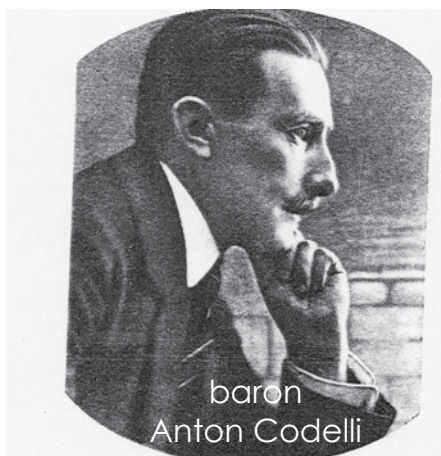


STO LETNICA USTANOVITVE AVTO MOTO KLUBA V DEŽELI KRANJSKI, DANAŠNJI SLOVENIJI

uredil in zbral: Urban A. Demšar

Zgodovina avtomobilizma v Sloveniji datira v leto 1898, ko je baron Anton Codelli kot mlad mož petindvajsetih let pripeljal prvi avto Benz Velo Comfortable v Ljubljano z Dunaja. Stoto obletnico tega dogodka smo praznovali leta 1998.



baron
Anton Codelli

V letu 2009 smo praznovali stoto obletnico ustanovitve prvega avto moto kluba v deželi Kranjski, ki je predstavljala del ozemlja današnje Slovenije. Kranjska je bila tako kot Češka, Moravska, Štajerska, Koroška in druge avstrijske dežele sestavni del Avstro Ogrske monarhije vse do konca I. svetovne vojne leta 1918. Dobršen del ozemlja današnje Republike Slovenije je takrat sodil še pod dežele Štajersko, Koroško in Primorsko. Avtomobilisti z ozemlja današnje Slovenije so bili v tistem času organizirani v Avstrijskem, Štajerskem, Kranjskem in nekaterih drugih avtomobilskih klubih. Tako

smo Slovenci živeli več ali manj v Avstro Ogrski monarhiji, po letu 1918 pa dobrih sedemdeset let v državi Slovencev, Hrvatov in Srbov, nato v Kraljevini Srbov Hrvatov in Slovencev, nato Kraljevini Jugoslaviji in po 2. sv. vojni v SFRJ vse do osamosvojitve leta 1991, ko je Slovenija dobila atribut države. Ves čas je bila Slovenija tako geografsko kot kulturno evropska dežela.

Že pred letom 1900 so evropske države ustanovljale avto moto klube. Kranjska je edina v celoti obsegala ozemlje današnje Slovenije. Na pobudo barona Friderika Borna je bil ustanovljen Kranjski Avto Moto klub, v nemščini

Krainer Avtomobil Klub, okrajšava KAK.

Sedež novo ustanovljenega kluba je bil v Ljubljani v deželnem dvorcu, današnji Univerzi na Kongresnem trgu. Napisan in izdan je bil Statut KAK v nemškem jeziku, ki je v prvem členu navajal ime kluba in sedež.

Statut je v samozaložbi izdal Dragotin Hribar, takratni tiskar in založnik ter industrijalec, lastnik tovarne Šumi v Ljubljani.

Ta dogodek je bil objavljen v časopisih na Kranjskem in v uradnem glasilu K.k. avstrijskega avtomobilskega kluba leta 1909.

Na začetku je klub štel šestnajst ustanovnih članov, z vztrajnim

Benz Velo Comfortable



delom vodstva pa se je kmalu povečal. Klub je prirejal srečanja in vožnje po cestah, ki so bile polne žeblice od konjski vpreg, vsaka pot pa je bila vse prej kot prijetna, toda takratni vozniki so imeli delovne navade in jih žeblice niso motili. S seboj so imeli tudi do pet rezervnih zračnic, običajno pa so s seboj jemali tudi mehanike.

Leta 1913 so s Koroškim avtomobilskim klubom organizirali skupni rally po deželi Kranjski.

V tistem času je bil najbolj dejaven štajerski avtomobilni klub in to tradicijo so Štajerci obdržali vse do danes.



Krainer Automobil Klub

Kranjski AK je deloval vse do začetka I. svetovne vojne.

Po vojni je bil leta 1920 ustanovljen Avtomobilski klub za Slovenijo, leta 1924 so se klubi Srbov, Hrvatov in

Original pravilnik



baron Friderik Born

Slovencev

zdržili v Zvezo motoklubov kraljevine Jugoslavije, leta 1930 pa v Avtomobilski klub kraljevine Jugoslavije.

Najznamenitejša dirka tistega časa je bila gorska dirka na Ljubelj, s prvo dirko leta 1926. Organizatorje in tehnično ekipo so sestavljali člani kluba KAK, med njimi je bil tudi Stanko Bloudek.

V tej dirki so vozili z motorji Rudge, BSA, Sarolea, Triumph, AJS in z avtomobili Tatra, Fiat 501, Lancia in najznamenitejšim vozilom Amilcar, ki je dosegel najboljši čas.

Te prireditve so bile na sporedu tudi po II. sv. vojni do leta 1961.

Leta 1940 sta bili ustanovljeni v Sloveniji ločeno: Zveza slovenskih motociklističnih klubov in Slovenski avtomobilski klub.

Po II. svetovni vojni so Hrvati obdržali ločeno moto od avta, v Sloveniji pa so oba kluba leta 1948 združili v Avto Moto Zvezo Slovenije, ki je spadala pod Auto Moto Savez Jugoslavije.

AMZS se je leta 1991 z osamosvojitvijo Slovenije preimenovala v nacionalno zvezo Slovenije.

AMZS je postala članica mednarodnih združenj FIM, FIA in UEM. Leta 1994 se je preimenovala iz AMZS d.o.o. še v delniško družbo AMZS d.d.

Sedaj ima AMZS 84 društev širom Slovenije in preko 130.000

članov. Vseskozi skrbi za varnost voznikov, vsa ta leta skoraj od ustanovitve nudi pomoč in informacije, ima mrežo delavnic za tehnične preglede, zadnja pridobitev pa je Poligon varne vožnje AMZS na Vranskem.

Leta 2002 je bila na pobudo zveze SVS ustanovljena komisija za klasične motocikle - starodobnike pri AMZS.

Vse do leta 2000 je AMZS podpirala moto in avto šport, z

Pravilnik iz Ljubeljske dirke



LJUBELJ 1927

ustanovitvtvijo AŠ 2005 je prepustila patronat nad avto športom omenjeni organizaciji. AŠ 2005 bo postala tudi pooblaščen organizacija FIA za Slovenijo.

ZGODBA, STARA STO LET, PREDVIDENA ŠE ZA NADALJNIH 100.

V vseh teh skoraj stotih letih se ni uresničila želja slovenskih voznikov, da se zgradi asfaltna steza, ki bi slovenskemu avto moto športu omogočila normalno

delovanje.

V knjigi Alfonza Breznika Petdeset let jugoslovanskega moto dirkalnega športa iz leta 1970 avtor obljublja brošuro z naslovom o »friziranju« in urejanju dirkalnih motorjev z naslednjim stavkom:

Brošuro bom izdal, ko bomo pri nas dobili prvo asfaltno dirkališče. Brošura je mogoče izšla, toda prvega asfaltnega dirkališča v Slovenji tipa Grobnik v stotih letih nismo dobili.

Viri: arhiv Demšar,
Kako so konjske moči izpodrivale konje

Otvoritev Poligona varne vožnje AMZS



Poligon varne vožnje AMZS – Vranksko



Predstavniki zveze SVS na otvoritvi z vozili SVS