

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 št. 13.649. — Poština plačana v gotovini.

Leto II.

Ljubljana, dne 30. aprila 1925.

Štev. 3.

Udruženje prometnikov kraljevine SHS

vabi na

Izredni društveni občni zbor

ki se vrši v torek dne 19. maja 1925 v salonu »Hotela Južni kolodvor v Ljubljani«, Kolodvorska ulica 43. Pričetek ob 13. uri.

Dnevni red:

1. Odobritev »Protokola sporazuma« glede ujedinjenja v enotno žel. strokovno organizacijo.
2. Likvidacija društva in unifikacija z UJNŽ. — NŽČ in Udr. urad. z fakult. naobrazbo.
3. Pretres pravil enotne organizacije.
4. Razno.

Pripomba: Ako ob določenem času ne bi bilo zastopano zadostno število članov, vrši se eno uro kasneje nov izredni občni zbor, ne oziraje se na število članstva.

Odbor Udruženja Prometnikov.

Železniška vozila.

(Nadaljevanje.)

Iz križnika požene gonilni drog pogonsko os. Kolo ima poseben čep, na katerega deluje gonilni drog. Ako so kolesa znotraj okvirja, imajo osi zunaj poseben nastavek za čep. To najdemo pri starejših lokomotivah. 4 valjne lokomotive, katere imajo po 2 valja znotraj okvirja, imajo vključene osi; gonilni drog notranjih valjev deluje na vključene osi. Vsi ti čepi, ročice morajo biti izjednačeni s protiuteži.

Čim večja je brzina lokomotive, tem večja je nevarnost iztirjenja. Gibanje batov, križnikov in drogovja provzroča različna gibanja, od katerih je najbolj nevarno tresenje lokomotive po tiru sem in tja. S kolesnim vencem se zaleptijo kolesa enkrat v eno, potem v drugo tračnico.

Važna pridobitev novejših lokomotiv so gibljive proste osi. Proste osi se do gotove meje lahko premaknejo v vzdolžni in prečni smeri. Pri nekaterih konstrukcijah imajo proste osi oje, da se bolj prilagodijo tiru. Oje je pritrjeno na okvirju in je gibljivo.

Zelo priljubljen je gibni podstavek. 2 osi sta zvezani v posebnem vozu; okvir lokomotive leži na vozu, v sredini ima čep, okoli katerega se lahko vrti podstavek; na obeh straneh imamo drsišča, na katerih leži teža. Gibni podstavek sigurno in mirno vodi lokomotivo po tiru.

Na gorskih progah, katere imajo polno ostrih lokov, dali tudi spetim osem premakljivost v prečni smeri. Prvi je to napravil znameniti konstruktor dr. ing. Gölsdorf pri lokom. seriji 180 bivše k. k. St. B. Serija 180 ima 5 spetih osi brez prostih osi, 4 os je pogonska, 1 in 5 os se lahko premakne v prečni smeri za 26 mm, 3 os za 20 mm. Edino 4 os je nepremakljiva.

Večina lokomotiv ima poseben voz za prevažanje goriva in vode, imenujemo ga zalogovnik ali tender. On je čvrsto spojen z lokomotivo in spenjačami. Lokomotive brez zalogovnika imajo zaloge na lokomotivi.

Namen in uporaba lokomotive.

Lokomotive označimo navadno po njihovi uporabi. Imamo lokomotive za brzi, osebni in tovorni vlak, za premik in specialne svrhe, kakor lokomotive z dvigalom itd.

Lokomotive za brze vlake označujemo s črko »b«, za osebne vlake z »o«, za tovarne vlake »t« in za premik z »p«. Po načinu obratovanja s paro imamo lokomotive z mokro »m« in z pregreto »pr« paro. Število valjev označimo z številkami: 2, 3, 4, enostavno ali zvezno delovanje oziroma dvojno izrabo pare označimo z »en« ali »dv.« Razvrščanje osov in označimo z številkami in črkami. Proste osovine označimo z številkami 1 (1 prosta os), z 2 (dve proste osi) 3, 4, spete osi s črkami A, B, C, D itd. A pomeni eno speto, oziroma samo pogonsko os, B dve spete osi, C tri spete osi itd. N. pr. ako ima lokomotiva spredaj eno prosto os, potem 3 spete osi in zadaj zopet eno prosto os jo označimo = 1 C 1.

Moderne lokomotive.

Stremljenje današnje lokomotivske tehnike gre za tem, zgraditi čim bolj ekonomično delujoče, močnejše in hitre lokomotive. Batni parni stroj deluje jako neekonomično, kajti komaj 10% premoga pretvarja v energijo, ostala toplina gre neizkoriščena skozi dimnik. K temu še pridejo izgube vsled kondenzacije v parovodih in valjih, uhajanje pare skozi produšnosti. Čim več premoga in vode porabi parni stroj, tem krajša je pot, katero prevozi lokomotiva brez ustavljanja in napolnitve zaloge. Z upeljavo zveznega delovanja, pregrevanjem pare in predgrevanjem napajalne vode, so ekonomično delovanje lokomotive zvišali.

Vlečna sila lokomotive je v toku enega stoletja silno napredovala. Stephensonova »Rochet« je imela 8 konjskih sil, današnji ameriški stroji velikani pa ca. 5000 konjskih sil. V Evropi imajo lokomotive do 3000 konjskih sil. Adhezijo so povečali s tem, da so število spetih osi pomnožili in jih bolj obtežili. Na bivših Avstro-ogrskih železnicah je bilo dovoljeno eno os obtežiti največ s 14,5 tonami. V Združenih ameriških državah je največji dovoljeni osni pritisk 30 ton in še več. Zato imajo tam močnejše lokomotive kot pri nas.

Število v enem lok. vozu spetih osi znaša največ 6. Ako imamo več spetih osi, moramo deliti lokom. voz v dva voza. Vsak voz ima svoj posebni parni stroj (sistem Mallet). Največjo lokomotivo ima Virginia železnica v Ameriki. Ona ima lokomotivo tipa 1 E + E 1 (spredaj 1 speto os, potem v enem vozu 5 spetih, v drugem vozu zopet 5 spetih osi in zadaj 1 prosto os), dolžina 19.6 m, teža 310 ton, adhezija 280 ton. Kurilna ploskev znaša 800 m², rešetkina ploskev 10.1 m².

Brzina današnje lokomotive se proti prvotnim ni posebnostno zvišala. Že leta 1840. so dosegli brzino 100 km na uro. Parna batna lokomotiva ne doseže večje brzine kot 150 km na uro. Največjo brzino je dosegla neka bavarska lokomotiva tipa 2 B 2 s 4 valji in zveznim delovanjem. Dosegla je na ravni progi brzino 155 km na uro obtežena z vlakom 150 ton. Teža lokomotive znaša 84 ton. Serija 570 bivše južne železnice je dosegla pri poskušnji vožnji 130 kilometrov na uro. V modernih državah vozijo brzovlaki s temeljno brzino 80—120 km. Povprečna brzina znaša 60—80 km, n. pr. brzovlak Ljubljana - Zagreb 3 ure 4 min. za 142 km dolgo progo. Povprečna brzina je 45.8 km.

Batna lokomotiva današnji brzopomet ne more več obvladati. Za brzovozni promet v velikih množinah (potniški promet na krajše razdalje, robni promet, ki ne zahteva velike brzine, kakor brzovozna in sporovozna roba) bo ostala batna lokomotiva. Brzopromet (potniški promet na večje razdalje, pošta in dragocena roba) pa je prevzel deloma zračni promet, deloma pa mlajša sestra lokomotive, to so električni stroji in parne kondenzacijske turbinske lokomotive.

Novi prometni predpisi.

Izšel je novi pravilnik o izvrševanju prometne službe z veljavnostjo od 1. oktobra 1924.

Kot podlaga »Pravilnika o vršenju saobračajne službe« sta služila bivši St. B. in S. B. pravilnika »Vorschriften für den Verkehrsdienst iz leta 1919 in 1913.

Ne moremo se spuščati v podrobnejšo kritiko, ker nam prostor ne dopušča, podati hočemo le splošno sliko čez celotno delo, ki je poseben unikum svoje vrste. O globokem stvarnem delu, o stremljenju, da se ustvari nekaj modernega, današnji dobi primernege, kot to samo zahtevajo prometni predpisi, tu ni govora. Ta pravilnik je enostavna prestava starih prometnih predpisov z malenkostnimi izpremembami, ki v marsikaterih točkah celo zaostajajo za prejšnjimi. Celo prestava večkrat šepa, da omenjamo nešteti tehničnih, tiskovnih in jezikovnih napak. Knjiga, kot so prometni predpisi, bi morala biti dovršeno delo strokovnjakov, jasna, lahko umljiva v čistem jeziku, brez različnih tujk in špačenih besed, in kateri ni potreba še posebnega tolmačenja. In če so že nastale pogreške v rokopisu, dolžnost korektorjev bi bila, da prve pole temeljito pregledajo in ne dopuste, da je naš novi pravilnik zagledal luč sveta v tako mizerni obliki. Ni mogoče, da bi krivdo pripisovali morebitni površnosti onih, ki so pravilnik sestavljali, pač pa pribijemo, da so vsi oni, ki so delali, zakrivali nešteto mnogo, kajti dva lista ki sta namenjena za popravke in dopolnila nikakor ne bosta zadostovala, treba jih bo petkrat toliko. Mesto enega popolnega pravilnika, imeli bomo kaos, v katerem se bo težko spoznati. Vse nekaj drugega nam nudi signalni pravilnik. In kakor bo signalni pravilnik predstavljen v srbo-

hrvaščino, tako se mora tudi saobračajni pravilnik brez-pogojno prestaviti v slovenski jezik, na kar bi uprava že lahko mislila pri izdanju. Stroški bi bili minimalni, ako sploh govorimo o tem v primeri s popravki, ki bodo stali lepe denarje. Glavno je, da vsak, ki ima opraviti s prometom temeljito pozna predpise, kar pa je mogoče le tedaj, če jih tudi lahko razume. Tu pa bo potrebno posebnega tolmača, ki bo razlagal pravilnik, toraj jasen dokaz, kako velika napaka se je napravila vsled nesmiselnosti. V pravilniku se nahaja nešteto tujk in popačenk, ki silno kvarijo celoto in veljati mora izrek »jezik očistiti peg«. V novi pravilnik bi lahke mesto tujk ustavili naše izraze, treba bi jih bilo le poiskati, pri nas ali sorodnih slovanskih narodih. Navajamo samo nekaj izrazov, za katere imamo mi že svoja lepa imena kot n. pr.: partija, manipulant, konduktor, mašina, mašinovodja, telegraf, dežurni, magacin, fenjer, manevrisati, lampa, mašinsko oboje, vaganje, magacinski činovnik, manevrska služba, manevrski kočič, direktorja, kazanska kola, završni signalni fenjer, funkcionise, zariglan, grupa, fiksira, specialni voz, putnička karta itd.

Pravilnik obsega nešteto manj ali bolj važnih pogrešk, najbolj očiten pa je osmi odstavek člena 139. na str. 163, točka pet, ki bi dobesedno zavajala in vodila lahko do težkih železniških nesreč in glasi: »Za slučaj, da se pred polazak voza (vlaka) na braniku (cestni zapornici) pokaže mana (poškodba) te se ne može zatvoriti, dužan je čuvar pruge, ako nema drugog službenika koji bi čuvar prelaz, ali bi mogao stići do prelaza još pre dolazka voza, najpre dati »Prijava dolaska« (odjavo, zajavo) voza, zatim že otići brzo do prelaza da voz sačeka, eventualno i voz iz suprotnog pravca, pa onda će se vratiti u stanicu i staviti signal na »stoj«.

Kako velikanskega pomena je ta, recimo tiskovna napaka, glede prijave dolazka mesto prijave polaska, si lahko predstavlja vsakdo, saj lahko dovede do težke železniške nesreče. Vzemimo slučaj. Čuvar dobi signal za tovorni vlak, kateremu sledi brzi vlak. Ko ugleda, da se tovorni vlak bliža vlakojavilnici odjavi vlak in se poda k oddaljenim pokvarjenim zapornicam. Postaja dobi odjavo, spusti brzovlak. Še predno je tovorni vlak prevozil vlakojavniško mesto in se je mogoče radi pokvarjenosti ustavil ali pa tudi ne in še predno je mogel čuvar zopet priti do vlakojavilnice in postaviti ščitni signal na stoj, že se zarine brzovlak v tovrnega. Kdo je krivec pred sodnijo? Čuvar? Najbrže ne! Pravilnik? Tudi ne! Ampak tisti, ki je malomarno pregledal korekturo.

Naj služi to v ilustracijo našega pravilnika, dalje se ne moremo spuščati, dolžnost merodajnih faktorjev pa je, da nemudoma izposlujejo popolen popravek, za ljubljansko direkcijo pa pravilnik v slovenskem jeziku, kar lahko upravičeno zahtevamo. Čas bi že bil, da se neha polovičarstvo, posebno pa v tako važnem predmetu kot so ravno prometni predpisi.

Luksuzni vlaki.

Sto let je poteklo, odkar je bila zgrajena prva železnica in kakšen napredek moramo zaznamenovati v razvoju železnic, v dokaj kratki dobi.

Kdor se je na primer pred sto leti podal na daljše potovanje iz dežele v deželo, ta se je gotovo dobro premislil in napravil svojo oporoko, saj ni bil siguran, da se še

kedaj povrne živ. Ko bi se povrnili ljudje takratne dobe in zopet oživali, mislili bi gotovo, da so na drugem planetu, ko bi ugledali naše današnje železnice, naše lokomotive, električne cestne železnice in avtomobile, da celo zrakoplove.

Pomisliti nam je, kako hitro je napredoval človeški razum, njegova tehnika in vendar nam dandanes že ne zadostuje več današnja brzina vlakov, vse stremi, da nam bo elektrika podvojila današnje brzine, da bomo tako rekoč kar letali iz kraja v kraj. Električni brzovlaki, to je danes ona privlačna sila, v katero polaga tehnika ves svoj up, nič več samo 80 km na uro, temveč 150—250 km, to je želja današnjega človeštva.

Kakšna razlika nekdanj in sedaj. S sto kilometrov brzine drivijo danes ekspresni vlaki po tračnicah. In kakšna razlika je tudi med današnjimi lokomotivami velikani od onih, ki sta jih zgradila Stephenson v Angliji in Baldwin v Ameriki. Še večja pa je razlika med prvimi vozovi, ki so imeli obliko poštnih voz, večkrat brez strehe, lahki in neprikladni, bolj igrača, kot da bi jih smatrali železniškim vozilom. Šele s časom se je izpremenila oblika vagonov, postali so stabilnejši, pripravnejši in elegantni. Posebno za dolga potovanja, kjer so potniki prisiljeni prebiti več dni, so se železniška vozila tako izpopolnila, da jih smemo smatrati za uprav luksuzne in komodne. Stari vagoni s stranskimi vrati pri vsakem oddelku so domalega izginili, saj so se izkazali pri železniških nesrečah kot jako slabi in premalo uporni, ter so s svojimi malimi okni ovirali pravočasen pobeg iz oddelkov. Pri današnjih vlakih, posebno takozvanih D-brzovlakih, vidimo velike štiriosne voze, z mirnim tekom in širokimi okni, ki se odpirajo do kraja, ker je vsekakor važno pri množičih se nesrečah. Dasi elegantni in komodni, ti brzi vlaki še ne veljajo kot pravi luksuzni vlaki. Višek v eleganci na evropskem kontinentu so dosegli ekspresni vlaki internacionalne družbe spalnih voz, ki tečejo do malega preko cele Evrope v Aziji do Irkutska in Afriki do Wadi-Halfa ob Nilu. Opremljeni so z spalnimi oddelki, toaletnimi, jedilnimi saloni itd. Tudi daljni iztok: Japonska je brzo prevzela napravo modernih spalnih voz v svoje brze vlake. Pred vsem pa nam tudi v napravi modernih luksuznih vozov prednjači Amerika. Ekspresni vlaki v Ameriki so tako opremljeni, da jih moremo imenovati kot popolne. Kot vzgled naj nam nudi dvorni vlak angleškega prestolonaslednika v Kanadi. Vlak sestoji iz devetih voz, od katerih vsak posamezni nosi svoje ime, kot n. pr. »Cornwall«, »York«, »Canado« itd. Cel vlak predstavlja celokupnost elegantnih sob na kolesih, razsvetljenih z električnimi svetilkami, ki vise z umetno izdelanih krovov in sten. Ves vlak je opremljen s telefonom in razgovor je mogoč obenem iz vsakega voza. Zadnji vagon »Cornwall« je kot zadnji opremljen z verando, ki nudi celoten razgled na prevozečo progo. Iz verande se pride v sprejemni salon, v katerem se nahaja pianino, nakar sledi posebno okrašen budoar za gospe s toaletnim oddelkom, sijajno okrašeno mizo in visokim ogledalom iz venecijanskega stekla — vse pozlačeno. Temu sledi jedilni salon in slednjič kuhinja, opremljena z vsem luksuzom. Vsekakor pa je pričakovati, da bo v doglednem času prišlo do tega, da se bo vsakdo tudi z manjšimi denarnimi sredstvi privoščil komodno vožnjo in ne bo prisiljen presedati na trdih lesenih klopih in stisnjen v prenapoljenih vozovih, kajti oprema voz se vedno bolj izpopolnjuje. Skoraj vsem brzovlakom je danes priključen jedilni in spalni salon, kar je velevažno za potnike, ki po-

tujejo na daljše razdalje. Da so se ti D-brzovlaki silno priljubili potujočemu občinstvu je razvidno že iz tega, da se jih potniki v prav velikem številu poslužujejo. V osebnih vlakih pa se vsekakor dosti ne bo spremenilo, saj služijo v veliki meri le lokalnemu prometu in za kratke razdalje.

Protokol sporazuma,

sklenjen dne 20. aprila 1925 v društvenem lokalu Udruženja Prometnikov, odobren po organizacijah Udruženja železniških činovnika, Društva uradnikov s fakultetsko naobrazbo, Udruženja jugoslov. narodnih železničarjev in Udruženja Prometnikov.

1. Navzoče organizacije so sporazumne, da se ujedinijo v enotno železniško organizacijo, na podlagi avtonomnih odsekov.

2. Avtonomija posameznih odsekov je zamišljena:

- a) sestoji iz odborov posameznih odsekov, čigar predsednik (po potrebi še en odbornik) je zastopan v pokrajinskem odboru. Sklepe teh avtonomnih odsekov je dolžna pokrajinska uprava s sodelovanjem odsekov uveljaviti.
- b) odsek finansira pokrajinski odbor in sicer s 25 odstotkov ubrane članarine.
- c) v enotnem glasilu ima vsak odsek zagotovljen prostor za svoja poročila.

3. Vse organizacije, ki se strinjajo z navedenimi predlogi se nujno naprošajo, da odgovore najkasneje do konca maja 1925 pripravljanemu odboru.

4. Za podlago pravil enotne žel. organizacije služi osnutek pravil udruž. jugoslov. železničara — pokrajinski odbor Zagreb.

Za Udruženje žel. čin.: Heren, m. p.

Za Društvo urad. s fakultetsko naobrazbo: Kump, m. p.

Za Udruž. jugoslov. narod. žel.: Juh, m. p.

Za Udruž. Prometnikov: Pompe, Soklič, m. p.

S tem je končana druga doba razvoja železniških organizacij v naši svobodni domovini. Dosegli smo oni cilj, o katerem smo že razpravljali v lanskih številkah Prometnika, to je ujedinenje vseh organizacij, katerih resni cilj je, izboljšati gmotni položaj železničarjev in boriti se za njihove pravice. Iz 14 organizacij so nastale 3 grupe »Prva iz 6 organizacij na razredno borbeni (politični podlagi), druga skupina je kurilniška, ki je še razcepljena v štiri kategorijska društva strojevodij, kurjačev. vozovnih preglednikov in profesionalistov ter tretja skupina 4 organizacij, ki so strogo stanovske, borbene in nepolitične.

Naše »Udruž. Prometnikov«, si je v tej skupni enoti obvarovalo popolno samostojnost, naše zahteve bomo zastopali sami v sporazumu z ostalimi kategorijami. Ostanemo kot avtonomen odsek brez izpremembe, pač pa bodo spadali v bodoče v ta odsek vse iksekutivni uradniki, prometniki, načelniki itd.

Da pa bo članstvo dobro informirano in da odobri sporazum, ki so ga podpirali delegatje in potrdil društveni odbor, zato sklicuje naše društvo izredni občni zbor, na katerem je podana vsakemu članu možnost, da poda svoje mišljenje. Na tem izrednem občnem zboru se Udruženje Prometnikov z odobritvijo članstva spremeni takoj glásom protokola sporazuma v avtonomen odsek eksekutivnega

uradništva, s celotnim izvoljenim odborom in vrši čimdalje svoje funkcije in vodi celotno delo kot do sedaj.

S tem se bo pričela nova doba dela v našo in splošno korist vseh železničarjev.

Društvene vesti.

S tretjo številko Prometnika zaključujemo izdajanje našega glasila, ker bomo odslej naprej imeli skupen list. Tovariše naprošamo, da poravnajo zaostalo članarino, da poplačamo vse zaostanke tiskarni še tekom tega meseca. Članarina za mesec maj se naj vpošlje še na stari naslov Udruž. Prometnikov, za nadalje pa bodo tovariši že pravočasno obveščeni.

Dne 28. aprila je Udruženje odposlalo v Beograd naša delegata tov. Pompeta in Garina s protipredlogi glede pravilnika o postranskih pristojbinah in drugih naših specijelnih zadev. Poročilo bosta podala na izrednem obč. zboru.

L. MIKUŠ

tvornica dežnikov

Ljubljana, Mestni trg šte. 25

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

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 trdke ki inserirajo v našem listu.

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.

Konfekcijska tovarna Fran Derenda & Cie.

družba z o. z.

Ljubljana

CENTRALA: ————— **PRODAJALNA:**

Emonska cesta 8.

Erjavčeva cesta 2

nasproti dram gledališča

Št. 313

Telefon interurban

Št. 249.

Brzjavi: Derenda.

Poštno hranilnični račun št. 10.563.

Lastna novozgrajena tvornica moške, deške in otroške konfekcije, ter raznih uniform.

Prodaja svoje lastne izdelke po zelo nizkih in konkurenčnih cenah tudi na drobno, ter daje iste vsem stalno nameščenim železničarjem na obroke.

Oglejte si zalogo in prepričajte se!

ANTON KAJFEŽ, Ljubljana, Dunajska c. 31

Popravila raznih ur

izvršnje točno, solidno in proti garanciji — Ima vedno v zalogi najboljše švicarske ure. — Kupuje zlato in srebro po najvišjih dnevnih cenah

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!

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.