

Redaktion:

Kočevje štev. 58.

Administration:

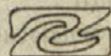
Kočevje štev. 18.



Radikal

Wirtschaftliches, kulturelles u. politisches Organ.

Erscheint jeden zweiten Samstag.



Abonnement:

ganzjährig 15 Dinar,
sonst entsprechend.

Inserate:

ganze Seite 800 Din,
sonst nach Vereinbarung.

Bur Page.

Die Türken siegreich drohen die durch die Friedensverträge im Orient geschaffene Lage umzustürzen und haben dieselbe tatsächlich teilweise schon umgestürzt. Es ist schon heute sicher, daß der größte Teil von Vorderasien, das unter die Ententemächte schon so schön verteilt war, wieder unter die Türken oder ihre Interessensphäre fallen wird und daß die Griechen, welche den Gnadenstoß den Türken versetzen sollten, aus Vorder- und Kleinasien vollkommen vertrieben werden.

Die Türken wollen aber noch mehr. Sie berufen sich auf das Nationalitätenprinzip und strecken ihre Hände nach Europa, nach dem Balkan aus. „Überall, wo die Türken wohnen“, lautet die Formel. Und da man weiß, daß hinter den Griechen England steht, das dieselben in den Krieg mit den Türken getrieben und unterstützt hat, hinter den Türken aber Rußland, Deutschland und Bulgarien, so gehen die Ententemächte sehr vorsichtig um, um nicht sofort oder in absehbarer Zeit wieder den Weltbrand zu entfachen oder wenigstens Vorbedingungen für einen solchen zu schaffen, die zu einem neuen Weltkriege führen würden. Das erste wäre gegeben, wenn man mit den siegreichen und selbstbewußten Türken zu wenig entgegenkommend verfahren würde. Sechs Millionen russische und vielleicht nicht viel weniger deutsche Soldaten könnten mit zahlreichen in Rußland ausgerichteten deutschen Waffenfabriken samt der ganzen mohammedanischen Welt in Bewegung gesetzt werden, deren Ende nicht abzusehen ist. Und wenn man der Türkei in Europa ganz Thrazien zurückgibt und so mit Bulgarien gemeinsame Grenze schafft, hat man einen der Entente feindlichen Ring geschaffen, der von den Gefilden Ungarns über Deutschland, Rußland — Vorderasien und Konstantinopel sowie Bulgarien wieder bei-

nahe in die ungarischen Gefilde zurückreicht und bei entsprechender Organisierung, woran nicht zu zweifeln ist, eine furchtbare Schlagkraft besitzt.

Für die Entente sind das zwei Übel. Die Lösung darf nun nicht sein, das kleinere Übel zu wählen. Wenn man nicht nur Europa, sondern die ganze Welt gesund machen will, so muß die Parole sein: beseitigen die Übel! Das muß nun die Aufgabe der Diplomatie sein. Denn nur so wird sich die Welt beruhigen und sich wieder der wirtschaftlichen und zivilisatorischen Arbeit widmen, worauf dann die humanen Ideen, wie Entwaffnung, Weltfrieden usw. sich als Folge von selbst einstellen werden. §.

Die Staatsbahnen des Königreiches der Serben, Kroaten und Slowenen in den Jahren 1918-22.

Von Ing. Max Klobič, Direktorstellvertreter der Staatsbahndirektion Zagreb.

Anlässlich des Umsturzes im Oktober-November 1918 fielen dem Königreiche folgende Staatsbahnen zu: Die k. serbischen und die bosnischen als ganze Verwaltungskörper (Direktionen Beograd und Sarajewo), von dem österreichischen Rege Teile der Staatsbahndirektion Triest und vom ungarischen Teile der Betriebsleitungen Zagreb, Pécs, Subotica (Szabadka), Szeged und Temesvár. Die damaligen provisorischen Regierungen standen schweren organisatorischen Aufgaben gegenüber. Für die ehemaligen österreichischen Staatsbahnen wurde sofort in Ljubljana eine Direktion errichtet. Ich bemerke hier gleich, daß diese Direktion Ende 1919 wieder aufgelöst wurde, da ihr Bezirk (nicht einmal 500 km) zu klein war und viel überzähliges niederes Personal vorhanden war, welches von den von Italien besetzten Linien zur neuen Direktion Ljubljana zurückströmte.

Dieses Personal wurde hauptsächlich in Kroatien in Dienst gestellt. In Laibach verblieb nur ein der Direktion Zagreb unterstelltes Inspektorat für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst.

Die Linien der ehemaligen Betriebsleitungen Zagreb und Pécs wurden der neu aufgestellten Direktion Zagreb unterstellt; für jene der Betriebsleitungen Subotica, Szeged und Temesvár ist eine neue Direktion in Subotica errichtet.

Heute bestehen also in Jugoslawien vier Staatsbahndirektionen, Zagreb, Subotica, Beograd und Sarajewo mit einem Liniennetze von je 2628, 1678, 2308 und 1025 km. Das Staatsbahnnetz umfaßt also 7634 km, hievon sind 4943 km eigentliche Staatsbahnlinsen und 2691 km im Staatsbetriebe stehende Privatbahnen. 5559 km sind normalspurig, 2075 km schmalspurig mit nahezu überall 76 cm Spur. Das Netz der Direktion Sarajewo ist durchwegs schmalspurig, jenes der Direktion Beograd zu rund 40%. Alle Linien sind eingleisig.

Der Mangel an geschultem mittlerem Personal machte sich sofort fühlbar, welcher natürlicherweise auch heute noch nicht behoben sein kann. Eine große Anzahl von Bediensteten fremder Volksangehörigkeit trat in den Dienst der betreffenden neuen Nationalstaaten; in Serbien hatte der Krieg unter dem Personal furchtbar aufgeräumt. Dies sowie territorialwirtschaftliche Rücksichten, nicht zuletzt Mangel an geeigneter Unterkunft für neue Verwaltungsbehörden sind die Gründe, warum die Anzahl der Direktionen beschränkt und der Bereich mindestens zweier zu groß ist, was naturgemäß eine gewisse Schwerfälligkeit in der Verwaltung zur Folge hat.

Im Jahre 1919 wurde in Beograd ein Verkehrsministerium errichtet, welchem auch die Staatsbahnen unterstellt wurden. Um es nicht zu sehr mit Einzelgängen der Verwaltung zu belasten,

Der russische Schriftsteller Awerčenko über die Griechen.

Das Schiff fährt über das Meer. Plötzlich bricht ein gewaltiger Sturm los und das Schiff kommt in die größte Gefahr unterzugehen. Der Kommandant schreit:

„Das Schiff ist mit Waren überladen. Werfet einhundert Kisten Limonen ins Meer!“

So geschah es. Aber — leider — der Sturm wird noch größer.

Nun sagt einer von den Matrosen: „Brüder, zugleich mit uns befindet sich am Schiffe ein Jude. Der schreckliche Sturm wird sich legen, wenn wir den Juden ins Meer werfen!“

Gesagt, getan.

Doch der Sturm tobte weiter wie ein verriicktes Ungetüm.

„Halt“, rief ein anderer Matrose aus, „mit uns befindet sich am Schiffe ein Grieche. Anstatt des Juden hätten wir den Griechen ins Meer werfen sollen!“

Und der Grieche fliegt über Bord. Unterdessen — wie zufällig — begann sich der Sturm zu legen. Als derselbe völlig aufhörte, erblickten die Matrosen einen gewaltigen Hai, wie er dem Schiffe nachschwimmt.

„Brüder, laßt uns denselben einfangen!“

Und sie fingen den Hai und zogen ihn an Bord. Als sie den Fischleib öffneten, sahen sie: drinnen hockte der Grieche und verkaufte dem

Juden die ins Meer geworfenen Limonen franko Haifischschwanz!...

Um die Wahrheit zu sagen, mich kimmert nun das Schicksal der Griechen nicht. Die werden nicht untergehen. Sie haben ihr politisches diplomatisches System: wenn es mit dem Konstantin nicht gut geht — sie rufen den Venizelos. Wenn es auch mit dem Venizelos nicht viel besser geht — sie rufen wieder den Konstantin. Wenn nun der Konstantin, der Retter des Vaterlandes, die Erwartungen nicht erfüllt, so packt Venizelos schon die Koffer, um das Vaterland zu retten!

Das System ist gut: man geht leichter auf zwei Beinen als auf einem!...

(Samouprava - Beograd.)

ist eine Generaldirektion in Beograd in Bildung begriffen. Im Ministerium sollen nur die großen Richtlinien der Verwaltung und Politik behandelt und entschieden werden. Beide Stellen litten an Personalmangel und sogar an geeigneter Unterkunft, was natürlicherweise auch störend und hindernd wirkt.

Der Staatsbahndirektion Zagreb wurden auch die Agenden der ehemaligen Generalinspektion der Eisenbahnen in Wien und Budapest und der Beratungskommission für die Südbahn im Sinne des „Régime provisoire“ übertragen.

Für die Neubauten, welche innerhalb der nächsten Jahrzehnte ohne Zweifel in großem Umfange zur Ausführung gelangen werden, wurde in Beograd eine Baudirektion errichtet, welcher die einzelnen Bauaktionen unterstellt sind.

Hier mögen auch die Personalangelegenheiten kurz behandelt werden. Es bestehen mehrere Personalorganisationen, die sich durch politische Färbungen unterscheiden, doch heute sind sie in einem gemeinsamen Ausschuss vereinigt. Betriebsräte und dgl. hat es nie gegeben. Streikbewegungen sind höchst selten; eigentlich war nur der allgemeine Eisenbahnerstreik vom April 1920 von Bedeutung, welcher mehr aus umstürzlerischen Motiven und von außen entfacht war. Nach 14tägiger Dauer wurde diese Bewegung durch die überwiegenden besonnenen Elemente unter den Eisenbahnern selbst und durch die Staatsgewalt zum Stillstande gebracht.

Anfangs 1919 wurden die vorherigen Kriegszulagen für alle Bediensteten erhöht und mit 1. Juni desselben Jahres diese Teuerungszulagen für das Personal der neuen Provinzen (mit Bezug auf Serbien neu) einheitlich geregelt. Im November 1919 wurden die Löhne und Zulagen der Arbeiter im Einvernehmen mit der Hauptorganisation neu bestimmt, sowie die Bezüge der übrigen Angestellten und Ruheständler erhöht und einmalige Zuwendungen gewährt. Im März 1920 wurden die Teuerungszulagen des definitiven und Hilfspersonals um 120 bis 60% erhöht und im gleichen Monate zu weit gehende Zugeständnisse des „Verständigungsprotokolls“ vom November 1919 eliminiert. Dies war unter andern eine Ursache der oberwähnten Streikbewegung. Im Juni 1920 wurden den Arbeitern neue Teuerungszulagen und Familienzulagen bewilligt, die achttündige Arbeitszeit nach dem Grundsatz der tatsächlichen Arbeitsleistung im Einverständnis mit den Arbeitervertretern geregelt und dem definitiven und Hilfspersonal die Teuerungszulagen um 25% erhöht. Im Oktober 1920 fand eine Neuordnung der Bezüge der definitiven und Hilfsbediensteten sowie Pensionisten unter Beibehaltung der Unterscheidung zwischen den neuen Provinzen und dem Gebiete des ehemaligen Königreiches Serbien statt. Im Mai 1921 wurden die Kronengehalte außerhalb Serbiens einheitlich in Dinargehalte überführt, dieselben überall ausgeglichen, das Quartiergeld abgeschafft sowie neue Teuerungszulagen nach den Teuerungsklassen eingeführt, u. zw. für Beamte der XI.—VI. Rangklasse 22—20 Dinare täglich, Unterbeamte 20—18, Diener 18—16, Hilfspersonal 20—15 Dinare täglich. Die Familienzulage betrug ohne Unterschied 3 Dinare auf den Kopf.

Seit Herbst 1921 nahm die allgemeine Teuerung im Reiche wieder zu und zwang im Jänner 1922 zu einer weiteren Erhöhung der unzulänglichen Bezüge des Personals. Es wurden neue Tageszulagen für das gesamte Gebiet des Reiches mit Abstufung nach Teuerungsklassen festgesetzt. Die einheitliche Familienzulage pro Kopf und Tag beträgt 5 Dinare, während die früheren persönlichen Teuerungszulagen bei den Beamten um 10—8 Dinare, bei den Unterbeamten um 8—6 Dinare erhöht wurden. Beim Hilfspersonal und den Dienern bleiben die früheren Zulagen

bestehen. Die Pensionisten wurden um rund 20% gegen früher besser gestellt. Diese Maßnahmen sind jetzt in Durchführung begriffen.

Auch die Vergütungen für Reisekosten usw. wurden wiederholt erhöht, ebenso die Ruhegehälter neu geregelt. Eine einheitliche Pensionsversicherung ist noch nicht durchgeführt. Es werden vielmehr die bezüglichen Agenden auf Grundlage der Statuten der in den verschiedenen ehemaligen Verwaltungsbereichen bestandenen Pensionsfonds weitergeführt, bis deren Liquidierung erfolgt sein wird. Das Konsumwesen wurde auf neue Grundlage gestellt.

Wie man sieht, wurden manche Vorforgen getroffen, doch bleibt noch viel zu leisten, denn eine einheitliche Dienstpragmatik und einheitliche Dienstvorschriften stehen noch aus. Diesbezüglich sind im großen ganzen noch die Regeln der ehemaligen österreichischen, ungarischen, bosnischen und serbischen Verwaltungen in Kraft, was den einheitlichen Betrieb naturgemäß erschwert. Es wurde jedoch auch in dieser Richtung schon viel vorgearbeitet und es ist zu hoffen, daß auch diese Frage in Bälde im Interesse der Verwaltung und des Personals eine befriedigende Lösung finden wird.

In den Gebieten außerhalb Serbiens und Bosniens führten vor dem Umsturz Staatsbahnhauptlinien nur strahlenförmig aus dem Innern des ehemaligen Reiches gegen den Umfang desselben; Teile dieser radialen Linien bilden heute Querlinien in Jugoslawien. Es sind dies die erstklassigen Hauptbahnen Jesenice-Bohinjska Bistrica, Drnje-Zagreb-Sušak (Fiume), Subotica-Nowisad-Beograd (Abzweigung Subotica-Dalj) und Brnjevar-Osjele-Dalj-Vinkovci-Brod. Der Hauptverkehr geht aber heute im Reiche nicht quer, sondern längs seines Gebietes, in der Hauptrichtung Ljubljana-Zagreb-Beograd vor sich. Diesem Verkehr sind nun die ehemaligen Verbindungslinien, mehr weniger lokalen Charakters, zwischen den erwähnten Hauptradiallinien des ehemaligen Reiches z. B. besonders die Linien Dugoselo-Sisak-Brod (Beograd), Ljubljana-Karlovac, Karlovac-Caprag usw. naturgemäß nicht mehr gewachsen. Es sind infolgedessen diese ehemaligen Nebenlinien nach und nach in Hauptlinien auszugestalten. Es ist also unendliche Arbeit an Stationserweiterungen, Ausweichen, zweiten Gleisen, Wasserbeschaffungsanlagen, Oberbauverstärkungen usw. zu leisten. Ganz besonders gilt das von den Stationen Zagreb und Beograd. Außerdem hat der Krieg die Linien in einen elenden Zustand versetzt, an Erhaltungsarbeiten (besonders Schwellenerneuerung) ist noch sehr viel zu tun. Der große Umfang der Arbeiten und die schlechte finanzielle Lage des Staates verhinderte in der kurzen Spanne Zeit seit dem Umsturz einen wesentlichen Erfolg und naturgemäß wirkt dieser Mangel schlecht auf den Verkehr ein. In Serbien waren wieder die Kriegszerstörungen sehr ausgedehnt und man ist auf diesen Linien noch weit von normalen Zuständen. Ein Teil der inneren Anleihe wurde für diese Zwecke aufgewendet und mit dem Ertrage der neuen inneren und äußeren Staatsanleihen werden die Arbeiten der Erneuerung und Verbesserung der Linien ein rascheres Tempo einschlagen. (Es ist natürlich, daß unter solchen Umständen Neubauten von Linien, Elektrifizierungen u. dgl. nur im geringen Umfange vor sich gehen, bezw. ganz zurückgestellt werden müssen.) Auch ist nicht zu vergessen, daß alle diese Dinge und jene, von denen noch die Rede sein wird, erst nach Fertigstellung der äußeren und inneren Verhältnisse des Staates in Angriff genommen werden konnten. (Endgültige Bestimmung der Staatsgrenzen in großen Zügen im Herbst 1920, Annahme der Verfassung im Juni 1921.)

An Lokomotiven besitzen die Staatsbahnen für Normalspur 1388 Stück, hievon 50% in Reparaturstand, für Schmalspur 431, hievon 41% in Reparaturstand. An Hauptwerkstätten sind vor-

handen 3 (Zagreb, Sarajewo, Niš), doch genügen sie nicht. An privaten sind im Bau ebenfalls 3, u. zw. in Brod, Smederewo und Subotica, welche in nächster Zeit den Betrieb aufnehmen werden. Auf Rechnung der Reparaturen sind von Deutschland 470 Lokomotiven zu liefern, ebenso 3 vollständige Werkstätten innerhalb der nächsten 2 Jahre.

Die Kohlenkrise ist überwunden. Jugoslawien ist überaus reich an Kohle, welche allenthalben vorkommt, wenn es auch in der Hauptsache Braunkohle und Lignite ist. Bessere Kohle kommt an einigen Stellen in Serbien und Bosnien vor. Auch hat laut Friedensvertrag Ungarn Kohle aus Pecs zu liefern. Öl wird Slawonien in Bälde in genügender Menge liefern. Kupfer Serbien. Eisenerz kommt in großen Mengen in Bosnien (Ljubija) vor, wo die Gewinnung und Verarbeitung im Steiger begriffen ist. Man kann sagen, daß die Schwierigkeiten in der Zugsförderung in absehbarer Zeit überwunden sein werden.

An normalspurigen Personenwagen sind vorhanden 2239 Stück, hievon 53% in Reparaturstand, an schmalspurigen 647, hievon 18% außer Betrieb.

Der Stand der Lastwagen beträgt 31.151 für Normalspur und 6627 Stück für Schmalspur; 44% bzw. 18% sind reparaturbedürftig. Deutschland hat 9000 Stück zu liefern, wovon ein Teil schon eingelangt ist. Der Wagenlenkungsdiens wurde reorganisiert und in Zemun ein Zentralwagenlenkungsamt errichtet; die bezüglichen Vorschriften wurden in Anlehnung an jene der ehemaligen k. k. Staatsbahnen vereinheitlicht. Der Personenverkehr wickelt sich pünktlich ab, die Wagen sind wenigstens auf den Hauptstrecken zum allergrößten Teile erneuert, beleuchtet und im Winter geheizt, obwohl wegen des stellenweise schlechten Zustandes des Oberbaues langsamer gefahren wird. Die beschränkten Bahnanlagen und die zu geringe Zahl der Lokomotiven zwingen zu öfteren Frachtverkehrsbeschränkungen, was wieder schlecht auf den Wagenumlauf einwirkt. Daß die Verteilung des Wagenparkes der ehemaligen Monarchie noch nicht endgültig erfolgt ist, ist bekannt. Das Personal arbeitet willig, die Disziplin hat sich gegenüber der Zeit nach dem Umsturz bedeutend gebessert. Die Bahndiebstähle haben Dank der Besserung der Moral und durch polizeiliche Maßnahmen bedeutend abgenommen.

An internationalen direkten Verbindungen sind ab 1. Juni 1922 folgende vorhanden:

- Beograd-Zagreb-Karlovac-Jesenice-München.
- Zagreb-Maribor-Wien.
- Zagreb-Maribor-Linz-Praha.
- Zagreb-Bidani most-Trieste.
- Subotica-Budapest.
- Subotica-Budapest-Bratislava-Praha-Karlovy Vary.
- Subotica . . . Praha-Podmoky.
- Sofia-Konstantinopel.
- Skoplje-Athen.
- Batar-Zagreb-Gyefenyess-Szombathely-Győr-Bratislava-Praha-Karlovy Vary.
- Zagreb-Oberberg über die Route wie vorher mit Abzweigung in Lundenburg.
- Zagreb-Gyefenyess-Ujdombovar-Budapest.
- Zagreb-Gyefenyess-Magyaniszka-Budapest.
- Amsterdam-München-Jesenice-Trieste.
- Wien-Klagenfurt-Jesenice-Trieste.
- Simplon-Orient-Express Calais-Paris-Milano (Ostende-Brüssel-Milano)-Trieste-Beograd-Konstantinopel (Bularest, Athen).

An Fracht führt die Direktion Subotica in der Hauptsache Brennholz, Kohle und Industrieartikel ein, Lebensmittel, Obst und Vieh aus. Die Beograder Direktion führt besonders allerlei Wiederaufbau- und Industrieartikel ein, Lebensmittel, Obst und Vieh aus. Aus der Direktion Sarajewo gehen hauptsächlich Holz, Kohle und Erze hinaus, während Lebensmittel eingeführt

werden. Die Direktion Zagreb, welche wohl die bedeutendste ist, führt alle obgenannten Waren aus und ein und ist außerdem die Transitdirektion für die anderen; da der gesamte Verkehr aus dem Westen und Norden über ihr Gelände geht. Der Verkehr zum Meere ist noch nicht bedeutend, da das Land noch immer sozusagen vom Meere abgeschnitten ist. Der Verkehr mit Susak (Fiume) ist noch eingestellt. Alles geht über Bakar, von da (aus 261 m Seeshöhe) per Achse zum Hafen hinunter. Eine Drahtseilbahn wird demnächst in Bau genommen. Der übrige Seeverkehr geht über Metkovic, Dubrovnik (Umladung in Brod von Normalspur auf Schmalspur), Saloniki und Triest.

Im Jahre 1919 und 1920 wurden die Tarife für das ganze Staatsbahnetz vereinheitlicht und wiederholt erhöht, in den folgenden Jahren der Frachtenverkehr mit der Tschecho-Slowakei, Österreich, Ungarn und Italien geregelt. (Abkommen vom Juni 1921, Juli 1921, März 1922 und Dezember 1919). Heute sind die Tarife gegenüber 1914 beim Eilgut und bei der Stückgutklasse I sowie Sammelgütern in Wagenladungen um 2900%, bei den übrigen Frachten um 1900% erhöht. Die Personentarife sind um 1700—2300% (3. Kl. Personenzug bis 1. Kl. Schnellzug) teurer. Am Kurs der jugoslawischen Krone gegenüber Zürich gemessen sind die Erhöhungen nicht hoch. Eine weitere Erhöhung in nächster Zeit ist geplant, wobei nicht nur lineare Erhöhungen vorzunehmen sein werden, sondern auch die geänderte Bedeutung der Ware hinsichtlich Menge und Preis für die Volkswirtschaft gegenüber der Zeit vor dem Kriege zu berücksichtigen sein wird.

Eine Anführung der Einnahmen und Ausgaben im Staatsbahnbetriebe würde den Rahmen dieses kurzen Aufsatzes weit überschreiten. Der Betrieb ist heute noch passiv, mit Ansätzen zur Besserung.

Größere Materialbeschaffungen fallen in die Kompetenz des Verkehrsministeriums. In der ersten Zeit nach dem Umsturz war überhaupt schwer Material zu bekommen, später gab es wieder die leidigen Valutaschwierigkeiten, wobei es hauptsächlich schwer ist, feste Preise zu erzielen. Heute hat sich zwar die einheimische Industrie gehoben, doch ist die Staatsbahnverwaltung in mancher Hinsicht noch vom Auslande abhängig.

Die Einnahmekontrolle soll vereinheitlicht und für das ganze Staatsbahnetz in einem Orte vereinigt werden.

Das Rechnungswesen fußt noch auf den Systemen der einzelnen früheren Verwaltungen, doch wird das heutige Budget schon nach einheitlichen Grundsätzen aufgestellt.

Schwierigkeiten hauptsächlich finanzieller Natur haben bisher die Entwicklung der Staatsbahnen behindert. Die Beseitigung derselben steht in naher Aussicht, dann wird es schnell vorwärts gehen. Gute Verkehrsmöglichkeiten bedeuten Reichtum der Volkswirtschaft. Aber all dies, sowie ein neuer Staat selbst, kann nicht von heute auf morgen geschaffen werden.

Aus der Radikalen Partei.

In der letzten Zeit wurden große Versammlungen in Bosnien, Herzegovina und Dalmatien abgehalten, welche sämtlich glänzend verliefen. In Sibenik erschien dieser Tage ein neues Blatt der Partei, „Sibeniški Radikal“. In Südbosnien verlieren zugunsten der Radikalen die Demokraten stark an Terrain; in Bitolj erschien dieser Tage das zweite dortige Blatt „Samouprava“. In Sombor wird im Oktober eine große Versammlung der Partei abgehalten; man rechnet, daß die Radikale Partei in der Wojwodina heute schon die absolute Mehrheit besitzt sowie in Dalmatien. In Slowenien erschienen bisher zwei Blätter der Radikalen Partei; man ist für ein in Ljubljana zu erscheinendes Tageblatt an der Arbeit.

Im Gottscheer Bezirk wird eine Versammlung aller Vertrauensmänner bald abgehalten.

Politische Übersicht.

Die Weltpolitik.

Die türkischen Siege haben bisher drei Früchte gezeitigt: Die Griechen aus Kleinasien geworfen, dem König Konstantin von Griechenland den Thron wieder genommen — der König hat entsagt und ist geflüchtet — und die Weltmächte gezwungen, die bisherige Politik gegenüber Rußland, Deutschland und der Türkei aufzugeben und mit denselben als gleichen Partnern zu verhandeln. Speziell Rußland soll sich in den letzten Monaten stark konsolidiert haben; es herrscht nicht mehr Revolution, sondern Evolution, d. h. natürlicher Entwicklungsgang. Es ist nun bald eine Konferenz aller Mächte der Welt zu erwarten, welche die aufgeworfenen Weltfragen zu lösen haben wird. Unterdessen raffelt man mit den rostigen Säbeln und droht mit den Kanonen, besonders England, doch dürfte das nur Donner sein, der keinen Regen bringt. Deshalb nur ruhig Blut und sich nicht beirren lassen.

In der

inneren Politik

ist die Hauptsache unter den Parteien, wer den Auftrag zur Bildung der neuen, einer Wahlregierung, erhalten wird. Doch dürfte dies in Anbetracht der äußeren Lage nicht so schnell der Fall sein und das Parlament wird noch die Gelegenheit haben, viele nützliche und notwendige Gesetze zu schaffen, speziell in Wirtschafts-, Verkehrs- und sozialen Fragen.

Die äußere Politik

ist oben genug gekennzeichnet; unsere Diplomatie folgt noch größtenteils den alten Traditionen, die sie an die Westmächte fesseln; man handelt also im Einverständnis mit denselben, teilweise im eigenen Rahmen, teilweise im Rahmen der Kleinen Entente.

Berichte.

Kočevoje. Die hiesige Gemeinde hat vor etlichen Tagen 1 1/2 Waggon Kukuruz, seine Ware um 14 K pro kg für die ärmere Bevölkerung erhalten. Die Anweisungen erteilt die Gemeinde.

Črni potok. Am 21. d. M. wurde die hiesige Jagd gepachtet. Die Bauern, welche eigene Jagd selbst ausüben möchten, wollten dieselbe pachten, doch erschien ihnen der vom bisherigen Pächter Poser angebotene Pachtschilling per K 20.000 jährlich offenbar zu hoch und so verblieb die Jagd dem bisherigen Pächter. Zusammennehmen konnten sich natürlich die Bauern nicht, wodurch der Pachtschilling z. B. bei 10 Kopf zu K 2000 jährlich unsehbar zu erschwingen wäre. Bei diesen Umständen sollte man sich in Zukunft verschiedener Anklagen betreffs Jagdausübung enthalten.

Wochennachrichten.

Personalnachrichten. Herr Anton Rappus bei der Bezirkshauptmannschaft in Kočevoje wurde dortselbst zum Regierungskommissär ernannt. — Herr Anton Muskatelc, Revisor der Finanzkontrolle in Kočevoje, wurde zum Kommissär der Finanzkontrolle befördert und nach Murška Sobota als solcher ernannt. Unsere Glückwünsche!

Betreffs der Verbindung Sloweniens mit dem Meere veranstaltet diesen Sonntag um 10 Uhr vormittags in Brod an der Kulpa der Ausschuss für den Bau der Bahn Kočevoje über Stalcerji und Banjaloka nach Brod Moravice eine große Volksversammlung, zu der Vertreter der Handels- und Industriewelt aus Ljubljana und dem übrigen Slowenien erscheinen werden. Zwischen Kočevoje und Brod wird eine Automobilverbindung fungieren. Abends gemütliche Zusammenkunft der Gäste und der Gottscheer Bürger im Hotel Trst.

Die Textilfabrik in Kočevoje wird am 10. Oktober l. J. kolaudiert. Für die nächste Num-

mer ist uns ein Artikel seitens eines Fachmannes versprochen worden, der die wirtschaftliche Bedeutung dieses großen Unternehmens für unseren Bezirk darlegen wird.

Herr Prof. Ing. Dr. Franz Musil, der Schöpfer der Bahn Kočevoje-Brod Moravice, weilt in Kočevoje und ist im Hotel Trst abgestiegen. Er hat die ganze projektierte Trasse bekanntlich in Druck gelegt und nun nach Kočevoje expedieren lassen. Es ist eine exakte, herrliche und auch für jeden Laien leicht verständliche Arbeit. Der Herr Professor hatte die Liebenswürdigkeit und hat am vergangenen Mittwoch im großen Saale des Hotels Trst vor auserlesenem Publikum die Trasse wie sie ist in Bildern, Projekten und Plänen, alles genau ausgearbeitet, auseinander gesetzt. Das Publikum lauschte mit größtem Interesse dem lehrreichen Vortrage des Herrn Professors. Der Versammlung präsierte der Altbürgermeister Herr Rat Alois Loy, der dem Herrn Professor namens der Bevölkerung für seine Bemühungen um das Wohl des Bezirkes unter innigen Ovationen des zahlreichen Publikums herzlich dankte. Der Herr Professor besucht diesen Sonntag auch die Volksversammlung in Brod und wird unterwegs den äußeren Gästen den Lauf der schon trassierten Bahn in der Natur zeigen.

Das Volksschulwesen in Kočevoje. Es bestehen zwei Volksschulen in Kočevoje: die fünfklassige slowenische und die sechsklassige deutsche Volksschule. An der Spitze der beiden steht nach der Auswanderung des Inspektors Primosch nach Kärnten Herr Oberlehrer Theo Betriani. Am Ende des Schuljahres 1922 hatte die deutsche 261, die slowenische 354 Schüler, entsprechend dem Resultate der Volkszählung in Kočevoje: 1200 Deutsche, 1800 Slowenen. An jeder Schule unterrichteten acht Lehrkräfte, darunter je sechs weibliche, und zwar an der deutschen überwiegend deutsche. Die heutige Statistik bringen wir in der nächsten Nummer.

Wie man heute den Königsthron verliert. Den Staatsmann Venizelos, der durch den Balkankrieg vom 1912 und Friedensverträge von Neuilly und Sevres (Bulgarien und Türkei) Großgriechenland bis an das Tor Konstantinopels und mit einer schönen sichern Provinz in Kleinasien geschaffen hatte, setzten die undankbaren Wähler im J. 1920 von der politischen Bühne weg und Konstantin, der vertriebene König, lehrte triumphierend zurück. Um seinen Thron zu befestigen, begann er auf Antrieb der Engländer einen Krieg mit der Türkei, um ein noch größeres Großgriechenland zu schaffen. Nach zweijährigem Guerillakrieg wagten nun die Türken den Hauptstoß und die Armee Konstantins ist — gewesen. Ebenso Großgriechenland. Die unzufriedenen Soldaten und Matrosen, vor allem die Offiziere, die auch ein bißchen politisieren, beschlossen nun, den König als den Hauptschuldigen an der Katastrophe zu beseitigen. Als nun der König am 27. d. M. in Athen beim Kronrat saß, wurde ihm ein Ultimatum geschickt: zwei Kriegsschiffe mit drei Generalen gaben ihm ihren Entschluß kund, er müsse sofort abdanken oder sie beginnen den Bürgerkrieg. Der König widerstrebte. Die Generale aber formierten aus ihren Matrosen und unzufriedenen Soldaten eine Art Armee und marschierten auf Athen los. Unterwegs wuchs ihre Zahl immer mehr. Der Kommandant der dem König ergebenen Truppen in Athen wurde von aufständischen Athenern selbst gefangen genommen, worauf die Truppen zu den Revolutionären übergingen. Athen wurde hierauf von den Aufständischen ruhig besetzt. Der König sah das Spiel verloren, worauf er unter der Bedingung abdankte, daß ihm sein Sohn Georg nachfolge. Der nahm die Krone an und der Vater muß jetzt nach dem Willen und Beschluß der Aufständischen Griechenland verlassen. Und man bereitet sich in Athen auf den Empfang des —

Venizelos vor. Das ist die Politik. Jedenfalls ein undankbares Geschäft. Konstantin ist bekanntlich im Jahre 1868 geboren, entstammt der Dynastie Schleswig-Holstein-Sonderburg, seine Mutter Olga war eine russische Großfürstin, seine Frau Sophie ist aber eine Schwester des Kaisers Wilhelm.

Was machen die Blinden in Kočevje? Mancher hat sich schon die Frage gestellt. Die Männer verfertigen Bürsten, Stäuber, Besen usw., flechten verschiedene Körbe und Ständer. Die Mädchen stricken und häkeln Blusen, Kappen, Leibchen, Sweater, Handschuhe, Strümpfe usw. In der ganzen Anstalt herrscht das lebendigste Treiben. Der Blinde ist gerne lustig, er singt, spielt Klavier, Zither und andere Instrumente. Seine größte Freude ist es, wenn er genug zu tun hat. Die Laibacher haben gerne zu den Blinden Zuflucht genommen, besonders zu Nikolo, zu Weihnachten, zu verschiedenen Namenstagen und bei anderen Gelegenheiten, um sich von den Blinden verschiedene Geschenke anfertigen zu lassen. Ein großes, charitatives Werk würde die Gottscheer Bevölkerung erfüllen, wenn dieselbe den Blinden Arbeit geben würde, speziell Flecht-, Stopp- und Häkelarbeit. Es werden auch Monogramme angefertigt und a jour-Arbeiten angenommen.

Eine wahre Jagdankdote. In einem bekannten Jagdrevier, entsprechend weit von der Stadt Kočevje. Schonzeit für Rehböcke. Der Jagdpächter und sein Famulus, der treue, alte Edart. Es zeigt sich ein Rehbock — piff, paff und das unschuldige Tierchen windet sich in den letzten Bügen am Boden. In dem Rucksack des Edart findet er die vorläufige Aufbewahrung. Mit dem Geheimnis schwer beladen verschwindet er in der Richtung Feld — dort wird das Böcklein samt dem umhüllenden Rucksack unter einem Gebüsch schnell versteckt und Edart verschwindet wieder ehehchsten Gesichtes in den Wald. Hinter ihm ein listiger Bauer, nahm den Rucksack und den Bock und trug die süße Last nach Hause. Und umsonst war das Suchen in der Nacht — der Bock fand im Magen der zahlreichen Kinder des Bauern die letzte Ruhe. Doch der Bauer ist ehrlich: Den Rucksack soll er persönlich zurückgebracht haben.

Aus dem Gerichtssaale.

Das Ende der in der letzten Nummer berichteten Verhandlung wegen Kohlegeschäfte des Konsumvereines in Kočevje bringen wir wegen Raumangel in der nächsten Nummer.

Valutahandel.

Zagreb: (in Dinar) Dollar 64—66, Lire 271—279, EK 198.50—208.50, Mark 4.50.

Zürich: Berlin 0.335, Wien 0.0075, Zagreb 1.80, Praga 16.15, Milano 22.87.

Eigentümer Konsortium „Radikal“. Herausgeber der Bezirksauschuss der Radikalen Partei in Kočevje. Verantwortlicher Schriftleiter J. Penko. — Buchdruckerei Josef Pavlicel in Kočevje.

Prima heimische Leinwand

zu 100 K per Meter verkauft Josip Hartmana nafl. V. Sbil, Velike Vasce in Postpaketen von 10 Meter aufwärts.

Kohlenwerks-Konsum

kauft eine größere Menge gesunder und trodener

Kartoffeln.

Nur auserlesene Ware! Offerte an die Leitung des Kohlenwerkes in Kočevje.

Ein großer, schöner

Schlafdivan

mit schwarzem Ledertuch-Überzug, erstklassige Wiener Arbeit, mit echter Koffhaarmatratze und besten Drahtstahlfedern, ein vollkommenes Bett ersetzend, ist wegen Abreise sofort zu verkaufen. Näheres beim Redakteur dieses Blattes.

J. KAJFEŽ, Kočevje

Hauptplatz Nr. 84

Gemischwaren-Handlung und Handel mit Landesprodukten

empfiehlt freibleibend

alle Landesprodukte und
Spezereiwaren zu den bil-
ligsten Tagespreisen.

Weizenmehl Nr. 00 K 29.60 per kg	Kaffee, roh, sehr fein „172.— per kg	Kanditen K 96.— per kg
„ „ 2 „ 28.60 „	„ „ Ia „158.— „	Erdäpfel „ 10.— „
Brotmehl „ 25.— „	„ „ IIa „148.— „	Salz, fein „ 12.— „
Maismehl „ 20.— „	„ gebr. „180.— „	Karotten, ganz „ 30.— „
Mais „ 18.— „	Reis, feinst „ 46.— „	„ gemahlen „ —.— „
Maisgrieß „ 22.— „	„ Ia „ 36.— „	Seife, Schicht „ 36.80 Stück
Weizenkleie „ 12.60 „	„ gewöhnlicher „ 34.— „	Seife, Apollo „ 32.— „
Hafer „ 18.— „	Malztaffel „ 34.— „	Stromwig „ 68.— per l
Zucker, Würfel „ 84.— „	Frucht „ 80.— „	Treiberbranntw. „ —.— „
„ Kristall „ 74.— „	Sichorie ohne Bez. „ 42.— „	Del Ia „108.— „
Makkaroni, Nudeln „ 58.— „	Kernen „ 56.— „	

KORANIT

I. JUGOSLAWISCHE ASBESTSCHIEFERPLATTEN-FABRIK

offeriert zu prompter Lieferung:

Dachdeckmaterial gleicher Qualität wie Eternit.

Alleinverkauf:

Josip Rendeli, Karlovac

Zrinjski trg 23

:: :: Baumaterialien, Zement- und Tonwaren-Fabrik. :: ::

Kleidersalon F. Potočnik

in England und Frankreich geprüfter und konzessionierter Lehrer für Zuschneiden

jubljana, Šelenburgova ulica Nr. 6, I. Stock

übernimmt die Anfertigung von

Herrenkleidern Übrerröcken Jaketten Fracks Damenkostümen
eleganten Mänteln französischen Toiletten

REICHES LAGER ENGLISCHER STOFFE.

Besondere Abteilung für das Umwenden von Kleidern und Übrerröcken. - Änderung von Jaketts und Salonröcken. - Anfertigung kompletter Anzüge von 800 K aufwärts.

Für Studenten und Beamte billigere Preise.

Verzinst Spareinlagen mit

4 1/4 %

und zahlt die Invaliden- u. Rentensteuer aus eigenem.

Merkantilbank Kočevje

gewährt Kredite unter kulantesten Bedingungen, übernimmt Spareinlagen ohne Zinsverlust und zahlt sie über Verlangen sofort aus, übernimmt Einlagen gegen Kündigung, gegen höhere Verzinsung, übernimmt Scheck, Bankanweisungen usw. zur Einlösung, kauft Valuten aller Staaten, besonders Dollar zu den höchsten Tageskursen.