телефоном и разним резервним аутомобилским деловима; поред ових су резервоари за снабдевање бензином и уљем.

Преимућства оваквих ауто-пруга су следећа: мањи издаци за погонски материјал и гуме, као и дужи век кола, те је и коштање транспорта мање; добитак у времену пошто је омогућена велика брзина; највећа сигурност и удобност при вожњи и најзад поједини делови ауто-пруга израђују се с обзиром на будућу интернационалну мрежу ауто-пруга.

Од европских држава Италија има највећу дужину израђених ауто-пруга, а најглавнија је она, која се довршује и која ће везивати Турин—Милано—Брешу—Падову—Венеција—Трст—Ријеку.

* * *

Питање финансирања, израде и реконструкције путова са израдом савременог коловоза на њима, врло је важно и актуелно, те се овом питању посвећује у свима државама највећа пажња и тражи његово најрационалније решење.

После многих исцрпних реферата претставника појединих држава свих континената на шестом конгресу за путове у Вашингтону донет је по овоме питању врло важан закључак који гласи.

„Ради користи за оштуру ствар, индустрију, трговину и својину у оштуру, препоручује се убирање оштуре порезе за потребе пута...”

Приход од дажбина оних који пут користе треба да буде искључиво резервисан за израђивање путова...

Услед недовољних финансијских сретстава, због којих се не може брзо довршити путна мрежа како то захтевају економске потребе аутомобилског саобраћаја и због инвестиционог карактера главнице капитала за реконструкцију путова, од којих се на основу искуства могу очекивати повећани приходи у облику пореза оних, који искоришћују пут, препоручује се готово у свима земљама узимање зајмова за тражење или реконструкцију путова на основу издавања обвезница или на који други начин.”

На основу стечених искустава у другим напредним државама као и у духу овог закључка међународног конгреса за путове, потребно је да се и код нас што пре донесе закон о *путном фонду*, чији је нацрт већ изграђен у Министарству грађевина. Овај нацрт предвиђа образовање *путног фонда*, у који би, поред осталог, ушли и делимични приходи од царина, трошарина и разних дажбина на моторна кола и *погонски материјал* итд., који би се приход имао користити *једино за побољшање путне мреже у општем интересу наше земље*.

На основу ових прихода могао би се затим закључити један *инвестициони зајам* за изграђивање недовршених и побољшање коловоза постојећих путова наше државе, пошто би ануитети за отплату овога зајма приходима овог фонда били осигурани. *Расписивањем лиценција за ове радове и плаћањем извршених послова готовим новцем могло би се очекивати веће учествовање стручних предузећа на овим лиценцијама и тако би се добиле извесно најповољније цене услед веће конкуренције*.

* * *

Ради потпуности потребно је изнети и извесне податке о стању путне мреже наше Краљевине.

Укупна дужина путне мреже Краљевине Југославије износи око 40.000 км. Од којих су око 10.000 км. државни, а приближно 30.000 км. бановински. I и II реда. Остали јавни путеви категорисани су као општински путеви I и II реда.

Постојеће стање државних и бановинских путова у нашој Краљевини највећим делом не одговара потребама садањег саобраћаја, јер је већи део садање мреже путова изграђен пре рата само пошљунчавањем без икакве подлоге, те се често због тога чују оправдани протести. Поред тога многи делови државних а нарочито бановинских путова само су категорисани али још не просечени.

После уједињења путеви су услед абнормалног саобраћаја и готово никаквог одржавања за време рата затечени у очајном стању: разривени и готово непроходни са порушеним и дотрајалим мостовима на њима. Поред потребне темељне оправке путова било је потребно обновити порушене и дотрајале мостове. Првих година није се могло приступити потребној солидној оправци путова услед недовољних финансијских средстава. Тек у току последње четири године, благодарећи нешто повећаним буџетским партијама за одржавање

државних путова, могло се је најзад приступити интензивнијем раду на њиховом побољшању. Мада су ове додељиване суме биле недовољне, ипак се већ сада осећа знатно побољшање стања наших државних путова, али које је још далеко од тога да би било потпуно задовољавајуће.

Колико су недовољне суме, које се стављају Министарству Грађевина на расположење за одржавање државних путова најбоље се види из неколико цифара, које ћемо навести:

Од уједињења до пре пет година за један километар пута било је буџетом предвиђено просечно по 6000 динара, па је последњих пет година сва партија постепено повећана до 12.000 дин., да би ове буџетске године била ојет редуцирана на 10.000 дин. по једном километру пута. Али на жалост ни ове буџетом предвиђене суме, услед сталних уштеда нису могле бити потпуно искоришћаване. Међутим, за одржавање 1 км. пута трошено је просечно:

У Немачкој око 3,450 златних марака (око 47.000 д.).

У Француској око 15,000 франц. франака (око 33.000 д.).

У Аустрији око 4.000 шилинга (око 32.000 дин.).

На грађењу нових путова, благодаречи Блеровом и Шведском зајму, као и сумама по буџетима, радило се такође доста, тако да је од уједињења до данас израђено око 1.500 км. нових државних путова, а остало је још око 500 км. неизрађених.

Путем кредитирања модернизирано је око 15 км. пута у околини Београда. Коштање ових радова изнело је око 25 милиона динара.

Путем кредитирања је у раду и државни пут Босут—Рача са мостом преко реке Саве, чије ће коштање (без гвоздене конструкције 400 м. дужине, добивене из репарација), коштати око 35 милиона динара.

Поред нових државних путова израђено је и реконструисано од уједињења до сада велики број гвоздених, камених и бетонских мостова у укупној дужини од око 9.000 метара, од којих је најдужи друмско-железнички мост преко р. Саве код Шапца, чија је дужина 680 м. и који је ових дана предат колском саобраћају. Највећи распон имаће висећи мост „Краља Александра I” преко реке Саве у Београду за везу Београд—Земун. Средњи отвор овог моста, који ће премешћавати цео речни ток без средњих стубова имаће распон 261 м. док ће укупна дужина са вијадуктима износити око 600 м.

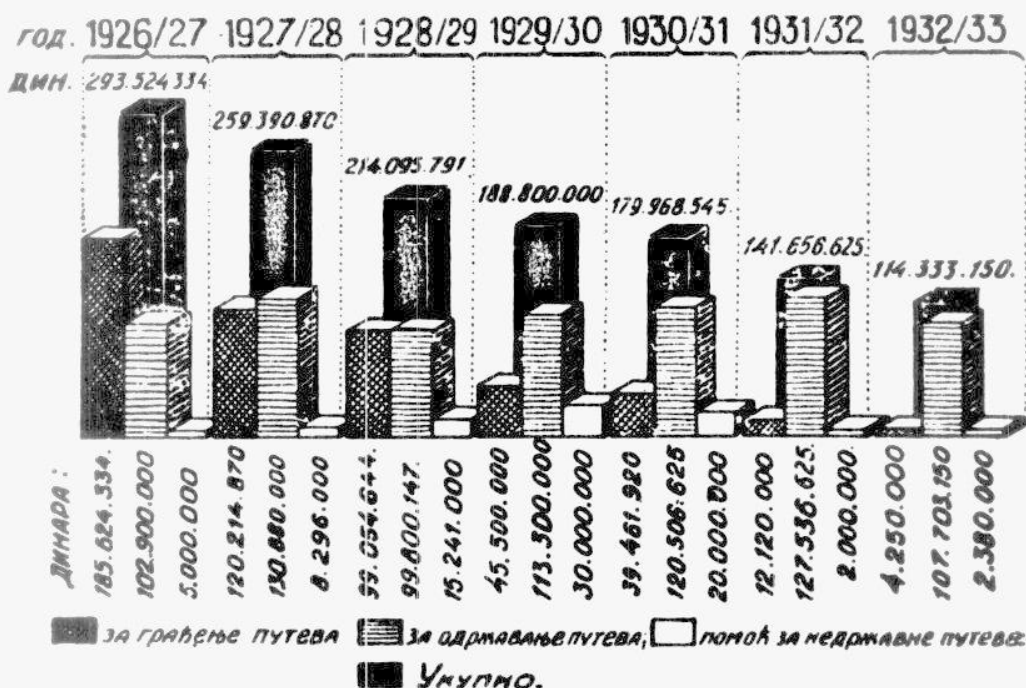
Буџет за грађење и одржавање државних путова у Краљевини Југославији био је највећи 1926-27 буџетске године и

износио је 293.524.334 дин., док је у 1932-33 години сведен на 114.333.150 дин.

ДИЈАГРАМ

БУЏЕТОМ ПРЕДВИЂЕНИХ СУМА ЗА ПУТЕВЕ ПО БУЏЕТСКИМ ГОДИНАМА.

Површина Краљевине Југославије..... 248,665 km².
 Становника " " " 13,929.988.
 Број аутомобила 13,338.
 Дужина државних путева " 9.843 km.
 На 1 км. пута долази 1415 становника
 " 1 аутомобил " 1044 " "



Постепено падање сума за грађење и одржавање путева по држ. буџету виде се из приложеног дијаграма.

Што се тиче бановинских путева, они су до доношења закона о недржавним путевима (1928 г.) били са малим изузетком у веома рђавом стању. Благодарееи интензивном раду бановина, оне су успеле да средством зајмова, бановинских буџета и субвенције државне а нарочито употребом народне снаге оспособе готово све изграђене бановинске путеве за безбедан саобраћај, па чак и поједине неизграђене да изграде.

Да се стање како државних тако и бановинских путова знатно побољшало, доказ је стално увођење наших аутобуских линија.

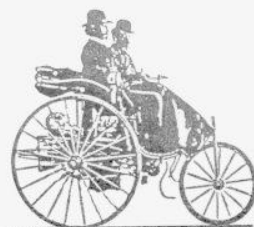
Према подацима из 1930 год. било је 508 редовних аутобусних линија са 953 моторних кола. Дужина пута на коме су ове луксузне линије саобраћале износи 10.020 км. Број годишње пропутованих километара износио је 25.354.000 км. са 6.002.260 путника и 74.740 тона робе. Из приложене саобраћајне карте пак види се способност државних путова за аутомобилски саобраћај у првој половини 1932 године.

* * *

Да би се стање наших путова побољшало и саобразило захтевима израде савремених коловоза, с обзиром на све већи аутомобилски саобраћај, потребна су већа финансијска средства но што су до сада стављена на расположење Министарству грађевина, јер се без довољних новчаних средстава путови не могу ни беспрекорно одржавати а још мање модернизирати за аутомобилски саобраћај.

Да би се пак са овим врло важним питањем, о потреби израде савремених коловоза, упознали што боље сви меродавни фактори, као и што шири слојеви нашег друштва, потребно је — по угледу на остале напредне државе — што пре приступити образовању Националних комитета за путове у циљу пропаганде свих питања која третирају израду нових путова и савремених коловоза. У ова удружења треба да ступе сви интересенти: установе државне, бановинске, градске, разне корпорације, удружења и предузећа, као и стручњаци и остали заинтересовани израдом путова.

Усвојављању ових националних комитета за путове мора се у интересу земље и у нашој држави што пре приступити, пошто је то такође један од обавезних главних закључака донетих на VI интернационалном конгресу у Вашингтону.



Васа Лазаревић

Сузбијање несрећних случајева у саобраћају

Има још света, коме негодује ауто као саобраћајно средство. Сасвим природно. Учестали несрећни случајеви у јавном саобраћају наводе га на таква размишљања. То нарочито важи за земље у којима је аутомобилски саобраћај достигао огромне размере и где се о броју несрећних случајева говори на стотине хиљада. Где су цифре тако застрашавајуће, да и највеће поборнике за појачавање и усавршавање тих најугоднијих и најсавршенијих саобраћајних сретстава — принуђава на размишљање, да ли баш ова благодет и добит садашњег свакодневног живота, који толико много помаже човечанству за убрзање темпа рада и побољшање општег друштвеног благостања, заиста мора бити плаћена са тако многобројним жртвама у људским животима и тако огромном материјалном штетом?

Установе које се у појединим државама брину о сигурности живота и имања, имају пред собом с дана на дан све тежи и замршенији проблем, како да се помире та два екстрема; како да даду маха прогресу и култури и да у исто време не наруше добар ред и сигурност, којој се стално намећу све веће опасности и чине све веће жртве.

Ти су проблеми највећи и најтежи по многољудним градским насељима, у колико већи у толико замршенији и опаснији.

Полицијским градским дирекцијама, које су у првом реду позване за ову безбедност специјално у милијонитим градовима, сада се већ поставља питање: које су опасности веће и важније; да ли оне које проистичу из криминалних интенција или из несигурности јавног саобраћаја?

Да ли 1221 смрћу погођених у јавном саобраћају највећег града у свету Њу-Јорку — у прошлој години, или, такође, по званичним подацима 489 убистава од злочиначке руке за исто доба? Дали 38642 тужбе за злочина и преступна дела или 53886 лакше и теже повређених у јавном саобраћају за исти период времена?

И није чудо што се с дана на дан, за добро регулисање јавнога саобраћаја, где тако важну улогу играју и локалне прилике, — предузимају мере енормних размера са многобројним наредбама и уредбама, са читавом литературом разних других одредаба, које треба да осигурају добар ред и личну безбедност толико стотина хиљада живота у појединим местима.

Многобројни стручњаци, перманентне стручне комисије, које с времена на време обилазе и иностране центре ради студија — стално раде на том побољшању, како би новим целесходним и ефикаснијим мерама донели редуцију огромних цифара ненакнадивих и болних људских губитака. На националним и међународним полицијским конференцијама и конгресима, које се најмање бар једанпут годишње одржавају, овим питањима се придаје иста важност као и најделикатнијим другим питањима јавне сигурности. На међународним и другим изложбама за регулисање јавног саобраћаја, које се све чешће организују — посетиоци се изненађују, када само покушају да уђу у детаљно разгледање, које претставља читав велики и разгранат план, праћен разним модерним техничким и другим изумима најсавременије форме — као резултат дугих и дубоких студија које саобраћај собом изазива.

За прописивање саобраћајних наредаба врше се читаве консултације и опсежне дискусије, — као н.пр. прошле године у Прагу, где су претставници 32 заинтересованих корпорација — читав мали парламенат — позвани од полиције за нову уредбу од 1 априла да даду своја мишљења.

Врши се најдетаљнија организована евиденција свих појављених случајева, свих околности, места, врсте саобраћајних сретстава, времена, по којима су се догодили и т.д. — да би се после испитујући све то у извесном краћем или дужем периоду времена дошло до закључка, шта се даље ваља радити, да би се узроци отклонили, а због тога и несрећни случајеви умањили.

Али је, без сваке сумње, најграндиознији подухват који је учињен последње деценије на овоме пољу — одлука Енглеске Владе, од пре две године, да цео саобраћај вароши Лондона и његове околине за 27 километара дубине и надземни и подземни и улични и жељезнички стави под управу и команду једне личности — једног комесара, или како га често називају *саобраћајној диктатора*. Овом мером, већ се сада примећује, постигнути су знатни резултати, јер су све наредбе прилаго-

ђене једна другој, да се међусобно допуњују, што није раније био случај, када су потицале из више центара. Томе примеру је следовао и Чикаго, а припреме чине и друге велике вароши.

У вези са свим тим техничким мерама врши се стално и пропаганда позваних органа, писмено и усмено, летцима, предавањима и очигледним демонстрацијама, па се чак у Немачкој организују и саобраћајне заштитне недеље, као што је у прошлој години била у Рајхенбургу од 22—29 марта, за које су време одржана многа поучна предавања и дате разне практичне инструкције и публици и саобраћајним органима уз пригодну и лепо организовану изложбу.

Проблем је и сувише деликатан и важан, да не би заслуживао ове опсежне мере. Неколико цитираних цифара даће нам слику његове величине.

У земљи правог и наинтензивнијег аутомобилизма — у северно америчкој Унији је у 1930 г. нашло смрт од аутомобила 33.000 лица, повређено 1,115.000 њих. Прави један крвави рат у миру!

За време овогодишњих ускршњих празника у Паризу, погинуло је 51 а тешко рањено 218 лица највише од аутомобила.

У Енглеској је 1930 г. било 7838 људ. жртава а 177.895 рањених у јавном саобраћају. Сада је тај број почео да опада, због предузетих ефикасних мера. То се види по томе што је за друго тромесечје ове године било у Лондону 273 смртних случајева, и 14.012 повреда, док је у прошлој години за исто време, било 345 жртава са 15.140 повређених.

Исти је случај и у Прагу где је за прва три месеца ове године било 9 смртних случајева и 2262 повреда а за исто време прошле године 48 смртних случајева и 4433 повреде.

Праг нам пружа најбољу слику и у томе, како се рапидно развија проблем саобраћајни у једноме месту, кад је у великоме и сталноме порасту.

Још 1923 год. није тамо било више аутомобилских судара од 43 случаја, докле се тај број већ попео у 1930 год. на 3740. Или, док је број смртних случајева у 1923 год од свих саобраћајних сретстава износио 11 мртвих и 90 теже повређених, дотле је у 1930 год. било 53 жртве и 772 теже повређених лица.

Када се говори о узроцима разних несретних случајева и њиховом сузбијању, постоји једно погрешно мишљење код широких и непосвећених маса, да су томе најглавнији узрок

шофери, и њихова брза возња. Потребно је да се та заблуда сузбија, и да се догађајима да значај који стварно имају.

Енглеска полиција, која је у најновије доба увела нови начин регистратуре несрећних случајева од аутомобила, могла је брзо утврдити, да нису само шофери ти, којима треба приписати сву кривицу за несрећне случајеве. Они су увели идентификацију на следеће групе: А. *несрећни случајеви, које је могао да сиречи шофер*: (шофер је био пијан, није био искусан, возио је неправилном страном итд.). В. *Несрећни случајеви који би могао сиречити дрући, а не шофер*: (пијанство, непажња приликом прелаза преко пута; игра на улици, физички недостаци прегаженога итд.). С. *Несрећни случајеви који се у главном не би могли одклонити*: (слабо осветљене улице, рђаво време, клизав пут; ватра; рђав пут итд.). Д *Мешани узроци*. Е. *Узрок је код машина*. Ф *Узрок је преко железничке пруге*.

По тој њиховој регистратури не износи ни 30% случајева који се треба њима да припишу. — Наравно да се тај однос не мора свуда да поклапа, јер су разне локалне прилике, које у свакоме месту играју важну улогу.

Такав је исти случај са брзином, коју је наше надлежно Министарство законом смањило на извесним местима на 15 километара на сат.

Западне европске државе дошле су до искуства да брзина возње не утиче толико на одговорност проузроковача несреће, колико до умањења вредности самог саобр. средства, чија је најпрактичнија особина *сама брзина*. Због тога нема у тим државама мера, којима би се ограничавала брзина, а и Швајцарска, која је још са Енглеском чинила изузетак пре два месеца је изменила те одредбе кроз парламенат.

Проблем је обиман и многострук, и зато га треба сузбијати, разноврсним предузетим акцијама, и настојавати увек да предузете мере буду довољно ефикасне али и еластичне, како се не би осећале као тегобе које скучавају слободу кретања света кроз улице, већ као резултат реда и потребне дисциплине и као нужне и целисходне, у колико то сама неминовна потреба диктује.

Што се специјално нас тиче, ми још нисмо дошли до тога, да осећамо оштрину наличне стране његове. Неколико хиљада савремених моторних возила, која циркулишу по нашој земљи, али која се истина стално појачавају, најречитији су мemento, да нам се ваља спремати на озбиљан отпор и

озбиљне мере, које треба да парализују рђаво дејство са ове тачке посматрајући. За сада постоји и влада једна видљива скромност у погледу појављених случајева и у погледу предузетих савремених мера. Томе чине изузетак већи градски центри, нарочито престоница, где су одређени и специјални органи да се брину о јавноме саобраћају. Ту се живо размишља и напорно ради и желети је, да им стечена лична искуства и очигледне поуке које им пружају примери и настојавања на страни, служе као најбољи поука шта им ваља радити. Јер ти су случајеви у суштини слични и понављају се стално — у Х. прилика онде, где им се за то ствара згодан терен.

А Аутомобилски Клуб као и многе друге институције, чији програм има ма каквог додира са овим друштвеним проблемима саобраћаја, треба да сматра за један од својих важних задатака и сам и преко својих чланова да живо потпоможе сваку акцију надлежне власти, која би ишла на њихово сањирање и правилно регулисање у духу савремених потреба нашега друштва.

У колико се више буде у томе радило и успело у толико ће се постигнути резултати престављати скромнијим цифрама на табели нежељених несрећних случајева.



Др. Коста М. Јовановић

Аутомобилизам у служби интернационалног упознавања и разумевања

Велико фабриковање и растурање у масама моторних кола — аутомобила и мотоцикла — као и снижење њихових цена, учинило је да је и средња класа европског становништва могла да се снабде сигурним и брзим возилима. Нарочито у последње време много се проширила употреба малих кола и моторних точкава. За последње три године овај је проценат врло много скочио. Тако у Енглеској за 95%, у Немачкој за 75%, у Француској за 60%, у Италији 52%, у Румунији 38%, у Аустрији 31%, за Норвешку, Шведску и Финску око 31% и т. д. Овим је учињено да и средња класа, независно од железница и авиона, може лако да саобраћа из места у место. Разуме се да је напредак у повећању моторних кола прво утицао на појачање развића трговине и индустрије, али је исто тако много утицао на интернационални саобраћај као и туризам. То се види нарочито по разним уређењима и олакшањима при прелазу моторних кола преко граница појединих земаља. По једној немачкој статистици било је у 1920 год. прелаза моторним колима између Немачке и Француске око 6½%, а између Белгије и Француске 15%, док у 1926—1927 г. тај проценат достиже 125%. Овде су урачунати само прелази излетника, не у трговачкој сврси. Овакве сличне порасте у процентима налазимо и код других европских држава.

Већ према овим напред наведеним бројевима може се видети од колике је важности ова врста саобраћаја за привредно и културно развиће народа. Ако све ово изближе прегледамо видећемо праву вредност. Мала кола и моторне точкове употребљује она класа људи која иначе нема прилике да прави велике и дугачке путеве, јер им не дозвољава слободно време, а у неколико и материјалне прилике. Зато је за ове људе било познавање странаца и страних земаља ограничено и остајало је само на ономе нивоу, у колико се у групама састављених од разних друштава за промет странаца могло да изведе. Чим је на тржиште изашло релативно

јефтино саобраћајно сретство, а које се под повољним условима могло да набави, разумљиво је што се такво стање одмах променило. Са појачаном и појефтињеном продукцијом ових малих возила у Европи настаје сасвим нова епоха за интернационални промет странаца, што нам показују статистике разних друштава за промет странаца, туринг клубова и т. д. За интернационално упознавање настао је тренутак преображаја, када се је почео увелико да шири моторни спорт. Моторни спорт је учинио да један народ упозна друге, да је сада могуће и средњим класама да својим колима могу да праве дуже иностране путеве без оних фантастичних трошкова. Истина тај прекогранични и међусобни прелаз није ни близу ономе броју, који постоји између америчких земаља. Али овде треба узети у обзир да је светски рат много допринео те је развиће овога спорта у широке масе задоцнило за више од 15 година. Упоредјујући статистике разних светских изложба у разним државама, видимо да је најмање једна трећина, и ако су у тим приликама свугде попусти на железничким вожњама, ипак дошла својим моторним колима. Моторна кола долазе из даљних места докле не допире железница, што чини да се странци упознају и са најзабаченијим крајевима земље и тиме упознају свестрано културу народа. Ово је од велике користи за интернационално упознавање. Ако посматрамо многе велике вароши појединих држава, видећемо да ће се у њима наћи врло мало националнога, а и оно што се нађе изопачено је. Међутим путујући кроз земљу, села и варошице упознаје се оно, што лично припада тој нацији, што је њој својствено; ту се види права национална култура. То је успех и добитак од моторног спорта.

Можемо рећи са задовољством да је у смислу интернационалног саобраћаја за последњих 2—3 год. и код нас почео велики промет странаца, нарочито са француским, енглеским и немачким моторним колима. Исто тако велики део нашег света, што се види из броја триптика, путује својим колима у иностранство и то не само богатија већ и средња класа. Све ово стоји у вези са појефтињењем моторних кола. А ако данас културне народности имају жељу за једним широко интернационалним упознавањем и разумевањем, онда треба радити на ономе, што најлакше и најпогодније повећава промет странаца, а то су јефтина и угодна моторна кола. Исто тако индустрија моторних кола треба о овоме да води рачуна, јер што је већи промет странаца у толико и та индустрија напредује.

Потпуковник Милан Љ. Тадић

Аутомобилски клуб Краљевине Југославије у међународној аутомобилској заједници – „Међународном удружењу признатих аутомобилских клубова“.

У септембру месецу ове године навршава се пуних десет година од оснућа једне од наших највећих, најагилнијих и најзаслужнијих Секција. Београдска Секција Аутомобилског Клуба Краљевине Југославије прославља тога месеца прву деценију свога живота.

Та прва деценија у животу престоничког Ауто-Клуба проткана је непрекидним, пожртвованим и свесрдним залагањима и настојањима његове јединствено агилне Управе, да се наш млади аутомобилизам из свога дечаштва што пре развије у једну зрелу, солидну и корисну националну организацију – потхват ни мало лак. У том прегнућу имале су да се преброде многе и многе тешкоће, да се разбију безбројне предрасуде, па да се колико толико загреју за једну напредну новину они, од којих је баш зависио сав успех и напредак нашег младог аутомобилизма, а код којих на жалост најчешће никаква интереса нити разумевања за ту новину није било.

И пре толико година кад је овај престонички Клуб основан, као и данас после пуних десет година његовога живота и делања, у нашој земљи на аутомобил се гледа, на жалост, као на један непотребан луксуз. Тако, ето, на овај веома користан технички изум гледају још увек не само појединци, него готово и све наше званичне власти, од чијих схватања и добре воље зависи међутим, цео напредак и успешан развој аутомобилизма у нашој Краљевини. Код таковог схватања јасно је, колике напоре непрекидно мора улагати и са каквим се све тешкоћама има да бори у своме корисном националном раду Управа нашег Клуба.

Међутим, престонички Аутоклуб није се ниједног тренутка колебао пред свима овим небројеним тешкоћама, са којима је имао да се бори у првим данима свога живота. Но-

шен идејом и чврстом вољом, да нашу земљу и на пољу аутомобилизма стави у ред модерних и напредних држава, престонички Аутоклуб крчио је неуморно путеве који су наш национални аутомобилизам водили све већем и снажнијем напредку. Осећајући међутим, да сам ипак неће моћи савладати све тешкоће, овај Клуб са загребачким и љубљанским узима сретну иницијативу, да све локалне — негде веће, негде мање — Клубове сјати у једну снажну и организовану целину. У томе прегнућу потпуно се и успело, јер већ у години 1926-ој видимо све регионалне Аутомобилске Клубове у нашој Краљевини прикупљене у 8 Секција, организованих у своју Централну под именом: „Аутомобилски Клуб Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца”, који данас међутим, носи назив: „Аутомобилски Клуб Краљевине Југославије”, под Високом Заштитом Њ. В. Краљице Марије, а на челу кога стоји Њ. Кр. В. Кнез Павле, као активни Председник. Узвишена личност Њ. Кр. В. Кнеза Павла, као Председника нашега Клуба, најбоља је награда и признање неуморном труду и прегнућима Централне Управе Клуба.

Међутим, пионири нашег националног аутомобилизма, нису се заустављали на овим првим успесима у својој прегнућу. Они су желели, да се наш млади аутомобилизам чује и позна и ван граница наше Краљевине, те се — после признања нашег Клуба од стране наше државе — успело, да наш Клуб буде примљен и званично признат за равноправног члана моћне међународне аутомобилске породице, која носи назив: „Међународно Удружење Признатих Аутомобилских Клубова”, чије је седиште у Паризу.

За невероватно брз и моћан развој светског аутомобилизма, тесно су била везана многа и многа питања од првокласног заједничког значаја за све постојеће Аутомобилске Клубове у свету. Због свега тога осетила се у једном моменту потреба, да се укупан светски аутомобилизам организује у једну заједничку и јединствену Установу, која би имала да узме на себе бригу о успешном решењу свих многобројних и важних питања, тесно везаних за аутомобилизам. Та установа најзад је и организована и то још у јуну месецу 1904 године, под горе наведеним именом.

Широка делатност овога међународног Удружења у низу година развијала се је постепено и тако темељно, да се данас ниједно питање, које има какове било везе са аутомобилизмом, не може ни у једној земљи правоваљано решити

без споразума и сагласности са овим Удружењем. Због свога еминентног значаја за развој аутомобилизма, а нарочито ауто-туризма у свима земљама, ово велико Удружење званично је признато и од стране Друштва Народа у Женеви, те се најкрупнија питања његова решавају на заседањима овог највишег правног форума свих земаља.

Оснивањем овога Међународног Аутомобилског Удружења, као највишег светског аутомобилског форума, централизована је сва политика из области аутомобилизма, те се резултати његовог благотворног и необично корисног делања данас јасно виде на свима гранама аутомобилизма.

Наш Клуб ушао је у ову импозантну међународну аутомобилску заједницу 1926 год. Од тога времена па до данас, наш Клуб сарађивао је веома активно на свима питањима покретаним, с времена на време, од стране овога Удружења. На годишњим Скупштинама Удружења чуо се је увек и глас нашега Клуба, а сугестије наших званичних делегата увек су симпатично примане и од стране Скупштине претресане и често прихватане у целости. Томе активном учешћу нашег Клуба у раду на питањима од општег интереса одато је видно признање на тај начин, што је у Централни Савет овога Удружења још пре две године за члана изабран вишегодишњи шеф наше делегације Први Потпретседник нашег Клуба г. Др. В. Јанковић.

Огромна моћ и утицај овога Удружења најбоље се огледа у томе, што се све његове сугестије из области аутомобилизма скоро без изузетка званично признају од стране државних власти појединих земаља.

Члановима овога великог Међународног Аутомобилског Удружења могу постати само они Аутомобилски Клубови, који су званично признати од стране односних држава. Сваку земљу у овоме Удружењу може заступати само Централна Аутомобилског Клуба дотичне државе.

Удружење има своја Правила, којима се морају покоравати сви чланови ове заједнице т.ј. од стране државе званично признати Аутомобилски Клубови. Благодарети истрајном раду овога Удружења, до сада су донете многобројне међународне конвенције и правилници као: Конвенција о међународном аутомобилском саобраћају, Конвенција о међународном путном саобраћају, Конвенција о издавању царинских докумената за међународни аутомобилски саобраћај, општи међународни спортски правилник, и т. д.

Није потребно истицати од колике су огромне важности и користи ове конвенције и остали многобројни закључци овога Удружења. Данас један аутотуриста, члан Аутомобилског Клуба ма које државе, која је у овој Међународној Заједници, има могућности да са највећим олакшицама пропутује кроз све државе, ако је снабдевен односним бројем триптика или једном једином књигом за пролаз кроз царинарнице.

Међународно Удружење Признатих Аутомобилских Клубова уложило је огроман труд, да се царинске формалности при прелазу граница појединих држава упросто до могућег максимума, да се донесу једнообразни прописи у погледу путничког и аутомобилског саобраћаја по свима јавним путевима за све државе, као и да се донесе једнообразни Спортски Правилник. Удружење је у овоме своме потхвату имало великог успеха, те су сада без мало све тешкоће отклоњене или су бар сведене на минимум.

Наш млади Клуб као члан ове међународне заједнице, у живом је и непрекидном контакту са овим Удружењем. Многобројни и посведневни расписи и циркулари које Удружење доставља нашем Клубу у циљу олакшања и регулисања извесних још нерешених питања, предмет су сталног студирања од стране Централне Управе нашег Клуба. Наш Клуб је у непрекидном контакту са свима државним властима, те све предлоге, које нам шаље ово Удружење у циљу регулисања нерешених питања, доставља са својим предлогом државним властима на разматрање и прихват. Изједначењем свих формалности, прописаних за аутомобилски саобраћај и туризам, омогућава се лака и брза циркулација домаћих и страних аутотуриста кроз нашу државу.

Огромне користи од уређења свих ових питања на једној заједничкој бази за све државе, чији су Клубови чланови овога Удружења, најбоље се огледају у импозантним годишњим приходима, које поједине државе убирају од аутомобилских туриста. Може се замислити како изгледају цифре ових прихода у земљама, у којима је аутомобилизам већ сасвим формиран, кад наша држава, у којој је аутомобилизам тако рећи још у добу дечаштва, утерује сваке године око једну милијарду динара у своје благајне.

Међународно Удружење Признатих Аутомобилских Клубова сачињава данас 37 признатих Аутомобилских Клубова следећих држава: Јужне Африке, Немачке, Аргентине, Аустрије, Белгије, Бразилије, Бугарске, Чиле, Кубе, Данске, Египта, Шпаније, Монака, Норвешке, Холандије, Пољске, Португа-

лије, Румуније, Шведске, Швајцарске, Сирије и Либана, Чехословачке, Уругваја, Југославије, Естоније, Америке, Финске, Француске, Енглеске, Грчке, Мађарске, Ирске, Италије, Летоније, Литваније, Луксембурга и Мексика.

Са свима тим Клубовима наш Клуб је склопио уговоре о узајамној сарадњи и поштовању усвојених конвенција, прописа, правилника и т. д. Са свима тим Клубовима Централа води перманентну кореспонденцију у циљу успешног решења разноликих и безбројних питања из огромне сфере аутомобилизма, питања корисних како за свакога аутомобилисту као појединца, тако и за сваку државну заједницу, као представника свога националног аутомобилизма.

Сваке године одржавају се годишње скупштине свих признатих Аутомобилских Клубова, чланова овог моћног аутомобилског удружења, обично у Паризу, и на њима се претресају најактуелнија питања аутомобилског спорта и туризма. И сваке године француски Министар Јавних Радова (путева) лично, при крају заседања, излаже Скупштинарима опширан експозе о стању путева у Француској и мерама које она предузима за побољшање међународног аутомобилског саобраћаја на њеној територији.

Ова чињеница најбоље показује значај и важност коју „Међународно Удружење Признатих Аутомобилских Клубова” ужива!

На крају овога нашег излагања слободни смо изјавити, да смо, користећи се заслужним слављем прве деценије живота наше Београдске Секције — Оснивачице покушали, да у ово неколико скромних редака истакнемо и огроман значај активне делатности нашег Клуба у овој моћној међународној аутомобилској заједници, у „Међународном Удружењу Признатих Аутомобилских Клубова”, овоме највишем светском аутомобилском форуму.



Др К. Јовановић

Лекарска помоћ при путовању

Од увек је постојала воља за самарићанском помоћи путницима. Из најстаријег времена видимо да је бог путовања и добрих путева био Меркур. У средњем веку видимо да су се по главним путевима налазиле гостионе и преноћишта, где су путници, коњаници и кочијаша могли да нађу помоћи и склоништа.

Када је у саобраћају настала еволуција са бициклетима онда су се путеви почели више да разграњавају. Тада је први пут француски Туринг-клуб (1893) основао станице за указивање помоћи по путевима. Ове су станице имале задатак да указују прву помоћ рањеним и повређеним бициклетистима, а поред тога оне су имале и потребан материјал за оправку точкова у случају дефекта. Ове су се станице доцније прошириле када је аутомобилски спорт почео да се одомаћује. Протрли рат је у неколико пресекао развиће овога спорта с тим, да после рата видимо да аутомобил није само постао спорт, већ једно моћно и врло важно средство, ако не и најбоље међу осталима, за транспорт.

Овако су наши путеви сада постали једна велика потреба за пешаке, за кола са теглећом стоком и за аутомобиле. Брзина ових последњих превазилази остале, али се због тога и дешавају више несрећа по друмовима, које су често и врло тешке природе. Због тога овде није само питање да се пострадалима учини прва помоћ на одређеном месту, него је потребно да се што пре стигне и да се буде што ближе месту несреће, како би се могла одмах учинити брза помоћ од стране позватог за то.

У Француској је још 1926 год. Национална федерација за спасавање основала овакве станице за спасавање. Грешка је ових станица била, што нису биле постављене на најопаснијим местима путева, већ су биле постављене по оближњим селима. Поред тога, потребан материјал за спасавање пострадалих, био је обично у рукама непозваних који нису умели њиме да рукују, а цене за указивање услуге биле су доста велике. Овакве су станице слабо просперирале и зато су пропале.

Почетком 1927 године, француски Туринг-клуб оснује своју секцију за медико-хируршку помоћ пострадалима на друмозима. Овај комитет начинио је нарочита правила како и на којим местима треба подићи станице за лекарску помоћ. Као пробу начинили су станице на дужини од 70 км. око Париза. За шест месеци 14 лекарских станица на простору од 70 км. учиниле су помоћ 36 рањенима и скупили са пута 6 мртвих.

Union National des Associations de Tourisme (U. N. A. T) у 1928 г. учини предлог свима интернационалним друштвима која стоје са овом у вези, да сви оснују нарочиту секцију медико-хируршку, која ће се бринути да пострадали на путевима могу да добију брзо и лако прву помоћ. Комисија је изнела четири главна принципа за помоћ на путевима:

1. Помоћ пострадалима и повређенима на месту саме несреће.
2. Да се ова помоћ повери људима позваним за тај посао.
3. Избежавати да су станице на неким местима близу једна другој; на уштрб других.
4. Довести на лице места што пре лекара.

Што се тиче прве тачке, мислимо, ту треба поверити указивање прве хитне помоћи некоме од самих становника места где је станица, тај мора да је унеколико извежбан за указивање прве помоћи (ислужени војник-болничар, или стручни болничар, берберин).

По другој тачци треба неко нарочито лице познати у указивању помоћи (ставити у дужност најближем ауто-клубу да то учини), и код њега оставити потребан материјал за прву помоћ (по списку).

За трећу тачку требало би на путу ставити таблу да је ту или у близини станица за помоћ и учинити да се станица обавести лако и брзо да је потребна помоћ.

Четврта тачка показује да станица треба да има листу најближег лекара шта више листу најближих лекара специјалиста (хирург, очне болести итд.), те би се у хитном случају повређени могао одмах одвести специјалисти.

У опште реч туриста се узима често рђаво, јер показује лица која непрестано путују на разне начине и за свој лични рачун. Да ли туристе путују пешке, на коњу, на колима, на аутомобилу, бициклету или мотоциклету, тек они се називају онима који су на путевима и највише искоришћавају путеве. Ма ко да је од њих, ипак сваки жели да успут, у слу-

чају какве несреће или непогоде нађе помоћи, било да се превије од повреде, било какав лек или какав савет. Зато мислим да сви Ауто-клубови и Туринг-клубови врло добро чине и врло ће добро учинити, ако припремају и ако имају све угодности потребне свакоме путнику, био он члан или не, да му се нађу у невољи, јер и најмања помоћ у невољи ствара велики осећај доброга. Овим се начином само привлачи више и више пријатеља, а што је више чланова и пријатеља утолико је путовање боље и сигурније. За то мислим следећу радњу Union National des Associations de Tourisme (U. N. A. T.) а уз припомоћ и самог Црвеног Крста могу се постићи велики успеси и код нас у туризму.

Интересантно ће бити да изнесемо шта је урадио U. N. A. T. у Француској .

Станице за спасавање и помоћ постављане су обично на оним путевима и местима која су најопаснија. Од прилике на 100 км. пута долази 20 станица. Оне се налазе код сталних становника тога краја: трговца, гаражиста ит.д. а не дају се сељацима, јер су они по цео дан у пољу, на раду, а друго њихов је посао такав, да би се потребни материјал код њих упропастио и постао неупотребљив — упрљан.

Место на коме треба поставити станицу за помоћ предлаже инспектор службе за помоћ, који се претходно распитао од великог броја разноврсних туриста као и од саме жандармерије у колико је потребна оваква станица за спасавање. Ако се покаже искуством да место за станицу није добро изабрано или онај коме је станица поверена није способан за тај посао, станица се укида.

Овакве станице за лекарску помоћ обично су означене заставом преко целог пута, ширином над путем, на чијим је странама написано име станице и места, да се са обадве стране може да чита. Ове заставе са натписом могу се ставити и са стране пута али тако да се лако приметне. У Француској је за чување овакве заставе и њено обдржавање одговорна месна власт, те према томе по наређењу Министарства уклањање исте без дозволе строго се кажњава. Сам облик разапете заставе и њен натпис исти је за целу земљу и издаје га U. N. A. T.

Сам материјал, који мора да има свака станица, састоји се из једног склапајућег носила, из једне кутије од метала која садржи сав потребан материјал како за разне завоје тако и потребне лекове. (Ове су кутије врло сличне оним

торбама што их носе војни болничари за време рата). Сви су предмети у овој кутији нумерисани, поред тога налази се и мала књижица у којој су ти бројеви заведени, и ту је укратко објашњено зашто и како који завој или лек треба употребити. Поред ове књижице постоји и друга књижица, где је означено име и презиме лекара тога места где је станица; име и презиме најближег лекара-хирурга, име великих хотела и предузећа у близини, број телефона саме станице, као и број најближег телефона, ако је станични случајно покварен, адреса најближе болнице. Најзад налази се још једна књижица, где се назначује употребљени завој или лек, како и на коме месту и коме лицу. Уз то се налази и један црвени коверат, којим се тражи одмах попуна материјала од У. Н. Т., а који је утрoшен.

Овакве су станице груписане у секторе, а сваки сектор стоји под управом лекара хирурга, који је назначен од стране управе за прву помоћ. Овај лекар врши надзор над свима станицама, даје потребна упутства надзорницима и при хируршким потребама одмах се одазива на позив лекара станице. Разуме се да сваки рањеник као и лекар који га прегледа, ако време дозвољава, може да изабере хирурга кога хоће. Секторски се хирург обично бира од болничких лекара, тако да болесника, рањеника може да негује бесплатно у болници ако је сиромаш. Што се тиче самих чувара станица, они се поучавају од стране болничара Црвеног Крста, да могу да се снађу у првоме тренутку. Сам пак материјал набавља У. Н. А. Т. у договору са Црвеним Крстом и по његовом упутству. Свака станица мора да носи на крзну заставу интернационалног Црвеног Крста.

Што се тиче лекара станице, он се ангажује из најближег места станице, који је и иначе по служби лекар те околине. Њега треба да познаје онај који чува станични материјал, да би га могао лако и брзо да пронађе. Ове лекаре плаћају сами путници којима се деси несрећа, односно оно друштво где је рањени осигуран на случај несреће. Овај је лекар обавезан да сиротињу бесплатно превиде и лечи у случајевима несреће.

Помоћно особље овакве помоћне станице састоји се из три лица. Најстарији, шеф, тај је најискуснији, други је његов помоћник, а трећи је за помоћну службу као извештач. Прва двојица су обично обучени у болничарском послу, а трећи треба да уме да вози на обичном или моторном точку,

да би могао да врши хитну курирску службу. Шеф мора да станује у станици, а ова двојица да су у близини.

Чим се пријави несрећа ова патрола од тројице, одмах узме најхитније потребне ствари, носила носе прва двојица, а завојни материјал гласник на точку. Дошав на место они одмах поставе заставу за помоћ, прави С.О.С за туристе и ако прође ма какав лекар или какво стручно лице видећи заставу одмах се зауставља (што чине одмах из хумане дужности), и пружа своју стручну помоћ. Ако је повређени при свести, онда га вођ патроле пита хоће ли да позову кога нарочитог специјалног-лекара или овога са станице. Ако је повређени у несвести, онда се позива најближи, односно станични лекар. У првом случају одмах иде весник точком до прве телефонске станице и извештава захтеваног лекара у чему је ствар и зашто се тражи његова хитна помоћ. Иначе овај је весник на служби при давању помоћи да отрчи по лекове, или да пронађе превозно сретство итд.

Што се тиче вође патроле и његовог помоћника, њихова је дужност да одмах приступе да задрже ако је какво крварење, да повређенога превију од опекотина или убоја, ако је сломио кости да исту увежу и притврде, исто тако ако је угануће и да чекају на лекара. Чим дође лекар на место, посао је патроле за прву помоћ свршен. Разуме се, да по лекаревој наредби морају да остану и даље на служби или да употребе још више материјала за повређенога, али о овоме им даје потврду лекар, да би они оправдали своје издатке. Све сувишне издатке подноси повређени.

U. N. A. T. сваку овакву службу плаћа одређеном сумом особљу станице. Она је за сваки излаз из станице фиксирала суму од 15 франака, али томе додала и додатке који зависе од остојања места несреће. Тако на првих 500 метара до једног километра даје додатак од 5 франака, до 2 км. даје додатак 10 фр., до 3 км. 15 франака а 20 фр. од 3 км на више. Затим лекарима ревносим на служби даје сребрне и бронзане медаље као и вођама патроле који су се показали нарочито заслужни. А у својим извештајима U.N.A.T. увек нарочито наглашује своје заслужне људе при овоме послу. Ово чини да се људи још више придобију за овај хумани посао и да што ревносније врше своју службу.

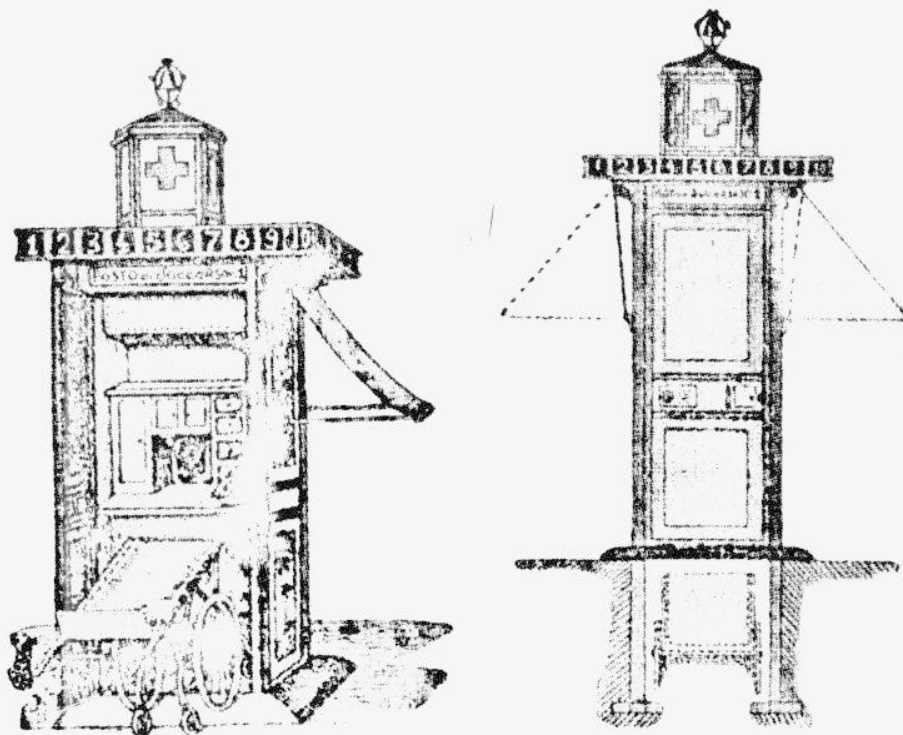
Поред тога U.N.A.T. је успео да га и Министарство војно помогне у томе, што је дало више аутомобила да би се осигурала полицијска контрола путева жандармеријом. Ова су кола исто тако снабдевена специјалним лекарским кутија-

ма, које имају више помоћних потребних ствари но сама помоћна станица. Али жандарми који врше контролу полицијске службе по друмовима, морају да су извежбани у болничарском послу, да знају да дају и потребне инјекције (тетанус, серуме друге итд.) Уопште све што се налази у лекарским кутијама за специјалну употребу да уме да искористе. О овоме води рачуна и даје нарочите курсеве Друштво Црвеног Крста. Обично оваква жандармеријска кола обилазе најопаснија места. Разуме се, да сви путници, ма каквог менталитета били, чим виде униформисана кола, више воде рачуна о њиховој близини но о помоћној станици, која показује да је место опасно. На овим местима — *momento mori* — о којима се не води много рачуна од стране путника ипак чим се виде жандарми, појави се извештан респект од униформе, паметније се пролази и не дешавају се несреће. Ма да то мало личи на репресалију, ипак има свога успеха. Поред тога уведена је контрола мотоциклистима, који чине врло добре услуге.

Овде ћу показати једну лепу принову коју је Црвени Крст у Италији учинио, у вези са интернационалним Црвеним Крстом, Туринг и Ауто клубовима. Он је установио 200 станица за помоћ на путевима и то нарочито у пределима високе Адице. Ово у исто време треба да служи за пројекат кућице за прву помоћ. Овде износимо слику такве кућице. Ова је кућица направљена од метала са прозорима. У њој се налазе носила на точковима, орманчић са лековима, завојима итд. У њој се налази телефонски апарат помоћу кога се може позвати помоћ лекара у тешком случају, или најближа болница у врло тешким случајевима. Сама пак носила тако су удешена, да се могу привезати за аутомобил, обична кола или мотоцикл и тако искористити.

На крову кућице налази се звоно и један ред бројева. Ово звоно и бројеви дају знак и осветле број кућице где се несрећа десила. Само дејство ових кућица оснива се на овоме: Ако се претпостави да се на путу налазе 10 оваквих кућица за помоћ, а несрећни случај се десио код кућице 4., онај који пријављује случај несреће притисне на дугме 4, које обавештава свих осталих девет кућица које су у вези на истоме путу. За то време мала патрола болничара Црвеног Крста, која непрестано на моторциклетима контролише све кућице, примети да је код кућице број 4 потреба и одмах крене тамо у помоћ. Саме кућице имају и мале шаторе који помажу повређенима да се склоне од невремена, велике кише и т. д.

Што је најинтересантније, ове кућице не коштају готово ништа, јер их постављају фабрике, које на њима истичу своје



Кућице за прву помоћ

рекламе за гуме, бензин, аутомобиле итд. За тим ове кућице могу да се искоришћавају и за другу јавну службу, не само за туристичку, при несрећним случајевима друге врсте, за хитне телефонске позиве, помоћи, у опште за сваку јавну службу. За одржавање кућица брине се Црвени Крст и власти за њено осигурање, као што смо напред поменули.



Одржавање аутомобилских путова

Пре него што би прешли на само излагање начина одржавања аутомобилских путова у нашој Држави, потребно је претходно упознати читаоце са категоријама истих:

На основу закона о државним и недржавним путовима сви јавни сувоземни путови подељени су на следеће категорије:

- 1) Државни путови;
- 2) Бановински путови I реда (самоуправни);
- 3) Бановински путови II реда (самоуправни);
- 4) Општински путови (самоуправни).

Укупна дужина израђених и неизграђених државних путова износи око 10.000 километара, док дужина самоуправних путова (бановинских I и II реда), износи око 30.000 километара.

Ми овом приликом и неможемо писати детаљно о одржавању аутомобилских путова, јер у нашој држави ми их имамо врло мало. Под једним аутомобилским путем ја подразумевам један пут израђен по свима принципима и прописима модерне технике, али наше финансијске прилике за сада нам не дозвољавају да градимо такве путове, те смо принуђени и упућени једино на то да постојеће путове, уколико су израђени по ранијим методама одржавамо у исправном стању, како би се на тај начин могао одржавати редован аутомобилски саобраћај.

За одржавање државних путова, личне и материјалне издатке предвиђа се сваке године у буџету Мин. грађевина потребна сума новаца а у границама могућности. Међутим за одржавање Бановинских путова Бановине у своме буџету предвиђају сваке године потребне суме. За покриће ових издатака служи бановински прирез и евентуална државна дотација.

Одржавање општинских путова пада на терет буџета дотичних општина, којима с обзиром на важност пута дотирају извесне суме Бановина или Срески путни одбори.

Врховни надзор над одржавањем свих путова води Мин. грађевина, преко Техничких одељења при Бановинама а ове преко Техничких одељака при Среским начелствима.

Непосредан надзор над путовима врше надзорници путова а редовно одржавање путари. По уредби о надзорници-

ма путова и путарима, једном надзорнику путова припада око 60 километара пута, а путарима по 5–7 километара. Ови су потчињени непосредно техничким одељцима.

Како је унифицирањем путног законодавства постигнуто то да за одржавање свих категорија путова важе исти прописи, то упуштајући се у анализирање истога ми ћемо се задржати на државним путовима, с обзиром да исти принципи важе и за остале путове.

Главни послови око одржавања путова састоје се у томе: да се поред пута и коловоз одржава у исправном стању. Да су одводни ровови очишћени, у овом пуном профилу са прописним падом, да су објекти километарски стубови, путокази и знаци опасности у исправном стању. За одржавање коловоза предвиђа се сваке године набавка извесне потребне количине туцаника. Мање радње на оправци коловоза са овим туцаником врше путари док за веће оправке потребно је поновно пошљунчавање критичних места туцаником а затим ваљање.

Потребни кредити за одржавање путова износе просечно 10.000 дин. по километру годишње. Ова је сума веома мала, јер у њу су унете и принадлежности путара и надзорника путова. Ако узмемо просечну плату једног путара 700 дин. месечно (у одржавању има шест километара) и једног надзорника путова Дин. 1500 месечно (у надзору има 60 километара), онда излази да по километру њихове принадлежности износе:

$$1.) \text{ Надзорника: } \frac{1500 \times 12}{60} = 300 \text{ дин.}$$

$$2.) \text{ путара: } \frac{700 \times 12}{6} = 1400 \text{ „}$$

Ако ову суму одбијемо од целокупне предвиђене суме за годишње одржавање једног километра
(10.000 – 1700) = 8300 дин.

То је нето сума која се има употребити за набавку материјала за редовно одржавање, као и за све оправке које су потребне на путу и припадајућим објектима. Код обичног стања пута на коме се налазе мањи колотрази набавља се за оправку коловоза просечно 30 м³ туцаника. Услед строгих

прописа, у погледу чврстоће материјала, исти материјал с обзиром на удаљеност мајдана као и даљину транспорта стаје под средњим приликама 220 дин. За један метар кубни франко пут, развежено и уфигурисано. Према томе радови који би се под нормалним приликама имали извести на километру пута износе:

1) Набавка туцаника 30 м ³ а 220.— дин.	= 6600.—
2) Чишћење ровова и банкина 2000 м ² 0,50	= 1000.—
3) Одржавање објеката	500.—
4) Одржавање алата	50.—
5) Разастирање туцанка 30 м ³ а 8 дин.	240.—
6) Ваљање туцанке са песком 30 × 18 =	540.—
<hr/> Свега Дин. 8930.—	

Као што се из напред наведеног види, под нормалним приликама сума од 10.000 дин. по километру за редовно одржавање недовољна је, и она показује извештај дефицит у суми од дин. 630. — Уравнотежење се врши на тај начин, што се избацује ваљање пута (крпеж), и разастирање туцаника путем надничара, већ се то оставља да сврше сами путари. Резервни туцаник бива разастрт путем путара на места где то стање пута захтева, а последица неваљања разастртог туцаника је та, да моторна или обична кола који тим путем пролазе растуре сав тај туцаник по путу и јарковима, тако да он за кратко време ишчезне, а стање пута остаје непоправљено. Ово је свима аутомобилским туристима добро познато.

Ако је стање пута такво, да захтева веће оправке, онда је поступак следећи: на местима где је пут у бољем стању, набавља се минимална количина резервног материјала, колико тек да га има, а сав, на тај начин уштеђени кредит баца се на ову деоницу, те се тако једна деоница оправља а друга запушта, да би идуће године и она била у безнадежном стању.

Начин на који ће се одржавати поједини пут поред тога што у главном зависи од висине кредита, у многоме зависи и од умешности самога шефа техничког одељка, али и они не могу бити мађионичари да створе оно што се не може и што саме прилике не дозвољавају.

Ради набавке резервног материјала ми смо до сада патили од многих формалности. Набављан је камен са даљина где је транспорт коштао три пута скупље него сам камен, само да би се исти добио што бољег квалитета. Ми потпуно

разумемо да треба применити камен најбољег квалитета за нов пут, али за редовно одржавање у маси случајева може се набавити камен и из мајдана поред пута, (у колико их има), или најближих мајдана, па макар и лошијег квалитета, тим пре што су наши путеви већином израђени од камена кречњака, кога у маси случајева има свуда поред јавних путова, те крпити пут израђен од кречњака, са туцаником вулканског порекла, не налазим рационалним.

Из напред изложеног се види, да се питањем одржавања наших јавних путова мора озбиљно позабавити. Ово питање заслужује много већу пажњу него што му се поклања. У кредитима за одржавање истих не смеју се вршити никакве рестрикције, ако желимо да нам се путеви одрже, јер у противном доживећемо то, да нам путеви постану непроходни, а последице овога свакоме су потпуно јасне.

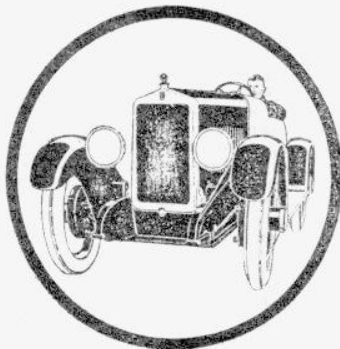
Стога ми скрећемо надлежнима пажњу на ово важно питање, да се у колико је год могуће заузму за повећање кредита за одржавање путова, као и упрошћење свих формалности како у погледу набавке материјала тако и у погледу његовог квалитета и крупноће, јер само на тај начин успећемо избећи оно безизлазно стање коме се наши путеви сваким даном све више и више приближују.



КОНКУРС „СПОРТА“

ВЕЛИКОГ БЕОГРАДСКОГ ИЛУСТРОВАНОГ СПОРТСКОГ ЛИСТА.

У недељу
20. јула 1924.



У недељу
20. јула 1924.

Конкурс елеганције београдских аутомобила КОЈИ ЈЕ АУТО НАЈЛЕННИИ?

Београдски илустровани спортски лист „СПОРТ“ приређује у недељу 20. јула 1924. год. у II час. пре подне први конкурс елеганције београдских аутомобила уз припомоћ чланова Ауто Клуба Београд. Конкурс ће се извести у 4 категорије којих свака добија награду.

КАТЕГОРИЈЕ:

I категорија спортска и тркачка кола. Награде: париски фењер, поклон Браће Роц и 50 литара бензина, поклон Гараже Маринић.
II категорија отворена кола (touring-car). Награде: висок сребри похар, поклон новоотворене штампарије „Планета“ Српена Н. Обрадовића.

III категорија затворена кола. Награде: челична аутогру са дундим звуком, поклон Експлозивно-Трговачког Друштва Нир-Т заступништво „Динор“.
IV категорија: потпуно затворена кола (луб-лимузине). Награде: сребри похар, поклон спортске трговине Дружер, Загреб.

ЖИРИ

сачињавају пет лица, од којих 3 члана Ауто Клуба т. г. цуконик Јован Петровић командант Ауто Команде, (председник жири Михајло Јанковић, трг. и Јосип Кинкела, калетан у пенз., затим један уметник и један члан редакције „Спорта“.

ПРИЈАВЕ И РОК.

Пријаве са улогом од 100 динара са читком назначењем категорије, марке, имена сопственика и тачне његове адресе, слати лично или путем поште на адресу главног уредника „Спорта“ г. Војина М. Борбенића, Сарајевска ул. бр. 8, Београд, и то закључно до 17. јула т (четвртак), после кога рока неће се накнадно примати пријаве.

ОБАВЕШТЕЊА.

У конкурс учествују само београдски аутомобили. Дефили за време конкурса изврши ће се на Теразијама око трибине. Сваки учесник који се на време буде пријавио добиће накнадно сва остала упутства.

Опширне пропозиције и остала обавештења читајт у илустрованом спортском листу „СПОРТ“.

Оглас листа „Спорт“ из 1924. г.

ПОЛИТИКА ПРЕ ПЕДЕСЕТ ГОДИНА Ревизија аутомобила крај Батал-џамије

Иако приредба није одржана на Теразијама, како је раније најављено, ипак је дошло толико гледалаца да је био потпуно опседнут круг око ове џомбасте „писте“

На Батал-џамији, пред Мини-отаретом Саобраћаја, јуче око 11 часова пре подне згрупо се скуп свет. С жуком је одржавало ред десет саобраћајних жандара и они су правили шпалир у круг око овог празног сквера, где је на једној импровизованој трибини малој као катедра, седеће за столом неколико врло озбиљне госпде. Пред њима, у фронту је стајало, један до другог, пет спортских и тркачких аутомобила, сви потпаљени, а код свих за управљачем седи шофер, а у једном од њих и две лепе даме. На стаклу пред шофером свауда по један велики бели картон са номером, од 1 до 5. Стојећи ти аутомобили пред оном господом за столом и гледају се тако међусобно. После дужег времена, почиње на трибини саветовање. А најзад један млад човек са огромним мегафоном на устима громко објављује:

— Награду добија број 3!
Тапшање. Аутомобил број 3, то је онај са дамама.

— Није добио награду аутомобил, него оно у аутомобилу! — примећује неко у публици.

Тако је у Београду, пре равно пола века, почела прва ревизија аутомобила. Остало је забележено да су први жири на тој манифестацији која је, као што ће се видети, изазвала живо интересовање међу Београђанима, сачињавали пуковник Јован Петровић, капетан Јосип Кинкела, затим Ђорђе

Гутеша и Арсен Газивода, од којих је овај други, иначе сарадник илустрованог листа „Спорт“, означен као иницијатор ове, пионирске приредбе. Ту је био и Војин Ђорђевић, уредник „Спорта“, који је вршио дужност вође конкурса. Али, да видимо шта се даље дешавало на платоу поред Батал-џамије.

Аутомобили који су конкурисали били су подељени у четири категорије: спортска и тркачка кола, отворена кола, затворена кола и потпуно затворена кола (дубл-лимузине).

У првој категорији награду су добила кола број 3, чији је сопственик г. Јован Најдановић. Марка аутомобила је Ланџа.

У другој категорији, отворених кола, поред елегантних путничких отворених кола, марака Ситцер Верниг, Буик, Берлие, Ситроен, појавио се упоредо с њима и један тркачки Алфа Ромео, који је свакако спадао пре у спортску категорију спортских кола, а не у ову, и чудновато је изгледао са својим необојеним плехом поред оних других сјајних по форми. Али, колико је изненађење код публике било када је жири досудио прву награду овом аутомобилу, број 1 (сопственик г. Радован Саватић). Изненађење публике је било праћено једним: „Уа!“ на рачун жирија. А када су аутомобили пошли одатле, да направе места другима, сви победени били су поздрављени тапша

њем, а кад је победник пошао, оно: „Уа!“ поновљено је још дужи и још громкије.

Кад су се пред жири постављала кола треће категорије, њих три на броју, публика поздрављена тапшањем број 2, прејудичирајући тако решење жирија. Али изгледа да жири овога пута није хтео да се излаже тој непријатности да се не слаже с публиком и решио је одиша да се награда досуди броју 2. Сопственик овог аутомобила марке Мерцедес је фирма Лазар М. Крстић и Комп.

У четвртој категорији конкурисало је шест аутомобила. Награду је добио број 1, марке Линколн, сопственик Индустријска Банка.

Конкуре је требао да буде одржана на Теразијама, као што је то било и објављено, али у последњем тренутку наредила је Управа Града да се конкуренција одржати на Батал-џамији. Па ипак, дошло је толико гледалаца да је био потпуно опседнут цео круг око ове џомбасте „писте“ којом су аутомобили прилично конкурса кружили.

Такав је, ето, био претеча данашњег београдског Салона аутомобила. И тада су неки тамо долазили својим лепим возилима, неки својим још лепшим возилима, а неки возилима у којима се нашла и покоја лепа дама. И онда, као и данас, највише је, ипак, било оних који су дошли да се свему томе диве...

(Избор: Равко Ђукић)

„Политика“ 1927., „Политика“ 18.07.1977. г.

ПОЛИТИКА пре педесет година

Аутомобил дефинитивно поделио наш народ

Муке на друмовима. — Кад пролази ауто, сељаци искачу из кола

Пре пола века, мада су код нас аутомобили били још реткост, ипак су, већ у то доба, стекли жестоке противнике. у „Политици“ из 1919. један од њих, за нас анонимни, написао је, ругајући се:

„У наше детињство су коњи и кола играли улогу коју у машти данашње деце игра аутомобил. Па не само у лечјем животу, него и код одраслих Срба, аутомобил има много већи значај него код других народа...“

... За време рата, официри су подељени на две категорије: они који имају на располагању аутомобил и они који га немају. Војници су подељени такође у две групе: с једне стране шофери, с друге стране остали војници.

Кад су васпостављене и цивилне власти, морали су њихови представници добити аутомобил, већ ако ни због чега другог а оно због једнакости с војним. А како се једанпут стечено право на аутомобил више не губи... то је аутомобил дефинитивно поделио наш народ на два непријатељска staleжа:

1) у статичком погледу: на оне који имају аутомобил на располагању и на оне који га немају;

2) у динамичком погледу: на оне који су у аутомобилу и на оне који су ван њега“.

Опис једне возње аутомобилом

... Чим прећете Торлак, ви почнете да грдите Аустријанце што нам нису поправили друмове; што идете даље крста вас боле све јаче; око Јагодине почиње да вас боли рука, даље се уједате све чешће за језик, тресе вам се сваки мишић на лицу и проклињете и оног који вам је измислио аутомобил и оног ко вам је понудио место у свом аутомобилу.

Од Ниша до Лесковца висите између руку које морате да одупрете о седиште и искаљујете свој патриотски гнев на Бугаре што нису поправили пут. У Лесковцу сте и ви сити тога енглезирања, ж аутомобил је сит друма... Додајте томе непријатељско расположење грађана друге класе, који иду пешке, или се возе колима, или терају воловска кола.

Ако су испред вас гледају вас неуверено, скачу с кола, преврћу се у ров, док пролазите поред њих куну вас што их прскате блатом; када су иза вас грде вас што им смрадите ваздух; прегња песницом, каменица у леђа,

мотка у точкове најблажи су изрази мржње тих другокласираних грађана. И још има људи који завиде онима који су у аутомобилу!“

Предлог уредбе уз подсмех

„Несумњиво је да они у аутомобилу представљају елиту народну и зато треба ради њене заштите што пре довести уредбу о аутомобилском саобраћају. Ја предлажем овај текст:

1) Забрањује се возња аутомобилом испод 40 километара на сат... забрањује се звоњење, звиждање и свака друга опомена пешака да се не би препадали и тиме доводили у опасност аутомобил... Пешаци морају сваки аутомобил који сретну да поздраве скидањем шешира. Ако их је закачио или повредио морају да изјаве писмену захвалност шоферу.“

... Ради тачнијег извршења ове уредбе прописују се следеће награде за шофере: за свако прегажено војно лице сребрна медаља за грађанске заслуге, а за свако прегажено грађанско лице, златна...“

Има пешака који би и данас потписали овај прастари предлог.

Ј. В.

ПОЛИТИКА пре педесет година ВЕЛИКА НЕВОЉА МАЛОГ БЕОГРАДА

У граду са 250.000 становника и хиљаду аутомобила вонња без саобраћајних прописа. —
Јурњава од «Лондона» до Рановице

И данашња „Политика“ је имала рубрику „У слици и речи“. Погледајмо из ње једну такву стару слику, снимљену и објављену почетком јесени 1927. године. Изнад слике наслов: „Споменици новог доба“, испод слике потпис: „На раскрсницама београдских улица подижу се пумпе за бензин, које ће брзо снабдевати аутомобиле горивом у пролазу“. А на слици нешто, тек једна налик на данашње београдске „пумпе за бензин“.

У то време Београд је имао око 250.000 становника и можда нешто више од хиљаду аутомобила. По граду се возило без икаквих саобраћајних прописа. То се види из „Политикиног“ написа под насловом: „Ауто-клуб тражи да се што пре изradi правилник за саобраћај“. У њему, између осталог, пише:

„Поводом учесталих случајева аутомобилских несрећа и све веће нехајности управљача аутомобилима, Аутомобилски клуб је поднео представку управнику града Београда и тражио да се усвоје неки предлози, како би се аутомобилски саобраћај у граду довео у ред и на степен на коме се налази у свим културним градовима. У тој представи се каже:

„Ауто-клуб је још пре две године покренуо питање уређења саобраћаја у Београду и тражио пута и начина да се он уреди, бар толико да буде спешив. У том циљу држане су седнице Ауто-клуба и представника Саобраћајног одељења Управе града Београда, на којима је после дугих дискусија Саобраћајно одељење признало

да није у стању да поправи саобраћај у граду, што се, уосталом, показало као тачно.

При Управи града Београда постоји Одељење за саобраћајну службу, у њему се налазе стручњаци којима је врло добро познато како је уређен саобраћај по великим градовима у другим земљама. Ово Одељење је још пре неколико година израдило правила вожње и поставило на раскрсницама главних улица своје органе — жандарме, али се ретко која наредба извршује како треба. Изгледа да против постављеног реда војују не само шофери и сопственици аутомобила, већ и публика, па чак и они којима највише треба да пазе на то да се закон и издате наредбе поштују.

Услед тога по београдским улицама влада велики саобраћајни неред и хаос, јер се аутомобили злоупотребљавају. Јурњава непрописном брзином, уз пуну брзину која заглашује ушце, може се видети у свако доба дана, чак и у главној, Краља Милана улици, до „Лондона“, одакле почињу још горе, суновратне брзине дуж Кнеза Милоша улице, у којој почиње утркивање шофера, које се завршава тек негде у Раковици. Услед пребрзе вожње цео тај пут постаје прекривен густим облацима прашине, кроз коју се једва назире сунце...

Оваква необузданост у вожњи повлачи и све већи број несрећних случајева, који изазивају непријатељско држање грађанства према аутомобилистима. Нема дана да се не деси по неки случај гађења, који се често завршава смрћу. А како

се и не би дешавале несреће, кад се могу видети и деца како терају аутомобиле преко Теразија. То се не сме дозволити и даље трпети, јер то штети гласу и угледу Ауто-клуба. Клуб сваке године приређује утакмице за брзину, па возачи који желе да се тркају ту могу да покажу своје способности, а не да приређују трке по улицама и плаше свет...

Иако у Саобраћајном одељењу има стручних лица, њихов број је толико мали да једва успевају да свршавају и административне послове. У Саобраћајном одељењу не постоје стручни органи за регулисање и инспекцију саобраћаја, већ је ова дужност најчешће пала на саобраћајне жандарме, а и њих има врло мало, па је могуће поставити их само на раскрсницама главних улица. Посебна је неприлика та што саобраћајни жандарми вису статипи, него тек што се обуче да регулишу саобраћај њих замењују новим, неким особљем... Саобраћајно питање у Београду најбоље би се решило кад би се опет пришло заједничким конференцијама представника Саобраћајног одељења и управе Аутомобилског клуба, на којима би се на најкритичнији начин, а по угледу на друге велике градове у иностранству, израдио један правилник за кретање аутомобила у Београду...

Ето од какве је велике „аутомобилске невоље“ патео данашњи, мали Београд. Још је већа иста невоља данашњег, великог Београда.

С. Н.

ПОЛИТИКА ПРЕ ПЕДЕСЕТ ГОДИНА Београд са 2.000 аутомобила

Први југословенски аутомобилски слет. — Саобраћајна несрећа на Теразијама

Времењев старе „Политике“ води нас на први југословенски аутомобилски слет. Слет се одржава септембра 1929. године у Београду, онда када је у њему било свега две хиљаде аутомобила, а у читавој Југославији не више од двадесет хиљада. Дан-два пре слета „Политика“ описује прилике у земљи у погледу броја аутомобила и развика аутомобилизма у земљама и упоређује их са приликама у другим земљама:

„Давно је већ број аутомобила у свету надмашио двоцифрне бројеве, када је код нас, до прошлога рата, у Београду, из Позоришне улице излазио један аутомобил несразмерно малих томова, протескне каросерије, ниског мотора, који је лупао као дванаест десковачких разбоја, остављајући за собом густ црни дим, возачи за оно време лепом брзином од 12 до 15 километара на сат. Излазио је он свакога дана и гордо мило престоичким улицама, носећи на себи импозантниог господина Радуловића.

Београђани су се радознано окретали за тим јединим београдским аутомобилом и поносили се културним развојем Београда, јер, ето, и на том пољу стоји упоредо са западним престоичама.

Од тог доба није прошло ни пуних 15 година, а Београд, на ко није стао на равну ногу са осталим европским културним престоичама, на добром је путу да их сустигне. Јер, Београд данас има преко две хиљаде

само луксузних приватних аутомобила. У целој Југославији има их око 20.000. Леп број, када се има у виду да имамо свега 29.000 километара друмова којима може ауто да се креће, а од те укупне дужине девет и по хиљада километара је непролазно по рђавом времену. Истина, све је то мало према огромним цифрама које налазимо у аутомобилским статистикама страних држава.

Довољно је легитимно погледати статистику од првог јула 1929. године. Према тој статистици, Америка је тога дана имала у саобраћају 24 милиона аутомобила, Енглеска милион и 400 хиљада, Француска милион и 108 хиљада, Немачка 543 хиљада... Али, Америка има 87 аутомобилских фабрика, а путеве и улице у њој рачунају се за најбоље у свету...

Код нас је све скромно, али у природном развоју. Наши друмови још не знају за већу брзину аутомобила од 90 до 100 километара на сат, али кад се има у виду да су они све до пре двадесетак година знали само за поштанска кола, коњске кочије, волонска кола и пешаке, онда се мора признати напредак.

Донедавно, код нас није постојала ни једна установа која би се бринула за развој нашег младог аутомобилизма. На аутомобилски туризам се није ни мислило. Тек 1922. године основан је код нас Ауто-клуб. Идејни покретач његовог оснивања је г. Радован Саватић,

данас многоструки југословенски и међународни аутомобилски рекордер...

У последње време Ауто-клуб испољавала све веће аутомобилско-туристичке амбиције. У овом смислу је и организовање првог, великог југословенског аутомобилског слета. Успех овог слета биће успех нашег аутомобилског туризма пред иностранством...

У оквиру слета приређен је аутомобилски караван од Београда до Краљева. Колона аутомобила из целе земље кренула је из Београда, из Кнез Михаилове улице, па преко Авале, до Крагујевца и даље до Краљева, да би се сутрадан, истим путем вратила...

Слет био и прошао. Давно је било време када је Београд имао две хиљаде аутомобила. А и у то доба саобраћајне несреће у њему нису биле ретке. О њима све чешће читамо у старој „Политики“. Ево, у ове дане 1929. године догодила се једна таква несрећа: У Београду, на Теразијама, испред познате ресторације „Шипко“, аутомобил 1795 усмртио је девојку, кројачку радницу Илинку Марковић. У аутомобилу су били синови председника општине. Погинула девојка била је кћерка сиромашка Милана Марковића. Несрећни отац позивао је огласом у „Политики“: „Молим све оне који су били очевици смрти моје кћерке да ми се јаве...“

С. Н.

Победник на трци туристичке категорије
Сарајево-Београд Мостар-Сарајево

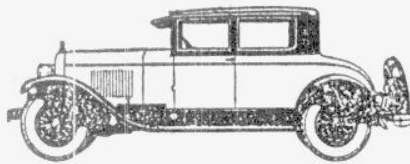
— OAKLAND —

Шест цилиндара са хармоничним балансером кочнице
на сва четири точка. Цене од 96.000 до 125.000 динара.
Сви модели изложени су у нашој радњи.

Приспели најновији
модел

Cadillac

8 цилиндара
Цене 255.000 до 350.000 Дин.



Добили смо најекономичнија кола

Chevrolet

4 цилиндара
Цене 55.000 до 70.000 Дин.

ЗАСТУПНИШТВО:

Трговина Аутомобила и Прибора

Ауто-Омниа, ЛАЗАРА Л. МИЛИЋЕВИЋА

Телефон 39-52. БЕОГРАД Краља Александра 11-13.

ПОГЛЕД У РЕТРОВИЗОР

КОДИКО је познато из амблa предатног Југословенског ауто-клуба, први путнички аутомобил у Србији увезен је 3. априла 1903. године, а његов власник био је извесни Бошко Радловић из Београда. Возило је било марке Неселдорф и са њиме је допутовао и инструктор који је у Београду остао 45 дана. Нешто касније овај аутомобил преузео је Сретен Костић за кога се тврди да је био први београдски шофер. Само 17 дана касније (20. априла 1903) на београдским улицама појавио се још један аутомобил: Марсел-Унион, кога је увезао тада познати трговац Младен Љубинковић. Он је сам и возио своја кола...

Две године касније, 1905, др Ђорђе Нешић — очни лекар из Београда, такође је набавио аутомобил којег су његови пријатељи назвали „шпорет“.

Међутим, ако се за некога може рећи да је цели свој живот посветио аутомобилизму, онда је то Радован Саватић, један од оснивача Југословенског ауто-клуба, пасионирани ауто-спортиста. Возачку дозволу он је добио још пре Балканског рата; од тада па све до своје смрти, 1953, био је нераскидиво везан за аутомобилску организацију и спорт. Довољно је рећи да је у читавој богатој спортој каријери само једном као други прошао кроз циљ!...

Један од првих трофеја Радован Саватић је освојио 24. јуна 1923. године када су на Вањници организоване „прве трке Српског ауто-клуба“. Саватић је стартовао са својом тада чувеном „белом Алфом“ и први прошао кроз циљ — на три точка!

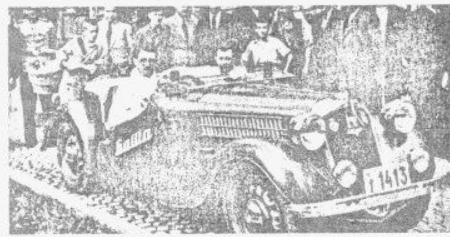
Мало је тешко схватити једног ентузијасту из оног



РАДОВАН САВАТИЋ СА СВОЈОМ „ЦРВЕНОМ АЛФОМ“ ЗА ВРЕМЕ ТРКА 1927. ГОДИНЕ НА ВАЊИЦИ

ПИОНИРИ НАШЕГ АУТОМОБИЛИЗМА

РАДОВАН САВАТИЋ (1879—1953) — победник на многим такмичењима између два рата.



ПОСЛЕ ПОВЕДЕ У РЕЛИЈУ МАЛЕ АНТАНТЕ СА СУВОЗАЧЕМ ЂОРЂЕМ БАРБУЛОВИЋЕМ (1927)

времена. Радован Саватић је то био у потпуности. Његовом иницијативом позната чехословачка фирма „Бата“ почела је у нашој земљи са производњом аутомобилских гума а Саватић је постао њен представник. То му је омо-

гућило да се још више ангажује у ауто-спорту.

Са својом „црвеном Алфом“ стартовао је 1927. године на тркама на Вањници и убедљиво победио. Исто тако, скоро редовно је побеђивао у традиционалној трци

Сарајево — Београд...

Подсетићемо само на трку 26. августа 1927. године: удаљеност од Сарајева до Београда — преко Црвених стијена на Романији, Хан Пијеска и Власенице — Саватић је прешао за 6 часова и 50 минута. За овај успех добио је трофеј и од Загребачке секције ауто-клуба.

Саватић је возио и трку Вукурешт—Београд 1932. године. Била је то нека врста полубразинских трка са елементима релија; том приликом у данашњем Булевару револуције организован је испит спретности и на крају — заврши испит на Авази. Победио је и у овој трци!

Године 1938. Саватић је победио и на Балканском релију — Београд—Софија—Атина, а већ следеће године са сувозачем Ђорђем Барбуловићем стартовао је на релију Мале Антанте, водећи од Прага преко Вукурешта до Београда. Поново је био испред свих конкурената.

Последњи пут Саватић се појавио на старту — у чувеној трци за Гран-при Београда, око Калемегдана, одржаној 3. септембра 1939. године — на сам дан почетка другог светског рата. То је била последња трка у раздобљу два рата у Европи и последњи старт Радована Саватића који је тада имао већ пуних 60 година! Доследан свом патриотизму говорио је да више неће возити „Мусолинијева кола“ (мислио је на Алфе); овог пута био је за вољаном специјалне Шкоде, у класи до 1500 кубика...

Као дугогодишњи члан управе ондашњег Југословенског аутомобилског клуба, Радован Саватић је на тај начин активно радио на популарисању моторизације и тиме ушао у историју нашег аутомобилизма.

У циљу регулисања јавног саобраћаја на територији Управе Града Београд, а на основу § 326 крив. закона

Н А Р Е Љ У Ј Е С Е

Члан 1.-

На територији Управе Града Београда, саобраћајна средства у најширем смислу те речи имају се кретати прописаном брзином и то:

- а/ путнички аутомобили и моторна кола која служе за возњу људи – брзином до /20/ км. на сат.
- б/ теретни аутомобили свих врста брзином до /10/ десет км. на сат;
- в/ трамваји брзином до /20/ двадесет км. на сат; и
- г/ кола вучена коњском снагом као и бицикли /велосипеди/ брзином до /16/ шеснаест км. на сат;

Члан 2.-

За брзину кретања свих превозних средстава је на првом месту тераоц дотичног превозног средства.

Ту исто тако и сва лица која су у аутомобилу, моторним колима или колима у опште возе не смеју дозволити да се саобраћајно средство, којим се они возе сме кретати непрописном и недозвољеном брзином.

Сва лица која се у ма ком саобраћајном средству возе у времену, када се исто креће непрописном брзином, обавезна су да тераоца упозоре да вози дозвољеном брзином, па ако тераоц не би следовао њиховој опомени, обавезни су да од тераоца затраже да саобраћајно средство заустави а они возњу напуштањем прекину.

Члан 3.-

Аутомобил и моторна кола, као и сва остала кола сме терати само и искључиво тераоц који за то има дозволу Управе Града Београда.

Тераоц ни у ком случају не сме дозволити да његова кола тера ма које друго лице које за та кола, или у опште, нема терачку дозволу.

Ни један сопственик ма кога саобраћајног средства не сме дозволити да његово саобраћајно средство тера тераоц који за то нема дозволу Управе Града Београда.

Члан 4.-

При прелазима из улице или при пресецању улица аутомобили, моторна кола, бицикли, као и све врсте моторних кола, имају се кретати брзином човечијег хода – 5 км. на сат, а тераоци истих морају бити спремни да свој објект у случају ма какве потребе моментално зауставе. Та и таква брзина при преласку из улице у улицу, или при пресецању улице, има да почне десет метара пре него се кола појаве на саму укрсницу улица, а да траје све док кола не буду за десет метара зашла у улицу за коју је сигнал дат или за коју је улаз од стране саобраћајног органа одобрен.

Кола у опште не смеју прићи укрсници улица ближе од десет метара док сигналом трубом не даду саобраћајном органу знак куда желе и док саобраћајни орган пролазак не одобри.

Члан 5.-

Када саобраћајни орган да знак да кола у опште стану, тераоц их мора моментално зауставити.

За кривце за непрописну брзину, затим за нестајање и неследовање наредбама саобраћајног органа по том и за терање левом страном, тераоци свих превозних средстава биће ради законског поступка одмах спроведени у Саобраћајно Одељење Управе Града Београда, па ће им се осим казне одузети и терачка дозвола.

Члан 6.-

Пресуде за кривице побројане у чл. 5. ове наредбе, а изречене противу тераоца, биће саопштаване и сопственику дотичног превозног објекта.

Сопственик коме та пресуда буде саопштена, не сме по саопштењу ни једног тренутка поверити свој објект тераоцу, који је за побројане кривице намењен.

Члан 7.-

Сви сопственици превозних средстава обавезни су да своје тераоце упозоравају како за вожњу прописаном брзином тако и на вожњу десном страном, а тако исто и на без условно следовање наредбама саобраћајних органа.

Сопственик, чија се кола у опште буду и по други пут на територији Управе Града Београда кретала недозвољеном брзином сматраће се као лице које намерно дозвољава непрописну брзину својим колима, те ће се и нем сопственику дозвола за држање аутомобила или кола у опште одузети, а његовим колима саобраћај у Београду по нахођењу забранити.

Члан 8.-

Ради давања знакова – сигнала при кретању кроз територију Управе Града Београда сва саобраћајна средства, која служе за превоз људи, као и теретни аутомобили морају имати сигналну трубу и то:

а/ аутомобили путнички и теретни моторцикли са дубоким звуком;

б/ фијакери, полу-фијакери и томе подобно, као и бицикли – велосипеди – са танким звуком.

Члан 9.-

Тераоц ма ког саобраћајног средства дужан је дати сигнал трубом ако примети да му на путу стоји или се креће ма које живо лице.

У случају да тераоц примети да то лице не чује његове сигнале, обавезан је да своје саобраћајно средство заустави и да тим путем отклони несрећан случај.

Члан 10.-

Овом се наредбом допуњују раније наредбе о саобраћају у Београду, с тим да ова наредба важи одмах чим се објави.

Свако ко се о ову наредбу огрешни биће кажњен новчано од 10–150 дин. или затвором од 1–20 дана.

Из канцеларије Саобраћајног Одељења Управе Града Београда О.Бр. 10157 од 25.VII.1924. год.

ТЕХНИЧКОМ ОДЕЉЕЊУ
Доставља се предње знања ради.

Административно Одељење
За Начелика
ИНСПЕКТОР

Наредба о уређењу саобраћаја у Београду, 1924. г.

САОБРАЋАЈ У БЕОГРАДУ ПРЕ 50 ГОДИНА

ДРЖ ДЕСНО!

У Београдском Ауто клубу 1926 године одржан је састанак свих власника аутомобила и шофера ауто таксија на коме је прочитан опсежан меморандум за полицију, у коме износе мере које је потребно предузети да би се аутомобилски саобраћај боље и систематскије регулисао.

Пропис је, како је то на састанку напоменуто – да аутомобили увек држе десно, а пешаци да се држе леве стране и никад неће имати аутомобил иза леђа. Што се тиче прелажења улица, полиција ће прописати места на којима ће грађани моћи да прелазе с једног тротоара на други. Саобраћајни жандарми имаће код себе казнене блокове и сваком грађанину који се огреши о нова саобраћајна правила одмах ће наплаћивати казну. Исто тако сваки грађанин ће морати да научи сигнале који дају аутомобили у кретању. Мора да се зна на коју страну треба да буде када му се свирне једанпут, а на коју страну двапут, или трипут, јер због погрешног врдања, најчешће се пешаци и заплету под аутомобилске точкове.

(„Политика”, септембра 1976)



АУТОМОБИЛСКИ



ВЕСНИК

ОРГАН

АУТОМОБИЛСКОГ КЛУБА

КРАЉЕВИНЕ СРБА, ХРВАТА И СЛОВЕНАЦА

Број 6/1928.

Издаје једном месечно. Уредништво и администрација: Београд, Кнез Михаилова 35, месечно. Рукописе и огласе примљу све секције у Краљевини: Загреб, Јонски Трг 194; Љубљана, Конгресни Трг 1; Марибор, Трг Слободе 3; Сарајево, Босанска Банка; Сплит, Ауто Клуб; Сокобор, Трг Св. Ђурђа; Суботина, Лока, Тргов. Дом. — Тел. 26-16, 52-68. Адреса за телеграме: Ауто-Весник. Год. I. Претплата: 100 дина годишње. Огласи по тарифи. Рукописи се не враћају. Поједили број 10 динара. Број 6

Наши Саобраћајци

Копирајмо друге културне градове

Саобраћају великим градовима представља проблем који задаје много бриге позванима који жеде да безбедност пешака буде осигурана, а омогућена лака и брза циркулација разних подвозних средстава. Проблем није лак, јер се аутомобилски саобраћај брзо развио, узео брзо велике размере, тако да су полиције остале неспремне да га савладају. Разуме се у великим центрима посвећена је овом проблему велика пажња, и питања су негде више негде мање у главном решена. Студирања проблема нису завршена, него се напротив тако рећи сваки дан уводи по неки нов пропис, који увек има исти циљ: лако и сигурно саобраћање. Уведени су звучни и светлосни сигнали на опасним раскршћима, у самој калдрми по улицама обележене су линије где аутомобили морају стати, линије за обележавање средине улице, одређена места за прелаз пешака и т. д. Полиција васпитава пешаке за саобраћај, утиснувши у калдрму велика слова на потребним местима: „Скрене лево“, „гледај лево“, до половине, а затим „гледај десно“; а деца по школама држе повремена предавања о саобраћају. Ово стално опомињање на прописе повећава у многом обострану сигурност и пешака и аутомобилиста. Разна решења саобраћајних проблема у разним центрима Европе и Америке узајамно се студирају и преса-

ђују, користећи већ опробано искуство. Саобраћај у Лондону је несумњиво добро уређен, па ипак је ту скоро њихов шеф саобраћаја отишао у Париз да осмотри шта се све тамо у том правцу учињено и шта може корисно извући за себе.

И код нас се у престоници аутомобилски саобраћај нагло развио. Саобраћајна полиција труди се да га савлада и правилно упуту, али морамо признати да не успева у том и да му није дорасла. А нашој полицији је посао у многом олакшан што она има само да примењује оно што је већ опробано и што се већ показало као добро у великим центрима. У осталом тежи се и циљ је аутомобилских клубова и њихове Федерације у Паризу, да се саобраћајни прописи у целом свету унифицирају, а њихове техничке комисије утврђују сваке године измене, за које се аутомобилски клубови свих држава залажу да у својој земљи поразе за њихово законско увођење у живот. Међутим у нашим прописима у престоници има прописа који су у целој свету непознати, а многих корисних, који свуда постоје, код нас нема. Ми не верујемо да ми у овом проблему можемо дати нешто ново, јер немамо услова за то. Ми не треба ни да измишљавамо ништа ново већ просто да копирамо оно што је потребно за наше прилике.

„Аутомобилски весник“ 6/1928.

AUTOMOBILSKI

VESNIK

ORGAN

AUTOMOBILSKOG KLUBA

KRALJEVINE SRBA, HRVATA I SLOVENACA.



Izlazi jedanput mesečno. Uredništvo i administracija: Beograd, Knez Mihailova 35, mezanin. Rukopise i oglase primaju sve ceklje u Kraljevini: Zagreb, Zrinjski Trg 19/I; Ljubljana, Kongresni Trg 1; Maribor, Trg Slobode 3; Sarajevo, Bosanska Banka; Split, Auto Klub; Sombor, Trg Sv. Đurđa; Subotica, Lojd Trgov. Dom. — Tel: 26-16, 52-68. Adresa za telegrame: Auto-Vesnik Pretpilata: 100 din. godišnje. Pojedini broj 5 dinara.

God. II.

Beograd, aprila 1929. god.

Broj 1.

Аутомобилизам и данашњи његов значај.^{*)}

Данас аутомобилизам у целој свету све више губи свој искључиво и чисто спортски значај, који је у свом почетку претежно имао, стављајући се све више у службу широког саобраћаја и туризма, како националног, тако и оног великог, интернационалног. У осталом то је данас сасвим разумљиво и оправдано. Јер данас аутомобилске трке, којима је искључиви циљ постизање највећих тако рећи астрономских брзина, не одговарају више никаквој користи и не служе више готово ничему. Сваки добар смисао противи се таквим бескорисним и бесциљним манифестацијама. Да ли ће једна тркачка кола на мунициозно саграђеној и одржаваној тркачкој стази тући и пребацити, са неколико километара, досадање америчке рекорде брзина, објављене у званичним листама рекорда — данас, са гледишта практичног аутомобилизма не значи готово ништа. Шта је и ко добио од тога, што је на пример у прошлој години мајора Кампбела у Америци, који је достигао брзину од 333062 км. у једном сату, тукао Ray Veech, који је* ту брзину попео на 334022 км.? Нико и ништа! Изузев можда само Ray Veech-а, коме је уз част, што је проглашен за титулара овог трофеја, припала и завидна рента, коју му је центменски подарио велики енглески мецена Сер Чарлс Вакфилд.

О данашњем значају тркачких аутомобила и у опште аутомобилских трка за постизање највеће брзине тркачким аутомобилима, на специјалном аутодрому, најбоље

се изјаснио најкомпетентнији спортист Виконт де Роен, председник Француског Аутомобилског Клуба, у једном ирревјуу, датом штампи, приликом заседања Главне Аутомобилске Међународне Скупштине у Паризу, у прошлој години. Он је рекао: «Тркачка кола у ствари немају ничег, али апсолутно ничег заједничког са колима, која се употребљавају за нормалну возњу и она већ и због трошења огромних количина бензина и уља онемогућавају се за редовну употребу».

Виконт де Роен затим додаје, да у опште постизање већих брзина од 130 км. и на обичним путевима за осуду је, јер је то увек скопчано са великим ризиком за возиоца, пошто кола на тој брзини, па ма како возилац био вешт и окретан, зависе увек готово искључиво од милости несретног случаја, који нас при таквим брзинама узастопце прати».

Зато није ни чудо, што је, према званичном извештају, поднесеном од стране Генералног Секретара Међународној Главној Скупштини у Паризу 13. октобра 1928. год., већина заказаних утакмица по брзини за grand prix била напуштена, услед чега ни шампионат света за 1928. г. није ником додељен.

Сем тога данас при оцени овога питања мора се имати на уму и то, да се и највеће брзине постигнуте аутомобилској стази, аутодрому, губе према брзинама,

^{*)} Овде мислимо само на спортски и туристички значај, који данас представља аутомобилизам.



СЛУЖБЕНЕ НОВИНЕ

КРАЉЕВИНЕ СРБА, ХРВАТА И СЛОВЕНАЦА

17. јун, понедељак, у Београду

Година XI — 1929. Бр. 139. — LVIII

СЛУЖБЕНИ ДЕО

311.

На основу § 26. закона о државним путевима од 8. маја 1929. године, прописујем у сагласности са Министром Унутрашњих Послова ову

УРЕДБУ

о
заштити јавних путева и безбедности саобраћаја на њима.

Г ДЕО

Употреба јавних путева.

Члан 1.

Употреба јавних путева слободна је у свако доба и свакоме без разлике у границама општинских прописа о јавној безбедности и прописа ове Уредбе. Јавни путеви морају бити слободни за пролаз и саобраћај. Сви путници, возари и становници поред пута без разлике морају се управљати по прописима ове Уредбе.

Члан 2.

Поред јавних путева по правилу нико не може подизати зграде за становање, дућане, пекарнице, бунаре и томе слична постројења ближе од 4 м; мелнице, ковачнице, и томе слично ближе од 10 м; и мајдани, кречане, циглане, ливнице и друго индустријско завође ближе од 20 м. од спољне ивице путног земљишта. Изузетке, нарочито у врстаним местима и брдовитим и кривовитим крајевима дозвољава надлежна путна управа.

На доставу Грађевинске Секције за државне и надлежног самоуправниог органа за самоуправне путеве, опште управне власти дужно су одмах забранити овај рад а у року од 15 дана порушити додичне објекте и са одговорним лицем по закону поступити.

Прописи овог члана не односе се на градове са одобреним регулационим планом.

Члан 3.

Свака кола, била са стојном запрегом или моторном погоном, као и велосипеди и мотоцикли, јавним терацим стоке и рупних кола, морају се кретати само својом десном половином пута — колоницом, остављајући леву половину слободну за саобраћај у супротном правцу.

На узким путевима пружна кола, морају скретати с пута товарним колима, а ако је пут много тесан онда иакко натоварена кола морају стати са

свим у страну и пропустити друга у противном правцу теже натоварена долазећа кола.

Ако се у каквом теснацу, где је мимоилажење немогуће, налазе већ нека кола, онда друга наилазећа кола морају причекати док она прва не изађу из теснаца.

Члан 4.

Забрањено је колима, која се крећу у једном истом правцу, да иду једна поред других, него једна за другом, сем у случају када једна кола прстижу друга у циљу обилазаска.

Поворка кола на путу у опште, а нарочито при прелазу преко мостова, у једном правцу, не сме имати више од четворо кола. Међусобно одстојање кола у једној поворци при прелазу преко већих мостова не сме бити мање од 10 метара.

Између појединих поворака кола мора се оставити слободан простор од најмање 50 м.

Ако се преносе дугачки, гломазни или тешки предмети, онда се поворке свде на двоја кола.

За транспорт изузетно већих терета и употребу кола тежих од прописаних за путеве и мостове мора се претходно тражити нарочита дозвола од Грађевинске Секције, односно од надлежне самоуправне власти.

Ако се та дозвола не добије, кола се морају искључити из употребе. У противном случају опште управне власти у каменом поступку наплатиће и учиниену штету путу и путним објектима од таквих кола по предрачуноу и решењу Грађевинске Секције, односно самоуправне власти.

Члан 5.

Забрањено је кола без потребе и без надзора задржавати на путу, била она запрегнута или не. Исто тако забрањено је задржавање кола и испорување запрега на местовима.

Члан 6.

Преко свих пропуста и мостова као и кроз насељена места мера се возити латано.

На изабрнци морају се токови кочити и обавриво возити.

Кроз човоре стоке мора се возити полато.

Највећа брзина путничких аутомобила и мотоцикла на слободном путу ван насељених места, ако то стање пута дозвољава, може бити 80 км., кроз насељена места највећа брзина може бити 15 км. а кроз бање и дешишита не сме бити већа од 8 км. на сат.

Овом брзином могу се кретати моторна кола по путу ван и кроз насељена места само онда, ако је пут потпуно слободан и довољно осветљен, у противном брзина се мера смањити. Терацији мера стаљно бити господар својих кола нарочито у насе-

СЛУЖБЕНЕ НОВИНЕ Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца објавиле су до 1933 године већи број Уредби и Правилника које се односе на друмски саобраћај:

ПРАВИЛНИК за награде члановима комисије за преглед моторних возила и испитних комисија за возаре (шофере) моторних возила како следује.

Правилник се састоји из два дела и то: Комисија за преглед моторних возила и Комисија за испите возара моторних возила. Правилник је усвојен на седници Министарског Савета 12.09.1929 г. а на предлог Министра Унутрашњих послова. Објављен је у Службеним Новинама бр. 230 – LXXV од 4.10.1928 г.

РЕШЕЊЕ О ИЗМЕНИ ПРАВИЛА ЗА ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА АУТОМОБИЛСКИХ ШОФЕРА

У овом решењу од 5.11.1928 г. измењена су одређена Правила прописана решењем Господина Министра Народне Привреде Краљевине Србије од 8.08.1912 г.

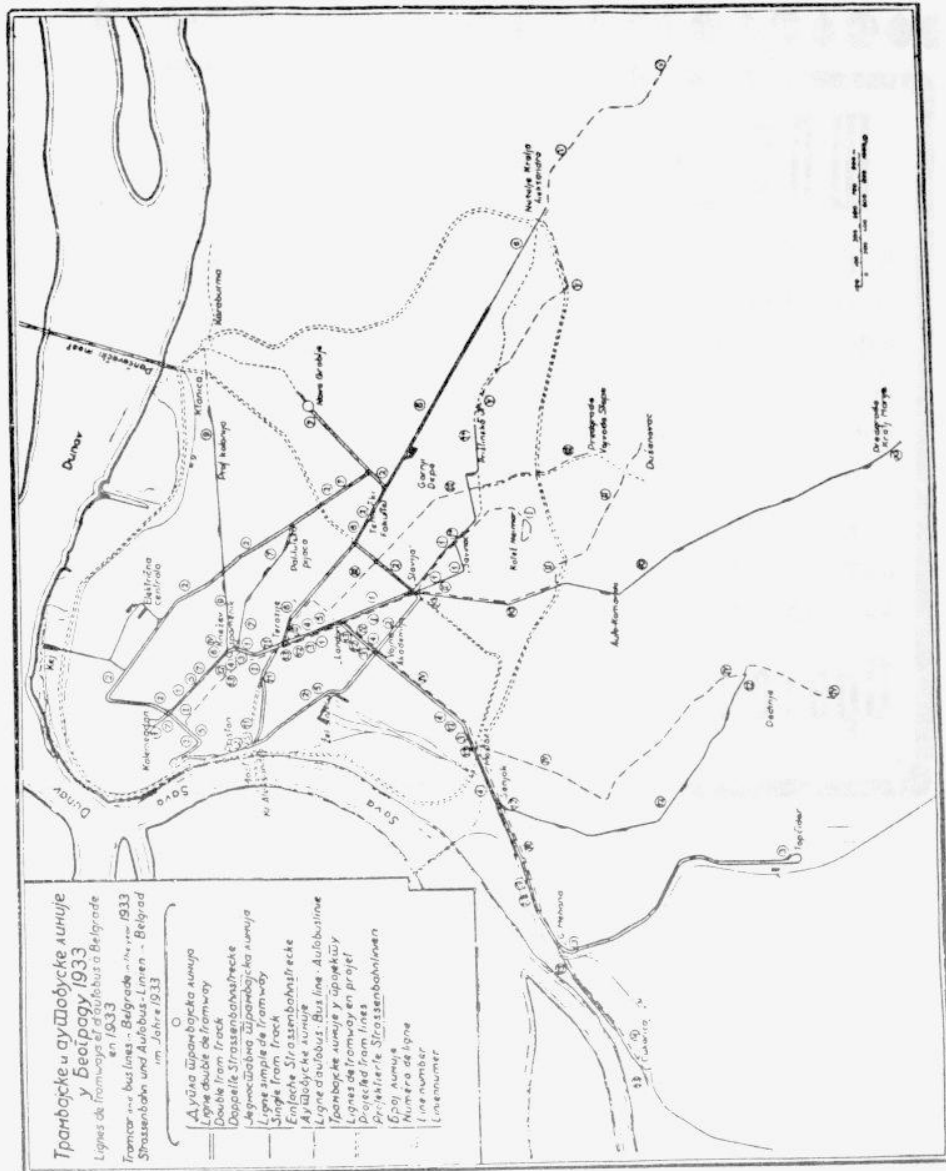
УРЕДБА О ЗАШТИТИ ЈАВНИХ ПУТОВА И БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ЊИМА

Ова уредба састоји се из 39 чланова којима је регулисано: Употреба Јавних Путова и Кривице и Казне. Уредбу су потписали Министар Грађевина и Министар Унутрашњих послова 6.06.1929 г. и иста је објављена у Службеним Новинама бр. 139 – LVIII од 17.06.1929 г.

ПРАВИЛНИК О ПОЛАГАЊУ ИСПИТА ЗА ВОЗАЧА МОТОРНИХ ВОЗИЛА И О ИЗДАВАЊУ ВОЗАЧКИХ ИСПРАВА

Правилник се састојао из четири дела и то: Опште одредбе, Возачки испит, Возачка исправа, Прелазне и завршне одредбе. Правилником је био дефинисан и изглед и садржај возачке дозволе. Правилник је прописан на основу Закона о радњама и Закона о уређењу Врховне државне управе од стране Министра Унутрашњих послова и Министра Трговине и индустрије 8.08.1933 г. и објављен након тога у Службеним Новинама.

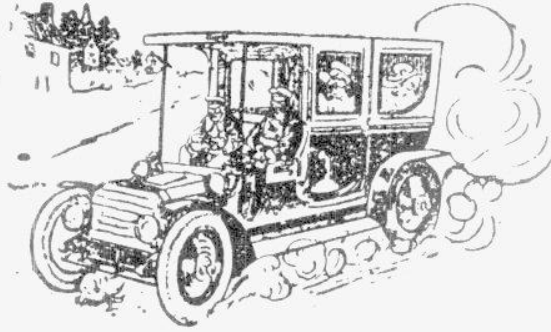
„Службене новине” 139 LVIII од 17.06.1929. г.



Из књиге „Трамваји и осветљење Београда 1892-1932. г.“

ШОФЕР

који је провео
8 година непре-
кидне праксе на
АУТОМОБИЛУ
у Београду нуди
своје стручне у-



слуге при куповини нових и мало употребљених
аутомобила од бољих фабрика лица која се
за овај шпорт интересују. — Упитати за

Сретена Костића, аутомобилског шофера

Балканска улица број 20.

1026,1 - 3

НАЗИВИ БЕОГРАДСКИХ УЛИЦА (Извод)

БАЛКАНСКА УЛИЦА име потиче из 1872. г., њен доњи део некада се звао Пиварска улица (због прве београдске пиваре изграђене у њој)

ЦВИЈИЋЕВА УЛИЦА до 1928. звала се Булбударски поток, од 1928–1930. г. Штросмајерова а од 1930. г. Цвијићева улица

ВАСИНА (ВАСЕ ЧАРАПИЋА) име потиче из 1872. г.

УЛИЦА 27 МАРТА од 1872–1930. г. Ратарска, од 1930–1946. г. Краљице Марије, од 1946. г. добија данашњи назив

УЛИЦА 29 НОВЕМБРА од 1872–1940. г. Кнез Милетина, од 1940–1946. г. Кнеза Павла, од 1946. г. добија данашњи назив

БУЛЕВАР ЈНА од 1888–1896. г. Крагујевачки друм, 1896–1923. г. Шумадијска улица, 1923–1946. г. Булевар ослобођења, од 1946. г. добија данашњи назив

КАРАЂОРЂЕВА УЛИЦА добила назив 1906. г. Раније подељена на више делова: Савска (од Калемегдана до Црногорске), Моравска, Мајданска

БУЛЕВАР ВОЈВОДЕ МИШИЋА име потиче из 1930. г. пре тога звао се Топчидерски друм

НЕМАЊИНА УЛИЦА име потиче из 1896. г.

ЊЕГОШЕВА УЛИЦА име потиче из 1896. г., Пре тога звала се Пријепољска

УЛИЦА КНЕЗА МИЛОША име потиче из 1872. г.

КНЕЗ МИХАЈЛОВА УЛИЦА име потиче из 1872. г.

УЛИЦА ГАВРИЛА ПРИНЦИПА до 1896. г. звала се Савамалска, затим Босанска а од другог светског рата носи данашњи назив

БУЛЕВАР ВОЈВОДЕ ПУТНИКА до 1930. г. Вајфертова а од 1930. г. даншњи назив

БРАНКОВА УЛИЦА до 1896. г. Господска улица а од 1896. г. добија данашњи назив

БУЛЕВАР РЕВОЛУЦИЈЕ до 1896. г. Фишекцијска улица затим до 1944. г. Краља Александра, до 1952. г. Бул. Црвене Армије а од 1952. г. добија данашњи назив

УЛИЦА ЛОЛЕ РИБАРА од 1872–1896. г. Два бела голуба, затим (до 1922.) Светогорска, Битољска (1922–1930. г.), Жоржа Клемансоа (1930–1943. г.), Светогорска (1943–1946. г.) и од 1946. г. добија данашњи назив

РУЗВЕЛТОВА УЛИЦА од 1888–1896. г. Пут ка новом гробљу, затим до 1946. г. Гробљанска а од 1946. г. добија данашњи назив

САРАЈЕВСКА УЛИЦА од 1888. до 1896. г. Железничка када добија данашњи назив

ТАКОВСКА УЛИЦА садашњи назив потиче из 1896. г. пре тога подељена на два дела Тимочку и Цигљарску улицу

УЛИЦА ЦОРЦА ВАШИНГТОНА од 1872–1896. г. Болничка, затим до 1933. г. Видинска а од 1933. г. (изузев периода 1943–1946. г.) добија данашњи назив



ЛИТЕРАТУРА

У току рада на књизи „ДЕВЕДЕСЕТ ГОДИНА АУТОМОБИЛИЗМА У СРБИЈИ” коришћени су следећи извори:

1. Београд у сећањима 1930–1941. (Београд, 1983.)
2. Трамваји и осветлење Београда 1892–1932 (ДТО Глобус, Београд 1933 г.)
3. Наредба о уређењу саобраћаја у Београду (Архив Србије, Вара 1924 г.)
4. Извештај аутомобилског клуба Краљевине Југославије – секција Београд (1933 г.)
5. Оглас спортског листа „СПОРТ” из 1924 године
6. Мото ревија 13/1973 г.
7. Чланци из листа „ПОЛИТИКА” од 09.1976, 09.09.1979, 02.10.1977, 29.06.1969, 18.07.1977
8. Аутомобилски весник 6/1928 г. и 1/1929 г.
9. Каталог поштанских марака Југославије
10. ТЕХНИКА, сепарат Саобраћај 9/1985
11. Prese Information Mercedes Benz, 08.08.1985 „Das Motorrad wird 100 Jahre alt” (Народна Библиотека Србије)
12. Стари аутомобили – албум, свеска 1–8, Медицинска књига Београд – Загреб 1970 г.
13. A Pictorial History of the Automobile, as seen in Motor Magazine 1903–1953, Viking Press, N.Y.1953
14. L' Automobile il contributo italiano all' avvento ed alla evoluzione deell' autoveicolo, ACI Roma 1938 – XVII
15. The Complete Encyclopaedia of Motorcars 1885–1968, G. Rainbird Ltd, London 1968
16. Четрдесет година АМСЈ (1946–1986), Београд 1986 г.
17. Часопис „Моторевија” (АМСЈ) 1959–1980 г.
18. „Моторизација” часопис АМСЈ, 1950 г., 1951 г.
19. Ford European News, Brentwood, Essex, 1983–1986
20. 70 Years of Trucks for Four Generations of Drivers, 1903–1973, FIAT–Veicoli Industriali
21. Automobilitismo industriale, 11–12/1976, ACI, Roma

22. Automobilmism 11/1983, FIA, Paris
23. „Људи и градови”, С. Вујовић, Медитеран Будва 1990 г.
24. „Урбанистички развој 1830–1914” , Б. Максимовић, Просвета, Београд 1974 г.
25. Службене новине бр. 230 – LXXV/1928 г.; 139 – LVIII/1929 г.
26. Максимовић, Бранко: Идеје и стварност урбанизма Београда 1830–1941., Завод за заштиту споменика културе, Београд, 1983.
27. Минић, Оливер: „Сведочанства о Београду кроз планове, карте и записе”, Архитектура Урбанизам 21, ст. 1–8, Београд 1963.
28. Шкаламера, Жељко: „Прилог проучавању картографских извора за историју Београда 19. в.”, Годишњак града Београда, књига XIV – 1967, Музеј града Београда, Београд, 1967.
29. Мацура, Владимир: Развој чаршије и градског центра у Србији 19. и прве половине 20. века, докторска дисертација, АФ, Београд 1979.
30. Константин, Костић: Репродукција карата од 1878 и 1921.
31. Репродукција фотографија: Београд са старих разгледница



СПОНЗОРИ



Лутрија Београда

ИСПУЊАВА СВОЈА ОБЕЋАЊА

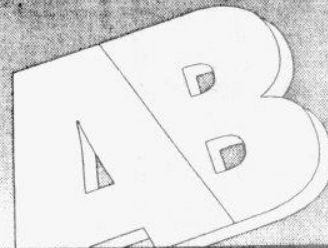
БЕОГРАД
Светозара Марковића 40

Играчи и Ви који то још увек нисте!
Забавите се и испробајте срећу на:

- лото-у,
- спортској прогнози,
- инстант срећкама,
- на аутоматима,
- или у Казину (палата Београђанке)

СРЕЋНО!





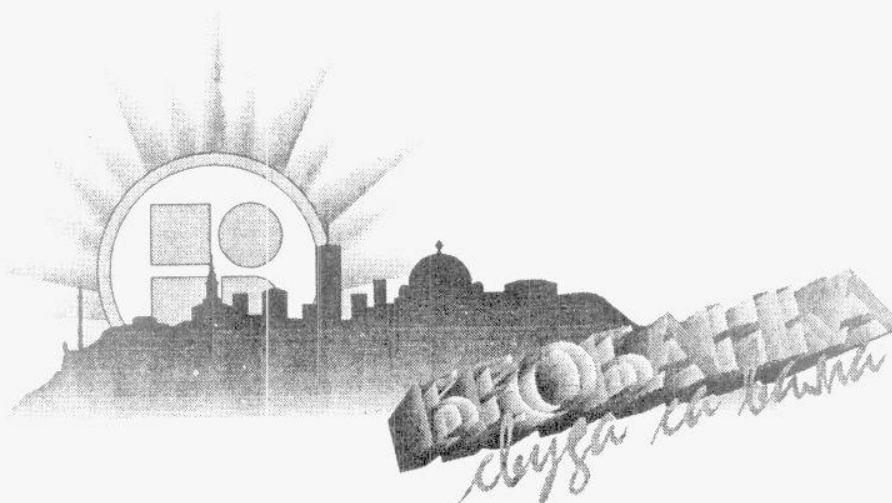
AGENCIJA BEOBANKE

ZA PRIVATNA I
MEŠOVITA PREDUZEĆA

Business Card

VISA ЦЕНТАР БЕОБАНКА
ЦАРА ДУШАНА 76,
ТЕЛЕФОН 63 16 69

КНЕЗ МИХАЈЛОВА 22
ТЕЛЕФОНИ: 62 79 77
18 25 94
ФАКС: 18 00 13



MIRALEX
C O M P A N Y



РЕГИСТРАЦИЈА
ОСИГУРАЊЕ

ПРОДАЈА ВОЗИЛА
ПРЕНОС ВЛАСНИШТВА



MIRALEX
C O M P A N Y

Београд, Боже Јанковића 1
телефон 011/469-986

*Експедитивност
основно правило
у послу*



AutoRemont

БЕОГРАД, Војводе Степе 352

Телефон: 011/46-22-78, 46-22-55
Телекс: 11695
Телефакс: 46-29-74
Телефакс комерцијале: 46-99-74
Жиро-рачун: 60816-601-43346

Путнички програми: продаја и сервис

- Фолксваген, Ауди
- Мерцедес – Бенз
- Опел

Привредни програми: продаја и сервис

- ФАП
- Мерцедес – Бенз
- Застава – Ивеко

Технички преглед

- за путничка возила
- за привредна возила





Аутокоћуња Застава

БЕОГРАД, Војводе Степе 318

ДЕЛАТНОСТ:

Сервисирање и оправка моторних возила, продаја моторних возила и резервних делова, сервисирање и продаја теретних возила „Застава-Ивеко”, продаја оружја

Телекс: 11775 АКЗ
Телефакс: 465-123, 463-066
Централа: 465-322, 465-343, 465-334
Директор предузећа: 492-038
Сервис: 493-765
Набавна служба: 465-742
Промет возила: 473-932, 462-145
Пословница „старо за ново”: 465-555
Промет деловима: 463-175, 464-676,
492-302

ПРОДАВНИЦЕ

БЕОГРАД

Устаничка 37

Бориса Кидрича 10

Војводе Степе 318

Аутокоћуња „Застава” основана је 1948. године као занатска радња с неколико радника. Од 1957. године искључиво се бави возилима из програма крагујевачких Завода, јер је колектив међу првима у земљи схватио значај најуже специјализације. Још 1968. године дат је приоритет модернизацији и проширењу, па је резултат тога: прва аутоматска линија за прање, дијагностика с најсавременијом електроником, линија сервисног прегледа с континуираним померањем, сопствени шлепери за транспорт возила од произвођача до купца и стварање прве аутокоће у земљи. У овој аутокоћи може се купити возило, обавити технички преглед, завршити све око осигурања, сервисирати и оправити возило, снимити и ликвидирати штета.



Дисконт

ЗЕЛЕНИ БУТИК

ул. Зулфијај Хисен
БЕОГРАД, Војводе Степе 347
Телефон: 469-163

ПРЕХРАМБЕНА,
ХЕМИЈСКА И
МЕШОВИТА РОБА
ПО ПОПУЛАРНИМ
ЦЕНАМА

Прва приватна трговинска радња у земљи
1979 - 1993.

ELEKTROGRAFIT

Творничка 5-9, 11080 Београд - Земун
Телефони: 193-724, 618-215, 616-128
Телефакс: 105-498
Телекс: 72519 ROTOR YU

Произвођач електрографитних четкица,
држача четкица, контакта за склопке и дру-
гих производа везаних за електрографитну
галантерију

IBT COMPUTERS

AGENCIJA ZA KOMPJUTERSKI INŽENJERING I ODRŽAVANJE

Čarli Čaplina 33, 11000 Beograd, Tel/fax (011) 767-192

Toneri za laserJet III, IIIp

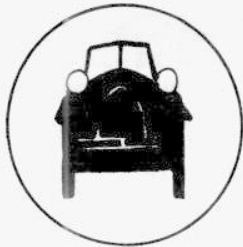
Memorijska proširenja
Printeri i pera za plotere
Transformatori 110/220 V

 **DTK Computer Inc.**

 **HEWLETT
PACKARD**

**IBT
COMPUTERS**

Tel.: 767-192
Čarli Čaplina 33



INEX TRAVEL RENT A CAR

ПРУЖА СЛЕДЕЋЕ УСЛУГЕ:

1. RENT A CAR СЕРВИС
2. ТУРИСТИЧКЕ АРАНЖМАНЕ
3. ДОМАЋЕ И МЕЂУНАРОДНЕ АВИО КАРТЕ
4. AIRPORT TRANSFER од стана до аеродрома у Будимпешти
5. ВИЗИРАЊЕ ПАСОША
6. АУТОБУСИ ЗА ПОСЕБНА ПУТОВАЊА КОРИСНИКА

ПОСЛОВНИЦЕ:

Дирекција

Трг Републике 5/IX
Тел. 620-980, 628-457
Факс: 627-022

Београд II

Бул. Црвене Армије 40
Тел. 452-160
Факс: 451-467

Зрењанин

Народне омладине 1
Тел: 023/36-924

Ниш

Страхињића Бана 66

Подгорица

Цетињски пут 66
Тел: 081/42-855

Игало

Обала Н.Коваћевића 66
Тел: 082/43-079

Београд I

Топличин Венац 17
Тел: 639-319, 638-522
Факс: 637-382

Нови Сад

Стражиловска 3
Тел: 021/26-666

Чачак

Богиневећева 4
Тел: 032/21-213

Ужичка Пожега

Хотел INEX
Тел: 031/816-267

Бар

Хотел ТОПОЛИЦА
Тел: 066/22-946

Аеродроми:

Београд,
Подгорица, Тиват



SAOBRAĆAJNI FAKULTET



UNIVERZITETA U BEOGRADU
FACULTY OF TRANSPORT
AND TRAFFIC ENGINEERING
UNIVERSITY OF BELGRADE
11 000 BEOGRAD
VOJVODE STEPE br. 305
Telefon: (011) 49-32-11
Telefax: 46-62-94
Telex: 72928 sfbgd yu

Редовна настава

Саобраћајни факултет школује следеће профиле: дипл.инг. за железнички саобраћај, дипл. инг. за друмски саобраћај, дипл. инг. за речни и поморски саобраћај, дипл. инг. за ваздушни саобраћај, дипл. инг. за индустријски и интегрални транспорт, дипл. инг. за ПТТ саобраћај. Школовање траје 10 семестара (5 година). Десети семестар предвиђен је за израду дипломског рада. Прве две године заједничке су за све профиле. У завршним годинама слушају се предмети из планирања, управљања, технолошког пројектовања, технологија транспорта, безбедности саобраћаја, одржавања и сл. До сада је дипломирало преко 2400 инжењера на Саобраћајном факултету.

Последипломска настава

Програм траје четири семестра. Кандидатима је омогућен избор једног од 15 програма последиломске наставе.

Научно-истраживачка делатност

Институт Саобраћајног факултета (ИСФ) са својом делатношћу покрива широки спектар области: технологију, организацију и управљање у саобраћају и транспорту, безбедност саобраћаја, експлоатацију и одржавање транспортних средстава и саобраћајне инфраструктуре, економику транспорта, планирање и пројектовање у железничком, друмском и градском, речном и поморском, ваздушном, комбинованом (интегралном) и поштанском саобраћају и транспорту.

Опремљеност Факултета

Факултет располаже са разноврсном лабораторијском опремом (каталог опреме СФ), рачунским центром, мрежом ПЦ са одговарајућим лиценцим софтверима и сопственом штампаријом, великом библиотеком.

CIP - КАТАЛОГИЗАЦИЈА У ПУБЛИКАЦИЈИ
Народна библиотека Србије, Београд

796.7(497.11)"1903/1933"(082)

АУТОМОБИЛИЗАМ у Србији: 1903-1933 / [главни и одговорни уредник
Смиљан Вукановић; цртежи Александра Мазих]. - [1. изд.]. - Београд:
Саобраћајни факултет Универзитета, 1993. (Београд: Служба за издавачку
делатност Саобраћајног факултета). - 157 стр.: илустр.; 24 cm - (Библио-
тека "Аутомобилизам у Србији"; књ. 1)

Тираж 500. - Библиографија: стр. [143-144].

ISBN 86-80897-61-2

1. Вукановић, Смиљан
656.1(497.11)"1903/1933"(082)
629.113(091)(082)

- а) Аутомобилизам - Србија - 1903-1933 - Зборници
- б) Друмски саобраћај - Србија - 1903-1933 - Зборници
- ц) Аутомобили - Историја - Зборници

14732556