

ničarja gosp. Josipa Hubada, da je imel tega dne v gostilni pri zaprtih vratih več gostov, ki so se zadrževali v njegovem lokalu do 6. ure zjutraj. V resnici pa je točno ob 3. uri zjutraj višji stražnik Jenko stopil v gori imenovano gostilno, napovedal policijsko uro in izpraznil lokal, ki je bil ob 3. uri 20 minut čisto prazen in zaprt, da ni mogel ostati nobeden gost v prostorih. Navzlic temu pa je omenjeni stražnik vložil ovadbo in dosegel s tem da je imel g. Hubad zato tudi neprijetnosti. Kako je presojati to »pravilno« in »umestno« postopanje, prepuščamo iavnosti sami. Konstatiramo samo še to, da je omenjeni policman nastopil kot pričr v zadevi nekoga stražnika ki ima samo to napako, da je nacionalist še izva tistih časov, ko so današnji njegovi višji plavalji v črnožolti juhi in bili pravcata šiba božja jugoslovenskim nacionalistom tako v Ljubljani, kakor v Polji ali Trstu, kjer

niso znali niti ene slovenske besede.

Ob priliki zadnjih »žegnanjskih« proslav je bilo v okolici Maribora težje ranjenih osem oseb, ki so morale iskati zdravniške pomoči v bolnici.

»Slovenec« k temu seveda molči in neumorno bobna na tamtam kulturnosti in pismenosti dobrega ter vernega slovenskega ljudstva. Mi pa s tegobo konstatiramo pri teh slučajih, da vlada navzlic vsej civiliziranosti in kulturnosti med blagimi pristaši slovenstva veliko pomanjkanje srčne kulture, ki jo moremo prav lahko zaznati pri južnih bratih, kjer tudi ne pehaajo sinovi staršev čez drag in lih prepuščajo usodi, da malo manj kot živi segnitico v zapuščenosti.

NACIONALISTI, INSERIRAJTE V »ORJUNA«

ekonomiji istega. Vodstva matičnih kurilnic, v vednosti ali nevednosti, si pa nikakor ne morejo pomagati kajti vedno in vedno zmanjkuje dobrih strojev za kritje vlakov in brez dovoljnega dotoka temeljito popravljanih strojev iz glavne delavnice, niti pod najstrožjimi odredbami, niti pod najbrezobzirnejšim terorjem ne morejo z najboljšo voljo, vestjo in znanjem odstraniti nagajive nedostatke. Manipulacije v kurilnicah danes ne opišem, omenim le, da trpe iste močno pod skrčenimi krediti.

Povrnem se nazaj k delavnici Maribor. Trdim, da bi se dalo v isti letni najmanj osemdeset gorj- omenjenih obnov ali večjih popravil izvršiti, to je, da bi se moglo s produkcijo te delavnice pokriti vse tozadevne potrebe naše direkcije in poleg tega še kaj izdelati za druge direkcije. Brez dvoma seveda z večjimi krediti za delavnico v Mariboru, razume se z ravno tako zmanjšanimi krediti za inozemske tvrdke, Adamovo, Dunaj itd.

Vprašanje, zakaj se ne dela v polni meri in to pri današnjem pomanjkanju dela za vse vrste delavskih stanov v naši narodni državi, je na dlani.

Večji del naše direkcije tvori omrežje bivše južne železnice. Strojno stroko te železnice so imeli v rokah skoroda sami nemški inženirji. Z ozirom na njihovo večdesetletno železničarsko prakso in z ozirom na trditve, da so oni nenadomestljivi, prvovrstni strokovnjaki, se da trditi, da so oni dobro vedeli za situacijo v naši direkciji. V prvih petih letih po obratu so imeli oni tudi izključno odločilno besedo o nabavljanju strojev in materiala ter izdelovanju popravil. Trdim, da so delali le toliko, kolikor je bilo za bivše južno žel. ravnateljstvo Ljubljana največjehodneje potrebno. Mimogrede omenim tudi, da se že 12 (dvanajst) let ni nobenega novega stroja nabavilo. — Za drag denar so popravljali v mariborski delavnici tudi stroje za našo državno železnico, ali ne v toliki meri, kolikor bi bilo mogoče storiti. Najbrže se niso mogli pogoditi z Beogradom in tako je prišlo, da se je moralo leta 1920, 1921 in 1922 poslati kakih petdeset strojev v inozemstvo na Dunaj in v Adamovo, kamor je tudi šlo na ime popraviljanja kakih 25 milijov nov dinarjev. Pri vsem tem je pa brezposelnost pri nas rastla.

Po podržavljenju južne železnice se je v bistvu vleklo vse poslovanje okoli strojne službe z ravno isto počasnostjo naprej. V



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

IZJAVA.

Podpisano uredništvo je priobčilo v 46. številki našega lista dne 31. oktobra 1925 dopis pod naslovom Prevalie, s čigar vsebino se je upravičeno čutil užaljenim gosp. Josip Kokol, blaginik premožgovnika Prevalie. vsled česar je naperil zoper pisca tega dopisa tiskovno tožbo.

Lojalno izjavljamo, da smo bili z vso vsebino tega dopisa, kolikor se tiče g. Josipa Kokola misticirani in napačno informirani

in da smo dopis priobčili, ker smo se zanašali na svojega dopisnika.

Ker izraženih očitkov absolutno ne moremo več vzdržati, jih v vsem obsegu preključujemo in obžalujemo ter dajemo s tem g. Josipu Kokolu polno zadoščenje.

Zaeno prevzamemo nase vse njega zadevajoče stroške tiskovne pravde.

Ljubljana, 18. sept. 1926.
Uredništvo »Oriune«.

letu 1925 je pa delavnica v Mariboru nekaj mesecev sploh neplodovito živela. Pasivna rezistenca vodilne gospode je stopila popolnoma v ospredje in posledica je bila nadvse pravična vpokojitev dveh najglavnejših faktorjev strojne službe.

Vsled vsega navedenega je stopilo pomanjkanje dobrih strojev na območju bivše južne železnice koncem leta 1925 v zelo občuten štadij. Posledica temu je bila, da se je moralo iz območja bivše državne železnice, to je iz kurilnice Ljubljana gorenski kolodvor odvzeti deset zelo dobro držanih težkih strojev ter dodeliti kurilnici na južnem kolodvoru. V zameno se pa je poslalo slabo držane in bistveno slabeše stroje v kurilnico na gorenski kolodvor in to še v manjšem številu. S to naredbo odnosno odredbo se je začasno rešilo zavozeno strojno politiko v območju bivše južne železnice, kjer so bili baje sami nenadomestljivi tujerodni strokovnjaki. Razume se pa tudi, da je s tem trpela brezhibnost obratovanja v kurilnici gorenski kolodvor, kjer so že od prevrata sem vodili strojno politiko jugoslovanski inženirji brez dvoma z boljšim uspehom nego oni pri južni železnici.

S temi in takimi odredbami se je tedaj trenutno rešilo prometne prilike na bivši južni železnici in sicer na škodo ugleda organov državnih železnic. Po preteku nekaterih mesecev se je položaj v celi direkciji še nekoliko poslabšal, tako da stojimo danes skoro neposredno pred polomom. Želim sicer, da bi bilo dosti tranzita Praga - Dunaj - Trst in dosti našega izvoza, dosti dobrega zasluzka, pa ne morem si kaj, da ne bi izjavil mojo bojazen, da bomo doživeli s temi

stroji v jesenski sezoni precejšen polom. Imeli bi sicer dovolj strojev — pa kaj s takimi, ki niso rabni in stoje v raznih deponijah in čakajo na delavnico in na prepotrebne kredite. Osemletna pasivna rezistenca na polju vzdrževanja strojne parka je stopila v že precej akuten štadij.

Kdo je temu kriv? Mi jugoslovanski inženirji gotovo ne, ker nismo imeli vodilnih besedi, lajki tudi ne, ker ne razumejo, Beograd tudi ne, ker je kljub svoji trdoglavosti dostopen za tehtne argumente, če se mu jih prinese s primernim povdankom. Torej ne preostane nič drugega nego da se zvali največji del krivde na vodilne nemške inženirje, katerim sem že toliko tozadevno javno povedal, da mora biti že vsak še tako neumni oboževalec nemškega strokovnjaštva v dvomu o nenadomestljivosti tuje rodceve.

Napravim sklep:

1. Vsako govoričenje o nenadomestljivosti tujerodcev je zločin za naše gospodarstvo.
2. Merodajni upravni faktorji železnic, narodni poslanci in vsi drugi vplivni delavci naj poskrbe, da bo imela delavnica v Mariboru vedno zadosti kreditov za tekoče potrebe in upravo, sedaj naj pa poskrbe še za izvanredni kredit, s katerim se bo moglo popraviti kakih 40 lokomotiv, ki stoje danes odveč neizrabljeno po raznih tirih in za nabavo nekaj novih strojev.
3. Jugoslovanski inženirji naj se bolj intenzivno udeležujejo v javnem življenju, po možnosti z boljšimi razpravami kot je tale moja.

Samo na ta način bomo mogli z združenimi močmi naša narodno gospodarska vprašanja najbolje reševati.

Inž. Roglič Stanislav:
K nacijonalizaciji železnice.

(Konec.)

Predvsem naj omenim, da se krije ves promet s strojnega stališča s pomočjo treh velikih matičnih kurilnic. Največja je ona v Mariboru, druga in tretja sta v Ljubljani, obe približno enaki, skupaj pa do obratu toliko kot ona v Mariboru. Za vzdrževanje sodobnega prometa bi se potrebovalo okoli 320 strojev raznih veličin. To število naj bi bilo vedno v gori omenjenih treh kurilnicah. Sedaj jih je v resnici precej manj, vsaj za službo sposobnih. Ze pri rednem prometu gre bolj trda, če bi pa pritisnil prej omenjeni tranzit Praga - Dunaj - Trst, bo pa pri tem stalež in stanju gotovo *gospodarski polom*. Da je vzdrževanje strojev zelo težavno pri takih razmerah, dostiokrat zelo nepopolno, hočem posebno povdariti, ker se premnogokrat zahteva naravnost čudežne stvari.

Vzroke teh temeljnih nedostatkov, ki so pravi vir vseh drugih nedostatkov, je iskati, kakor že omenjeno, v času vojnega razmerja in pa, ker je minulo osem let po zaprtju svetovnih tržišč, v delavnici Maribor, odnosno pri tistih organih, ki so imeli vodstvo naših prog od prevrata sem v rokah. V prvi vrsti so bile to roke nemških inženirjev, katerim sem že enkrat očitl nasivno resistenco.

Pasivna rezistenca je dokazana s sledečim:

Tujerodcem prevažna in toli

hvalisana izkušnja, praksa, ki vsebuje prevažno statistiko, nekaterih deset let kaže, da se mora povprečno vsaj vsakih pet let peč delovne lokomotive obnoviti ali pa vsaj temeljito popraviti, to je izmenjati najvažnejše in najobčutljivejše dele iste. To je, da se mora letno vsaj sedemdeset lokomotiv v mariborski delavnici opremiti z novimi ali pa vsaj temeljito popravljenimi pečmi. Vsa statistika kaže, da se je od prevrata pa do danes v vseh osmih letih osvoboditve popravljalo komaj po 60 lokomotiv v gorajšnjem smislu, v letu 1925 pa pol leta skoro nič. Torej je primanjkljaj letno deset, v osmih letih osemdeset, in če se vpošteva polletno nedelavnost, okoli 120 (sto dvajset) novih peči. V tem manjkanju tiči jedro največjega dela vseh nedostatkov, ki že pretevarnosti obrata in v precejšnji meri

RESTAVRACIJA LJUBLJANSKI DVOR

najmoderneje urejena in opremljena. Izborna kuhinja. Najboljša domačina inoz. vina. Pristni terani. Vsak dan morske ribe.

„Spectrum“ d. d.
INZ. KOPISTA, DUBSKY IN KRSTIC
tvornica ogledal in brušenega stekla
LJUBLJANA VII.
Medvedova ulica 38. Telefon 755.
Zagreb, Beograd, Osijek.
Središnjica: ZAGREB.
Zrealno steklo portalno steklo mašinsko steklo 5-6 mm, ogledala, brušena v vseh velikostih in oblikah, kakor tudi brušene prozorne šipe, izbočene plošče, vstekljanje v med. Fina, navadna ogledala.

Zlato terpeninovo milo
ta neprekosljiva sestava mila in terpenina vsebuje pristno zlato!

V vsaki tisoči komad je vtisnjen pristen zlatnik, ki čaka srečnega kupca.
Kupite takoj komad tega idealnega mila, mogoče najdete tudi Vi zlatnik!

KR. DVORSKI DOBAVLJAČ

Fabrika i rafinerija špirta, te fabrika likera, ruma, cognaca i ugljične kiseline
i velepecare rakije: **SISAK, KOZARAC**

P. TESLIĆ, SISAK nudi sa svog bogatog skladišta sve vrste kvalitete priznata alkoholna pića
Tražite besplatne cenike!

Učiteljska tiskarna v Ljubljani je najmoderneje urejena ter izvršuje vsa tiskarska dela od najprostejšega do najmodernejšega. Tiska šolske, mladinske, lepocilovne 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
Risnike, dnevniki in beležnice.

GRADBENO PODJETJE ING. DUKIĆ IN DRUG

LJUBLJANA
Bohoričeva ulica št. 24