

# PROMETNIK

Glasilo „Udruženja prometnikov kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca“.

Stane letno 12 Din, polletno 6 Din, četrtletno 3 Din. — Posamezna številka 1 Din. — Izhaja vsacega zadnjega v mesecu. — Oglasi se zaračunajo po tarifu. — Pošt. ček. račun št. 13.649. — Poština plačana v gotovini.

Leto II.

Ljubljana, dne 15. februarja 1925.

Štev. 1.

## Poročilo

o I. rednem občnem zboru »Udruženja Prometnikov«  
v Ljubljani, dne 24. januarja 1925.

Kraj: Salon hotela »Južni kolodvor«.

Začetek ob 13.30 h.

Predsednik: Ugledni občni zbor!

Ker ob določeni uri še ni bilo dovolj članov navzočih, da bi bil občni zbor po društvenih pravilih sklepčen, otvarjam po preteku ene ure nov reden občni zbor, kateri je sklepčen ob vsakem številu navzočih članov. Ugotavljam, da je osebno navzočih 24 in zastopanih 28, torej skupno 52 članov. Zastopnik politične oblasti ni navzoč, akoravno je bil občni zbor priglasišen.

Preidemo na dnevni red k

točki 1. Nagovor predsednika.

Dragi tovariši! Zborovalci! Zahvaljujem se za udeležbo in Vas kot predsednik najiskrenejše pozdravljam. Z žalostjo moram ugotoviti, da udeležba ni taka, kakor bi lahko bila in da razna opravičila ne drže, kajti pol dneva enkrat na leto bi pač vsak član lahko žrtvoval društvu.

Tovariši prometniki, dovolite mi, da v kratkih besedah očrtam delovanje društva v preteklem letu. Društvo kot enoletnik ne zamore izkazati posebnih priboritev. — Posebno nam je žal, da nekaterim tovarišem, ki so doživeli bridko razočaranje, nismo mogli priboriti tega, za kar smo se energično prizadevali. Tega pa ni zakrivilo naše delovanje, temveč nerazumevanje našega položaja na merodajnih mestih, upamo pa, da se v bodočem letu priborimo to, kar je naš cilj in za kar se borimo.

Tudi gmotno je imelo društvo velike težkoče, katere pa smo premagali sami s svojo pomočjo. Predno preidem na drugo točko dnevnega reda, dovolite mi, da takoj podam tudi kratko skico sestanka, ki se je vršil 21. t. m. pri Novem svetu v Ljubljani o zadevi:

Ujedinjenje vseh žel. organizacij.

Zastopane so bile vse organizacije razven Udr. žel. činov. in Strojvodij.

Naše društvo je bilo zastopano po meni, kot nepolnomočnemu delegatu. Zastopal sem srednjo linijo, ne internacionalna in ne nacionalna naj bo nova organizacija, temveč strogo železničarska. Glede razrednega boja je glasovalo od prisotnih 13 organizacij 11 za in 2 proti. Prosim za mnenje kakšno stališče naj zavzame no odbor, odnosno Udruženje napram enotni organizaciji.

Razvije se živahna debata, v katero poseže več tovarišev. Končni zaključek: Udruženje prometnikov je za enotno organizacijo na strogo strokovni podlagi. Odklanjamo vsak razredni boj v smislu internacionale. Teh načelnih točk se ima držati novi odbor, odnosno delegata, ki bosta določena.

2. točka: Poročilo tajnika.

Tov. Završnik.

Spoštovani občni zbor! Veže me dolžnost, da podam skromno sliko o delovanju in stanju društva.

Smernice Udruženja so v glavnem: zastopati prometnike ter varovati in pospeševati njih stanovska vprašanja.

Vodstvo društva je v vsem sledilo smernicam, v glavnem, da pribori prometnikom upoštevanje in priznanje, kakor tudi socialno stališče, ki pritiče prometnemu uradniku. Glede prevedbe nismo zahtevali nikakih izjem, kakor nekatere druge kategorije, zahtevamo samo to, kar je drugim že dano in to kar nam po zakonu pritiče. Boleti nas mora, da vsa moledovanja in dokazovanja ne dosežejo nič pozitivnega v naše zboljšanje.

Podaja nekaj statističnih podatkov: Društvo je imelo 24 odborovih sej in 13 izrednih. Udeležilo se je 7 sestankov sklicanih od strokovnih organizacij. Delovalo pri koaliciji žel. organizacij glede izpremembe zakona in sedaj prisostvuje v konferencah glede ujed. vseh žel. organizacij. Osebnih posredovanj, odnosno delegacij s predajo spomenic je bilo 22 (4 pri ministrih, 3 pri gen. direkciji, 4 pri vodilnih funkcionarjih min. saobračaja, 3 pri direkciji Ljubljana in 1 pri direkciji Zagreb ter 7 pri uglednih osebah.

Končuje svoje poročilo s prošnjo, da ga občni zbor trezno presodi in da bode v kritiki objektivni sodnik.

3. točka: Poročilo blagajnika.

Mesto zadržanega blagajnika tov. Hlebca poroča tov. Muren.

Glasom pošt. čekovnega urada je bilo vlog ob zaključku blagajne dne 29. XII. 1924 — 15.970.50 Din, izdatkov pa 15.607.79 Din, ostane prebitek 362.71 Din. Dolg na članarini znaša 5260.— Din.

Tovariš Fabjan poroča, da se je ob reviziji knjig našlo vse v najlepšem redu in predlaga, da se odboru podeli absolutorij. (Z večino glasov sprejet.)

3. točka: Sprememba društvenih pravil.

Poroča tov. Soklič.

Pravila se spremene v toliko, kolikor se tiče ustanovitve podružnic in povečanja števila odbornikov iz 7 na 9. Tozadevne spremembe pravil soglasno sprejete.

4. in 5. točka: Volitev novega odbora.

Po odmoru se izroči tov. predsedniku diploma v znak njegovega požrtvovalnega delovanja v prid društvu, za kar se iskreno zahvali. Slede tajne volitve.

V novi odbor so izvoljeni: Tov. Pompe Rudolf, predsednik, Muren Hinko I. podpredsednik, Soklič Rudolf, II. podpredsednik, Čuček Ivan, Coffon Arrigo, Birsa Edvard, Završnik Feliks, Sedej Franc, Klopčar Ivan, Garin Ivan, Hlebec Anton, Beravs Jakob, odborniki; Kavčič Viktor, Perhinek Karol, pregled. računov, Fabjan Ciril, De Reggi Alojz, namest. pregl. računov.

## 6. točka: Predlogi odbora.

Tov. Soklič apelira na članstvo, naj prispeva za naše glasilo v izdatnejši meri z dopisi, kot se je to vršilo v preteklem letu. Tov. Pompe predlaga, da naj se dosedanja parola, ne odgovarjati na napade in ne napadati spremeni v toliko, da štiti naše glasilo interese društva in članov ter postane borbena glasilo, ki bo bičalo vse slabo in odgovarjalo napdom na naše društvo. (Sprejeto.)

Tov. Mihajlovič predlaga, naj se ustanovi poseben posmrtninski fond, v katerega naj vsak član vplača letno 20 Din, izven tega pa še za vsak smrtni slučaj 5 Din. — Tov. Klopčar pristavi k temu, kdor ne plača redno članarine in posm. fonda, njegovi preostali nimajo pravice do tega fonda. (Soglasno sprejeto.)

Tov. Muren poroča: ker se je izkazalo pobiranje članarine potom položnic zelo nepopolno, naj se določi zaupnike, ki pobirajo članarino. (Sprejeto.) Zaupnike se določi na prvi odborovi seji.

## 7. točka: Razno.

Obravnavajo se vsa pereča vprašanja prometnikov kot n. pr. disciplinarno sodišče, volitve v bolniški fond, nočne doklade, načelniške ter blagajniške doklade, nezadovoljstvo proti osnutku pravilnika o službeni obleki, naturalna stanovanja, kazni, substitucije. Poveri se naloga novemu odboru, da izdela o vseh teh predlogih primerno spomenico in jo predloži merodajnim faktorjem.

Občni zbor se zaključi ob 17 uri 30 min. Tovariš predsednik povabi vse navzoče in ostale tovariše člane, da odboru pomagajo in postanejo agilnejši kot v preteklem letu!

## Železniška vozila.

### Parni stroj.

Vsaka od ognja ali ognjenih plinov obdana ploskev mora biti na drugi strani obdana od vode. Ako je kovina v ognju, se hitro razbeli in izgubi odpornost proti pritisku. Voda pa ima veliko toplotno kapaciteto. Da spremenimo 1 kg vode od 0° C v nasičeno paro od 100° C potrebujemo 637 kalorij. Kalorija je ona množina toplote, katera je potrebna, da segrejemo 1 kg vode za 1° C. Da segrejemo 1 kg železa na 1° C, je potrebno samo 0.105 kalorij, toraj samo desetinske toplote kakor pri vodi. Temperatura v kurišču znaša do 1500° C. Ker so pa stene na drugi strani obdane od vode, imajo samo nekaj stopinj višjo temperaturo kakor voda in oddajajo kot dober prevodnik toplote isto na vodo. Voda pa ima tudi pri največjem pritisku (pri lokomotivah ca 16 ab) samo 197° C.

V ležečem kotlu so vdelane kurilne cevi. Prednjo steno in stranice kurilne skrinje krepijo razporni klini. Ti vežejo stene kurilne škrinje in stene stoječega kotla. Kurilne cevi so navaljene na sprednji (dimniški) strani. Kurilne skrinje pri lokomotivah so večkrat iz bakra, ki bolje prenaša visoko temperaturo goriva.

Oprema parnega kotla sestoji iz dveh medseboj neodvisnih ventilov, katera puščata paro na prosto, ako ista doseže preveliko napetost, dveh vodokaznih priprav, 2 naprav za napajanje kotla (sesaljke ali injektorja), tlakomerja in parne piščalke.

Večkrat slišimo o kotelnih eksplozijah. Največkrat je to posledica krivega napajanja kotla, oziroma pomanjkanje vode v kotlu. Kovina, katera se razbeli se izboči in ne more

prenašati parnega pritiska. Posledica tega je, da pritisk pada, ker uhaja para skozi odprtino, ostala voda pa se pretvarja hipcema v paro. Večkrat je kriv tudi slab kotelni material.

Vsak kotel moramo po daljšem obratovanju osnažiti. Napajalna voda in stopljene primesi, se usedajo in tvorijo na stenah in na dnu kotla takozvan kotlovec. Ker je kotlovec slab prevodnik toplote, ne pride voda v stik s kovino, ta se razbeli in nevarnost je tu, da kotel eksplodira.

Na ležečem kotlu imamo posebno kupolo, v kateri se zbira para. Para je tam najbolj suha, kapljice vode, ki jih je para pri brzem uhajanju skozi vodo potegnila s seboj, padle so nazaj na vodno gladino. Tam je nameščena posebna naprava, katero imenujemo regulator. S pomočjo te naprave odpremo ali zapremo pari dotok k valjem. S pomočjo droga, ki seže do strojne utice, odpre in zapre strojevodja regulator.

Iz parnega kotla vodimo paro skozi dobro izolirane cevi k valjem. Da se para ne kondenzira, morajo biti cevi proti mrazu oziroma toploti dobro izolirani. Drugače pride para vedno v dotiko s hladnimi stenami in jih mora segreti, pri tem odda del toplote in posledica tega je, da se skrči in naposled pretvarja v vodo. Vsaka lokomotiva ima 2 valja; imamo lokomotive, ki imajo 3 in celo 4 valje. — Navadno sta pri 4 valjni lokomotivi razvrščena 2 valja zunaj okvirja in 2 znotraj. Govorimo o dvo, tri in štiri-valjni lokomotivi.

Para pride preko regulatorja in krmila ali delitelja v valje, tam pritiska na vse strani, ker je bat premakljiv, se premakne na eno ali drugo stran. Bat je v čvrsti zvezi z batnim drogom in se tudi ta premakne naprej ali nazaj. S pomočjo križnika pretvorimo gibanje sem in tja v krožeče gibanje.

Ko je para premaknila bat do kraja, jo spustimo skozi kanal v pihalo. Preje pa mora krmilo zapreti pari dotok iz kotla. V dimnici tik pod dimnikom se konča cev, skozi katero puščamo izrabljeno paro iz valja na prosto. Ker ima cev na koncu manjši premer, uhaja para skozi cev z veliko hitrostjo na prosto in trga takorekoč zrak iz dimnika s seboj. Posledica tega je, da postane zrak v dimnici redkejši, zunanji zrak prihaja skozi rešetko, kurilno škrinjo, kurilne cevi v dimnico, preprih je pospešen in ogenj dobiva vedno dovolj zraka. Da tudi pihalo deluje, ako vlak stoji, ima strojevodja poseben ventli, s pomočjo katerega on lahko pušča paro direktno iz kotla v pihalo. To napravo imenujemo pomožno pihalo.

Važen del parnega stroja je krmilo ali delitelj. Krmilo obstoji iz dveh dotočnih cevi in kurilnega bata, katerega požene kurilni drog. Kurilni drog regulira dostop pare k valjem. Ako n. pr. spustimo paro skozi prvi kanal, mora biti drugi zaprt, če pa spustimo paro tudi skozi drugi kanal, pritiska para na obe strani enakomerno, bat se ne premakne in je v ravnotežju. Ko pride bat do enega kanala, mora zapreti kurilni bat drugi kanal, bat je prišel do konca valja in se ne more več premakniti. Para mora iti skozi pihalo na prosto. Krmilo poganja posebna priprava, ki je v zvezi z gonilnim kolesom in križnikom.

Predstavljam si prerez skozi valj. Zgoraj so na levi in desni strani dotočne cevi, katere označimo z črkami  $K_1$  in  $K_2$ ;  $K_1$  je na desni,  $K_2$  na levi strani. Bat naj bo na desni strani. Ako mi pustimo v našem slučaju kanal  $K_1$ , tako dolgo odprt, odnosno, da tako dolgo prihaja para iz kotla v valj, dokler se ni premaknil bat do leve strani,

imenujemo ta stroj polnotlačni stroj (Volldruckmaschine.) Para pride n. pr. z napetostjo 10 ab v valj in pritiska na bat, da se premakne in prostor v valju n. pr. na desni strani se poveča, a parni pritisk pada. Takoj teče nova para iz kotla v valj; ko zapre krmilo kanal K<sub>1</sub>, je bat že na levi strani, para ima skoraj isti pritisk kakor v kotlu, to je ca. 10 ab. Z velikansko silo izhaja potem para iz valja na prosto.

(Nadaljevanje.)

## Železniške nesreče.

**Srbija.** Dne 6. decembra 1924 se je na novo otvorjeni progi Veles—Štip prigradila prva težka železniška nesreča. Potniški vlak je na progi nenadoma skočil s tira in z veliko silo butnil v nasip ter se do polovice zaril v zemljo. Drugi vagon za strojem zaseden s potniki se je popolnoma zdobil; ostali so bili več ali manj poškodovani. Osem oseb je bilo težko, 20 lahko ranjenih. Vzrok nesreče je še vedno nepojasnen. Zemlja v tamkajšnjih krajih je mehka in je morda nastala katastrofa vsled tega, ker so se pragi pogreznili. Materijalna škoda je ogromna.

**Bosna.** Koncem decembra 1924. leta so se na bosanskih progah pripetile tri železniške nesreče. Pri Pazariču sta trčila skupaj dva tovorna vlaka, pri čemur je bil ubit strojevodja. — Pri postaji Čengič sta trčila skupaj dva tovorna vlaka. Tretja nesreča se je dogodila na progi Sarajevo—Brod. S tira je skočila lokomotiva z vagonom. Tovorni promet je bil prekinjen, osebni se je vršil s prestopanjem.

**Slovenija.** Na postaji Sava je dne 1. januarja 1925 iztiril stroj tovornega vlaka z dvema vagonoma. Ves promet je bil prekinjen 7 ur. Potniški se je vršil s prestopanjem. Dne 4. januarja so na Javorniku iztirili štirje vagoni tovornega vlaka. Dva vagona sta se prevrnila v jarek, eden je obstal na progi, četrtega pa je vlekel stroj preko cele postaje in precej poškodoval progo. Osebni promet se je vršil s prestopanjem. Pri obeh nesrečah ni osebnih žrtev, materijalna škoda je znatna.

**Hrvatska.** Dne 1. januarja 1925 se je pri Sunji zaletel iz Banjaluke prihajajoči osebni vlak na progi steječe vagona. Več vagonov je bilo razbitih, od potnikov in osebja ni bil nihče poškodovan. Materijalna škoda je znatna.

**Nemčija.** Dne 13. januarja se je pripetila na kolodvoru Herne težka železniška nesreča. D-vlak štev. 10 se je ob 7.20 uri zaletel na tam stoječi osebni vlak. Nesreča se je zgodila vsled goste megle, ker je brzovlak, ki je faktično privozil 4 minute prekmalu prezrl na stoj stoječi signal in pridrvel dasi z zmanjšano brzino v postajo na osebni vlak. Zadnjih pet vagonov osebnega vlaka so se popolnoma razbili, 3 vagoni in lokomotiva brzega vlaka pa so več ali manj poškodovani. Med razvalinami je našlo smrt 23 potnikov, 59 pa jih je težko ranjenih, mnogo ostalih pa je odneslo manjše praske. Skoraj istočasno se je pripetila železniška nesreča tudi v postaji Hattingen, kjer se je zaletel osebni vlak na tam stoječi tovorni vlak, pri katerem so bili 3 potniki ubiti in več težko ranjenih. Isti dan se je na postaji Duisburg zaletela lokomotiva na iz postaje vozeči osebni vlak. Pet oseb je bilo ranjenih.

**Belgija.** V Langbrügge se je dne 13. januarja zaletel osebni vlak v tovornega, pri čemur sta se prevrnila dva voza. Ranjenih je bilo več ali manj 39 oseb. Vzrok gosta meglja.

**Banat.** V petek 16. januarja med 10. in 12. uro je skočil s tira osebni vlak pri postaji Tomšičevo. Tri osebe so bile mrtve, več ranjenih. Trije vagoni so se prevrnili in močno poškodovali.

## Razne vesti.

**Dolžina vseh železnic.** — Na temelju najnovejših statistik znaša danes dolžina vseh železnic na svetu 1,192.550 kilometrov. Od te dolžine odpade na Ameriko 598.131 km, na Evropo 367.883 km, na Azijo 125.439 km, na Afriko 51.409 km in na Avstralijo 46.988 km.

**Panameriška železnica.** — Panameriška Unija se že več let bavi z gradbo panameriške železnice, ki bo vezala oba kontinenta od severa do juga. Vsaka od držav preko katerih bo tekla najdaljša železnica sveta je zavezana graditi železnico na svojem ozemlju. Zedinjene države in Argentinijska sta že izvršili in zgradili svoj del, Meksika in Bolivija sta se sedaj pričele lotiti dela.

## Društvene vesti.

I. oborova seja dne 31. januarja 1925. — Izvolijo se funkcionarji društva in sicer: za tajnika tov. Sedej, namestnik tov. Majcen, za blagajnika tov. Klopčar, za urednika tov. Soklič, za upravnika tov. Čuček. Mesto izstopivšega tov. Završnika se kooptira v odbor tov. Majcen. Izvoli se propagandni odsek in sicer tov. Coffru, Garin, Beravs in Birsa, katere se naproša, da započenejo čimprej z delom.

Društvo se ne udeleži ankete, katero sklicuje strojevodja Rodič za vse strokovne organizacije radi tega, ker nočemo cepiti ali razdirati započete dela za ujedinjenje vseh žel. organizacij.

Kot delegata za konference ujed. vseh žel. organizacij sta določena polnomočna delegata tov. Pompe in Soklič. Tovariš Sedej in Soklič sestavita spomenico, glasom sklepa občnega zbora, ki naj vsebuje sledeče točke:

1. Prometnika kot zastopnika v disciplinarno sodišče.
2. Različni pravilniki (nočne doklade, blagaj. načeln.)
3. Naj se razpišejo volitve v bolniški fond.
4. Protest proti osnutku pravilnika za službeno obleko.
5. Kazni.
6. Naturalna stanovanja na postajah naj zasedejo edino prometniki.

7. Premestitve uradništva. Naj se postopa pri vseh premestitvah človekoljubno in pravično, brez ozira na politično prepričanje.

8. Nov naraščaj naj se ne sprejme takoj k direkciji, temveč izbira iz kadra prometnikov.

9. Dopusti, substitucije in odmori.

Za pobiranje članarine se določi zaupnike in sicer:

Tov. Vrhunec proga Karlovač - Metlika, Mihajlovič Metlika - Semič, Perhinek Novo mesto - Mirna peč, Straža-Toplice, Beravs, Vel. Loka - Stična, Čuček Stična - Ljubljana dol. kol., Pompe Grosuplje - Kočevje, Soklič Ljubljana gl. kol., Nardin Lesce, Kralj Podnart, Gunčelj Bohinjska proga, Kavčič Kranjska gora, Pavlič Tržič, Jarec Zalog. Za ostale proge se še določi zaupnike.

Odborove seje se določijo enkrat mesečno in se sklicujejo pismeno. Posebno pa se vabi članstvo, da se teh sej udeležuje.

Dne 6. t. m. je deputacija Udr. Promet. oddala zgoraj navedeno spomenico g. dr. Borku. Isti je spomenico paz-

ljivo prečital, pri vsaki posamezni točki pa so delegati pristavili še svoja pojasnila. Obljubil je, da se bo za vso stvar zavzel, kolikor bode v njegovi moči.

Deputacija je intervenirala tudi glede popravkov predbe in štetja mladostnih let. G. direktor je izjavil, da je cela zadeva v teku. Po polurni avdijenci je deputacija dobila utis, da ima gosp. direktor dobro in resno voljo popraviti naša perea vprašanja.

Tovariši, ki dolgujejo na članarini so naprošeni, da isto čim preje poravnajo, ker le z rednimi dohodki je redno društveno delovanje omogočeno. Onim, ki so prejeli koledar, naj nemudoma pošljejo znesek 15.— Din, da se poravnajo tiskarniški in knjigoveški stroški.

#### Prometnici — saobračajnici!

U direkciji drž. žel. Ljubljana obstoji stručna organizacija »Udruženja Prometnikov u kralj. SHS«, u kojoj je do sada organizovanih 90% prometnika ove direkcije, te ima već viši broj članova ostalih direkcija.

Udruženje smatra za svoju dužnost, da proširi ideju organizacije svih saobračajnika i u ostalim direkcijama.

Očekujemo, da i prometnici ostalih direkcij mnogobrojno pristupe, kao so to učinili, prometnici ljubljanske direkcije.

Sigurno je, da samo naša stručna organizacija može i mora, da zastupa interese svojih članova, jer poznato je, da nas do danas nitko zastupao nije.

Da se upoznate sa radom i ciljevima Udruženja prometnikov kralj. SHS obratite se na organizaciju, čije sjedište je za sada u Ljubljani (hotel južni kolodvor). Tražite društvena pravila i proučivajte naše glasilo »Prometnik«.

Propagandistički odsek U. P.

#### DAROV!

Gosp. Pjussi, Bled, Din 100.— za tiskovni sklad, tov. Coffou 5.— Din, Ausec 15.— Din. Iskrena hvala.

Izdaja številke se je zakasnila vsled občnega zbora in prve odborove seje, kar nam naj člani oprostite.

## L. MIKUŠ

tvornica dežnikov

Ljubljana, Mestni trg šte. 25

Skrbno izdelovanje. — Največja izbira. — Preobleke. — Popravila. — Najnižje cene.

## Železničarji pozor!

Strojna mizarska zadruga v Št. Vidu nad Ljubljano

ima veliko zalogo izgotovljenega sobnega pohištva kakor spalnice, jedilnice in drugo. Stalni železničarji dobe proti takojšnjemu plačilu 10% popust, na mesečne obroke pa 5% popust. Vse informacije se dobe na postaji Št. Vid Vižmarje.

## Gričar & Mejač

Ljubljana

samo Šelenburgova ulica šte. 3

## obleke

za gospode in dame

Kemični izdelki

## „BLISK“

A. Smole, Šmarje-Sap

izdeluje prvovrstno parketno laštilo »Blisk«, kremo in mast za čevlje.

Dolžnost nas vseh je, da podpiramo tvrdke ki inserirajo v našem listu.

## IVAN JAX IN SIN

Ljubljana, Gosposvetska cesta šte. 2.

Velika zaloga domačih najboljših šivalnih strojev in pisalnih strojev »ADLER« in »URANIA«.

Kolesa prvih tovarn, Dürkopf, Styria, Waffennrad.

## Kolodvorska restavracija Grosuplje

TOMO MAJER

priporoča izborna dolenjska in štajerska vina, vedno sveže pivo, okusna gorka in mrzla jedila.

Cene zmerne! Postrežba točna! Železničarji popust!

Avto vozi brez bencina

## JUGO-HAG

Ljubljana, Bohoričeva ulica šte. 24. Telefon 560.

## „GROM“

carinsko-posredniški in špedic. bureau

CENTRALA: Ljubljana, Kolodvorska ulica šte. 41.

Naslov brzojavkam: »Grom«. Telefon inter. šte. 454.

Podružnice: Beograd, Jesenice, Karlovec, Koprivnica, Maribor.

Osijek, Rakek, Sušak, Trst (Societl Italo-Jugoslava di Transporti A. G. L., via Fabio Filzi 15), Zagreb. — Ekspoziture:

Ljubljana, državni kolodvor, Beli Monastir. — Carinsko posredništvo državnih železnic kraljevine SHS v Karlovcu, Koprivnici,

Osijeku z ekspozituro v Belem Monastiru. — Zastopstva na vseh mestih tu- in inozemstva — Zastopni mednarodne družbe

spalnih vozov S. O. C. za promet ekspresnih pošilk.

## Specijalna mehanična delavnica

za popravo pisalnih in računskih strojev

I, Baraga, Ljubljana Šelenburgova ulica št. 6/1.

Pozor! Železničarji! Pozor!

## Hotel „Južni kolodvor“

v Ljubljani, nasproti glavnega kolodvora

Prenočišče, izborna in pristna dolenjska, štajerska, dalmatinska in specijalna vina. Vedno sveže pivo. Priznana dobra kuhinja.

Cene zmerne. Postrežba točna.

Železničarji popust.

MIKLIČ, hotelir.