

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 I.

Ljubljana, dne 31. oktobra 1924.

Štev. 10.

Prometna sredstva in njihov razvoj.

(Nadaljevanje.)

Z naglim razvitkom prometa v Ameriki, z večjo pridobitvijo svobode posameznih kolonij, s priklopitvijo Japonske in Kitajske v mednarodni promet, vse to je ugodno vplivalo na splošen promet in obenem na boljši razvoj prometnih sredstev. Veliko vlogo v 19. stoletju so igrali tudi politični momenti in pa neprestano napredovanje tehnike z iznajdbo parobrodov, parostrojov, napredovanje gradnje modernih cest in prekopov, uvedba poštne in brzojavnega prometa, vse to je povzdignilo v kratki dobi svetovni promet do svojega viška. Popolno reorganizacijo svetovnega prometa pa je povzročila železnica. Sprva sicer osovražena si je pridobivala vedno več tal, dokler ni zavladovala širom zemeljske oble. 27. september 1825. l. lahko imenujemo kot rojstni dan železnic, ko je prvič stekla železna kača na progi Stockton-Darlington na Angleškem, delo genijalga očeta železnic Georga Stephensa. S kašno hitrostjo si je priborila železnica prvo mesto v svetovnem prometu nam dovelj jasno pričajo letnice v gradnjah prvih železnih cest v posameznih državah kot sledi: Anglija l. 1825; Avstro-Ogrska in Francija l. 1828., Nemčija in Belgija l. 1835., Rusija l. 1838., Nizozemska in Italija l. 1839., Danska l. 1844., Švica in Španska l. 1848., Švedska l. 1851., Norveška in Portugalska l. 1839., Turška l. 1860., Grška in Romunska l. 1869 in Srbija l. 1884.

V razmerju s prvo železnico, s katero je Stephenson prevozil največ 19 km na uro, se danes moderne lokomotive ne dajo primerjati, saj vozijo evropski brzovlaki 90—100 km na uro, v Ameriki pa moremo beležiti hitrost posameznih vrst strojev od 140—150 km na uro. Danes je železnica svetovna žila prometa, ki veže vse kulturne narode in čim večja je dolžina železniškega omrežja, tem večji je promet, tem bolj je razvita industrija in obrt dotičnih držav.

Nov konkurent parni lokomotivi pa je v novejši dobi postala električna železnica, katere motorni stroj lahko doseže hitrost preko 200 km na uro. Zato je upravičeno stremenje posameznih držav, ki neprestano, elektrificirajo svoje železnice in tako nam je pričakovati v prihodnji dobi, da bo električna železnica prevzela naloge parne lokomotive in prevladala cel svet.

Slično kakor železniški se je razvijal tudi paroplovni promet. Leta 1807. je zgradil Fultan prvi parnik, s katerim je prevzvil progo 300 km od New-Jorka do Albanyja v 32 urah. Par let pozneje 1815. l. se je v Ameriki gradila že vojna mornarica s parobrodni in leta 1819 je preplul parnik »Savaunah« širni Ocean na progi New-Jork-Liverpool. Prvi parniki so se pomikali s pomočjo koles, toda že

leta 1819 je iznašel naš rojak Resel vijak, ki se je popolnoma udomačil in izpodrinil kolesa ter že do leta 1837. prišel v splošno uporabo. Enako železnici je tudi pomorski promet ogromen, saj se nahaja danes v prometu gotovo preko 300.000 parobrodov in jadernic in da dnevno prepluje nič manj kakor 2000 parnikov vseh vrst in vseh držav Atlantski Ocean, od katerih okoli 500 služi edino le osebnemu prometu.

K večjemu in hitrejšemu pomorskemu prometu, je pripomogla izgradba posameznih prekopov. Tako n. pr. 160 km dolgi Sueški prekop, gigantsko delo moderne tehnike, ki je stalo 400 milijonov frankov predvojne vrednote. Z otvoritvijo Sueškega kanala, se je skrajšala pot iz Trsta na Bombay za 63 odstotkov in iz Hamburga za 43 odstotkov. Nič manjše važnosti ni Panama prekop. Rečno plovbo pa pospešujejo razni prekopi, predvsem v Franciji in Nemčiji.

Jasno je, da je pri razvijajočem železniškemu in vodnemu prometu, cesta mnogo izgubila na svoji vrednosti, vendar je v 20. stoletju zopet precej pridobila, z iznajdbo novega prometnega sredstva, to je avtomobilov. S pomočjo teh prometnih sredstev se je razvila tudi pošta. Na mesto prejšnjih počasnih kurirjev, oskrbujejo lokalno pošto v vseh večjih mestih avtomobili, za večje razdalje pa služi železnica in parobrodni. Mnogo je pridobil svetovni promet z iznajdbo telegrafa, in telegrafičnega aparata katerega sta l. 1839 iznašla Angleža Wheaston in Cook, v novejšem času pa brezžični brzojav. Prvim telegrafičnim linijam iz l. 1837 v Britaniji in Nemčiji, so kmalu sledile druge in tako se dandanes ob vseh železniških progah in državnih cestah vije telegrafična žica, veliki parniki pa so opremljeni z brezžičnim brzojavom. Človeštvo je skušalo zvezati tudi posamezne celine in tako se je prvi podmorski kabel položil l. 1852 med Anglijo in Irsko. Pet let pozneje 1857 se je pričelo polaganje prekooceanskega kabla, ki je bil po različnih težkočah položen v letu 1866 ter zvezal Evropo z Ameriko. Poleg teh se je položilo še mnogo drugih, ki vežejo danes vse dele posameznih celin, eden poslednjih in prvi v Tihem oceanu je bil položen l. 1902. Skoraj si ne bi mogli predstavljati dandanes svetovnega prometa brez telefona, telegrafije in radio-telegrafije, ki služijo trgovini, v veliki meri prometu in varnosti prometnih naprav.

V zadnjih desetletjih beleži moderna tehnika nov izum vodljivih zrakoplovov, aeroplanov in hydroplanov ter podmornic. Vsa ta nova prometna sredstva so žal v zadnji svetovni vojni služila po pretežni večini moriji človeštva, v njegov lastni pogin in uničevanju njegovega imetja, mesto da bi mu služila v njegovo blaginjo. Upajmo, da se bo človeštvo posrečilo kedaj odstraniti nevarnosti med-

sebojnih vojen, da bo zavlada visoka pesem miru in ljubezni in da bodo vsa prometna sredstva, vsa tehnika, služila le blagostanju in napredku človeštva ter s tem dosegla svoj pravi namen.

R. S.

Viri: Hans Kraemer: Welttall und Menschheit.

Podpore bolniškega fonda.

(Nadaljevanje.)

§ 52.

Denarna podpora znaša 70% onih prejemkov, ki so članu zaradi bolezni ustavljeni.

Ako se tak član bolniškega fonda, ki ima pravico do hranarine, zdravi v bolnici, pa ima rodbino, ne dobiva hranarine, nego rodbini se izplača, ko se pokrije bolniška taksa, preostali del, toda najmanj polovico njemu pripadajoče hranarine, ako rodbinski člani nimajo zaslužka in žive z njim v rodbinski skupnosti; ako pa član nima rodbine, dobiva četrtno hranarine.

Denarna podpora se daje, dokler traja bolezen, toda najdalje 26 tednov in teče od onega dne, ko se članu prejemki zaradi zdravniško ugotovljene nesposobnosti za delo ustavijo.

§ 53.

Član, ki je popolnoma izčrpal denarno podporo, pridobi iznova pravico do denarne podpore za isto bolezen, ako se je vrnil na delo ter je v njem prebil najmanj osem tednov.

Član, ki je popolnoma izčrpal denarno podporo ter zopet vstopil v posel, pa oboli v tem za popolnoma drugo boleznijo, ki ni v zvezi s prejšnjo, kar mora potrditi prometni zdravnik, pridobi zopet pravico dv denarne podpore po prvem odstavku tega paragrafa.

Ako oboli član, ki še ni izčrpal denarne podpore, v 8 tednih za isto boleznijo, se mu mora to drugo bolovanje šteti kot nadaljevanje prvega bolovanja.

Čim je prometni zdravnik, ki zdravi obolelega člana, pritrdil, da je postal član sposoben za delo, prestane denarna podpora.

§ 54.

Denarna podpora se izplačuje koncem meseca.

Prošnja za naknadno nakazilo denarne podpore se rešuje samo, ako se vloži v enem letu od dne, ko je imel prosilec pravico do prejemanja denarne podpore.

4. Zdravljenje v bolnici.

§ 55.

Člani bolniškega fonda in njih rodbine imajo pravico do brezplačnega zdravljenja v vseh javnih, privatnih bolnicah, pa tudi v onih, s katerimi je sklenjena pogodba, potem na univerzitetnih klinikah, porodnišnicah, in sicer ob teh pogojih:

Člane bolniškega fonda sme prometni zdravnik poslati v bolnico zaradi zdravljenja ali opazovanja s pristanikom bolnikovim, če ima ta v svoji hiši potrebno osrbo, a brez pristanak bolnika, če je bolezen taka, da je zdravljenje v bolnici neizogibno potrebno, ali če bolnik ne izpolnjuje zdravniških naredb, ali če je to potrebno za ugotovitev njegove bolezni (diagnoza), ali zaradi specialističnega pregleda in zdravljenja; obolelega člana pa mora po-

slati v bolnico, če nima član doma potrebne oskrbe, ali če boluje za nalezljivo boleznijo, ali če je duševno obolen in postal za svojo okolico nevaren, ali če se mora izvršiti kirurška operacija.

Rodbinski člani imajo istotako pravico do zdravljenja v bolnici na račun bolniškega fonda, ako zdravnik spozna, da ga jim je neizogibno treba.

Ako član bolniškega fonda ali član njegove rodbine brez utemeljenega razloga ne pristane na naredbo prometnega zdravnika, da se bolnik pošlje v bolnico, izgubi član pravico do denarne podpore iz bolniškega fonda.

Glede zdravljenja v kopališčih je treba postopati po pravilniku.

§ 56.

Bolniški fond plačuje stroške v bolnici, ako je zadosteno odredbam § 55, po veljavni ali sporazumni taksi, in sicer za člane, ki imajo pravico do hranarine, za isti primer obolenja največ za 26 tednov, za člana, ki nima pravice do hranarine, za 52 tednov, za rodbine pa samo za 3 mesece.

Zdravljenje člana bolniškega fonda v bolnici, kakor tudi članov njegove rodbine, ki bolujejo za veneričnimi boleznimi, trahomom in drugimi nevarnimi nalezljivimi (kužnimi) in duševnimi boleznimi, ne zadene bolniškega fonda, ako mora po zakonu države skrbeti za zdravljenje takih bolnikov.

Uprava bolniškega fonda priznava svojim članom in njih rodbinam poslednji razred zdravljenja v bolnici. Če se hoče član fonda, ali če se hočejo člani njegove rodbine zdraviti v višjem razredu, jim da odgovarjajoči zdravnik po dovolitvi bolniškega fonda nakaznico za višji razred, ako se pismeno zavežejo, da poravnajo s tem nastale razlike. Ti stroški se smejo na utemeljeno prošnjo članov in po stanju fonda celotno ali deloma odpisati v breme in člani njih rodbine, ki vstopijo v bolnico zoper naredbo prometnega zdravnika ali brez njegove vednosti, razen v dokaznih nujnih primerih, morajo sami trpeti stroške za bolnico.

Objava direkcije državnih železnic Subotica z ozirom na mladostna leta 18—21.

Direkcija Državnih Železnica Subotica. Broj: 28481-VI.
1924.

Objava broj 350.

Svim službenim jedinicama.

(Razvrstavanje železniških službenika u 18-21 god. starosti.)

Od generalne direkcije državnih železnica stigao je ovaj Direkciji pod brojem 23675 od 30. julyja o. g. sledeće objašnjenje.

Ministarstvo Saobraćaja, aktom M. S. Br. 1453-24 dostavilo je akt ministarstva Pravde od 7. julyja 1924 god. M. P. Br. 36188-24 sledeće sadržine:

Ministrstvu Pravde čast je izvestiti, da je Centralna Komisija za Izvršenje Zakona o činovnicima i ostalim državnim službenicima građanskog reda po predmetu ovog akta donela ovo svoje mišljenje:

»Centralna Komisija nalazi, da je Revizionna Komisija pri Generalnoj Železničkoj Direkciji pogrešila, a Subotička Oblasna Železnička Direkcija da je u pravu, jer za razvrstanje službenika na pojedine kategorije nije ni v kom slučaju merodavna okolnost koliko im je godina života, već jedino to u koju kategoriju im ulazi služba u kojoj se u času prevodjenja, upotrebljuju prema postavljenju na dužnost, i da li imaju za tu kategoriju opšte uslove Zakona ili bar izuzetne uslove iz njegovih prelaznih naredjenja. Ako li nisu imali, nisu se u opšte mogli ni prevesti, ako su ih imali pa ako su prevedeni, morali su se prevesti u kategoriju u kojoj su služili u času provodjenja, i nisu se smeli, proizvoljno, zbog mladosti, prevesti u pomoćno osoblje, za koje po zakonu nije propisana nikakva kvalifikacija. Mladost u službi, s kojom se redovno poklapa i mladost u živctvu, utiče samo na odluku o stalnosti i o grupi, a nema nikakve važnosti za kategorisanje.«

Dostavljajući prednje pozivaju se službene jedinice, da izveste potčinjeno osoblje, koje je svojevremeno po komisiji za razvrstavanje kategorisano i stepenovano, a posle po preširenoj komisiji u Gen. Direkciji prebačeno u pomoćno osoblje radi toga što još nije navršilo 21. godinu svoga života; da će se odgovarajući predjem tumačenju i njihov položaj u što kraćem roku regulisati po notom Zakonu, pošto je prijem odnosno postavljanje omogućeno posle navdušene 18 godine života.

U Subotici, 4. avgusta 1924.

Železniške nesreče.

Nemčija. — Dne 1. okt. se je v Mainzu pripetila teška železniška nesreča. Ob 12 uri 15 min. v Bazel odhajajući brzovlak je vsled defekta obstal v predoru, ki veže južni kolodvor z glavnim. Ob 12.18 je nasproti privozil osebni vlak ter trčil v stoječi D-vlak. Škoda je ogromna. Pet voz je popolnoma razbitih. Izpod ruševin so potegnili 14 mrtvih in 20 ranjenih.

Srbija. — Dne 5. okt. se je na progi Beograd-Požarevac zgodila nesreča, ki sicer ni zahtevala človeških žrtev, a vendar povzročila veliko materjalno škodo. Trije vozovi so skočili s tira in se globoko zarili v zemljo, kar je med potniki povzročilo precejšnjo paniko.

Dalmacija. — Dvanajst kilometrov pred Gružem je v začetku tega meseca skočila s tira lokomotiva tovornega vlaka ter potegnila za seboj še sedem tovornih voz. Škoda je velika. Trije železničarji so bili težko ranjeni in prepepljeni v Dubrovnik. Sploh je to že četrti slučaj iztirjenja v zadnjem času. Vzrok: Trhlenost lesenih pragov, ki že precej let niso bili izmenjani.

Italija. — Luksuzni vlak Pariz-Rim je pri Santi Margheriti dne 8. okt. skočil s tira. Lokomotiva in več vagonov se je preobrnilo. Od 60 potnikov je bilo 6 mrtvih, med njimi vlakovodja in kurjač. Nesrečo je zakrivila okolnost, da je vlak vozil na stranski tir, ker je na glavnem tiru v teku delo za elektrifikacijo železniške proge. Vlak je vozil preko kretnic preneglo in skočil s tira.

Južna Afrika. Dne 5. okt. je zavozil potniški vlak pri Durbanu na stranskem tiru v tovorni vlak. En osebni voz je bil popolnoma razbit. Štiri osebe so bile ubite, 19 pa ranjenih.

Kavkaz. V pričetku t. m. v bližini postaje Čakve je na transkavkaški železnici skočil s tira ekspresni vlak, s katerim so se vračali iz Batuma v Tiflis člani izredne komi-

sije za likvidacijo Georgijcev. Vlakovodja, kurjač, dva sprevodnika, dva preiskovalna sodnika, poveljnik čet iz Batuma so bili ubiti, mnogo potnikov je bilo ranjenih.

Amerika. Dne 19. okt. sta trčila pri Elicots Creek dva potniška vlaka električne Buffalo železnice ob kaskadah Niagare. Vlaka sta bila nabito polna turistov. Dva potnika sta bila mrtva, 77 pa ranjenih, od teh 4 težko. Vzrok: napaka na zavori.

Razne vesti.

Železničarska šola v Beogradu. — V Beogradu se je otvorila železničarska šola za uradniški naraščaj. V tej šoli je vpisanih 140 učencev, od katerih je večina maturantov, en del pa s šestimi gimnazijskimi razredi. Učna doba se je skrajšala iz dveh na eno leto pouka. Postavil se je nov temelj prometnega pouka in enoten sistem za vso državo. Metoda za šolanje prometnega naraščaja bo taka, da bo čimprej usposobila kandidate za železniško službo, ki bodo porazdeljeni po končanem izpitu posameznim direkcijam.

Imenovanje novega direktorja. Dosedanji ravnatelj ljubljanske direkcije drž. žel. g. dr. Borko je prestavljen kot ravnatelj rečne plovbe v Beograd, na njegovo mesto je imenovan upokojeni ravnatelj g. Andrej Vrečko. Z gosp. dr. Borkotom smo izgubili človeka, ki je bil vseskozi objektivni in pravičen, njegova prijaznost mu je prinesla popularnost med osobjem, kakršne do sedaj še ni vžival nobeden ravnatelj.

Odkupnina južne železnice. Finančno-gospodarski odbor je odobril prometnemu ministru kredit 850 tisoč zlatih francoskih frankov, s katerim se odkupi vsa imovina južne železnice (zgradbe, zemljišča itd.).

Osemurni delavnik na francoskih železnicah. V francoskem parlamentu je bil sprejet predlog za uvedbo osemurnega delavnika v vsej železniški upravi. Posebna komisija prouči modifikacije, na kar se uvede osemurni delavnik v najkrajšem času. Tako na Francoskem — pa pri nas? Bilo bi hvalevredno, da bi posneli tudi v tem pogledu Francoze, ne pa kot se pri nas prakticira, da imajo oni z manj naporno službo le 6 ur delavnega časa, ostali z nočno službo pa osem do šestnajsturni delavni čas.

Pravilnik za vozne olajšave. Pravilnik za vozne olajšave je izdelan ter je stopil v veljavo s 1. oktobrom t. l. Krivica, ki se je dogodila, ko je bila železničarjem ukinjena vožnja z brzovlaki je sedaj z novim pravilnikom zopet popravljena. Komisija za izdelavo tega pravilnika je sprejela naš predlog, katerega smo stavili na ministra, da naj se dovoli vožnja vsaj preko 100 km razdalje, da se s tem kolikor mogoče omeji zloraba brzovlaka po železničarjih, obenem pa ugotovi onim železničarjem, ki so primorani potovati z brzovlaki na daljše razdalje.

Zahrbtnost ali nevoščljivost UJNŽ.

Ves čas obstanka našega Udruženja smo podpirali delo UJNŽ, nismo nikdar nastopili proti, niti nismo odvrčali naše člane, od bivše Zveze, nasprotno smo vedno vabili in priporočali našim članom, da ostanejo še v naprej člani UJNŽ.

Radi tega je toliko žalostneje, da nekateri gospodje od nekdanje ZJŽ, razglašajo neresnične vesti o likvidaciji našega društva. Tem vestem je par naših tovarišev že nasedlo. Opozarjamo naše člane, da nam ponovne slučaje

takoj javijo, da bomo energično nastopili proti trosilem lažnivih vesti. Kar se pa tiče obstoja našega društva, moramo povedati, da ono uspeva če tudi to naše nasprotnike silno boli in jezi. Vsa izzivanja in posmehljiva zbadanja tudi s strani g. Deržiča (slučaj Zidani most) nas puščajo popolnoma hladne, svetujemo le, da se prepričate pri radikalni stranki, koliko nam je dala denarja in gotovo vam bodo gospodje to radi povedali. Kajti zapomnite si gosp. Deržič, »šlager«, da so nam dali radikali denar ne drži, ker naši člani dobro vedo, kje in kako smo dobili sredstva za ustanovitev našega Udruženja in za nabavo našega inventarja. Vsi naši nasprotniki pa naj si zapomnijo, da bodo z neresničnimi vestmi dosegli ravno nasprotno, da se naše vrste tem bolj jačijo in da naše Udruženje prospeva. Ne hvalimo se v našem glasilu, kaj vse smo naredili, kakšne korake smo podvzeli, naše članstvo pozna naše delo in mi delamo javno in odkrito. Toliko v vednost našim članom in gg. od UJNŽ. Nismo napadali in ne bomo, za nas je ta stvar zaključena, branili pa bomo naše Udruženje proti vsakemu.

Vse naše člane pozivljamo, da nemudoma izstopijo iz UJNŽ, kajti potrebno je to, ker nesmisel je sovražnika podpirati. Udruž. Prometnikov.

Opomin!

Gosp. Keržarju, načelniku postaje Grosuplje svetujemo, da s prometniki, ki so naši člani postopa kot se to spodobi in naj ne šikanira svojih podrejenih. Če si puste

drugi to dopasti, nas ne briga. Upamo, da bo ta resen opomin zadostoval, če ne — napeli bomo druge strune.

Udruž. Prometnikov.

Društvene vesti.

Deseti številki našega glasila prilagamo našim članom dve položnici za mesec november in mesec december, ker bo prihodnja številka 11 in 12 izšla skupaj dne 15. decembra. kot božična številka. Tovariše pa naprošamo, da nam določijo čimveč dopisov, da bo božična številka Prometnika res zanimiva.

Za leto 1925 bo naše društvu izdalo ličen žepni koledar. Dolžnost nas vseh je, da nobeden prometnik ne bo brez svojega koledarja. Uredništvo.

Za tiskovni sklad so darovali: Prometniki postaje Št. Vid Vižmarje 20 Din, Vilko Lappain 5 Din, Franc Žumer, noč. dokl. za 3 mesece 33.50 Din. Skupaj 58.50 Din. Iskrena hvala! Posnemajte jih pridno!

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, Waffenrad.

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/I.

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.