

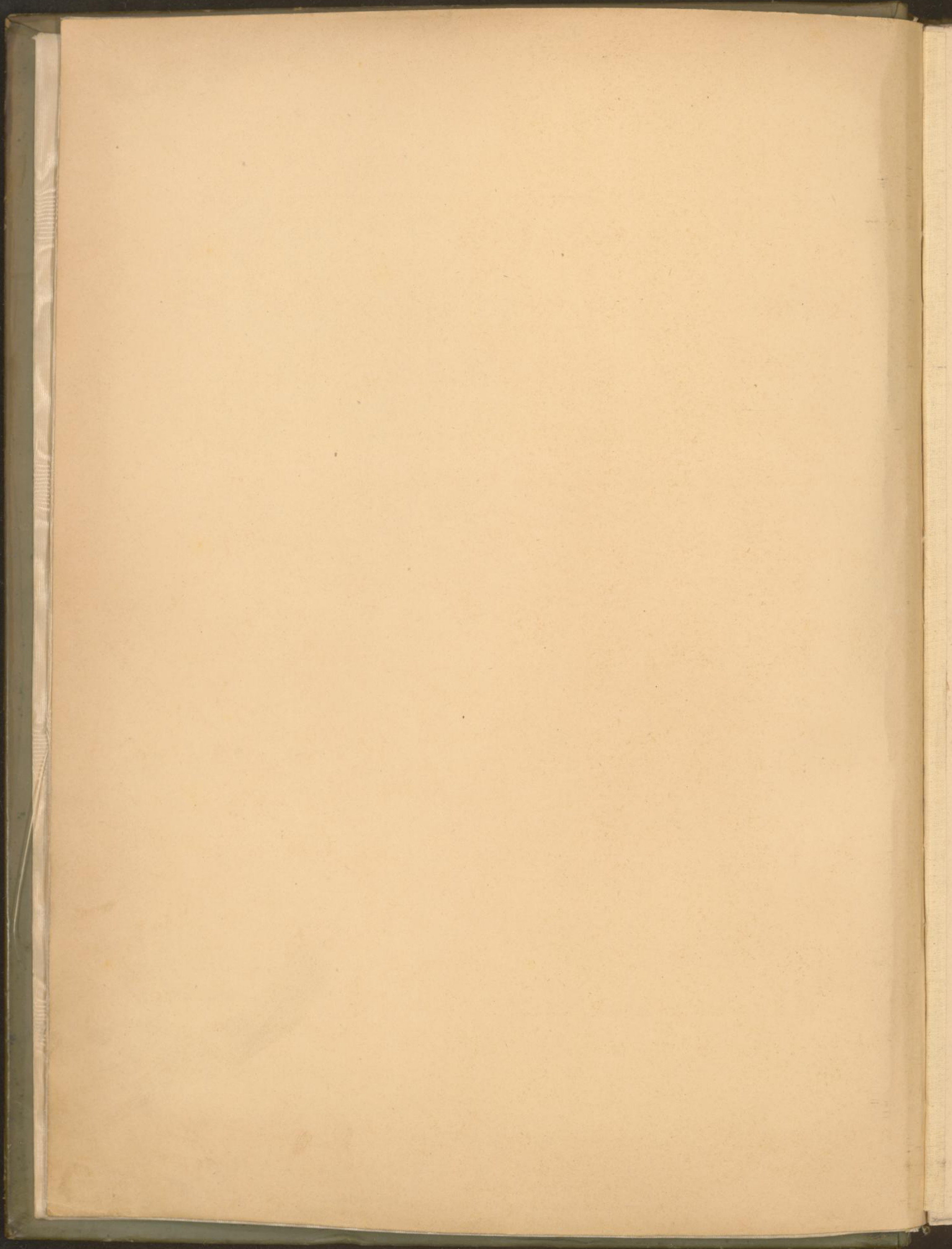


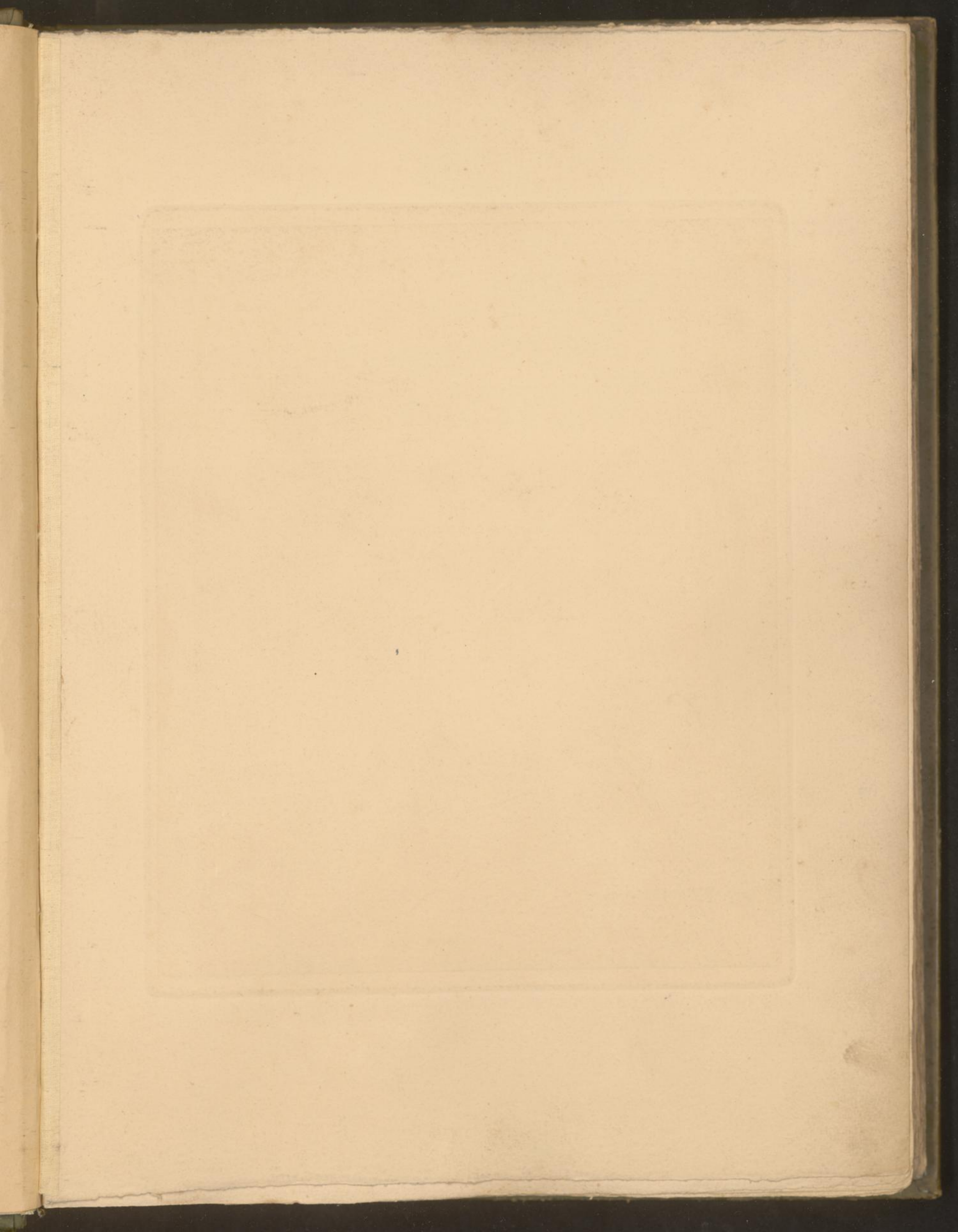
S. Schember & Söhne

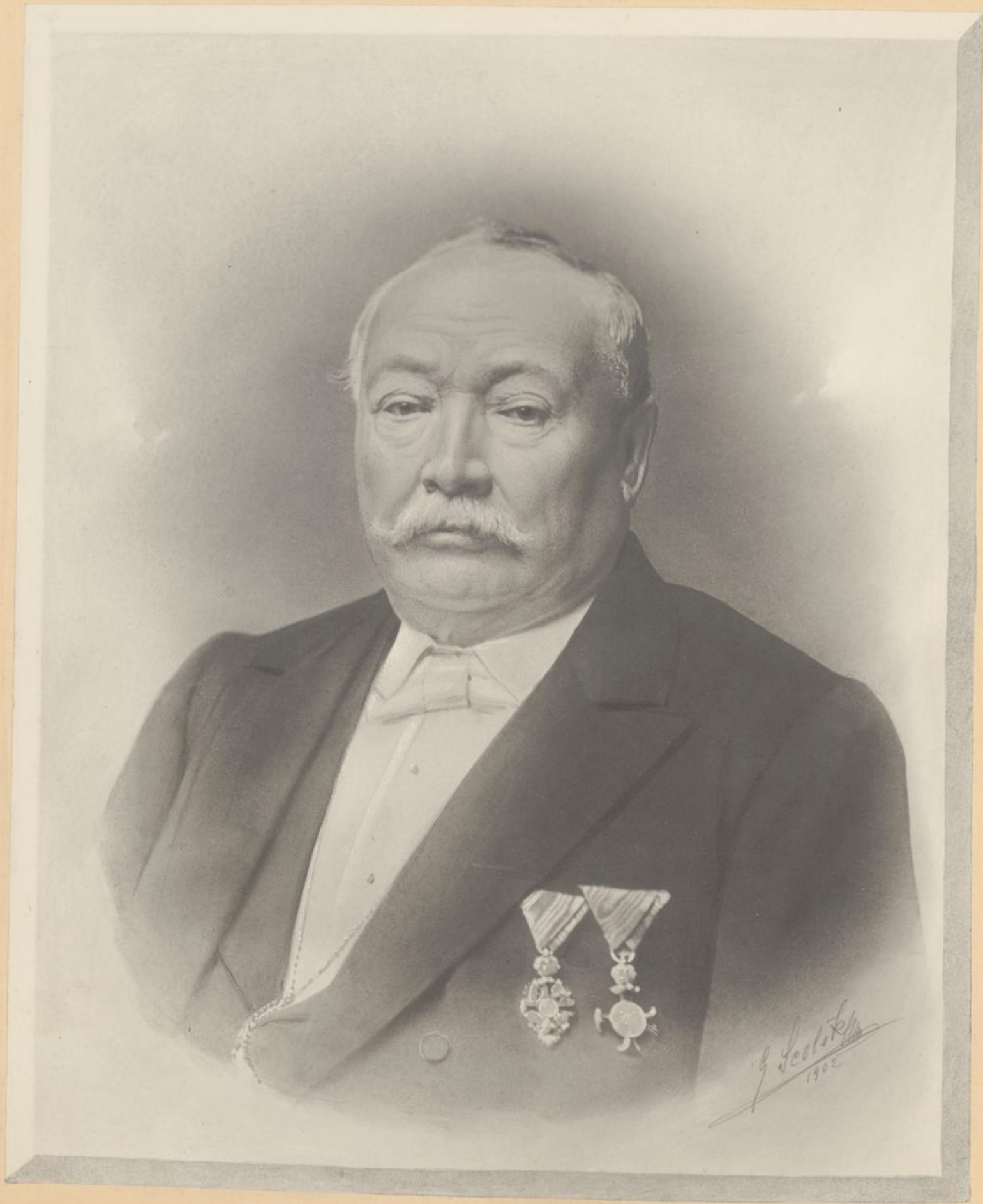
1852 - 1902.











Fünfzig Jahre Arbeit.

Ein Erinnerungsblatt an den halbhundertjährigen Bestand der Firma

L. Schember & Söhne

und an das fünfzigjährige Jubiläum des Herrn

Karl August Schember

als Angehöriger derselben.



Herausgegeben

von den

Beamten der Firma L. Schember & Söhne

(Verfasser des statistischen Theiles Herr Friedrich Boharek).



Wien-Atgersdorf, 1902.

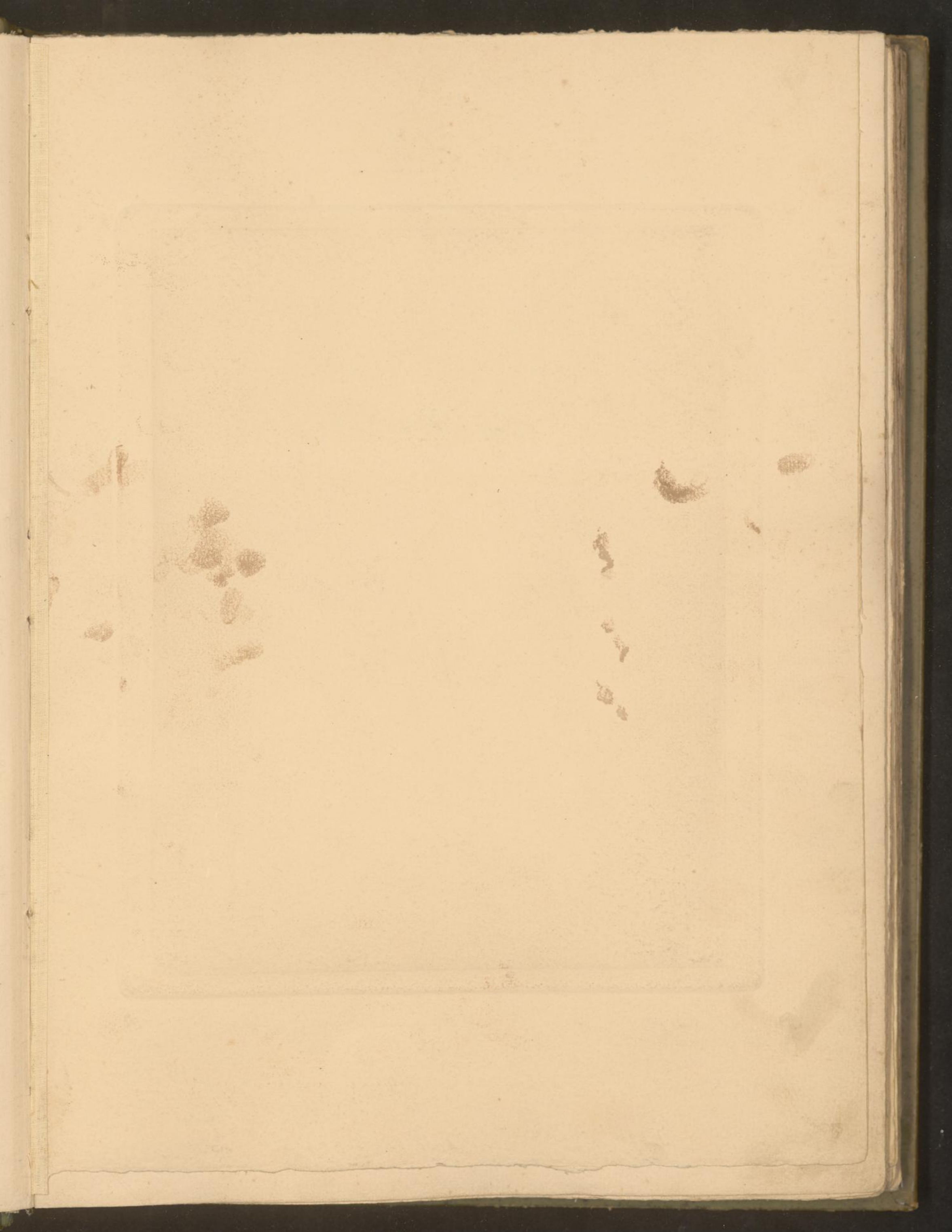
Verlag des Jubiläums-Lomités der Firma L. Schember & Söhne.

Druck von Friedrich Jasper in Wien.

C-390134



DS-2021-6494





1190

Seiner Hochwohlgeboren Herrn

Karl August Schember

k. u. k. Hoflieferanten

k. u. k. Hof-Grüdenwagen- und Maschinen-Fabrikanten etc. etc.

anlässlich des fünfzigjährigen Jubiläums seiner Thätigkeit und des Bestandes seiner Firma in aufrichtiger Verehrung und Ergebenheit

gewidmet

Wien-Hütteldorf, am 17. Februar 1902.

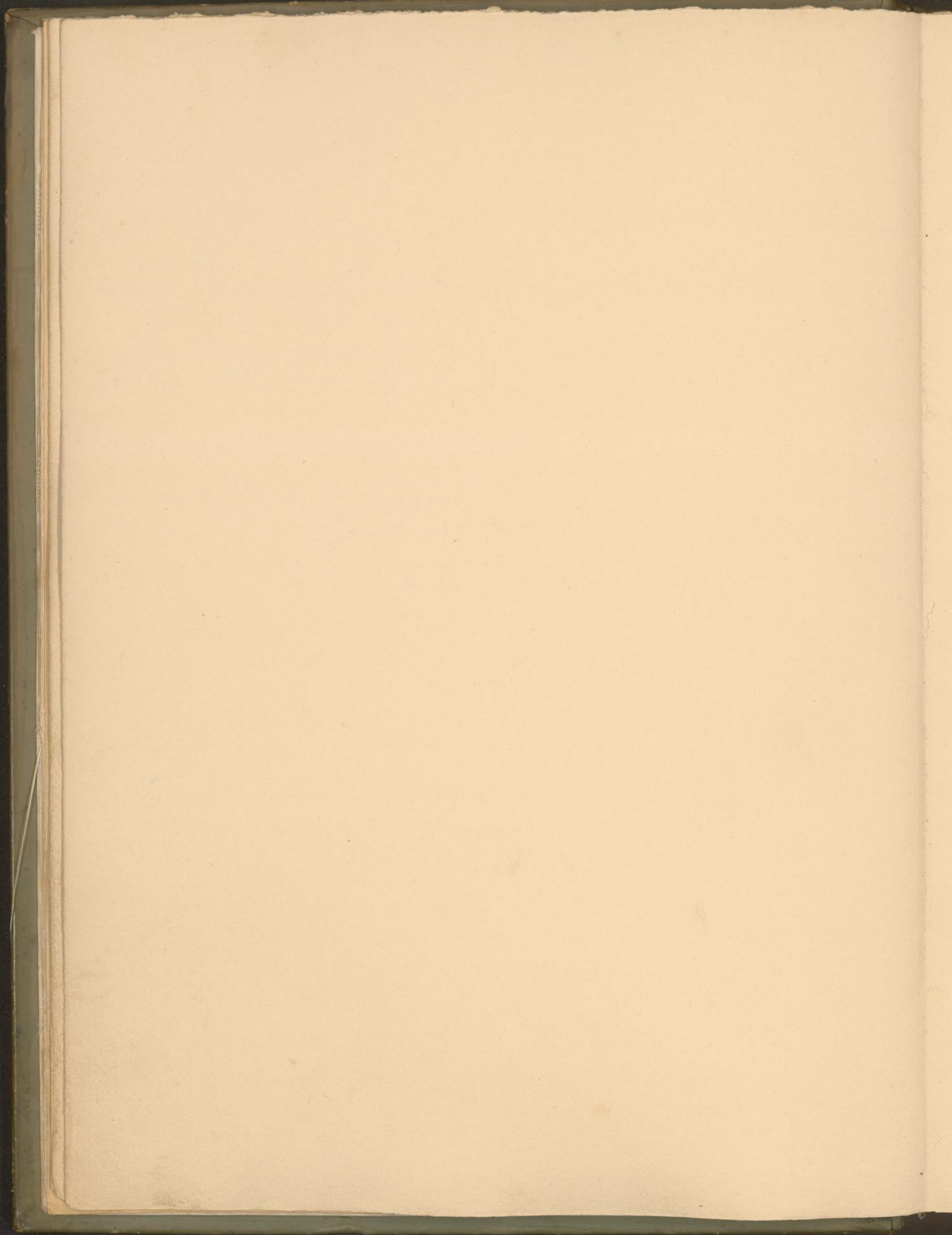
von seinen Beamten:

Stabschef

Eugen v. Pross
J. Schwaninger
J. Fichtner
Rud. Ehrengruber
J. Bohacek
Eugen v. Cerny

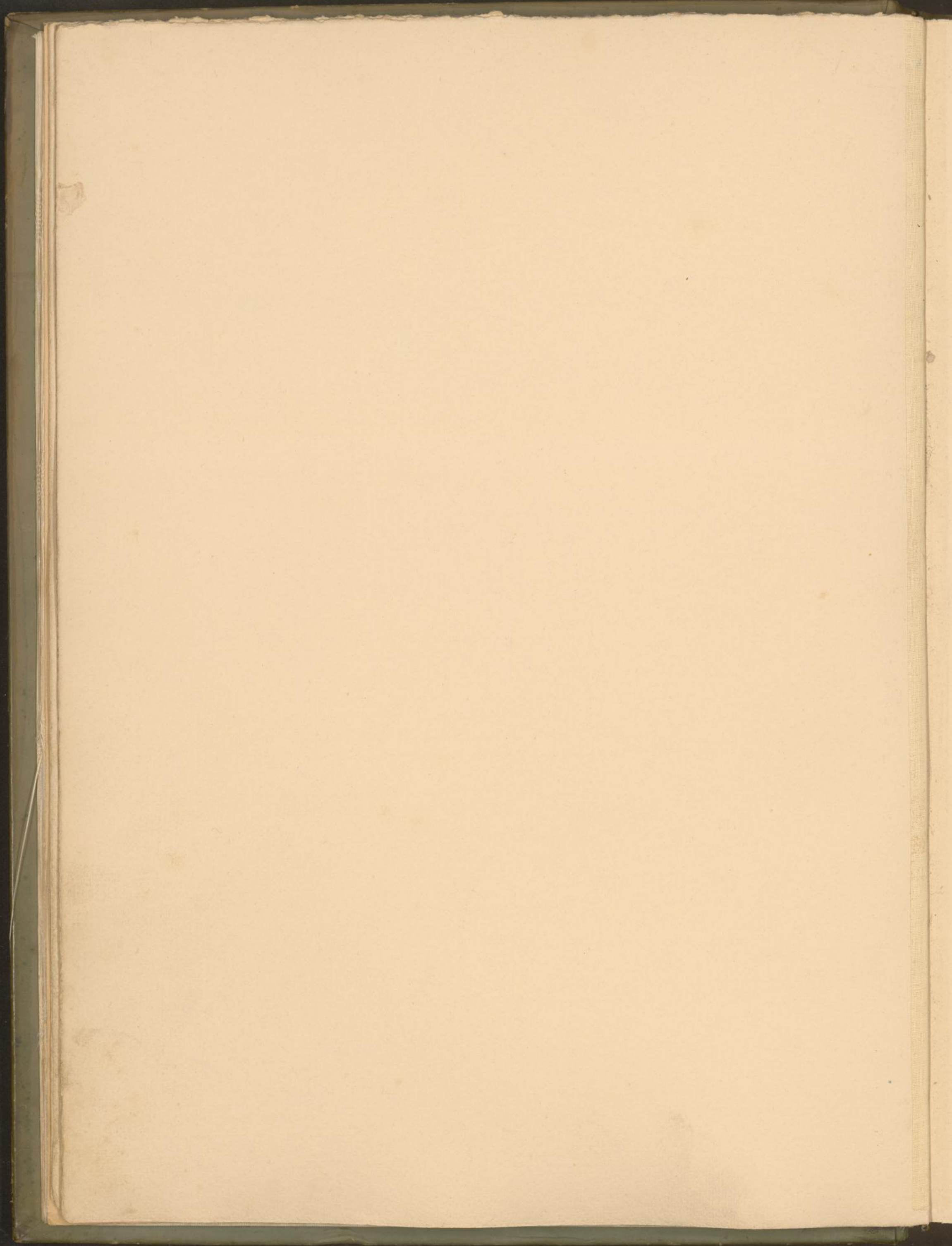
Schnabl, Victor Duffler, Franz de Bünge
Joh. Bartsch, L. Wittmann, J. Schlichting
Joh. Hutteregger, August Pessel, W. Busch
Giraroli, Max Plözger, J. Praetorius
Franz Weyl, A. Lindt, Johann Rindler
Strook, Rudolf Hoffmann, Oberkaden

In Vertretung der Arbeiter:
Josef Glutz



Arbeit ist des Bürgers Zierde,
Segen ist der Mühe Preis;
Ehrt den König seine Würde,
Ehret uns der Hände Fleiß.

Friedrich von Schiller.



Vorwort.



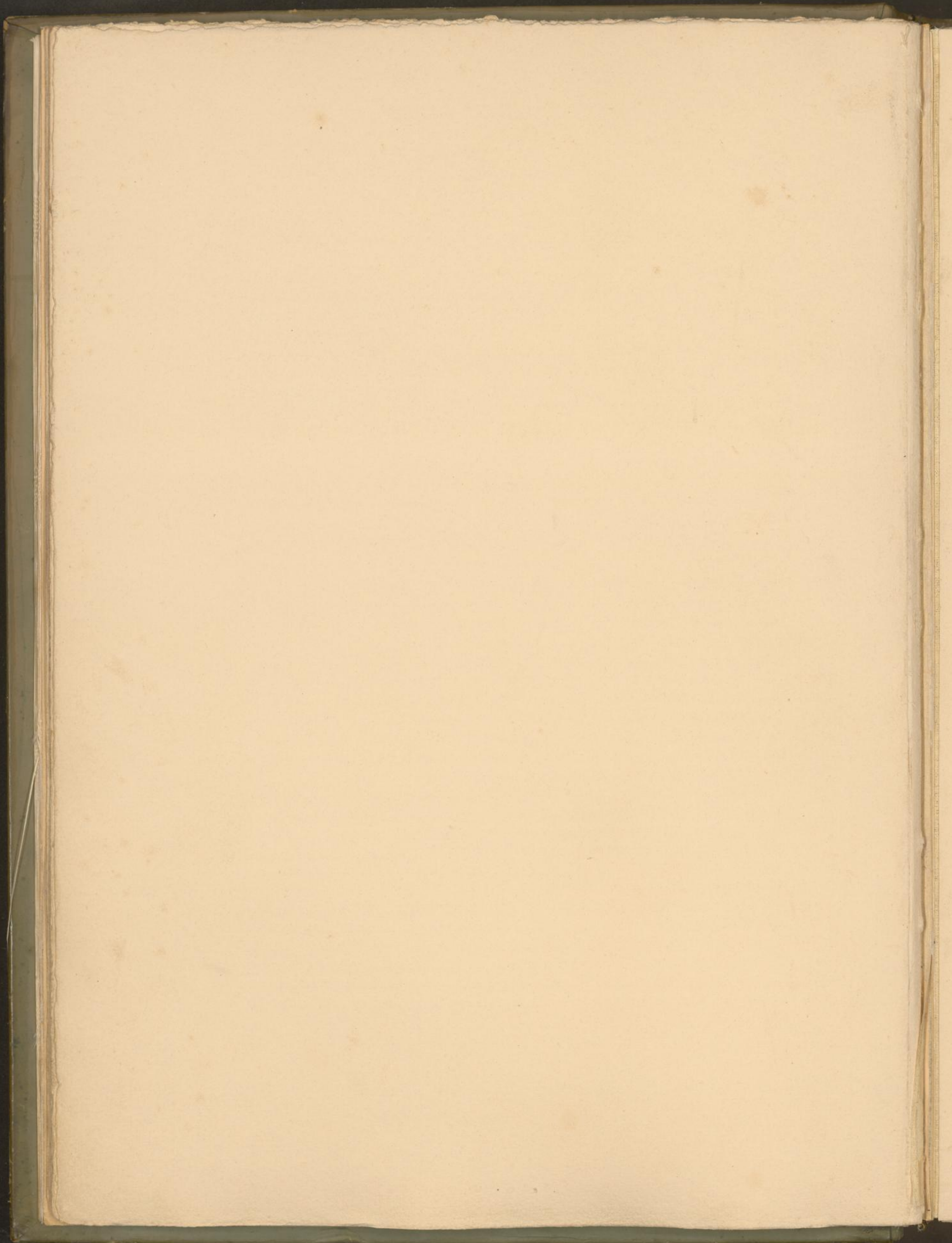
Als im Kreise der Herausgeber dieses Erinnerungsblattes die Frage aufgeworfen wurde, in welcher Weise der Tag gefeiert werden solle, an dem sich die Gründung der Firma L. Schember & Böhne und der Eintritt des Herrn Karl August Schember in dieselbe zum fünfzigstenmale jährte, da gab es der Vorschläge mancherlei.

Die einen meinten dies, die anderen jenes — viele Ideen wurden angeregt und erörtert — und ob auch einige von ihnen ganz gut waren, keine von allen schien so recht geeignet, den ins Auge gefassten Doppelzweck, Herrn Karl August Schember, gleichzeitig aber auch seine ebenfalls jubilierende Firma in würdiger Weise zu feiern, entsprechend zu erfüllen.

In diesen Nöthen der Rathlosigkeit war es der Schwiegersohn und Gesellschafter des Herrn Karl August Schember, Herr k. k. Commercialrath Julius Neuberg, welcher zufällig von den Festvorbereitungsabsichten Kenntniss erhalten hatte, der den Gedanken anregte, eine Denkschrift herauszugeben, die das Jubiläum der Firma zum Gegenstande hat und mit möglichster Treue die Thätigkeit und die Verdienste des einzigen Gesellschafters, welcher während der ganzen 50 Jahre des Bestandes der Firma in derselben und für dieselbe arbeitete, schildert.

Dieser Gedanke — zweifellos der beste, von allen in der Sache vorgebrachten — wurde aufgegriffen und schlecht und recht, wie es das bei der Einfachheit und der Bescheidenheit der Firmeninhaber schwer erreichbare und karge Material, sowie die zur Verfügung stehende knapp bemessene Zeit erlaubte, zu dem verarbeitet, was nun vorliegt. Herrn Commercialrath Neuberg sei hiermit für seine Anregung und für seine gütige Unterstützung in Form von Auskünften und Rathschlägen, wärmstens gedankt.

Es wurde bereits angedeutet, dass die Zeit, die zur Verfassung und Herausgabe dieses Schriftchens noch zur Verfügung stand, eine sehr kurze war und dass auch die allernothwendigsten Daten nur mit Mühe erhalten werden konnten. Eine weitere Schwierigkeit war für die Verfasser der Umstand, dass der Jubilar, Herr Karl August Schember, wie ebenfalls schon betont wurde, ein Mann von geradezu klassischer Bescheidenheit ist, ein Mann, dem selbst die einfache Anerkennung seiner Verdienste zu viel erscheint, der sich aber durch die Anerkennung derselben in den Superlativen, in welchen sich



das geschriebene wie das gesprochene Wort bei Anlässen von der Art des in Betracht kommenden zu bewegen pflegt, eher ein Greuel denn eine Ehrung wäre.

Die Verfasser mußten also, wollten sie ihre Absicht, dem verehrten Chef anlässlich seines Jubiläums eine kleine Freude zu bereiten, verwirklichen, auch auf diese seine Schwäche Rücksicht nehmen und durften nur das sagen, was als eine einfache Registrierung der Thatfachen anzusehen ist.

Es war dies umso schwieriger, je aufrichtiger das Bestreben war, eine allbeliebte und allverehrte Person, wenn schon nicht über Gebühr, so doch wenigstens nach dem thatfächlichen Verdienst zu würdigen.

Sollten es die Verfasser — in allzu ängstlicher Bedachtnahme auf die Eigenart des zu Feiernden — unterlassen haben, des einen oder anderen Verdienstes desselben um seine Firma oder um die Allgemeinheit zu gedenken, dann möge dies er und die jubilierende Firma geneigtest entschuldigen.

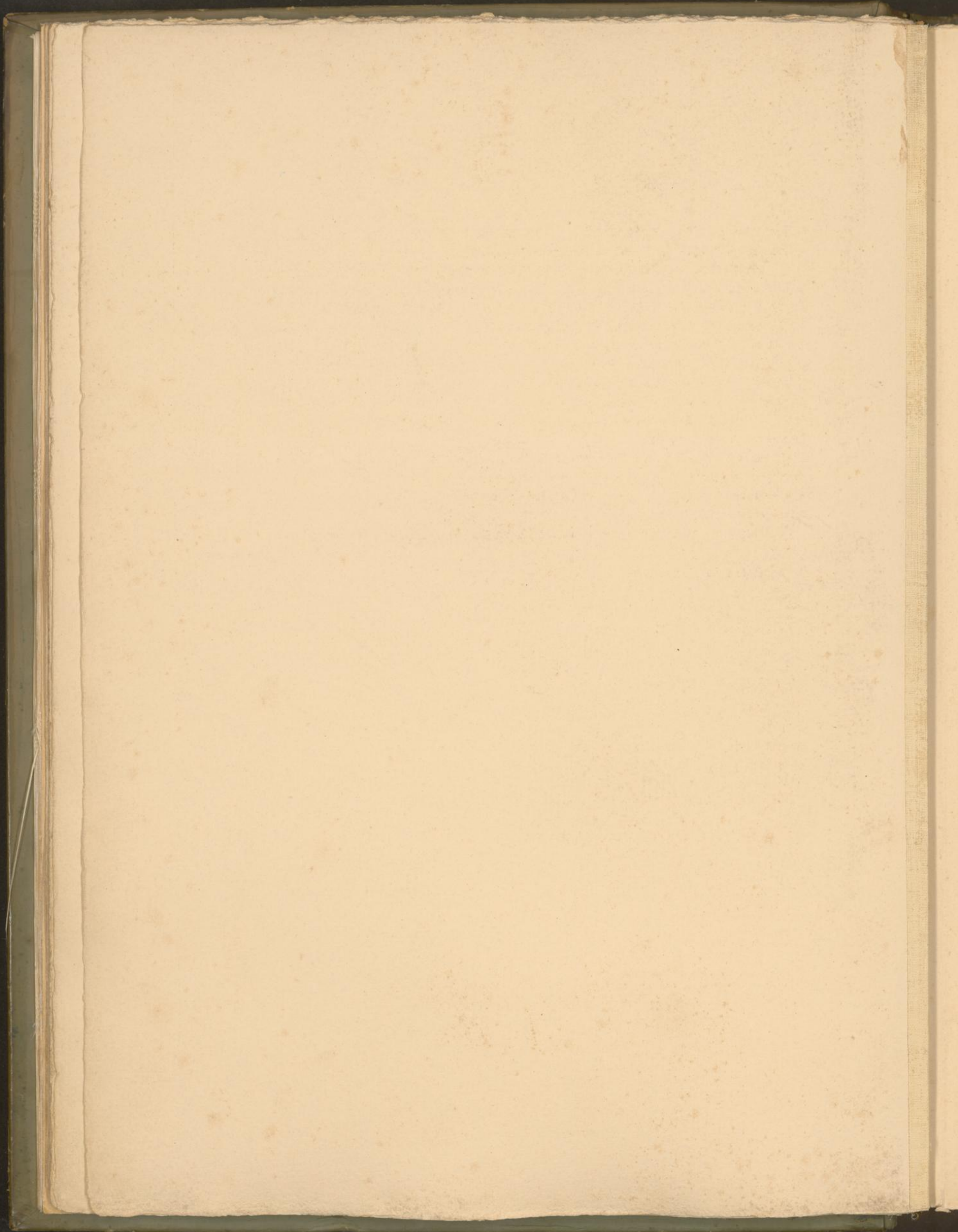
An der Absicht ihr bestes zu thun, mangelte es den Herausgebern des vorliegenden Erinnerungsblasses gewiss nicht!

Dass die Verwirklichung dieser Absicht überhaupt noch möglich war, verdanken die Herausgeber zum großen Theile auch dem Buchdruckereibesitzer Herrn Friedrich Jasper, welcher selbstlos und entgegenkommend für die rechtzeitige Fertigstellung der Druckarbeiten innerhalb der zu Gebote stehenden kurzen Frist sorgte.

Auch Herrn Friedrich Jasper sei an dieser Stelle der Dank in verbindlichster Form ausgedrückt.

Wien, im Februar 1902.



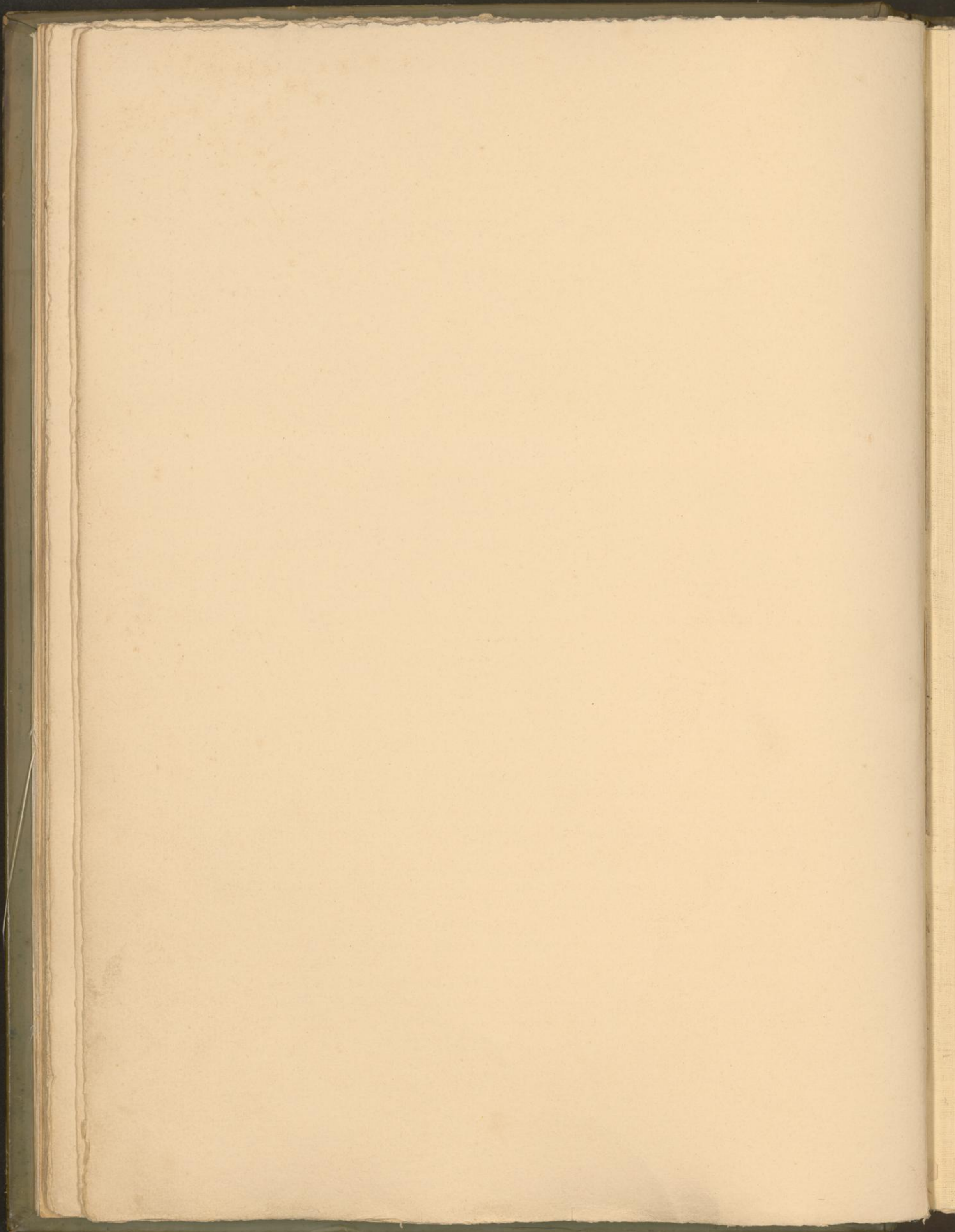


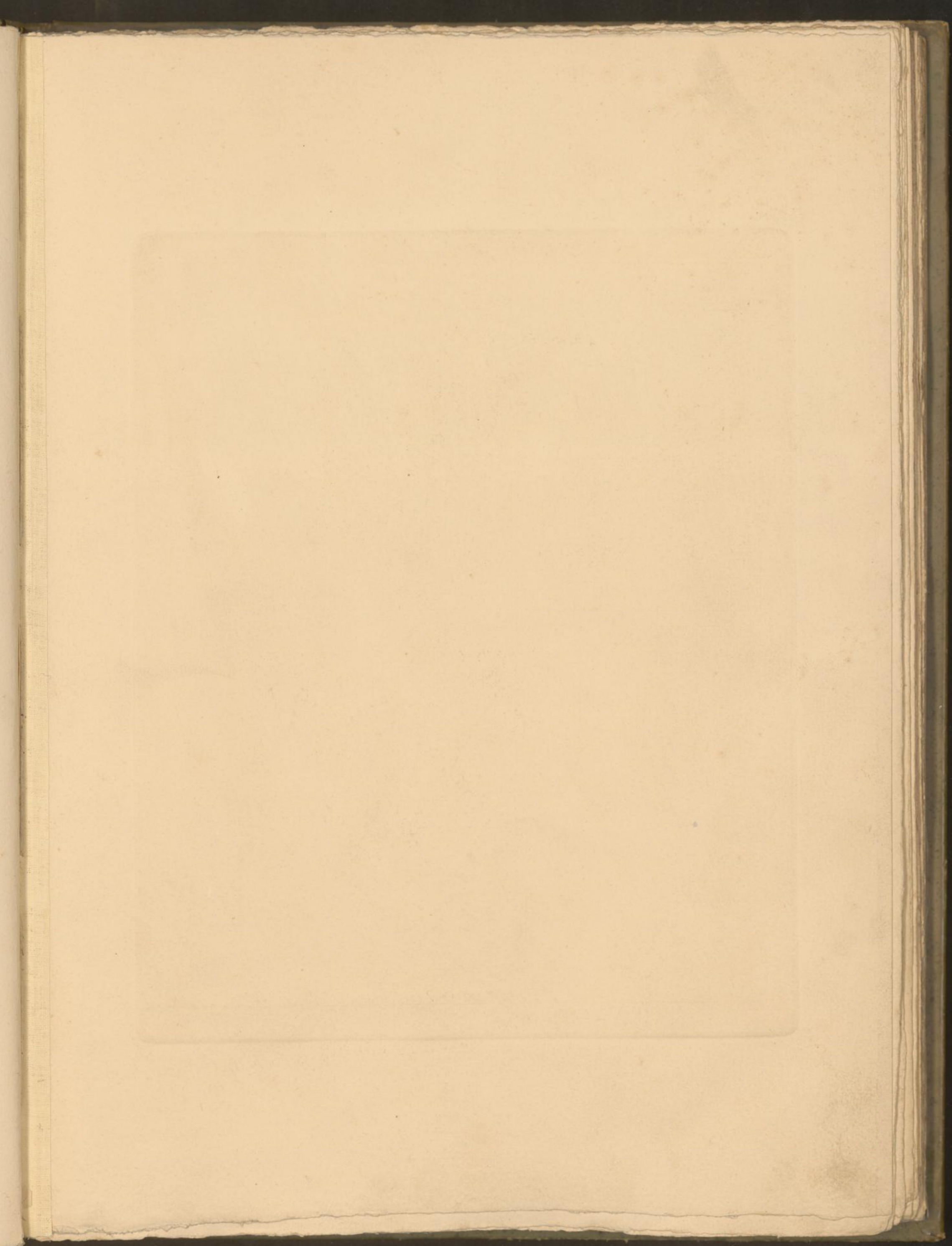


Als George Stephenson die erste Locomotive fertiggestellt hatte und sie dem Verkehr übergab, da ahnte die Welt — und wohl auch der geniale Erfinder selbst — nicht, daß damit eine neue wichtige Epoche im Verkehrs- und Wirtschaftsleben aller civilisirten Völker inaugurirt worden war. — Gewiss waren sich jene hellen Köpfe, welche die Arbeiten Stephenson's werthtätig förderten und dem Endergebnisse derselben nicht mit Mißwollen gegenüberstanden, klar darüber, daß die neue Erfindung eine Zukunft haben müßte, nichts berechtigt aber zu der Annahme, daß damals jemand den Wert dessen, womit da die Welt beschenkt wurde, auch nur annähernd hoch genug, geschweige denn in dem ganzen ungeheuren Umfange erkannt habe, von dem er sich heute erweist. — Wenn bei der Schätzung dieses Wertes von den culturellen Fortschritten, die die Menschheit seit der ersten Verwertung von Stephenson's Erfindung machte und nur durch die Ausnützung derselben zu machen in die Lage kam, abgesehen wird, wenn man von dem unberechenbaren Gewinn, den die technischen Wissenschaften aus dieser Erfindung und ihren Folgen zogen, abieht, wenn man auch die Zeitsummen, welche die Völker für andere Zwecke ersparten und alle sonstigen Vortheile bei der Schätzung des Wertes der Stephenson'schen Erfindung unberücksichtigt läßt und nur das in den Kreis der Beurtheilung zieht, was die Industrie der Welt dadurch an Vortheilen gewann, so wird man bestätigen, was jener große Franzose angesichts einer Versammlung von Technikern aus aller Herren Länder mit dem Tonfalle innigster Überzeugung und unter dem Beifalle aller Anwesenden erklärte: Daß die Industrie aller Nationen zusammenwirken müßte, wenn George Stephenson ein Denkmal erhalten sollte, das der Dankbarkeit würdigen Ausdruck verleihe, welche die internationale Industrie diesem Manne schulde.

Unter den zahllosen Industriezweigen, die ihre Entstehung oder doch mindestens ihr Aufblühen und ihre Entwicklung der Einführung der mit Dampf betriebenen Eisenbahnen verdanken, nimmt nicht den letzten Rang — die Wagen-Industrie ein.

Wohl wurden auch schon früher Wagen erzeugt, aber was da — gewöhnlich von einem ehrlichen Schlosser — neben Gartenzäunen, Thürriegeln und Fensterbeschlägen producirt wurde, war der Productionsweise entsprechend primitiv und wies wohl kaum eine höhere Vollkommenheit und Verläßlichkeit auf, als die Wagen, welche die Römer ihren Standbildern der Iustitia in die Hände gaben, oder jene, welche dieses Volk des Alterthums zur Abwage größerer Lasten verwendete und







Erste Werkstätte (Jägerzeile Nr. 58) 1852.



Zweite Werkstätte (Kleine Stadtgutgasse Nr. 5) 1862.

die sich in fast unveränderter Form bis auf heute unter der Bezeichnung von römischen Wagen im Gebrauche erhalten haben.

Thatsache ist, daß, als die erste Locomotive auf der ersten österreichischen Eisenbahnlinie von Wien nach Lundenburg fuhr, von einer Wagen-Industrie in dem Sinne, der heute dieser Bezeichnung eigen ist, noch keine Spur vorhanden war, und daß das, was man außer gleicharmigen Balkenwagen und römischen oder Schnellwagen damals an Wagen kannte, blutwenig war.

Die erwähnte erste Locomotive, die auf der genannten ersten vaterländischen Eisenbahn, demnach als erste in Oesterreich-Ungarn überhaupt verkehrte, lenkte Herr Konrad Schember, der nachmalige Begründer des Hauses L. Schember & Söhne in Wien, dessen fünfzigjähriges Jubiläum zusammenfällt mit der Feier des Tages, an welchem vor gleichfalls 50 Jahren einer der Gesellschafter dieser Firma, Herr Karl August Schember, zum erstenmale mit Hand anlegte, um dieser Firma zu der dominierenden Stellung zu verhelfen, die sie heute auf dem Gebiete der Wagen-Industrie unbestritten, nicht nur in Oesterreich, sondern am Continente überhaupt, einnimmt.

Herr Konrad Schember, dessen Bildnis diese Schrift an erster Stelle schmückt, hatte sich seine Kenntnisse in der Locomotivbaukunst sowie im Eisenbahndienste in dem weltberühmten Etablissement John Lockerkill in Serraing erworben, trat 1836, wie bereits erwähnt, in der Eigenschaft eines Locomotivführers in den Dienst der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und verließ sieben Jahre später diese Stellung, um sodann als Oberwerkführer sämtlicher Werkstätten der k. k. Staatsbahnen, nacheinander in Pardubitz, Böhmisches Trübau und Prag seine Kenntnisse zu verwerten.

Vierzehn Jahre genügten dem ersten, streblamen Manne, um in diesen Stellungen seine Ersparnisse zu einem Capitale zu vermehren, das, wenn es auch an sich recht bescheiden war, in damaliger Zeit doch hinreichte, um es einem Menschen von so seltenen Fähigkeiten, so hoher Begabung und so großer Ausdauer, wie sie Herr Konrad Schember besaß, zu ermöglichen, sich selbständig zu machen.

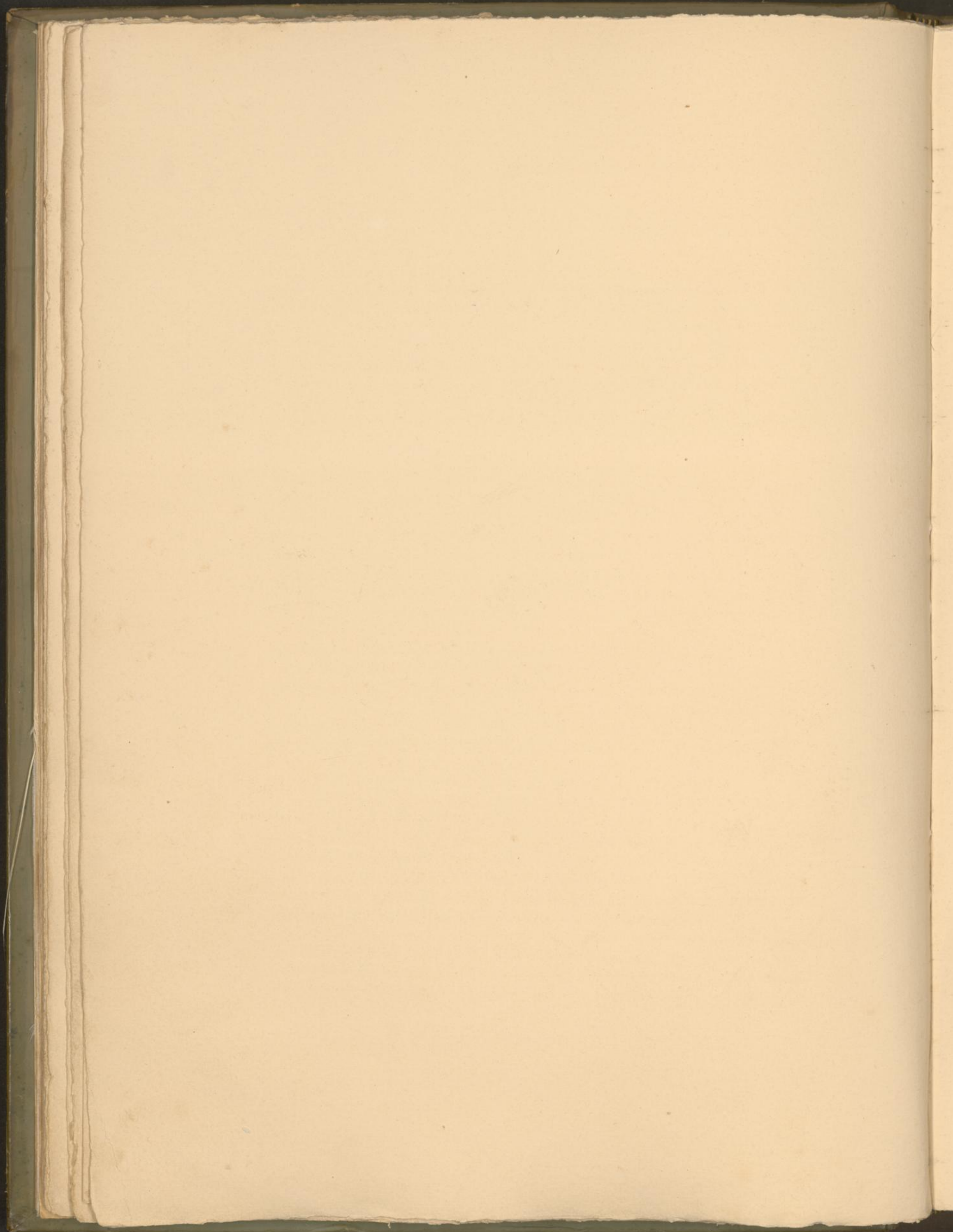
Er gründete in Gemeinschaft mit Herrn Louis Simon in Wien eine Wagenfabrik, löste aber kaum 1/2 Jahre später das Gesellschaftsverhältnis mit diesem und etablierte im Jahre 1852 allein eine Maschinenwerkstätte, die sich hauptsächlich mit der Erzeugung von Brückenwagen, wie sie im Dienste der Eisenbahn und in dem durch letztere rasch gehobenen allgemeinen Verkehre benöthigt wurden.

Die Ausdehnung, die diese, im Hause Nr. 38 der vormaligen Jägerzeile — heutigen Praterstraße — untergebrachte Werkstätte hatte, war, wie dies das obere von den beiden nebenstehenden Bildchen zeigt und wie es sich bei den knappen Mitteln Konrad Schembers von selbst versteht, eine höchst bescheidene. Bloß drei Arbeiter waren anfangs in derselben beschäftigt.

In diesen engen Rahmen war der Beginn der Wirksamkeit unseres Jubilars, des Herrn Karl August Schember verlegt.

Was aber innerhalb dieses engen Rahmens geleistet wurde, davon liefert die Thatsache ein Bild, daß schon zehn Jahre später eine bedeutend vergrößerte Betriebsstätte in dem von Herrn Konrad Schember erworbenen eigenen Hause in der Kleinen Stadtgasse Nr. 3 (siehe nebige untere Abbildung) bezogen werden konnte, und, wegen der größeren Ausdehnung, die das Geschäft innerhalb dieser zehn Jahre gewonnen hatte, bezogen werden mußte.

Zu dieser Zeit war auch bereits der zweite Sohn des Herrn Konrad Schember, der nachmalig zum Gemeinderathe der Stadt Wien und in die niederösterreichische Handelskammer gewählt, leither aber — leider allzufrüh — verstorbene Herr Ludwig Schember im Geschäfte thätig. In den Händen dieses



hochintelligenten Mannes, bei dem eine außergewöhnliche kaufmännische Tüchtigkeit, mit einer seltenen Gabe, sich allenthalben beliebt zu machen, und großem Fleiße vereinigt war, ruhte der commercielle Theil des Geschäftes, während Herr Karl A. Schember in der Schule und unter Aufsicht seines trefflichen Vaters zum Fachmanne hat' exochen herangebildet, sich mit diesem in der Ausgestaltung und Leitung des stets wachsenden technischen Betriebes und in der Arbeit an immer neuen Verbesserungen der Erzeugnisse des Unternehmens theilte.

Dals diese Thätigkeit keine fruchtlose war, geht aus dem Umstande hervor, dals das Unternehmen auf allen Ausstellungen, an welchen es sich schon im Laufe der Sechziger-Jahre hervorragend betheiligte, die ersten Preise erlangte, und dals der Erfolg, den die Firma auf der Weltausstellung zu Paris 1867 über alle Concurrenten um den ersten Preis der Fachabtheilung errang, ein so großer und entschiedener war, dals Seine Majestät der Kaiser Franz Joseph I. geruhte, Herrn Konrad Schember in Anerkennung der Leistungen der Firma für den Ruhm der österreichischen Industrie, das goldene Verdienstkreuz mit der Krone zu verleihen.

Angereizt durch diesen Act kaiserlicher Huld und die erwähnten Erfolge und unterstützt von der Gunst des Publicums — zuvörderst von jener der hochansehnlichen Eisenbahnverwaltungen — arbeiteten die genannten Leiter des Unternehmens nur umso rastloser daran, die Erzeugnisse desselben immer mehr zu vervollkommen und deren bereits bedeutend gewordenen Ruf zu rechtfertigen und weiter zu verbreiten.

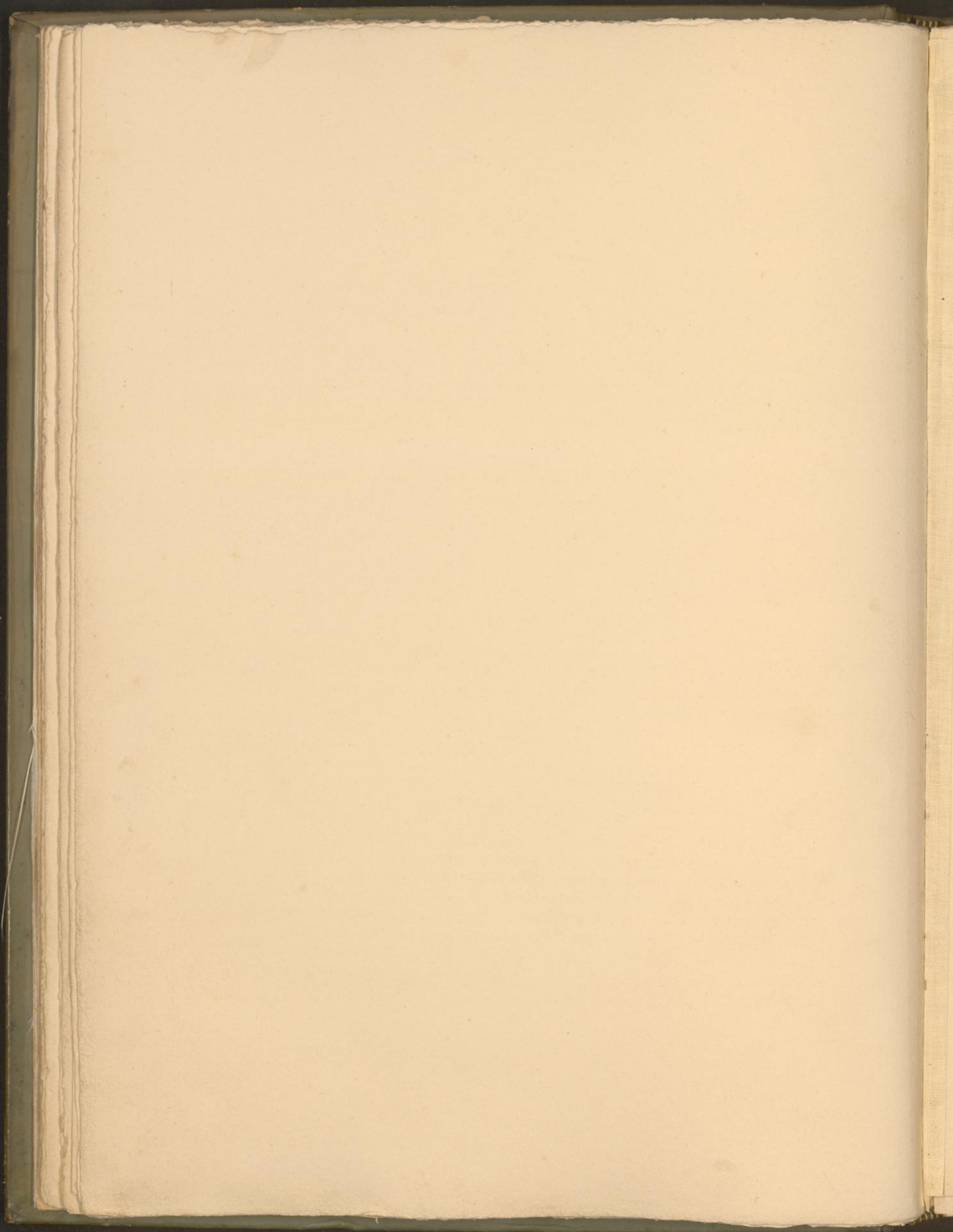
Einschlägige neue Erfindungen wurden gemacht, erworben und in rationeller Weise zur Verbesserung der Erzeugnisse ausgebeutet, die Betriebseinrichtungen wurden vervollkommenet und erweitert, und die Bemühungen den Kundenkreis zu vergrößern, namentlich durch Herrn Ludwig Schember so erfolgreich fortgesetzt, dals sich im Jahre 1872 auch die zweite Werkstätte als zu enge erwies.

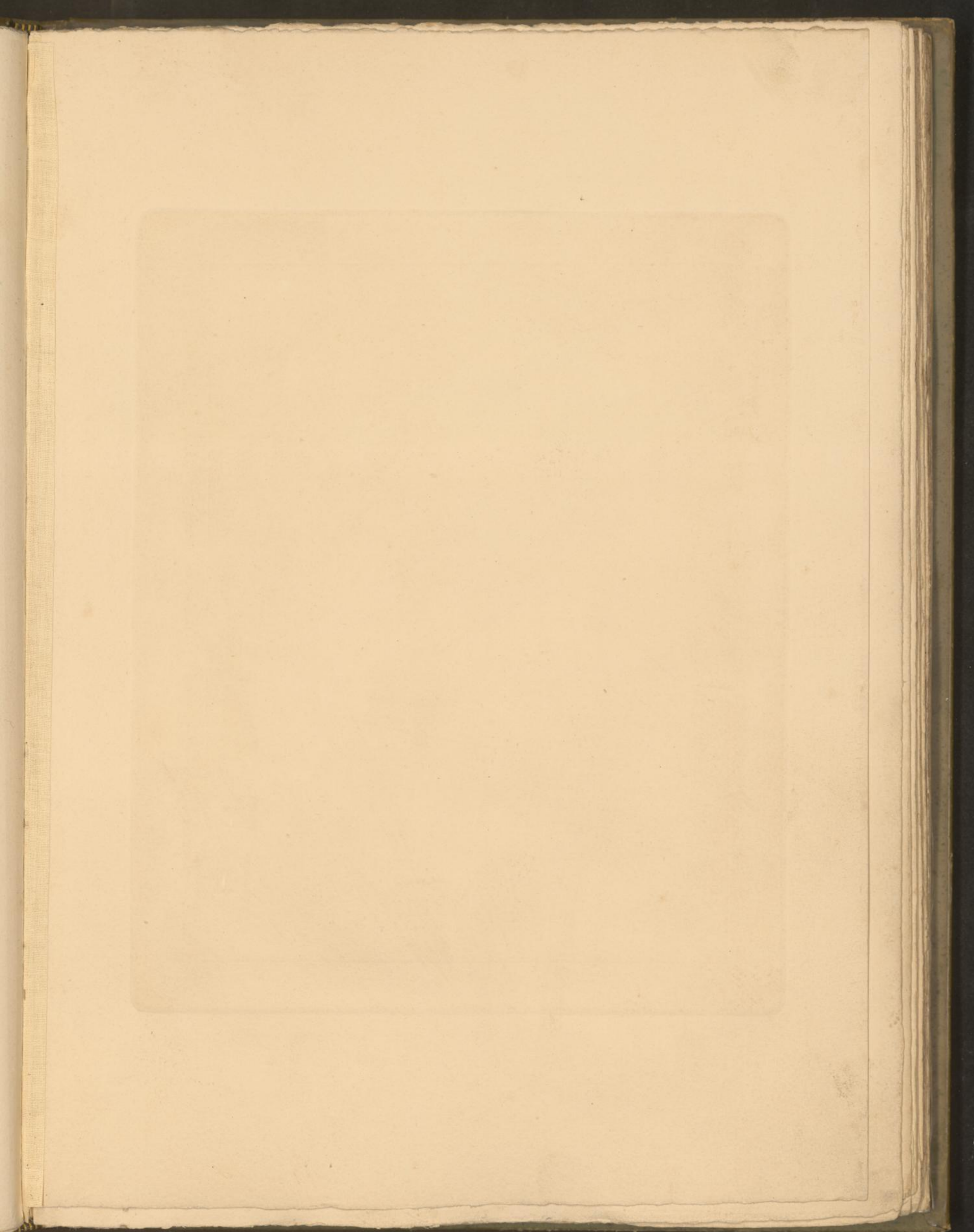
In diese Zeit fällt die Umwandlung der Einzelfirma Konrad Schember durch Aufnahme der Herren Karl August und Ludwig Schember als öffentliche Gesellschafter in die Compagnie-Firma C. Schember & Söhne und die Eröffnung der mit den vollkommensten technischen Hilfsmitteln der damaligen Zeit ausgerüsteten, mit Dampf betriebenen, auf der nächsten Illustration veranschaulichten Fabrik, III. Bezirk, Untere Weißgärberstraße Nr. 8 und 10.

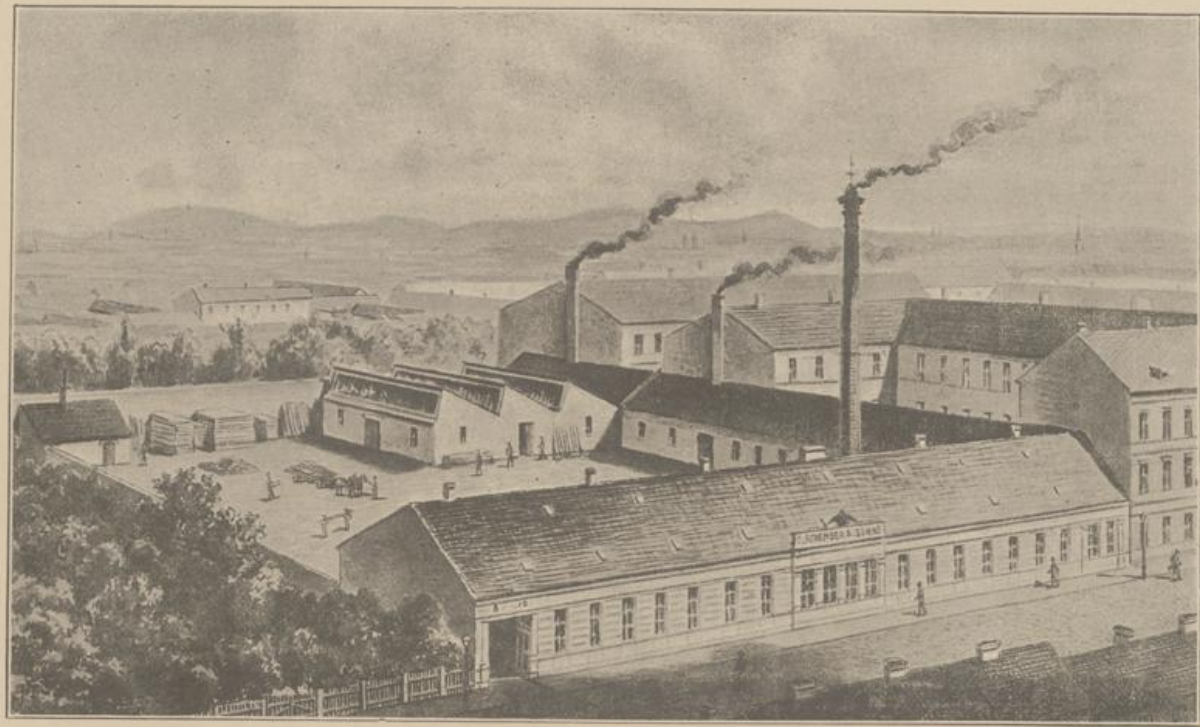
Was früher wegen des Platzmangels nicht möglich war — die Herstellung von Brückenwagen mit bedeutenden Dimensionen in großem Stile — dazu waren in dieser Fabrik der Raum und die Hilfsmittel geboten, und die Firmeninhaber zögerten denn auch nicht, sich die Gunst der dergestalt veränderten Verhältnisse nutzbar zu machen.

Die der Erzeugung großer Brückenwagen gewidmete Aufmerksamkeit hinderte die Firma jedoch keineswegs auch die Fabrikation kleiner und kleinster Wagen mit aller Sorgfalt zu pflegen. Vielmehr schuf sie damals bereits eine mechanische Werkstätte, aus der die gesuchten und sich des denkbar besten Renommées erfreuenden Präcisionswagen, jene zarten, fabelhaft empfindlichen Wiegeinstrumente hervorgingen, wie sie zur Verwägung von Gold und Edelsteinen verwendet werden, oder wie sie in Apotheken und chemischen Laboratorien für Analysenzwecke im Gebrauche sind.

Die Erzeugung von Wagen mittlerer Größe, beispielsweise von Decimalwagen, nach welchen die Nachfrage in demselben Maße zunahm, in dem sich das metrische Maß- und Gewichtssystem einbürgerte, ebenso wie die der nach dem Laufgewichtssysteme, das sich die Gegenwart erobert hat und dem zweifellos die Zukunft gehört, gebauten Magazinswagen, war von jeher eine besondere Specialität der Firma.







Erste Fabrik (III. Untere Weisgärberstraße Nr. 8 bis 10) 1872.

Im Jahre 1874 traten der dritte Sohn des Herrn Konrad Schember, Herr Albert Schember, und der derzeitige dritte Gesellschafter der Firma und k. k. Commercialrath, Herr Julius Reuberg, in das Geschäft ein.

Herr Albert Schember übernahm die Leitung der damals begründeten Filiale des Unternehmens in Pest, wohin er übersiedelte, Herr Julius Reuberg hingegen unterstützte den, die kaufmännische Oberleitung der Geschäfte führenden Herrn Ludwig Schember in dieser seiner umfangreichen und aufreibenden Thätigkeit, um sie nach dessen Tode seither ganz zu übernehmen.

Vorher bereits, und zwar im Jahre 1870, hatte Herr Konrad Schember die Zügel der Leitung des Fabriksbetriebes in die jüngeren Hände seines Sohnes, unseres Jubilars Herrn Karl A. Schember, gelegt und behielt für sich nur die Sorge, das die erweiterten Geschäfte den bewährten Intentionen entsprechend weitergeführt wurden, von welchen er sich leiten ließ, solange Herr Karl A. Schember noch sein gelehriger Schüler war.

Letzterer aber rechtfertigte das von seinem Vater in ihn gesetzte Vertrauen, indem er den Umfang der auf ihn übertragenen Verantwortung mit scharfem Blicke sofort richtig abschätzte und sich dieser Last stets als gewachsen erwies.

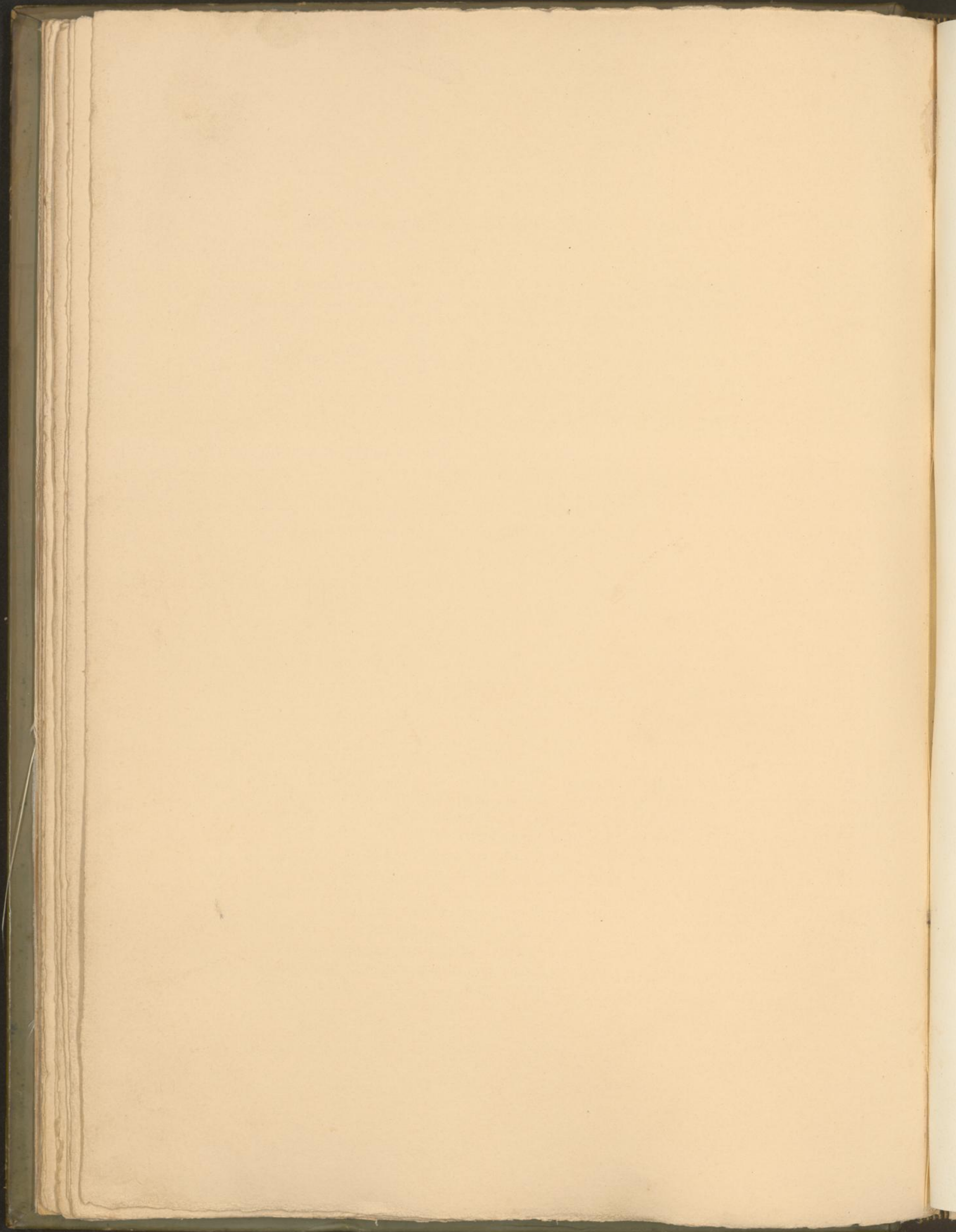
Mit der Thatkraft der Jugend und dem Ernste und der Umsicht des gereiften Mannes gieng er an seine Aufgabe, und wie er sie erfasste und wie er sie löste, davon geben das Aufblühen der Firma, ihr stetiges Gedeihen und der Rang beredtes Zeugnis, den das Unternehmen L. Schember & Söhne in seiner Branche heute einnimmt.

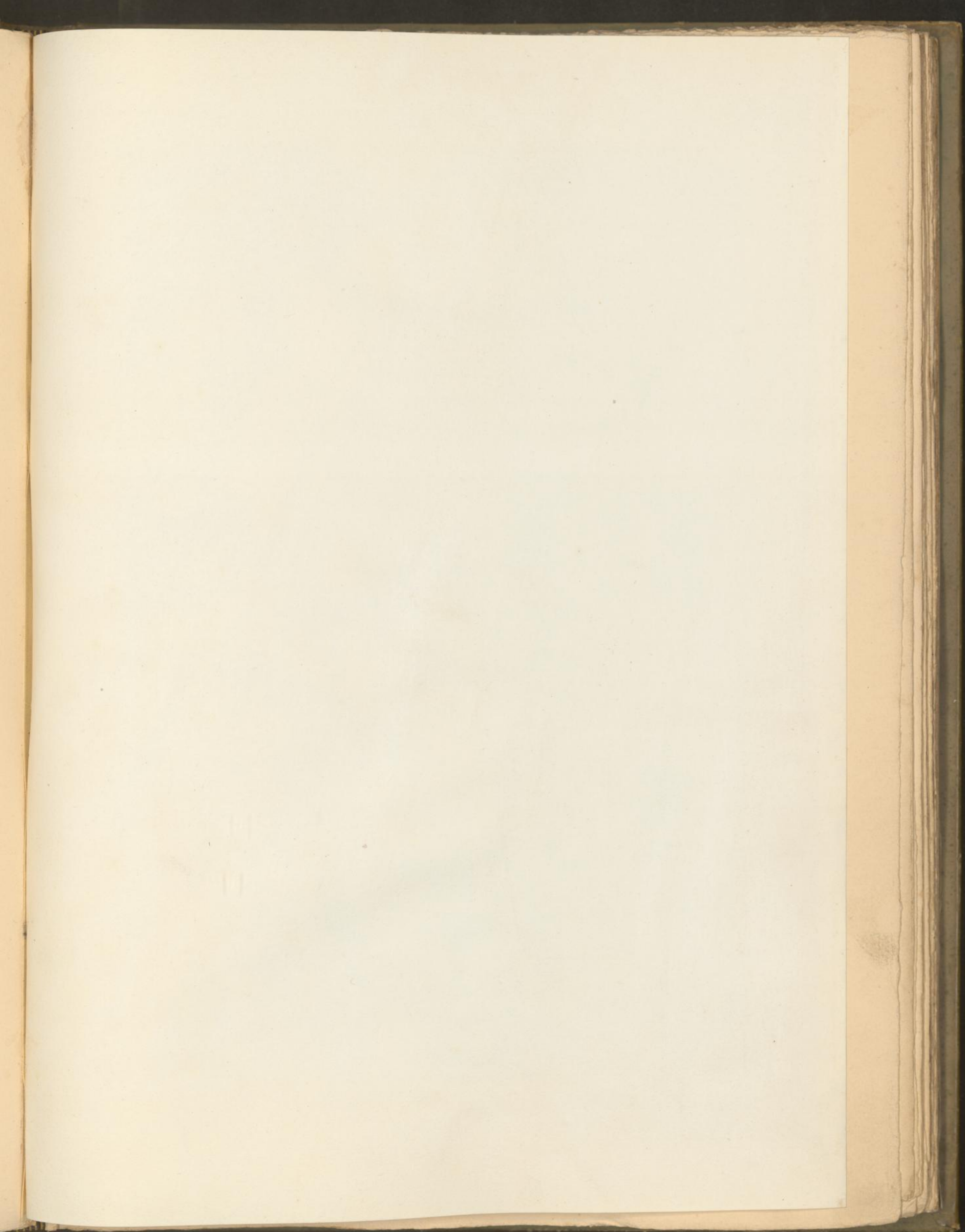
Anverdroffen, mit einem Fleiße und einer Ausdauer, die der edelsten Sache würdig sind, arbeitete Herr Karl A. Schember dort weiter, wo sein Vater aufgehört hatte, und getreu den soliden Grundsätzen des letzteren, lehnte er es stets ab, die Bahnen einzuschlagen, in die die inzwischen aufgetauchte Concurrnz einlenkte, in jene Bahnen, auf der sich, dem Zuge und der Lösung der Zeit folgend, leider ein nur zu großer Theil der Industrie bewegte, und die dazu führten und naturnothwendig führen mußten, das zahllose österreichische Industrie-Erzeugnisse, die früher im Auslande einen geachteten Namen besaßen, diesen dort verloren und in Mißcredit kamen.

Wie seinem Vater, so waren und blieben Herrn Karl A. Schember, die nur auf reichen Gewinn abzielenden Bestrebungen fremd, massenhaft und billig — sei es auch auf Kosten des Wertes und der Brauchbarkeit des Erzeugnisses zu producieren. — Ihm galt und gilt seit jeher der Grundsatz, das das Object, das die Marke seiner Firma trägt, in erster Linie tadellos gearbeitet sein müsse, das es absolut auf der Höhe der jeweiligen Anforderungen stehen müsse, und das nur das billig — wirklich billig nämlich — sei, was dem ihm zugedachten Zwecke vollkommen und auf die Dauer entspricht, und nicht das, was wenig kostet, aber auch nichts oder nur wenig taugt.

1875 eröffnete die Firma, die inzwischen Inhaberin von 14 wichtigen, internationalen Patenten geworden war, in Wien, I. Bezirk, Kärntnering Nr. 1, also an einem der belebtesten und vornehmsten Plätze der Stadt, zur Bequemlichkeit des Publicums, eine Niederlage ihrer Artikel, namentlich jener Wagen, wie sie der tägliche Bedarf erheischt. Die Niederlage verband sie mit ihrem Centralbureau, von dem aus fortan die sich stets mehrenden Geschäfte commercieller Natur abgewickelt wurden.

Eines der erwähnten 14 Patente war der Firma auf die Locomotivwage, zur Ermittlung der einzelnen Radindrücke von Locomotiven und Eisenbahnfahrzeugen, ertheilt worden. — Ein weiteres, wohl noch wichtigeres Privilegium erwarb die Firma 1877 für das System der Waggon-Brückenwagen







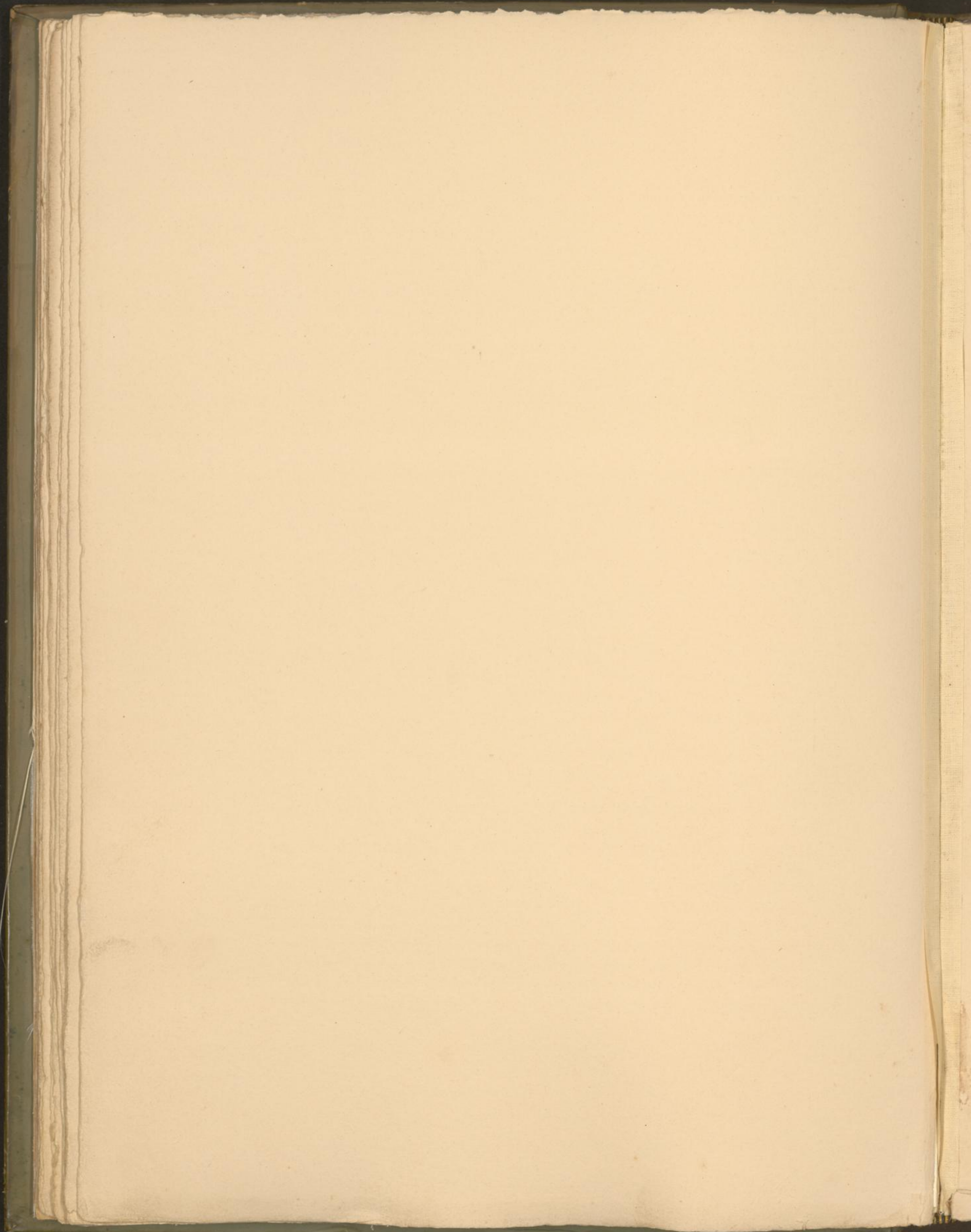
ohne Geleiseunterbrechung, welches System noch heute den Namen der Firma trägt und noch heute, allerdings seither vielfach verbessert und vervollkommenet, bei fast allen Bahnen des Continentes eingeführt ist.

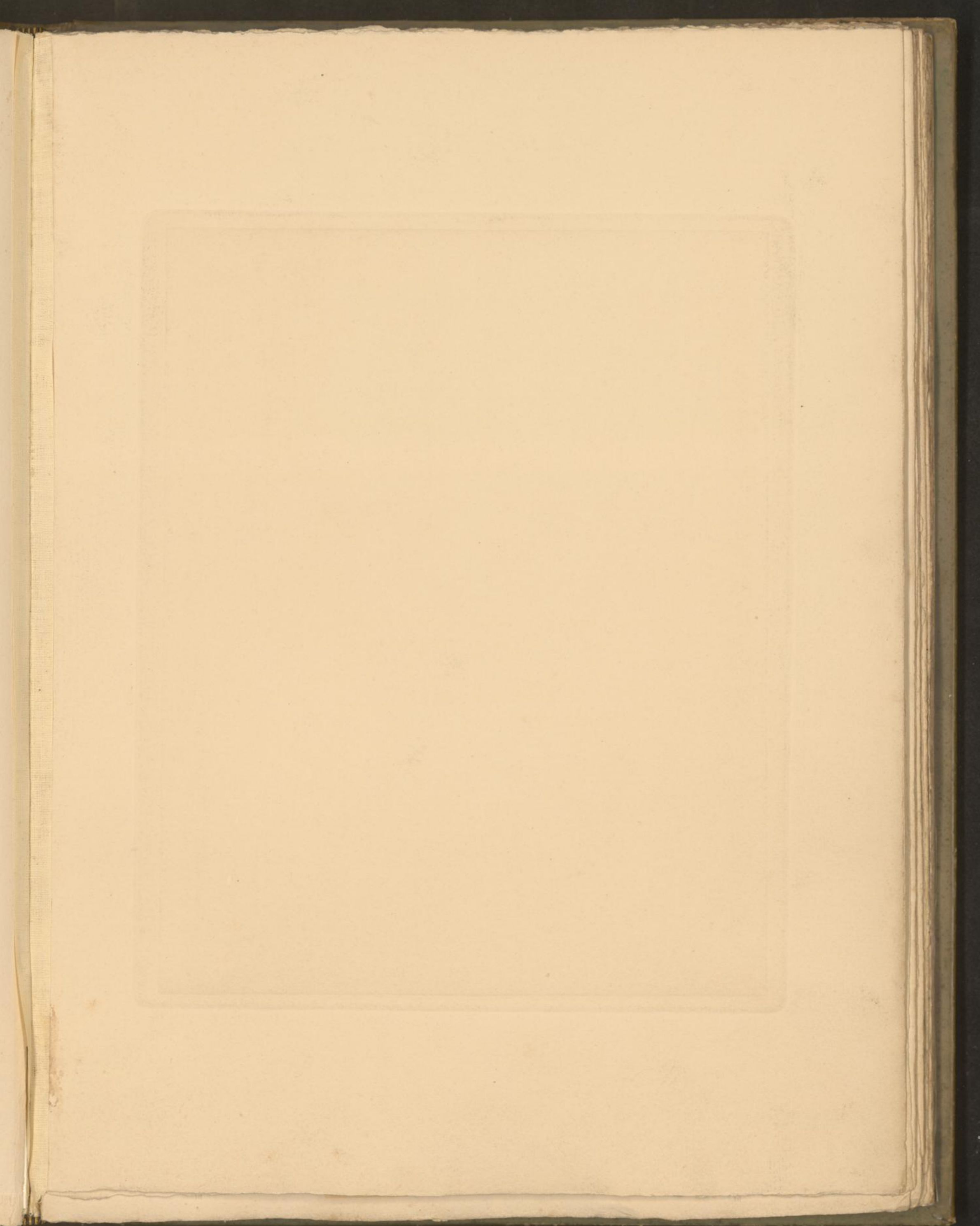
Die Höhe des Antheils festzustellen, welcher Herrn Karl A. Schember an dem letzteren, für die Entwicklung der gesamten Wagenindustrie und für die Vereinfachung des Bahnbetriebes so hochbedeutenden Erfolge gebürt, würde über den Rahmen dieser Schrift weit hinausführen, und so sei nur im allgemeinen darauf hingewiesen, das, seit es Waggonwagen ohne Geleiseunterbrechung gibt, die Nothwendigkeit entfallen ist, für die zur Verwiegung von Eisenbahnfahrzeugen erforderlichen Wagen besondere Stützgeleise herzustellen, nachdem die Waggonwagen ohne Geleiseunterbrechung in jedes Hauptgeleise eingeschaltet und ohne den geringsten Nachtheil für ihren Mechanismus von allen Fahrbetriebsmitteln in beliebiger Geschwindigkeit passirt werden können. Besagter Vortheil ist ein ungeheurer, und so konnte es denn auch nicht fehlen, das ihn die verehrlichen Bahnen alsbald erkannten. — Die Aufträge zur Lieferung von Waggonwagen ohne Geleiseunterbrechung häuften sich, und — wenn es auch anfangs nicht an bedeutenden Schwierigkeiten mangelte, welche hauptsächlich in der Bekämpfung der Kinderkrankheiten, von denen die neue Wage natürlich ebensowenig wie irgend eine andere Erfindung auf technischem Gebiete verschont blieb, bestanden — der Erfolg der Firma, insbesondere aber der des Herrn Karl A. Schember, dem es gelungen war, alle Schwierigkeiten technischer Art zu beseitigen, war ein ganzer, ein durchschlagender, ein Erfolg, dem auch in der im Jahre 1880 anlässlich des vierzigjährigen Jubiläums des niederösterreichischen Gewerbevereines stattgefundenen Ausstellung zu Wien, die würdige Anerkennung nicht versagt blieb.

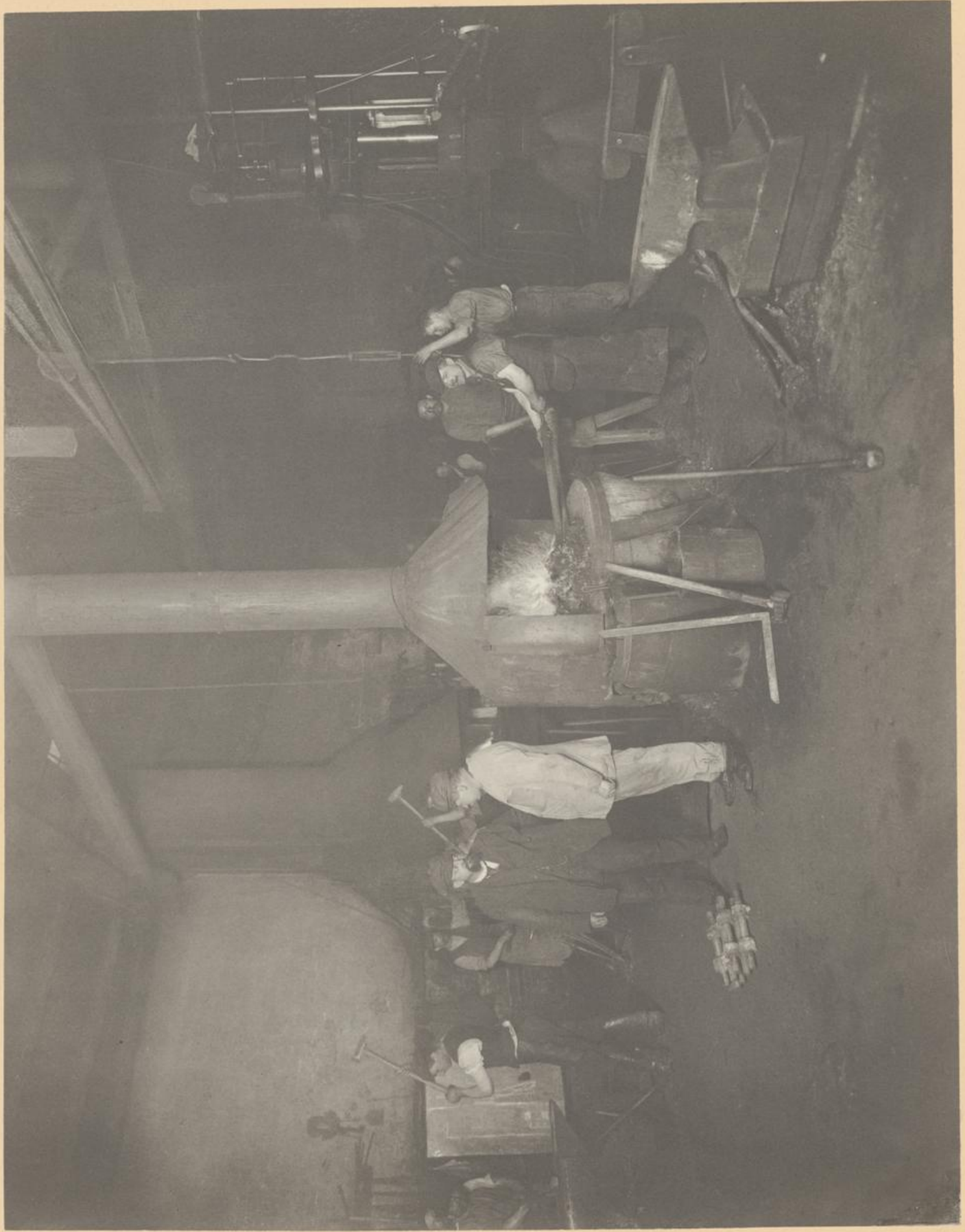
Von da ab nahmen die Geschäfte der Firma immer größere Dimensionen an. — Leider blieb die Freude daran für die Firmeninhaber keine ungetrübte, da 1886 Herr Ludwig Schember, in der Blüte seiner Jahre, vom Tode ereilt wurde.

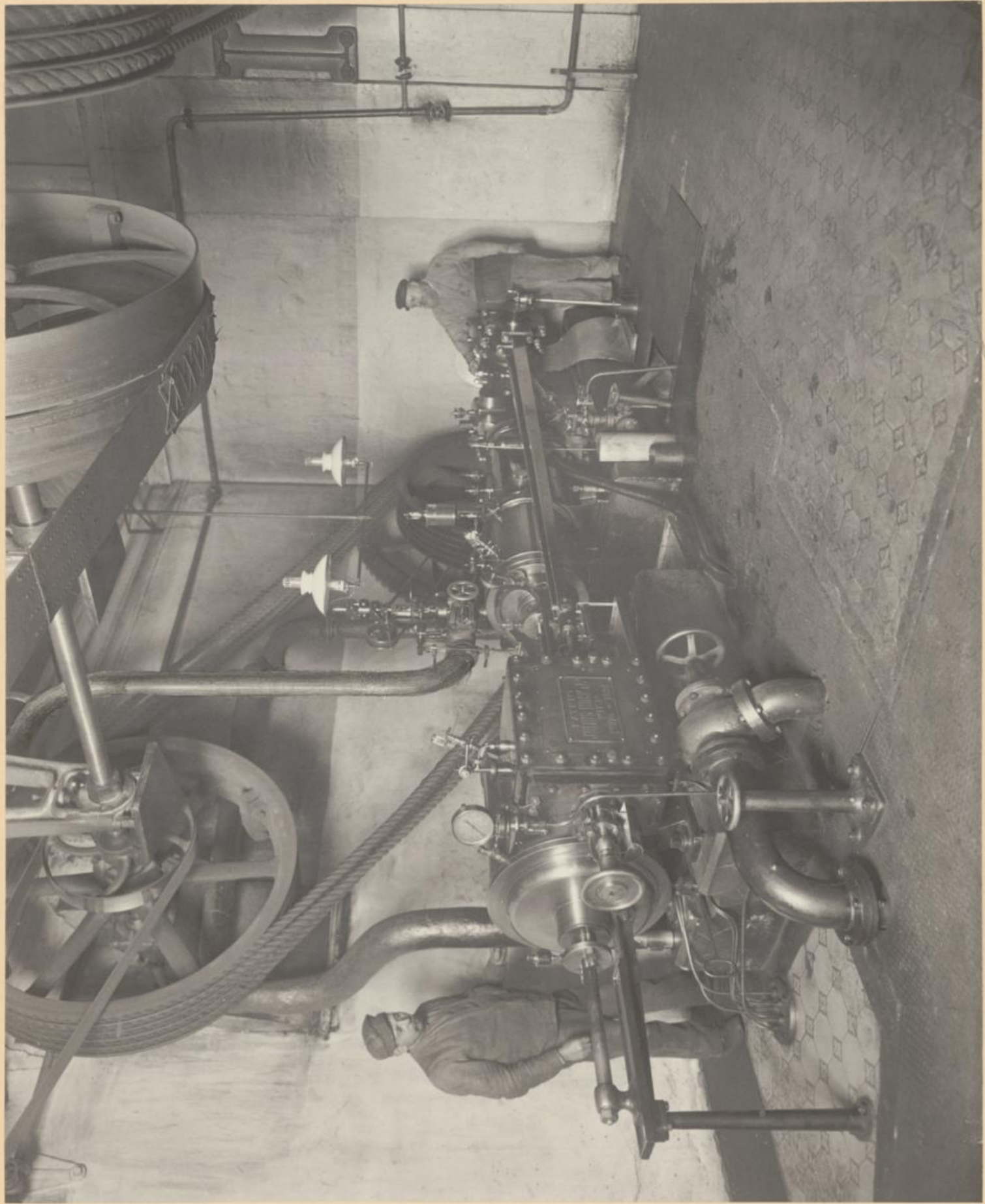
Vorher jedoch hatte dieser weitaus blickende Mann, geleitet von der Erkenntnis, das sich auch die dritte Niederlassung der Firma — die früher erwähnte Fabrik in der Unteren Weisgärberstraße Nr. 8 — trotz aller Erweiterungen durch fortgesetzte Zubauten, über kurz oder lang als zu eng erweisen müßte, die Anregung gegeben, eine neue Fabrik zu bauen, und diese Anregung war bei den übrigen Firmeninhabern auf fruchtbaren Boden gefallen, umsomehr, als die Räumlichkeiten in der Landstraße Fabrik, bei der raschen Expansion des Unternehmens sich thatsächlich immer häufiger als unzureichend erwiesen.

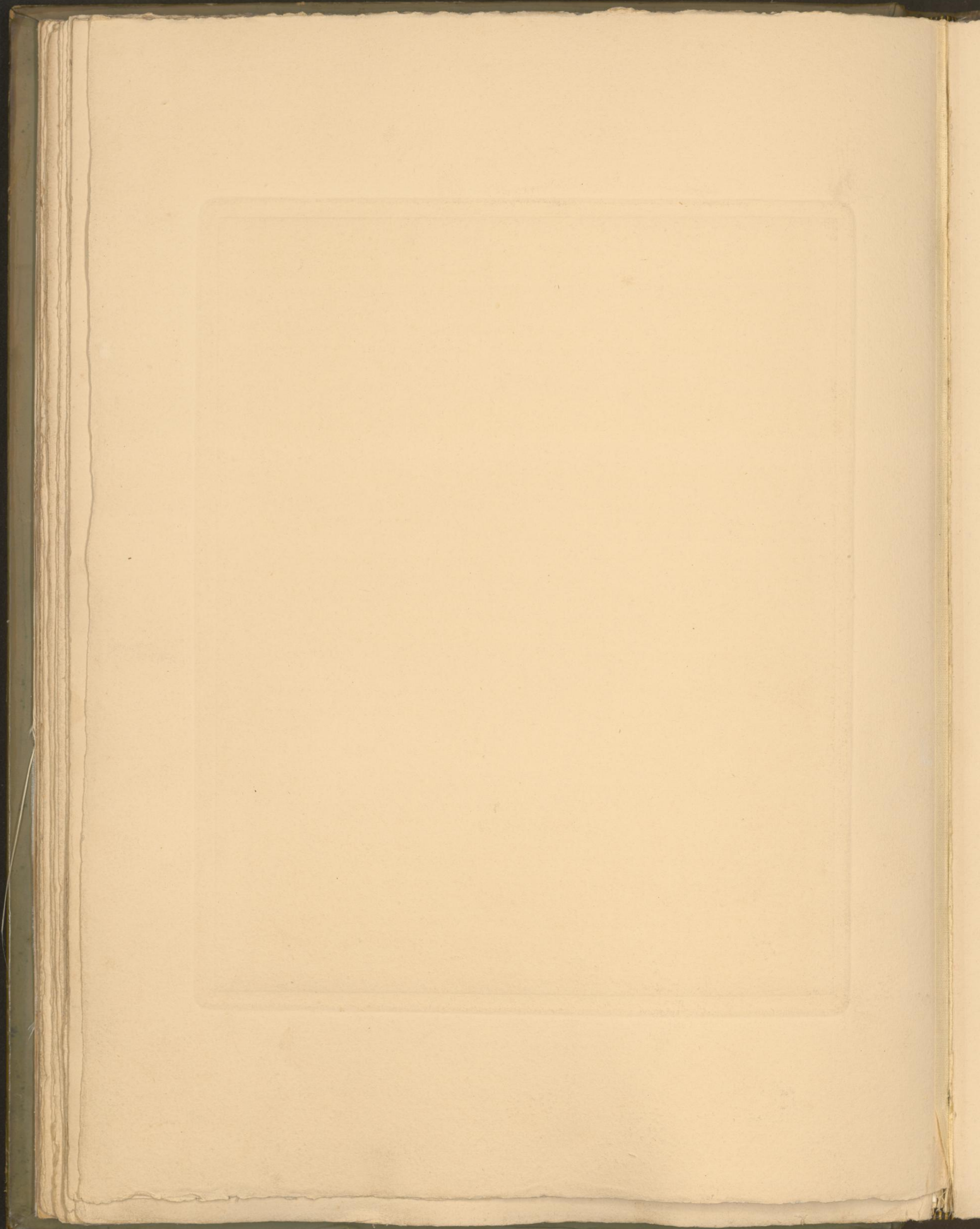
Ausgedehnte Baugründe, unmittelbar anstoßend an das Area der Station Atgersdorf-Mauer der k. k. priv. Südbahn, wurden erworben, und nicht weniger als 15.000 Quadratmeter derselben sofort mit durchaus modernen Fabriksbaulichkeiten besetzt. Diese wieder wurden mit allem, was die Werkzeugmaschinentechnik an geeigneten Specialinstrumenten und Maschinen nur kannte, in muster-giltiger Weise vollkommen neu eingerichtet, und im Jahre 1888 erfolgte die Eröffnung des Werkes, das nebenleitig veranschaulicht ist. Eine Dampfmaschine von 150 Pferdekraft ist in dem im nächsten Bilde veranschaulichten Maschinenhause der Fabrik in Thätigkeit, ein gewaltiger Dampfhammer und ein mittelst Transmission betriebener Präcisionshammer von fabelhafter Leistungsfähigkeit arbeiten in der auf dem zweitnächsten Bilde dargestellten Schmiede, eigens für den Wagenbau bestimmte, vom technischen Personale der Firma selbst construierte und ausgeführte Maschinen, die in keiner anderen Wagenfabrik existieren, über 100 Werkzeug- und Arbeitsmaschinen, darunter Hobel-, Bohr- und











Fraisemaschinen, Drehbänke, Schleifmaschinen, Scheren, Band- und Circularlängen nebst einer Presse von 100.000 Kilogramm Druckkraft sind in den beiden, gleichfalls im Bilde festgehaltenen, und den daranstoßenden ausgedehnten Räumlichkeiten im Betriebe, und wer diese Räume durchschreitet, gewinnt ein imponierendes, stolzes Bild heimischen Industrielebens, ein Bild, das während der Betriebsstunden durch Hunderte von, unter der Aufsicht eines seit dem Jahre 1881 in dem Unternehmen thätigen technischen Leiters und eines ganzen Stabes von Ingenieuren, technischen Beamten und Werkmeistern emsig thätigen Arbeitern und durch das Schwirren, Surren, Kreischen und Stampfen der Maschinen belebt wird.

Und in diesem Milieu waltet Herr Karl A. Schember seit 1888, in welchem Jahre die Firma mit dem k. u. k. Hoflieferanten-Titel ausgezeichnet wurde, als oberster Leiter.

1890 zeichnete Seine k. u. k. Majestät, den greisen Senior und Begründer des Hauses Schember, Herrn Konrad Schember, durch Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Joseph-Ordens aus, doch vermochte sich der also Ausgezeichnete nur verhältnismäßig kurze Zeit dieses ehrenden Beweises Allerhöchster Verdienstanerkennung zu erfreuen, da er bereits ein Jahr später verschied.

So hart dieser Schlag die hinterbliebenen Firmeninhaber traf, so schwer sie den Verlust empfanden, ihre Thatkraft vermochte er dauernd nicht zu lähmen und ihr grundsätzliches Festhalten an den Principien des Verbliebenen nicht zu erschüttern.

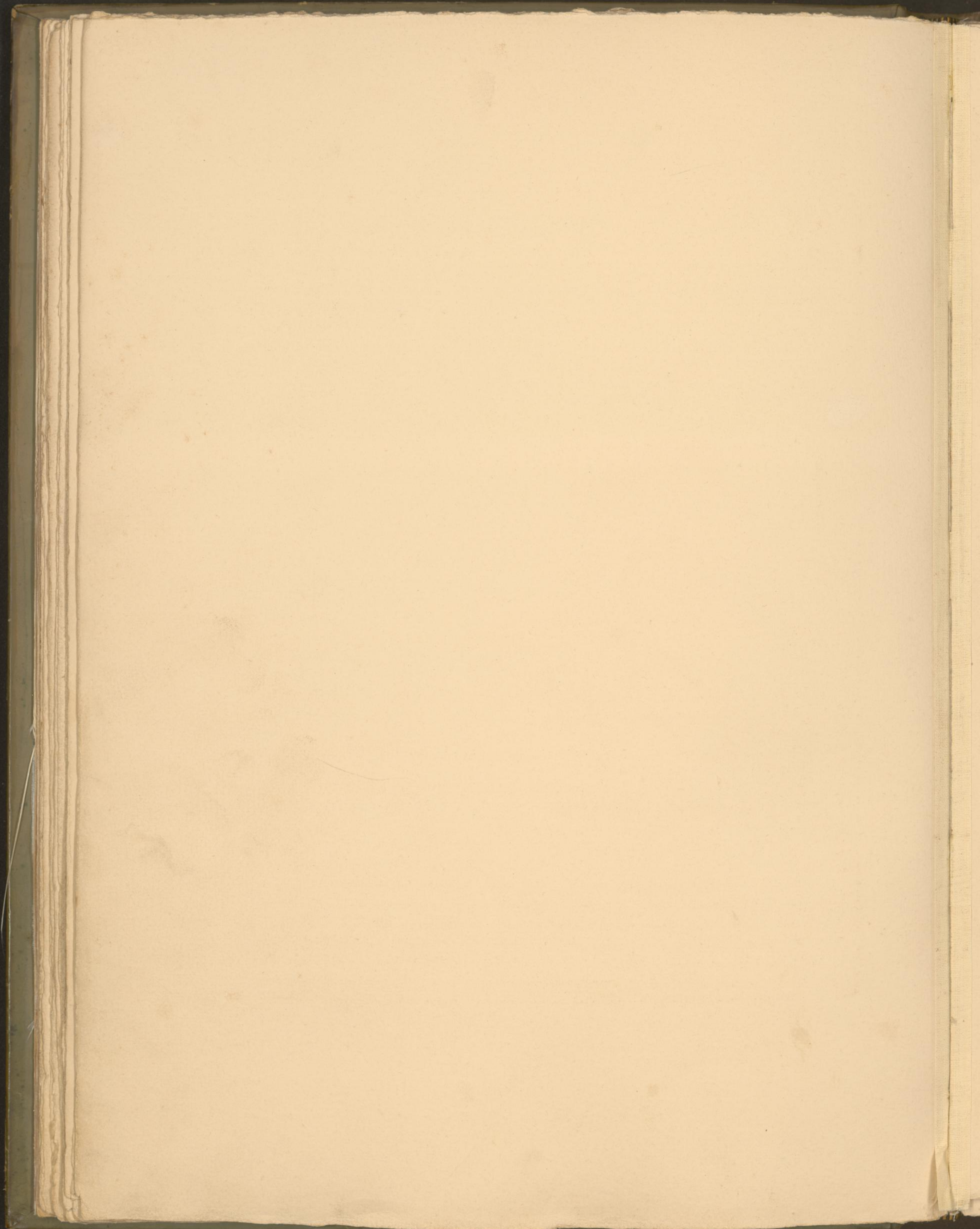
Immer weiter dehnten sich die Verbindungen des Hauses aus und immer allgemeiner wurde anerkannt, das die Erzeugnisse der Firma Schember an Solidität und Verlässlichkeit durch kein anderes Wagenfabrikat erreicht, geschweige denn übertroffen werden, und das nirgends mehr Mühe und größere Sorgfalt dem Bestreben gewidmet wird, die Kundschaft zufriedenzustellen, als in diesem Hause.

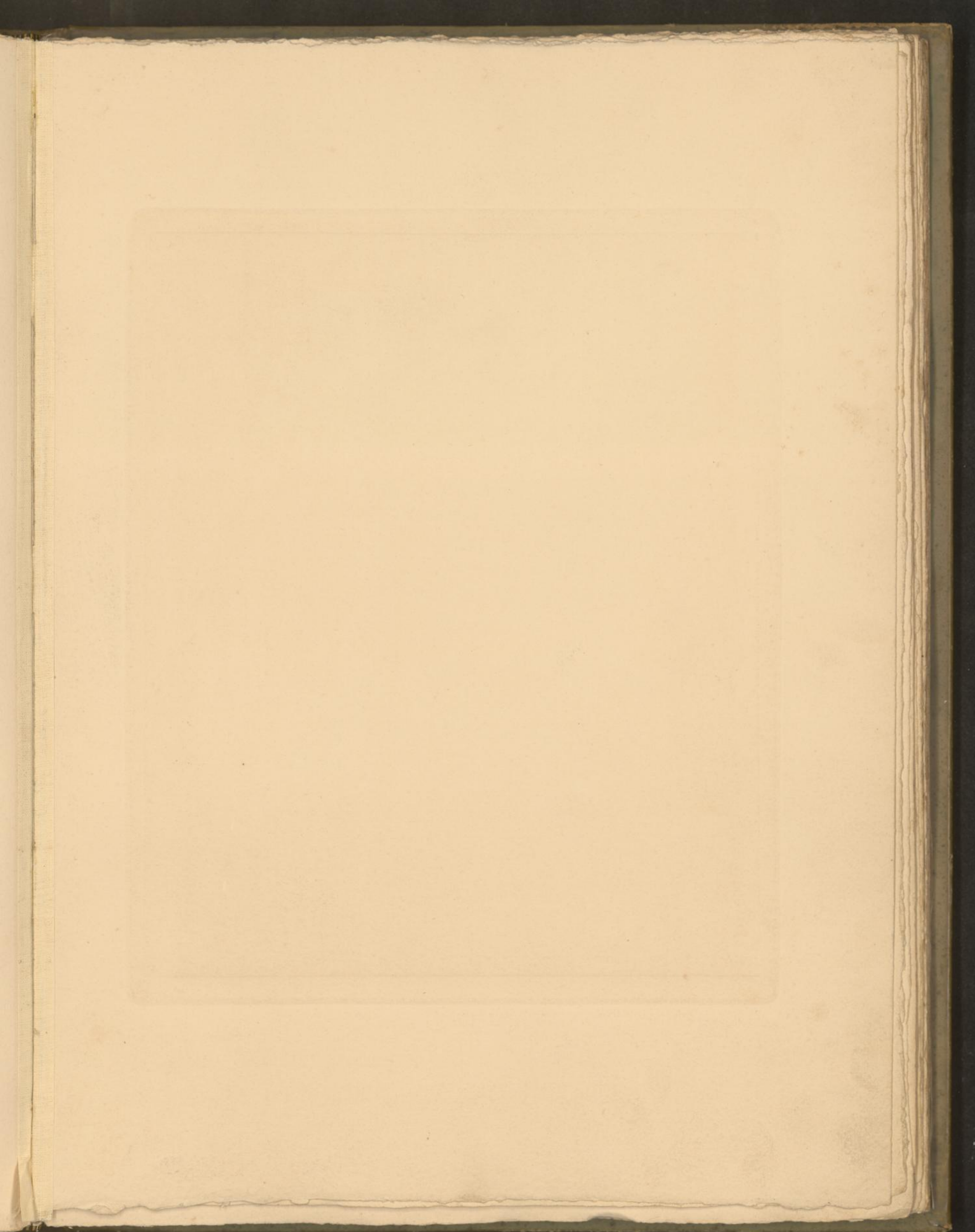
Es darf deshalb auch nicht wundernehmen, das der Zuzug der Kunden kontinuierlich stärker wurde, und das auch die Wiener Niederlage der Firma immer häufiger von Kauflustigen aufgesucht wurde.

Mit Rücksicht darauf, und weil sich in Folge des Anwachsens des Beamtenkörpers im Centralbureau, dieses als zu klein zu erweisen begann, entschloß sich die Firma im Jahre 1893 ihre Niederlage und ihre commerciellen Centralbureaux in die wesentlich größeren Localitäten an die Ecke der den Kärntnering kreuzenden Akademie- und der Maximilianstraße zu verlegen, in welchen sie sich heute noch befinden.

Was insbesondere die Niederlage anbelangt, deren Exterieur und deren Inneres die drei folgenden Ansichten zeigen, so zählt sie mit dem glänzenden Bilde, das sie bietet, anerkanntermaßen zu den aller-vornehmsten Schaustellungen der Residenz.

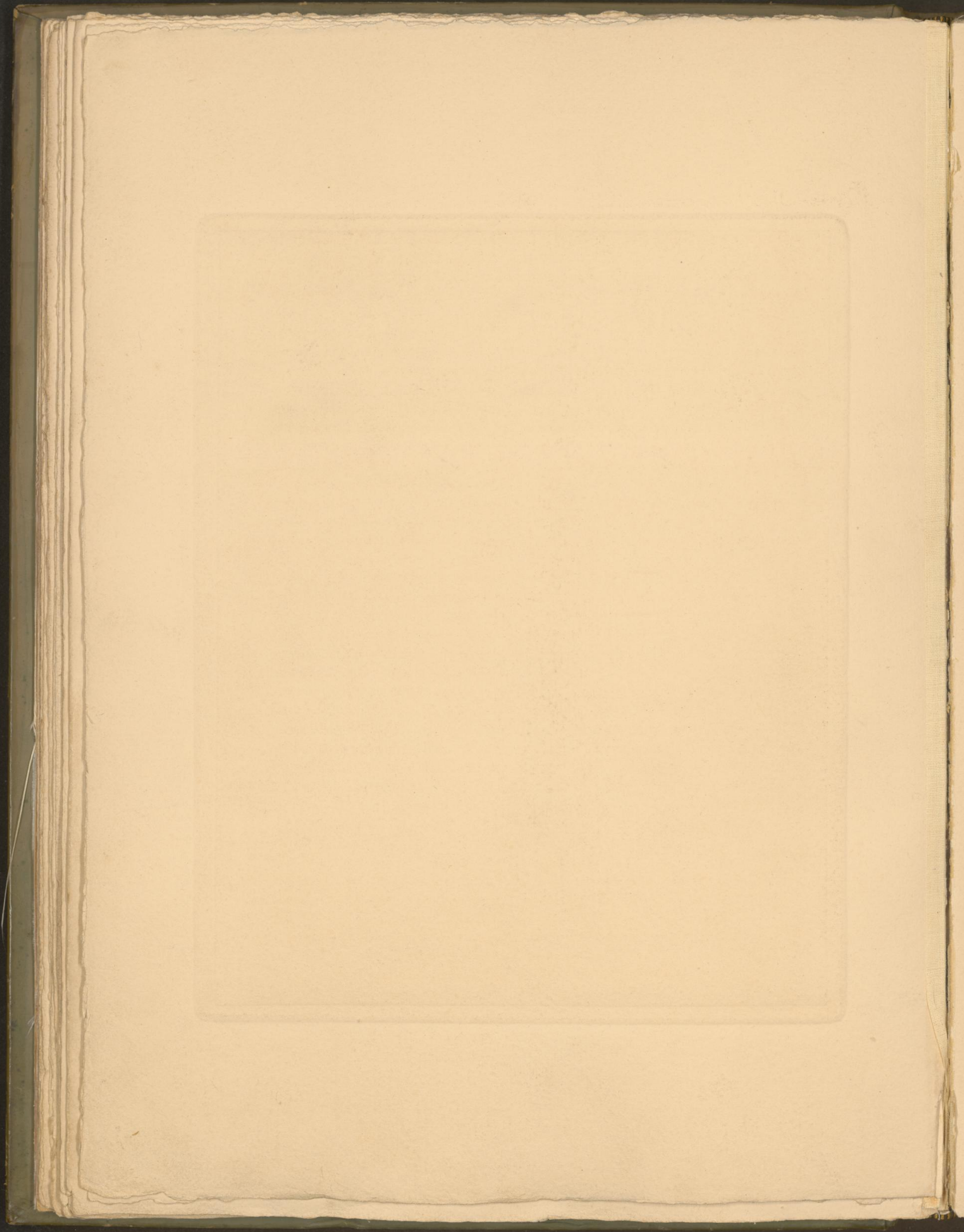
Diese glänzende Schaustellung ist aber auch für den Fachmann sowohl, wie für den Laien höchst interessant. Hier, unter eleganten Glaskasten, Instrumente zur Bestimmung des Gewichtes von „Lalten“, die mit freiem Auge kaum wahrnehmbar sind, Wagen, die bei dem leisesten Luftzuge zu „funktionieren“ beginnen, und für die ein Milligramm, also der tausendste Theil eines Gramms, keine unbeträchtliche Belastung mehr ist; daneben — schon viel weniger empfindlich — Wagen, auf welchen der Juwelier, der Edelsteinhändler die Schwere seiner Diamanten, Rubine oder Smaragden feststellt; dann Wagen zur Prüfung des Unter- oder Übergewichtes einzelner oder größerer Mengen von Goldmünzen; dicht daran die Wagen, wie man sie in den Apotheken zu sehen gewohnt ist — zarte, ungemein empfindliche Dinger — und ihnen gegenüber ein eiserner Koloss von 6000 Kilogramm Eigengewicht — bestimmt,







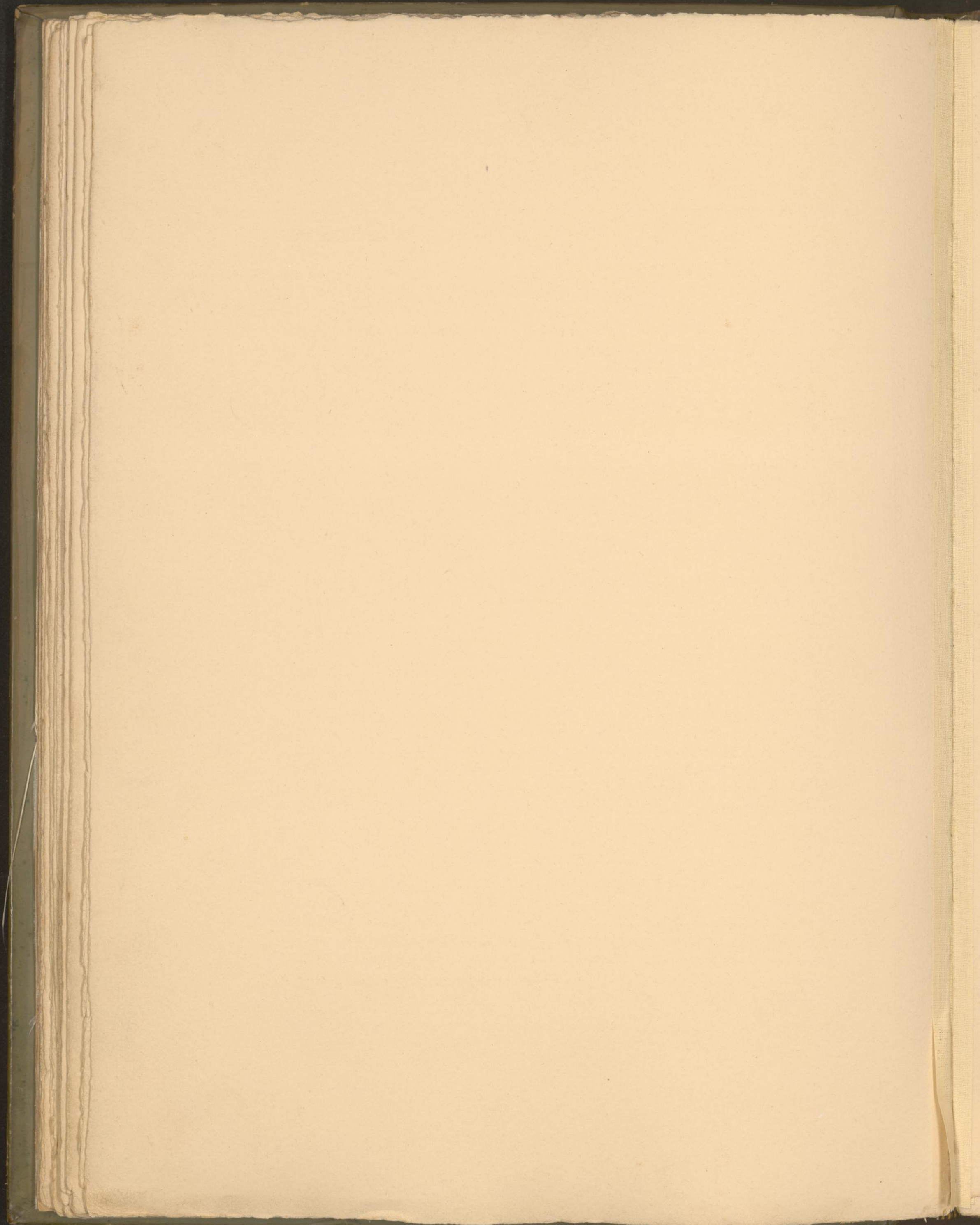


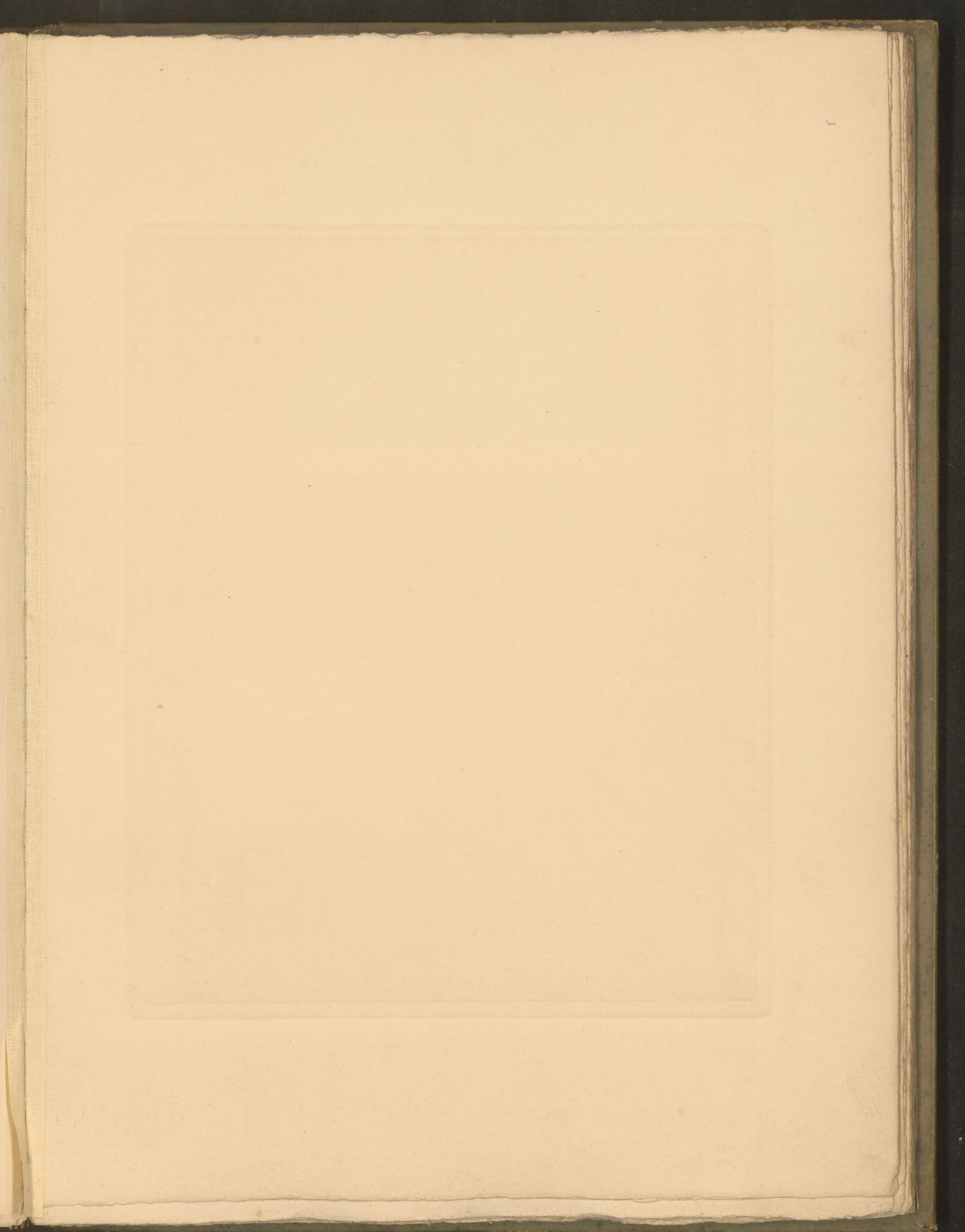


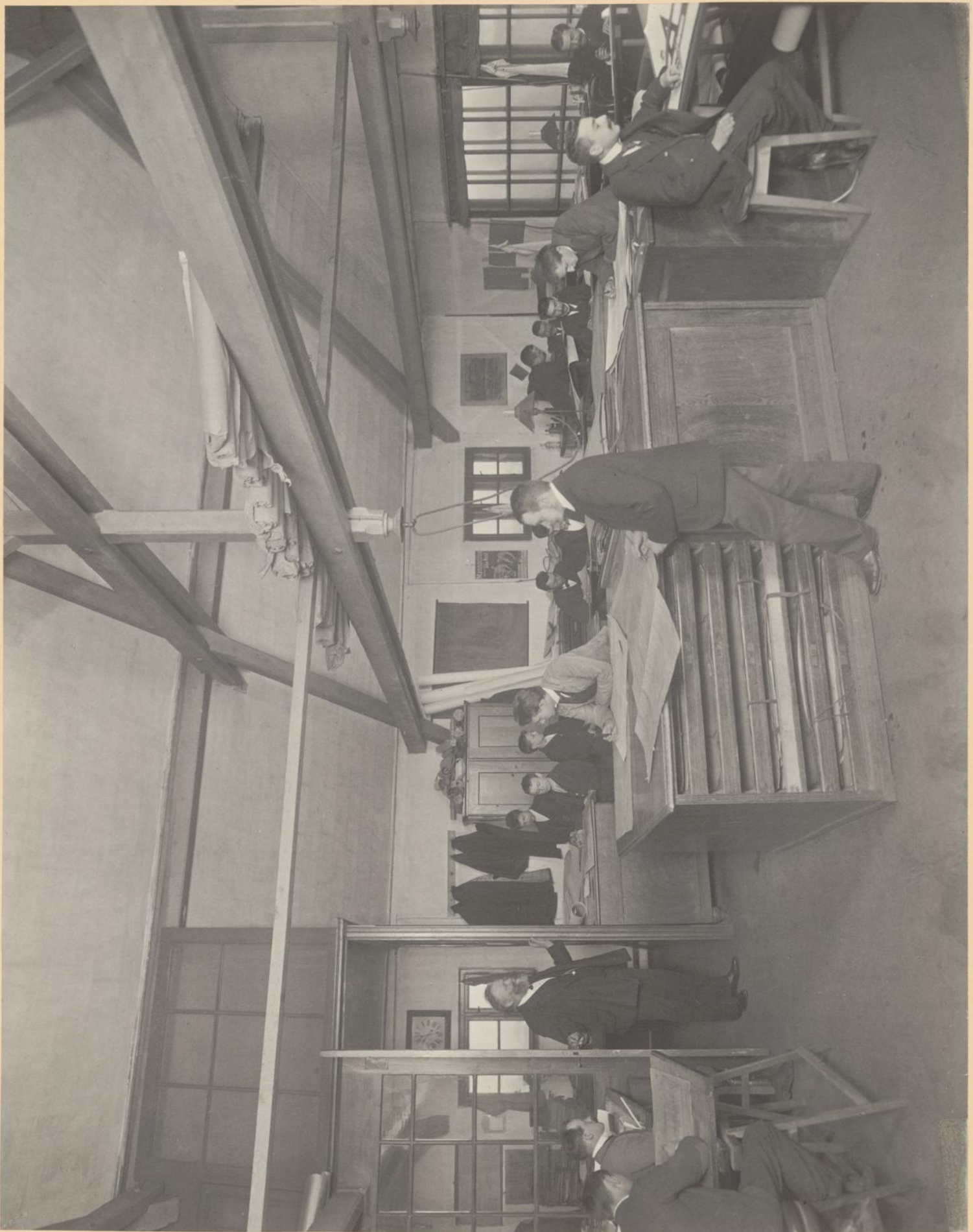
vollbeladene Eisenbahnwaggons auf seinen Rücken zu nehmen und deren Gewicht anzugeben. Wer, der diesen ehernen Riesen sieht, würde glauben, daß der zarte Druck eines weichen Kinderhändchens vollkommen hinreicht, um die massigen eisernen Glieder desselben zur Bewegung zu bringen und ihn zu bestimmen, anzuzeigen, daß er den Druck empfunden habe? Und dennoch ist es so! Das Staunen darüber wird abgelöst von der Bewunderung über einen, knapp an das eben erwähnte Ungethüm herangerückten Apparat, der, sobald er belastet wird, ganz selbstthätig diese Last festhält und auswiegt und erst wieder freigibt, wenn er schriftlich verzeichnet hat, zum wievieltenmale er die Last trug und welches Gewicht diese hatte; er arbeitet allein — ohne jegliches Hinzuthun von Menschenhand, und verhindert sogar, daß die Menschenhand, die ja einem Unberufenen angehören könnte, oder einem Individuum, das ein Interesse daran hat, daß die Angaben des Apparates weniger genau seien, als sie es thatsächlich sind, etwas hinzuzuthun vermöge. — Ein Bruder dieses interessanten Apparates steht neben ihm. Er gehört in eine große Mühle und verwiegt — gleich seinem Nachbar — automatisch, die Anmengen von Frucht, die in derselben vermahlen werden.

Dann kommen in bunter Reihenfolge Wagen, wie sie im Bergbau- und Hüttenbetriebe Verwendung finden, Wagen, die der Landwirt auf seinem Maierhofe, der Kaufmann in seinem Comptoir oder Verkaufsladen, der Droguist, der Fleischer, der Krämer, kurz jeglicher Gewerbsmann in seinem Geschäfte benöthigt, dazu Apparate zur Bestimmung der Festigkeit von Woll-, Leinen- oder Seidenfäden, Instrumente zur Feststellung der Feuchtigkeits, des Hektolitergewichtes und der Qualität der unterschiedlichen Getreidegattungen, Wagen für die Papierfabrikation und so fort — alles in allem, eine anschauliche Darstellung der hohen Stufe, auf der die Wagenbautechnik heute steht und dessen, was die Fabriken der Firma L. Schember & Söhne auf diesem Gebiete leisten. — Und dennoch ist dieses Bild ein unvollkommenes! Wer ein annähernd vollkommenes Bild der Leistungen dieser Firma bekommen will, der muß den vornehm ausgestatteten General-Katalog aller Erzeugnisse derselben — einen stattlichen Band von 300 Seiten — zur Hand nehmen und denselben aufmerksam durchblättern. In einem Anhange von weiteren 50 Seiten enthält dieser General-Katalog die photographischen Reproduktionen jener Atteste und ehrenvollen Zeugnisse, mit welchen die Firma von den allerersten staatlichen und Privatinstitutionen und Unternehmungen ausgezeichnet wurde, sowie eine Liste der Ausstellungen, auf welchen die Firma die ersten Preise davontrug. Aus letzterer Liste seien hier auszugsweise erwähnt:

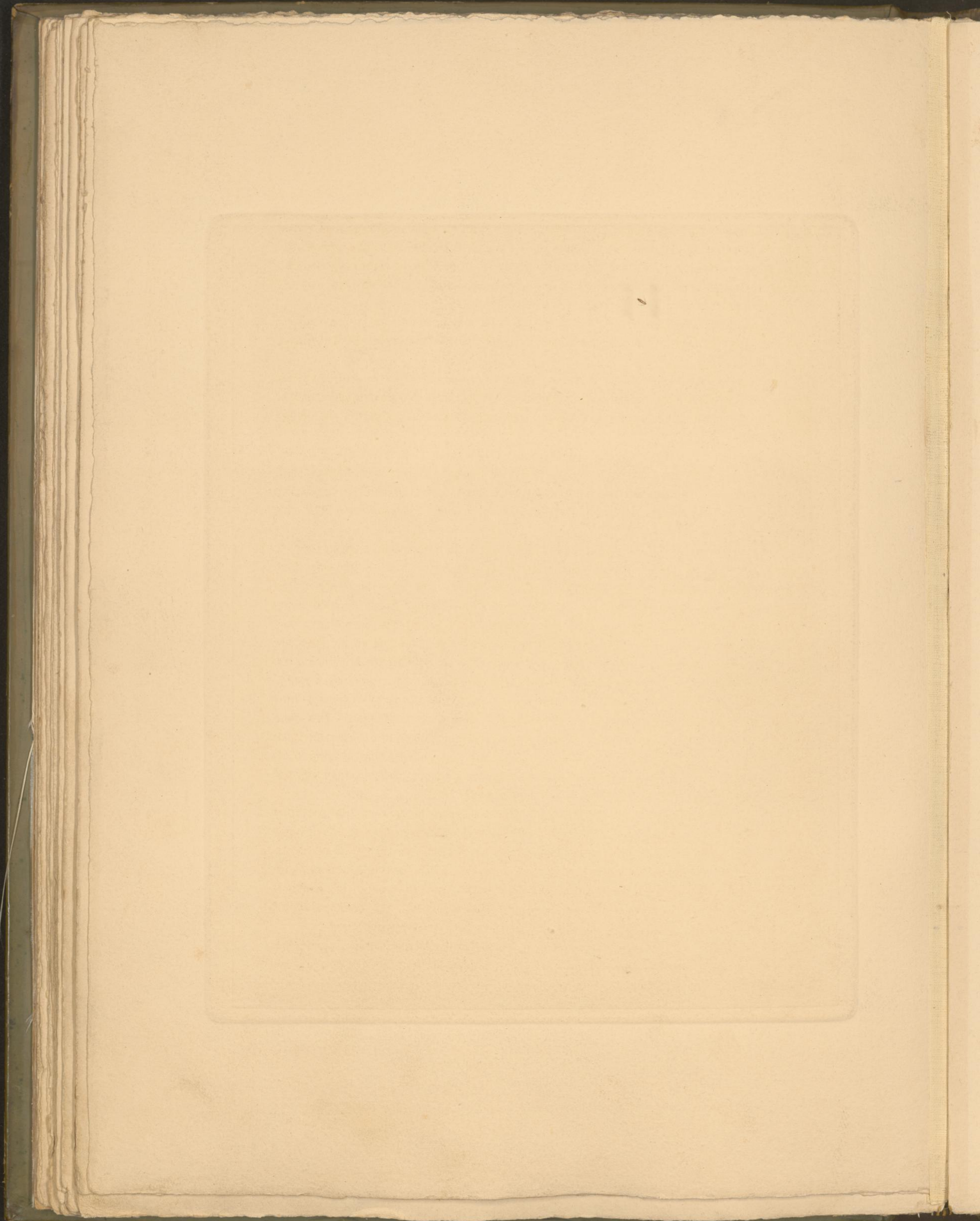
London 1862 (Preis-Medaille), Hamburg 1863 (Preis-Medaille), Wien 1863 (Große silberne Medaille), Linz 1863 (Große silberne Medaille), St. Pölten 1863 (Ehren-Diplom), Agram 1864 (Silberne Medaille), Krems 1864 (Silberne Medaille), Wien 1866 (Große silberne Medaille), Paris 1867 (Große silberne Medaille), Paris 1867 (Große silberne Medaille), Wien 1873 (Fortschritts-Medaille), Warschau 1874 (Ehren-Diplom), St. Pölten 1874 (Silberner Staatspreis), Apatin 1874 (Goldene Medaille), Raab 1874 (Silberne Medaille), Stanislaw 1875 (Silberner Staatspreis), Neusalz 1875 (Goldene Medaille), Amstetten 1875 (Silberne Medaille), Szegedin 1876 (Preis-Medaille), Wien 1877 (Goldene Medaille), Prag 1877 (Silberner Staatspreis), Leitmeritz 1877 (Silberner Staatspreis), Wr.-Neustadt 1877 (Große silberne Medaille), Paris 1878 (Silberne Medaille), Paris 1878 (Bronzene Medaille), Wittingau 1878 (Preis-Medaille), Biltritz 1878 (Preis-Medaille), Stuhlweihenburg 1879 (Goldene Medaille), Brés 1879 (Silberne Medaille), Teplitz 1879 (Jury-Mitglied), Tetschen 1880 (Goldene Medaille), Triest 1882 (Jury-Mitglied), Antwerpen 1885 (Hors concours), Budapest 1885 (Jury-Mitglied).











Zur Erklärung dieser Erfolge am ganzen Continente, muß beigefügt werden, daß die Anzahl der in- und ausländischen Patente, deren Inhaberin die Firma L. Schember & Söhne heute ist, ein halbes Hundert beträgt, und daß weder in Europa noch in der neuen Welt ein Unternehmen existiert, das sich ausschließlich mit der Fabrikation von Wagen und Wägemaschinen befaßt und auch nur annähernd die Ausdehnung der Unternehmungen dieser Firma befaßt.

Kein Unternehmen der Branche besitzt aber auch ein technisches Bureau, wie es bei der Firma, unter der Leitung ihres Chefingenieurs, einer Capacität auf dem Gebiete der Wagenbaukunst, in Aßgersdorf besteht.

Die Zahl der wagentechnischen Probleme, die in diesem Bureau, dessen Inneres das nebenstehende Bild veranschaulicht, gelöst wurde, ist Legion und unzählige Wagconstruktionen, welche dort hergestellt wurden, sind zu Typen geworden, nach welchen die Wagenfabriken der ganzen Welt arbeiten.

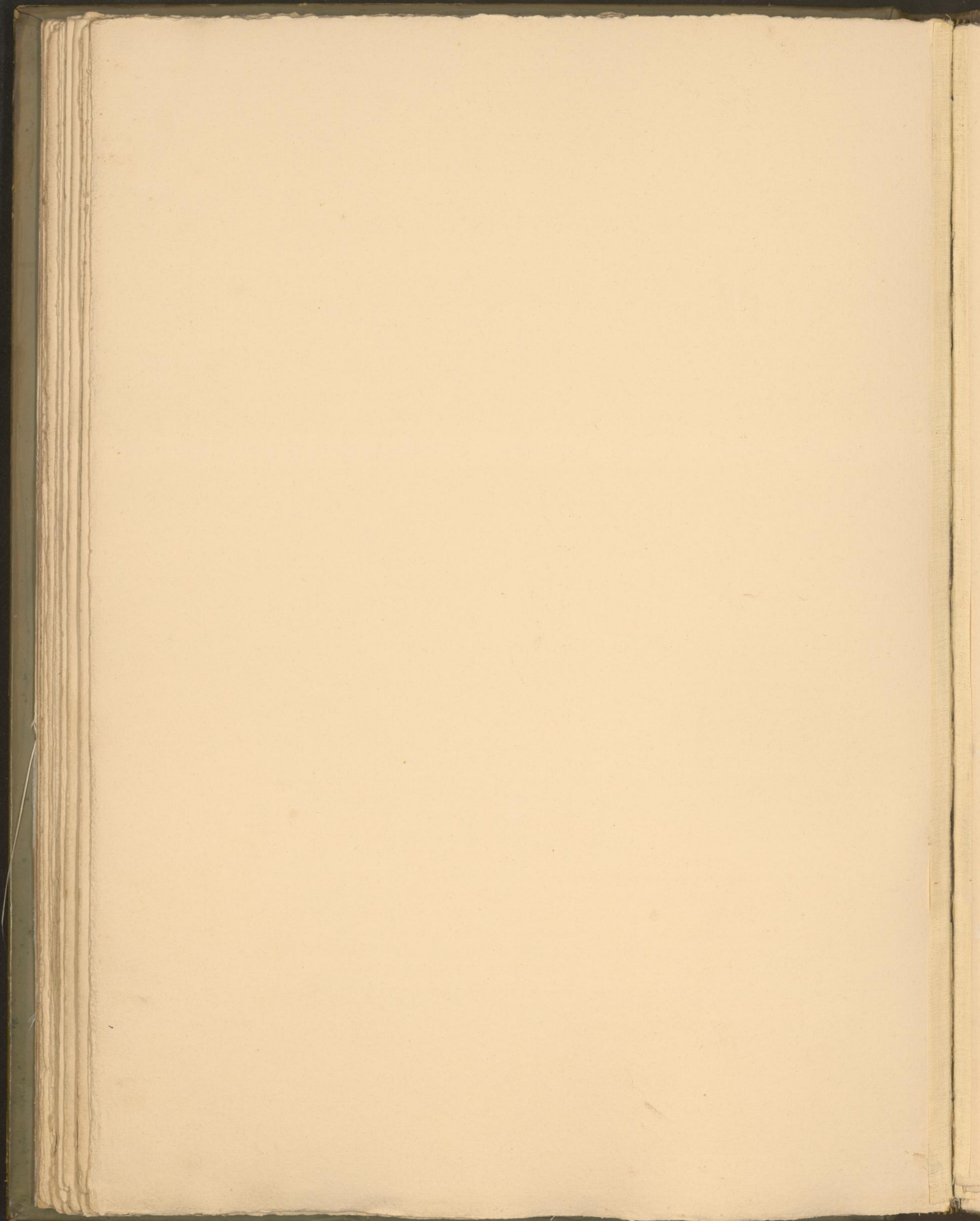
Daß dem aber so ist, ist unserem hochverehrten Jubilar Herrn Carl A. Schember zu danken, der, vorsichtig in der Wahl der Personen, die er in dem technischen Bureau seines Hauses anstellt oder zur Ausbildung in demselben zuläßt, unablässig dafür sorgt, daß Gelegenheit zur Bethätigung der Kenntnisse jedes Einzelnen geboten sei, und daß das harmonische Zusammenwirken Aller nicht gestört werde.

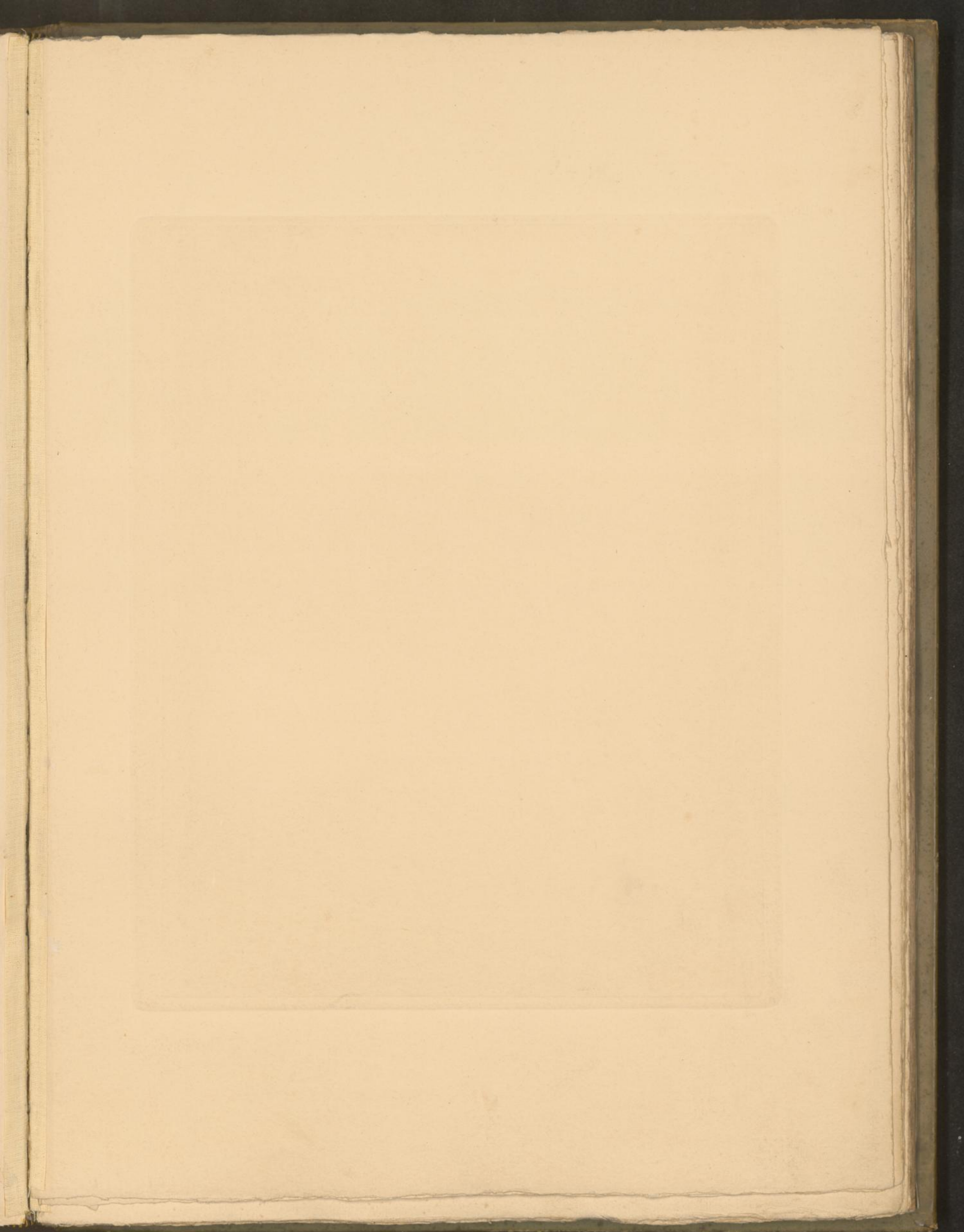
Es ist dies eine Sorge, die ihn im gleichen Maße auch bei der Aufnahme von Arbeitern leitet, und der nicht zuletzt, die großen fachlichen Erfolge der Firma zuzuschreiben sind. — Allerdings trägt zu den letzteren sehr viel auch die Art und Weise bei, in der Herr Carl A. Schember sein Personale hält und sein integerer Charakter, der ihm jedermann zum Freunde macht. Seine beispiellose Sachkenntnis, seine persönliche, Allem überlegene Tüchtigkeit in jedem Zweige des ausgedehnten und complicirten Betriebes, seine Ausdauer bei der Lösung schwieriger Aufgaben und die nie versagende Sicherheit seines Urtheils in zweifelhaften Fällen, haben ihm unter der Arbeiterschaft des Werkes eine Autorität verschafft, wie sie so wahr und so echt in Arbeiter-Kreisen heute nur noch selten jemand genießt.

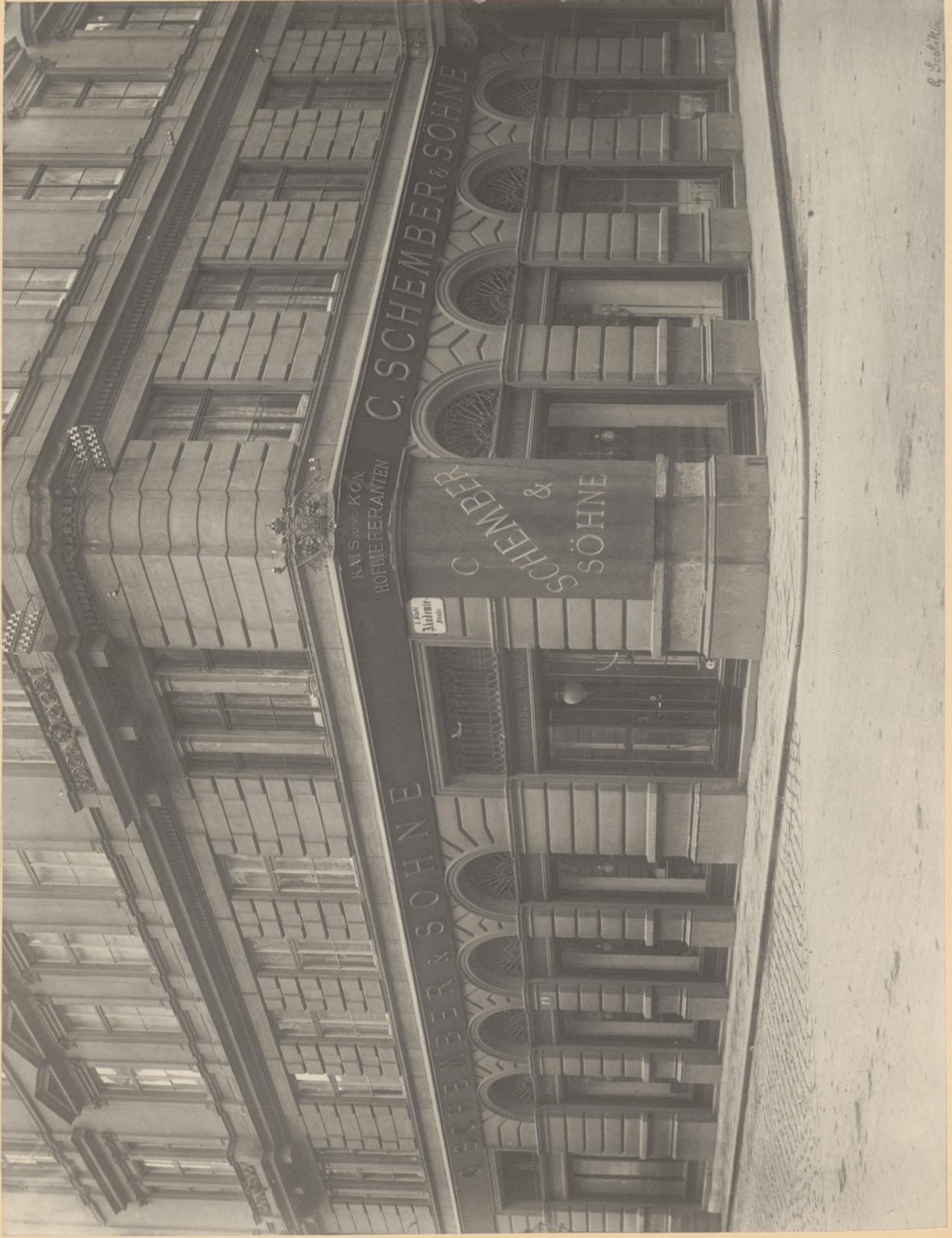
Aber nicht nur dieser Autorität — auch der Verehrung und Anhänglichkeit seiner Arbeiter darf er sich rühmen und erfreut er sich. — Illustriert wird dies durch die Thatfache, daß einige Arbeiter vierzig Jahre und darüber ununterbrochen im Hause thätig sind, daß viele von dem Personale die Medaille des niederösterreichischen Gewerbevereines für mehr als zwanzigjährige ununterbrochene treue Dienstleistung in der Fabrik der Firma erhielten und daß diejenigen, welche zwischen zehn und zwanzig Jahren im Betriebe angestellt sind, nach Dutzenden zählen.

Ernst und streng, wo es sich um Sachen des Betriebes handelt, ist Herr Carl A. Schember gegenüber seinen Arbeitern stets ein wohlmeinender, hilfsbereiter Freund und Berather, wenn irgend einer von ihnen ein persönliches Anliegen hat. — Sein humaner Sinn, seine Freude an still geübten Wohlthaten, die einen hervorragenden Charakterzug im Leben unseres verehrten Jubilars bilden, haben ihm die allgemeine Verehrung gesichert, die seitens seiner Mitbürger dadurch zum Ausdruck kam, daß ihn diese zum ersten Gemeinderathe der Ortsgemeinde Aßgersdorf, zum Ehrenmitgliede der freiwilligen Feuerwehr, des Männergesangs-Vereines und anderer Vereinigungen wählten.

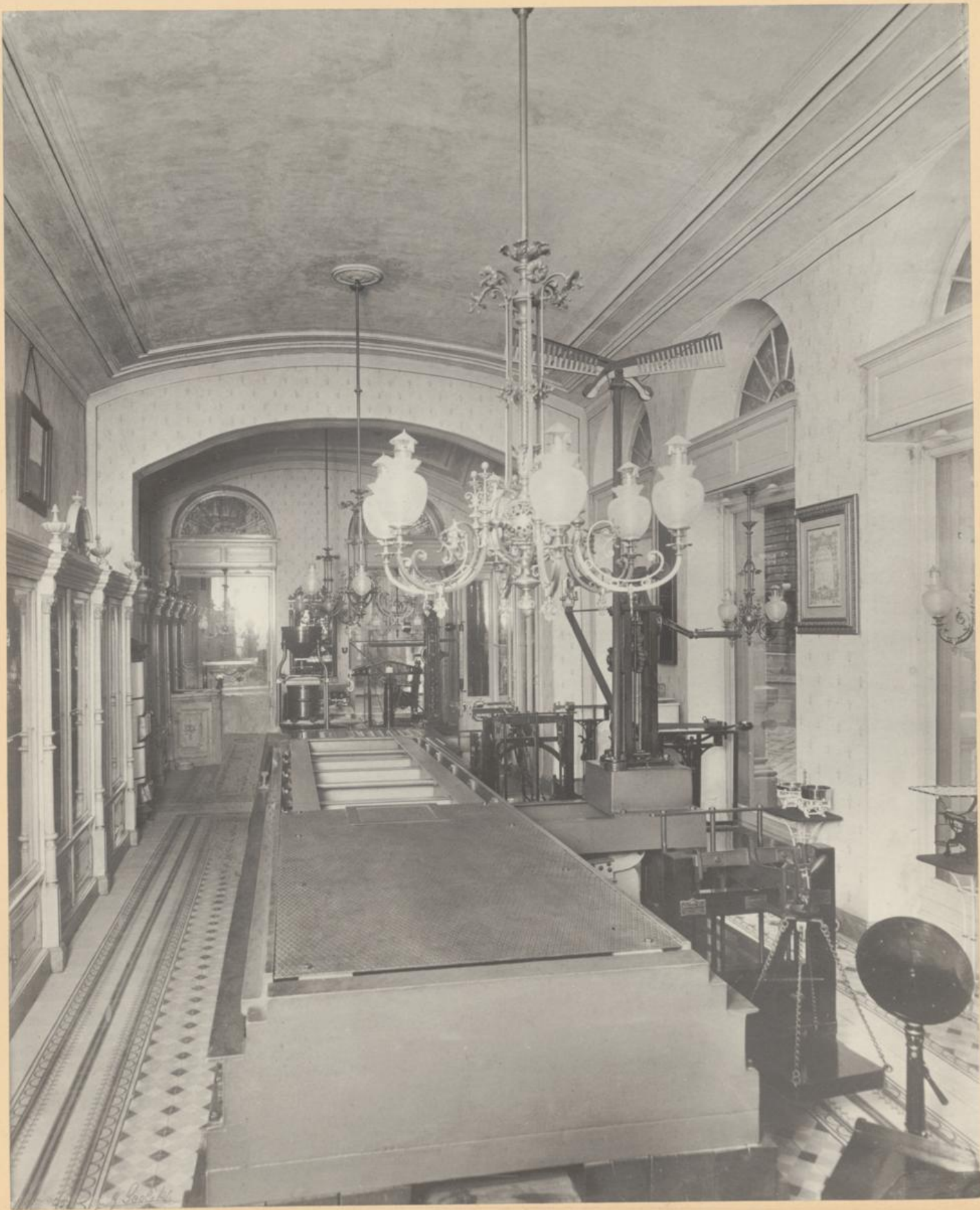
Als Lehrer in den Industriezweigen, welche in der Fabrik zur Geltung kommen, genießt Herr Carl A. Schember einen Ruf, und mancher Vater, mancher Vormund dankt es ihm, daß aus dem Jüngling, den er ihm anvertraute, ein tüchtiger Mann und ein geschulter Arbeiter wurde.





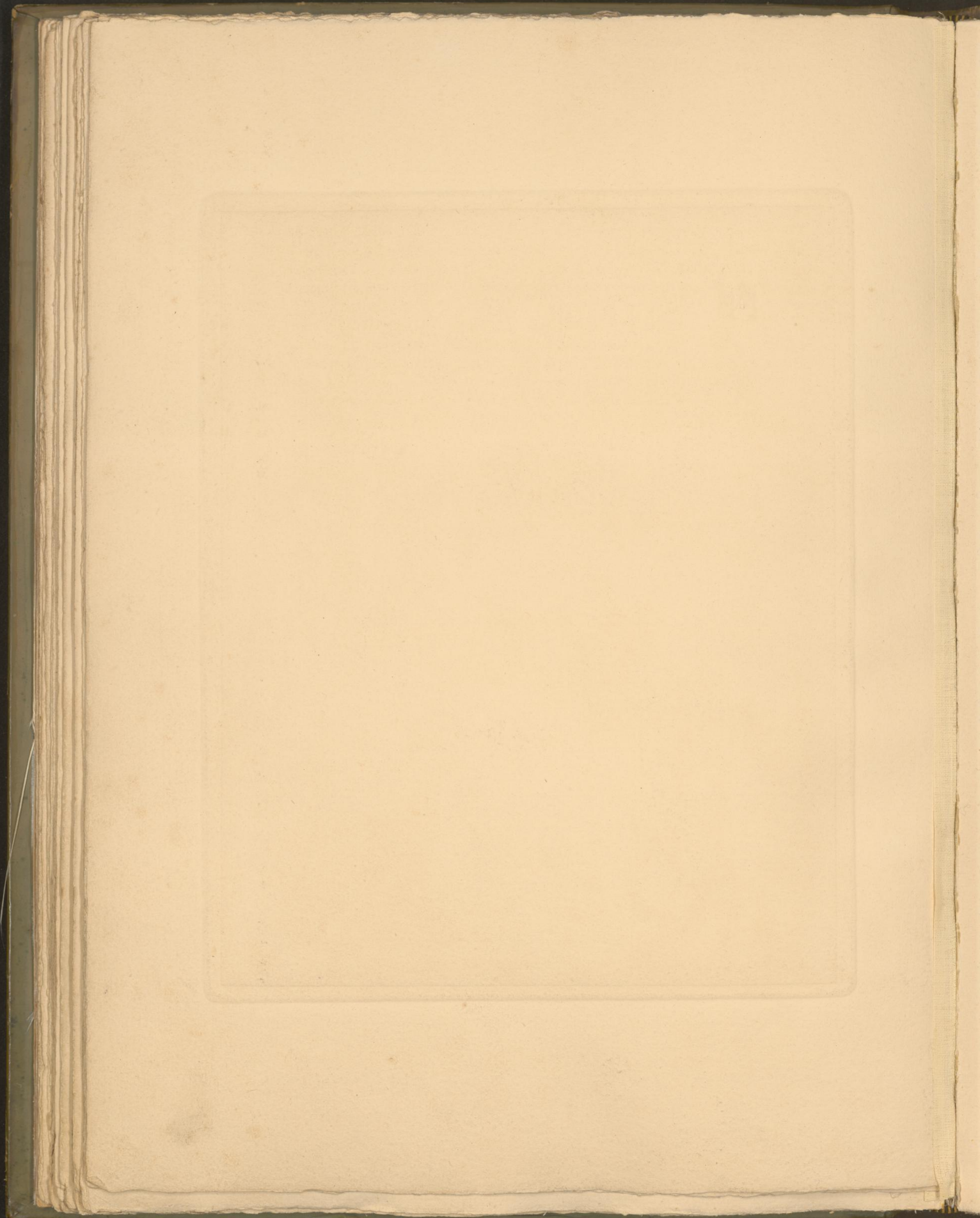


of S. Sch. No.





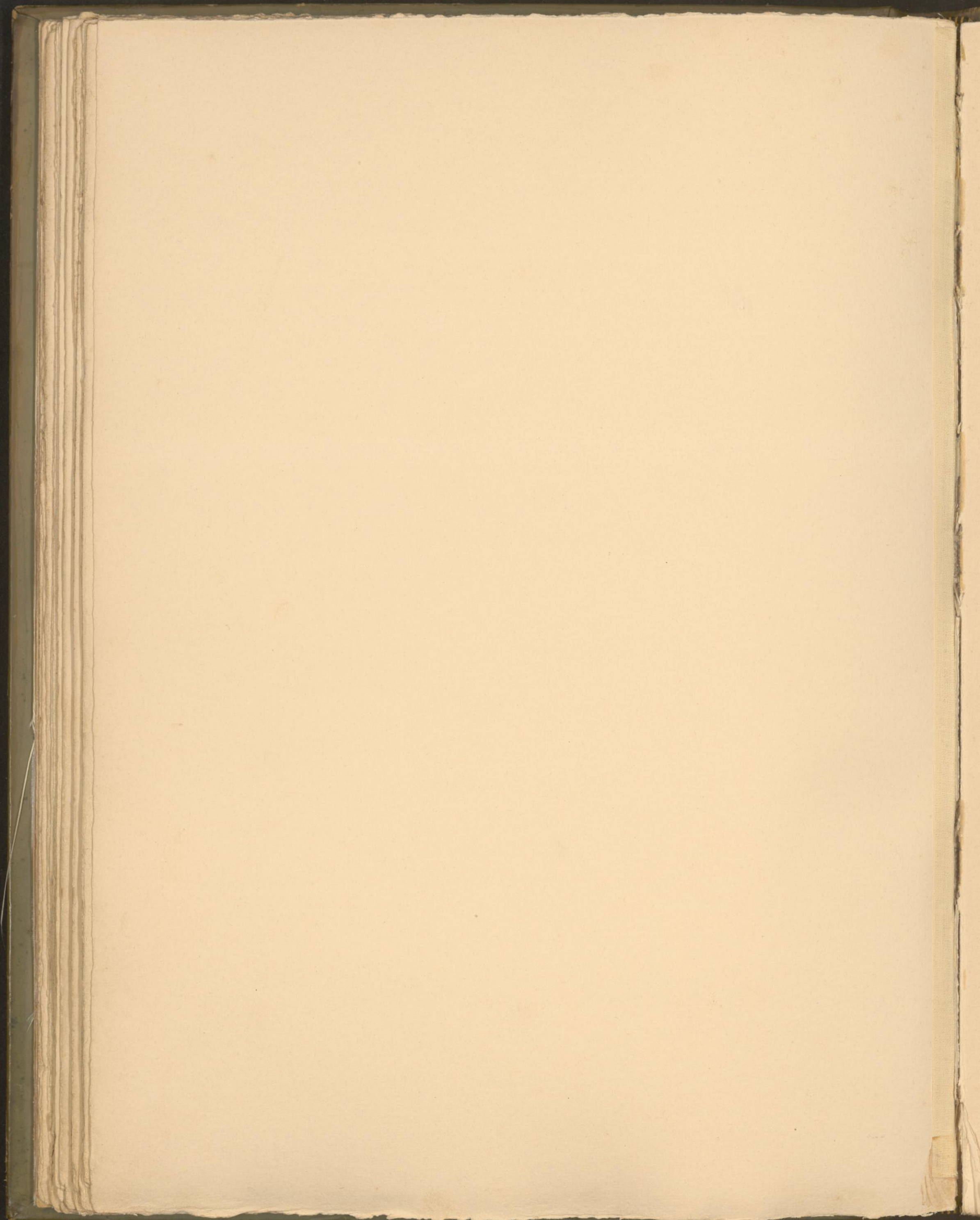




Seinen Beamten aber ist und bleibt Herr Karl August Schember ein leuchtendes Vorbild aller jener Tugenden, die der Kaufmann, der Techniker, Fabrikant und Gewerbsmann haben soll, dem sie nachstreben, für sie ist er das Prototyp getreuer und unermüdlcher Pflchterfüllung, das sie nachzuahmen sich bemühen und ein Mensch, den sie der höchsten Wertschätzung aller würdig halten und dem sie zu seinem Jubiläum in innigster Verehrung den Wunsch entgegenbringen:

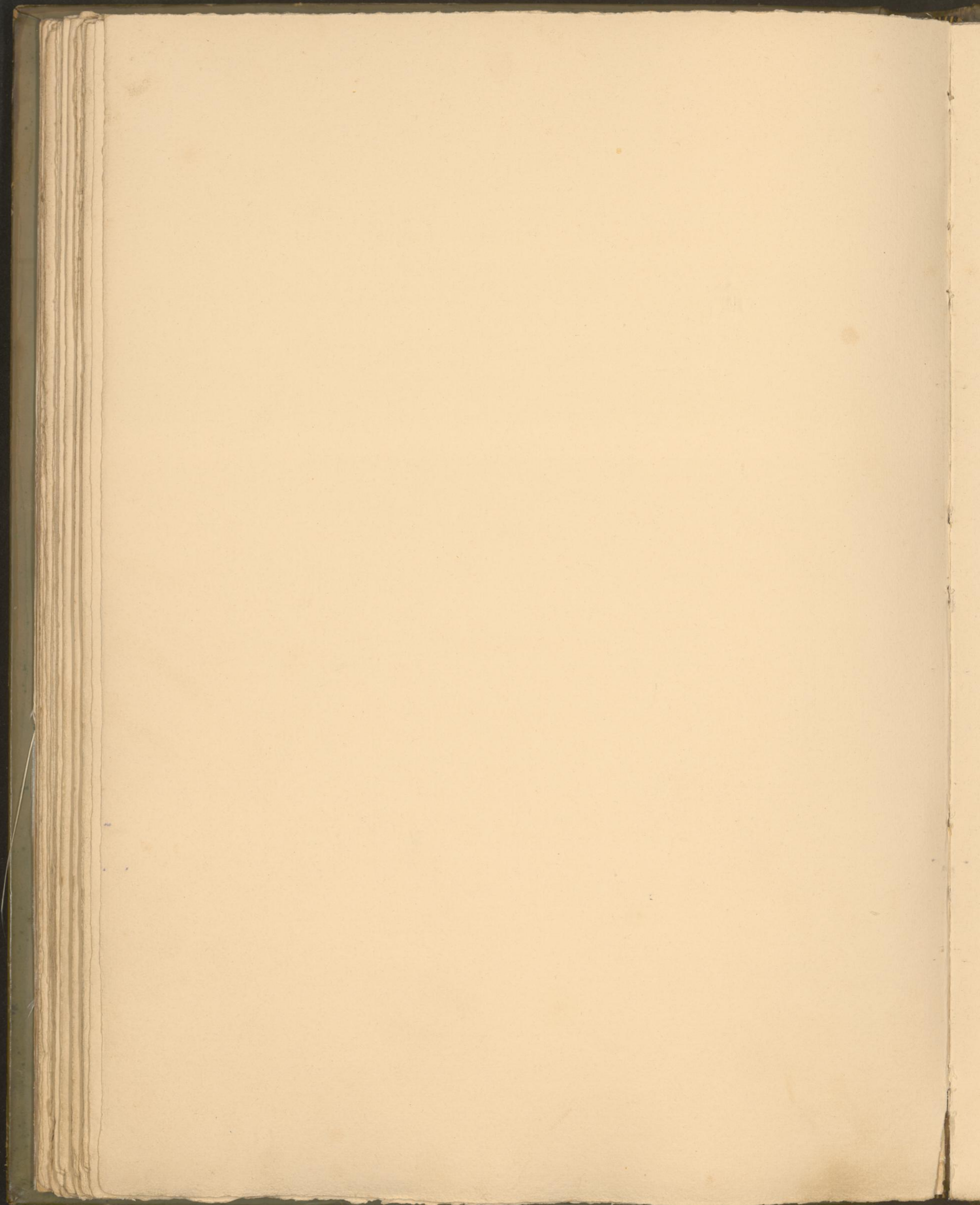
„Ein gütiges Geschick möge ihn — wie er es verdient — vor allem Unheil bewahren, möge ihn lange, lange in ungebrochener Kraft und Geistesfrische bewahren und ihn — sollte es auch an niedrigen Anfeindungen nicht fehlen — ungebeugten Hauptes und unverdroffenen Sinnes an der obersten Spitze seiner Unternehmungen stehen lassen — diesen zum Frommen, seiner verehrten Familie zur Freude, und sich und seinen Beamten zur höchsten Genugthuung.“





Statistischer Theil.





Chronologie des Hauses Schember.

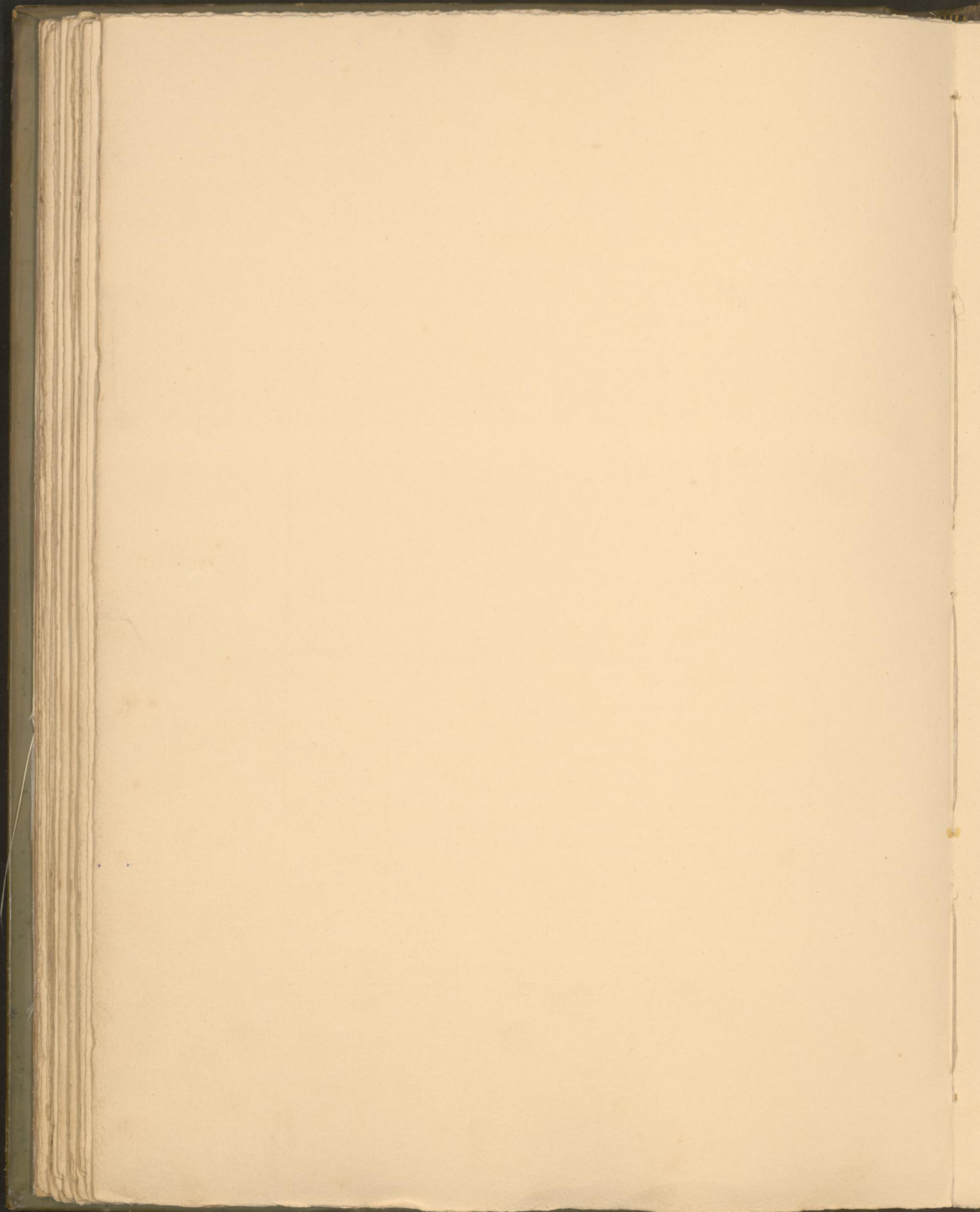
- 1852 Gründung der Firma durch Herrn Konrad Schember in der Jägerzeile Nr. 38.
 1864 Eintragung der Firma „Konrad Schember“ in das Handelsregister.
 1868 Auszeichnung des Herrn Konrad Schember mit dem goldenen Verdienstkreuz mit der Krone.
 1872 Eintritt der Söhne Karl August und Ludwig Schember als Theilhaber in die Firma.
 1872 Eintragung der Firma „L. Schember & Söhne“ in das Handelsregister.
 1874 Eintritt des Sohnes Albert Schember als Theilhaber in die Firma zur Leitung der Filiale in Budapest.
 1874 Eintritt des Herrn Julius Neuberg zur Substitution des Herrn Ludwig Schember.
 1877 25jähriges Geschäfts-Jubiläum.
 1885 Austritt des Herrn Konrad Schember aus der Firma.
 1886 Sterbefahr des Herrn Ludwig Schember.
 1887 Verleihung des Titels „k. u. k. Hoflieferanten“.
 1890 Auszeichnung des Herrn Konrad Schember mit dem Ritterkreuze des Franz Joseph-Ordens.
 1890 Verleihung des Titels „königl. serbische Hoflieferanten“.
 1891 Sterbefahr des Herrn Konrad Schember.
 1899 Auszeichnung des Herrn Albert Schember durch Ernennung zum Commandeur des persischen Sonnen- und Löwen-Ordens.
 1900 Eintritt des Herrn Julius Neuberg als Theilhaber in die Firma.
 1901 Ernennung des Herrn Julius Neuberg zum k. k. Commercialrath.
 1902 50jähriges Geschäfts-Jubiläum.
 1902 Feier der 50jährigen Mitarbeiterschaft des Herrn Karl A. Schember.

Bemerkenswertes.

Name des Firma-Chef	Geburtsdaten	In der Firma thätig seit	Wiener Bürger seit	Anmerkung
Herr Konrad Schember	24./9. 1811 Hellen-Lassel	der Gründung	21./2. 1866	gestorb. 30./1. 1891
„ Karl A. Schember	26./7. 1838 in Wien	der Gründung	26./2. 1891	
„ Ludwig Schember	31./8. 1859 in Wien	1872		gestorb. 12./5. 1886
„ Albert Schember .	2./1. 1845 in Wien	1874	12./2. 1891	
„ Julius Neuberg .	28./5. 1853 in Neudorf	1874	15./1. 1891	

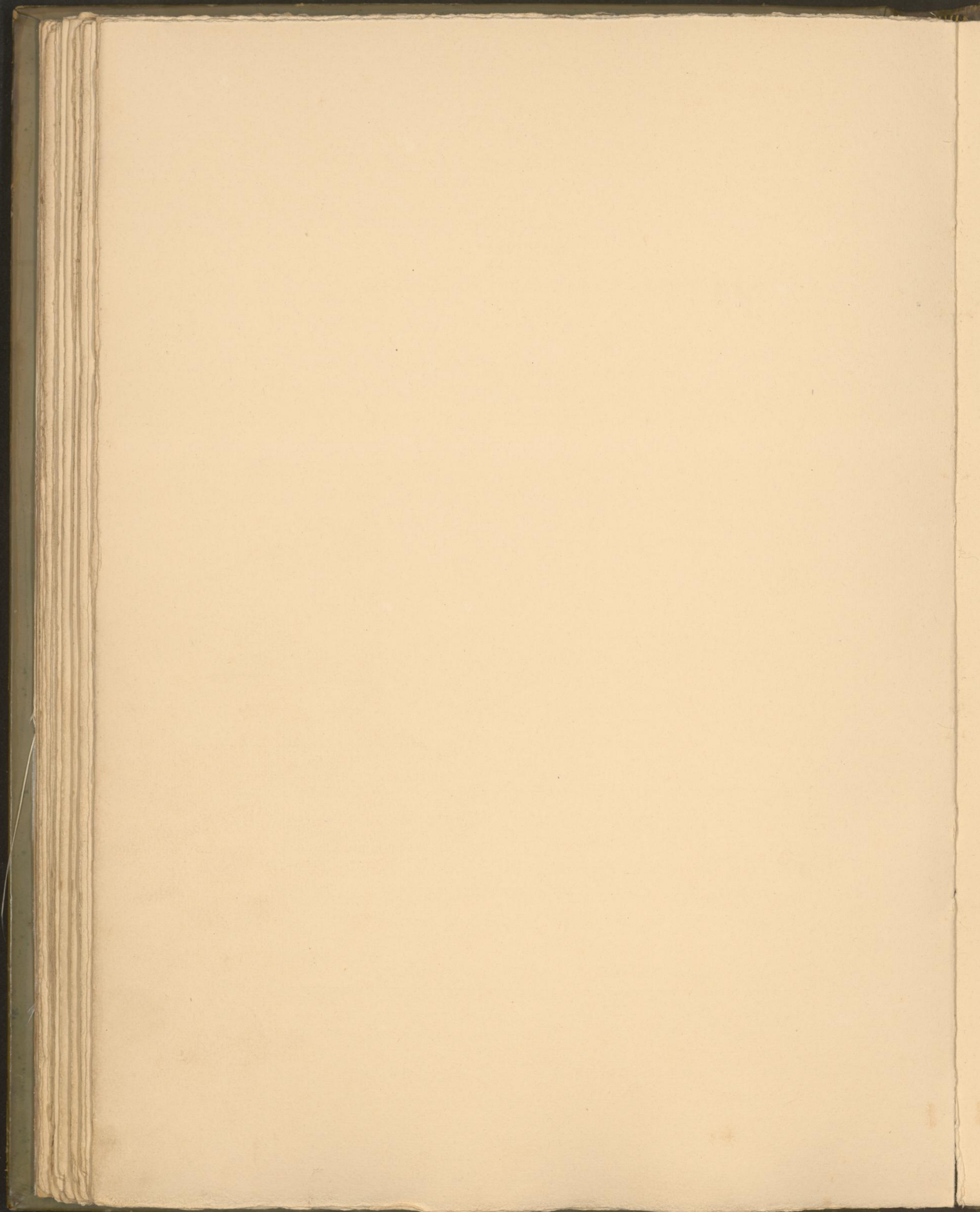
- 1852 Lieferung der ersten Wägel an einen Feilhauermeister in Bimmering (Firma besteht nicht mehr).
 1853 Lieferung der ersten Waggonwage an die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Standort Wien).
 1862 Lieferung der ersten Locomotiwage an die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Standort Floridsdorf).
 1872 Lieferung der tausendsten Wägel (aus der Fabrik: III. unter den Weichgärbern Nr. 8—10).

1. Annonce im Jahre 1857 erschienen im Handels- und Gewerbe-Adressenbuch und allgemeinen Wohnungs-Anzeiger der Stadt Wien (von B. J. Gottfried, XIV. Jahrgang, 1857):
 „Konrad Schember, Jägerzeile 38, Brückenwagen-Fabrikant (alle Gattungen Brückenwagen, sowohl große im Verhältnisse von 1—100, als auch transportable kleine von 1—10), auch Maschinenfabrikant.“



Ausstellungen.

Jahr	Ort	Auszeichnung	Jahr	Ort	Auszeichnung
1862	London	Preismedaille	1878	Paris	bronzene und silberne Medaille
1863	Hamburg	Preismedaille	1878	Wittingau	Preismedaille
1863	Linz	große silberne Medaille	1879	Dees	silberne Medaille
1863	St. Pölten	Ehren-Diplom	1879	Stuhlweissenburg	goldene Medaille
1863	Wien	große silberne Medaille	1879	Teplitz	Jurore
1864	Agram	silberne Medaille	1880	Tetschen	goldene Medaille
1864	Krems	silberne Medaille	1882	Triest	Jurore
1866	Wien	große silberne Medaille	1885	Amsterdam	hors concurs
1867	Paris	2 große silberne Medaillen	1885	Budapest	Jurore
1873	Wien	Fortschritts-Medaille	1888	Wien	Ehren-Diplom
1874	Apatin	goldene Medaille	1890	Graz	Ehren-Diplom
1874	Raab	silberne Medaille	1890	Wien	2 Ehren-Diplome
1874	St. Pölten	silberner Staatspreis	1891	Agram	Ehren-Diplom
1874	Warschau	Ehrendiplom	1891	Prad	Jurore
1875	Amstetten	silberne Medaille	1892	Wien	hors concurs
1875	Neusatz	goldene Medaille	1894	Lemberg	Ehren-Diplom
1875	Stanislau	silberner Staatspreis	1895	Teplitz	Ehren-Diplom
1876	Bygedin	Preismedaille	1896	Ob.-Hollabrunn	Ehren-Diplom und goldene Medaille
1877	Leitmeritz	silberner Staatspreis	1897	Mittelbach	Ehren-Diplom und silberner Staatspreis
1877	Prag	silberner Staatspreis	1898	Wien	Ehren-Diplom
1877	Wien	goldene Medaille	1900	Horn	goldene Medaille
1877	Wr.-Neustadt	große silberne Medaille	1901	Wr.-Neustadt	hors concurs
1878	Bistritz	Preismedaille			

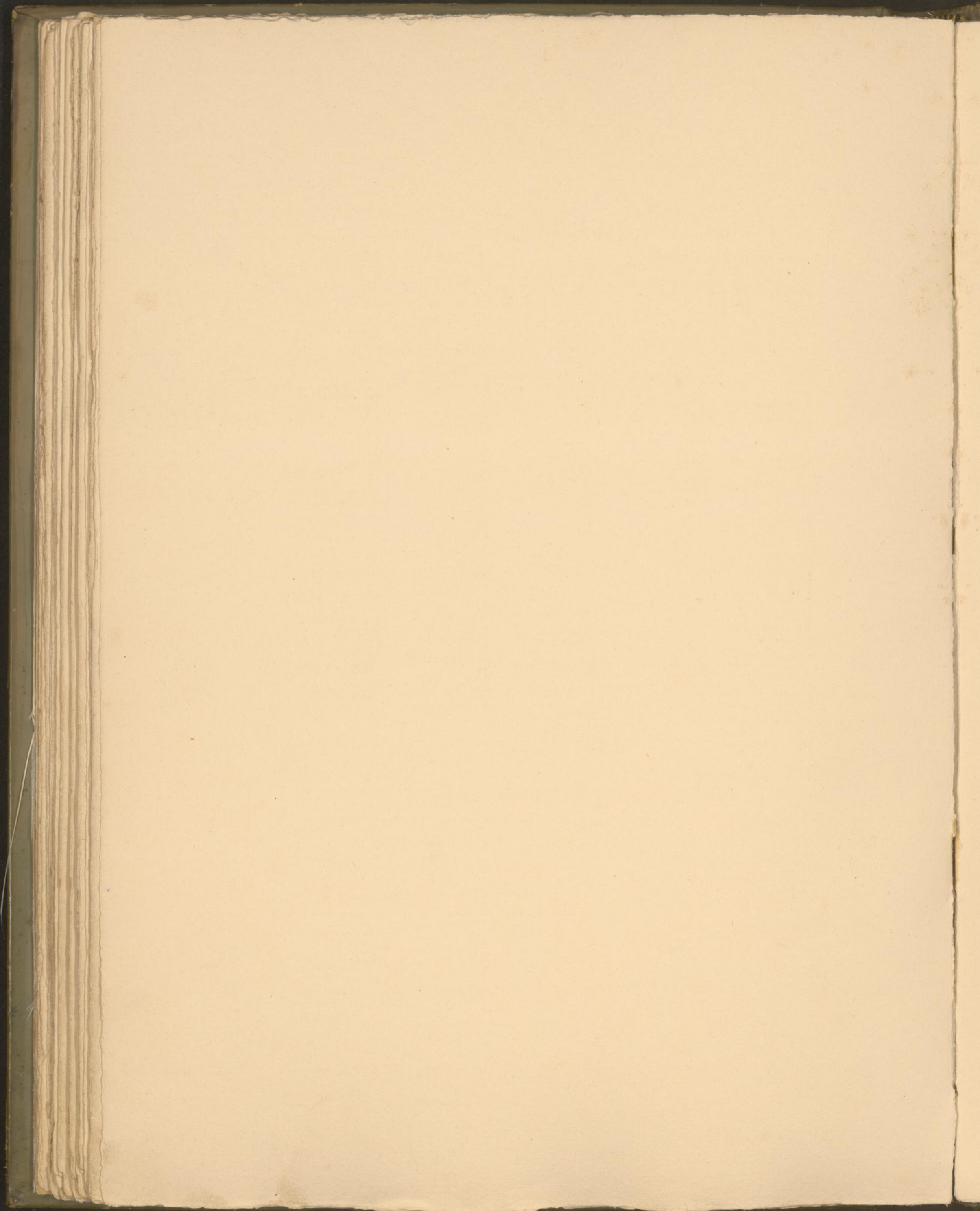


Standorte

Der Waggonwagen für Bahnanstalten vom Jahre 1883 an.

a) K. k. Staatsbahnen.

Adamsfreiheit	Glima-Flawarya	Lees-Weides	Prag	Straja
Althofen-Treibach	Gmunden	Lemberg (3)	Prem-Isaag	Strebichowitz
Arnoldstein	Gmünd	Lenfelditz	Przemysl	Stryj
Aschach	Göpfritz	Lenzfeld	Przeworsk	Stryzow
Ashling	Goldenstein	Linz (2)	Pürbach-Schrems	Stupno-Dras
Barzdorf	Gorlice	Lochowitz	Radautz	Tachau
Baszyna	Gottschee	Lorenzen	Radmer	Labor
Battelau	Graz	Lubiéne	Radnitz	Lamsweg
Bednarow	Gretensfeld	Luphow (2)	Rahonitz	Larnopol
Belzer	Grobming	Mährisch-Neustadt	Rawa-ruska	Latarow
Beneschau	Grodek	Mahow	Rajice	Laxenbach
Beschin	Gros-Weisking	Mandling	Reichraming	Telks
Bierbaum	Gros-Weikersdorf	Mauer-Wehling	Reinitz	Tepl
Bischhofshofen	Großlup	Mautern	Repora (2)	Teplitz
Blindenmarkt	Guttenstein	Mauthausen	Ričan	Teplitz-Waldthor
Bobru	Haag	Medyha	Ried	Terebes
Bodenbach	Hainfeld	Midjelbeuern	Riedau	Timmelham
Bogoniszewice	Hallein	Mies-Fladrau	Rosenthal	Tlumacz
Boleschow	Hannsdorf	Milowka	Rudolfswerth	Treffen
Borgo	Hartberg	Mitterndorf	Ruß.-Moldawitz	Treibach
Borki	Hausbrunn	Mohré	Rydzow	Trieben
Boryslaw (2)	Herrendorf	Moldau	Saar	Triest
Bregenz	Hliboha	Monasterzyska	Saaz	Triest-St. Andrä
Breitenbüding	Hochpeltz	Młazana dolna	Sabba	Troppau
Brody	Hörching	Mühlhausen	Sadowa	Tysmienica
Brüx	Hohenberg	Munderfing	Salnau	Uzmyark
Budweis (2)	Hofleithen	Mura	Sombor	Ustrzyki
Buje	Horazdowitz	Nadbrzyzice	Sandhübel	Villach (2)
Chejnow	Hüttau	Nadworna	Sanok	Vöcklamarkt
Cerčan-Pišeky	Hglau	Nepolskouz	Saybusch (2)	Waidhofen a. G. (2)
Chlumec-Pilár	Hlawka	Neudau	Sedziszow	Wald
Chmielaw	Hunsbrunn	Neuern	Serbersdorf	Wama
Chodorow	Hschl	Neugedein	Serdorf	Weidenau
Chyrow	Hannitz	Neuhammer	Sigmundsherberg	Weichenbach
Cernowitz	Haslany	Neuhaus (2)	Skafelra	Weichenbach St. Gallen
Cuder	Hasló	Neu-Lophow	Skolz	(2)
Debica	Hauernig	Neumarkt	Skolyszyn	Wien (Hauptpostamt)
Delatin	Hedlitz	Neu-Sander (2)	Skrachowitz	Wien (Westbahnhof)
Dobrosin	Hallwang	Niklasdorf	Smichow	Wien (Quaibahnhof)
Dolnia	Halditz	Nowosieliska	Sniatyn	Wien (K. Stadtbahn)
Domschal	Halina-Weilka	Nusle-Brzovic	Söll-Leukenthal	Witten
Dornbirn	Katharinenbad	Nusdorf	Söll	Winterberg
Dragosza	Kauth	Oberleutensdorf	Sopow	Wiznic
Drohobitsch	Kernhof	Obernitz	Sudenthal	Wöllersdorf
Dusnik	Klein-Blödnitz	Obelacn	Suczawa	Wörtschach
Dux-Liptitz	Klein-Mohrau	Oljanica	Syrzer	Wodnan-Ličenič
Eben	Klobuk	Ortenegg	Schörding	Wolfsberg
Ebensee	Knittelfeld (3)	Ohg (2)	Schlading	Wollin
Eberschwang	Koléc	Ohlegg-Riefenberg	Schlan	Wollschau
Eferding	Kolinec	Ottymia	Schneegattern	Wottitz
Egydi	Kolomea	Pallinwasa	Schüttenhofen	Wubitz
Eisenerz	Krainburg	Pilgram	Schwaneck	Zaborz
Erdweis	Krakau (2)	Pilek	Schwarzbach	Zaborzany
Feldkirch	Krasne	Platz	St. Andrä	Zeltweg
Feldkirchen	Krechowitz	Podatek	St. Michael	Ziersdorf
Fieberbrunn	Krosno	Podersam	St. Pölten	Zlochow
Frankenmarkt	Krumau	Podnart	St. Ruprecht	Zlonitz
Frassin	Krummhuberbaum	Podwolezyzka	St. Valentin	Zolkiew (2)
Freiland	Kuttenplan	Podwoyohil	St. Veit a. G.	Zwischenbrücken
Freiwaldau	Lambach	Pöchlarn (2)	Stanislaw	Zydarow
Freudenthal	Lancut	Postelberg	Starzawa	
Friedberg	Lannsdorf	Postschach	Steg	
Friefach	Lann	Prachatitz	Stein (Krain)	
Greisdorf	Laworjane	Prägarten	Strahburg	Standort
				unbekannt (53)

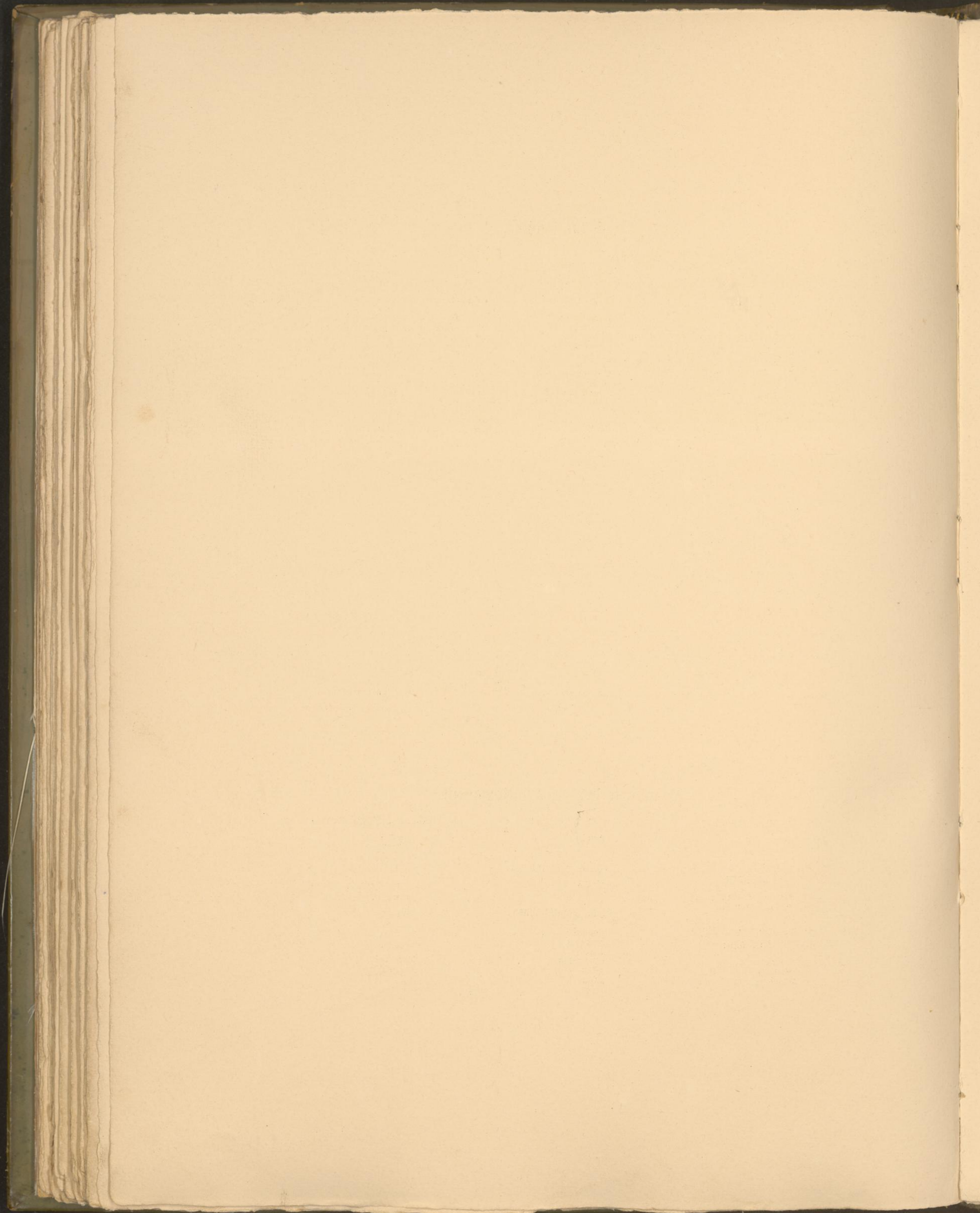


b) Privatbahnen.

<p>Aussig-Teplitzer B. Auperschin Böhmisch-Leipa Lobositz Setenitz Teplitz Allersdorf Standort unbekannt (5)</p> <p>Böhm. Nord-B. Böhmisch-Leipa (2) Lettschen Wlarnsdorf</p> <p>Bosn.-herz. St.-B. Bosnisch-Brod Jldize Kohlengrube Konjica Sarajevo Zavidovice</p> <p>Bozen-Meraner-B. Lana-Burgstall</p> <p>Bregenzer Wald-B. Standort unbekannt (3)</p> <p>Bulchthradler-B. Annathal-Rothau Karlsbad Aladno (2) Weipert Standort unbekannt (1)</p> <p>Eisenbahn Wien-Alpang. Scheiblingskirchen</p> <p>Kremsthal-Bahn. Bad Hall</p>	<p>Militär-Bahn Banjaluka-Doberlin. Standort unbekannt (1) Mori-Arco-Riva-B. Mori Riva</p> <p>Mühlkreis-Bahn. Neufelden Urfahr</p> <p>Nordbahn. Bedihošť Bielitz Bifenitz Bistritz Brünn Chropin Lhybi Bürnkrot Bjeditz Ernsdorf Floridsdorf Friedeh-Miltek Frankstadt Göding Gollefschau Hnojnik Hollefschau Hrunhau Hullein Kaltwarya Kenti Kojetein Krahau Krasna Kremstier Kryszowice Libiai Lundenburg Mährisch-Strau (7) Muhalkowitz Napagedl Nefamieslitz</p>	<p>Oderberg (3) Blmütz Bswicrim Podgarce-Bonarka Pogorz Polnisch-Strau Prerau Schönbrunn Shotlschau Syzakowa Tetschen Troppau Trzebuna Ungarisch-Gradisch (2) Wladowice Wien (4) Wrbatek</p> <p>Nord-West-B. u. Südd. B.-B. Böhmisch-Skalitz Heralitz Laube Leitmeritz Podbrad Shuttsch Tetschen Turnau Wien Standort unbekannt (1)</p> <p>Pinzgauer Local-B. Standort unbekannt (1)</p> <p>Rchbg.-Gbl. L.-B. Jofesthal Standort unbekannt (1)</p> <p>Salzburger Eisenb. u. Tramway-Ges. Standort unbekannt (2)</p>	<p>Salzammergut-B. St. Gilgen Wolfgang Zinkenbach Standort unbekannt (4)</p> <p>Kgl. serb. St.-B. Luprija Standort unbekannt (5)</p> <p>Südbahn. Ala Baden Bozen Bruck a. M. Eppau-Girlau Framdorf Görz Graz Hall Innsbruck Kaltern Langenwang Leoben Marburg Mayleinsdorf (Wien) Mitterndorf Mureck Ober-Eggendorf Radkersburg Rofenthal Sirač Spital a. B. Stuhlweihenburg Trient Triest Villach Wörgl Standort unbekannt (8)</p> <p>St.-Eisenbahn-Ges. Adamsthal Boshowitz Bruck a. L.</p>	<p>Brünn Brünlitz Brüßlau Gaya Hainburg Lettowitz Leva Liebau Namiest Prag Prohmitz Raudnitz Schimitz Schönpriesen Segen Gottes Skalitz-Boshowitz Studenetz Treibitz Triebsitz Warapals Wellely Wien (2) Zwittau Standort unbekannt (5)</p> <p>Staud.-Strambg.-Local-Bahn. Standort unbekannt (2)</p> <p>Steyrthal-B. Bad Hall Steyr Standort unbekannt (4)</p> <p>Kgl. ung. St.-B. Grad Groß-Petersdorf Oberwarth Pinalfeld Rachwitz</p> <p>Diverse Localb. Standorte unbekannt (18)</p>
---	--	---	---	---

Standorte der Locomotiwagen.

<p>Böhm. Nordbahn: Böhm. Leipa</p> <p>K. k. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Floridsdorf (2) Mähr. Strau</p> <p>K. k. priv. West-Nordwestbahn: Jedlesee Rimburg Rumburg</p>	<p>F. Ringhoffer: Smichow</p> <p>Aussische Staatsbahn: Odeffa</p> <p>K. k. Staatsbahnen: Budweis Innsbruck Linz Neu-Bander Ruste Prag</p>	<p>Kgl. ung. Staatsbahnen: Budapest (2) Kaufenburg S. P. Ujhely Stuhlweihenburg</p> <p>K. k. priv. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft: Wien</p> <p>K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft: Marburg Mürzschlag Wien</p>
---	--	--



Standorte

der

Gemeinde-Brückenwagen in Niederösterreich vom Jahre 1889 an:

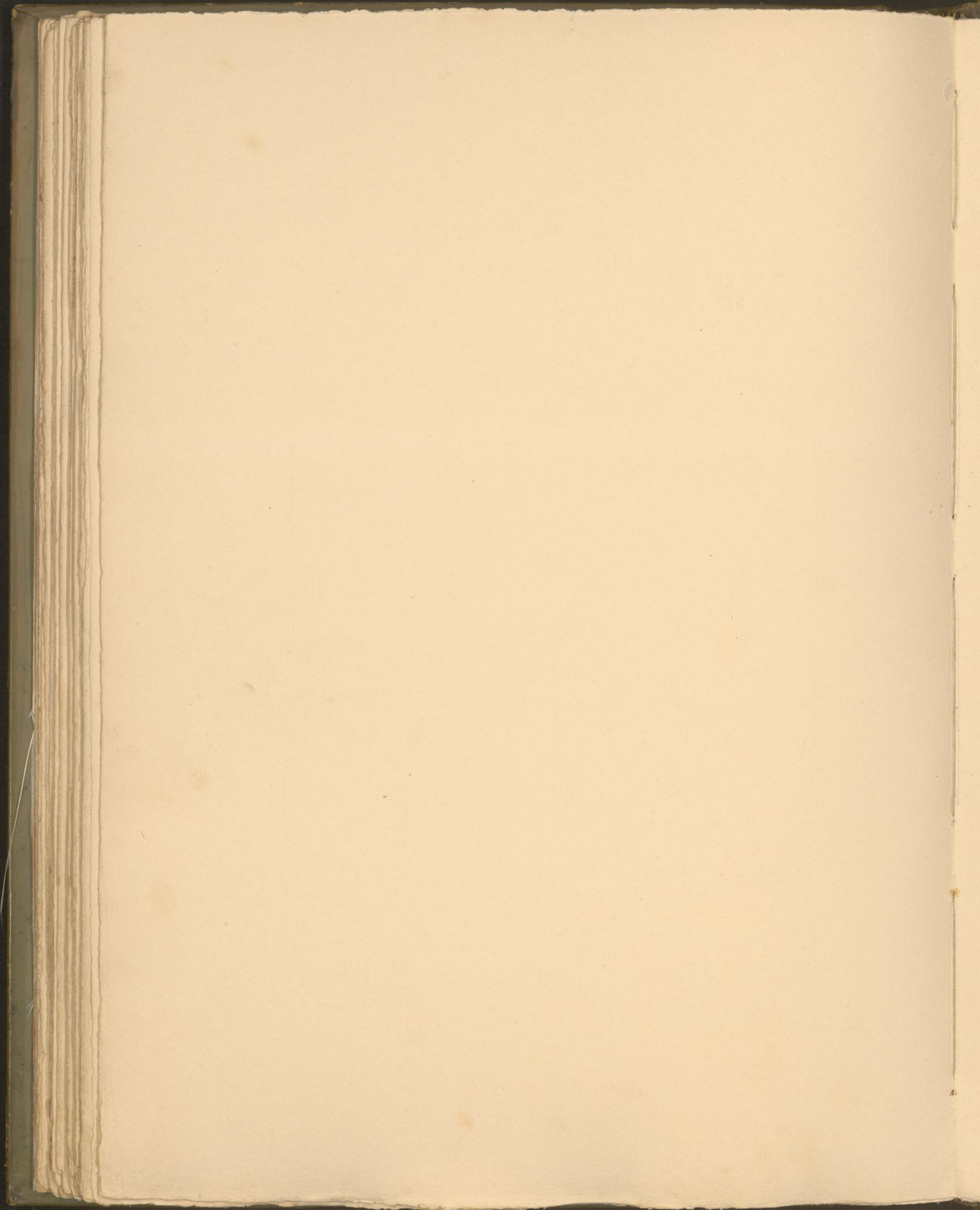
Allentsteig Altmarkt a. G. Altlengbach Amstetten Aspang Alperhofen Auersthal Baden b. Wien Bernhartsthal Blindenmarkt Böheimkirchen Breitenfurth Deutsch-Wagram Donauefeld Edlitz Engelstein Ferlach Floridsdorf Gaaden Gars	Gmünd Grimmenstein Groß-Grung Groß-Jedlersdorf Hainburg a. D. Hainfeld Himberg Hof a. L. Herzogenburg Höllenstein Inzersdorf a. W. Kierling-Gugging Kirchberg a. W. Klosterneuburg Korneuburg Leopoldsdorf Litzing Litzchau Loosdorf Manh	Mannersdorf a. L. Marbach a. D. Marchegg Maur-Dehling Melk Mödling Neunkirchen Nödling Oberhollabrunn Oberweiden Oed Payerbach Penzkirchen Pöchlarn Pottenbrunn Pulkau Raasdorf Raasdorf Reichenau Retz	Sieghartskirchen Schreiblingkirchen Schlatten b. W. N. Schottwien Schrems Schwadorf Schwertat St. Leonhard <i>a. f. anst</i> St. Martin St. Pölten St. Veit a. G. St. Veit a. T. Stein a. D. Steinakirchen Stoderau Tattendorf Traismauer Trumau Tulln Türnitz	Inter-Waltersdorf Vitis Vöslau Waidendorf Waidhofen a. Th. Waidhofen a. G. Weikendorf Weikersdorf Weinzierl Weitra Wien Wieselburg Wieselmath Wilhelmsburg Wr.-Neustadt Ybbs a. D. Ybbsitz Ziersdorf Zistersdorf Zwettl
---	--	--	---	--

Standorte

der

Gemeinde-Brückenwagen in den übrigen österr. u. ungar. Kronländern vom Jahre 1889 an:

Böhmen: Alch Aullig Bilin Eger Neubitz Nieder-Georgenthal Prachatic Reichenberg Teplitz-Schönau Theresienstadt Turnau	Billach Wolfsberg Küstenland: Aquileja Monfalcone Campotongo Fiumicello Pola Ronchi Ruda Salsano Trieste	Ekerding Gallen Grieskirchen Haag a. H. Lambach Leonfelden Linz Losensteinitzen Mondsee Neubau-Hörtsching Offenhausen Pram Pucking b. L. Schwertberg Spital a. P. Steyr Suben Ternberg Thalgau Wimsbath	Ruffee Tulln Deutschlandsberg Etmühl b. C. Graj Groß-Lobming Haag Herberstein Hohenmauthen Hüttenberg Judenburg Kindberg Knittelfeld Krieglach Langenwang Leibnitz Leoben Litz Mährenberg Marein i. M. Marburg Märzhofen Märzschlag Neuberg Oberwölz Pettau Pölla Radstadt Rottenmann St. Gallen	St. Lambrecht St. Michael b. L. Schlading Spital a. B. Stadt a. M. Stanz Teufenbach Trieben Weissenbach a. L. Windischgratz Tirol: Bozen St. Johann i. P. St. Johann i. T. St. Ulrich (Gröden)
Bukowina: Czernowitz Raudautz	Mähren: Brünn Dürnholz Goding Kunowitz Leipnik Mährisch-Strau Pirnik Ungarisch-Bradisch Ungarisch-Strau	Salzburg: Bruck i. P.	Steiermark: Admont Alzen	Ungarn: Böding Groß-Schützen Kolon St. Janos Kolon St. Peter Odenburg Stampfen Steinamanger Szekelyfalu
Croatien: Pgram Karlstadt	Österreich: Kremsmünster Breitenstein			
Kärnten: Greifenburg Klagenfurt Obdach St. Georgen b. K. Lavantthal				

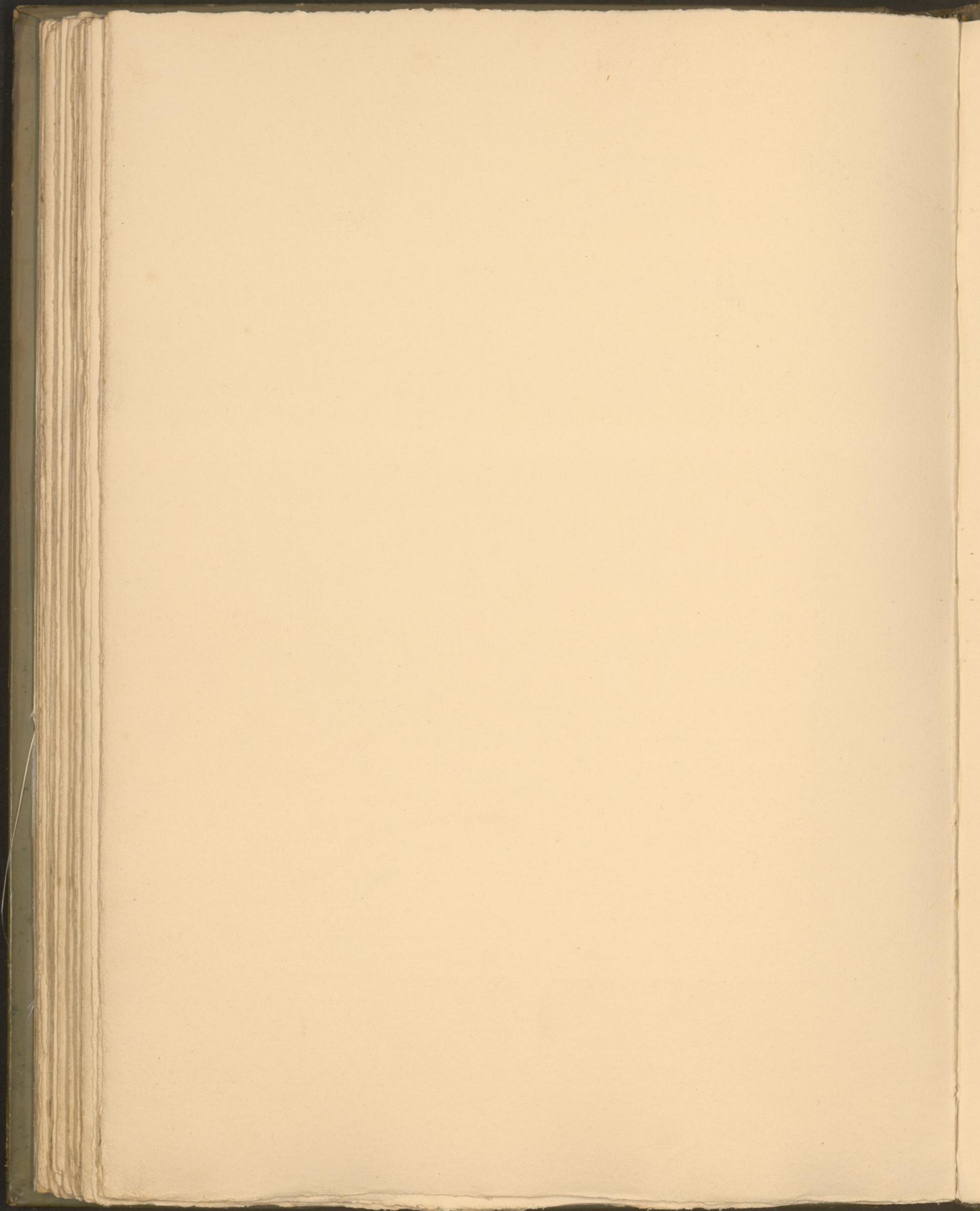


Geschäfts = Darstellung.

Zeit	Jahre	Standort der Fabrik	Flächen- raum m ²	Anzahl			
				Arbeiter	Dpmschn. Pferdehft.	Hilfs- maschinen	Schmiede- Feuer
1852—1861	10	Jägerzeile 38	50	6	—	1	1
1862—1871	10	Kl. Stadtgutgasse 3 . . .	250	20	—	3	2
1872—1886	15	Unt. Weißgärber 8/10 . .	1.700	60	30	20	6
1887—1901	15	Hitzersdorf	13.500	250	120	118	11
	50						

Zeit	Jahre	Anzahl W a g e n				
		Brüchen			Balken und Balance	Totale
		transportable	stabile	zusammen		
1852—1861	in 10	358	stabile mitin- begriffen, wurden separat nicht numeriert.	358	—	358
1862—1871	> 10	631		631	—	631
	> 20	989		989		989
1872—1886	> 15	11.449		2.218	13.667	21.035
	> 35	12.438	2.218	14.656	21.035	35.691
1887—1901	> 15	13.061	2.433	15.494	19.260	34.754
	in 50	25.499	4.651	30.150	40.295	70.445

Zeit	Jahre	Anzahl			
		Gewichte			- Registrierarten
		Messing	Eisen	Totale	
1852—1861	in 10	—	5.370	5.370	—
1862—1871	> 10	—	9.465	9.465	—
	> 20		14.835	14.835	von 1884 an:
1872—1886	> 15	315.525	205.005	520.530	932.000
	> 35	315.525	219.840	535.365	932.000
1887—1901	> 15	288.900	232.410	521.310	22.716.000
	in 50	604.425	452.250	1.056.675	23.648.000



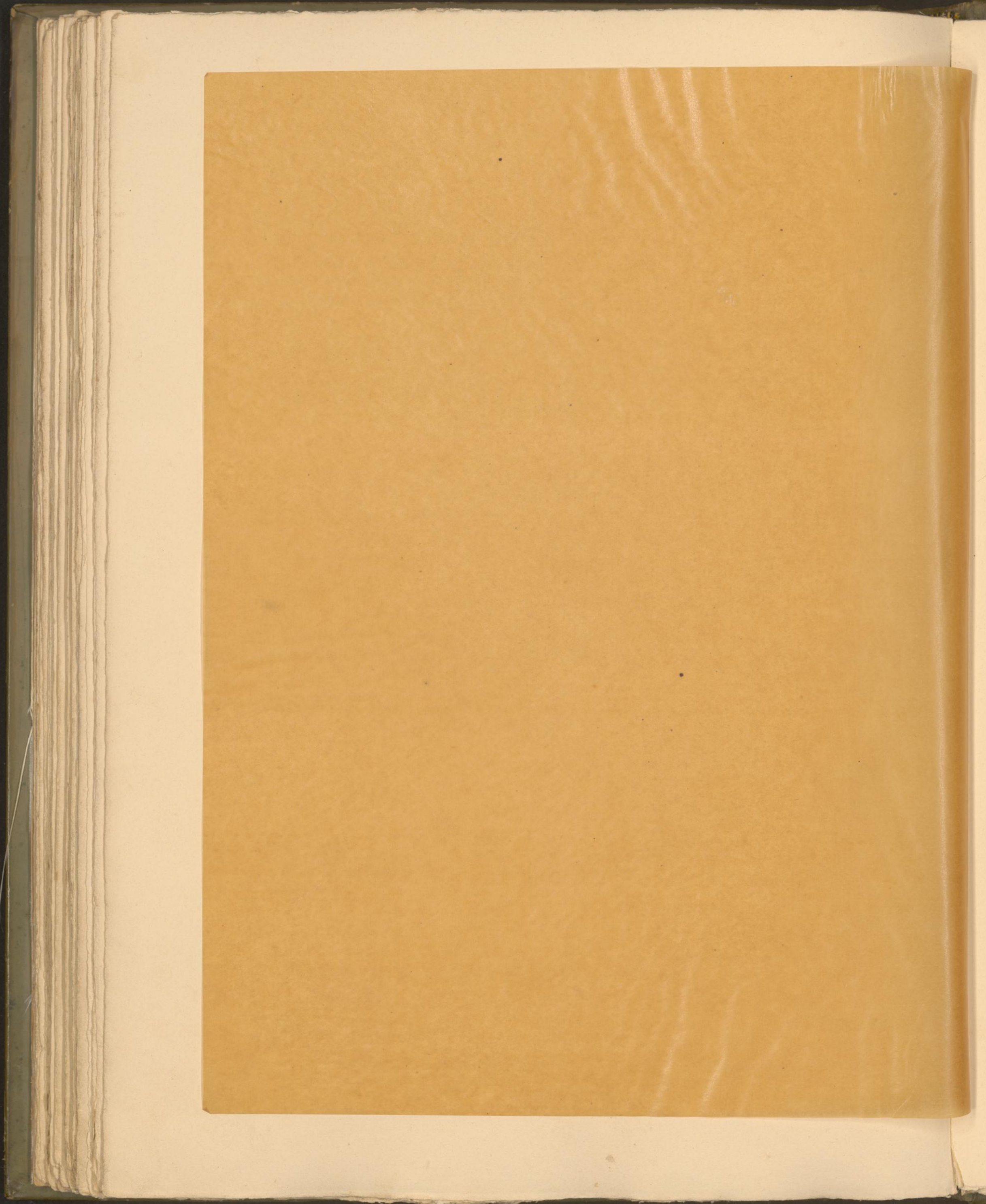
Geschäfts-Darstellung

seit Erbauung der Fabrik in Atzgersdorf.

Jahr	Anzahl der Wagen				Balance und Balken	Totale
	Brüchen=		zusammen			
	transportable	stabile				
1887	684	112	796		1.066	1.862
1888	658	128	786		1.094	1.880
1889	869	164	1.033		1.141	2.174
1890	762	194	956		1.181	2.137
1891	836	177	1.013		1.142	2.155
1892	731	148	879		1.202	2.081
1893	627	184	811		1.221	2.032
1894	868	151	1.019		1.263	2.282
1895	821	148	969		1.326	2.295
1896	1.095	156	1.251		1.372	2.623
1897	835	175	1.010		1.387	2.397
1898	944	169	1.113		1.414	2.527
1899	1.144	153	1.297		1.454	2.751
1900	1.142	189	1.331		1.491	2.822
1901	1.045	185	1.230		1.506	2.736
	13.061	2.433	15.494		19.260	34.754

Jahr	Anzahl der Gewichte			Registrierarten
	Messing	Eisen	Totale	
1887	16.614	12.760	29.374	495.000
1888	16.998	14.120	31.118	593.000
1889	17.320	16.350	33.670	1.113.000
1890	17.687	14.075	31.762	1.234.000
1891	18.003	15.336	33.339	1.274.000
1892	18.420	13.444	31.864	1.071.000
1893	18.815	15.033	33.848	1.707.000
1894	19.202	14.912	34.114	1.516.000
1895	19.625	16.236	35.861	1.648.000
1896	20.030	16.527	36.557	1.792.000
1897	20.436	16.556	36.992	1.865.000
1898	20.810	16.740	37.550	2.016.000
1899	21.196	18.587	39.783	2.041.000
1900	21.605	15.831	37.436	2.602.000
1901	22.139	15.903	38.042	1.749.000
	288.900	232.410	521.310	22.716.000

Jahr	Konto I		Konto II		Totale	
	Kronen	Sheller	Kronen	Sheller	Kronen	Sheller
1887	238.652	—	208.450	76	447.102	76
1888	315.742	84	236.616	74	552.359	58
1889	331.194	82	377.865	06	709.059	88
1890	254.053	22	476.114	74	730.167	96
1891	291.913	56	494.926	66	786.840	22
1892	187.070	46	422.965	98	610.036	44
1893	249.338	84	500.227	72	749.566	56
1894	321.028	36	476.080	02	797.108	38
1895	297.738	36	454.843	28	752.581	64
1896	402.599	84	499.316	18	901.916	02
1897	327.899	88	485.176	36	813.076	24
1898	415.747	82	482.734	38	898.482	20
1899	305.092	—	597.248	66	902.340	66
1900	227.127	20	732.067	—	959.194	20
1901	303.942	07	696.057	93	1.000.000	—
	4,469.141	27	7,140.691	47	11,609.832	74





GRAPHISCHE
DARSTELLUNGEN

—○—
1852-1902
—○—

k. k. privilegirte

BRÜCKENWAAGEN- U. MASCHINEN-
FABRIK

C. SCHEMBER & SÖHNE

kais. kön. Hoflieferanten

kön. serb. Hoflieferanten.



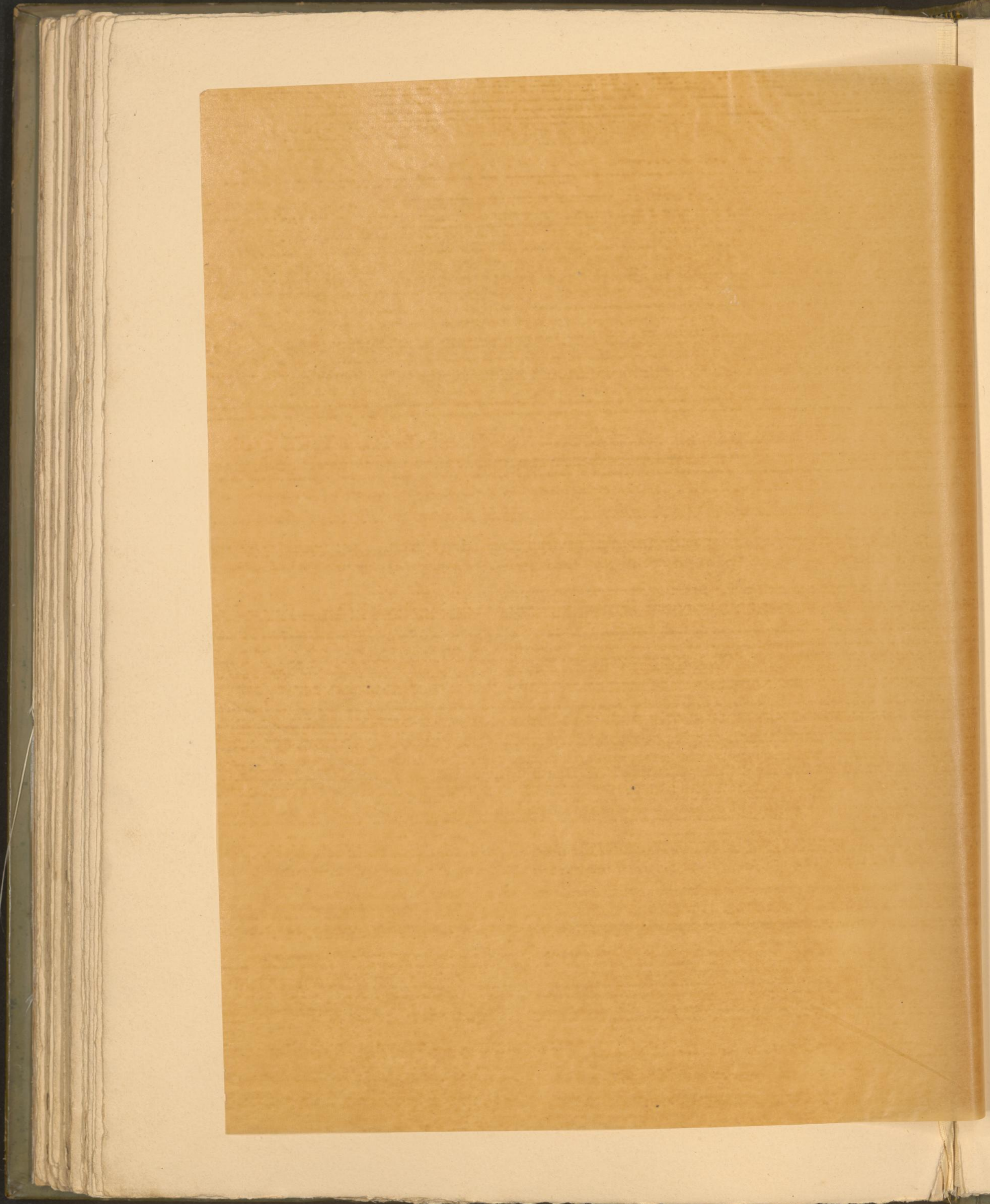
WAGGON- u. LOCOMOTIV- WAAGEN

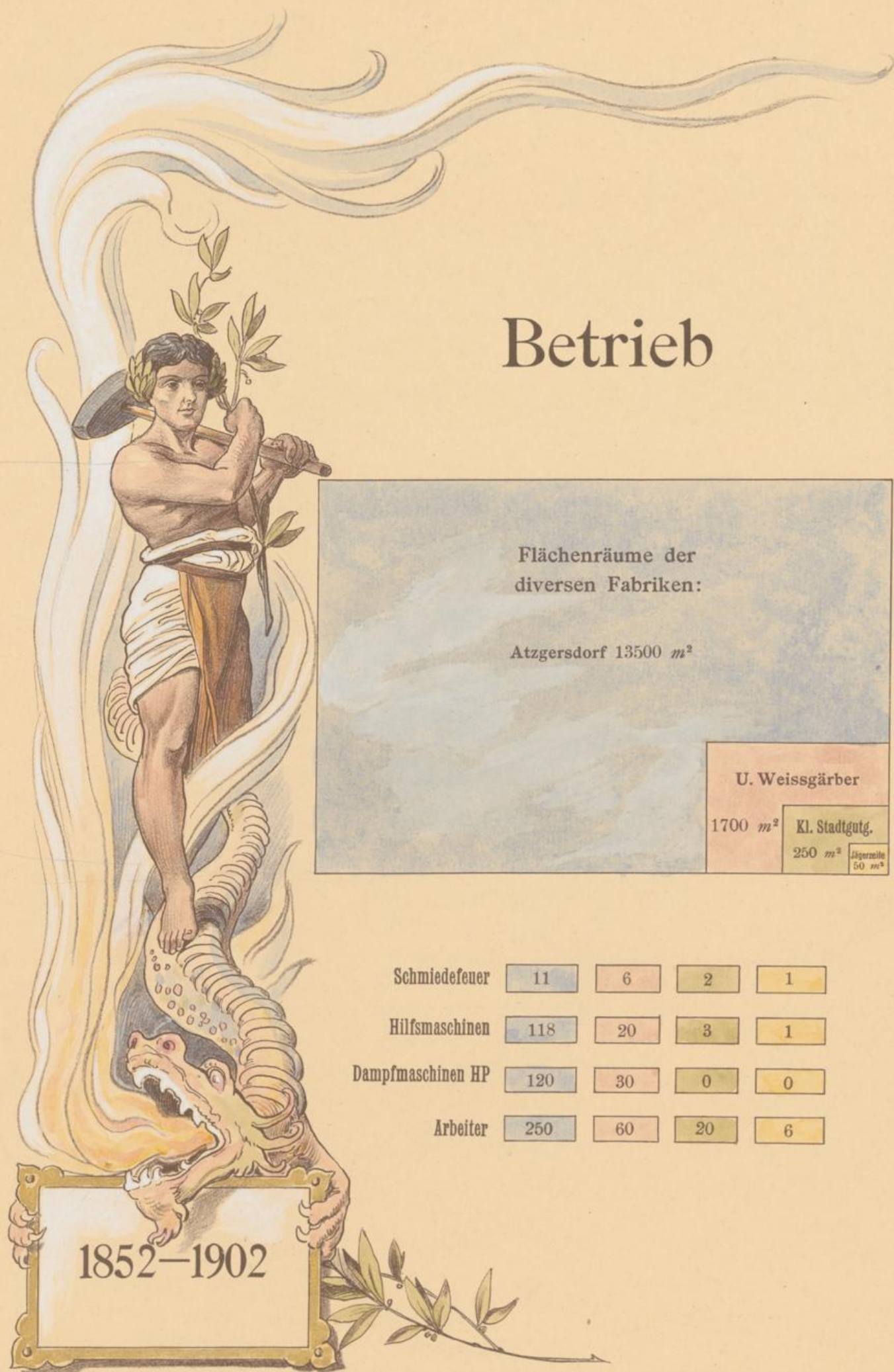
Diverse	23 W + 2 L
Salzburger Eisenbahn- u. T.-G.	2 W
Stauding-Strambo. Localbahn	2 W
Reichenberg-G.-T.-Localbahn	2 W
Mori-Arco-Riva-Bahn	2 W
Muhlkreisbahn	2 W
Bregenzer Waldbahn	3 W
Böhmische Nordbahn	4 W + 1 L
Kön. ungar. Staatsbahnen	5 W + 5 L
Steyrerthal-Bahn	6 W
Serbische Staatsbahnen	6 W
Buschtehrader Bahn	6 W
Bosnisch-herzeg. Staatsbahnen	6 W
Salzkammergut-Bahn	7 W
Nordwestb. u. Südd. Verbindb.	10 W + 3 L
Aussig-Teplitzer Bahn	11 W
Staatsbahn-Gesellschaft	32 W + 1 L
Südbahn	35 W + 3 L
Nordbahn	61 W + 3 L
K. k. Staatsbahnen	389 W + 6 L

614 W
24 L
638









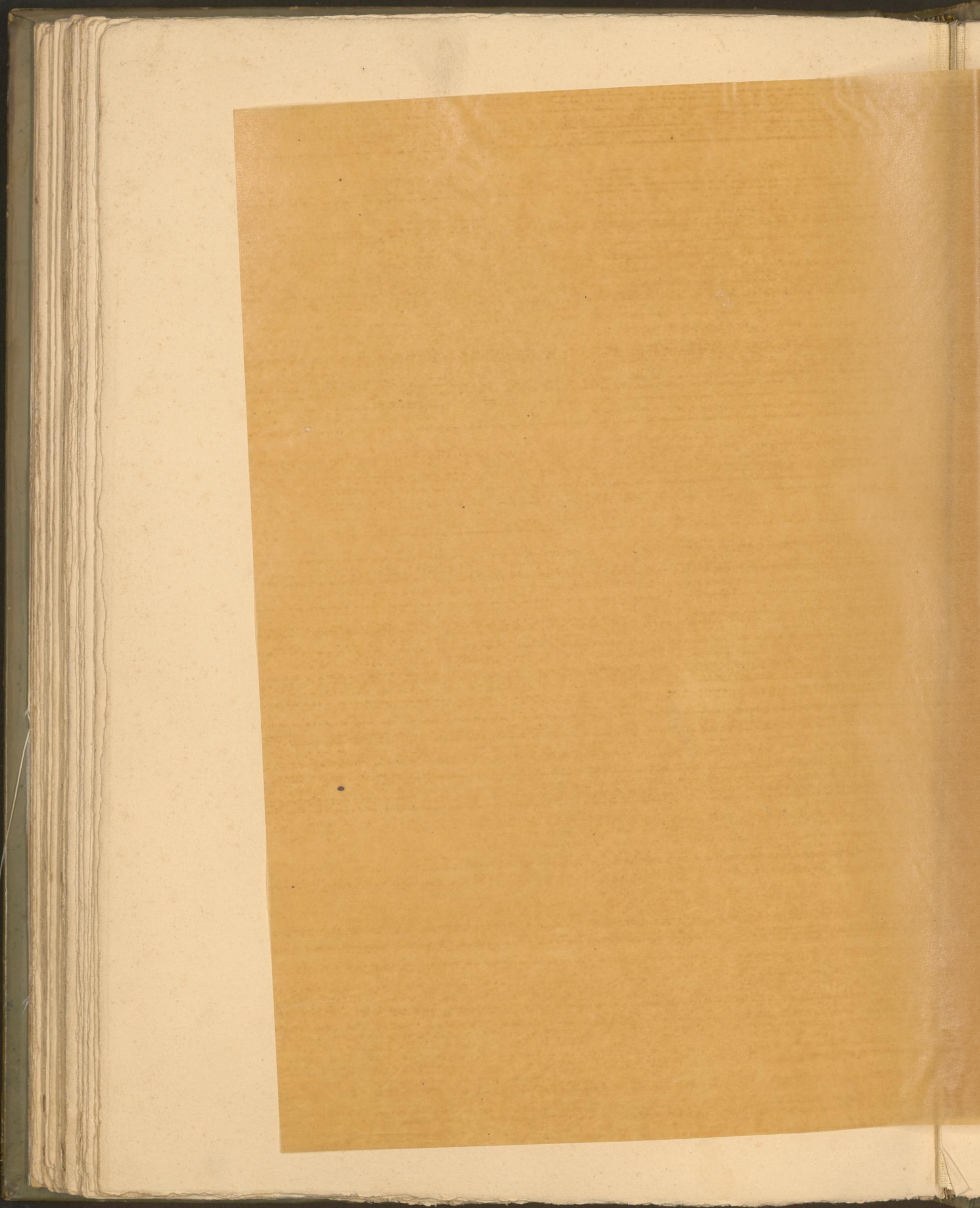
Betrieb

Flächenräume der
diversen Fabriken:

Atzgersdorf 13500 m²

U. Weissgärber	
1700 m ²	Kl. Stadtgut.
	250 m ²
	Lagerhalle 50 m ²

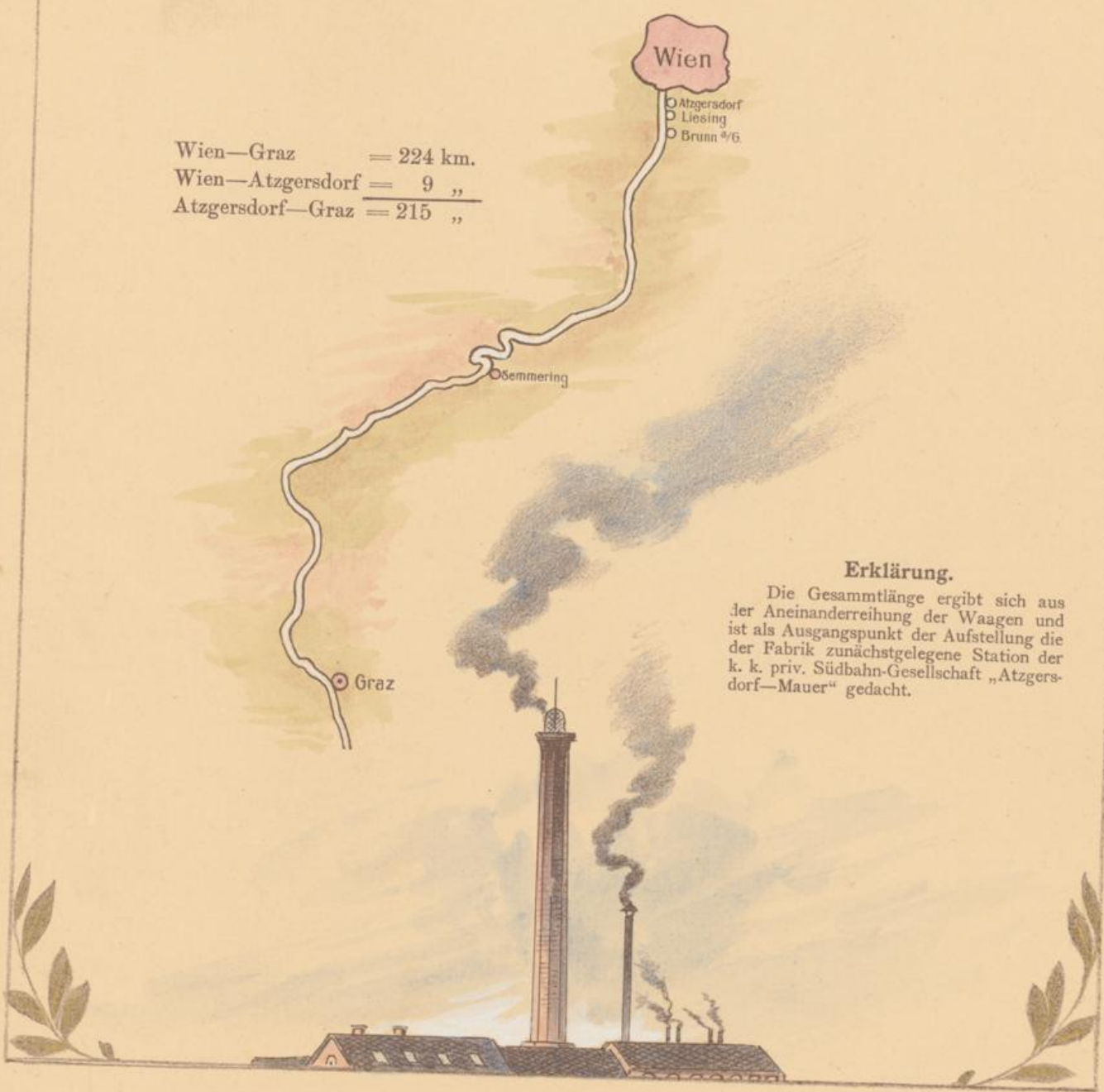
Schmiedefeuern	11	6	2	1
Hilfsmaschinen	118	20	3	1
Dampfmaschinen HP	120	30	0	0
Arbeiter	250	60	20	6



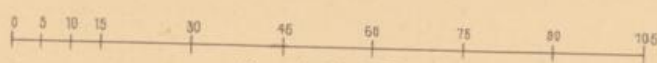
FABRIKATION

Bis 1861:	358 Waagen	=	1174 m. Gesamtl., entspr. d. Bahnstrecke v. Atzgersdorf bis ausser d. Stat. Liesing	=	1174 km.
" 1871:	989 "	=	3678 " " " " " " " " " "	=	Brunn a. G. — 3678 "
" 1886:	35691 "	=	98548 " " " " " " " " " "	=	Semmering — 98548 "
" 1901:	70445 "	=	214972 " " " " " " " " " "	=	Graz — 214972 "

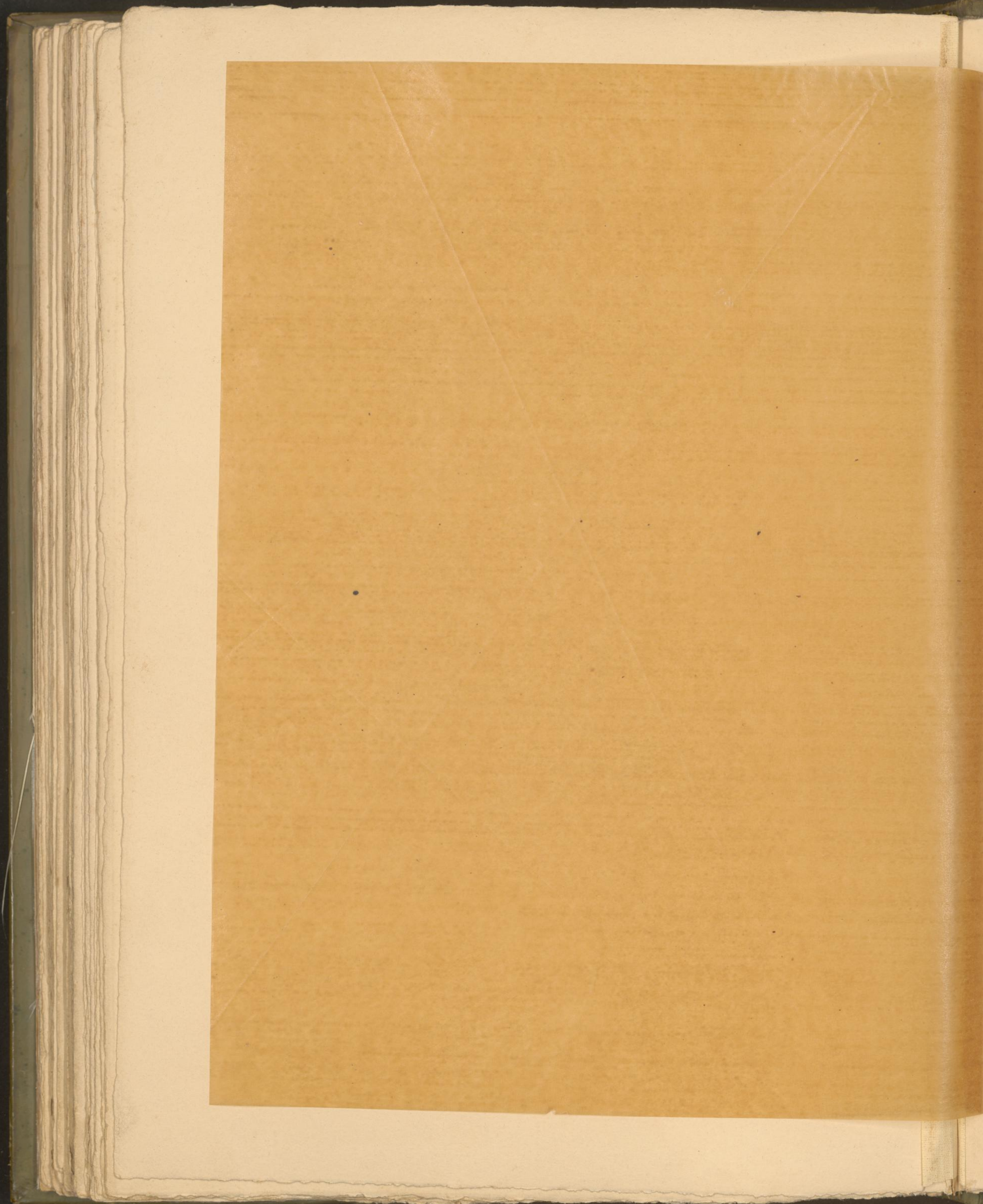
Wien—Graz	=	224 km.
Wien—Atzgersdorf	=	9 "
Atzgersdorf—Graz	=	215 "



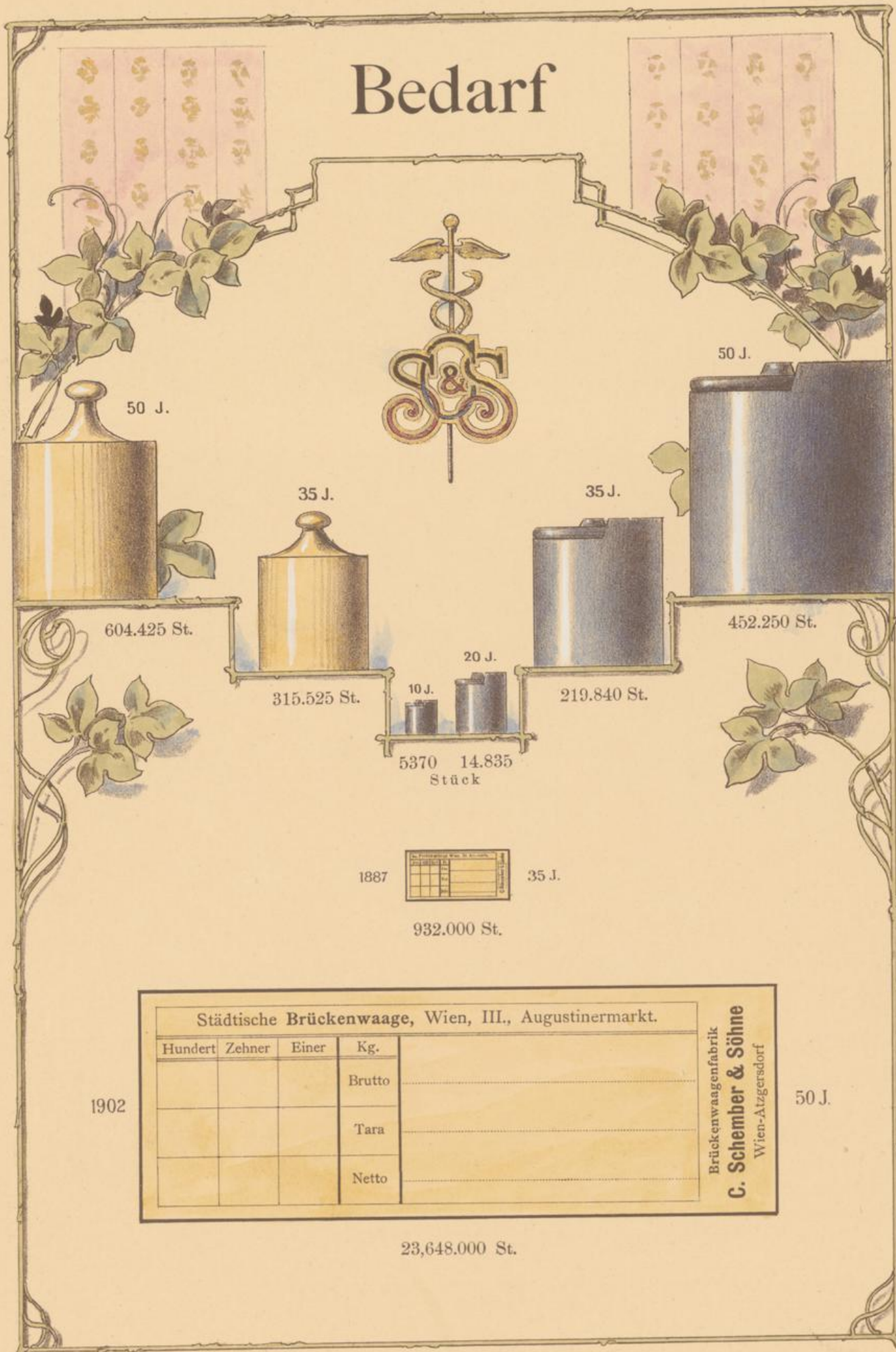
Erklärung.
 Die Gesamtlänge ergibt sich aus der Aneinanderreihung der Waagen und ist als Ausgangspunkt der Aufstellung die der Fabrik zunächstgelegene Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft „Atzgersdorf—Mauer“ gedacht.



Massstab 1: 1250.000



Bedarf

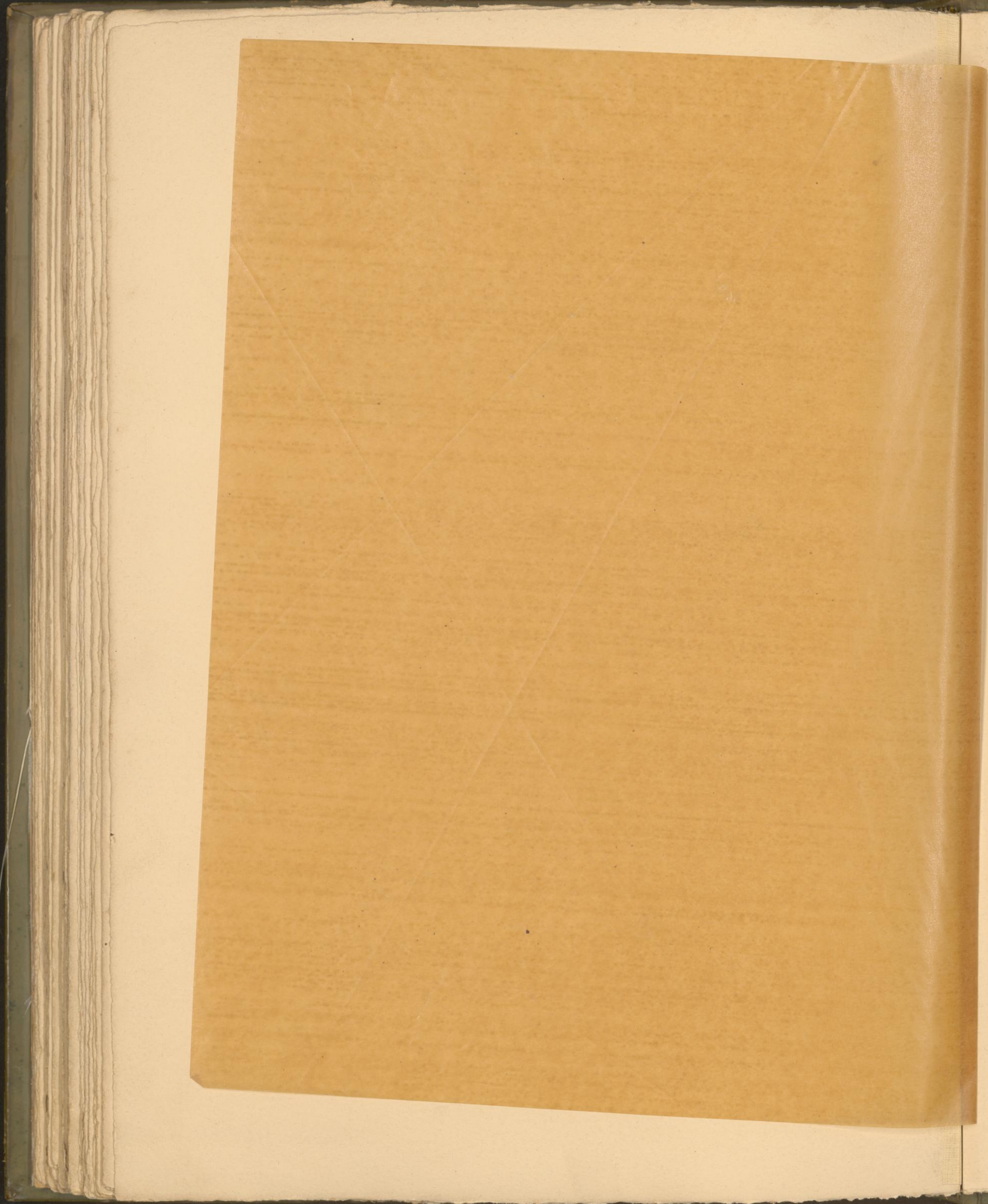


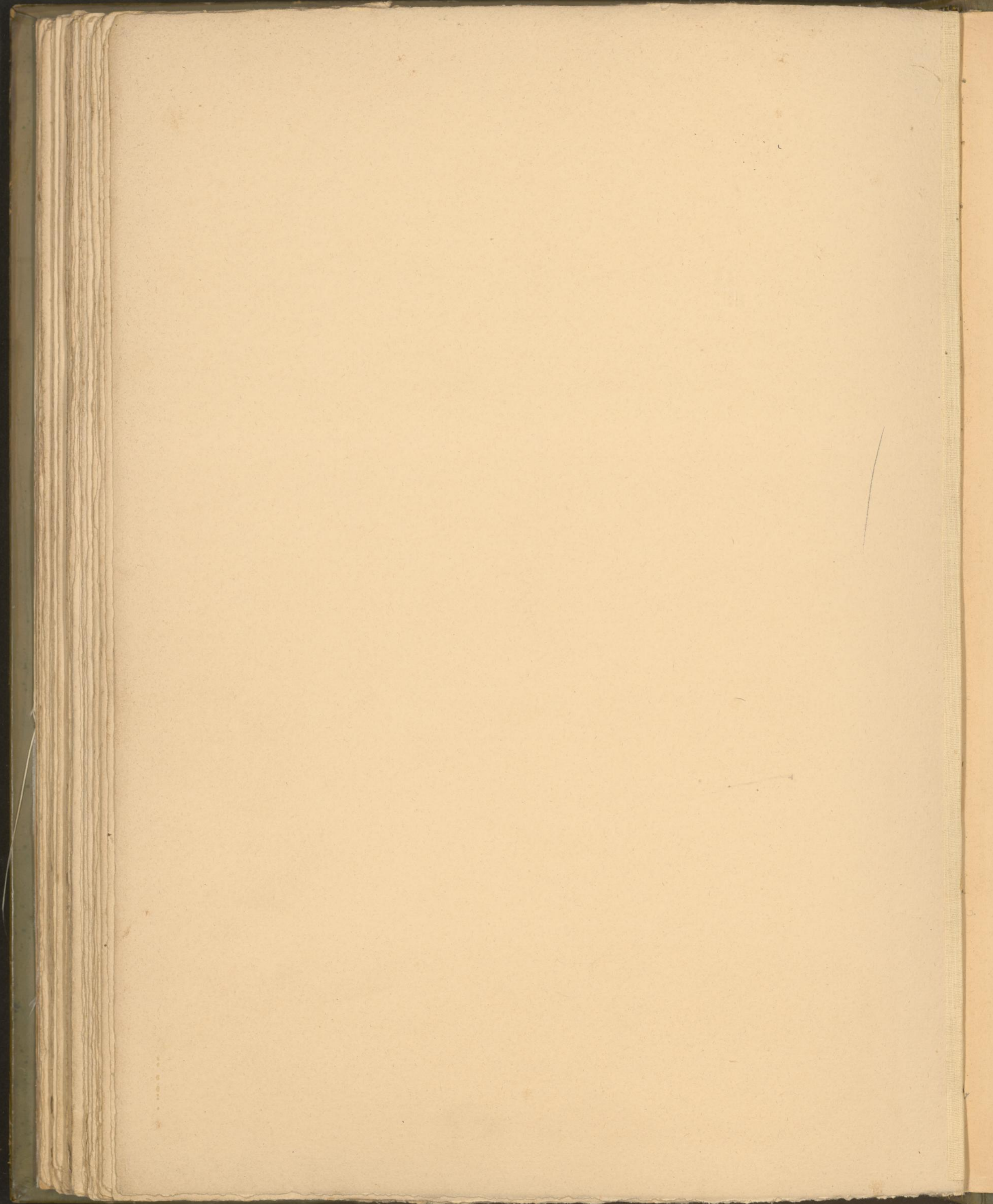
Städtische Brückenwaage, Wien, III., Augustinermarkt.			
Hundert	Zehner	Einer	Kg.
			Brutto
			Tara
			Netto

Brückenwaagenfabrik
C. Schember & Söhne
 Wien-Atzgersdorf

50 J.





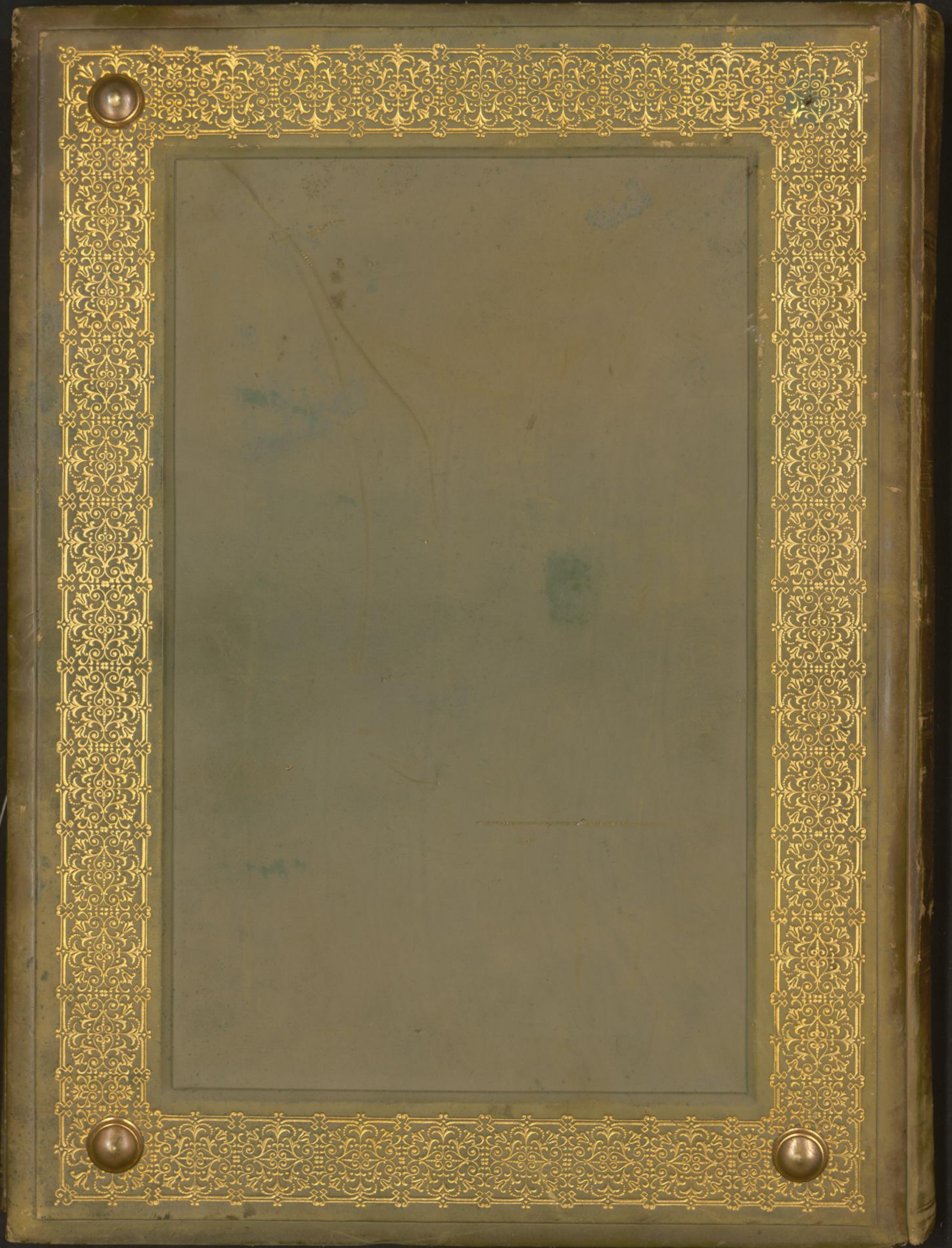


~~Ray~~











P. T.

Ich gebe mir hiermit die Ehre, Sie mit meinem Etablissement ergebenst bekannt zu machen. Dasselbe beschäftigt sich seit achtzehn Jahren mit der fast ausschliesslichen Erzeugung von

Decimal- und Centimal-Brückenwagen

und liefert, ohne jedes Eigenlob, in dieser Branche das vorzüglichste Fabrikat. Ich war aus diesem Anlasse und seit obiger Zeit ohne jede weitere öffentliche Anempfehlung lediglich mit der Ausführung derjenigen Aufträge beschäftigt, womit ich von dem hohen k. k. Aerar, sowie den verschiedenen P. T. Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Gesellschaften, Gewerkschaften etc. etc. beehrt wurde.

Mein erweitertes Bestreben, sowie meine derzeitigen grösseren Einrichtungen erlauben mir heute meine Fabrikation mehr als bisher auszudehnen und Ihnen zu diesem Zwecke und zum Gebrauche bei etwaigem Bedarfe den Preiscurant meiner Brückenwagen höflichst zu überreichen.

Ich werde dieselben wie bisher in jener anerkannten Solidität und Dauerhaftigkeit fortliefern, welche bis jetzt allein genügte, meine Fabrik in ihrer bisherigen Ausdehnung in vollster Thätigkeit zu erhalten und bitte ich ausser von meinen Preisnotirungen von den besonderen Bedingungen Notiz zu nehmen, welche ich an die Lieferung meiner Brückenwagen knüpfe, endlich von dem vortheilhaften privilegirten Systeme, nach welchem die Centimal-Brückenwagen gebaut sind, und welches vor allen andern die grössten Vorzüge besitzt.

Als besonderen Beweis der Anerkennung meiner Fabrikate erlaube ich mir anzuführen, dass denselben auf allen Ausstellungen die ersten Auszeichnungen zu Theil wurden.

Haben Sie hiernach die Gewogenheit, mich bei Bedarf von Brückenwagen mit Ihren schätzbaren Aufträgen geneigtest zu erfreuen und genehmigen Sie die Versicherung meiner Hochachtung.

C. Schember,
Maschinen-Fabrik

WIEN, seit Feber 1870: III. Untere Weissgärberstrasse 8 & 10.

Bezüglich des Ankaufes von Decimal- und der Aufstellung von Centimal-Brückenwagen erlaube ich mir Folgendes zu bemerken:

In den Preisen sämtlicher Brückenwagen sind die Theilungsgewichte von Messing von $\frac{1}{2}$ Pfund an abwärts inbegriffen.

Eisengewichte, so wie auch Ueberbrücken, Pritschen, Geländer zum Abwägen des Mastviehes und Emballagen müssen besonders beauftragt werden.

Bei Lieferung von Centimal-Brückenwagen fallen die Kosten der Aufstellung, des Transportes, sowie der Fundamentirung und die unentgeltliche Beigabe der Hilfsarbeiter bei der Aufstellung der Wage dem Käufer zur Last oder werden möglichst billig berechnet.

Bei Offerten, in welchen die Preise der Brückenwage franco des Bestimmungsortes gestellt werden, verstehen sich dieselben nur franco des Abgabs-Bahnhofes oder Landungsplatzes und fällt die Zustreifung dem P. T. Abnehmer zu.

Die Pläne für die Fundamentirungen werden von mir geliefert.

Das k. k. priv. System, wonach meine Centimal-Brückenwagen erbaut werden, gewährt den Vortheil, dass durch ein nur dreimaliges Umdrehen der Kurbel an dem Windenstocke die Lagerpfannen und Stützpunkte der Wage schon frei sind und die Wage daher ausgelöst ist — ein Verhältniss, welches sich bei anderen derartigen Wagen und abweichender Construction nur durch vielfältiges, 25 bis 30maliges Umdrehen der Kurbel bewirken lässt. Ferner dass die Wagschale, vermöge der Construction dieser Wagen, dem Boden möglichst nahe hängt und nicht gehoben wird. Hierdurch fällt das beschwerliche Heben grösser Gewichte auf eine verhältnissmässig starke Höhe, wie es bei anderen Wagen der Fall ist, weg, und es ist dadurch nicht nur das Abwägen erleichtert, sondern die dazu gehörige Zeit auf die mindeste beschränkt — zwei Thatsachen, welche im Verkehre von grosser Wichtigkeit sind. Nicht minder wichtig ist auch noch der Umstand, dass die Wagen durch diese Construction an Stabilität, daher an sicherer Abwage gewonnen haben und eine so kostspielige Reparatur, wie sie bei anderen Constructionen eintritt, nie nöthig werden kann.

Auch erlaube ich mir auf meine Centimal-Brückenwagen zum Abwägen der Locomotive und Eisenbahnwaggons, welche durch eine ganz neue, ebenfalls k. k. privilegirte Hebelconstruction eine derartige Stabilität, Sicherheit der Abwage und Dauerhaftigkeit erlangt haben, dass sie durch keine andere Construction übertroffen werden können. Ich fertige derlei Brückenwagen bis zu einer Tragfähigkeit von 1000 Centnern und darüber an.

An diese Wagen reihen sich meine

Locomotiv-Brückenwagen

an, welche derart construiert sind, dass ausser dem Totalgewichte der Locomotive noch der Druck eines jeden einzelnen Rades auf das Genaueste angezeigt wird. Ferners:

k. k. a. pr. Centimal-Brückenwagen

mit patentirter Auslösungs-Vorrichtung, vorzüglich geeignet für den Magazinsdienst und Bergbau; diese Wagen benöthigen kein Fundament, sondern werden in eine Grube versenkt.

Eiserne Decimalwagen

ganz aus Schmied- und Gusseisen, ohne Holzbestandtheile zum Abwägen von glühenden Eisen- und Metallstücken für Eisen- und Hüttenwerke.

Eiserne Centimalwagen

mit Laufgewicht für Gewichtsmengen bis 100 Pfd. für Eilgut und Frachtenverkehr der Eisenbahnen u. Dampfschiffe.

Meine Preise verstehen sich loco Wien gegen Cassa oder Nachnahme gegen Einsendung eines Drittels der Factura bei Ertheilung des Auftrages.

C. Schember.

PREIS-COURANT

der

gewöhnlichen Brückenwagen.

Brückenwagen dreieckiger Form.					Brückenwage zum Wägen des Schlachtviehes.						
Verhältniss 1:100.					Verhältniss 1:100.						
Nr.	Beschreibung	Kraft in Wr. Centner	M a s s e		Preis der Wagen fl.	Nr.	Beschreibung	Kraft in Wr. Centner	M a s s e		Preis der Wagen fl.
			Länge	Breite					Länge	Breite	
Nr. 1	eine Wage	1	16	15	23	Nr. 22	eine Wage mit Geländer, mit Auslösung sammt Gewichten...	30	84	40	180
" 1	detto polirt	1	16	15	25	K. k. a. pr.					
" 2	detto	2	18	18	25	Centimal-Brückenwagen					
" 2	detto polirt	2	18	18	27	mit patent. Auslösungs-Vorrichtung.					
" 3	detto	3	23	21	36	Nr. 23 nach Angabe des Masses und der Tragfähigkeit					
" 4	detto	5	27	25	42	Eiserne Decimalwagen.					
" 5	detto	10	30	28	49	Verhältniss 1:10.					
" 6	detto	15	34	30	55	Nr. 24 nach Angabe für Hüttenwerke					
" 7	detto	20	37	34	60	Eiserne Centimalwagen					
" 8	detto	25	40	36	70	mit Laufgewicht bloss für Zollgewicht.					
" 9	detto	30	43	39	80	Nr. 25		10	—	—	—
" 10	detto	40	46	42	90	" 26		20	—	—	—
Brückenwagen viereckiger Form.					Verhältniss 1:10.						
Nr. 11	eine Wage	5	27	23	46	" 27		30	—	—	—
" 12	detto	10	30	25	53	" 28		40	—	—	—
" 13	detto	15	34	27	63	" 29		50	—	—	—
" 14	detto	20	37	29	72	" 30		60	—	—	—
" 15	detto	25	40	31	81						
" 16	detto	30	43	33	92						
" 17	detto	40	46	36	103						
" 18	detto	50	49	39	115						
" 19	detto	60	52	42	127						
" 20	detto	70	55	45	143						
" 21	detto	80	58	48	160						

Brückenwagen,

auf Mauerwerk ruhend, zum Abwägen von beladenen Wagen.

Verhältniss 1:100.

Nach k. k. a. Privilegien auf das Beste und Solideste construirt.	Kraft in Wr. Centner	M a s s e der Brückenwagen in Wiener Fuss		P r e i s fl.
		Länge	Breite	
Nr. 31 eine Wage	50	12	6	470
" 32 detto	60	—	—	520
" 33 detto	80	—	—	570
" 34 detto	100	14	7	610
" 35 detto	120	—	—	640
" 36 detto	140	15	—	730
" 37 detto	160	—	—	800
" 38 detto	180	—	—	890
" 39 detto	200	—	—	1010
" 40 detto	220	16	—	1070

Diese Wagen werden nur mit schmiedeeisernen Trägern und eisernen Wagständern angefertigt.

Eiserne Gewichte.

Nach dem Handelssystem: 1 Gewicht zu Pfd. 1 2 3 4 5 10 25 50
kr. 17 30 45 60 75 fl. 1.50 2.70 5.20

Nach dem Zollsystem: 1 Gewicht zu Pfd. 1 2 5 10 20 50
kr. 20 35 70 fl. 1.20 2.10 5.25

Eine Garnitur **Messing-Gewichte** fl. 2.—.

Wien, im September 1870.

C. Schember

Maschinen-Fabrik

in Wien, III., Untere Weissgärberstrasse Nr. 8 und 10.

A-37073/3.12.2

PREIS-COURANT



gewöhnlichen Pluckenwagen

Eiserne Decimalswagen		Eiserne Gemmalwagen	
Wagen des Schichtwagens	Veränderung	Wagen des Schichtwagens	Veränderung
10	100	10	100
9	90	9	90
8	80	8	80
7	70	7	70
6	60	6	60
5	50	5	50
4	40	4	40
3	30	3	30
2	20	2	20
1	10	1	10

auf Manufaktur ruhend, zum Abwiegen von beladenen Wagen

Eiserne Gewichte	
W. Gewichte	Preis
200	1000
100	500
50	250
20	100
10	50
5	25
2	10
1	5

C. Schenker
Mäschinen-Fabrik
Wohnung III. Linde, Westendstrasse 2, 2. und 3.

DS-2021-6500



C. Schumbeek

KORNELIUS SCHEMBER
WIEN-ATZGERSDORF

6. Februar 1952.

Liebe Valli !

Im Februar d.J. begeht meine Gesellschaft den 100.Jahrestag ihrer
Gründung.

Aus diesem Anlasse überreiche ich Dir in der Beilage eine Festschrift
zur freundlichen Erinnerung.

Mit den besten Grüßen verbleibe ich

Dein



1 Festschrift.

Frau

Valerie G ä r d t n e r ,

W i e n , IV.
Paniglgasse 9

letztere beide ebenfalls gehäckselt) gegen das andere, geschlossene Rohrende, wo eine Dick-schlammkreiselpumpe den dickflüssigen Faulschlamm, der aber immer noch den Kohlenstoffgehalt eines gut verrotteten Mistes hat, durch ein Saugrohr von der Behältersohle in einen Kesselwagen, ähnlich dem Jauchewagen, hebt.

In städtischen Kläranlagen hat der frische Schlamm nach Imhoff: 52,5% Kohlenstoff und 3,5% Stickstoff und der ausgefaule Schlamm 47,5% Kohlenstoff und 3,5% Stickstoff. Für landwirtschaftliche Faulgasanlagen können dieselben Zahlen angenommen werden.

Auf dem Acker (oder der frischgemähten Wiese) wird der Faulschlamm entweder als breites Band abgelassen, oder auf Hackfrüchte durch Drillrohre zwischen den Pflanzenreihen untergebracht. Auf diese Weise wird das umständliche Mistaufladen, -abladen und -breiten erspart. Außerdem erübrigt sich die Jauchegrube und das Jaucheführen, weil die Jauche ebenfalls in den Faulbehälter eingeleitet wird. Im Scheitel des Betonrohres sind Gashauben mit Ableitungsröhren zum Gasbehälter eingebaut.

Das Faulgas besteht aus 60 bis 70% Methan (CH_4 , Sumpfgas, Erdgas) und dem Rest CO_2 mit einem Heizwert von durchschnittlich 6000 kcal je m^3 gegen 7800 von 1 Liter Benzin. Nach Versuchen von Prof. Dr.-Ing. Reinhold (Darmstadt) liefert die Ausfäulung von 1000 kg Hausmüll 600 m^3 Faulgas, Papier 270, Rübenschnitzelabfälle 400, Laub 250, Dreschmaschinenspreu 300, Kartoffelkraut 220 und Stallmist 150 bis 250 m^3 Faulgas.

Bei 10 m Länge umfaßt ein Behälter mit 4 m Durchmesser 125 m^3 , der täglich (nach Imhoff) mit 500 kg organischer Trockensubstanz beschickt werden kann, die 200 m^3 Faulgas liefern. Der Behälter nimmt täglich den Mist von 50 Stück Großvieheinheiten auf. Wegen der Einleitung der Jauche in den Faulbehälter muß die Behältersohle 4,5 m unter dem Stallfußboden liegen, wodurch auch durch die Erdbedeckung des Behälters die Wärmeisolierung begünstigt wird. Nach den Erfahrungen städtischer Faulgasanlagen ist im Faulbehälter eine ständige Temperatur von 27 bis 30 Grad Celsius notwendig.

Zur Heizung des Faulraumes wird meist eine Kreislauf-Warmwasserheizung installiert, die in einem mit Faulgas geheizten Ofen das Wasser auf 60 Grad erwärmt, das durch die als Röhre mit 20 cm Durchmesser ausgebildete Achse der Transportschnecke durch die Mitte des Behälters streicht und mit 40 Grad wieder zum Ofen zurückkehrt. Der tägliche Strahlungsverlust des Behälters beträgt im Winter

Modernste Knüppelstrecke



DIE KÜRZLICH IN BETRIEB GENOMMENE KONTINUIERLICHE KNÜPPELSTRECKE DES HUTTENWERKES DONAWITZ

42.000 kcal für die Erwärmung des täglich eingeworfenen Mistes und der einfließenden Jauche kommen. Für die Beheizung des Behälters sind daher im Sommer 20 m^3 , im Winter 27 m^3 Faulgas erforderlich.

Das Faulgas wird zunächst in einen Gasbehälter mit 100 m^3 Faksungsraum geleitet, der auch die Aufgabe hat, beim Sinken des Wasserspiegels im Faulraum das Gas wieder zurück in den Faulraum zu drücken, um dadurch das Eindringen von Luft und die Explosionsgefahr zu verhindern. Das Faulgas kann ungereinigt zum Heizen und Kochen verwendet werden, wobei zur Sicherung vor dem Rückschlagen der Flammen Kiestöpfe vor den Heiz- und Kochgeräten, einzuschalten sind.

Die zum Heizen und Kochen nicht verwendete Gasmenge wird aus dem Behälter zu den Kompressoren geleitet und in drei Stufen zunächst auf 20 atü verdichtet, um im Waschturm durch Auswaschen mit Wasser vom CO_2 — und eventuell Schwefelwasserstoffgehalt befreit zu werden. In der 4. und 5. Stufe wird dann das Reingas (CH_4) mit 8600 kcal, je 1 m^3 auf 350 atü, verdichtet und je 100 m^3 in Stahlflaschen mit 1000 Liter (0,6 m Durchmesser, 5 m Höhe und 5000 kg Gewicht) gespeichert, um dann über eine Zapfsäule mit 200 atü in die Wagenflaschen der Lastkraftwagen, Motormäher und Traktoren abgelassen zu werden. Eine Wagenflasche faßt mit 53 Liter,

Gewicht bei 200 atü 12 m^3 Methan mit dem Heizwert von 16 Liter Benzin oder 11 Liter Dieselöl.

Nach einer Auskunft der Jenbacher Werke (Tirol) erfordert der Umbau von Dieselmotoren auf Methanverwendung die Anbringung von Zündmagneten, Zündkerzen im Zylinderkopf und die Herabsetzung der Verdichtung durch geänderte Kolben oder Zylinderköpfe.

Das Verdichten und Waschen von 100 m^3 Faulgas benötigt 46 PS/h, die ein Gasmotor mit 23 m^3 Faulgasverbrauch liefert. Von den 200 m^3 täglich anfallendem Rohgas werden daher 50 m^3 für den Betrieb der Anlage verbraucht, 50 m^3 sollen für Kochen und Heizen der Wohnräume verwendet werden, während 100 m^3 zu Treibgas gereinigt und verdichtet werden können.

Durch die beschriebene Faulgasanlage kann ein Betrieb mit 50 ha landwirtschaftlicher Fläche aus dem bisher auf der Dungstätte ungenutzt entweichenden Kohlenstoff jährlich 18.000 m^3 Rohgas mit dem Heizwert von 13.500 kg Steinkohle und 22.000 m^3 Methan erzeugen, die also 26.000 Liter Benzin oder 20.000 Liter Dieselöl ersetzen können, wobei noch die bequeme Düngerausbringung eine große Arbeitersparnis mit sich bringt. Die Anlagekosten, die bei der im Herbst 1950 fertiggestellten Faulgasanlage auf dem Klärwerk Wuppertal-Buchenhofen bei einem täglichen Anfall von 6000 m^3 Faulgas je Kubikmeter 180 DM betragen, werden sich daher in

10-PS-Einachsschlepper:

Landmaschinenbau in Wartberg

Aus dem Erzeugungsprogramm der Vogel & Noot A. G.

Der traditionsreiche Name der Firma Vogel & Noot A. G., Wartberg, im Landmaschinenbau hat in der Entwicklung der letzten Jahre eine weitere Unterbauung durch Schaffung modernster Geräte erfahren. Die Traktoranhängepflüge sowie Traktoranhängepflüge für die Steyr-Traktoren 15 und 30 PS gehören zu den modernsten und zweckmäßigsten Bodenbearbeitungsgeräten, ebenso wie der Motormäher „Ausro-Rapid“, Type R, eine bisher in Österreich erreichte Präzisionsmaschine darstellt. Als neues Programm ist im Herbst die Lieferung des 10-PS-Einachsschleppers vorgesehen, der auch jenen Hoßgrößen von 6 bis 20 ha sowohl im flachen Lande als auch im Hügelland die Möglichkeit schaffen wird, auf neuzeitlichste Art Landwirtschaft zu betreiben. Die Ausstellungsstände der Firma Vogel & Noot A. G. bei der Wiener Messe werden dieses Programm eindrucksvoll wiedergeben.

Neben dieser Aufwärtsentwicklung auf dem Landmaschinensektor hat sich die Firma Vogel & Noot A. G. aber auch das Terrain im Stahlbau erobert. Es gibt kaum ein großes Bauvorhaben, bei dem nicht Zargen und Stahllore, Jordalschienen, Ast-Moulin-Bleche, Stahlschalungen usw. der Firma Vogel & Noot A. G. Verwendung finden. Die österreichische Webereiindustrie benützt ihre Kettbaumscheiben; aus Eiszellen der Vogel & Noot A. G. wird der Eisbedarf Österreichs erzeugt. Die Fahrzeugindustrie gehört zu einer wichtigen und bedeutenden Kundschaft der Vogel & Noot A. G. in bezug auf Blechpreßteile und Schmiedestücke.

Durch Schaffung neuer Kapazitäten kann noch größeren Anforderungen entsprochen werden, wiewohl die ungenügende Versorgung mit Vormaterial nicht nur im Inland-, sondern vor allem auch im Exportgeschäft ein erstes Hindernis darstellt. Es bleibt zu hoffen, daß durch Besserung der Versorgungslage und durch Förderung des arbeitsintensiven Exports das bisher errungene Exportprogramm fortgeführt und erhalten werden kann und daß die Firma Vogel & Noot A. G. als wichtige Devisenbringerin im Rahmen des österreichischen Exportschaffens ihre Bedeutung behalten kann. Die Erzeugnisse bürgen in vielen Ländern der Erde für österreichische Qualitätsarbeit. +

Super-Seismograph. Die AB-Elektrisk-Mal-letning (Stockholm) hat für das Seismographische Institut in Upsala einen neuen elektromagnetischen Vertikal-Seismographen mit einer zehntausendfachen Verstärkung gebaut. Die Bewegungen des Instruments während der Messung der Schwingungen in der Erdrinde werden durch ein Reflektorsystem auf

100 JAHRE SCHEMBERWAAGEN 1852-1952

Die Marke SCHEMBER ist ein Begriff für technisch fortschrittliche Konstruktion, Güte und Dauerhaftigkeit

Hauptgruppen des Erzeugungsprogramms:

- Großwaagen für Straßen- und Gleisfahrzeuge*
- Zwangläufig richtig buchende Rollgewichtswaagen*
- Automatische Neigungswaagen*
- Spezialwaagen für die Industrie*

Neukonstruktionen:

- Automatische Kreiszeigerwaagen mit ferngesteuertem, elektrischem Sicherheitsdruckwerk*
- Automatische Zeigerwaagen mit mehrmaliger Zeigerumdrehung*

C. Schember & Söhne

Brückenwaagen- und Maschinenfabriken Aktiengesellschaft
Wien-Atzgersdorf

Guntramsdorfer Druckfabrik AKTIENGESELLSCHAFT

WIEN, XXIV., GUNTRAMSDORF

ERZEUGT

BEDRUCKTE BAUMWOLL-,

ZELLWOLL-,

HALBKUNSTSEIDEN-

UND

GANZKUNSTSEIDENGEWEBE

SOWIE FILMDRUCKMODEARTIKEL

IN HÖCHSTER VOLLENDUNG

In A-370 136/Rev. 2

durch die höhere Temperatur. Jedenfalls bringt die Steigerung der Überhitzungstemperatur den größten Vorteil. Leider liegt bei 450° C eine technische Grenze, fängt doch Eisen und Stahl bei 500° C zu glühen an. Wenn wir bedenken, daß der Satttdampf von 100° noch 640 kcal enthält, so ist es klar, daß eine weit geringere Wärmemenge in Kraft umgesetzt werden kann als die, die im Auspuffdampf noch enthalten ist.

Die Technik sucht daher seit jeher Wege, das ausnutzbare Gefälle zu vergrößern. Der meistbeschrittene Weg ist die Abkühlung des Auspuffdampfes in geschlossenen Räumen durch Kühlwasser bis zur völligen Kondensation des Dampfes. Es stellt sich dabei, entsprechend der Temperatur des Kühlwassers, ein bedeutend niedrigerer Austrittsdruck des Dampfes ein. Wir haben ein größeres Druck- und ein größeres Wärmegefälle.

Je größer das Vakuum ist, je besser sind die Möglichkeiten. Man spricht von einem guten Vakuum, wenn der Kondensationsdruck des Austrittsdampfes zum Beispiel 0,04 (96% Vakuum) beträgt. Das Wärmegefälle kann von einem Betrag von 150 kcal/kg für mittlere Verhältnisse fast bis auf 300 kcal/kg gesteigert werden, da der Dampf von so niedriger Spannung zum Beispiel nur mehr 500 kcal Wärmeinhalt hat. Aber auch diese 500 kcal müssen verlorengehen; sie werden mit dem Kühlwasser entfernt und nutzlos in die Kanäle und Flüsse abgeleitet. Ein solches kalorische Kraftwerk nennt man ein Kondensationskraftwerk. Fast alle großen kalorischen Kraftwerke entsprechen dieser Type.

Da eine Kilowattstunde einer Wärmemenge von 860 kcal gleichwertig ist, kann man aus dem Wärmegefälle bei Berücksichtigung von Verlusten und Wirkungsgraden ausrechnen, welche Dampfmenge und schließlich welche Wärmemenge durch Kohle nötig ist, um eine Kilowattstunde zu erzeugen. Der Mittelwert der österreichischen kalorischen Elektrizitätswerke liegt etwa bei 5000 kcal je Kilowattstunde. Man sieht, daß durchschnittlich diese Werke nur mit einem Wirkungsgrad von 17% arbeiten.

Der Übergang zum Gegendruckbetrieb ist nur ein kleiner Schritt und seine Vorteile sind leicht einzusehen. Will man zum Beispiel eine Fabrik beheizen, kann man dazu Niederdruckdampf verwenden, das ist also Dampf von ein wenig mehr als 100° C. Um diesen Dampf zu erzeugen, benötigt man einen Zentralheizungskessel, in dem die Umsetzung des Heizwertes der Kohle in Dampf vorgenommen wird. Der

Wärmeinhalt dieses Dampfes, der mit einem Wirkungsgrad bis zu 80% im Dampfkessel erzeugt werden kann, entspricht völlig dem Auspuffdampf, zum Beispiel aus der Lokomotive. Schickt man tatsächlich den Auspuffdampf aus einer Dampfmaschine in eine Heizung, so kann man nun den Wärmeinhalt dieses Auspuffdampfes völlig für die Heizung, zum Beispiel der Fabrik, ausnützen. Der Dampf wird in den Heizkörpern durch die Umgebungsluft, die sich dabei erwärmt, kondensiert, und auch die Wärmemenge, welches das Kondensat enthält, kann durch Rückspeisung in den Dampfkessel wiedergewonnen werden.

Nachdem die Heizung einer Fabrik in Österreich zweckmäßig nur mit Brennstoffen erfolgen kann (und nicht mit elektrischem Strom), so ist die Wirtschaftlichkeit eines solchen Kraft-Wärme-Verbundbetriebes auf der Hand liegend. Wir müssen dazu nur einen höher gespannten Dampf mit entsprechender Temperatur herstellen, der in der Maschine auf jenes Maß entspannt wird, das dann für die Heizung nötig ist. Da die Heizdampf-Temperatur nur von dem Druck abhängt, den man nach der Maschine künstlich und beliebig einstellt, also zum Beispiel einem Druck, der 100 oder 130 Grad oder irgend einer anderen Temperatur entspricht, so nennt man solche Anlagen Gegendruckanlagen, weil der Dampf mit dem Gegendruck der Maschine restlos zur Heizung herangezogen wird.

Als Wärmeverbrauch für die Erzeugung einer Kilowattstunde kommt nun nur der Betrag in Frage, mit dem man den Dampf für die Ma-

schine höherwertiger herstellen muß, als man ihn lediglich für die Heizung hergestellt hätte. Mit den üblichen technischen Mitteln ergibt sich, daß man mit etwa 1200 kcal Aufwand an Kohle für eine Kilowattstunde das Auslangen findet, das heißt, etwa mit dem vierten Teil des Betrages, den man in einer Kondensationsanlage benötigt. Der Wirkungsgrad von 17% steigt dabei zum Beispiel auf 70%, so daß die Wirtschaftlichkeit von solchen Gegendruckanlagen, wenn man nur den Dampf nach der Maschine wirklich verheizt, ein ganz außerordentlicher ist.

Es wird bereits darangegangen, das Heizvolumen der österreichischen Industrie und sonstiger Großbauten in weiterem Maße zur Herstellung von Gegendruckenergie heranzuziehen. Das Ziel ist, womöglich zu gleichartigen, also typisierten Anlagen zu kommen, die man förmlich nach Katalog bestellen kann. Diese Anlagen haben ja noch einen außerordentlichen Vorteil: es fällt ihre Energie in um so höherem Maße an, je kälter es draußen ist, das heißt, je mehr geheizt werden muß. Somit sind derartige Gegendruckanlagen ein willkommenes Mittel, den saisonmäßig bedingten Mangel an Wasserkraften etwas auszugleichen.

Landwirt und Faulgas

Von Dipl.-Ing. Sepp Hainisch, Agrar-Oberbaurat i. R.

Der durchschnittliche CO₂-Gehalt von 30 Raumteilen in 100.000 Teilen Luft würde dem Landwirt nur sehr magere Ernten liefern, wenn nicht die Bodenbakterien für die Verwesung des Humus sorgten, wodurch der CO₂-Gehalt der bodennahen Luftschicht auf 50 bis 100 Teile ansteigt, die von den landwirtschaftlichen Nutzpflanzen gierig aufgesaugt werden. Dichter Pflanzenbestand behindert starke Luftbewegungen, begünstigt die höhere CO₂-Konzentration. Der intensiv wirtschaftende Gärtner gibt sich aber auch mit den 100 Teilen CO₂, welche ein guter Humusboden seinen Pflanzen liefert, nicht zufrieden, sondern steigert den CO₂-Gehalt der Luft seines Glashauses durch Verbrennung von einigen Kilogramm Holzkohle bis auf 1%, also 1000 Teile, wodurch er zwei- bis dreimalige Ernten im Jahre erzielen kann.

Der Kreislauf des Kohlenstoffes kann von sehr verschiedener Dauer sein. Den kürzesten machen die CO₂-Teilchen, die von den Pflanzen zur Bildung von Zucker oder Stärke mitverwen-

det werden, wenn diese in Menschen oder Tieren die Körperwärme erzeugen und der Kohlenstoff als CO₂ die Lungen verläßt. Länger braucht schon das zu Zellulose im Strohalm verarbeitete Teilchen, das als Stallmist im Boden verwest und wieder in die Luft zurückkehrt. 100 Jahre und mehr kann der Kohlenstoff in der Zellulose des Holzes gebunden sein, bis er durch Verbrennen oder Verfaulen frei wird. Und die Abgase eines Benzinmotors enthalten Kohlenstoff, der vor Millionen von Jahren Tierkörper gebildet hat.

Verschwendung von Kohlenstoff

Leider wird mit diesem kostbaren Kohlenstoff sowohl in der Industrie wie auch in der Landwirtschaft noch eine große Verschwendung getrieben. Der Landwirt, der das Kartoffelkraut auf dem Acker verbrennt, statt es gehäckselt als Streu zu verwenden, versündigt sich schwer an der Fruchtbarkeit seines Ackers. Aber auch derjenige, der seinen Stallmist vorschriftsmäßig auf der Dungstätte aufstapelt und feucht hält,

Gegossene Werkzeuge

Seit langem haben sich Metallurgen und Werkzeugbauer mit Versuchen zur Herstellung gegossener Schneidwerkzeuge beschäftigt. Das Bestreben ging immer dahin, den bei Verwendung von Schnellstahl notwendigen teuren Schmiede- und Walzprozeß in Verbindung mit Weichglühen sowie die Formgebung durch spanabhebende Maschinen bei der Werkzeugfertigung zu ersparen beziehungsweise auf ein Mindestmaß herabzusetzen. Alle diese Versuche sind bisher im wesentlichen erfolglos geblieben. Vor wenigen Jahren ist es nun der „Gesellschaft der Ludwig von Rollschen Eisenwerke A. G.“ (Schweiz) gelungen, in seinem Werke Klus die Stahllegierung „Rollodur“ zu entwickeln, mit der einwandfrei gegossene Werkzeuge hergestellt werden können. Da sich der Herstellungsvorgang als sehr wirtschaftlich erweist, ist die Erzeugung bereits in Deutschland, Frankreich, in der Schweiz und Italien aufgenommen worden. Um auch der werkzeugverbrauchenden Industrie Österreichs die „Rollodur“-Werkzeuge zur Verfügung stellen zu können, hat die zum Konzern der Österreichisch-Äpiner Montangesellschaft gehörende „Kärntnerische Eisen- und Stahlwerks-Aktiengesellschaft“ in Ferlach einen Lizenzvertrag mit der „Gesellschaft der Ludwig von Rollschen Eisenwerke A. G.“ abgeschlossen; sie wird in nächster Zeit mit ihrer Erzeugung beginnen.

In der Messewoche finden am 10. März um 18.30 Uhr im Saal des Ingenieur- und Architektenvereines, Wien, I., Eschenbachgasse 9, Vorträge der Metallurgen der Rollschen Eisenwerke in Klus (Dr. Collaud und Dr. Vuilleumier) über die metallkundlichen Grundlagen dieses Hochleistungs-Werkzeugstahles und die betriebsmäßigen Verwendungsmöglichkeiten statt.

läßt rund ein Drittel des Kohlenstoffes und Stickstoffes ungenützt in die Luft entweichen, bis er den verrotteten Mist im Acker unterbringt.

In Zukunft wird daher der Landwirt seinen Mist aus gehäckselter Streu direkt aus dem Stall in seiner Faulgasanlage unterbringen, wo der Mist unter Wasser, also bei Luftabschluß, ausfaulen kann. Eine derartige Anlage besteht am einfachsten aus einem waagrecht, mit Wasser und Jauche gefüllten Eisenbetonrohr von 4 m Durchmesser und 10 m Länge. Das vordere, senkrecht abgeschlossene Ende ist in der unteren Hälfte mit einer nach außen beweglichen Klappe versehen. Der Einwurfschacht vor der Klappe soll ihr nur so viel Spielraum geben, daß durch das Schließen der Klappe der eingeworfene Mist in das Rohr befördert wird. Im Rohr besorgt eine Transportschnecke mit etwas kleinerem Durchmesser das langsame Vorrücken des Mistes oder anderer Pflanzenabfälle (Laub, Maisstroh, Sonnenblumentengel,



Unser Produktionsprogramm

Drahtgewebe; Drahtgeflechte, komplette Abfriedungen, **neuartige Einfriedungen mit geschweißter Gitterfüllung und säulenloser Feldverbindung**; gelochte Bleche; Stahlrohrmöbel für Garten und Haus, für Schulen und Krankenhäuser; **neuezeitliche Schuimöbel in Holz- und Leichtmetallrohrkonstruktion**; Betteinsätze mit Holz- und Eisenrahmen; „Espeda“-Stahldraht-Federeinlagen für Matratzen und Polsterungen jeder Art; Federgründe; Stahlkonstruktionen, Filigran Stahlbau, eine neue Leichtbauweise für Dächer und Decken im Industrie- und Wohnhausbau.

Metalltücher, Egoutteure mit und ohne Wasserzeichen, Siebzylinder; Trockenfilze, Naßfilze, Manchons, Spezialfilze für die Papier-, Zellulose-, Holzstoff- und Pappenindustrie; Technische Tuche.

Anzugstoffe und Kostümstoffe aus Kammgarn und Streichgarn, Mantelstoffe, Uniformstoffe, Egalisiertücher und Decken.

Hütten & Schwantz

AKTIENGESELLSCHAFT

Wien, VI., Windmühlgasse 26, Telephon: B 29-5-70

Werke: Wien, Graz, Klagenfurt, Wasenbruck und Pinkafeld

WIENER MESSE:

Rotundengelände, Ecke 4. Längsstraße — 5. Querstraße

MÖBELMESSE:

Messepalast, Halle U, Stand 1030

SONDERSCHAU



Automobile für jedermanns Ansprüche und Geschmack vom 2-Zylinder bis zum 8-Zylinder, Personen-, Stations- u. Lieferwagen zeigt während der Wiener Messe

EM. TARBUK & CO. Opernring 11

TEL. B. 20 5 70 SERIE

VOGEL & NOOT

AKTIEN-GESELLSCHAFT

WARTBERG

im Mürztal, Steiermark / Tel.: Wartberg 10

Verkaufsbüro: Wien, I., Landskrongasse 5, Tel.: U 23-1-66 u. 23-1-67

Pflugbau:

Traktoranhängepflüge
Traktorbauwechselfpflüge
Traktor-Winkel- und Rahmenpflüge, ein- und zweischarig
Traktorscheibeneggen
Gespannpflüge aller Art
Kultivatoren
Vielfachgeräte
Pflügersatzteile für eigene und fremde Pflüge

Motormäher:

„Austro-Rapid“, 6 PS, 140–160 cm
Balken, Lizenzbau des Schweizer Rapid-Mähers
Eilachsschlepper, Type „S“, 9 PS
Geschwindigkeit 2,5, 4, 6 und 12 km
Balkenbreite 190, 220 und 250 cm

Säufeln:

Säufeln und Spaten

Benzinkanister:

10 und 20 Liter Inhalt
Benzinabfüllstutzen

Konservendosen

aus Weißblech und verniertem Blech

Bleche:

Eisen- und Stahlbleche von 0,5–4 mm, Handelsgüte, ein- und zweimal dekapiert, tiefziehfähig

Stahlbauteile:

Stahltore, Türen, Zargen, abgekantete Profile, Kettbaumscheiben etc.

Blechpreßteile:

Kesselböden, Druckwindkessel, Boiler etc.

Radiatoren

aus Stahl gepreßt

Schmiedestücke:

Gesenk- und Freiformschmiedestücke
0,5–8 kg

Pulvermetallurgie:

Eisenpulver, Sinterisen und Sinterstah





Funkbilder: „Die Presse“/upi

HATTRICK-SCHÜTZE GERD MÜLLER WURDE ZUM HELDEN DER NATION

Von seinen Toren schwärmt ganz Deutschland: Gerd Müller, zur Zeit mit sieben Treffern Schützenkönig der Weltmeisterschaft, hatte maßgeblichen Anteil am Aufstieg der Deutschen ins Viertelfinale. Links sein erster Treffer gegen Peru, rechts bereits als Triumphator im Dref eines peruanischen Spielers.



Müller ganz klar

Die Torschützenliste dieser Weltmeisterschaft wird von Gerd Müller, der es bis jetzt auf 7 Treffer gebracht hat, klar angeführt. Es folgen: 4 Tore: Jairzinho, (Bras), Cubillas (Peru) und Byschowitz (UdSSR) — 3 Tore: Pele (Bras) — 2 Tore: Van Moer, Lambert (Belg), Petras (CSSR), Seeler (BRD), Valdivia (Mex) und Dumitrache (Rum). Bisher wurden 61 Tore erzielt.

Charlton geehrt

Zum „Sportler des Jahres“ erkoren wurde Bobby Charlton, Englands großer Stratege, vom Gouverneur von Jalisco, median Ascenio erkoren und erhielt vor dem Match gegen die CSSR eine Erinnerungsmedaille überreicht. Charlton wurde diese Auszeichnung für seine tadellose Leistung bei dem „großen Spiel“ zu

Gerd Müller jagt Fontaines Rekord

Sieben Treffer legten Grundstein zu Deutschlands Qualifikation

In Deutschlands Bundesliga längst als „Torfabrik“ bekannt und gefürchtet, wurde Gerd Müller auch in der dünnen Luft Mexikos zum Synonym für Tore. Gerd Müller: das ist Dynamik, das ist der Instinkt, im rechten Moment am richtigen Ort zu stehen, das sind die etwas fülligen Oberschenkel, die ebenso zum Charakteristikum wurden wie seine Treffer am Fließband.

Die Produktion wurde auch in Leon bei den Gruppenspielen munter fortgesetzt, der Siegestreffer gegen Mexiko legte den Auftakt zu einer neuen Serie. Drei Treffer gegen Bulgarien und der Hatrick gegen

Peru ließen ihn an die Spitze der Schützenliste vorstoßen und den Rekord des ungarischen Starstürmers Sandor Kocics — je drei Tore in zwei WM-Spielen — einstellen.

Jetzt macht der Bayer Jagd auf den nächsten Weltmeisterschaftsrekord, den des besten Schützen aller Weltmeisterschaften, den der Franzose Just Fontaine mit dreizehn Treffern, bei der Weltmeisterschaft 1958, hält. Doch Müller ist trotz seiner Erfolge noch etwas skeptisch: „Von jetzt an wird es natürlich schwerer“, und dachte dabei sicherlich an die exakte Deckung der Eng-

länder. „Da werde ich sicher zwei Mann gegen mich haben.“

Was wohl seine Aufgabe erschwert, aber den Goalgetter noch nie verzweifeln ließ. Denn auch in der Bundesliga wird er von den Verteidigern „bevorzugt“ behandelt, ohne sich aber stoppen zu lassen. Was auch Müllers Meinung über Müller dokumentiert: „Zwei, drei Chancen hat man in fast jedem Spiel, und ein guter Stürmer muß eben zumindest eine Möglichkeit nutzen.“

Daß er jetzt auch in der Nationalmannschaft Tore zu schießen versteht, liegt sicherlich auch daran, daß die Rivalität mit Uwe Seeler beigelegt wurde. Die Szenen nach dem Spiel weisen es am deutlichsten aus. Müller-Torwart nach Müller-Tor: „Uns

In A 370/34/Bil. 2

Manier...

Schember wieder mit Dividende

Bedeutende Verbesserung der Ertragslage — Kapitalerhöhung im Verhältnis 4 : 1

Eigenbericht der „Presse“

WIEN (h.). Nachdem die Schember AG, Waagen- und Maschinenfabrik, zuletzt für das Geschäftsjahr 1962 eine Dividende von 7% ausgeschüttet hätte, wurde auf der am Montag unter Vorsitz von Länderbank-Generaldirektorstellvertreter Koliander abgehaltenen 51. ordentlichen Hauptversammlung dieser Gesellschaft die Wiederaufnahme der Dividendenzahlung für das abgelaufene Geschäftsjahr, und zwar mit 6%, beschlossen.

Die günstige Wirtschaftslage des Jahres 1969 wirkte sich auch auf das spezielle Gebiet der Waagenbranche äußerst fördernd aus. Die gesteigerte Investitionsfreudigkeit der potentiellen Kunden spiegelte sich in gesteigerten Umsätzen und erhöhten Auftragsständen wider. Dazu kamen noch zwei weitere Faktoren, die das Ergebnis sehr günstig beeinflussen: die in früheren Berichten angekündigten Produktivitätsverbesserungen traten in vollem Umfang ein und weiters gelang es der Gesellschaft durch intensives Marketing, einen größeren Marktanteil zu erringen. Wie „Die Presse“ bereits berichtet hat, erreichte die Schember AG im

abgelaufenen Geschäftsjahr einen Umsatz von rund 65 Mill. S, was eine Steigerung um 32% gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Insbesondere gelang es durch das Eindringen in neue Märkte sowie durch die Intensivierung des Comecon-Geschäftes, das Exportgeschäft fühlbar zu steigern, wobei sich Zuwachsraten bis zu 85% ergaben. Der gesamte Exportumsatz belief sich, wie Vorstandsdirektor Knobl erklärte, auf rund 30% des Gesamtumsatzes.

Im Rahmen des Berkel-Konzerns wird sich Schember immer mehr im Industrieprogramm spezialisieren, während das Ladentischprogramm direkt von Berkel übernommen wird. Durch den Erwerb einer hundertprozentigen Beteiligung an der Ing. Karl Schulz Waagenfabrik Ges. m. b. H., die einen Spezialbetrieb insbesondere auf dem Gebiet von Zählanlagen darstellt, arbeitet die Schember AG nunmehr in einer neuen, erfolgversprechenden Sparte.

In der Bilanz hat sich das Anlagevermögen in Höhe von 9,4 Mill. S gegenüber dem Vorjahr kaum verändert. Das Umlaufvermögen erhöhte sich auf 50,0 Mill. S (1968: 38,7 Mill. S), wobei auf Grund der stark ausweiteten Geschäftstätigkeit beson-

ders die Vorräte und die Warenforderungen einen starken Anstieg aufweisen. Das Grundkapital blieb mit 10,8 Mill. S unverändert. Die gesamten Rücklagen betragen 10,4 (1968: 9,7) Mill. S. Die Verbindlichkeiten stiegen von 25,3 Mill. S im Vorjahr auf 33,7 Mill. S im Berichtsjahr. Der ausgewiesene Reingewinn beträgt 0,8 Mill. S.

Um ein günstigeres Verhältnis zwischen Eigen- und Fremdkapital herzustellen, stand auch die Beschlußfassung über die Erhöhung des Grundkapitals von derzeit 10,8 Mill. S um 2,7 Mill. S auf 13,5 Mill. S (d. h. im Verhältnis 4 : 1) auf der Tagesordnung. Die jungen Aktien sind ab 1. Juli 1970 dividendenberechtigt. Wie AR-Vorsitzender DDr. Koliander erklärte, soll der Bezugskurs von 120%, der ja beachtlich unter dem derzeitigen Börsenkurs von rund 190% liegt, auch den Minderheitsaktionären einen Anreiz bieten, die jungen Aktien zu beziehen. Koliander führte weiter aus, daß man sich bei Schember zu einer „Politik der kleinen Schritte“ bei der Kapitalerhöhung entschlossen habe. Sollte die günstige Entwicklung der Gesellschaft länger andauern oder sich noch verstärken, wäre eine weitere Kapitalerhöhung durchaus denkbar. Die Gesellschaft sei auch als altes österreichisches Unternehmen daran interessiert, daß ihre Aktien an der Börse notieren.

Zum laufenden Geschäftsjahr erklärte Direktor Knobl, daß bisher bei den Aufträgen ein Anstieg um rund 20% und bei den fakturierten Beträgen eine Erhöhung um 28% feststellbar sei. Knobl sagte weiter, daß man sich bemühen werde, die Dividende auch bei erhöhtem Grundkapital beizubehalten. Bezogen auf den Börsenkurs am Tag der Hauptversammlung (194) bietet die Schember-Aktie eine Bruttorendite von rund 3,1%.

12.11.70.-
digkeit nicht eingeengt, sondern vielmehr angespornt werden.

Bezüglich des Strukturwandels in der österreichischen Industrie, bemerkt man in Industriellenkreisen, daß sich dieser vor allem im letzten Jahrzehnt erfreulich verstärkt habe. Es ist aber auch Vorsicht anzuraten, zumindest was die Dauer erfolgreicher Strukturumschichtungen betrifft. In einer Marktwirtschaft brauchen nämlich Strukturverschiebungen ihre Zeit, denn sie müssen sich organisch entwickeln und können weder befohlen noch „übers Knie gebrochen werden“. Nichtsdestoweniger kann man aber durch industriepolitische Maßnahmen anregend sowie beschleunigend einwirken.

Ebenso stellen sich industrielle Kreise gegen die Ansicht, daß der Strukturwandel ganze Branchen oder Unternehmen zum Tode verurteile. Es liegt ja im Sinne der Industriepolitik, alle Branchen in den Stand zu setzen, ihre Wachstumschancen wahrzunehmen. Damit ist für ein Industriewachstum nicht die Branchenstruktur entscheidend, sondern die Summe aller wachstumsbestimmenden Faktoren und günstigen Wachstumsvoraussetzungen.

Die Aufgabe des Staates wird es dabei sein, alle Hindernisse aus dem Weg zu räumen, die sich der Innovationsfreude der Unternehmer entgegenstellen könnten.

Lufthansa im Aufwind

BONN (ap). Mit einem Überschuß von 69 Mill. DM hat die Deutsche Lufthansa AG im vorigen Jahr das beste Geschäftsergebnis seit ihrer Gründung im Jahre 1955 erzielt. Aus diesem Grund wird der Hauptversammlung erstmals auch die Ausschüttung einer Dividende von 4% auf Stammaktien und von 5% auf Vorzugsaktien vorgeschlagen werden. Der Geschäftsbericht weist Erträge von 1,77 Mrd. DM (Plus 13,8%) auf. Für das laufende Geschäftsjahr äußerte sich der neue Lufthansa-Vorstandssprecher Culman optimistisch, obwohl erst noch rund 12 Mill. DM an Aufwertungsverluste in der Bilanz abgeschrieben werden müssen.

Rumänien zieht Bilanz

Wirtschaft schwer betroffen — Fremdenverkehr blieb verschont

Eigenbericht der „Presse“

WIEN (ho). Obwohl noch keine endgültigen Zahlen über die Schäden der Flutkatastrophe in Rumänien vorhanden sind, stehen bereits einige vorläufige Angaben zur Verfügung. Seit dem Beginn der Überschwemmungen am 12. Mai war fast das gesamte Gebiet der Sozialistischen Republik Rumänien von dieser Naturkatastrophe betroffen. Nach ungenaueren Angaben sind die

wichtige Devisenquelle darstellt, weitgehend verschont. Wie dem Vertreter der „Presse“ vom rumänischen Botschaftssekretär mitgeteilt wurde, werden alle Fremdenverkehrsverträge mit dem Ausland eingehalten, weil die Schwarzmeerbäder von der Hochwasserkatastrophe nicht betroffen wurden.