

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 šte. 13.649. — Poština plačana v gotovini.

Leto I.

Ljubljana, dne 30. septembra 1924.

Štev. 9.

Prometna sredstva in njihov razvoj.

Zgodovina človeštva nas pušča v popolni nejasnosti, kako se je pričel razvijati promet. V začetku gotovo na najprimitivnejši način, vendar si moramo predstavljati, da je v početku človeškega razvoja bil promet silno minimalen, le v lastno potrebo človeka, dokler si ni ukrotil divjih živali, katere je potem uporabljal, za prenašanje svoje hrane in tovara. S postopnim razvojem človeške kulture so se vspešno razvijala prometna sredstva, ki so v prvi vrsti služila v bojne namene in v drugi vrsti šele gospodarskim interesom starega in srednjega veka.

Kot najstarejše prometno sredstvo veljajo reke in potoči, pota in ceste. Vendar so v starem veku glavno ulogo igrale reke, kot naravno prometno sredstvo in zatem šele ceste, ker je bila naprava cest že vezana na gotovo stopnjo kulture in znanja. Primitivni človek je takoj pojmlil pomen tekočih voda, kljub svoji neokretnosti in pomanjkanju dobrega orodja si je znal zvezati posamezna debela drevesa, ki so mu služila za prevažanje tovara iz kraja v kraj. Na ta način, s pomočjo brodov, se še dandanes v različnih krajih prevažajo les, tako tudi pri nas po Savinji in Savi. Da se je v najstarejši dobi človeštva uporabljal večinoma le brod, to nam pričajo ostanki iz kulturnega življenja Babiloncev in Egipčanov, kjer se je ves promet vršil po veliki večini le po vodi. Poleg tega nam je znano, da si je človek na najnižji stopnji znal izžagati iz drevesnih debel tudi čoln, ki je temelj poznejšemu razvoju ladij. Še dandanes opazujemo pri divjih plemenih Afrike, kako si tamošnji prebivalci potom ognja izžgejo iz debel svoje čolne, ki jim služijo za osebni in tovarni promet. Iz najenostavnejšega čolniča pa se je razvijal vedno popolnejši, umetnejše izdelan čoln in male ladjice, kar nam kaže večji ali manjši kulturni razvitek posameznih narodov ter boljše ali manjše razvito trgovino, s čemur je stal v ozki zvezi tudi razvoj prometnih sredstev. Tako opazujemo v najstarejših vladavinah Babiloncev in Egipčanov že prav umetniško, z različnimi rezbarijami okrašene ladje na vesla in celo na jadra, ki pa so služile le rečnemu prometu, kajti morje, pred katerim je imelo takratno človeštvo precej strahu, si je osvojil človek mnogo pozneje. Najstarejša poročila tudi o drugih narodih, tako o Kitajcih pričajo, da se je celoten promet vršil izključno le po tekočih vodah.

Ko so si takratni narodi v poznejši dobi upali tudi na morje, tedaj moramo vzeti v obzir zopet dežele in pokrajine, ki obkrožajo Sredozemsko morje, kajti tu nam je iskati postanek prve kulture in z njo tudi razvoj prometnih sredstev. In zopet se nam je obrniti na Feničane, Egipčane in Babilonce, kjer se je pričel razvijati pomorski promet. Feničani, ki so imeli ugodno lego svoje pokrajine med Egiptom in Babilonom, so takorekoč prevzeli ulogo posredovalca med obema sosedama, kar je imelo za neiz-

ogibno posledico, razvoj njihove pomorske trgovine in povzdigo njihove oblasti, saj nam zgodovina priča, da so bili oni prvi ustanovitelji posameznih kolonij v Sredozemskem morju, tako v Grčiji, mali Aziji, Siciliji, Afriki in celo v Španiji. Njihov pomorski promet je segal celo v Atlantski ocean tja do Anglije in ni ga bilo pristanišča, kjer se ne bi pojavile ladje Feničanov. Najopasnejši konkurenti so jim postali okoli leta 700. p. Kr. Grki, ki so se povzpeli na visoko stopnjo kulture in postali pravi mojstri v izgradnji ladij, saj so nekatere njihove ladje presegale preko 2500 ton težine natovorjene robe. Kar lahko trdimo o Feničanih in Grkih, tega ne moremo pripisovati Rimljanom, ki nikdar niso bili dobri pomorčaki, temveč prisiljeni vsled obrambe svojih dežel, so si zgradili bojno brodogradnjo, ki je bilo zasidrano v Kap Misenum. Njihova trgovina se je omejevala le na rečno plovitbo s centrom Rimom, ki je obenem imel naravno zvezo potom reke Tibere z morjem in pristaniščem Ostia, edinim pomembnejšim takratne rimske države. Vsa njihova morska trgovina je bila v rokah tujcev, ki so stali v službi bogatih Rimljanov.

Lahko pa si predstavljamo počasnost takratnega pomorskega prometa, ki se je vršil izključno le podnevu, ob ugodnem vremenu in le ob obrežju s čimer se je neizmerno podaljšala vozna pot takratnih primitivnih ladij na vesla. Popolnoma razumljivo je, da se Rimljani niso preveč ogrevali za tak promet, temveč omejili se le na rečno plovitbo, pač pa se je pri njih razvilo drugo prometno sredstvo, to je gradnja dobrih umetno izdelanih cest, ki so prepletale takratno ogromno rimsko državo. Medtem, ko jim je rečni in obrežni morski promet služil po veliki večini trgovini, so gradili ceste predvsem v vojaške svrhe v prvi vrsti in zatem šele trgovini.

Jasno je, da so že popreje obstojala posamezna pota in steze, ki pa pač niso mogle priti v poštev za intenzivni razvoj prometa. Kolikor nas zgodovina uči, se je že gradilo ceste tudi pri Babilonceh, Asircih in Kitajcih, v poznejši dobi pri Judih, Egipčanih, Feničanih in Grkih, kar je imelo za posledico gradnjo cestnih vozil in vozovnega prometa. Vendar, kakor je rečeno, je cesta pridobila svoj pravi pomen za razvoj trgovine in prometa šele pri Rimljanih, pri katerih je veljala cesta za glavno prometno sredstvo, preko katerih se je širilo pravo življenje trgovskega in osebnega prometa. In tako je ostala cesta v svoji veljavi kot edino prometno sredstvo od početka rimskega gospodstva tja do 19. stoletja, ko ji je postala neprekosljivi konkurent železnica.

Ker so Rimljani v početku rabili dobro grajene ceste za svoje pomikajoče se armade, so isti bili tudi prvi graditelji, pozneje pa so sužnji in ujetniki bili zaposleni na izdelavi cest. Kot eno od najstarejših rimskih cest, ki je še danes dobro ohranjena, smemo imenovati Via Appia, ki je vezala Rim s Capuo, zgrajena v 4. stoletju pr. Kr. po

censorju Apiju Claudiju. Prve ceste so se gradile v stari rimski državi, s priklopitvijo provinc pa se je gradnja prenesla tudi v novo pridobljene pokrajine. V početku sicer še dokaj primitivne, so te ceste tekom časa dosegle tak višek v umetnosti grajenja, da jih moramo še danes občudovati, ako pomislimo, koliko nepremostljivih ovir, močvirja, gore, soteske, je stalo nasproti takratni tehniki grajenja. Berger ceni dolžino vseh rimskih cest na približno 10.220 geografičnih milj, toraj dvakratna dolžina ekvatorja. Izhodna točka vseh cest je bil brezdvomno Rim, od katerega so se širile preko cele države proti Aziji in Afriki, tja do Donave in Perzije ter Bizanca, preko Alp v Germanijo in Britanijo. Ostanke teh cest najdemo še dandanes preko Alp čez Sv. Bernhard, Mont Cenis, Mont Genever, Simplon, Brenner itd. Mnogo rimskih cest je bilo tlakovanih s kamenjem, čigar tlak je ostal še do danes na cesti Via Appia.

Po razpadu rimske države, so postale tudi ceste zapuščene, mnogo jih je bilo razdejanih in opustošenih, druge zopet so bile tekom časa potom elementarnih sil uničene in tako opazamo, da je še ves srednji vek bil precej reven na dobrih prometnih cestah.

Posledica dobrih cest v rimski državi je bila, da se je pričel razvijati tudi prvi poštni promet, seveda ne v tem smislu kot danes, služil je v prvi vrsti posameznim vladarjem in za državne posle. Šele Augustus je reorganiziral poštni promet, katerega so opravljali posebni kurirji. Poleg pisemskega prometa se je razvil tudi osebni in robni promet. Ko je razpadla ogromna rimska država, je z njo propadla tudi vsa organizacija prometa za precejšnjo dobo, z malimi izjemami posameznih vladarjev, ki so skušali urediti razpadle ceste, kakor n. pr. Karl Veliki, toda z nje-

govo smrtjo je propadlo tudi započeto delo. Nikdo ni imel smisla, nobeden potrebe, da bi gradil nove ceste, ravno nasprotno, mnogo mest in plemenitašev je rušilo ceste, da se tako izogne bližajočemu sovražniku in drugim roparskim napadom, katerih je bil celi srednji vek poln in ki so ravno ob prometnih cestah prežali na svoj plen.

Skoraj do 16. stoletja je počival ves cestni in pomorski promet in šele v tem stoletju so se pokazali zopet novi znaki in še to po okolnostih. Razkritje vzhodne Indije, odkritje Amerike, kjer so si Evropejci domišljali najti neizmerne zaklade, vse to je vplivalo, da so se na polju astronomije in nautike iznašli novi inštrumenti (kompas), kar je ugodno vplivalo tudi na ponovni razvoj pomorskega prometa s pomočjo boljše grajenih ladij in pa natančnejše orientacije na odprtem morju. Z ustanovitvijo Ameriške Unije leta 1776, z iznajdbo parostroja, se je s silno naglico pričel razvijati promet ter s pomočjo tehnike faktično dosegel svoj višek v severnih ameriških državah. Danes odpade največji del svetovnega prometa na Ameriko in pričakovati je, da bodo Amerikanci še dobra stoletja ostali voditelji mednarodnega prometa. (Dalje prih.)

Obletnice.

Dne 7. septembra je preteklo 100 let, ko je dobil inženjer Fr. Anton Gerstner na Dunaju koncesijo za zgradbo lesene in železne proge med Donavo in Vltavo na konjski pogon. Progo med Budjevicami na Češkem in Lincem v Zgornji Avstriji smemo imenovati kot prvo železnico na kontinentu. V Salzkammergutu kopljejo velike množine kamene soli, ki se že več stoletij izvažajo na Češko, v obratni smeri pa roma les iz bogatih gozdov v Češki Šumavi proti

Tujski promet in naše železnice.

(Nadaljevanje.)

Vse drugače skrbe drugi narodi za razvoj tujkega prometa. Vzemimo v roke le par zvezkov avstrijskih »Reise Zeitung«, krasno opremljena knjiga s slikami in potrebnimi opisi posameznih krajev in kako prijetno je tujcu, ki se vozi v železniškem vozu, ko spozna mimogrede te kraje. Taka knjiga mu mora biti uprav užitek. Priznati moramo, da se s solnčno deželo takozvano »Il giardino del Europa« ne moremo meriti, kajti Italija je že odnekaj pripoznana ena izmed najlepših pokrajin, kamor drve letno tisoči in tisoči tujcev vsega sveta, vendar bi vsaj del onih letoviščarjev pridržali tu, ki drve danes preko naših pokrajin, ako bi imeli samo malo pojma o lepoti naših krajev. S strahom moramo opazovati, da je večina Čehov in Nemcev, ki je v prvih letih preobrata posečala naš Jadran in druga letovišča, odšla drugam, večinoma v Italijo. In ali mogoče naša letovišča, naša hrvaška in dalmatinska obala zaostajata za italijansko? Reči moramo, prav nič. Prepotoval sem dežele zapadne italijanske riviere od Nice do Napoli, očarljivi so ti kraji, toda vse to najdeš tudi v naši Dalmaciji, da še celo slikovitejše, z ozadjem divjega Krasa. Nikdar bi ne zamenjal našega Bleda, Bohinjskega jezera ali Plitvičkih jezer z italijanskim Lago di Como, Lago di Garda ali Lago di Trasimeno. Prav ničesar nam ne manjka, vse te krasote, ki jih drugi prodajajo kot svetovna letovišča, imamo tudi pri nas. Tiha jezera, visoke planine, moderna zdravilišča, slikovito morsko obalo, vse to je treba samo prikazati tujcem, da jih privabimo med se.

Priznati moramo, da je železniška uprava z letošnjim voznim redom prav v obili meri poskrbela za brezhiben in dober zvezni promet tujcem, saj se je lokalne razmere domalega prezrlo, kajti Dolenjska nima prav nobene zveze z Gorenjsko, kar posebno občutijo enodnevni izletniki, toda ta napaka se da v prihodnji letni sezoni popraviti, pač pa moramo opazovati, da nam vse to malo koristi, ako ostajajo naša letovišča napol prazna.

Pozdravljati moramo izdajo treh lepih reklamnih slik Bleda, Bohinja in Rogaške Slatine, ki jih je založilo »Društvo za tujski promet«, toda vse to je mnogo premalo. Sleherni postaja Jugoslavije bi morala imeti slike naših letovišč in zdravilišč, v vseh osebnih vozovih bi se morale zopet pokazati pokrajinske slike, kajti tam, kjer imajo mesto tuje reklamne slike Simpl. Orient-Ekspresa, tam spadajo na prvo mesto naše slike, zatem šele druge.

Dolžnost merodajnih faktorjev je, da preskrbe za oplešavo naših postaj in potniških vlakov, ker pa brez denarja ne gre, tudi za potreben kredit. Kar smo zamudili letošnjo sezijo, popraviti se mora za sezijo 1925.

Z dobro zamišljeno propagando, bomo izboljšali naš tujski promet, privabili nazaj Čeha, Nemca, Madžara in druge, kar nam more biti brezdvomno le v korist. Prebivalstvo pa mora biti napram tujcem uljudno in gostoljubno, ne pa oderuško, čigar posledice se vidijo letos v Dalmaciji. Skušajmo pritegniti vsaj en del onih tujcev, ki se prevažajo preko naše države v Italijo, da ostanejo pri nas in prepričani smo lahko, da bodo naša letovišča od leta do leta boljše obiskana, kakor pa so letos. R—.

(Konec.)

jugu. Vse te ogromne množine blaga so pred dobrimi sto leti morali prevažati z vozovi, kar je trajalo mnogo časa in truda ter povzročalo neprimerne stroške. Nekako v tem času so se bavili v Avstriji z mislijo zvezati Donavo in Vltavo s kanalom in tako omogočiti hitrejšo in cenejšo izmeno blaga po vodni poti. Gospodarski krogi v stari Avstriji pa so se z bali prevelikih stroškov in tako ni prišlo do zgradbe prekopa. Tedaj si je inženjer Franc Gerstner zamislil popolnoma nov načrt, izpeljati železno cesto med Budjevicami in Lincem. Pobudo za to idejo mu je dala Anglija, kjer so se ravno v tej dobi prav dobro obnesli poskusi z železnicami v posameznih rudnikih. Te vozove so prevažali konji, razven v Killingworthu, kjer je Stephenson že upeljal svojo parno lokomotivo. Da pridobi javnost za svojo akcijo, izgradil je Gerstner v dunajskem Pratru kratko železnico v naravni velikosti, za katero se je navduševalo javno mnenje. In tako je v kratki dobi pridobil primeren kapital 900.000 goldinarjev za zgradbo proge Budjevice—Kerschbaum, približno sredina zamišljené proge med Vltavo in Lincem. Dne 7. septembra je tedanji avstrijski cesar Franc podpisal dekret za zgradbo te proge, ki je bila deloma še lesena. Dobro leto pozneje je že stekla prva konjska železnica na kontinentu med Budjevicami in Kerschbaumom, ostali del do Linza je bil dograjen malo kasneje.

Leto dni za prvo konjsko železnico dne 27. septembra 1825, katere stoletnico bomo praznovali drugo leto, pa je stekla Stephensonova parna železnica na 41 km dolgi progi med Stocktonom in Darlingtonom na Angleškem.

Poleg tega praznujemo letos tudi 40 letnico, odkar je bila izročena prometu prva srbska železnica dne 17. septembra 1884. leta od Beograda do Niša. Mislilo se je, da domačini ne bodo znali vršiti železniške službe in vendar, domalega vse železniško osebje je bilo srbsko in promet se je vršil redno. Otvorili so namreč železniško šolo, kjer so domači Srbi dobili prvo podlago ter se pripravljali za uradniško železniško službo. Te gojence je vlada poslala nato v Avstrijo in Belgijo, kjer so se izpopolnili v teoriji in praksi ter tako izvežbani vrnili nazaj v domovino in prevzeli v svoje roke obratovanje cele proge. Zanimivo je, da od takratnih 40 postajenačelnikov vrši danes še 8 službo, od prvih domačih inženjerjev, ki so pomagali pri gradnji proge, pa danes ne živi nobeden več.

Železniške nesreče.

Hrvatska. — V soboto 30. avgusta sta na postaji Dubica trčila dva tovorna vlaka. Sunek je bil tako močan, da sta tenderja obeh lokomotiv skočila iz tira. Poleg tega sta se razbila oba službena voza in še trije naloženi tovorni vozovi. Škoda znaša precejšnjo vsoto 250.000 Din. Človeških žrtev ni bilo.

Isti dan je na zagreb. gl. kol. zavozil s polno paro tovorni vlak na v postaji premikajočo rezervo osebnih garnitur. Službeni voz tovornega vlaka se je prevrnil. Materijalna škoda znatna.

Maroko. — Na progi med Tarirtom in Taso je pretekli mesec skočil osebni vlak s tira na strmi progi tik pred prepadom. Težko ranjenih je bilo 23 oseb, 8 vojakov in 15 domačinov.

Združene države. — Na progi Jersey—Centralne železnice med Philadelphijo in New-Yorkom se je pretekli mesec zaletel brzovlak vozeč z brzino 90 km na uro iz Tren-

tona v voz, ki je stal sam na tiru. Sunek je bil tako močan, da je vrgel lokomotivo in dva voza na stran, ostali vlak pa je iztiril. Izpod ruševin so izvlekli 5 mrtvih in 15 težko ranjenih.

Indija. — Na progi med Multanom in Lahoerom se je v začetku tega mesca pripetila težka železniška nesreča. Trčila sta skupaj dva osebna vlaka, škoda je ogromna. — Mrtvih je bilo 67 oseb, nad 100 oseb pa je bilo ranjenih, med njimi 53 težko.

Italija. — Na progi Genova—Rim je trčil 9. septembra brzovlak na iz Rima vozeči vlak. Pri tem je bilo 16 oseb ranjenih, med njimi več težko. Materijalna škoda je znatna.

Poljska. — Na postaji Olkienski sta vsled napačno postavljenih kretnic v začetku tega mesca zadela v polnem diru se nahajajoča dva oklopna vlaka. Obo oklopna vlaka sta popolnoma razbita. En podčastnik in pet vojakov je bilo težko ranjenih, 13 pa lahko. Domneva se, da gre za komunistični napad.

Vojvodina. — Dne 21. septembra sta na postaji Barabuč trčila skupaj dva vlaka. Poštni vlak se je zaletel v tovorni vlak, ki je prihajal na postajo. Sunek je bil tako močan, da je bilo razbitih več vagonov in lokomotiva. Dvanajst oseb je bilo težko, 20 oseb pa lahko ranjenih.

Avstrija. — Dne 22. septembra je v Špiljah zavozil nočni brzovlak Trst—Dunaj, ki odhaja iz Maribora ob 4.10 proti 5. uri zjutraj pri na prosto stoječem signalu na zaseden tir ter naletel na tam stoječo premikalno garnituro. Ker ima brzovlak v Špiljah postanek, je vozil z zmanjšano brzino, zato ni človeških žrtev, materijalna škoda pa je znatna.

Na delu.

Koalicijski odbor železniških organizacij je gospodu ministru v resolucijah predložil sledeče zahteve: 1. Potni in selitveni prejemki. 2. Razlike na nove plače. 3. Prevodbo in razvrstitev. 4. Rokodelci in delavci. 5. Upravna in službena stanovanja ter stanarine. 6. Vozovni razred. 7. Službena obleka. 8. Takse za odloke o administrativnih kaznih. 9. Kurivo. 10. Volitve v bolniški fond. 11. Radi stavke 1920 odpuščeni uslužbenci in delavci. 12. Službena dovoljenja za kupovanje režijskih kart. 13. Čiščenje strojev.

Želje osebja, ki so v krajšem času izvedljive, ne da bi obstojale zakonske ali proračunske zapreke.

V drugo skupino resolucij pa spadajo želje, ki niso sicer nič manj važne in nujne, a bodo potrebovale za rešitev več časa, bodisi ker bodo morale biti obravnavane v narodni skupščini, bodisi iz drugih razlogov in sicer: 1. Pravilniki, 2. Starostno zavarovanje rokodelcev in delavcev, 3. Revizija zakona in uredbe, 4. Uslužbenci lokalnih železnic, 5. Stanovanjske hiše, 6. Pokojnine, provizije in miloščine.

Kar se tiče glede predlogov radi izpremembe in dopolnitve zakona o državnem saobračajnem osebju z dne 28. 10. 1923, so skrbno pripravljani in izdelani. Ako jih v ministrstvu in narodni skupščini ugrade, smemo pričakovati res moderno zamišljen zakon, ki bo odgovarjal današnjim razmeram. S tem je odbor koalicije železniških organizacij vestno in temeljito izvršil svoje delo. Želeti je, da se bodo železniške organizacije redno zopet sestale, kadar bo šlo za koristi celokupnega železniškega stanu.

Dopusti in odmori.

Vedno češče prihajajo pritožbe, da prometniki ne dobivajo svojih dopustov, tam pa, kjer so dovoljeni odmori, pa tudi ni nadomestnikov. Ker imamo prometniki poleg dolžnosti tudi svoje pravice, zahtevamo energično od direkcije, da v tem pogledu že enkrat napravi red in da dovoljno število nadomestnikov, da moremo nastopiti svoje dopuste, katere mislimo, da jih upravičeno potrebujemo in obenem zahtevamo. Odgovor — ni prometnikov — ne velja, če pa jih faktično tako primanjkuje, potem vzemite nove ljudi, ki čakajo, da pridejo do svojega kruha. Če pomislimo, da pri direkciji vsak pride na svoj račun glede dopustov, pri mnogo lažji in manj odgovorni službi, sme prometnik, ki nepretrgoma izgublja noč za nočjo v svoji službi, vendar pričakovati, da dobi svoj dopust, da se odmarja in zopet pridobi duševnih in fizičnih sil za nadaljnje delo. Bližamo se že jeseni in zadnji čas je, da mora človek še uživati nekaj naravne krasote, dokler ne nastopi deževno jesensko vreme. Za dopuste v takem času pa se vsak lepo zahvaljuje. Pusta jesen in pa zima pač nista prikladna za dopuste in to tembolj za prometnike, katerih vsak želi uživati lepe dneve poletja, ne pa gledati v svojem dopustu skozi okno na pusto deževno vreme, ali pa še celo na padajoči sneg v zimi. Je še dobre tri četrtine prometnikov, ki še dosedaj niso mogli izrabiti svojih dopustov. Isto velja za odmorne dneve. Pričakujemo in upamo, da bo direkcija ukrenila vse potrebno, da pridejo zaostali še vsi do svojih mesečnih odmorov in dopustov.

Razne vesti.

Načelnik prometa v ministrstvu saobračaja. Za načelnika prometnega oddelka v ministrstvu je bil imenovan g. Pugelj. S tem je popravljena nečuvana krivica, ki se je dogodila enemu izmed najboljših naših strokovnjakov. Želimo g. Pugelju mnogo uspeha na njegovem važnem položaju in s polnim zaupanjem smemo pričakovati, da bo on izvršil ogromno delo v reorganizaciji prometa, enako vredno kot je bilo njegovo delo ob prevratu, ko je s svojim strokovnim znanjem in prakso krasno izpeljal umik razbite avstro - ogrske armade. Iskreno častitamo.

Prometna šola v Beogradu. Vodstvo prometne šole je poverjeno g. Repiču iz Maribora, ki ima nalogo organizirati strokovni oddelek v prometnem ministrstvu. Veseli nas posebno kot prometnike, da je vodstvo prometne šole poverjeno človeku z visoko naobrazbo in strokovnim znanjem, in prepričani smo, da bodo odslej naprej izhajali iz te šole res pravi prometniki s popolno teorijo v železniški stroki. Repiču pa ob tej priliki in v tej važni nalogi iskreno čestitamo ter mu želimo pravega uspeha v njegovem vztrajnem delu za povzdigo in izobrazbo žel uradnika.

TISKOVNI SKLAD.

Za tiskovni sklad so darovali: Strniša Fr. 5.— Din, Arrigo Coffou 20.— Din, Rutar Ant., 5.— Din, Švel Fr. 10.— Din, Kralj Iv. 5.— Din, tovariši postaje Št. Vid-Vižmarje 70.— Din, Pavčič, Bregar, Andoljšek, Gernovšek, trgovci, 90 Din, Deutschmann M. 1 obveznico 7 odstotnega državnega posojila. Skupaj 305.— Din. Iskrena hvala.

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.**

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 Trans-

porti A. G. L., via Fabio Filzi 15), Zagreb. — Ekspoziture:

Ljubljana, državni kolodvor, Beli Monastir. — Carinsko posred-

ništvo 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.

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!

HOTEL MARINKOVIČ, Beograd

Bosanska ul. 75, v neposredni bližini gl. kolodvora.

Prenočišče, izborna srbska in inozemska kuhinja, domača

in tuja ter specialna vina prve vrste, vedno sveže pivo.

!! Stalno slovensko omizje !!

Cene zmerne. Telefon br. 1590. Postrežba točna.

Pozor! Železničarji! Pozor!

Hotel „Južni kolodvor“

v Ljubljani, nasproti glavnega kolodvora

Prenočišče, izborna in pristna dolenjska, štajerska, dalmatinska

in specialna vina. Vedno sveže pivo. Priznana dobra kuhinja.

Cene zmerne. Postrežba točna.

Železničarji popust. MIKLIČ, hotelir.