

PROMETNIK

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

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

Leto I.

Ljubljana, dne 15. decembra 1924.

Štev. 11 in 12.

Vesele božične praznike in srečno Novo leto

želimo vsem tovarišem. Naj se jim izpolnijo vsi upi in nade v boljšo bodočnost!

Odbor Udruženja prometnikov.

Udruženje prometnikov kraljevine SHS

vabi na

II. redni društveni občni zbor

ki se vrši v nedeljo, dne 4. januarja 1925

v salonu „Hotela Južni kolodvor v Ljubljani“, Kolodvorska ulica 43. — Pričetek ob 8. uri 30. min. zjutraj.

DNEVNI RED:

1. Nagovor predsednika;
2. Poročilo odbora: a) tajnika; b) blagajnika; c) računskih preglednikov;
3. Sprememba društvenih pravil;
4. Volitev novega odbora in sicer: a) predsednika, b) dveh podpredsednikov, c) devetih odbornikov;
5. Volitev dveh računskih preglednikov in njihovih namestnikov;
6. Predlogi odbora;
7. Razno.

Pripombe.

Za društvene občne zборе veljajo določbe pravih paragrafov 10—14 sprejetih na I. občnem zboru dne 5. okt. 1924 in potrjenih po Pokrajinski upravi, oddelek za notranje zadeve z dne 21. dec. 1923. Posebno še pripomnimo:

a) Glavna skupščina je sklepčna ako je najmanj tretjina rednih članov navzoča. V slučaju nesklepčnosti se vrši ista eno uro pozneje ob vsakem številu članstva.

b) Člani, ki se skupščine ne morejo udeležiti lahko pooblaste pismeno svoje tovariše.

c) Pri vходу v salon bo posloval tovariš, pri katerem naj se člani priglase in oddajo imena onih članov, katere zastopajo.

č) Predloge, o katerih naj skupščina razpravlja, izvzemši one, ki jih dnevni red predvideva, naj člani dopošljejo do vključno 25. dec. 1924. na naslov Udruženja Prometnikov Hotel Južni kolodvor v Ljubljani.

Ljubljana, dne 15. dec. 1924

Odbor Udruženja Prometnikov kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca.

Ob Novem letu.

Ko sklepamo ob novem letu naše račune, kot vesten trgovec po celoletnem delu, moramo se prepričati jeli naše delo bilo dobičkanosno, ali je prineslo izgubo. Reči moramo, da je letošnje leto bilo burno in polno dogodkov in da se je naša organizacija trudila in ne brez uspeha za dobrobit in zboljšanje našega stanu. Iz kaosa, ki je trajal celih 5 let smo srečno prerili. Dobili smo zakon o drž. prometnem osebju, pravilnik za potne in selitvene stroške, pravilnik za vozne olajšave, pravilnik o dobavljanju službene obleke in naredbo o zavarovanju drž. prometnega osebja zoper bolezni in nezgode. Imamo torej pragmatiko in nekaj pravilnikov, izšli smo iz nejasnosti in sedaj vsaj vemo, kje in kako je treba pričeti borbo za izboljšanje, kajti jasno je, da so nam ti pravilniki in zakon dali zelo malo, da niti eden ne odgovarja današnjim zahtevam. Zastavljeni smo v vsem in pričeti bo treba ostro borbo, da opozorimo merodajne faktorje, da jih prepričamo o položajstvu ter skušamo doseči temeljito remeduro, da se s tem popravi storjena krivica. Veliko dela čaka še železniške organizacije in pozdravljati je treba, da so vse začutile potrebo enotnega nastopa v boju za naše pravice. Naša organizacija to delo podpira, obenem pa nemoteno, nezavisno od drugih vodi trd boj za zboljšanje gmotnega položaja prometnikov, ki ga kot najvažnejši faktor pri železnici zasluži. In če bo organizacija delala vestno in vedno v tem pravcu, kot je to storila v prvem letu svojega obstanka, smemo pričakovati, da bo to delo vsekakor rodilo uspehe. Kovati je treba, dokler je železo še vroče. Da pa more organizacija vestno izvrševati svoje delo,

imeti mora zaslonbo v zavednem in discipliniranem članstvu, ki jo spodbuja k delu, ji daje navodila in opozarja na potrebe iz lastnega življenja. V tem oziru lahko trdimo, da je članstvo v polni meri vršilo svojo dolžnost, z zanimanjem prisostvovalo informativnim sestankom in odborovim sejам, ki so bile celo leto sklepčne, znak, da je tudi odbor vestno izpolnjeval poverjeno mu nalogo. Tudi članarina, ki je glavni vir dohodkov, s katerimi more društvo upravljati tekoče posle in izdajati svoje glasilo, je dohajala točno, razven pač mlačnežev, ki pa upamo, se bodo z novim letom poboljšali. Največje stroške zahteva izdajanje društvenega glasila. Radi dragega tiska, ni bilo mogoče razširiti lista, skušalo se je vsaj v kolikor je bila dana možnost, obdržati ga na primerni višini. Grajati moramo, da je prišlo s strani članstva premalo prispevkov, kajti zavedati se moramo, da je list najboljša agitacija za naše društvo in obenem verna slika društvenega delovanja, saj se v njem izražajo vse težnje posameznikov in celote. Naš list mora postati nam prometnikom v čast in prednjačiti vsebinsko vsem drugim strokovnim listom. Potrebno je neumorno delo, kot mravlje ali čebele moramo graditi naše domovje, da bomo lahko uživali sad našega dela, zboljšali položaj nam in našim naslednikom. Rojeni smo v dobi neprestanega socialnega in gospodarskega boja, sprejeti ga moramo, da ne bodo poznejši rodovi kazali na nas, češ, da nismo bili kos stavljeni nalogi.

Zato tovariši na noge in potno palico v roke, dolga je naša pot in trnjeva, od postaje do postaje širimo idejo o združitvi vseh prometnikov v eno organizacijo, kajti, če si ne bomo pomagali sami, drugi nam prav gotovo ne bodo. Kadar bomo združeni vsi, tedaj bomo imeli to zavest, da smo dosegli prvo stopnjo, kajti imeli bomo moč in upliv pri merodajnih faktorjih. Obžalovanja vredni so oni, ki danes stoje ob strani, ali celo niso organizirani nikjer, to so paraziti, ki žive od žuljev drugih, češ, kar bodo dosegli drugi, bomo uživali tudi mi, ne zavedajo se pa, koliko škodijo nam in samim sebi. Ti ljudje ne spadajo med nas, in niso vredni, da žive v današnji dobi polne krute borbe za naš obstanek.

Z novimi cilji in načrti v borbi za naše upravičene zahteve stopamo v novo leto. Novemu odboru želimo največ uspehov, ki naj obrode stoteren sad, in naj se uresniči vsi upi in nade, katere si želi vsak posamezen član ob prestopu iz starega v novo leto.

Električna razsvetljava v vlakih.

V početku železnic, ko so vozili samo po dnevu, niso rabili nobene razsvetljave. Ko se je stemnilo, so vlaki na gotovih postajah čakala na drugi dan, so »prenočevali«, kakor je bilo to običajno pri poštnem prometu.

A ko je postalo železniško omrežje vedno večje in obširnejše, so bile uprave primorane tudi po noči voziti, ker s je s tem vozni čas znatno skrajšal. Dolgo časa so se uprave branile, češ, da je nočno potovanje prenevarno. Državne oblasti so morale uprave z globami prisiliti, da so vpeljale nočne vlake. In sedaj je postalo aktualno vprašanje glede razsvetljave. Vpeljali so v vlakih enostavno domačo razsvetljava sveče, olje in naposled petrolej. Posebno nevarna radi požara pa je petrolejska razsvetljava. Kljub temu se nahaja še na nekaterih progah v Španiji, Franciji, Belgiji in Rusiji. Kot pomožno razsvetljava se uporablja sveče, parafin in olje.

Ko se je koncem 18. stoletja elektrotehnika vedno bolj in bolj razvijala, je tudi pri železnici postala važen faktor. Že od početka je služila železnici pri brzojavu, zvončnih signalih in pri bločnih napravah, katere so se pojavile okoli l. 1860. v rojstni deželi železnic na Angleškem. Sedaj se je pojavila električna razsvetljava na kolidvorih in v uradih. Za pogon so začeli uporabljati elektromotorje in gradili so prve električne železnice.

Takrat se je pojavila električna razsvetljava tudi v vlaku. Zelo enostavna je bila. Navadna baterija primernih elementov (Le Clanchè, Meidinger, Daniel itd.), ali akumulatorjev je dala tok; od tod so vodile dve žice k žarnicam. S pomočjo stikala smo vključili ali izključili žarnice. A ta razsvetljava je bila jako draga in nesigurna, električne baterije so bile jako težke in kmalu izčrpane in so se morale izmenjati, akumulatorji so bili kmalu prazni in jih je bilo treba napolniti. Razven tega so bili jako občutljivi proti tresljajem in so postali kmalu popolnoma nerabni. Stare Edisonove žarnice (Kohlenfadenlampen) so rabile 3—4 krat toliko kakor moderne polvatne žarnice.

Moderna električna razsvetljava na vlakih mora izpolniti sledče pogoje:

1. Tok mora biti neodvisen od brzine vlaka in od smeri vožnje.
2. Naprava ne sme biti pretežka ali prevelika in ne sme porabiti preveč energije za pogon.
3. Cela naprava mora enostavno in sigurno delovati.
4. Akumulatorske baterije morajo dati dovolj časa tok, ako vlak stoji.

Razlikujemo v glavnem dva sistema:

a) Razsvetljava s pomočjo akumulatorskih baterij, katero pri izpraznitvi v vozu napolnimo, ali pa izmenjamo proti napolnjenim baterijam;

b) Tok nam da dinamo stroj, kateri napolnjuje akumulatorje. Dinamo stroj je montiran ali za celi vlak samo eden na stroju ali v službenem vozu, ali pa ima vsak voz poseben dinamo, ki je montiran pod vozom in je spojen z gonilnim jermenom z osjo.

Razven tega razlikujemo še skupno razsvetljava t. j. iz enega mesta dobi cel vlak tok, ali pa ima vsak voz za sebe kompletno napravo in je neodvisen od drugih voz. V prvem slučaju morajo biti vsi vozovi z žicami zvezani, kar je neugodno, ker so vozovi z spenjačami, z vodom za zavoro in kurjavo zvezani; odstava voz in premik sta pri tem otežkočna.

Ad a) Pri tem sistemu ima vsak voz ali samo eden voz v celem vlaku akumulatorje. Od tod vodijo žice k žarnicam. Čim dalj časa naj da baterija luč in čim več žarnic ima voz, tem večja mora biti baterija. Ako napolnimo akumulatorje na vozu, rabimo le 6 ur. Voz je v tem času izločen iz prometa, kar otežkoča reden obtok vozov. V večjih postajah morajo biti naprave polnjenja ali za izmenjavo.

Ad b) Najbolj razširjen je drugi sistem t. j. dinamo stroj, ki da v vezi z akumulatorsko baterijo tok za razsvetljava. Najprej so montirali dinamo na stroju, gonila ga je parna turbina.

Vsak voz je imel akumulatorsko baterijo, katero je napolnil dinamo. Vozovi so bili zvezani med seboj z žicami. Kljub temu, da se je ta naprava dobro obnela, so jo zopet opustili, ker je parna turbina rabila veliko pare. Ker vlak večkrat menja stroj, mora biti več strojev opremljenih z električno napravo. Tudi mora strojevodja paziti

na progo in na dinamo, kar iz prometnih ozirrov ni priporočljivo. Premestili so dinamo v službeni voz, gnal ga je poseben bencin motor.

Sedaj gradijo še edino kompletne električne naprave za vsak voz posebej. Vsak voz ima poseben dinamo stroj, ki je pod vozom in zvezan z osjo s pomočjo gonilnega jermena ali pa zobčaste verige.

Elektromotorična moč dinama, katero merimo v voltih (V), je odvisna od jakosti magnetičnega polja, v katerem se vrti navodnik (Induktor, Anker) stroja in od brzine, s katero se vrti. Isto elektromotorično silo dobimo, ako imamo slabo magnetično polje, pa se hitro vrti, ali pa če imamo močno magnetično polje, a se počasi vrti. V obeh slučajih prereže v zavorni enoti isto število magnetičnih silnic. Tu vidimo glavne težkoče; voz sedaj stoji, za nekaj časa že drvi z brzovlakom, ki vozi z brzino od 80 km na uro. Potem zopet na končni postaji menja smer vožnje in teče nazaj proti domovni postaji. Ker je dinamo zvezan z osjo, se tudi ta vrti enkrat hitreje, enkrat počasneje, potem pa zopet v nasprotni smeri.

Na različne načine so dosegli, da da dinamo tok v isti smeri in isti jakosti. Nekateri slabijo magnetično polje ako se brzina poveča s tem, da zmanjšajo tok k magnetičnim tuljavam, drugi zopet ustvarjajo nasprotno magnetično polje. Vse to se mora avtomatično zgoditi s pomočjo centrifugalne sile. Vedno se mora isto število magnetičnih silnic v časovni enoti prerezati. Ako se vrti dinamo v nasprotni smri, spremeni centrifugalni regulator dotične žice k magnetnim polom, sedanji severni pol postane južni in obratno. Lahko tudi spustimo pole in spremenimo žice, ki vodijo od kolektorja v akumulatorje. Na dinamumu imamo takozvan kolektor, od tod vodijo žice preko dveh krtačic v akumulatorje. V ta vod imamo še vključeno aluminijasta cela, katera imajo lastnost, da pustite tok samo v eni smeri skozi, v nasprotni pa ne prepustijo toka. Ona celo preprečijo, da teče tok iz baterije v dinamo, kadar vlak stoji.

Akumulatorske baterije sestojijo navadno iz 12 do 13 elementov, žarnice so za 24—26 voltov. Ako mi napolnimo baterijo in je ta že skoraj polna, ima posamezna cela napetost 2.76 Volt. takoj ko prekinemo napolnitev, pada napetost na 2 Volta. Ako vzamemo tok iz baterije, pada napetost počasi na 1.83, takrat treba baterijo napolniti. Vsako davanje toka iz baterije bi ji jako škodovalo. Napetost cel baterije varira od 33 Voltov (2.75×12) do 22 Voltov (12×1.83). Zato imamo pred vsako žarnico železen upor. Ako raste napetost baterije, raste tudi tok. Ker teče sedaj večji tok, se železo segreje. Železo ima lastnost, da poveča upor pri rastoči toploti. Ker je sedaj upor večji, teče skoraj samo ravno toliko toka skozi upor in žarnice kakor popreje. Tako dobivajo žarnice tok v vedno isti množini.

V vozu imamo potem še na stikalni plošči varovalke in stikalji za cel voz. Vsak oddelek ima potem še za sebe posebno stikalo.

Na bivših avstrijskih državnih železnicah kakor tudi na madžarskih, so imeli električno razsvetljavo sistem Dick. Pri nekaterih novih potniških vozeh, katere dobavlja Nemčija naši državi imamo razsvetljavo sistem Pintsch—Grob. Električna razsvetljava ima veliko prednost; je higijenična, dobra, varna in ne predraga; tudi je neodvisna od napolnjenja v večjih postajah, kar je pri plinski razsvetljavi jako neugodno. Kako nevarna je ta, nam kaže železniška nesreča v Belinzoni v Švici, ki se je pripetila

spomladi t. l. Dočim so se štiriosni vozovi izkazali kot jako odporni in niso bili razbiti, je požar, ki je nastal vsled plina, ki je iztekel iz rezervoarja, zahteval veliko žrtv. Uprava švicarskih državnih železnic je radi tega zabranila prevoz vozov s plinsko razsvetljavo.

Edinega resnega konkurenta ima električna razsvetljava v plinu. Tekmovanje med plinom in elektriko ima za posledico, da se obe razsvetljavi vedno bolj in bolj izpopolnjujeta, da ima potnik čimdalje bolj ugodno in varno potovanje na železnici. Smemo pa upati, da v najkrajšem času prevlada elektrika v vseh modernih državah plin, ali katerikoli drugo razsvetljavo.

Štrajk železničara u Avstriji i mi.

U 24 sati od 7.—8. novembra obustavljen je čitav saobraćaj, otpočet je jedan opšti železničarski štrajk u Austriji, kojega su izvedle tri glavne železničarske organizacije: socijalno-demokratska, hrišćansko-socijalna i nemško-nacionalna. Izabrani su štrajkovni odbori, koji imadoše nadzor nad štrajkovnim pokretom i zajedno nad železničkom službom. Osobni i brzi vozovi dovezli se do krajnjih stanica, tovarni vozovi pak ostali na stanicama kamo su stigli u ponoći. U ponoći na blagajnicama nije se smela izdavati ni jedna karta više.

Organizacije tražile su poboljšanje materijalnog položaja službenika i povišicu noćnih dodataka. Pošto generalni direktor dr. Günther nije mogo da zahtevima izade u susret, odstupio je. Savezni kancelar dr. Seipel, koji se slagao mišljenjem generalnoga direktora, podneo je ostavku svoga kabineta. Razlika između zahteva železničara i već datini koncesijama železničke uprave iznosila je samo 8 milijarda. Štrajk delomice prihvatio je i politični karakter sa obzirom na sanaciju Austrije i saobraćajnu politiku saveznog kancelara, koji je poznat protivnik političnih organizacija. Šest dana trajao štrajk, a završen je u ponoći od 12—13 novembra. Postignut je potpun sporazum u povišici železničarskih plata uzgredno rastoćoj skupoći. Plaće železničara neće biti podvrgnute dnevnim fluktuacijama.

Ovo su suva fakta, što nam ih javile novine. Nas interesuje pre svega razvoj i potek te potpun uspeh štrajka sa organizatoričnog gledišta, upoređujući ga našim prilikama. Poznato je, da su austrijski železničari već pre ovog štrajka imali dosta bolje plaće; pa primali su oni 70 do 100 po sto preratnih plata, međutim imamo ih mi jedva 25 do 30 po sto. Kada ovim prinadležnostima niso mogli ljudski da žive, to su tražili povišicu dodataka na skupoću. Tri meseca molili su i prosili, ali uzalud. Pošto su organizacije temeljito proačunale, da njihova potraživanja primerna su, pa da ona neće moći uticati na sanaciju ili veći manjak u proračunu, to od svojih zahteva nisu odustala, već stavila osamndnevni ultimativni rok. Kako generalna direkcija nije htela zahtevima železničara da izade u susret, počelo se jednim železničarskim štrajkom, u koji je ušlo 95.000 službenika složno, rame uz rame, od najnižeg nameštenika, do najvišeg činovnika.

Kako krasno je štrajk izveden, o tome priča i činjenica, da svi su službenici dolazili na svoja opredeljenja, pa čak personalni vozovi vozili su, rada pak nije se prihvatila ni jedna ruka. Stroga disciplina vladala je svuda, članovi su savesno ispunjavali ukaze štrajkovnih odbora i odseka. Štrajk austrijanskih železničara nudio nam povreden primer kako se mora voditi kako izvršivati, isti nam bio do-

bra škola, kako mora da prode. Kako moramo biti načelni protivnici štrajka, koji je faktički poslednje sredstvo za postignuće naših prava, ipak je opravdan obzirom na činjenicu, da merodajni faktori nešto dopuštaju što je državi i celokupnoj nacionalnoj ekonomiji na veliku štetu. Konstatovati moramo, da za čitavo vreme štrajka nije došlo do nikakvih incidenata; policija i vojska nisu imele priliku da interвениšu.

Kako pak je kod nas u ovom pogledu? Jedan opšti štrajk — zar je moguć? Ne! Upitamo se zašto ne? Zar smo mi manje sposobni pa da bismo izvedli jedan štrajk što bi stoputa bio više opravdan nego onaj austrijskih železničara, jer mi ne dobijamo ni ono što nam pritiče po zakonu; više, nama je država već skoro godinu dana dužnica, a s nama se postupa kao pocepanom cunjom. Jedinštveni front železničara Jugoslavije razbivan je, politične pak su stranke one, koje su ga razbile i što prave danas pokušaj, iskoristiti ovo uz sopstvenu dobrobit. Železničari nasedli su i jošte nasedaju posameznim strankama, koje obećaju zlatne gradove, a ne daju ništa. Još više: štrajk, da se jedanput za svagda spreči, učinile su »Obznanu«, t. j. »Zakon o zaštiti države«, kojim one danas iskorišćaju slobodu građanima. Tom »Obznanom« oni nas u slučaju štrajka militarizuju i gone na službu, oneiste ljudi, koji su prinadeni, da se bore za hleb, za svoj opstanak, za poboljšanje svojih prinaldežnosti, jer inače ne mogu da žive. Smešno j videti, kako se tranke što su slučajno u opoziciji bore protiv »Obznane«, naglasom jeste ona jedan nepravedan zakon, nevreden da postoji u demokratski upravljanoj državi, ali čim su na vladi, ne čuješ ništa više, ne makne se nitko pa da bi otpravio ovaj nestvor; baš protivno, sklone se za njom i s njom bičaju svet, koji nije zadovoljan jednim položajem, koji se bori za svoj eksistenčni minimum. Poznato je: mi jugoslavenski železničari najslabije smo plaćani, od svih naših kolega drugih modernih država. Ipak, sve ovo dalo bi se nekako premostiti jakom i železnom disciplinom, kada nismo krivci mi sami. U nama je naopak. Kuda ima danas jedinstvo železničara kad jedan u drugome nema poverenja, gde je disciplina članstva i što neka rečemo o onim hiljadama, koji u opšte nisu organizirani. Ovo jeste naša rak-rana koja nas guši. Stoga valjaće otpočeti neumornim radom, kako ćemo odstraniti naše sopstvene greške, pa da pokušamo obrazovati jedan jedinstveni front, jednu železnu disciplinu i međusobom potpuno poverenje. Kada bismo postigli sve ove tri tačke tada ćemo lako drukčije govoriti. Politične stranke, koje se danas ogabno igraju s nama, moraće postati samo izvršujuć faktor naših opravdanih zahteva; nećemo se zadovoljiti samo sitnicama što padaju danas sa stola bogataša, tražili budemo onoliko, kako ćemo lako pošteno živeti i kao dobri građanini ljubiti otačbino, koja će znati uzimati u obzir naše želje, pa time zajedno dobiti izgleda kod stranke. Mi budemo postali u državi faktor o kome moraće se voditi računa, što nama obzirom na našu vrlo važnu službu itak pritiče. U tom momentu, čim postignemo jednu poštenu platu i dobre zakone, dignuto je i ono zlo, kojim danas buškaraju razni demagoge i zavađaju ljudi na stranpućice.

Probudiće se zavest i ponos biti jugoslavenski građanin u dužnosti otačbine i prestaće takođe rdavo raspoloženje mizerno plaćanog službenika.

Do tada pak u odlučnu borbu za postignuće naših minimalnih zahteva.

Železniška vozila.

I. Parna lokomotiva.

Uvod in zgodovina.

Einst schlugen sie Eisen den Pferden auf den Huf, nun schaffen sie ganze Pferde aus Eisen, schneller als sie Gott schuf! Max Eyth.

Rojstna dežela lokomotivske železnice je Anglija. — Samo v tej deželi so bili dani gospodarski in tehniški predpogoji za novo prometno sredstvo. S pomočjo dolgotrajne dobre in dalekovidne carinske politike, se je industrija in z nj tudi obrt tako razvila, da tedanja prometna sredstva, ceste in prekopi niso več zadostovali.

Velikanski napredek je dobila industrija s parnim strojem, katerega je izumil James Watt leta 1768. V istem času je izumil Arkwright predilni stroj. Z vsakim dnevom naraščajoča industrija in obrt sta zahtevala novo prometno sredstvo, katero bi lahko z veliko hitrostjo varno in poceni prevažalo večje množine blaga in oseb na daljše razdalje.

To sredstvo imamo na kopnem v železici. Že dolgo časa so rabili v angleških in nemških rudokopih nekake »tire«. Bile so to lesene deske, položene po potih v vzdolžni smeri. S tem se je trenje med kolesi in zemljo zmanjšalo in pot je postala gladkejša. Da se deske ne bi premaknile, so jih v vzdolžni in prečni smeri med seboj zvezali. Taki tiri so se seveda hitro obrabili, nadomestili so jih z železnimi, katere so pritrdili na postoječe deske. Imeli so v sredini žleb, v katerem so tekla kolesa. Po teh žleznih cestah so obratovali s cestnimi vozili.

Nekoliko pozneje so uporabljali samo železne tračnice in opustili lesene podlage v vzdolžni smeri, samo prečne vezi so še ostale. V prihodnji dobi so dali kolesom kolesni venec, da niso zdrknili s tračnic, tračnice so dobile gladko površino na glavi. Vozila s takimi kolesi niso mogla več voziti po cestah. Cestno in železniško vozilo se je ločilo.

L. 1804. je napravil Trevethick prvo parno lokomotivo, a ta je imela veliko napako. Adhegija gonilnih koles (pritisk gonilnih koles na tračnice) je bila premala, premaknila je pri slabem vremenu komaj lastno težo. Mesto, da bi adhezijo povečali, so tedanji tehniki mislili, da je trenje med kolesom in tračnico premalo ter jo umetnim potom povečali s tem, da so napravili nekako zobčasto železnico, ki je pozneje tenhično izpopolnjena služila pri železnicah z jakim vsponom. Brunton je napravil lokomotivo, ki je imela zadaj dve noge, ki so jo premaknile. Ko so pa težo lokomotive povečali, so se tračnice iz litega železa polomile.

Šele slavnemu Georgesu Stephensonu je bilo dano napraviti prvo sposobno lokomotivo. Kot sin ubogega kurjača v rudokopu je bil v mladosti brez vsake šolske izobrazbe, in je bil navaden pastir. Postal je potem kurjač in v prostem času študiral kemijo, fiziko in mehaniko, čitati ga je naučil popotni učitelj. Honorar za poduk si je zaslužil s popravljanjem čevljev v poznih večernih urah. Ko se je neka sesaljka v rudniku pokvarila in jo tudi inženjerji niso mogli popraviti, jo je popravil on in tako vzbudil pozornost drugih, glede njegove sposobnosti. Dobil je vedn več dela strojne stroke ter slednjič ustanovil l. 1822. v Newcastlu prvo in edino tvornico za lokomotive na celem svetu.

Za lokomotivo je potreben dober tir. Parna batna lokomotiva vsled gibanja batov, drogrov in križnikov napravi

sunke na podlogo; tračnice iz litega železa so se začele lomiti. Mesto litega železa so uporabili kovano železo. — Dober tir je predpogoj za lokomotivski obrat. »Tir in lokomotiva spadat skupaj kot mož in žena«, je rekel nekoč Stephenson.

Pri železnici Stockton - Derlington, ki je bila otvorena l. 1825., so uporabili Stephensonove lokomotive. Železnica je imela mešan obrat, nekaj časa so vozili s konji in lokomotivami, na večjih vsponih je bil postavljen na najvišji točki čvrsto stoječi parni stroj, ki je s pomočjo vrvi vlekel vozove navzgor. S tem se je seveda izgubilo mnogo časa.

Prva moderna lokomotiva v današnjem smislu je bila Stephensonova »Rochet« (rohete), katera je odnesla na lokomotivski tekmi pri Rainhillu dne 6.—10./XI. 1829 l. zmago od ostalih tekmovalk, pri natečaju glede dobave dobre lokomotive, katerega je razpisala uprava Liverpool-Manchesterske železnice.

Par desetletij pozneje se je železnica razširila po celem svetu.

Opis lokomotive.

Lokomotiva je vozilo, zgrajeno v to svrhu, da s pomočjo posebnega stroja, ki je nameščen na vozilu premakne svojo lastno težo z mesta in vleče druga vozila za seboj.

Pod besedo lokomotiva razumemo navadno parno lokomotivo, katero poganja para, brez da bi to še posebno povdarjali. Imamo pa še druge lokomotive kakor električne, plinske, tok s koprimiranim zrakom itd.

Ako govorimo n. pr. o električni ali plinski lokomotivi vedno povdarjamo električna ali plinska lokomotiva.

Pri vsaki parni lokomotivi razlikujemo 4 dele:

- a) parni kotel z opremo,
- b) parni stroj,
- c) tekalo,
- č) posoda za gorivo in vodo.

a) Parni kotel z opremo.

Ako segrejemo v odprti posodi vodo na približno 100° C opazamo, da se tvorijo v nji mehurčki, ki stopajo na površino. Ti mehurčki so para in povzročajo pri svojem uhajanju navzgor valovito gibanje vode — voda vre. Čim prestanemo z dovažanjem toplote, prestane voda vreti. — Tvoreča para ima za 1700 krat večjo prostornino kakor voda. Ako v zaprti posodi vodo segrejemo, opazamo, da pritiska para z naraščajočo močjo na stene, čim dalj časa izparevamo. Pri večjih pritiskih na vodno gladino (para pritiska na vse strani, toraj tudi na vodno gladino) se tvori para težje, voda se mora močneje razgreti.

Zaprte posode za proizvajanje pare imenujemo parne kotle.

Pri ohlajenju se para zopet zgosti in se pretvori v vodo; pravimo, da se kondenzira. Para, katera pride neposredno iz vode, imenujemo mokro ali nasičeno paro. Ako paro, katera ni več v stiku z vodo še naprej segrevamo, se ona še nadalje širi in postane pregreta para. Pregreta para je slab prevodnik toplote, ona se tudi ne kondenzira, ako pride v dotiko s hladnimi stenami valja, temveč se edino v prostornini zmanjša.

Sledeča tabela nam kaže, katere toplote so potrebne za proizvajanje nasičene pare pod gotovimi pritiski:

Parni pritisk v atmosferah — Parna toplina v C.	
1 ab (pritisk 1 kg na 1 cm ²)	119.6
2 ab	132.8
3 ab	142.8

4 ab	151.0
5 ab	157.9
6 ab	164.0
7 ab	169.5
8 ab	174.4
9 ab	178.9
10 ab	183.1
11 ab	186.9
12 ab	190.6
13 ab	194.0
14 ab	197.2
15 ab	200.3

Lokomotivski kotel sstoji iz ležečega, pokončnega kotla s kuriščem (kurilne skrinje), dimovnice in opreme.

Ležeči kotel ima valjasto obliko. Valj je namreč proti pritisku najbolj odporen. Spremaj (pri lokomotivi je sprednja stran ona, kjer je dimnik) ima pokončno steno, v katero so navaljane kurilne cevi. Zadaj pride ležeči kotel v stoječi, v katerem je ležišče. Kurišče ima navadno obliko kocke. Spodaj ima kurišče rešetko. Rešetka sestoji iz železnih palic, katere so položene vsporedno druga ob drugo v razmahu 1—2 cm. Špranje so za dotik zraka. Rešetka je navadno malo nagnjena. Pod rešetko imamo pepelnico za pepel, ki pada skozi špranje. Kurišče ima odprtino za dovoz kuriva, ki se zapira z vratmi. Na rešetki zgori gorivo. Čim bolj se pomeša zrak z gorivom, tembolj zgori kurivo, tembolj ekonomično deluje parni kotel.

Rešetkino ploskev merimo v m² in meri pri modernih lokomotivah do 3 in še več m². Serija 109 bivše južne žel. ima n. pr. 3.6 m². Čim večja je rešetka, tem večja količina goriva lahko naenkrat zgori, tem več pare proizvajajo parni kotel in tem močnejši je parni stroj. Štremljenje strojnih tehnikov je, rešetkino ploskev povečati. V širino je to izključeno, ker zabranjujejo kolesa oziroma nakladni profil. Ako pa je rešetka predolga, je nalaganje goriva otežkočeno. Kurišče ima dvojne stene med katerimi se nahaja voda; to je stoječi kotel.

Ono ploskev, ki je obdana na eni strani od ognja, oziroma ognjih plinov t. j. kurišče in kurilne cevi, stene pokončnega in deloma ležečega kotla, imenujemo kurilno ploskev; merimo jo v m².

(Dalje prih.)

Vsem železničarjem!

Pozno, a vendar! Postavljeni smo pred izvršeno dejstvo. Skozi pet let smo brezkoristno tratili v brezplodni politiki in polemiki svojo energijo, kolikor nam jo je še preostalo od težke službe in žalostnih materijalnih razmer.

Ljubezen do pesmi in glasbe, ki nam je že prirojena, je ono polje, na katerem naj se med nami v bodoče razvija boljši družabni čut in ponos do našega tanu. Na polju pesmi in glasbe pokažimo, da imamo tudi železničarji smisel za duševno in kulturno življenje in delo. Pesem in glasba nam morata priboriti v javnosti ono spoštovanje, ki si ga po svoji službi in duševnem stremljenju zaslužimo.

Ustanovljeno je samostojno železničarsko glasbeno društvo »Sloga«, misel in želja, ki je marsikomu že davno tlela v srcu. Javnost je o ustanovitvi društva obveščena. Zastopniki »Zveze slovenskih pevskih zborov« so mu na ustanovnem občnem zboru z iskrenim čustvom izrazili svoj »vivat, crescat, floreat« Po procvitu društva bo ocenjevala

javnost železničarja kot vrednega ali nevrednega člana kulturne človeške družbe.

Zatorej vsi, ki ljubimo pesem in glasbo, ki spoštujemo družabni čut, ki hočemo dati svojemu življenju višjo vrednost, ki želimo povzdigniti ponos železničarja in mu v javnosti priboriti zasluženost spoštovanje, vsi se zgenimo na delo za procvit svojega glasbenega društva. Združimo se vsi brez razlike čina, ker v »Slogi« nas spaja blagost srca, kulturni smisel in stremljenje brez primesi vsakih škodljivih nazadnjaških predsodkov.

Ustanovljen je že pevski zbor, ki ga pa lahko ojačimo do one višine in to moramo storiti, da bomo lahko s ponosom in brez bojzani stopili ob stran marsikateremu ljubljanskemu pevskemu zboru.

Ustanovljamo poleg že obstoječe godbe tudi lasten orkester, ki naj bo vreden pobratim orkestru mariborske železničarske »Drave« in ki naj ne bo samo v zabavo veseličarjem, temveč tudi res koncertna institucija!

Zatorej pevci in godci na plan! Ne bojmo se malenkostne izgube časa in ne oprijemljimo se praznih malodušnih izgovorov! Pokažimo svojo moč in veljavo vsaj v kulturni »Slogi«! Začnimo takoj z delom, da čimpreje stopimo na oder!

Pevske vaje se vrše vsak torek in petek ob 20. uri v Gradišču št. 7. godbene pa iste dneve v godbeni sobi na postaji Ljubljana gl. kol. ob 20. uri.

Pozivamo obenem vse ostale železničarje, ki niso pevci ali godci, da store svojo dolžnost in vsi do zadnjega pristopijo k društvu. Članarina je majhna in znaša letos le 1.— Din mesečno za leto 1925 pa je določena na 2.— Din mesečno.

Za odbor: Ludvik, s. r., predsednik. Bervar, s. r., tajnik.

Podpore bolniškega fonda.

(Konec.)

§ 57.

Stroški za prevoz bolnikov v bolnico ali k zdravniku, istotako za spremljevalca, ako ga po potrebi odredi prometni zdravnik, kakor tudi za njegov povratek v stanovanje obremenjajo bolniški fond. Vožnja po železnici ali na ladji je za bolnike in spremljevalca brezplačna v onem razredu, ki jim pripada po veljavnih prometnih predpisih. Težjim bolnikom se sme dovoliti tudi višji razred, ako to prometni zdravnik predpiše kot potrebno.

5. Podpore ob nosečnosti, porodu, bábicah in dojenju.

§ 58.

Rodbinski ženski člani člana bolniškega fonda, ki nimajo nikaršnega zaslužka ali dohodka ter žive s članom v domači skupnosti imajo, ako je uslužbenec najmanj 3 mesece nepretrgoma član bolniškega fonda ob porodu in bábicah pravico do teh-le podpor iz bolniškega fonda:

- a) do zdravniške in bábiske podpore in zdravit;
- b) do podpore za otroško opremo po točki c) tega paragrafa;
- c) do dojniške podpore po 2 dinarja na dan za 32 tednov po porodu.

Ako se porodi dete v bolnici ali porodnišnici, veljajo za čas tamošnjega bivanja glede porodniške podpore odredbe za hranarino.

6) Podpora ob smrti.

§ 59.

Če umre član bolniškega fonda, izplača bolniški fond zaostalemu drugu, ali če tega ni, njegovi rodbini, ki oskrbi pogreb, pogrebno v višini 120 odstotkov enomesečnega zneska onih prejemkov, od katerih je umrl član vplačal svoj poslednji članski prispevek.

Ako umre članu bolniškega fonda zakonski drug, ki je živel do smrti z njim v rodbinski skupnosti, ali nepreskrbljen otrok, prizna bolniški fond pogrebne stroške in sicer: za zakonskega druga 60 odstotkov, za otroka 30 odstotkov zneska pogrebnih stroškov za dotičnega člana bolniškega fonda.

Ako nima umrli član svoje rodbine ali drugih sorodnikov, ki bi oskrbeli pogreb, se izplačajo onemu, ki oskrbi pogreb dejanski pogrebni stroški, toda največ do zneska pogrebne, odrejen v tem paragrafu.

Železniške nesreče.

Bosna. Na progi rudniške uprave Predor-Lubija se je od tovornega vlaka, ki je vozil rudo proti Predoru odtrgalo več zadnjih voz. Vsled precejšnjega vzpona, so se jeli vagoni z veliko naglostjo pomikati navzdol ter v ostrem ovinku zdrčali v prepad. Rudar, ki je sedel na zadnjem vagonu, je v razvalinah razbitih voz našel svojo smrt.

Anglija. V noči 4. nov. se je pripetila v bližini Lythama, grofija Lancashire težka železniška nesreča. Brzovlak iz Liverpoola v Blachpool je skočil na ovinku s tira, se zaletel v tam stoječo čuvajnico ter jo podrl. Čuvaja je vrglo v bližnji ribnik, kurjač je odletel s stroja, vendar se mu ni ničesar pripetilo, med tem ko je strojevodjo popolnoma zdrobil. Več voz je bilo prevrnjenih. V zadnjem vozu se je razletel plinski kotel in vagon je pričel goreti. Izpod razvalin so potegnili 12 mrtvih, okoli 40 potnikov pa je bilo manj ali več ranjenih.

Iz naših prog. Pretečeni mesec se je dogodilo več težkih železniških nesreč, tako na Pragerskem, kjer se je tovorni vlak zaletel v mešanca ter razbil več tovornih voz, k sreči so osebni vagoni še pasirali pred strojem, tako, da se je odvrnila velika nesreča na človeških žrtvah.

Pri Savskem Marofu je skočil s tira tovorni vlak vozeč iz Zagreba, ker je počila tračnica. S tira je skočilo 6 vagonov, od katerih je bil službeni voz popolnoma razbit. Človeških žrtev ni bilo.

Pri Križevcih je trčil osebni vlak na v postaji premikajoči tovorni vlak, poškodovanih je bilo več voz, človeških žrtev ni bilo.

Pri Sarajevu čez Neretvo se je porušil železniški most, vsled slabega naklada težkih topov na zadnjih treh vagonih vl. 9151. Takoj preko mosta proga zavije v oster ovinek in pri tem so se cevi topov nagnile ter zadele s precejšnjo močjo v ograjo, ki se je pričela rušiti. Vsi trije vagoni so padli v Neretvo. Promet je ukinjen za več tednov, osebni se vrši s prestopanjem.

Dne 21. novembra se je brzovlak 6 pri postaji Kukujevci-Ervik zaletel na odprti progi na 8 odtragih voz tovornega vlaka, ki je vozil pred njim. Značilno za tamošnjo službo je, da prometnik, niti čuvaj, niti dva zavirača, ki sta bila vojaka in bila na raztrganem delu vlaka, niso opazili da je vlak raztrgan. Petdeset metrov pred krajem, kjer je stalo 8 voz, je strojevodja zapazil rdečo luč, spustil protiparo in nategnil zavoro tako, da je brzovlak priletel z

manjšo silo na voze, ker drugače bi bila nesreča pogubonosna za potnike in vlakovno osobje. Materijalna škoda je precejšnja.

Dne 8. dec. ob 14. uri 15 min. je tovorni vlak št. 773-II prevozil na stoj stoječi uvozni signal v Rimskih toplicah in je v km 360.395 med kretnicami zapeljal iz tira v smeri proti Laškem izvozeči vlak št. 782. K sreči se ni nikdo ponesrečil. Razbitih je 5 vozov vlaka 773-II. in dva voza vlaka 782. Devet voz je neznatno poškodovanih. Osební promet se je vzdrževal s prestopanjem. Prvi glavni tir je bil prost ob 23. uri 35 min. Nezgodo je pripisovati nepravilnemu zaviranju vlaka 773-II. Materijalna škoda se ceni na pol milijona dinarjev.

Razne vesti.

Povišanje uradniških plač v Franciji. Francoska vlada je ugodila zahtevam uradniških društev za povišanje dohodkov, po katerem bi naj bila najmanjša plača 6000 fr. (popreje 4800 fr) in največja 40.000 fr. Ker bi se s tem budget zvišal za 2 milijarde frankov, sklenila je vlada znižati stanje uradnikov za 20.000. Geslo personalne politike Francije je: »Malo uradnikov, toda ti morajo biti sposobni, zato tudi dobro plačani,« kar je edino pravilno. Ta princip uvajajo skoraj vse moderne države. Pri nas do tega še dolgo ne bo prišlo, čeprav se vedno hvalimo, da posnemamo Francijo. Vprašanje je samo v čem?

Končna razdelitev vozovnega parka bivše Avstro-Ogrske monarhije. Vozni park nekdanjih avstrijskih državnih železnic je obstojal leta 1918 iz približno 7000 lokomotiv, 20.000 osebnih, poštnih in službenih voz ter 146.000 tovarnih voz. Ta vozni park je reparacijska komisija porazdelila proporcionalno na nasledstvene države, kar je povzročalo ne malo težkoč. Vsled tega se porazdelitev ni izvršila nankrat, temveč deljeno. Prvega aprila 1921. se je razdelilo približno 54.000 tovarnih voz. Končna porazdelitev je sedaj izvršena, vsled česar mora Avstrija oddati Poljski, Jugoslaviji, Rumuniji in Italiji skupno 165 lokomotiv 372 osebnih voz in 4000 tovarnih voz. Odpošiljanje lokomotiv se je pričelo 1. avgusta 1924 in bo končano do 30. junija 1925 leta, odpošiljanje tovarnih voz se je pričelo 1. avgusta in bo končano koncem januarja 1925. Mesečno se odpošlje ca 700 tovarnih voz. Oddaja osebnih voz je pričela 1. oktobra 1924 in bo končana v sredini februarja 1925. Odpošlje se mesečno približno 80 osebnih voz.

Položaj uradništva v Nem. Avstriji. »Sl. Narod« z dne okt. 1924 je priobčil zanimiv članek, v katerem opisuje položaj avstrijskega uradništva. Vsota prejemkov uradniških plač nadkriljuje vse ostale države. Uradniki enajste skupine prejemajo že 105 odstotkov predvojnih dohodkov. V višjih razredih pa tvorijo prejemki do 70 odstotkov in še več. Kljub temu avstrijsko uradništvo še ni zadovoljno s tem. Tako v Avstriji. Pri nas se hrani uradništvo s praznimi obljubami in ne samo, da uradništvo ne doseže nobene novega zboljšanja, še tega mu ne dajo, kar mu je zajamčeno v že obstoječih zakonih.

Upravičen je Dantejev izrek: Lasciate ogni speranza.

Novi vagoni iz Nemčije. Pretekli mesec je prometno ministrstvo prejelo na račun nemških reparacij nov kontingent vagonov, obstoječ iz 99 voz in sicer 38 I., 19 II. in 42 III. razreda. Za ozkotirne železnice v Srbiji je dospelo 20 vagonov. Tovarnih vagonov smo dobili tipa Gu in Mg 50 in 20 za ozkotirne proge tipa Ik. Na račun reparacij je

dobila Jugoslavija do sedaj 10.345 vagonov in 450 lokomotiv. Od teh je bilo za normalne proge osebnih 240, tovarnih pokritih 4000, nepokritih 5000, vagonov za prešiče 190, za sveže meso 80 in 200 cistern. Ostali so za ozkotirne železnice.

Elektrifikacija čeških železnic.

Češkoslovaška vlada je definitivno sklenila, da uvede na nekaterih železnicah, v Pragi in bližnjih progah električni obrat. Vsa dela bodo po predloženem načrtu končana do l. 1927. Predvsem se bodo elektrificirale one proge, ki vodijo na Wilsonov kolodvor. V poštev pridejo proge Visočani—Wilsonov kol., Hrabovko—Liben, Nusle—Višehrad ter proga Praga—Plzen. Uvedel se bode enakomeren tok z napetostjo 1500 voltov.

Tovariši! Agitirajte vsestransko, da bo naš letošnji občni zbor dobro obiskan. Vsi službe prosti člani naj se ga sigurno udeležijo in prineso s seboj pooblastila onih, ki se nahajajo v službi.

Društvene vesti.

Božična številka 11. in 12. je razposlana na vse postaje širom naše domovine, da se tem potom upoznajo naši tovariši, ki do danes še niso imeli prilike z delovanjem Udruženja Prometnikov. Dolžnost tovarišev je, da raztolmačijo pomen našega društva in dvignejo zavest, da spada prometnik edino le v svojo kategorijsko organizacijo. Na delo tedaj, ker v nas samih je spas, kajti le takrat bomo močni in upoštevani, kadar bomo ujedinjni vsi prometniki cele Jugoslavije v našem »Udruženju Prometnikov«. Tovariši, ki bi bili voljni delati in voditi propagando za ustanovitev podružnic naprošamo, da se pismenim potom obrnejo naslov Udruženja Prometnikov, ki bo rade volje podalo vse informacije.

Odbor Udruženja Prometnikov.

Božični broj 11 i 12 »Prometnika« izaslan je na sve stanice naše otadžbine, da se tim putem upoznaju naši kolegi sa radom i ciljevima društva, i koji do danas još nisu imali prilike doći u dodir sa Udruženjem Prometnikov naše kategorijske organizacije. Dužnost svih kolega, koji su već upoznati sa našim radom je, da raztumače rad našega društva i dignu zavest, da pripada prometnik samo u svoju kategorijsku organizaciju, jer u nas samih je spas i samo onda ćemo biti jaki; poštovani, kada budemo zajedno svi udruženi u društvu Prometnikov čitave Jugoslavije. Kolegi, koji bi bili spremni, da rade u tom pravcu i propagiraju za ustanavljanje podružnic molimo, da se pismeno obrate na naslov »Udruženja Prometnikov«, koje će veoma rado podati sve informacije.

Odbor Udruženja Prometnikov.

Друштвене вести.

Божићни број 11 и 12 Прометника изаслан је на све станице наше отаџбине, да се тим путем упознају наши колеги са радом и циљевима друштва, и који до данас још нису имали прилике доћи у додир са Удружењем Саобраћајника. Дужност свих колега, који су вече упознати са нашим радом је, да разтумачен рад нашег друштва и dignu завест, да припада саобраћајник само

u svojo kategorijsko organizacijo, jer u nas samih je spas i samo onda hemo biti jaki i poštovani, kad budemo zajedno svi udruženi u našem društvu Saobraćajnika, čitave Jugoslavije. Kolegi, koji bi bili spremni da rade u tom pravcu i propagiraju za ustanavljanje podružnica molimo, da se pisмено obrate na adresu „Udruženja Prometnikov“, koje he veoma rado podati sve informacije.

Одбор

Удружења Прометников.

Oni člani, ki bi želeli cel letnik »Prometnika«, ali katerim manjkajo posamezni izvodi, iste lahko dobe, ker imamo še nekaj iztisov vseh številka na razpolago.

Uredništvo.

Koledar za leto 1925 izide koncem meseca in bo razposlan vsem tovarišem članom.

Upravništvo.

Poziv vsem članom!

Na priloženi poštni položnici naj vsak član poleg redne mesečne članarine upošlje tudi glasom društvenih pra-

vil § 9. najmanj znesek Din 5.— kot posmrtnino za umrlim tov. Suhadolnikom.

Želimo, da tovariši tudi z večjim zneskom prispevate, da bode omogočeno posmrtnino tudi preko 1000.— Din izplačati.

Nadalje prosimo člane, kateri so v zaostanku s članarino, da isto poravnajo v tekočem mesecu, t. j. pred zaključkom letnega obračuna.

Blagajnik.

Zahvala.

Udruženju Prometnikov se najtopleje zahvaljujem za izkazano podporo v znesku 1000.— Din ob priliki smrti mojega soproga.

Suhadolnik, soproga.

Društveni lokal Udruženja prometnikov se nahaja v »Hotel Južni kolodvor« Ljubljana, Kolodvorska ulica 43, II. nadstropje, soba 21.

Naš tovariš

Ivan Suhadolnik

uradnik III. kategorije

član »Udruženja Prometnikov« je dne 2. XII. 1924 v 35. letu starosti nenadoma preminul.

K večnemu počitku je bil položen dne 4. XII. k sv. Križu v Ljubljani.

Ohranimo mu časten spomin!

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 podpirame 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 dolenska 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. — Zastopnik 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 dolenska, štajerska, dalmatinska in specijalna vina. Vedno sveže pivo. Priznana dobra kuhinja. Cene zmerne. Postrežba točna.

Železničarji popust. MIKLIČ, hotelir.