

PRALNICA IN LIKALNICA * HAMANN * LJUBLJANA * MESTNI TRG 8 * (NA DVORIŠČU)

Jugoslovenski politiki. V Novem Sadu je imel mali dr. Laza Klein veličasten shod, na katerem je med drugim dejal:

»Vodstvo radikalne stranke vodi ozbiljnju brigu o potrebama države i naroda. Italo-albanski pakt, to je samo jedan mali incident...«

Zategadelj voli jugoslovenski narod tako enodušno skrbno radikalno stranko. Samo Beograd je odločno dejal, da hoče postati prestolica Jugoslavije, ne pa kako podrejeno kolonialno gnezdo bodočega tretjega Imperija Rima Velikega diktatorja.

Otvoritveno naznanilo.

MANUFAKTURNO KONFEKCIJSKO GALANTERIJSKO TRGOVINO

sem otvoril na Starem trgu št. 8. DAVORIN BIZJAK.

Gospodarstvo.

STROJNI IN VOZOVNI PARK NAŠIH ŽELEZNIC.

Ob priliki enomesečnega bivanja v Zagrebu in na progi Zagreb-Sušak, kot sodelavec pri preizkušnji Božičeve zavore, sem se med drugim zanimali za razmere ki vladajo v strojnem odeljeniu zagrebške direkcije državnih železnic. Kot prilično dober poznavalec razmer in potreb enakega odeljenja ljublianske direkcije sem kar hitro pregledal odtotne strojne prilike in podajam javnosti nekoliko slik iz te strojne službe za namenom, da čimprej pridemo do najboljših urejenih razmer na naših železnicah.

V obče morem reči, da je v ljubliani veliko večji red nego v Zagrebu, čeravno ni stanje niti tukaj niti tam zadovoljivo, kaj šele na višku sodobne tehnike. Tu, kakor tam, troji služba vsled nomančkanja dobrih strojev in vozov, povsod se naide in vidi precejšnje število odstavljenih strojev, katere bo treba popraviti, če se bo hotela nadaljevati z delom, ki bo obrestoval in amortiziral v odstavljenih strojih naloženi kapital. Vsak stroj predstavlja približno vrednost 1 miliona dinarjev, to znači približno 100 tisoč dinarjev letne poslovne izgube pri enem stroju.

V ljublianski direkciji se je ta stalež po nepotrebnem odstavljenih strojev že nekoliko zmanjšal, nasisi jih je še kakih štirideset na številu, poleg onih, ki še delajo službo in so že tudi potrebni večjih popravil. V tem povzledu je precej pomazalo delovanje mariborske delavnice, tako da je danes pri primernih kreditih na upostavo stanja strojnega parka v oni meri, kot je bilo pred-

vojno na naših železnicah. Manj zadovoljive pa so prilike v Zagrebški direkciji. Nedostatki temelje največ na delstvu, da zagrebška velika delavnica ni tako izkoristena kakor bi morala biti in kot so to zamišljali ustanovitelji in prejšnji gospodarji zagrebških prog. Po moji razsodnosti bi zmogla Zagrebška delavnica, sričo svoje opreme na leto izvesti kakih 100 glavnih revizij s popravili in obnovami na strojih; katere se izvršujejo približno vsakih pet let. To delovanje in vzdrževanje more zadovoljiti potemtakem stalež 500 lokomotiv. In približno tak stalež potrebuje Zagrebška direkcija, če hoče obvladati promet na svojih progah. Tamošnje prilike na so take, da se ni izvršilo v letih od preobrata sem še polovico potrebnih in osnovnih glavnih revizij.

Posledice tega postopanja si je lahko predstavljati. Čeravno bi imela Zagrebška direkcija prilično dovolj strojev na številu, katere je zanesljivo biva madžarska upravendar nima svojih strojev dovolj, ki bi bili za službo sposobni, ker stoji že leta in leta na desetina strojev odstavljenih na raznih tirih. Vsak potnik lahko vidi v Srojskih Moravicah, Ozulinu, Karlovcu, Zagrebu in meda tudi drugod, celo vrsto odstavljenih lokomotiv, ki samo pričajo o naših neurjenih strojnih razmerah. Človek na ki ima količkaj vpogleda v železničarsko službo lahko potvrdi da je med njimi precej desetina sicer najboljših in najmočnejših strojev, kakoršne poseduje naša država za izrazito evropska proga.

Da se sploh ni ustavil obrat na Zagrebških progah je pripisovati le delstvu, da se je tekom časa nremestilo oko 25 do 30 strojev iz območja ljublianske direkcije na proge Zagrebške direkcije. Bili so to stroji vrste 380 in 80 bivše avstrijske državne železnice, katere je po večini mariborska delavnica pred odhodom v Zagreb temeljito popravila. Vsled tega je še danes v ljublianski direkciji strojni park nepopolen. Po eni strani premešitev teh 25 do 30 strojev iz ljubliane v Zagreb, po drugi strani dodelitev nekaj desetih reparacijskih strojev iz Beograda v Zagreb, je rešilo zaenkrat in za prvo silo strojno situacijo, v onisnem okolju nremalo delujoče Zagrebške delavnice. Pravim zaenkrat in za silo, ker leta teko in se stroji obrabljajo, dočim se ne bo moglo nremalno deovanja Zagrebške delavnice nadoknadevati vedno iz ljubliane in Beograda. Ljubliana more z Mariborsko delavnico dobro kriti le svoje potrebe reparacije se bodo nehale in Beograd z delavnico v Nišu bo moral kriti največ le svoje potrebe, torej razmeroma mali plus, ki bi ga zmogele te dve delavnici, ne bo zadovoljal za pokrivanje celotnega minusa Zagrebške delavnice in potreb odtotne eksekutive. Pri vseh teh kalkulacijah in kombinacijah je potrebno misliti tudi na potrebe Subotške in Sarajevske direkcije, ki imajo izvrševati enake posle in približno v istih veličinah, kot vori omenjene tri direkcije.

Vsekako je že eteti, da se izognemo nepotrebnim neprilikam, da se podvzamemo vsi potrebni koraki ki bodo državno delavnico v Zagrebu docela primerno zaposlili v toliki meri, da bo pokrila potrebe svoje direkcije in da ne bo odslej padala na teret drugih direkcij. Izdatni krediti so nuno potrebni, in sicer za vse delavnice predvsem na za Zagrebško. Če se takoi ne poskrbi za zvišanje produkcije v naših državnih delavnicah bodo nastopile prilike v območjih nosameznih direkcij, katere ne bo mogoče družaje odpraviti, nego s pošiljanjem kakih 100 lokomotiv v inozemstvo, kot je n. pr. Adamovo, Dunaj, Pešta itd., da se tam izvršijo potrebna glavna popravila, za katere bo potrebno dobiti naknadne kredite in novce poslati v inozemstvo! Z ozirom na poznane tozadevne priložnosti karincijske sfere na to zadnje postopanje ni prinočljivo tem manj ker je v naši državi dosti brezposelnih ljudi, ki bi bili v stanju, da z zaposlenimi strokovniki roko v roki vsa potrebna popravila izvršijo doma.

V ta namen se je nač. za marsikaj ukrenilo. Med drugim se je odredilo da morajo tudi manjše delavnice, kakršne se nahajajo v večjih in manjših kurilnicah, izvrševati vori omenjene letne revizije in s tem spojena največja popravila. Ti in enaki ukreni so pač zares samo zasilni, kajti s tem se umorabla delavnice, ki so potrebne za izvrše-

vanje manjših popravil, kot so tekoča, polletna, letna in 2 1/2-letne revizije, za dela, ki ne spadajo v njihov delokrog. Obenem se na stori greško, da se ta manjša popravila, ki so ravno tako potrebna, opušča ali pa zanemarija. S takimi ukreni se z odstranjevanjem enega z'a zaplodi drugo. Naravno je da postanejo sričo tega stroji za službo nesposobni kot sicer, in da se tako zobet samo množi stalež odstavljenih strojev. Takih slučajev izrabljenja kurilniških delavnic je pri nas precej, kar znači, da so pri nas pri popravljanju strojnega parka vse preje nego normalne razmere. Poskrbeti je potreba radi tega za zadostne kredite vsem delavnicam in kurilnicam od največjih na do najmanjših. Neekonomično je tudi to, da se v velikih delavnicah, kjer je na razpolago orodje pomožni stroji, delavstvo in ostalo osebje za izvrševanje večjih in največjih popravil, izvršujejo dela, ki spadajo v manjše delavnice, kjer se sedaj često izvršujejo največja dela. To je narobe svet!

Privatne delavnice in tvornice se naj nečajo z izdelovanjem novih lokomotiv in vozov. Potreba teh je tudi permanentna. Za naše prilike je letna potreba povprečno sledeča: 1. za lokomotive, za obrat v celi državi rabimo v celem kakih

ZOBOZDRAVNIK UNIV. MED.

dr. Ciril Cirman

ordinira od 17. januarja 1927 za zobne in ustne bolezni vsak dan od 8.-12. in od 14.-18. v LJUBLJANI, Frančiškanska ulica 10/II (bivši ordinacijski prostori prof. Valente).

2000 lokomotiv. Lokomotiva se izrabi v 30 letih, torej je letna potreba 60-70 novih strojev. Toľiko če se hoče današnji stalež vzdržati. Če se na upošteva, da narašča promet bodisi vsled večjih potreb prebivalstva ob že obstoječih progah bodisi vsled ustanavljanja novih prog in če se vzame za vse to povečanje v račun 1 do 2% že obstoječega, se izračuna, da pride poleg vorašnja 60-70 lokomotiv še okoli 20-40, to je letno okoli 100 novih lokomotiv. Za vozove. Po istem ključu in za podlago današnje stanje vozov, ti. 50.000 vozov na izračunamo da zna potreba novih vozov letno 1600 + 1000 = 2600 vozov.

Z izdelovanjem teh naj se dečajo privatne delavnice, ki na naj bodo v naši državi, da ostane potreben kapital doma v svrhu iznopolitve našega narodnega gospodarstva.

Lipški Velesejem najugodnejši kupčijski trg v Evropi! POMLADANSKI VELESEJEM od 6. do 12. marca 1927. 1600 blagovnih skupin iz vseh strok. Zahtevajte podrobna pojasnila in prospekte od častnega zastopstva STEGU in DRUGI, Ljubljana Gledališka ulica 8. Tel. 925.

Vsem ljubiteljem dobre kapljice priporočam svoja pristna in izvrstna dalmatinska vina po zelo primernih cenah. Zvonko Blažević Spodnja Šiška Jernejeva ul. št. 24. Za dobre mrzle prigrizke je vedno preskrbjeno.

Ustanovljeno 1852 TEODOR KORN (preje HENRIK KORN) Ljubljana, Poljanska cesta 8. Krovce, stavbni, galanterijski in okrasni klepar. Instalacija vodovodov. Naprava strelovodov. Kopališke in klosetne naprave. Izdelovanje posode iz pločevine za firnež, barvo, lak in med vsake velikosti kakor tudi posod (škatelj) za konzerve.

Dobro, in po brezkonkurenčni ceni nabavite si vsa moška oblačila, osobito za šoloobvezne edino le v detaljni trgovini konfekte, tovarne Fran Derenda & Cie. Gradišče, nasproti dramskega gledališča.

L. 1849. se je bliskovito raznesla po celem svetu vest: ZLATO se je našlo v Kaliforniji! Stotisoče ljudi je pohitelo tja v divjem begu za srečo. Mnogi so jo našli. — Vam ni treba več iskati zlata v Kaliforniji in Avstraliji. Zadržite se, da si ob potrebi kupite ZLATOROG TERPENTINOVO MILO, kajti vsak tisoč komad vsebuje zlatnik po 10 frankov. Poskusite svojo srečo! — Mnoogo zlatnikov se je že našlo, mogoče ga tudi Vi najdete!

IVAN JAX IN SIN LJUBLJANA, GOSPOSVETSKA CESTA 2 ŠIVALNI STROJI izborna konstrukcija in elegantna izvršitev iz lastne tovarne. 15. letna garancija. Vozenje se poučuje pri nakupu brezplačno. PISALNI STROJI „ADLER“ Kolesa iz prvih tovarn, Dürkopp, Styria, Waffennrad (Orožno kolo). Pletilni stroji vedno v zalogi. — Posamezni deli koles in šivalnih strojev. Daje se tudi na obroke! Cenike franco in zastonj.

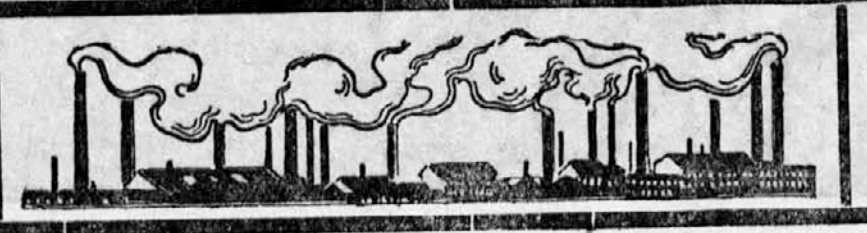
Učiteljska tiskarna v Ljubljani

je najmodernejša urejena ter izvršuje vsa tiskarska dela od najprostejšega do najmodernejšega. — Tiska šolske, mladinske, leposlovne in znanstvene knjige. Ilustrirane knjige v eno- ali večbarvnem tisku. — Brošure v malih in tudi največjih nakladah. Časopise, revije, mlad. liste.

Okusna oprema ilustrir. katalogov, cenikov in reklam. listov. Lastna tvornica šolskih zvezkov.

Šolski zvezki za osnovne in srednje šole Risanke, dnevnik in beležnice.

GRADBENO PODJETJE ING. DUKIČ IN DRUG



LJUBLJANA Bohoričeva ulica št. 24