

napojé z elektriko, potem pa vozijo ž njo, dokler je kaj imajo.

Električna kočija je z jednim napojem elektrike vozila na 60 km ali osem milj dolgi poti. Prevozila je vsako uro dvanajst kilometrov dolgo pot. Nobena stvar, ki ne zavira navadne kočije, električne ni zavirala. Pokazalo se je pri teh poskusih, da se priporoča uporaba akumulatorjev za posamezne vozove. Tudi urejanje hitre ali počasne vožnje ni delalo nobene težave.

Angleška družba „The Electrical Cab Company“ je meseca vel. srpana l. 1897. vpeljala svoje električne vozičke v Londonu v porabo. Od navadne kočije se ta avtomobil ne loči po drugem, ko po tem, da nima ne ojesa, ne konj, ampak na kočijaškem



Električni voz.

sedežu le krmilo z ročico in spodaj pod sedežem omarico z akumulatorji. Voditi in urejati hitrost je primeroma lahko; izmed petnajst kočijažev se jih je dvanajst že v dveh dneh privadilo vsega. — Vsako polnjenje akumulatorjev z elektriko potrebuje sicer nekaj časa, a zadostuje za osemdeset kilometrov ali 10-6 milj dolgo pot in ne velja več 2 K 40 h.

Odkar so vozovi brez konj napovedali boj živalski upregi, se je meseca velikega srpana l. 1898. prvič razkazovala ta vožnja na Avstrijskem. Naznanilo teh poskusov je vzbudilo veliko pozornost.

V Trafoiju je bil shod podjetnikov. Dne 26. vel. srpana so se odpeljali iz Landecka proti Trafoiju. Vozili so se preko zgornjega Inna po prelepi dolini. Cesta gre

poleg pobežja. Više in više se vzdiguje pot do razpotja vodá, do Hochfinsterm in za. Tukaj so slovesno sprejemali razna društva avtomobilistov in kolesarjev; tukaj so praznovali s svečanim obedom dan prvega občnega poskušanja avtomobilov. Po obedu so se vozili na razveseljevanje tje gori k Adlerhorstu. Po kratkem dežju se je zvedrilo, ko so dospeli do teh višav. Sijajen razgled je od tukaj! Vrhovi snežnikov se dvigajo v ozračje in prodirajo z mogočnimi glavami gosto megleno morje. Ko so privozili na večer do vrha, so zagledali z električno lučjo razsvetljeni hotel Trafoi. V Trafoiju zbrana množica avtomobilistov in kolesarjev se je drugi dan zgodaj na jutro razšla, vsak s svojim gibalom, na vse kraje po romantični okolici.

Dne 27. vel. srpana je sporočil telegraf iz Trafoija: „Sinoči ob 11. uri je dospel baron Th. Liebig s svojim avtomobilom iz Koblenza. Pol ure pozneje je pripeljal inženir Bierenz s svojim avtomobilom presojevalca teh poskusov dr. Suchaneka. Dospel je tudi Adalbert Hermann iz Bozena.“ — In že ta dan popoldne je sporočal telegraf iz Brixena: „Danes ob dveh popoldne je dospel prvi z avtomobilom Adalbert Hermann. Baron Th. Liebig je ostal z avtomobilom v Pradu; inženir Bierenz pa je dospel malo pozneje. Ob treh sta odrinila Hermann in Bierenz naprej proti Cortini d' Ampezzo.“

Ob jednom so po tistih potih tekmovala društva kolesarjev drug z drugim. Po tistih cestah, po katerih se vozi s konji, so se vozili na avtomobilih in na kolesih, in nekodi so se ta gibala izkušala celo z železnico in ne brez uspeha. Pokazalo se je, da se v prihodnje utegne ne le kolesar, temveč tudi avtomobilist iznebiti železnice s tem posebnim pridom, da ni navezan na nobeno uro, da postaja in počiva, kjer se mu poljubi, in uživa krasno prirodo.

Na Francoskem so lani povzdignili vožnjo z avtomobili do take hitrosti, da vsako uro prevozijo skoro 6½ milje pota. Dne 24. meseca vel. travna l. 1899. je na cesti iz Pariza v Bordeaux prekosil vse druge Charron.