

Od prosvjeda do obožavanja

PREMA JEDNOM POPISU, U HRVATSKOJ JE 1912. GODINE BILO 269 PRIVATNIH AUTOMOBILA, 22 AUTOBUSA I 69 MOTOCIKLA

Piše **Zdenko Jajčević**

Godine 1898. grof Marko Bombelles je na svoje imanje u Vinici dovezao prvi automobil u Hrvatsku. Taj je automobil, marke Benz, 16. kolovoza 1899. dovezao u Zagreb, a za taj put dug 90 km trebalo mu je tri sata i 45 minuta. Početkom travnja 1901. godine, zagrebački veletrgovac Ferdinand Budicki kupio je u Beču rabljeni Opel za 4000 kruna. Automobil je straga imao ugrađen jednocilindrični motor sa 3,5 KS, težak 520 kg. Snaga motora se putem lanca prenosila na stražnje kotače. Najveća brzina tog automobila bila je 20 km/h, a potrošnja goriva 10 l na 100 km. Put od Beča do Zagreba Budicki je prevalio za dva dana.

Pojava prvoga automobila na zagrebačkim ulicama izazvala je prosvjede fijakerista, uprave konjskog tramvaja, policajaca i brojnih građana. Članak iz *Obzora* najbolje ilustrira koliko su građani bili neskloni pojavi automobila. ... *grofovi Deudici, Palfy i Schlippenbach napadnuti su u Zagorju, te se o tom vodi process kod kotarskog suda u Zlataru. Tvorničar Wiesner iz Beča napadnut je na cesti između Krapine i Zaboka. Grof Papadopoli napadnut je 24. kolovoza o.g. te je kod tog napadaja njegov chauffeur Merlini Pilade zadobio tri ozljede i to na rukama i na glavi, tako da je samo čudo, kako nije izgubio snagu nad kormilom, jer bi se u tom slučaju automobil izvrnuo, a putnici bi postradali...*

Prvi autoklub u Hrvatskoj

Prvi automobil na Sljeme je dovezao Franjo Aurel pl. Türk, 6. srpnja 1902. godine i to u društvu narodnog zastupnika Gaše Devića. Vožnja je od Jelačićeva trga trajala jedan sat. Krajem 1901. prvi automobil u vlasništvu braće Meštović pojavio se i na ulicama Zadra. U travnju 1902. priređena je prva automobilistička utrka, dijelom na tlu Hrvatske, na relaciji od Nice do Opatije. Na njoj nisu sudjelovali vozači iz Hrvatske. Osnivačka skupština Prvog hrvatskog automobilnog kluba održana je 1. travnja 1906. u zagrebačkom hotelu Royal. Klub je osnovan sa svrhom da bude društveno, strukovno i znanstveno stjecište za širenje i unapređivanje automobilnoga športa u Hrvatskoj. Klub je osnovan samo osam godina nakon pojave prvog automobila u nas i dvije

godine nakon što je osnovan međunarodni automobilistički savez - FIA. U grupi koja je potakla osnivanje kluba bili su Franjo Aurel pl. Türk, grof Rudolf Erdödy, grof Marko Bombelles, barun Dionis Hellenbach, Vjekoslav Heinzl, Matija Herceg, Milan Bošnjak, Julije Radovits i drugi. U novoosnovanom klubu bilo je 14 članova. Prve automobile u Split su dovezli austrijski inženjeri, graditelji uskotračne željezničke pruge od Splita do Sinja. Autoklub je u Splitu osnovan 1907. godine.

Prve vozačke dozvole

Klub se zalagao za uvođenje obaveznog ispita za vozače, pa je 29. travnja 1909. osnovano ispitno povjerenstvo. Budući da nije bilo ispitivača u pomoć je pozvan Budicki. Njemu su na izobrazbu poslana četiri inženjera. Kako su svi vozači morali položiti ispit, među prvima je na njega izašao Budicki. Polagao je pred svojim učenicima 27. srpnja 1910., nekoliko dana kasnije dodijeljena mu je vozačka dozvola, a njegov auto je registriran pod brojem 8. Budicki je, osim toga, otvorio prvu autoškolu, dovezao prvi motorkotač, otvorio prodavaonicu automobila i uveo taksi službu. Prvi zagrebački taksist bio je Tadija Bartolović s automobilom Nesseldorf. Sekcija za automobilizam pri Hrvatskom športskom savezu osnovana je 13. lipnja 1912. godine pa taj datum smatramo početkom djelovanja Hrvatskog auto saveza.





Nakon ručka u Varaždinu vozači na I. automobilističkoj utrci za prvenstvo Hrvatske i Slavonije spremni su za drugi dio utrke prema Zagrebu

Prva automobilistička utrka

Prva automobilistička utrka održana je 8. studenoga 1912. godine na cesti Zagreb - Začretje - Lepoglava - Ivanec - Varaždin - Novi Marof - Sv. Ivan Zelina - Zagreb u ukupnoj dužini od 177 km. Sudjelovalo je osam posada: Ljudevit Schlick (Opel, 18 KS), Vjekoslav Heinzl (Opel, 24 KS), Dionisije Hollenbach (Dürkoph, 31 KS), Willy Haupt (Bock-Holländer, 24 KS), Herman Wrastil (Opel, 24 KS), Milan Kulmer (Mercedes, 28 KS), Julius Rudovits (- Opel, 30 KS) i Ferdinand Budicki (Opel, 20 KS). Pokraj vozača, kao suvozačice su sjedile njihove žene. Svi su se okupili nešto prije 8 sati ispred svratišta "Tri gavrana" u Jurišićevoju ulici. Polako vozeći krenuli su Ilicom na start, na mitnicu u Črnomercu. Uloga startera povjerena je Milanu Erfurtu i Vilimu Lovrenčiću. Oni su najprije izvagali automobile, a zatim su startali u razmaku od tri minute. Brzina u naseljenim mjestima nije smjela biti veća od 25 km/h, a na otvorenom se moglo voziti i brže, pod uvjetom da nitko ne bude doveden u "pogibelj". To "nitko" odnosilo se i na životinje koje su u to vrijeme slobodno šetale cestama. Budući da je kiša dan ranije natopila neasfaltiranu cestu, vožnja do Podsuseda bila je izuzetno spora, a nakon toga, na boljoj cesti vozači su mogli pokazati svoje sposobnosti.

Pobjeda budućeg gradonačelnika Zagreba

Kod Jakovlja je bio zatvoren most pa je Ljudevit Schlick, u pokušaju da prijede potok, oštetio kola i morao je odustati. U prvo vrijeme vodio je Budicki, ali ga je pretekao Rudovits, kojeg su u stopu pratili supružnici Heinzl. U svakom mjestu automobiliste su dočekali razdragani mještani i zasipali ih cvijećem, a vozači su im uzvraćali mahanjem i trubljenjem. Na jednom zavoju umalo je došlo do nesreće. Rudovitsovo vozilo je prepriječilo cestu, a Heinzl je u posljednji trenutak zakočio. Točno u 10 sati i devet minuta, na cilj prve etape, u Varaždin, stigao je Julius Radovits. Zatrubile su vatrogasne trube i zapucali mužari. Dvije minute

kasnije stigao je i Ferdinand Budicki, a treći je bio Milan Kulmer. Nakon pozdravnog govora i muzičkog bloka, posade su se uputile na ručak u gostionicu Janje. Budući da se naoblačilo, natjecatelji su prema Zagrebu krenuli sat ranije. Pobjedio je arhitekt Vjekoslav Heinzl, budući zagrebački gradonačelnik, vozeći prosječnom brzinom od 35,3 km/h. Međutim, pobjedu mu nije donio redosljed na cilju nego proračun na temelju formule: težina automobila pomnožena s brojem osoba i brojem sto. Taj iznos je podijeljen s brojem konjskih snaga automobila, a zatim pomnožen s postignutim vremenom u minutama. Prema tom zamršenom proračunu, Heinzl je imao najmanje kaznenih bodova.

Raste broj vozila

Prema jednom popisu, u Hrvatskoj je 1912. godine bilo 269 privatnih automobila, 22 autobusa i 69 motocikla.

Krajem svibnja 1913. godine Kraljevski ugarski auto-klub iz Budimpešte organizirao je međunarodnu utrku od Karpata do Jadranskog mora. Trasa utrke vodila je kroz Lipik, Sisak, Petrinju, Glinu, Vojnić, Karlovac, Plitvice, Otočac, Senj i Bakar do Rijeke. Od 6. do 8. rujna 1913. organizirana je trodnevna vožnja automobilima na relaciji Zagreb - Plitvička jezera - Senj - Rijeka - Zagreb.

Prvo stručno glasilo, *Hrvatski automobilni list*, izdano je 1. siječnja 1914. u Zagrebu, a urednik je bio Ferdinand Pajas. Tako su u kratkom vremenu trasirani temelji hrvatskog automobilizma.

Izvori i literatura

M.Š. (1977), Auto - Jurnjava i do 40 km na sat, SN Revidija, br. 48., str. 47.

Svijet (1931), 25-godišnjica Hrv. automobilističkog kluba, br. 18., str. 9.

Obzor (1909), Napadaji na automobiliste, br. 342. str. 7.