

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Mitteilungen an unsere zur Fahne einberufenen Beamten & Arbeiter

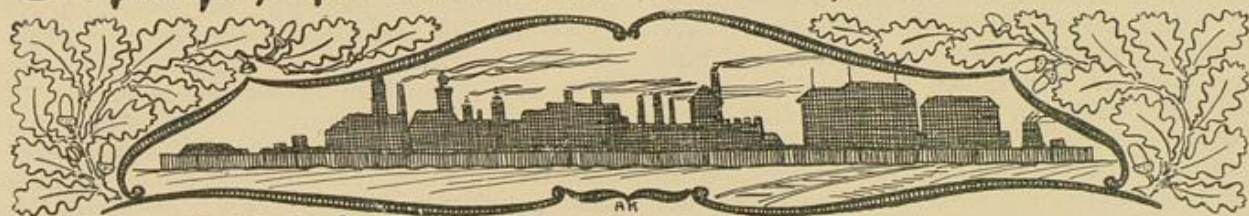
**Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefe-Fabrikation
Vormals G. Sinner <Karlsruhe>**

**Karlsruhe-Grünwinkel, Nr. 1.1914(16.Sept.) - 125.1918(10.Dez.);
damit Ersch. eingest.**

20.11.1915 (No. 62)

urn: urn:nbn:de:bsz:31-56019

Gesellschaft Sinner Karlsruhe-Grünwinkel



Mitteilungen an unsere zur Fahne einberufenen Beamten & Arbeiter.

Nr. 62.

Karlsruhe-Grünwinkel, den 20. November 1915.

Bulgarisches.

Von Josef Steinmayer.

(Schluß.)

Der unvermeidliche Uebergang von der heimischen mittelalterlichen Hausindustrie zur modernen europäischen Fabrikindustrie führte begreiflicherweise eine schwere Krisis herbei, die erst durch die allmähliche Anpassung an die neuen Bedürfnisse und die Neuorganisation der Handwerker gemildert wurden. Andererseits machte der Verfall des alten Handwerksbetriebes und der Hausindustrie viele Arbeitskräfte für die Fabrikindustrie frei, deren Entstehung auch das Vorhandensein von Wasserkräften, Brennstoffen (Steinkohlen bei Pernik und Trewna) und Rohmaterialien und das Eingreifen einheimischen wie fremden Kapitals und Kredits begünstigt; auch die Regierung hat wiederholt durch Industrieförderungsgesetze die nationale Industrie zu heben und die Lage der Arbeiter zu sichern gesucht. So ist die Zahl der Fabriken von 103 im Jahre 1900 auf 347 im Jahre 1911 gestiegen, mit einem Anlagekapital von 83 und einer Jahresproduktion von 115 Millionen Franken bei 15 000 Arbeitern. Im Jahre 1909 gab es 266 Fabriken, darunter 100 für Nahrungs- und Genußmittel und 61 für Textilindustrie; in 253 Betrieben war nur bulgarisches, in 13 ganz oder teilweise ausländisches Kapital (14 649 000 Franken) investiert; so in der belgischen Kraft-erzeugungsanstalt und der belgischen Zuckerfabrik in Sofia, der belgischen Zündhölzlerfabrik bei Sofia, der englischen Baumwollgarnfabrik in Warna und einem russischen Bergwerk; deutsch war nur ein Betrieb mit 485 000 Franken Kapital.

Mit dem Anschluß an die europäische Staatenwelt in landwirtschaftlichen und industriellen Dingen mußte die Herstellung von

Verkehrswegen im Inland und nach dem Ausland Hand in Hand geben, so schwer auch dadurch der Staatshaushalt belastet wurde. Bei der Befreiung fand die Regierung nur eine einzige Bahnlinie vor: eine englische Gesellschaft hatte 1867 durch die Bahn von Rustschuk nach Warna (223 Kilometer) die Donau mit dem Schwarzen Meer auf bulgarischem Gebiet verbunden. Im Jahre 1912 umfaßten die bulgarischen Staatsbahnen ein Netz von 1929 Kilometern mit sechs Haupt- und sieben Anschlußlinien.

1. Die 1888 vollendete bulgarische Strecke der Orientbahn Wien-Konstantinopel, die von Zaribrod an der serbischen Grenze über Sofia südöstlich durch das Marizatal nach Mustafapascha an der türkischen Grenze zieht (362,4 Kilometer).

2. Davon zweigt eine südöstliche Zentralbahn von der Mariza zum Schwarzen Meere ab: Trnowo-Sejmen—Nowa Zagora—Jambol—Burgas (293,9 Kilometer).

3. Davon geht nördlich von Jambol eine kurze Zweigbahn seit 1907 von Zimnitza nach der Tuchstadt Sliwno (25 Kilometer), während weiter westlich eine Verbindungsbahn von Nowa Zagora über das fruchtbare Gebiet von Stara-Zagora und Zschirpan gegen Philippopol zu abzweigt.

4. In Nordbulgarien schließt an die 1888 für 44½ Millionen Franken verstaatlichte Linie Russe—Warna, die parallel zwischen Balkan und Donau von West nach Ost ziehende, 1895 bis 1899 in Betrieb gesetzte Zentralbahn Sofia—Kaspitschan (458,2 Kilometer), die den früher fast ganz auf der Donau nach den rumänischen

Häfen Braila und Galatz bewerkstelligten Aus- und Einfuhrverkehr der getreidereichen Donaubene ins Innere ablenkte und auch die Störungen des Auslandsverkehrs durch die starken Winterfröste verringerte; davon zweigen direkt nach der Donau ab die Linien Lewski—Swischtow (seit 1909) und Plewna—Somowit (seit 1899), nach Norden und Süden die Balkanbahn Russe—Trnowo—Trewna—Boruschtiza—Stara Zagora (177,6 Kilometer) mit einer Zweigbahn nach der Industriestadt Gabrowo, während nach Südwesten hin die Linie Sofia—Pernik—Radomir—Küstendil—Güschewo (135,8 Kilometer) nach Makedonien führt und eine zweite makedonische Bahn ins Strumatal geplant ist; im Nordosten endlich sind von Gebedje aus die Mehlstadt Dewna und Dobritsch mit Warna verbunden (72,1 Kilometer).

Der Wert der dreizehn Bahnen betrug 1910 etwa 262 Millionen Franken, die Verzinsung des Bahnkapitals ist noch gering: 1898 nur $\frac{1}{4}$ vom Hundert, 1911 immerhin 4 vom Hundert. Auch mit dem Wagenmaterial ist es noch schwach bestellt: auf 100 Kilometer treffen 20 Güterwägen (gegen 60 in Oesterreich), 14 Personenwägen und 8 Lokomotiven (gegen 87 bzw. 46 in Preußen).

Außer den Eisenbahnverbindungen hat der Außenhandel Bulgariens noch zwei Wasserwege: die Donau auf eine Länge von 471 Kilometern und das Schwarze Meer in einer Länge von 344 Kilometern mit den nunmehr modern ausgebauten Häfen Warna und Burgas; dazu kommen jetzt noch am Aegäischen Meer die beiden Häfen Dede-Agatsch und Lagos. Während noch in dem Jahrzehnt 1886—95 der Verkehr auf der Donau am bedeutendsten war, ist seit dem Beginn dieses Jahrhunderts der Seeverkehr auf dem Schwarzen Meer an die erste Stelle getreten, da seit 1890 bzw. 1899 Eisenbahnen von den beiden Seehäfen ins Innere führen und der Austausch mit den leichter zu See erreichbaren Ländern zugenommen hat; im allgemeinen kommen die beiden Wasserwege mehr für die gewichtsschwereren und billigeren Waren des Exportes als für die gewichtsleichteren und kostbareren Güter des Importes in Betracht: so betrug die See-Einfuhr 1911 nur 11 000 Stück mit 564 000 Tonnen für 199 Millionen Franken, die See-Ausfuhr dagegen 1,2 Millionen Stück mit einer Million Tonnen für 184,6 Millionen Franken. Auf dem Schwarzen Meer verkehren fünf bulgarische Dampfer (Boris, Bulgaria, Warna, Sofia, Kiril) und einige Segler mit zusammen 2776 Register-tonnen (der größte, seit 1903 fahrende Dampfer „Warna“ hat 1164 Tonnen), auf der Donau überhaupt nur Segler. Seit 1892 besteht eine Schifffahrtsgesellschaft unter Regierungsaufsicht mit einem Grundkapital von 1 468 000 Franken

und Staatssubsidien bis 400 000 Franken; daneben wurden bis 1910 die deutsche Levante-linie (Antwerpen, Hamburg), der österreichische Lloyd und die französische Gesellschaft Fraissinet (Marseille, Genua) subventioniert. Im Jahre 1909 kamen im Schwarzen Meer an 1700 Schiffe mit 180 963 Tonnen Ladung, es fuhren ab 1722 Schiffe mit 184 171 Tonnen; auf der Donau kamen an 4929 Schiffe mit 189 401 Tonnen, während 4384 Schiffe mit 130 401 Tonnen ausfuhren. In bezug auf die Zahl der Fahrzeuge stand im Schwarzen Meer die Türkei an erster Stelle (888 bzw. 914), in bezug auf Ladung England (45 500 bzw. 57 800 Tonnen), auf der Donau in beiden Beziehungen Oesterreich-Ungarn. Auf die heimische Flagge, der seit 1906 durch Gesetz die Küstenschifffahrt vorbehalten ist, trafen auf dem Schwarzen Meer nur 7—8, auf der Donau kaum 2 Schiffe vom Hundert mit geringer Ladung. Nach der neuesten statistischen Tabelle Hartlebens hatte 1913 die Handelsflotte 6 Dampfer mit 4042 Tonnen und 3 Segelschiffe mit 402 Tonnen; die Eisenbahnen waren in jenem Jahr auf 2428 Kilometer ausgedehnt, die Telegraphen im Jahr vorher auf 6635 Kilometer, den Postverkehr vermittelten 2342 Postämter. An Landstraßen gab es 1907 erst 7713 Kilometer; zudem befindet sich ein Teil dieser Straßen besonders in der schlechten Jahreszeit in üblem Zustande.

Für die gesamte Handelsbewegung gibt Hartleben als Zahlen von 1912: 170 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark Einfuhr, 125 $\frac{1}{8}$ Millionen Mark Ausfuhr; für das gute Erntejahr 1911 hat Konstantinow den ganzen Außenhandel auf 384 Millionen Lew (= Franken) berechnet: 200 Millionen Einfuhr, 184 Millionen Ausfuhr; eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr 1910, wo eine Einfuhr von 177 Millionen einer Ausfuhr von 129 Millionen gegenüberstand.

Die Einfuhr von 1910 verteilt sich auf vier Gruppen: Fabrikate 121, Halbfabrikate und Rohstoffe 31, Nahrungsmittel und Getränke 24, lebende Tiere fast 1 Million Franken; als wichtigste Einfuhrwaren erscheinen in stetiger Zunahme Textilstoffe (Naturwolle aus Rumänien, gewaschene und gekämmte aus Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Belgien und Frankreich), Metalle und Metallwaren, Maschinen, Instrumente und Apparate. Diese Waren wurden besonders geliefert von Oesterreich-Ungarn (48 Millionen Franken), Deutschland (40), England (30), Frankreich (25) und der Türkei (16).

In der Ausfuhr Bulgariens steht an erster Stelle das Getreide mit den verwandten Pflanzen: 1911 rund 840 000 Tonnen für 129 Millionen Franken (gegen 80 im Vorjahr), besonders Mais (355 000 Tonnen), Weizen (302), Gerste und Roggen (je 75); 1909 waren von der Gesamtproduktion von 2 Millionen Tonnen

nur 360 000 ausgeführt worden, so daß auf den Kopf noch 388 Kilogramm im Lande blieben; heute zwingt unter anderem auch die wachsende Steuerlast zur Ausfuhr. Der Hauptabnehmer des bulgarischen Getreides war 1911 Belgien mit rund 50 Millionen Franken (allerdings wird das Getreide dort zum Teil nur gereinigt, sortiert und nach Deutschland und anderwärts ausgeführt), England bezieht vor allem Mais (16 Millionen), Deutschland Roggen (2½ Millionen). Der ganze Getreidehandel leidet noch unter starken Mißständen in bezug auf Organisation, Aufbewahrung und Transport, ebenso die Ausfuhr des Mehles, das bei dem Mangel an technischen Vorrichtungen (große moderne Müllereien sind nur in Burgas, Dewna und Warna) von minderer Qualität ist und meist nach der Türkei und Aegypten ausgeführt wird.

In weitem Abstand vom Getreide kommen Nahrungsmittel tierischen Ursprungs (18 Millionen), besonders Eier (13,6 Millionen Franken), die meist von Nordbulgarien über Sofia nach Deutschland ausgeführt werden (11 Millionen Lew); Käse geht vorwiegend nach der Türkei (2½ von 3,1 Millionen), ebendorthin der Hauptposten der Ausfuhr lebender Tiere (6,7 von 7,4 Millionen Lew), besonders Schafböcke, Schafe und Ochsen.

Von den ausgeführten Textilwaren (6,8 Millionen) sind die Seidenkokone zu nennen, die meist nach Italien gehen (2,4 von 3 Millionen) und ein grober Wollstoff, Schajak genannt, den fast ausschließlich türkische Händler in die Türkei mitnehmen (über 2 Millionen). Rohe Lammfelle und Ledersorten (3,6 Millionen) kommen meist nach Oesterreich-Ungarn.

Rosenöl und Rosenwasser werden vorwiegend aus der roten Centifolienrose (88 vom Hundert), seltener aus der weißen Damaszener-

rose gewonnen: 1910 wurden 2449 Kilogramm Rosenöl erzeugt, 4685 ausgeführt — die Lösung des Rätsels heißt Geraniumöl — und zwar meist nach Deutschland (2,7) und Frankreich (2,5 Millionen), daneben wurden 300 000 Franken für 61 000 Kilogramm Rosenwasser gelöst.

Von den Vegetabilien ging Raps (3,5 Millionen) besonders nach Belgien und England, nach Belgien auch drei Viertel des ausgeführten Viehfutters. Holz wird fast nur in die Türkei ausgeführt; trotz der großen Wälder (Buchen und Eichen, Tannen und Fichten) ist die Holzeinfuhr viel beträchtlicher als die Ausfuhr. Südbulgarischer Blättertabak wurde besonders nach Oesterreich-Ungarn und Deutschland ausgeführt.

Hinsichtlich der Absatzgebiete ist einerseits eine Verschiebung, andererseits eine Zunahme in der Zahl der Abnehmerstaaten zu bemerken. Früher hatte Bulgarien im allgemeinen drei Hauptkunden; die Türkei, England und Frankreich. Heute sind die Hauptabnehmer die Industriestaaten und jene Staaten, deren Landwirtschaft den einheimischen Bedarf nicht decken kann; nur die eigentlichen Agrarstaaten wie Rumänien und Serbien, Rußland und Nordamerika bleiben einstweilen für den Handelsaustausch belanglos. Was insbesondere die drei Mittelmächte betrifft, so sind die Zahlen für 1911 folgende:

Ausfuhr nach der	
Türkei	29,2 Millionen Lew
Deutschland	22,9 Millionen Lew
Oesterreich	10,5 Millionen Lew

Einfuhr aus der	
Türkei	15,9 Millionen Lew
Deutschland	39,8 Millionen Lew
Oesterreich	48,2 Millionen Lew

(Südd. Monatshefte.)



H.W. 18.



Der Abbröckelungsprozeß in den Regierungen der Entente-Mächte nimmt seinen Fortgang. Jetzt hat auch Winston Churchill mit dem großen Mundwerk, der ehemalige Marineminister Englands, der an so vielen Fehlschlägen der englischen Kriegsführung Schuld hatte, seinen Austritt aus dem Kabinett erklärt. In einer großen Rede im Unterhause, die zugleich eine Verteidigungs- und eine Anklagerede war, begründete er diesen Schritt damit, daß er mit den Maßnahmen, die das Kabinett in Bezug auf die Unterstützung Serbiens getroffen habe, nicht einverstanden gewesen sei. In dieser Rede erzählte Churchill manches Interessante aus seiner Tätigkeit als Marineminister, namentlich über die Expedition nach Antwerpen, die seiner Behauptung nach von Lord Kitchener und dem französischen Generalstab beschlossen worden sei. Auch über das Dardanellen-Unternehmen sprach er, und suchte sein Vorgehen, das in vollem Einverständnis mit Lord Fisher, dem Höchstkommmandierenden der Flotte, zur Ausführung gebracht worden sei, zu rechtfertigen. Außer Churchill ist auch der Kriegsminister Lord Kitchener zeitweilig aus dem Kabinett ausgetreten, der in besonderer Mission nach dem Osten abgereist ist. Welches seine eigentliche Aufgabe ist, wurde von dem Ministerpräsidenten nicht mitgeteilt. Die größte Wahrscheinlichkeit ist jedoch, daß er die Verteidigung Aegyptens organisieren soll.

Als bemerkenswertes Zeichen für die Stimmung und die Auffassung der Lage, die allmählich auch in England aufkommt, sind mehrere Reden zu beurteilen, die sowohl im Oberhause, wie im Unterhause gehalten wurden. Im Oberhause haben die Lords Courtney und Loreburn zu bedenken gegeben, ob es nicht zur Ver-

hütung der gänzlichen Zerrüttung Europas möglich wäre, auf eine baldige Beendigung des Krieges hinzuwirken, und im Unterhause hat der ehemalige Minister Trevelyan, der bei Ausbruch des Krieges zusammen mit John Burns und Lord Morley zurückgetreten war, dieselben Erwägungen angestellt. Wenn diese Stimmen bisher auch nur vereinzelt zu Wort kommen, so ist es doch ein Zeichen für den Ernst, mit der die Kriegslage in England allmählich angesehen wird.

Das Hauptinteresse konzentriert sich jetzt auf die Haltung Griechenlands. Kitchener, sowie der frühere französische Minister Denys Cochin, sind beide in Athen eingetroffen, um im letzten Augenblicke noch den stärksten Druck auf den König Konstantin und die griechische Regierung auszuüben, damit sich diese noch auf die Seite der Entente-Mächte schlagen.

Es ist jedoch kaum anzunehmen, daß sich der König und der neue Ministerpräsident von dem reiflich überlegten Standpunkt abbringen lassen werden, namentlich jetzt, wo der siegreiche Vormarsch der verbündeten Zentral-Mächte in Serbien unaufhaltsam fortschreitet.

Die serbische Armee wird von den von Norden, Osten und Süden her in raschem Vordringen befindlichen deutsch-österreichischen und bulgarischen Streitkräften immer dichter im Raume zwischen Mitrowitza und Uesküb zusammengedrängt, im Süden abgeschnitten von dem in Saloniki gelandeten englisch-französischen Hilfskorps, so daß der einzige Ausweg für die Reste der sich tapfer wehrenden serbischen Truppen über die fast ungangbaren Berge nach Montenegro und Albanien führt.





Samstag, 13. November.

Westlicher Kriegsschauplatz.

Nichts Neues.

Oestlicher Kriegsschauplatz.

Die Lage ist unverändert.

Vereinzelte russische Vorstöße wurden abgewiesen.

Balkan-Kriegsschauplatz.

Die Verfolgung im Gebirge schreitet fort. Die Paßhöhen der Jastrebac (Berggruppe südöstlich von Krusevac) sind von unseren Truppen genommen.

Ueber 1100 Serben fielen gefangen in unsere Hand, ein Geschütz wurde erbeutet.

Sonntag, 14. November.

Westlicher Kriegsschauplatz.

Keine wesentlichen Ereignisse.

Oestlicher Kriegsschauplatz.

Bei den Heeresgruppen des Generalfeldmarschalls von Hindenburg und Prinzen Leopold von Bayern ist die Lage unverändert.

Heeresgruppe des Generals von Linsingen.

Bei Podgacie (nordwestlich von Czartorysk) brachen deutsche Truppen in die russischen Stellungen ein, machten 1515 Gefangene und erbeuteten 4 Maschinengewehre.

Nördlich der Eisenbahn Kowel — Sarny scheiterten russische Angriffe vor den österreichischen Linien.

Balkan-Kriegsschauplatz.

Die Armeen der Generale von Kövesz und von Gallwitz warfen auf der ganzen Front in teilweise hartnäckigen Kämpfen den Gegner erneut zurück. 13 Offiziere, 1760 Mann wurden gefangen genommen und 2 Geschütze erbeutet.

Die Armee des Generals Bojadjeff ist im Anschluß an die deutschen Truppen an der südlichen Morawa im Vordringen.

Montag, 15. November.

Westlicher Kriegsschauplatz.

Nordöstlich von Ecurie wurde ein vor-springender französischer Graben von zirka 300 Meter Breite nach heftigem Kampfe genommen und mit unserer Stellung verbunden. Auf der übrigen Front keine Ereignisse von Bedeutung.

Oestlicher Kriegsschauplatz.

Heeresgruppe des Generalfeldmarschalls von Hindenburg.

In der Gegend von Smorgon brach ein russischer Teilangriff unter schweren Verlusten vor unserer Stellung zusammen.

Heeresgruppe des Generalfeldmarschalls Prinzen Leopold von Bayern.

Nichts Neues.

Heeresgruppe des Generals von Linsingen

Im Anschluß an den Einbruch in die feindliche Linie bei Podgacie griffen deutsche und österreichische Truppen gestern die russischen Stellungen auf dem Westufer des Styr in ganzer Ausdehnung an. Die Russen sind geworfen. Das westliche Ufer ist von ihnen gesäubert.

Balkan-Kriegsschauplatz.

Die Verfolgung blieb überall im Fluß. Gestern wurden im ganzen über 8500 Gefangene und 12 Geschütze eingebracht, davon durch die bulgarischen Truppen etwa 7000 und 6 Geschütze.

Dienstag, 16. November.

Westlicher Kriegsschauplatz.

Drei Versuche der Franzosen, uns den am 14. November nordöstlich von Ecurie genommenen Graben wieder zu entreißen, scheiterten. Auf der übrigen Front außer Artillerie- und Minenkämpfen an verschiedenen Strecken nichts Wesentliches.

Die vielfache Beschießung von Lens durch die feindliche Artillerie hat in dem Zeitraum vom 22. Oktober bis 12. November 33 Tote

und 35 Verwundete an Opfern unter den Einwohnern gefordert. Militärischer Schaden ist nicht entstanden.

Oestlicher Kriegsschauplatz.

Die Lage ist auf der ganzen Front unverändert.

Balkan-Kriegsschauplatz.

Die Verfolgung ist in rüstigem Fortschreiten. Es sind gestern über 1000 Serben gefangen genommen, 2 Maschinengewehre und 3 Geschütze erbeutet.

Mittwoch, 17. November.

Westlicher Kriegsschauplatz.

Abgesehen von Artillerie- und Minenkämpfen an einzelnen Stellen der Front ist nichts von Bedeutung zu berichten.

Oestlicher Kriegsschauplatz.

Russische Zerstörer beschossen gestern an der Nordspitze von Kurland Petragge und die Gegend südwestlich davon. Sonst ist die Lage unverändert.

Balkan-Kriegsschauplatz.

Die Verfolgung im Gebirge machte weitere Fortschritte. Die Serben vermochten ihr nirgends nennenswerten Aufenthalt zu bereiten. Ueber 2000 Gefangene, ein Maschinengewehr und 2 Geschütze blieben in unserer Hand.

Donnerstag, 18. November.

Westlicher Kriegsschauplatz.

Die Engländer versuchten gestern früh einen Handstreich gegen unsere Stellung an der Straße Messines—Armentières; sie wurden abgewiesen.

In den Argonnen wurde die Absicht einer französischen Sprengung erkannt und der bedrohte Graben rechtzeitig geräumt.

Oestlicher Kriegsschauplatz.

Die Lage ist im allgemeinen unverändert.

Balkan-Kriegsschauplatz.

Die verbündeten Armeen haben in der Verfolgung die allgemeine Linie Javor — nördlich Raska-Kursumlija-Radan-Oruglica — erreicht.

Unsere Truppen fanden Kursumlija von den Serben verlassen und ausgeplündert vor. Es wurden mehrere hundert Gefangene und einige Geschütze eingebracht.

Freitag, 19. November.

Westlicher Kriegsschauplatz.

Artillerie- und Minenkämpfe in und bei den Argonnen, sowie in den Vogesen.

Ein deutsches Flugzeuggeschwader griff englische Truppenlager westlich von Poperinghe an.

Oestlicher Kriegsschauplatz.

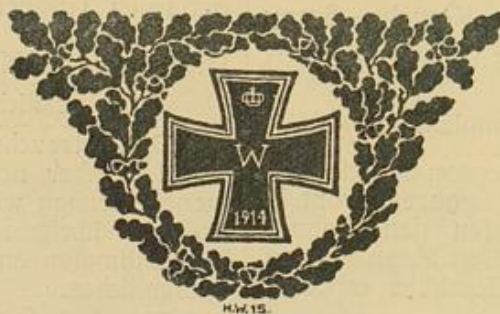
Nichts Neues.

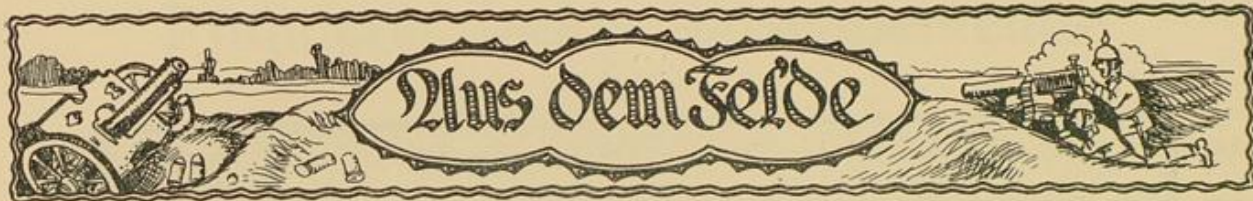
Balkan-Kriegsschauplatz.

Bei den gestrigen erfolgreichen Verfolgungskämpfen wurden rund 5000 Serben gefangen genommen.

Eines unserer Unterseeboote hat am 5. November an der nordafrikanischen Küste den englischen Hilfskreuzer „Tara“ (6322 Tonnen) durch Torpedoschuß versenkt und am 6. November im Hafen von Solum die beiden mit je zwei Geschützen bewaffneten englisch-ägyptischen Kanonenboote „Prince Abbas“ (300 Tonnen) und „Abdul Menem“ (450 Tönen) überraschend angegriffen und durch Geschützfeuer vernichtet.

Dasselbe Unterseeboot hat das Feuer eines bewaffneten englischen Handelsdampfer zum Schweigen gebracht und dessen Kanonen als Beute eingebracht.





Beförderung

Unteroffizier Johann Pfeiffer wurde zum Vize-Wachtmeister und Reservist Andreas Michalak zum Gefreiten, Gefreiter Wilhelm Lutter zum Unteroffizier befördert.

Feldgrüße gingen im Laufe der letzten Woche ein von:

Peter Bock, Ignaz Becker, August Bolz, Beck, Engelbert Burkart, Adolf Burkart, Josef Bastian, Anton Baumgärtner, Georg Bross, Jakob Cieslak, Ed. Dirrler, Georg Dachgruber jr., Hermann Enz, Hieronymus Essig, Karl Essig, Friedrich Frank, Josef Friß, Friß Graf, Stefan Gindner, Chr. Gutekunst, Johann Gabler, Jean Gollnisch, Franz Gressel, Eugen Hornig, Franz Hammer jr., Jakob Hammer, Karl Höflinger, Leopold Heck, Karl Hoyler, Hennings, Fr. Jarzynski, Richard Kistner, Karl Keller, Josef Kassel, Karl Kinsch, Jakob Krockenberger, Wilhelm Ketterer, Eugen Kuhm, Georg Klein, Xaver Lemke, Peter Lang, Jakob Licht, Stefan Malicki, Andreas Michalack, Ignatj Podbylski, Pfaff, Pawlicki, Johann Pfeiffer, Math. Rimmelpacher, Lorenz Rimmelpacher, Theodor Rackel, Stanislaus Reschke, Wilhelm Röder, Andreas Roszyk, Karl Seifried, Johann Sobierajewicz I, Hans Seeburger, Wilhelm Sohn, Thomas Szajek, Ludwig Schwarz, L. Schorpp, Scheib, Karl Striebel, M. Tritt, Karl Vögele, H. Völlm, Karl Witt, Julius Weber, Hermann Weber.



Der Chauffeur als Friseur.
 × Hubert Essig in Feindesland.



Pfunderer Jackls Reiseabenteuer.

Von Rudolf Greinz.

Der Pfunderer Jackl im Eggental drinnen hatte eines Tages die Nachricht erhalten, daß seine alte Basl, die Schwester seines Vaters, in Brixlegg draußen gestorben sei. Da die Basl ledig gewesen war und der Pfunderer Jackl zu ihrer allernächsten Verwandtschaft gehörte, so machte er sich auf den Weg. Er ging zu Fuß nach Bozen, und von dort fuhr er mit der Bahn über den Brenner hinaus ins Unterinntal.

Viel war es gerade nicht, was man dem Pfunderer Jackl am Bezirksgericht in Rattenberg als sein Erbteil auszahlte. Aber der Jackl war ein zufriedener Mensch. Ein kleines Bäuerl, das sich jahraus und jahrein mühsam durchs Leben schinden mußte.

Sein Güatl hatte er ganz verschuldet vom Vater übernommen, und sein Weib hatte ihm wohl viele Kinder geboren, aber sonst war sie auch ein armes Bauerndiandl gewesen.

Es war nur höchst selten, daß sich der Jackl einen guten Tag gönnen konnte. Aber heute, nachdem er hochbefriedigt sein Erbteil einkassiert hatte, beschloß er, auch einmal das Leben zu genießen.

Dieser Lebensgenuß bestand darin, daß der Jackl in Rattenberg von Wirtshaus zu Wirtshaus wanderte, um das Bier zu verkosten, und schließlich in heiterster Laune und nicht mehr ganz nüchtern nach Brixlegg ging.

Der Pfunderer Jackl war beileibe nicht betrunken. Nur ein bisschen fidel und unternehmungslustig. In Brixlegg lungerte er eine Weile auf dem Bahnhof herum und lies sich von einem Bahnangestellten umständlich den Fahrplan erklären. Er mußte nämlich schon am nächsten Tage zu Hause sein; denn im Juni hat kein Bauer Zeit zum Faulenzen. Da steht das Heu draußen am Feld und muß in die Tennen gebracht werden.

Das wußte der Jackl. Aber seinen schönen Tag wollte er doch bis zur Neige auskosten, und so beschloß er, es einmal recht nobel zu geben und mit dem Schnellzug heimzufahren.

Gleich nach ein Uhr nachts fuhr der Münchener Schnellzug in Brixlegg durch, und der hatte dritte Klasse. Diesen Zug wollte sich der Jackl noch spendieren. Bis zur Abfahrtszeit konnte er wenigstens noch einige Wirtshäuser im Dorf besuchen.

Als der Pfunderer Jackl den Abteil dritter Klasse des Nachtschnellzuges bestieg, befand sich im Coupé ein einziger Herr. Der Jackl konnte bei dem matten Schein der trüben Oellampe nur sehen, daß der Herr ziemlich klein

und dick war und einen goldenen Zwicker trug.

Der Jackl grüßte höflich und machte sich's dann auf der anderen Seite des Coupés bequem. Der fremde Herr schenkte dem Jackl wenig Aufmerksamkeit und fing bald an zu schnarchen.

In Innsbruck, wo der Zug einen längeren Aufenthalt hatte, wurde der Herr wieder wach und begann mit dem Jackl einen Diskurs. Der Jackl, ein guter Vierziger, war ein großer knochiger Klachl (Kerl) mit gutmütigem, aber etwas beschränkt aussehendem Gesicht. Er fühlte sich immer unbehaglich, wenn ihn ein „Hearrischer“ anredete, und gab deshalb kurze, fast unfreundliche Antworten.

„Wo fahren Sie hin, guter Mann?“ erkundigte sich der Fremde, nachdem der Zug in Innsbruck langsam die Station verlassen hatte und die beiden dann allein im Coupé geblieben waren.

„Af Bozen!“ brummte der Jackl, ohne den Herrn auch nur eines Blickes zu würdigen.

„Da sind Sie wohl zu Hause, wie?“

„Naa!“ erwiderte der Jackl kurz.

„Nicht? Wo leben Sie denn?“ fragte der Fremde interessiert.

„Im Eggental.“

„Ach was!“ verwunderte sich der fremde Herr. „Da bin ich ooch schon mal drin gewesen. Janz niedliches Tälchen. Allerliebste.“

Der Jackl schaute ostentativ auf die andere Seite und zündete sich jetzt mit viel Umständlichkeit eine Pfeife an.

„Ich fahre nach Gossensaß,“ eröffnete der Fremde wieder die Unterhaltung.

Keine Antwort.

„Waren Sie schon mal in Gossensaß?“

„Naa.“

„Da müssen Sie mal hin. Janz hübsches Dörfchen. Reizend jelegen. Herrlicher Ausblick auf die Jletscherwelt. Das müssen Sie sich mal angucken.“

Der Jackl gab keine Antwort und schaute noch immer angelegentlich zum Fenster hinaus, obwohl er draußen in der pechschwarzen Nacht absolut nichts unterscheiden konnte.

„Sagen Sie mal,“ erkundigte sich der Fremde teilnehmend. „Sie verstehen mich wohl nich janz gut?“

„Wohl.“

Der Fremde war es gewohnt, in Tirol immer freundliche Antworten von den Bauern zu bekommen. Jene Gattung von Bauersleuten, die aus Schüchternheit unfreundlich und grob scheinen,

kannte er bisher noch nicht. Er unterließ es daher eine Zeitlang, mit dem Jackl weiter zu reden. Aber schließlich fing er doch wieder zu plaudern an.

„Hören Sie mal, guter Mann, Sie können wohl nich schlafen?“ fragte er.

„Wohl.“

„Auch in der Bahn?“

„Naa.“

„Sehen Sie, das hab' ich mir gleich jedacht, als ich Sie sah!“ sagte der Fremde hocherfreut.

Der Pfunderer Jackl schaute einen Augenblick mißtrauisch den Fremden an. Was der sich darüber zu freuen hatte, wenn er nicht schlafen konnte, wollte ihm nicht recht einleuchten.

Eigentlich verspürte er schon so eine Art Müdigkeit in den Gliedern. Das kam wohl von dem fleißigen „Gluggelen“ (Trinken) her. „Aber der Hearrische, der a so verfluacht neugierig is, braucht dös grad' extra nit z' wissen, dachte sich der Jackl.

„Sehen Sie, bei mir is das nu janz 'ne andere Jeschichte!“ fuhr der Fremde fort. „Ich kann nirgends auf der ganzen Welt so gut schlafen wie im Eisenbahncoupé.“

Der Jackl warf einen mitleidigen Blick auf den Fremden, sagte jedoch kein Wort.

„Eijentlich is das ooch mitunter 'ne unanjehme Sache!“ erzählte der Fremde. „Ich muß mir immer wecken lassen von 'nem Reisekollegen. Es is mir ooch schon passiert, daß ich absolut nich zu wecken war und meine Station versäumt habe. Das is dann so 'ne dämliche Sache und janz und jar nich anjehem, wieder dieselbe Strecke zurückfahren zu müssen. Können mir's glooben.“

„Joa!“ sagte der Jackl, jetzt zum erstenmal aufmerksamer werdend. „Wird epper aa mehr kosten zelm (dann)?“ fragte er mit einem gewissen Interesse.

„Aber natürlich! Selbstredend!“ versicherte der Fremde erfreut darüber, daß der unfreudliche Mensch da, der vor ihm auf der Bank saß, nun doch auftaute. „Ja. Nu hören Sie an. Wenn ich nu jetzt wieder einschlafe, so bin ich totsicher, daß ich an Gossensaß vorüberfahre, aus dem einfachen Grunde, weil ich eben nich wach werde. Würden Sie mich da wohl mal en bißken wachrütteln, guter Mann?“

„Sell wohl!“ meinte der Jackl gemächlich.

„Aber sicher! Janz sicher?“

„Sell wohl!“ versicherte der Jackl.

„Sie brauchen es nich umsonst zu tun.“

Der Fremde drückte dem Jackl eine Krone in die Hand, die dieser aber zurückwies.

„I tua's umasischt!“ erklärte er.

„Nee, nee! Nehmen Sie doch, guter Mann, nehmen Sie!“ nötigte ihn der Fremde. „Sie

werden sich's verdienen müssen. Sie müssen mir ordentlich rütteln. Bei den Armen, bei den Füßen, und wenn's sein muß, müssen Sie mir mit Jewalt hinausliefern! Hören Sie! Mit Jewalt!“

„Sell wohl!“ grinste der Jackl.

„Kraft jenug dazu haben Sie wohl?“ Der Fremde betrachtete wohlgefällig die knochigen, rotbraunen, großen „Praxen“ des Pfunderer Jackl.

„I schon!“ lachte der Jackl jetzt hellauf. „Wie i noch jünger bin g'wesen, da hat's koan 'geben im ganzen Tal, den i nit verprügelt hätt', daß ihm dö Schwarten kracht haben! Tuifl, no amal eini, der Giggler Sepp, der hat gar an Doktor kommen lassen g'müaft, weil i ihm a paar Boaner eing'rennt hab'. Zähnd' hat er no koane im Maul drein von derselben Rauferei, der Malefizer, der damische!“

Der Pfunderer Jackl hatte auf einmal seine ganze Schüchternheit abgelegt. Die Erinnerung an vergangene Heldentaten belustigte ihn offenbar sehr, und er mußte einigemal laut lachen.

„Nu sehen Sie, das hab' ich mir nu ooch gleich jedacht, daß es Ihnen nich an Kraft jebricht!“ meinte der Fremde gutmütig. „Also, da könnte ich ja mal ein Schläfchen riskieren. Und in Gossensaß rütteln Sie mir, wohlverstanden. Aber tüchtig. Und wenn ich mir wehre, dann packen Sie mir und setzen Sie mir an die Luft. Und det Koffer da oben, det jehört mir, verstanden? Det müssen Sie mir nachschmeißen. Verstanden?“

„I versteah' schon!“ grinste der Jackl.

Der Fremde legte sich nun wieder ganz beruhigt auf die Holzbank, knüllte seinen Wettermantel zu einem Bündel und schob dieses als Polster unter den Kopf. Der Jackl steckte die Krone in seine Hosentasche und grinste behaglich vor sich hin.

Ehe der Fremde ganz eingeschlafen war, richtete er sich noch einmal schlaftrunken empor. „Sie wecken mir?“ lallte er.

„Joa.“

„Werfen mich 'raus?“

„Joa.“

„Mit Jewalt?“

„Joa.“

„Aber janz sicher!“

„Joa!“ versicherte der Jackl.

Es dauerte nicht lange, so fing der Fremde wieder fest zu schnarchen an wie eine Sägemühle. Der Jackl horchte eine Zeitlang zu, dann fühlte er aber auch langsam, wie seine eigene Müdigkeit immer mehr überhandnahm. Krampfhaft hielt er sich wach, damit er es ja nicht verabsäume, den Fremden in Gossensaß zu wecken.

Als er aber gegen den Brennerpaß zufuhr, da hatte der Jackl die Gewalt über sich und

seine Müdigkeit verloren und war fest eingeschlafen.

Es war schon stark dämmerig, und am Himmel standen rote Wolken, als der Pfunderer Jackl mit jähem Schreck in die Höhe schnellte. Jetzt war er richtig eingeschlafen und hatte ganz auf den fremden Herrn vergessen.

Eilig schaute der Jackl zum Fenster hinaus. Der Zug fuhr langsam in die Station Sterzing ein. Gott sei Dank. Also hatte er doch nicht weit gefehlt. Ueber das Ziel war er zwar um eine Station hinaus gefahren. Aber von Sterzing war's ja nicht besonders weit zurück nach Gossensaß. Das Stückel Weg konnte der Hearrische wohl zu Fuß wieder zurück machen. Da war nichts dahinter.

Scheu schaute der Jackl auf die Bank hin, wo der Fremde lag. Ruhig, ohne sich zu rühren, lag er da. Dem Jackl gab es einen Ruck. Von draußen ertönte die Stimme des Kondukteurs:

„Sterzing. Zwei Minuten Aufenthalt!“

Da mußte er schnell machen, daß er den Hearrischen noch „hinauslieferte“. Der war ja so schwer zu wecken, hatte er erzählt.

„Sie! Außi müassen's!“ schrie der Jackl den fremden Herrn an und rüttelte ihn derb an beiden Armen.

„Unverschämter Kerl! Was fällt Ihnen ein?“ Der Fremde richtete sich in die Höhe und sah den Jackl erbost an.

„Außi müassens! Und dös g'schwind!“

„Ich will aber jar nich hinaus! Ich will rinnen bleiben!“

„Dös glaub' i Ihnen schon. Aber Sie müassen decht außi!“ grinste der Jackl. „Und sell g'schwind! Es is schon Sterzing!“ Der Jackl hob nun den Koffer des Fremden herunter. „G'schwind! G'schwind! Sie versäumen's!“

„Was machen Sie denn? Lassen Sie man? Sie sind wohl verrückt, Sie Esel!“ schrie der kleine Herr nun wütend auf den Jackl ein und versuchte es natürlich vergebens, dem Jackl seinen Handkoffer zu entreißen.

„Was? Schimpfen tuan's mi? Für dö G'fälligkeit? Aber Sie müassen außi! Und wenn's nit giahn . . .“ Kräftig packte der Pfunderer Jackl den dicken Herrn bei den Armen und drängte ihn der Ausgangstür zu.

Der Fremde wehrte sich verzweifelt, aber es half ihm nichts. Der Jackl war entschieden der Stärkere. Wie mit Eisenklammern hielt er den kleinen dicken Mann umschlossen und zerrte ihn so zur Tür hinaus.

„So hören Sie nu . . . Sie sind wohl besoffen . . . Sie Tollhäusler . . . Sie . . .“ Die Stimme des Fremden schnappte völlig vor Entrüstung. „Lassen Sie mir man . . .“

„Nix man! Außi beim Loch!“ entschied der Jackl resolut und warf den Fremden völlig zur

Tür hinaus. Dann schmiß er ihm den Koffer hinterdrein.

Es war die höchste Zeit. Das Abfahrtsignal war schon gegeben, und der Zug setzte sich langsam in Bewegung. Doch der kleine Herr klammerte sich in heller Verzweiflung an den langen dünnen Haxen des Jackl fest.

Der Jackl gab ihm einen kräftigen Fußtritt. Aber der Fremde zerrte trotzdem wie wahnsinnig an seinen Hosenrohren.

„Wirst auslassen, Hölltuifl, verfluachter!“ schrie der Jackl wütend. Beinahe wäre er kopfüber aus der offenen Coupétür gestürzt.

„Sie Tollhäusler, Sie!“ zeterete der Fremde und zerrte mit aller Kraft an den Beinen des Pfunderer Jackl. Der Stationschef war aufmerksam geworden und rasch herbeigesprungen.

„Ein Tollhäusler! Ein Verrückter!“

Der Stationschef, der nicht wußte, um was es sich handelte, half nun auch aus Leibeskräften, den Jackl, der sich furchtbar wehrte, aus dem schon im Fahren befindlichen Zug herausbefördern.

Der Jackl mußte schließlich nachgeben, da er beinahe herausgefallen wäre. Es war die höchste Zeit. Der Zug fuhr bereits in rascherem Tempo.

„Du Tuifl, du verdammter!“ schimpfte der Jackl nun ingrimmig auf den fremden Herrn.

„Sie besoffenes Individuum, Sie!“

„Halt's Maul! Sischt . . .“ wurde nun der Pfunderer Jackl ernstlich grob.

„Ruhe, meine Herren, Ruhe!“ beschwichtigte der Stationschef. „Bitte mir ins Bureau zu folgen!“

„Herr Bahnvorstand . . . hören Sie an . . .“ keuchte der kleine Herr ganz atemlos vor Wut. „Dieser Mann . . . jroben Unfug hat er begangen. Ein Verbrechen nach Paragraph . . .“

„Narret ist er, der Tolm!“ schrie der Jackl aufgebracht. „Z'erst zahlt er mir a Kron' . . .“

„Ein Verrückter! Total betrunken . . .“ stöhnte der Fremde. „Ich 'ne Krone! Diesem Kerl da . . .“

„Ja was denn sischt? Wecken hätt' i'n sollen. Weil er sischt verschlafft, hat er g'sagt!“ erzählte der Jackl dem Stationsvorstand.

„Habe direktes Billet nach Verona. Muß heute unbedingt in Verona ankommen. Meine Frau und meine Tochter erwarten mir. Und nu siß' ich da! Was soll ich nu machen!“ jammerte der fremde Herr.

„Der muaß decht rappeln!“ sagte der Jackl zum Stationschef und deutete mit dem Finger mitleidig auf den Fremden.

„Warum haben Sie den Herrn da gewaltsam aus dem Coupé geliefert?“ fragte nun der Stationsvorstand streng den Jackl. Er hatte früher nicht zu Wort kommen können. So hatten die beiden erregt auf ihn eingeredet.

„Ja, weil er's mi g'hoafsen hat. A Kron' hat er mir geben, daß i'n ja bestimmt außschmeiß' in Gossensaß!“ erzählte der Jackl.

„'ne Lüge! 'ne ganz jemeine Lüge, Herr Bahnvorstand! Glauben Sie ihm nich! Ich ihm 'ne Krone jegeben . . . so 'nem Individuum! In Jossensaß bin ich ja erst einjestiegen!“

„In Gossensaß sind Sie erst eingestiegen?“ fragte der Stationsvorstand nun ganz perplex.

„Is nit wahr! Sie sein schon in Brixlegg im Wagen drein g'wesen!“ behauptete der Jackl.

„Nee! Aber nee! Keene Spur davon!“ entrüstete sich der Fremde. „Det werd' ich doch besser wissen, wo ich einjestiegen bin. Sie haben übrijens jeschnarcht wie ein ganz komunes Schwein!“

„Naa! G'schnarcht haben Sie!“ sagte der Jackl.

„Sie haben in Gossensaß geschlafen?“ wandte sich der Vorstand jetzt an den Jackl.

„Joa. Sell wohl. I bin grad erst aufg'wacht und hab' ihn nachher außerg'iefert, wie i's verhoafsen hab'.“

„Da liegt offenbar eine Verwechslung vor, mein Herr!“ versuchte nun der Vorstand den aufgeregten Fremden zu beschwichtigen. „Ist in Gossensaß niemand ausgestiegen?“

„Ja ein Herr!“ gab der Fremde zu. „Ich habe dann gleich seinen Platz belegt.“

„Also sicher eine Verwechslung!“ sagte der Vorstand. „Aber, Sie da, haben Sie denn nit g'sehen, daß das ein anderer Herr ist?“ fragte er den Jackl.

„Naa! 's is koa anderer! 's is der gleiche!“ erklärte der Jackl mit Bestimmtheit. „Akkurat a so kloan und foast und a so glänzende Fenster vor die Augen. Und akkurat a so a Sprach', a so a teppete!“ erklärte er.

„Ich geb ja zu, daß die beiden Herren eine Aehnlichkeit gehabt haben. Aber nachdem Sie sahen, daß sich der Herr da zur Wehr setzte, hätten Sie doch nicht so gewalttätig sein müssen!“ meinte der Stationschef.

„Gewalttätig! Janz richtig!“ rief der Fremde.

„Wenn i's ihm verhoafsen hab'! Mit Gewalt, hat er alleweil g'sagt, weil er a so fest schlaf!“

„Unerhört! So was kann nur in Tirol passieren! Nu siß' ich da, und meine Frau und Tochter . . .“

„Joa! Und mei' Rucksack! Von dem sagst nix!“ schrie der Jackl. „Der is iatz in der Bahn drein, und i sieh' ihn meiner Lebtag nimmer! I verlang' Schadenersatz! Und 's Heu is am Feld und muaß eing'führt werden . . . und . . .“

„Und ich . . . ich werde Sie verklagen . . . Jrober Unfug . . . Gewalttätigkeit . . . Roheit . . . Jemeinheit . . .!“ schimpfte der kleine dicke Herr auf den Jackl ein.

Der Stationsvorstand hatte alle Mühe, die beiden zu beruhigen. Es gelang ihm aber endlich doch. Nur den Pfunderer Jackl vermochte er nicht zu überzeugen, daß er einen fremden Herrn irrtümlich hinausgeliefert hatte und daß der richtige Herr wahrscheinlich von selbst erwacht und in Gossensaß ausgestiegen war.

„Dös glaub' i nit!“ sagte der Jackl obstinat. „Sie sein zwar alle gleich dö Hearrischen!“ meinte er feindselig. „Oaner wie der andere. G'sichter wie die Kälber und an Verstand wie die Schaf! Aber dös woaß i g'wiß, an G'fallen tua i so an Zoch (Kerl) meiner Lebtag koan' mehr. Man hat lei die größte Schererei davon! Und reden tua i aa g'wiß koa Wörtl mehr damit. Weil's mir viel z'dumm sein, dö Tolm, dö verfluachten!“



Schriftleitung: Direktor Georg Dachgruber und Otto Sinner, beide in Grünwinkel.
Strichzeichnungen v. Kunstmalern A. Kusche u. H. Weiß, Karlsruhe. — Gedruckt in unserer Hausdruckerei.