

Mira Hodnik



V Idrijo se je pripeljal prvi rudniški avtomobil

Rudniška direkcija je relativno zgodaj kupila prvi avtomobil. Kako se je razvijala motorizacija pri Rudniku, se da dokaj dobro rekonstruirati iz arhivskega gradiva Rudnika živega srebra Idrija, ki ga hrani Zgodovinski arhiv Ljubljana - Enota v Idriji. Kot zgodovinarica sem se morala spopadati z zapletenimi tehničnimi termini, ki so bili včasih težko prevedljivi, da bi zadostili tako takratni kot zdajšnji avtomobilski terminologiji. Zato dopuščam bralcem tega teksta, da me tudi popravijo. V opombah sem napisala vir podatka, čeprav ne za vsak napisani stavek, ker bi sicer prišlo ravno toliko opomb kot teksta. Se pa da po delovodniku poiskati vse dokumente.

Raziskovanje razvoja avtomobilizma pri Rudniku za leta 1911, 1912, 1913 in delno za leto 1914 je oteženo, ker niso ohranjeni splošni spisi, ampak samo evidence (vložni zapisniki - delovodniki in indeksi). Nekatere stvari se da nekoliko rekonstruirati, vendar je možnost, da vse stvari le niso potekale tako, kot jih bom zapisala. Na žalost tudi ni ohranjenih prospektov in fotografij osebnih avtomobilov in tovornjakov, ki so bili priloženi ponudbam, kot piše v delovodnikih. Za leta od 1915 do 1918 pa obstaja možnost, da jih je iz sicer ohranjenega spisovnega gradiva nekdo izločil, ker obstajajo spremni dopisi. Pri citiranju bom za leta, ko spisovnega gradiva ni, napisala samo leto delovodnika in delovodniško številko spisa.

Na rudniških konsultacijah dne 16. aprila 1910 so prvič obravnavali nakup avtomobila za potrebe oskrbovanja Rudnika in ljudi v Idriji na sploh. Nakup avtomobila jim je predlagal inženir Rochelt, predstavnik ministrstva za javna dela z Dunaja, ki se je mudil v Idriji meseca februarja, ko je bil na rednih ogledih Rudnika. Inženir Rochelt jim je predlagal avstrijsko avtomobilsko firmo "Kraftfahrzeug Gesellschaft" na Dunaju - Tovarna Saurer, oddelek avtomobilske gradnje - Saurer tovornjaki ("Oesterreichische Saurer Werke Abteilung Automobilbau Saurer-Motor-Lastwagen").

V tem času je bila v Idriji cestna železnica, ki pa ni zadostovala, ker ni bila speljana po celi Idriji. Predsedujoči na rudniških konsultacijah ing. Šotola je opozoril, da bodo sprejeli nove ukrepe, ki bodo omogočali preskrbo vseh obratovalnih poti s kurilnim materialom in zbranim predlagal nakup to-

vornjaka.¹

Tovarna Saurer jim je poslala prospekt njihovih tovornjakov in prikolice.² Rudniška uprava se je odločila za nakup 4-tonskega tovornjaka s 30/35 konjskimi močmi in eno 2-tonsko prikolico. V prospektu je natančen opis njihovih tovornjakov, zato ga bom delno opisala:

Pogon:

Za izbiro transmisije na zadnja kolesa sta pomembna dva dejavnika, in sicer:

1. absolutna varnost zglobov tudi v primeru blokiranja diferenciala
2. minimum nevzmetene mase, da bi zavaroval popolno uničenje in istočasno obdržal pripreganje koles znotraj dopustnih meja.

Ti dve dejstvi se upoštevata pri 3 - 4 tonskem tovornjaku z verižnim pogonom, pri 1 - 1/2 - 2-tonskim tovornjakom pa je kardanski pogon.

Motor:

1. štiricilindrični štiritačni bencinski motor z elektromagnetnim vžigom, patentiran Saurer vplinjač z dvema vbrizgalnima šobama
2. centrifugalna vodna črpalka
3. premični regulator
4. avtomatski hitrostni omejevalnik
5. ročica za regulacijo plina
6. patentirane Saurer motorne zavore
7. oljna črpalka, ki regulira porabo olja glede na število obratov

Pogonsko gorivo:

bencin ali benzol specifične teže od 0.68 do 0.75;

poraba goriva znaša pri 300 - 1000 obratih na uro na konjsko moč: pri polni obremenitvi 250 g, pri polovični pa 300 g. Povprečna poraba bencina pri normalni obremenitvi na 100 km je od 18 do 20 kg na suhi in dobri cesti.

¹ Zgodovinski arhiv Ljubljana Enota v Idriji, Rudnik živega srebra Idrija, Consultation Protokol fasc. 113, št. 1956, 16. april 1910 (odslej ZAL RŽS CP...).

² Zgodovinski arhiv Ljubljana Enota v Idriji Rudnik živega srebra Idrija, Bergdirection akten, fasc. 443, št. 2555 (odslej ZAL RŽS BDA...).

Menjalnik:

ima 4 prestave, ki zmorejo 5, 10, 15 in 20 (oz. 25 km/h) pri 3 - 4 tonskem tovornjaku; pri 1 - 1/2 in 2-tonskem pa 6, 12, 19, in 25 km/h.

Transmisija:

za prenos moči z motorja na menjalnik služi progresivno delujoča sklopka, ki se jo aktivira z nožno ročico;

ima krogične ležaje;

Zavore:

na vozilu so tri vrste med seboj neodvisnih zavor; in sicer diferencialne zavore, ki se aktivirajo z ного (zavorni boben je na ohišju diferenciala), na sprednjih kolesih sta dve zavori, ki se jih aktivira z ročico, in Saurer motorne zavore, ki se jih aktivira z ročico pri volanu.

Bencinski rezervoar:

prostornina je cca 90 litrov bencina. Bencin je pod pritiskom vbrizgan v vplinjač.

Gume:

spredaj so enojne polne gume, zadaj pa dvojne. Tovarna avtomobilskih gum garantira 12.000 prevoženih kilometrov.

Oprema:

zraven vozila so še orodje in nadomestni deli.

Garancija:

za vsak del vozila garantirajo 6 mesecev.

Dobavni pogoji:

če je vse plačano, je tovarna dolžna poskrbeti za transport do plačnika;

Plačilni pogoji:

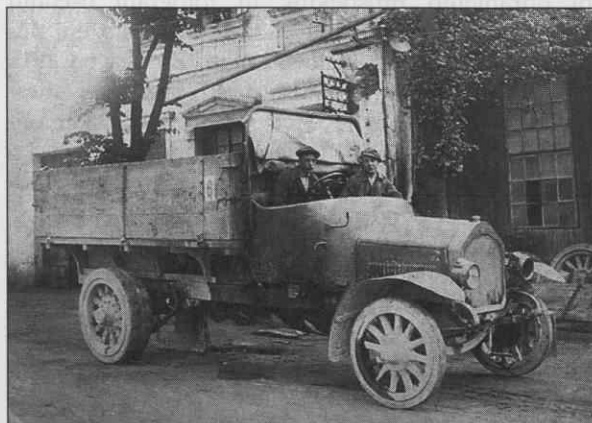
polovica se plača ob naročilu, polovica pa ob dobavi. Cena tovornjaka je bila 24.300 kron (21.100 kron vozilo in 3200 kron gume).

Tovarna Saurer jim je poslala tudi specifikacijo prikolice nosilnosti dveh ton. Cena le-te je bila 6500 kron z gumijastimi kolesi oziroma 4500 kron z železnimi kolesi, z nakladalnim dvigalom in zaviračevim sedežem. Dimenzija enojnih sprednjih koles je bila 870 x 100 x 75, zadaj pa so bila prav tako enostavna, dimenzije 1050 x 120 x 75.

Tovarna jim je zagotovila, da je prikolica opremljena s posebej močnimi zavorami in da ima na zavorno vzvodje vgrajen poseben zavorni diferencial, katerega namen je istočasna razporeditev zavorne sile na obe kolesi.

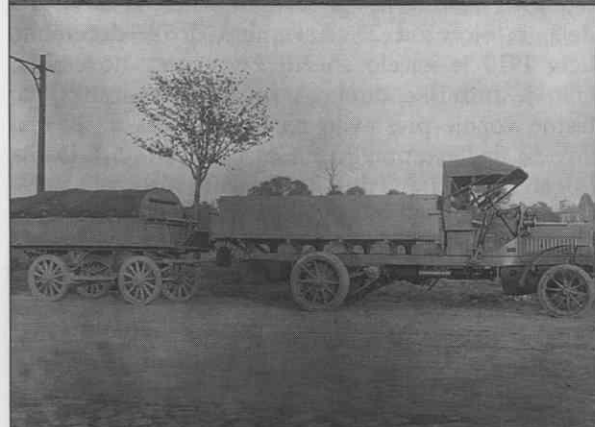
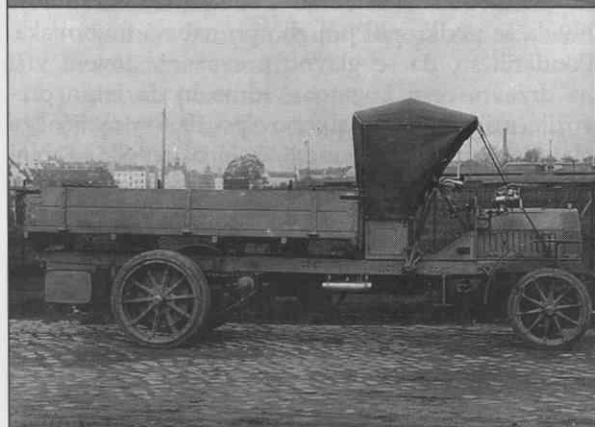


Prva stran prospekta, ki ga je tovarna Saurer poslala rudniku. (Zgodovinski arhiv Ljubljana Enota v Idriji Rudnik živega srebra Idrija, Bergdirection akten, fasc. 443, št. 2555).



Rudniški tovornjak Saurer - šofer Anton Seljak in sovoznik Viktor Gosler. (fotografija je last Ludvika Kovačiča)

Poleg tovarne Saurer so rudniški upravi poslali ponudbe za nakup tovornjaka še tovarne "A.E.G. Union Elektricitaets-Gesellschaft" ("Instalations Bureau Triest Neue Avtomobil Gesellschaft"), "Fiat Aktiengesellschaft" z Dunaja, "Oesterreichische



Fotografije tovornjakov "AEG Union"
(ZAL RŽS BDA fasc. 444, št. 3700)

Daimler-Motoren Gesellschaft Wiener-Neustadt,
"Berna Commercial Motors LTD London E.C.
Berna Motorwagenfabrik Olten" - Švica in "Bardi
Automobil Actien Gesellschaft" z Dunaja.

Ponudbe vseh teh izdelovalcev tovornjakov
niso ohranjene.

Tovarna A.E.G. Union je poslala opis podvozja
tovornjaka "Type P 8".³

- maksimalna nosilnost 5000 kg
- štiricilindrični motor s 40/45 konjskimi močmi

- sprednja kolesa so enostavna, dimenzije 830 x 120 mm
- zadnja kolesa so dvojna, dimenzije 1030 x 140 mm
- zraven so ponudili še nadomestne in rezervne dele ter delovno orodje
- prikolica ima nosilnost 3 tone, vsa štiri kolesa so železna in imajo vzmetno povezavo z vozilom. Cena prikolice je 2350 kron.

Voznikov sedež je bil oblazinjen z usnjem in je imel prostora za tri osebe. Poudarili pa so, da na željo kupca tovornjak tudi polakirajo in nanj napišejo želen napis. Cena tovornjaka je bila 24.600 kron.

Ponudili so jim še tovornjak "Type L5", ki je imel prav tako štiricilindrični motor z 18 do 22 konjskih moči.

Največja dosežena hitrost "Type P8" z gumijastimi kolesi je bila 16 km/h, Type L5 pa 15 km/h, ki pa je bila odvisna od kakovosti voznega terena.

Ponudba tovarne tovornjakov "Daimler-Motoren Gesellschaft"⁴ za tovornjake je imela poleg priložene tudi fotografije, ki pa na žalost niso ohranjene. V spremnem dopisu so rudniški direkciji svetovali nakup dveh tovornjakov, da bi lahko prepeljali 23,5 ton materiala na dan. Poudarili so, da bi morali njihovima tovornjakoma zagotoviti dve garaži, in sicer eno v Logatcu in eno v Idriji, da bi bila zavarovana proti rjavenju. Tovarna je bila zainteresirana za štirinajstdnevno testno vožnjo, s katero bi lahko Rudnik preizkusil tovornjaka in na podlagi katere bi se odločili za nakup.

Opis tovornjaka:

- tovornjak z zobniškim pogonom
- štiricilindrični motor s 45 konjskimi močmi
- elektromagnetni vžig
- železna kolesa
- nosilnost tovornjaka 5 ton, nosilnost prikolice 5 ton
- maksimalna dosežena hitrost 16 km/h (na lepi in suhi cesti)
- zmore 10% vzpon (z gumijastimi kolesi 14% vzpon)
- skupna dolžina vozila 6100 mm
- dolžina nakladalne površine 3800 mm
- širina nakladalne površine 1750 mm
- višina nakladalne površine nad tlemi 1100 mm
- dimenzija enojnih sprednjih koles 950 x 140 mm
- dimenzija zadnjih koles 1050 x 140 mm (lahko so dvojna)
- teža celotnega tovornjaka 3800 kg
- poraba bencina pri polni obremenitvi motorja

³ ZAL RŽS BDA fasc. 444, št. 3700.

⁴ ZAL RŽS BDA fasc. 446, št. 5244, 18. 10. 1910.

je največ 15 kg/h od 0,68 do 0,74 specifične teže; lahko se uporablja tudi težak bencin.

Cena tovornjaka z gumijastimi sprednjimi kolesi je bila 19.750 kron in 2800 kron prikolica, kar znese skupaj 22.550 kron. Dobavni rok je bil 6 tednov.

Ponudba tovarne "Berna Motorwagen" za tovornjak "Type G":⁵

- ima štiricilindrični motor
- 35/40 konjskih sil
- 4 hitrostne prestave in prestavo za vzvratno vožnjo
- visokonapetostni magnetni vžig sistema Bosch ali Eisemann
- nosilnost 5 ton
- kolesa so iz jeklene litine z gumijastimi objemkami
- nakladalna površina je 4000 x 2000 mm
- teža tovornjaka 4 tone
- skupna teža maksimalno obremenjenega tovornjaka 9 ton
- maksimalna obremenitev na spredji osi 3 tone
- maksimalna obremenitev na zadnji osi 6 ton
- maksimalno dosežena hitrost polno obremenjenega tovornjaka je 25 - 30 km/h
- pri polni obremenitvi zmore 15% vzpon
- poraba bencina pri polni obremenitvi je 250 g/h; lahko se uporablja tudi težki bencin ali benzol.

V ceno 25.550 kron je bilo vključeno še: 2 petrolejski svetilki, 1 stropna svetilka, hupa, delovno orodje, rezervni in nadomestni deli.

Dobavni rok tovornjaka je bil 4 mesece, zanj je tovarna garantirala 6 mesecev. Želeli so imeti tudi štirinajstdnevno testno vožnjo. Rudniška direkcija jim je odgovorila, da so v dogovoru z ministrstvom za javna dela sklenili, da zaradi nekonkurenčne cene ne pridejo v poštev niti pri testni vožnji.

Ko je rudniška direkcija zbrala dokumentacijo ponudb tovornjakov, so se začela dogovarjanja na relaciji rudniška direkcija - ministrstvo za javna dela - ponudnik, o izvedbi testnih voženj, na podlagi katerih bi se dokončno odločili o nakupu.

Testne vožnje med železniško postajo južne železnice v Logatcu in med Idrijo so opravljali s tovornjaki tovarn Saurer in Daimler.

Ministrstvo za javna dela je poslalo rudniški direkciji navodila za testno vožnjo, po katerih so se morali ravnati.⁶ Testno vožnjo je moral spremljati kontrolor, ki ga je določilo ministrstvo. S temi vožnjami so hoteli ugotoviti operativno zmožljivost in ekonomičnost tovornjaka. Vsak konkurent je moral zagotoviti tudi rezervne dele. Vožnje konkurenčnih tovornjakov so se morale vršiti v

enakih razmerah (ista cesta in iste vozne razmere; istočasno). Predpisan je bil tudi čas voženj, in sicer od 6. ure zjutraj do 6. ure popoldan. Bencinski rezervoar se je lahko napolnil le 1 x na dan ob navzočnosti kontrolorja, ki je vodil dnevno porabo goriva. Bencin je bil lahko samo 0,7 specifične teže. To je bilo potrebno zaradi ugotavljanja dejanske moči motorja in zmožljivosti vozila. Ravno tako so samo enkrat na dan ali celo na dva dni kontrolirali stanje motornega olja. Vsa manjša popravila, za katera so potrebovali le malo časa, so upoštevali pri varnosti vožnje.

Rudniška direkcija je posredovala ministrstvu za javna dela⁷ naslednje podatke, s katerimi je hotela še podkrepiti potrebo po nabavi tovornjaka. Poudarili so, da se glavno prevažanje tovora vrši na državni cesti Logatec - Idrija in da letno prevozijo približno 700 vagonov po 10 ton različnega materiala (premog, cement, železni izdelki, strojni deli, žito), iz Idrije v Logatec pa 70 vagonov po 10 ton živega srebra. Pot iz Logatca (nadmorska višina 512 m) preko Godoviča (nadmorska višina 595) do Idrije je dolga 28 km in ima na večjih ovinkih 10% vzpon. Širina ceste je 3,20 m in nosilnost mostu v Idriji 20 ton.

Na testne vožnje so se začeli pripravljati v zimskem času, ko so vozne razmere najbolj neugodne. Datum je določilo ministrstvo za javna dela, in sicer od 25. novembra do 4. decembra. Leta 1910 je začelo snežiti že meseca novembra, tako je rudniška direkcija prosila ministrstvo, naj testne vožnje prestavijo na kasnejši čas ali pa naj dovoli, da jih opravijo na cesti Idrija - Sv. Lucija (Most na Soči).⁸ Tudi konkurenti niso bili zadovoljni z voznimi razmerami, vendar so opremili svoje tovornjake z zimskimi gumami in snežnimi verigami.

Prevoz tovornjakov na testne vožnje je bil na stroške konkurentov, ki so s seboj pripeljali svojega šoferja. Rudniška direkcija je povabila na testne vožnje tudi njihovega glavnega špediterja Johana Siherla iz Logatca, kjer naj bi se seznanil s tem načinom prevažanja blaga.⁹

Testne vožnje¹⁰ so se torej začele 25. novembra in končale 6. decembra 1910. Komisija si je teh 10 dni zapisovala naslednje podatke:

1. dan vožnje
2. datum
3. temperatura zraka ob odhodu
4. vreme
5. cestne razmere
6. vrsta vozila (daimler, saurer)
7. vrsta bencina

⁷ ZAL RŽS BDA fasc. 446, št. 5015.

⁸ ZAL RŽS CP št. 6500, november 1910.

⁹ ZAL RŽS BDA fasc. 447, št. 5922, 22. november 1910.

¹⁰ ZAL RŽS BDA fasc. 446, št. 5423, 24. december 1910.

⁵ ZAL RŽS BDA fasc. 447, št. 5263.

⁶ ZAL RŽS BDA fasc. 445, št. 4313, 10. 8. 1910; fasc. 446, št. 5423.

8. relacija Idrija - Logatec - 34,8 km (odhod, prihod, čas trajanja vožnje, hitrost vožnje, natoovorjena teža v tonah, čas nakladanja tovoranjaka)
9. relacija Logatec - Idrija - 34,8 km (isti podatki kot pri točki 8.)
10. skupni podatki za vožnjo v obe smeri - 69,6 km (povprečna hitrost km/h, natoovorjena teža v kilometrih, tonski kilometri, tonski kilometri na uro vožnje)
- poraba bencina in motornega olja v kilogramih v celoti
 - poraba bencina in motornega olja na tonski kilometer
 - poraba bencina in motornega olja na tonski kilometer na uro
11. popravila (vrsta in čas)
12. opombe (uporaba verig ali zimskih gum).

Pri zapisovanju podatkov je bila komisija zelo natančna pri času (npr. odhod 8.54, prihod 11.15) in tehtanju (npr. 1608 kg tovara). Hitrost, ki so jo tovarnjaki dosegli na relaciji Idrija - Logatec, je bila med 11,58 km/h in 24,54 km/h ter med Logatcem in Idrijo od 5,18 km/h do 17,40 km/h. Ko je bila testna vožnja končana, je ing. Šotola naredil končni izračun obratovalnih stroškov za vsak tovarnjak posebej in podatke posredoval ministrstvu za javna dela. Ker so se mi zdeli podatki zelo zanimivi, bom napisala podatke za tovarnjak firme Saurer.

Rezultati testne vožnje za tovarnjak firme Saurer:

I. Tovorjenje s pomočjo tovarnjaka brez prikolic:

- | | |
|--|-------------|
| 1. cena tovarnjaka brez gumijastih koles | 21.100 kron |
| cena gumijastih koles | 3200 kron |
| skupna vsota vložnega kapitala | 24.300 kron |
| 2. 15% amortizacija tovarnjaka brez gum (21.100 kron) | 3165 kron |
| 3. 4% davek na vloženi kapital (24.300 kron) | 972 kron |
| 4. gumijasta kolesa (7 mesecev - 2 vožnji, 5 mesecev - 1 vožnja dnevno) 475 voženj po 2 x 34,8 km = 33.060 km, garancija gum za 12.000 km vožnje = 3200 kron; na leto 33.060 x 3200: 12.000 km = | 8816 kron |
| 5. poraba bencina na 1 vožnjo (69,6 km) = 29 kg za 475 voženj = 138 q(uintalov) po 33,50 kron = | 4623 kron |
| 6. motorno olje (na 1 vožnjo 69,6 km) = 1kg | |
| za 475 voženj = 475 kg po 1 krono = | 475 kron |
| 7. trdo mazivo in razsvetljava = | 200 kron |
| 8. stroški popravila = | 300 kron |
| 9. zaslužek soferja (360 dni po 2 kroni) = | 600 kron |

- | | |
|--|-------------|
| 10. zaslužek sovoznika (125 dni zime po 5 kron) = | 625 kron |
| 11. zaslužek 2 delavcev za natovarjanje in raztovarjanje v Logatcu (300 dni po 3,50 kron in 1 delavca v Idriji (175 dni po 3,50 kroni) = | 2713 kron |
| 12. plača špediterja v Logatcu = | 1220 kron |
| Skupaj od 1. do 12. točke = | 25.869 kron |
| 13. najem pisarne v Logatcu, ogrevanje in razsvetljava = | 150 kron |
| 14. najem garaže v Logatcu = | 120 kron |
| 15. 2% amortizacija garaže in bencinskega skladišča (4000 kron - stroški zidave) = | 80 kron |
| 15. 4% davek na garažo = | 160 kron |
| 16. ogrevanje garaže = | 120 kron |
| Skupaj od 1. do 16. točke = | 26.499 kron |
| Prevoz blaga iz Idrije v Logatec (letno Hg) = | cca. 7100 q |
| Prevoz blaga iz Logatca v Idrijo (475 dni po 40 q/leto) = | 19.000 q |
| Skupaj = | 26.100 q |

Izračun, koliko stane 1 q prevoženega blaga brez prikolic

26.499 kron: 26.100 q = 1 kron 015 helerjev

Ko je ing. Šotola naredil izračun še za tovarnjak s prikolic (cena tovarnjaka s prikolico je bila 28.800 kron), so letni stroški znašali 27.239 kron, prevoženega tovara bi bilo za 31.350 q, kar znese za 1 q prevoženega blaga 86,8 vinarjev.

Za primerjavo naj povem še skupne podatke za 5-tonski Daimlerjev tovarnjak (cena 23.550 kron) brez prikolic. Celoletni skupni stroški za celo leto bi znašali 30.673 kron in prevozil bi 30.850 q tovara (1 q = 99,5 vinarjev). Tovarnjak s prikolic (26.350 kron; od tega je tovarnjak brez gumijastih koles 19.230 kron, prikolica 2800 kron, gumijasta kolesa 4320 kron) bi letno stal 31.495 kron in bi prevozil 39.600 q (1 q = 79,5 vinarjev).

Na tem mestu naj še omenim, da je imel Saurerjev tovarnjak na sprednjih kolesih gume znamke Polack dimenzije 1060 x 120 mm, za katere so garantirali 12.000 prevoženih kilometrov. Kasneje jim je tovarna Saurer ponudila gume Continental¹¹. Cena Continentalovih polnih gum je bila 430 kron dimenzije 870 x 100 mm¹². Kasneje so na Rudniški direkciji dobili ponudbe za gume še od tovarn Simperit in Gutmann. V letih 1913 in 1914 so se pojavili še novi ponudniki gum Mandel (pri njih je stala ena polna guma 312,40 kron,¹³), Speil¹⁴ (2 polni gumi skupaj s platiščem

¹¹ ZAL RŽS BDA fasc. 450 št. 3362.

¹² ZAL RŽS BDA fasc. 450 št. 3268 in 3405.

¹³ ZAL RŽS delovodnik I. 1913 št. 5510.

¹⁴ ZAL RŽS delovodnik I. 1914 št. 774 in 903.

sta stali 728,95 kron), Goodrich¹⁵ (4 plašči in zračnice so stali 964,32 kron) in Dunlop¹⁶ (2 polni gumi so stali 957,46 kron). Motorno olje je bilo znamke Valvoline. Bencin pa so kupovali pri "Triest Mineral Oel Raffinerie" v Trstu.

Po testnih vožnjah se je rudniška direkcija v dogovoru z ministrstvom za javna dela odločila za nakup tovornjaka firme Saurer.

Na rudniških konsultacijah 16. maja 1911¹⁷ je ing. Šotola oznanil, da so že dobili tovornjak in prikolico in da bodo od tega dne dalje prevažali blago s tovornjakom 2 x dnevno. Prvi šofer rudniškega tovornjaka je bil Franc Alič.

Tovarna Saurer je namreč po nakupu njihovega tovornjaka zahtevala od rudniške direkcije, da morajo poslati enega človeka k njim na Dunaj, da ga bodo naučili voziti in ravnati s tovornjakom. Pri Rudniku so se odločili za Franca Aliča, ki je bil ključavničar in zaposlen pri rudniku.¹⁸ Meseca marca (26. 3.) 1911 je Alič odšel na Dunaj, kjer je ostal do 20. aprila. Tega dne je tudi uspešno opravil vozniški izpit. Celotni stroški njegovega izobraževanja so bili 300 kron.¹⁹ Za 26 dni bivanja na Dunaju je moral Rudnik plačati 216,10 kron.²⁰

Okrajno glavarstvo v Logatcu je Aliču izdalo vozniško dovoljenje 1. maja 1911²¹. Tovarna Saurer je rudniški direkciji ponudila svojega delavca - monterja, ki bi še nekaj časa delal z Aličem, da bi se ta še bolj izpopolnil pri ravnanju s tovornjakom. Kmalu na to je rudniška direkcija prijavila k izpitu še dotedanjšega Aličevega sovoznika Karla Beričiča. Očitno je bil njegov vozniški inštruktor Alič, saj je imel samo izpitno vožnjo pred članom izpitne komisije ing. Ferdinandom Schmidtom iz Ljubljane. Beričič je imel izpitno vožnjo 19. julija 1911 popoldne v Logatcu z rudniškim tovornjakom. Izpit je uspešno opravil in rudniška direkcija je morala plačati ing. Schmidtu 27,40 kron.²²

Deželna vlada za Kranjsko je v letu 1911 izdelovala seznam vseh lastnikov tovornjakov in v kakšne namene so kupili tovornjak. V primeru vojne bi namreč morali oddati tovornjak za civilne potrebe vojske. Okrajno glavarstvo v Logatcu je zato rudniški direkciji poslalo vprašalnik, ki so ga obenem potrebovali tudi pri registraciji in evidenci motornih vozil²³. Rudniška direkcija je morala odgovoriti na naslednja vprašanja:

- | | |
|---|---|
| 1. politični okraj: | Logatec |
| 2. upravni okraj: | Logatec |
| 3. mesto: | Idrija |
| 4. lastnik tovornjaka: | Rudniška
direkcija Idrija |
| 5. voznik in vzdrževalec: | Franc Alič |
| 6. sovoznik: | Karel Beričič |
| 7. tovarna in tip vozila: | Adolf Saurer in Arbon
(Švica) "Kraftfahrzeuggesellschaft m.b.h." na Dunaju |
| 8. konjske moči: | 30/34 |
| 9. teža: | 2600 kg |
| 10. maksimalna obremenitev
osi nenaloženega
tovornjaka: | 1000 kg |
| 11. nosilnost: | 4000 kg |
| 12. dimenzije koles spredaj: | 870x100 mm |
| 13. dimenzije koles zadaj: | 1050x100 mm x 2 |

Prikolica:

1. število: 1
2. teža: 1760 kg
3. nosilnost: 2 toni
4. vrednost: 4500 kron

Tovornjak so registrirali pri Okrajnem glavarstvu v Logatcu. Uradna oznaka (registrska tablica) je bila I 655. Poleg prej navedenih podatkov je morala rudniška direkcija posredovati še osebne podatke in vojaško obveznost voznika in sovoznika.

Novi rudniški tovornjak so po dobavi tudi zavarovali, in sicer pri zavarovalniški družbi Providentia na Dunaju.²⁴ Letna premija zavarovanja je bila 207 kron. V zavarovanje je bilo všteto zavarovanje tovornjaka, vsake posamezne osebe (ki je bila na tovornjaku) v primeru poškodbe ali celo smrti, poškodbe druge osebe ali eventualno njene smrti in poškodbe tuje imovine.

Rudniški ravnatelj Billek se je sredi leta 1911 začel zanimati še za nakup osebnega avtomobila.²⁵ Tovarna Saurer mu je poslala ponudbo. Billek je nato naslovil na ministrstvo za javna dela pismo, v katerem jim je obrazložil, da veliko potuje in to še vedno s konjsko vprego do železniške postaje v Logatcu ali Sv. Luciji. Ministrstvo mu je 22. septembra 1911²⁶ odobrilo takojšen nakup. Rudniška direkcija je svoj prvi osebni avtomobil naročila pri tovarni Saurer 24. novembra 1911²⁷ in ga prevzela 27. decembra na železniški postaji v Sv. Luciji²⁸. Pri Okrajnem glavarstvu v Logatcu je bil novi osebni avtomobil registriran z oznako I 659. Cena

¹⁵ ZAL RŽS delovodnik l. 1914 št. 1408.

¹⁶ ZAL RŽS delovodnik l. 1914 št. 1663.

¹⁷ ZAL RŽS CP fasc. 114 št. 2570.

¹⁸ ZAL RŽS BDA fasc. 451 št. 1088, 1356.

¹⁹ ZAL RŽS BDA fasc. 541 št. 2190.

²⁰ ZAL RŽS BDA fasc. 451 št. 2682.

²¹ ZAL RŽS BDA fasc. 451 št. 2343.

²² ZAL RŽS BDA fasc. 450 št. 3846.

²³ ZAL RŽS BDA fasc. 450 št. 3369.

²⁴ ZAL RŽS BDA fasc. 450 št. 3790.

²⁵ ZAL RŽS BDA fasc. 450 št. 3743.

²⁶ ZAL RŽS BDA fasc. 454 št. 4996.

²⁷ ZAL RŽS delovodnik l. 1911 št. 6584.

²⁸ ZAL RŽS delovodnik l. 1911 št. 7042.

osebnega avtomobila je bila 22.000 kron²⁹ in so ga zavarovali pri zavarovalniški družbi Providentia za 363,52 kron.³⁰ Očitno pa je osebni avtomobil imel že pnevmatike, saj je rudniška direkcija naročila pri družbi "Michelin Pneumatik" avtomobilske plašče in zračnice.³¹

Rudnik je imel zdaj en osebni avtomobil in en tovornjak, zato so potrebovali nove šoferje. Franc Koler je dobil vozniško dovoljenje 2. januarja 1912.³² Junija meseca 1912 sta dobila vozniško dovoljenje še Anton Poljanšek in Peter Zupančič.³³ Izpit sta delala prav tako kot Beričič in Koler pred članom Izpitne komisije iz Ljubljane ing. Schmidtom v Logatcu.³⁴ Okrajno glavarstvo je izdalo tudi vojaške dokumente za vozila in za vse rudniške šoferje, da bi jih v primeru vojne lahko mobilizirali. Leta 1914 je dobil vozniško dovoljenje Johan Bajt, leta 1916 pa še Leopold Svetličič in Josip Pivk.

V tem času pa je bilo po cestah že kar nekaj jeklenih konjičkov, zato je Okrajno glavarstvo v Logatcu poslalo rudniški direkciji "Policijski red", ki so ga morali zaradi varnosti upoštevati na vseh državnih cestah.³⁵

Z ministrstva za javna dela pa so dobili razglas, da se službena vozila in tovornjake ne sme uporabljati za osebni prevoz.³⁶ Kljub tej prepovedi je rudniška direkcija dobila anonimne prijave, da je šofer Alič prevažal druge osebe.³⁷ Šele v letu 1914 so lahko s službenim avtomobilom prevažali tudi druge osebe, vendar samo z izrecnim dovoljenjem ministrstva. Leta 1918 je ministrstvo dovolilo prevoz potnikov s službenimi vozili, vendar le v primeru, če je šlo za službene potrebe.³⁸ Za prevoz so morali potniki plačati 2 kroni za vožnjo in 3 krome za zavarovanje. Ko pa so ljudje v Idriji zvedeli, da se za civilne potrebe potnikov ne sme uporabljati tovornjakov, so se zbrali v gostilni Pri Črnem orlu. Po protestu 20. oktobra 1918 so izdali resolucijo,³⁹ ki se glasi: "Idrija ima 6 - 7000 prebivalcev, ki so tako ali drugače povezani z rudnikom in ima zato tudi poti izven Idrije. Mestna občina, ki ima poštno prevoze med Logatcem in Idrijo, se ne zanima za tak prevoz. Oba avta, ki jih ima občina, sta stalno v popravilu. Pa tudi, ko odpelje avto ob 4,30 popoldne iz Idrije se vrne šele naslednji dan nazaj. Ker pa v tem času ni nobenega vlaka ne vedo kaj delati in morajo čakati.

Prav tako pa se vozi 50 - 100 oseb dnevno; poštni avto pa zmore 10 - 12 oseb, ostali pa morajo peš 6 - 7 ur do Idrije. Kadar pa je veliko pošte ali pa se pošta prevažna s konjsko vprego, se ne more peljati nobena oseba. Zato apelirajo na oblasti, da je njihova dolžnost, da uredijo te stvari, drugače bodo 1. novembra 1918 stavkali."

Za vsak prevoz drugih oseb je moral ing. Billek napisati prošnjo ministrstvu za javna dela, pa četudi je šlo za inženirje Deželne vlade J. Hilberta, L. Bloudka in A. Houпка.⁴⁰ Ministrstvo je takim prošnjam povečini ugodilo.

Rudniška direkcija se je leta 1914 zanimala za nakup novega tovornjaka, kajti njihov prvi tovornjak je vojno ministrstvo mobiliziralo in je bil zato tudi večkrat pokvarjen. Rudniški ravnatelj Billek se je sprva obrnil na tovarno Saurer, če bi lahko kakor koli usposobili osebni avtomobil za prevoz premoga. Tovarna jim tega ni priporočala, zato jim je poslala ponudbo za dva nova tovornjaka, in sicer enega nosilnosti 4 tone s 35 konjskimi močmi ter drugega nosilnosti 5 ton s 50 konjskimi močmi.⁴¹ Pettonski tovornjak je imel namesto 38-zobatega venca že zavorni boben.⁴² Ministrstvo jim je odobrilo nakup 5-tonskega tovornjaka za ceno 28.800 kron.⁴³ Rudniška direkcija je prevzela novi tovornjak decembra 1914. Tovarna Saurer jim je zraven poslala še šoferja - inštruktorja in snežne verige. Registriran je bil pod oznako I 669. Tovornjaka so zavarovali pri zavarovalniški družbi Providentia za letno premijo 204 kron. Verjetno pa je bilo v tem času pomanjkanje bencina, saj se je rudniška direkcija zanimala, če lahko namesto bencina uporablja benzol. Tovarna jim tega ni dovolila.⁴⁴

Ponudba, ki jo je Rudnik dobil od tovarne "Grazer Waggon und Maschin Fabrik" iz Gradca, je bila zanimiva, ker so jim ponudili tovornjak z dizelskim motorjem.⁴⁵

Ing. Billek je novembra meseca 1915 ponovno prosil Ministrstvo za javna dela za nakup dveh novih tovornjakov.⁴⁶ Opozarjal jih je, da z novim tovornjakom ne morejo vsega prepeljati. Rudnik je imel za oskrbovanje Rudnika sicer še 12 konj, od tega dva bolna. Kljub vojnemu stanju so dnevno prišli na železniško postajo v Logatcu 3 vlaki s 16 do 18 stoti materiala, vendar jim ni uspelo vsega razvoziti. Billek se ni zavzemal za nakup novih konj ali volov, kot jim je svetovalo ministrstvo, temveč za nakup novih tovornjakov. Povedal jim je tudi, da se morajo v času mobilizacije njihovih

²⁹ ZAL RŽS delovodnik I. 1911 št. 7157.

³⁰ ZAL RŽS delovodnik I. 1912.

³¹ ZAL RŽS delovodnik I. 1912 št. 41 in 145.

³² ZAL RŽS delovodnik I. 1912 št. 29.

³³ ZAL RŽS delovodnik I. 1912 št. 3729.

³⁴ ZAL RŽS delovodnik I. 1912 št. 617.

³⁵ ZAL RŽS delovodnik I. 1913 št. 71.

³⁶ ZAL RŽS delovodnik I. 1913 št. 3460.

³⁷ ZAL RŽS delovodnik št. 4168.

³⁸ ZAL RŽS BDA fasc. 488, št. 6534.

³⁹ ZAL RŽS BDA fasc. 488, št. 6995.

⁴⁰ ZAL RŽS delovodnik I. 1914 št. 6885.

⁴¹ ZAL RŽS delovodnik I. 1914 št. 5698.

⁴² ZAL RŽS delovodnik I. 1914 št. 6475.

⁴³ ZAL RŽS delovodnik I. 1914 št. 6281.

⁴⁴ ZAL RŽS delovodnik I. 1915 št. 9, 53, 147.

⁴⁵ ZAL RŽS delovodnik I. 1914 št. 3793, 1914.

⁴⁶ ZAL RŽS BDA fasc. 459, št. 5892.

tovornjakov posluževati tovornjaka idrijskega trgovca Valentina Lapajnetu, ki ima nosilnost 4 tone. Lapajnetu morajo za to plačevati. Da bi nakup še bolj utemeljil za dejstvo, je navedel, da so se morali v proračunskem letu 1914/1915 odpraviti 2 milijonoma kron zaslužka od živega srebra in obenem skrbeti za 6000 prebivalcev Idrije. Poleg tega pa so morali vzdževati še vojaške objekte in oskrbovati vojno upravo.

Ministrstvo za javna dela jim je odobrilo nakup novega tovornjaka nosilnosti 5 ton s 35 konjskih sil pri tovarni Saurer.⁴⁷ Tega so izdelali v Švici, ker jim je na Dunaju zaradi mobilizacije primanjkovalo delovne sile. Tovornjak je imel avtomatski prekucnik, usnjene sedeže in streho. Cena je bila 25.000 švicarskih frankov in 3195,70 kron carinskih dajatev. Registrsko oznako je imel I 670 in je bil zavarovan pri zavarovalniški družbi Providentia za 364 kron letne premije.⁴⁸

Leta 1916 je tovarna "Puch-werke Automobil Gesellschaft" iz Gradca poslala rudniški direkciji ponudbo za nakup tovornjakov nosilnosti 3 tone s prikolicami.⁴⁹ Ministrstvo jim je odobrilo 95.700 kron denarja za nakup.⁵⁰ Ker pa je bilo to premalo, jim je tovarna Puch namesto 3-tonskih ponudila 2,5 tonske tovornjake in 1,5 tonske prikolice. Tovornjak je tehtal 3000 kg, prikolica pa 800 kg. Novi Puchovi tovornjaki so stali 76.500 kron in 9600 kron prikolice. Registrske oznake so bile I 671, I 672 in I 673.⁵¹ Zavarovanje Puchovih tovornjakov so zaupali zavarovalniški družbi Danubius na Dunaju za letno premijo 465 kron.

Rudniška direkcija s Puchovimi tovornjaki ni bila zadovoljna. Ministrstvu za javna dela so sporočili, da bodo tovornjake prodali. V obrazložitvi so jim napisali, da so slabše narejeni in da ne zmorejo izpeljati ostrih ovinkov v Zali. Med drugim so poudarili, da niso primerni za zimsko vožnjo, ker se hitreje kvarijo in s tem povečujejo stroške vzdrževanja.⁵² Puchov tovornjak z registrsko oznako I 672 so prodali tovarni bencina Mineraloelfabrik Drohobgez,⁵³ ostala dva tovornjaka z oznako I 671 in I 673 pa rudniški upravi Klausen in Jochberg pri Kitzbuechelu.

Ministrstvo za javna dela je rudniški direkciji namesto prodanih "puchov" odobrilo nakup dveh novih Saurerjevih tovornjakov.⁵⁴ Tovornjaka sta v Logatec prispela 22. septembra 1916. Registrsko oznako sta imela I 674 (št. vozniškega certifikata 6507/47) in I 675 (št. vozniškega certifikata

5954/373). Prvi je imel 30/35 konjskih moči, drugi pa 45/50, oba sta imela montirana gumijasta kolesa znamke Sambusto.⁵⁵ Tovornjaka so zavarovali pri zavarovalniški družbi Danubius za 310 kron letne premije.

S tem pa se motorizacija pri Rudniku še ni končala. Decembra 1916 je rudniška direkcija razmišljala o nakupu novega osebnega avtomobila. Čeprav ni ohranjeno spisovno gradivo, se da razbrati, da so januarja 1917 naročili nov osebni avtomobil znamke Saurer⁵⁶ s 50/60 konjskimi močmi. Novo osebno vozilo je imelo enako podvozje kot njihov prejšnji osebni avtomobil, vgradili so mu močnejši motor. Poleg tega so nanj tudi namestili majhno dvigalo, tako da so lahko z manjšimi posegi dobili iz osebnega avtomobila transportno vozilo ali obratno (dvigalo so odstranili in namestili karoserijo osebnega vozila).⁵⁷ Nosilnost avtomobila je bila 800 kg in je stal 14.001 krono. Eno gumijasto kolo je stalo 1400 kron, tako da so za vse 4 plačali 5600 kron. Avtomobil so dobili julija 1917. Tovarna jim je poslala bencinski certifikat in dovoljenje za uporabo vozila s številko motorja 1002. Vozilo je torej imelo 50 - 60 KS in na eno konjsko moč je porabilo 350 g bencina.

Splošni opis tega osebnega avtomobila je:⁵⁸

1. težak štirisedežni bencinski osebni avtomobil s spredaj vgrajenim motorjem in pokrovom v ameriškem stilu

2. ima štiricilindrični, štiritaktni eksplozijski motor s 50 - 60 KS, ki jih razvije pri 1000 obratih; premer cilindra je 130 mm in hod bata 150 mm

3. ima elektromagnetni obločni vžig sistema Eisman; motor se hladi preko hladilnika, ki ima obliko pletenega panja, ventilatorja, centrifugalne črpalke in ventilatorja na vztrajnik

4. prenos moči in naprava za vodenje: od motorne gredi skozi lamelno sklopko na menjalnik s 4 prestavami za vožnjo naprej in nazaj; od tod s pomočjo kardana na diferencial, vgrajen na osi zadnjih koles. Upravljanje je s pomočjo volana, s krmilnim drogrom in polžastim gonilom ireverzibilno in brez udarca na sprednja kolesa

5. ima tri zavore:

- nožna zavora, katere zavorni boben je na diferencialu

- ročna zavora na menjalniku (deluje na zadnja kolesa)

- motorna zavora tipa Saurer, ki deluje na menjalnik

6. razsvetljava in signalne naprave

- dva acetilenska žarometi

- 2 bencinski stranski luči

47 ZAL RŽS delovodnik I. 1915 št. 6389.

48 ZAL RŽS delovodnik I. 1916 št. 204.

49 ZAL RŽS delovodnik I. 1916 št. 9.

50 ZAL RŽS delovodnik I. 1916 št. 251.

51 ZAL RŽS delovodnik I. 1916 št. 1164.

52 ZAL RŽS BDA fasc. 478, št. 8168.

53 ZAL RŽS delovodnik I. 1916 št. 3047, 3850.

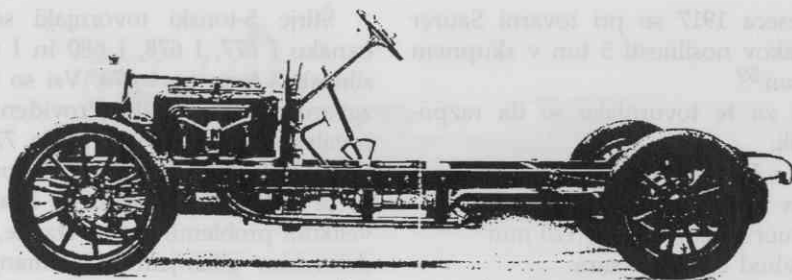
54 Isto kot opomba 55.

55 ZAL RŽS delovodnik I. 1916 št. 5306.

56 ZAL RŽS BDA, fasc. 469, št. 8.

57 ZAL RŽS BDA fasc. 471, št. 2045.

58 ZAL RŽS BDA fasc. 474, št. 4439.



An die

k.k.Bergdirektion

I d r i a .

Wir Bestätigen hiermit, dass das von uns gelieferte
Automobil mit der Erzeugungsnummer 1002, sowohl was die
maschinellen als auch die Sicherheitsvorrichtungen anbelangt
mit der genehmigten Type übereinstimmt.



Hochachtungsvoll

WIEN, am 6. Juli 1917.

Verkehrs-Abt.



Zl. 17683 ex 1917

Šasija Saurerjevega osebnega avtomobila z registrsko oznako XICA OO8 (serijska št. 1002)
(ZAL RŽS BDA fasc. 474, št. 4439)

- 1 petrolejska luč na strehi
- 1 hupa
- 1 signalna piščalka za visoki pritisk
- 7. - medosna razdalja: 3215 mm
- teža vozila (šasije): 1400 kg
- dolžina osne razdalje: 1420 mm
- širina platišč: spredaj 105 mm, zadaj 135 mm
- obloga na platiščih: pnevmatike
- dolžina vozila: 4375 mm
- širina vozila: 1650 mm
- višina vozila: 2000 mm
- 8. število in adhezijska teža zavrtnih koles je 1000 kg.

Tovarna Saurer je na certifikatu pripisala, da vozilo lahko doseže hitrost 45 km/h. Novi osebni avtomobil je rudniška direkcija registrirala pri Okrajnem glavarstvu v Logatcu pod registrsko oznako I 676.

Novembra meseca 1917 so pri tovarni Saurer naročili 5 tovornjakov nosilnosti 5 ton v skupnem znesku 282.500 kron.⁵⁹

Iz predračuna za te tovornjake se da razpoznati, kakšni so bili:

- nosilnost 5 ton s štiricilindričnim motorjem
 - motorne zavore in vplinjač patenta Saurer
 - cilindrični premer (premer valja) 120 mm
 - dvig cilindra (vhod bata) 180 mm
 - pri 1000 obratih razvije 45 konjskih moči
 - nosilnost 5000 - 6000 kg
 - potovalna hitrost 4, 7, 14, 20 km/h
 - vzvratna vožnja 4 km/h
 - pri polni obremenitvi zmore z gumijastimi kolesi 20% vzpon; z železnimi pa 50% manj
 - poraba goriva pri polni obremenitvi na suhi in ravni cesti z gumijastimi kolesi na 100 km je 60 kg; z železnimi kolesi pa 100% več
 - tovarna površina 3900 x 1800 mm
 - medosna razdalja 3900 mm
 - dolžina osne razdalje 1850 mm
 - teža šasije z gumami 3200 kg
 - skupna teža 4200 kg.
- Cena enega tovornjaka:
- šasija brez gum 47000 kron
 - most in vozniki sedež z odklopno stranico 3500 kron
 - streha za voznika 500 kron
 - osvetljava in signalizacija 500 kron
 - 1 garnitura leseno-železnih koles 3500 kron
 - 1 garnitura osnovnega platišča z železnim obo-dom in motorne zavore 3500 kron

Vse to zneske 56.500 kron, od tega je moral Rudnik plačati polovico ob naročilu, drugo polovico pa ob dobavi. Dobavni rok je bil 3 - 4 tedne. Tovornjaki so imeli enomesečni garancijski rok. Tovarna je za to ceno priložila tudi delovno orodje in rezervne dele.

Osvetljava in signali pri tovornjakih so bili:

- acetilenski žarometi
- pozicijske luči
- zadnje signalne luči
- hupa.

Rudniška direkcija je Ministrstvu za javna dela poslalo številčni prikaz, koliko tovara morajo prevoziti rudniški tovornjaki.⁶⁰ V 115-ih dneh (avgust, september, oktober, november l. 1917) so prevozili 20.205,25 stotov, kar pomeni 176 stotov na dan. S tem so hoteli prepričati ministrstvo za nakup novih tovornjakov. Ministrstvo jim je nakup odobrilo.⁶¹

Poleg petih 5-tonskih tovornjakov so decembra 1917 naročili še en 3-tonski tovornjak znamke Saurer.

Štirje 5-tonski tovornjaki so imeli registrsko oznako I 677, I 678, I 680 in I 681, tovornjak nosilnosti 3 tone pa I 679. Vsi so bili zavarovani pri zavarovalniški družbi Providentia. Skupna zavarovalniška premija je znašala 777,04 krone.⁶² Peti 5-tonski tovornjak je Rudnik prevzel kasneje, saj se je tovarna Saurer sredi leta 1918 ukvarjala z velikimi problemi, kot so stavke, vpoklici v vojsko, delavskim gibanjem in pomanjkanjem premoga. Tovarna Saurer je rudniški direkciji 28. oktobra 1918 sporočila, da je tovornjak že narejen, vendar so imeli tedaj težave zaradi prevoza po železnici.⁶³

Med spisovnim gradivom pa sem našla tudi edina certifikata tovornjakov z registrsko oznako I 679 in I 680. Zato se mi zdi smiselno predstaviti enega, in sicer tehnični opis tovornjaka z registrsko oznako I 680:

1. tehnični opis vozila:

a. splošni opis vozila:

tovornjak s spredaj vgrajenim motorjem

b. štiricilindrični štiritačni motor, ki razvije pri 800/1000 obratih 35 konjskih moči.

c. elektromagnetni vžig sistema Eisemann in rezervni baterijski vžig, vodno hlajenje preko hladilnika iz lamelnih lističev; s centrifugalno črpalko in ventilatorjem

d. prenos moči gre od motorne gredi z usnjeno stožčasto sklopko preko menjalnika s 4 prestavami (zadnja ima direktni prenos) in enim vmesnim zobnikom za vzvratno vožnjo; od tod gre s stožčastim zobnikom na diferencial in z verigo na zadnja kolesa; ireverzibilni prenos na sprednja kolesa

e. ima 3 vrste zavor: 1. ročna zavora na zadnje kolo, 2. nožna zavora na diferencialno gred 3. motorna zavora sistema Saurer, ki se sproži z ročico ob volanu

f. razsvetljava in signalizacija

- 2 acetilenska žarometi
- 2 smerokaza
- 1 zgornja svetilka (na strehi)
- 1 hupa

g. 1. medosna razdalja 3949 mm

2. teža vozila šasija 2400 kg s karoserijo 3400 kg

3. kolotek spredaj 1675 mm, zadaj 1710 mm

4. širina platišč sprednjih 870 x 100, zadnjih 1060 x 2 x 120 mm

5. obloga platišč polne gume, zadaj dvojna polna guma

6. dolžina 5700 mm

7. širina 2000 mm

8. višina šasije 770 mm

h. število in adhezijška teža zavrtih koles: 2 cca 1500 kg.

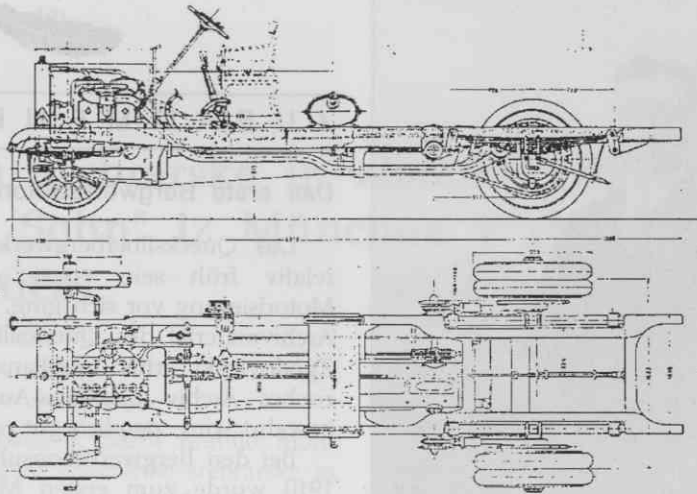
⁵⁹ ZAL RŽS BDA fasc. 478, št. 8112.

⁶⁰ ZAL RŽS BDA fasc. 478, št. 7978.

⁶¹ ZAL RŽS BDA fasc. 479 št. 8387.

⁶² ZAL RŽS BDA fasc. 486 št. 5408 in 5489.

⁶³ ZAL RŽS BDA fasc. 488 št. 7032.



An die

K.k. BERG DIREKTION

I D R I J A

Wir bestätigen hiermit, dass das von uns gelieferte Last-Automobile mit der Erzeugungsnummer 50045/5083 sowohl was die maschinellen als auch die Sicherheitsvorrichtungen anbelangt mit der genehmigten Type Übereinstimmt. Der Hub ist 180, Bohrung 120, PS 45/50.

Hochachtungsvoll

V.G. 450.

SAURER-WERK
GESELLSCHAFT

Wien, 12. Dezember 1917.

Fotokopija zadnje strani certifikata - skice tovornjaka s proizvodno št. 50045/5083, registrska št. I 680 (ZAL RŽS BDA fasc. 480, št. 113)

Pri tem tovornjaku so še napisali, da je premer cilindra 120 mm in hod bata 180 mm in da doseže maksimalno 45/50 konjskih moči ter na eno konjsko moč na uro porabi 350 g bencina.

V zaključku naj napišem še seznam vseh avtomobilov, ki jih je Rudniku imel. Ob prihodu Italijanov v Idrijo je morala rudniška direkcija posredovati italijanskemu poročniku Josipu Carneliju seznam vseh avtomobilov, ki so bili takrat v uporabi. Ing. Šotola je 14. januarja naredil seznam 13-ih avtomobilov:⁶⁴

	HP 45/50,	št.	reg.	
1.	SAURER	motorja 50045/5083	oznaka	I 680
2.	"	HP 45/50	" 50044/5081	" I 678
3.	"	HP 45/50	" 4854/525	" I 669
4.	"	HP 30/35	" 3207/510	" I 670
5.	"	HP 30/35	" 5954/373	" I 675
6.	"	HP 45/50	" 50041/580	" I 677
7.	"	HP 45/50	" 50056/5101	" I 681
8.	"	HP 45/50	" 6507/47	" I 674
9.	"	HP 40/45	" 10474/3258	" I 679
10.	"	HP 30/35	" 721/ -	" I 659
11.	"	HP 45/50	" -----	" XICA 001
12.	"	HP 50/60	" 1002	" XICA 008
13.	PUCH	HP 14/38	" 1397	" XICA 009

⁶⁴ ZAL RŽS BDA fasc. 480, št. 113.



*Rudniški šofer Franc Kolenc
(fotografija je last Ludvika Kovačiča)*

Puchov osebni avtomobil s številko motorja 1397 in registrsko oznako XICA 009 je imel 14/38 konjskih sil. Tehnični podatki o tem avtomobilu nam niso znani, ker je bil avtomobil Rudniku dan kot vojni material nemške vojske. Poročnik Carnevali je poleg tega avtomobila prevzel 17. januarja 1919 še dva Puchova osebna avtomobila, in sicer s številka motorja 1292 in 7119 ter s 14/38 konjskimi silami. Prav tako sta bila dobljena od nemške vojske in po vsej verjetnosti tudi nekaj časa v uporabi pri Rudniku.⁶⁵ Kraljevski komisar idrijskega rudnika je 23. septembra 1920 poslal rudniškemu uradu v Trst dopis, v katerem jim je sporočil, da je bil vojaški osebni avtomobil znamke Puch oddan v erarično-rudniško uporabo že leta 1919.⁶⁶

Na koncu naj omenim, da so pri Rudniku leta 1918 dobili še en Saurerjev tovornjak, ki je imel motor s 45/50 konjskimi silami in registrsko oznako XICA 001. Bil je prav tako kot Puchovi osebni avtomobili vojni material.⁶⁷

ZUSAMMENFASSUNG

Das erste Bergwerksautomobil in Idrija

Das Quecksilberbergwerk Idrija (Idria) kaufte relativ früh sein erstes Automobil. Wie die Motorisierung vor sich ging, läßt sich mithilfe von Archivmaterial des Quecksilberbergwerks, das im Zgodovinski arhiv Ljubljana-Enota Idrija (Historisches Archiv Ljubljana-Außenstelle Idrija) aufbewahrt wird, ziemlich gut rekonstruieren.

Bei den Bergwerkskonsultationen am 16. April 1910 wurde zum ersten Mal der Ankauf eines Automobils zum Zwecke der Versorgung des Bergwerks selbst und der Menschen in Idrija allgemein in Erwägung gezogen. Verschiedene Automobilwerke schickten ihre Angebote nach Idrija. Von den eingegangenen Angeboten entschied sich die Bergwerksverwaltung für den Ankauf eines in Wien hergestellten Lastkraftwagens der Marke Saurer. Der erste LKW-Fahrer war Franc Alič, der auf Verlangen des Herstellers zur Schulung nach Wien geschickt wurde, wo er nach einem Monat seinen Führerschein machte. Ende des Jahres 1911 bestellte das Bergwerk noch einen PKW, ebenso der Marke Saurer, der anschließend vom Bergwerksdirektor für seine Dienstfahrten benutzt wurde.

Kurz nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurde der LKW für Zivilbedürfnisse der Armee beschlagnahmt, deswegen überlegte man im Bergwerk die Anschaffung eines neuen LKW. Das Ministerium für öffentliche Arbeiten genehmigte den Ankauf zweier LKWs der Marke Saurer. Trotz Kriegszustandes mußte das Bergwerk immer mehr Material von der Eisenbahnstation Logatec (Loitsch) nach Idrija befördern. Der Bedarf an neuen Beförderungsmitteln wuchs und bereits im Jahre 1916 fuhren LKWs der Marke Puch durch Idrija. Doch letztere waren für die schlechten Straßen in Idrija nicht geeignet, und die Bergwerksverwaltung verkaufte sie. An ihrer Stelle bestellte sie wieder sieben neue LKWs der Marke Saurer, zwei in demselben Jahr, fünf im Jahre 1917. Auch der Bergwerksdirektor wollte hinter der Entwicklung der Automobilindustrie nicht zurückbleiben und schaffte sich im Jahre 1917 einen neuen PKW der Marke Saurer an mit einem stärkeren Motor. Am Ende des Ersten Weltkriegs, als Idrija durch die Italiener besetzt wurde, mußte die Bergwerksdirektion für den zuständigen italienischen Leutnant ein Verzeichnis aller damals fahrbereiten Fahrzeuge zusammenstellen. Aus diesem Verzeichnis geht hervor, daß das Bergwerk 13 Fahrzeuge besaß.

⁶⁵ ZAL RŽS BDA fasc. 489, št. 114.

⁶⁶ ZAL RŽS BDA fasc. 494, št. 2112.

⁶⁷ Isto kot opomba št. 69.