

ILUSTRIRANI
SLOVENEČ
TEDENSKA · PRILOGA · SLOVENCAM

LETO VII

26. APRILA 1931

ŠT. 17



ZASTOPSTVO HARLEY DAVIDSON MOTOR IMPORT

DRUŽBA Z O. Z. V LJUBLJANI, MIKLOŠIČEVA CESTA 17

GENERALNO ZASTOPSTVO WERNER STIGER, CELJE



Naroči si
prvovrstno in solidno
kolo

»PUCH«

s katerim se boš vozil
sigurno in z veseljem
desetletja

Dobiš ga tudi na obroke
pri tvrdki

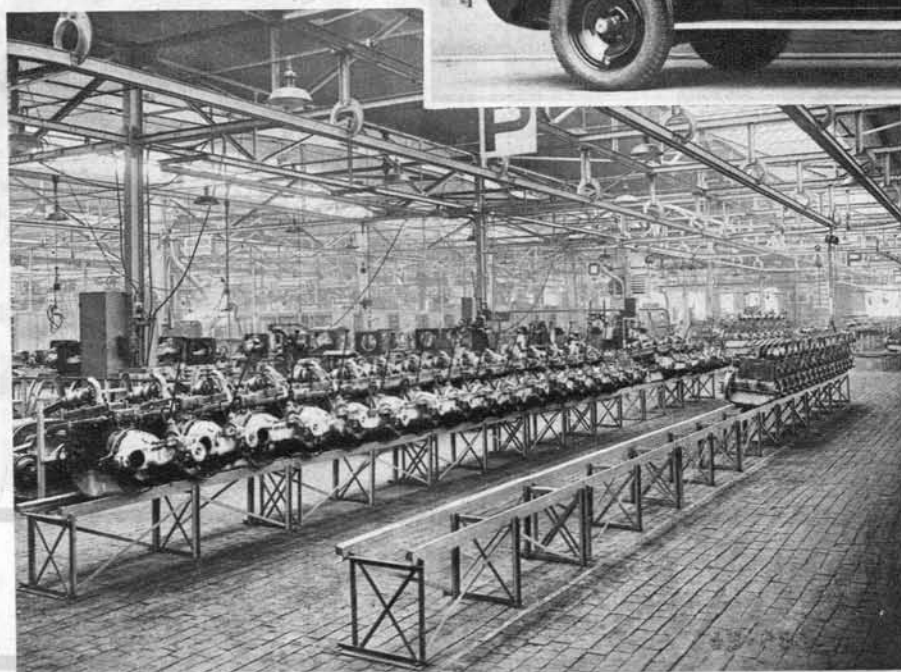
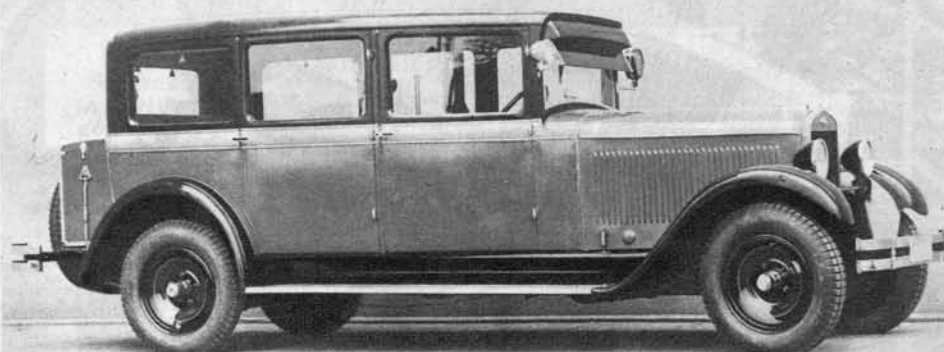
IGN. VOK

Ljubljana,
Tavčarjeva ulica št. 7
ali pa pri podružnicah
v Kranju, Glavni trg
št. 140, oziroma v No-
vem mestu.

ŠKODOVI ZAVODI

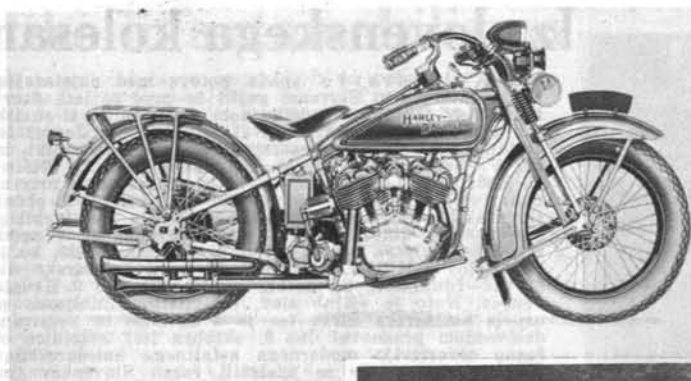
Avtozastopstva: Ljubljana,
Zagreb, Sarajevo, Split, Novi
Sad, Dubrovnik, Osijek.

Spodaj: Montažna dvorana Škodovih
tvornic v Plznu.



Start 40 urne
zvezdne vož-
nje Skadar-
Praga.

Na levi:
Avtosalon v
Pragi.



**Harley-
Davidson**
najpopularnejši
ameriški
motocikel.



Generalno zastopstvo
za Jugoslavijo

Harley-Davidson
Motor Import
družba z o. z.
Ljubljana
Miklošičeva cesta 17.

Spodaj: Harley-Davidsonov
motocikel ob razvalinah an-
tičnega templja v Solinu.



Nj. Vel. kralj Aleksander pri ogledu vojaškega tipa motocikla
Harley-Davidson ob priliki njegove preizkušnje na Ljubelju.

Spodaj: S Harley-Davidsonovim motociklom v Solinu (Dalmacija).



Raleigh
najhitrejši
angleški stroj.



Generalno zastopstvo
za Jugoslavijo

Harley-Davidson
Motor Import
družba z o. z.
Ljubljana
Miklošičeva cesta 17.

Spodaj: S Harley-Davidsono-
vim motociklom na nedelj-
skem izletu.



Iz slovenskega kolesarstva, motociklistike in avtomobilizma



Sprevod dirkačev v Celju ob priložnosti zvezdnih tekem, ki se vršijo vsako leto v Celju.

Na desni: Jaka Gorjanc, eden najstarejših slovenskih dirkačev, ki si je priboril leta 1897. cestno prvenstvo Trst—Celje in prvenstvo na dirkališču.



Kolesarstvo spada gotovo med najstarejše sportne panoge, katero sino Slovenci gojili že pred 50 leti. Število slovenskih kolesarjev je bilo v začetku zelo malo, in še ti so iskali zavetja v takratnem nemškem društvu »L. B. C. 1885«. Jeseni leta 1887, so se sestali za slovensko kolesarstvo navdušeni sportniki, med njimi g. dr. V. Gregorič, R. Vesel, J. Jakopič, dr. D. Bleiweis-Trstenički, E. Koželj, M. Leustek, V. Mayer in dr., sestavili pripravljalni odbor, nakar se je dne 21. novembra 1887 vršil ustanovni občni zbor »Kluba slovenskih biciklistov LJUBLJANA«, in s tem je bil položen temelj slovenskemu kolesarstvu. Najvažnejši moment v zgodovini slovenskega kolesarstva beležimo dne 8. septembra 1888, ko je »Klub slov. biciklistov LJUBLJANA« priredil prvo kolesarsko dirko na progi St. Vid—Ljubljana, za katero se je prijaviło 9 Hrvatov in 14 Slovencev. Nato je »Klub slov. biciklistov Ljubljana« priredil dobro uspele kolesarske dirke ter je z agnilnim in vsestransko uspešnim delovanjem praprotni dne 2. oktobra 1897 v letnico obstoja z istočasno otvornitvijo modernega asfaltnega kolesarskega dirkališča v Tivoliju, katere so se udeležili razen Slovencev tudi dirkači iz Zagreba, Gorice, Varaždina in celo iz Prage.

Dne 8. septembra 1893 se je sestel v Ljubljani pripravljalni odbor »Jugoslovanske kolesarske zveze« ter se je istočasno priredila prva distančna dirka na progi Zagreb—Ljubljana. Zaradi tačasnih razmer ni bilo mogoče ustanoviti »Jugoslovanske kolesarske zveze«, pač pa se je v jeseni leta 1897. ustanovila »Zveza slovenskih kolesarjev«, ki je združevala 8 slovenskih kolesarskih klubov. Vrhunec kolesarskega sportnega delovanja je doseglo Kolesarsko društvo »Balkan« v Trstu dne 1. septembra 1912 s prireditvijo vseevropske kolesarske dirke. Leta 1913. se je ustanovil »Motokolesarski klub Ilirija« v Ljubljani. Za časa svetovne vojne je kolesarstvo popolnoma počivalo. Po prizadevanjih organizatorja slovenskega kolesarstva, g. podpolkovnika Josipa Jakliča, je kolesarstvo po vojni zopet takoj oživilo. Kot prvo dirko po vojni je raspisala M. K. »Ilirija« dne 15. avgusta 1920 dirko za prvenstvo Koroške Slovenije, katere se je udeležilo nad 50 dirkačev. V istem letu se je uresničila končna želja celokupnega jugoslovanskega kolesarstva z ustanovitvijo »Jugoslovanske kolesarske zveze« s sedežem v Zagrebu. Ta zveza sestoji danes iz pododborov v Mariboru, Celju, Ljubljani, Zagrebu, Bjelovarju in Triglavski pododbor, v katerem je včlanjenih nad 40 kolesarskih klubov. Jugoslovanski kolesarji so se udeležili svetovne olimpijade v Parizu l. 1924. in v Amsterdamu l. 1928. z jako dobrim uspehom. Upati je, da se bodo udeležili v prihodnjem letu olimpijade v Los Angelesu.

Motociklistika se je gojila med Slovenci že pred 30 leti, do pravega delovanja

v tej panogi pa je prišlo šele po vojni, tudi na pobudo znanega sportnega organizatorja g. podpolk. Josipa Jakliča. Prva motociklistična gorska dirka v Jugoslaviji se je vršila dne 29. avgusta 1920 na gorski cesti Podlipa—Smrečje. Prvo cestno hitrostno dirko je raspisala motociklistična »Ilirija« dne 18. septembra 1921 na progi Kranj—Medvođe, 40 km, ter se je dosegel čas 7 min. 33 sek. V tej dobi niso imeli tekmovalci tako dovršenih vozil kot so jim na razpologo danes, vendar so te dirke pripomogle k oživitvi te sportne panoge. Dne 11. septembra 1921 se je vršila zelo zanimiva motociklistična dirka na ljubljanski Grad. Leta 1923. se je osnoval »Motoklub Slovenija«, pozneje »Motoklub Ljubljana«. Motosekcijska Avto-kluba, Motoklub Celje, Maribor in Jesenice. V zadnjih letih se je priredilo v Sloveniji več dobro uspešnih cestnih in gorskih dirk, Kilometer Lance in Motokijöring. Naši motociklistični dirkači so se udeleževali z najboljšimi uspehi tudi pri inozemskih dirkah, tako da zamoremo Slovenci tudi v tej sportni panogi beležiti najboljše napredek. Vrhovni forum motociklistike je: Moto-Savez kraljevine Jugoslavije v Zagrebu.

Najmlajša pa je avtomobilistika, vendar ima že tudi ta zaznamovati prav lepo in častno zgodovino. Oče naše avtomobilistike je baron A. Codelli, znani izumitelj, ki si je že l. 1897. nabavil avto, prvega v južni Evropi. Čez nekaj let mu je potem sledil baron Fr. Born s sv. Ane nad Tržičem. Do l. 1909. se je potem nakapalo na bivšem Kranjskem še 19 avtomobilistov, ki so se dne 17. VII. 1909 združili v »Kranjski avtomobilski klub«, ki se je pa l. 1920. preimenoval v »Avtomobilski klub za Slovenijo«. Iz njegovega okrilja je izšla tudi inicijativa za enotno organizacijo vseh jugoslovanskih avtomobilistov, ki so se potem l. 1924. združili v »Avtomobilski klub kraljevine Jugoslavije« s sekcijami po Belgradu, Zagrebu, Ljubljani in dr. Ljubljanski odsek vsedržavnega kluba se je v naslednjih letih razvijal jako počivno, priredil razne tekme in izlete ter si je pridobil velikih zaslug za napredek te lepe in važne sportne panoge med Slovenci. Ob dvajsetletnici l. 1929. je štel ljubljanski odsek 202 člana z 8455 HP in 213 vozili.

Ce primerjamo razvojno črto voznega sporta od konjske vprege preko kolesarstva, motociklizma do avtomobilizma ter letalstva minuloga stoletja z neslutnim razmahom današnje vozne tehnike, se kar ne moremo iznebiti vtiska, da je tudi tempo našega javnega in zasebnega življenja vse bolj pospešeno. Zvijenje se krajša; ali pa tudi izživljanje ugodja in trpljenja! Prevešli smo že iz prvega zakoleba v vse bolj rastočo brzino vse bolj razčlenjujočih se utripov očilja našega gospodarstva. Brez koles, motociklov in avtomobilov bi se skoraj več ne dalo živeti. V hrupu hupk tone nekdanja idila valovitih belih cest s pokajočimi belci, kakor je utonil postiljonski rog. Business in konjska para!



Romunski avtomobilisti na Bledu l. 1930. Zadnja leta je obiskalo našo državo že več najuglednejših tujih avtomobil. skupin.

Na levi: Podpolk. Jos. Jaklič, organizator našega vojaškega kolesarstva in najstarejši slovenski mednarodni dirkač, ki si je priboril mnogo inozemska prvenstva.



Moment iz »Kilometer Lance« v logaškem drevoredu, ki ga je lani priredil moto kolesarski klub »Ilirija«.

Na desni: Prvo kolo sveta, ki ga je l. 1817. skonstruiral nemški gozdar Drais.



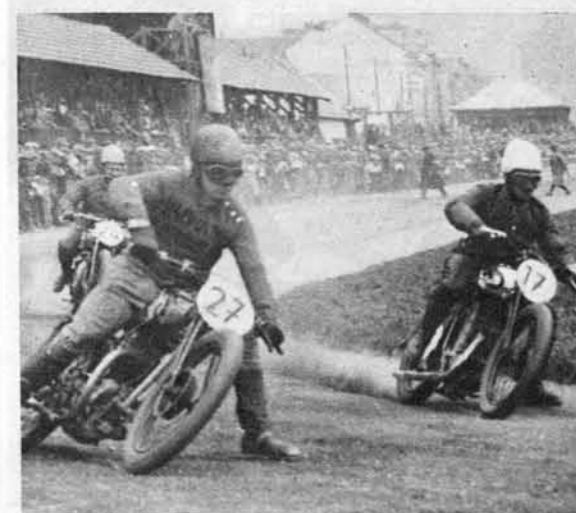
Prizor iz avtomobilne tekme na Ljubelju l. 1927.

Na desni: Prvi avto v južni Evropi (2,5 HP, firme Benc), ki si ga je nabavil l. 1837. baron Codelli iz Ljubljane.



Ljubljanski pododbor kolesarske zveze, v katerem je včlanjenih 6 društev z nad 1000 člani; v sredini predsednik Batjel (X).

Odbor ljubljanskega Avto-kluba ob priložnosti proslave 20 letnice klubovega obstoja. Na sliki je videti preds. Praprotnika (1), podpredsednika Pavlina (2) in Borna (3) ter predsednika belgrajskega kluba Jankovića (4) in zagrebškega, Bošnjaka (5).



Skupina zmagovalcev ob priložnosti motocikl. hitrostne dirke na Gorjancih l. 1930. Prvenstvo si je priboril J. Šiška (X), eden naših najboljših dirkalcev.

Na levi: Prizor z velike velikonočne mednarodne dirke v Gradcu. Dirkač št. 17 je naš J. Šiška, ki si je priboril 2 drugo in 1 tretje mesto.



Jos. Šušar (X), edini slov. tekmovalac, ki se je udeležil zadnje Olimpijade v Amsterdamu, na sliki je videti tudi preds. kolesarske »Ilirije«, g. J. Gorjanca (XX).

Na desni: Avtomobilsko in motociklistično znamenje sv. Krištofa pri Sv. Ani na Ljubelju; sv. Krištof je patron obojih.



Na desni: Z ene prvih slovenskih kolesarskih tekem. Start »Ljuba slov. biciklistov« Ljubljana, ob priliki njegove tekme na Vrhniki dne 28. julija 1895. Od leve na desno je videti: v. Bohinjca, L. Dolničarja, De Zorda, Košaka in D. Vernika.

Spodaj: Start ob priliki zadnje kolesarske tekme, ki jo je priredil SK Vrhnika dne 12. t. m. in katere so se udeležili najboljši kolesarji iz vse Slovenije.

Spodaj na desni: Cilj otvoritvene dirke SK Vrhnika dne 12. t. m.; zmagal je št. Rozman (Perun, Maribor).



GENERAL-AUTO
LJUBLJANA, TAVČARJEVA ULICA 7



PROIZVODI GENERAL-MOTORS
največjega avtomobilskega koncerna sveta

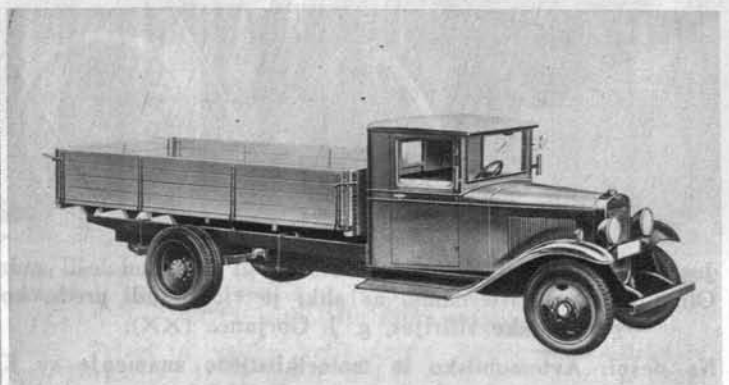
1.8 lit. osebni voz

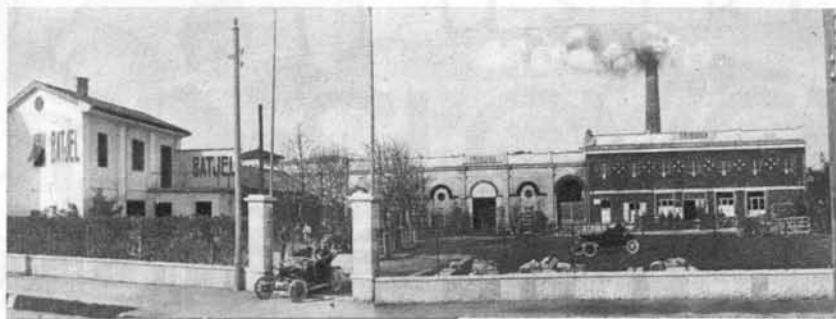
32 PS - 6 cilindrski, ca. 9 litrov
bencina na 100 km, nad 100 km
brzine, General-Motors garancija

Modeli:

2 sedeža Cabriolet, 4 sedeži Sedan,
4 sedeži Sonnen-Limousin,
4 sedeži Sonnen-Coupe

Vlačilni voz za 250 kg izrabljive težine — Tovorni voz: 2 toni
brutto težine in 3 tone brutto težine





Tribuna v Gorici, prva slov. tovarna koles, ust. l. 1905.

Na desni: Pogled v sedanje skladišče koles in motorjev v Ljubljani.



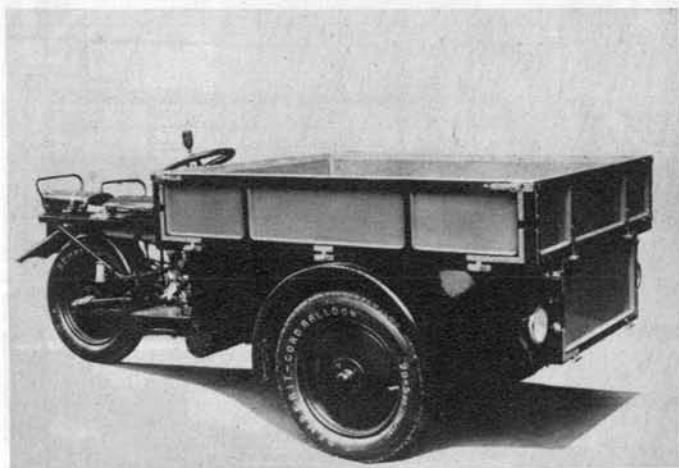
»TRIBUNA« F. B. L.

lastnik F. Batjel, tovarna dvokoles in otroških vozičkov, je bila ustanovljena l. 1905. v Gorici kot prva slična slovenska tovarna. Ker je to svetovna vojna uničila, je kupil njen lastnik l. 19 na Karlovški cesti v Ljubljani znano gostilno Jamnik in jo preuredil v novo tovarno (glej sliko na desni). Vsled neumornega dela njenega lastnika se je tovarna neprestano širila in dopolnjevala ter je hitro zaslovela s svojimi solidnimi izdelki po vsej Jugoslaviji in tudi v inozemstvu. Sedaj izdeluje tovarna dvokolesa, motorna kolesa montirana z motorjem Sachs, najnovejše otroške in igračne vozičke, prevozne triciklje, invalidske vozičke ter posamezne dele za vse te izdelke.



Najpriljubljenejše prometno sredstvo je motorna prikolica

Uporabljajo jo zlasti obrtniki in industrijci. Je polovico cenejša in zahteva polovico manj obratnih stroškov nego lahki avtomobili. Karoserija v vseh poljubnih oblikah.



Natančnejša pojasnila daje znana tvrdka

Viktor Bohinec

Ljubljana, Dunajska cesta 21

Zastopa gumaste obroče Continental, luksuzne avtomobile »Daimler«, omnibuse in tovarne avtomobile »Gräf« in »Stift«, motorna kolesa »Puch« in prvovrstna najpriljubljenejša francoska kolesa »Aiglou«. Na vsa vprašanja daje tvrdka brezplačno točna pojasnila in jo toplo priporočamo.

JUGOSLOVANSKE STEYR TOVARNE LJUBLJANA

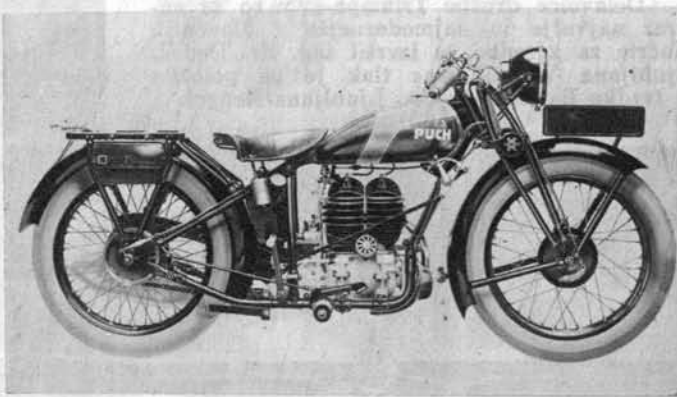
Tovarna: Frankopanska ul. 21 — Prodajni in razstavniki prostori: Miklošičeva c. 36

Kolesa svetovnih znamk »WAFFENRAD« in »KOSMOS« — Motorna kolesa »PUCH«, tipa 250 in 500 cm

Avtomobili:

STEYR in AUSTRO-DAIMLER

znamki poznavalcev in razvajenega okusa

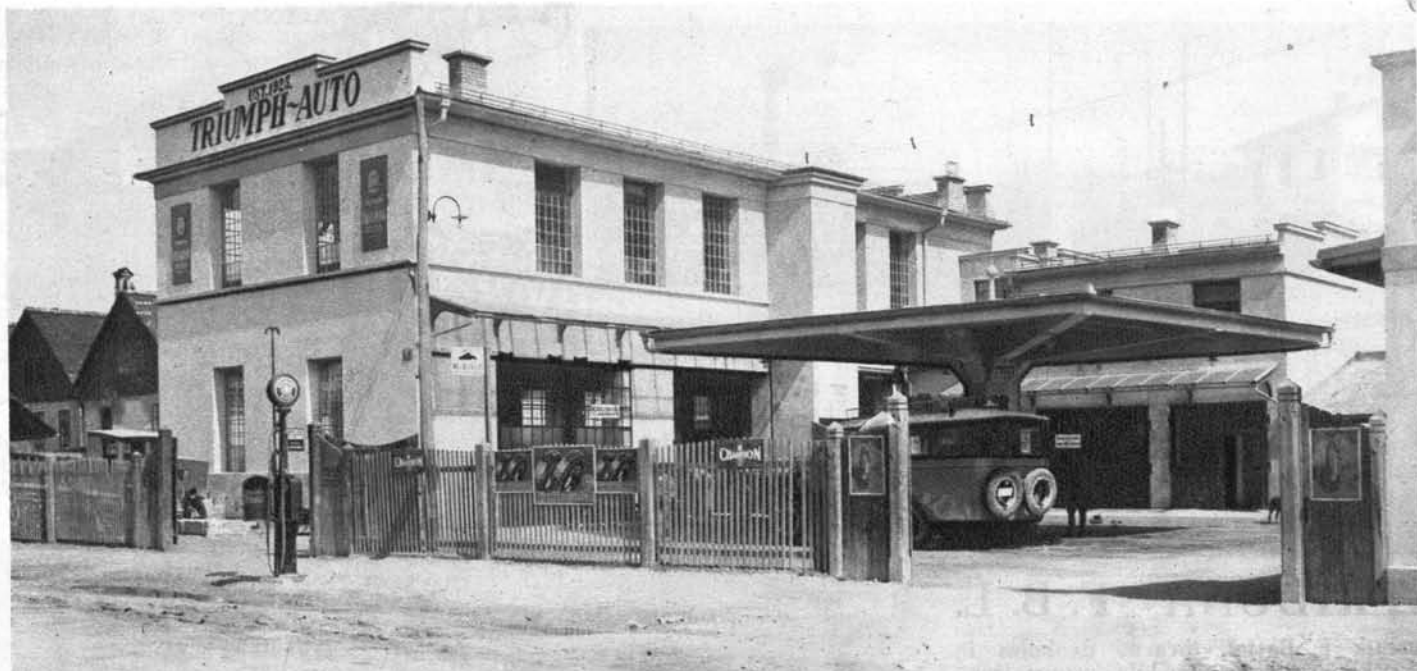


»Puch«, tip 500, najuspešnejši stroj s kompletno električno svetlobno napravo in Boschovim signalnim rogom.

Din 18.500.—

franko brez ambalaže, Ljubljana.

Prodajajo jih po ugodnih obrokih naši prodajalci.



Novozgrajene strojnomehانیčne avtodelavnice.



Novozgrajene strojnomehانیčne avtodelavnice. Pogled v montažno dvorano.

Na desni: Pogled v strojni oddetek za motorje in za popravila električnih naprav.

Spodaj: Pogled v razstavno dvorano.

Spodaj na desni: Del skladišča rezervnih delov.

Delavnice družbe Triumph-avto so za enkrat največje in najmoderneje v Sloveniji. Načrte za zgradbo je izvršil ing. Fr. Dedek, Ljubljana VII; »Fama« tlak je pa položila tvrdka Battelino & Co., Ljubljana-Mengeš.

TRIUMPH-AVTO

d. z o. z. v Ljubljani.

Družba zastopa konzorcij FIAT in izvršuje popravila in prenavljanja vseh vrst motornih vozil z najmodernejšimi stroji in opremo

