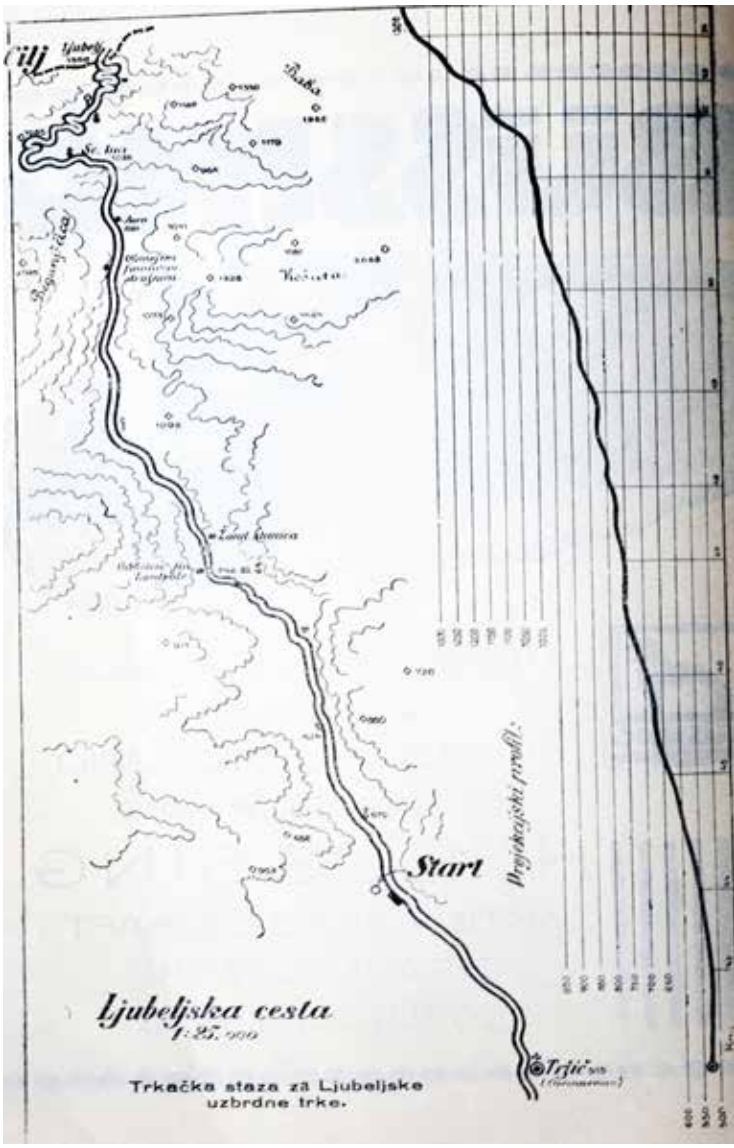
AMARCORD

# PRVE LJUBELJSKE DIRKE

Bruno Coga, Codelli klub Ljubljana

**Uvod**

V letih od 1910. pa tja do začetka 1. svetovne vojne, to se pravi do vključno leta 1914, so člani Cesarsko – kraljevega avstrijskega avtomobilskega kluba priredili pet 6- do 10-dnevnih, od približno 1.500 km do 3.500 km dolgih vztrajnostnih avtomobilskih tekem pod imenom »Alpenfahrt«. Udeleženci so morali v okviru teh preizkušenj s svojimi vozili premagati kar nekaj še dandanes zahtevnih prelazov v avstrijskih, italijanskih, švicarskih in končno še v slovenskih Alpah.
Pri slednjih so pri organizaciji dveh voženj čez Ljubeljski prelaz in še dlje po Kranjskem v letih 1911 in 1914 sodelovali tudi člani takrat novonastalega Kranjskega avtomobilskega kluba (1909).
Prireditev je v tistih časih veljala za skoraj najtršo preizkušnjo še skoraj pionirske avtomobilistične mehanike in človeške vztrajnosti. Zagotovo so o vseh teh predvojnih izzivih šest let pozneje razmišljali tudi po večini nekdanji člani Kranjskega avtomobilskega kluba, po novem zdaj že člani Jugoslovanskega avtomobilskega kluba za Slovenijo (1920), ki so se nekaj malega zatem prelevili v člane Avtomobilskega kluba Kraljevine SHS s sekcijama v Ljubljani (1924) in v Mariboru (1925).




LJUBELJ 1926, TEKMOVALNA PROGA

leta 1920 organizirali 2- dnevno »propagandno« vožnjo na Koroško (šlo je za domoljubno akcijo pred napovedanim Koroškim plebiscitom oktobra leta 1920), v bistvu pa je bilo to potovanje z avtomobili iz Ljubljane čez Jezersko v Velikovec, Celovec ter Borovlje na Ljubelj in spet nazaj v Ljubljano. Pred omenjeno vožnjo sta v tedniku Sport julija, oziroma avgusta 1920 v poduk potencialnim udeležencem izšla članka z naslovom »Ljubeljska cesta«, ki ga je podpisal znani smučar in potopisec Rudolf Badjura in kot odgovor nanj še članek z naslovom »Avtomobili in Ljubelj«, ki ga je avtor podpisal s kraticami Dr. Bl. Preberimo si nekaj navajanj in poudarkov iz teh člankov:

LJUBELJ 1926, E. ROSA, RUDGE-WHITWORTH PRED ŠTARTOM

»Oglejmo si danes pot čez Ljubelj, t.j. najvišjo alpsko cesto, ki se prevali nekako preko sredine Karavank iz juga na sever in ima do malega skoro ravno smer: Kranj – Vrbsko jezero.

LJUBELJ 1926, RADO HRIBAR, ŠTARTER

LJUBELJ 1926, TELEFONIST SE PRI DELU GREJE S SLIVOVKO

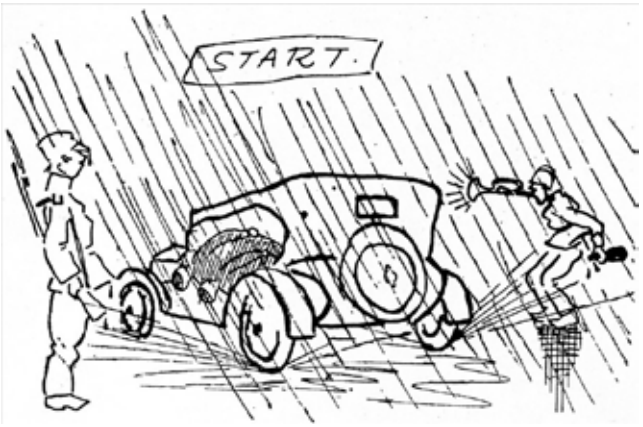
Ta lepa cesta se odboči v severnem delu slikovito ležečega Kranja od Jezerske ceste v levo in steče po krasni planoti skozi vas Naklo, Duplje in Križe z divnim razgledom na Karavanke in Julijske Alpe v »slovenski Birmingham«, v naš Tržič. Odondot se vzpne cesta ob strmem levem pobočju nad jarkom Mošenika ter dospe skozi Deševno v spodnji del (650m) eno uro dolge vasi Sv. Ana, ki leži v lepem gorskem kotlu, med Ljubelom (1366m), Begunjščico (2063m) in Vel. Vrhom (2088m) v Košuti. Dotod je cesta le neznatno napeta in ne kaže posebnih zanimivosti. Višje zgoraj med posameznimi rudniškimi hišami, kjer so kopali pred leti živo srebro, nad kilometrskim kamnom 50 pa se začne pot jajčje vzpenjati med lepimi gorskimi scenerijami skozi ozko zanimivo sotesko med Begunjščico in Košuto. Krasen je pogled na visoko skalovje, razrita korita in plazove, ki s cvetjem in planinsko floro sežejo prav do ceste! Iz soteske zavije cesta v desno v velikem ovinku v zgornji del Sv. Ane 1026m, slikovit gorski okrešelj! Tu stoji mična cerkvica, poleg nje Bornova vila in nekaj drugih gospodarskih poslopij. Iz senožeti nad cerkvico je posebno krasen pogled na čarovito Begunjščico in Košuto s širokimi meli in prepadnimi grebeni.

Odtod dalje se dviga cesta v 16 ključih (napetost do 23˚ - le za avtomobile z nad 15 HP!-) na Ljubeljski prelaz 1366m. Vrh prelaza, kjer se prevali pot na koroško stran, stojita ob cesti dva velika obeliska z latinskimi napisi v spomin na cesarja Karla VI., za čigar vlade se je popravila Ljubeljska cesta l. 1728. Cesta pa ne datira šele od tega leta, temveč že izza rimskih časov, ki so imeli tod zvezo na Virunum na Gosposvetskem polju. »

»V zanimivem članku o naši najvišji alpski cesti v 2. številki »Sporta« čitamo, da je pot čez Ljubelj priporočljiva le za avtomobile nad 15HP. Imenovani članek obenem navaja, da ima ta cesta napetost do 23˚.

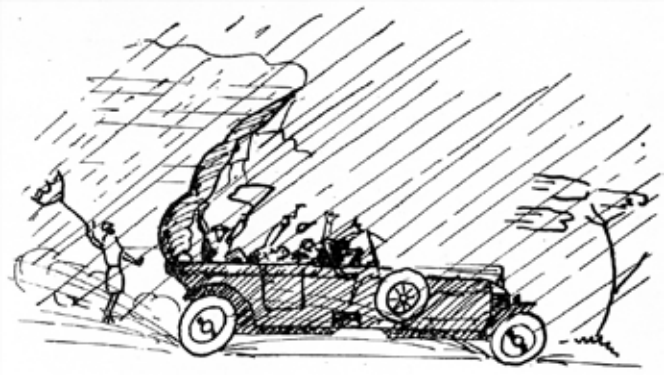
Po merodajni knjigi dr. Egona Königa »Automobile Touring Book of the Austrian Alps«, naj mimogrede pojasnim, da ima koroška stran Ljubelja napetost 23˚, kranjska stran pa celo do 29˚, tako da je Ljubelj res ena

najtežjih strmin za avtomobile. V navodilu za propagandni izlet avtomobilnega kluba na Koroško pa je celo povedano, da pot čez Ljubelj ni za avtomobile pod 30HP. Že ta dva podatka nam kažeta, da so take označbe vedno nekaj relativnega in da zgolj z navedbo HP nikdar ne moremo reči, ali pride kak avtomobil čez goré ali ne.




LJUBELJ 1926, ALFONS MALLY Z LANCIO LAMBDO NA ŠTARTU

Konjske sile motorja izračunamo, kakor znano, iz prostornin cilindra in iz dviganja bata, toda konjske sile same na sebi nam glede vožnje navkreber ničesar ne povedo. Poleg konjske sile se je vedno ozirati na težo avtomobila, na njegove prestave in na hladilnik; slednjič pa je vprašanje, ali pride kak avtomobil čez daljši strmi klanec, vedno le stvar praktične preizkušnje. Tako bi avtomobil, tudi če bi imel 100HP, ne prišel čez strmo cesto, ako bi ne imel nikake prestave, ker bi kolesa na tleh ne našla potrebne opore in bi se na mestu vrtela, ne da bi spravila voz naprej. Da se temu izognemo, so se ravno vpeljale prestave, s katerimi na eni strani reguliramo hitrost vožnje, na drugi strani pa dvignemo motorjevo silo …



LJUBELJ 1926, ZADNJEMU AVTU NA SPUSTU V DOLINO (TI.IM. METLIJ SUNEK VETRA RAZTRGA STREHO

Kakor torej vidimo, je usposobljenost avtomobilov za vožnjo navkreber odvisna od več momentov, ki pa morajo biti eden drugemu tako prilagodeni, da se da vprašanje, ali pride posamezni voz čez zelo strme klance, kakor jih imamo na pr. na Ljubelju, vedno le rešiti s praktično preizkušnjo. Avtomobilne kroge bo morebiti zanimalo, da sem prišel kot gledalec alpske avtomobilske tekme leta 1914. z dvosedežnim »Wanderer« tandem – avtomobilom, ki je imel 5/12HP in brez vozačev in prtljage približno 500kg teže, lahko na vrh Ljubelja. Svojega sopotnika sem pač moral pustiti izstopiti že po prvih serpentinah, ker sem videl, da bi popolnoma obteženi voz ne prišel do vrha. Sam sem se potem lahko peljal do studenca pod vrhom, kjer sem menjal vodo v hladilniku, ki je bila pač vroča, a ni vrela. Nato sem krenil do vrha …

… Včasih je vožnja navkreber tudi stvar izkušenosti in izvežbanosti dotičnega šoferja. Tik pred alpsko tekmo leta 1914. je neki ljubljanski trgovec hotel kupiti znani amerikanski »Ford« - avto, stavil pa je pogoj, da mora z lahkoto priti čez Ljubelj. Nek znan ljubljanski strokovnjak, ki se je kot vozač z uspehom udeležil mednarodnih dirk in čigar tvrdka je baš tedaj prevzela zastopstvo »Fordov«, zasede voz in je hotel iz Ljubljane v enem tiru na vrh Ljubelja. Toda že po prvih serpentinah je »Fordu« zmanjkalo sape, tako da se je moral vrniti. Kupec je bil seveda razočaran in kupčija se je grozila razbiti. Ko to izve po naključju v Ljubljani navzoči ameriški zastopnik »Ford« tovarne, zasede on voz, se pelje do Sv. Ane, kjer počaka, da se je motor ohladil in menja vodo. Hajd nato v brzem tempu čez vrh Ljubelja, kar pač pripušča primerno urejena najmanjša prestava »Ford« avtomobilov. Ti vozovi imajo pač svoje posebnosti, predvsem čisto drugačno vžigalno pripravo, kakor je pri avtomobilih sicer običajna in te posebnosti je treba poznati, če naj voz pokaže vse svoje sile. Tako vidimo, od kolko raznih momentov in naključij je odvisna vožnja v gorò in da za nje presojo nikakor niso merodajne zgolj konjske sile.«

ZADNJI (DEUTSCHE) ALPENFAHRT PRED 2. SVETOVNO VOJNO (1939). TRIJE BMW 328 PRED ŠTARTOM NA LJUBELJSKI PRELAZ

**Ljubeljske dirke leta 1926 ...**

Na začetku avgusta leta 1926 je ljubljanska sekcija Avtomobilskega kluba Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev na 10-kilometrski progi med Sv. Ano nad Tržičem (548 m/nm) in Ljubeljskim sedlom (1.366 m/nm) pripravilo avto-moto dirke, ki pa so zares bile dirke le za dva avtomobila. Za vse ostale udeležence je bilo to tekmovanje t.im. »ocenjevalna vožnja«. Več o tej posebnosti ali eksperimentu, kot so nekateri tedanji komentatorji poimenovali ta dogodek, bom napisal nekaj pozneje. Najprej pa poglejmo, kaj je neimenovani časnikar mesečnika Auto, Vestnika Automobilskega kluba kraljevine SHS, Sekcija Ljubljana, v majski številki leta 1926 zapisal novega o vožnji na Ljubeljski prelaz:

»Z automobilom na Ljubelj (1368m)
Ljubelj, nekdaj strah vseh automobilistov, kdo od naše bencinske bratovščine že ni čul o njem?
Dejstvo, da vodi iz Ljubljane, osrčja Slovenije, v Celovec, osrčje Koroške, najkrajša možna pot ravno preko Tržiča čez Ljubelj, ga je napravilo že zdavnaj za važno prometno točko.
... Za nas Ljubljančane tvori zbog svoje kratke oddaljenosti nad vse lepo in tudi automobilsko-sportno zelo zanimivo izletno točko, vsaj smo z automobilom v pičli uri v Tržiču (515m/nm), posebno, ker nam še dosti lepa gorenjska cesta omogoča malo pospešiti brzino ...
... Pri gorenjem koncu Sv. Ane se šele začne pravi Ljubelj. Cesta, ki je dotlej vodila skoz dolino ali sotesko se pomakne na gorsko pobočje. Izvedena v 13 večjih ali manjših ovinkih z visokim vzponom, se bliža vedno bolj in bolj našemu cilju. Auto pa počne polagoma malo hropeti. S pedali in brzinami tu ni treba več dosti orgljati ...
... Vrh Ljubelja pa trpi žalibog na pomanjkljivosti, da nima nobene gostilne. Ker nam je pri prvi vožnji vendar postalo nekoliko vroče in vročina, kakor pravijo žejo dela, jo odrinemo polagoma nazaj, kajti »automobilski strah« smo premagali. Toda tudi ta strah je za moderni auto tak, kakor so vsi drugi strahovi: sredi je votel, zunaj pa nič ni. Ljubelj je bil težak za automobile v oni dobi, ko je bil vozač tekom vožnje bolj ključavničar in mehanik, nego šofer, ni pa več težak za današnja moderna vozila, zgrajena po principih moderne tehnike in naj ima vozilo malo ali veliko konjskih sil. Merodajna sta le pravilna obtežba in pravilno zalaganje motorja s plinom.«

Že pod podnaslovom sem omenil, da je šlo pri prvi ljubeljski dirki za nekakšno »handicap« tekmovanje, kjer ni zmagal tisti, ki je najhitreje privozil do cilja na Ljubeljskem sedlu, ampak tisti, ki je to storil z najcenejšim vozilom, oziroma z najvišjim številom doseženih točk. Motocikle so razdelili na 9 cenovnih razredov, od tega so bili razredi od 1 do 5 namenjeni »enotirnim« motorjem, razredi od 6 do 9 pa »dvotirnim« s priklopnim vozom. Glede

na vrednost motocikla so tekmovalci pred startom prejeli izhodiščne točke v razmerju 1:10 (enotirna vozila), oziroma 1:8 (»dvotirna« s priklopnim vozom). Pri avtomobilih je bilo podobno. Razdelili so jih na 9 kategorij, pri čemer se je prvih 6 kategorij med seboj ločilo glede na vrednost vozil v razmerju 1 (najdražji avtomobili) : 5 (najcenejši avtomobili), kategorije od 7 do 9 pa so bile namenjene dirkalnim avtomobilom, kjer ni odločala vrednost vozila, ampak prostornina motorja (do 1.200 ccm, do 2.000 ccm in nad 2.000 ccm), ter doseženi čas vožnje. Vsaki kategoriji tekmovalcev so določili maksimalni čas, v katerem so morali doseči cilj. Če so prispeli prej, so zato prejeli po 1 dodatno točko za vsako minuto, če pa so zamujali, so jim za vsako minuto odšteli po 2 točki. Pri dirkalnih avtomobilih pa je vsako preseganje predpisanega časovnega limita pomenilo diskvalifikacijo. Poleg časovnih bonusov s same »dirke« so lahko tekmovalci pomembne dodatne točke dobili z dodatnim sopotnikom ali z dodatnim tovorom, ki je moral tehtati vsaj 60 kg. Negativne, oziroma kazenske točke pa so bile tekmovalcem dodeljene v primerih »postankov«, »hoje vozača ob motociklu«, »ko sovozač rine motocikel«, »ko obligatorni sovozač hodi ob motociklu«, »ko ima avto odprt pokrov motorja«, »v primeru dolivanja vode/ olja«, »ko voda na cilju kuha« itd. Skratka, očitno je šlo za dokaj zapleteno formulo, ki morda že v izhodišču ni bila poštena do tekmovalcev s starejšimi vozili, kjer je vrednost, kot najbolj bistveni kriterij točkovanja, določila posebna komisija na osnovi cene primerljivega novega vozila na trgu kraljevine SHS. Najbrž je to formulo vsilil glavni sponzor prireditve Jugo Auto iz Ljubljane, ki je zastopal vozila znamke Ford!

Na tekmovanje se je prijavilo 44 tekmovalcev, od tega je bilo 9 motoristov, 22 turističnih avtomobilov, 11 športnih avtomobilov in 2 dirkalca.

Na dan prireditve, v nedeljo, 8. avgusta 1926 pa je bilo vreme kot nalašč izjemno slabo. Tako je na vrhu Ljubelja padal celo sneg. V časniku Jutro je bil dva dni pozneje s slabim vremenom v zvezi objavljen nosilni članek z naslovom »Sneg, mraz in usodne poplave sredi avgusta«, s podnaslovi »Strašna toča v ptujski okolici«, »Snežni zameti v planinah«, »Poplava, kakršne ne pomnijo« in »Strahotne ure v Zagrebu«. Zaradi neurja in razmočenih tal se je med Lazami in Zalogom pri Ljubljani utrgal zemeljski plaz in zasul železniško progo, tako da se je zaradi tega celo iztiril brzovlak, ki je bil na vožnji z Dunaja v Trst.

Ker je torej med ljubeljsko dirko ves čas deževalo in snežilo, so tudi najbolj navdušeni fotografi svoje fotoaparate poskrili na varno. Uredništvu Auta, Vestnika ljubljanske sekcije avtokluba kraljevine SHS je tako od njih uspelo dobiti le dve za silo uporabni fotografiji. Da pa bi čar dirke vseeno približali tudi tistim, ki je niso obiskali, so prostor v časopisu odstopili neznanemu karikaturistu, ki je "premočen do kože in zasnežen do pasu v roki vihtel svoj svinčnik". Njegovih pet risb objavljam v galeriji slik.

O samem tekmovanju pa so v Jutru in Autu poročali takole:

»Včerajšnji dan je pričel z dežjem in nevihto. Kljub neurju je iz Ljubljane odšlo že na vse zgodaj zjutraj mnogo avtomobilov. Posebni vlak, ki je šel iz Ljubljane, je pripeljal polno gledalcev v Tržič. Neurje je bilo čez dalje hujše, na Tržiški glavni cesti se je zbralo polno avtomobilov, ki so stali v dolgih kolonah ob cestnem robu.

LJUBELJ 1926, KRALJEVI ŠOTOR. DESNO DVORNI ROLLS ROYCE

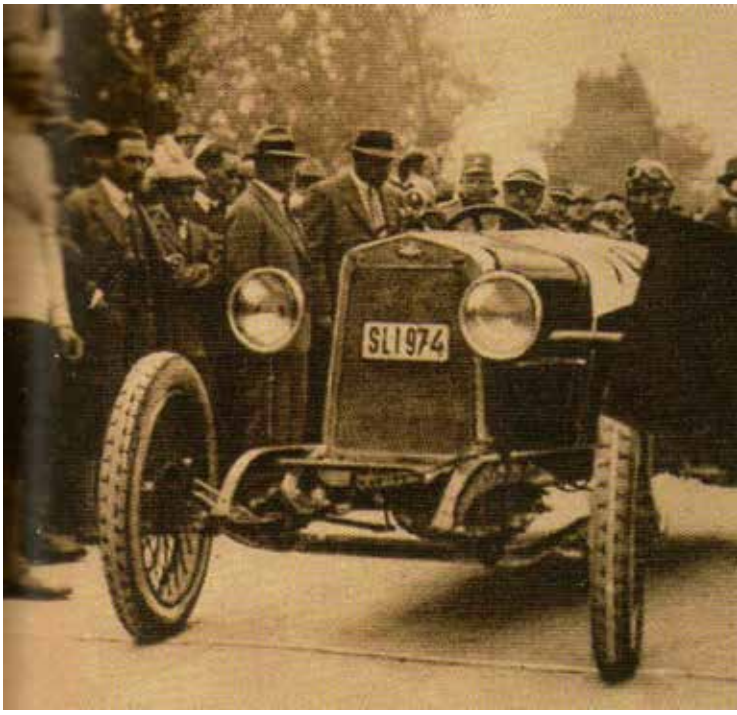
Med avtomobili so hodili že v jutranjih urah totalno premočeni funkcijonarji in žandarji ter gasilsko moštvo, ki je opravljalo prometno službo. Neurje je postajalo vedno večje, lilo je curkoma. Na vrhu Ljubelja postavljeni šotor za kralja je grozil odleteti v dolino in ob 9.30 je pričelo mesti in snežiti. Vzlic temu, da je bil kralj opozorjen na strašno neurje je prispel točno ob 10. s kraljico v spremstvu gen. Hadžiča v Tržič, kjer ga je pozdravil tamošnji župan g. Lončar. Takoj sta se Veličanstvi odpeljali na start, kjer sta ju pričakovala predsednik Avtokluba Ljubljana g. Avg. Praprotnik in podpredsednik dr. Ciril Pavlin, ki sta se odpeljala s svojima avtomobiloma delat pot kraljevim vozovom. Za 20 minut so bili kraljevi avtomobili z visokima gostoma na vrhu Ljubelja, kjer ju je sprejel klubov podpredsednik dr. Born skupno z velikim županom dr. Baltičem in delegacije iz sosedne Avstrije, podpredsednik Avtomobilskega kluba v Celovcu ...

LJUBELJ 1926, KRALJICA MARIJA S FIATOM 509 NA SEDLU. NA LEVI JE ZADEK SENECHALA ZAGREBČANA RUPERTA SOTLERJA

... Kmalu ko sta kralj in kraljica prispela na cilj se je pričel baš izpreminjati dež v točo in sneg. Kraljevska dvojica se ni podala v pripravljeni šotor, marveč je z izrednim zanimanjem na prostem izpostavljena neurju sledila tekmi. Zlasti se je zanimal kralj za dosežene čase. Takoj ko so dospeli na cilj motociklisti, je zahteval rezultate ter se o njih živahno razgovarjal s funkcijonarji in pohvalil vodstvo dirke ...

... »To meni svidja, da se utakmica vrši i o takvom vremenu, to je sportski!« S temi besedami je Nj. Veličanstvo, presvitli naš Kralj, najbolje označil ne samo pogoje, pod katerimi se je vršila 8. avgusta naša prva gorska ocenjevalna vožnja na Ljubelj, temveč tudi njene uspehe ...

... Ko so začeli prihajati na cilj avtomobili, je kazala kraljica živo zanimanje in spraševala funkcijonarje za čase. Pripomniti je, da je kraljica sama že prevozila v soboto s svojim Fiat 509 tekmovalno progo. Spoznala je po hladiču vsak avtomobil. Dež je naletaval v dolini, na vrhu je medel sneg in termometer je kazal - 2 stop. C. Veličanstvi s suito ter funkcijonarji kluba, ki so imeli službo na cilju, so bili vsi zasneženi, funkcijonarji na startu pa do kože premočeni. Vozači so zdržali z brezprimerno bravuro vse vremenske nezgode; na cilju se je ob prihodu vsakega konkurenta razvila živa debata ...




ANSALDO LJUBLJANČANA WILLYJA STREHLERJA (SLIKANO NA LJUBELJU 1927)

... Prišel je zanimiv moment prihoda matadorja Mallyja, ki je vozil izvrstni čas 11 minut 50 sekund s svojim Lancia Lambda. Sneg, toča, Lancia in Mally so prileteli na cilj kakor neurje, blisk in grom ga je pozdravil. Baš pred ciljem, niti 2 metra pred ciljno točko mu poči pnevmatika na zadnjem levem kolesu in obsuje gledalce in funkcijonarje s točo peska in blata ...

... Ob 14. uri se je tekma zaključila. Startalo

je 25 avtomobilov in 9 motornih koles, torej rekordno število vozil, ki ga Targa Florio, niti Bratislava-Horište nista dosegla ...«.

Zvečer se je v svojih prostorih v Kazini v Ljubljani sestala športno tehnična komisija avtokluba in ugotovila sledeče rezultate:

Motoma kolesa:
II. kategorija: 1. Rudolf Zaloker (Ljubljana), Monet-Goyon, 37 točk, 13.10 min; 2. Fran Anderlič (Ljubljana), BSA, 33 točk, 17 min.
III. kategorija: 1. Ivan Kenda (Ljubljana), Rudge-Whitworth, 33 točk, 13 min; 2. Josip Pogačar (Ljubljana), AJS, 10 točk, 16 min.
IV. kategorija: 1. Bora Miči (Beograd), Sarolea, 19 točk, 12.30 min; 2. Dr. Uhlich (Rimske toplice), Triumph, 19 točk, 13 min.
VI. kategorija: 1. Roman Golebiowsky (Ljubljana), BSA s prikolico, 65 točk, 15 min.
VII. kategorija: 1. E. Rosa, Rudge-Whitworth s prikolico, 44 točk, 16 min.
VIII. kategorija: 1. Karol Čamernik, BSA s prikolico, 43 točk, 16.30 min.
Avtomobili:
I. kategorija: 1. ing. Stanko Bloudek (Ljubljana), Ford z »Rückstell« 4 brzinami in vodno sesalko, 71 točk, 23.40 min; 2. Sladko Kardoš (Ljubljana), Opel, 0 točk, 31.40 min; 3. Karl Abraham (Ljubljana), Amilcar 43 točk, 20.10 min.
II. kategorija: 1. I. Wermirowsky (Rogaška Slatina), Tatra, 88 točk, 16.55 min; 2. Boris Treo (Ljubljana), Chevrolet, 86 točk, 18.30 min; 3. August Stoinschegg (Rogaška Slatina), Tatra, 81 točk, 23.50 min; 4. Miroslav Urbas (Ljubljana), Chevrolet, 73 točk, 21.50 min; 5. August Stoinschegg (Rogaška Slatina), Tatra, 68 točk, 26.40 min; 5. Hans Stoinschegg (Rogaška Slatina), Tatra, 68 točk, 27.10 min; 7. I. Polik (Ljubljana), Chevrolet, 66 točk, 18.55 min; 8. Ivan Jurkovič (Ljubljana), Citroen, 59 točk, 21.10 min.
III. kategorija: 1. Josip Dolinšek (Ljubljana), Fiat 503, 60 točk, 20.10 min; 2. dr. Hugon Robič (Maribor), Fiat 501S, 50 točk, 20 min; 3. Josip Adamič (Domžale), Fiat 501, 48 točk, 21.50 min; 4. I. Kalčič (Ljubljana), Hudson Essex, 43 točk, 16.50 min; 5. Ivan Piskar (Ljubljana), Wanderer, 35 točk, 20.20 min.
IV. kategorija: 1. Robert Schaub (Celovec) Austro Fiat, 67 točk, 13 min; 2. Alojz Kiemeswenger (Ljubljana), Fiat 510, 63 točk, 17.20 min; 3. Alfons Mally (Tržič) Lancia Lambda, 38 točk, 11.50 min; 4. Oskar Schmitt (Ljubljana), Oakland, 31 točk, 23.40 min; 5. Erik Krisper (Ljubljana), Oakland, 15 točk, 25.30 min.
V. kategorija: 1. Ciril Križman (Ljubljana), Austro Daimler, 52 točk, 15 min; Edo Funk (Zagreb), A. D. M. Sport, 23 točk, 14.20 min.
Dirkalna kategorija:
1. Willy Strehler (Ljubljana), Ansaldo, 12 min; 2. Rupert Sotler (Zagreb), Senechal, 13.40 min.

LJUBELJSKO SEDLO OKOLI 1930. TATRA 26

Nekaj uvrstitev se sicer zdi nelogičnih. V I. kategoriji avtomobilov je na primer drugo mesto zasedel voznik z oplom, ki ni dosegel nobene točke? V II. kategoriji pa se trikrat pojavi priimek Stoinschegg, od tega sta kar dva Augusta? No, to zagato je mogoče relativno zlahka razložiti. V Rogaški Slatini je med svetovnima vojnama živel trgovec z avtomobili August Stoinschegg, ki je imel dva sinova - Augusta in Hansa. Vsi trije so leta 1926 s tatrami nastopili na Ljubelju. Tudi prvouvrščena tatra je spadala v njihovo floto. August Stoinschegg ml. pa se je nato leta 1938 udeležil še rallyja Monte Carlo. Z DKW F8 se je v skupni uvrstitvi prebil na 12. mesto, kar velja sploh za enega boljših rezultatov slovenskih tekmovalcev na tej prestižni prireditvi. V domačem avtomobilskem zgodovinopisju ga sicer praviloma vodijo pod imenom Gustav Stojnšek.
Pa še nekaj besed o avtomobilu inž. Stanka Bloudka, zmagovalca v I. kategoriji

LJUBELJSKO SEDLO OKOLI LETA 1935

avtomobilov, ki je imel po navedbah časnikarjev nekakšen 4-stopenjski nemško zveneči »Rückstellung« menjalnik (ford T je imel izvorno le 2 prestavni stopnji) in vodno »sesalko«. V resnici je šlo za Američana, inženirja in dirkača Gloverja Ruckstella, ki je v drugem desetletju prejšnjega stoletja pridobil patent za izdelavo posebne »zadnje osi« za Fordove avtomobile modela »T«.

ZADNJA LJUBELJSKA DIRKA PRED 2. SVETOVNO VOJNO (1939). PRED ŠTARTOM KATEGORIJE MOTORJEV DO 350-CCM

Naprava je bila nekakšen reduktor, montiran na diferencial, ki je zagotavljal dve ali celo tri dodatne stopnje hitrosti (in to v obe smeri, naprej in nazaj), s čimer vozniku pri vožnji navkreber ni bilo potrebno ves čas z nogo tiščati pedala za prvo prestavo (funkcije pedal in ročic pri fordu T so bile povsem drugačne od komand pri drugih avtomobilih). »Sesalka«, t.j. črpalka za hladilno tekočino pa je bila v tistem času prej izjema kot pravilo. Takrat in še dolga leta pozneje je kroženje hladilne tekočine v avtomobilskih motorjih praviloma delovalo na termo-sifonski način. Ko že omenjam delovanje avtomobilovega hladilnega sistema, moram pojasniti še drug arhaični izraz: »hladič«. »Hladič« je sopomenka za »hladilnik«.

... in potem?

ZADNJA LJUBELJSKA DIRKA PRED 2. SVETOVNO VOJNO (1939). POVRATEK S CILJA NA LJUBELJSKEM SEDLU V DOLINO

Avgusta leta 1927 so bili tekmovalni kriteriji ljubeljske dirke v primerjavi s predhodnim letom nekoliko spremenjeni, saj so avtomobilisti nastopali v dveh sklopih: na klasični hitrostni dirki in na ocenjevalni vožnji. Glede na imena udeležencev in na nastopajoča vozila pa lahko z nekaj malega pretiravanja trdim, da se je na tej prireditvi zbrala vsa avtomobilska smetana, ki jo je premogla tedanja dirkaška Evropa. To se je na prostorih takratne skupne države morda zgodilo le še enkrat, jeseni leta 1939 na dirki okoli Kalemegdana za Veliko nagrado

Beograda.
Sicer pa so avtomobilska tekmovanja na Ljubelju z letom 1927 za kar nekaj časa zamrla. Vse tja do leta 1939, ko so člani ljubljanske sekcije avtomobilskega kluba kraljevine Jugoslavije sodelovali pri pripravi posebne etape zadnjega »Alpenfahrta« pred izbruhom 2. svetovne vojne. Ki se je takrat, že po »anšlusu« Avstrije, preimenoval v »Deutsche Alpenfahrt«.
Z motociklisti pa je bilo drugače – precej bolj obetavno! Na novo oživljeni ljubljanski moto-klub Ilirija je namreč avgusta leta 1931 priredil klasične motociklistične dirke na Ljubelj, ki so bile nato ponovljene še osemkrat do vključno leta 1939. Leta 1940 so bile ljubeljske dirke, še zadnjič pred padcem Jugoslavije v svetovno vojno, speljane na rezervni lokaciji na Gorjancih.
Šele deset let pozneje, leta 1949 so prvič po koncu 2. svetovne vojne na Ljubelju spet priredili gorske dirke. Sprva le za motoriste in v bolj nacionalnih okvirih, kmalu zatem pa tudi za avtomobiliste v mednarodnih okvirih. To se je nato vsako leto ponavljalo vse do leta 1961, ko so s Tržiča do ljubeljskega predora dokončali novo, široko asfaltirano cesto, od stare makadamske tekmovalne proge pa

LJUBELJSKI PRELAZ V 50-IH LETIH PREJŠNJEGA STOLETJA. FIAT 1400 IN MERCEDESOV AVTOBUS

je ostalo le še dobra dva kilometra slepega črева.
No, na ljubeljsko staro slavo so nas po dobrih 30 letih spet spomnili udeleženci prireditve Alpine Tour '93, ko so se s svojimi starodobnimi rolls royci vozili po trasah nekdanjega Alpenfahrta. Med ostalimi klasičnimi vrhovi so se vzpeli tudi na Ljubeljsko sedlo (https://www.youtube.com/watch?v=AQcUyXRWX-Q).
Ob tem so pri nekaterih opazovalcih zapustili tako močan vtis, da so se pri ljubljanskem AMTK leta 1995 odločili, da skušajo na tem 2,3 km dolgem ostanku stare ljubeljske proge prirediti dirke s starodobniki. Te so tako dobro uspele, da so po dveh ali morda treh ponovitvah organizacijske vajeti prevzeli člani AMD Tržič, ki te starodobniške dirke odsihmal prirejajo vsako jesen.
Na prvi od teh prireditev sem želel tudi sam sodelovati z dirkalnikom znamke Topolino »B« z 18 HP. Ne glede na vse nasvete piscev, ki jih citiram v tem prispevku, mi je vozilo odpovedalo pokorščino na najbolj strmem delu, ki se je v 75-ih letih (od 1920 do 1995) napel na kar 33°(!?). Najbrž je bila srž moje težave manj v tehniki in bolj v neizkušenosti in neizvežbanosti vozača za pravilno zalaganje motorja s plinom ...

Viri in literatura:


- Alfonz Breznik, »50 let jugoslovanskega moto-dirkalnega športa, samozaložba, Ljubljana 1976
- Andrej Krbavčič, AMZS: 100 let, Avto-moto zveza Slovenije, Ljubljana 2009
- Automobilski klub kraljevine SHS, Godišnjak 1927, Automobilski klub kraljevine SHS, Beograd 1927
- Automobilski klub kraljevine SHS, Sekcija Ljubljana, »Auto, Vestnik Automobilskega kluba SHS, Sekcija Ljubljana«, Ljubljana 1926
- Lado Srečnik, »Z dirke na dirko - 60 let AMD Tržič«, AMD Tržič, Tržič 2010
- Martin Pfunder, »100 Jahre Alpenfahrt«, Böhlau Verlag Ges.M.b.H & Co. KG, Wien, Köln, Weimar 2010
- Sportna zveza Ljubljana, tednik »Sport«, Ljubljana 1920