

Der neue Tag

27. III. 1919

L 70000

9

1919

27. III. - 29. IV.

Verkehrswesen

Eisenbahn, Schifffahrt

Zeichnung von Daumier.



DER FRIEDE.



27. III. 1919

**Der Eisenbahnerstreik auf der Südbahn, der  
Aspangbahn und einem Teil der Ostbahn.**

**Vorläufig noch kein Massenstreik auf den  
Bahnen.**

Wien, 27. März.

Wir hoffen, daß es gelingen werde, den auf der Südbahn und auf der Aspangbahn ausgebrochenen Eisenbahnerstreik rasch zu beendigen, damit er sich nicht ausbreite und zu einer Lebenskrise für Deutschösterreich und besonders für die Stadt Wien werde. Die Züge mit Nahrungsmitteln, die aus Italien nach Deutschösterreich und Wien geschickt werden, kommen meistens über die Südbahn. Die Folgen eines Massenstreiks auf den Bahnen würden die ganze Bevölkerung treffen. Denn auch nur die Betriebsstörung eines Tages hat die schädlichsten Wirkungen auf die Versorgung mit Nahrungsmitteln und Kohle. Ein Massenstreik auf den Eisenbahnen wäre ein großes Unglück für die gesamte Bevölkerung, auch für die Frauen und Kinder der am Streik teilnehmenden Eisenbahner. Kein Streik kann Brot verschaffen und jeder Streik wird unter den jetzigen Verhältnissen den Hunger vermehren. Keine wie immer geartete Gesellschaftsrichtung kann, wenn die Vorräte erschöpft sind, das Inland nichts bieten und die Einfuhr aus dem Auslande durch das schlechte Geld so schwierig und beinahe unmöglich ist, auch nur ein Haar von dem Glend wegnehmen, unter dem das Volk jetzt leidet. Brot, Fett, Fleisch! Das ist die einzige Politik, die jetzt gemacht werden muß. Alles Herumdoktern steigert nur die Entbehrungen, die dem Volke auferlegt sind. Was nützen die Streiks, wenn durch die Verminderung des ohnehin nur für wenige Tage gesicherten Vorrates auch für das gesteigerte Einkommen nichts zu kaufen ist? Das ganze Volk in allen seinen Schichten und Klassen muß sich jetzt zusammenschließen, um gemeinsam über die Nahrungsschwierigkeiten hinwegzukommen. Zuerst leben und dann die doktrinären Untersuchungen über die beste Staatsform machen!

Zu der vorigen Woche war zwischen dem Staatsamt für Verkehrsweisen und den Eisenbahnern die Einigkeit über die Forderungen schon hergestellt. Wir hoffen, daß es wieder gelingen werde, die regellosen Bewegungen, die jetzt ausgebrochen sind, durch eine friedliche Uebereinkunft zum Stillstand zu bringen, damit sie nicht zu einem allgemeinen Landesunglück sich steigern. Die Versorgung von Wien mit Nahrungsmitteln ist das große Problem, das der ganzen Bevölkerung am Herzen liegt. Wir können ohne Zufuhr kaum einige Tage leben. Der Massenstreik auf den Bahnen wäre Massenhunger. Die Gefahren eines solchen Zustandes brauchen nicht weiter auseinandergelegt zu werden. Die Gelegenheit muß rasch durch Verständigung auf haltbaren und vernünftigen Grundlagen beendet werden.



27. III. 1919

**Streik des Lokomotivpersonals der Südbahn.****Vollständige Einstellung des Verkehrs am heutigen Abend.**

Wien, 26. März.

Das Lokomotivpersonal der Südbahngesellschaft ist heute wegen Lohnforderungen, die außer Zusammenhang mit den politischen Tagesereignissen stehen, in den Ausstand getreten und hat die Ausfahrt verweigert. Infolgedessen war es nicht möglich, die Fernzüge am heutigen Abend, desgleichen auch die letzten Lokalzüge abzulassen. Auf dem Südbahnhofe spielten sich peinliche Szenen ab. Hunderte von Reisenden, die nach stundenlangem Warten in den Besitz der Fahrkarten gelangt waren, erfuhren nun, daß der Betrieb eingestellt sei und sie nicht auf Weiterbeförderung rechnen können. Viele dieser Bedauernswerten sind nicht in Wien wohnhaft und haben hier keine Unterkunft, und werden wohl einen Teil der regenfeuchten Spätwinternacht im Freien zuzubringen gezwungen sein.

Das Ausmaß der Forderungen des Personals war heute abend noch nicht bekannt, morgen vormittag werden die ersten Verhandlungen zwischen der Bahverwaltung und den Ausständischen stattfinden, um raschestens zu einer Einigung zu kommen und den Betrieb auf dieser wichtigen Eisenbahnlinie wieder aufnehmen zu können.



## Streik auf der Südbahn.

Einstellung des Verkehrs in den gestrigen Abendstunden. — Die Lebensmittelversorgung von Wien in Gefahr.

Gestern abends kurz vor Abgang des um 6 Uhr 30 Minuten in der Richtung nach Wiener-Neustadt verkehrenden Personenzuges erschien das Lokomotivführerpersonal bei der Betriebsdirektion der Südbahn und erklärte, nicht mehr ausfahren zu wollen. Als Grund hiefür wurde angegeben, daß die Lokomotivführer und ihre Gehilfen bedeutende Lohnerhöhungen — man spricht von 18 Kr. für die Stunde — verlangen. Die schon seit längerer Zeit mit dem Personal geführten Verhandlungen hatten kein Ergebnis, da das Personal seine Forderungen nicht mäßigen will, andererseits aber die Südbahn diese Forderungen nicht bewilligen kann, ohne gleichzeitig eine Erhöhung des Fahrpreises um ein Vielfaches des gegenwärtigen vorzunehmen. Obendrein ist die Südbahn zu einer Identität der Bezüge ihres Personals mit jenen des Personals der Staatsbahnen verpflichtet. Solange also die Staatsbahnen nicht für ihre Bediensteten die Bezüge erhöhen, kann die Südbahn aus eigener Initiative eine Erhöhung nicht vornehmen.

Die plötzliche Einstellung des Verkehrs rief auf dem Südbahnhof gestern stürmische Entrüstungskundgebungen unter den Reisenden hervor. Der Fernzug Wien—Boitsch war bis auf das letzte Plätzchen besetzt. Alle mußten aussteigen, viele hatten großes Gepäck, fanden keine Straßenbahn mehr zur Heimfahrt und mußten zu Fuß nach Hause gehen, viele übernachteten im Bahnhof selbst. Auch die Fahrgäste der Lokalzüge waren gezwungen, mit der Badner Elektrischen heimzulehren. Inzwischen hatte sich der Streik schon bis Brud—Leoben ausgedehnt und heute auch schon Graz ergriffen.

### Heute kein Zug.

Um 1/10 Uhr vormittags erhielten wir auf unsere telephonische Anfrage bei der Direktion der Südbahn die lakonische Antwort: Heute geht kein Zug. Mehr war nicht zu erfahren.

Diese Ausstandsbewegung auf der Südbahn muß, auch wenn sie nur einige Tage andauert, zu einer

schweren Gefahr für ganz Wien werden. Der größte Teil der Lebensmittel, die uns augenblicklich die Entente zur Verfügung stellt, wird auf der Südbahn zugeführt. Diese Lebensmitteltransporte reichen nun kaum hin, um die jetzige Brot- und Mehlsquote aufrecht erhalten zu können, und nach den Erklärungen des Volksernährungsamtes wirtschaften wir mangels jeglichen Mehlvorrates in des Wortes eigenster Bedeutung von der Hand in den Mund. Eine auch nur zwei- oder dreitägige Unterbrechung der Lebensmitteltransporte müßte daher für Wien zu einer Katastrophe werden. Um so eigenartiger berührt es daher, wenn sich die Ausständigen wegen der mangelnden Lebensmittelversorgung beklagen und eine Remedur mit Hilfe des Streiks herbeiführen wollen. In dem Augenblick, wo sie mit ihrer Streikpolitik die Lebensmittelversorgung von mehr als zwei Millionen Menschen in Gefahr bringen, droht auch den Ausständigen selbst die Hungersnot. Ein Eisenbahnerstreik ist heute wirklich das untauglichste Mittel, um eine bessere Lebensmittelversorgung zu erzwingen, denn nicht wir, sondern unsere Feinde bestimmen unsere Brot- und Mehlsquote.



### Der gedrosselte Volksprater.

Nur ganz allmählich erwaht der Volksprater aus der Erstarrung, die ihn wintersüber befangen hielt. Die Kriegsläufe sind ja nicht spurlos an ihm vorbeigegangen. Viele Praterhüttenbesitzer haben draußen als Feldaraue ihr Leben eingesezt, während daheim ihre Betriebe im argen lagen. Ihr früherer Obmann Ludwig Bretschger weilte kriegsgefangen im fernem Osten. Andere, die nicht eingerückt sind, hatten daheim mit der Mißgunst der Verhältnisse zu ringen. Unter den 160 Praterleuten war ein Duzend durch die Not gezwungen, die Betriebe an Kriegreiche zu verkaufen. Gleichwohl hatte das Geschäft während des Krieges noch halbwegs geblüht. Tausende von Militärpfleglingen und Refonvaleszenten aus den hiesigen Sanitätsanstalten wallten Sonntags oder auch wochentags mit ihren Angehörigen oder hier gewonnenen Bekannten und Freundinnen diesen volkstümlichsten aller Belustigungsorte besuchen. Viele alte Stammgäste — der naibgenuschlichtige „Bosniak“ und der fische „Wasserdiner“, der oftmals den „Deutschnmeister“ bei seiner Donna austach — hat man freilich schon kriegsüber vermisst. Sie alle, die aern gesehenen Angehörigen fremdnationaler Wiener Regimenter, mit ihrem süßen Mädels, das auch eine blonde Tschedin sein konnte, kommen längst nicht mehr. Aber auch die Kriegsstammgäste, die zwar nicht immer tanzfähig waren, an den Darbietungen der Kinos und Juden aber mit der kritiklosen Schaulust des zivilisationsfremden Gyzulen oder Kusatsohnes sich ergötzen, fehlen heute.

An diesen warmbesonnenen (wenn nicht verregneten oder aber verschneiten) Vorfrühlingssonntagen wird in den Lokalen des Volkspraters nach langer Zeit wieder getanzt — so lange es die Pohlennot erlaubt, denn um 9 Uhr wird unerbittlich gesperrt. Wochentags

liegt er fast böllig verödet da: alle Stablissemments, die auf den Motorbetrieb angewiesen sind, dürfen nur Sonntags geöffnet sein, abgesehen von den fünf zumeist aut besuchten Praterkinos, Grottenbahn, Karussells und was es dergleichen sonst lustigbewegter Vergnügungsstätten mehr gibt, müssen ruhen, um an Sonn- und Feiertagen von 2 Uhr bis 7 Uhr sich auszutollen. Die auf Motorbetrieb basierten Luftbarkeiten bilden allerdings nur etwa ein Drittel der Prateretablissemments, aber die vielen Gasthauslokale, die auch während der Woche geöffnet bleiben können, sind schon infolge des gedrosselten Straßenbahnverkehrs abends nicht dermaßen frequentiert, daß zumal der Volksprater ein heiter beschwingtes Bild böte. Nur fünf oder sechs der namhaftesten Restaurants werden dabei auch an Wochentagen bis zur Sperrstunde offen gehalten. An den Sonntagen geht es freilich trotz aller Einschränkungen und Sparrmaßnahmen im Prater hoch her. Die Kinaelstiele drehen sich, das vollkommen telepathiefreie Zoubertheater ist überfüllt, in den Praterschenken labt sich alt und jung am dünnen Bier und sauren Heurigen, in den Tanzsälen lebt das Volk im lang entbehrten Tanzvergnügen für ein paar Stunden sich aus. Es ist aber ein kärolich bemessenes Genießen, und die Kriessziffer von 50.000 bis 60.000 Sonntagsgästen wird im gedrosselten Volksprater kaum je erreicht.



# Ausdehnung des Eisenbahnerstreiks.

## Absperrung Wiens vom Verkehr.

Die Ausstandsbewegung auf den Eisenbahnen nimmt rasch an Umfang zu. Während der Streik gestern auf die Süd-, Aspang- und Ostbahn beschränkt blieb und immer noch eine gewisse Hoffnung auf eine Einigung der ganzen Bewegung bestand, haben heute auch die Angestellten und Beamten der anderen Bahnlinien ihre Arbeit eingestellt. Eine Ausnahme machte in den Morgenstunden nur die Nordbahn, wo sich bis dorthin der Verkehr in normalem Umfang abwickelte. Dann entschied auch dort eine Angestelltenversammlung für den Anschluß an den Ausstand. So haben wir jetzt bereits mit dem Generalstreik der Eisenbahner zu rechnen, der die Lebensmittel- und Kohlenversorgung Wiens auf das ernstlichste bedroht und bei einer nur zwei- bis dreitägigen Dauer dem ganzen Wirtschaftsleben die schwersten Wunden schlagen muß. Das sozialdemokratische Organ sagt heute: „Der Streik muß so schnell als möglich beendet werden. Die Regierung muß bewilligen, was zu bewilligen möglich ist; und die Eisenbahner selbst müssen einsehen, daß sie nicht das ganze Volk, nicht die ganze Arbeiterschaft, nicht sich selbst dem Verhungern preisgeben dürfen. Aber mit der Beilegung des augenblicklichen Lohnkampfes allein ist noch gar nichts getan. Der Streik mahnt die ganze Gesellschaft, mahnt Staat und Volk zur Erfüllung größerer Aufgaben. Die ganze Rechtsstellung der Eisenbahner muß geändert, ihre Besoldungsordnung muß neu geregelt, dem Eisenbahnpersonal muß der gebührende Einfluß auf die ganze Verwaltung der Eisenbahnen zugestanden werden. Die Eisenbahnen müssen zu einer Gemeinschaft werden, die nicht von einer allmächtigen Bürokratie regiert, sondern von den Vertretern der Eisenbahner selbst gemeinsam mit den Vertretern der Volksgesamtheit verwaltet wird.“

Der Eisenbahnerstreik ist die schwerste Heimtuchung, die Wien in seiner Not noch treffen konnte. Morgen würden bei der Fortdauer des Streiks die Säuglinge Wiens ohne Milch sein, die großen Werke für Licht und Kraft erhalten keinen Kohlenzuschub mehr, in wenigen Tagen müssen ihre Vorräte zur Reize gehen und ein Betrieb nach dem andern wird zum Stillen verurteilt. Ein Eisenbahnerstreik über das notwendige Maß zur Erreichung gerechter Forderungen ausgedehnt, ist ein Wüten gegen sich selbst, das zuerst die ärmsten Klassen der Bevölkerung trifft.

Zum ersten Mal sieht sich die Sozialdemokratie selbst

des Fürstlichen Hofes am 13. März der von Österreich herbeigekommene fürstliche Kommissarius Dr. Steiner in dem Protokoll herabgelesen, daß der einseitige Ausschluß von Österreich den berechtigten Interessen der österreichischen Bevölkerung entgegensteht. Es wurde darauf hingewiesen, daß der Ausschluß der österreichischen Bevölkerung aus dem Reich des Fürstlichen Hofes ein Verstoß gegen die österreichische Verfassung ist. Der Ausschluß der österreichischen Bevölkerung aus dem Reich des Fürstlichen Hofes ist ein Verstoß gegen die österreichische Verfassung.

### Die Streiklage auf den einzelnen Bahnen.

Das Betriebsamt der Nordbahn teilt uns um 9 Uhr mit: Bis jetzt ist der Verkehr noch in vollem Gange. Ob es zu einem Sympathiestreik kommen wird, läßt sich noch nicht sagen, da um 1/2 10 Uhr erst die Versammlung beginnt, in der über diese Frage entschieden werden wird.

Von der StEG. wird uns mitgeteilt, daß der Streik auf der Ostbahn seinen Fortgang nimmt. Lebensmittelzüge sind nicht eingelangt. Die Beamtenschaft versieht einstweilen ihren Dienst fort.

#### Auf der Westbahn

Ist heute Mitternacht der Generalstreik ausgebrochen. Beamte und Arbeiter haben den Dienst eingestellt. Ueber etwa anlaufende Lebensmitteltransporte ist noch nichts bekannt. Die letzten Güterzüge wurden zwischen 2 und 3 Uhr nachts abgefertigt.

#### Die Direktion der

#### Nordwestbahn

teilt mit, daß auf ihrer Linie um halb 9 Uhr der gesamte Verkehr eingestellt worden ist. Es streiken nicht bloß die Eisenbahnarbeiter, sondern auch die Beamten. Lebensmitteltransporte sind nicht abisirt, weshalb eine Entscheidung über ihre Beförderung auch nicht getroffen werden konnte.

#### Auf der Franz-Josefs-Bahn

streiken Beamte und Arbeiter. Der Verkehr ist gänzlich eingestellt. Lebensmittelzüge sind nicht eingelaufen.

#### Auf der Aspangbahn

Ist die Streiklage unverändert. Die heutigen Frühzüge gingen nicht ab. Auch im Laufe des Vormittags machten sich noch keine Anzeichen für eine Einstellung des Streiks bemerkbar.

#### Auf der Südbahn

Ist in der Streikbewegung keine Aenderung eingetreten. Beamte und Arbeiter feiern.



28. VII. 1919

## Hungerstreik.

Die Eisenbahner streiken, weil sie, wie sie sagen, mit ihrer bisherigen Löhnung und ihren derzeitigen Bezügen an Lebensmitteln nicht mehr auskommen können und hungern müssen.

Und weil sie streiken und den ganzen Verkehr zum Stillstande bringen, bleiben die Lebensmittelzuschübe, auf welche die Bevölkerung angewiesen ist, aus und der Hungerjähre steht leibhaftig vor aller Augen.

Die Eisenbahner streiken, weil sie nicht länger hungern wollen, und die Bevölkerung mit samt den Eisenbahnern ist vom Verhungern bedroht, weil diese streiken!

Es erscheint als der helle Wahnsinn, hat aber Methode. Die Methode des falschen Zirkels, in dem sich seit Monaten die ganze Menschheit bewegt, bis sie, vom rasenden Kreislauf ermüdet, zusammenbricht.

Manche geben dem Bolschewismus die Schuld, der von Ungarn her wühle, um Oesterreich mit den nämlichen Glückseligkeiten zu überschütten, an denen sich seit wenigen Tagen Ungarn erfreut. Aber sollte der Bolschewismus, der sich bisher, man mag sonst von ihm halten, was man will, überall als wahrer Künstler der Agitation gezeigt hat, wirklich gerade in Wien und Deutschösterreich sich der Bevölkerung vor allem in der abschreckenden Gestalt eines Hungerbringers zeigen wollen? Das wäre nicht die gewinnendste Art, sich einzuführen.

Der Staat ist heute sozialdemokratisch geleitet, der Präsident, der Rabinetttschef und eine Anzahl von Ministern sind sozialdemokratische Führer. Aber auch die Masse der Streikenden sind Sozialdemokraten, und zwar organisierte. Und trotzdem konnte die Regierung vom Ausbruch dieses Ausstandes überrascht werden? Hatte denn die Regierung keine Zeit, sich mit den Wünschen und Forderungen der Eisenbahner vertraut zu machen und rechtzeitig das Möglichste zu tun, um den Verkehr aufrecht zu erhalten oder wenigstens die ununterbrochene Zufuhr von Lebensmitteln sicherzustellen? Freilich, die Ausarbeitung von Gesetzesvorlagen über die Abschaffung von Titeln, Orden und Adelsprädikaten, über die Verbannung der Mitglieder des Kaiserhauses aus der Heimat beanspruchte viel Zeit und war vermutlich außerordentlich dringend und wichtiger als alle anderen Dinge, wichtiger selbst als die Vorsorgen, daß die Bevölkerung nicht zu verhungern brauche. Ob die Bevölkerung auch so denkt?

Man sagt, die Forderungen der Eisenbahner seien unerfüllbar, denn der Staat könne Löhne bis zu 70 Kronen an seine Arbeiter unmöglich zahlen. Aber die Ausständischen sagen, daß bei der gegenwärtigen Teuerung die geforderten Löhne knapp zur Bestreitung der dringendsten Bedürfnisse reichen. Und wer vermöchte ihnen das Gegenteil zu beweisen! Die produktionsfeindliche Preispolitik, auf die sich unsere Kriegswirtschaft, unsere Zentralen, unser Kriegssozialismus soviel eingebildet, hat Bankrott gemacht, ihr verdanken wir dieses Dilemma. Man hat sich viel zugute darauf, daß wir die niedrigsten Getreide- und Brotpreise der Welt hätten. So stand es nämlich in den Akten. Die Nationen waren in der Tat billig, nur daß man von ihnen nicht leben konnte. Die niederen Preise der gänzlich unzulänglichen Nationen züchteten den Schleichhandel mit seinen Phantasiepreisen. So haben wir auf dem Papier die billigsten Preise der Welt, in Wirklichkeit aber — denn die Wirklichkeit ist das Leben durch den Schleichhandel! — haben wir die teuersten Preise der Welt. Und nicht die Preise der bewirtschafteten „Nationen“, sondern die Preise der Waren, die im Schleichhandel beschafft werden müssen — müssen, wenn man leben will —, wurden maßgebend für das Budget der Haushaltungen, also für die Lohnforderungen der Angestellten und Arbeiter! Die grundfalsche staatliche Preispolitik ist einer der Hauptfaktoren, welche die

Anarchie unseres Wirtschaftslebens mit allen ihren verberblichen Folgen herbeigeführt haben.

Ein Ausweg aus der Sackgasse ist jetzt um so schwerer zu finden, weil wir durch Maßnahmen, die augenblicklichen Uebelständen und Gefahren steuern, nur noch immer tiefer in die Sackgasse hineingeraten. Und dennoch muß jetzt zu jedem Hilfsmittel gegriffen werden, das die Eisenbahner zur Wiederaufnahme des Verkehrs veranlaßt, denn das Hemd liegt uns näher als der Rock, und vor allem muß die Bevölkerung vor der Hungerkatastrophe beschützt werden, die unvermeidlich ist, wenn die Zufuhr von Lebensmitteln noch länger stockt.



29. III. 1919

12

**Schnellzugsverkehr Wien-Innsbruck.**

Heute verkehrt von Wien-Westbahnhof nach Innsbruck der Nachtschnellzug Nr. 207 mit allen Wagenlasten (Wien-Westbahnhof ab 6 hr 40 Min. abends, Innsbruck an 8 Uhr früh). Für diesen Schnellzug haben die für gestern, Freitag, zum Schnellzug Nr. 209 (Wien-Westbahnhof ab 8 Uhr 40 Min. früh) gelösten Fahrkarten Gültigkeit. Die Benützung des heutigen Nachtschnellzuges ist auf die Anzahl der vorhandenen Sitzplätze beschränkt und ab Wien-Westbahnhof an den Besitz einer besonderen Fahrkarte gebunden, die bei der Ausgabe der Fahrkarten an der Vorverkaufsstelle (Österreichisches Verkehrsbureau, Zweigstelle, Stock-im-Eisen-Platz Nr. 3 und 4) und am Fahrkarten-Walter in Wien (Westbahnhof) vor Zugabgang unentgeltlich verabsolgt wird.



## Nach dem Eisenbahnerstreik.

### Aufnahme des Eisenbahnbetriebes.

Noch in der Nacht von gestern auf heute ist entsprechend dem Beschlusse der Versammlung der Eisenbahner, in der Halle des Südbahnhofes der Betrieb auf den vom Streik ergriffenen Linien wieder aufgenommen worden. Ganz glatt ist die Wiederaufnahme des Betriebes allerdings nicht von statten gegangen, da, wie wir erfahren, die Eisenbahner von Wiener-Neustadt den Verkehr auf der Südbahn bis heute um 11 Uhr vormittags teilweise behindert haben. Damit ist der Streik der Eisenbahner, der von seinem Ausbruch in der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag bis zu seinem gestrigen Abschluß durch 48 Stunden den größten Teil des deutsch-österreichischen Bahnnetzes stilllegte, als beendet anzusehen. Der eigentliche Generalstreik war, da sich die Bediensteten der Ost- und der Spangbahn bis am Donnerstag vormittag und die andern Bahnen erst am Freitag der Bewegung anschlossen, von noch kürzerer Dauer. Tirol hatte sich offenbar wegen der günstigeren Verpflegungsverhältnisse dem Streik überhaupt nicht angeschlossen. Durch die gestern erzielte Einigung ist die Streikbewegung, die schon durch ihr weitläufiges Bestehen das staatliche und wirtschaftliche Leben schwer bedrohte, beendet worden. Regierung und Eisenbahner haben im Bewußtsein der Not der Stunde den Weg zu gegenseitigem Entgegenkommen gefunden.

### Ein Zwischenfall in Wiener-Neustadt

Das Betriebspersonal der Südbahn in Wiener-Neustadt erklärte noch gestern, durch die an die Eisenbahnbediensteten gemachten Zugeständnisse nicht befriedigt zu sein, und verhartete nicht nur im Ausstand, sondern weigerte sich auch heute vormittag, die aus Wien kommenden und nach Wien gehenden Züge durchzulassen. Erst um 11 Uhr gelang es auf Grund von Wien aus geflogener telephonischer Unterhandlungen, die Wiener-Neustädter zu bewegen, den Betrieb wieder aufzunehmen und den Bahnhof für den Verkehr freizugeben. Bis 12 Uhr waren nur Sokalzüge von Abfahrtsorten vor Wiener-Neustadt eingetroffen, doch erwartete man schon das Einlangen von den Fernzügen, die in Wiener-Neustadt anhalten worden waren. Von Wien aus wurden im Hinblick auf die Sachlage Züge nach und über Wiener-Neustadt erst nach 11 Uhr abgelassen.

### Störungen der Approbitionierung durch den Eisenbahnerstreik.

#### Provisorische Kürzung der Brotration.

Vom Staatsamt für Volksernährung wird verlautbart: Mit Rücksicht auf die in den letzten Tagen eingetretene Unterbrechung der Eisenbahntransporte ist die Deckung an Mehl und Brot für die kommende Woche noch nicht zur Gänze vorhanden. Um eine Gleichmäßigkeit in der Ausgabe zu gewährleisten, mußte die Verfügung getroffen werden, daß in der kommenden Woche nebst der Mehlration von 250 Gramm vorläufig nur die halbe Brotration ausgegeben werde. Da der Verkehr ab heute wieder aufgenommen wurde, kann erwartet werden, daß mit Unterstützung des Eisenbahnpersonals die ausländischen Getreidezüge in den nächsten Tagen einlaufen und die gekürzte halbe Brotration gegen Ende der Woche nachträglich zur Ausgabe gelangen kann.

Das Ernährungsamt ist jedoch der Meinung, daß es vor Ablauf der Woche in der Lage sein wird, die Ration zur normalen Höhe zu ergänzen, aber es hat es für notwendig erachtet, vorläufig nur die halb Ration auszugeben und den Provinzialstellen das gleiche zu empfehlen. Der Grund hierfür liegt in der augenblicklichen Unsicherheit der Zustände. Dann weiß man auch nicht, ob die durch den Streik auf gehaltenen Lebensmittelzölle Mehl oder Getreide führen. In letzterem Falle müßte das Getreide erst vermahlen werden. Endlich fürchtet man, daß das Eintreffen der Lebensmittelzüge sich noch mehrere Tage hindurch sehr unregelmäßig vollziehen wird, weil die leeren Garnituren auf dem Wege nach Triest und Genua durch den Streik aufgehalten wurden und infolgedessen in den genannten Orten die Verladetätigkeit unterbrochen wurde und noch immer ruht. Selbstverständlich wurde nun schleunigst die Weiterbeförderung der leeren Garnituren verfügt.

#### Bersärfte Milchnot.

Empfindlich wurde auch die Milchversorgung betroffen, denn bis auf die kleinen Mengen, die von Wiener Stellungen produziert werden, hängt

der Verbrauch frischer Milch ganz von den Bahnzufuhren ab, und da bei diesem Nahrungsmittel Vorräte nicht angesammelt werden können, macht sich eine Störung der Zufuhren alsbald in der Versorgung fühlbar. Gestern kamen nur 31,000 Liter Milch an und heute noch weniger. Da ohnehin am Verbrauch der frischen Milch nur Säuglinge und Schwerkranken teilhaben und für diese ein anderes Nahrungsmittel als Milch überhaupt nicht in Betracht kommt, sucht man den Ausfall nach Tauslichkeit durch Kondensmilch zu decken, die allerdings nicht der frischen Milch gleichwertig ist. m. h.

### Aufnahme des Verkehrs in Steiermark.

Graz, 29. März. Die Bediensteten der Südbahn des Grazer Inspektionsbezirkles haben sich dem Beschlusse auf Beendigung des Streiks angeschlossen. Der Personenzug nach Wien ist um 9 Uhr 48 Minuten Mitt um 8 Uhr früh abgelassen worden.

### Einwirkungen des Eisenbahnerstreiks auf den Reiseverkehr.

#### Der ausgesperrte Opernsänger.

Der Opernsänger Hans Duhan erhielt in der vorigen Woche einen achttägigen Erholungsurlaub, den der Künstler in der Pension „Marienhof“ in Eblach verbrachte. Der Urlaub endigte vorgestern und Herr Duhan hätte schon gestern in der „Zauberflöte“ auftreten sollen. Infolge des Eisenbahnerstreiks konnte er jedoch nicht nach Wien zurückkehren. Seine Partie übernahm Herr Rittmann. Heute abend soll Duhan in „Mignon“ singen. Der Ausstand auf den Eisenbahnen, der sich zuerst auf der Südbahn bemerkbar machte, verhinderte aber auch gestern abend den Künstler an der Abreise vom „Marienhof“, und der erste fahrplanmäßige Zug, der heute geht, trifft erst am späten Abend hier ein. Sein Bemühen, ein Automobil zur Fahrt nach Wien zu mieten, scheiterte wohl nicht an den außerordentlichen Forderungen des Chauffeurs, aber wohl daran, daß dieser trotz des Fuhrlohnes von 1200 K. eine Gewähr für die glatte Fahrt von Eblach nach Wien nicht übernehmen wollte. Siedurch ist auch zur Stunde sein heutiges Auftreten in der Oper in Frage gestellt.

#### Beschädigung von Automobilen auf der Fahrt nach Wien.

Infolge des Eisenbahnerstreiks sind zahlreiche Personen, die dringende Fahrten unternehmen mußten, teils von Graz nach Wien oder umgekehrt, teils von Baden nach Wien oder umgekehrt, mit Automobilen gefahren. In der Nähe Wiens nun wurden, wie uns mitgeteilt wird, viele dieser Automobile durch unbekannte Täter beschossen, und nur einem glücklichen Zufalle ist es zuzuschreiben, daß es hierbei nicht zu Tötungen oder schweren Verletzungen gekommen ist. In einem dieser Automobile, das gestern nachmittag von Baden nach Wien fuhr, wurden die Scheiben durch vier Gewehr- und Pistolenkugeln zertrümmert und die Kugeln gingen dann mitten durch den Wagen durch. Eine im Automobil sitzende Dame wurde durch Glassplitter im Gesichte verletzt und mußte bei ihrer Ankunft in Wien ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen.



29. III. 1919

(Die tschecho-slowakischen Tarifierhöhungen im Verkehr mit Deutschösterreich.) Infolge der schon mehrfach erwähnten Tarifkündigung der tschecho-slowakischen Staatsbahnen treten vom 1. April ab im Verkehr zwischen tschecho-slowakischen und deutschösterreichischen Stationen einschneidende, die Fracht wesentlich verteuernde Veränderungen ein. Diese Verteuernngen ergeben sich aus der nun erfolgenden Unterbrechung der Durchrechnung, durch welche nicht nur die Manipulationsgebühr doppelt, sondern auch die erhöhten Taren der Anfangskilometer zweimal gezahlt werden müssen. So wird zum Beispiel bei Bier aus Bilsen ohne Berücksichtigung der Wägung eine tarifrische Verteuernng eintrreten. Bisher war für Bier in der Relation Bilsen-Wien-Franz Josef-Bahn (350 Kilometer) eine Fracht von 11 K. 80 S. für 100 Kilogramm zu entrichten. Nunmehr werden die Tarife bei Gmünd durchbrochen und die Tariffäße stellen sich wie folgt:

	Kronen pro 100 Kilogramm
Bilsen-Gmünd (186 Kilometer) . . . . .	6.89
Gmünd-Wien (164 Kilometer) . . . . .	6.17
	13.06
gegen 11.80	
	+ 1.26

Für E-mailgeschirr stellte sich die Fracht Brunn-Nordbahnhof-Wien-Nordbahnhof (144 Kilometer) auf K. 4.08 für 100 Kilogramm; vom 1. April an:

	Kronen pro 100 Kilogramm
Brunn-Lundenburg (61 Kilomet.) . . . . .	2.06
Lundenburg-Wien (84 Kilomet.) . . . . .	2.64
	4.70
gegen 4.08	
	+ 0.72

Für Eisenbahnen im Transporten von Schönbbrunn-Wilowitz-Wien-Nordbahnhof (262 Kilometer) war eine Fracht von K. 4.61 für 100 Kilogramm zu rechnen; jetzt

	Kronen pro 100 Kilogramm
Schönbbrunn-Lundenburg (179 Kilometer) . . . . .	3.38
Lundenburg-Wien (84 Kilometer) . . . . .	1.89
	5.27
gegen 4.61	
	+ 0.66

Die Steinkohle war im Transport von Mährisch-Osttrau-Wien-Nordbahnhof (268 Kilometer) mit einer Fracht von 1.61 K. für 100 Kilogramm belastet; jetzt bei Anwendung des Ausnahmetarifs 1c:

	Kronen pro 100 Kilogramm
Mährisch-Osttrau-Lundenburg (185 Kilometer) . . . . .	1.40
Lundenburg-Wien (84 Kilometer) . . . . .	0.97
	2.37
gegen 1.61	
	+ 0.76

In der Relation Wien-Franz Josefs-Bahn-Prag-Franz Josefs-Bahn (350 Kilometer) belief sich die Fracht für Wein auf 11.48 K. für 100 Kilogramm; jetzt:

	Kronen pro 100 Kilogramm
Wien-Gmünd (164 Kilometer) . . . . .	6.17
Gmünd-Prag (186 Kilometer) . . . . .	6.89
	13.06
gegen 11.48	
	+ 1.58

Die Fracht für den tschecho-slowakischen Durchlauf muß in tschecho-slowakischer Wägung entrichtet werden, was nach dem gegenwärtigen Stande der Dinge eine weitere Verteuernng der in Betracht kommenden Frachten bedingt.

(Zunahme der Spareinlagen im Monat Februar.) Die abschließenden Ziffern über die Bewegung der Einlagengelder im Monat Februar bei den großen Wiener Instituten sind diesmal nicht lückenlos. Sie zeigen indessen ein verschiedenartiges Bild, und es stehen großen Zunahmen auch bedeutende Verringerungen gegenüber, die zum Teile auf nationale Momente zurückzuführen sind. Der Saldo ergibt jedoch eine Zunahme der Spareinlagen um 116.6 Millionen Kronen, gegenüber der gleichfalls nicht lückenlosen Ueberzucht im Monat Jänner mit einem Plus von 63.2 Millionen und 99.4 Millionen im Februar 1918.

	31. Jänner 1919	28. Februar 1919	
Millionen Kronen			
Postsparkasse	324,510	333,869	+ 9,359
Erste österreichische Sparkasse	796,464	825,152	+ 28,688
Zentralsparkasse der Gemeinde Wien	317,422	351,209	+ 33,787
Neue Wiener Sparkasse	76,284	82,558	+ 6,274
Inglobank	410,879	nicht veröffentlicht	
Bankverein	731,312	768,444	+ 37,132
Kreditanstalt	326,843	320,016	- 6,827
Depositenbank	143,720	165,550	+ 21,830
Niederösterreichische Sparkasse	73,000	75,334	+ 2,334
Vänderbank (mit Ausschluß der böhmischen Filialen)	384,578	345,096	- 39,482
Mercur	174,139	184,658	+ 10,519
Unionbank	146,617	150,482	+ 3,865
Verkehrsbank	314,800	nicht veröffentlicht	
Zentralbank deutscher Sparkassen	116,606	125,806	+ 9,200
	4,337,174	-	+ 116,679

Im laufenden Monat wird sich im Zusammenhang mit den Einlagen anlässlich der Notenabstemplung manche hervorstechende Veränderung ergeben, zumal auch die später angeordnete Sperrverfügung sich ziffermäßig geltend machen wird. In den letzten Tagen konnten bei den Sparinstituten bereits größere Abhebungen vorgenommen werden.



29. III. 1919

**Der Verkehr mit dem Orient.**

Ohne Berührung des Gebietes der Mittelmächte.

Aus Paris, 27. d., wird folgende Meldung der Agence Havas übermittelt: In der Kommission für internationales Verkehrswesen gab Minister Clavreille heute das vormittags von den Vertretern der beteiligten Mächte unterzeichnete Protokoll bekannt, wonach der direkte Eisenbahnverkehr zwischen England, Frankreich, Italien und dem Orient ohne Berührung der Gebiete der Mittelmächte gesichert werden soll. Der Orientexpress wird von Paris über Gausanne, den Simplon, Mailand, Venedig, Triest, Laibach, Agram nach Binkovce gehen, von wo ein Teil nach Bukarest, Konstanza, Odessa, der andere nach Belgrad, Konstantinopel, beziehungsweise nach Athen abzweigt. In Paris wird er Anschluß an den Zug London — Calais — Paris, in Mailand an den Schnellzug Bordeaux — Lyon — Turin — Mailand haben. Der Fahrplan wird zum Teile am 15. April, zum Teile am 1. Mai in Geltung treten.



29. III. 1919

### Verständigung mit den Eisenbahnern und Wiederaufnahme des Verkehrs.

Nur für drei Tage mit Nahrungsmitteln versorgt.

Wien, 28. März.

Antlich wird mitgeteilt:

Die Versammlungen der Eisenbahnbediensteten in den verschiedenen Bahnhöfen, in denen über die Verhandlungen Bericht erstattet und das Ergebnis der Vereinbarungen bekanntgegeben wurde, waren nach 9 Uhr abends beendet. In allen Versammlungen wurde der Beschluß gefaßt, die Arbeit um 12 Uhr nachts wieder aufzunehmen. Maßgebend für diesen Beschluß war namentlich

*Der Umstand, daß Schiffsöffnungen  
nur für drei Tage mit Lebens-  
mitteln versehen sei.*



30. / III. 1919

## Die elektrische Mihi.

Der Elegant schmückte nach längerer Zeit wieder die Plattform des Straßenbahnwagens. Er trug heute nicht den herrlichen Glodenrod, sondern einen krinolinartig ausgebauchten Mäntel und um den Hals einen dicken Schal, von dem das eine Ende anmutig wie ein Lammerschwänzchen über den Rücken herabhängte. Das erste Lebenszeichen des wiedererwachenden Gigerltums nach dem Kriege, das seine Repräsentanten wohl aus Pietät für die aus dem Straßenbild verschwundenen Kastanienbrater gewählt haben. Bedauerlicherweise war die Situation für die Entfaltung dieser sinnbetörenden Reize nicht günstig. Ihr Besitzer stand nämlich in drangvoll fürchterlicher Enge just zwischen zwei wilden Söhnen der Schmelzer Prarie, die ihn zu allerlei Kurzweil benützten. Bald torlesteten sie, der Bewegung des Wagens nachgebend, von links, bald von rechts auf ihr Opfer, dann spudten sie wieder kunstvoll durch die Bahne über seinen Kopf hinweg, und schließlich brüllten sie ihm aus rauhen Kehlen das herzynige Lied „S und darr Maund“ in die Ohren. So sehr sie es auch für diesen „Gesang“ verdient hätten, sofort getönet zu werden, so wagte es doch keiner der Anwesenden, mit ihnen anzubinden. Glücklicherweise erschien, durch das Gejohle herbeigeloct, die Schwester der Mihi. „San S' so freundli und hör'n S' den G'fangl... andre Leut' san a auf der...“ rief sie den Schreibhalsen zu. Der eine der beiden Rowdies unterbrach seine Hymne an den Mond und antwortete kurz: „Soll'n si an Automobil nehma, wann 's cahna net recht is.“ — „Reden S' net so g'schwoill'n!“ zürnte sie. „Wia si aner net alle Flegereien g'fall'n lassen will, sagt der dumme Kerl von Bean: „Nehman S' Jhna an Automobil oder an Fiaker!“ — „Sö,“ schrie der zweite Sängerknabe, „mit uns soll'n S' Jhna net, mir san von Bratensee!“ — „So?“ empfing er als Antwort, „i hab' glaubt, Sö san von „Blatten“see. Uebrigens is m'r dö's Rutten. Wann Jhna was weh tuat, so gengan S' ins Tierhospital, dö Tramway is la Heulanstalt.“ In dumpfer Ahnung, daß nun Mord und Totschlag folgen werde, hatte sich der Elegant schühend vor Mihi hingeshoben und empfing auch im nächsten Augenblick einen Faustschlag, der seinen Melonenhut bis zur Nasenspitze herabtrieb und ihm dergestalt den Ausblick auf die nächste Entwicklung der Ereignisse benahm. — „Nama den Affenlasten aus!“ brüllte der andre Pöcker und packte den ahnungslosen Wokurka in der verwerflichen Absicht, diese Räumungsarbeit bei ihm zu beginnen. Schon sah sich Herr Wokurka als Doppeldecker durch den Aether fliegen, als plötzlich eine Hand seinen Angreifer an der Gurgel faßte und ihn leicht wie eine Feder auf den Boden setzte. Es war die Hand des Professors, der eben eingestiegen war. — „Bravo!“ jubelte Mihi. „A so a Handert braucherten m'r irbt üb'rall, nachher würd's glei anderst.“ — Der „gesetzte“ Breitenseer starrte seinen Ueberwinder überrascht an. Daß ein gut gekleideter Mensch, noch dazu einer mit Augengläsern, eine so unerhörte Körperkraft besitzen konnte, war ihm unfaßbar, zumal die nicht gerade imponierende Selbstlichkeit des alten Burschenschaftlers und einstmaligen Matadors des Athletenklubs nichts davon verriet. „Brüader,“ warnte er seinen Gefährten, als dieser eine drohende Haltung gegen den Professor annehmen wollte, „mit den Herrn fanga m'r nig an, der hat d'r a Dampfmaschine in dö Nebeln kumm, Rahl, bebur m'r ag'stempelt wern!“ Nachdem sie verschwunden waren, bemerkte Wokurka erst, daß sein Rockärmel aus den Fugen geraten war. „So a Malefizwirtschaft!“ fluchte er, „üb'rall is schon a Untergrundbahn, nur mir ham nig als wia dö Unternhubbahn. Ueberhaupt dö's Leb'n... an G'schäft nach'n andern spirr'n f' zua...“ — „Dafür machen d' Einbrecher ans nach'n andern wieder auf,“ tröstete Mihi. — „Kane Soring siecht ma mehr, außer in der Delektrischen,“ murzte er weiter, „kane Würstel! Wann ma an „Anspanner in Saft“ seg'n will, muas ma an Komfortabler razen.“ — „Endstation!“ rief empört die Mihi. Leopold Krenn.



**Ueberflüssiges und Notwendiges.**

Allerlei vom Tage.

Ein neues, hübsch ausgestattetes Lokal in der Stadt. Die Neuheit zieht an, die hübsche Ausstattung lockt die Vermögenden. Man verspottet Generale, Marschälle, Könige. In den Logen wird Champaner getrunken, siebenzig Kronen die billigste Marke. Die sich's leisten können, werden nicht alle. Ein guter Komiker in der Maske eines Heerführers löst Lachstürme aus. Man spricht von verlorenen Schlachten, von zugrunde gerichteten Armeen, der Komiker in Marschallsuniform erklärt, daß ihm das gleichgültig sei. Das Publikum wälzt sich vor Lachen.

An einem Barterreichte sitzen zwei italienische Offiziere, junge Männer mit beneidenswert blühender Gesichtsfarbe. Ein Dolmetsch übersetzt ihnen die Wortschlager. Einer der jungen Italiener erhebt sich und sieht sich dieses Publikum an, das johlend die österreichischen Niederlagen als willkommen humoristische Pointen begrüßt.

Unvermeidliches, Unvermeidliches mit Würde tragen, das ist uns vom Schicksal vorgeschrieben worden. Am Tage, da unsere Flotte nach Venedig geschleppt wird, über unsere Zertrümmerung zu spotten, ist überflüssig.

Wir müßten einen Rauberspiegel haben, um uns selbst zu erkennen. Wir müßten sehen wie wir vor fünf Jahren waren und wie wir heute sind. Andere Körper, andere Geister. Auch der Gefündeste bedürfte eines Sanatoriums, um eine gewisse Zeit in Unfähigkeit leben und die schrecklichen Ereignisse verdämmern zu dürfen. Ein Kind, das nicht hohläugig, nicht krank, nicht halb verhungert ist, gilt als Abnormität. Der viel zu weite Kragen, die Abnahme des Körpergewichtes sind nur äußerliche Zeichen. Innerlich haben wir uns mehr verändert. Wir haben den Glauben an uns verloren, wir sind von Haß erfüllt. Duldsamkeit, die wichtigste Eigenschaft, um nebeneinander leben zu können, ist uns abhanden gekommen. Wir drängen mit Verheißung, um in die Trabbahn zu kommen, aber wir stemmen uns gegen den, der nach uns einsteigen will. Wir verweisen den Nachbarn in den Weiwagen, aber wehe, wenn uns jemand den Rudersack verweisen will; wir gucken in die Köpfe des Nachbarn, um zu kontrollieren, ob sie auch wirklich fleischlos sind; aber was würden wir sagen, wenn jemand auf den Grund unseres Kübentopfes ein Stück peinlich erworbenes Schöpfiernez entdecken würde? — Der Wirt muß um neun Uhr speeren; nur wenn wir sein schales Bier trinken, darf es auf ein paar Minuten nicht ankommen. Der Nebenmann muß bei Todesstrafe Saharin zum Schwarzen erhalten, wenn der Cafetier aber uns, dem „Stammgast“, ein Stück Zucker unter die Papierterravette schiebt, dann ist das nur selbstverständlich.

Das Verachtenswerte des Denunziantentums, die Schändlichkeit des Naderers aus dem Vormärz — fast sind uns diese Begriffe von Unmoral verloren gegangen. Die Not darf uns niederdrücken, aber sie darf uns nicht schlecht machen. Diese Erkenntnis ist notwendig.

Die Bars sind tagtäglich ausverkauft. Sie veranstalten Bälle, sie haben für echt französischen Champaner gesorgt (die inländischen Marken trinken „nur Kriegsgewinner“, für englische Getränke, für echte Importen. (Ein Henry Clay hat den Kurzwert von 50 Kronen.) Man übertritt die Verordnung ein-, zwei-, zehnmal: Lichtvorschriften, Speerrunde, fleischlose Tage, noch vieles andere. Der Wirt lächelt. Er hat irrendeine „Beziehung“. Die Monarchie ist erschlagen, die Könige sind verwiesen, aber durchs Schlüsselloch kriecht in die neue Republik die Erktion herein.

Wien tanzt. Bei elektrischer Beleuchtung und sorgfältig verriegelten Fensterläden in der Innern

Stadt; in Künstlerateliers bei Kerzenlicht und beim Hausherrn in der Vorstadt bei Lampenschein. Kein Wort gegen den Tanz. Was jung war vor dem Krieg, ist jetzt alt geworden und hat das Recht, jetzt ein paar Stunden harmlosen Vergnügens zu genießen. Je größer das Elend, um so größer die Eucht, es zu vergessen. Wer sich an Manzoni und Eugen Sue erinnert, wird wissen, daß die tollsten, Maskenfeste Italiens und Frankreichs in die Zeit fielen, da die Cholera Tausende von Opfern forderte.

Aber es gibt eine erwogene und mit Recht bemessene Speerrunde. Muß die Schaffnerin, die ihren Frühdienst antritt, der Lehrer, der zur Schule eilt, der Angestellte, der ins Amt geht, der Arbeitslose, der sich um eine Stelle umsieht, müssen sie alle dem Maskenschwarz, der toll, übernützig, oft nicht ganz nüchtern seiner Wege zieht, begegnen?

Das Völlchen spürt der Teufel nie und wenn er sie am Kragen hätte. Gefährliche Ueberflüssigkeiten!

Ein guter Maurer verdient vierzig Kronen täglich. Plagt sich redlich und kann bei dem Hunger und Durst, den sein Handwerk verursacht, keine großen Sprünge machen. Ein geschickter „Mirtter“ (aus England oder Amerika importierter Mirtter von Bargetränken) erhält zweitausend Kronen per Monat für die freiwilligen Zuwendungen und die Naturalabgaben nicht miteingerechnet. Ein Kinosapellmeister verlangt für täglich sechsstündige Arbeitszeit tarifmäßig achtzehntausend Kronen Jahresgehalt.

Maurer, Mirtter und Kinosapellmeister sind vollständig in ihrem Recht. In einer Zeit, da das Geld weder etwas gilt noch zum Umtausch gegen Ware zu verwenden ist, darf man mit einem Stück farbige bedruckten Papiers nicht rechnen. Und die Frage: Wie soll sich der Ingenieur, der Architekt, der Kapellmeister der Oper bezahlen lassen, ist müßig und gegenstandslos.

Aber die Beamten, die Lehrer, die Hochschulpromessoren? Und die akademischen Berufe überhaupt?

Bildung und Wissen soll kein Vorteil sein zu einer Zeit, da die Gerechtigkeit durch die Welt zu schreiten beginnt, Privilegien stürzt und eine neue Ordnung aufbaut.

Wo aber bleibt diese Gerechtigkeit, die dem Maurer 1200 Kronen Monatseinkommen sichert und den Lehrer, wenn er ebenjoviele Kinder als Dienstjahre zählt, mit achtausend Kronen im Jahr zum Verhungern zwingt?

Noch haben nicht alle Morgenröten geleuchtet.

A. D.-G.



30. / 11. 1919

### Zum Stammbesl.

Wißt's, was mi gitt? — sagte Spannaal; daß i net um iuz'g'g' Jahr fröher oder um iuz'g'g' Jahr später auf d' Welt kommen bin.

Um iuz'g'g' Jahr später — ja, dös war gar net so s'wider, bemerkte Schwafler; aber um iuz'g'g' Jahr fröher — na, dös passert ma grad net.

Warum denn net? — fragte Spannaal, wo do so a schöne Zeit vor iuz'g'g' Jahr . . .

Dös schon, erwiderte Schwafler; aber wann i iuz'g'g' Jahr nüber auf d' Welt kommen wär, dann häit i heut' von dem ganzen schön'n Leben nix mehr, denn i wär schon a'hu'd'n. Und i find' s' fleischlosste Leben is immer no besser, als gar kein's.

Bravo! — ließ sich Oberberger vernehmen, dös is a Med', dös lag i ma g'fall'n! s' Trübsalstagen tührt zu nix — 'ah' i allemal und durch's Lamentier'n wird nix besser.

Jetzt an' amal, knurrte Stähler; und a anderstmal bist do wieder der erste, der a Lamento anhobt, daß's scho nimmer schön is.

Wib i na, sagte Oberberger, manngsmal, wann's mi so padt, dann müßt i ma am liebsten

a Spagatschnüel kaufen und mit dran aufhän en, damit i enst nix mehr siech und hie' von dera ganzen Winter; und a anderstmal denf i ma wieder: Ah was, ewi kann do dös Delend net so fortoeh'n, amal muß's ja do wieder besser werd'n a!

Es kommt nur drauf an, wann, sagte Spannaal und seuzte, wie d' Sachen heut' lieg'n und festhagen; jetzt n wieder der Streif und so all's miteinander. . . Na, da samst sa'n, was d' willt, es is scho wirtli schauderspät. Und es seuzte.

Wichtig! — bekräftigte Oberberger, sa Mensch hat was anders. I man nur, durch Det ewige Seuzerei und Raunerei wird d' Ketten net mehr und aus die zehn Dosa Hindstreich in Monat werd'n keine zwa Stö in der Woche. I hab' mi jetzt'n scho schön langham dran g'wöhnt, daß i jeden Tag in der Früh irgend was Unangenehm's deracht'. Heut' is's dös, murg'n jenes, irgend was is immer.

Unsern Kubikmeter Gas laßt ma uns quäd'getwei', meine Schwafler; i' erst hat's a haken, s' Gas wird völli abg'sperrt und nachdem uns d' Kommune a paar Taa' lang hat jappeln lassen wie'n Fisch an der Angel, hat's auf amal wieder g'haken: Es bleibt all's beim alten.

Vorläuf', sagte Spannaal; ob a nachläuf', is no d' Fraa'. Wann d' Lichte's Stovaten net woll'n, nachdem hab'n ma d' Gaschlammsticht no zu all'in dazua.

I glaub' net an d' Absperrerei, knurrte Stähler, dös tan d' namligen G'spaß von der Gemeinde Wien, dös sein' i scho. War's net dazumal mit der Delefrischen d' gleiche G'schicht? Gines schön' Tages hat's a'hasen: Die Tramway wird ganz und gar eing'stellt; und zwa Tag' später hat ma dann derfahr'n daß's net so arg is und daß d' Delefrische weiterfahrt. I sag': dös is sa G'hörstli net. D' Weana hab'n eh schon Sorgen g'ua; daß ma ihna a no an Schyoden einpazt, wo's net notwendt is, dös sollt' net sein.

Oberberger nichte beställig. Mir hat die Sach' a gut's Stüdel Geld kost' l., sagte er; namlit wie d' Meinnige g'hö't hat, s' Gas wird abg'sperrt, da war i' natürlischerweis' ganz aus'n Häwel, s' erste war: zum Schlechthändler rennen und si a Petroleum und an Spiritus verschaffen für d' gasstowe Zeit.

Na — und habt's was freigt? — fragte Schwafler: Petroleum und Spiritus san heut' rare Sachen.

Arriet hab' i's, sagte Oberberger, aber fraa' mi net, was i darit hab' zahl'n müssen.

Mad', Dir nix d' raus, sagte Schwafler, wirtli es scho no brauchen können, das Petroleum und 'n Spiritus. Wann's Gas heut' net abg'wirtet wird, kann's morg'n der Noß sein — kann ma's wissen? Was ma hat, dös hat ma und 'n Geld nachmana, dös hab' i ma scho längst abg'wöhnt. Kam i d' G'uld'nsteteln essen? Kann i ma dran d' Suppen wärmen? Kann i d' Stuben damit beleuchten? Na! So lang mein Gessl g'langt, g'b' i's aus und trag' net lang, was a Sach' sollt'. Mir is heut' um jeden Schweinsbraten leid, denn i ma im Leben net saut' hab, Die paar Kreuzer, die i dazumal deripat hab', machen mi heut' net reich.

Na jetzt'n, was dös dös betrifft, sagte Oberberger, so bin i bei Die ohne Spag'. Du hast Dir, glaub' i, nie was abgeh'n lassen. Lieber Kreund, Aber halt sa recht, was ma g'offen hat, dös hat ma g'essen und sa Mensch kann an 'n dös wegnehma. Der Mensch zehrt heut' von seiner Fetten vom Bierkehrerfahr; bin neupiert, ob der Vorrat no lang reichen wird und ob's net eines schönen Tages heist: Ausverkauf! — Mir mehr da! — Leopold, zahl'n!

Thomas Berger.



30. III. 1919

# Wiener Frühling 1919.

Von Friedl Schreyvogel.

Es ist etwas wie Heimlichkeit, wie verschwegene Nüchternung in dem beschwamigen Schweigen, mit dem wir in diesen Tagen durch laute Straßen und an lauten Menschen vorbeigehen und über all ein Stillsitzen — wiederfinden. Gegenüber träumt ein altes Portal, an dem wir eine edle Linie seit Jahrhunderten stehen, eine Kuppel oder ein schlanker Turm, die mit ihrer schillernden Silhouette in den Glanz des Frühlings greifen. Freilich, sie sind immer dagewesen, gestern so wie heute. In tausend Jahren und tausend Tagen. Aber ihre Musik ist uns kaum geblieben. Die innere Musik der Dinge, die nicht tastender Blick, sondern unsere Seele, unsere mitsingende Seele erfassen muß. Das kann die Schärfe von den heißen Kroungelheiten der letzten Jahre sein, daß wir aufgeschreckt und aufsteifend die letzten Mitz- und Einklang'in und um uns selbst verloren haben. Es ist ja nur das Symbol eines Größeren, daß uns tausend kleine Liebe und geliebte Dinge, die uns nun wieder lebendig sein wollen, stumm und fremd geworden sind. Der Vogel und das erste Graspflänzchen, daß viel mehr in uns geklungen und gebrochen ist. Daß wir vielleicht das innerste Wesen erfassen, wenn wir uns erschrockenen Zuhörern begegnen, vor denen ein gewaltiges Orchester jäh in großes, unüberhörbares Wirrwirr geraten ist, aus dem es keinen Ausweg und keinen Ausklang gibt. Bei dem es das Grausamste ist, daß sie nun überall, rechts wie links einen neuen Einklang suchen, mit aller Kraft und aller Sehnsucht und daß es doch immer nur — ein Nichts mehr wird. Ineinander über und auseinander vorbei. Immer und immer aufs neue. Was wunder, wenn aus dem Suchen ein Aufsteigen wird, mit dem die Ingehörten aufstehen und die taube Welt, die in Wahrheit nur eine unselbige ist, geräumiger werden wollen?

Überall, an den Mauern und Balkenbänken, in jeder Ecke und jedem Winkel haben sich Laute und Klänge, Orchester, gestört, bezerrt. Eine aufdringliche Stummheit, die sich vor uns aufbaut und unseren Blick an sich reißt, um uns selbst zu erobeln. Es ist wie ein geschwundenes und verlogenes Gesicht, in das wir schauen; geschwätzig und ewig neu und anders. Das Gesicht unserer Zeit. . . . Es ist festlich, wie alle Dinge ineinander

der verknüpft und verschlungen sind. Worte, leer und abgebrannt, sind mit einer theatralischen Gebärde, einer grellen Färbung und Unterbrechung zu ungeheuerlichem Scheinbein aufgeschlagen. Die unerhörtesten Gegenstände schreien, gleichmäßig nebeneinander aufgestellt, ihre vielen Aufzeichen in die Welt. Daneben hebt Gott und duffig, ungeschrien und halb vergessen, ein alter Baum zu blühen an. Die vielen gehen vorüber, halten schweigende Zwiegespräche mit dem leuten Gesichts an der Wand. Wer ist so stark und ganz, sich nachsinnend die Aufzeichen in eigenen Farben und am eigenen Platz zu setzen, wer ist aufrecht genug, um nach dieser Wirrnis draußen in sich selbst hineinguhorchen?

Draußen, an den freundlichen Händen der Stadt wird es anders. In irgendeiner jähnen Diegung reißt die Stadt, ihre Gasse und ihre Friedlosigkeit ab. Die Häuser sind klein und niedrig, hinter alten Türen grüßt ein stiller Hof, blühende Bäume und verwirklichte Geraden. Und noch ein wenig weiter ist es schon ganz Land, Weinberge, auf denen die leeren Pfände in schnurgerader Reihe stehen, ein bischen Wald und zwischen durch ein verträumter, schmaler Weg. Der feuchte Duft der Erde hält uns umfangen, ganz ferne ist es wie süchtiger Vogelruf. Manchmal, an einer Lichtung, sehen wir in die Tiefe. Unsere Stadt liegt vor uns, die höchsten Häuserwände scheinen in fast schlangenen Umrissen durch einen dunstigen Schimmer. Dahinter die Ebene in fatter, verdämmender Linie. Alles, was uns unten umtreibt, ist auf einmal der dunklen Sämere entlastet. Alles ist so einfach, schlicht und lebendig. Alles Leben, Aufsteigen und Sinken ist seiner prägnanten Dummheit entkleidet, eingeschlossen in einen ewigen Kreis. Was kann da ein Wort und sei es noch so laut und blutig, bedeuten? Anderswo freilich kann eine Stadt, neu und trotzig aufgetürmt, in der Landschaft wie ein Nichts, ein greller Aufschrei sein. Anderswo ist sie nur die Heimstatt der Erdentrüben, der Erdentrüben, die in der Gäßlichkeit ihrer steinernen Wände verkrümmern. Die voll. Daß gegen alle Enge von keinen Grenzen wissen wollen, wenn sich ein aufwühlender Gedanke riefenhaft vor ihnen aufbäumt und ihnen alles wird, was sie nicht kennen: Heimat, Scholle, Ewigkeit. Wien aber ist mit seiner Landschaft verschwägert und verlobt, zu bejahendem Zielklang in ihr herangewachsen. Die Stadt, ihre

ausschlackernden Gedanken, ihre unfaßbare Enge sind uns nicht graulame Verneinung von Leben, Erde und Fruchtbarkeit. Uns grüßt der Frühling nahe und blühend in die lärmende Straßen. Der Atem der Heimaterde trägt Bestimmung, Natur und Wahrheit in den Streif der Worte. Da wird es uns trotz allem gesegneter Gewißheit, daß wir, gerade wir, frei genug sind, über die Brücke, die von der alten Welt in eine neue voll neuen Lebens führt, zu gehen, aber zu sehr besetzt und endverwurzelt, um den Weg nur durch hölzernerlagene Trümmer des Alters zu finden.

Er kann überhaupt unendlich segenreich sein, der „höhere Standpunkt“, wenn es auch im engsten Vorstimm nur ein grüner Hügel am Rande der Stadt ist. Nach der vielen Selbstbestimmung einmal Ausblick und — Selbstbestimmung. Ein Augenblick Frieden und Schwärzen. Unten sind uns die Worte zu groß, zu übermächtig geworden. Das ist vielleicht unsere große Schuld: Wir haben die Ehrfurcht vor dem Wort verloren. Zu vertraut mit ihm, werfen wir es hinaus, hart, heiß und unvermittelt, und denken nicht daran, daß nun alle die Worte ihr eigenes gutes, aber unselbiges Dasein weiterleben. Bis sie — stärker sind als wir und unabwendbar unseren Weg bestimmen. Wer war da je so unselbig, zwischen Menschen das Wort „unüberbrückbar“ auszusprechen? Heute lebt es zwischen uns, glüht immer wieder auf, ein unsterblicher, düsterer Schatz: Hier aber grüßt keine, über der Donau, Brücke an Wände, ein zierlicher Bogen neben dem anderen. Man muß das Hindernis nehmen, um aus dem Wirrwirr zu finden. Wie sollen wir daran glauben, daß es just nur zwischen den Seelen ein „unüberbrückbar“ gibt?

Unten pflüzt das Leben, der Wind trägt bisweilen seinen erlösenden Hauch. Das Leben, das in dem wiegenden Schreiten junger Menschen, in dem Singen aufschlagender Geigen und in dem Wollen der vielen liegt, die ein neues — sei es auch ohne Schwanken — verlangen. Das Leben, das unbesiegtbar und ewig ist und vielschicht, indes wir hilflos suchen, schon die Brücken zu schlagen anhebt, die wir jetzt nur in unseren höchsten Träumen zu sehen verneinen.



30. III. 1919

## Die Staatsbahnen nach dem Streit.

### Aussichten und Pläne der Eisenbahnverwaltung.

Eine Unterredung mit Staatssekretär Ludwig Paul.

Die zum Teil allgemein gehaltenen grundsätzlichen Zugeständnisse der Eisenbahnverwaltung in dem mit den Angestellten abgeschlossenen Ausgleiche anlässlich des Generalstreiks ließen einen Kommentar von berufener Stelle wünschenswert erscheinen. Einen solchen bieten die im nachstehenden wiedergegebenen Antworten des Herrn Staatssekretärs für Verkehrswesen Ludwig Paul, welche dieser einem unserer Schriftleiter auf dessen Fragen erteilte.

Frage: „Sind von der provisorischen und von der angekündigten endgültigen Regelung der Angestelltenfragen nennenswerte Fortschritte des Verkehrswezens zu erhoffen?“

Antwort: „Es ist selbstverständlich, daß ein Personal, dem in seinen großen materiellen Sorgen durch Bezugsaufbesserungen und dauernde Regelung der Dienst- und Besoldungsverhältnisse Erleichterungen geschaffen werden, wesentlich dazu beitragen wird, Fortschritte im Verkehrswesen zu erzielen.“

Frage: „Ist Aussicht vorhanden, daß die staatlich betriebenen Eisenbahnlinien dem Staate eine über die eigenen Betriebserfordernisse hinausgehende Einnahme bringen werden? Wann könnte dieser Fall eintreten?“

Antwort: „Es kann mit Bestimmtheit angenommen werden, daß künftig bei Eintritt normaler Betriebsverhältnisse die Einnahmen entsprechend steigen werden. Der Zeitpunkt der Wiederaufnahme des vollen Verkehrs hängt von verschiedenen Faktoren, in erster Linie von der ausreichenden Belieferung der Bahnen mit Kohle, ab. Eine ganz besondere Wichtigkeit kommt in dieser Richtung der Elektrifizierung der Bahnen zu, die in der allernächsten Zeit gesetzliche Regelung finden wird, für die aber bereits jetzt entsprechende Vorarbeiten durchgeführt werden. Das Personal wird in Anerkennung der ihm zuteil gewordenen und weiter bevorstehenden Mitwirkung alle Kräfte in den Dienst der Sache stellen, und ein arbeitswilliges und arbeitsfreudiges Personal im Verein mit einer einsichtsvollen Verwaltung ist die beste Gewähr für die stets zunehmende Rentabilität des Unternehmens.“

Frage: „Wie stellen sich Herr Staatssekretär die allweisen Lebensmittelgubuhren für die Eisenbahner vor?“

Antwort: „Bei der außerordentlichen Dienstleistung des größten Teiles des Eisenbahnpersonals und der besonderen physischen Anforderungen an dessen Leistungsfähigkeit muß die Verwaltung in erster Linie darauf sehen, die Leistungsfähigkeit nach Durchlässigkeit zu erhalten und zu heben. Es wird daher die Verwaltung wie bisher auch weiterhin überall dort, wo sie Gelegenheit hat, ohne Beeinträchtigung der übrigen Bevölkerungskreise, insbesondere soweit es sich um nicht rationierte Lebensmittel handelt, sich um die Beschaffung solcher Lebensmittel in jeder Weise bemühen. Das exklusive Personal wird seit jeher bei Zuwendung der rationierten Artikel als Schwerarbeiter behandelt.“

Frage: „In welcher Form ist die Mitwirkung der Personalvertretung an der Personalwirtschaft gedacht? Als Privat oder als gleichberechtigt mitbestimmender Faktor?“

Antwort: „Die vom Staatsamte auf das wärmste begrüßte und nach jeder Richtung hin geförderte Mitwirkung des Personals an der Personalwirtschaft wird in allernächster Zeit im Einvernehmen mit dem Personal eine

gesetzliche Regelung erfahren. Eine solche Regelung reicht natürlich vermöge ihrer gesetzlichen Kraft über den Rahmen bloßer Beratung hinaus.“

Frage: „Ist in Aussicht genommen, eine dauernde Besoldungsreform unter Zugrundelegung der heutigen Lebensverhältnisse vorzunehmen, oder soll das Zulagenystem bis zum Abbau der Kriegsverhältnisse beibehalten und die dauernde Regelung materieller Fragen der Wiederkehr normaler Zeiten vorbehalten bleiben?“

Antwort: „Da der Abbau der Preise voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen und das Zurückfallen der Preise auf die Vorkriegszeit in absehbarer Zeit kaum eintreten wird, ist eine dauernde Besoldungsreform ins Auge gefaßt.“

Frage: „Auf welche Weise soll den dem Staatsbahnenpersonal gemachten Zugeständnissen auch bei den Privatbahnen Geltung verschafft werden? Sind der Verstaatlichung oder Sozialisierung sich nähernde Maßnahmen zu diesem Zwecke in Aussicht genommen?“

Antwort: „Die Privatbahnen sind aus eigenem Antriebe bestrebt, ihren Angestellten die gleichen Begünstigungen und Bezugsaufbesserungen zuzuwenden, die den Staatsbahnbediensteten gewährt wurden. Weiter wird auch von der Staatsbahnverwaltung auf die Privatbahnen in diesem Sinne mit günstigem Erfolge eingewirkt. Die Ausübung irgendeines besonderen Zwanges braucht darum überhaupt nicht Gegenstand irgendeiner Erwägung zu sein.“



\* Episode. Der Südbahnhof am vergangenen Freitag, dem Tage des Höhepunktes und des Erlöschens der Eisenbahnerbewegung. Vor dem Bahnhofportal stauen sich Menschenmassen. In der Halle ist die große Versammlung der Eisenbahner angelegt, an der über Ende oder Fortdauer des Streiks beraten werden soll. In langer Reihe kommen aus allen Richtungen die Eisenbahner; die Bediensteten, die beim Eingang Posten stehen, wachen streng darüber, daß kein Unberufener in die Halle kommt, die heute den Eisenbahnern gehört und niemand sonst. Die Stimmung ist ernst. Die Erregung unter den Bahnbediensteten teilt sich der Straße mit, ergreift jeden, der in den Banntreis des Bahnhofes gelangt, wo schicksalsschwere Entschlüsse bevorstehen. Jeden bewegt die einzige Frage: „Wird der Streik heute enden? Und wenn er nicht endet . . . was dann?“ Dieses „Was dann?“ redet sich finster auf, einer drohenden Wolke gleich. „Was dann . . .?“ Der eine sagt es dem anderen, jeder in gleicher Weise bewegt von der Sorge vor dem Kommenden . . . Da, um 5 Uhr, als die Schar der Neugierigen vor dem Portal zu einer dichten, erregt hin- und herwogenden Masse angewachsen war, nähert sich von der Stadt her, in gemächlichem Trab, eine altmodische gelbe Kalesche, in der eine sehr alte Dame sitzt . . . Ihr gutes Greisinnengesicht ist umrahmt von streng-gescheiteltem, weißem Haar, das sich unter einer Kapothut mit Sammetbändern birgt. Die geblumte Reisetasche von Anno dazumal steht neben ihr im Wagen, auf dem Bock hat der Kutscher, gleich seiner Herrin ein alter eisgrauer Mann, das andere geräumige Gepöck verstaubt. Der Wagen hält, und nur schickt sich der alte Kutscher an, unständlich vom Bock zu klettern und die Koffer und Schachteln Stück für Stück mit ruhiger Bedächtigkeit herunter zu räumen. Die lärmende Menge verstummt für eine Sekunde. Verwundert sieht jeder den Wagen und seine Insassen an, die irgend woher aus einer ferneren, längst verklungenen Zeit zu kommen scheinen. Eben da die Dame den Wagen verläßt und sich zum Bahnhofsengang wendet, nähert sich ein Eisenbahner und fragt sie, was sie wünsche. „Abreisen!“ Nein, das ginge heute nicht — der Zugverkehr sei gänzlich eingestellt. „Der Zugverkehr eingestellt?“ Ah — daß sie davon aber gar nichts gehört habe. Mit einem freundlichen Lächeln dankt sie für die Auskunft, nickt dem alten Kutscher zu, der, ebenso ahnungslos wie sie, mit Erstaunen die große Notigkeit erfährt. Dann steigt die Dame wieder ein, der Kutscher klettert auf den Bock und langsam und gemächlich, wie er gekommen, rollt der Wagen wieder davon, zurück zu jener Insel der Vergessenheit, wohin keine Kunde vom Värm und Aufbruch dieser Zeit dringt und wo die beiden Alten weiterträumen werden . . .



## Nach dem Zustand der Eisenbahner.

Mitteilung aus Kreisen des Zugbegleitpersonals.

Anlässlich des Eisenbahnerstreiks brachten die Wiener Zeitungen Darstellungen über die bisherigen Lohn- und Dienstverhältnisse und die Forderungen der Eisenbahner, die mit der tatsächlichen Lage vielfach nicht übereinstimmten oder ihr nur nahe kamen. Dadurch geschah es, daß die Bediensteten von der übrigen Bevölkerung mißverstanden und die Ursachen der Bewegung falsch beurteilt wurde. Im folgenden veröffentlichen wir eine Zuschrift, die uns aus Kreisen des Zugbegleitpersonals zugeht und die diese Auffassungen richtigstellt.

Eine der Annahmen ist, die Eisenbahner seien nur aus politischen Gründen in den Zustand getreten, denn sie seien am besten bezahlt, mit Naturalien reich versorgt, leisteten durch den eingehendsten Verkehr weniger Dienst und besonders das Fahrpersonal sei in allem bevorzugt. Dazu wurden wir für die Verfehlungen von ersatzweise eingestellten Eisenbahnern verantwortlich gemacht.

Was unsere Lohnverhältnisse betrifft, so ist der Gehalt der gleiche wie zu Friedenszeiten gewesen. Was hat es zur Bewilligung und zu der nachträglich notwendigen Erhöhung der Feuerungszulagen gebraucht. Erst wurden die Forderungen bittlich gestellt; das hatte keinen Erfolg. Dann verlangten wir durch Volksvertreter die Erfüllung unserer Wünsche. Der Erfolg war, daß sie „wohlwollend erwogen“ wurden. Endlich mußte urgirt, in Versammlungen demonstriert werden, bis die Zusage kam; da hieß es in den Zeitungen die Eisenbahner hätten etwas bekommen. Nach neuerlicher Urgenz und Androhung des Ausstandes kam der Erlaß, der die Dienststellen zur Anlegung der Zahlungslisten ermächtigte. Nun wurde neuerlich von einer „Aufbesserung der Eisenbahner“ geredet und geschrieben. Nach mehrfachem Vorsprechen kam der Bescheid, daß infolge Geldmangel ein 50%iger Vorschuß zu geben sei. Und wieder hieß es in der Öffentlichkeit, wir hätten etwas bekommen. Endlich nach einigen Wochen erfolgte die definitive Auszahlung, abzüglich des vorbewilligten 50%igen Vorschusses natürlich. Die Veröffentlichung in der Tagespresse ging damit Hand in Hand. So kam es,

daß die Bevölkerung innerhalb eines kurzen Zeitraumes von drei Monaten viermal von einer „Aufbesserung“ der Eisenbahner erfuhr, während eine solche tatsächlich nur einmal geschah. Und so war es auch bei den anderen Forderungen.

Wie die Verpflegung der Eisenbahner war, zeigt die Tatsache, daß ein Eisenbahner außer den für jeden Schwerarbeiter bewilligten Brot- und Zuckerzusatzarten und der nie eingelösten „Fettkarte für Schwerarbeiter“ laut Einkaufsbuch beim Lebensmittelmagazin (wo doch die „Zubußen“ verabsolgt werden) in der Zeit vom 1. Oktober 1918 bis 30. März 1919 folgende außerordentliche Zubußen erhielt: 40 Dekagramm Hirse, 50 Dekagramm Reis, 50 Dekagramm Mehl, 25 Dekagramm Gerstl, 25 Dekagramm Haferreis, 4 Dekagramm Zucker, 3 Dekagramm Käse und 2 1/2 Dekagramm Feigwaren. Das ist in summa sumarum 1 Kilogramm, 99 Dekagramm, 5 Gramm für sechs Monate! Die Fleischversorgung ging anfangs zwar glatt vor sich; wir erhielten 20 Dekagramm pro Woche, wie alle anderen Leute in den letzten Monaten; aber statt 20 Dekagramm Rindfleisch nur ein achtel Kilogramm Haferreis, teils allein, teils mit 10 Dekagramm sündteurer Wurst und einmal 10 Dekagramm „Geflügel“.

Eine vorzügliche Personalnote kennt der Eisenbahner draußen im Verkehrsdienste nur vom Hörensagen. Sie soll sich im Westbahnhof im Direktionsgebäude befinden. In den übrigen, nahe den Schienen befindlichen Personalküchen ist es anders; für 3 Kr. z. B. überreichendes Schöpfen-Krautfleisch, abends Kraut oder Rüben, aber nicht eingebrannt. Das beste und billigste ist noch Haferreis mit Marmelade und einige fragwürdige „Schwarze“.

Was die Sonderstellung des Zugspersonals anbelangt, so ist diese höchstens so zu verstehen, daß wir mehr Dienst leisten mußten, als andere. Im Frieden sollten wir täglich 11 Stunden Dienst machen. Der Dienst konnte auf 14 Stunden erhöht, ja bei Unfällen usw. bis 18 Stunden ausgedehnt werden; aber dann mußte entsprechende Ruhezeit folgen. Die zu Kriegszeiten gültige Instruktion J XIX dagegen verlangte 30 Stunden Dienst und gab nur 18 Stunden Ruhe für das Zugpersonal. Daß bei solchen Dienstleistungen die Sicherheit des Militärs und der Zivilreisenden sehr in Gefahr schwebte, läßt sich denken. Davon wußte die Bevölkerung gar nichts, denn diese Instruktion war streng geheim zu halten. Tatsächlich mußte das Personal 24 bis 30 Stunden Dienst ununterbrochen leisten, nicht nur draußen im Stappengebiet, auch im Herzen des Reiches auf den Wiener Verbindungs- und Umfahrungslinien. Manch verhütetes Unglück ist nur dem Pflichtgefühl dieses Personals zu verdanken.

Was den eben beigelegten Streik der Eisenbahner anlangt, so bedenke man: Seit nahezu Jahresfrist stehen Forderungen aus, bewilligt, aber nie durchgeführte; man war jezt des Wartens und Hoffens müde geworden. Trotz unserer treuen Pflichterfüllung schlechter entlohnt zu sein als mancher Tagelöhner, trotz Bittens und Forderns nichts erhalten zu können, das war uns zu viel, das trieb uns zum letzten Schritt. Dazu kam noch, daß man unsere Dienstleistung von Ersatzgendarmen auf den Wiener Bahnhöfen überucken ließ, von denen viele kein einwandfreies Vorleben geführt haben und mit der alten kraven Gendarmerie nicht zu vergleichen sind. Das sind die Gründe, warum wir in den Streik getreten sind. Wir wollten nicht gegen das Interesse der Gesamtbevölkerung handeln, sondern nur das eigene in berechtigter Weise schützen.

## Ein Zwischenfall auf der Südbahn.

Während der Verkehr auf sämtlichen Staatsbahnlinien vereinbarungsgemäß noch in der gestrigen Nacht im vollen Umfange aufgenommen worden ist, ergab sich heute vormittag auf der Südbahn ein Zwischenfall. Von den Zügen Nr. 401, 305, 405 und 1321, die heute früh den Wiener Südbahnhof verließen, gelangte nur der erstere an seinen Bestimmungsort Deobersdorf. Der zweite und dritte blieben unterwegs auf der Strecke stehen; der vierte gelangte nur bis Obereggendorf. Schuld an dieser neuerlichen Stockung im Südbahnverkehr war ein Mißverständnis, in dessen Folge die Eisenbahner in Wiener-Neustadt das in Wien abgeschlossene Kompromiß ablehnten. Gegen 11 Uhr vormittags gelang es jedoch den Delegierten des Wiener Streikkomitees, den Fall zu schlichten, so daß jezt auch auf der Südbahn der normale Verkehr wieder hergestellt ist.



1. IV. 1919

## Im Caproni von Wien nach Baden.

Der Verabredung gemäß holen uns die italienischen Fliegeroffiziere Oberleutnant La Polla und Leutnant Rosalba, sein Adjutant, um halb 8 Uhr nachmittags ab, und wir fahren mit dem Auto nach Aspern. Wieder habe ich während der Fahrt das Gefühl unendlicher Freude über den bevorstehenden Flug. Wir sprechen über das Wetter (der Himmel hat sich ganz aufgehheitert, es ist auch ziemlich warm, nur der Wind stört ein wenig), dann erzählt uns Tenente Rosalba, der am Außenarmel drei Streifen hat (die Zeichen für drei Verwundungen), von seinem Flug an der italienischen und französischen Front, von seinem Absturz über Reims (er fiel im brennenden Flugzeug 1500 Meter tief, und erst 80 Meter über dem Boden gelang es ihm, den Apparat wieder in seine Gewalt zu bekommen), davon, daß er eine Mäucherin zur Frau habe und eigentlich Maler sei. Wir kommen auf dem Flugfelde an. Zwei Caproni (ein schwarz angefrischter Nachtapparat und ein gewöhnliches Flugzeug) stehen schon im Freien. Wir lernen die Piloten kennen. Dem einen Apparat werden Tenente Mario Leonardi (ein Kavallerieoffizier aus Rom) und Maresciallo Konnier Luigi lenken (die Caproni führen immer zwei Piloten mit sich, die einander ablösen können), den anderen Tenente Alderighi Alfredo und Sergeant Ferrero Giovanni. Wir legen Fliegerhaube, Goggles, Hose und Schuhe aus Fell und Brillen an. Vor dem Fluge zeigt man uns noch ein Bombardierungsflugzeug, auf dessen Rumpf die eingravierten Namen Hermada, Pola, San Gabriele usw. (zum Andenken an gelungene Flüge) eigenartige Empfindungen bei uns auslösen. Wir besteigen die Apparate, nachdem man uns vorher noch eingeschärft hat, nur ja nichts in den Taschen zu lassen, da durch den ungeheuren Wind alles davongetragen werde. Ich nehme im Führerflugzeug den Sitz des Beobachters ein, denn mir ist die Aufgabe zuteil geworden, die Dichtung anzugeben — natürlich nur durch Zeichen, denn eine mündliche Verständigung ist im Flugzeuge ausgeschlossen. Die Generalkarte habe ich auf jeden Fall gut befestigt vor mir.

Mit der Geschwindigkeit von vielleicht 80 Kilometern in der Stunde sanfen wir plötzlich über den Boden dahin, und auf einmal verläßt der Apparat die Erde und steigt in majestätischer Ruhe empor. Das Gefühl dieses Sich-Los-Rissens von der Erde ist ein unendliches Glücksgefühl, weber dem ersten Galopp im Terrain, noch irgend etwas anderem vergleichbar. Es ist ein Gefühl absoluter Sicherheit, das man hat, wenn sich plötzlich die Erde von einem entfernt und das einlöbige Summen des Motors zur unvergleichlich beruhigenden Musik wird. An der Geschwindigkeit des Schattens, den wir auf die Erde werfen, messen wir die Geschwindigkeit des Fluges. Ohne die geringste Erschütterung steigen wir aufwärts. Fliegen ist weit angenehmer und ruhiger als Fahren im Auto, die Erschütterung viel geringer, überhaupt kaum merklich. Es ist ein Gefühl so unendlich großen Glückes, das man beim ersten Fluge empfindet, daß es Worte nicht schildern können, es ist überquellende Dankbarkeit und auch ein wenig Stolz darüber, daß der Genius der Menschheit die Menschen eine solche Verwirklichung uralter Träume erleben ließ.

Wir waren in nördlicher Richtung abgeflogen, hatten dann gewendet (in der Spirale fliegen wir merklich höher) und flogen nun der Reichsstraße folgend, der Donau zu, immer höher.

kommen wir empor. Die Kälte wird empfindlicher. Ueber dem Donau fühlt man ein unbedeutendes Schwanken des Apparates infolge der atmosphärischen Strömungen, das wir durch weiteres Steigen vermindern und plötzlich befinden wir uns über der Stadt. Der erste Ruhepunkt für das Auge ist der Augarten. Man orientiert sich auch ohne Karte bald sehr gut. Man sieht übrigens die Kirchen, Häuser, Fabriken usw. nicht wie auf der Landkarte (wie viele Menschen glauben), sondern räumlich. Ueber den Innern Stadt senkt sich plötzlich der Apparat aus einer Höhe von über elfhundert Metern nach und nach auf kaum hundert. Es ist ein wenig unheimlich, in nicht allzu großer Entfernung die Spitze des Stephansurmes über sich zu sehen. Selbst die Türme der Botivkirche sind kaum mehr unter uns. Nun zeigen uns die Piloten, was sie können, was sie sich dank der drei Motoren des Apparates erlauben dürfen. Unglaublich nieder fliegen wir über die Dächer der Stadt dahin. Man sieht selbst die Armbewegungen der Menschen. Wir fliegen über das Rathaus, den Burgplatz (wo bei man sich am leichtesten nach den grünen Rasenflächen orientiert) und wenden dann, der Pilot folgt meiner Direktionsangabe, über der Wieden gegen Schönbrunn. Die Ortschaft hebr sich unüberwoll vom Grün des Parks ab. Wir machen über Diefing eine Schleife und fliegen nun am Rande des Wienerwaldes dahin, allmählich eine Höhe von 1800 Metern erreichend. Schon von weitem sieht man Skalsburg, dann zieht die Militärakademie in Mödling unsere Blicke auf sich. Tief unter uns liegt der braune Auninger, den wir unfliegen. Gegen den Semmering verschwinden die Berge im Nebel. In einigen Minuten sind wir über Baden und der Apparat senkt sich in laugen Spiralen. In derselben Höhe grüßt uns Raubenstein. Noch einmal machen wir einen Kreis über Baden und dann wenden wir — die Kälte ist mittlerweile immer größer geworden. Ursprünglich ist der Flug bis über Wiener-Neustadt gegen den Semmering geplant gewesen, daran ist aber heute nicht zu denken. Wir überfliegen diesmal den Auninger. Schon von weitem leuchtet uns das blaue Band der Donau. In einigen Minuten haben wir Mödling überflogen (die liebe alte Kirche grüßt heraus), über Brunn, Diefing, Aggersdorf, Schönbrunn geht es Aspern zu. Ungenau plastisch erscheint uns die Sieveringer Kirche, über dem Türkenhanzparcieren wir nach rechts um und überfliegen diesmal in einer Höhe von etwa tausend Metern die Stadt. Der Nebel ist mittlerweile ziemlich dicht geworden. Ueber der Donau fängt der Apparat an sich allmählich zu senken. Ueber Kaiserwiesen macht der Pilot plötzlich einen von uns ganz unerwarteten Sturzflug von etwa hundert Metern. Dann senken wir uns immer tiefer und tiefer, bald ist jedes Fuhrwerk, jedes Häuschen ganz genau zu erkennen, wir nähern uns, noch zwei Kilometer etwa von den Hangars entfernt, immermehr dem Boden und, genau so sanft und ohne Erschütterung, wie wir uns in die Luft erhoben haben, berühren wir wieder die liebe alte Erde. Nun faßt der Aeroplan — eigentlich als Automobil verwendet — über die Schollen dahin. Immer näher kommen wir den Hangars und einige Meter von diesen entfernt, halten wir. Wir steigen aus dem Aeroplan, werden photographiert, danken in herzlichen Worten für den herrlichen Flug und gehen in das Häuschen, um unsere Fliegermontur abzulegen. Trotz allen Belgen war uns oben ziemlich kühl. Wir können ermaßen, unter welcher Kälte die Flieger beim ersten Flug Padua-Wien (größtenteils in einer Höhe von viertausend Metern) zu leiden hatten.

Mit zwei von den italienischen Fliegeroffizieren fahren wir in die Stadt zurück, während der Fahrt von allem Möglichen sprechend, vom Krieg und Kriegserlebnissen, vom „AOK“ und dem „comando supremo“, von den Witzern, die wir über unsere Kommanden gemacht haben, von gefallenem österreichischen und italienischen Fliegern, von den vielen Toten des Krieges überhaupt. Wir sprechen sogar ein wenig über Politik, enden aber natürlich bei der Lebensmittellage. Beim Abschied danken wir nochmals für die gentilezza der italienischen Flieger, für die wunderschöne Stunde in den Rüstern. Wenn ich nie von der Sinnlosigkeit des Krieges überzeugt war, so war ich es während der paar Stunden, die ich mit den jungen italienischen Fliegern habe verleben dürfen, losgelöst von allem Chauvinismus und allem Allzumenschlichen. Und dafür den italienischen Fliegern auch hier zu danken, ist meine gern erfüllte Pflicht. — 0 —

## Eine Schnellzugsverbindung Wien-Berlin über Passau.

Die Vertreter der deutschösterreichischen Regierung, die jetzt in Berlin weilten, haben sich bemüht, eine Schnellzugsverbindung zustande zu bringen, die mindestens zweimal in der Woche auf der Strecke Wien-Berlin über Passau und zurück geführt und eine Reisedauer von etwa 19 Stunden in Anspruch nehmen soll. Eine solche Verbindung wäre gerade jetzt mit Rücksicht auf die zahlreichen Verhandlungen, die zwischen Deutschland und Deutschland laufen, von Vorteil. Eine Hauptschwierigkeit liegt jedoch in Bayern, wo ein starker Kohlen- und Lokomotivmangel besteht. Durch die erwähnte Schnellzugsverbindung soll der Münchner Verkehr keineswegs beeinträchtigt werden, da die heutige Verbindung über München insofern verbessert werden soll, als der Anschluß in München sicherer gestaltet werden würde.



4./IV. 1919

A

## Reichskonferenz der Eisenbahn-Arbeiterräte.

I.

= Frankfurt, 3. April.

Unter dem Vorsitz von Jeschke (Berlin) traten heute vor-  
mittag etwa 100 Delegierte aus allen Direktionsbezirken Deutsch-  
lands zu einer Konferenz zusammen, die zwei Tage dauern soll.  
In seiner Eröffnungsansprache wies der Beauftragte des Frank-  
furter Arbeiterrats Breunig die Verfügung des preussischen  
Eisenbahnministers Deser an die Eisenbahndirektionspräsi-  
denten, die aufgefordert werden, den zur Frankfurter Konferenz  
abgeordneten Vertretern der Eisenbahn-Arbeiterräte ufm. feigen im  
Gange und es liege kein Anlaß vor, den Besuchern der Frank-  
furter Konferenz besondere Vergünstigungen zu gewähren, zumal  
zur Zeit der äußersten Verkehrsbeschränkung. Breunig erklärte  
hierzu, über einen solchen feigen Papier gehe man einfach zur  
Tagesordnung über. Jeschke (Berlin) bezeichnete den Erlaß  
Desers als eine Kampfanlage an die neue Bewegung. In der  
Konferenz müsse man dem Minister den Standpunkt klar machen,  
wie weit seine Befugnisse reichen.

Dann sprach Paul Schulz (Frankfurt) über „Revo-  
lution und Staatsarbeiter“. Die Staatsarbeiter, so  
führte der Redner aus, standen der Umwälzung hilflos gegen-  
über und klammerten sich schutzsuchend noch an die alten Ge-  
walten, zumal, da sie bis dahin völlig organisationslos  
waren. In der sozialen Revolution bildeten die Gewerk-  
schaften die Rekrutenschulen der heutigen Bewegung, der  
sie jetzt scharenweise die Arbeiter und auch die Beamten an-  
schließen. Politisch und sozial seien Staatsarbeiter und Beamte  
jetzt zur Sozialisierung reif, nicht nur geistlich, sondern  
auch organisatorisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich. Aller Kampf  
gelte heute dem Kapitalismus, grundsätzlich müßten aber für die  
Demokratisierung der Betriebe die Arbeiterräte als gegebene  
Führer anerkannt werden, deren Tätigkeit sich auf das poli-  
tische und wirtschaftliche Gebiet zu erstrecken habe.  
Ein allmähliches Hineinwachsen der Räte in die Betriebe müsse  
unter allen Umständen vermieden, die Übernahme müsse schnell  
und umfassend vollzogen werden. In der Aussprache legte  
Schramm (München) dar, daß, wenn in Preußen der Wider-  
stand des Eisenbahnministers gegen die Arbeiterräte nicht be-  
seitigt würde, Bayerns Arbeiter sich gegen die Reichseisenbahnen  
erklären müßten. Jeschke (Berlin) führte aus, daß die  
Arbeiterräte als Pioniere der revolutionären Errungenschaften  
und Forderungen zu gelten hätten. Den größten Vorteil von der  
Revolution hätten bisher die Eisenbahner gehabt. Die Revolution  
müsse in Permanenz erklärt werden.

Wittrich (Frankfurt) sprach über „Sozialisierung  
und Demokratisierung der Betriebe und der Ver-  
waltung“. Heute müsse die Sozialisierung dahin verstanden  
werden, daß der Geist des Räteystems in die Betriebe und Amts-  
stellen eindringe, unter Aufhebung aller Mechanisierung im wirt-  
schaftlichen und politischen Leben. Nicht Verstaatlichung, sondern  
Entstaatlichung müsse die Parole sein. Die Kohlenförderung  
z. B. müsse in die Hände einer besonderen Gesellschaft getart ge-  
legt werden, daß die Arbeiter und Angestellten den größten Einfluß  
auf den Betrieb erhalten, wobei jedoch die Allgemeinheit die Auf-  
sicht auszuüben habe. Bei der Sozialisierung der Staatsbahn  
gelte es, den Angestellten die Möglichkeit zu bieten, daß sie sich als  
wirkliche Teilhaber und Mitinhaber des Betriebs fühlen. Das  
könne aber erst durch ein Reichseisenbahnsystem ermög-  
licht werden. Auf verkehrstechnischem Gebiet siehe hiermit im Zu-  
sammenhang der Ausbau des Binnenkanalnetzes und der Luftpost  
auf gesellschaftlicher Grundlage.

Robert Dickmann (Frankfurt), der über „Räte-  
system und Gewerkschaften“ sprach, entwarf ein Bild der Ent-  
wicklung der Gewerkschaften bis zum Krieg. Viele Gewerkschafts-  
führer seien jetzt während der Revolution politisch rückständig ge-  
blieben, über sie gehe die Bewegung hinweg. Die bevorstehende  
Revolution werde ungleich härtere Kämpfe ausfechten als bisher,  
da man vom Sozialismus weiter als je entfernt sei. Das Räte-  
system habe nur Sinn, wenn es ein ausgebautes Machtinstru-  
ment des Proletariats sei in erster Linie in wirtschaftlich-  
politischer Beziehung. Durch die weiße Revolution, deren  
Wellenschlag bereits die ganze Welt überspüle, werde dem inter-  
nationalen Kapitalismus der Untergang bereitet und dem Prole-  
tariat der Sieg gebracht. Die Gewerkschaften müßten noch  
als mitbestimmender Faktor angesehen werden; die zwischen ihnen  
und den Räten bestehenden Reibungsflächen könnten aber erst dann  
beseitigt werden, wenn die Gewerkschaften sich mehr dem neuen  
Geist anpassen. Welche Aufgaben den Gewerkschaften in Zukunft  
erwachsen, darüber könne man vorerst noch nichts Bestimmtes sagen.

Den Vorträgen folgte eine längere Aussprache. In die  
Confédération générale du travail sandte man ein Telegramm,  
worin man es begrüßt, daß die Hauptvertretung der französi-  
schen Gewerkschaften Einspruch erhebt gegen den ge-  
walttätigen Imperialismus der Entente-Gewalthaber. Die inter-  
nationale Vereinigung aller Sozialisten zum Sturz des Kapitalis-  
mus und Imperialismus ist die Voraussetzung für die allgemeine  
menschliche Befreiung. In dieser Erkenntnis reichen über die  
Seeere Hochs hinweg die versammelten Räte den französischen Ge-  
nossen die Hand und sprechen die Ueberzeugung aus, daß bald her-  
wärts wie diesseits der Vogesen des Proletariat siegreich seine  
soziale Revolution durchführen wird.

Am Schluß der heutigen Verhandlungen, die am Freitag fort-  
gesetzt werden, gab aus Anlaß der oben erwähnten Verfassung des  
Arbeitsministers Deser die Konferenz folgende Erklärung ab:

Es ist selbstverständlich, daß zur endgültigen Eingliederung  
eines Systems der Arbeiter- und Angestelltenvertretung in den  
Betrieb der Staatsbahn die Uebereinstimmung des Minis-  
ters mit den Forderungen der Arbeiter und Angestellten her-  
beigeführt werden muß. Aber ebenso selbstverständlich und not-  
wendig ist, daß die Arbeiter und Angestellten die endgültige For-  
mulierung ihrer Anträge und Forderungen selbständig  
vornehmen haben und daß zu diesem Zweck für Betriebe  
und für das ganze Reichsgebiet Besprechungen der Räte ab-  
gehalten werden. Auch das Zusammenwirken der Organisations-  
vertreter mit dem Minister zur Vorbereitung der Arbeiter- und  
Angestelltenvertretung kann und darf die selbständige Stellung-  
nahme der Arbeiter und Angestellten nicht aushalten. In dieser  
Erkenntnis nimmt die heutige Konferenz Stellung gegen das  
Vorgehen des Ministers, erklärt aber zugleich, daß die  
Haltung des Ministers die Eisenbahner nicht abhalten wird zu  
tun, was sie für notwendig halten.



5. IV. 1919

### Angenehme Zeitgenossen.

Der aufmerksamste Fahrgast.  
Der 15er Wagen. „Bitt' schön, i möcht' in d' Thal'fahr'g'n; wo muach i denn da umheig'n?"  
Tragt erne Frau die Schaffnerin.  
Bei der Burggass'n! ist die Antwort.

„San' so quat und sag'n S' ma's, wann ma durt'n san, wiss'n S', i bin vom zehnten Bezirk und kenn' mi da herent'n am Neubau nöt aus.“

Die Schaffnerin nickt und wendet sich wieder ihrer Arbeit zu. Der Wagen ist übervoll und dennoch drängen fortwährend neue Fahrgäste herein. Und so kommt es, daß die Schaffnerin im Drange der Geschäfte auf die Frau vom zehnten Bezirk vergißt. Wohl ruft sie die Haltestelle aus, dies aber hört die Frau nicht und bleibt ruhig sitzen. Bei der Josefstädterstraße wendet sich nun ein Mann an die Frau aus dem zehnten Bezirk und sagt:

„Thaliafahr'g'n!  
So, san ma schon da,“ rüst iene und springt hilferig vom Sitze auf.

„Nöt nur schon da san ma, mit san überhaupt schon längst vorbei von der Burggass'n. Wissen S', fährt der Mann gemächlich fort. „Wo es zu da Schaffnerin g'sagt hab'n, sie soll Ihner sag'n, daß S' bei der Burggass'n umheig'n soll'n. Da hab' i mit glet denkt, daß i drauf vergess'n wird. Dö Schaffnerinnen vergess'n nämli auf allers. Und richti hab' i recht g'habt. Bei der Burggass'n hat' i mir g' sagt zu Ihner vom Umheig'n, bei der Verwehlerstrass'n a nö, und jetzt'n san ma bei der Josefstädterstrass'n und sie kommt na allerweil nö. Von dert' aus könnt'n S' bis in d' Brigitt'rau fahr'n, dö hat auf Ihner vergess'n und wann i Ihner nöt aufmerksam mach, so fahr'n S' wirtli umi in d' Aff' wirtli...“

Die Frau aus dem zehnten Bezirk war während der Rede des aufmerksamsten Fahrgastes aufgesprungen und kämpfte sich dem Ausgange zu.

„A so a Dalf'nährling übereinander,“ fies sie unwillig und hörbar herbor, „laßt mi da d' längste Zeit sitz'n, statt daß er mir glet sagert, wo i ausheig'n soll. So a Diddobp, so a dumme.“  
Der aufmerksamste Fahrgast hörte diese kränkerischen Aeußerungen nicht mehr. Er hatte ein Gespräch mit seinem Signachbar angefangen, in dem er sich über die Vergesslichkeit der Schaffnerinnen ausließ.

Die Neugierige.  
Ein Wetter, daß man keinen Preisstreiber hinausjagen soll. Vom grauen, nassen Himmel rieseln die kalten Tropfen, unter die ein schneidender Wind mitunter eine Lage Schneeloden wirft. Das Straßenpflaster ist mit einer dichten, glitschigen Kotmasse bedekt, die Häuier stehen vernäht, kurz, es ist ein Tag, an dem jedermann, wenn er nicht hinaus muß, gern daheim bleibt.

Durch diesen öden, trostlosen Tag schreift mit einemmal das Pfeischen der Rettungsgesellschaft. Der betannte Wagen hält vor einem der regenmassigen Häuser, die rotbepflanzten Männer springen vom Boock, öffnen die Seitenwand des Wagens, nehmen eine Tragabahre und begeben sich ins Haus. Der Kutscher aber wirft unterdessen den Pferden eine Decke über.

Die wenigen Menschen, die durch die Gasse kommen, werfen wohl einen Blick nach dem Wagen, halten mitunter auch einen Schrittlang aus, setzen aber dann wieder ihren Weg fort. Jetzt schlurft auf dem gegenüberliegenden Gehweg eine Frau daher. Beträufeltes und dünn hängen die Kleidungsstücke an ihr herab. Die Füße hängen in Ueberresten einstrig in Schuhen. Die Frau schüttelt sich, reißt ihren den Rettungswagen. Sie bleibt stehen, reißt ihren hängeren Hals, betrachtet wie absprechend die sonstige Straßenbreite und — wartet auf den Wagen zu. Nun sieht sie vor ihm, ängst neugierig in sein Inneres, schaut verlangend in den Hausflur und tritt vor Kälte von einem Bein aufs andere.

Der Kutscher des Rettungswagens hat die Frau eine ganze Weile betrachtet. Langsam geht er jetzt auf sie zu und spricht sie an:  
„Sag'n S' mir amal, auf was warten S' denn? Was woll'n S' denn da jehn? Dö arme Frau vielleicht, dö mir iest'n ins Ewital abhol'n?“

Is das a was zum Umheig'n? Gengen S' lieber ham (heim) in dert' Käl't'n. Bitt'lt Ihner ja eh wie an nass'n Hund. Wie ma so neugierig sein kann und bei so an Weda (Wetter) sieh'n bleib'n kann, nur um a Tragabahre mit an krank'n Mensch'n d'heig'n, das versieh' i nö. Und dann beareit'n S' denn das gar nö, daß das nö schön is, wann i mi jekt'n d'herstell' und der armen Frau, wann sie i' mit der Trag bringen, ins G'sicht glog'n tua?“

Die Neugierige hatte während der Rede des Kutschers wiederholt zur Entgegnung angefaßt, hatte aber nicht zu Worte kommen können. Erst als dieser in seiner Zurechtweisung inne hält, gelingt es ihr.

„Na, na, i wiar jhna do da nix abatsch'n,“ meint sie giftig. „San das g'päßige Vent'! Jekt'n tan i am gar scho um das bissel' Schau'n neidi. Wann ma eh sunst nix mehr hat, nö amal dö's vergunnen i am. Pfiu, schamt's Ent.“  
Und tief entriestet enternnt sich die in ihrem vermeintlichen Recht Getränte.

Patrioten.

In einem Gasthause nächst einem Bahnhofe, lebhaft zu. Heimlehret, Hamstret, Prekstreiber, Nehler und Stehler füll'n das Lokal. An einem Tische, in einer Ecke, sitzen drei Männer. Sie sind ausfallend gut ernährt, haben berbe, um nicht zu sagen rohe Gesicht' und sprechen dem teuren Wein fleißig zu. Man gewinnt bei ihrem Anblick sofort die Ueberzeugung, daß man es hier mit Leuten zu tun hat, die mit Lebensmitteln handeln. Vor ihnen, auf dem Tische, liegen eine Menge ekbar' Dinge ausgebreitet, die heute im reellen Geschäftsbetrieb nicht mehr zu bekommen sind. Da gibt es schönen Schinken, Solami, Sardinen, gutes Brot und hartgekochte Eier. Alle drei essen, daß die Wundbäden knacken.

Jetzt schleicht ein ausgemergelter Mensch an den Tisch heran, schaut mit hungrigen Augen auf die Speisen und bettelt die Männer an.  
„Rag o,“ sagt der eine roh, und der Bettler drückt jeh.

„Wie ma so dumm sei kann und Hunger leiden kann, versieh' i nö,“ lacht der Zwette, worauf der Dritte das Wort ergreift.  
„Na, Hunger tät' i nö leiden, und wann der Kriag no drei Jahrl'n dauert hätt'. I hab' aber a dozua g'schaut, daß in mein Speisestiel allerweil quua „Dam ham“ drinat is. I hab' heut' no Sach'n aus'n Bierzehnjahr, adwohl i's gar nö brauch'.“

„Hab' i a,“ schmunzelt der Erste wieder, „hab' i a, und lauter Brunnachet'n aus der Fritzendzeit. Ging jolterns, Koutelben, an Genich (Gonig), Saf und Zwirn, daß i a G'schäft damit anfängen könnt'.“

„No,“ wendet jetzt der Zwette selbstgefällig ein, „mir is d' Fett'n und 's Muttermehl a nit nö't ausgegangen, und wann i halt amal La Brot grad g'habt hab', so hab' i halt a Leum Bletsch g'fress'n.“  
Dann ist es für eine Weile still. Die edlen Seelen sauen und trinken. Als sie mit ihren Vorkrähen zu Ende sind, rauchen sie sich Virginier-Nigarren an und bestunen ein Gespräch über den Krieg, dann über die gegenwärtige Lage, und wer nach ihrer Meinung die Schuld darnit trage, daß der Krieg für uns verloren ging. Als sie soweit sind, springt vom Nebentische ein Soldat auf und ruft den Dreien zu:

„Das kann i Euch ganz gut sag'n, wer schuld is, daß wir den Krieg verlorn hab'n. Ihr elendige G'sellschaft und niemand anderer is dran schuld. Ihr habt alles zusammenkauft und verammelt, Ihr habt Euch für drei Jahre vorgesorgt und die anderen dadurch beim Hunger ausgehoben. Durch Euer gewissenloses Vorgehen habt Ihr die Preise in die Höhe getrieben, die Menschen mißtrauisch gemacht und der grenzenlosen Not in die Arme gelaßt. Wäret Ihr nicht gewesen, wir stünden heute nicht so da. Während wir im Felde gelitten haben, habt Ihr im Hinterlande an unserm Untergange gearbeitet. Eure Gessellschaft hat hat dem Belnde den Sieg gebracht.“

Von den drei Preßern erwiderte keiner ein Wort. Sie bezahlten rasch und verließen in Eile das Gasthaus.



### **Aufnahme des Güterverkehrs auf der Donau.**

Wie berichtet, wird am 6. d. auf der Donau der Lokalverkehr auf der Strecke Krems-Wachau-Grein, am 12. d. in der Strecke Linz-Engelhartzell wieder aufgenommen. Den christlichsozialen Abg. G ü r t l e r (Grein), Dr. F i g n e r und W i e s m a i e r, die sich in dieser Angelegenheit beim Verkehrsstaatsamte bemüht haben, ist nun gestern in einer Besprechung mit Ministerialrat D n d r a c e f im Verkehrsstaatsamte mitgeteilt worden, daß vom 15. d. M. an auch der Güterverkehr auf der Donau wieder eingeführt werden wird. Dies bedeutet eine sehr beträchtliche Entlastung der Eisenbahnen längs der Donau und eine große Erleichterung für den Waren-, hauptsächlich Lebensmittelverkehr mit und zwischen den Donauufergemeinden. Ein besonderer Wunsch dieser Gemeinden bezieht sich auch auf den Remorkörverkehr, der von dem Kriege die Zillen, die stromabwärts gesteuert werden, leer stromaufwärts zurückschleppt; über diesen Verkehr ist eine Verfügung noch nicht getroffen, soll jedoch in den nächsten Tagen erfolgen.



## Die Versorgung der österreichischen Nachfolgestaaten.

### Errichtung eines regelmäßigen Zug- verkehrs.

W. Wien, 4. April. Der Chef der Eisenbahnmission der Verbündeten Oberst Causey hat heute dem Staatssekretär für Verkehr Dr. Otto Bauer einen Brief des Generaldirektors für Ernährungswesen Herbert Hoover überbracht, in dem dieser mitteilt, daß zur Ermöglichung und Erleichterung der Lebensmittelhilfe für die Sukzessionsstaaten Österreichs rollendes Eisenbahnmateriale der Eisenbahnmission der Verbündeten zur Verfügung gestellt werden solle. Die Verfügung über dieses Eisenbahnmateriale steht dem Generaldirektor für Ernährungswesen zu, der sie durch die Verkehrssektion des Wirtschaftsrates der Verbündeten ausüben wird. Unter seiner Leitung soll ein regelmäßiger Zugverkehr eingeführt werden, der die notwendigen Nahrungsmittellieferungen für die verschiedenen Länder ermöglichen wird. Dieser Zugverkehr soll vollständige Bewegungsfreiheit auf allen Bahnen ohne Rücksicht auf die politischen Grenzen haben und jedem anderen Verkehr, ausgenommen dem militärischen, vorgehen. Jegendein Präjudiz für das endgültige Eigentumsrecht an dem Eisenbahnmateriale wird hierdurch nicht geschaffen.



## Eisenbahnmateriale für die Lebensmittelzufuhr.

Der Chef der Eisenbahnmission der Alliierten, Oberst Causey, hat gestern dem Staatssekretär für Aeußeres Dr. Otto Bauer einen Brief des Generaldirektors für Ernährungswesen Herbert Hoover überbracht, in dem dieser mitteilt, daß zur Ermöglichung und Erleichterung der Lebensmittelhilfe für die Entzessionsstaaten Oesterreichs rollendes Eisenbahnmateriale der Eisenbahnmission der Alliierten zur Verfügung gestellt werden sollte. Sämtliche Nationalstaaten, einschließlich der von den Italienern besetzten Gebiete am Adriatischen Meere, werden solches Eisenbahnmateriale zur Verfügung zu stellen haben. Hoover spricht die Hoffnung aus, daß in Anbetracht der Wichtigkeit dieser Angelegenheit, die mit der besseren Versorgung Deutschlands in engem Zusammenhang steht, die deutschösterreichische Regierung der Eisenbahnmission der Alliierten jede Unterstützung zuteil werden lassen wird.

Die einzelnen Forderungen lauten folgendermaßen:

1. Alle Staaten des früheren Oesterreich, einschließlich der von den Italienern an der Adria besetzten Gebiete, werden aufgefordert, eine bestimmte Menge von rollendem Eisenbahnmateriale zu liefern.

2. Dieses Eisenbahnmateriale soll besonders bezeichnet werden, den Vermerk bekommen, daß es der Verwaltung des Lebensmittelzuschubs gehört, und bei der Beförderung bevorzugt werden.

3. Das Verfügungsrecht über dieses Eisenbahnmateriale steht dem Generaldirektor für Ernährungswesen zu, der es durch die Verkehrssektion des Wirtschaftsrates der Alliierten ausüben wird.

4. Unter seiner Leitung soll ein regelmäßiger Zugverkehr eingeführt werden, der die notwendigen Nahrungsmittellieferungen für die verschiedenen Länder ermöglichen wird.

5. Dieser Zugverkehr soll vollständige Bewegungsfreiheit auf allen Bahnen ohne Rücksicht auf die politischen Grenzen haben und jedem anderen Verkehr, ausgenommen dem militärischen, vorgehen. Innerhalb der italienischen Grenze wird er im Einverständnis mit den italienischen Behörden durchgeführt werden.

6. Die Eisenbahner aller Nationalitäten können auf allen Gebieten des alten Oesterreich ohne Rücksicht auf Nationalitäten- und politische Grenzen zum Dienst herangezogen werden.

7. Die italienischen Behörden werden für den Zuschubdienst bestimmte Teile der Häfen von Triest und Fiume zur Verfügung stellen.

8. Keine Regierung der Alliierten wird im allgemeinen Forderungen, die Eisenbahnmateriale betreffen, stellen, ehe der im vorangegangenen besprochene Dienst vollkommen

ausgestaltet ist. Irgend ein Präjudiz für das endgültige Eigentumsrecht an dem Eisenbahnmateriale wird hierdurch nicht geschaffen.

9. Die Eisenbahnbeamten aller dieser Staaten und die Hafenbeamten in allen Häfen werden diesen Dienst durch ihre Mitarbeit zu erleichtern haben.



5. IV. 1919

# Reichskonferenz der Eisenbahn-Arbeiterräte.

II. — Frankfurt, 4. April.

Der zweite Verhandlungstag brachte zunächst einen Vortrag von Richard Müller (Berlin) über „Sozialisierung und Demokratisierung der Betriebe und der Verwaltung“. Der Redner forderte, daß sofort mit der Sozialisierung aller Produktionsmittel und Betriebe, Bergbau, Schifffahrt, Großgrundbesitz, Versicherungswesen usw. begonnen werde. Auch das Bankwesen sei zu sozialisieren, jedoch müsse dies mit besonderer Vorsicht geschehen. Die Sozialisierung sei eine hochpolitische Machtsfrage, die aber nicht zu lösen sei, solange die Nationalversammlung aus einer bürgerlichen Mehrheit bestehe. Die Staatseisenbahnverwaltung befinde sich noch in Händen weniger Beamten, die den ganzen Betrieb beherrschten. Die Anordnungen der Eisenbahnräte würden von den Beamten in reaktionärem Sinne ausgeführt. Protektion habe die meisten Beamten, selbst wenn sie Strohköpfe seien, in die höheren Stellen geführt. Der Eisenbahnbetrieb müsse der Allgemeinheit unterstellt werden, die gesamte Leitung gehöre in die Hände der Arbeiter. Ein Teil der Arbeiterschaft habe sich leider der Revolution abgewandt, da die Mehrheitssozialisten alles getan hätten, um das Räteystem zu diskreditieren. Der Redner besprach die Verhandlungen der Regierung und der Großindustriellen mit den Gewerkschaften zur Bildung von Zentralräten und Arbeitervertretern. Mit Bestimmtheit sei zu erwarten, daß man diesen Vätern in Weimar gesegnete Geltung verleihen wolle. Gegen diese Machenschaften müsse die Konferenz entschiedene Stellung nehmen. Im Bolschewismus erblickten jetzt selbst die Bürgerlichen den Rettungsanker aus dem politischen Strudel. Es sei Aufgabe der Arbeiter, den Sozialisierungsprozeß durch Erfassung aller schaffenden Hand- und Kopfarbeiter durch Einsetzung des Räteystems zu beschleunigen. In allererster Linie gelte es, die Intelligenzen zur Hilfe und Mitarbeit aufzurufen. Ausnahmslos aber gehöre die gesamte Kontrolle in die Hände der Arbeiter, wie es schon in vorbildlicher Weise bei der Berliner Feuerwehr der Fall sei. Ohne Streit könnten bei der augenblicklichen politischen Konstellation die Rechte der Arbeiter nicht erzungen werden. Das gelte vor allem auch für die Eisenbahner.

In der Aussprache traten alle Redner für das Räteystem ein. Zur Reichseisenbahnfrage gab Schramm (München) für die süddeutschen Räte eine zustimmende Erklärung ab, jedoch mit dem Vorbehalt, daß den Süddeutschen nicht allzu viele preußische Beamte vorgesetzt würden. In einem zusammenfassenden Schlusswort mahnte Wittlich (Frankfurt) eindringlich zum Zusammenwirken aller jetzt noch aus- und nebeneinanderstrebenden Parteien. Man solle zu Kompromissen sich die Hände reichen, wenn nicht schließlich die Errungenschaften der Revolution verloren gehen sollten. Dikmann (Frankfurt) lehnte unbedingt Kompromisse und Halbheiten, wie Wittlich sie vorschlägt, als unsozialistisch ab. Die weiteren Ausführungen des Redners gingen schließlich in scharfe Angriffe auf die Mehrheitssozialisten über und begegneten starkem Widerspruch bei einem Teil der Versammlung. Richard Müller will nicht mit den Mehrheitssozialisten in Fragen der Sozialisierung weiter arbeiten. Die Räteorganisation müsse unter allen Umständen ein politisches Kampfinstrument werden. In den Führern der Gewerkschaften müsse man die größten Gegner der Räte erblicken, während die Mitglieder selbst Anhänger des Systems seien. Die Führer müßten verschwinden, auch wenn sie noch so große Verdienste besäßen. Auch im Eisenbahnerverband seien die rücksichtslosen Führer zu beseitigen.

Während der Debatte erschien Eisenbahndirektionspräsident Reuleaux und begrüßte „als Hausherr“ die Tagung, der er gute Erfolge zum besten der Eisenbahn, der Regierung und des Vaterlands wünschte, zugleich hofft er, weiterhin ein gutes Zusammenwirken von Regierung und Arbeiterschaft.

Wib (Magdeburg) berichtete über den von einer Kommission bearbeiteten Entwurf über die Organisation des Räteystems bei den deutschen Staats- und Privatseisenbahnen. Die Organisation soll sich auf folgende Grundlage aufbauen: Betriebsräte für Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen- und Werkstättenämter, Bezirksräte bei den Direktionen, ein Central-Eisenbahnrat beim Ministerium. Außerdem wird dem Ministerium ein geschäftsführender Ausschuss, der aus 7 Arbeitern und 5 Beamten besteht, beigeordnet.

Ein Antrag auf Vertagung der Konferenz auf unbestimmte Zeit wurde abgelehnt.

Die Verhandlungen werden am Samstag fortgesetzt.

N. Berlin, 4. April. (Priv.-Tel.) Der neue preussische Eisenbahnminister ist angegriffen worden, weil er zu dem nach Frankfurt einberufenen Kongress der Eisenbahner den Delegierten weder Urlaub noch freie Fahrt und Fortzahlung des Lohnes gewährt habe. Wie demgegenüber von zuständiger Seite betont wird, ist der Urlaub für die Arbeiterräte aus diesem Anlaß nicht verweigert worden, was ja schon aus der Tatsache zu ersehen ist, daß in Frankfurt hundert Delegierte aus Preußen sich versammeln konnten. Wohl aber hat der Eisenbahnminister keinen Grund eingesehen, den Antragstellern auch freie Fahrt und unverminderte Lohnzahlung zu bewilligen, denn in Frankfurt a. M. sollte über eine Angelegenheit beraten werden, über die der Minister im Benehmen mit den Vertretern der Eisenbahnarbeiterverbände zu bestimmen hat und über die Verhandlungen bereits im Gange sind. Zur Gewährung der beantragten Vergünstigungen lag deshalb umso weniger Veranlassung vor, als sonst der Verlastung der Eisenbahn zur Zeit äußerster Verkehrsbeschränkungen durch Einräumung von nicht unbedingt notwendigen Freifahrtsscheinen Vorbehalt geübt worden wäre.



### Die elektrische Misi.

Selbst die Blumenmädchen, die bekanntlich zu den ältesten Einwohnern Wiens zählen, erinnern sich nicht, einen Lenzmonat wie den diesjährigen März erlebt zu haben. Trotzdem die Meteorologische Zentralanstalt Tag für Tag Regen und Kälte vorhergesagt, wurde es nicht warm und plätscherten endlose Niederschläge auf die ohnehin schon niedergeschlagene Menschheit herab. Während sonst in dieser Jahreszeit die Vegetation bereits üppig wucherte, blieb diese Tätigkeit heuer einzig und allein auf die Schleihändler beschränkt. Dennoch hat dieser Nachwinter sein Gutes gehabt. Denn wenn auch die und da ein unbeugsamer Tyrifer von Lenz und Liebe sang, so wurden doch größere Verheerungen der Kulturen durch Ungeziefer im Keime erstickt. Die Schaffnerin Misi war freilich von dieser Einsicht nicht befeelt. — „Mir scheint, der Petrus is a schon narrisch wor'n,“ grollte sie, ihre erstarrten Finger anschauend, „ober er is auf Urlaub und hat derweil in Klau Moritz hing'stellt.“ — „A belei,“ widersprach Herr Wolurka, „der Klau Moritz is ja in Budapest und macht a neuwe Besturdrung.“ — Ohne seinen Einwurf zu beachten, sprach Misi, zum Professor gewendet: „I was net, in ganzen Winter hat m'r dö Kälten net so weh tan als wia irzt.“ — Der gelehrte Mann erklärte ihr, daß es der Mangel an den nötigen Wärmeinheiten sei, der den Körper empfindlicher mache. „Wenn Sie sich,“ meinte er, „eine genügende Anzahl von Kalorien zuführen könnten . . .“ — „Beg'n an Quasführ'n war's net,“ unterbrach sie ihn, „unser Greißler leichert m'r schon sei Sandwagerl, aber so Duzusachen braucht unseers net; i bin z'frieden, wann i a Fleisch hab', a Mehl und a Fetten . . ., dö Kaporien ober wia dö's G'kraft haßt, dö's g'hört für dö reichen Leut.“ Der Absicht des Professors, ihren Irrtum zu berichtigen, kam Wolurka mit der Frage zuvor, ob das Gerücht auf Wahrheit beruhe, daß sie das von ihnen gemeinsam bewohnte Haus verlassen wolle. — „Na ja,“ antwortete sie nach einigem Zögern, „ehrlt g'standen, mir is dö Gegend draußt z'ordinär. I war gefiert schon in der Hofburg, und in Schönbrunn hab' i a g'schaut beim Kavalleretrakt, ob net a Bettel heraußt hängt, daß a Zimmer oder a Kammet zun verlassen is. Da war ma halt unter bessere Leut . . . und i schwärm' fürs Höhere! Drum hab' i a so a Freund, daß ma irzt amal was von Burgtheater seg'n wird kinna, wann der Herr von Heine in an jeden Bezirk a paar Filialen aufmachen wird als wia der Meisl. A jeder strebt ja in d' Döh', net? Schaun S' dö Kellner an! Glauben S', dö's wird dö „ober'n Zehntausend“ net giften, daß dö zehntausend „Ober“ ia Trintgeld mehr nehman?“ — „Was mir der Karolhi in Wien gemacht hat?“ fragte unvermittelt der Professor. „Wahrscheinlich wollte er im Trüben fischen wie immer,“ meinte der elegante Jüngling. — „Kann schon sein,“ stimmte Misi bei, „er war ja in der Walfischgassen und hat a paar Salm g'fangt.“ — Wolurka brachte ein Stück Brot zum Vorschein, das zur Not sieben hungrige Waisenkinder gesättigt hätte. „I hab' a nerviofes Mog'nleiden, hat der Dokter g'sagt, und da muas i hie und da a Manigkeit essen,“ entschuldigte er sich. — „Na, Ihna möcht' i in der Kofl ham, wann Sö den Reanken a Manigkeit haßen,“ lachte Misi. „Wia kumman S' denn da aus, wann S' glei d' halbe Ration auf an Sitz schliden?“ fragte sie den Leidenden. — „I seh' mi ja net nieder dazua,“ antwortete er mit tüdlichem Lächeln, lenkte jedoch sofort ab, als er die finsternen Miener der Anwesenden bemerkte. „Irzt ham m'r den anzigen bedeutenden Mann in Wien a valurn,“ murmelte er lauend. „Den . . . wia haßt er denn? . . . Mit S fangt er an“ . . . Alle sahen ihn gespannt an. „In Breitwieser!“ — „Sö fangen net mit S an,“ schrie Misi zornig, „aber aufhör'n wer'n S' damit, . . . nämli mit Stanhof!“ — Er schwieg beschämt, worauf sie die Ankunft in der Endstation ankündigte.

Seopold Rrenn.



6./IV. 1919

[Leichte Besserung.] Vom Befinden Wiens muß man jetzt wie von dem eines Patienten sprechen, der eine hartnäckige schwere Krankheit zu überstehen hat. Am schlechtesten ist es ihm im Winter gegangen, der war eine fortwährende Krisis. Auch jetzt ist der Kräfteverfall noch arg, der Puls dagegen ist für diese aufgeregten Zeiten ziemlich normal, die Nahrungsaufnahme wird nicht verweigert, wohl aber vorläufig noch die Nahrung selbst. Immerhin, man kann von einer leichten Besserung sprechen und einige wenige günstige Symptome feststellen. Die Verlängerung des Straßenbahnverkehrs um zwei Stunden ist ja schon etwas, namentlich die Stunde am Abend. Um halb 9 Uhr kann man jetzt noch nach Hause fahren, wie weltstädtisch! Die Theater können wieder zu einer halbwegs vernünftigen Stunde beginnen und triumphieren sogar schon über die Erlaubnis, täglich zu spielen, während die Kaffeesieder wieder von einer 11-Uhr-Sperre träumen. Uebrigens ist die Straßenbahn nach 8 Uhr sehr schwach besetzt. Man hat sich eben in diesem Winter das Ausbleiben und Spaziergehen so ziemlich angewöhnt, und die meisten Menschen tragen ihre Unzufriedenheit, ihre Sorgen und ihren Hunger lieber rasch nach Hause, in die vier Wände. Von einer Erhöhung des täglichen Gasquantums ist leider keine Rede. Man wird nicht mehr kochen können; aber dafür gibt es auch Nichts zum kochen. Nach wie vor leiden wir an einem Ueberfluß von Paradeismark, Senf und Gurken, wegen der Piptauer bereits ausgestorben ist. So bleibt als Ersatzmittel nur die tröstliche Gewißheit, daß die Blockade aufgehoben worden ist. Nur haben die Erwartungen und Illusionen doch schon eine etwas realere Grundlage, und hoffentlich hört Wien endlich auf, die Stadt zu sein, die immer nur für drei Tage Lebensmittel hat, und die nicht, wie in dieser Woche, erst durch Streik und Verkehrsstockung zum zufälligen Genuß von weißem Brot gelangt. Es ist ja nicht ganz weiß, aber es lassen sich daran

ganz angenehme Semmel- und Kipfelträumereien knüpfen. Die Bäcker befassen sich schon, wenigstens theoretisch, mit der Herstellung von Kleingebäck, und die den Semmelereignissen rasch vorausseilende Gesetzgebung hat bereits das Verbot der Nachtarbeit im Bäckergewerbe verfügt und damit dem frischen reifen Frühstücksgebäck das Todesurteil gesprochen. Darüber wird sich jetzt wohl niemand alterieren, jetzt, wo einem ein altgebackenes „Schusterlabel“ schon hochwillkommen wäre. Auch die Friedenstermine rücken jetzt schon näher. Einsicht, Versöhnlichkeit und Menschlichkeit scheinen auf dem Vormarsche zu sein. Italien hat sogar den Postverkehr mit dem ehemaligen Feinde wieder freigegeben, und bald werden Ansichtskarten von unseren Kriegsgefangenen kommen, und hoffentlich kehren auch sie bald zurück zu den heimatlichen Zehn-Deka-Fleischtopfen, in denen allerdings nur Stedtrüben dünsten. Symptome, lauter schwache erste Symptome einer leichten Besserung, aber für den furchtbar bescheiden gewordenen Wiener ist das schon sehr viel. Und wer weiß, ob die Besserung nicht derart fortschreitet, daß die Haustore statt, wie jetzt erreicht wurde, um 9 Uhr wieder wie in Friedenszeiten erst um 10 Uhr gesperrt werden. Am Ende läßt sich sogar mit den Hausmeistern irgendein verständliches Abkommen treffen. Sonst bleibt nichts übrig, als daß auch da die Entente wieder einmal interveniert und die Blockade der Wiener Haustore aufhebt. Vielleicht nützt's was....



6. IV. 1919

### Zu Stammeis!

Dös san Zeiten — Zeiten san dös, Jammerie Spannaagl und machte ein herbens-trauriges Gesicht.

Dös is a so alte Fraiben, das si's net aus-zahl, allerweil wieder s' namlide sag'n, meine Schwawer, seit vier Jahr tut unzerans nir anderst, als über d' schlechten Zeiten jammern. Nachgrad wird an a s' Kamentier'n scho s' bad. Wann i dagumal wie i auf d' Welt kommen bin, gwusst hatt, das i auf d' Welt alten Tag, jussament in d' narrochste Abtheilung von der gangen Weltg'schicht, einag'at, nachdem hat i meiner Mutter — Gott hab' sie sölig! — an Dorischlag gwacht, sie soll si weg'n meiner net straxester'n. Es hat san' Broet net . . . A'gwetter, gar net auf d' Welt kommen, als in solche Zeit laust' eini. Und dabei, wann i's so beiracht, sein Drandenken, das d' Sach' besser wird . . . Von der Aunthebung der Blodade hör' i jetzt'n scho s' lang reden, als das i no glaubet, das s' was mußt.

Ganz mei' Meinung, bestatigte Spannaagl. Da hat ma immer über'n Krieg jammeret; aber beglicher mit'n jetzigen Fried'n — war'n ja d' Krieg'sjahr' no golden.

Darü is dös jetzt'n d' neuche Vera. sagte Schwawer, damit ma no ärger in d' Schlammst einag'at'n, hat all' umbracht und umkempelt werd'n unntissen.

Waras! scho wieder an! ärgerete sich Stöhler; als ob d' neuche Zeit und d' neuche Urnung was

das für thunt, das uns d' Antant karnistest? Day sie si mit uns spielt, wie die Kap mit der Maus? Die Treibenskonferenz sieht si als mit a Strudel teig.

Strudel teig! sagte Schwawer und seuhete. Strudel — Apfelstrudel — der Teig recht dünn und knuspri — recht viel fette Drosseln drein und Weiberln . . . oh, Stöhler, treuer Freund, was weachst Du in, meinem Busen für holde Er-tinnerungen.

Mit Dir derf ma aber sag von nir reden, allerweil kommt si's auß' Essen aus'a.

Dös kommt daher, lies sich Oberberger ver-nehmen, weil si in unier'n Betaltier all's auf d' lezt, ums Essen draht. Die Webe und d' Polstir gegant heutz'tag durch'n Maag'n. Apropos, Leopold, weil grad in der Näh san: Was thunt ma denn zum Essen hab'n? A' Sauter-kraut und Roderln? Grogart — her damit!

Dös is ja ein Entschuden bei der Ausflucht auß' Sauerkraut, wunderbe sich Spannaagl, als ob s' d' der eingeseiseste Vegetarianer . . .

Schwawer unterbrach ihn. Wirk' Dir dös: A' einge, fleisch' ter Vegetarianer is a Unsin und als im Betaltier der fleisch' loren Fischen schon gar! sagte er.

Au weh! Ichie Stöhler und hielt sich die Ohren zu. Solche G'spak am leeren Maag'n — dös is s' viel. Was tuat denn da, wann ma frag'n darf?

Die Frage galt Oberberger, der eifrig damit beschäftigt war, ein Spagat mit Spagat um-märkles Pater, das er der Nachtsache er-nommen

hatte, seiner Umhüllung zu berauben. Net waren auch die anderen auf sein Gebahren aufmerksam geworden und beobachteten ihn voll' Neugier.

Schwawer schimpferte in der Eile. Meine Herren — gut, gut! — i rind' ermas, sagte er, vor meinem geistigen Auge erndent ein Soldat laden . . . ich sehe eine Identisch, auf dem staatswärt, Mützen und Zoffaladi, sein' dem ich rieche, tiege Schwermernes . . . Herrschaft no amol, da leggt Di nieder und stohst nimmer aus!

Oberberger hatte sein Kofet geoffnet und ihm ein stattliches Stilk' Gesehies er-nommen, das er mit behaglichem Schminkein vor sich hinlegte, sich an den erstarren Mienen der anderen weidend.

Ma, na . . . da hört si all's auf — dös is sa G'hörit net! viel Stöhler. Du anez netich-losen Bogen an Memiden so . . . ragen! viel Schwawer, während Spannaagl' soyschiltelnd bemerkte: Das sollt' ja quat keine dreis'n, vier'n, seipnen, das Stücker! Ma, setz'n — i thunt' ma das nit lesten.

Leopold hatte indessen das Kraut und die Roderln gebracht, vier Portionen, für jedes Mit-glied der Tischgesellschaft eine.

So — brab! — lobte Oberberger. Aud jetzt'n mücht i d' Herren bitten, sich zu bedienen. Und als die anderen zuckmwend schminkelten, rühr er fort: Oder habt' s' Des am End' glaubt, i werd' all's allari wureisen und Euch zutichau'n lassen? Ma, meine Herren, dös is net der Brauch bei uns im Bessel. Was anez hat, ghört'n widern a, dös berrecht si von selber.

J' glaus' par. Du bist a scho a weipger a Kommunit, meine Schwawer.

Ja, aber net anez von der Budapester Metz-der mit Bausen und Gramaten dreinschiet, segte Oberberger. So wie se's drüben treib'n, is d' Bieschmaderet a Marerei und a Unntid' filks ganz' Land. Aber das a jeder Sotte sein'n Ueber-nitz'n Duntzigen autommen laßt — dös is a met-Meinung. Dös derret nimmer vor-kuma, das der ane so ang' wesen is, das er Sodbrenna treigt, während n' andern der Maag'n tracht.

Oberberger, jochi leb'n! sagte Schwawer, dös G'höcht is scho was Defikat's! Apropos, wann i frag'n derf: Woher hat es denn? Wilt' an Eud' der Nachfolger vom sölichen Geitweier und hoch bei ein'n Saphelshändler ein' brachen?

A' G'höcht, erwiderte Oberberger, von an meing'n Verwandren vom Land, an weiticharigen Bette'n, der ni bang' sucht hat. Gekern auf d' Nacht steht er auf amol da und tragt, ob er net a paar Day' bei uns logier'n schunt, schunt's Euch mein'n Schreden vorstell'n — a Belud' in dem Betti! Er bemitt dös, lacht und sagt: I thunt' natürl' net mit leere Vänd'! Und wie er dös sagt, rückt er a scho außa mit an' Nordstr' um a Kofel, das voll' war mit die delistatsten Zupeln.

schönt's G'as denken das i jetzt'n net lang noch überlegt, sondern echin' sag' hab', er soll mir weiter'pazier'n und si's bei uns' kommod' machen, und der' i rahn — i sag' ja: Die Webe went durch'n Maag'n in dera Betti! — alle Ehr' anuz' sab', die a Bewandier vom Land' sent' tag veb' dient; wenn's glet mit a weisichariger Bette'r is. — Leopold, jochi'n!

Thomas Berger.



6./IV. 1919

**Verbesserungen im Zugverkehr.**

Vom Sonntag den 6. d. an werden die Personenzüge 321 und 322 (Wien F. S. B. - Krems a. d. Donau, Wien F. S. B. ab 6 Uhr 55 Minuten vormittags, beziehungsweise an 8 Uhr 22 Minuten nachmittags) täglich verkehren. Ueberdies werden an Sonn- und Feiertagen zwischen Wien F. S. B. und Krems der Personenzug 317 (Wien F. S. B. ab 11 Uhr 5 Minuten vormittags, Krems an 1 Uhr 56 Minuten nachmittags) und der Schnellzug 304 (Krems ab 7 Uhr 58 Minuten nachmittags, Wien F. S. B. an 9 Uhr 28 Minuten nachmittags) geführt. Auf der Lokalbahn Krems-Grein werden künftig an Sonn- und Feiertagen die Personenzüge 1321 und 1322 zwischen Krems und Grein (Krems ab 9 Uhr 30 Minuten vormittags, beziehungsweise an 5 Uhr 34 Minuten nachmittags) und die Personenzüge 1313 und 1314 zwischen Krems und Spitz (Krems ab 2 Uhr 5 Minuten nachmittags, beziehungsweise an 8 Uhr 40 Minuten nachmittags) verkehren.

Zur Erleichterung des Ausflugsverkehrs in den Wiener Nahstrecken werden ab Sonntag den 6. d. an Sonn- und Feiertagen unbedingt folgende Zugvermehrungen eintreten: Wien F. S. B. - Tulln: Zug 41 (ab Wien F. S. B. 9 Uhr 30 Minuten abends) und Zug 40 (an Wien F. S. B. 8 Uhr 20 Minuten abends). Wien Westbahnhof-Neulengbach: Zug 29 (ab Wien Westbahnhof 2 Uhr 20 Minuten nachmittags) und zurück Zug 42 (an Wien Westbahnhof 8 Uhr abends). Wien Westbahnhof-Neulengbach: Zug 23 (ab Wien Westbahnhof 7 Uhr 20 Minuten früh) und zurück Zug 32 (an Wien Westbahnhof 11 Uhr 30 Minuten vormittags). Außerdem werden auf der Franz-Josefsbahn in der Strecke Wien F. S. B. - Kriehendorf und zurück an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung in der Zeit von 12 Uhr 30 Minuten nachmittags bis 2 Uhr 30 Minuten nachmittags in der Richtung nach Kriehendorf und in der Zeit von 5 Uhr 25 Minuten bis 8 Uhr 50 Minuten nachmittags in der Richtung nach Wien F. S. B. einige Einschubzüge geführt. In der Strecke Wien Westbahnhof-Neulengbach, beziehungsweise Kriehendorf und zurück wird der Verkehr an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung durch Führung von Vor- oder Nachzügen der täglichen Züge verstärkt.

Behufs Verbesserung des Fahrplanes werden im Bereiche der Nordbahndirektion nachstehende Personenzüge eingeführt: Vom 7. d. angefangen Zug 17 Wien N. B. ab 12 Uhr 20 Minuten nachmittags nach Lundenburg, an 3 Uhr 12 Minuten nachmittags. Gegenrichtung: Zug 18 Lundenburg ab 10 Uhr 28 Minuten vormittags nach Wien N. B. an 1 Uhr 26 Minuten nachmittags. Zug 728 S Zellerndorf ab 8 Uhr 44 Minuten nachmittags nach Neusiedl-D. an 10 Uhr 51 Minuten nachmittags mit Anschluß von Wien Nordwestbahn und in der Gegenrichtung vom 8. d. angefangen Zug 711 Neusiedl-D. ab 3 Uhr 40 Minuten vormittags nach Zellerndorf an 5 Uhr 43 Minuten vormittags mit Anschluß nach Wien Nordwestbahn. Außerdem wird vom 7. d. angefangen an Stelle des bisherigen Personenzuges 723 S der Personenzug 723 verkehren Neusiedl-D. ab 5 Uhr 12 Minuten nachmittags, Zellerndorf an 7 Uhr 18 Minuten nachmittags.



# Der Völkerbund der Jugend.

Von Universitätsprofessor Dr. Karl Brochhausen.

Wien, 7. April.

In mein Arbeitszimmer klopfte die Jugend, und selbstbewußt stellte sie ihre Forderungen. Sie sagte: „Hinter mir stehen alle, die ideal, tatensroh und zukunftsgläubig sind; wir wollen kraftvoll geistig am wahren Völkerbund mitwirken. Ganz bestimmt erwarten wir Ihre Mithilfe, damit unser Streben bekannt werde — die weitere Arbeit werden wir dann selbst ohne fremde Einnischung besorgen.“

Ich lächelte unwillkürlich: „Für das Trompetensignal sind wir alle euch gut genug, und dann dürfen wir abtreten!“ Die Jugend mußte selbst mitlächeln ob ihrer — Unberührtheit.

„Ueber den Völkerbund ist schon recht viel gedacht und gedacht worden,“ wandte ich ein. „Welche neuen Gedanken bringt die Jugend als ihre Mitgift zum großen Werke?“ Da überreichte sie mir das hier abgedruckte Programm. „Es ist etwas mager,“ konnte ich mich nicht enthalten, zu bemerken. „Bitte, erläutern Sie mir dies; denn im Sinne Ihrer Aufforderung kann ich doch nicht meine, sondern Ihre Gedanken vorbringen; ich darf ja bloß Ihr Dolmetsch vor dem Publico sein.“

Erläutern wollte oder konnte die Jugend ihr Programm nicht; wohl aber enthüllte sie ihre ganze glühende, blühende Begeisterung für die Wiedergeburt des internationalen Kulturgebändes und für Menschheitsveröhnung, ihr heißes

Sehnen, ihr kräftiges Wollen, unbeirrt von allen Schreckens-taten der Vergangenheit.

Und sie riß mich mit; ich lächelte nicht mehr überlegen und sagte zu; ich wollte es versuchen, die Laute ihrer feurigen Zungen in landesübliche Worte zu kleiden: „Sie bringen dem Völkerbunde eine Mitgift, die vielleicht wertvoller ist als neue Gedanken, nämlich den Willen, die Tat und die Unschuld!“ — „Die Unschuld?“ fragte die Jugend errötend und verstand mich nicht. Sie wollte Aufklärung; aber da stand ich auf und sie ging.

Ja die Unschuld, das ist die beste Mitgift, welche die Jugend dem Bunde der Völker mitbringt. Denn schuldig sind wir alle, die Alten, in jedem Lande, in jeder Nation, keine einzige ausgenommen, nicht einmal die Neutralen, die aus Furcht oder Klugheit, aus Eigennutz oder mangelnder Gelegenheit sich vom Völkerringen fernhielten oder nach einer passenden Gelegenheit ausspähten — schuldig sie alle, die seit dem letzten Menschenalter die Hochflut kommen sahen und keine Dämme schufen. Wer nur mit ein bißchen Minimal-verstand die Geschichte der letzten dreißig Jahre durchstudiert oder auch nur die Zeitungsblätter irgendeines alten Jahrganges zurückblättert, sieht, wie alle drei Jahre mindestens, also zehnmal in einem Menschenalter, der Krieg vor der Tür stand, einmal von diesem, das anderemal von jenem Volke herbeigerufen, und wenn zehnmal das Neupferste vermieden wurde, immer aber der innere Grund: der imperialistische Größenwahn, die Sehnsucht nach Beherrschung der Mitmenschen, der Expansionswunsch und der Massen-, Massen- und Klassenhaß bestehen blieb, dann mußte beim elften- oder zwölftenmal die Katastrophe kommen. Gesah es nicht 1914, dann um so sicherer 1916 — das wußte und sagte schon 1912 jedermann; und doch hat die ganze damalige Generation es nicht verhindert — das ist unsere Schuld, unsere gemeinsame Menschheitsschuld. Frei von ihr ist niemand, am allerwenigsten jene, die sie überwälzen möchten auf sogenannte „direkte Urheber“ — frei von dieser allgemeinen Menschheitsschuld ist nur die Jugend, und auch diese nur aus dem einfachen Grunde, weil sie damals noch nicht anwesend war: es ist die Unschuld der neugeborenen Kinder, die freilich später auch einmal schuldig werden können.

Deshalb hat es die Jugend so eilig; sie will nicht allmählich mit in die allgemeine Schuld hineinwachsen, sie will ihrer drohenden Mitschuld durch eine große Tat zuvor-kommen. Deshalb ist ihre, wenn auch ganz verdinglose, rein zufällige, weil angeborne Schuldlosigkeit von unergleichlichem Werte. Sie kann gleich Mar Piccolomini die Frage stellen: „Wie gerieten wir, die nichts verschuldet, in diesen Kreis des Unglücks und Verderbens?“ und mit Antigone darf sie antworten: „Nicht mitzubassen, mitzulieben bin ich da.“

Und deshalb kann sie, sie ganz allein, von jeder Mitschuld unbelastet, sich zum Richter über alle aufwerfen. Sie kann der alten Generation zurufen: „Noch hat bisher jedes Volk das andere gekränkt, überfallen, unterdrückt und ver-raten, hat sich ihm verbündet, solange es ihm gut ging, ist abgefallen, wenn es schief ging, hat sich ehelos gegen Wehrlose, kriegerisch gegen Sieger benommen, immer auf den eigenen Vorteil bedacht, stets diesen augenblicklichen Vorteil mit schönen Worten von Edelmut, Gerechtigkeit und Humanität verbrämt, und, gleich jenem frommen Abbé, der an der Tafel betend die Augen zum Himmel erhob, mit kluger Hand die besten Sandwichs eingesteckt.“

Gegen diese Welt der Lüge kann die neue Generation sich als Richter aufwerfen und ihr sagen: „Schuldig seid ihr alle mit eurer Verlogenheit und Halbmoral, und dieser Verderbnis, die den Untergang aller herbeiführt, wollen wir entgegentreten, wir, die Menschen mit dem reinen Gewissen. Und jetzt ist der Augenblick gegeben, wo sie eingreifen kann; denn schon versucht die brave, alte Welt wieder ein-mal nach altem Rezept sich eine eigene, ansehnend ein-sonders nutzbringende Tagesmoral zurechtzurummern. Sie geht aus von den scheinbar unanfprechbaren Grundsätzen der Gerechtigkeit; sie will keine Bahn schaffen, indem sie vor-erst Verbrechen sühnt; aber sie sagt nicht etwa offen und ehrlich: „Bestraft wird, wer schuldig ist“ — dann kämen sie alle an die Reihe, Sieger und Besiegte, sonderu sie ver-dreht die Sache ein klein wenig und sagt: „Bestraft wird selbstverständlich nur, wer zugleich schuldig und besiegt ist.“ Dieses einseitige Strafverfahren trifft nur einen Teil, während der andere straffrei ausgeht — der Sieger genießt die große Abolition.“

Ein Völkerbund, aufgebaut auf solcher Grundlage, wäre ein Gaukelspiel; straffreie Sieger und bestrafte Gebiete, das gäbe keine ethische Lebensgemeinschaft; denn die ungesühnte Mitschuld triumphierender Sieger wäre ein ebenso großes Hindernis als die Erniedrigung des Besiegten, der einseitig und daher ungerecht leidet. Der trotz innerer Mitschuld für seinen äußeren Erfolg auch noch belohnte und als Held ge-feierte Sieger bildet eine ebenso längst bekannte Figur in der bisherigen Weltgeschichte wie der geknechtete oder ins Exil auswandernde Besiegte. Auf eine Wiederholung dieses alten Spieles will sich die kommende Generation nicht ein-lassen. Da, ganz nach den Ankündigungen der Sieger, die Moral an Stelle der Gewalt im neuen Reiche herrschen soll, und wenn schon diese Moral vorerst nach Sühne schreit, dann mögen sie alle vor den Richterstuhl geladen werden, Ein-kreiser, Minenleger und Brandstifter, die Träger des Rache-gedankens nicht minder, wie die Losgeher und die Anzänder. Jeder oder keiner werde zur Verantwortung gezogen; all-gemeine, vorausgehende Sühne oder sofortige Veröhnung! Wir, die gänzlich Schuldlosen, lassen uns auf Kompromisse und Gaukelspiele nicht ein, die von alter Schlanheit ein-gesädel oder von neuer Macht diktiert werden.

Diese Unberührtheit und Unbedingtheit wäre der Vor-zug, den die Jugend der ganzen Erde mitbringt; sie mag es versuchen, ihn zur Geltung zu bringen, um aus der Asche und den Trümmern des Weltbrandes eine neue bessere Welt herbeizuführen.

Aber ein anderes Bedenken drängt sich vor. Muß es denn gerade unsere, die deutschösterreichische Jugend sein, die den Veröhnungsgedanken anbahnt? Kann sie nicht warten auf fremde Anregung? Das vorliegende Programm deutet selbst diese „Wurzel aller Schwierigkeiten“ an; zaghaft wird die eigene Legitimation gewagt; weil der Besatz bei der Verzögerung möglicherweise gewinnbar

gerade er nicht anfangen! Diese Ueberlegung ist wichtig und ehrt die Jungen — keine Profitmacherei unter irgend-einer Maske! Und dennoch sollte man die Saat des Zweifels nicht in das blühende Feld streuen; denn etwas bringt gerade diese deutschösterreichische Jugend mit, was anderswo fehlt. Sie steht auf dem Boden eines einst mächtigen, völkerverbindenden Staates, der jahrhundertlang den brudermörderischen Balkankrieg seiner Nationen verhindert hat. Die materielle Macht ist zerbrochen und die Befreiten wüten gegeneinander; aber wenn die deutschösterreichische Jugend das geistige Erbe, die von allen Macht- und Haus-machtgedanken gereinigte Mission mit rein geistigen und sittlichen Mitteln übernehmen würde, dann hätte gerade sie die Legitimation, geistig den wahren Bund der Völker — jedes in seiner Freiheit — vorzubereiten.

Wenn es euch damit Ernst ist, dann müßt ihr der Jugend der ganzen Erde, nah und fern, die Hand entgegen-strecken; sie ist schuldlos, rein und unbefleckt; ihr dürft sie ausstrecken, ohne zu erröten — freilich nachlaufen sollt ihr niemandem!



## Die Westbahn als Massengüterbahn.

In einem im Niederösterreichischen Gewerbeverein kürzlich gehaltenen Vortrag wurde darauf hingewiesen, daß die Westbahn infolge ihrer verfehlten Anlage derzeit als eine Massengüterbahn nicht in Betracht kommen könne. Denn sie erreicht, wenn wir von Wien aus fahren, erst bei Meß das Donautal; bis dahin durchzieht sie den Wienerwald unter ungünstigen Steigungsverhältnissen. Wie wir nun von sachkundiger Seite erfahren, sind schon vor einer Reihe von Jahren zahlreiche Vorschläge erstattet und verschiedenartige Pläne ausgearbeitet worden, um dem beklagten Mangel abzuweichen. Das Bedürfnis, die Strecke von Wien nach St. Pölten und die Wiener Verbindungsbahn vom Güterverkehr zu entlasten, war in den letzten Jahren vor Ausbruch des Krieges besonders dringend, weil auf der erst erwähnten Strecke der Verkehr der Lokalzüge und besonders der Schnellzüge, auf der Wiener Verbindungsbahn hinwieder der dichte Personenzugverkehr durch Güterzüge stark behindert wurde. Um nur eine Einzelheit zu erwähnen: von Neulengbach bis Melaminfel konnte wegen der langen Bergstraße ohne Vorfahrgelegenheit das Durchbringen von Güterzügen nur unter den größten Schwierigkeiten von statten gehen. Deshalb und wegen Überlastung der Wiener Verbindungsbahn mußten die Güterzüge über die Straße Tulln—Donau-Uferbahn abgelenkt werden. Ueber diese Linie ist auch der Verkehr an leeren Kohlenwagen aus dem Südwesten nach dem böhmischen Kohlengebiet abgelenkt worden. War der Verkehr stärker, so sind alle brauchbaren Quasstrassen ausgenutzt worden, woraus sich mit Rücksicht auf die überaus beschränkten Stationsanlagen große Schwierigkeiten und Verspätungen ergaben. Die eingleisige Strecke St. Pölten—Tulln ist nicht mehr in der Lage, die Strecke von Wien bis St. Pölten zu entlasten.

Die Folgerungen aus dem hier Gesagten sind klar: der zweigleisige Ausbau ist ein derart dringendes Bedürfnis des Umleitungsverkehrs, daß er nicht länger verzögert werden darf. Dadurch wird nicht nur die Strecke von Wien bis St. Pölten entlastet, sondern überdies auch durch Ausschaltung des Melaminfelder Berges bei der Führung der Güterzüge von und nach Wien eine nicht unwesentliche Verminderung der Betriebskosten erzielt werden. Mit diesen Arbeiten wäre sofort zu beginnen; sie würden mehreren Tausend von Arbeitslosen dauernde Beschäftigung bieten. Querschnittsfragen und Mauerwerksarbeiten in Frage, und bei Eintritt des Sommers könnte schon der volle und regelrechte Baubetrieb seinen Anfang nehmen.

Zur Beseitigung der Arbeitslosigkeit ist an die Durchführung vieler Notstandsbauten gedacht worden; keiner kann aber wichtiger und dringlicher sein. Bei keinem Bau werden sich die volkswirtschaftlich wohlthätigen Wirkungen des Arbeitsergebnisses früher erweisen. So lange Oesterreich-Ungarn bestand, so lange wurde mit Recht auf den Ausbau der Nordbahn zu einer Massengüterbahn das Hauptgewicht gelegt. Jetzt ist die Sache anders. Jetzt ist verkehrspolitisch unser Schwerpunkt nach dem Westen verlegt, und es ist unsere Hauptaufgabe, eine gute und leistungsfähige Verbindung zwischen Wien und dem Deutschen Reich herzustellen. Von allen staatlichen Direktionen ist nur der Staatsbahndirektion Wien ihr voller Linienbesitzstand übrig geblieben, und sie muß technisch durch Ausbau ihres Netzes befähigt werden, ihren überaus schwierigen und verantwortungreichen Aufgaben nachzukommen.

Statt schwere Gelder an Arbeitslose zu zahlen, ist es besser, Millionen für fruchtbare Arbeiten auszugeben. Das Staatsamt der Finanzen darf sich aber in altösterreichischer Gewohnheit nicht allzu lange besinnen, denn Eile tut not. Zum Glück ist auch die Frage der Unterbringung der Arbeiter unschwer zu lösen. In Tulln als auch in St. Pölten eine Reihe von Baracken zur Verfügung steht, und überdies sowohl Baracken als auch vielfach das erforderliche Bauinventar aus dem Nachlaß der früheren Seeeresverwaltung erhältlich sind. Somit würden sich die bei uns noch immer so beliebten Ausreden und Ausflüchte schon im Voraus als unbegründet herausstellen. Die Ausgestaltung der Westbahn zu einer Massengüterbahn ist eine Lebensfrage für Deutschösterreich und für Wien.



9. IV. 1919

### **Einflußnahme der Entente auf den Eisenbahnbetrieb der Nationalstaaten**

#### **Rohlenzufuhren aus Polen gesichert.**

Der von der Entente nach Wien entsendete amerikanische Oberst Causey, der die Aufgabe hat, im Eisenbahnbetrieb zwischen den verschiedenen Nationalstaaten geordnete Verhältnisse herbeizuführen, hat sein Bureau im deutschösterreichischen Staatsamt für Verkehrs-wesen bezogen und ist, unterstützt von unsern Offizieren, bereits mit den beteiligten Eisenbahnbehörden in Fühlung getreten. Die Vollmachten des Obersten Causey, welcher als Chef der Eisenbahnmission der Allierten in Versailles fungiert, erstrecken sich, wie wir erfahren, auch auf das Eisenbahnpersonal. Die erste Maßnahme des Obersten Causey bezog sich auf die Sicherung der glatten Durchfuhr der Kohle aus dem polnischen Dombrowaer Revier nach Wien. Infolge der getroffenen Vereinbarungen werden bis auf weiteres täglich 140 Waggons Kohle unbehindert aus diesem Revier nach Wien rollen.

Die nächste Aufgabe des Obersten Causey wird die Regelung der Lebensmitteltransporte bilden. Er beabsichtigt, wenn es notwendig sein sollte, die wichtigsten Knotenpunkte mit amerikanischen Offizieren zu besetzen. Da die Mission des Obersten sich auch auf Ungarn erstreckt, so darf der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, daß es seiner Einflußnahme gelingen wird, auch auf die rascheste Durchführung der Petroleumtransporte aus der Ukraine hinzuwirken, da die Vorräte in Deutschösterreich gänzlich erschöpft sind.

Der Regelung der Kohlenbezüge gilt auch die Reise des Staatssekretärs Jerdil nach Warschau. Sie bezweckt die Erhöhung der täglichen Zufuhr auf etwa 300 Wagen. Vor einigen Tagen ist eine polnische Mission in Wien eingetroffen, welche die Aufgabe hat, Waren bis zur Höhe von 30 Millionen Kronen einzukaufen, hauptsächlich Materialien für den Eisenbahnbetrieb. Es ist wahrscheinlich, daß dieser Bedarf Polens in einen Zusammenhang mit der von uns angeforderten erhöhten Kohlenzufuhr gebracht werden wird.



10./IV. 1919

**Bevorstehende Regelung des diesjährigen Reise- und Sommerverkehrs durch eine Regierungsverordnung.**

Wie kürzlich mitgeteilt wurde, hat sich die vor einigen Tagen abgehaltene Länderkonferenz mit der Frage des Reise- und Sommerverkehrs beschäftigt. Das Staatsamt für Volksernährung hat nun im Einvernehmen mit den beteiligten Staatsämtern den Entwurf einer Verordnung der Gesamtstaatsregierung, durch welche der Sommer- und Reiseverkehr für alle deutschösterreichischen Länder einheitlich geregelt werden soll, ausgearbeitet und allen Landesregierungen zur Stellungnahme übersendet. Ueber diesen Gegenstand wird noch vor Ostern, in der Karwoche, eine Besprechung mit den Vertretern sämtlicher Länder in Wien stattfinden, so daß die Regelung dieser Frage bereits in der nächsten Zeit zu gewärtigen ist. In dieser Verordnung werden die Modalitäten für den Sommerfrischenverkehr und insbesondere auch für den Besuch der Heilbäder bestimmt werden.



11./11. 1919

# Deutschösterreichische Verkehrs- politik.

Von Dr. Karl Ritter v. Frey.

Deutschösterreich ist Binnenstaat geworden, hat aber von früher ein Wirtschaftsleben übernommen, das mit großen Opfern auf Basis eines Seenerstaates organisiert worden war. Sollte es in dieser Stellung erhalten und damit schließlich vor der sozialen Auflösung bewahrt werden, so muß es wieder zum Seenerstaat gemacht werden. Das aber ist nur durch den Anschluß an die deutsche Republik zu erzielen, und so wird dieser auch im engeren Betrachtungsrahmen der Verkehrsbedürfnisse unerlässlich. Bis zur zeitgemäßen Lösung dieser Frage ist es aber ebenso unerlässlich, daß sich die Verkehrspolitik Deutschösterreichs schon jetzt deutsch orientiere. Der neue Staat ist als Binnenstaat in der überseeischen Verkehrsbedienung von den ihn umgebenden Nationalstaaten abhängig, und würde dies auch wohl bleiben, wenn nicht der Weg über Bayern-Sachsen-Preußen nach der Nordsee in einer Weise eröffnet wird, daß damit auch der Schlüssel zur Eröffnung des Gürtels der Nationalstaaten gefunden werden kann.

Der Verkehr Deutschösterreichs mit den deutschen Nordseehäfen wurde bisher von zwei Tarifen bedient: dem der deutschen Seehäfen mit österreichisch-ungarischen Stationen und den Elbeumschlagstarifen. Beide Tarife bestehen noch, aber ob sie sich nicht bald in ihre nationalen Atome auflösen, ist mindestens ungewiß. Man kann man auf sie nicht, und da ihre ursprüngliche Hauptbegründung, dem Inland möglichst große Frachtanteile zukommen zu lassen, wegen der Auslandstellung des tschechoslowakischen Staates wegfällt, so muß die Ausstradierung des ersteren Tarifs über Bayern-Sachsen-Preußen gelegt werden. Noch sind diese Staaten zwar auch Ausland, aber sie sind befreundetes Ausland, und es steht zu erwarten, daß sie mit Deutschösterreich in eine wirtschaftliche Einheit zusammenfließen werden. Dadurch würde dreierlei erzielt werden: der Gürtel wäre geschlossen, Deutschösterreich würde auch nach allen anderen Verkehrsrichtungen hinangehend; der tschechoslowakische Staat wäre gezwungen, sich einer schikanösen Ausübung seines Tarifhoheitsrechtes in allen Verkehren mit und durch Deutschösterreich zu enthalten, und schließlich würde damit auch der Vorteil des Elbeweges für Deutschösterreich nicht nur gesichert, sondern dieser letztere Tarif auch noch so reguliert, daß das Bedenken wegen der Zahlungen an das Ausland wegfallen müßte. Wie notwendig übrigens eine solche Taktik wäre, das geht deutlich genug aus den Strebungen des tschechoslowakischen Staates hervor. Auch er ist sich bewußt, daß er von einem Gürtel fremder Staaten umgeben ist und daß er diesen durchzubrechen muß. Statt aber dies durch Verträge zu bewerkstelligen und durch Reziprozität sicherzustellen, will er die Pforte nach dem Rezept Dr. Beneš' mit Gewalt erzwingen, indem er sich von der Slowakei aus einen Korridor gegen den Südslawenstaat baut. Andere Charaktere, andere Mittel: jedenfalls ist daraus aber zu lernen, daß auch er die Lösung der Frage durch Schaffen einer vollendeten Tatsache präjudizieren will.

Anders als gegen Norden muß sich die Sprengung des Gürtels gegen Süden auswirken. Hier wird das feinerzeitige Beispiel Bayerns, Sachsens usw. maßgebend. Alle diese Staaten haben sich von Triest lösen lassen. Sie haben zwar ihre eigene Verkehrspolitik betrieben, akkommodierten sich auch der allgemeinen deutschen Verkehrspolitik, standen aber trotzdem nicht an, sich auch dadurch tarifmäßig zum Hinterland Triests machen zu lassen, daß sie die von den österreichischen Bahnen, der Schifffahrt, dem Umschlag und den Triester Speditoren gebrachten Opfer annahmen. Ganz denselben Weg muß aber nun auch Deutschösterreich gehen. Auch Deutschösterreich muß sich vom Süden lösen lassen. Wer immer künftig die wirtschaftlichen Geschicke Triests wird bestimmen wollen, muß, will er Triest nicht verlassen und auf seinen Wegen und Plätzen Gras wachsen lassen, die alte Opferpolitik Österreichs nun auf eigene Kosten fortsetzen. Gleich Triest muß aber auch der südslawische Staat Deutschösterreich tarifmäßig günstig stellen, auch seine Verkehrspolitik muß notgedrungen Deutschösterreich suchen und Opfer bringen, sonst geht ihm das ganze Transit entweder über den Norden oder über Venedig verloren, ohne daß er dadurch sich einen Vorteil erringen oder Deutschösterreich schädigen könnte. Lassen die künftigen Machthaber Triests und die Verkehrspolitiker der Südslawen die Südbahn als internationales Bindeglied bestehen, so wird diese ohne Mäßigkeit einer Verletzung der staatlichen Hoheitsrechte gewiß den einfachsten Weg weisen, wie die von ihr inaugurierte Politik der Konfurrenztarife eingeleitet und durchgeführt zu werden hat.

Dieses Sichsichereslassen bedeutet aber keineswegs ein passives Auswarten: im Gegenteil, es muß sogar durch Initiative erst gesichert werden, gesichert aber auch dadurch, daß jeweils kühl bis ans Herz abgemessen wird, was Triest die Erhaltung und Ausbreitung seines Hinterlandes, dem südslawischen Staate die Erwerbung des deutschösterreichischen Transitwert ist, und was das deutschösterreichische Wirtschaftsleben durch die Benützung des Weges über Triest gewinnen kann. Weder Deutschösterreich noch Deutschland haben mehr für Triest eine großzügige und obervolle Verkehrspolitik zu betreiben, ihr Seehafen ist Hamburg, und auf dieses haben sie ihre verkehrspolitischen Maßnahmen nunmehr zu

konzentrieren. Will aber dort ein Erfolg erzielt werden, so muß auch einmal angefangen werden. Dort und in Deutschland überhaupt sollte eine in der Praxis erhärtete Kraft alles vorbereiten, damit die gefundenen verkehrspolitischen Richtlinien nicht nur ehestens verwirklicht werden, sondern auch den Nationalstaaten zur Kenntnis kommen, damit sie sehen, wie Deutschösterreich sich vorbereitet, sich einerseits nichts mehr abtrotzen zu lassen, andererseits aber immer auch die Hand zu einer für beide Teile günstigen Verkehrspolitik bietet.



„Die politische Lage“ in Europa 1919.

Zeichnung von Fritz Schönplug



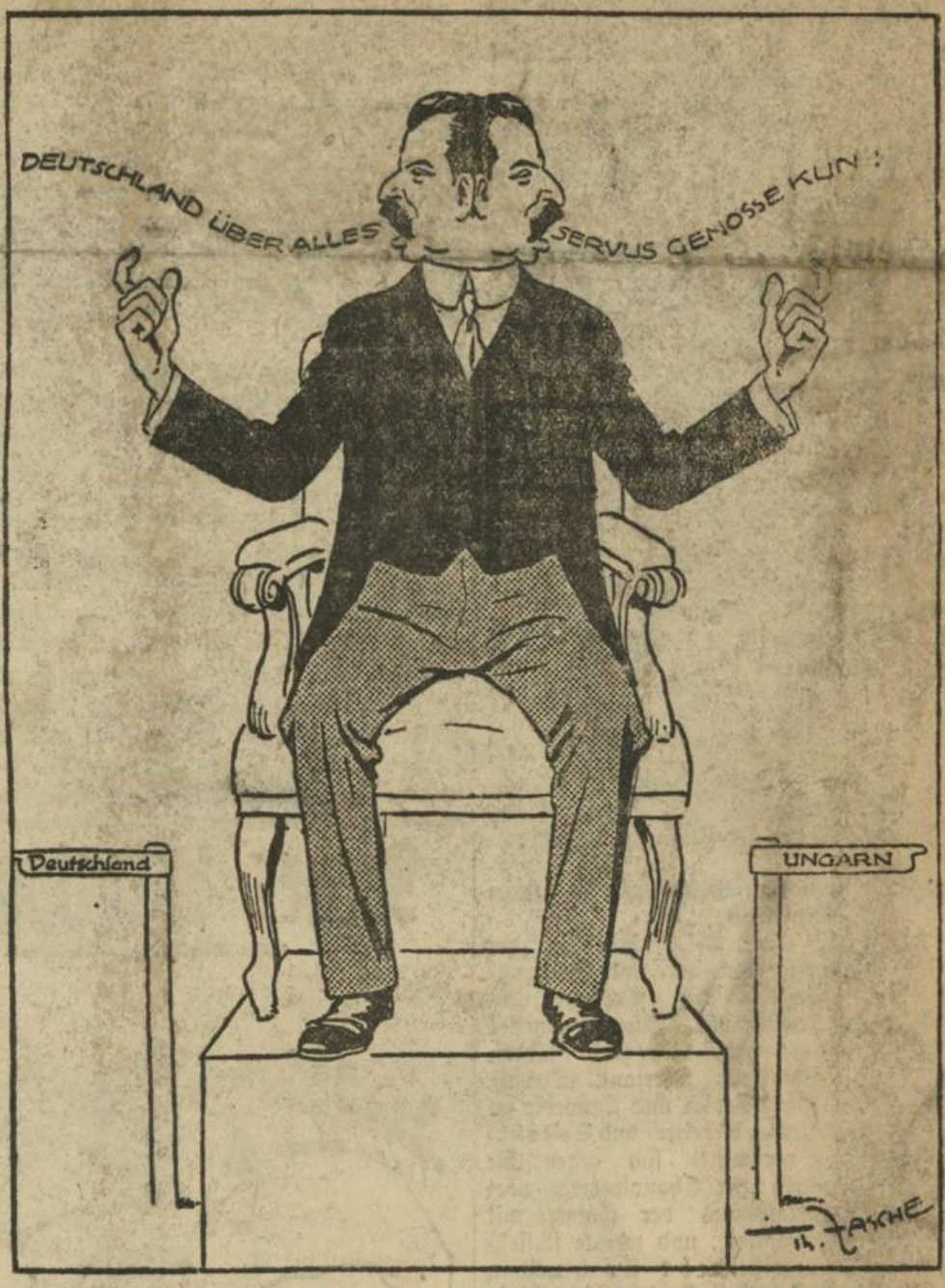
„Was für ein großer Hypnotiseur ich bin!“



Wiener - Stimmen  
12. IV. 1919

Otto Bauer Janus, der Anschlusspolitiker.

Zeichnung von Theo Rajche.



Otto Bauer Janus, der Anschlusspolitiker.



### Die elektrische Misi.

Endlich war die Sonne wieder da! Nach vielen grauerhängten Tagen, in denen die „Erleichterungen“ der Entente die Erleichterung unfres Körpergewichtes lebhaft förderten, strahlte sie zum erstenmal wärmend herab vom Himmel, der sich tiefblau wie kuhwarme Milch über der Stadt der Lieder wölbte. Sie drang in die zweellos gewordenen Knopflöcher ausgezeichneter Männer, wärmte manche Brust, der früher ein ausgebreiteter Orden als Busenschützer gedient hatte, spiegelte sich in den Winterroden des Mittelstandes und erfüllte alle Herzen mit der Hoffnung auf Birnenblätter und andre wohlwärmende Gaben des Frühlings. Die Schaffnerin Misi erschien mit einem winzigen Beilchensträußchen geschmückt. — „Heutzutage is auf der Delektrischen net viel auf's Stecken,“ antwortete sie auf die spöttische Bemerkung eines der Fahrgäste. „D' Hauptsach' is, daß dö Diesel wieder da is!“ sagte sie, fröhlich nach der Sonne zeigend. — „Es war gerade, als ob man in den höheren Regionen auch schon Höchstpreise eingeführt hätte,“ scherzte der Professor. „Und i hab' glaubt,“ sagte Misi, „sie därf nimmer scheina, weil 's Staatsamt für Seeres- unwesen dö Stern ag'schafft hat.“ — „Bei uns geht es den Militärs wenigstens nur an den „Kragen“, während anderswo die Köpfe in Gefahr sind,“ ließ sich der Elegant vernehmen. Misi nickte dem geistvollen jungen Manne wohlwollend zu und sprach: „Na ja, mit dö Köpf', dö's is halt bei uns schwer... na, i will nig g'sagt ham.“ Sie wandte sich ihrem Hausgenossen zu: „Ja, was is denn mit Ihna heunt, Herr Wokurka? Sö machen ja a G'sicht als wia dö Raß, wann's dunkert.“ — „Lassen S' mi

geh'n,“ erwiderte dieser unwirsch, „i hab' an Bura, daß i z'springen kunn.“ — „Na, san S' so guat,“ verwies sie ihn, „und machen S' m'r da an Mist! Schan'n S' Ihna liaber d' Sunn an, da wer'n S' glei a Freud ham, daß S' auf der Welt san.“ — „I brauch ta Sunn,“ knurrte er, „in Winter hat f' ta G'walt, und in Summer geh' i liaber in Schatten. I begreif' net,“ polterte er weiter, „weg'n was d' Deut' so a G'ferras macher, weil f' heuer wieder net aufs Land geh'n kinna. Soll'n in Wien bleib'n, da is' a schön warm in dö Hundstäg.“ — „Warum soll si denn aner in der Stadt braten lassen, wann er's net notwendi hat?“ fragte Misi. „Serinn' wird er braten und bei dö G'scherten wird er ag'sotten, dö's is der Unterschied,“ höhnte er.

Der Professor betrachtete ihn erstaunt. „Herr Wokurka,“ sagte er, „ich kenne Sie heute gar nicht.“ — „I kenn' mi selber net,“ versetzte sein Fahrgenosse. „I hab' auf alles an Gizi, was i anschau. Grad zwur war i beinab' arreliert word'n, weil i dö's Plakat von dö Ringkämpf' hab' aberreizen woll'n.“ „Warum?“ fragten alle verwundert. „Weil's mi g'fi hat!“ schrie er. „I kunn m'r bur wia a Gasardspüler, weil i alle Tag' mei Hosen valler, und da siech i a paar so wamperte Sechter, so ausg'fressane, dö nig anders z' tuan ham, als daß sa si um d' Erd' hau'n... da muas ma do a Viechswut kriag'n.“ — „Aber,“ suchte ihn Misi zu besänftigen, „wer wird denn so grauti sein... irzt, wo's von an Tag' zun andern besser wird: d' Delektrische halt schon wieder üb'rall, so daß ma im an selben Fahrpreis a Stund' länger fahr'n kann; auf der Stadtbahn wern a schon dö Bam umg'haut, dö seit der Betriebseinstellung g'wachsen san, dazuo wird dö Summerzeit eing'föhrt, daß m'r wenigstens hein Tag' a Nachtleb'n ham, an Gummi ham m'r kriagt...“ — „Gummi?“ murzte Wokurka, „der g'hört von mir aus in dö Würsch!“ — „Dort is er eh drin,“ sagte sie freundlich. — „Und 's Fleisch, 's Mehl, dö Fetten?“ fragte Wokurka. „Schon all's da von Triest,“ erwiderte sie eifrig. „Sam S' denn net g'lesen? D' Nationen wer'n erhöht! Es wird demnächst nach eingehender Erwägung in der Verhandlung über den tatsächlichen Zeitpunkt nach Maßgabe der Verhältnisse hinsichtlich der Entschcheidung unverweilt der Beschluß beschloffen wer'n! Na alsdann. Und a Fleisch ham uns d' Amerikaner g'fahit, 370,000 Kilo!“ — „Wann 's nur net wieder so an unterirdischen G'schmaden hat,“ meinte Wokurka. „Sö g'fall'n m'r,“ lachte sie, „wia kann denn a überseeisch' Fleisch an unterirdischen G'schmaden ham! Prima is!“ — „Net rot?“ fragte er sanft. „Rot?“ rief sie. „Warum soll's denn net rot sein, wir leb'n do in aner Republik.“ Diesmal war er enttäuscht und schrie zornig: „Endstation!“

Leopold Arenn.



13./IV. 1919

\* **Erholung.** Mehrere Jahre lang mußte der schwergeplagte Städter dieses Wortchen aus seinem Sprachschatz streichen. Es war verboten, sich zu erholen. Die Sommerfrischen umgürteten sich mit einem stets steiler aufragenden Wall von Verbots- und Erlässen, Verlautbarungen und Warnungen, so daß man, dem ersehnten Giland schon nahe, bestürzt fehrtum machte und die sicheren Seiden des Stadtlebens den unsicheren Freuden ländlicher Abgeschiedenheit vorzog. Die staatlichen Behörden nehmen dann und wann einen schüchternen Anlauf, der von dem Bestreben geleitet schien, dem Städter zu seinem „Recht nach Lust“ zu verhelfen, aber es blieb beim Anlauf, und die Sommerfrische wurde allgemach zum Gegenstand unerfüllbarer Sehnsucht. Dem einst so beliebten Sonntagsausflug aber stellten sich diejenigen Stellen, die da ein Wort mitzureden hatten, geradezu feindselig gegenüber: Daß der Sonntagsausflug nach der Woche Müh' und Plage ein Bedürfnis und kein Luxus ist, wollten die Herren durchaus nicht einsehen. Die Straßenbahndirektion, zum „Drosseln“ stets geneigt, droff. lte am liebsten an Sonn- und Feiertagen. Die Eisenbahnverwaltungen erklärten es als freventlichen Uebermut, wenn von irgendeiner Seite schüchtern begehrt wurde, den Sonntagslokalverkehr zugunsten der Ausflügler doch ein klein wenig zu verdichten, auf daß der Wiener ohne Gefahren für Leben und Gesundheit nach Mödling oder Kitzbühel und wieder zurück gelangen könne. Verlorene Liebesmüh'! Der Verkehr wurde stets dünner, statt dichter; und vollends vor hohen Feiertagen konnten sich die Bahnverwaltungen an Warnungen gar nicht genug tun. Wurde ein Sonntagsausflug noch als Vergehen bezeichnet, so galt eine Oster-, Pfingst- oder Weihnachtssahrt geradezu als Kapitalverbrechen. . . . Es ist erfreulich, in diesem Punkt eine Wandlung feststellen zu können. Die Bahnverwaltungen haben sich zu mannigfachen Verbesserungen im Nahverkehr entschlossen und dabei ausdrücklich auf die Wiener Ausflügler Bedacht genommen. Sie verschließen sich nicht länger der Erkenntnis, daß das bisherige Sonntagsberholung für die Nerven des Wiener eine Notwendigkeit ist, und von heute an werden auf allen für den Ausflugsverkehr in Betracht kommenden Strecken Sonntagszüge verkehren. Das bisher stiefmütterlich behandelte Sommerfrischenfrage ist aber mit einemmal zu solcher Bedeutung gelangt, daß sich dieser Tage sogar der **Reichsrat**

damit befaßte, der erfreulicherweise feststellte, daß die von den ländlichen Gemeinden erlassenen Spezialerlasse samt und sonders ungültig sind. Von nun an ist es kein Verbrechen mehr, eine Landpartie zu machen, man wird wieder angestraft Lust schnappen dürfen, kurz: die Erholung ist wieder gestattet.



13./IV. 1919

## Wien, Wien, nur Du allein . . .

Das Vergnügungsbudget eines Sonntags.

Eine Betrachtung, der die Pointe fehlt, Biffen, die nur Zahlen, nicht Werte bedeuten, Statistik, die zwar Wahrheit, aber doch nur Spielerei ist.

Vor allem sollen die Bemerkungen weder für den Staatssekretär der Finanzen gelten, noch eine Spitze gegen das genutzstrende Wien bieten. Endlich und schließlich hat jeder das Recht, sein Geld auf eine ihm passende Art auszugeben, und das Motiv „das Geld muß unter die Leute kommen“ wird heute sicherlich genau so viele Verächter finden wie früher. Der Mensch lebt nur einmal! — und da er ein halbes Jahrzehnt nicht gelebt hat und keine Idee hat, ob er das nächste Jahrtausend noch leben wird, so hat er in zehn Jahren eigentlich gar nicht gelebt. Grund genug, um „Verkauf's mit mei' Schwand“, „Da hab's mei' letztes Kranl“ und „Heut' wird's Geld am Schädel g'haut“ zu singen.

Sonntag, 6. April, leistete sich Wien, die Stadt des Frohsinns und der Lieder, folgendes Vergnügungsbudget:

Prater, Entpänner und Automobile, benützt zu Fahrten zum Heurigen, zum Rennen und „aufs Land“, 1500 Fahrzeuge, Fahrpreis durchschnittlich 50 K.	75.000 K.
Umsatz beim Totalitäten . . . . .	2.750.000 „
Umsatz bei den Buchmachern . . . . .	3.000.000 „
Entreesarten zum Traben . . . . .	100.000 „
Einnahmen in 13 Wiener Theatern	95.000 „
„ 166 Wiener Minio-	
theatern . . . . .	85.000 „
Einnahmen in 4 Varietés . . . . .	80.000 „
der Bars . . . . .	250.000 „
der 48 „Heurigen“ . . . . .	100.000 „
Ausgaben im Prater . . . . .	50.000 „
Summe . . . . .	6.555.000 K.

Es wird nun selbstverständlich kein Mensch so naiv sein, zu glauben, daß diese Summe auf Genauigkeit Anspruch erheben darf. Sie schwankt sicher um Hunderttausende, aber sie schwankt nach oben! Man wird also mit einem Vergnügungsbudget von sieben Millionen Kronen für den Sonntag rechnen können.

Das nimmt weiter nicht wunder, wenn man sich vor Augen hält, daß ein Sitz im Theater 12 bis 25 K. kostet, daß sich ein Liter Wein auf 10 bis 18 K. stellt und daß inländischer Champagner um 70 K., ausländischer um 160 K. ausgegeben wird. Von den echten Havannazigarren, die sich auf dreißig Kronen per Stück stellen, und vom Kaviar, der um 120 K. per Portion abgegeben wird, ganz abgesehen.

Sieben Millionen Kronen gibt Wien an einem Sonntag für sein Vergnügen aus! Aber das sind nur die Biffen, die sich beiläufig aus den Erträgen der Luxussteuer und aus den Abgaben des Trabrennvereins berechnen lassen. Nicht mitbegrißen in dieser Aufstellung sind die Ausgaben in Kaffeehäusern und Restaurants. (Teils sind sie notwendig, teils bieten sie kein Vergnügen.) Und alle die hundert privaten Vergnügungshäuser, offizielle und inoffizielle Spielclubs sind gleichfalls nicht berücksichtigt.

Ein wildes Geldfieber hat Wien ergriffen, jene tödliche Krankheit, die man nur in Klondike,

bei Schwindelgründungen und nach schweren Niederlagen kennen gelernt hat. In Paris hat eine Sängerin im Jahre 1870 ihren Diamantschmuck, der auf hunderttausend Franken gewertet wurde, für einen Schwemnebraten hingegeben, in Wien hat eine vormalige Gräfin im Jahre 1919 einem Konzertdirigenten ihre Perlenkette mit dem Befehl zugeworfen, das „Gott erhalte . . .“ zu spielen.

Das Geld ist nicht nur als Tauschmittel minderwertig geworden, es scheint fast, als fürchteten die Leute, es in der Tasche zu behalten. Gemälde, Antiquitäten, Gold, Silber, Juwelen werden gekauft, Automobile finden wieder ihren Höchstkurs, und neben der Verschwendungslucht, neben dem Varietés, neben dem Heurigen steht das nackte, zitternde Elend, der Invalide mit den Streichhölzchen, das Kind, das kein wertvolles Geld, sondern nur ein Stückchen Brot erbittet.

Wenn sich doch diese Sehnsucht, die „paar Tage“ zu genießen, in ein anderes Reservoir ergießen würde, wenn doch diese wahrhaft überflüssigen Millionen, die das Vergnügungsbudget eines Tages darstellen, jenen zugute kämen, die mit geballter Faust und mit hungrigem Magen abseits stehen müssen!

Aber dafür ist zurzeit in Wien nicht der richtige Sinn vorhanden. Und darum bleiben diese Daten eine müßige Spielerei, und die Geschichte hat keine Pointe . . .

— an.



13./IV. 1919

## Ratlose Raterei.

Von Dr. Wolfgang Madjera.

Unter den merkwürdigen Erscheinungen, in denen sich die nervöse Unrast einer von Grund aus aufgewühlten Zeit kundgibt, beweist eine am eindringlichsten den schwer leidenden Zustand dieser Zeit: das pilzartige Emporschießen zahlloser „Räte“. Da gibt es Arbeiter-, Bauern-, Soldaten-, Bürgerräte, Schülerräte, Studenterräte, Gemeinde-, Betriebs-, Bezirks-, Landes-, Reichs- und Zentralräte, dann Rätekongresse, Delegiertenverbände, Hauptkonferenzen, und all dies wieder in der Aufmachung verschiedener Parteien, so daß derjenige, der von den täglichen Sitzungen, Beratungen, Entschliessungen und Streitigkeiten dieser zahllosen Körperschaften liest, mit der Zeit das Gefühl hat, als „drehte sich ein Mühlrad in seinem Kopf herum“. Den überwundenen Regierungsformen machte man es oft zum Vorwurf, daß zu viel geredet und zu wenig gehandelt, zu viel ermogelt und zu wenig geleistet werde. Was jetzt geschieht, ist viel ärger: das Beraten ist zu einer Volkskrankheit geworden, über der man das große Wort, das so dringend geleistet werden sollte, den wirtschaftlichen und kulturellen Wiederaufbau, überhaupt vergißt. Aufgeblasen bis zum Zerspringen machen sich die Egoisten einzelner Volksteile und einzelner Ströme, die sich ihrer zu eigensüchtigen Zwecken bedienen wollen, breit; für jeden Klassenegoismus errichtet man einen besonderen „Rat“, und nun wirtschaften diese Räte neben- und gegeneinander, beschließen das Blaue vom Himmel herunter, wollen, jeder nach seinem beschränkten Gesichtspunkt, die Welt- und Gesellschaftsordnung verbessern und denken dabei nur an eines nicht — an das gemeinsame Zusammenfassen aller Kräfte zur Erneuerung der verwüsteten Erde.

Dieser Rätewahnsinn — auch er gehört zum „organisierten Wahnsinn der Gegenwart“, von dem jüngst ein Staatsmann in der deutschen Nationalversammlung sprach — entbehrt nicht eines komischen Einschlages. Es fehlt uns leider der große Satiriker, der dieses tolle Schauspiel in seiner ganzen Frohenhaftigkeit mit dem Blicklicht eines überlegenen Humors übergöffe: wie sich alle einbilden, über alles urteilen, alles verstehen, alles umgestalten, alles verbessern zu können,

während sie in Wahrheit alles nur heillos verwirren. Das alte Wort: „Schuster, bleibe bei Deinem Leisten“ hat längst seine Geltung verloren. Bildung, Wissen, Charakter, Besonnenheit sind keine Erfordernisse mehr, um in öffentlichen Dingen mitzureden, und die Bierbank ist zum kurulischen Stuhle geworden. Das arme Volk aber merkt nicht, wie es trotz seiner scheinbaren Rangserhöhung nur dazu benützt wird, daß einige halbgebildete, waghastige, lungenkräftige und strupellose Abenteurer sich auf seine Schultern zur Eintagsherrlichkeit eines süßen Tyrannenaufschlages emporschwingen können.

Der Schauplatz des wildesten, verrücktesten Satyrspiels dieser Art ist gegenwärtig Bayern. Welcher Gegensatz! Die alte Hauptstadt München, die in allen deutschen Landen als das Urbild behäbiger Gemütlichkeit, Gutmütigkeit und Lebensfreude galt, ein brodelnder Dexterkessel, aus dem alle Tage neue schmutzige Blasen an die Oberfläche steigen, um schon morgen zu zerplatzen und durch andere verdrängt zu werden! Hat etwa der jahrelange Verzicht auf den köstlichen braunen Saft und der Genuß des elenden Ersatzbieres die Geister so gründlich aus dem Gleichgewicht gebracht, die Gemüter so wütend erbittert? Die Frage scheint scherzhaft, und sie birgt doch einen ernstesten Kern. Der Menschheit sind zu lange die harmlosen Annehmlichkeiten des Lebens, ist zu lange alles vorenthalten worden, was das Dasein erhellt. Freude, deren Zauber, wie unser Schiller sagt, alle Menschen zu Brüder macht, wo ihr holder Flügel weilt — sie wurde allzu erbarmungslos in Not und Sorge ersticht; und darum sind die Menschen einander fremd und feindlich geworden. In ihrer Niedergeschlagenheit und Verzweiflung suchen sie auf den verschiedensten Wegen wieder zum Licht zu gelangen. Sie haben sich bitter ernst und gewalttätig, sie tun, als ob es nun nichts mehr als Zwang, Umsturz und Unterdrückung der einen durch die anderen geben dürfe. Im Grunde aber, unbewußt und unbefriedigt, dient dieses Treiben nur einem einzigen Drang: dem Drang nach Freude. Wenn wir wieder gelernt haben werden, uns zu freuen, dann wird es ein Zeichen sein, daß die Gesellschaft genesen ist, und freuen werden wir uns können, sobald unser Wirtschaftsleben wieder gesundet sein wird.

Diesem Ziel aber werden wir durch das Treiben der zahllosen Räte nicht genähert, sondern wir werden dadurch von seiner Erreichung weit abgedrängt. Daß viele Köpfe den Brei vermalzen, ist eine alte Wahrheit, und wenn den Karren die

einen nach rechts, die anderen nach links ziehen wollen, kommt er nicht vom Fleck. Soll die Raterei der verschiedenen Räte irgendeinen Nutzen für Volk und Staat bringen, dann darf es für sie alle nur eine einzige Tagesordnung geben: Wie machen wir alle Kräfte dem raschen Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens nutzbar? Solange die Räte über nichts anderes beraten, als wie sie am leichtesten den Egoismus ihrer Sonderkreise auf Kosten der übrigen befriedigen könnten, solange kann und wird sich nur ein Bild der Zerklüftung und des Niederganges zeigen, aber keine Hoffnung auf bessere Zeiten. Zusammenhang muß die Parole sein. Sie setzt den Verzicht auf die rücksichtslose Durchsetzung aller egoistischen Bestrebungen voraus und die Einigung auf jene gemeinsame Linie, in der sich die Interessen aller treffen. Ratlose Räte sind ein lästiges Hindernis für jeden Fortschritt, und sie verträdeln nur kostbare Zeit, indem unnütze Worte gemacht werden, während zahllose Wunden geheilt werden könnten. Weise, erfahrene Berater tun uns allen heute mehr not als je; was aber jene possenhafte Rätewirtschaft, wie sie zum Beispiel in Bayern ihre Blüten treibt, beschert, ist nichts als — klägliche Ratlosigkeit!



## Spaziergang durch Schönbrunn.

Von Zeit zu Zeit tauchen jetzt Feuilletons über Schönbrunn auf, aus denen es melanchollisch seufzt und klagt. Schönbrunn sei nun so unendlich traurig, so einsam, sei eine Verfalltheit, die dem Verfall entgegengehe. Man tut nun so, als wären die Menschenströme, die die Alleen Schönbrunns an sonnigen Tagen schier ohne Ende durchfluteten, nur davon angezogen worden, daß hinter den hohen Fenstern des gelben Schlosses mit den vielen grünen Jalousien der Herr Kaiser wohnte; man bemüht sich jetzt, die alte Zeit so auszuliegen, als wäre dieser Park, in dem so viel Reiz eingefangen liegt, plötzlich um alle seine Schönheit gekommen, weil die Besucher durch die Geschehnisse der Gott-erhalte-Stimmung verlustig geworden sind. Ach, sogar der Vorfrühling, der sich in Schönbrunn alljährlich so zaubervoll entfaltet, sei dort nun um seine wohlthuenden Farben gekommen. Und die glühenden Hellebardiere, die strammen Burggardisten, wo sind sie? Dafür graue Volkswehr und düstere Sicherheitswache. Wie jammervoll! Kann da noch die habsburgische Geschichte, die unsichtbar über dem langgestreckten Schloßdach schwebend, den Spaziergängern eine tiefinnerliche feierliche Scheu aufzwingt, auf ihre Gemüter wirken? Darum die Folgen: Schönbrunn ausgestorben, der knospende Frühling ohne Bewunderer, all das Kostliche ungenossen.

Dieses Geschluchze um den höfischen Firtlesanz ist recht possierlich. Der Sämerz, den man da den Freunden von Schönbrunn andichtet, ist nachpatriotischer Schwindel von Deuten, die sich noch immer damit abplagen, Versunkenes, unrettbar Versunkenes zu heben. Schönbrunn ist schön wie früher. Und die Viechhaber herrlicher Alleen, lauschiger Wege, stiller Bänke, wunderbarer Ausblicke durch grüne Gassen, im Stille des Rokoko gestugt, Verehrer der Stille, sie durchstreifen Schönbrunn wie ehemals, suchen und finden seine Reize wie immer. Und die Sonntage, strahlend von Sonnenlicht, die stets die dichtgedrängten Mengen Sonnenhungriger nach Schönbrunn geleckt, sind nicht mehr fern.

Nein, den höfischen Firtlesanz entbehren wir nicht. Die Majestät hinter den Fensterseiben, die Mystik seiner Umgebung, das Gott-erhalte-Gefühl, wir haben es abgetan. Freilich, Schönbrunn hat dennoch Schaden gelitten. Die weltberühmte Menagerie hat den Krieg verspürt, ein Schicksal, das sie, wie man hört, mit verschiedenen Menagerien anderer Städte teilt. Der Tierbestand hat sich stark verringert. In den Käfigen, in den Blockhäusern und Ställen ist es merkwürdig still.

Ein Wärter, der des Weges kommt, eine mit mächtigen Matschfluten gefüllte Schüssel auf dem Arm, errät den Sinn der Frage des Besuchers, ehe er sie ausgesprochen.

Er erzählt, daß ein großer Teil der kostbaren Tiere durch Hunger krank geworden und eingegangen sei. Manche Tiere seien auch verkauft worden. Elefanten, Bären, Giraffen, Affen, Hyänen, Lamas standen zu oft vor Futtertrögen mit zu magerem Inhalt. „Mädi“ lebt noch und wird sich, wenn es wärmer wird, wieder anschauen lassen, um mit dem langen Rüssel nach geschenktem Futter zu greifen.

Der große Bärenzwinger, wo Meister Pex so lustig um Bröckchen steht, ist leer. Hinter einem anderen Gitter patzt ein einsamer Syrischer Bär um sein Wasserbeden. Manchmal bleibt er stehen, schaukelt sich hin und her, als friere ihn in den Weinen, richtet sich auswartend in die Höhe, und es ist, als fragten seine blingelnden Augen den Besucher: Nun, hast du nichts? ... Jedoch, die Gaden fliegen nur sehr, sehr selten durch die Gitterstäbe. Woher Brot für Bären nehmen? Die Tafeln mit den Aufschriften: „Es ist verboten, den Tieren Futter zuzuworfen!“ sind nie unzeitgemäßer gewesen. Auch zwei mägere Eisbären lassen sich sehen, der dritte ist hinüber. Sie lecken mit ihren bläulichen Zungen unausgesetzt an den Eisenstäben, sind schlecht gelaunt, ohne jede Lust, sich zu rühren. Ein Dromedar, sonderbar schön wie ein Baum, dem die Kinde abgefallen, steht ruhelos in seinem Behege auf und nieder. Zwei Kameele tappen gravitätisch hintereinander her, die rinnenden Schnauzen immer hochgestreckt, der wärmenden Sonne zugewendet. Zwei Wölfe singen hinter ihren Stäben einen Gesang, der Mark und Bein erschütteret. Das kümmert aber einen ründlichen Spähen nicht, der in der nächsten Nähe eines Wolfsrachens sitzt und geruhig sein Fell durchschmabelt.

„Die Raubtiere hab'n aa bei uns da net schlecht durchg'halt'n!“ sagt der Wärter.

Und zur Bestätigung seiner Worte ertönt aus den Ställen der Löwen mächtiges Gebrüll, stoßweise zerhackt, halb gewaltiges Stöhnen, halb grimmiger Husten. Ein Pelikan steht mit aufrechter Unbeweglichkeit auf dem Kies seiner Behausung. Er schaut aus wie ein behäbiger Privatier auf schwachen Beinen, mit weißer Weste vor dem Spitzbauch und steif abstehenden Gehrockschößen. Er hat keine Ahnung, wie man über ihn lachen muß. Zwei Pfauen schreiten mit wiegendem Kopspug und nachschleifender bunter Federnschleppe zwischen gewöhnlichem Gühnervolk wie Patronessen auf einem Wohlstandsbahnhof. Aber ein von Kinderhand geworfenes Bröcklein läßt sie jäh alle Würde vergessen. In der Nähe freiziehen die Adler und

Geier. Der rotköpfige Königsgeier humpelt flügel Schlagend auf franken Beinen, der „Mönch“ steckt das Haupt in die braune Rutte, als wolle er von nichts mehr wissen, der halennasige stolze Kondor tut, als wäre nichts geschehen. Das Wasser-geflügel, von dem ein Teil des ehemaligen Standes wohl den Weg alles Fleisches gewandelt ist, streitet sich lärmend um Futter.

Das ist der Rest des Getiers der Menagerie, die Knapp vor dem Krieg so reichhaltig war. Wohl gibt es in den Unterkünten noch manche zoologische Kostbarkeiten, aber sie bleiben unsichtbar, da dem Besucher der Eintritt jetzt verwehrt ist. Es wird viel Umsicht, Mühe und Geld kosten, den Tierpark wieder auf den alten Stand zu bringen.

Bedauernd wendet man sich von diesem getrübt Bild wieder den Rokokoalleen zu, die mit ihren ragenden Flächen darauf warten, daß ihnen der Frühling grünen Glanz verleihet. Wandert kreuz und quer, überall an heimlich genießenden Menschen vorbei, steigt bergan und hat urplötzlich die Gloriette vor sich.

Hier oben ist es freilich einsam. Kein Laut, kein Mensch. O doch! Dort unten beim Teich, der tiefgrün in seinem Bette liegt, auf einer Bank ein junges, lesendes Mädchen. So still ist es, daß man hört, wie es umblättert. Bei einer Biegung des Serpentinweges, der langsam zur Höhe führt, hält ein berittener Wachmann. Regungslos wie aus Stein gehauen. Da beginnen hoch oben in einer Skulptur des Gallenbaues einige Spähen zu streiten. Das Pferd des Wachmannes stößt ein Viehern aus und von der Menagerie her bringt der Gesang der Wölfe. Auf dem Steinboden der Halle klingt der Schritt des „Hof“dieners, der hier auf Gäste für die Plattformausfahrt wartet. Von dort aber schweift der Blick über das Neptunbassin hinweg in das ungeheure Gartenparterre und man empfindet die Erinnerung daran als bösen Spuk, daß hier einmal byzantinischer Ueber-schwang Abertausende von Kindern zu einer Quibidigung zusammentrieb.

Die Augen, die voll Entzücken in der Runde irren, wollen nicht satt werden. Wie schön ist Schönbrunn! Um wieviel schöner ist es aber noch dadurch geworden, daß dort drüben im gelben Schlosse mit den vielen grünen Jalousien die Republik zu Hause ist! Winzig wie Ameisen scheinen die Spaziergänger, die da unten vorüberwandeln. Und wenn ihnen etwa die habsburgische Historie aus den Fenstern des so jäh verwandelten Schlosses etwas erzählen will, dann bräunt ihr wegen eines packenden Schlusssatzes nicht berge zu sein ... h. p.



Der Neue Tag

13. IV. 1919

57

(Zeichnung von Karl Josef.)



Sirk-Ecke 1919.



## Das Reichsverkehrswesen.

Von Dr. Walter Res.

Während bei uns der Entwurf zur deutschen Reichsverfassung die Zusammenfassung des gesamten Verkehrswesens beim Reich bringt, kommt auch aus England die Nachricht von einem Gesetzentwurf zur Gründung eines Verkehrsministeriums. Der deutsche Entwurf umfaßt neben dem Verkehr von Personen und Gütern auch den von Nachrichten, nämlich Post-, Telegraphie und Fernsprechwesen, dazu Eisenbahnen, Wasserstraßen und Kraftfahrwesen. Der englische Entwurf läßt den Nachrichtenverkehr aus, geht dafür aber auf den anderen Gebieten wesentlich weiter und überträgt dem Verkehrsministerium sämtliche Vollmachten und Aufgaben bezüglich der Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kanäle, Wasserstraßen, Binnenschifffahrt, Wege, Brücken, Fähren, der auf diesen verwandten Fahrzeuge, Hafenanlagen, Docks und Piers, desgleichen die Versorgung mit elektrischer Kraft. Der Minister hat ferner das Recht zur Festsetzung der Tarife, der Gehälter und Löhne der in den Unternehmungen angestellten Personen, zur Schließung der Unternehmungen, zur Bornahme von Aenderungen und Verbesserungen, sofern sie für das allgemeine wirtschaftliche Leben notwendig sind.

Der Grundgedanke, sämtliche Zweige des Verkehrs beim Reich zusammenzufassen, muß ebenso vom politischen wie vom wirtschaftlichen Standpunkt begrüßt werden. Leider sind die Straßenbahnen in dem Entwurf nicht einbezogen, trotzdem an einzelnen Stellen, wie z. B. bei dem Zweigverband Groß-Berlin, schon das Bedürfnis zu Tage getreten ist, auch örtliche Verkehrsunternehmen von einem höheren als dem kommunalen Standpunkt zu betrachten.

Für die Wasserstraßen sind die gleichen Grundsätze wie für die Eisenbahnen eingeführt: Gesetzgebung für die Binnenschifffahrt und Übernahme der Wasserstraßen durch das Reich. Besonders genannt sind die Seewasserstraßen nach Emden, Bremen, Hamburg-Harburg, Lübeck, Stettin, Danzig und Königsberg, als durch das Reich in Verwaltung zu übernehmen. Wertvoll ist auch die einheitliche Regelung der Erhebung von Abgaben auf natürlichen und künstlichen Wasserstraßen und der Grundsatz, daß alle deutschen Rauffahrtsschiffe eine einheitliche Handelsmarine bilden.

Die Ausdehnung auf Docks und Piers wie in dem englischen Entwurf ist für deutsche Verhältnisse nicht angebracht. Ebenso erscheint die Herauslösung der elektrischen Kraft aus dem großen Komplex der Versorgung mit Licht und Kraft, wie in dem englischen Entwurf geschehen, nicht möglich.

Dagegen enthält das Gebiet des Straßenverkehrs manches, was der deutsche Entwurf an Wünschen leider unerfüllt läßt. Er umfaßt Wege, Brücken, Fähren, die auf diesen Verkehrsstraßen verwandten Fahrzeuge und Tarife. Der deutsche Verfassungsentwurf dagegen verrät in dem diesbezüglichen Artikel 107 ein bedauerlich geringes Verständnis für die Erfordernisse dieses wichtigen Glieds in der Kette der einzelnen Verkehrszweige, das sonderbarerweise unter der Ueberschrift „Kraftfahrwesen“ Eingang gefunden hat. An dem Verkehr auf Eisenbahnen und Wasserstraßen hätte sich folgerichtig der „Verkehr auf den Landstraßen“ angeschlossen. Statt dessen wird das Kraftfahrwesen, dessen Bedeutung in keiner Weise unterschätzt werden soll, daraus hervorgehoben und beherrscht auch den ganzen Inhalt. Der Artikel 107 lautet: „Das Reich hat die Gesetzgebung für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu Lande, zu Wasser und in der Luft, sowie für den Bau von Landstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs.“ Diese Inkongruenz dürfte nicht zuletzt ihren Grund darin haben, daß dieser Verkehrsweig, der Straßenverkehr, bisher nirgends recht beheimatet gewesen ist. Der Straßenbau lag dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ob, den Verkehr regelten die Ortspolizeibehörden, und das Kraftfahrzeug wurde fast ausschließlich und ausschlaggebend durch militärische Behörden verwaltet. Zu der Ueberschrift „Das Kraftfahrwesen“ hat wohl verführt, daß man die beiden vom Verkehrsstandpunkt an dieser Stelle als Fremdkörper zu bezeichnenden Materien mit eingeschlossen hat, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen „zu Wasser und in der Luft“. Hätte man das gesamte Kraftfahrwesen als Bestandteil der Straßenverkehrs eingeführt, was es ja auch in Wirklichkeit ist, dann hätte man dafür zwei Gebiete, deren einheitliche Regelung für die Einbürgerung des Kraftfahrzeugs als Verkehrsmittel von wesentlicher Bedeutung sind, gleichfalls erfassen können, d. i. „der Bau von Garagen und die Unterbringung von Betriebsstoffen“ und die „Erhebung von Straßenabgaben“, die in dem bisherigen Entwurf keine Aufnahme gefunden haben.

13. IV. 1919 58

Aber auch das Gebiet des Straßenverkehrs in dem gleich weit gesteckten Umfang wie für die anderen großen Verkehrsgebiete Eisenbahn und Wasserstraßen läßt manches zu wünschen übrig. Zu begrüßen ist ausschließlich die Zusammenfassung der Gesetzgebung für den Bau von Landstraßen und für den Kraftfahrzeugverkehr an einer Stelle, weil dadurch Erbauer und Benutzer der Landstraße ihre Richtlinien einheitlich vorgeschrieben erhalten. Die Stelle, die den Bau und den Verkehr regelt, muß auch die Grundzüge für die Sperrung und Unterhaltung der Landstraße erlassen.

Eine weitere Forderung ist, nicht nur den Verkehr mit Kraftfahrzeugen reichsgesetzlich zu regeln, sondern den Straßenverkehr überhaupt, wie es auch in dem englischen Entwurf vorgesehen ist. Was nutzen die schärfsten Verkehrs Vorschriften für Kraftfahrzeuge, wenn die übrigen Benutzer der Landstraße nicht nach gleichen Grundsätzen verfahren? Endlich noch eine Forderung, für deren Durchführung nach einheitlichen Gesichtspunkten selten wieder eine gleich günstige Gelegenheit kommen dürfte, die aber für die Abwicklung des Verkehrs von größter Bedeutung ist, d. i. die einheitliche Regelung der Orts- und Verkehrsbezeichnungen im Reichsgebiet. Die oberste Forderung hierfür ist Gleichmäßigkeit in Farbzusammenstellung, Abmessung und Ort der Anbringung, wie sie z. B. in Belgien und Frankreich schon vor dem Kriege vorbildlich bestanden haben.

Aus vorstehenden Erwägungen ist die folgende Fassung des Artikels 107 vorzuschlagen: „Das Reich hat die Gesetzgebung für den allgemeinen Straßenverkehr; für den Bau, die Unterhaltung und Sperrung von Landstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des Straßenfernverkehrs; für die Orts- und Verkehrsbezeichnung im Interesse des Straßenfernverkehrs und das gesamte Kraftfahrwesen.“

Der Verkehr von Kraftfahrzeugen zu Wasser gehört in das Gebiet der Wasserstraßen, die er benutzt und in deren allgemeine Vorschriften er sich einzufügen hat.



Zeichnung von Fritz Schönflug.

Der Letzte und der erste.



„Man hat uns den Adel gegeben, man hat uns den Adel genommen. Ich bin der letzte meines freiherrlichen Geschlechts aus Frankfurt.“  
„Seg'n S', Herr Exbaron, bei mir fängt der Stamm baum erst an.“



19. IV. 1919

# Wiener Brief.

Wien ist benachthet. Die Besitzlosen und Jugendlichen in Erwartung einer unvergleichlichen Sensation, die menschlichen und Besten aus Furcht vor dem kommunistischen und einem russischen Habelweien ein allenmächtiger Nachbar geworden ist. Ich bin wortwörtlich von einer älteren Dame gefragt worden, ob sie ihren Besitz veräußern und stüchigen oder gleich ins Wasser gehen soll. Doch schlug ihr vor, mit beidem noch ein wenig zu warten. Vielleicht werde es gar nicht so arg. Das scheint mir nämlich das Klügste zu sein: abzuwarten, wie das Strauß aus dem Osten bei uns her raucht. Es gibt in Wien unter mehr als zwei Millionen Einwohnern, wenn es hoch kommt, zweitausend überaus gute und einkommenslose Kommunisten, also einen auf tausend Nicht-Genossen. Es ist wohl wahr, der eine hat Maschinen-gewehre und Handgranaten; die andern haben sie nicht. Aber das Mißverhältnis der Riffen scheint mir doch zu groß, als daß es zu viel zu befürchten wäre. Der Kommunismus allein ist in Deutsch-Österreich nicht gefährlich. Er kann es erst werden, wenn die Hunger-Anarchie ausbricht. Aber dann ist nicht er, sondern die Anarchie die Gefahr. Aber, wenn Paris den nationalen Stern gar zu empfindlich reißt. Dann kann Wien ausschäumen wie in Baden's Tagen, rücksichtslos selbst loslos. Sonst aber, wenn Wien zu essen hat — nicht satt und reichlich, sondern nur soviel, wie in der letzten Zeit, grade genug, um nicht gänzlich zu verhungern — wird diese grenzenlos geduldsige Bevölkerung sich zu keinerlei Aktion auflassen. Anderswo würde sich viel leicht ein Verein zum Schutze der republikanischen Freiheit bilden und der zweitausend Kommunisten eine zehnfache Uebermacht entschlossener Abwehr entgegenstellen. Das liegt dem Wiener nicht, der sich trotz allem fürchtbaren Erleben im wesentlichen nicht geändert hat. Die Aufrechterhaltung der Ordnung ist Sache der Behörden. Gibt es keine Behörde mehr, so kann er nicht sein. Daß dieser Staat sein Staat und die Ordnung seine Ordnung ist, ist dem Wiener nie eingefallen. Er glaubt darin dem Chinesen, daß ihm das Gemeindefiskusorgan fehlt. Und vor allem jede Entschlossenheit. Das ist seine Schwäche, aber auch seine Stärke. Er läßt sich nicht sanftieren, nicht mit dem Willen zu irgend einer Tat erfüllen: er läßt die Dinge geschehen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß heute oder morgen das Häuflein Kommunisten die Regierung abdonnen, die gepflegten Wohnungen der Bourgeoisie legt. Daß die Bettelbe "kommunistisch" und Lebensmittellager geplündert werden. Aber in acht Tagen ist alles aus. Stellt die Entente, wie gar nicht zu bezweifeln ist, im Falle der Etablierung einer Sowjetrepublik die Lebensmittellieferungen ein, so ist Wien in acht Tagen verhungert, misant den Kommunisten. Das

weiß hier jedes Kind, und da denkt der Wiener, das werden die Kommunisten auch wissen. Also werden sie gleich nur anfangen. Damit tröstet er sich. Wenn's anders kommt, kann er halt auch mit mach'n. Dann verhungert man halt. Ich kann mich ja täuschen und muß vielleicht, ehe dieser Brief sein Ziel erreicht, durch den Drah ganz andere Dinge melden. Aber ich glaube doch, auch die Kommunisten sind Wiener und werden sich im Punkte der Gefassenheit von ihnen nicht unterscheiden. Sie können tun, was sie wollen, weil niemand ihnen wehren würde; aber sie werden nicht wollen, nicht nachdrücklich und unerbittlich wollen, weil sie eben Wiener sind. Es sei denn, Ausländer nehmen die Sache in die Hand oder der Hunger wird noch ärger, oder man nimmt den Deutschen Hagen, Meran und Deutschböhen. Dann kann's wirklich gefährlich werden. Aber malen wir den Teufel lieber nicht an die Wand.

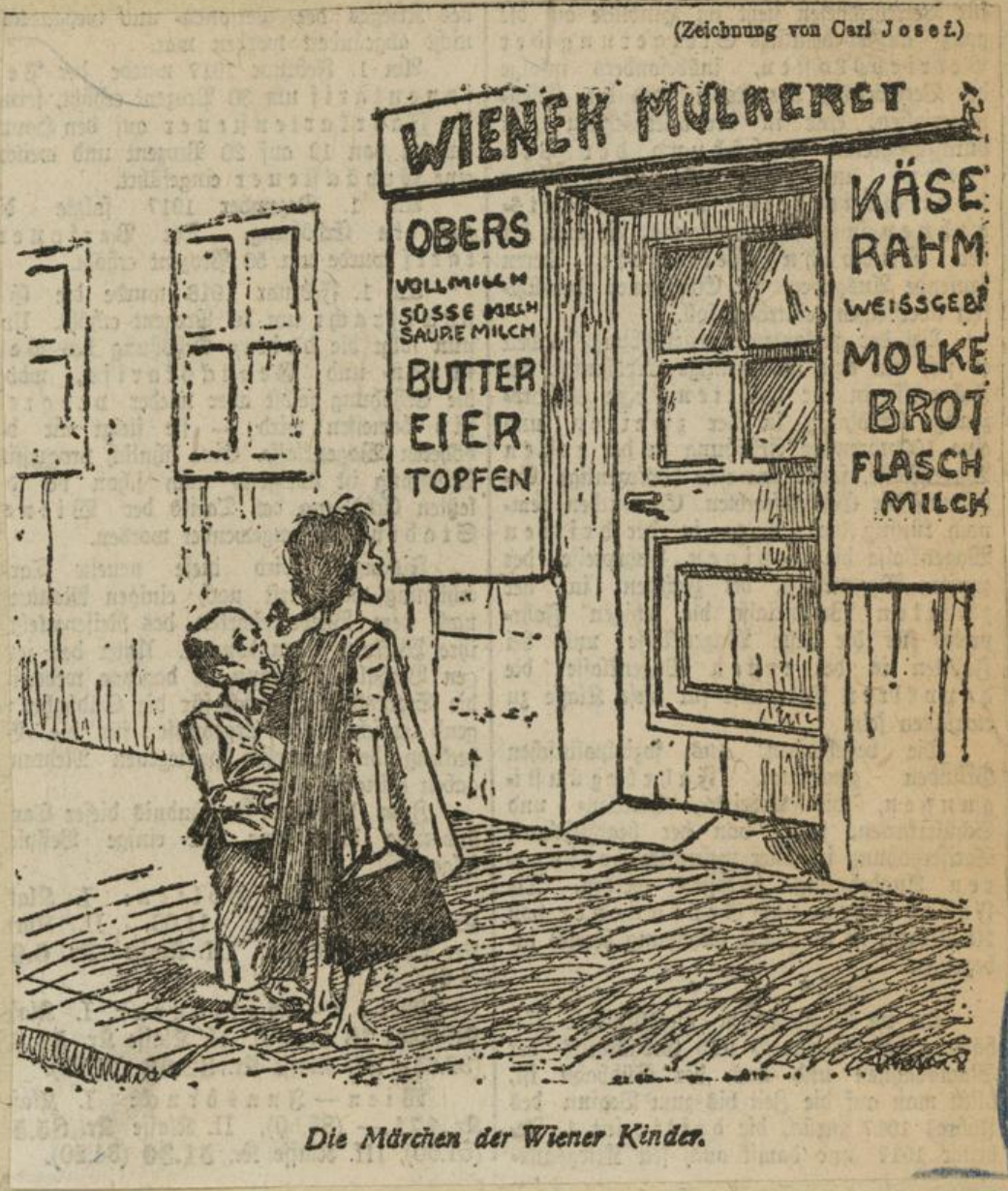
Unterdes unterhalten sich die Wiener, wovon denn? Natürlich vom Theater. Es heißt, die gewissenhaften Hoftheater könnten schon im April ihren Mitgliedern die Lagen nicht mehr bezahlen. Na, was wird dann aus der Oper und der Burg? Daß sie nicht aufhören dürfen, ist selbstverständlich. Denn was wäre Wien ohne die Oper und die Burg? Aber, daß man Geld braucht, um sie zu erhalten, viel, sehr viel Geld, mindestens zwei, drei Millionen im Jahr, und daß die Republik und die Stadt Geld keines haben, ist leider auch wahr. Man hat an den Opernplan der alten und neuen Missionäre appelliert. Aber die lassen sich doch höchstens einmal und nicht dauernd schroffen. Und die Theater müssen dauernd gestützt werden. Da gibt's wohl nur eine Abhilfe. Die Theater müssen selber leben, ihr Defizit auf das Mindestmaß herababzudrücken. Das Burgtheater hat einen Stand von 75 Solisten. Das war schon früher ein Unflug, ist es jetzt erst recht. Die Republik darf nicht mehr Protektionsfunder hoher Herrschaften vertragen. Sie muß erdarmungslos absichtlos, was nur Gagen bezahlt, aber dem Theater nichts einbringt. Von den 75 Solisten sind der Burg höchstens 15 unentbehrlich. Werden die andern abgestoßen und dafür neue 15 bis 20 Mitglieder engagiert, die heute bestehen, so kann das Theater auf eine gesunde Grundlage gestellt werden. Für die Oper gilt das gleiche. Wien ist zwar verarmt und verhödelt durch die neuen Missionäre, aber für gute Theater braucht man sich doch nicht zu sorgen. Sie finden ihr Publikum und werden sich's allmählich erziehen. Aber gut müssen sie sein, und das sind sie leider beide jetzt nicht. Doch können sie's jeden Tag wieder werden, wenn nur die richtigen Leute an die Spitze treten und das Möglichste tun. Vielleicht bringt die vorgeschlagene Lösung eines Cojektivtheaters nach dem Vorbilde der Comedie française die Erlösung. Aber man darf nicht mehr lange säubern, sonst wenden auch die Unentbehrlichen der Schintheater die Rücken, und dann ist Wien entronnt. Die Privattheater bieten keinen Ersatz für die alten Hoftheater. Das "Volkstheater" unter der Leitung des Direktors Bernau,

der auch die "Kammerspiele" hat, sucht ja einzuspringen, wo die Burg verliert hat; es hat mit Erfolg Schönbach's "Königreich" und Schönbach's "Professor Verwardt" herausgebracht, die sich die Burg hauf Hermann Wahr hat einsehen lassen; aber mit seinen anderen Neuwerbungen hat es wenig Glück gehabt. Eggers' "Adam Eva und die Schlange", Leo Herzogs "Schattenpiel" — eine mit ermissionlichem Glück nach dem Muster von "Dies irae" geführte Wunderkammertragedie — fielen nach lautem Brementieren-Kanzler eine Verkünder der Bürokratie, wurde zum Schluß sogar ausgepfiffen. Von der literarischen Ausbeute der andern Theater ist wenig der Mühe wert zu reden. Aber die Operette blüht nach wie vor und an der Girt-Girt bei der Oper hat sich ein heuriger Quartett etabliert, das um die neunite Nachstunde für die bunte Straße konzertiert. Man tanzt. Ob auf dem berühmten "Milkton" oder am Rande des Hofgrundes oder nur im alten unverwundlichen Wien, das werden die nächsten Tage lehren.

In wünschigen Protesten kommt zum Ausdruck, daß die Wiener Bedrückung in dem an ihrem Kunstlich geplanten Raub der Italiener nicht nur einen gemeinen Diebstahl sieht, sondern auch eine der Stadt angetane Schmach. Der materielle Wert der Werke spielt dabei nur eine untergeordnete Rolle und es ist auch tatsächlich nicht etwa der Fremdenverein, der bei den Protesten der Bevölkerung, sondern es ist das noch lebendige Bewußtsein der Bevölkerung, das sie beherrscht, und ihr einen Rang verleiht, auf den sie freiwillig nicht verzichten kann. Der Versuch einer italienischen Regfierung, den die Mütter veröffentlichen, ist ein verlegenes Gesammeln, dem man das schlechte Gerissen anmerkt. Neben der durchaus ehrenrührigen Haltung der Gesamtbölkung in dieser Angelegenheit muß aber doch verzeichnet werden, daß ein Theater es gerade jetzt für angeeignet hält, zu Ehren der italienischen Kommission eine Aufführung des "Reinhold'schen" zu veranstalten. Die Enttäuschung gegen den Raub und die Spannung für die Lebensmittellieferungen vertragen sich in dieser sonderbaren Zeit nebeneinander und man darf darüber nicht einmal böse sein, denn Hunger tut weh. Die Schuld an dieser Enttäuschung trifft doch nur die Italiener, die es über das Herz bringen, den Hungernden Nahrungsmittel in den Mund zu stopfen und sich zugleich durch einen fremden Raub an ihrer Ehre zu vergreifen.



Der Neue Tag.  
19. IV. 1919





## Erhöhung der Eisenbahntarife für Personen- und Gepäckbeförderung.

Beim niederösterreichischen Staatsamte für Verkehrswesen steht im Hinblick auf die ganz außerordentliche Steigerung der Betriebskosten, insbesondere infolge der Verteuerung der Kohle und der Eisenmaterialien, eine in der allernächsten Zeit durchzuführende Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife der deutschösterreichischen Staatsbahnen in ernster Erwägung, welche auch bei der Südbahngesellschaft, deren laufende Ausgaben die Einnahmen beträchtlich übersteigen, platzgreifen soll. Bei der geplanten Tarifierhöhung handelt es sich um eine 50prozentige Erhöhung der Fahrpreise in der dritten, eine 66 $\frac{2}{3}$ prozentige Erhöhung in der zweiten und eine 100prozentige Erhöhung in der ersten Wagenklasse sowie um eine 50prozentige Erhöhung der Gepäckfrachten. Es würden demnach künftig bei Fahrten in der dritten Wagenklasse die dormaligen Fahrpreise der zweiten Wagenklasse, bei Fahrten in der zweiten Wagenklasse die Fahrpreise für die erste Wagenklasse und bei Fahrten in der ersten Wagenklasse die doppelten Fahrpreise für diese Klasse zu entrichten sein. Die bestehenden, aus sozialpolitischen Gründen gewährten Fahrbegünstigungen, wie Arbeiter-, Strecken- und Schülerkarten, sollen von der beabsichtigten Tarifierhöhung in einer wesentlich geringeren Ausdehnung getroffen werden. Die Fahrkarten und Gepäcksteuer von 20 Prozent ist in obiger Erhöhung bereits inbegriffen.

Seit dem Beginne des Krieges werden die Personentarife der Staatsbahnen zum drittenmal erhöht. Auf die Erhöhung von 30 Prozent am 1. Februar 1917 folgte eine 50prozentige Erhöhung am 1. Februar 1918 und mit 1. Mai d. J. wird eine abermalige Erhöhung eintreten, die in der 3. Klasse 50 Prozent, in der 2. Klasse 66 Prozent und in der 1. Klasse 100 Prozent beträgt. Der finanzielle Erfolg dieser Maßnahme dürfte bei normalen Verkehrsverhältnissen mit etwa 40 Millionen Kronen jährlich zu veranschlagen sein.

Zu den Einreiseverordnungen und sonstigen Erschwernissen des Reiseverkehrs, wie sie erst vor einigen Tagen in diesem Blatte geschildert wurden, tritt also eine Erhöhung der Fahrpreise hinzu, welche geeignet ist, schwer in die Lebensverhältnisse der Bevölkerung einzugreifen. Ein großer Teil des Publikums, das jetzt die Eisenbahn zu benutzen genötigt ist, tut dies aus Rücksicht der Ernährung, und für den Ausfuhrverkehr be-

deutet die Fahrpreiserhöhung eine empfindliche Belastung. Dazu kommt die Wohnungsnot in den Städten, welche viele Bewohner namentlich Beamte, zwingt, auf dem Lande zu wohnen. Trotzdem muß die bevorstehende Erhöhung der Personalfahrpreise als ein unabweisliches Bedürfnis bezeichnet werden, weil der gegenwärtige Tarif in einem argen Mißverhältnisse zu den außerordentlich gestiegenen Betriebskosten steht, und weil die finanzielle Lage des Staates eine Erhöhung der Einnahmen aus den in den Fahrpreisen enthaltenen Steuern erheischt.

Unter diesen Umständen darf das Bedenken, der erhöhte Tarif werde dem Reiseverkehr Abbruch tun, kein Hindernis für seine Befürwortung sein. Während aber bei den früheren Erhöhungen des Personentarifses alle Klassen in gleichem prozentuellem Ausmaß herangezogen wurden, ist diesmal noch eine besondere Differenzierung der einzelnen Klassen erfolgt. Obwohl nun die Differenzierung schon im Klassenverhältnis selbst zum Ausdruck gelangt, wonach schon bei gleicher prozentueller Erhöhung, zum Beispiel die erste Klasse zweieinhalbmal so stark getroffen wird als die dritte Klasse, wäre gegen eine weitere Belastung der höheren Klassen keine Einwendung zu erheben, wenn nicht gewichtige betriebsökonomische Erwägungen dagegen sprechen würden. Es unterliegt nämlich keinem Zweifel, daß die Verdopplung der Preise der ersten Klasse — wird sich zum Beispiel der Preis der Fahrkarte von Wien nach Salzburg von R. 67.88 auf R. 135.76 erhöhen — auf die Ausnützung dieser Klasse sehr ungünstig einwirken und sich schließlich nur als eine Prämie für die leider noch immer zahlreichen Freikartensbesitzer darstellen, die in Zukunft noch bequemer als bisher die erste Klasse besetzen werden. Durch die Ablenkung des Verkehrs in niedrigeren Klassen wird aber das Erträgnis der Bahn nicht vermehrt, sondern vermindert, abgesehen davon, daß sie durch die bedeutenden Kosten der mitgeführten und nicht ausgenützten Wagen erster Klasse belastet wird. Im Interesse des angestrebten finanziellen Erfolges wäre es daher vielleicht rationeller gewesen, bei diesem Anlasse zum Zweiklassen system überzugehen, wie es bei den Eisenbahnen des Deutschen Reiches schon vielfach eingeführt worden ist, denn es ist ein anerkannter Grundsatz, daß im Personenverkehr nicht so sehr die Höhe der Fahrpreise als die möglichste Ausnützung der verfügbaren Sitzplätze den größten finanziellen Erfolg verbürgt. Die Verkehrspolitik darf sich nicht von zeitgemäßen Schlagworten beeinflussen lassen, welche vor allem dahin gehen, die bemittelten Kreise mit den tarifarischen Neuerungen möglichst scharf zu treffen. Soweit das praktische Erfolg verspricht, ist nichts dagegen einzutenden; aber die Differenzierung, wie sie in dem neuen Tarife der Staatsbahnen, namentlich für die erste Klasse zur Durchführung gelangt, wird aber, wie schon bemerkt, zur Folge haben, daß das Ergebnis nicht ein Mehr-, sondern ein Mindererträgnis sein wird, indem die Reisenden in einer billigeren Klasse oder überhaupt nicht fahren werden.

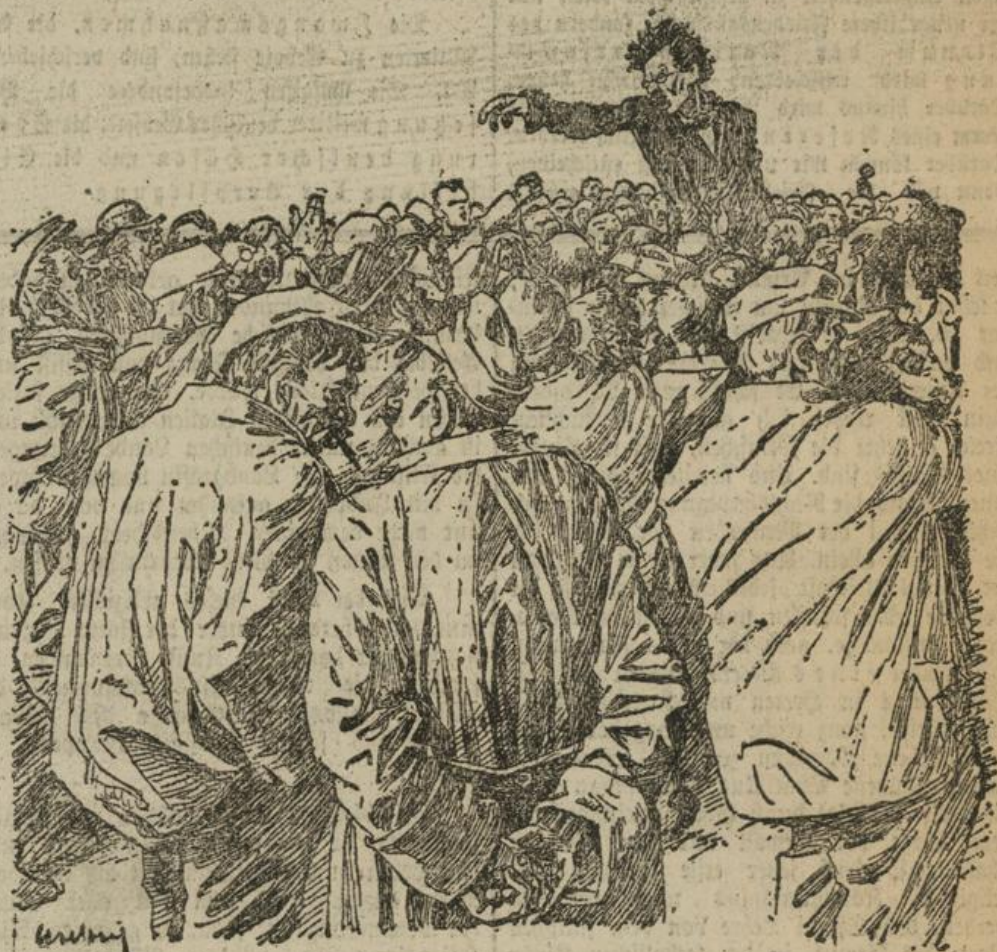


Der neue Tag

66

20. IV. 1919

(Zeichnung von Carl Josef.)



„Verstehst eahn?“  
„Nein, aber Recht hat er!“



23. IV. 1919

**Schnellzugsverkehr Wien-Graz-  
Klagenfurt-Villach.**

Von heute an werden diese Schnellzüge wöchentlich zweimal in Verkehr gesetzt werden, und zwar Zug Nr. 1/1107 (Wien-Südbahnhof ab 7 Uhr 45 Min. früh) jeden Mittwoch und Samstag und Zug Nr. 1108/2 (Wien-Südbahnhof an 9 Uhr 40 Min. abends) jeden Montag und Donnerstag. Die für diese Schnellzüge geltenden Benutzungsbestimmungen erfahren ~~keine~~ <sup>keine</sup> Änderungen.

fern eine Abänderung, als vom genannten Tage an wieder Fahrarten (samt Zählarten) nach und von Würzzuschlag und den südlich davon gelegenen Stationen zur Ausgabe gelangen werden.



Der Neue Tag

25. IV. 1919

69

Ein Missverständnis.

(Zeichnung von Carl Josef.)



Er, der die Enteignung der Schlösser falsch versteht.



25./IV. 1919

### Schloßenteigner in der Staatskanzlei.

Zeichnung von Theo Fasche.



Staatskanzler Dr. Renner: „Was macht ihr denn da? Einbrecher! Räuber! Diebe!“  
 Einbrecher: „Pflanzen S' uns nüt! Glauben S' wir kennen Ihre Enteignungsvorlage nüt?“



### Im Stammeisl.

„A' spassig's Frühjahr is dös heuer,“ sagte Schwaffer; „a paar Tag vor'n Wonnemontat macht der Winter an n' quack an „Putsch“ und auf ja und na hat er d' Regierung in der Hand. S' reiche Ministerium is a lache fir und fitti. Neuhäres; Winterod, Dalkstüchel und wollene Handluch; Jammers: A' h'aber Dien und a h'aber Tee; öffentliche Arbeiten: Schuhe schufler und Marombraze.“

„Gott sei Lob und Dan,“ saun d' neuwe Re-gierung net von Deuer sein,“ sagte Spannagl, „sie wadelt affrat scho so, als wie die von Bela Sun in Budapest.“

„Und so g'hört si's a!“, erwiderte Schwaffer. „A' la', a Urtung muach auf der Welt sein, dös A' s'am-Spess-schiff-u-woll'n halt' sie net auf d' Läng' — in der Natur g'rad so weni als wie in der Politik.“

„I bin sa Freund von d' norrischen Spomondadeln.“  
 „Dös is sehr richtig,“ bestätigte Spannagl. „S' g'heert is nur, das net alle so denken und das s' allweil no Vent' g'ma gibt, die si denken: s' Weil liegt in der Uurtung, und je mehr das s' drunter und drüber geht, desto besser. D' Welt soll auf Stranten geh'n — manen i' — damit sie s'“

nachdem nach ihr'n Gufin wieder g'ammanach'n können.“

„Wird si all's wieder leg'n,“ ließ sich Ober-berger vernehmen; „is wie si der Wind wieder g'legt hat, der zu die Dieren mit Schnee, Eis und was Grad unter Klau daherg'wacht kommen is. Mannigsmal is s' scho a so, das d' Nageszeit rappelt wird; dös zeit si wieder ein und nach a paar Tag' scheint d' Sonn' wieder so reundli, als ob n'r g'weil wär.“ Dös is halt scho so um die Zeit, a richtig's Aprilwetter. Zehn is s' unster, sehr um d' Hand kommt wieder d' Sonn' aus; amal reit' s', dann schneib' s', alle fünf Mi-nuten was anders — in der Natur wie in der Politik.“

„Dös in Paris drüb'n net a s' ver-tabelle Aprilwetter? Dan' halt' s', uniere Dele-gierten dersel überhaupt net juabi, der Frieden wird uns per Post zuschickt.“ „Briss Vogel oder s'ird! Und wannit much, nachdem schon Di an-wirt' scho seh'n, was da g'schicht!“ in Wilson seine vierzehn Punkte, hat' s' g'haben, san längt ins Wirt'radel g'wandert, der Wilson selber is g'irnwahl — mit an Wort, a recht a unguoter Wind hat aus Paris übrig'wacht. Auf ans, was hab'n si jekt'n d' Wolken wieder verjagt und d' Sonn' quadt aus. D' vierzehn Punkte — hört ma — san no hübsch seinando, der Wilson list no fest im Sattel, mit werd'n auf der Konferenz

bergen vernehmen; „is wie si der Wind wieder g'legt hat, der zu die Dieren mit Schnee, Eis und was Grad unter Klau daherg'wacht kommen is. Mannigsmal is s' scho a so, das d' Nageszeit rappelt wird; dös zeit si wieder ein und nach a paar Tag' scheint d' Sonn' wieder so reundli, als ob n'r g'weil wär.“ Dös is halt scho so um die Zeit, a richtig's Aprilwetter. Zehn is s' unster, sehr um d' Hand kommt wieder d' Sonn' aus; amal reit' s', dann schneib' s', alle fünf Mi-nuten was anders — in der Natur wie in der Politik.“

reden dersel und ang'hört werd'n, kurz und gut, d' Sach' macht si, s' Wetter is wieder besser.“

„Ja — und morg'n schneib' s' dann wieder,“ sagte Spannagl, „und d' Schlamacht langt von botz an.“  
 „Dös is eot Spannagl,“ sagte Oberberger, „statt si s' g'reu'n, wann d' Betten a bissel besser werd'n, denk an n'r anders, als das' i' mög-licherweil wieder schlechter werd'n tunnen. Jammers, Du — wie kann man denn nur a so sein?“

„Bei uns in Wien haben' s' endli amal an guten Einfall g'habt,“ sagte Schwaffer, „d' lästigen Fremden tuar si' aschrieb'n. Es is aber a scho höchste Eisenbahn g'weil!“  
 „Jammers no biel s' weni,“ knurzte Etichler; „wann' s' nach mir ging, i' lasset überhaupt niemanden eine nach Wien. Warum denn, wann i' frag'n der? Wann unierener fort möcht', dann muß er erst bitten und betteln, und auf d' seht heist' s' denn erst: Bleib', wo's d' bist, mir mög'n Di net! Aber nach Wien derf' a jeder! Meine Serren, i' bin g'wis sa Anhänger von dera patzischen Abpitzerel — aber i' sag: Gleiches Recht für alle. S' isch net ein, warum grad der Weena immer der gute Passch sein soll.“

„Dös is halt die berüchmte Wiener Galt-freundlichkeit,“ bemerkte Oberberger. „Ah was — i' preis auf die Ehr,“ polsterte

Etichler: „i bin gern gastfreundli, aber d' andere sollen' s' a sein. S' wils net der bunte Seel sein, der vor jeden sein' Schamfer reist und eah'n aus-schütert, wachreudam i, wann i' wöhr' komm', an Tritt frag. Was heutz' tag d' einzelner Länder und Gemeinden reib'n, dös is ja scho' s' äbbere, im liebsten möchten' i' aberall a hümelhohe Mauer hinstell'n und a Laterl dran: „Eintritt strengstens verboten!“

„Nur zu uns derf' kommen, wer will, er wird mit offene Arm' empfangen: „Bitte nur weiter s' ipoxier'n, bitte sich' s' nur sonnab' machen — sehr errent, daß Sie uns becht'n!“

„Wenigerste Gutmütigkeit,“ schaltete Ober-berger ein.  
 „Gutmütigkeit? Sag' lieber Dummheit,“ drunnte Etichler; „d' andere lassen si hinterdrein'n Budel voll.“

„Lach' i' lachen,“ sagte Oberberger, „is ma immer no lieber, als wann' s' haket, d' Wienstadt is ritimer dös, was s' war, ons und was is mit der Weaner G'mütlichkeit und aus'n guatmütigen Wiener is a Galtfrag'n und Reichthumel g'word'n. Die Sachter, die uns d' Fremden wegessen, merd'u uns, wann ma' s' uns g'lassen, a net reich machen. Soll'n sie si' s' nehmen, i' vergum' s' ihnen: Das si d' Wienstadt ihr quat's Nennome erhak, is e was wert. — Leopold, jacht'n!

Thomas Berger



## Die elektrische Mihi.

„Aha, Fräulein Mihi, wie haben Sie denn die Osterfeiertage zugebracht?“ erkundigte sich der Professor bei der blonden Schaffnerin, worauf diese mit einer zweifelhaften Grimasse antwortete: „Ausgezeichnet! Mir ham zwar lan Schunken g'habt, ta Ostertriegel, ta bachen's Lämmernes, nig, was am a bissel andächt' g'stimmt hätt', nur unsern g'wöhnlichen Guglhupf vom Bäden ham m'r kriagt. . .“ — „Hoffentlich war er gut,“ äußerte sich ein Herr. — „Ah ja,“ erwiderte sie, „er is ganz schön in d' G'ß'ganga. . . von aner Krone 56 auf zwa Kronen 20!“ — „Ach so, den Guglhupf meinen Sie?“ lachte der Professor. — „Ja,“ seufzte sie, „das war'n stiere Ostern, nirgends hat ma von aner „Auferstehung“ was g'spiirt. Fuachwaschung war a laute. . . und mir ham do so viel Bziindner in der Beamerstadt. . . Net amal a Matschen hab i g'hört. . . außer unsrer Hausmastein.“ — „Wahrscheinlich sind die Glocken heuer nicht nach Rom geflogen,“ bemerkte der Elegant scherzhaft. — „Is' a mögli,“ sagte sie, „sunst warn' f' auf d' leht nimmer z'ruckumma.“ — „Und von dem amerikanischen Schweinefleisch reden Sie nichts?“ fragte jemand. — „Das war m'r z' g'salzen,“ gab sie zur Antwort. — „Dem war doch leicht abzuhelfen,“ meinte der Professor, „ein paar Stunden ins Wasser legen. . .“ — „Glaub'n S', daß 's da billiger wird?“ spottete sie. „Bierz'g Kranln! Dös kann si' nur aner leisten, der bei der Kommunnisierung in Pest a bissel was profitiert hat ober früher beim „Durchhalten.““ Die Entrüstung über die aus Ungarn nach Wien geflüchteten Kriegsgewinner kam allseits zum Ausdruck. „Aber, meine Herrschaften, i was net, wie S' m'r vorkumman,“ beschwichtigte Mihi, „i find' dös grad nobilitätisch, daß f' unser Geld net wo andersst vazehrn. In andrer kann si' eh lan Schampus vergunna und dös „Bar“-Auslagen bestreiten.“ Ein Herr von etwas grotesker Eleganz stieg ein, in dem man zur allgemeinen Ueberraschung Herrn Wokurka erkannte. „Kessas, der Herr Wokurka! San Sö aber schön heunt mit dös nenchen Naji und mit 'n Mehlwurmbäfen!“ rief Mihi, auf seine gelben Schuhe und seinen Zylinder zeigend. „Troydem 's verboten is, hab' i schon woll'n „Küss' d' Hand!“ sag'n, weil i Ebna für a Frauenzimmer ang'schaut hab', so nönd' lan S'.“

Der mit soviel Bewunderung Empfangene erklärte sein festliches Aussehen durch die Mitteilung, daß er als Trauzunge fungiert habe. Mihi sah ihn vorwurfsvoll an und sagte: „Sö kan wir dös früher'n Veteranen: bei an jeden Unglück mislassen S' dabei sein.“ — „Wenn es einen nur selbst nicht trifft,“ nicht wahr, Herr Wokurka?“ lächelte der Professor. — „Kunnt m'r ageh'n bei dös heut'inga Bahälnisse?“ brummte jener. — „Na hör'n S', warum denn?“ meinte seine Hausgenossin. „Irtzt braucht si' bunn Obstand kaner mehr z'fürchten. Ham S' net a lesen von „Zukunfts-Familienhaus?“ Da braucht ma ta Hausgehilfin, darf's Schmalzbäfen und 's Eina'sottene net basteden und kann seine schön' Sachen selber z'sammhan'n. Alles geht maschinöhl! 's Wandausbürsten, 's Stiefelpuken, 's Staubwischen. . . und wo ta Maschin dazua da is, da is a Knopf. Na darf' nur drucken, und was man will, das a'schicht. Braucht ma zum Beispiel a warm's Wasser. . . a Druckerl, und man wird a'wassert, will ma in Fuachboden wäshen lassen, darf' ma nur drucken, bum! steht schon a Ladel da und wäscht an. Alles geht ohne Anstrengung. . . ma braucht nur z'drucken.“ — „Und 's Essen?“ fragte Wokurka. — „Gemeinschaftstüchel. . . Aufzug. . .

irtsch! Is was dabei, was aner net gern isht, wird's eahm für 'n nächsten Tag aufa'hob'n.“ — „Über die Kinder?“ interessierte sich der Elegant. — „Dö Kinder und dös Bäsch kummen aus 'n Haus!“ entgegnete sie kategorisch. — „Das heißt, sie sollen unter gemeinsamer Aufsicht stehen,“ bemerkte der Professor. — „Stimmt!“ bestätigte Mihi. „In der Fruah wern f' austrieb'n wie am Land dö Gäs, und auf d' Nacht wieder ham. Na ja, d' Frau hat do la Zeit, wo f' allerweil in der Doffentlichkeit z'tuan ham wird. Da wern dö Kinder halt dann in d' Razionäulversammlung geh'n müassen oder in Gemeinde-at, wann f' d' Frau Rama kenna lerna woll'n. Siegst dö Bunkerte,“ wird der Vater sag'n, „dö irht grad über d' Regierung schimpft. dö is 's!“ oder der Subn wird von der Auflagebant auffbringen und schrein: „Quatta!“ weil er f' unter dö G'schwurna derblüht hat.“ — „Großarti!“ flötterte Wokurka erschüttert. — „Na, ham S' no lane langen Bähnt?“ fragte ihn Mihi. — „D ja,“ erwiderte er, „. . . aber anbeißen tua i do net.“ — „Endstation!“ schrie sie, er aber verschwand.

Leopold Krenn.



Der Neue Tag  
27. IV. 1919

74

(Zeichnung von Carl Josef.)



Der Spartakist: „Erlauben Sie, dass ich auch Platz nehme!“



Der Neue Tag  
27. IV. 1919

75

### Budapest—Wien in dreiundzwanzig Stunden.

Von einem gestern aus Budapest zurückgekehrten Reisenden erhalten wir folgende Schilderung seiner Erlebnisse:

Erst über eine dringliche Borsprache mehrerer Deutschösterreicher beim „népbiztos“, dem Volkskommissär für Verkehrsweisen, konnten wir, einige Deutschösterreicher, Budapest verlassen. Die ungarische Regierung hat nämlich, um der Bourgeoisie die Versorgung mit Lebensmitteln möglichst zu erschweren, verordnet, daß Fahrkarten nur an jene Personen verabsolgt werden dürfen, die eine Legitimation ihrer Gewerkschaft vorweisen können. Um 4 Uhr 20 Minuten nachmittags bestiegen wir den Zug, der uns vorläufig bis nach Raab bringen sollte. Beim Einsteigen wußten wir nicht, ob es ein „Weiter“ geben werde. Nach unserer Ankunft in Raab um halb 10 Uhr abends erfuhren wir zur unangenehmen Ueberraschung, daß am nächsten Tag um halb 5 Uhr früh ein gemischter Zug nach Brud—Királyhida abgehe. Es hieß nun, sieben Stunden auf dem Bahnhof warten. Jeder Raum im Bahnhofgebäude war aber mit Rotgardisten, die nach Budapest sollten, vollgefüllt. Es gelang uns endlich, einen Bahnbediensteten mittelst klingender Argumente zu überreden, uns den Zug zu zeigen, der uns bis Királyhida bringen sollte. Wir suchten uns das beste Coupé aus, von dessen sechs Fenstern im ganzen nur zwei zerbrochen waren. Nun hieß es, bis zur Abfahrt warten. Der Zug war natürlich ungeheizt, in kürzester Zeit waren die Glieder völlig erstarrt. Endlich setzte sich der Zug in Bewegung. Von jeder Station — und es gab deren entsetzlich viele — schien der Zug sich nur schwer trennen zu können. Bevor er sich in Bewegung setzte fuhr er immer wieder ein schönes Stück zurück. Endlich um 8 Uhr früh langten wir in Királyhida an. Nach einer hochnotpeinlichen Gepäcks- und Leibesvisitation liefen wir über die Brücke nach Brud. Hier erfuhren wir, daß der nächste Zug erst um halb 3 Uhr nachmittags nach Wien abgehe. Der Stationsvorstand riet uns, nach Hainburg zu fahren, und von dort die Preßburger Elektrische zu benutzen. Wir taten dies, mußten aber, in Hainburg angelangt, eine neuerliche langwierige Visitation durchmachen, deren Zweck nur der zu sein schien, daß wir den Anschluß verpaßten. So konnten wir erst um halb 1 Uhr Hainburg verlassen, und langten in Wien, nach einer Fahrtdauer von 22 Stunden und 44 Minuten um 3 Uhr nachmittags an.



## Die Reisebewilligung für Tschechien.

Zur Verminderung der Schwierigkeiten, die bei der Ausgabe von Legitimationen für die Reise in die tschecho-slowakische Republik und für die Durchreise durch deren Gebiet zutage getreten sind, werden folgende Maßnahmen getroffen, die morgen Montag in Geltung treten:

Mit der Ausstellung von Reiselegitimationen sind ausschließlich die Filialen der Passabteilung betraut. Im Amte des Bevollmächtigten der tschecho-slowakischen Republik, im Palais Lobkowitz, Lobkowitzplatz Nr. 2, wird den Ansuchen um Bewilligung von Reiselegitimationen nicht entsprochen werden, worauf das Publikum nachdrücklich aufmerksam gemacht wird. Die Filialen sind folgendermaßen verteilt: Für Angehörige der tschecho-slowakischen Minderheit werden Reiselegitimationen in folgenden Filialen ausgestellt werden: Im 2. Bezirk, Große Pfarrgasse Nr. 7 (für den 1., 2., 9., 19., 20. und 21. Bezirk); im 10. Bezirk, Gudrunstraße Nr. 125 (für den 3., 4., 5., 10. und 11. Bezirk); im 15. Bezirk, Serflovagasse Nr. 12 (Narodni Dum, für den 6., 12., 13., 14. und 15. Bezirk); im 16. Bezirk, Hofnerstraße Nr. 80 (für den 7., 8., 16., 17. und 18. Bezirk).

Die Filialen im 2. Bezirk im Prater (Restauration Ebec) und im 3. Bezirk, Landstraße Laubkirche Nr. 88, sind für die deutsche Bevölkerung Wiens vorbehalten, und zwar so, daß in der Filiale im 2. Bezirk Reiselegitimationen für die deutsche Bevölkerung Wiens, die im 1., 2., 8., 9., 16., 18., 19., 20. und 21. Bezirk wohnt, ausgestellt werden.

Für diejenigen, die in den übrigen Bezirken wohnen, werden Reiselegitimationen in der Filiale im 3. Bezirk ausgestellt werden. Außerdem wird noch die Filiale im 8. Bezirk, Jesuiterstraße Nr. 103, amirieren. In dieser Filiale werden Reiselegitimationen für die deutsche Bevölkerung, die in Wien keinen ständigen Wohnsitz hat, und die Angehörigen anderer Nationalitäten überhaupt, ausgestellt werden. Tschecho-Slowaken, die außerhalb Wiens wohnen, können um die Ausstellung von Reiselegitimationen in welcher Filiale immer, soweit diese für Angehörige der tschecho-slowakischen Minderheit vorbehalten sind, ansuchen.

### Wie bekommt man die Bewilligung?

Die Parteien, die um die Ausstellung von Reiselegitimationen ansuchen, müssen einen Nachweis ihres Wohnsitzes erbringen.

Hinsichtlich der technischen Seite bei der Erledigung der Passgesuche wurden folgende Bestimmungen getroffen:

Die in der Filiale um die Ausstellung einer Reiselegitimation ansuchende Partei muß dem amtierenden Organ ihre Photographie überreichen, die sie vor dem amtlichen Organ zu unterschreiben hat. Dem Gesuchsteller wird sodann eine Nummer übergeben werden. An einem sichtbaren Ort im Amtsstube wird verzeichnet sein, welche Nummern und um welche Zeit sie erledigt werden. Die Parteien haben sich dann zu der Zeit einzustellen, wo entsprechend ihrer Nummer ihr Ansuchen erledigt werden wird. Hierbei wird bemerkt, daß auch fernerhin jedes einzelne Ansuchen sorgfältig geprüft und das Reisen nur in den allerdringenden Fällen bewilligt werden wird. Reisen zum Sommeraufenthalt werden nicht bewilligt werden.

Auch Geschäftsreisen werden nicht als Grund für die Bewilligung der Reise anerkannt werden, falls eine solche Reise nicht im Interesse der tschecho-slowakischen Republik liegt, was auf glaubwürdige Weise (durch die Bestätigung einer tschecho-slowakischen Verwaltungsbehörde, der Handels- und Gewerbestammern usw.) wird bezeugt werden müssen.



# Der Unsterbliche.

Zeichnung von Robert Wofel.



„Arbeiter-Zeitung“ vom 28. April: „Wann wird das langlebigste Vieh, der Amtschimmel, endlich krepieren?“  
Amtschimmel: „Ja, Schnecken! Mir geht es jetzt, seit mich die Regierung rot angestrichen hat, besser als je.“



30./IV. 1919

**\* Große Erhöhung der Bezüge der Eisenbahner.**  
Die Angestellten der Eisenbahnen, die stets und unter jedem Regime die ehrlichste und hingebungsvollste Arbeit geleistet, haben noch immer eine so geringe Besoldung und leben unter so schweren Verhältnissen, daß sie kaum leben können. Schon seit Jahren dauert die Bewegung unter ihnen bezüglich der Regelung ihrer Bezüge, sie vermochten aber nichts zu erzielen. Die Räterepublik aber, die jedem ihrer Angestellten eine anständige Existenz sichern will, erledigt nun die Sache mit einem Schlage; vor der Revolutionären Räteregierung liegt bereits der fertige Entwurf über die Regelung der Bezüge, wodurch die Eisenbahner zu einer ganz unerwarteten Erhöhung ihrer Bezüge gelangen. Der Volkskommissär des Innern Eugen Landler hat sich über die Frage einem Mitarbeiter des „Börös Ujság“ gegenüber dahin geäußert, daß er wohl ein wenig voreingenommen sei, was die Eisenbahner betreffe, denn ihr Verknüpfen mit den Eisenbahnern das Land fünfzehnjährigen Zusammenwirkens, aber man möge die Genossen Béla Kun und Wilhelm Böhm befragen, um zu erfahren, welche alle Vorkstellung überschreitende Leistungen die Eisenbahner vollbringen. Sie zeigen ein solches Beispiel von Pflichterfüllung und Opferwilligkeit, wie er sich selbst nicht gedacht hätte. Jetzt, wo er — Landler — die Möglichkeit hat, an der Lösung dieser Frage mitzuwirken, erkläre er, daß er statt Belobung dahin wirken werde, daß es in diesem Lande nicht eine einzige Gesellschaftsklasse gebe, die besser bezahlt ist als die Eisenbahnangestellten. Diese Ansicht teilen auch die übrigen Volkskommissäre. Im Sinne des Gehaltsregelungsentwurfes der Räteregierung bekommen die Eisenbahner eine in Prozenten nicht ausdrückbare Gehaltserhöhung und zwar die Beamten sowohl wie alle ernannten Angestellten. Es wird wohl Gehaltsklassen geben, aber die Differenzen werden verschwindend klein sein. Der Weichentwächter besorgt eine ebenso wichtige Arbeit, wie der höherstehende Beamte und er muß eben solche Kulturansprüche haben, wie jener. Wir müssen dem kleinsten Weichentwächter und Paktträger das anständigste Existenzminimum sichern, und wenn er schon über die geringste Praxis verfügt, muß er 12.000 Kronen Jahresgehalt bekommen. Ich hoffe, daß jeder Eisenbahner binnen drei Tagen eine solche Bezahlung bekommen wird, mit der er sehr zufrieden wird sein können.



(Zeichnung von Doss.)



„Kommunistierung der Frau — schrecklich.“  
— „Schreckt Sie das wirklich?“ ...



Zeichnung von Theo Fasche



### Ihre Mairparade.

„Wer muß einen so hohen  
Festtag doch mit der naieften  
Mode begehen.“

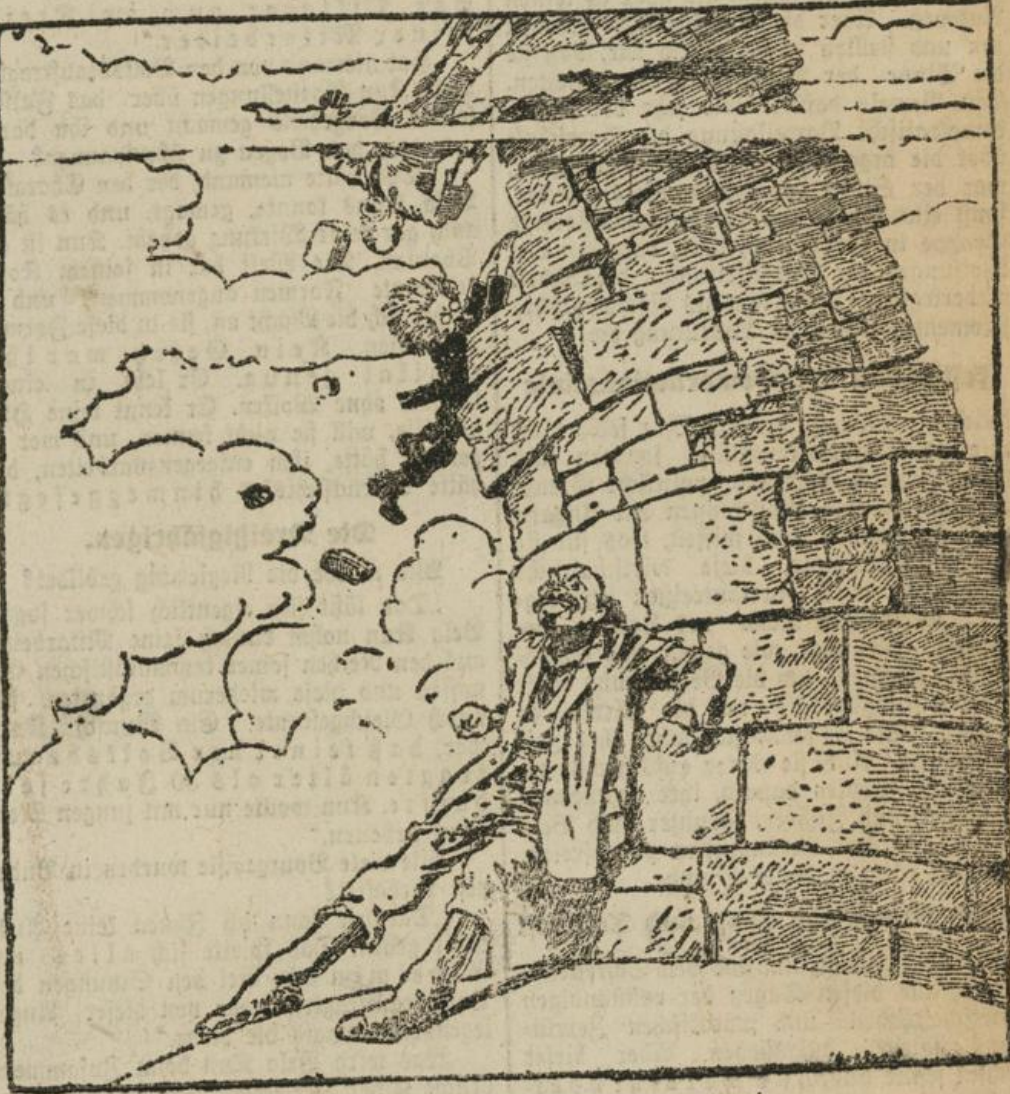


Der Neue Tag

3. IV. 1919

T.  
N. 3  
84

(Zeichnung von Carl Josef.)



Der kommunistische Turm stürzt ein

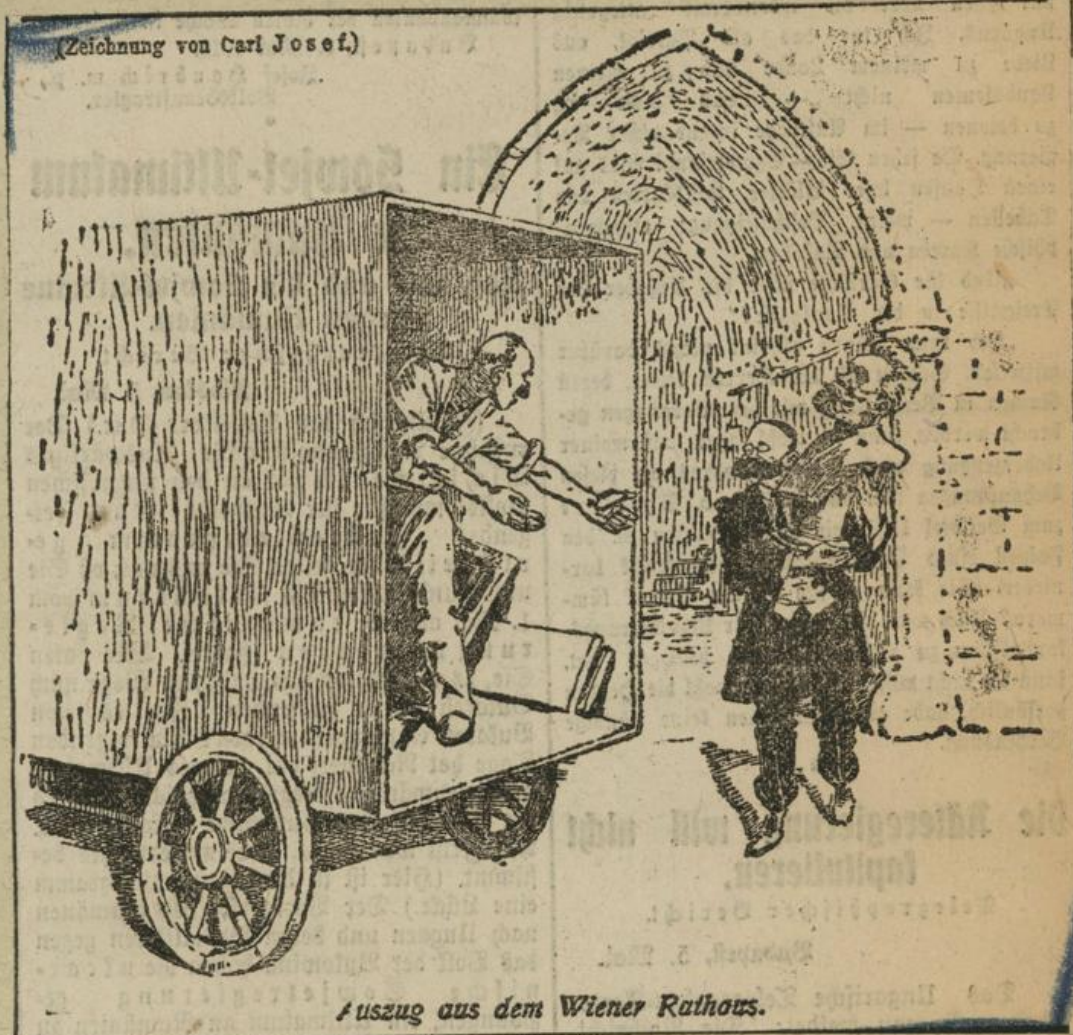


Der Neue Tag

6. IV. 1919

86

(Zeichnung von Carl Josef.)



Auszug aus dem Wiener Rathous.



## Die Gemeinde.

So blüht denn auf den Dr. Karl Lueger-Platz ein sozialdemokratisch geworbener Eiserner Rathausmann. Die sozialdemokratische Partei, die in der Nationalversammlung keine Majorität hat und daher auch nicht die volle Verantwortung für die Staatsregierung, herrscht nun unumschränkt in Wien. Wir wollen als gute Wiener nur herzlich wünschen, daß dieses neue Regiment der Stadt zum Segen gereiche. Eine leichte Aufgabe übernehmen die neuen Herren des Rathauses nicht. Sie, die Partei der Arbeitnehmer, werden mit einem Schläge die größten Unternehmer Deutschösterreichs, sie, die immer forderten, werden nun zu verweigern, zerüttete Finanzen gegen die Lohnansprüche derselben Massen zu verteidigen haben, deren Wahl sie ins Rathaus entsandt hat. Zum erstenmal, seitdem die Partei besteht, wird ihr und wird ihr unter den denkbar ungünstigsten Umständen die ernste Verantwortung für reale Politik aufgeladen. Sie hat einen steilen Weg zu gehen, und jeder Ausflug in die Utopie würde ein Sprung in den Abgrund sein. Gewiß verfügt die Wiener Sozialdemokratie über manchen tüchtigen Mann, verfügt über das Vertrauen der Menge, aber jeder Fehler, jeder Irrtum wird unter den Augen einer starken und rührigen christlichsozialen Opposition geschehen, die geschlagen, aber noch sehr lebensfähig ist, umso lebensfähiger, da sie nun vom Odium der Macht und von der Last der Verantwortung befreit ist, befreit auch von den unpopulären oder kompromittierten Vertretern ihres alten Kurses.

Zwischen den beiden großen Parteien steht keine Vertretung des freiheitlichen Bürgertums. Seine Parteien haben vollkommen abgewirtschaftet. Natürlich werden jetzt wieder die salbungsvollen Predigten anfangen, man wird über die Indifferenz des Bürgers weinen, ihn auffordern, sich nun doch vielleicht um die Fahne zu scharen; die blamierten Geschäftshaber werden sich allmählich wieder erholen, die Vereinsfunktionäre sich wieder breit machen — bis zum nächsten wohlverdienten Wahlburchfall. Muß es sein? Es müßte nicht. Die bürgerlichen Parteien sind mausetot, aber nicht das Bürgertum. Es sollte sich von Herzen freuen, daß es nun die Moßl und Heim und die anderen Herren endgültig los ist und sollte nicht dulden, daß sie sich weiter als seine Führer aufspielen. Was das intelligente Wiener Bürgertum braucht, ist ein bißchen viel: ganz neue Männer und ganz neue Ideen. Sind sie aber zu finden, dann hat die bürgerliche Intelligenz noch eine große politische Zukunft. Sie ist am Sonntag ruhig zu Hause geblieben und hat, wir sagen das kühl heraus, unter den obwaltenden Umständen vollkommen recht gehabt. Zu Hause blieben die, die aus jener abgestandenen politischen Sudelküche der vertrachten alten Parteien nicht mehr essen wollten, zu Hause blieben auch jene, die am 16. Februar für die Sozialdemokratie stimmten, weil sie ihr modernes soziales Empfinden irgendwie zum Ausdruck bringen wollten. Nun sind sie abgeschreckt, weil seither die Sozialdemokratie ihren Klassenstandpunkt gar so sehr unterstrichen hat, weil Herr Dr. Renner gleich nach den Wahlen nur noch Industriearbeiter

und Bauern kannte, weil die sozialdemokratische Partei so gar keine Anstalten getroffen hat, ihre so zahlreichen bürgerlichen Wähler nun in ihrer Organisation und vor allem in ihrer Politik entsprechend zu berücksichtigen. Nur das erklärt den außerordentlichen Rückgang der sozialdemokratischen Stimmengzahl, der im Polal der Sieger ein so bitterer Tropfen ist.

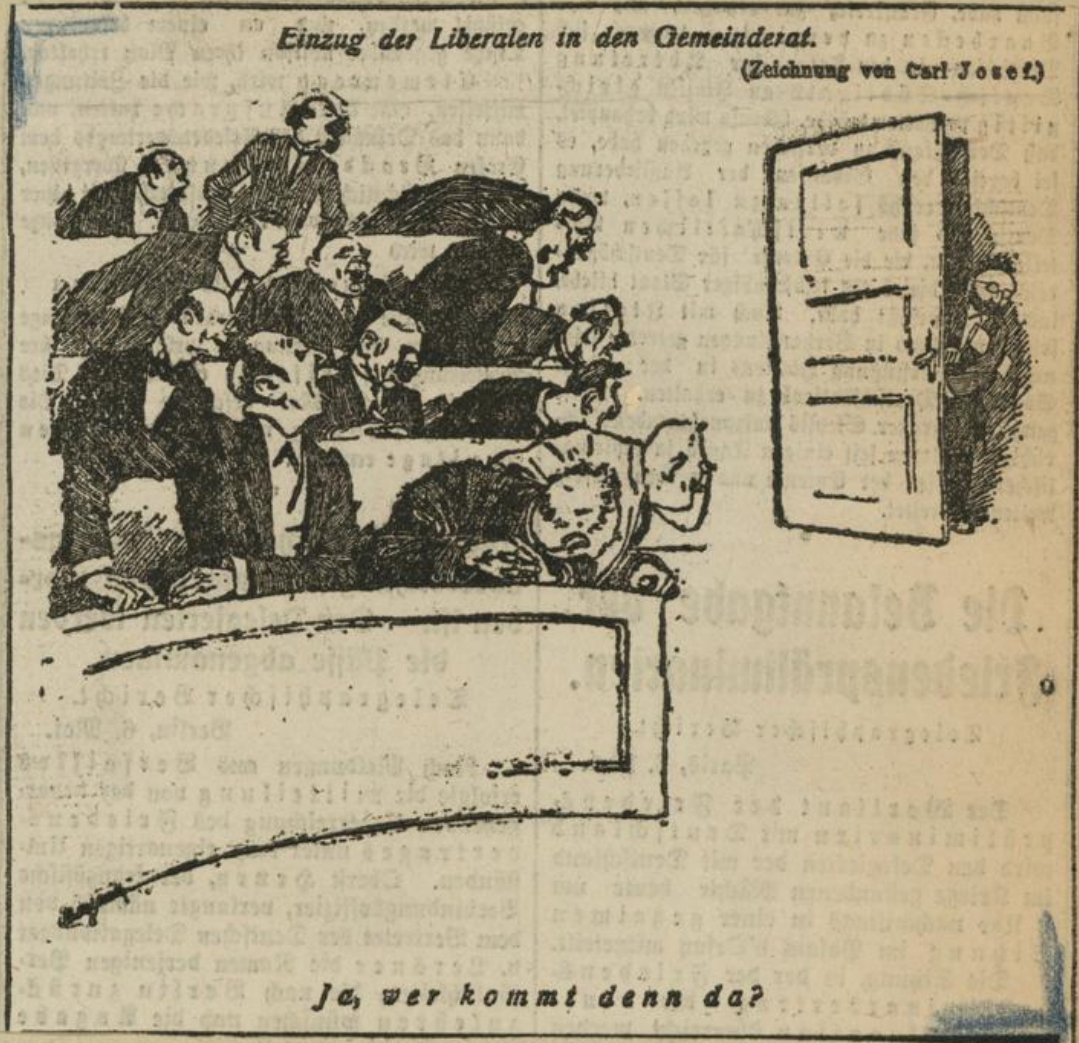
Nein, das arbeitende, gebildete Bürgertum ist vorhanden und ist noch eine Macht,

auch wenn es nicht wählen geht. Würde es, wen es wählen sollte, es könnte die Mehrheit in der Stadt und im Staat zwar nicht aus eigener Kraft erringen, wohl aber bestimmen und vergeben. Es soll sich jetzt nicht um die berühmte Fahne scharen, die keine ist und niemanden begeistert. Es braucht eine neue Fahne und neue Männer, die sie tragen, ein gescheites, modernes, reales und soziales Programm und reinliche, überzeugende Menschen, die es verkünden.



Der neue Tag  
2. IV. 1919

88





## Dauerfriede ?

Zeichnung von Robert Wosak:



Mars: „Man soll mich nicht lange reizen,  
sonst breche ich aus diesem Affentäfig noch aus!“



## Im Kaiser Josef-Stödel.

Die „Jugendfreunde“ im Augartenpalaß.

Jeder Wiener kennt die Marmortafel oberhalb des Einfahrtstores zum Augarten, die die Inschrift trägt: „Allen Menschen gewidmeter Erholungsort von ihrem Schöpfer.“ Kaiser Josef II., der diesen Satz selbst verfaßt hat, gab am 30. April 1775 — es war dies ein Sonntag — den Augarten dem allgemeinen Besuch frei, und nun sollen auch darin befindliche Gebäude gemeinnützigen Zwecken zugeführt werden. Die Bezirksvertretung Leopoldstadt hat in Würdigung der besonderen Wichtigkeit einer neuen Volkshochschule den Stadtrat dringend aufgefordert, mit aller Entschiedenheit für die Ueberlassung des Saalgebäudes im Augarten an den Verein „Volkshaus“ und des sogenannten Kaiser Josef-Stödels an den Verein „Jugendfreunde“ einzutreten.

Dieses letztgenannte Gebäude hieß seinerzeit das „Josefinische Stödel“, und nach der Darstellung Altwiener Chroniker machte Kaiser Josef selbst den Entwurf zu diesem „Wohn- und Sommerlusthaus“ im Augarten, wobei er auf das strengste auf die genaue Einhaltung des von ihm verfaßten Bauplanes drang. Nach vorhandenen Bildern stellt sich dieses Objekt als ein einstöckiges, einfaches Gebäude von mäßigem Umfange mit einem schmalen, turmartigen, drei Fenster Front umfassenden Aufbau vor. Hier befanden sich die zwei Zimmer, die Kaiser Josef, wenn er im Augarten weilte, als Wohnung gedient haben sollen. Das Gebäude ist ganz einfach und schmucklos, nirgend eine architektonische Verzierung zu erblicken. Zum Haupteingang führen einige Stufen empor.

Der Wiener Lokalhistoriker Wilhelm Risch bringt in seinem Werke, in dem er unter anderem die geschichtlich interessanten Baulichkeiten Wiens schildert, auch eine Beschreibung des Josefinischen Stödels, in der es heißt: „Fenster und Türen sind niedrig und die Innenräume ebenfalls sehr beschränkt. Noch bis vor beiläufig vierzehn Jahren — das Werk Risch' ist 1888 erschienen — war auch die Einrichtung jener beiden Zimmer (Arbeits- und Schlafzimmer), die Kaiser Josef einst bewohnte, unverändert erhalten geblieben. Seitdem befindet sich nur mehr noch ein Schreibtisch mit Tinten- und Streusandbüchse, dann ein Spinett, auf dem Mozart gespielt haben soll, zwei Schubladen und einige Tischen aus dem Besitze des Kaisers hier . . .“

Es ist nicht bekannt, ob in der monarchischen Zeit jemals Bürgerliche das „Stödel“ bewohnten. Nun werden dort die „Jugendfreunde“ einziehen und mit ihnen wird ein neuer Geist hier seinen Einzug halten. Ein langer Zeitraum liegt zwischen

den Tagen des Kaisers Josef und der heutigen Zeit, und doch ist es eigentlich eine gerade Linie, die in den volksfreundlichen Bestrebungen Josefs bis zu den Umwälzungen führt, in deren Gefolge auch die „Jugendfreunde“ ihren Einzug im „Kaiser Josef-Stödel“ halten werden.



## Die Rumpellammer des Krieges.

Bilder aus der Umgebung des Arsenal's.

Bis in die stillsten Winkel des Josefaparks blühen und grünen Blumen, Bäume und Sträucher und wie von schwerer Krankheit auferstanden geht der Riesengarten nach den Verwüstungen der Kriegszeit einem Wiedererstehen in alter Schönheit entgegen. Viel tausenderlei Dinge, die wir hier im Park sehen, künden uns den werdenden, dauernden Frieden, eine Zeit, in der man wieder Sinn, Verständnis und Muse für edlere, schönere Zwecke haben und finden wird.

Verläßt man dagegen den Park und tritt nur ein paar Schritte über seine Einfriedung gegen das Arsenal zu hinaus, dann bietet sich dem erstaunten und fast erschrockenen Auge ein Anblick, der im ärgsten Gegensatz zu all den Stimmungen und Gedanken steht, von denen wir eben erst mitten im wiedererwachenden Paradiese Ruegers besetzt und gefangen waren. So weit das Auge reicht, nichts als ein großes Trümmersfeld von Kriegsgerät, eine schaurige Erinnerung an jene furchtbaren Jahre, in denen wir zwischen opferreichen Offensiven im Süden und im Nordosten bangten, an Tage, an denen der Wanderer im Boralpengebiet den Donner der Kanonen von Karfreit herauf vernahm, im Schreiten innehielt und vor einem Marterl ein stilles Gebet für die Braven sprach, die dort unten ihr Leben in die Schanze schlugen, um den Boden ihrer Heimat unverfehrt vor des Krieges Not und Greuel zu bewahren. Fast haben wir an diese fieberhaften Stunden schon vergessen, die unser Herz noch vor Jahresfrist erzittern und erbeben machten.

Nun stehen wir hier vor dem Arsenal und sehen die Ueberbleibsel dieser Zeit grandios und furchterweckend noch im Lode. Bergestellen nach dem Durchbruch bei Karfreit können nicht anders ausgesehen haben. Da liegen Räder, große und kleine, unverfehrt und zerfehrt, von deren Speicher nur mehr Splinter übrig sind, rein aus Holz oder mit Eisen beschlagen, von Wagen, Karren und Kanonen, zu Hunderten und aber Hunderten nebeneinander gereiht oder zu Haufen getürmt, daneben zerfehrene Panzerplatten, verkrepelte Schutzhilde, Gerippe von Scheinwerfern, gebogene Röhren, beschädigte Wagengestelle, graue Armeeschlitten, übereinandergestellt und durcheinandergeworfen, Haufen von Doppelleitern, Stangen und Bäden. Aus dem unübersehbaren chaotischen Gerümpel ragen drohende Langrohre heraus, die einst vor Astago und Arsiero Tod und Verderben spieen, schwere Belagerungsgeschütze auf mächtigen Gestellen bäumen sich auf, eines davon trägt seinen Namen noch weithin sichtbar, einfach und schlicht: „Grete“. Wie viel hundert Soldaten mögen sie wohl einst an dem scharfen Klang ihrer Stimme erkannt haben? An dreiviertelhundert leichter Feldkanonen säumen die Zufahrt zum Arsenal, dahinter Hauptbizen; selbst mörserartige Geschütze drängen sich aus dem Wirrwarr von Prozkästen hervor, deren Deichseln einem Wald von Stangen gleichen. Einzelne Deichseln zeigen kerzengerade zum Himmel, als wollten sie ihm sagen: Sieh herunter auf uns, so geht es uns. Haben getreulich dem Vaterlande gedient, zum Dank dafür wirft es uns zum alten Eisen und Holz. Aber nicht allein Veteranen unseres Kriegsgerätes auch italienische Beutestücke liegen und stehen umher. 5. Batt. Mort. 210 Carro da Batteria per Bagaglio ist auf einem ungefügigen aber strapazfähigen Wagen zu lesen. Volkswehrposten bewachen hier das Trümmersfeld zweier Armeen und verweisen neugierigen Spaziergängern die nähere Besichtigung.

An der Hauptfront des Arsenal's wachsen ganze Berge von Gerümpel zur Höhe, zerrissene, zerschlossene strohgeflochtene Körbe, Munitionsverschläge und -kisten; altes Eisen und Blech und Kupfer. Am Eingang zu diesem abgesperrten Raum prangt die weithin lesbare Aufschrift: „Kassierungsmaterialdepot“. „Lagerstätte für unbrauchbares Kriegsgerät“ hätten die Leute wahrscheinlich nicht verstanden. Gegen die Ostbahn türmt sich eine förmliche Wagenburg. Train-, Proviant-, Bagagewagen halten dort eine förmliche Parade, stehen ausgerichtet in Reih und Glied und werden von einigen Bauern mit Kennerblicken gemustert.

Auf der Landstraßer Seite des Riesengebäudes erheben sich grauschwarze, verrußte Baracken, von einem hohen Gitter umgeben. Die meisten von ihnen sind leer und gähnen gelangweilt in den Tag hinein, einige aber beherbergen noch Hunderte von Wagenrädern. Zerfehrene und verunglückte Lastenautos lehnen aneinander und träumen von den prächtigen Straßen in den Dolomiten und in den Julischen Alpen, auf denen sie einst dahintratterten und Lebensmittel, Munition und allerhand Werkzeug aus den Stappen der Front überbrachten. Wo mögen wohl ihre Lenker sein?

Wer das Arsenal vor dem Kriege gekannt hat und wer es heute sieht, der kann an der Veränderung die Größe und Dauer des Krieges ermessen. Der alte, festungsartige Bau mit seinen charakteristischen Türmen und Zinnen war schon im Frieden das größte Gebäude von Wien und man sagt, daß es damals einer anderthalbstündigen Wanderung bedurft hätte, wenn man es hätte umgehen wollen. Dazu würde heute wohl die doppelte Zeit vornehmten sein; denn neben dem alten Bau erstand eine Anzahl neuer Gebäude. Das Auto, das Flugzeug und jedes neue Kampfmittel, das in diesem größten aller Kriege zur Bedeutung kam, erhielt hier sein eigenes Heim; Werkstätten, Garagen, Luftschiffwerften, Hangars entstanden, Fabriken wurden gebaut, Schöte wuchsen gegen Himmel und qualmten Tag und Nacht. — —

Jetzt liegt alles still und verlassen da, aus einem einzigen Rauchfang zieht sich ein dünner Rauch und die noch scheibenlosen Fenster des halbfertigen Baues der Uebernahmskommission nehmen sich aus wie ausgebrannte Augen.

Vor den Baracken gegen die Aspangbahn zu stehen noch schwarzgelbe Schilderhäuschen, die es mit dem Umlernen auf Rotweißrot nicht so eilig zu haben scheinen. Sizen Wachposten davor wie zu Serenissimus Zeiten, rauchen gemütlich Pfeifen und Zigaretten und plaudern von den alten Autos und Geschützen beim Arsenal. „Bin neugierig, wie lang das Glumpert no da umlieg'n wird“, läßt sich der eine vernehmen.

Glumpert. . . . So wird jetzt betitelt, was unseren siegreichen Armeen einst getreulich zu ihrem und unserem Schutze diente. Das alte Gerät kommt in die Rumpellammer, die Pferde wurden zum Fleischhacker geführt, die Soldaten heimgeschickt, die Offiziere in den Ruhestand oder aufs Pflaster gesetzt. So kleinlich endet eine große Zeit.

Hans Maurer.



11. IV. 1919

### Zu Stambeisl.

Es herrschte an diesem Abend nicht die beste Stimmung im Beisel. Etichler war wortkarg, und wann etwas vor sich hin, was man nicht verstand. Wenn's Schweiglam verhielt sich der auch sonst nicht redselige Spannagl, und selbst Oberberger sah nachdenklich drein. Spannaagel hatte eingige, der sich keine gute Laune bewahrt hatte und er bemühte sich redlich, auch die anderen aufzuheitern, doch wollte es nicht recht gelingen. Endlich rief er:

„Mit Euch is heut' aber wirkl' nix ang'sangen, Des Schatzhauben Des! Keiner red't was, keiner deut't was — ja weg'n was sehen ma uns denn überhaupt a'jamm? Das ma uns gegenseitig anschau'n? Das ma Trübsal blasen? Geht's weiter, dös is ja scho wirkl' a'hab.“ Und dann an den Oberberger, der toeben in der Tür sichtbar wurde: „Sie, Leopold, — bist bringen S' uns an Doppelliter! Aber g'schwind, wann i bitten darf — es is höchst' Zeit, daß ma d' Lebensgeister von die drei Herren wieder a' biffel' aufpappelt.“

„I beneid' Di um Det Naturall,“ seufzte Spannaagel, „i für mei Person...“ Gott sei Dank — Schwaffer unterbrach ihn: „Gott sei Dank — der eine von die drei Stummerln red't! Jes'n werd'n hoffentl' d' ander'n zwa a so schlussellose

in Schwung kommen. I hab' mir 's ja deut' a so a Wein kann Wunder wirken, gar, wann eahn a anderer zahlt.“

Etichler schnitt eine ärgerliche Grimasse. „Es gibt halt Peut“, denen in solcherne Zeitläuft net nach G'paffet'machen a'muat' is. I knurte er, „und andere, denen oll's würd'at is. I g'hör' net zu denen — i net. Wenn i so stich, wie a ganz's Wolf a'jammerpracht wird als wie a Kleg'n in der Kuchel, nachdem pocht mi a Zurn, a Zurn...! Er ergriff sein Strügel, hob es in die Höhe und schleuderte es auf den Tisch zurück, und zwar mit solcher Vehemenz, daß alles trachte und der Schani, der Piffolo, entsezt herbeeilte.

„Jesas Marand Josef!“ rief Schwaffer, „jesh'n is uns da Etichler narritsch würd'n. Tölephoniert's um d' Rettungsg'jellschaft!“

Etichler ließ sich nicht betrennen. „Der sollt' ma zwisch'n d' Fingern lomma, der Clemencoh zum lachen hätt' er nit, daßle garantier' i eahn. Wie er si aufblast — hab'r's dös g'hört? Na, meine Herren, i dersezt ja Mittalied von auer Friedensdelegation sein; meiner Söl und Gott, i könnt' mi net halten, wann i dös so mitanseh'n müßt, wie die Großschäderten betananda sitzen und i steh' da als wie a Schulbuu, der von Herrn Lehrer atanzelt wird. I wöcht' mi net schenier'n, i saget eahn mei Meinung, den Clemencoh — aber gründl'!“

„Und dem Willon, dem sagst nit?“ fragte Spannaagel, „i find', der is der ärgste.“

„Dös will i mana,“ erwiderte Etichler, „der scheinheilige Schwaffer der! Wie der'n Mund voll g'nomm'n hat a'ert — erinnert's Euch no? Jesh'n hat er auf amal all's vergesse, was er dazumal g'redt hat. Seine vierzehn Punkte hat er daham im Schußadel lieg'n lassen und 's Selbstbestimmungsrecht, das er uns verprochen hat, is eahn auf der Klaf in Verlar'gangen.“

Oberberger ließ sich jetzt benehmen. „So is dös net,“ sagte er, „an der französisch-englischen Grenze is 's eahn von der Kontrollkontrollmission konfiziert word'n, dös all's san Sachen, die i bei der Selbstbestimmungsrecht — Verhandlung'sriebe — Berechtigtkeit, dös all's san Sachen, die i bei der Pariser Friedenskonferenz net brauchen können, drum haben i kurzer Hand d' Einfuhr von die Artikel verboten als „unerwünschte Luxuswar“.“

„Was soll denn jesh'n nur werd'n?“ jammerte Spannaagel. „So kann dös do net bleib'n — so was gibt 's ja gar net! Selbst a Mäuberhauptmann, der an Menschen in der Finster überfallt, nimmt eahn net mehr, als er hat. Daß er saget: „Du müßt ma amang'gmal so viel geb'n, als D' hast, iont bist a Reich, —!“ dös fallet eahn net ein. Was da jesh'n g'scheg'n soll — i was 's net.“ „I was 's a net,“ sagte Spannaagel, „aber desweg'n fallt 's m'r net ein, daß i m'r'n Kopf zahlt.“

von andere Leut' zerbrich. I hab' 'n Krieg net ang'sangt und kann also a 'n Frieden net firrt machen. Zeinten m'r, meine Herren, schaut's, Des trinkt's ja nit! Sar ma lustig, es wird scho schief geh'n!“

„Der Naturall möcht' i hab'n,“ Nagte Spannaagel von neuem; „d' Welt sönn' rundumadum auf Dranien geh'n, Du wärfst allerweil no bet Hamur und Appetit.“

„Freit — was denn?“ jagte Schwaffer, „wird d' d' Trübsalblaten d' Schlamasli flaner? Da S'pur von auer Idee! Drum laß i m'r über solche Sachen sane grauen Paar wachen — anger die, was i eh scho hab', und d' Sorgen? Die tragt' n' ansach sel' Einreisebewilligung in met'n innern Menschen. — Proft, Spannaagel, sollst leben! Und ihr ander'n a!“

Die Gläser klangen aneinander. „Proft!“ sagte Oberberger, „das ma no amal bessere Zeiten desleß'n! I bin in der Besiehung wie der Schwaffer, i kann ma 'n Optimismus net a'g'wöhnen; und bei den Frieden jesh, halt i mi an das alte Sprüchzel: Es wird net so heil' gessen als wie hoch! D' Antant macht 's wie der Hauiser, der für d' War, für die er zwa Gut'n hab'n will, fünfe begehrt, weil er genau wach, daß d' Grund'schaft handelt. I man allerweil, d' Herren werd'n no mit sich reden lassen, und wann sie si bis jesh'n a no so sehr aus hohe Noß setzen. — Leopold, Thomas Berger.“



## Die elektrische Mihi.

„Is schon guat!“ sagte ein bidleibiger Ewieber zu Mihi, als sie ihm ein Zehnellerstück herausgab. Sie wies es mit würdevoller Geste zurück und zeigte auf den roten Zettel, der den Schaffnern die Annahme von Trinkgeldern untersagt. Der Freigeibige, nach Miene und Gehaben unzweifelhaft ein Angehöriger des hochangesehenen Wiener Patriziergeschlechtes der „Bimpi-Sumfenbacher“, wollte an den Ernst ihrer Weigerung nicht glauben, als sie ihm aber ohne weitere Gegenrede den Rücken kehrte, war er sichlich bestürzt. — „Siegst as, da hast as,“ brummte er, „so geht aner von dö alten Volksbräuch' nach'n andern tschali. Jetzt darf nur no 's Spirtsecherl aluma und d'r Mihibauer, nachher san m'r firti mit unsre Spezialitäten.“ „Wissen S,“ wandte er sich zu seiner Umgebung, die das hopatatschige Verhalten der Schaffnerin natürlich mißbilligte, „wann I auf der Delektrischen la Trinkgeld mehr nehmen, liegert nix dran... ma g'wöhnt si an all's... aber dö G'jahr is dö, daß dö andre Men'schheit von den „Batschillns“ — wie ma wissenschaftlich sagt — ang'stedt wird. Bei dö Kellner und Markör hab' i eh schon an Angst g'habt, weil I irzt do so viel kriag'n, daß der arme Kaffeesieder für a Schälerl Keanruß mit aner Sacharinlinsen schon a Krone zwanz'g begeh'rn muach, zun Glück ham I aber do an Einsag'n g'habt und nekman a Trinkgeld al Denken S' Ihna nur.“ schloß er seine Ausführungen, „dö Schand' vur'n Ausland, wann in Bean 's Trinkgeld ag'schafft wurd! Wo mir in den Punkt do allweil berühmt war'n! Soll all's hin sein, an's woll'n m'r unsern Kindern do hinterlassen: Nur nobel Skani, und wann 's Knödel an Guld'n kost!“ Unter allgemeinem Beifall erhob er sich. „Nix jüz unguat, Fräul'n!“ verabschiedete er sich von Mihi. — „A belei!“ rief ihm diese nach. „'s is ja bloß weg'n der Abwechslung: Früaher ham dö Jahrgäß' groß tan und irzt tuan mir's!“ Als sie auf die Plattform hinaustrat, stieg eben Herr Wokurka ein, der ein paar Tage unsichtbar gewesen. — „Na endli!“ begrüßte sie ihn freudig. „I hab' schon g'laubt, Sö san entführt wur'n und hoden wo in an Kloster.“ — „Hab' i was enteign't?“ fragte er entrüstet. „Net dö kleinste Million finden S' bei mir!“ — „Wirklich romantisch, diese Geschichte in der Bankgasse,“ äußerte sich der Professor. — „'s reinste Kinostud... nur der „Stuart Webbs“ fehlt!“ meinte Mihi. „Eigentli,“ fuhr sie fort, „is m'r um dö ungr'ischen Kätereregierer lab. Na ja, sö ham si „mü'sam“ dö hundertfuch'sg Millionen auf d' Seiten g'legt, daß I für ihnare alten Täg' was ham und ihnare Gattinnen si in dö Weaner Modellsöner a bissel a G'wand machen lassen kinnan, daß I net a so z'lumpt umagengan wie dö Burschoahweiber... und irzt is 's Massel p'futsch! Was soll'n I denn machen, wann über Nacht an andre Regierung kummt? Soll'n I auf Bump leb'n? An anständigen Menschen is do dö's z'wider, wann er da oder durt „hängt.“ — Schon während sie sprach, war ihr eine gewisse Unruhe an ihrem Hausgenossen Wokurka aufgefallen, der jetzt hastig seinen Rock zuknöpfte. — „Was ham S' denn?“ richtete sie leise die Frage an ihn. — Er warf einen schönen Seitenblick auf seinen Nebenmann und flüsterte: „Der da neben meiner steht, dö's is aner von der Finanz.“ — Sie lachte. „Und da ham S' an Angst um Ihner Uhr?“ sagte sie spöttisch. — „Na,“ verziekte er ängstlich, „aber um dö Ketten.“ Der Professor, dem er seine Befürchtung mitteilte, beruhigte ihn. — Da der „Finanzmann“ inzwischen verschwunden war, konnte man offen über die Sache reden. — „Wissen S, Herr Professor,“ sagte Wokurka, „'s is ja la Wunder, wann ma immer voller Aengsten is, weil's allerweil so schlechter wird, als 's eh schon war. Amol hat's g'hasen: „Gold gab ich für Eisen!“, irzt wer'n I uns aber papierln.“ — Als es der Autorität des Professors endlich gelungen war, seine Befürchtungen zu zerstreuen und sein von Sorge umdüstertes Gemüt wieder heiter zu stimmen, stiegen einige junge Leute in Marineuniform vom Wagen ab. Mihi sandte ihnen einen teilnahmevollen Blick nach und sagte: „Dö armen Dasherln, dö san am schlechtesten dran.“ — „Warum?“ fragte der Elegant. — „I so a Frag!“ entgegnete sie aufgebracht. „Mir ham do la Meer mehr.“ — „Über dö's macht do nix,“ sagte Wokurka. „Wann m'r a anstatt an Japan 's Säfen ham... dö Marine kinnan ma do brauchen... denn mir san do aller ganzer im Wasser!“ — „Da ham S' recht,“ rief Mihi. „Endstation!“



## Der gestrige Ausflugs Sonntag.

Massenanstürme auf den Bahnen. — Der gesperrte Laxenburger Schloßteich. — Gewitter. — Heimfahrt auf Puffern, Trittbrettern und Dächern.

Der erste herrliche Maiensonnitag hatte gestern eine wahre Massenwanderung aus Wien in die Umgebung zur Folge. Schon in den frühen Morgenstunden waren die Rassen der Franz-Josefs-, West- und Südbahn der Ausgangspunkt endloser Angestelltenreihen trotz der namhaften Teuerung der Fahrpreise, die seit einigen Tagen Platz gegriffen hat. Am gerechtesten wurde den Ansprüchen, die ein solcher Tag an den Verkehr stellt, noch die Südbahn. Zug auf Zug rollte aus der Halle, so daß man fast an Friedenszeiten erinnert wurde. Trotzdem blieb es schleierhaft, warum der diensthabende Beamte die Kartenausgabe zu dem um 8 Uhr 30 Minuten abgehenden Lokalzug kurzerhand einstellen ließ, obwohl im Zuge noch genug Plätze vorhanden waren und selbst nach dem Ansturm in Meidling noch immer Leute Platz gefunden hatten.

In Laxenburg, wohin viele ihren Weg genommen hatten, wartete der Freunde des Wassersportes eine erge Enttäuschung. Trotz des herrlichen Tages lagen Boote und Ruder zwecklos an den Ufern des Teiches und die Schiffskassa blieb geschlossen. Niemand scheint dort auf die Einnahmen aus dieser Quelle zu reflektieren, oder ist das auch ein Zeichen der neuen Zeit, daß man dem Volke nun auch noch die harmlosen Vergnügungen einstellt, die ihm die frühere Zeit gewährte? Mancher freut sich auf seine Erholung am Laxenburger Schloßteich, zahlt die jetzt schon unerhört teure Fahrt hinaus und draußen angelangt, sieht er sich um sein erhofftes Sonnenbad im schaukelnden Kahn betrogen. Es würde sich wirklich empfehlen, der Bevölkerung durch die Zeitungen bekanntzugeben, ob das Kahnfahren auf dem Schloßteich überhaupt eingestellt wird oder wenn nicht, wann es die Schloßverwaltung für angemessen erachtet, die Schifffahrt dort zu eröffnen.

Einen wahren Massenbesuch wiesen die Schutzhäuser auf dem Parapluiberg, auf dem Muringer, auf dem Eisernen Tor, auf der Soffenalse, und dem Troppberg auf und an den Toren des Lainzer Tiergartens stauten sich die Besucher. Es war ein prachtvoller warmer sonniger Tag, der den Flieder mit einem Schlag in den Gärten zum blühen brachte. Nach Mittag zogen vom Schneeberg her eine Reihe von Gewittern, deren eines sich in der Richtung Wiener-Neustadt, ein zweites über Baden und ein drittes über Diefing Richtung Wienerberg entlud. Sie waren jedoch nur von kurzer Dauer und wirkten nicht sonderlich störend ein.

Die Heurigenstuben in Grinzing, Sievering, Nußdorf und die Ratskeller von Perchtoldsdorf und Gumpoldskirchen, der Stiftskeller von Klosterneuburg waren gegen Abend voll besetzt und viele Tausende fanden keinen Platz mehr. Zu wahren Kämpfen kam es auf der Heimfahrt bei den Endstationen der Straßenbahnen, in den Eisenbahnstationen und auf den Wiener Lokalfrecken. Die auf dem Südbahnhof einlangenden Züge erinnerten an die Zeit des Umsturzes. Alle Dächer waren vollbesetzt und zwischen den Plattformdächern hingen Bergsteigerfüße mit "G'nagelten" herunter wie die Maiskolben von den Bodenstangen der steirischen Bauernhäuser. Die Züge der Dampftramway von Mödling nach Mauer, die oft in Abständen von einem halben Kilometer einander folgten, glichen fliegenden Bienenschwärmen. An den Fenstern, an den Stangen, wo es nur irgend einen Halt

gab, hingen die Fahrgäste dran, man mußte staunen, wie es möglich war, daß bei den scharfen Kurven nicht immer eine beträchtliche Anzahl heruntergeschleudert wurde. Kurz, es war ein Tag, der an die Verkehrsmittel die größten Anforderungen stellte. Trotzdem mußten Hunderte den Weg nach Wien zu Fuß zurücklegen.



12. IV. 1919

96

# Il Benfiero — der Wiener Denker.

Zeichnung von Robert Wojan.



„Jetzt möcht' i nur wissen, ist das eine  
 Speisearte oder ein sozialdemokratischer Wahl-  
 aufruf: Haferreis und Rüben, Rüben und  
 Haferreis . . . . .“



### Wozu brauchen wir den Donaukanal?

Was dich nicht brennt, das laße nicht! Diesen kategorischen Imperativ hätte ich wohl schlechterdings von den Desern meiner Frage zu erwarten. Wenn man aber, wie ich, über ein volles Menschenalter am Donaukanal wohnt, glaube ich mir das Recht zu dieser Fragestellung immerhin schon erfaßt zu haben.

Es war einmal, als noch der Donaukanal so ideal unreguliert zwischen grünen Geländen, die sich von Ruzsdorf bis zum Donaupfah hinzogen, dahinsfloß. Damals waren seine Ufer von Reitern und Spaziergängern belebt, die dem Prater zustrebten, schwere, dicke Pferde schleppten große Rähne stromaufwärts, drei Ruderfährtten stellten die Verbindung von einem zum andern Ufer her — ja, das war eine herrliche, sammeltanallose Zeit.

Als dann später durch zwei volle Jahre die Häuserzeilen der Donaustraße und Weißgärberlande von den donnernden Pilotenhammerschlägen bis in ihre Grundfesten erschüttert wurden, die lieblich duftende Nazienallee am linken Kanalufer dem zerstörenden Regulierungswerke zum Opfer fielen, die Ueberführten aufeinander aus Konkurrenzrücksichten für die Kanalbrücken ihren Verkehr einstellten und das Leben am Kanal zwischen schaurgeraden, steinernen Mauern beerdigt wurde, da war es, als ob alles, alles aus wäre. Die Gegend, die sonst so belebt war, verödete, der nun gestittet zwischen den Steinkais dahinsiechende Donaukanal trägt nur auf einer kurzen Strecke seines Laufes täglich zweimal Lokaldampfer der großen Donau zu, die prachtvollen, zu Promenaden so unendlich geeigneten Vorkais sind „bloß den dort Beschäftigten zugänglich“ und zahl und müchtern geworden und bieten ein willkommenes Versteck für lichtscheue Tagelöhne.

Der Motorbootklub und eine Automobilfirma haben überdies die breiten Kaiflächen noch durch ihre schmutzigen Bauten berunzigt und nur der Magazinsbau der Süddeutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft unterhalb der alten Franzensbrücke ist das einzige belebende Moment in dieser Steinwüste.

Und wie könnte dies mit einem Schläge ein anderes, reizvolleres Bild erhalten! Wenn die Vorkais durch schmude Geländer gegen den Strom zu abgegrenzt, mit Rasenflächen, Bosketts und Blumenbeeten bepflanzt, mit Bänken ausgestattet würden, wie dies auf dem in den Stadtpark fallenden Teil der Wien bereits durchgeführt ist, wenn die Uferpromenaden hell beleuchtet wären und auf dem Kanal ein reger Lokaldampferverkehr von der Sofienbrücke an bis etwa hinter die Brigittabrücke in kurzen Intervallen installiert und mit netten Landungshaltestellen an den frequentiertesten Punkten versehen wäre, wenn man den Kanal der freien Motorboot- und Luftschiffahrt freigäbe, so würde der Kanal als Anziehungspunkt für alle angrenzenden Bezirke gelten und die Stadtverwaltung wieder eine ganze Anzahl neuer, kapitalträchtiger Verdienstmöglichkeiten gewinnen.

Ich bin vollkommen überzeugt, daß die Wiener des ersten, zweiten, dritten, neunten und zwanzigsten Bezirkes es als eine Wohlthat begrüßen würden, am Abend am kühlen Wasser zu sitzen, am hellerleuchteten Strande zu promenieren, in einem etwa in der Bucht unterhalb der Radekybrücke zu errichtenden Stromgasthof ihr Glas Bier oder ihren Kaffee zu trinken oder eine Motor- oder Dampferfahrt zu billigen Preisen sich zu gönnen. Regatten, Ruderfahrten, Wasserfestlichkeiten könnten später abgehalten werden. Jetzt, durch die ihrer Beendigung zugehende Aspernbrücke, wäre eine glänzende Gelegenheit geboten, dem ganzen Stadt- und Kanalbild durch die Durchführung dieser Anregungen eine vollends neue, sich verzinsende Ausgestaltung zu verleihen und unsere schöne Hauptstadt hätte einen neuen schmückenden Reiz gewonnen.

Es läge nun ausschließlich an der Energie der Stadtverwaltung und der in Frage kommenden Bezirksvorstellungen, mit der Donauregulierungskommission ein diesbezügliches Abkommen zu treffen und so etwas Prächtiges und Lohndendes zu schaffen.

Alexander Max Wallas.



15. IV. 1919

**Wem gehört eigentlich der Stadtpark?**

Diese Frage stellen sich täglich Tausende, welche die Uhren nach harter Fron übrigbleibenden freien Stunden gerne in frischer Luft verbringen möchten. Wenn einer vielleicht glauben sollte, daß es ihm möglich sein werde, nach der Arbeit oder an einem Sonntagvormittag eine Weile in diesem öffentlichen Garten auszuruhen, so wird er in dem Augenblick, wo er das Vermessene unternimmt, von seinem Wahn geheilt. Es findet sich kein Platz, weder auf den Sesseln noch auf den Bänken. Ist der Stadtparkbesuch so stark, wird der naive Leser fragen. Durchaus nicht, es gibt aber fast keine Sitzgelegenheiten.

Der Stadtpark soll offenbar ein nur den oberen Zehntausend gewidmeter öffentlicher Erholungsort bleiben, welchen der Anblick gar zu vieler von der misera plebs erspart sein soll. Der Pächter des sogenannten Kurjalons, Herr Hübner — nebenbei ein Verwandter des Herrn Bierhammer: wer anders dürfte sich das auch erlauben! — hat wieder einen großen Teil des Parks durch Aufführung ausgedehnter Terrassen für das ordinäre Publikum unzugänglich gemacht. Gäste sieht er allerdings gerne, jedoch nur solche, die sich eine Tasse Tee um zwei Kronen leisten! Mehr Sitzgelegenheiten, besonders im oberen Parteeile, würden seinem Geschäfte schaden, weil dann viele auf das ebenso kostspielige wie fragwürdige Vergnügen einer derartigen „Tausche“ verzichten, wenn für Ruhebedürftige mehr gesorgt würde.



17. IV. 1919

99

**Wien-Nordost.****Vereinigung der Nord-, Ost- und Nordwestbahndirektion.**

Im heutigen Staatsgesetzblatte vom 17. d. wird eine Vollzugsanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen, betreffend die Auflösung der Nordbahndirektion, der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahndirektion, und die Errichtung einer neuen Staatsbahndirektion verlautbart.

Die Nordbahndirektion, die Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und die Nordwestbahndirektion werden aufgelöst.

An ihrer Stelle wird eine dem Staatsamte für Verkehrswesen unmittelbar untergeordnete neue Staatsbahndirektion mit dem Sitze in Wien errichtet, welche die Bezeichnung „Staatsbahndirektion Wien-Nordost“, zu führen hat.

Dieser Staatsbahndirektion werden als Amtsbezirk jene im deutschösterreichischen Staatsgebiete verbliebenen Streckenteile zugelesen, welche bisher unter der Leitung der aufgelösten Nordbahndirektion, Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und Nordwestbahndirektion verblieben.

Die Vollzugsanweisung tritt am 1. Juli 1919 in Kraft. Mit dem gleichen Tage haben die Nordbahndirektion, die Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und die Nordwestbahndirektion ihre Amtstätigkeit einzustellen, und hat die Staatsbahndirektion Wien-Nordost ihre Amtstätigkeit aufzunehmen.



## Wiener Brief

(Von unserm Korrespondenten.)

Die sozialistische Mehrheit — Auszug der Christlichsozialen aus dem Wiener Rathaus — Neue Männer — Altösterreichischer Geist — Die Abschnürung — Zunehmende Teuerung  
nk. Wien, anfangs Mai 1919.

Der ruhige Verlauf des 1. Mai, der zum erstenmal in Wien als offizieller Feiertag begangen wurde, und der am folgenden Sonntag durchgeführten Wahlen in den niederösterreichischen Landtag, in den Wiener Gemeinderat und in die Bezirksvertretungen bewies glücklicherweise, daß meine telegraphische Meldung, die blutigen Ereignisse am Gründonnerstag vor dem Parlament seien nur als eine traurige, aber vorübergehende Episode zu betrachten, vollkommen richtig war. Wien und Deutschösterreich ist, trotzdem es zwischen Budapest und München liegt, glücklicherweise kein Boden für Kommunisten und Bolschewiken. Allerdings haben die Wahlen, wie vorausgesehen war, fast in allen Vertretungskörpern — nur einige wenige Bezirksräte bilden noch eine Ausnahme — eine starke sozialistische Mehrheit zur Folge gehabt. Nichtsdestoweniger sprechen Kenner der Wahlpsychologie von — einer Niederlage der Sozialisten. Die Wahlbeteiligung war nämlich durchwegs auffallend schwach und die Auguren, die zwischen den Zahlen lesen können, erklären, daß eine ganze Reihe bürgerlicher Elemente, die im Februar bei den Wahlen in die Nationalversammlung noch sozialistisch stimmten, jetzt gar nicht zur Wahlurne gingen, weil — sie sich durch das bisherige Verhalten der Sozialisten enttäuscht, ja abgestoßen fühlen. Jedenfalls zeigt das Wahlergebnis, daß die Bürgerlichen sich in einem geradezu lethargischen Zustand befinden, keinen Mut zum Handeln aufbringen und sich immer mehr in eine sträfliche Resignation verrennen, aus welcher sie zu erwecken der richtige starke Mann vollständig fehlt.

Im niederösterreichischen Landtag werden künftig, neben 64 Sozialdemokraten, 45 Christlichsoziale, 8 Deutschnationale und 3 Tschechen sitzen. Auch im Wiener Gemeinderat haben die Sozialdemokraten den Christlichsozialen die Macht entzogen. 100 Sozialdemokraten stehen 50 Christlichsoziale, 8 Tschechen, 3 Deutsch- und 3 Jüdischnationale und ein bürgerlicher Demokrat (der auch in der Schweiz bekannte Dr. Schwarz-Hiller) gegenüber. Dieses Resultat ist doch für die bürgerliche Bevölkerung geradezu beschämend, aber durch ihre Indolenz in jeder Hinsicht ganz erklärlich.

Die nächste Folge der Gemeinderatswahlen ist der bevorstehende Exodus der Christlichsozialen aus den hohen Amtsstellen der Stadt. Dr. Weiskirchner wird in den nächsten Tagen schon die Räume Quegers verlassen und den kurulischen Stuhl einem Sozialdemokraten abtreten müssen. Wahrscheinlich wird der bisherige Vizebürgermeister, der einstige Redakteur der Arbeiterzeitung, Jakob Reumann, ehrenhalber zum Bürgermeister gewählt werden. Aber Reumann, der neben Dr. Viktor Adler als einer der ersten die Interessen der Wiener Arbeiter vertrat und schon an der Wiege ihrer Organisationen stand, wird seines Alters halber — er ist über 65 Jahre alt — gleich oder bald einem jüngeren Platz machen. Dieser jüngere dürfte der jetzige Chefdirektor der Arbeiterzeitung, Emmerling, sein, ein Selbstmademan,

von großer Tüchtigkeit, ein klarer, praktischer Kopf, mit Energie, Ruhe und sehr viel Verstand.

Im krassen Gegensatz zu diesen faktischen Erfolgen der Männer der Zukunft triumphiert auf einem noch weit wichtigeren Gebiet, als auf dem der Verwaltung einer Weltstadt und ihres Landes der altösterreichische Geist. Immer klarer wird es für jeden Realpolitiker, daß an den Anschluß Deutschösterreichs an die große deutsche Republik wenigstens vorläufig kaum zu denken ist. Und Wien scheint sich mit dem Verlangen der Entente nach Selbständigkeit Deutschösterreichs — abzufinden.

Noch gefährlicher freilich als die schwindende Hoffnung, mit Deutschland und durch Deutschland wenigstens dereinst sich eine schönere, kraftvolle Zukunft sichern zu können, sind die Abschnürungsbestrebungen der übrigen Teile Deutschösterreichs von seiner bisherigen Hauptstadt, von seinem politischen, finanziellen und auch kulturellen Zentrum. Vorarlberg möchte sich der Schweiz anschließen, Tirol will sich selbständig machen, in Steiermark möchte man die Beschlüsse der Nationalversammlung nur dann als bindend anerkennen, wenn der eigene Landtag sie gebilligt hat. Ein Kronland nach dem andern, Oberösterreich, Salzburg usw., schließt sich ab, läßt nichts heraus und niemanden hinein! Trotz der Aufhebung der Blockade und trotzdem die Entente Lebensmittel schickt, wird das Leben in Wien von Tag zu Tag in erschreckender Weise teurer. Außer den Allerreichsten und den Kriegsgewinnlern gibt es heute hier fast keinen Menschen mehr, der noch für etwas anderes, als die dringendsten Bedürfnisse, für Wohnung, Kost und Kleidung, Geld übrig hat. Die Preise für die Mittel zur Fristung der Existenz sind durchschnittlich um das sechs- bis zehnfache gestiegen. Die rationierten rohen Lebensmittel, die wöchentlich dem einzelnen gebühren — ob er sie tatsächlich auch bekommt, ist eine andere Sache —, kosten bereits über 40 Kronen und diese Ration ist nur gerade genug, das Verhungern zu verlangsamen!

Das bescheidenste Mittagmahl, bestehend aus Suppe, Fleisch, Gemüse und einer „Art“ Mehlspeise, kostet im kleinsten Vorstadtgasthaus kaum weniger als 15 bis 17 Kronen, in einem erstklassigen Restaurant aber 40 und mehr Kronen. Kein Wunder, daß niemand mehr mit der Gage oder dem Lohn auskommt und alle Fixangestellten um Teuerungszuschläge demonstrieren und — erzvedieren.

Wie lange werden wir diese Zustände noch ertragen können, wann, wie, wo und woher wird die Rettung — oder die Entladung kommen?



### Im Stambeisl.

Wann ma nur sch's wißt, was in Paris  
 g'fährd', sagte Spannagl. „Dös emt in Wißn-  
 Spagel sein, macht au ganz neevlos. Deut' halt's  
 so und moq'n wieder so, jede halbe Stund' hört  
 ma was anders. Anmal wird an derzählt, d' Antant'  
 wird uns weiß Gott wie gnädig behandeln...“

„Und dös glaubt D'?" unterbrach ihn  
 Etzler. „Ja, net Guter, i laß ma sa Himmel  
 Gimmel mehr vormachen von d' Antantier. Ma  
 was jög'n, wieviel als's g'schlag'n hat, mit denen  
 ipurer logenannnen Großmut.“

„S'glaub' ja eh selber net dran,“ sagte  
 Spannagl, „i sag nur, was ma a so red't. Anmal  
 hört ma, wie werd'n drüb'n mit Vandschuh an-  
 g'ast, und 's anderemal wieder, das' i uns attrak-  
 so taruisen, als wie d' Deutschen. Auf der an-  
 zeiten gibt's Ideaulisten und auf der anderen  
 Schwarzheier.“

„Und in der Witten solchere, die d' Welt net  
 durch a roseuone Grillen em'au'n, aber a net  
 durch a schwarze,“ lies sich Oberberger vernehmen;  
 „i sag: Dös ganze Steden und Waten hat san a  
 Sinn net, ma muß halt stewarten und d' Dinger  
 rechnen wie 'l' kommen. Wir han halt arme  
 Boazerb'n, die si net müschten dären. Trauri, aber  
 wahr.“

Schwaffer begann sich zu ärgern, was er durch  
 andauerndes Trommeln auf der Tischplatte hörbar

dem Ausdruck brachte. „Meine Herren,“ sagte er,  
 als Oberberger schwieg, „sinn't's Des dem wörrt  
 von mir anderrt reden als von dem Friedens-  
 konferenz?“

„Ma red't eh'n von dem, was an'n am meisten  
 interessiert,“ meinte Oberberger, „und dös is jög'n  
 der Frieden.“

„Ja — aber mi mach't's scho neevlos,“ sagte  
 Schwaffer: „s'Politiker'n is jög'n wieder amal in  
 da Mod', und ordenit a no dazu! In der Trost,  
 beim Etzler, beim Baarschneider — überall d'  
 nämliche Drog: „Was manen Herr von Schwaffer  
 vom Frieden — wie wird er ausfall'n?“ Dat  
 dös parischer Drog'n an Sinn, wann i bitten  
 der? Dab' i a Ahnung, was die dort in  
 Sankt Schermahn ausgesäen? Bin i mit d'  
 Antantier Briädel im G'spiel, weil alle  
 manna, i, der Schwaffer, weiß mehr als d'  
 ander'n? Im Kaffeehaus pakt an j'ert die  
 Messierin, dann der Zutäger und auf d' Vest der-  
 wücht mi der Der. Wahrscheinl' wä's eahn ganz  
 recht, wann er mi in an politischer Dischfus ber-  
 wädeln luntt beim Bahl'n, damit i net so aufpas-  
 wann der Schwarze wieder um dreißig Kreuzer  
 mehr lört, wie am Log vorher... Ma, meine  
 Herren, all's was recht is, aber lair's mit scho  
 aus domit; i will mir mehr jög'n und hör'n von  
 die Sachen. Wann der Frieden firrt sein wird,  
 werd' is eh derjahr'n. Dalt er quat aus, soll's  
 mi g'reit'n, wann net“ — er suchte die Achseln —

... sam ma a mir machen, wie unier guater  
 Freund Oberberger in so an'n Fall immer zu sag'n  
 pflegt.

Oberberger nidte: „Wo D' recht halt, hast  
 recht,“ sagte er, „machen kann ma nit. Aber net-  
 stierig bin i do, was aus dem ganzen Sach' no  
 ausmach't. Da stehn ma jög'n da in unierer  
 siebent, alten Beanaacht, Ender jwa Millionen  
 san ma, logar no hübtich was d'rüber — und 's  
 ganze Landel soll, wie i ma jög'n laß, auf d' lezt  
 jochs Millionen hob'n, vorang' jost, das all's quat  
 geht und net no a paar Länder „Kität Di Gott!“  
 jög'n und si hörscht empföh'n. Borsalberg jucht  
 scho d' längste Zeit „ehbare Annäherung an die gut-  
 situierte Republik — bei gegemeitiger Syn-  
 vatische spätere Ehe nicht ausgeschlossen!“ Etrot und  
 Salzburq hab'n a ignere Wuden und möschten si  
 irgendwo solidereif' aufschleien, sie wühen nur net, an  
 wem: und so wie d' Sachen leg'n und sich'n, möcht'  
 Döerferreich a am liebsten seine vierzehn Lög'  
 machen und geh'n. A g'passige Zeit dös und a  
 vertraste Weltturnung! Auf der an'n Seiten jost's  
 überall, das' 's Geif im Putamentichlag liegt,  
 in der Organikation; wücht man si a in an jeden  
 Bern d' Vutein Hammen und, wie ma sieht: Es  
 hilt, sie erreichen was damit. D' Länder aber  
 möschten am liebsten jed's sein eigenen Weg geh'n!  
 Anhalt das' d' dazuchschain, das dös bitter, was  
 vom alten Döerferreich no lört is, beinanderbleibt,  
 möschten 's dös a no zerreihen, damit Beana auf d'  
 legt ganz in der Valt hängt.“

„Dös tuat 's jög'n ich,“ flözte Spannagl,  
 „und ihr werd' 's jög'n, es lört a jörrdlich's  
 End', nehma mit uns Armithschler, mit uns  
 Beana.“

„Was demt net ger,“ sagte Schwaffer, „joch'n im  
 Lied jacht's, das der Beana net untergeit...“

„I hob a Lied kennt,“ bräunte Etzler, „in  
 dem sieh und jost behaupt' wird: Döerreich wird  
 ew' sich'n! — Ercht es, do hast es, — jög'n  
 is 's do auf Krauten gängen — und wot! Auf d'  
 Niederli gib' i jettidem nimme viel.“

Schwaffer schüttelte den Kopf. „Da kannst  
 reden, was D' willst, desweg'n mach' i ma do  
 sane Surgen net weg'n der Beanaacht. Wien  
 bleibt Wien — dabet viel' t.“

„Wien bleibt Wien,“ wiederholte Etzler, „dös  
 is a so a Volksängernachheit.“

„Ja — aber eint, an der was dran is,“ er-  
 widerte Oberberger; „meine Herren, i man' ganz  
 sicher, das' Beana Beana bleib'n kann, aber  
 d' Beana müssen a was dazutun. Bis jost hört ma  
 zwar dös und jert's, aber jög'n tut ma vorläuf-  
 no ut. Damit, das' si a paar d' sammlesen und das'  
 der Reih' nach a jeder jacht: „Es muß was  
 g'joch'n,“ damit is 's net tan, es muß a wücht  
 was g'joch'n. Is dös aber der Fall, dann man  
 i brauchen ma uns weg'n unierer Lieben, alten  
 Beanaacht kane grauen Paar wachsen lassen. —  
 Leopold, jacht'n!“



18.7.1919

## Die elektrische Misi.

Der fortdauernde Genuß von Cafereis und neuzeitlicher Literatur, die „Bilder“ der „geistig Tüchtigen“ im Künstlerhause und andre Kriegsgreuel haben unsre Seelen verhärtet gegen die Leiden des Nächsten; dennoch waren die Schaffnerin Misi und ihre Fahrgäste erschüttert von dem Anblick eines Mannes im besten Alter, den eine Pflegerin sorgsam wie ein Kind führte und stützte, als er mit unsicheren Schritten zur Plattform emporstieg. Der Kelteste unter den Sitzenden erhob sich natürlich sofort und machte ihm Platz. Misi betrachtete ihn voll Mitleid, wie er so da sah mit fieren Augen und wackelndem Kopf. — „Wahrscheinlich a Hudenmarochschuß?“ wandte sie sich zu seiner Begleiterin. Diese verneinte. — „Da fehlt's ihm!“ antwortete sie leise und zeigte auf die Stirn. Die Schaffnerin fuhr erschrocken zurück. — „Branden keine Angst z' hab'n,“ beruhigte sie die andre, „er is ganz harmlos. Ubrigens rennen jetzt so viele Herum, denen man gar nicht ankennt, daß sie den Verstand verlor'n hab'n...“ — „Natürlich,“ stimmte Misi zu, „weil I' so wenig g'habt ham, daß ma gar nix bemerkt. Was für an Art Irren hat er denn?“ fragte sie. — „Erhöhenwahn!“ entgegnete die Pflegerin. „Er hat sich eingebildet, er muß die Vollzugsanweisung zur Vermögensabgabe versch'n.“ — „A so an Ibee!“ rief Misi, „dös is do ja Mensch Instand.“ — „Na eben. Wie er sie zum drittmal gelesen hat, is er tobstüchtig geworden. Dann sind noch die „Merksblätter“ herausgekommen... die hab'n ihm den Rest gegeben,“ schloß die Pflegerin traurig. — „Ja, ja,“ seufzte Misi ergriffen, „aus dō Verurteilungen is no tauer g'scheit wurn.“

Auch das Auditorium der Plattform war dieser Meinung, nachdem sie den tragischen Fall erzählt hatte. Der Professor leidete sie in die Worte: „Die meisten unserer Vorschriften wären ausgezeichnete Beiträge für die „Käselecke“ eines Familienblattes.“ — „Mich erinnern sie immer an die alten Scherzbilder mit der Frage: „Wo ist die Kase?““ äußerte sich sein Nachbar. — „Für dō san I' a!“ erklärte Misi. „Ham m'r lan Zuder... wie I' dō kleib'n, dō m'r kriag'n, hassen... schwabeln uns was von der Valuta vnr, gotigkeit: Zuckerts eng dōs Kriagsgeschlader damit, spiecht ja si mit dō Eier und der Müll, gengan I' mit 'n Preis in d' Döb... na hör'n S', dō Kunst, dō trifft der „Karo“ a!“ — „Man sollte eben nicht nur mit Worten kämpfen, sondern auch mit Taten, wie zum Beispiel jetzt die Mannequins in Paris, die keine Strümpfe tragen, weil sie ihnen zu teuer geworden sind,“ meinte der Elegant im grasgrünen Ueberzieher. — Misi warf ihm einen zornigen Blick zu. „Dō können leicht tällig sein,“ grollte sie, „dō Duhwadamen, dō si in Tag dreimal anpampfen! Wann m'r ohne Strümpf' umgingerten, wo m'r alle Vierteljahr zehn Dela Rindfleisch kriag'n, dōs war a „beinlicher“ Anblick. Ubrigens wann i irzt was von Paris hör', da hab' i schon g'speist. A so a Frieden! Dō möchten uns ja rein in dō Würstchen hocken.“ — „Von Clemenceau, dem Tigerpreis, war nichts andres zu erwarten,“ ertönte eine Stimme. — „Der alte Tager von an Tiger!“ erbotte sie sich. — „Nö!“ warnte Wokurka, „net aufdrahn, sunst kriagn m'r la Schokoladl und lan Champus!“

„Wann ma hört, was dō all's valanga, kumt ma aus der Haut fahr'n,“ sagte sie voll Erbitterung. „Dös is dō anzige Fahrglegenheit, dō ma no der-schwinga kann, wo dō Tramway schon bald sovief kost' wie a Auto,“ bemerkte er bissig. Sie reagierte indes nicht darauf, sondern fuhr fort: „Freilich, wann ma an dōs denkt, was der Herr Professor neuli derzählt hat, daß dō Franzosen von dō „Gall“ier anammen, dann dars' an net wundern, daß so an bittern Schaden hem.“ — „Jummer wird's schlimmer...“ bellamierte der Grasgrüne. — „Aber dōs san do lauter Dappalien, meine Herr-schasten,“ nahm Wokurka wieder das Wort. „D' Hauptsach' is, daß m'r wieder a Wappen ham! Der Zustand war ja rein immer zum Anshalten... i hab dō letzte Zeit gar nimmer schlafen sinna, na ja, i bitt I'hna, dös is do ja Leb'n ohne Wappen!“ — „Was ham m'r denn für ans kriagt?“ ertundigte sich Misi. — „Der Adler is blie'd'n,“ erwiderte er, „nur an Kopf hat er valurn.“ — „Ni Jessas,“ jammerte sie, „da wer'n m'r guat ausschaun! Der schlöhre hat zwa g'habt und's is net ganga... und dō Freund' von dō Böhm: eahna dōs hat zwa Schwawerln und unser Adler nur an Kopf. Da wer'n I' irzt no arroganter wer'n. Wann's nach mir ganga war, hätt'n I' überhaupt was anders ausg'sucht in der Wappenmenagerie.“ — „Und wann I' mi g'fragt hätt'n,“ sagte Wokurka und krieg dabei aufs Trittbrett, da man sich der Endstation näherte, „hätt' i I'hna g' sagt: Von mir aus nehmen S' an Erdzeisel, aber das passendste Viech für uns war der „Eier“.“

Eusebio Arenn.



## Die Fahrpreiserhöhung der Eisenbahnen.

Von V. G. Vohhard.

Die mit 5. d. auf den deutschösterreichischen Eisenbahnen erfolgte Erhöhung der Personalfahrpreise wird mit dem allgemeinen Mehraufwand der Eisenbahnen, insbesondere aber mit der Steigerung der persönlichen Ausgaben (Zuwendungen an die Bediensteten) begründet. Man könnte daraus schließen, daß die Personenbeförderung bisher ein einträgliches Geschäft gewesen und hierin erst neuestens eine Veränderung infolge der allgemeinen Mehrkosten und der sozialpolitischen Personalmaßnahmen eingetreten sei. Diese Annahme ist jedoch nicht ganz zutreffend, da im Personenverkehr bereits seit langer Zeit die Ausgaben nicht durch die Einnahmen gedeckt wurden und sich nicht nur keine Ueberschüsse erübrigten, sondern sich von Jahr zu Jahr steigende Abgänge einstellten. Diese Abgänge wurden allerdings durch die Ueberschüsse aus der Güterbeförderung ausgeglichen. Dieser Ausgleich mußte jedoch selbstverständlich in einer Verminderung des Gesamterfolges, das heißt in vermindelter Verzinsung des Anlagekapitals, beziehungsweise in den dadurch fortgesetzt notwendig gewordenen Staatszuschüssen zum Ausdruck kommen.

Technische Verhältnisse bestanden auf den deutschen Eisenbahnen, bei denen jedoch der Ausgleich durch die Ueberschüsse aus der Güterbeförderung so reichlich war, daß noch immer eine hinlängliche Verzinsung erübrigte. Bei den sächsischen und den württembergischen Staatsbahnen ist dies bereits in den Jahren 1902 und 1904 durch wissenschaftliche Untersuchungen in unabweisbarer Weise nachgewiesen worden (vergl. „Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnerverwaltungen“ Nr. 92 und 93 vom Jahre 1902 und Nr. 38, 39 und 48 vom Jahre 1904). Bei den sächsischen Staatsbahnen betrug im Jahre 1901 der Betriebsabgang der Schnellzüge 2,6, jener der Personenzüge 10,3 Millionen Mark, insgesamt also 12,9 Millionen Mark. Bei den württembergischen Staatsbahnen wurde Anfangs des Jahrhunderts ein Fehlbetrag von 5,2 Millionen Mark festgestellt. Die leitenden Kreise der preussischen Eisenbahnerverwaltung haben nicht nur die Richtigkeit dieser Feststellungen anerkannt, sondern auch den Bestand gleich ungunstiger Ertragsverhältnisse bei den eigenen Bahnen als zweifellos angenommen. Nähere Untersuchungen jedoch deshalb unterlassen, weil es ihnen gegenüber dem fortgesetzten Drängen der Bevölkerung nach Verbilligung der Fahrpreise zwecklos erschien.

Bei den österreichischen Staatsbahnen hat der Verfasser im Jahre 1906 für den Zeitraum von 1897 bis 1904 einen durchschnittlichen Fehlbetrag von rund 11 Millionen Kronen jährlich festgestellt, der bis einschließlich 1907 auf zirka 28 Millionen Kronen gestiegen ist. Eine weitere Zunahme dieses Betriebsabganges in den anschließenden Jahren kann auf Grund der gepflogenen Untersuchungen mit Sicherheit angenommen werden. (Ueber den Betriebsabgang des Personenverkehrs der österreichischen Staatsbahnen vergleiche die Zeitschrift „Eisenbahn und Industrie“, Jahrgang 1906, Nr. 4.)

Dasormalige Eisenbahnministerium hat zu dieser Frage wahrscheinlich von denselben Voraussetzungen wie die preussische Staatsbahnerverwaltung ausgehend — soweit bekannt — nie Stellung genommen und deshalb blieben auch die angeführten Publikationen unberührt.

Aus alledem ergibt sich, daß Fahrpreiserhöhungen längst begründet waren, als doch nicht erfolgt und so lange hinausgeschoben worden sind, bis sich ihre Durchführung infolge der neuesten sprunghaft eingetretenen Steigerung der Betriebsauslagen als unvermeidlich erwies. Nebenfalls ist es bemerkenswert, daß die Tarifbildung bei den Eisenbahnen ohne vorzuzugige oder mindestens zeitweilige Ermittlung der Selbstkosten erfolgt, also eigentlich nicht nur der wissenschaftlichen, sondern auch der kaufmännischen Grundlagen entbehrt. Der Einwand, daß unbedingt verlässliche Grundlagen hierfür mangeln, hat nur scheinbar, jedoch kaum wirkliche Berechtigung. Nebenfalls beweist dieser Zustand — der übrigens noch in manchen Belangen besteht — die Notwendigkeit einer Studienämter, die sich mit der wissenschaftlichen Erforschung der Betriebsverhältnisse der Eisenbahnen zu befassen hätten. Im Zusammenhang mit der fortschreitenden Sozialisierung aller Großbetriebe dürfte die Verallgemeinerung der hier gegebenen Anregung immerhin zu weiterer Verfolgung geeignet sein. Je enger mit Recht die Grenzen der Ausübung des Menschenmaterials gezogen werden, je mehr Arbeiter und Angestellte wirtschaftlich gehoben werden sollen, desto notwendiger ist es, alle betrieblichen Einrichtungen wirtschaftlich auf diesen Zweck einzustellen und wissenschaftliche Grundlagen dafür zu gewinnen.

Zum eigentlichen Gegenstand zurückkehrend soll noch folgendes bemerkt werden: Alle Fahrpreiserhöhungen sind bisher erfahrungsgemäß zunächst in einer Verminderung der Anzahl der Reisenden, insbesondere aber in Abwanderung von den höheren in niedrigere Wagenklassen zum Ausdruck gekommen. Die erstere Erscheinung ist eine vorübergehende, die letztere eine bleibende. Durch beide Erscheinungen wird die Wirkung der Fahrpreiserhöhung beeinträchtigt. Zur Kennzeichnung der hinsichtlich der einzelnen Wagenklassen bestehenden Verhältnisse mögen folgende aus dem Jahre 1906 stammende Ermittlungen des Verfassers dienen:

a) Schnellzugverkehr. 1. Klasse: Einnahmen 3,7 Millionen, Kosten 4,2 Millionen  
Abgang 0,5 Millionen Kronen = 1,33 Sellaer

auf 1 Personenkilometer. 2. Klasse: Einnahmen 3,8 Millionen, Kosten 10 Millionen, Abgang 1,2 Millionen Kronen = 0,79 Sellaer auf 1 Personenkilometer. 3. Klasse: Einnahmen 10 Millionen, Kosten 11 Millionen, Abgang 1 Million Kronen = 0,42 Sellaer auf 1 Personenkilometer.

b) Personenzugverkehr. 1. Klasse: Einnahmen 0,5 Millionen, Kosten 0,9 Millionen, Abgang 0,4 Millionen Kronen = 1,16 Sellaer auf 1 Personenkilometer. 2. Klasse: Einnahmen 5,2 Millionen, Kosten 8,3 Millionen, Abgang 3,1 Millionen Kronen = 2,66 Sellaer auf 1 Personenkilometer. 3. Klasse: Einnahmen 4,7 Millionen, Kosten 7,5 Millionen, Abgang 2,8 Millionen Kronen = 1,33 Sellaer auf 1 Personenkilometer.

Diesen Angaben ist kaum etwas hinzuzufügen. Die Entbehrlichkeit der ersten Wagenklasse erscheint dadurch bemittelt, die Beschränkung auf die Führung von nur zwei Wagenklassen als naheliegendste und natürlichste Maßnahme. Ob man nicht darüber hinausgehen und die Befriedigung von Luxusbedürfnissen überhaupt besonderen Gesellschaften überlassen sollte, mag hier nur als immerhin bestehende Möglichkeit erwähnt werden. Nebenfalls aber sollten die derzeit und wahrscheinlich noch für lange Zeit zu gewärtigenden hohen Instandhaltung- und Beschaffungskosten dazu nötigen, deren weitestgehende Einschränkung ins Auge zu fassen.



Wiener = Stimmen  
21. IV. 1919

104

## Das neueste Glend.

Zeichnung von Fritz Schönplug.



„Das amerikaniſche Schweinefleisch koſt' t mi a Heibengeld! Zehn Dekagramm zu 3 Kr. machen einen Durſt auf zwa Liter Wein, das gibt zuſammen 19 Kr., alſo koſtet das Kilogramm faſt 200 Kr.! Und das heißen ſ' nachher an Wilson-Frieden!“



## Der Wassertopf.

Was wird aus Wien?

Noch liegen dicke Schleiern in St. Germain über dem künftigen Schicksal Deutschösterreichs; man läßt Doktor Kemmer mit seinem Anhang dunsten, bis er so weit präpariert ist, um das folgenschwere Dokument in Empfang zu nehmen. Was wir bisher über die Bedingungen, die uns auferlegt werden sollen, in der Presse zu lesen bekamen, muß deshalb noch nicht alles wahr sein, immerhin werden wir gut tun, wenn wir auf das schlimmste gefaßt sind. Optimist zu sein, ist heutzutage in deutschen Ländern ein schlechtes Geschäft. Wir sind und bleiben ja noch für lange Zeit auf die Gnade des Verbandes angewiesen, wenn wir nicht eifrig vorreden wollen — man gibt uns ohnehin nicht um eine Unze mehr, als wir unbedingt brauchen, um notdürftig am Leben zu bleiben — man will uns keine andere Wahl lassen, als alles zu unterschreiben, was uns die „Sieger“ diktieren. Das heißt auf deutsch: Deutschböhmen, Sudetenland, Südtirol futsch! kato und mit dem Anschlag ist's Essig, wie man an der Spree sagt. Arme Leute lachen mit Wasser, wir werden gut tun, uns möglichst rasch mit den Verhältnissen abzufinden, die zu ändern derzeit nicht in unserer Macht liegt. Wenn wir auch „Sentimentalität verlernt“ haben, weh tut es unfagbar, wenn man uns ein Glied nach dem anderen aus dem Körper reißt; und dieser

Schmerz muß alle, die deutsches Blut in ihren Adern haben, zu einem Granitblock zusammenschweißen, an dem der Uebermut unserer Gegner zerklüftet, wenn der Tag der Vergeltung anbricht.

Wehlagen über Unabänderliches nützt nichts, wir müssen schleunigst an die Arbeit gehen und unser bescheidenes Haus so einrichten, daß wir in dem furchtbaren Chaos nicht ganz untergehen. Deutschösterreich wird ein Torso sein, der nicht leben und nicht sterben kann, wir werden ein Volk von etwa sechs Millionen sein, wovon mehr als ein Drittel auf die Stadt Wien entfällt. Und das ist eben das ungesunde an neuen Staatskörpern. Wenn wir auch ein Agrarstaat sind, dieser Wassertopf von einer Großstadt kann beim besten Willen auf den schwachen Knochen der kleinen Länder nicht balanzieren. Wir sind aber rein auf uns selbst angewiesen und müssen mit dem auskommen, was wir selbst erzeugen, es ist fast aussichtslos, daß wir auf dem Weltmarkt in Konkurrenz treten und uns auf ehrliche Weise all das eintauschen können, was wir zum Leben brauchen. Unsere nächste Sorge muß wohl sein, daß wir die Produktion unserer Landwirtschaft so weit heben, daß wir uns wenigstens satt essen können. Wir haben es im Kriege hundertmal erlebt, daß Leistungen vollbracht wurden, die man früher für unmöglich gehalten hätte, warum soll es nicht gehen, wenn der eiserne Muth da ist. Wir müssen uns nur zuerst auf den Gedanken festlegen, daß sich alles auf der Welt ins Gegenteil verkehrt hat, daß wir heute nicht mehr das reiche Wien sind, das wie ein Magnet alles angezogen hat, während der Bauer am Lande fast ausnahmslos zu Wohlstand gekommen ist. Wenn sich Wien mit seiner immerhin reichen Industrie behaupten will, dann muß es seinen falschen Stolz ablegen und mit allen Mitteln darauf hinarbeiten, daß Stadt und Land zu einem erträglichen Einvernehmen gelangen.

Heute liegen die Verhältnisse mehr als im argen. Die Zentralregierung in Wien ist gänzlich einflußlos, kein Land, keine Gemeinde kümmert sich um Gesetze oder Vollzugsanweisungen, wir sind heute glücklich so weit, daß für uns die Welt bei Amstetten und Würzzuschlag mit Brettern vernagelt ist. Der Wiener, früher überall gerne gesehen, wird heute gehaßt, verfolgt und ausgewiesen und hat kein Mittel zur Abwehr in der Hand. Wenn wir aber ehrlich sind, müssen wir sagen, daß das flache Land ganz recht hat, wenn es sich das, was sich heute Wiener nennt, vom Leibe hält, die Wiener von heute schauen ganz anders aus als vor fünf Jahren, ganz falsch urteilt der Bauer nicht, wenn er in jedem Wiener einen Sozi oder einen Juden sieht; daß er sich von solchen nicht bolschewistische Heilslehren in sein Heimatsdorf einschmuggeln läßt, ist sein altes Recht.

Unsere regierenden Sozialdemokraten haben, seit sie am Ruder sind, schon viel Wasser in ihren Wein geschüttet, sie werden auch in dieser Frage Haare lassen müssen. Der Siegesjubel verhallt langsam, man scheint zum Bewußtsein zu gelangen, daß mit den Wahlen vom 18. Februar der Höhepunkt überschritten ist. Man muß sich einmal klar werden, daß es die bürgerlichen Parteien jeden Tag in der Hand haben, die Regierung zu übernehmen, daß die Sozialdemokraten einzig und allein im Lande Niederösterreich über die Mehrheit verfügen, daß sie außer in Wien, Linz und einigen Industriestädten nirgends in den Gemeinden das Weisheitsrad in der Hand haben; das ganze übrige Land hat christlichsoziale oder völkische Fortbewegungsparteien gewählt. In Kürze wird sich die Lage so weit geklärt haben, daß sich in Deutschösterreich zwei ziemlich gleich starke Parteien gegenüberstellen, die jüdischsozialistische und die arisch-antijeminitische, die erstere in den Städten und Industriezentren, letztere in den Provinzstädten und auf dem flachen Lande. Der Bauer ist nun aber nicht republikanisch gesinnt — es ist doch nicht Hochverrat, diese Tatsache anzuspüren? — und wenn man ihm durch einen Federstrich den Religionsunterricht in der Schule nimmt und ihm die Religion antastet, da versteht er keinen Spaß! Wer das tut, ist in seinen Augen ein Jud, gar dann, wenn er sieht, daß es Herrn Bledel nicht einfällt den gleichen Mut vor der Synagoge aufzubringen.

Es stehen sich zwei Weltanschauungen gegenüber, die scheinbar unüberbrückbar sind. Wenn wir leben wollen, müssen wir einander entgegenkommen. Mit Terror läßt sich nicht regieren, Druck erzeugt Gegendruck und die ewige Drohung mit dem „erherten Tritt der Arbeiterbataillone“, die auch nicht mehr recht zieht, kann der Bauer jederzeit wirksam mit der Absperrung der Lebensmittel beantworten. Es ist immerhin möglich, daß die Sozialdemokratie in einem solchen Kampf, wenn er einmal ernstlich entbrennt, zweiter Sieger werden könnte! Siehe München und Judapest.

In diesen Tagen hat die Sozialdemokratie die Herrschaft im Rathause angetreten und wenn sie es auch vorgezogen hat, auf die vier goßlichen Bürgermeisterstühle keinen Juden zu setzen, mit einem „konfessionslosen“ Vizebürgermeister wird Wien doch beglückt. Wir werden bald erfahren, ob die milde oder die scharfe Tonart angeschlagen wird. Bei der ungeheuren Schuldenlast und der Fülle von brennenden Fragen wäre ein tüchtiger Abbau der unerfüllbaren

sozialistischen Theorien der einzige Weg zu ersprießlicher Arbeit. Tritt dann in Erscheinung, daß die Herren in der Praxis gar nicht die Bauwäus sind, als die sie sich in Wählerversammlungen zu gerieren pflegen, dann werden wir ja ziemlich erträglich mit ihnen auskommen. Die Sozialdemokratie verflügt in Regierung, Landtag und Gemeinderat über keinen genialen Feuerkopf, der das Zeug hätte, wie etwa Zweger, die Massen hinzureißen, es wird also nichts übrig bleiben, als fortzuwurschteln, wie es schon der selbige Laaffe gemacht hat. Sollte aber wider Erwarten doch „starker Mann“ gespielt werden, dann darf man sich nicht wundern, wenn der Ruf „Los von Wien“ zum Feldgeschrei wird und wenn das arme Deutschösterreich in zehn selbständige Länder zerfällt. Die Landbevölkerung wird sich nie und nimmer von roten Wiener Juden regieren lassen. Alle Schuld fällt auf Wien, wenn die Abbrödelung, die sich in Vorarlberg, Tirol und Salzburg bemerkbar macht, weitere Kreise zieht. Eine isolierte „Republik Wien“ ist aber zum Untergang verurteilt.

Wir letzten echten Wiener, die ohnehin im Aussterben sind, werden da nicht mehr mitspielen, wir werden in Gottesnamen den Ruckack auf den Buckel nehmen und uns mit einem wehmütigen Blick auf den alten Steffel eine neue Heimat suchen. In Wien kann dann ja der Traum des Bionstataes verwirklicht werden, wo steht denn geschrieben, daß er ausgerechnet in Palästina errichtet werden muß?

Germann Riß.



25./V. 1919

## Wiens andere Seite.

Wiens rechtlichaffene Seite ist der erbitterte, herabgeworfene Kampf um das letzte Stückchen Brot, um den halbwegs reinen Semdfragen. Wer vom Ertrag seiner redlichen Arbeit lebt, wer für sich und die Seinen keine andere Ressource hat als das kümmerliche — trotz Steuerzuschlägen und Anschaffungsbeiträgen verflucht kümmerliche — regelmäßige Einkommen am Monatslohn, der weiß, wie viel qualvolle Sorge es kostet, um halbwegs die allernötigsten Ausgaben bestreiten zu können, der weiß, wieviel Entbehrungen an primitivsten Behagen zur Selbstverständlichkeit geworden sind. Und wenn sich der rechtlichaffene Erwerbende einmal im Café dazu hinsetzen läßt, vom Markör eine Zigarre um drei Kronen zu kaufen, dann ist es ein Genuß, fragwürdig geworden und vergiftet von Gewissensbissen. Die Lebensmittelhilfe der Entente, Fürsorgeaktionen für die verhungerten Kinder Wiens wollen rettend eingreifen, wollen lindern. In die Dankbarkeit, mit der das Hilfswerk begrüßt wird, mischt sich Resignation, menat sich die bittere Erkenntnis, daß nicht viel zu helfen ist, daß die Dinge ihren trostlosen Lauf weitergehen müssen bis zu ihrem bitteren Ende.

Wiens andere Seite jedoch kennt keine Resignation, ist nicht von Sorgen geplagt, wird nicht von Gewissensbissen verfolgt. Wiens andere Seite ist das frisch zureisende Schieberalltag, das aller Not hohnlacht, das allen Gesetzen, Verordnungen und Vollzugsanweisungen ein Schnibbchen schlägt und aniettschberanügt im Champagner plätschert.

Eine Reihe von Nachtlokalen ist in diesem Winter entstanden unter dem vertraulich zwinkernden Titel „Kabarett“ und — selbstverständlich — unter offizieller Wahrung der offiziellen Sperrstunde. Um elf Uhr machte man Schluß; das Publikum, das der fragwürdigen Kabarettkünste wegen gekommen war, ging, um Chansons-Ergebnisse bereichert, nach Hause. Aber dieses Publikum bildete und bildet nur einen geringen Teil jener sonderbaren Schwärmer, die sich um die Offenbarungen der Kabarettmuse versammeln. Den Wissenden sind die ausgiebig defolletierte Djeuse und der tremolierende Tenor vollkommen schnuppe; in aller Seelenruhe wird der Rostbrotzen verzehrt, indes sich das Gstaasel — pardon, das Chanson — schmeckender Gleichgültigkeit erfreut. Denn das Schieberamusement geht erst nachher los, erst nach der Sperrstunde.

Da wird das Lokal sorgfältig gegen unberufene Blicke abgedichtet; der Eingang von der Straße aus liegt in ruhevollem Dunkel, und nun kann Wien bei Nacht seine Kurzweil finden bei Wein, Weib und Gesang bis zum grauen Morgen. Das dauert, wenn die Gesellschaft animiert ist — und daß sie animiert bleibt, dafür wird seitens der gefälligen Unternehmer bestens gesorgt —, bis sechs Uhr früh, bis sieben Uhr. Ab und zu geschieht es wohl, daß ein solches Nest „ausgehoben“ wird: der Besitzer bekommt dann eine Geldstrafe zudiktirt, die in die Rechnung von Kronen geht, aber das macht nichts. Solche Zwischenfälle sind in der Kalkulation vorhergesehen; am nächsten Tag erhöht sich der Preis des Setts ganz einfach um zehn Kronen.

Es ist alles da, was zu einem richtigen Nachtbetrieb gehört. In der Bar bekommt man Champagner und Schnäpfe; belegte Brötchen, Bäckereien und Konfitüren sind in reichster Auswahl vorhanden; der Klavierspieler trommelt mit tiefer Empfindung den „Abschied von Sorrent“, und die Mädis — nun ja, die Mädis vom Chantant, sie nehmen die Liebe nicht so tragisch.

Unsummen werden allnächtlich umgesetzt.

Eine Flasche Sekt kostet rund 100 Kronen, ein Rostbrotzen ist unter 80 Kronen nicht zu haben, zwei Eier im Glas, gewiß ein bescheidener Imbiß, bewegen sich im Preis zwischen 20 und 25 Kronen. Das ist nur eine ganz kleine Probe von den Preisen, die im nächtlichen Wien mit der größten Selbstverständlichkeit gefordert und mit der selbstverständlichsten Bereitwilligkeit gezahlt werden. Und warum denn nicht?

Das Geld wird ja so leicht verdient, ein Tausender spielt da keine Rolle. Ereignete es sich doch kürzlich, daß der Klavierspieler einer solchen Bar für einen bestellten Baker einen Tausendkronenschein hingeworfen bekam. Und die Mädchen, die den zechenden Kavaliereu Gesellschaft leisten, werden für ihre Liebesswürdigkeit ähnlich entlohnt. Charakteristisch ist, daß im Dirnenjargon jezt der Tausendkronenschein als „Fehen“ bezeichnet wird. Fehen! Hier braucht es keinen weiteren Kommentar, um den Wert unserer Währung, nicht bloß in der Vergnügungsindustrie, anschaulich zu machen.

In Seide und Battist sitzen die Mädchen umher, das Geschäft trägt es ja. Alle verdienen sie, sie alle, die bemüht sind, den Schiebern das Geld abzuknöpfen, der Klavierspieler, dessen reguläres Einkommen ohne die großen Coups auf mindestens dreitausend Kronen im Monat zu veranschlagen ist; die Kellner, die den Sekt heranschleppen und die galanten Beziehungen in Schwung setzen, die Blumenmädchen und last not least — die Toilettefrauen. Armer Mittelstand, du hast ja keine Wohnung, wie ungeschickt du dich zum Leben anstellst! l. p.



## Das erschlossene Schönbrunn.

Von Rudolf Holzer.

Seitdem der Garten Eden für die Menschheit Verlorenes, Verschlossenes barg, ist jede Gartenmauer mit dem Zauber des Geheimnisses, Sehnsuchtsvollem umfloßen. Eine Gartenmauer etwas Mächtigeres? Im Gegenteil. Sie ist so lodend, vielversprechend wie das Reich des Wahnes. Wer hätte deshalb nicht mit neugierigen Blicken oft und oft über die weitausgedehnten Mauern gespäht, die den sogenannten Tirolergarten, die Fasanerie vom zugänglichen Schönbrunner Park trennen; wer hätte nicht vor der in Hading, in Ober-St. Veit, Hütteldorf, Laab, Mauer und Lainz auftauchenden Tiergartenmauer gestanden? Neugierig hineingeblickt? Draußen im Westen und Südwesten ruhte für viele, viele Wiener also ein Geheimnis; hart vor unserer Stadt blieb ein Gebiet unserer Blicken entzogen, unseren Schritten unerreichbar: ein nie gewonnenes Paradies. Generationen von Wienern wuchsen heran, standen davor, starben mit dem Blick in dieses mauerungsgürtete, geheimnisvolle Stück Wienerwald. Die Tiergartenmauer — es ist keine feulictonistische Arabeske — gehörte einst zu den nicht geringen Stimmungsmomenten, Hoheitsimpressionen kai-

serlicher Herrlichkeit und Macht. Sie steht oder stand in irgendeiner Gefühls- und Geistesverwandtschaft mit der Burgmusik, der goldgeräberten Hofstutze; sie gehörte irgendwie in das Empfindungsleben des echten Altösterreicher.

Das allen Wienern, ja allen Zugehörigen der unselig verbliebenen Monarchie ein stolzes, schwarzgelbes Symbol bedeutende Schönbrunn birgt in seinem Bereiche weite, bisher unerschlossene und unbekannt Gebiete, die der Bevölkerung zugänglich gemacht werden sollen. Verschieden von einander, unterscheiden sich diese Gartenteile in ihren Stimmungen auch von jenen des von uns allen bekannten Parkes. Vier Komplexe der Lage nach, fünf der landschaftlichen, gärtnerischen Art nach, sind noch innerhalb der Mauer behüteten Schönbrunner Reiches eingeschlossen, die nur wenige während seines etwa 150jährigen Bestandes betreten haben. Etliche von den abgeschlossenen Teilen sind nur durch schwache Holzgitter oder lebende Feune von der allgemein zugänglichen Umgebung getrennt. Beispielsweise jene Fläche, die begrenzt wird von der breiten Zufahrtsstraße zum Schlosse von Weidling her, der Allee längs der Umfassungsmauer und der diagonal laufenden in der Richtung zum großen Parterre. Durch niedriges Laubholz und Buschwerk sind schmale Wege geschnitten, zumeist in geometrischer Ordnung, die die Fläche größer erscheinen lassen, als sie wirklich ist. Den beträchtlichsten Teil nimmt eine tiefgelegte, umfangreiche Wiese ein, die ihr symmetrisch angelegtes Ebenbild auf der Hiesinger Seite hat. Maria Theresias eigentlicher Hausgarten, der Spielgarten ihrer Kinder. „Am Kaiserstandbild“ heißt heute das Gebiet, weil in seiner Mitte ein Parisstandbild von Wilhelm Beyer steht, wofür der jugendliche Josef 2. dem Hofstatuarus die ungewöhnlich wohlgetroffenen Züge lieb. Die weibliche Gestalt, die dem Paris zur Seite steht und ihn huldigend anblickt, soll des römischen Königs erste Gemahlin, Prinzessin Isabella von Parma, gewesen sein. Die ungewollte Huldigung fand nicht den Beifall Josefs. Das Werk Beyers — eine der besten, stilvollsten der Schönbrunner Gartenplastiken — gelangte deshalb in dieser der Allgemeinheit verschlossenen Stille zur Aufstellung. Nahe davon erhebt sich ein anderes Denkmal vergangener Zeit, entschwundenen Geschmades: Maria Theresias dritte Tochter, Maria Karolina, die nachmalige Königin von Neapel, widmete es im Jahre 1802 „in kindlicher Liebe“ ihrer Mutter. Auf einem grauen Granitsockel ruht eine im edelsten Empirestil geformte Bronzefigur, heute herrlich schwarz gedunkelt, sie zeigt mehr die strengen, harmonischen Linien der klassischen Renaissance als etwa die des damals langsam anbrechenden französisch-französischen Niedermeier. Auf der Vorderseite ist in den Sockel ein Flachrelief eingelassen, welches in Aneinanderreihung von sechs Profil-

lösigen Maria Theresia in sechs Lebensaltern zeigt; von der Kindheit bis zum Lebensabend. Dem Geschmade der Zeit entsprechend, natürlich in antikisierender Kleidung und Haartracht. Durch dichtverwachsene Laubgänge, auf Wegen, die fast unkenntlich werden, so stark sind sie bereits mit Gras bewachsen, gelangt man auf eine kleine Blöße, wo einige altersmorsche, recht einfache Turngeräte aus der Erde ragen. Nicht weit davon, knapp vor der erwähnten schiffelförmigen Wiese, stößt man auf eine regelrecht angelegte Schanze, mit Ravelins und Graben ausgestattet. Erzherzog Franz Josef hatte sie als Knabe unter Anleitung eines Artilleristen angelegt. Die eingebettete Wiese aber, die im Frühling tiefblauen, in ganzen Feldern blühenden Weilchen einen von Menschenhänden behüteten Frieden sichert, war Franz Josefs Kinderpielplatz. Freifrau von Sturmfeber, die Ma des Erzherzogs, berichtet darüber in ihrem übrigens entzückenden Tagebuch liebevoll und genau.

Sonne, Luft, Wasser und regelrecht beschnittene Baumgruppen besorgen da die Stimmung; man ist nicht ganz sicher, ob den Weilchen und Leberblümchen erlaubt wurde, den Ton des wohlgeschnittenen Rasens durch ihre Kühne Lebensregung, den Kopf aus der Erde zu stecken, zu unterbrechen.

Hinter der Menagerie liegt ein dichter, wildverwachsener Wald, der Tirolergarten. Bald in unberührtestem Naturzustand. Wo ein Baum fiel, mußte er liegen bleiben — war die Anordnung, solange Kaiserin Elisabeth oft hierher kam, und es war ihr Lieblingsaufenthalt in den Jahren, da sie noch in Schönbrunn wohnte. Die Landschaft ist jungfräulicher, verschönt gebliebener Wienerwald. Die nämliche Vegetation, Bodenbeschaffenheit wie etwa im Laaber Wald, Rodauner Gebiet. Kreuz und quer ziehen Wege durch den Forst. Die alten Bäume sind hochhinan mit Efeu umspinnen; auch der Boden ist weithin mit einem Efeuteppich bedeckt. Mitten im Walde steht ein Tiroler Haus; traulich grüßt sein vorgelegter Giebel, die umlaufende Veranda den einsamen Wanderer. Die verstorbene Kaiserin ließ sich darin einige Zimmer einrichten. Hier, im höchstgelegenen Parkgebiet, hatten auch die kaiserlichen Kinder ihren Spielplatz. Drei Alm- und Holznechtshütten in getreuer Nachbildung der Wirklichkeit zeugen aus vergangener Zeit. Erinnerung an das Salzammergut- oder Radmerreviere. Von der Höhe erschließt sich ein stimmungsvoller Blick auf Ober-St. Veit und die Hügellisten. Jenseits der breiten Allee, die von der Gloriette nach Westen verläuft, dehnt sich ein Parkgebiet aus, das wieder völlig anderen Charakters und Wesens ist; die Fasanerie. Die Aulandschaft an der Donau ist von ähnlich verträumter weicher, sanftmelancholischer Tönung; der silberne Flaum eines Josef Turner ist darüber ausgebreitet. Ulmen, Weiden und Pop-

pen geben diesen letzten Gehölz seinen Charakter; ein einsamer, schiff- und röhrichtbedeckter Weiher, in dessen dunklem Auge sich Baumwipfel spiegeln und aus dessen Grunde geborstene alte Baumrinden ragen, verleihen der Landschaft einen tiefen Ernst. Ein Ort der Nachdenklichkeit. Aus der einsigen, mit niedrigem Gehölz bepflanzten Fasanerie ist ein arwaldartiger Naturpark geworden; von seiner einzigen Bestimmung zeugen heute nur mehr die getabulierten Durchschläge, die Reuten. Etliche noch zerstückelt und abriggebliebene flügelarme Fasane und alte Feldhahnen bilden den ganzen Rest einstigen Wildstandes.







27./V. 1919

### Der Kaisergarten.

Ein lang verschlossenes Paradies ist gestern den Wienern eröffnet worden. Der Garten des Burafriedens, der seit hundert Jahren ein Reservat der Krone in des Wortes eigentlichstem Sinne gewesen, hat beim Frühkonzert der Amfeln seine mächtigen Gittertüre aufgetan. Das eine nächst dem Standbild Goethes, das andere nächst der Abrechtsraupe. Ueber den feinen weichen Kries, noch schein wie bei jeder neuen Bekanntheit, näherten sich die ersten Neugierigen den blühenden Bosketten des Maiengartens. Es hat lange gedauert von der ersten Ankündigung der Freiebung bis zum freien Weg in den sogenannten Kaisergarten. Nun steht er in vollem Flor, man komme, schaue und staune!

Denn dieser Garten, in den durch übermannshohe Verschläge aus dicken Brettern auch jeder Einblick von der Ringstraße her verwehrt war, ist ein Garten eigener Art. Jeder Baum, jeder Strauch ist von wo anders her. Hochgebirge und Ebene, Ostasien und Japan, Amerika vereinen hier die dendrologischen Seltenheiten, wie sie sich nur die allerreichsten Besitzer eines Pleasure ground leisten konnten. Und das nicht von gestern auf heute. Dieser Garten ist kein Parvenü. Alterworbener, von Kaiser Franz her stammender Besitz bis zu den Karitäten, die unter Kaiser Franz Josef von Expeditionen herbeigeschafft wurden, sind in dieser botanischen Schatzkammer versammelt.

Bei den ersten Spatenstichen, die sein Jugendgespieler Antoine führte, stand teilnehmend Kaiser Franz. Kaiserin Elisabeth kutschte hier, so nahe der Ringstraße, mit ihrem ewigen Leben, und doch allein und einsam, wie sie es wollte. Ihr Enkelkind kutschte sein Bonnywägelchen über den Samtrasen, und da dem Pater der Kapuziner die „letzte Grüsse“ für Kronprinz Rudolf zu viel wurden bei der Beisetzung in der dümmrigen Gruft, so hat man die köstlichsten Kränze von Riesenumfang in die Erde des stillen Gartens versenkt. So noblen Klumendünger hat es noch nirgend gegeben.

In früheren Zeiten hat ein gedeckter Gang aus den inneren Gemächern der Burg nach diesem „allerhöchsten Haus- und Familiengarten“ geführt. Von der Morgenandacht in der Hofkapelle, von der Abendgastafel konnten die vom Erzhause, ohne die profane Straße zu passieren, in ihr köstliches Gartenidyll gelangen. Mit solchen Privilegien ist es nun aus. Der Garten gehört dem Volke von Wien.

\*\*\*



## Im Burggarten.

Besuch am Tage der Eröffnung.

Jahrelang sind wir Großen von der Oper zum Burgtor hinauf im Schatten der freundlichen Ringstraßenallee gegangen, ohne uns darüber Gedanken zu machen, daß rechter Hand auch einer von den vielen Gärten lag, die Wien zu Wien, dem grünen, machten. Wir sahen nie viel mehr davon als Kronen von Kastanienbäumen; denn wenn auch ein mächtiges Gitter auf einer Steinmauer aufgesetzt den Blick ins Innere dieses uns fremden Gartens herzlich gerne gewährt hätte, hinter dem Gitter lag noch eine Wand von Holz, die hoch genug war, um jedes Unberufenen Auge fernzuhalten von dem Paradiese, das hinter ihr zu beginnen schien. Mitunter fragten Kinder, wem der Garten gehöre; dann erzählte man ihnen, er gehöre dem alten Kaiser, der unter den mächtigen Bäumen im Sommer hier spazieren ginge. Damit begnügten sich die Kinder, vergaßen bald wieder den verbotenen Garten und spielten weiter.

Erst als der Umsturz kam, der junge Kaiser und das Erzhaus mit ihm das Land seiner Väter verließ, als alle Regierungsgewalt in die Hände des Volkes überging, da fiel auch der Vorhang von manchen schönen Dingen, die uns bis dahin nahezu ebenso unbekannt waren, als das Land des Dalai Lama.

Wir durften die Lokale durchforschen und in die stillen Schönheiten des Rainer Tiergartens eindringen. Eines Tages nahm der Invalide beim oberen Belvedere die Tafel weg, die in gelben Lettern den Eintritt verbot, und empfahl den Reichhof — so heißt nämlich der obere Teil des Belvederes — dem Schutze des Publikums. Den Kindern taten sich die Wunder des Fasanggartens in Schönbrunn auf und nun erwacht auch mitten im Häusermeer von Wien ein Dornröschen. Lang genug wurde uns die Eröffnung des Burggartens schon angekündigt, aber immer wieder verschob man sie.

Wir betreten den Park durch den Eingang hinter dem Goethe-Denkmal. Gleich beim Eingang grüßen den Besucher blühende Rhododendron und ein kleiner Alpengarten, in dem zwischen Zwergföhren und Farnkräutern Weile in Blau, Violett und Weiß sich in die Blüte wirft. Hier ist auch die Erde unter den blühenden Sträuchern schön sorgsam gehäuft und geredt, der Weg frisch beschottert, die Rosenränder gepflegt, wie es sich in schönen Gärten gehört. Mitten in einer gemähten Wiese — ein kleines Bassin. Blühende Pfingstrosen tanzen Ringelreih'n um das zierliche Wasserauge, an dessen Rändern Amfeln und Späzen jeden erfrischenden Schluck mit einem dankbaren Blick gegen den Himmel quittieren. Pfingstrosen gibt es in Menge, aber die dunkelroten stehen noch in Knospen und nur die rosaroten haben ihre Zeit nicht mehr erwarten können. Jetzt ärgern sie sich über den trüben Himmel, der so gar nicht zu ihrem festlichen Kleide passen will. Noch schläft das Edelrosenrondeau, umweht vom Dufte des Fieders und der Kastanien, umschlungen von Schlingrosensträuchern, die alle des Wunders harren, das Mutter Natur mit ihnen noch im Sinne hat. Blumenbeete, die hier eingestreut wahrscheinlich dem Gesolge der Rosen ein gastliches Heim bereiten sollen, schauen trübselig in ihrer Veere vor sich hin und kränken sich über das gewöhnliche Gras, das man auf ihnen statt blühender Blumen wachsen läßt.

Ein Miniaturdenkmal von Kaiser Franz. Rings herum Rosensträucher, im Sintergrunde zarte Fiederbäumchen. Arbeiter zementieren den großen Teich mitten im Parke. Ziegel liegen herum, Sand und Schotter zu Haufen, Bottiche, Schaffe und Truhen stehen beieinander und an den Wänden des Teiches glätten Maurer den weichen Anwurf. Von Esen sind die Ufer umwuchert, Esen deckt die nackte Erde unter den schattigen Bäumen, Esen klettert an den Stämmen hinauf. In des Teiches Nachbarschaft hebt ein Kastanienbaum seine mächtige Krone zu imponierender Höhe und seiner Blüten Zahl geht in die Tausende.

Von der neuen Burg ist der Garten durch eine in aller Eile verfertigte Holzplanke getrennt, die oben und unten mit einem hölzernen Gitter verziert ist. Auf der Doppelleiter sitzt ein Mann, der sie mit dunkelbrauner Farbe bestreicht und in seine Arbeit sehr vertieft zu sein scheint. Der Duft frischgemähten Grasses begleitet den Weg zum Glashaus, zu dem eine Freitreppe führt. Balustrade wie Gartenmauer sind von japanischem Esen umkränzt und verschwinden in seinem freundlichen Grün. Vorlaute Arme greifen sogar quer über die Stufen und sichern über die Füße der Menschen, die ihnen doch nichts anhaben können. Der Eintritt in das Glashaus ist gesperrt, aber durch die offenen Tore gewahrt man die Wunder einer Azaleenpracht in allen Farben vom leuchtendsten Weiß bis zum dunkelsten Rot.

Der schönste Blick bietet sich dem Besucher des Gartens vom Wege an der Mauer, die den Park gegen die Abrechts-Gasse zu abschließt. Hier taucht zwischen mächtigen Baumkronen majestätisch das vom Doppeladler mit der Krone gekrönte architektonisch herrliche Mittelstück der neuen Burg auf, von dessen Stirne wie flammende Zeichen einer vergangenen glücklichen Zeit die Worte leuchten: „His aedibus adhaeret concors populorum amor“. („An diesem Gebäude hängen die Völker mit einträchtiger Liebe“). Gehen viele vorbei, die dieses Bildes nicht achten oder seiner Schönheit gar nicht bewußt werden.

Der Weg neben dem Ringstraßengitter ist abgesperrt. Dort zementieren sie den Weg, grenzen ihn ab und verschönern ihn. Es ist überhaupt ein erfreuliches Zeichen, daß die Restaurierung des Parkes ihren Fortgang zu nehmen scheint. Wenigstens waren heute wie auch sonst im Garten zahlreiche Arbeitskräfte tätig. Andauernde Arbeit ist aber auch höchst notwendig; denn in seinem heutigen Zustand ist der Garten zwar ganz hübsch, aber durchaus nicht das Paradies, das viele in ihm vermutet hatten.

Da müßte noch vieles geschehen, wenn er einmal einen Vergleich mit dem Rathauspark nicht mehr zu scheuen brauchte. Hans Maurer.



Der neue Tag. Abende  
28.7.1919

113  
287

113

Gänsehäufel 1919.





Wiener = Stimmen  
28.7.1919

114  
28

### In Saint Germain.

Zeichnung von Theo Fasche.



Staatskanzler Dr. Renner: „Welden Sie nach Wien, daß wir hier sehr angekrengt arbeiten und daß in den interalliierten und assoziierten Dispositionen zusehends eine Besserung eintritt . . .“



# Wenn Wiens Not am größten . . . .

Vor der Mariensäule Am Hof. — Zeichnung von Rob. Wosak.



Robert Wosak

Was durch List und Falschheit ist errungen,  
Wandelt nicht den hellen Tag zur Nacht.  
Unrecht zwar wird durch Gewalt erzwungen,

Aber nie zum dauernden gemacht;  
Denn vier Schwerter schlagen in der Stille:  
Wahrheit, Glaube, Mut und fester Wille.

(Selblau.)







## Einführung der vierten Wagenklasse.

Verbilligung des Reisens und Erhöhung der Einnahmen.

In der gestrigen Sitzung der Nationalversammlung brachte Abg. Clesini und Genossen einen Antrag ein, worin darauf verwiesen wird, daß die riesigen Erhöhungen der Personentarife auf den Staatsbahnen es der minderbemittelten Bevölkerung geradezu unmöglich machen, die Bahn zu benutzen. Man müsse einen Ausweg finden, der die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses der ärmeren Bevölkerung und der Arbeiterklassen ermöglicht, ohne die Einnahmen der Staatsbahnen zu verringern. Es liegt deshalb der Gedanke nahe, dem Beispiele benachbarter Staaten zu folgen und auch für Deutsch-Österreich, und zwar zunächst für den Nahverkehr, vierte Wagenklassen einzuführen.

Die Antragsteller sprechen sich dafür aus, daß diese Einführung womöglich bereits in den Sommermonaten in Wirksamkeit treten solle. In parlamentarischen Kreisen heißt es auch, daß das Verkehrsamt bereits in kurzer Zeit die Maßnahmen zur Einführung der vierten Wagenklasse treffen werde.



## Im Stammbesl.

Oberberger kam an dielem Tage später als sonst ins Besl; noch ausführlicher als diese Beschreibung war aber der Umstand, daß seine Mienen von einem helleren Lächeln überglänzt waren und daß er in sichtlich gehobener Stimmung, aufgeräumt und guter Dinge war.

„Ah — da schaut her!“ wunderte sich Schwaffer, „dös is aber s Allernene: Best um a Stund' a'pat kommen und dann no lachen über s ganze G'sicht, anstatt daß ma für s Ausschleiben de und wehmütig um Entschuldigung bitten!“ Oberberger — alter Sünder, wo warst? Jetzt beicht!“

„Aber ja — warum denn net?“ — erwiderte der Geiragte, „wann's D' es durchaus wissen willst: I war beim Heurigen. A mein'ner Freund hat mi berzcht und da san ma miteinander nach Grünzing g'fahr'n. I kann Euch sag'n: A Tröpsel war dös — aber s'wo tutts!“

„Dös s'cht ma Dir an,“ sagte Spannaagl, „wann der Wein so guat war als Du heut' aufg'legt bist, dann muas er net g'wider g'wehlan.“

„Mi wundert nix,“ bemerkte Stichter, „daß Du von der Deintigen die Einreisebewilligung nach Grünzing kriagt hast.“

„D' Ausreisebewilligung von a' Haus — besser

g'lagt,“ bemerkte Oberberger; und stillierend fügte er hinzu: „I hab ihr sei Sterbenswürtel davon g'lagt, verweist si! Ganz stad hab' i mi aus der Wohnung g'schick'n.“ Und er lachte stillbergnüt.

Schwaffer schüttelte vorwurfsvoll den Kopf. „Schredli, schredli!“ sagte er mit gut gespielmten Entsetzen, „da habt's es wieder amol, meine Herren: dös is da Bantrockt der Würäul, von dem neunt a Richter g'red't hat. Da habt's a lebendig's a Vestibel: Uniern alten Freund Oberberger! A ehrenwörter Mann, Haut er über d' Schnur, schlecht mir nit. Die nit, geht mit irrend an'n Spekt zum Heurigen aus.“

„und daweil sie daham, d' Frau Gemahin und d' unmündigen Kinder, vor Anst und Sorg' verzehn,“ verzehrt er draußt in Grünzing a Wanfleisch und trinkt dazu an' Heurigen, zu dem selbst der Präsident Clemencoh, der von Deutschösterreich san Reipelt hat, „Sie sag'n müagt. So weit kann's mit an' Menschen kommen in dera mordällosen Keil! Schaut's Euch'n nur an, den verstockten Sünder — halt Heur zu empfinden, lacht er über s ganze G'sicht. Und dabes s'cht ma eahm von an Kilometer Entfernung an, daß er an Schwüßl hat!“

„Dös is net wahr, da protestier' i!“ verteidigte sich Oberberger. „Wenn's hoch kommt: a flannwunzig's Spiserl.“

„I staut' mi nur über Des' heutige Duldsittimmung,“ meinte Spannaagl, „und heut vor acht

Tag' wart' no so dall. Daß d' Beitzkäuff' seitdem besser word'n san, kann i net finden.“

„I a net,“ sagte Oberberger, „eher schlechter, aber g'rad drum muas ma si a weng'el ausreiß'n, damit eahm der Hum und d' Gurg net total a'lammpract. I kann Dir sag'n, lieber Freund, a so a Spogierfahrt nach Grünzing ausa is gar net so a'wider. Amal nit seh'n und hör'n von der ganzen Schlamast, d' Pulstif Yulstif sein lassen.“

„D' Morälstiften san immer stochbös, wann's hör'n, daß in der traurigen Zeit Karten g'spielt, tanzt und g'lungen wird, daß manche Veut' Lust zu allerhand Dummheiten hab'n und si net drum scher'n, wenn rundumadum d' Welt auf Kranten geht. Aber i versteh's — melner Böhl und Gott! Der Mensch will ausa aus seiner Haut in so aner Zeit!“

„Dös is allerweil mei Reden,“ sagte Schwaffer, „s' Trübalblanen süht zu nit, und wann i no so framhappert dall's, desweg'n wird nit besser auf da Welt. Oder glaubt's Ihr: Na?“ wendete er sich an Stichter und Spannaagl; „glaubt's, den Clemencoh werd'n ma derbarmen und er wird si denken: I dert die Armitcherin net so lang zappeln lassen? Falls eahm gar net ein.“

„Mi macht dös ewige Hin und Her scho ganz rabiat,“ sagte Stichter; „i frag: Was machen denn d' Antantler in Paris? Schlafen i? Träumen i?“

„Haben s' vergesse'n auf uns? I was bestell'n s' denn unsere Dölegierten hin, wann si nachdern sei. Wie'sch um sie kimmert? Dös möcht' i wissen. Wie'sch dozumal g'haben hat, unsere Dölegierten soll'n kommen, da hat ma g'mant, es is all's fir und stirt; und jetzt'n zieht si d' Sach' wie a Strudeteig.“

Schwaffer suchte die Achseln. „Von mir aus,“ sagte er, „i bin net begier, i kann warten. Werd' scho' früh a'na derfahr'n, was d' Antantler mit uns vorhab'n.“

Stichter bekam einen roten Kopf. „I net,“ schrie er, „i möcht' endli' amal wissen, wie i dran bin. Dös oll weil auf da Bass' sein, is was Schauerlich's. Amol haßt's: In ana Wochen kommen s' Bedingungen, dann wieder: in vierzehn Tag'n s' nächstemal: ma kann überhaupt no nit sag'n.“

„In dera Woch'n war d' G'sicht scho für'n Tag und d' Stund' so gut wie parat — halt es net g'leh'n, kommt wieder was dawischn, und mi werd'n am Montag verträgt. Ja, manen denn d' Antantler, daß ma ihner Nummerln san? So mit an'n umg'springen, dös sollt' net sein, dös g'hört si net.“

„Mei Lieber, es g'hört si so manches nöt,“ sagte Oberberger, „und g'schicht do. Der Bantrockt der Würäul — da hast wieder amal'n Beweis dafür. Na Wirt gilt mehr, sa Verprechen, nit; im großen und im klaren, es is allerweil's nämtliche. — Leopold, zahl'n!“

Thomas Berger.



## Die elektrische Migi.

Der Himmel war heiter und mit ihm alle, die auf der Plattform standen. Nur der Elegant zeigte sich bedrückt, weil es die Sonne an den Tag gebracht hatte, daß er O-Beine besaß, deren edle Rundung der heute abgelegte Ueberrock bisher verdeckt hatte. Man sprach von den Feuerungskrawatten in einigen tschechischen Städten. Bekanntlich hatte ein Teil der dortigen Bevölkerung einen Ausverkauf zu herabgesetzten Preisen veranstaltet und den Kreis-treibern und Kettenhändlern bei dieser Gelegenheit die neuesten Modelle von Danstrawatten und „Personenaufzügen“ vorgeführt, ja in Madno waren sie sogar in der „bestridendsten“ Weise eingeladen worden, zwischen einem besseren Lebens-wandel und dem besseren Jenseits zu wählen. Dann beschäftigte man sich mit den andern Ereignissen der letzten Tage, die allerdings so zahlreich waren, daß man sich, wie Migi ganz richtig bemerkte, bei keinem lange aufhalten konnte. — „Na was wirkli net, wo ma anfangs soll,“ sagte sie. „Soll ma von „Freundenrad“ oder von Friedensrat disskutieren, von Derby, das P ag sagt ham, weil ka „Renner“ da is, vom neuen „Regiment“ im Rathaus mit dö roten Aufschläg, vom Abbau der Preise und der Erhöhung der Zenträulen... ah, umkehrt!... von...“ Sie hielt inne, denn eine Schar junger Mädchen drängte sich lachend und schwäzend in den Wagen. — „M teurer murn,“ sagte Wokurka, auf sie weisend. — „Wer?“ fragte man. — „Na, 's Gänsehäufel!“ antwortete er.

Als Migi die Neugekommenen abgefertigt hatte und an den von Leih durchfurchten Zügen seiner Umgebung sah, was geschehen war, sagte sie mit stiller Trauer: „Über, Herr Wokurka...!“ — „Sam S' den Herrn g'leg'n, der irbt ausg'stieg'n is?“ fiel er ihr ins Wort, und ohne eine Antwort abzuwarten, fuhr er fort: „Der lebt nur von Verbrechen.“ „Was S' net sag'n!“ staunte sie. „Was tuat er denn? Einbrechen, Tascheldiag'n...?“ — „Wes! dem is mir 'schlecht“ versetzte er. „Dös haßt...“, fügte er mit einem leichten Zuden um die Mundwinkel hinzu. „selber tuat er's net... er erzählt's nur in seine Kriminalgeschichten für dö „Fuchs'-g.-Heller-Bibliothek.“ — Sie schaute ihn müttend an: „Dös war aber 's letztemal, daß S' mi ham auffitzen lassen, Sö Knödel, Sö!“ — „Eh-huji!“ stammelte er zerknirscht und sprach hierauf weiter: „Der Mann hat früher ganz anständige Romäne g'schrieb'n, aber seit P in Ubel ag'schafft ham, sitzt er am Schaffel. Na ja, i hitt Jhna, was schön war das, wann a Barkäuf'n oder a Blumenmättchen oder a anders unschuldigs G'schöpf, so a hunderdreiß'g Lieferungen durchg'macht und in der arunddreiß'gsten an Prinzen kriagt hat! Dös hat am g'freut, net? Über heunt!“ Er machte eine Geste der Geringschätzung. „Mit was soll denn a Romandüchter heunt die weibliche Tugend belohna? Mit an Nationalrat oder an, der dö eierne Salvator-medaille kriagt hat?“

Migi sann eine Weile nach, dann meinte sie: „Wissen S', i hab' über dös a schon nachdenkt... d' Hauptfach san dö sozialn Unterschied... aber dö gibt's ja heunt a no. Mischkulanzn, Konflikte zwischen Burderhaus und Hinterhaus... all's is no da! — Da wäre ich doch neugierig,“ interessierte sich nun auch der Professor. — „Über!“ gab sie zur Antwort, „i erfind' Jhna G'schichten soviel als mö'll'n, ane dergreifender wie d' andre.“ — „Jun Weisheit!“ reizte sie Wokurka. — „Na, nehma m'r an,“ begann sie, „hint' in an Bodentammerl logiert an alter Minister, der von seiner Pension lebt.“ — „Dös kinnan S' in Schiffergreißler erzähl'n!“ rief Wokurka dazwischen. Ein allgemeines Plä! bewies ihn zur Ruhe, und Migi konnte fortsetzen: „Den zu gehühtet is, der is verschossen in dö Tochter von an G'mölmacher, der was in Burderhaus in ganzen ersten Stod bewohnt.“ „Hal!“ sagt der Wochter, wie er von den Fuchtelmechtel hört, zu sein Madel. „wie-mals werde ich eine solche Verbindung zuageh'n, die meinen Stand ertehren würdel Wage es nicht, du seile Dirne...“ „Kräul'n Migi,“ unterbrach sie ihr Freund Wokurka, „mir san glei bei der Endstation... aber wie Sö dös schön vortrag'n kinnan!“ bemerkte er bewundernd. „War'n Sö amol beim Theater?“ — „Naan,“ antwortete sie geschmeichelt, „aber i hab' dazuageh'n woll'n. 's hat sogar a Zeit geb'n, wo i glaubt hab', i kann ohne dö „Wretter“ net leb'n.“ — „Ewi schab, daß S' a Frauenzimmer san!“ bedauerte er. — „Warum?“ fragte sie erstaunt. — „Weil S' sunst hätten a Tischler wer'n kinnan!“ rief er und eilte davon, verfolgt von dem wilden Aufschrei: „Endstation!“ ...



2. VII. 1919

## Streik bei den Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaften.

Mit dem gestrigen Tage sind die Angestellten der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in den Ausstand getreten. Die Bewegung umfaßt nicht bloß die auf den Schiffen tätigen Angestellten, sondern das gesamte Personal. Infolgedessen wurde der Schiffsverkehr und die Annahme von Gütern bei der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft gestern unterbrochen. Der Grund der Bewegung ist darin gelegen, daß die Angestellten eine Reihe von Forderungen materieller Art erhoben hatten, bezüglich welcher längere Verhandlungen mit den Verwaltungen geführt worden sind. Nachdem in diesen Verhandlungen keine Einigkeit erzielt wurde, haben die Angestellten der beiden Gesellschaften am gestrigen Tage den Beschluß gefaßt, die Arbeit niederzulegen. Sowohl die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft als die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft haben durch den Krieg die Verfügung über einen großen Teil ihres Schiffsarkes verloren, und der von Wien aus geleitete Verkehr erstreckte sich donauabwärts nur bis in die Nähe von Preßburg, von dort nahm die czecho-slowakische Regierung, respektive die englische Schiffahrtsleitung mit dem Sitz in Belgrad maßgebenden Einfluß auf die Abwicklung der Transporte. Donauaufwärts haben beide Gesellschaften den Verkehr in der gewohnten Weise besorgt.

Heute finden Beratungen der Verwaltung beider Schiffahrtsgesellschaften statt, um zu den neuen Forderungen der Angestellten Stellung zu nehmen. Bei dem großen Verkehrsinteresse, das die Wiederaufnahme der Donauschiffahrt für die Deutschnachbarländer besitzt, wird die Staatsverwaltung eine Aussprache zwischen den Vertretern der Gesellschaften und ihren Angestellten herbeiführen.

### Der Umfang des Streiks.

Gestern nachmittag traten 400 Angestellte der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in den Streik. Heute morgen schlossen sich an hundert Beamte und Arbeiter der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft dem Ausstand an, so daß die Arbeit auf dem Landungsplatz völlig ruht und weder Personen- noch Güterverkehr möglich ist. Die Streikenden blieben ruhig und hielten vormittags in der großen Wartehalle eine Versammlung ab, in welcher die Forderung nach Regelung der Löhne und des Arbeitsverhältnisses besprochen wurden.

### Mitteilungen aus den Kreisen der Streikenden.

Durch die „Korrespondenz Wilhelm“ wird mitgeteilt: Infolge eines gestern nachmittag bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ausgebrochenen Streiks verkehren bis auf weiteres die fahrplanmäßigen Personenschiffe nicht und es können auch Güter weder aufgegeben noch ausgefolgt werden. Dazu teilt uns der Vertrauensrat der geistigen und physischen Arbeiter der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft mit: Die auf der deutschösterreichischen Strecke und in Bayern beschäftigten Angestellten und Arbeiter der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft sind gestern um 4 Uhr nachmittags in den Streik getreten, da die Verwaltungen die Forderungen des Personals nach Aufbesserung der derzeitigen Teuerungszulagen, Sicherstellung der Pensionsbezüge und Regelung der Arbeitszeit nach mehrwöchigen, die Entscheidung stets hinauschiebenden Verhandlungen abgelehnt haben. Das Personal hatte im Hinblick auf die von den Verwaltungen eingewendete triste Lage der Gesellschaften seine Forderungen ohnedies in bescheidensten Bahnen gehalten, war aber nicht in der Lage, von dem zur Bestreitung der notdürftigsten Lebenshaltung unumgänglichen Minimum abzugehen und mußte daher trotz der Erschwerungen, die der Bevölkerung durch die Einstellung des gesamten Personen- und Frachtenverkehrs sowie des Lagerhausbetriebes zugemutet werden, zu diesem letzten Mittel seine Zuflucht nehmen. Die Binnenschiffer rechnen damit, daß sie bei dem ihnen aufgezwungenen Kampfe die Sympathien der Bevölkerung auf ihrer Seite haben werden.

### Die Forderungen der Angestellten.

Ueber die Ursachen des Streiks wird uns aus den Kreisen der Angestellten mitgeteilt: Die wichtigste Forderung ist die Sicherstellung der Pensionsbezüge der Angestellten und Arbeiter. Der Pensionsfonds der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft gewährte bisher nur Pensionen auf Grund der kleinen Grundbezüge, und auch dabei ist der Pensionsfonds passiv. Die Unterdeckung des Pensionsfonds beträgt ungefähr 20 Millionen Kronen, die durch die neuen Forderungen selbstverständlich eine wesentliche Erhöhung erhalten würde. Die Angestellten verlangen nun, daß in die Pensionsbezüge auch der gewährte Teuerungszuschuß einbezogen wird und daß die Gesellschaften mit ihrem ganzen beweglichen und unbeweglichen Vermögen für die Pensionsansprüche der Angestellten und Arbeiter an den Pensionsfonds haften. Eine zweite Forderung ist die Aufbesserung der derzeitigen Teuerungszulagen.

Ende April letzten Verhandlungen statt, um eine Aenderung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse durchzuführen. Die Direktionen sagten zu, daß in Deutschösterreich und Bayern Teuerungszuschüsse gewährt würden, wenn in Ungarn höhere Teuerungszulagen ausbezahlt würden. In Ungarn wurden neue Teuerungszulagen gewährt, in Deutschösterreich und Bayern kam es bis heute zu keinem Ergebnis der geführten Verhandlungen. Weiter wird eine Regelung der Arbeitszeit und der Ueberstundenentlohnung, die bisher 60 H. per Stunde beträgt, gefordert. Die Verhandlungen mit den Direktionen blieben ergebnislos, nachdem diese auf die schwierige Lage der Gesellschaften hinwiesen.

Das Direktionsgebäude der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ist vom Streikomitee besetzt. In das Gebäude erhalten nur Mitglieder des Streikomitees und die höheren Beamten der Generaldirektion und die Direktoren Eintritt. Beamte und Angestellte vom Zentralinspektor abwärts werden nicht in das Gebäude gelassen. Der Streik ist ein vollständiger und hat sich bereits bis nach T h e b e n ausgebreitet.

### Die Situation am heutigen Vormittag.

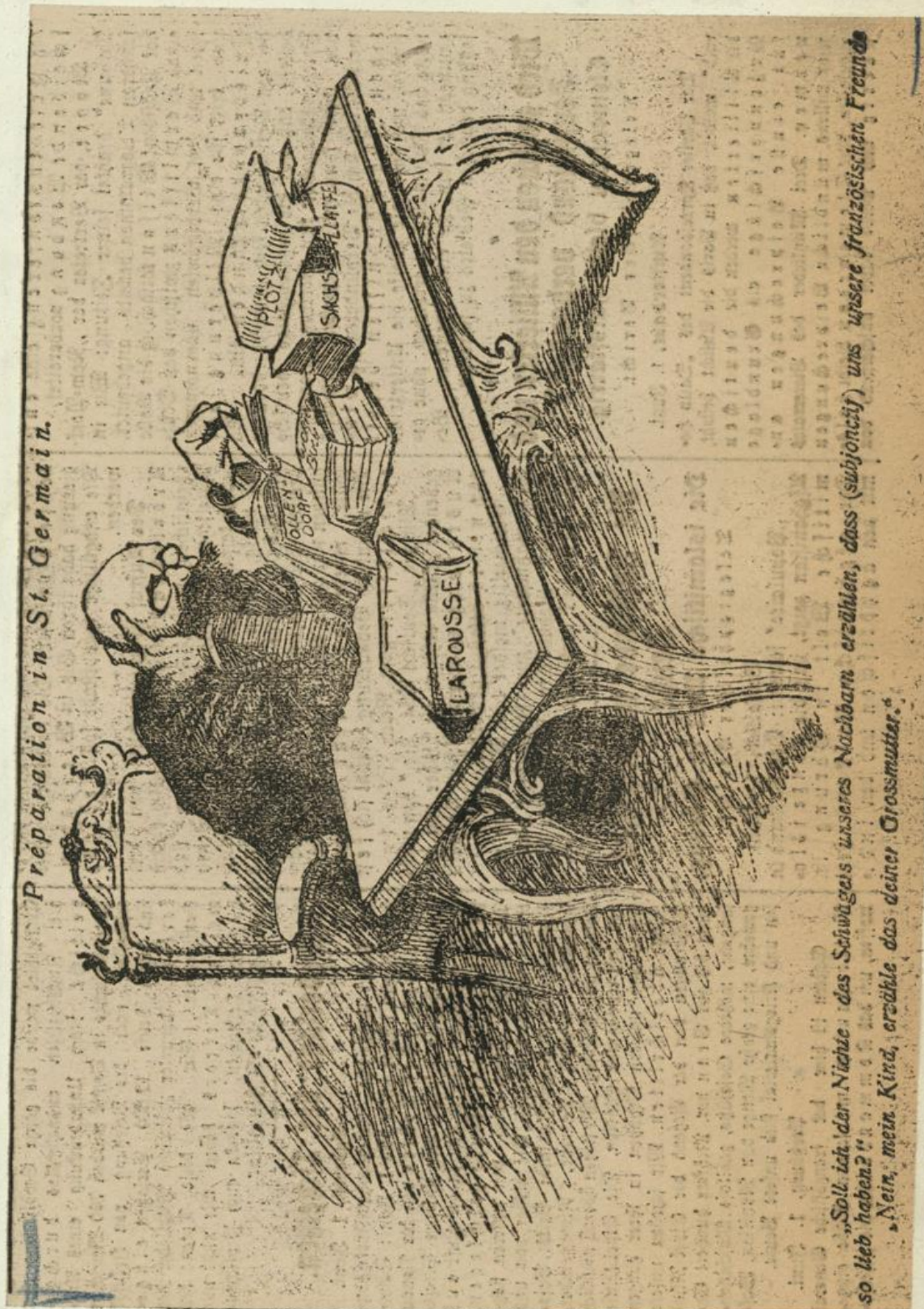
Mittags wird uns gemeldet: Die Bewegung hat vormittags auf die Angestellten der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft übergegriffen, von denen ein Teil für den Anschluß an die Streikenden ist. Alle Kategorien aller Gesellschaften fordern Lohnregulierung, neue Normierung der Ruhegehälter und eine gewisse Einschränkung auf die Geschäftsführung. Bei den Loren der Lagerhäuser und der anderen Objekte von Schiffahrtsgesellschaften, stehen Vertrauensmänner der Streikenden, um Ankommen mitzuteilen, daß nicht gearbeitet wird. Fuhrwerke, zur Abholung von Waren kommen, werden zurückgehalten.

Das Postschiff, das gestern abends 10 Uhr nach Linz fahren sollte, ist nicht mehr ausgefahren.



Der neue Tag  
2. IV. 1919

121





### Fiaters Ende.

Das verkadätschte Lohnfuhrwerk.

Wo is die alte Zeit, die Wiener G'mütschkeit? Diefelben Gassen noch, aber andere Leut! An dieses Ged mag sich mancher erinnern haben, der las, daß in der letzten Genossenschaftsversammlung der Wiener Fiater vor wenigen Tagen Professor Kurz mittelte, es solle eine Verkadätschung des Wiener Lohnfuhrwerkes erfolgen, die das Ende des einft weltberühmt gemefenen Wiener Fiaters bedeuten würde. Wer hätte das vor wenigen Jahren noch gedacht, daß es so rasch mit unsrem Wiener Fiater bergab gehen würde. Bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts reichte die Blütezeit des Wiener Fiaters. Da wurde er in Liedern belungen, in Volksliedern auf die Bühne gebracht. Er war inmitten der orignellen Figuren des gemütslichen Wiens jener Tage wohl eine der beidersten und hervorleuchtendsten. Mag man über die Nachhendzeit denken wie man will, ihr nachweinen oder das Zurückdenken an sie als unsinnige Schwärmerei bezeichnen: Für diejenigen, die sie in einem noch kleinstädtischen, aber kein Dasein lebensstark genießenden Wien miterlebten, für sie war doch die alte seine schlechte Zeit.

Und zu den vielen Sieblern, welche sich der Sozialpatriotismus damals gewöhnlich hatte, gehörte auch der Wiener Fiater. Sein seltsames „Zeug“, die „harden Quader“, die er davor gelponnt hatte, das elegante Geschirr, sowie seine eigene gute Kleidung

gaben ihm einen gewissen kavaliermäßigen Anstrich, hoben ihn weit über die Lohnfuhrwerker anderer Städte hinaus. Nun gar erst die Art, wie er sein Komdvert ausübte! Kein anderer Kutscher der Welt konnte — so glauben die Wiener — seine Pferde mit solcher Geschicklichkeit lenken, seine „Quader fürtschießen“ lassen und das war ja eine besondere Kunst. Der Fiater war auch kein Lohnfuhrwerker, sondern sein eigener Herr. Pferde und Wagen waren sein Eigen. Er war stolz auf seine Nummer und auf seinen Standplatz vor der Oper, beim „Dorel Imperial“, oder auf dem Graben, und Nummer und Standplatz vererbtete sich oft vom Vater auf den Sohn. Damals gehörte es zum guten Ton, seinen Leibfiater zu haben, mit welchem man zu den Rennen, zu den Praterfahrten oder zu dem Heurigen nach Alsegg und Neulist, nach Ginzing oder Siemering hinausfuhr. Das war die Blütezeit des Wiener Fiaters, als der Berufsfiater und der Fuhrer, der Schuster Franz und Sietndl, der Wollner und der Seidl ihre Kavaliere hatten, die sie ständig führten.

Mit einer Fahrt nach der Lage konnte sich der Wiener Fiater nie befremden. Er wollte nicht als Lohnfuhrwerk, sondern als Luxusfahrzeug betrachtet werden, und seine ausweichenden Antworten nach dem Fahrpreis mit dem stets gleichlautenden Satz: „Aber Quer Graben, werd'n 's eh soo wissen“, oder „Mir werd'n kan Richter net brauchen“, bedeuteten im Grunde doch wohl nur, daß er nicht nach dem vorgeschriebenen Fuhrlohn behandelt und beurteilt werden wollte. Zu den Schnittstücken, die zu jener Zeit in Ballsburg und in Mauer im Abdamm

und beim roten Stadl verankert wurden, fuhr kein „Gawliar“, mit ihm hinaus, ebenso wie zur Lohnfahrt am ersten Mai in den leuchtgrünen Prater, vor bei an den Volksmassen, welche die von blühenden Kastanienbäumen umräumte Allee umfanden. Bei den Praterfahrten konnte der Wiener Fiater so recht seine Kunst walchen Dahinfahrens und eleganten Kutschierens zeigen. Mit einem Schmalgen der Zunge feuerte er seine „Quader“ an, der Peitsche bedurfte es nicht, und sie schossen dahin in wildem Jagden ohne daß es je zu einem Unfall kam. Bei den Praterfahrten gehörten Leibfiater und „Gawliar“ ebenso zusammen wie bei den Fiaterbällen in den Winterkassen, bei Seringichmans am Scherermittwoch beim Stalehner oder bei den Heurigen. Hier war der Fiater der lustige Beschwender seines ständigen Fahrgastes, der zu übermütigen Streichen stets aufgelegte Spasmacher, der begabte Naturfänger oder Kunstpfeser, der jede W'hauzeln, aber wohl auch eines jener zu Bergen gehenden Wiener Sieder voll Gemütsstärke und Melodienreiz zum Besten gab.

Aber nicht nur der Sozialpatriot jener Zeit schwärmte für den Wiener Fiater. Auch der Fremde begnügte sich nicht damit, nur die Sehenwürdigkeiten der alten Donaufstadt zu besichtigen, sondern wenn er auch die Eigenart ihrer Bewohner kennen lernen wollte, dann sagte man ihm immer, daß dogn auch unbedingt eine Wiener Fiaterfahrt gehöre... Und mancher Bewohner der Stadt Paris, wo die Staatsmänner jetzt über das Schicksal Deutschlands und Deutschösterreichs entscheiden wollen, wird sich, wenn

er von Wien sprechen hört, der Wiener „Fiater“ erinnern. Vor Jahren einmal bildete in der Stadt an der Seine die Ankunft eines Wiener Fiaters ein vielbesprochenes Lokalereignis. Der Wiener Schriftsteller Julius Löwy unternahm damals mit dem Fiater Edelmann von Wien aus eine Fahrt im weiten Prater über schlechte Landstraßen und gebirgige Wege, über holprige Pfadler und oft durch Gewitter und Regen brachte Edelmann sein „Wiener Zeug“ noch in einer solch gängenden Verfassung nach Paris, daß es dort allgemein angestaunt wurde. Und mit einer Reiztheit, als ob er sich auf dem heimischen Wiener Pfadler befunden hätte, kutschierte Edelmann nach wienerischer Art über die Boulevards und durch das Bois de Boulogne.

Dahin wie so vieles andere ist die Glanzzeit des Wiener Fiaters. Er hat seine Eigenart eingebüßt und ist ein Lohnfuhrwerker geworden, wie man ihn in anderen Städten auch findet. In Kleidung, Haltung und in der Art seines Kutschierens ist er freilich noch immer leichter und reicher als die Berufsgenossen auswärts. Aber keine Lebensfrische hat er verloren, seinen ledigen Witz hat er eingebüßt, und sein frohes Gedächtnis mehr aus seiner Seele. Die Praterfahrten haben aufgehört, und „Gawliarfahrten“ zu den Heurigen gibt es auch nicht mehr. „Kriegsgewinner“ sind keine „Gawliere“. Der Wiener Fiater, der jetzt selbst flott lebe und andere leben ließ, gehört der Vergangenheit an.

E. B.



## Republikanische Toilette.

Die „Schildermusterung“ in den Straßen und Häusern.

Wien gehört jetzt den Schildermalern, Gerüst-aufstellern, den Monteuren und Buchstabengießern... Den Winter und den Frühling hindurch geisterte gespenstisch der Steinleib eines Doppeladlers unter einem schwarzen vom Wind zerfetzten Tuche, dort wieder lebten breite Papierstreifen über irgendwelchen „überständig“ gewordenen Titel, oder ein unmögliches gewordenes „R. I.“. Die Bezeichnungen und Titel, die stolz die erste „Musterung“ des Krieges überstanden hatten, während alle französischen, englischen und italienischen Straßentafeln daran glauben mußten, sie werden heute verhüllt, abgenommen, übermalt. Und die Fronte der Weltgeschichte bringt wieder die alten bei Kriegsbeginn verhängten Schilder zutage. Schon wimmelt es von „Maisons de Paris“, „Robes et modes“, „Salles à manger“ usw. Bald gibt es wieder „italienische“ Restaurants. Die letzten äußeren Kennzeichen der monarchischen Zeit werden aus dem Stadtbilde gelöscht. Wien macht seine erste republikanische Frühjahrs-toilette.

Es gibt Arbeit genug. Mit gut-österreichischer Solidität waren die Bezeichnungen „R. I. Ministerium“ in schweren Metallbuchstaben auf den Fassaden verankert und es bedurfte vieler Gerüste, um überall der neuen schlichten Legende „D. ö. Staatsamt“ Raum zu schaffen.

Im Innern der Amtsgebäude wird gleichfalls eifrig getüncht, verdeckt, gepinselt und gezimmert. Denn nun ist noch die Abschaffung des Adels hinzugekommen, und vor so mancher hochadeligen Referententür bemerkt man sonderbare Verlegenheitsarrangements. War bisher nur der Titel „R. I.“ vor dem „Hof“ oder Sektionsrat übermalt gewesen, so mußte nun auch der „Graf“ oder „Baron“, ja selbst das kleine „von“ entfernt werden. Natürlich wieder durch Uebermalung, Verklebung. Die stehengebliebenen Reste der Titulatur wiesen melancholische Lücken auf, und nur manche Träger zusammengesetzter „Doppelnamen“ vermögen noch durch ein „aristokratisches“ Bindezeichen zwischen zwei Attributen gleichsam den Schatten der Vergangenheit festzuhalten.

Auf der Straße macht man weniger „Geschichten“. Die Postkasten werden grau gestrichen, die „weiß-roten“ Trafiken, Klassenloiteriestellen sind bereits zusehends in Vermehrung begriffen. Die Polizeidirektion hat ihr altes „R. I.“ ebenso wie die Heeresämter aufgegeben. Vor einigen Tagen wurde auch begonnen, die allzu höfischen Titel einzelner Mittelschulen abzulegen. Vor dem „Erzherzogin Sophien“ und dem „Erzherzog Rainer“-Gymnasium sind bereits die bekannten fliegenden Gerüste aufgestellt worden, die einst so prunkenden Goldbuchstaben sind abgenommen. Die Gymnasien sind wieder „namenlos“ geworden.

Verhältnismäßig ansehnliche Summen hat gerade in den letzten Jahren der alte Staat auf die Wappenaus schmückung verwendet. Hinausgeworfenes Geld! Denn alle die zahlreichen neuen Wappentafeln mit „Indivisibiler“ usw. werden jetzt verschwinden und dem neuen, einköpfigen deutschösterreichischen Adler Platz machen. Wenn der Herzog fällt, muß der Mantel nach — und mit ihm manch altes Bierstück. Hoffentlich kommt mit den neuen Schildern und Wappen auch überall, wo es nötig ist, der neue Geist!



Der Neue Tag  
6. VII. 1919

126





Z./W. 1919

**Beendigung des Streiks bei den Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaften.**

Die zwischen den Angestelltenorganisationen und den Verwaltungen der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Südböhmischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft unter Mitwirkung der zuständigen Staatsämter geführten Verhandlungen haben heute abend zur vollkommenen Einigung geführt. Der Streik ist daher als beendet anzusehen.

**Die Wiedereröffnung der Personenverkehre.**

Der unterbrochene Postschiffverkehr auf der Strecke Wien-Linz-Bassau wird wie folgt wieder aufgenommen, und zwar: Mit erster Fahrt von Wien-Praterlaimarkt nach Linz zu Berg am 7. Juni (Abfahrt 10 Uhr abends). Von Linz zu Tal am Sonntag den 8. Juni (Abfahrt 9 Uhr vormittags).

Der Eilschiffverkehr zwischen Wien und Linz wird wie folgt eröffnet, und zwar: Mit erster Fahrt von Wien nach Linz am Sonntag den 8. Juni (Abfahrt 7 Uhr vormittags). Von Linz nach Wien am Montag den 9. Juni (Abfahrt 10 Uhr 30 Minuten vormittags). Nähere Auskünfte erteilen die Direktionen in Wien und die beteiligten Stationen.

Die Lokalschiffverkehre auf der Strecke Engelhartzell-Linz und Grein-Mell-Spitz-Stein-Arens werden laut Sommerfahrplan am Sonntag den 8. Juni wieder eröffnet.



Der Neue Tag  
7. VII. 1919

128

Schönbrunner Schlosstheater.

(Zeichnung von Carl Josef.)



„... Hundert Jahre haben wir ihrem Unterhaltungsbedürfnis genügt...“



Der Neue Tag  
8. VII. 1919

129

**Ein gebrechliches Land.**

**Beitragssachsricht:** Die Pfingstausflüchter sollen die Eisenbahn nicht benutzen. Das Straßenbahnfahren ist zur Schonung des Wagenmaterials zu unterlassen.

(Zeichnung von Carl Josef.)



— Auch das arg hergenommene Straßenplaster sollte nicht mit genagelten Schuhen betreten werden!



8. VII. 1919

# Im Stammbel.

So kleinlaut und bedrückt waren die hier Köche des Stammbel! schon lange nicht gewesen, wie an diesem Abend vor Pfingsten. Es herrschte alles eher als Festsitzstimmung. Ernst und nachdenklich sahen alle drein; selbst Schwaffer, der immer Feste, war nicht in der rosigsten Laune. Er stellte dies mit den Worten fest:

„Dös werd'n heuer lone lustigen Pfingsten net, meine Herrni! Sagt's, hab' i also net recht g'habt, wenn i offemal g'lagt hab'. I bin net neugierig an'n Friedensbertrag, i lann esam lernwarten, bon mir aus brauchen he si net gereit'n in d'antl' d'edendunt! I jeder Tag heuer, als i' uns den Schind' heid'schmitten lätren, wär' ma lieb g'weh. Sätten ma heugstend no über d' Feterdäg' an d' W'ischd' von die n' r'it'assen, bitternachen d' d'ingungen g'lanzt, i bis zur vorigen W'ochend' d'erd'cht ward'n is. I n is s' aus damit und d' Feterdäg' san verpasst.“

„Dös is Dei einjige Card,“ luntreia Schidler, „an was anders denst net, als: d' Feterdäg' san verpasst. Du bist ma a ber W'arre, ja a edler, rechter W'enna, der net netter denst, als von heur' has ubermorg'n, und der san' andern W'unsch hat, als: drei W'uch' will i hab'n und mei W'apbell.“

„Stimmt!“ berechtigte sich Schidler, „und genau b'ies'n, will ferner was anders is lei ruhig s' wehen und lei b'isierl' Essen, ja mehr verlangt moed'n is.“

„Heur' der deutschförrerliche Ehygeh gar nimmer.“

„Dag' an net s' Wort im Mund am,“ holte Schidler; „Du weicht ganz genau, was i sag'n will. Wi geht der Schach an, wann i so durch d' W'einacht spazier' und fied, wie d' W'eit' so maht, als ob überhaupt nit' g'ideh'n moart! Wie a W'einich nach so was no bei d'ammur sein lann, dös geht ma net ein.“

D'oberberger zude die W'öseln. „Durch s' W'ana und Komantier'n wird nit' besser,“ sagte er. „Dös is allerweil Dein r'ändit's s'eben,“ ärgerte sich Schidler; „i ober sag', auf d' W'and geht dös net, dös ewige.“ „Es mir wurst' und kann ma halt nit' machen.“ „Nest'n müasserten alle d'iammensich'n und f' weh'n. Wann Dir anet a D'hrteigen gibt, hab' s' nur so facht, wirt' d' he denn so mit nit' Dir nit' einfließen? Ma, d' r'ud'baun wirt' Ma alabern!“

„Ja aber was lann?“, lammerte Schidler, „wir san ja Soldat, wir d'ert'n ja net machen, müass'n an allem Ja und W'amen tag'n.“ „I jeder W'einich is dös, an was er f' macht,“ sagte Schidler; „so lang' si anet alles g'fall'n lagt, is er a Soldat, wann er si aber auf d' Schinerich' stellt, is er s' nimmer. Dös is mei W'einung,“ still's richtig,“ meinte D'oberberger, „i bin a bastir, das ma f' auf d' Schinerich' stellt und lagt: Dös lassen ma uns net g'fall'n; es is nur d' Fied, ob dös was nigt.“ „W'eine Herrni, uns haben f' einmunt, wie no nie a W'eile einmunt moed'n is. Dös war in Anlang a Freundschaft“

„und a Fiedenswilleigkeit, das ma g'mant hat.“

„W'einich, und haben uns weis' Gott wie gem.“

„Ma — und is s' a am End' net mach'?“ fragte Schidler, „g'reissen hab'n i' uns seht'n vor lauter Schach!“

D'oberberger lachte. „Du kanna da s' G'spagettelmachen net ad'g'wögn,“ sagte er, „da lann g'ideh'n was will, Du wirt' all'weil no Deine W'apb' machen.“

„Dös is halt weanerlich,“ brummelte Schidler, „bon den red' i ja ebn'!“

„Kas esam dol' sagte D'oberberger, was lann denn unlerans tuan? W'irt' d' Sacht'n nehmen, wie s' lommen, dös is s' ang'ne. W' b'issel an D'ustm'ismus — wann's d' wirt', a meingel an W'einich — dös braucht ma heurt'lag wie an W'issen Brot, wann ma über die schware Bett so halts wegs' überkommen will. Wann ma nit' an a B'esserweid'n glaub'n mücht', dann wär' s' ja g'let's an lassen Strid' und hängt si dran auf. Was mit befrist, so hab' i ma von dem Fiedensbertrag net bered'cht vortommen und hier die Komplimentier, die f' unleren D'ilegiereten g'macht hab'n, hier die hat' i kane ana S'chierin geb'n. W'eer kab' s' so wirt', wie s' seht wirt' lommen is, dös hat' i ma egnit' g'lagt — do net denst.“

„Da schaff' alsdann, wosin ma mit n' Optimismus g'rat' — bemerke Schidler; „und“

„anstatt die Zunderin, die uns besprochen woed'n san, hab'n ma an lahern W'ie lacht, in den ma seht einbeissen können! Wie kommt dös so vor, wie wenn der Scharfschützer zum armen Schinder lagt: „Wie san me rief'ig humpelich, i hab' Schinder seht gem!“ Und im nächsten Moment legt er esam'n Strid' um'n Hals und zieht qua.“

„Dös W'apfige an dem ganzen betröffen Fiedensbertrag is aber do, das i' uns net amal unleren W'ant' lassen woll'n,“ sagte Schwaffer; „mit haben uns „Deutschförrerich“ — der W'einich aber mag' s' besser und kauft uns: „W'einich!“ Nur nit' und wieder nit', nur aus W'ustm'entel! Wann dös so weitergeht, wird si am End' der ang'ne a net mehr so nennen d'essen, wie er will. W'einich werd' i no auf meine alten Täg' meist'n ehrl'ichen W'ant' andern und mit facht „Schidler“ „W'asser“ nennen müass'n; oder — wann s' der Herr'n Fiedensw'öseln g'fallt — „W'asser“ kann ma s' wiss'n? In d'era narrt'ichen Bett is als s' möglich.“

„Was soll denn nit' aus allen no werd'n?“ lammerte Schidler, „i mach' nimmer mehr, was i tuan soll.“

„Wir,“ sagte D'oberberger, „ghwartent! Man' immer, dös alle S'chidler, es wird nit' so heis' gessen wie lacht' wird si a in dem Fall nit' ober bewahrt'n. D'urt' glantz ma no, es geht net, es is nit' a'machen; und in a paar W'ochen, wann si all's g'legt hat, schaut si die Sacht' b'ielicht' gem, anders an. — Leopold, gah'ni! Thomas W'enger.“



## Nur gemütlich!

Zeichnung von Fritz Schönplug.



Im Wiener Vergnügungslokal „Escadéro“ gab kürzlich, nach dem Berichte eines militärischen Fachblattes, am Schlusse der allnächtlichen Unterhaltung ein Offizier unter dem begeisterten Beifall des Publikums den serbischen Nationaltaus Kolo zum Besten.

„Köstlich, sag' ich, köstlich! Moritz, wenn ma jetzt noch wüßt', wie den Kärntnern zu Mute ist, die ihre Heimat gegen die serbisch-jugoslawischen Eindringlinge verteidigen müssen, dann wär' das Vergnügen vollkommen!“



## Halbe Fahrpreis für alle Staatsbediensteten.

Das Staatsamt für Verkehrswesen hat im Einvernehmen mit den anderen staatlichen Zentralstellen einen Erlaß betreffend eine fünfzigprozentige Ermäßigung des Fahrpreises für alle Staatsbediensteten bei Fahrten auf den Linien der deutschösterreichischen Staatsbahnen herausgegeben. Der Erlaß ist an alle unterstehenden Behörden, Ämter und Anstalten der verschiedenen Staatsämter gerichtet und lautet: „Angesichts der gegenwärtigen für die Staatsbediensteten besonders drückenden Lebensverhältnisse und der demaligen schwierigen wirtschaftlichen Lage dieser Bediensteten ist den deutschösterreichischen Staatsangestellten bei Fahrten auf den Linien der deutschösterreichischen Staatsbahnen vom 1. d. eine fünfzigprozentige Ermäßigung zugestanden. Die Inanspruchnahme dieser Fahrbeugünstigung wird auf Grund der bisherigen Eisenbahnlegitimation für die aktiven und pensionierten vormaligen k. k. sowie k. u. k. Staats- und Hofbediensteten, dann die Kanzlei- und Postoffizianten auf den Linien der deutschösterreichischen Staatsbahnen und der vom Staat betriebenen Privatbahnen unter den nachstehenden Voraussetzungen eingeräumt: Die aktiven (vormaligen k. k.) Zivilstaatsbediensteten einschließlich der Kanzlei- und Postoffizianten kommen für die Belassung oder Neueinteilung von Legitimationen nur mehr dann in Betracht, wenn sie in den deutschösterreichischen Staatsdienst übernommen wurden. Das Zutreffen dieser Voraussetzung ist von Amts wegen zu prüfen. Die aktiven Angestellten der vormaligen k. u. k. gemeinsamen — nunmehr liquidierenden — Zentralstellen kommen für die Belassung der Legitimation nur insoweit in Betracht, als sie sich zum deutschösterreichischen Staat bekannt haben und — sei es auch nur provisorisch — in den deutschösterreichischen Staatsdienst übernommen wurden. Die aktiven Bediensteten der früheren Hofämter werden bis auf weiteres den aktiven deutschösterreichischen Staatsangestellten gleichgehalten, sofern sich ihr Amtssitz auf deutschösterreichischem Staatsgebiet befindet und sie sich zum deutschösterreichischen Staat bekannt haben. Die im Ruhestand befindlichen vormaligen k. k. und k. u. k. Zivilstaatsbediensteten, ferner die pensionierten Angestellten der früheren Hofämter haben nur dann Anspruch auf eine Legitimation, wenn sie ihre deutschösterreichische Staatszugehörigkeit nachzuweisen vermögen.“



### Der Streit bei der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft beendet.

Der Ausstand des Personals der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde am Sonntag durch die Unterzeichnung des zwischen dem Verband des Handels- und Transportarbeiter und den Schiffsahrtsgesellschaften abgeschlossenen Kollektivvertrages für beendet erklärt. Der Vertrag enthält sehr wesentliche Zugeständnisse. Der **L e n e r u n g s z u s c h u ß**, der bisher allgemein 300 Kronen betrug, wurde wie folgt festgesetzt: für Verheiratete für die Strecke Wien—Korneuburg 450 Kronen und für Ledige 350 Kronen. Für alle übrigen Orte für die Verheirateten 400 Kronen und für die Ledigen den gleichen Betrag. Dieselben Zuwendungen erhalten mit Rückwirkung vom 1. April auch die Angestellten in Bayern zum Tageslohn umgerechnet. Außerdem erhöht sich der Zuschuß für jedes erwerbslose Kind bis zum achtzehnten Lebensjahr in einem Ausmaß von 25 bis 30 Kronen monatlich. Pflege- und Adoptivkinder sind den ehelichen Kindern gleichzustellen, ebenso gilt jeder Bedienstete als verheiratet, der mit einer Frau im gemeinsamen Haushalt lebt. Den **p r o v i s o r i s c h e n** Bediensteten ist im Falle der

Erkrankung der Sohn und der halbe Lenerungsbeitrag bis zur Höchstdauer von drei Monaten zu gewähren.

Die **A r b e i t s z e i t** wurde folgendermaßen geregelt: Für die Bediensteten bei der Warenauf- und Abgabe, Verladung in den Magazinen, den technischen Betrieben und der Expedition in den Orten Regensburg, Passau, Linz und Wien Einführung der **a c h t u n d v i e r z i g s t ü n d i g e n** Arbeitswoche. Die Arbeitszeit beginnt um 7 Uhr früh und endet mit einer halbstündigen Frühstückspause um 12 Uhr mittags. Die Mittagspause beträgt anderthalb Stunden, worauf von 1/2 Uhr bis 5 Uhr nachmittags gearbeitet wird. Für das Kanzleipersonal gilt gleichfalls der achtstündertag oder die achtundvierzigstündige Arbeitswoche. Als **U e b e r s t u n d e n b e z a h l u n g** wurde festgesetzt: Für die Landbediensteten gilt die nach dem normierten Arbeitslohn oder vor 7 Uhr früh geleistete Arbeit als Ueberstundenarbeit. Ueberstunden werden mit zwei Kronen entlohnt, Nachtstunden, das ist in der Zeit zwischen 10 Uhr nachts und 6 Uhr früh, mit vier Kronen entschädigt. Für die Angestellten der Zentralfstellen und für das Personal der Uferstellen gilt als Ueberstunde jene Zeit, mit der die wöchentliche Arbeitszeit von achtundvierzig Stunden überschritten wird. Für diese Kategorien werden die Ueberstunden derart entlohnt, daß dieselben in der Zeit von 10 Uhr nachts bis 6 Uhr früh als Nachtstunden mit vier Kronen, sonst als einfache Ueberstunden mit zwei Kronen entschädigt werden. In Bayern gelten die gleichen Ueberstundenätze in Mark umgerechnet zum Tageslohn.

Gleichzeitig wird in dem Vertrag ausgesprochen, daß die Gesellschaft mit all ihrem beweglichen und unbeweglichen Vermögen für die Verbindlichkeiten des Pensionsfonds zu haften hat. Die erste Lohnbewegung des Schiffspersonals hat also mit einem ganz bedeutungsvollen Erfolg geendet, der nur so höher eingeschätzt werden muß, als die Schiffs-Gesellschaft den Forderungen einen sehr starken Widerstand entgegenzusetzen hat.



## Sonntagspariergang.

### Wider aus stillen Gassen.

Es gibt keine Stadtbahn; die Straßenbahn mit ihrer andauernden Ueberlastung kann nicht zu einer Vormittagspritschahrt verlodern, also unternimmt man einen Gang durch die engere Seimat, das heißt durch den Bezirksteil, in dem man wohnt. Und wie tollsam! Da komme ich jayrelang durch „unser Gassin“, und heute erst, so im gemächlichen Dahinschreiten, fällt mir allerlei auf, für das ich sonst nie einen Blick übrig hatte. Vielleicht macht dies der heitere Morgen, daß die Gasse ein anmutigeres Aussehen hat als sonst an grauen Werktagen. Die alte Gasse im alten Sichtensthal! Draußen, auf den Hauptstraßen, Klingelst, huppt und rattert es, hier aber ist's wie auf einer Dorf; kein Wagencassel, kein Pferdewagenstrappel. Die alten Häuser nehmen sich im Sonnenlicht ganz einladend aus. „Alles, unhygienisches Gerümpel, sagen die einen, „warmstüchiges Bautwerk“ die anderen.

Ich könnte denen entgegenhalten, daß die einformigen Mistkästen, die in spaurigerer Linie so viel Bangenheit ausatmen, wahrlich auch kein schöner Anblick sind, und über die Hygiene der finsternen Gassen manches zu sagen wäre, da ich aber keine Abhandlung über die Zweckmäßigkeit dieser alten Gebäude schreiben, sage ich nur, sie bieten in all ihrer Armlichkeit mehr des Anichmenswertes als die modernen Zinnskalernen. Fast jedes weilt irgendeinen Bierat auf. Hier ist's ein wunderlicher Giebel, da wieder ein in die Augen springender Erker, dort eine kunstvolle Gasse und wieder wo anders ein eingemauertes, merkwürdiges Hauschild. Es geht ein Hauch von Verschaulichkeit von den alten Häusern aus. Wie wenn sie mit den Augen der

„guten alten Zeit“ auf uns hersehenden würden. Als sie jung waren mag ja auch nicht alles Gold gewesen sein was glänzte, durch ihre Tore wird die Sorge oft und oft gegangen sein — ob sie aber solches erlebt wie wir in unserer gepriesenen, modernen, kulturellen Zeit?

Da ist wieder eines der Häuschen abgetragen worden. Der Krieg hat den Aufbau des neuen verhindert und so erfreut sich denn das Gärtlein des angrenzenden Hauses der vollen Freiheit. Die schöne Linde, die dort steht, dehnt sich vor lauter Wohlbehagen und ihre frischen Blätter leuchten im Sonnenschein.

An einer Häuserede hängt der Auslagelast eines Photographen. Was doch die Leute darin, die alle die verlangte freundliche Nische zur Schau tragen, für wohlgenährte Geschlechter haben! Sollten die „Gutetroffenen“ lauter Lebensmittelhändler sein? Das Rätsel ist bald gelöst. Die Bilder stammen alle aus dem Jahre 1913. Daher die zufriedenen Gesichter. Ein Schild auf einem langgestreckten einstöckigen Hause bezeugt, daß das hier befindliche Wirtshaus schon im Jahre 1701 gegründet worden ist. Das Haus selbst ist verwittert und dürfte eines von jenen sein, die Johann Thury, kaiserlicher Kammerdiener und späterer Biegelesensbesitzer, hier erbaute und mit denen er den Grund zur Vorstadt Thury legte.

Ich überlege die Akerbachstraße und komme durch die antike Volksmangasse in die frühere Mervorstadt. Für diesen Grund muß Kaiser Josef eine besondere Vorliebe gehabt haben. Hier ließ er die großen Bauten, wie das Allgemeine Krankenhaus, den „Narcenurm“, im Volksmunde „Kaiser Josefs Guggelbühl“, genannt, ferner das große Waisenhaus. Die Volksmangasse hieß bis vor kurzem noch Waisenhausgasse; das Waisenhaus selbst ist jetzt in ein Priesterseminar umgewandelt worden.

Die alten Bäume im Seminargarten blühen, um die Mauern des gegenüberliegenden Gebäudes der

Konfularakademie rauft sich der wilde Wein, in den hohen Spiegelscheiben lobert das Sonnenfeuer, und die Gasse ist still und menschenleer.

Hinter diesem Gebäude zweigt die Strudelhofgasse ab. Ein Jodill mitten in der Wofststadt. Einige alte Kastaniendäume besähten ein vornehmes Haus. Ruhe und Bornehmheit überall. Selbst die Spanen schreiben hier nicht so ausgelassen wie in den Gassen von Sichtensthal. Die Strudelhofgasse leitet ihren Namen nicht etwa von jener angenehmen Wiener Medispeise, den Strudeln, her, sondern von einem Hofrat Strudel v. Strudenhof, der hier vor mehr als 200 Jahren sich einen Sommerjäh schuf. Wie so viele „an der alten Währingergasse“ sich Sommerfeste anlegten. Und schön mag es damals, hier auf der Höhe, gewesen sein. Unren jag sich die prächtige Hof Alu hin, und die Donau bespülte ihre Ufer.

Ueber eine Stiege, die mit vielem Grün umhüllt ist, kommt man auf die freigelegene Giechsteinstraße. Da ist kürzlich ein alter Garten, der dem Grafen Lam-Gallas gehört, dem Publikum zugänglich gemacht worden. Das ist ein gar wunderbares Stückchen Erde zwischen den hohen Häusern. Eine märchenhafte Ruhe, eine süße, einigliche Stille weht unter den alten Bäumen. In ein launtes Zimmern nicht sich liebliches Vogelgezwitscher. Hier dürfte die Zeit still geblieben sein, und die Giechstein aus Maria Theresias Tagen raunen und flüstern unter den laubdickeren Ästen.

Einige Schritte und man hält wieder vor einem alten Park, dem Liechtensteingarten. „Der Natur und ihren Verehrern 1814.“ So steht es auf der Säulenreihe des prächtigen Eingangstores. Im Jahre des Wiener Kongresses also widmete Fürst Liechtenstein seinen schönen Garten der Wiener Bevölkerung. Ein volles Jahrhundert später, 1914 — doch lassen wir das. Gehen wir lieber hinein in den Garten. Ein Parterre mit schön verträmmeltem Buchsbaum breitet sich vor dem Barockbau aus, der

so feindlich annutet. Weit springen die charakteristischen Auslaufrohre der Dachrinne vor, von vergangenen Zeiten erzählen die verwitterten Sandsteinfiguren auf den Mauern und mit Zähligkeit klammert sich schwarzer Eisen an alte, riesige Baumleiber. Auch hier stehen die Kastaniendäume in voller Blütenpracht. Der Flieder duftet, der Goldregen hat seine gelben Trauben erschlossen, eine Bluthunde hebt sich von einer einformig grauen Delweide vorreihhaft ab und Schorpsplätzchen, Finlen und Drosseln scheint es hier so viele zu geben, wie nur wo im Wiener Walde. Den Parkfrieden behütet das steinerne Band der grauen Mauer, an deren Außenseite das Wofstablleben brandet. Man sitzt unter den breiten Kronen so wohlgeborgen, lieft die Zeitung und sinnt über irgend etwas nach.

Berläßt man den Garten, so kommt man in die Porzellangasse. Hier stand einst die berühmte Wiener Porzellanfabrik in der Hofbau. Einige Schritte weiter und man ist schon wieder auf einem anderen „Grund“, dem früheren Akerbach. Da befindet sich der Franz Josef-Bahnhof. Um ihn herum herrscht ein lebhaftes Getöse, obwohl jetzt kein Zug abgelaufen wird. Eine Menge Burtschen treiben hier einen schwaunghaften Handel mit Zigaretten und Tabak, und das Anpressen und die Art, wie dieses geschieht, wirkt widerlich. Auswüchse des Krieges!

Und nun kommen wir über die ehemalige Spittelau wieder ins Sichtensthal. Die roten Kruppen der alten Kirche stehen in der Sonne, und drinnen im Gotteshaus ist feierliches Hochamt. Durch das offene Spornfenster fluten Orgel- und Geigenklänge hinaus in die Gasse und ein prächtiger Daß singt: „Dona nobis pacem!“ Bis uns den Frieden! Solange lange Menschen beten, beten sie um den Frieden. Und können ihn nicht und nicht erlangen . . . Ich bin wieder da, wo ich ausgegangen.

J. V.

11. VII. 1919



Der neue Tag  
11. VII. 1919

137

11

Des Wieners Sonntagsvergnügen.

(Zeichnung von Carl Josef.)



— Und da lachen Sie noch? —  
»Freilich, meine Alte is' ja drin!«



## Gefühlspolitik.

Zeichnung von Theo Fache.



Th. FACHE

Arzt: Ja sagen Sie mir, Herr Huber, wo haben Sie sich denn diesen bösen Armbruch geholt?  
Huber: Wissen S', Herr Doktor, mir hat heut' nacht geträumt, daß i den Kramar Karel zur Firmung führ'. Und da ist mir halt auf der Bettkant'n mei Arm broch'n.



15. 11. 1919

als Nachfolgerin und Verherrlicherin des weverianes, der vollen Scheunen im Dorfe, der aufgekauften Borräte in den Lagerräumen der Fabriken, bei steigendem Verbrauche und leichter Zugänglichkeit von Nahrung und Nohstoffen. Versuche auf Gebieten, wo die Erfahrung fehlt, müssen unter den günstigsten Bedingungen gemacht werden, damit sie nicht mit Katastrophen enden. Die große französische Revolution hat begonnen, als sie durch geistige Vorbereitung im Volke zu einem Naturerzeugnisse geworden ist. Vorausgehen mußten

### Feuilleton.

#### Vergnügungssucht im Glend.

Verkaufs mei G'wand, i fahr in Simms!  
Ferdinand Sauter.

Es ist den Wienern nie schlechter gegangen und sie sind nie lustiger gewesen als in den gegenwärtigen Zeiten. Das ist kein Vorwurf, keine Aufforderung zur Bußfertigkeit, keine Mahnung an die vielen, die heute lachen und jubeln, zur Einkehr bei sich selbst und zu strengerer Lebenssücht. Es soll nur zum foundsovielen Male auf die verblüffende Tatsache aufmerksam gemacht werden, daß wir Ruhe zu schreien in-stande sind, wenn alles um uns her zusammenzustürzen droht, und daß wir noch immer Lebensmut genug besitzen, um den politischen und wirtschaftlichen Friedhof, den sie aus unseren Lände machen wollen, als Tanzboden zu benutzen.

Man hat es ja oft genug gesagt, Lust und Unlust, Freude und Trauer, Lachen und Weinen, dies alles fließe aus der gleichen Quelle und sei letzten Grundes ein und dasselbe. Schon der griechische Philosoph, der große Plato selbst, hat hingewiesen auf die merkwürdigen, ja wunderbaren Zusammenhang zwischen Schmerz und Vergnügen, welche zwei man doch für die schroffsten Gegensätze halte. Der Wiener freilich, der sich seines Dammers bei der Resi-Dant oder sonst in einem Heurigenarten zu entsäubern sucht, kümmert sich ver-

waren. Wird dieses Herumgeren an den Menschen nie aufhören, dieser Wahnsinn noch länger toben? Mit solchen Meldungen aus Wien soll der Staatskanzler in Samsermain verhandeln und gegen die ungehörigsten Forderungen sich wehren. Es wird bei den Ungläubigen und Versammelungen, wie die Behörden meinen, ruhig bleiben. Wien ist jedoch hart getroffen, erschüttert in seinem Vertrauen und voll Sehnsucht nach einer helleren Zukunft.

mußlich wenig um die Meinung des hellenischen Weltweisen, blühen um die Ursache seiner fidele Stimmung. Er ist lustig, weil er eben lustig ist, weil er nach jahrelanger Enthaltbarkeit sich auszuoben das Leben lockt, und vielleicht die Sonne scheint, trotz alledem das Leben lockt, und vielleicht ist er gern lustig, gerade weil es ihm so schlecht geht, weil das Glend sein selber selbst spottet, weil dieses trübig aufwachsende Dufament von jeder ein Lieblingsstandpunkt des Wieners war. Der liebe Augustin hat es ihm vor Jahrhunderten schon vorgefungen. Dieser Apostel des Alt-Wiener Galgenhumors trat ja unter Blüth und Donner seine irdische Sendung an: sein Schelmenspiel mit dem Hundreim „Alles ist hin“ trällerte er dem schwarzen Tod ins Gesicht, es klang über eine Pötrgrube hin, und Tausende von Menschen starben rings umher, als es sich zum erstenmal hören ließ. Weis Gott ein heroischer Gassenhauer, der von hier aus ganz Deutschland eroberte, heute noch, soweit die deutsche Junge klingt, als die Volkshymne des lustigen Glends gelten kann.

In Wien ist der lebensfrohe Säger mit einem Denkmal geehrt worden, wohl der erste Hochbruder, der deshalb, weil er täglich sich berauschte und betrauscht selbst ins Jenseits hinführte, in Stein und Erz verewigt wurde. Dätte länger gelebt, so wäre er vielleicht mit der Zeit ein gelehrter, ehrlicher Bürgermann geworden, am Ende gar eine Leuchte der Frömmigkeit gleich seinem ertauchten Namensvetter, dem großen Augustinus, der gleichfalls in seiner Jugend jedweder Fleischeshlust nachgab, um später dennoch kanonisiert zu werden. Viel jähre früher freilich als die Ans-

toh des schlimmsten Kriegsangesanges ist alles übersteuert und überwertet. Wollte man nun diese heutigen Werte zur Seite legen, so könnte dies für die Steuerpflichtigen geradezu katastrophale Wirkung haben: Im allgemeinen wird die Vermögensabgabe ja in barem Geld oder Kriegsanleihe zahlen sein und gezahlt werden; würde der Steuerzahler nun nach solchen übersteuerten Werten steuern, so würde ihm ein in absehbarer Zeit kommenden Sinken aller Werte sehr Kapital abgenommen als gerecht wäre und als der Betrieb dauernd betragen kann. Wo aber Entziehung der Steuer in natura, etwa durch Lieferung von Betriebszeugnissen oder durch Beteiligung des Reiches am Betrieb erfolgt — und solche und ähnliche Art der Abgabentrückung wird man sicherlich gerade bei einer großen einmaligen Abgabe zulassen müssen — würde dem Reich bei sinkenden Werten des ihm so zugefallenen Besitzes schlecht gedient sein, da seine Schulden trotz sinkender sonstiger Werte überhaupt nicht sinken, seine Schuldsinsen aber erst vom Jahre 1924 ab herabgesetzt werden können. Was hier für Handel und Industrie gesagt ist, gilt in gleichem Maße auch für Handwerk und Landwirtschaft; gerade in der letzteren hat infolge des Steigens der Preise für alle landwirtschaftlichen Erzeugnisse und des daraus entstehenden Steigens der Werte aus Landwirtschaft wie auch infolge des auf verschiedenen Gründen zurückzuführenden Bestrebens, insbesondere der kleinen und mittleren Landwirtschaft, alles, was sie er auch insofern des Eindringens von Kriegsgewinnen in die landbesitzenden Kreise eine Ueberbewertung eingeführt, die anscheinend keine Grenzen kennt und die der Feststellung des dauernden Wertes von Grund und Boden die größten Schwierigkeiten bereiten wird. Auch die Veranlagung nach dem Ertragswert vermag diese Schwierigkeiten nicht völlig zu beseitigen, da auch die Feststellung des völligen Wertes der Erträge von Grund und Boden, losgelöst von der damaligen Hochkonjunktur, nicht so einfach ist.

Eine letzte, aber in ihrer Bedeutung nicht zu unterschätzende Schwierigkeit der Veranlagung einer einmaligen



## Das Gasthaus zum Wiener Schnitzel.

Ein Nachtstuhl im Freien.  
Von Ludwig Dirschfeld.

Die längste Zeit habe ich vergebens nach einem Lokal mit diesem sympathischen Alt-Wiener Wahrzeichen gesucht und immer wieder nur das Gasthaus zum Hahnenrei oder zum Polenta-Schmarren gefunden. So liebt man mich einen, wenn man trotz der jungjährligen staatlichen Fleisch-aufbringung noch immer unverbesselterer Karnivore ist, schließlich melancholisch und menschenfeindlich. Um so mehr, wenn man gegen diesen und jenen seiner Bekannten den begründeten Verdacht hegt, daß er häufig oder sogar täglich einmal Fleisch isst. Es ist ja verwerflich, um mich aber mit voller Ueberzeugung entkräften zu können, möchte ich doch gern wissen: wie stellen das diese Genusmenschen eigentlich an? Sie verraten nichts und ergeben sich höchstens in aufreizend schwelgerischen Schilderungen der hinter ihnen liegenden, längst den Weg alles Fleisches gegangenen Nachtstühle. Namentlich einer meiner Freunde, ein erfolgreicher Schwankautor, aber sonst ein sehr netter, heiterer Mensch, treibt es da besonders arg. Gewöhnlich, wenn ich eben feilsch gebrochen von einer Hahnenrei- oder Polentaorgie komme, treffe ich ihn und sofort setzt er mir mit der Eindringlichkeit des leidenschaftlichen Essers auseinander: „Als geistiger Schwärmer muß ich täglich Fleisch essen. Wenn ich mich nur von Gemüse nähre, das merkt das Publikum sofort.“ Trotz der täglichen Fleischkost ist es aber diesem Autor schon einige Male widerfahren, daß seine Schwänke und Scherze als aufgewärmte alter Kohl bezeichnet wurden, woran man wieder erkennt, wie leichtfertig und ungerecht oft das Urteil der Zeitgenossen ist. Nach dieser allgemeinen Einleitung pflegt er fortzufahren: „Seht hab' ich wieder ein kleines Gasthaus entdeckt, ein ganz gewöhnliches Kutscherbeisel, dort bekommt man einen herrlichen Schweinsbraten — solche Stücke.“ Aber wenn ich dann in das Beisel komme, gibt es zwar große Portionen Kutscher, aber keine Spur von Schweinernem. Offenbar mache ich auf den Wirt und die Kellner nicht den nötigen vertrauenswürdigen Eindruck und so ist es mir zu meiner Schande passiert, daß ich in der letzten Zeit streng nach den Vorschriften leben mußte. Auf jeden Wiener entfällt bekanntlich nach einem alphabetischen Turnus etwa alle drei Monate die Kopfschale von 10 Deka Fleisch, was selbst für einen leidenschaftlichen Vegetarianer zu wenig ist. In meiner Verzweiflung habe ich schon oft daran gedacht, ob es nicht das Beste wäre, alle vierzehn Tage um Namensänderung anzufuchen, natürlich jedesmal mit einem anderen Anfangsbuchstaben, um derart meinen karnivorischen Gelüsten hemmungslos fröhnen zu können.

Bis sich plötzlich vor einigen Wochen im Wiener Ernährungsleben die große Wendung vollzogen hat durch die Ankunft von sieben Millionen Kilogramm amerikanischen Schweinefleisches. Die Wiener, die noch immer theoretische Gourmands sind, haben es nicht sehr freundlich begrüßt, weil es ein bißchen zu stark gefalzen ist. Das ist doch gerade die zarte Aufmerksamkeit der Entente, die uns das Bötelfleisch als Gegenwert für unsere an sie verpfändeten Salzbergwerke bietet. Man kann wirklich nicht kulanter sein. Aber das amerikanische Fleisch war durch die fortwährenden Waschungen und den sonstigen kühlen Empfang offenbar beleidigt, zog sich zurück und verschwand, wohin, weiß man nicht. Doch für jeden Bekannten kommt eines Tages die Auferstehung. Auch das Bötelfleisch wurde plötzlich in anderer Gestalt lebendig. Wunderbar sind die Wege des Schicksals und des Schleichhandels. Dank der aerinaen Schmachthaftigkeit und der

großen Rosspieligkeit des amerikanischen Fleisches begann in dem entfetteten Wien plötzlich eine ungeahnte Ueppigkeit zu grassieren. Vor allem im Gasthaus, wo man in der letzten Zeit mit Schweinsbraten und Hausgeflücht direkt verfolgt wurde. Aber auch in ganz andere Dinge vermag sich das amerikanische Fleisch zu verwandeln: in Kalbfleisch, geröstete Erdäpfel, in Buttermilch und weißes Gebäck — man merkt, es kommt aus Amerika, dem Lande der unbegrenzten Möglichkeiten. Und es ist in die richtige Stadt gekommen, nach Wien, und nur hier kann es sich ereignen, daß eine Stadt vor lauter Lebensmittelknappheit übermütig und üppig wird. Gott sei Dank, wir haben unsere Eigenart, und die wird uns kein Lebensmittelkontrollor nehmen.

In diesen unerlaubt fetten Tagen, die zu den mageren Friedensbedingungen passen wie die Faust der Entente auf unser ahnungsloses Auge, habe ich endlich auch das lang gesuchte Gasthaus zum Wiener Schnitzel entdeckt, und zwar in einer Vollkommenheit, die die ruhigen Träume des Kriegswucheramtes und des Ernährungsamtes beschämen. Den wahren Namen dieses Gasthauses werdet ihr von mir nie erfahren. In dem Punkte bin ich wie die Antigone des Sophokles: Nicht mitzuhasen und anzuzeigen, mitzuessen bin ich da. Es liegt wie ein ungeheures Idyll irgendwo im Grünen: die Wiener Umgebung ist groß und das Ernährungsamt ist weit. Man fährt zunächst mit der Straßenbahn, ich sag' nicht, mit welcher Linie, über den Ring, ich sag' nicht, in welcher Richtung, bis man zu einer Brücke kommt, deren Namen ich absolut nicht nenne. Dort steigt man in einen anderen Wagen um, mit einer ziemlich hohen Nummer, die ich aber auch beim besten Willen nicht angeben kann. Nur soviel sei verraten, daß diese Nummer im ägyptischen Traumbuch bedeutet: schwere Arbeit erhalten, auch Föhlen oder Erbsen, Glück und Genügsamkeit, Verminderung des Erworbenen, großer Verlust an Banknoten. . . . Danach vermag jeder Gebildete, der sich im Traumbuch auskennt, die Straßenbahnnummer zu erraten — mehr kann ich nicht tun.

Nach einer sehr angenehmen Fahrt in Gesellschaft zahlreicher guter Menschen, die sich in ihrem dunklen Ernährungsdrange des rechten Weges wohl bewußt sind, langt man bei der Endstation an und geht, unbekümmert um die Reize der Natur, direkt in das Gasthaus und läßt sich einen Tisch und ein Nachtstuhl reservieren. Auf die Frage, was man haben kann, antwortet der Kellner in der selbstverständlichen Tonart von 1913: Rindsbraten, Röhlschögel, Schweinskarrée, Rostbraten, Schnitzel. Um sich von dem Schrecken zu erholen, geht man in den Jausenpavillon, und hier lautet die Antwort: Milchkaffee, Milchschokolade, Butterbrot, Speck, Schinken. Nach einer Stunde ist man genügend gestärkt, um zum Nachtstuhl gehen zu können. Schon die Stimmung ist wundervoll: uralte Bäume, lauschige Ecken, in denen man genau lauscht, was der andere bestellt. An allen Tischen ist nämlich das selbe psychologische Phänomen zu beobachten: ein krampfhaftes Bettessen, ein unheimlicher Ehrgeiz, Reförde im mehr und schneller aufzustellen. Gereizte Statistik wird getrieben: „Die dort sind nach uns gekommen und essen schon. Die sind schon bei der Mehlspeise und wir erst bei der Vorspeise.“ Der Sommerabend ist so drückend, daß ein Herr sich mit einer Tausendernote Kühlung fächelt, was den Kellnern sichtlich warm macht. An dem stannenden Auge ziehen überlebensgroße Hors d'oeuvres vorüber, Platten, auf denen alles das, was es nicht gibt, ungeniert umherlungert. Auf der Speisefarte sieht: Preis nach Größe — womit jedenfalls die Größe des Einkommens gemeint ist. Hier wird auch die schöne Schweizer Sitte geübt, das Brot „à discretion“ zu verabreichen, nämlich ganz diskret, durch ein Stück Emmenthaler maskiert. Der eigentliche tiefere Sinn des Abends aber heißt: Wiener Schnitzel. Fortwährend werden panierte Schnitzel bestellt, serviert, urgiert, dazwischen treiben sich herrenlose Emmenthaler Käse im Garten umher, und wenn man schon meint, nicht mehr weiter zu können, wird man rechtzeitig mit Milchkaffee gelabt, ohne Zucker, denn der ist schon darin. Das Ganze kommt einem wie ein unwahrscheinlicher Traum vor, wie ein altes Biedermeierbild, und erst bei der Rechnung erwacht man und merkt, daß auch hier 1919 geschrieben wird, und zwar mit doppelter Kreide. . . .

Natürlich, man darf aus diesem ungeheuerlichen Nachtstuhl im Freien, im allzu Freien, außerhalb Wiens und der Wiener Vorschriften, keine falschen Schlüsse auf die wirkliche Ernährungslage ziehen. Es geht uns eben so schlecht und wir kasteien uns nun schon jahrelang, daß wir uns wie richtige Bäder in die Einsamkeit zurückziehen, um dort von Heuschrecken und wildem Honig zu leben. Und weil diese Genussmittel heute auch unerschwinglich sind und weil wir uns einmal wieder die entschwindene Seligkeit eines Nachtstuhles im Freien vorkaufschauen wollen, darum verbeißen wir unseren Schmerz in einem Wiener Schnitzel, denn das ist doch unser wahres Panier. . . . Wie dieses Gasthaus heißt und wo es liegt? Ich glaube, da und dort und überall. Von mir ist gar nichts zu erfahren. Ich bin nicht dazu da, um öffentliche Geheimnisse auszuplaudern und möchte niemanden in Versuchung führen. Ich fürchte ohnehin, die Sache wird sich bald herumsprechen, und alle werden das Gasthaus zum Wiener Schnitzel zu finden wissen — nur nicht das Ernährungsamt. . . .



## Im Stambeisl.

„Phüh!“ machte Schwaffer und wachte sich den Schweiss von der Stirn, „a Hüg hat's, net zum erstier n.“

„Und no vor vierzehn Tag' um die Zeit, erwiderte Oberberger, „hast g'sagt: Brr — a Kälten is dös, net zum Aushalten!“

„Dös is ja eb'n döseniage,“ sagte Schwaffer, „von den red't ma ja: Allaweil solche Liebertriedheiten, amol kalt, das an'n d' Behen g'f'r'n, und sehr um d' Hand wieder so has, das ma si hia, was laufft D' denn allaweil an mit vorüber, als ob i net auf der Welt wär? Bering' mit a Bier, Knabe, aber kalt mu's sein — hast g'hört? Wann's net mindestens 5 Grad unter Null hat, pack' i Di bei d' Ohrmascheln! — Piff — i bin ganz elchäuffert, denn, wie's si mi da sehats, meine Herren, bin i loehen a' Fuß durch'n sechsten Teil von Deutschösterreich g'lossen.“

Die anderen sahen den Sprecher verblüfft an. „Durch'n sechsten Teil von Deutschösterreich! Aber geh!“ wunderte sich Spannagl, indessen Etichler bissig bemerkte: „Was dös wieder für dalkerte G'ipak san...!“

„Spas beiseiten, meine Herren!“ sagte Schwaffer, „i bin durch d' halberte Weanerstadt g'lossen, und weil d' Weanerstadt, wie a jeder weiß, da dritte Teil von Deutschösterreich is, so

is d' halberte Weanerstadt der sechste. Hab' i recht oder net? — Nämlich d' Sach' is die: Wie's mi da selg'is, bin der anzige Weana mit Charakter, der anzige — Tramwaystreifer...“

„Woher wagt denn, das Du der anzige bist?“ sagte Spannagl, „es wird schon außer Dir no a paar geb'n.“

„Streiffst d' Du? Na — alsdann, da siehst es!“ sagte Schwaffer, „und der Etichler? A net! Der Oberberger is überhaupt ja Tramwayfahrer net, von dera Zeiten kenn' i Di scho, alter Freund, Du spielst also net mit. Wie dasamal d' Sach' aufkommen is mit'n Dreiß'ntreisetarif, da war dös a Bumm und a Aufregung, net zum lag'n. „G'freif!“ hat a jeder zweite g'rufen, „i tina nimmer mit — i fahr' in taxer Tramway, nimmer — i geh' a' Quatz!“ Ma hatt' mana soll'n, das von 11. Juni an d' Tramway der angenehme Kusenthalt für Gabsleut' sein wird, die gern allant san tät-a-täten. In Wirklichkeit — grad's Kontrolyre Gegenteil! Die Streifer hab'n ihr'n Bumm bergessen, an'n teuern Tarif hab'n sie si scho g'wöhnt, no bebort er ang'sangt hat, die Tramway is bumbost, und um d' Plakert'n am Puffer — die jekt'n in Summer schön lütti san — mu's ma si anstell'n! So san s', d' Weaner: Na Charakter net, ja Konsequenz net, ja Solidarität net!“

Oberberger änderte die Achseln. „Dös machen alles d' Bettläuln,“ sagte er, „in andere Zeiten häit' d' Kommune so was probier'n soll'n —

d' halbe Stadt wär' ihr aus der Rundschaft gangen! Heut' aber, wo si a jeder denkt: „A was, es is scho all's aus, die fufzehn Tüppeln werd'n mi a net außareissen!“ heut' macht d' Menschheit net viel G'schichten, schimpft a bissel, raunzt a Wetzler, lacht und — fahrt mit der Tramway wie vor und eh.“

„Leider wahr,“ murkte Etichler. „Aber a Skandal is's desweg'n do, den Leut'n in so aner Weis' s' Geld aus der Taschen zu mag'n. D' Kommune braucht si auf dös Stückel net viel ein'bilden.“

„Wach's wiar i,“ sagte Etichler, „streck!“ „Dös is a dumms' Reden,“ brummte Etichler, „ja Menich fahrt zum Bergnigen in da Tramway, sondern weil er fahr'n mu's. Dös hab'n d' Herren im Rathaus ganz quat g'wüßt, sonst hätten i den neuchen Tarif net riskiert.“

„All's geht,“ beharrte Schwaffer bei seiner Meinung, „wom ma d' Fuß in d' Hand nimmt, kommt ma a ohne Delettrische ans Ziel. Allerdings: Dussit mach's an! — Schani, Maubersknabe, bring' mir no a Bier!“

„Wo da d' Erparnis bleibt, wannst jekt'n dreimal so viel laufft...“ spöttelte Etichler.

„Dös macht d' Hüg,“ erwiderte Schwaffer, „d' Sonn', die heuer d' längste Zeit nit von uns hat wissen woll'n, man's jekt'n auf amal a bissel gar a' qui.“

„Drum hab'n a d' Sommerstreifer scho alle

Händ' voll x' tian,“ sagte Oberberger; „erst hast's d' östlichen Verurteilungen studier'n, dann d' notwendigen Dokumente, Identitätsnachweise, Ausenthaltsbewilligungen und was sonst no all's drum und dran hängt, verschaffen. Es is ja Klarikeit, heut'jutag' auf's Land g'eh'n. A jed's Land hat seine eigene G'setze, a jede Urtschaft extra no ihre Spezialfinnen. In der anen dert' ma nur vierzehn Tag' bieli'n, in der andern vier Wochen — d' Lust, die früher für jeden da war, is heut'jutag' rationiert wie's Wehl.“

„Weil si d' Weana a dös Sommerstischeln net abg'wöhnen können,“ sagte Schwaffer, „wann i erst d'rum bitten und betteln mu'z — da pfeif' i meiner Söl und Gott drauf!“

Oberberger schüttelte den Kopf. „Dös is net a so,“ sagte er, „grad weil's so schwer is, aus Wean auß'a' kommen, hat a jeder den Wunsch: Kusit möcht' i! Bitten und betteln mü'ssen ma heut' schliefli um all's, da d'rin hab'n ma scho a bissel a Uebung. Wir betteln um's Essen, betteln um's Trinken — wann' soll'n ma net a um d' Lust betteln? Wann d' Landesregierung quadi erlaubt, das ma einest, wann d' Gemeindevor-schung huldboll zustimmt, das ma si in der Ur-schaft länger als drei Tag' aufhalt, wann der Witt si grossmüti herbeilakt, das er an a Wohnung vermie' und was zum Essen verkauft — dann is der Weaner toiroh und d' arme Söl' hat a Stuf.“

Thomas Berger.



### Die elektrische Mihi.

Alle schwelgten in der Erinnerung an das herrliche Pfingstwetter, und einer befragte den andern, wie er die beiden so unerwartet schönen Tage zugebracht. „I war draußt im Gütteldorfer Wald,“ erzählte Mihi, „i sag' Ihna, dös is a Passion, wia s' den Berg'richt ham! Nirgends steht am mehr a Baum im Weg . . . lauter Barrierestöck steht ma . . . ma glaubt, ma is im Gemeinderat von Anno dazuamol. Und dös Wiesen! Welt und brat la Wurfschpapier, sa Rasrinden, sane Händelbauer . . . nur auf dös Wänt bleibt ma mannigmal piden, wo a Liebespaar mit 'n Marmeladhäfen g'essen is.“ Auch die andern gaben ihre mehr oder weniger angenehmen Feiertagsserlebnisse zum besten. Nur Herr Wokurka schwieg. Es waren der Straßenbahndirektion in der letzten Zeit mehrfach Beschwerden zugekommen, daß er die ohnehin bestehende Lebensgefahrlichkeit der „Elektrischen“ durch unverantwortliche Salauer bedeutend erhöhe, und man hatte ihm gedroht, ihn von ihrer Benützung auszuschließen, falls er weitere Exzesse begehen sollte. Diese Drohung war sicherlich ernst gemeint, da ja, wie bekannt, die Schönung des Wagenmaterials die Hauptforge der Verwaltung bildet, während das Publikum trotz aller Tariserhöhungen und Warnungen von der Inanspruchnahme dieses „einzigen“ Verkehrsmittels nicht ablassen will. Sein Schweigen schien also begrifflich. Sowohl aus dem angeführten Grunde als auch darum, weil er sich gekränkt fühlen mußte, daß man seine gute Absicht, in trübten Tagen ein wenig Feiterkeit zu erregen, übelgenommen hatte. Er brach es erst, als Mihi energisch wurde und ihn mit den Worten apostrophierte: „Nsbann, irbt san S' net a so a fader Bips und machen S' Ihnarn Drosslabn a amol auf, sunst wachst er Ihna zua.“ — „Bann i dös net sag'n darf, was i will,“ kam es abgernd aus seinem Munde, „nachher g'freut mi dös ganze Wartlerei net.“ — „Reden S' halt amol was G'schäfts, dann wern S' sane Anständ ham,“ etet sie ihm wohlwollend.

Er nickte spöttisch und brumnte: „Bia dös schon leicht geht bei derer Kost heutigstags. Net amol a Bröckerl Rindfleisch ham m'r zu dös Feiertäg' g'habt.“ „I ja eh ja a net!“ rief Mihi. „Eppa Es?“ wandte sie sich zu den Umstehenden. Alle verneinten. — „Na sieg'sas,“ sagte sie zu ihrem Hausgenossen. „Seit's nach dös Anfangsbuchstab'n von dös Fleischhacker geht, kinna m'r sag'n, daß m'r „buchstäblich“ net krieg'n. D' nächste Wochen wer'n wahr'scheinlich wurr dös mit Rindfleisch beglückt, dös was mit K oder P anfangt.“ — „Die Entente hätte uns zu den hohen Feiertagen schon etwas schiden können,“ bemerkte der Professor. — „Zu was denn?“ lachte sie. „Dös ham si denkt: Wann s' dös Friedensbedingungen lesen, vageht ihna eh d'r Appetit.“ — Der Elegant schickte sich an, die Plattforn zu erklimmen. Er trug ein bis zur Taille reichendes „Janterl“, das ihm das Aussehen eines vorzeitig gealterten Bikkolos gab. „Der Herr von Wschütt!“ raunte Mihi den Umstehenden zu. „Wahrscheinlich Ausflug gemacht. . .“



17. VII. 1919

**Arbeitszeit bei den Transportanstalten**

Wie wir vernehmen, hat der Bundesrat den vom Post- und Eisenbahndepartement vorgelegten auf Grund der zwischen Personal und Behörden ausgearbeiteten Entwurf eines Bundesgesetzes über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten genehmigt. Die Volksschaft soll dem Bundesrat in den nächsten Tagen vorgelegt werden. Die wesentlichen Bestimmungen des Entwurfes sind die folgenden: Die tägliche Dauer der Arbeitszeit darf innerhalb einer Gruppe von höchstens 14 aufeinanderfolgenden oder durch einzelne Ruhetage getrennten Tagen durchschnittlich acht Stunden nicht übersteigen. Für Dienste mit reichlichen Zeiten bloßer Dienstbereitschaft ist eine durchschnittliche Dauer der Arbeitszeit bis auf 9 Stunden zulässig. Innerhalb einer einzelnen Dienstschaft darf die Arbeitszeit im Ausgleiche höchstens 10 Stunden betragen. Ein Ausgleich hat nicht statt zu finden, wenn dem Beamten, Angestellten oder Arbeiter mit seiner Zustimmung für die Überschreitung der maßgebenden durchschnittlichen Arbeitszeit Barvergütung geleistet wird, welche auf Grund des Gehaltes mit einem Zuschlag von wenigstens 25 Prozent zu verrechnen ist. Nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit ist eine Pause von wenigstens einer Stunde zu gewähren.

Die tägliche Dauer der Dienstschaft darf durchschnittlich 13 Stunden und wenn der Beamte, Angestellte oder Arbeiter Dienstwohnung in der Nähe der Arbeitsstelle hat, 13½ Stunden nicht übersteigen. Die Höchstdauer einer einzelnen Dienstschaft im Ausgleich beträgt 14 Stunden. Die tägliche Dauer der Ruheschaft darf durchschnittlich nicht weniger als 11 Stunden, und wenn der Betreffende eine Dienstwohnung in der Nähe der Arbeitsstelle hat, nicht weniger als 10½ Stunden betragen. Im Ausgleich beträgt die Mindestdauer einer einzelnen Ruheschaft 10 Stunden.

Die in die Zeit von 11 Uhr abends bis 5 Uhr morgens fallenden Dienstleistungen gelten als Nachdienst. Nachdienst darf nicht mehr als siebenmal hintereinander und innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen an höchstens 14 Tagen zugeteilt werden. Ueber die Beschäftigung weiblicher Personen können in den Vollziehungsverordnungen einschränkende Bestimmungen aufgestellt werden. Jedem Beamten, Angestellten und Arbeiter sind im Jahre 56 angemessen verteilte Ruhetage einzuräumen, wovon wenigstens 17 auf Sonn- und allgemeine Feiertage zu fallen haben.



17. IV. 1919

**Die Arbeitszeit der Verkehrsanstalten.**

ag. Der Bundesrat hat gestern den Entwurf des Post- und Eisenbahndepartements zu einem Bundesgesetz über die Arbeitszeit bei den Eisenbahnen und den anderen Verkehrsanstalten genehmigt. Nach dem Gesetz darf die tägliche Dauer der Arbeitszeit innerhalb einer Gruppe von höchstens 14 aufeinanderfolgenden oder durch einzelne Ruhetage getrennten Tagen durchschnittlich acht Stunden nicht übersteigen. Für Dienste mit reichlichen Zeiten bloßer Dienstbereitschaft ist eine durchschnittliche Dauer der Arbeitszeit bis auf neun Stunden zulässig. Innerhalb einer einzelnen Dienstschiebt darf die Arbeitszeit im Ausgleiche höchstens 10 Stunden betragen. Ein Ausgleich hat nicht stattzufinden, wenn dem Beamten, Angestellten oder Arbeiter mit seiner Zustimmung für die Ueberschreitung der maßgebenden durchschnittlichen Arbeitszeit Barvergütung geleistet wird, welche auf Grund des Gehaltes mit einem Zuschlag von wenigstens 25 Prozent zu verrechnen ist. Nach ungefähr der Hälfte der Arbeitszeit ist eine Pause von wenigstens einer Stunde zu gewähren. Die tägliche Dauer der Dienstschiebt darf durchschnittlich 13 Stunden und wenn der Beamte, Angestellte oder Arbeiter Dienstwohnung in der Nähe der Arbeitsstelle hat, 13½ Stunden nicht übersteigen. Die Höchstdauer einer einzelnen Dienstschiebt im Ausgleich beträgt 14 Stunden. Die tägliche Dauer der Ruheschicht darf durchschnittlich nicht weniger als 11 Stunden, und wenn der Betreffende eine Dienstwohnung in der Nähe der Arbeitsstelle hat, nicht weniger als 10½ Stunden betragen. Im Ausgleiche beträgt die Mindestdauer einer einzelnen Ruheschicht 10 Stunden.

Die in die Zeit von 11 Uhr abends bis 5 Uhr morgens fallenden Dienstleistungen gelten als Nachtdienst. Nachtdienst darf nicht mehr als sieben mal hintereinander und innerhalb eines Zeitraumes von 4 Wochen an höchstens 14 Tagen zugeteilt werden. Ueber die Beschäftigung weiblicher Personen können in den Vollziehungsverordnungen einschränkende Bestimmungen aufgestellt werden. Jedem Beamten, Angestellten und Arbeiter sind im Jahre 56 angemessen verteilte Ruhetage einzuräumen, wovon wenigstens 17 auf Sonn- und allgemeine Feiertage zu fallen haben.

Der Ruhetag, dem unmittelbar oder kurz vorher eine Ruheschicht von wenigstens neun Stunden vorausgegangen hat, beträgt wenigstens 24 Stunden. Dem Personal werden Ferien gewährt: Vom 1. bis und mit 9. Dienstjahr 7 Tage, von dem Jahre an, in dem das 10. Dienstjahr oder das 30. Altersjahr zurückgelegt wird, 14 Tage und von dem Jahre an, in dem das 20. Dienstjahr oder das 40. Altersjahr zurückgelegt wird, 21 Tage.

An den Sonntagen, sowie an den allgemeinen Feiertagen Neujahr, Karfreitag, Auffahrt und Weihnachten ist der Güterdienst untersagt, mit Ausnahme der Beförderung von leicht verderblichen Waren und von Tiersendungen. Das Gesetz enthält sodann Vorschriften über die Bereitstellung von Arbeits- und Unterkunftsräumen, sowie Dienstwohnungen. Das Gesetz schreibt sodann vor, daß die gesetzlichen Ruhetage und Ferien von den Betriebsinhabern voll entlohnt werden müssen. Für die Begutachtung von Fragen, die dem Bundesrate zu Beschlüssen grundsätzlicher Natur, Entschieden über Rekurse und Beschwerden, sowie Strafverfügungen Anlaß geben, wird vom Bundesrat eine Kommission gewählt, aus 10 bis 14 Mitgliedern mit einem Vorsitzenden, in welcher Kommission die Verwaltungen und das Personal zu gleichen Teilen vertreten sind. Uebertretungen des Gesetzes durch die Betriebsinhaber konzesionierter Verkehrsanstalten können vom Bundesrat mit Geldbußen bis auf 500 Fr., im Wiederholungsfall bis auf 1000 Fr. geahndet werden.

Die Botschaft zu diesem Gesetzentwurf wird vom Bundesrat noch im Laufe dieser Woche genehmigt werden, so daß das Gesetz und Botschaft der Bundesversammlung anfangs nächster Woche zugehen werden, die dann darüber zu entscheiden hat, ob die Angelegenheit noch in dieser Session oder erst im September erledigt werden kann.



18/VI. 1919

**Schnellzug Italien-Innsbruck-Wien.**

Der wöchentlich zweimal von Italien über Innsbruck nach Wien und Prag verkehrende Schnellzug Innsbruck Hauptbahnhof ab 9 Uhr abends, Wien Westbahnhof an 9 Uhr 57 Minuten vormittags wird von Innsbruck nicht mehr wie bisher jeden Dienstag und Freitag, sondern nunmehr jeden Sonntag und Mittwoch abfahren und sonach in Wien Westbahnhof jeden Montag und Donnerstag eintreffen.



18. / IV. 1919

# Volksfest im Wurstelprater.

Zeichnung von Theo Jaffe



... Versuchen Sie, meine Herren, Ihre Kraft an unserem neuen Friedenswaschenmann!



## Neue Forderungen der Eisenbahner.

In einer am vergangenen Donnerstag abgehaltenen Sitzung der sozialdemokratischen Gewerkschaft der Eisenbahner gelangten die neuen Forderungen dieser Kategorie von Staatsangestellten zur Besprechung, die im wesentlichen die Gewährung außerordentlicher Zuwendungen als Steuerungsanhilfe beinhalten. Nach dem Referenten Tomšič ergriff Präsident Seiz das Wort, der nach der „Arb.-Btg.“ folgendes ausführte: „Während des Krieges sind wir so arm geworden, daß wir leider nicht jedem geben können, was er heute brauchen würde. Ein großes Heer von Heimkehrern kommt heute und verlangt, daß man jedem so viel gebe, um damit seine vernichtete Existenz wieder aufrichten zu können. Es ist gewiß vernünftig und bescheiden, wenn jeder 5000 K. verlangt. Aber wenn zwei Millionen Menschen das verlangen, so geht das für den Staat in die Milliarden. Das, was bisher für die Staatsangestellten an Maßnahmen zur Linderung der Steuerungsverfügt wurde, kostet den kleinen Staat Deutschösterreich bereits nahezu 1800 Millionen Kronen. Unsere Finanzlage läßt sich am besten an der Tatsache ermessen, daß einer Ausgabe von 5900 Millionen Kronen nur eine Einnahme von 1200 Millionen Kronen gegenübersteht. Nun meinen viele Leute, mit einer Vermögensabgabe sei alles zu machen. Man müsse eben das Vermögen den einen wegnehmen und es den Staatsangestellten geben.“

Aber die, die dieses gewissenlose Schlagwort ausgeben, verkennen, daß wir die Vermögensabgabe brauchen, um unsere Kriegsanleihe einzuziehen und um Investitionen für die verstaatlichten Betriebsbetriebe vorzunehmen, da wir sonst der Bevölkerung so hohe Steuern auferlegen müßten, die sie nicht tragen kann. Diese schwierige Lage, in der sich der arme und kleine Staat Deutschösterreich befindet, legt uns nun die Pflicht auf, die Mittellinie zu suchen, um den Eisenbahnern zu helfen. Es muß die Besoldungsreform kommen, zugleich aber müssen die Preise der Waren abgebaut werden, was nur geschehen kann, wenn wir wieder zur Produktion gelangen können. Wir brauchen vom Ausland dazu vor allem Kredit, den wir erhalten werden, wenn man im Ausland sieht, daß wir den Willen zur Arbeit und zur inneren Ordnung haben. Vorläufig denke sich die Regierung die momentane Hilfe, die den Eisenbahnern zu gewähren sei, so, daß die Anschaffungsbeiträge, die am 1. August d. J. fällig werden, bereits jetzt in ihrer vollen Höhe zur Auszahlung gelangen sollen. Diese Zuwendung sei als eine außerordentliche Hilfsmäßnahme zu betrachten, so daß dadurch die am 1. August fällig werdenden Anschaffungsbeiträge nicht berührt werden.“

In der nun folgenden Wechselrede sprachen sich alle Redner dafür aus, daß das Zugeständnis der Regierung als befriedigend zur Kenntnis genommen werde. Schließlich wurde ein Antrag, sich mit dem Vorschlag einverstanden zu erklären, einstimmig angenommen. Begeisterte Annahme fand auch ein Antrag, in welchem den französischen Eisenbahnern, die mit ihrer imperialistischen Regierung in hartem Kampfe stehen, die wärmste Sympathie ausgedrückt und ihnen brüderlicher Gruß entboten wird.



## Rettet den Maria-Josefa-Park!

Luegers Paradies von Verwüstung bedroht.

Es war im werdenden Frühling, als jeder Blumen- und Gartenfreund in Wien zur Freude Anlaß fand; denn in den durch jahrelange Kriegszeit stark vernachlässigten Wiener Gärten, insbesondere im Maria-Josefa-Park, machten sich Hunderte fleißiger Hände zu schaffen, um gutzumachen, was Krieg und Umsturz mit ihren Folgen an den Anlagen gesündigt hatten. Das Buschwerk wurde kunstgerecht gelichtet und beschnitten, die Rasenränder abgestochen und eingegrenzt, frisches Gras sproß aus dem kurz vorher noch zertrampelten Boden, kurzum, die Arbeit der Gärtner versprach reiche Früchte zu tragen. Schon vermeinte man den Park in alter Schönheit bald wieder erstehen zu sehen, aber . . . . .

Wer heute den Maria-Josefa-Park besucht, der wird seinen Augen kaum trauen, wenn er sieht, was in diesem Garten vorgeht. Ein wahres Wunder, daß der Rosengarten, der eben jetzt in herrlicher Blüte steht, noch nicht gestohlen wurde. Sonst aber nimmt sich fast jeder, was er braucht. Flieder und Goldregen sind schon längst verblüht, aber an den abgebrochenen Nestern sieht man noch heute, mit welchem Vandalismus ganze Zweige hier abgerissen wurden. Nicht anders geht es jetzt dem Jasmin und den paar Akazien. Und die Wiesen und die Teiche! Sie bieten besonders in dem vom Landsträßer Gürtel, der Verbindungsbahn und der Straße zum Nasenal begrenzten Teile ein trauriges Bild. Zertraten und zertrampelt sind die einst so schönen grünen Flächen und nicht umsonst trauert eine mächtige Weide um das verlorene Paradies. Wo fettes Gras und Blumen standen, glöht nackter Lehm Boden zum blauen Himmel hinauf und in dem schönen Teich, in dem einst Schwäne ihre Bahnen zogen, Enten ihr schillerndes Gefieder der Sonne zeigten und Seerosen in stummer Keuschheit blühten, da haben Scharen nackter Buben und Mädchen! Mädchen bis zu 14 Jahren, nur mit einer Schürze bekleidet, stehen am Ufer herum und fangen Wasserthiere oder treiben Mollusca. Nicht eine Spur von Schamgefühl ist an ihnen zu entdecken, fürwahr, ein beschämender, ein trauriger Anblick. Und niemand wehrt ihnen, niemand findet sich bemüßigt, zum Stutze der öffentlichen Sittlichkeit und des öffentlichen Gartens einzuschreiten.

Einst lag an Stelle dieses Parkes eine mit spärlichem Gras bewachsene Wiese, die Schindertwiese, wie sie genannt wurde. Nichtscheues Gesindel trieb sich auf ihr in Massen herum und der „Wasenmeister“ hatte sich hier seine Arbeitsstätte erkoren. Da kam Lueger und meinte, was auf dieser Wiese vorginge, sei nicht geeignet, der umwohnenden Arbeiterbevölkerung ein gutes Beispiel zu geben. Und um den Bewohnern der benachbarten Zinskasernen eine Freude zu bereiten, um ihnen den Sinn

für das Schöne zu wecken, schuf er hier einen der herrlichsten Gärten von Wien. Wie aber behandelt das Proletariat heute diesen Garten, wie dankt es dem Schöpfer der Schönheit von Wien?

Eine Schindertwiese war der Park vor Lueger; eine Schindertwiese ist er im Begriffe, wieder zu werden, wenn die Gemeinde Wien nicht sofort alle Vorkehrungen trifft, die den wirksamen Schutz des Parkes verbürgen.

Was nützt es, wenn die sozialdemokratischen Bezirksvorsteher von Hernals und Ottakring ihre Leute beschwören, den Wienerwald nicht zu verwüsten, was nützt es, wenn die Gemeinde Wien die öffentlichen Anlagen dem Schutze eines Publikums empfiehlt, das an dem Schutze sich gänzlich uninteressiert zeigt? Man stelle die paar gefährdeten Gärten unter den Schutz der Sicherheitswache oder der Volkswehr, lasse die Wache mit aller Strenge gegen jene einschreiten, die aus Bosheit oder Trotz die Gärten schädigen und kläre die Dumm- und Unwissenden über das Häßliche und Unvernünftige ihres schädlichen Treibens auf, sonst wird Wien in ein paar Jahren statt Gärten und Teiche nur mehr Lehmflecke und Pfützen besitzen.

Gans Maurer.



22. IV. 1919

### Im Stammeisl.

„I frag' mit Verlaß: Wie lang wird dös  
 fest'n no so furtgeh'n,“ sagte Schwaffer, „dass ma  
 hon an'n Tag am ander'n net weiß, was g'schieht?  
 „I will met Mach hab'n, dös is mei guat's Recht!  
 „Aber so wie jetz'n stit ma ja allerweil auf an'  
 „Zulverfasse!; jetz' und jetz' muß ma si fürchte-  
 „dass 's losgeht. Wo bliest denn da d' G'müatlich-  
 „zeit, wann i frag'n derf'?“

„Oberberger züchte die Achseln. „G'späßige  
 „Leut', die was heut' no nach aner G'müatlichkeit  
 „frag'n! G'müatlichkeit — dös war amal, mei  
 „Veder, heut' is dös Wörtel a Fremdwort  
 „word'n.“

„Schwaffer widersprach. „Wann Da Dir  
 „sinter G'müatlichkeit weiß Gott was denkst, dann  
 „freist? Mit der weanerischen G'müatlichkeit von  
 „d' Bachendeln is freilich Schluß mit Jubel, und  
 „Anno dazumal is freilich Schluß mit Jubel, und  
 „kommen grad so weit wieder wie d' Zerstör-  
 „wagen, mit die unterns no als a junger nach  
 „Steuering außag'sahr'n is. „Heut' loit' a Bachendel  
 „i hab' ma dös verzähl'n lassen — und nach Siebe-  
 „ring fährt ma mit 'n Spinglerischen Automobil  
 „heut' am Buser. . . An die Zeiten von Anno  
 „vorgestern denk' i lieber gar nimmer d'ruck, sonst  
 „werd' i melancholisch! Wann i heut' von G'müat-  
 „lichkeit red', so man i damit nit anderit als mei  
 „Stuß — mein' Fried'. Dös geht do net auf d' Läng',

„dass der Mensch mir nit, dir nit an Kugel in 'n  
 „Bauch trägt, obwohl er nit anderit verbrosen hat,  
 „als das er züfälligerweil in der Mervorstadt zu  
 „ung'legener Zeit spazier'n g'gangen is.“  
 „Reiten san dös, jammerte Spinnagl, „net  
 „dum glaub'n! Wenn mir aner g'sagt hätt', dass i so  
 „was no daleb'n weerd' auf meine alten Läg'! —  
 „Wann i in der Fruah aussieh', was i ja meiner  
 „Ehl und Gott nimmer, ob i auf d' Nacht, wann i  
 „schlafen geh'n will, no leb'!“

„Dös is 's ja, von was i red',“ sagte Schwaffer,  
 „ma is ja seines Lebens nimmer sicher in dera  
 „Weanastadt. Auf ja und na war' i neali selber  
 „einig'raten in den Wirbel und wann i mit net no  
 „bezeiten aussiwagel — wer mach, ob 's Zhr mi heut'  
 „da stigen seh'n mödigs bei mein' Krügel Feinsterschwitz.“

„I hab' ma scho manigsmal denk',“ brümmte  
 „Stichler, „wozu der Staat überhaupt gut is? I  
 „derf' als Steuerträger nur allerweil zahl'n, aber i  
 „krieg nit dafür. „G'heite Leut' hab'n ma dös  
 „nachdem expliziert: Es is net wahr, dass i nit  
 „krieg für mei Geld — haben s' ma erklärt — 's  
 „ruhige, sichere, g'sekürigte Leben, dös verband' i  
 „all's 'n Staat und er, der Staat, zahlt bei dem  
 „G'schäft, dass er mit mir macht, drauf, net! —  
 „Gut, schön — aber mit Verlaub: D' Steuern  
 „werd'n jekt immer höher, aber d' Rug', d' Uermung,  
 „d' G'sekürigteit, d' Stägerheit — damit schaut 's  
 „allerweil trauriger aus.“  
 „Und dös wundest Di?“ fragte Oberberger,  
 „is net überall 's nämliche? Dös is scho so der

„Lauf der Welt, dass alle Sachen net mir ums  
 „Bwanz'gache teurer, sondern a ums Bwanz'ofache  
 „Schlechter werd'n. Wann si da Menich schon sechs, acht  
 „Stiefelstien kauft hat, haben's schon sechs, acht  
 „Gul'n loit' und war'n sold und dauerhaft; heut'  
 „kosten d' Stiefelstien hundert Gul'n und nach vier-  
 „zehn Tög' san's hin. Postelwar', mei Veder, wohin  
 „dass D' schenkt! Er nahm das Krügel, das  
 „hante, und machte einen herzhafsten Schlud. „Bei-  
 „spielsweil' glei dös Bier,“ sagte er. „Früher amal  
 „halt um fußehn Kreuzer a Bierzel kriegt, dass 's  
 „scho was Ideals war; heut' kriegt' von an'n  
 „Gul'n beinah nit auska und hast a' Loten, wie 's  
 „D' s' frühr net amal. „Dein'n Feind' g'winnschen  
 „hätt' si. Dös san so die Beiläut! In da gleichen  
 „Weil' is a d' peribnliche Stägerheit von Staats-  
 „bürgern teurer word'n — und schlechter.“

„Wär' net notwendig' brümmte Stichler,  
 „d' Regiering derf'et nur net so lahmlacert sein,  
 „als wa's is. „I zahl'n Staat meine Steuern und  
 „dafür bespricht er mir 's Blate von Himmel oba;  
 „aber haltet! Sta' Spür! G'heite, Verurteilungen —  
 „ja, die got's mehr als g'nita, ober der sechste sefert  
 „i' net drum. Von Abbau der Besse beispilsweis'  
 „is' d' längste Zeit scho' die Red', aber d' Sachen  
 „werd'n allerweil teurer statt billiger und der Staat  
 „schaut zu. Der Kampf geg'n den Schleichhandel is'  
 „scho' a' spanak's Numero — aber da Schleichhandel  
 „is' allerweil no' auf da West — und d' Schleichhändler  
 „werd'n dick und fett. Und jekt'n mit di Umfürzier

„is' dös altrat d' nämliche G'sicht: Sa' Energie  
 „net bei der Regiering, lauter halberte Sachen. Auf  
 „der an'n Seiten werd'n d' Ungarn außig'lahnt  
 „und auf der andern kommen s' wieder eina mit  
 „ihre Millionen. Und im'eraner, der Staatsbürger,  
 „der Steuerzahler, kommt aus die Kengsten net  
 „ausa.“

„Oberberger züchte die Achseln. „Es halt schwer,  
 „sante er, „is halt a haffige G'sicht dös,  
 „D' Umfürzier san net d' Frieden mit der Welt, so  
 „wie s' jekt is, sie möchten s' gern anderit machen,  
 „indem, dass s' all's d' sammhan'n. Was nachher  
 „wird, dös wissen 's selber net oder denken net  
 „dran. Mir kommt dös so vor, wie aner, der sein  
 „alten Anzug auf klane Fitereln gerscheid't, no  
 „bevor er an neuschen, schöneren hat; 's alte  
 „G'wand is hin, a neuch's kriegt er net, und auf  
 „d' Best hat er gar nit. „I man': D' alte Urtung  
 „is besser als wie gar sane, und wann ma dös  
 „denen andern begreift macht, dann müssen s' es  
 „bernitig'gerweil' frühr oder später selber einseh'n,  
 „dass ma mit Word und Brand und Spektatel aus  
 „der heutigen Schlamait net ausga, sondern aller-  
 „weil no mehr in sie einag'ratet. Gott sei Dank,  
 „was mi anlangt, so g'hör' i net zu d' Unglückler;  
 „vor Bursche hab' i ka Furcht, und dass ma frühr  
 „oder später a über die Zeit überkommen, dös is  
 „mei feste Ueberzeugung. — Leopold zahl'n!“

Thomas Berger.



## Die „wilde Messe“ am Neubaugürtel.

Im sagenhaften „Tabakparadies“. — „Alles zu haben.“ — Das Panorama aus dem Osten. — Geheimnisvolle Waren. — Der kleine Schleichhändler. — Die „Sacharinretierungen“. — Kriegselend der Großstadt.

Der L-Wagen hat die altbekannten Fronten der Mariahilferstraße in einem Tempo hinter sich zurückgleiten lassen, als gälte es, für die Verdopplung der Fahrpreise ein übriges zu leisten. Jetzt hält er an der Ecke des Mariahilfergürtels. Noch immer weiß und freundlich ragt der Westbahnhof in die vorstädtische Anlage herein, die deutliche Spuren der Kriegsvernachlässigung zeigt. Und noch einige Schritte, bis zum Anfang des Neubaugürtels, und schon steht man auf dem klassischen Boden, der Stätte, wo die vielgenannte „wilde Messe“ vom Neubaugürtel beginnt.

Gleich an der ersten Häusergruppe fesselt eine Gruppe ambulanter „Freihändler“ die Aufmerksamkeit. „Pfeifentabak“, „Ungarische“... so tönt es von allen Seiten. Junge Burschen sind die Verkäufer und sie sehen keineswegs so aus, als ob sie bereits von ihrem Markten reich geworden wären. Frühreif, in den scharfen Linien der Gesichtes das Leid von fünf entbehrungsreichen Jugendjahren verrätend, haben sie sich gleich den bequemsten Standplatz knapp nächst dem Bahnhof erwählt. Von dort kommen mit den ersten Zügen die Tabakausgehungernten, die leidenschaftlichen Raucher, die in Preßbaum die letzte Sportzigarette veratmeten, die Genusssmenschen, die für eine Kuba „jeden Betrag“ zahlen.

Einige Schritte weiter stehen die Gruppen schon dichter beisammen, wird das Angebot schon zusehends reichhaltiger. Auch ältere Leute und Frauen mit Schachteln und Päckchen tauchen auf. Die wohlbekannte braune Farbe der Landtabakpackungen leuchtet aus halbverdeckten Gebinden, aus farbigen Kopftücheln, die als Emballage dienen. Ein Mann in Uniform trägt halbgeöffnete Zigarettenpackungen in beiden Händen. „Nein Stück Gestopfte um einen Gulden...“ „Echte Sport!“ „Kuba zu einer Krone fünfzig!“ klingt es durcheinander.

Bei der Goldschlagstraße, die weit und schnurgerade in ein düsteres Hinterland hinein verläuft, wird einem der erste Broßlaß entgegengeschoben. „Marktfrei“ natürlich. Aber man kann die richtige amtlich vorgeschriebene Entrüstung, weiß Gott, nicht recht aufbringen. Dazu ist das Gesicht des abgekehrten Weibes, das hier im „Schleichhandel“ verkauft, zu fahl, zu abgentagert. Und die wild und ungezügelt aussehenden schnurbärtigen Schuh- und Kleiderverkäufer schießen hier und da sorgenvolle Blicke nach rückwärts, von wo der Wachmann mit der Stadtschutzbegleitung bedächtig herantritt. Die feilschenden, laut disputierenden Gruppen zerstreuen vor dem verdrießlichen „Weitergehen! Nicht stehen bleiben!“ Aber gleich darauf kommen andere Gestalten und das einladende „Sacharin gefällig?“ ertönt flüsternd, doch laut genug. Schuhe baumeln von einem Arm herab und die Geheimnisse eines Frauenmantels werden — mit dem Futter nach außen — enthüllt.

Auf dem Gehsteig des äußeren Gürtels beleuchtet die Abendsonne das Bild eines Marktes aus dem fernen Osten Rußlands. Der Tabak dominiert. Das Päckchen kostet zwei bis drei Kronen. Hier gibt es keine Tabaknot. Der dem Vorort entstammende Händler ist mit der Psyche seines Kunden vertraut. Er steift sich keineswegs darauf, „en gros“ abzugeben. Nein. Auch der bescheidenste Kleinhandel kann anstandslos „getätigt“ werden. Liebevolles Eingehen auf die Vermögensverhältnisse des Schuhstübchens, der nur fünf Ungarische haben will, vereint sich mit bereitwilligem Entgegenkommen in Bezug auf Herausgeben von Kleingeld.

Die Brotverkäufer sind stark in der Winderzahl. Das Brot hat einen argen „Krach“ erlitten. Aber das Rauchmaterial wird noch gern gekauft. Aus der Stehweinhalle dringt Gläsergeklirr. Dort werden die erzielten Gewinne zum Teil sofort umgesetzt. Auch der Heurige und der „Schlicher“ sind ja viel teurer geworden, und die Lederamaschen, der Winterrock, die eben herausgetragen werden, müssen dementsprechend bewertet werden. Und dunkel brütend über dem ganzen Buntten Fahrmarkt ruht die Frage nach der — Herkunft all dieser Waren. Der Sicherheitswachmann, der nach der Ablösung eben vom Tabakparadies Abschied nimmt, beurteilt die Sache freilich ganz anders. Für ihn ist es ausgemachte Sache, daß man es zum großen Teile mit gelinde gesagt zweideutiger Ware zu tun hat. Beweis: Die vielen Trastleinbrüche, dann das Zustandebringen notorisch entwandelter Gegenstände auf der „wilden Messe“.

Erst vor einigen Tagen wurde ein fünfzehnjähriger Bursche dort inmitten geschäftigster Tätigkeit angehalten. Er hatte die Taschen voll Schokolade, Zibeben und Mandeln, die er zu „ortsüblichen“ Schleichhandelspreisen abzusetzen verstand. Es stellte sich heraus, daß er Lehrling in einem Hiesinger Delikatessengeschäfte sei. Von dort stammten auch die entwanderten Süßigkeiten. Der Knabe erinnerte sich in der Wachtstube plötzlich seiner Jugend und begann zu weinen. Man holte den Vater, einen ehrenhaften Beamten. Tief erschüttert übernahm er den Sohn. Von einer Bestrafung wurde für diesmal abgesehen.

Mehr Arbeit machen die „Sacharinretierungen“. Denn hier spielt der Begriff der Gefälligkeitsüberrückungen mit, und die Finanzbehörde erscheint als rächende Justiz auf dem Plan.

„Sacharin-“ und „Tabakhäftlinge“ wandern zur „Finanz“ in die Beingasse. Dort geht es ihnen insofern nicht gut, als sie nebst Verlust der „angehaltenen“ Mengen noch zu hohen Geldstrafen verurteilt werden. Nicht selten ist auch „Deckung“ sofort greifbar, und bei einem Sacharinverkäufer wurden 3900 Kronen Bargeld vorgefunden. Ein anderer wurde bereits so oft vorgeführt, daß sich die Finanzabteilung weigerte, sich mit ihm noch weiter zu befassen.

Alle diese Gestalten, die in der Abenddämmerung durcheinander huschen, die mit zerlumpten Ärmeln Zündholzschnitzwerk, Gebäck, Tabak unter die Augen halten, die Invaliden, die bitten, ein paar Zigaretten zu kaufen, sie bieten doch größtenteils den Eindruck des Elends, des elenden und richtigen Kriegselends. Neun Uhr abends. Das Gedränge der Messe zwischen Westbahn und Ausmarschstraße hat sich bedeutend gelichtet. Im Dunkel leuchten frischangebrannte Zigaretten auf... Ein paar Minuten Fahrt im L-Wagen und die „wilde Messe“ liegt wie ein wüster Traum von Elend, Verwilderung und Entartung weit zurück.



22. IV. 1919

### Grundloser Uebermut.

Text zu einer Heurigenmusik.

Von Ludwig Dirschfeld.

Es ist noch immer dasselbe Mädchen. Nämlich jenes, mit dem ich unlängst beinahe den Sonntagsausflug nach Neuwaldegg gemacht hätte, der sich aber dank meiner abschreckend realistischen Schilderung zum Schluß in einen Kabarettbesuch umgewandelt hat. Und zwar war es das vor kurzem eröffnete Kabarett „zum lustigen Affenweibel“, eine jener zahlreichen Neugründungen, die jetzt aus dem unleugbaren Trostium dieser Tage heraus mit zwingender Notwendigkeit entstehen. Die einzelnen Nummern des Programms sind mir nicht mehr ganz gegenwärtig. Deutlich erinnere ich mich an die erste Nummer, die Garderobenummer, für die ich drei Kronen bezahlen mußte. Aber das ist nur scheinbar sehr viel, rechnet man's in Schweizer Währung um, so ist es kaum ein halber Francs, also recht wenig. Die nächste heitere Darbietung war eine Weinkarte mit lächerlich hohen Preisen. Wie alle Wiener, die noch aus soliden gestrigen Zeiten stammen, habe ich eine instinktive Scheu vor Weinkarten und Bouteillenweinen, weil ich mit Vierteln Markersdorfer und Pfaffen Gespitztem großgezogen worden bin. Hier hätte ich mir durch eine derartige Bestellung die ironische Verachtung des Publikums zugezogen, das zum größten Teil aus allerlei Schiebern, Würstlerln und Schlieferln mit ihren Damen bestand, die alle in verdächtig tadellosen Kleidern und in sichtlich rasch und mühelos verdienten neuen Lackstiefeln bei Eisstübeln saßen. Ich tippte also auf gut Glück auf die billigste Weißweingegend der Karte, unbeirrt durch die zärtlichen Einflüsterungen meiner Be-

vorstädtischer Jüngling, der stolz bekennt, seit 3 Uhr nachmittags ununterbrochen zu essen und zu trinken, und auch das kleine Mädchen in seiner Gesellschaft ist völlig in Kuchen und Butterbrot verfunken. Und überall wird fleißig Wein getrunken und bestellt, der Liter zu 16 Kronen. Woher nehmen das diese Leute, die doch meistens keine Kriegsgewinner, sondern bescheidene Kleinbürger sind? Für 16 Kronen hätte sich früher eine ganze Familie einen Rausch antrinken können, heute reicht der Betrag kaum zu einem bescheidenen „Zahl“, von einem „Schwül“ oder „Affen“ gar nicht zu reden. Die Sorglosigkeit, mit der man hier sein schlechtes Geld in gutem Wein anlegt, das sind eben lauter Valutasolgen, und nicht die Menschen, nein, die Geldentwertung, der Zweifel am Wert des Besitzes ist es eigentlich, was hier zecht und jubiliert. Früher hat man hier in dieser Stimmung gesungen: „Da habts mei letztes Kranl“, und da war es wenigstens noch aus Silber. Das heutige Papier wirft sich noch viel leichter hin, und dieses letzte „Kranl“ ist jetzt gewöhnlich ein Zwanzig- oder Hundertkronenschein: noch einen Liter Heurigen. Das letzte Kranl? Keine Spur. Die Bank druckt doch rüstig weiter. Das wienerische Perpetuum mobile: immer gibts heurigen Wein, immer heutige Banknoten...

Anderer Zeiten, aber noch immer dieselben Heurigenlieder. Vom Quartett begleitet, verkünden die Sänger in Habacht-Haltung, mit lehrhaft emporgehobenem Zeigefinger in Krawatteltönen, daß sie erst seit kurzem wissen, was Liebe ist, dementieren die Anschauung, daß graue Augen häßlich sind, und bekennen sich unter allgemeiner Zustimmung als „harbe Leit“, die für „so was“, nämlich Kummer und Sorgen, absolut keine Zeit erübrigen können. Ein junger Mann, der sich ob seiner allgemeinen Bildung, mit der er alle Liedertexte beherrscht, beträchtlichen Ansehens erfreut, wird separat angefangen, nach einer bestimmten Lage, wogegen das Mitsingen im Chor unentgeltlich ist. Blumenmatronen gehen netisch ihrem Erwerbe nach, eine hieher verirrt Ziege wird mit Rosen, das Stück zu fünf Kronen, gefüttert, und ein Photograph nimmt einzelne Gruppen auf, weil es unbedingt nötig ist, Zeitgenossen mit so wertvollem Inhalt im Bilde zu bereichern: sechzehn Kronen der Liter. Die zweihundert Menschen in dem Gartenhof sind alle eingehüllt in eine Stimmung: Sommerabend, Musik, Wein, Konfus balzende und scherzende Gespräche, und eigentlich trinken sie keinen Heurigen, sondern Bethe. Noch einen Liter...

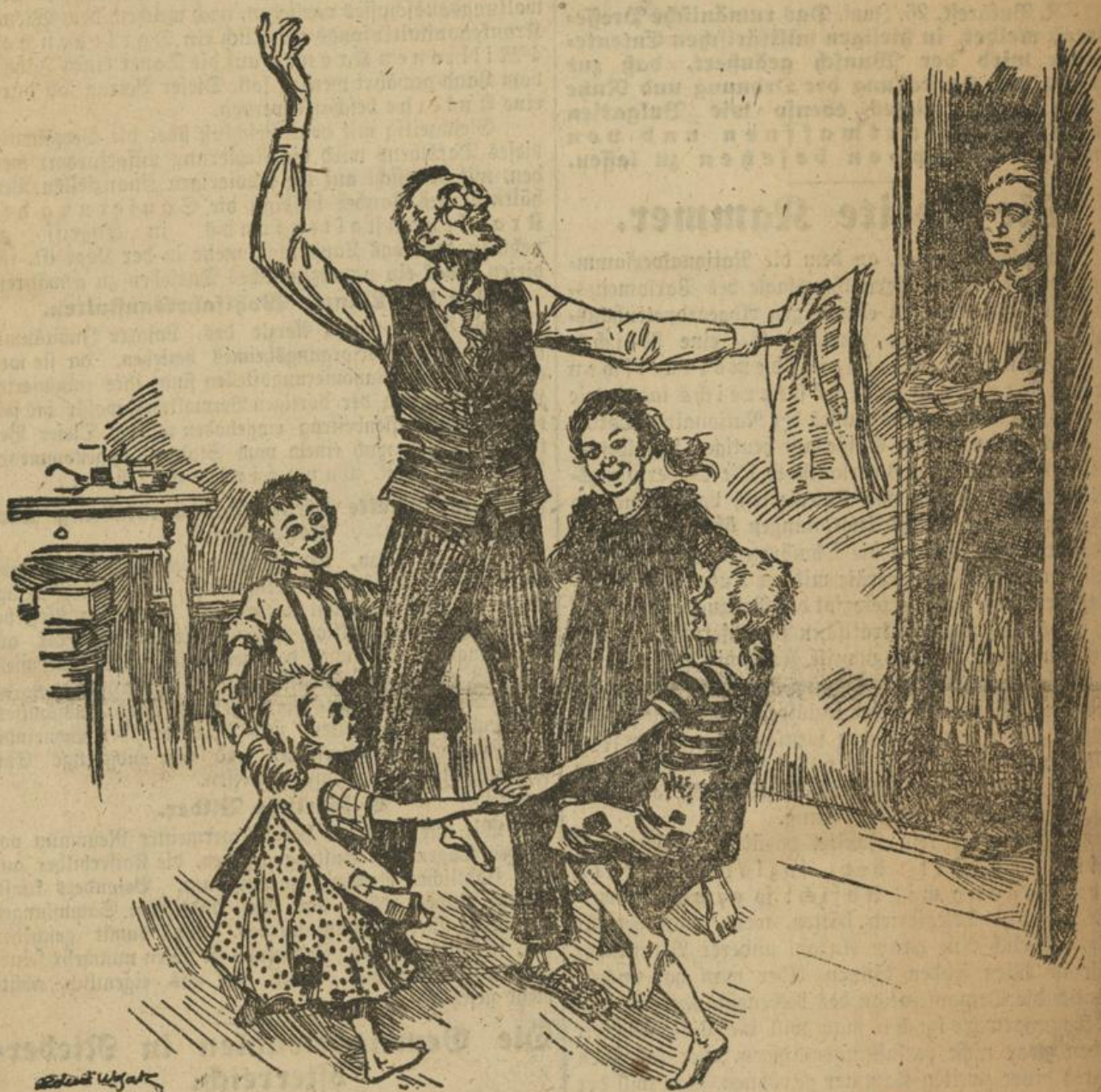
Und was macht denn das Mädchen? Gott sei Dank, sie verträgt nicht viel. Sie hat bloß den Willen zum Uebermut, aber nicht die Kraft. Ihr Kopf ist müde auf meine Schulter gesunken, und als ich jetzt zum Ausbruch mahne, flüstert sie zwar zärtlich etwas von einem Auto, läßt sich aber dann willig zur Straßenbahn bringen. Ein Waggon voller Alkohol, Musik, Gesang, Gelächter und Lärm. Bei jeder Haltestelle johlendes Abschiednehmen, Verkündigung einer Kaffeehausfortsetzung, improvisierte Tanzszenen auf der Straße... Ist das eine Täuschung, ein Irrtum in der Jahreszahl, ein Verkennen der geschichtlichen Ereignisse und Tatsachen? Haben wir am Ende gar nicht verloren und gründlich verspielt? Leider doch; ein Blick auf den Sechzighellerfahrtschein, auf die Bettler- und Krüppelgestalten am Häuferrande bestätigt es. Und ist dies wirklich nur Uebermut aus Verzweiflung oder aus unveränderlicher Gedankenlosigkeit? Und wenn wir gesiegt hätten, wie wäre es dann erst in Wien zugegangen? Wahrscheinlich genau so, denn viel ärger als jetzt hätte es nicht mehr sein können. Ob uns das Schicksal sanft oder hart anfaßt, der Wiener bleibt immer der gleiche, dieser Wiener, der, wie alle spezifisch leichten Dinge, bekanntlich nicht untergeht. Und während er das weinselig singt und jubelt, merkt und ahnt er gar nicht, daß er eigentlich schon längst untergegangen ist...

... und I bei Startofflarte.  
 für den Kopf, abgegeben.  
 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.



## Endlich eine rettende Tat!

Zeichnung von Robert Moser



Mutter: Aber was soll denn dieser Indianertanz in der ernsten Zeit?  
Vater und Kinder: Ja weißt Mutterl, es freut uns halt soviel, daß die fürsorglich  
neue Gemeindeverwaltung a Krematorium baut, daß man sich im Winter, wenn n  
schon nix zum essen und zum anziehen und nix zum heizen haben, wenigstens verbrenn  
lassen kann.



28. VII. 1919

**Sterbendes Wienertum.**

Von Edmund Weber.

Die Großstadt mit ihrem kapitalistischen, nach Gold hastenden Getriebe ist der Tod des bodenständigen Volkstums. Diese Tatsache läßt sich mit erschreckender Wahrheit an unserer Vaterstadt Wien verfolgen. Immer mehr schwindet der echte Wiener Geist, nicht nur die Phäaken sterben aus, auch das früher so vielgestaltige, rege pulsierende Volksleben verflacht im Sande der Vermechanisierung. Wien ist auf dem Wege, zu einem internationalen, farblosen Quodlibet von Fabriken, Kaufhäusern und höchstens noch — Museen zu werden. Mit dem alten Wiener Leben sind auch die altgewohnten Wiener Volks- und Straßentypen der Reihe nach verschwunden und haben anderen das Feld geräumt.

Wo ist, um nur ein Beispiel aus der großen Zahl hervorzuheben, die Abendverkäuferin hingekommen, deren Kaufruf in dem bekannten melodischen Tonfall „Abendel, kaff's Abendel, an Kreuzer zwö Bilschln, Abendel!“ ausklingend, für den Frühlommer so charakteristisch war, wie die Schwalbe für den Frühling? Einst wurde auch Waldmeister mit demselben Kaufruf „Waldmasta, kaff's Waldmasta, an . . .“ usw. angeboten, woran sich allerdings nur mehr die ältesten Wiener erinnern. Wo ist der Rastelbinder? „Der Rastelbinder is do.“ Schon seit einer beträchtlichen Zahl von Jahren hörte ich diesen Schmarren nicht mehr. Leichter ist der Verzicht auf die Fliegenfängerverkäufer, deren Ruf „Mia n'fanga“ letztes Jahr schon verhältnismäßig selten zu hören war; was wird heuer damit sein? Der Brezelmann mit seinem „Gierbrezel, frische Gierbrezel“ ist naturgemäß schon seit vier Jahren eine sagenhafte Gestalt. Auch die Garfenisten, früher eine stadtbekannteste Figur, sind fort. Vor fünf Jahren hörte ich in Rudsdorf den letzten. An ihre Stelle — sie pflegten Wiener Volkslieder, freilich oft sentimentaler, rührseliger Art, aber doch

keinem veritaubt: „Auf den Praterauen vom Blindeninstitut und der Rotunde angefangen bis zur Freudenau

echt, zu singen — traten Geiger, die im erbärmlichsten Distanz Operettengeschnas heruntertraten.

Wehnlich ist es mit den „Werkelmännern“, den Zeierlastermännern. Nur mehr auf die äußerste Peripherie Wiens beschränkt, verderben sie einem den Spaziergang durch die im allgemeinen doch noch tröstlicher aussehendem Orte wie Neuwaldegg, Rudsdorf, Dornbach mit ihrem „Schlagerprogramm“. Wohin ist das alte Programm dieser „Werkel“? Verklungen und verschollen. An Stelle des früher unvermeidlichen Radekts-Marsches, des Donauwellenwalzers hörst du bis zur Bewußtlosigkeit Schlager aus „Gardasfürstin“ und ähnliches.

Wie ist aber erst das berühmte Wiener Volksjägerwesen gesunken! Gibt es überhaupt noch „Volksjäger“? Volksjäger im wahren Sinn des Wortes. Schon seit Jahr und Tag sind die Geurigen schenken, früher das Markant des alten Wiener „Weinbeißers“, eines besonders markanten Typs der anjässigen, bodenständigen Bevölkerung, zu Vergnügungsorten jener gewissen Lebewelt geworden, denen der wirkliche Wiener aus bekannten Gründen schon von weitem ausweicht. Phäakengeist verträgt sich nicht mit dem unsinnigen Treiben der neuen Genießer, die zumeist aus Galbassen zugereist sind.

Und so fort. Es ist ein Aussterben der alten Wiener Typen. Wien entwienert zusehend. Manchen mag es um die alten Gestalten und Gebräuche nicht leid tun. Aber in solchen Kleinigkeiten ist ein Schatz des Volkstums geborgen, sie sind ein goldener Hort des Heimatgefühls, der durch nichts, durch kein noch so gelehrtes Wort und Buch über Heimatpflege aufgewogen werden kann. Freilich, die Bevölkerung ist eine andere geworden, und andere Völker, andere Sitten. Aber vieles könnte doch noch gerettet und erhalten werden, damit Wien nicht traditionslos werde und damit die nächste Generation sich in den Wiener Mauern nicht ganz als enturzelt fühle. Schon in der Schule sollte die Bedeutung der Vaterstadt in Geschichte, Leben und Kultur der Jugend zum Bewußtsein gebracht und ihr Sinn und ihr Verständnis für die übernommenen Gebräuche geweckt werden. Professor Ludwig Baktista, einer der treuen Verteidiger unserer Wiener Eigenart, unserer alten, schönen wienerischen Sitten, ließ vor kurzem ein Buch erscheinen: „Großstadtheimat“. Es ist als Handbuch für den Lehrer gedacht und soll ihm anleiten, besonders den heimatkundlichen Unterricht in steter Anlehnung und mit Berücksichtigung des Volksbrauches zu gestalten. Es fällt eine klaffende Lücke aus und kein Wiener Lehrer sollte



29. IV. 1919

### Im Stammbesl.

Leopold — pardon, Herr Leopold —, wenn so freundschaftlich wär'n und nachdem auf a Wo-menterl zu den überkommen möchten! — Schwaffer war es, der den Ober in so stürmischer und liebevoller Weise zu sich beschied, und als er nach einiger Zeit erschien, küßte ihm Schwaffer etwas ins Ohr. Leopold küßte feinerleins, küßte be- dauernd die Achseln, dann küßte wieder Schwaffer, wobei er seinen Worten durch stehende Gebärden noch mehr Nachdruck zu verleihen trachtete. Schließlich endeten die Verhandlungen damit, daß Leopold etwas aus der Tasche zog, was bei nachsichtiger Beurteilung allenfalls noch als Zigarette gelten konnte, während ein strenger Kritiker den Gegenstand vermutlich als „Mist“ bezeichnet hätte. Im ganzen förderte Leopold fünf Stück dieser sogenannten Zigaretten autage.

Spannagl sah ihm zu. „Was hoffst denn für Schätzen mit 'n Leopold?“ fragte er. „Dös is ja a Geheimnistuerei mit Euch awa!“

„Dös siehst do“ — zum Rauken brand' i was, und wenn i nervös werd', q'rat i ins Spinnstübl'n, und wann i zum Spinnstübl'n anfang', nachdem is 's g'schit. War i da sitz', meine Herren, hab i vor achtundvierzig Stunden 's letzte Papierl' g'raut, seitdem g'freut i mi' mit dem Papieren wert da, — er wies auf die fünf „Selbst- geschöpften“, die er soeben dem Leopold abgetauft hatte — „durchs Leben. Der Leopold schwört hoch und heilig, daß a Tabak drinnen is, i aber sag, Euch: Net amal neb'n an Tabak

g'leg'n is dös Teufelszeug, das ein ungenannt sein wollender Wohlthäter da eini tan hat! Und er steckte die „Selbstgeschöpften“ in Brand, machte nochmals „Brr!“ und „Blut Teufel!“, rauchte sie aber doch weiter.

„Wer schimpft — der kauft!“ sagte Oberberger lächelnd, „wann Dir gar a so graust davor — warum laßt 's denn net seh'n? Muoß ja schließlich net sein, d' Raukerel!“

„Du hast leicht reden,“ erwiderte Schwaffer brummig, „a Mensch, der no vor zehn Minuten a eck's Besämerel g'raut hat — sag' net na, i hab 's mit meinen eigenen Augen g'leg'n, der Teufel liegt sogar no da am Aschentopfel! Und a so a Kampf wie Du, so a hamischer Wirrwand will an unberühmbet in Not geratenen Rauker d' Enthaltenszeit lerna! Da hört si all's auf...!“

„Aber geh, aber geh!“ begütigte Oberberger den Gerechten, „wer wud si denn glei' a so giften? I hab do nur an G'lpak g'macht, versteht si, i der i selber do a leidenschaftlicher Rauker bin, werd' mi do net ernsthaftig über so was lustig machen! I was, was dös heßt, nix zum Rauken 's hab'n. Aber damit daß D' s'ichst, daß i a Herr für meine Freund' hab und a mitfühlende Söl im Leib — da!“ Mit diesen Worten zog er seine Zigarettenstange hervor, öffnete sie, hielt sie Schwaffer hin und sagte: „Da — bedien' Di, schenier Di net!“

Die Tasche enthielt ein halbes Duzend hübsche, lichte, duftende „Virginier“, und dieser unerwartete Anblick entlockte Schwaffer einen Ausruf des Entzückens. „Da legst di' nieder und siehst nimmer auf!“ rief er; „Oberberger — alter Freund, willst mi' jetzt a damit nur ragen oder is 's wirklich erlaubt?“

„Was i sag, dös sog i!“ erwiderte Oberberger, „wannst willst, greif zu — wannst net willst, laß 's bleib'n.“

„I bin alsdann so frei,“ sagte Schwaffer, nahm eine der angebotenen Zigaretten und legte sie mit behutsamer Vorsicht vor sich hin. „Oberberger — i hab' allerweil g'müßt, daß D' a Ehrenmann bist, aber heut' sel' i dös wieder amal so recht klar und deutli. Sollst leb'n — und in diesem Sinne, meine Herren... Pst, Schamerel!“ rief er dem Pistolo zu, „bring' uns an Eiter Alten! Zu aner guten Zigar' g'hört a guater Wein, dös is mei Meinung.“

„Dös müßt' net sein,“ brummelte Stöckler, der bis daher in die Unterhaltung nicht eingegriffen hatte, mürrisch vor sich hin.

„Was müßt' net sein — der Wein?“ — fragte Oberberger, „mögl' — aber wenn er do is, kann 's net schaden.“

„Wer red't denn von Wein?“ sagte Stöckler, „von der Tabakmiser' red' i! Die müßt net sein, wenn ma W'hördlichkeiten hätten, die was auf a Urnung schauen müßten. I für mei Person bin Gott sei Lob und Dank a Mensch, der si net von seiner Leidenschaft fürs Rauken untertriag'n laßt. Hab' i was — is 's gut, hab i nix, bin i desweg'n a no net stimmungslustig, wie g'wisse andere Leut'. Was mi gift', is nix dös, daß um d' gleiche Zeit, wo für unsern der Tabak a Marität g'word'n is, die ma alle heiligen Betteln wackelweil' zug'messen kriagt, für d' nobilitäten Herrschaften, die net am Kreuzer 's schau'n brauchen, Tabak und Zigaretten da san, so viel als i' woll'n. Was halbwegs rauchbar is, dös kriagt da Schleichhandel — für unsern bleibt da Mist, den d' andern net mög'n. Dem dös net recht is — der kriagt gar nix.“

„Sehr richtig, sehr wahr,“ bestätigte Spannagl, „der flane Mann muß heut', ob er will oder net, Nichtraucher werd'n, weil er si 's nimmer leisten kann.“

„Und dös nennt ma nachdem: A demokratisch's Zeitalter,“ fuhr Stöckler fort; „i frag': Was sag'n denn d' W'hördlichkeiten dazu? Woll'n sie si denn gar net rüh'r'n? In keiner Kraft kriegt mehr a urdenlich's Zigarettl, aber in d' besser'n Kaffeehäuser, um bierz'g, fuff'g Kreuzer 's Stück — da ja! Oder Selberg'stopfte um zwanz'g Kreuzer — was drinnet is, was der liebe Himmelwater allani.“

„Wienerwald!“ entsetzte Schwaffer; „müßt' an gar nit wundern, wann in so a sehr, zwanz'g Zähl'n unjer lieber, guter Wienerwald nimmer da wär! Wohin is er denn g'rauten? werd'n d' Leut' frag'n. Dumme Frag'! wird 's haben, verraukt haben eahm d' Weana.“

„Hört 's ma auf!“ polterte Stöckler, „wann dös no a Well' so weitergeht, g'wöhn' i ma 's Rauken überhaupt ab. Wurzgen laß i mit net — i net!“

„Wann dös nix so leicht wär,“ sagte Oberberger, „borg'nomma hab' i mir 's oft g'ma, aber wenn 's dann drum und dran war, hat 's mi do wieder g'lust, und i hab' bet der ersten besten Gelegenheit nach an Zigarri g'langt — oder sogar nix anders kriegt hab'. Der Mensch is scho amal a so: D' Jugend, die hat ex si bon heut' auf morg'n abg'wöhnt, aber d' Kaiser, die halten so fest, daß i' net losg'bringa san, da kann an's flane alt und klammwurz werd'n. — Leopold, gach'n!“

**Thomas Berger.**



Die elektrische Muhl.

"I sag' Jona, do beunigte Jugend...!" Mit dieicu Worten, kenen eine biessagende Gebärbe folgte, leitete Miki die Erzählung ihrer jüngst gehadten Erlebnisse als Firmgobl ein. Hierauf begann sie: "Kummt unjer Saunsmasterin und bit' mi, i möcht ihr Wadel zu d'r Firmung führen. Natürlich muas i ja sag'n, dem da gib't's ja Meisterfchugesech. Sie hat m'r ihr Ehrenwort geb'n, das kan Menschen was sag'n wird, und richti hat's in andern Lag schon 's ganze Haus g'ruft. Auf b' Nacht kum i ham aus'n Dienst, überfallt mi in d'r Finkler a weiblache Depatizion und derzählt m'r, 's warn no ess Kinder in Haus, do g'firmt worn soll'n, und der G'pach kummet halt icht so teuer und da kumt man halt a Menge derpar'n und 's gingert in an Aufwaschen, wann i so quast als Compagniegobl gleich alle zwölfe füb'e'n tät. Na, hab' i m'r deucht, 's is a wahr und hab' da a wieder ja g'lagt. Dö Kinder... 's warn sich'n

Wadeln und fünf Buama... ham a led's a echte Ihr kriagt, dö garantiert acht Tag' geht, und zwoingig Revulin kost... bis auf an ganz an armen Buam von an höchern Beamten, für den ham dö andern g'kannnd. Mit d'r G'lyst warn f' alle kein keinand, i hab' mi a nobel g'kannnd. Mein schöns't's Mad' ausog'n, was erst zwoamol g'wendt is, dö Daar kondolieren lassen... und so san m'r in an Stellwagen von Anno Neune einig'rumpelt zum alten G'riefel. Bia m'r aus der Kirchen heraufst warn, hab' i mein Dorbe, ah, Herbe, um mi verammelt und a feierliche Ansprach' g'halten, das dö Firmung net dazua da is, das ma si in Mag'n badirbt, hinst findert f' net bei Sankt Stephan statt, sondern bei Sankt Ulrich. Einkehr'n soll' an den Tag a jeder, aber bei sich, hab' i g'lagt, und so weiter, I hab' g'mant, so worn alle demisch g'rihrt sein, derweil tritt der Greißler-Schamerl fürer und sagt: "Hschuldigen, mit so alte Pfäng' darsen G' uns net daberkumma, mit g'hören zu d'r neugien Garnitur und wissen, wo d'r Barthel in Most holt, versengun G'! Und icht schau'n m'r, das m'r oivilkumman in Prater, zu d'r Memiauril!... Ja, in Prater, in Prater!, ham alle wia b'jesen brillt, und beaur i hab' Mau sag'n kumma, bin i in d'r Gesellschaftstruchen drinnat g'leg'n. Es, dö was a Sachrt! Dö

Madeln ham Zigaretteln g'handt, dö Buama aus dö Pfeifen, und dazua ham f' wia dö Judianer g'heult: "Dö ganze Welt steht auf'n Kopf, es gibt tan a Herr, in G'iesch, a jeder tuat das, was er will... juche, dö is a Doh!"

In der Praterstraßen kraln a paar von dö Buam auf'n Kopf auf, nehman in Kuffcher d' Latsel wega und fahr'n aufs Trottoir, mitten eini unter dö Kaffeegastisch. 's war a Kiefenpetakel. G'läser, d'r Erd' umakugelt... 's hat si aber lauer drüber aufg'halten, weil mir sa do in an Kreißtaut led'n, wo all's bestandt is. Nur der Kaffeefader hat aufgeg'ehr'n woll'n, war aber gleich stad, wia eahn d'r Labegierer-Bepel in Bälnder omag'ichossen hat. Bia i in Prater oivilkumma bin, was i net, aber in andern Lag hab' i gleich in Sieb'nabiezger's Numero für "tot und lebend!" in d' Lotterie g'legt. Denn dö was i, wia i zu mir kum und stich, das i unaterr-söllnallan bin als wia a Doferrreizörndl in aner Gmeinichschickeluppnen. I kral aufst... Marand-johann!... Dö Pferd' san weg, und d'r Kuffcher steigt da, bunden und knebelt! Dilsel! Dilsel! schrei i, was i kann.

Kummt aner daher... Dilsel! plär' i normal. "Was röhr'n G' denn a so?" mant er. "I bin ja eh schon da!" und schlägt in Rod g'rud. "Ah, der Kaiser Josef!" sag' i und mach a Buderl. "Weg'n was ham G' denn so g'schrien?" fragt er mi. "Na, Es seg'n do... gib i eahn zur Antwort und deuf auf'n Kuffcher. - I sieh gar nit!" fahrt er mi an. "I bin von der Polizei!" - Endli hat er aber dö amtti wahr'numma, was g'scheg is, lacht freundli und sagt: "Im Namen des Geseches verhafte ich Sie wegen Pferdediebstahls- und Raufschüßerfalls-Mitteilnahme-Verdacht". Deulen G' Jona dö Schand! Aber unjer Herrgott valacht kan unntlichen Beamter... und a Beamterin schon gar net. Grad wia er mi weg-führ'n will, kummt uei' Bletter daher! - Sie wies mit dankbarem Lächeln auf den Professor. - "Na und die Kinder?" frug man. - "Die Mädch'en," antwortete der Professor an Miki's Stelle, "haben wir in einem Langlokal gefunden, und die Stuben sind in einem "Salon" hoby genommen worden, wo sie den Gröb für die verlustigen Pferde bereits verpielt hatten." - "Na, was sag'n G', meine Herren?" wandte sich Miki an die Anwesenden. "Gnat schau'n m'r aus, was? ... Endstation!"

Seopold Krenn.



„Bestrafte“.

Zeichnung von Theo Fasche.



Frau R u t t e r s h e i m zu Frau R a b n a h : „In unserer Glanzzeit ist's uns nicht so glänzend gegangen als jetzt, was? Gelegentliche Ordnungsstrafen von 1000 Kronen — lächerlich! Wo doch meine Einkommensteuer ein Vielfaches davon betragen könnte!“



3./VII. 1919

### Das neue Programm.

Zeichnung von Fritz Schönplug.



„Recht hat der Genosse Tomann: Das wichtigste ist „der Griff in die Kasse“. Das war schon immer unsere Meinung. Und uns haben's dafür immer eing'spirt!“



## Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft.

### Außerordentliche Generalversammlung.

Gestern fand unter Vorsitz des Präsidenten Schönka eine außerordentliche Generalversammlung der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft statt. Anwesend waren 57 Aktionäre, die 1255 Aktien mit 251 Stimmen vertreteten. In der Generalversammlung wurden die neu kooptierten Administrationsmitglieder Sektionschef Landa und Dr. Fritz Czedit sowie Generaldirektorstellvertreter Ludwig Wertheimer vorgestellt.

Präsident Schönka verweist zunächst auf die Schwierigkeiten der Aufstellung eines Rechnungsabchlusses, weshalb von der Legung des Rechnungsabchlusses und der Abhaltung einer Generalversammlung mit behördlicher Zustimmung bisher abgesehen werden mußte.

Der Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie ist naturgemäß auch von einschneidender Rückwirkung auf jenes Übereinkommen gewesen, das unsere Gesellschaft mit der Regierung des alten Oesterreich unter dem 23. November 1910 betreffend die Regelung unserer Beziehungen zur Staatsverwaltung abgeschlossen hat. In der Tat ist auch der im Januar dieses Jahres fällig gewesene Subventionsbeitrag für das Jahr 1919 nicht mehr zur Auszahlung gelangt. Die Rechte und Verbindlichkeiten, die sich aus der Zeit des Bestandes des erloschenen Vertrages herleiten — und hierunter gehört insbesondere eine Reihe von Forderungen an die bestandene gemeinsame Heeresverwaltung — werden selbstverständlich noch Gegenstand der Liquidierung sein. Im übrigen aber hat das Übereinkommen seine Gültigkeit verloren.

### Die Zukunft der Gesellschaft.

Soweit es die jetzige traurige Lage des Donauverkehrs überhaupt möglich gemacht hat, haben wir alle Leistungen freiwillig erfüllt, die uns im abgelaufenen Übereinkommen aufgetragen waren. Wir haben den Verkehr auf der österreichischen, nimmere deutschösterreichischen Strecke — bekanntlich ein Hauptpunkt dieses Übereinkommens — auch im laufenden Jahre im vollen Umfang aufrechterhalten. Der Postdienst wird ungeschmälert von uns besorgt. Nach wie vor sind wir am Werke, um die Werft in Korneuburg nicht nur voll im Betrieb zu halten, sondern fortgesetzt zu erweitern und auszugestalten.

Darüber hinaus gegenwärtig etwas über die zukünftige Stellung unserer Gesellschaft zu sagen, ist selbstverständlich ungemainschwer. Heute ist noch alles im Klusse. Die staatlichen Grenzen in den Gebieten der mittleren und unteren Donau stehen noch nicht fest, die Beschlüsse und Vereinbarungen über das künftige Donauregime sind noch im Werden. Eines steht aber fest: Noch vielfältiger als heute wird künftig die politische Gliederung des Stromgebietes der Donau sein, und mehr als je wird man daher darauf bedacht sein müssen, im Interesse aller Uferstaaten

für die Schaffung und Sicherung eines möglichst einheitlichen, rationalen Betriebes auf dem Strome zu sorgen. Dazu bedarf es aber vor allem eines einheitlich organisierten unabhängigen Unternehmens, das, international orientiert, befähigt und berufen ist, den gemeinsamen Verkehrsinteressen auf dem Strome gleichmäßig zu dienen. Eine solche Organisation braucht nicht erst geschaffen zu werden. Sie ist vorhanden, man braucht sie nur nicht zer schlagen zu lassen. Sie ist in voller Form in unserer Gesellschaft vorhanden, die über einen mächtigen, die Gesamtstrecke von Regensburg bis Sulina umfassenden Betriebsapparat mit einem erstklassigen Fahrpark, allen notwendigen Landungsplätzen und modernst eingerichteten Verladeanlagen, über ein wohlgeschultes, Staatsangehörige aller befahrenen Gebiete umfassendes Personal sowie über zwei große, wohlausgerüstete und modern ausgestattete Binnenschiffahrtswerften verfügt und deren Organisation, den internationalen Aufgaben der Unternehmung entsprechend, allseitig dem Dienste in den verschiedenen vom Strome durchzogenen Gebieten angepaßt ist.

Mehr denn je als das alte Oesterreich wird Deutschösterreich in seiner sozialen und wirtschaftlichen Existenzbedingungen auf die Donau als seine wichtigste Lebensader angewiesen sein. Aber auch mehr denn je wird Deutschösterreich mit seiner Hauptstadt Wien als dem von der Natur gegebenen verkehrsgeographischen Knotenpunkt der Donauländer geeignet und berufen sein, die Rolle des Staates zu spielen, in dem die Fäden des künftigen Donauverkehrs zusammenlaufen, wie es ja auch bisher der Sitz des ältesten, arbeits- und leistungsfähigsten Donauschiffahrtunternehmens gewesen ist, das in den 90 Jahren seines Bestandes bewiesen hat, daß es die Erfüllung seiner Aufgaben im Heimatlande mit der Befriedigung der berechtigten Interessen der Uferstaaten und des internationalen Verkehrs in Einklang zu bringen weiß. Von der richtigen Erfassung und umsichtigen Lösung dieser Frage wird das Schicksal unseres Donauverkehrs abhängen.

Generaldirektor Esatarih erörterte sodann die Statutenänderungen sowie Übernahme

der Haftung durch das Unternehmen für die Defizite des Pensionsfonds, sowie die Aufbesserung der Ruhegehälter. Hierauf wurden die Anträge des Administrationsrates einstimmig angenommen.



## Falsch im Sommer.

Nach diesem Winter unseres Mißvergnügens drängt sich die langgehemmte Lust und Freude, wo, wie und wann es sei, ans large Sonnenlicht, das uns der Himmel sparsam, selten spendet. Wo dieser Sommer lichte Tage schafft, dort drängen sich in bunten Haufen Leute, die einen kurzen Sonntagnachmittag vergessen wollen, was wir litten, leiden. In allen Gärten rundherum um Wien, auf Wiesen auf den Hängen, in den Wäldern ist jeden Sonntag Wein, Musik und Tanz, und fast scheint es, als ob die Phäaken, als die wir in der Welt verfahren sind, noch immer zahlreich und voll Lebensfreude, den arauen Mauern dieser Stadt entronnen, im Baumgrün, im Geschmetter der Musik, weinselig sich an jenem Leben freuen, das ihnen durch fünf Jahre nicht gehörte.

Wohl schafft es ein leises Befremden, heutzutage in den Gasthausgärten zehntausende Menschen, die ganz gewiß keine Kriegsgewinner sind, an Sonntagen tanzen zu sehen und ihren Gesang zu hören. Es ist aber letzten Endes menschlich ebenso begreiflich, wie der Reichenschaus: "... schwenkt hoch die Trauerfahnen, froh, daß ihr noch auf Erden seid, und nicht bei euren Ahnen!" Die, die da tanzen, denken es wohl einfacher, wenn sie es überhaupt bedenken, und man muß ihnen schließlich recht geben. Schon wegen der vielen Freude, die es da gibt, wegen der vielen Jugend, wegen der roten Wangen, die die blaffen Mädeln für ein paar Stunden bekommen, um des männlichen Antworten der jungen Burchen willen, die morgen wieder hinter der Budel, vorm Schreibtisch dem heutigen Sonntag nachräumen und den nächsten, errechnend und nachzählend, erführen. Es ist immerhin eine Menge guter Sachen, die ein solcher durchgetanzter Sonntagnachmittag in sich hat, als da sind: Freude, Sehnsucht Liebe, Träumen, Glendvergessen, Soffen. Es gibt einen ganzen Haufen Vereine in Wien, die alles das pflegen. Natürlich nicht offiziell. Offiziell sind sie Landsmannschaften der Oberösterreicher, Kärntner, Steirer, Tiroler, sind Künstlergemeinden, etwa zur Hebung des Schuhplattlens, zur Pflege des Ritterschlagens, zur Erhaltung von Volkstrachten. Sie rumpeln in grobgenagelten Fundschuhen über das Straßenpflaster, mit Lederhosen und Bodenjackern und Federhüten, ein lustiges Gebimmel von Uhranhängeln vor den fehlenden Grobbauernbäuchen. Sie haben für ein paar Stunden irgendein Hochgefühl in sich, das ihnen ihr Anzug gibt, ihre Bekleidung, ihr Vereinsziel. Und die Madln und Maidln und Dirndl sind in Samtmieder und Bauschentod für ein paar Tanzstunden lang unvorbenne Begehrenswerte, haben Reiz und Wert, den sie ja doch ihrer kleinen, schlächten Persönlichkeit verdanken, und dafür für einen kurzen Sonntagnachmittag Fräulein, dürfen Menschen sein, sie, die sonst Gift und Galle ihrer unterschiedlichen „Gerrschaften“ über sich ergehen lassen müssen, als wären sie Kübel, in die man schmutziges Wasser gießt.

Auf huntbebanderten, von schweren Rossen gezogenen Wagen fahren Sonntag nachmittags ganze Umzüge durch Dornbach, Rauchzen und Rufen ist da unter Reifigbogen, rechts Luischen, links Marie und vorne die Musici. Baanerreiter und gestifte Bänder, Tafeln: „D'Schuhplattler“ oder „Baldhauser Kirtag“, „Tschindrara und Dideldumdei“ zieht, von Kindern umhüllt, von Hundern umsprungen, nach der Biegler- oder der Grazer- oder der Rohrerhütte hinaus. In den Haustoren stehen Renegierge, über die Gartenläume rufen sie dem Zug zu, und vielleicht hat der riesige Volkswehrleutnant recht, der ihnen bedenklich nachsieht: „Wo is das Deutschosterreich zum Biagn?“ Ein leises Anflingen an den sanften Alpencharakter unseres Wienerwaldes nennt diese Gasthäuser im Grünen: Sütten. Liebes und Altes ist da draußen, der Volkstertanz und die große Reinenplache, die über die Tanzpaare geworfen wird, die ihnen sekundenlang Zeit für ein Ruffel läßt; wer erwischt wird, zahlt Strafe. Restlos wäre die Freude über diese einfachen, geradlinigen, unkomplizierten Neufertungen einer naiven Lebenslust, läge nicht ein Rahmen von Nobelheurigen um sie, vor denen benzollstinkende Autos kummeln, in denen Ohrfeigengesichter das Profil einer schönen Stadt verschweimern.

Weit hinter diesem falschen Duldh liegt die Kreuzzeichenwiese. Vom Langboden der Kubikläumswarte kommt manchmal ein verrirter Ton, ein Bedenschlag, ein Flötenquieken. Auf dem grünen Plan sind hunderte Kinder, bleiche, schmale, kleine Vorstadtkinder. Ein Mann leitet ihre Spiele, sie hupfen mit nackten Beinen über den Rasen, im Reigen, im Kanerl; junge Arbeiter und Arbeiterinnen laufen, springen, ziehen Seil. Alle Mädeln haben Turuhosen an, ganz ohne Wein und nur zum Kreischen eines Kropfwerkels schleifen sie einen Walzer über Gras und Blumen. In einem Winkel wird Fußball gespielt. Buben betreiben das sehr, sehr ernsthaft; tschechische Lehrlinge sind's, die alle Sportausdrücke voll Selbstbewußtsein in ihrer Sprache gebrauchen und feststellend ruka rufen, wenn ein Hands war, vrata, wenn ein Goal geschossen wird. Kein Mensch hindert sie, ihre Rufe verflingen unter den hunderten schrillen, fröhlichen Kinderstimmen, im freudigen Lärm der jungen Mädeln — ein blauer Himmel ist darüber, grüne Bäume ringsherum und blasser Farben vielgewaschener Kleideln. Wien — das ist da unten, hinter dem braven Wald, der es versteckt; Arbeit, Werkstoff, Schule, Kanzlei irgendwo — heute aber ist Sonne und Wald und Wiese und Sonntag.

Mexander Stern.



10. VII. 1919

\* Sympathien für Wien. Im „Figaro“, dem Organ der eleganten monarchisch-kerikalen Welt Frankreichs, finden wir in der Nummer vom 6. Juli einen Aufsatz über deutsche Städte, dessen Schlußbetrachtung Wien gewidmet ist. Wir lesen da unter anderem: „Oesterreich hatte eine Hauptstadt, Wien, eine angenehme Stadt, obwohl sie deutsch war, weil sie weniger deutsch ist als jede andere, eine Stadt, berühmt durch ihre Fröhlichkeit, ihren Zauber, ihre Vornehmheit. Darf ich zu behaupten wagen, daß mir sein Ruf der Eleganz immer ein wenig ungemacht erschien? In dieser Grazie war Plumpheit, in dieser Eleganz Gewöhnlichkeit; aber ich gebe zu, daß das Leben in Wien ungewöhnlich leicht schien und daß die gute Wiener Dame etwas Anstößendes besaß. „Ich zweifle, daß man sich in Paris besser vergnügt als in Wien,“ schreibt ein hervorragender Wiener des letzten Jahrhunderts. Diese Vergnügungen waren nun von einer seltenen Frivolität, von einer Frivolität, der nur ihre Dauer gleichkam. Man vergnügt sich auch in Paris, aber man arbeitet dort auch und denkt an die Arbeit. In Wien vereinigt sich alles, um uns am Denken zu verhindern: die Walzerlänge, welche die Lust erfüllt, das schwere Essen, das den Magen verstopfte, und schließlich die Wachsamkeit der Behörden, die nichts so sehr verwünschten als den Gedanken, weil er das Individuum befreit. Das war die unangenehme Kehrseite der Wiener Fröhlichkeit. Sie beruhte auf der Unwissenheit, um nicht zu sagen: auf der Verliertheit... Rund um Deutschösterreich erwachten die slavischen Nationalitäten zu einem geistigen Leben. Der Wiener indessen fuhr fort, auf obrigkeitlichen Befehl nach den Rhythmen von Strauß zu tanzen, die letzte Operette von Lehár zu applaudieren, Würstel hinunterzuschlingen und seinen Bierkrug auf das Wohl Franz Josefs des Vielgeliebten zu leeren. Das Oesterreich Johann Strauß' machte eine Vogelstraußpolitik. Das Erwachen heute ist um so schrecklicher... In Wien hat selbst der Sozialismus etwas Serviles und Dynastisches an sich. Die Regierungsmethode hatte bis zu ihren Gegnern alles verderbt. Wien wird niemals einen Kurt Eisner oder Liebknecht hervorbringen, nicht einmal einen Scheidemann. Das

Woll besteht notorisch aus Strizzis... Gestern die Hauptstadt eines großen Staates, wird Wien morgen der Hauptort einer Provinz sein, eine Stadt ohne Botschafter, ohne Erzherzoge, ohne Komteschen, ohne Offiziere, ohne Großbanken, ohne hohe Beamte. „Wien bleibt Wien!“ sagt ein allen Wienern wohlbekanntes Couplet. Die harte Wirklichkeit wird diesen angenehmen Refrain bald mit einem Dementi erdrücken. Zu Boden gebeugt durch das Los, das ihm droht, denkt der Wiener zum erstenmal seit Jahrhunderten ernstlich an eine Sache: an den Tod. Er würde sich vielleicht in die Donau stürzen, wenn er nicht gar so lange zu ihr gehen müßte, eine Stunde außerhalb der Stadt, und wenn dieser Fluß, den man die blaue Donau nennt, nicht von einem schmutzigen Grau wäre, um uns von dem Selbstmord abzusprechen...







## Handelsnachrichten.

### Krieg und Eisenbahnen.

Der erste Eindruck, den man gewinnt, wenn man das europäische Eisenbahnwesen am Tage des Friedensschlusses mit dem vor fünf Jahren bestehenden Zustande vergleicht, ist der Eindruck der Zerstörung. Ober- und Unterbau, Lokomotiven und Wagenpark sind durch die masslosen Anstrengungen, die der Krieg notwendig machte, in starkem Umfange der Abnutzung anheimgefallen und konnten nicht in hinreichendem Masse erneuert werden. Dies gilt in besonders starkem Masse für Russland, wo die bolschewistische Misswirtschaft das Werk des Krieges vollendet hat und das Eisenbahnwesen gänzlich deroutiert ist, ferner für Deutschland und die Gebiete der ehemaligen Donaumonarchie.

Daneben aber sollte nicht ausser acht gelassen werden, dass gerade die militärischen Notwendigkeiten eine Ausbreitung des europäischen Eisenbahnnetzes zur Folge hatten, wie sie ohne den Krieg in Jahrzehnten nicht eingetreten wäre. Allein hinter der englischen Front sind beispielsweise in einem einzigen Jahre (1917) nach den Mitteilungen Bonar Laws 1900 englische Meilen Bahnschienen gelegt worden, davon 900 Meilen Normalspur. Ebenso sind Franzosen, Deutsche und Amerikaner vorgegangen, in besonders grosszügiger Weise letztere, welche ihren Landungshafen Bordeaux direkt mit der Front verbunden haben. Der Rhein hat zwischen Biebrich und Bonn drei neue Eisenbahnbrücken erhalten. In Russland wurde durch die Deutschen die Normalspur bis nach Kijew getragen, ferner noch von der kaiserlichen Regierung die Murmanbahn Anfang 1917 dem Verkehr eröffnet und so ein eisfreier Zugang des Reiches vom Ozean her ermöglicht. Auf dem Balkan hat Bulgarien allein bis Ende 1917 an 500 km schmalspurige Militärbahnen erhalten und in Montenegro wurden die ersten Eisenbahnschienen gelegt; das Land besitzt jetzt zwei Bahnlagen, nämlich Antivari-Virpazar mit 42 Kilometer und Plevnica-Podgoritza mit 18 Kilometer Länge.

Kohlennot und Transportschwierigkeiten waren während des Krieges Erscheinungen allgemeiner Natur, bei denen die reichen Kohlenländer England und Deutschland keine Ausnahme machten. Der Gedanke der Elektrisierung hat sich daher überall Bahn gebrochen, und wenn auch die Durchführung, solange der Krieg noch andauerte,

mit Schwierigkeiten verbunden war, so werden die Fortschritte in den nächsten Jahren um so sichtbarer zum Ausdruck gelangen, da ja mit den Schwierigkeiten der Kohlenversorgung zunächst noch weiterhin zu rechnen ist. In Frankreich hat die Elektrifizierung besonders im Pyrenäengebiet Fortschritte gemacht, in Italien waren bis Mitte 1917 an die 500 Kilometer elektrisch betrieben. Namentlich in den an Wasserkraft reichen Ländern, wie Norwegen, Schweden und der Schweiz, hat die Elektrifizierungsbewegung feste Wurzeln gefasst und weitschauende Projekte zutage gefördert, aber auch in Staaten, die an weisser Kohle keine so grossen Vorräte aufweisen können, wie zum Beispiel in Ungarn, hatte sich der Gedanke durchgerungen. In Italien wird die Strecke Modane-Turin-Genoa das erste grosse Resultat dieser allgemeinen Tendenz sein, in Norwegen sind die Arbeiten für den elektrischen Betrieb der Drammensbahn (Christiania-Drammen) bereits begonnen worden, in Ungarn waren als die ersten auf die neue Kraftquelle umzubauenden Strecken die Abschnitte Oderburg-Ruttka und Ruttka-Salgotarian vorgesehen. In Holland sollen zunächst die folgenden Strecken elektrifiziert werden: Amsterdam - Haag - Rotterdam, Amsterdam - Hilversum, Amsterdam-Haarlem und Rotterdam-Maasluis.

Gross ist die Zahl von Projekten, die während des Krieges entweder neu aufgestellt oder wieder aufgenommen wurden und deren Ausführung der kommenden Friedenszeit überlassen bleibt, wobei allerdings durch das Wegfallen des militärischen Motivs und durch finanzielle Erwägungen das Tempo der Inangriffnahme wohl in den meisten Fällen eine Verzögerung erleiden dürfte. Wir nennen hier die Untertunnelung des Ärmelkanals, des Bosphorus und des Öresunds. Alle drei Pläne sind alt, haben aber in der letzten Zeit an Interesse besonders gewonnen, und wenigstens die beiden ersten dürften mit der Zeit in Wirklichkeit umgesetzt werden. In Holland soll die 1863/68 gebaute grösste Eisenbahnbrücke, welche das Hollandsche Diep übersetzt, mit einem zweiten Geleise versehen werden, wodurch die Verbindungen Rotterdams mit Frankreich und Belgien wesentlich verbessert werden. Zwei Projekte einer direkten Verbindung der Stadt Warschau, eine mit Breslau durch Neubau der Strecke Wilhelmsbrück-Sieradz und eine mit Berlin durch Neubau der 100 Kilometer langen Linie Stralkowo-Kutno sind durch den Kriegsausgang wohl zunächst begraben worden, ebenso andere Pläne, wie zum Beispiel die direkte Eisenbahnverbindung Deutschlands mit Finnland mit Hilfe eines Trajektverkehrs von Reval nach Helsingfors, eine neue Linie von Wien nach Triest über Aspang-Pettau-Cilli-Laibach, die erste Eisenbahn Albaniens, die sogenannte Lintalbahn. Dagegen ist die über 1000 Kilometer lange schwedische Inlandsbahn, welche vom Wenernsee nach Lappland führen wird, in vollem Bau und soll 1925 fertiggestellt werden. Ebenso werden vielleicht in naher Zukunft im europäischen Norden Spitzbergen und Island die ersten Bahnen bekommen, letztere von Reykjavik nach Thorsjaa.

Die Schaffung neuer Staatengebilde im europäischen Osten wird auf das ganze Eisenbahnwesen dieser Gebiete einen entscheidenden Einfluss ausüben. Bisher war das Eisenbahnnetz dieser Neustaaten nur ein Bruchstück eines grösseren Ganzen, das sich um Zentren wie Berlin, Wien, Budapest, Petersburg gruppierte. Es war verkehrspolitisch zweckmässig mit Rücksicht auf die früheren staatlichen Verhältnisse, ist es aber nicht mehr mit Bezug auf die neuen. Die Umstellung auf die neuen Zentren des nationalen und internationalen Verkehrs wird nach und nach das ganze Verkehrswesen dieser Länder umgestalten, aber viel Zeit und viel Geld erfordern.



## Hinter Dornröschens Rosenhecken.

Bei den Kleinen in Schönbrunn.

Schönbrunn war immer ein Fabelland, ein Märchenreich für die Kleinen. Der wildeste Bub griff schon beim Eingang, vielleicht ein bißchen verängstigt durch den baumlangen, weiß-rot-goldschimmernden Burggandarmen mit dem wallenden Rosschweif auf dem blinkenden Helm, nach Vaters Hand und ließ sich willig führen, was sonst ja nicht gerade Bubengeschmack ist. Der Respekt wuchs beim Anblick der stramm Galt acht stehenden Baumreihen, aus denen nicht ein Zweiglein, kaum ein Blättchen im Windeswiegen vorzuwogen wagte. Er löste sich bald in helle Bewunderung der bunten Blumenbeete, stieg auf zum jauchzenden Jubel bei der freien Fernsicht über das wie auf einem Fächer ausgebreitete weite, wunderbare Wien. Glückseligkeit ließ die Herzchen lauter pochen, wenn's durch den Tierpark ging, wo alle Fabeln lebendig wurden, wo jedes Kinderohr spitzte, ob nicht Reineke mit Onkel Hegerimm, Grimbart mit dem plumpdrölligen Better Peh Zweisprache halten. Um den mächtigen Löwen, der „gelb und großmütig“ ein bißchen faul in die Sonne blinzelte, zauberte die Phantasie den wehenden Wüstenfand, um den fauchenden Tiger den dichten Dschungel und um den grauen Kolob, der auf vier beweglichen Säulen herumtappte und mit dem Niesennasenfinger einen ganzen Laib Brot in den weitgeöffneten Rachen schob, die Reiskfelder Chinas. Die Urwälder Brasiliens umrauschten sie, wenn hinter dem engen Drohtgeflecht der Voliere bunte Kolibri, nicht größer als Hirschkäfer, herumflatterten, und die wilden Schluchten der Kordilleren hauchten ihnen ihre Schrecken entgegen, wenn sie den Kondor sich auf den künstlichen Felsen in die ganze Breite seiner vielmeterlangen Flügel reckeln sahen.

Ueber das Fabelland und die phantasie-durchsprangten fremden Gegenden aller Erdteile aber ging uns Jungen und Mädels noch die herrliche Rosenhecke, deren emporgeschlungenes Grün mit roten Blüten der Königin der Blumen dicht bestickt, den Kammergarten unserer Augen verbarg. Dahinter war das Märchenreich. Da glaubten wir fest, ein echtes Prinzlein zu sehen mit Haaren aus purem Gold gesponnen und einem schimmernden Kleidchen, gewebt aus flimmernden Sonnenfäden. Doch wir sahen nichts, denn die Prinzessinnen, die da spazieren schritten, hielten sich weit weg von der Seite, wo das profane Auge eines vulgären Vorstadtkindes ihre Hoheit entwürdigend hätte streifen können.

Seute ist dies Märchenreich, das buchstäblich von einer Rosenhecke umgeben ist, die dem Märchen nachgebaut ward, das Köniereich einer fröhlichen Kinderschar. Sechzig Kinder aus den umliegenden Bezirken haben hier eine einzigartige Tagesheimstätte gefunden, die ihnen der Verein „Kinderfreunde“, mit der Frau des

Bizebürgermeisters Winter an der Spitze, erschlossen. Für die Magenfreude, ohne die Kinderglück auch im herrlichsten Fürstenpark nicht aufschäumen konnte, sorgt die amerikanische Kinderaktion. Und wie sie sorgt, das erzählen, nachgenießend, mit geblähten Backen und schnalzender Zunge, die Kleinen, deren Klasse Gesichtchen in den drei Tagen Luft, Licht und Freiheit sich schon zu bräunen beginnen.

Hier, wo einst Kaisererkel gemessenen Schrittes promenierte, springen und singen, lachen und laufen, hüpfen und haschen jetzt Rognäschen und Barsükele, die sich hier zusammensanden. Und wenn der fremde Onkel, der mitten unter sie getreten, eins abfängt und ausfragt, dann gibt das Weißköpferl frisch und frei Auskunft und erzählt, daß es heute zu Mittag Suppe und Gernknödel mit Marmeladesauce gegeben hat und Kakao zur Sauce. Nicht Schalen hat der kleine Kerl selbst getrunken und die Sausi gar zehn: aber die ist schon beinahe vierzehn Jahre.

Da springt der Auskunftsmann schon wieder weg, hascht den Ball im Flug und wirft ihn nach der „Mizitant“, eine der drei Aufsichtsfraulein, die im Rachen getroffen, herumfährt um dem schlimmen Schelm lachend mit dem Finger zu drohen. Da steht ein wunderhübsches, kaum sechzehnjähriges Ding, ein Märchenprinzchen im einfachen Dirndlkleid, ein wiedererstandenes Dornröschen, die Herrscherin über die allscheligen Kleinen, die das lustige Märchen vollendet, das jetzt spielt hinter Dornröschens Rosenhecken.



Wiener = Stimmen

5. VIII. 1919

171

## Der Heerbann der „Bedrohten“.

Zeichnung von Fritz Schnöpfung.

In Baden schlugen unlängst in einer Judenversammlung fast sämtliche Redner vor, die gesamte Judenchaft Deutschösterreichs angesichts der zunehmenden antisemitischen Bewegung zu bewaffnen.





## Vizebürgermeister Emmerling über die Zukunft Wiens.

„Die Zukunft Wiens nicht verzweifelt.“

Im Rahmen eines von der Leopoldstädter sozialdemokratischen Parteiorganisation in Wilders Gasthausaal, Augartenstraße, veranstalteten Vortragsabend sprach gestern Vizebürgermeister Emmerling über die „Zukunft Wiens“. In seiner Rede erklärte er, daß die feinerzeit unter der Parole der „Selbstversorgung Wiens“ gepachteten Flächen und Wirtschaften den Erwartungen insofern nicht entsprochen haben, als ihr Ertrag nur den Bedarf einer sehr begrenzten Zahl von Menschen deckt und eigentlich von der Versorgung der auf den Gütern arbeitenden Bediensteten voll in Anspruch genommen wird. Die wirtschaftliche Zukunft Wiens bezeichnete der Redner als durchaus nicht verzweifelt. In Beratungen mit amerikanischen und englischen Missionsvertretern habe er den Plan entwickelt, durch die Anlage von Rohstofflagern der in Betracht kommenden Ententestaaten die Grundlagen für neue Handelsverbindungen zu schaffen. So könnten etwa 20 Prozent der Bestände dieser Rohstofflager gegen die Bedingung der Wiener Industrie zugeführt werden, daß die übrigen 80 Prozent auf Rechnung der fremden Staaten zu jenen hochwertigen Waren verarbeitet werden, die einst mit Vorliebe in der ganzen Welt gekauft wurden, wie Wäsche, Textil- und Galanteriewaren, Bestandteile für elektrische Beleuchtung und viele andere Fertigungsfabrikate, für deren Mehrwert wir in Lebensmitteln Vergütung erhalten könnten. Die Zukunft Wiens sei aber auch in hohem Maße von den wiederzueröffnenden Handels- und Verkehrsverbindungen mit den neuen Nachbarstaaten abhängig. Namentlich der Osten werde die Quelle der späteren Lebensmittelversorgung sein müssen. Das alte Prinzip der Absperrung muß fallen. Der Vizebürgermeister entwarf ein Bild der hoffnungsvollen Verkehrsfreiheit, das ihm vorschwebt. Eigene Schiffe auf der Donau, Lager der Gemeinde an den wichtigen Stapelplätzen bis Braila hinab, vor allem gute Beziehungen zu den Nachbarstaaten seien unerlässlich. Schon jetzt zeigen sich trotzdem vielversprechende Ansätze einer künftigen besseren Versorgung. Es wurde bereits ein Kompensationsvertrag mit Polen abgeschlossen, der nur noch der Ratifizierung bedarf, der aber unserer Industrie wichtige Rohprodukte verspricht. Aus Jugoslawien werden schon demnächst große Schweinefleischsendungen eintreffen. Der Wiener Fleischbedarf wird wohl noch geraume Zeit von den Ententezufuhren abhängig sein, doch wird die intensivierte Anariff zu nehmende Viehzucht auch hierin Wandel schaffen.



# Im Stadtpark.

Zeichnung von Theo Jaffe.



„Jda, du waßt, daß ich bin nig a Antisemit.“ „Na, nicht wer' ich wissen, aber woso fragst du so dumm?“ „Woso? Mer kann nig mehr geh'n in Kurfalon; mehr seht nig wie iinsere Zeit. . .“



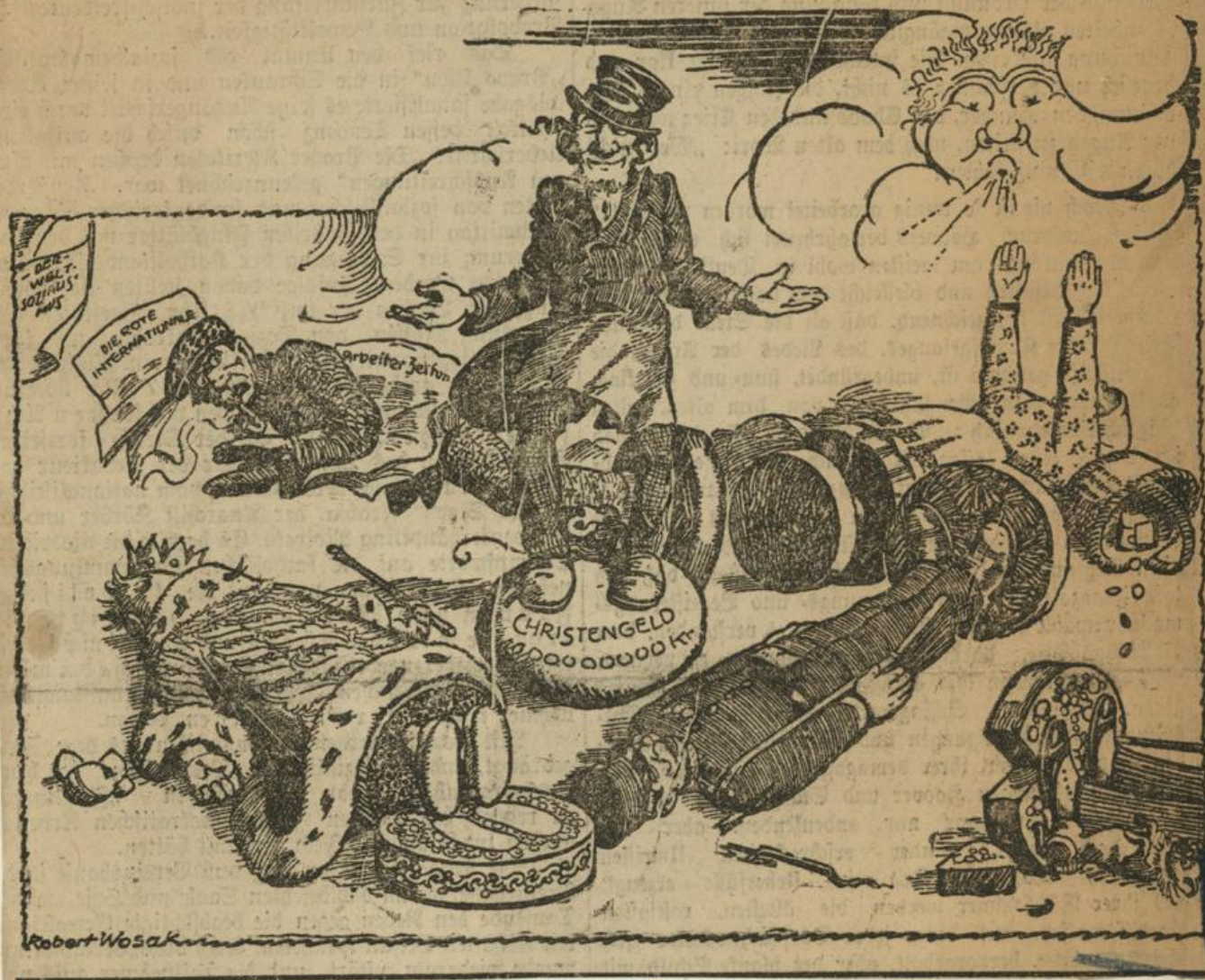
Wiener = Stimmen  
10. VIII. 1919

174

16

# Das Stehaufmandl.

Zeichnung von Robert Wosak.





# Eine Verkehrsstatistik für Deutsch-Oesterreich.

## Einstellung des gesamten Schnellzugsverkehrs infolge Kohlenmangels.

Nach einer uns gestern abends zugekommenen Meldung der deutschösterreichischen Staatskorrespondenz werden auf unbestimmte Zeit sämtliche Schnellzüge Deutschösterreichs infolge Kohlenmangels eingestellt. Zum teilweisen Ersatz werden an bestimmten Tagen Personenzüge geführt werden.

Die amtliche Meldung hierüber lautet:

Infolge gänzlich unzureichenden Steinkohleneinlaufes und Fehlens jeglicher Vorräte muß ab Dienstag den 19. d. der gesamte Schnellzugsverkehr im Bereiche der deutschösterreichischen Staatsbahnen eingestellt werden.

Als teilweiser Ersatz wird ab 21. d. der Personenzug Nr. 213 Wien Westbahnhof—Salzburg—Innsbruck jeden Donnerstag, Samstag und Montag (Wien Westbahnhof ab 1 Uhr 30 Min. nachmittags, Innsbruck Hauptbahnhof an 7 Uhr 5 Min. früh) und ab 20. d. Innsbruck Hauptbahnhof—Salzburg—Wien Westbahnhof der Personenzug Nr. 26/512/218 jeden Mittwoch, Samstag und Montag (Innsbruck ab 7 Uhr 27 Min. früh, Wien Westbahnhof an 6 Uhr 10 Min. früh) geführt werden. Diese Personenzüge vermitteln unter anderem Anschlüsse nach und von Borsarlberg und Badgastein.

Sollten die Kohlenverhältnisse es irgendwie gestatten, so wird sofort an die Wiedereinführung des Schnellzugsverkehrs geschritten werden.

### Die Folgen der Schnellzugseinstellung.

Die Katastrophe, auf die man in Fachkreisen schon seit längerem gefaßt war, bereitete sich schon in der Ankündigung vor, daß von vorraetern an die beiden Baderschnellzüge Wien Franz Josefsbahn—Karlsbad bis auf weiteres eingestellt würden. In der gleichen Ankündigung wurde noch in Aussicht gestellt, daß der bisherige dreimal wöchentlich stattgehabte Schnellzugsverkehr Wien Franz Josefsbahn—Prag auf zweimal in der Woche eingeschränkt würde. Leider zwang die Kohlennot, auch diesen reduzierten Schnellzugsverkehr einzustellen.

Die Einstellung des ganzen Schnellzugsverkehrs unserer Staatsbahnen auf unbestimmte Zeit bedeutet eine Katastrophe, deren Folgen kaum abzusehen sind. Vom Wiener Westbahnhof aus in der letzten Zeit statt der dreizehn Schnellzüge täglich in der Friedenszeit nur ein Schnellzug täglich ab, der fürchterlich überfüllt war. Wenn nun auch dieser Schnellzug ausfällt, ist der ganze Reiseverkehr und das ganze Geschäftsleben gelähmt. Der Andrang auf die infolge der Kohlennot weitgehend eingeschränkten Personenzüge wird im Zu-

sammenhang damit geradezu beängstigende Dimensionen annehmen.

### Die internationalen Anschlüsse.

Von fachkundiger Seite wird uns mitgeteilt:

Durch die Einstellung des Schnellzugsverkehrs auf den Staatsbahnen ist auch der internationale Reiseverkehr stark beeinträchtigt. Was die Westbahn anlangt, entfallen die direkten Schnellzüge nach Mailand, in die Schweiz und nach Passau und Berlin, und aller Voraussicht nach wird es die Kohlennot nicht ermöglichen, daß an deren Statt Personenzüge eingeführt werden, die in den Grenzstationen Anschluß an die ausländischen Eilzüge haben. Bis auf weiteres werden auf der Westbahn nur ganz wenige Personenzüge den Fernverkehr aufrechterhalten können.

### Was geschieht mit der Südbahn?

Wenn auch die Südbahn mit der Kohlenkatastrophe zu kämpfen hat, so hofft man, in der bevorstehenden Woche den schon weitgehend eingeschränkten Schnellzugsverkehr aufrechtzuerhalten zu können. Insbesondere gilt dies von dem Dienstag, Donnerstag und Samstag über Bruck, Leoben, Bologna nach Rom gehenden Schnellzug, obwohl dieser ab Leoben auf der Staatsbahnlinie verkehrt. Auf die Aufrechterhaltung dieses Zuges legen nämlich die Entente-Missionen, die bei jeder Fahrt mindestens zehn Wagen besetzt haben, das größte Gewicht.

Sollten die Kohlenzuschübe sich in gleichem Maße wie bisher verringern, so müßten auf der Südbahn sämtliche Erforderniszüge eingestellt werden. Auch der Fernpersonenzug, der um 8 Uhr 10 Min. früh von Wien abgeht, müßte ausfallen.

### Die Ursache der Einstellungen.

Die unmittelbare Ursache der Einstellung sämtlicher Schnellzüge der deutschösterreichischen Staatsbahnen dürfte darin liegen, daß die namhafte Kohlenaushilfe, die bekanntlich kürzlich seitens der Bahnen dem städtischen Elektrizitätswerk und den städtischen Gaswerken zuteil wurde, bisher nicht zurückgestellt werden konnte. Zur Heizung der Schnellzugslokomotiven kann bekanntlich nur Schwarzkohle (Steinkohle) verwendet werden.

Wir haben bereits im gestrigen Abendblatt auf die neuerliche katastrophale Verschlechterung der Kohlenlage Deutschösterreichs verwiesen, die es sehr in Frage stellt, ob die von Dienstag an eintretende Lahnlegung des Fernverkehrs nach Westen und Norden nur eine vorübergehende Maßnahme bildet. Die gegenwärtigen Schwierigkeiten lassen die Chancen für unsere Kohlenversorgung im Winter vollends im düstersten Lichte erscheinen.



18. VIII. 1919

18

176

**Verkehrsdrofflung auch auf der Südbahn.**

Von der Generaldirektion der Südbahn wird mitgeteilt: Wegen der Kohlennot wird — sowie auf den deutschösterreichischen Staatsbahnen — von Dienstag, den 19. d. an auch auf der Südbahn der Schnellzugverkehr gänzlich eingestellt werden.

Weiter wird auch im Lokalverkehre infolge einer Zugsminderung eintreten, als ab 19. d. die Personenzüge Nr. 305 und 255 (Wien-Südbahnhof ab 6 Uhr 10 Min. früh, beziehungsweise 4 Uhr 30 Min. nachm.) und die Züge Nr. 306 und 310 (Wien-Südbahnhof an 9 Uhr 50 Min. vorm., bezw. 3 Uhr 25 Min. nachm.) in der Strecke Wien—Wiener-Neustadt unterbleiben werden. Wie die Verhältnisse gegenwärtig liegen, wird überdies in nächster Zeit mit einer noch weitergehenden Zugseinschränkung gerechnet werden müssen.



# Deutschösterreich ohne Schnellzüge.

## Die Verlangsamung des Bahnverkehrs.

Die über das gesamte Bahnnetz Deutschösterreichs verhängte Sperre der Schnellzüge macht das Reisen mit der Eisenbahn vollends zur Folter. Das Verkehrsweisen scheint sich infolge der katastrophalen Zeitumstände um Jahrzehnte zurückzuentwickeln. Im nachfolgenden sei ein Bild dieser durchgreifenden Verschlechterung und Rückentwicklung des Bahnverkehrs entworfen.

Welche Züge verkehren derzeit noch auf der Westbahn? Zwischen Wien und Innsbruck verkehrt an vier Tagen der Woche nur je ein Personenzug, den man schon um halb 3 Uhr nachmittags im Wiener Westbahnhof besteigen muß, um gegen halb 5 Uhr nachmittags abzureisen und tags darauf, wenn keine Verspätung eingerechnet wird, um 7 Uhr abends, also bestenfalls nach ungefähr dreißigstündiger Fahrt, in Innsbruck einzutreffen; früher legte man diese Strecke in 13 Stunden zurück. Eine günstigere Fahrt ist nur dreimal wöchentlich (Donnerstag, Samstag und Montag) möglich: Wien ab 1 Uhr 30 Min. nachmittags, Innsbruck an zirka 7 Uhr früh. Das bildet auch die einzige Verbindung über Innsbruck hinaus nach Bregenz und in die Schweiz. Man erreicht am Freitag, Sonntag oder Dienstag in Innsbruck den von dort um 11 Uhr vormittags abgehenden Personenzug, der in Feldkirch um 6 Uhr abends, in Bregenz um 3/8 Uhr abends eintrifft. Die Weiterfahrt in die Schweiz kann erst tags darauf um 7 Uhr früh von Feldkirch aus angetreten werden. Die Fahrt von Wien nach Bregenz (dreimal wöchentlich) dauert demnach heute 32, gegen frühere 20 Stunden; die Fahrt bis Zürich (Mebernachtung in Feldkirch und weitere zehnstündige Fahrt) insgesamt 54, gegen frühere 28 Stunden. Dasselbe gilt für die Gegenrichtung.

Auf der Südbahn besteht nach Marburg und Laibach sowie nach Villach über Leoben nur eine Verbindung (Abfahrt von Wien um 9 Uhr 40 Min. abends).

Auf der Franz-Josefs-Bahn ist der Südbahverkehr, wie schon berichtet, vollständig lahmgelegt. Man kann den Franken nicht ohne weiteres zumuten, für die Fahrt nach Karlsbad oder Marienbad folgende, derzeit allein mögliche Bahnverbindung zu benutzen: Wien ab 8 Uhr abends, Gmünd an 2 Uhr 10 Min. nachts, hier Aufenthalt bis 5 Uhr früh, dann Weiterfahrt und Eintreffen in Karlsbad erst um Mitternacht (der Schnellzug ab Budweis wird wegen der Zoll- und Gepäckrevision in Grasn fast jedesmal verjäumt). So bleibt denn auch für die Tagesfahrt ab Wien-Franz-Josefs-Bahnhof nur der um 8 Uhr 5 Min. früh abgehende Personenzug übrig, der uns erst um Mitternacht nach Pilsen bringt, von wo ein gemischter Zug um halb 3 Uhr früh uns weiterbefördert, wenn wir es nicht vorziehen, den um 10 Uhr 53 Min. vormittags abgehenden Schnellzug zu benutzen. Vor wenigen Tagen konnte man noch, um 7 Uhr früh hier abreisend, um 7 Uhr abends nach Karlsbad gelangen. Jetzt verläßt man Wien um 8 Uhr früh und trifft erst tags darauf spät abends in Karlsbad ein.

Jedes Epitheton spottet der Zugverkehr

im Gefäße. Eine Entfernung, die ungefähr 200 Kilometer beträgt und die früher binnen acht Stunden zurückzulegen war, kann jetzt nur in der Weise überwunden werden, daß man von Wien um 5 Uhr 30 Min. abfährt, in Amstetten übernachtet, tags darauf weiterfährt und erst abends in Diefenau eintrifft, so daß für die kurze Strecke eine 24stündige Reisezeit vonnöten ist. Auf der Strecke Amstetten—Selzthal verkehrt derzeit überhaupt kein Personenzug mehr, sondern es verkehren nur zwei Güterzüge mit Personenzugwagen (ab Amstetten 5 Uhr 30 Min. früh und 8 Uhr 40 Min. vormittags).

### Die Einstellung von Dauer?

Geradezu trostlos klingen die Ausschüsse, die man an sachkundiger Stelle über den Stand der Kohlenversorgung unserer Bahnen erhält. Es war wohl seinerzeit ein übereiltes Entgegenkommen gegenüber der Kommune, dem städtischen Elektrizitätswerk Kohlen aus den knappen Reserven der Eisenbahnen vorzutreten, obgleich man mutmaßen konnte, daß dieses nicht so bald in die Lage kommen wird, die Kohle aus seinen Vorräten zurückzuerstatten. Die Bahnen werden sowohl aus den nordwestböhmischen und Ostrauer Revieren wie aus Oberschlesien mit Kohle (Steinkohle) versorgt. Die Anlieferungen waren in den letzten Tagen allenthalben unzulänglich. Die Zuschübe aus Westfalen, die früher einmal bis Salzburg gelangten und dort für unsere Staatsbahnen übernommen wurden, bleiben seit geraumer Zeit gänzlich aus, da Deutschland die Kohle aus diesen Revieren für sich beansprucht und teilweise an die Entente abliefern muß. Da die Gesamtkohlenlage nach wie vor bedrohlich ist, besteht leider wenig Hoffnung, daß die Einstellung des Schnellzugverkehrs in Bälde wieder aufgehoben wird. In informierter Stelle neigt man vielmehr der Annahme zu, daß die Einstellung sämtlicher Schnellzüge Deutschösterreichs von heute an eine Maßregel von längerer Dauer bedeute.

\*

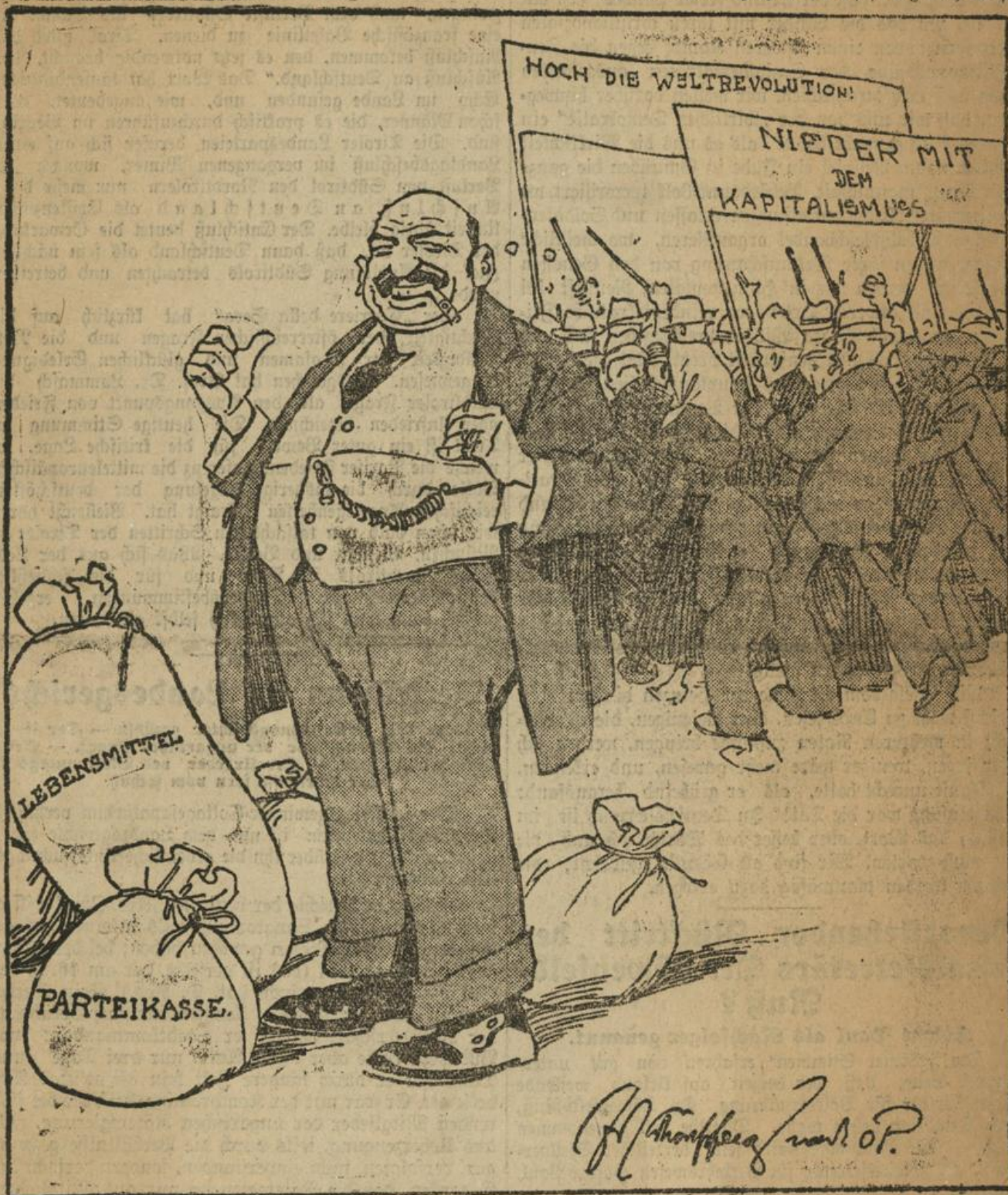
### Die Rückwirkung in der Tschecho-Slowakei.

Aus Prag 18. d., wird uns telegraphiert: Aus dem Eisenbahnministerium wird mitgeteilt, das Staatsamt für Verkehrsweisen in Wien gibt bekannt, daß es wegen absoluten Steinkohlenmanuels den Schnellzugsverkehr ab Dienstag den 19. d. einstellen müsse. Der Schnellzug von Maribau nach Paris wird auf der Strecke Lundenburg—Buchs Dienstag den 19. d. zum letztenmal verkehren. Daher muß der Schnellzugsverkehr Prag—Wien, Prag—Paris und Prag—Italien auch auf unserem Gebiet am 19. d. eingestellt werden. Der Zug Prag—Paris wird analog wie in Deutschösterreich am 19. d. noch abgefertigt. Das Eisenbahnministerium teilt bei dieser Gelegenheit mit, daß 89,6 Prozent der Kohlenlieferung für Deutschösterreich von uns vom 1. Juli bis 10. August gedeckt wurden, während der Kohlenbedarf für unsere Bahnen in derselben Zeit mit bloß 70 Prozent gedeckt war.



# Führer und Verführte.

Zeichnung von Fritz Schönpflug nach D. P.



„Die dummen Goim meinen, sie fördern dadurch ihre Interessen . . . Sie machen doch nur uns zu Kapitalisten!“



### Zur Besoldungsreform der Staatsbahnbediensteten.

Die Korrespondenz Herzog meldet: Die Besoldungsreform der Bediensteten der deutschösterreichischen Staatsbahnen sollte am 1. September d. J. in Kraft treten und bis dahin wurde den Bediensteten, und zwar vom letzten Dircit ab gerechnet, ein Uebergangsbeitrag von 100 Kronen für jeden Angestellten und von je 20 Kronen für jedes Familienmitglied ausbezahlt. Die letzte Auszahlung dieser Uebergangsbeiträge erfolgte am 1. August. Da bisher eine Erledigung der Besoldungsreform noch nicht möglich war, so wäre dieser Uebergangsbeitrag bei der Auszahlung der Besoldungen am 1. September in Wegfall gekommen. Die Vorarbeiten für die Durchführung der Besoldungsreform sind derart schwierig, daß sich der Zentralauschuß der Personalverwaltung der deutschösterreichischen Staatsbahnen gegenwärtig erst mit den Grundzügen dieser Besoldungsreform beschäftigen konnte. Der Zentralauschuß hat einen ständigen Arbeitsauschuß eingesetzt, der diese Frage studiert und an eine Abänderung der vom Staatsamt für Verkehrswesen vorgelegten Entwürfe arbeitet. Nachdem jedoch mit Rücksicht auf das schwierige Material bis zum 1. September und voraussichtlich auch bis zum 1. Oktober es nicht möglich sein wird, die Besoldungsreform unter Dach und Fach zu bringen, so hat in Anbetracht der großen Notlage der Bediensteten das Staatsamt für Verkehrswesen Vorsorge getroffen, daß die Uebergangsbeiträge sowohl am 1. September als am 1. Oktober d. J. zur Auszahlung gelangen. Außerdem beschäftigt sich der ständige Arbeitsauschuß damit, daß für die Staatsbahner gewissermaßen als Entschädigung für den Entfall der Besoldungsreform eine entsprechende Entschädigung ausbezahlt werde, die am 1. September mit der Teuerungszulage zur Auszahlung zu gelangen hätte; die Höhe dieses Betrages soll jener des Anschaffungsbeitrages gleichkommen.

Die Lohnbewegung im Wiener Bäckergewerbe. Die Landesregierung hat für nächsten Dienstag die Vertreter der Bäckermeister und der Großbäckereien sowie der Bäckerarbeiter zu einer Verhandlung über die Lohnfrage eingeladen. Die Landesregierung, der Eingaben der Unternehmer wie der Arbeiter vorliegen, hat überdies das Gutachten eines Unbefangenen eingeholt. Das Ergebnis dieser Verhandlungen wird zugleich die Frage der Brotpreiserhöhung entscheiden.



Wiener - Stimmen

23

23. VIII. 1919

181

# In Mariazell.

Zeichnung von Robert Wosak



„Da schauts, schon wieder Wallfahrer! Kein Wunder, daß uns'reinem das Leben hier so erschwert und verteuert wird. Hinaus mit diesen Zugereisten!“



28. IX. 1919

## Die Geldaushilfen für die Eisenbahner.

Nach dem zusammengebrochenen Streit sind die Vertrauensmänner des gewerkschaftlich organisierten Eisenbahnpersonals nach eingehenden Beratungen, die unter den Südbahnvertrauensmännern als auch im Zentralausschuß der sozialdemokratischen Gewerkschaftsorganisation gepflogen worden sind, an die Regierung mit der Forderung herangetreten, daß im Oktober und in den folgenden Monaten unbedingt weitere finanzielle Zuwendungen gegeben werden müssen. Ebenso hat sich der Zentralausschuß der Personalvertretung der Staatsbahnbediensteten an die Regierung mit derselben Forderung gewandt.

Der Staatskanzler hat nun in der am 25. d. im Arbeitshaus in Favoriten stattgefundenen Vertrauensmännerversammlung nach ausführlicher Darlegung der ganzen Situation erklärt, daß er sich im Kabinettsrat für die Forderungen der Eisenbahner einsetzen werde, aber über eine gewisse Grenze hinaus könne er nicht gehen.

In dieser Vertrauensmännerversammlung gelangt nun am Schluß, als eine große Zahl der Vertrauensmänner schon den Saal verlassen hatte, ein Antrag eines Südbahnvertrauensmannes zur Annahme, der von der Regierung die Gewährung des vierfachen Uebergangsbeitrages allmonatlich, und zwar bis zur Erledigung der Besoldungsreform verlangte.

Dieser Antrag wurde der Regierung sofort zur Kenntnis gebracht.

Am 26. und 27. d. tagte im Saale der Handels- und Gewerbekammer der gewählte Zentralausschuß der Personalvertretung (Betriebsrat) der Staatsbahnen unter dem Vorsitz des Abg. L o m s c h i l. Am 27. d. erklärte der Staatssekretär **B a u l** den Personalvertretern, daß die Regierung nach dem Kabinettsrat, der sich am vorherigen Abend mit den Eisenbahnerforderungen neuerlich beschäftigt hatte, bereit ist, im Oktober den dreifachen Uebergangsbeitrag, denselben Betrag im Dezember und im November, den bisher üblichen vierjährlichen Anschaffungsbeitrag und einen Uebergangsbeitrag zu gewähren wobei die eventuellen Differenzen zwischen den Beträgen, welcher dreimalige Uebergangsbeitrag ergibt, und den Beträgen, welche der einmalige Uebergangsbeitrag und der einmalig Anschaffungsbeitrag im Monat November ausmachen, ausgeglichen werden. Außerdem sei die Regierung bereit, im Monat Dezember außer dem dreimaligen Uebergangsbeitrag eine Weihnachtsaushilfe in der Höhe eines einmaligen Uebergangsbeitrages zu gewähren. Für die **P e n s i o n i s t e n** soll ebenfalls etwas geschehen und wird die Regierung ehestens diese Frage günstig erledigen. Weiter könne die Regierung nicht gehen und stelle daher das Ersuchen, diese äußersten geldlichen Zugeständnisse zur Kenntnis zu nehmen.

Der Zentralausschuß der Personalvertretung hat hierauf nach langwierigen Verhandlungen diese Zugeständnisse **e i n s t i m m i g z u r K e n n t n i s g e n o m m e n**.



# Der „Michelreiter“.

Zeichnung von Fritz Schönp





Wiener - Stimmen  
2. 19. 1919

184

# Ursache und Wirkung.

Zeichnung von Fritz Schönpflug.



Fritz Schönpflug

„Moris, telegraphier sofort an die Wiener Presse, daß in den Alpenländern eine Gefolgschaft der Wiener ausgebrochen ist.“



27. IX. 1919

gramm Scheußliche zu Kr. 10.— bis 11.40 per Kilo-  
gramm, 270 kleine Karpfen unter enormem Andrang  
zur Abgabe. 380 Kilogramm Würste gingen gut ab. Auf

Wegdorf erhob sich der alte Mann, grüßte zum Abschied und entstieg dem Zuge, um den ihm seit vielen, vielen Jahren wohlbekannten Weg zum Gelbenberge einzuschlagen. Die Leute im Zuge sahen dem alten Mann, der rüstigen Schrittes auf der sonnigen Landstraße marschierte, noch eine Weile nach. „Eigentlich is däs schön von so an alten Mann, daß er so an sein alten Radetzky hängt,“ meinte einer der männlichen Passagiere. „Frei! frei!“ sagte ein anderer, „damals, zu seiner Zeit, da waren halt no andere Deut.“ Der Zug machte eine kleine Biegung. Auf der sonnendurchglühnten Landstraße marschierte entblößten Hauptes der alte Radetzky-Veteran zum Grabe seines hochverehrten Feldmarschalls. Hell glitzerten und glänzten im Sonnenlichte auf seiner Brust die alten Tapferkeitsmedaillen. Ein Stück Österreich grüßt uns aus alten, längst verschwundenen Tagen.

## Wiener Momentaufnahmen.

Von Th. Hochbäcker.

Es gibt nur a Beamtchabi.

### Arbeiterräte.

Eine Südbahnstation nächst Wien. Auf dem Bahnsteig zahlreiche Reisende. Einige nach Kleidung, Aussehen und Sprache dem Arbeiterstande angehörige Zivilpersonen durchschreiten musternd und prüfend das Publikum, hier und da Ausweisdokumente abberlangend, Koffer, Taschen und sonstiges Reisegepäck untersuchend; alles widelt sich in Ruhe ab.

Plötzlich wird ein besser gekleideter Zivilist im Touristenkostüm von einem „Amtsorgan“ mit den Worten: „Das ist der, der sich den Arbeiterräten widersetzt“, angehalten, ein Soldat von sehr jugendlichem Aussehen pflanzt sich (offenbar um ein Entweichen zu verhindern) vor ihm auf; Aufforderung des Amtsorganes, mitzugehen.

Entschiedene Weigerung des Beamtchabens, er müsse fortfahren.

„Wenn S' Zeit hab'n, wegg'fahr'n, wer'n S' auch Zeit hab'n, mit mir z' geh'n,“ meint das Amtsorgan.

Aber diese anscheinend so überzeugende und einleuchtende Begründung blieb ohne Wirkung, der Beamtchabe ging nicht mit.



28. IX. 1919

tezt vorantug mit zumpst auf und ke Detme, noch m...  
 als schlagendes Argument gegen die Sozialdemokratie  
 vorangezogen werden. Daß wir aber kein Vaterland  
 mehr haben, sondern nur mehr eine staatliche Organi-  
 ation, aus der jeder so viel als möglich herauszubrüden  
 ucht, ohne einzusehen, daß er selbst der Staat ist, daß  
 er sich selbst ausdrückt, daran ist der jüdische, jetzt vor  
 allem der sozialdemokratische Geist, schuld. Kein Mensch  
 will heute für den Staat etwas leisten. Funktioniert die  
 Maschine nicht, so wie es uns versprochen worden ist,  
 bitterbösen Gesichter und was man Wiener Straßenhumor  
 nennt, setzt sich auch jetzt; man nimmt die Sache, wie sie  
 ist; man findet sich ab; heute geht man zu Fuß; früher  
 fuhr man, seelengefesselt in der Elektrischen. Aber die  
 steht heute draußen irgendwo im Schuppen, in der Re-  
 nise; und ihre Gottschöbersten, der mürrische Schaffner und  
 der stolpernde Führer, sitzen wohl daneben und rauchen  
 Wienerwald und können sich damit nicht abfinden, daß es  
 auch ohne sie geht. Aber es geht; alles geht. Und wenn sie  
 wieder einmal streiken wollten die Herren, die keine  
 Nummer mehr an sich dulden und kein Trinkgeld nehmen  
 — es ist mit den 60 Sellern reichlich mitgezahlt —, dann  
 wird man ihnen höflich sagen: Streiket allerwege,  
 streiket alleweil! Es geht auch ohne Tram, denkt an den  
 September 19! So, man mag fluchen und schwören: alles  
 hat seine guten Seiten. Und wer weiß, morgen schon tritt  
 ein Akt, ein ganz gescheiter, auf den Plan und erklärt die  
 Straßenbahnlose Zeit für gesundheitsfördernd, großstadt-  
 bestimmlich und sieht am Thermometer der Sterblichkeit  
 auffällig schöne Zahlen ab und ätziert am Ende noch das  
 Sprüchlein Seumes, des „Spaziergängers nach Wien“:  
 Es würde manches besser gehen, wenn man mehr ginge!  
 Voila!

**Um acht Uhr früh.**

„Selern!“ hab ich nichts, arbeiten kann ich nicht, ich  
 bin auch nicht Soldatenrat; und dennoch gliückt mir dies  
 und das; jetzt einmal, daß ich nicht allzuweit von der  
 Stätte meines Amtes wohne und so gehe ich auch dieser  
 Lage erst gegen acht Uhr in der Frühe aus dem Haus.  
 Gleich vor dem Tor werde ich in den Strom der  
 Menschen getrieben, die schon lang vor mir aufgestanden  
 sind und bereits einen weiten Weg hinter sich haben. Es  
 ist wahrhaftig ein Strom und er wälzt sich und wogt stad-  
 warts, dem Ring zu. So viel Menschen sind noch nie auf  
 der heimatlichen Bezirksstraße gesehen worden. Man muß  
 nicht gerade immer an Straßenbahn und Kohlennot  
 denken und dann wundert man sich: was ist heute Sel-  
 tames im Bild? Was ist los? Woher kommen die  
 Menschen? Wohin drängen sie? Es ist ja richtig, auch in  
 friedlich-gemühtlichen Zeiten kennt man niemanden von  
 den Begleitenden und Begegneten; aber heute sind es  
 lauter wildfremde Gesichter, man sagt: die sind nicht vom  
 Grund. Und wohin der Schwarm? Ich muß seltsam, wie  
 seltsam und weithergeholt es klingt, der erste Eindruck  
 war: stibt es eine Stundung?, etwa auf dem Galgen  
 vor dem Kämineror? Wird eine Beze verbrannt? Zur  
 Erklärung dieses seltsamen Einfalles muß wohl gesagt  
 werden, daß ich grad jüngst zwei Bezeugenheiten — so-  
 zuzagen — geleien habe, Nobellen von N. X. David und  
 von Theodor Storm. Näher läge, dem Geiste des Ortes  
 entspräche eher, zu fragen: Kommt ein fremder Potentat?  
 Gibt es eine Hofleiche? Ach nein.; besser so: Wird eine  
 neue Staatsform ausgerufen? Werden Kommunikationen be-  
 graben? Aber schließlich, man müßte es in der Licht- und  
 Straßenbahnlosen Stadt auch treffen. stich in ein mittel-  
 alterliches Getriebe zu versetzen. Freilich, es tuten moderne  
 Befehle daher, Autos sausen vor und biegen um die Ecken;  
 aber die ist man doch auch so gewöhnt, daß es eines  
 eigenen Verkehrsverbrauchs bedarf, um sie sich aus dem  
 Verkehr wegzudenken.

Im Strom der vielen fremden Menschen, ein Tröpf-  
 lein in der Welle, rinne ich mit; vor mir, hinter mir  
 hasten und drängen sie; und was entgegenkommt, hat's  
 auch eilig; eilig hat's jeder und jede: eilig und furchtbar  
 ernst; aber auch „gemühtlich“, dennoch; man sieht keine

merdet ihr nicht davon kommen! Auch wenn wir kein  
 Wörtchen über euer vollständiges Versagen reden und  
 schreiben würden, so würde die Bevölkerung von Wien  
 selbst die Abschätzung mit euch in die Hand nehmen  
 und sie wird euch mit dem Stimmzettel kritisieren, ihr  
 Parteikritiker von gestern und Nichtsförderer seit jeher.  
 Tragt bei euren eigenen Wählern nach, und nicht nur bei  
 den Novemberwählern, wie sie über eure Ver-  
 waltungskunststücke denken; aber dies Urteil bekommt

„Na, was denn sonst?“ Und er zeigt und beweist mir  
 leidenschaftlich, daß er sich als solchen fühlt und fühlen  
 muß. Es ist jener ältere Herr im Bart mit den hämisch  
 hängenden Mundwinkeln, der mir einstens, vor zwei-  
 einhalb Jahren etwa, das bissige Sted vom Wiener er-  
 zwungenen „Frohinn“ in die Ohren sang; Frohinn näm-  
 lich so: man werde von früh bis spät abends daran er-  
 innert, daß man froh sein müsse; froh, daß man, wenn  
 schon nicht Semmeln, so doch warmes Futurnabrot zum  
 Frühstück bekomme, froh, daß man, wenn schon nicht  
 Milchkafee, so doch immer noch „Lee“ haben könne, usw.;  
 froh, daß man noch mit der Elektrischen fahren dürfe,  
 anstatt — von Ober-St. Zeit ins Akademische — zu Fuß  
 gehen zu müssen. — Setzt euch; um sechs Uhr früh ist  
 er schon aus dem Haus gegangen. Er schaut mich noch  
 dem Abschied mit mederträchtigem Hobnlachen an und  
 sagt: „So, jetzt haben wir's. Uns geht's schäbig... Und  
 wie geht's Ihnen?“ Meine Antwort: „Sei danke, gut.“  
 Er: „Natürlich, Sie sind ein erfratener Herr, sind  
 wieder auf die Butterseite gefallen, wohnen nur  
 fünfundsiebzig Minuten von der Schule, aber ich...“  
 Nun wäre Mißgefühl am Platz gewesen, aber in herzlos-  
 fröhlicher Art erwidere ich: „Was wollen Sie? Es geht  
 ja doch. Man muß froh sein, daß man noch lebt und  
 wo liegen, von Getiern abgefressen, von der Sonne ge-  
 bleicht. Ja, ja, so sieht's; noch immer muß man froh sein.“  
 Da trennen sich unsere Wege, er biegt brummend ab.

Vor der Margaretenstraße schieben sich Möbelwagen  
 in den Weg, den wir so notwendig zum Gehen brauchen;  
 gleich ihrer vier, Ungetieme, aus dem deutschen  
 Lichschonien gekommen; es wirlt um sie und im engeren  
 Gäßchen strömt es nun wieder aus allen Haufen air-  
 kommen und windet sich vorwärts. Draußen aber, nicht  
 weit vom Erzherzog-Kainer-Denkmal, wo unser Strom  
 in einen noch größeren mündet, da staut sich die Flut.  
 Man muß wissen, daß all dies Gehalte nicht wesentlich ist,  
 man macht es mit, im übrigen und schließlich hat man  
 doch Zeit. Was ist der Grund der Stodung? Auf der  
 Säule einer Hogenlampe ist ein kleines, rotes Zettelchen  
 angeklebt; um diese Säule, um dieses Zettelchen sammelt  
 es sich in Klumpen, wie die Wiener um eine schwärmende  
 Königin sich sammeln; sie bleiben alle stehen, jetzt und den



### Zweierlei Schlepper.

Zeichnung von Robert Wofa.





27. III. 1919

daß die Lahmlegung dieser Strecke auch bedeutet, daß wir von weiteren Getreide- und Kohlfuhren abgeschnitten wären. Die Rückwirkung einer solchen Sachlage würde natürlicherweise auch die Arbeiterlosigkeit in härtestem Maße treffen und es ist daher anzunehmen, daß mindestens für diese Hitze eine Ausnahme gemacht werden wird, wenn es nicht gelingen sollte, heute zu einer Einigung zu kommen. Im Streit stehen nicht nur das Lokomotivpersonal, sondern überhaupt das ganze Personal der Südbahn. Die Lohnforderungen, die gestellt werden, übersteigen die bei den samstägigen Verhandlungen erhobenen so wesentlich, daß sie sich als nicht erfüllbar erweisen. Auch kann die Südbahn nur im Rahmen der Zugeständnisse sich halten, die dem Personale der Staatsbahnen gemacht werden. In den Verhandlungen im Verkehrsamt sind auch Vertreter der Südbahn beteiligt.

**Die Streiklage zu Mittag.**

Ein vollständiger Streik ist nur auf der Südbahn zu konstatieren, bis heute früh auf allen Linien von Wien bis Spielfeld, das heißt, auf dem deutschösterreichischen Gebiete, den Verkehr eingestellt hat. Die Bediensteten der Südbahn haben ihre Forderungen der Generaldirektion überreicht. Diese Forderungen gehen weit über ihre bisherigen Anforderungen hinaus, und sie wollen von diesen hohen Forderungen nicht abgehen. Die Generaldirektion hat ihnen bereits mitgeteilt, daß sie dieselben Bezüge und dieselben Zulagen bekommen sollen, wie die Bediensteten der Staatsbahnen sie erhalten und erhalten werden. Mit diesem Zugeständnis sind aber die Bediensteten nicht einverstanden.

Im Laufe des heutigen Vormittags hat sich ein Uebergreifen auf die Ost- und Westbahn bemerkbar gemacht. Zunächst wurde der Verkehr auf der Ostbahn eingestellt. Während in der Frühe noch gemeldet wurde, daß Streckenzüge ankommen und Stadlau noch die Arbeit aufrechterhalten, kam zu Mittag die Nachricht, daß zwar Züge ankommen, jedoch keine wegfahren und ein langsames Instreifreten des Personals zu bemerken sei.

Dies geschieht auch auf der Aspangbahn. Die Bediensteten der Ostbahn haben bisher keinerlei Forderungen überreicht, und es kann der Streik auf der Ostbahn und Aspangbahn nur als ein Sympathiestreik für die Südbahn angesehen werden.

Heute vormittag erschienen die Vertreter der Eisenbahner mit Abgeordnetem Tomischil an der Spitze im Staatsamt für Verkehrswesen, um zu verhandeln. Die Verhandlungen führt Staatssekretär Paul persönlich. Sie dauern zur Stunde — halb 2 Uhr — noch an.

**Die amtliche Mitteilung über die Streiklage.**

Das Telegraphen-Korrespondenzbureau meldet: Wie wir erfahren, hat der Eisenbahnerstreik bisher nur auf der Südbahn zu einer vollständigen Arbeitsniederlegung geführt.

Auch auf der Ostbahn hat die Bewegung Uebergreifen. Ein Teil der Arbeiter hat die Arbeit niedergelegt. Die Aspangbahn ist insofern in Mitleidenschaft gezogen, als sie zum Teil eine gemeinsame Strecke mit der Südbahn hat.

Anderer Bahnen hat die Streikbewegung bisher nicht ergriffen. Gegenwärtig findet eine gemeinsame Beratung der Vertrauensmänner der Südbahn und der Ostbahn statt.

Die Ursachen des Streiks sind rein wirtschaftlicher Natur und sie drängen sich in Lohnforderungen aus, die nicht bei allen Bahnen die gleichen sind.

Nach dieser Meldung, die von beteiligter Seite stammt, stellt sie die Darstellung eines Mittagsblattes, als ob die Bewegung auf politische Motive zurückzuführen sei, als tendenziöse Sensationsnachricht dar, die im gegenwärtigen Augenblick nur geeignet ist, das Publikum schwer zu beunruhigen.

**Lohnbewegung unter den Eisenbahnern Deutschösterreichs.**

**Vorläufige Betriebseinstellung auf der Südbahn und Aspangbahn.**

Wien, 27. März.

Gestern ist für die Öffentlichkeit ganz überraschend die Einstellung des Verkehrs auf der Südbahn erfolgt und heute ruht auch die Aspangbahn. In der Mittagsstunde fanden Beratungen der Delegierten der Eisenbahner im Arbeiterheim statt, gleichzeitig wird im Staatsamte für Verkehrswesen konferiert. Von dem Ausgange dieser Beratungen wird es abhängen, ob die gemeldeten Betriebseinstellungen noch heute wieder aufgehoben werden, oder die Bewegung auf die anderen Eisenbahnen übergreift und damit zu einer Lahmlegung des Eisenbahnverkehrs in ganz Deutschösterreich führt. Der Ausgangspunkt des Streiks ist rein wirtschaftlicher Natur. Bei den Beratungen spielen aber die politischen Gegensätze zwischen den einzelnen Lagern der Arbeiterschaft ziemlich scharf aufeinander, und die Bewegung kann daher von den Vorgängen der großen Politik des Tages nicht losgelöst betrachtet werden. Vorläufig hat die Wahrscheinlichkeit viel für sich, daß es gelingen wird, eine Einigung zu erzielen und Deutschösterreich vor dem Stillstande des Verkehrs zu bewahren, der bezüglich der Versorgung mit Lebensmitteln natürlich die weitestgehenden Folgen nach sich ziehen müßte.

Die Vorgeschichte der Lohnbewegung ist folgende: Das Eisenbahnerpersonal aller Kategorien leidet naturgemäß unter den Schwierigkeiten der Lebensmittelerzeugung am meisten, insbesondere das Fahrpersonal, das durch die häufigen Ortsveränderungen, durch vieltägige, oft ein- und mehrtägige Abwesenheit vom festen Wohnsitz beim Einkauf der Nahrungsmittel auf bedeutende Schwierigkeiten stößt. Das Staatsamt für Volksernährung hat dieser Sonderstellung der Eisenbahner wiederholt Rechnung getragen und ihnen Zubußen verschiedener Art zugewendet, die jedoch vom Personal nicht für ausreichend befunden wurden. Auch haben die Eisenbahner mehr als andere Staatsarbeiter an geldlichen Zuwendungen erhalten, doch sind auch diese bei der rapiden Entwertung des Geldes, die sich nicht auf allen Eisenbahnstrecken in gleichem Maße fühlbar macht, nicht von der erhofften Wirkung gewesen. Die Eisenbahner haben deshalb neuerliche Forderungen gestellt, über die am 22. und 24. d. im Staatsamte für Verkehrswesen unter Beteiligung von Arbeitervertretern Verhandlungen stattgefunden haben. Dieselben zeitigten das Ergebnis, daß dem Eisenbahnerpersonal Zugeständnisse gemacht wurden, die einen Aufwand von 80 Millionen Kronen nötig machen. Auf dieser Basis wurde eine Einigung erzielt. Die Organisation der Eisenbahner war infolge technischer Schwierigkeiten, namentlich infolge Papiermangels, nicht in der Lage, allen lokalen Organisationen mit der nötigen Raschheit Mitteilung von diesem Ergebnis der Verhandlungen zu machen. Die Erregung unter der Eisenbahnerschaft hatte einen ziemlich hohen Grad erreicht, und insbesondere auf der Südbahn, die vielfach zu Verührungen des Personals mit Ungarn führt, blieben die dortigen politischen Vorgänge nicht ohne Rückwirkung auf die Stimmung. Das Personal erklärte, nicht länger zuwarten zu wollen und trat gegen den Rat der Führer in den Ausstand. So entwickelte sich gestern an mehreren Punkten der Südbahn gleichzeitig und unabhängig voneinander ein Streik, der sich zunächst auf das Lokomotivpersonal beschränkte und dann auch auf andere Arbeiterkategorien übergieng und im Laufe des Abends zur vollständigen Lahmlegung des Betriebes führte. Die Tatsache, daß die Aspangbahn zwischen Sollenau und Wiener-Neustadt im Begeverkehr mit der Südbahn steht, hatte das Uebergreifen der Bewegung auch auf die Aspangbahn zur Folge.

Auf den anderen von Wien ausgehenden Bahnen war heute morgen die Bewegung unter der Arbeiterschaft wohl ungewöhnlich lebhaft, doch kam es zu keinem tatsächlichen Ausstand. Überall wurden, nicht nach einer einheitlichen Parole, Lohnforderungen gestellt, die insbesondere beim Fahrpersonal der Ostbahn und bei den Ausladern ein Ausmaß erreichte, das es von vornherein ausgeschlossen erscheinen läßt, daß sie im Rahmen der am Montag bewilligten Gesamtsumme von 80 Millionen Kronen berücksichtigt werden könnte. Heute sind wohl sämtliche Eisenbahnerverbände bereits in Kenntnis der in den Verhandlungen mit dem Staatsamte für Verkehrswesen erzielten Erfolge, doch ist, wie es bei solchen Bewegungen häufig der Fall ist, inwieweit die Gärung derart vorgeschritten, daß die Führung nicht mehr unbestritten in den Händen der Leiter der Organisation liegt. Daraus erklären sich auch die Schwierigkeiten der heute stattfindenden Beratungen, die zunächst gesondert auf der einen Seite im Staatsamte für Verkehrswesen, auf der anderen Seite im Arbeiterheim in Favoriten stattfinden. Diese Beratungen dauerten um 1 Uhr noch an.

**Der Stillstand des Verkehrs auf der Südbahn.**

Der Verkehr auf der ganzen Südbahn von Wien bis Spielfeld an der jugoslawischen Grenze steht vollkommen still. Es fahren weder Personenzüge noch Lastzüge. Nach den zur Mittagsstunde hier vorliegenden Nachrichten stößt auch der Verkehr der Lebensmittelszüge aus Italien. Bekanntlich widelt sich der ganze Buschub an Brot- und Nahrungsmehl aus Italien nach den neuesten Dispositionen der Entente ausschließlich auf der Linie Vojvodina ab. Daraus erhellt,







alle während der Kriegsgefangenschaft gerichtlich oder disziplinar strafbaren Handlungen volle Straffreiheit gewährt, wenn die Handlungen vor dem 30. Oktober 1918 begangen worden sind.

# Der Eisenbahnerstreik.

## Die Ursachen des Streiks.

Der Streik der Eisenbahner, der in der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag auf der Südbahn ausgebrochen ist, hat im Laufe des gestrigen Tages eine weitere Ausdehnung gewonnen. Auf der Südbahn ruht der Verkehr vollständig und auch auf der Ostbahn und der Aspangbahn sind Donnerstag vormittag die letzten Züge abgegangen. Die Situation ist also die, daß vorläufig von einem Streik auf den genannten drei Bahnen gesprochen werden kann. Bei dem Streik, der auf der Südbahn spontan zum Ausbruch kam, handelt es sich um rein wirtschaftliche Forderungen und die in verschiedenen Blättern vertretene Meinung, als ob der Ausstand mit den jüngsten politischen Ereignissen in Ungarn zusammenhängt, entspricht in keiner Weise den Tatsachen. Die Schuld trifft vor allem auch hier das alte Regime des österreichischen Staates, unter welchem von den Eisenbahnern wiederholt eine Reihe von Forderungen und Wünschen überreicht wurden, die nur zum Teil, sehr unvollständig oder gar nicht zur Durchführung gelangt sind. Man verdrängte die verschiedenen Abordnungen, die mit der früheren Regierung unterhandelten, und machte Zusagen, die dann später nicht eingehalten worden sind. Unterdessen stieg natürlich die Teuerung und die Zuwendungen materieller Natur, die man den Eisenbahnern gewährte, wurden von der Preissteigerung weit überholt. Bei dem Strecken- und Fahrpersonal wird daher mit Recht darauf verwiesen, daß ein Mann, der im Dienst vierundzwanzig Stunden auf der Strecke zubringen und die Ausgaben für seine Ernährung bestreiten muß, nicht mehr so viel für seine Familie erübrigt, als unter den heutigen Umständen zum Leben nötig ist. Dazu kommt, daß der Dienst auf der Eisenbahn gerade während des Krieges ein äußerst anstrengender und verantwortungsvoller geworden ist, so daß für die Ernährung die zugewiesenen Lebensmittelrationen als allgemein zu niedrig empfunden worden sind. Das Personal mußte also, um sich für die Dienstleistungen halbwegs entsprechend ernähren zu können, die Zuzucht zum Schleichhandel nehmen, wofür sich jedoch, um die Ausgaben bestreiten zu können, die Löhne und Gehälter als viel zu niedrig erwiesen. Daß unter diesem Mißverhältnis zwischen den durch die Teuerung verursachten Ausgaben und dem Lohnneinkommen die Arbeitskraft allmählich gemüht wurde und auch die geistige Spannkraft, die im Verkehrsdiens nötig ist, litt, ist in der letzten Zeit wiederholt selbst im Gerichtssaal festgestellt worden. Ueberbürdung im Dienste und schlechte ungenügende Ernährung haben die Richter in mehrfachen Fällen, wo Eisenbahner wegen vorgekommener Unfälle angeklagt waren, als Milderungsgrund gelten lassen und in der Begründung ihrer Urteile darauf hingewiesen, daß man bei Eisenbahnern mindestens eine gewisse Munitionsarbeiter einräumen müsse. Die Bewegung ist einfach von der Not des Tages diktiert und es ist unsinnig, dahinter irgend welche politische Ursachen zu suchen.

## Die Forderungen der Streikenden.

Donnerstag vormittag trat im Favoritener Arbeiterheim das Streikkomité zu einer Beratung zusammen, in der folgende Forderungen aufgestellt wurden:

Erhöhung der zugewiesenen Lebensmittelrationen.

Neuregelung der Teuerungszulagen, und zwar in gleicher Weise für alle Kategorien, nach der Kopfzahl abgestuft, und zwar in der Weise, daß für den Bediensteten fünfzehn Kronen und für jedes Familienmitglied fünf Kronen zu entfallen haben, wobei alle im gemeinschaftlichen Haushalt lebenden Personen mitbegriffen sind. Die Teuerungszulagen sollen auch für Pensionisten und für die im Krankenstand befindlichen Bediensteten gewährt werden.

Vollständige Amnestie für alle seit August 1914 verhängten Disziplinarstrafen sowie Revision aller gerichtlichen Strafurteile, die in diesem Zeitraum über Eisenbahner verhängt worden sind.

Neuwahl der Personalvertretungen.

Durchführung der Besoldungsreform bis zum 1. Juni d. J.

Abschaffung der Generalinspektion und der Aktivkontrolle

Alle bisherigen Zugeständnisse sowie weitere Zugeständnisse, die für die Staatsbahnen geltung haben, müssen auch auf alle Privatbahnen durchgeführt werden.

Mit der Ueberreichung dieser Forderungen an die Regierung wurde ein aus acht Mitgliedern bestehendes Comité betraut, in das je zwei Vertreter der Beamten, der Unterbeamten, Diener und Arbeiter gewählt wurden. Dieses Comité wird heute Freitag bei der Regierung vorsprechen, um über die Forderungen zu unterhandeln.

## Forderungen der Angestellten der Bahnpostämter.

Die Lohnbewegung der Eisenbahner ist von einer der Angestellten der Bahnpostämter begleitet. Gestern erschien eine Abordnung der Technischen Union im Staatsamt für Verkehrswesen und überreichte folgende Forderungen: 1. Einführung des viertägigen Schichtwechsels im Nachtdienst; 2. Erhöhung der Nachtdienstgebühren auf 6 Kronen für die halbe und 12 Kronen für die ganze Nacht; 3. Erhöhung der Diäten für Fahrtdienst um 200 Prozent; 4. Gebühr von 1-50 Kronen für die Fahrpostbegleitung von einem Postamt zum anderen. 5. Ueberstundenlohn von 3 Kronen für die Stunde; 6. in Bezug auf Anschaffungsbeitrag und Teuerungszulage erklären sich die Bahnpostangestellten mit den Eisenbahnern solidarisch. Der Staatssekretär nahm die Forderungen entgegen und sagte Verhandlungen darüber zu.

## Eine Erklärung des Streikkomités.

Das Streikkomité hat Donnerstag folgende Erklärung ausgegeben:

Die augenblicklich erfolgte Arbeitsniederlegung eines großen Teiles der Eisenbahner ist ohne Wissen und gegen den Willen der Vertrauensmänner der organisierten Eisenbahnerschaft erfolgt. Diese spontane Willensäußerung der gut disziplinierten Eisenbahnerschaft ist vornehmlich auf die Tatsache zurückzuführen, daß die wiederholt vom Gesamtpersonal erhobenen Forderungen wegen Forderung der bestehenden Notlage während der ganzen Kriegsdauer und auch jetzt niemals gebührend berücksichtigt worden sind. Der Bevölkerung wird von der bürgerlichen Presse stets einzureden versucht, daß die Eisenbahner besondere finanzielle Zuwendungen erhalten haben und auch in der Lebensmittelversorgung besonders berücksichtigt werden. Diese Behauptungen sprechen den Tatsachen hoch. Die Eisenbahner haben vom Kriegsbeginn bis heute mit Löhnen und Gehältern den schweren ausbrechenden Lagen und Nachtdienst versehen müssen, zu welchem die Verdienste in keinem Einklang gebracht werden können. Die Verteilung mit Lebensmitteln war nicht besser, wenn nicht in vielen Fällen und zeitweilig schlechter als die der übrigen Bevölkerung. Die Vertrauensmänner der organisierten Eisenbahner haben bisher in der selbstlosen Art mit zäher Geduld und Ausdauer immer wieder ihren hungernden Kollegen zugeredet, sich zu gebulden und den Eintritt besserer Verhältnisse abzuwarten. Sie haben auch in den letzten Tagen noch mit aller Anstrengung versucht, auf Grund der von der Regierung zugesagten Verbesserungen die Katastrophe zu verhindern. Es ist ihnen nicht gelungen. Die hungernden und in Verzweiflung befindlichen Massen haben das Vertrauen verloren, daß ihnen durch entsprechendes Entgegenkommen im bisherigen Wege der Verhandlungen die nötige Grundlage zur Lebensmöglichkeit geboten wird. Sie wollen dem Glend ein radikales Ende bereiten. Die streikenden Eisenbahner sind überzeugt, daß die Republik die Möglichkeit hat, durch zureichende finanzielle Zuwendungen dem ärgsten Glend unter den Eisenbahnern zu steuern. Die streikenden Eisenbahner wollen nichts anderes als die sofortige Erfüllung ihrer minimalen Forderungen. Alle anderen Mitteilungen und Behauptungen, die am heutigen Tage in der bürgerlichen Presse erschienen sind, sind vollständig unwahr. Die Eisenbahner sind sich der Folgen ihrer Handlung für die Gesamtbevölkerung voll bewusst. Leider sehen sie kein anderes Mittel mehr, um der völligen Verelendung zu entkommen, und erwarten von der Regierung, daß sie ihre billigen Forderungen erfülle. Die streikenden Eisenbahner lehnen es entschieden ab, für die Folgen ihres Existenzkampfes verantwortlich gemacht zu werden. Die Verantwortung trifft jene, die den Krieg mit allen seinen Folgen verschuldet haben und die trotz aller Bitten der Eisenbahner für eine Vinderung ihrer Not nicht zu haben waren. Es sind das die Vertreter und Stützen der bürgerlichen Klassen. Sie sollen sehen, wie sie mit den unabänderlichen Tatsachen fertig werden.

## Eine Versammlung der Streikenden.

Um 5 Uhr nachmittags fand gestern eine Versammlung der streikenden Südbahner in der Ausfahrtshalle des Südbahnhofes statt. Die Versammlung war massenhaft besucht und zu Hunderten standen die Teilnehmer Kopf an Kopf gedrängt. Lokomotivführer Ruzicka erstattete den Bericht von der vormittags stattgefundenen Vertrauensmännerkonferenz. Die aufgestellten Forderungen wurden von den Versammelten einstimmig zur Kenntnis genommen. Großen Beifall erweckte die Mitteilung eines Abgesandten der Deutschoesterreichischen Eisenbahnbeamtenvereinigung, daß sich die Beamten vollständig mit dem übrigen Personal solidarisch erklären.

## Der Stand des Streiks.

Ämtlich wird gemeldet: Der Eisenbahnerstreik hat bisher nur auf der Südbahn zu einer vollständigen Arbeitsniederlegung geführt. Auch auf die Ostbahn hat die Bewegung übergegriffen; ein Teil der Arbeiter hat die Arbeit niedergelegt. Die Aspangbahn ist insoweit in Mitleidenschaft gezogen, als sie zum Teil eine gemeinsame Strecke mit der Südbahn hat. Andere Bahnen hat die Streikbewegung bisher nicht ergriffen. Die Ursachen des Streiks sind rein wirtschaftlicher Natur und drücken sich in Forderungen aus, die nicht bei allen Bahnen die gleichen sind.

Abends wird ämtlich gemeldet: Die Arbeitseinstellung hat sich im Laufe des Nachmittags nicht weiter ausgedehnt. Die Verhandlungen mit den Bediensteten werden fortgesetzt. Hierbei ist in erster Linie das Bestreben darauf gerichtet, den Verkehr der Approvisionierungszüge sicherzustellen, damit nicht die Ernährung der Bevölkerung gefährdet werde.

## In Steiermark.

Graz, 27. März. (A.-B.) Heute früh sind hier auch die Angestellten der Staatsbahnen in den Ausstand getreten, so daß der Zugverkehr auch auf der Strecke Graz-Fehring-Aspang eingestellt ist. Die streikenden Südbahnangestellten hielten eine Versammlung ab und wählten einen Eisenbahnerrat ein, in dem auch die Beamtenchaft, die sich mit den Arbeitern solidarisch erklärt hat, vertreten ist. Der Eisenbahnerrat hat sich in Permanenz erklärt. Die Streikenden haben den Sicherheitsdienst in den Bahnhöfen übernommen und sorgen dafür, daß Sabotageakte vermieden werden. Morgen findet eine allgemeine Eisenbahnerversammlung statt.

Graz, 27. März. (Telegraphenkompanie.) Der Verkehr auf allen Linien der steirischen Bahnen ruht. Im Laufe des heutigen Tages hatte sich auch das Personal der Stainzer Bahn, der Salsalpbahn, der Bahn Kapfenberg-Au-Seewiesen und der Radkersburger Bahn dem Streik angeschlossen. Zwischen Wien und Bruck verkehrte eine Maschine mit zwei Dienstwagen, die das noch unterwegs befindliche Personal in seinen Dienstort zurückbrachte. Um 8 Uhr abends wurde von Graz aus ein sogenannter Kommissionszug nach Wien geleitet, der gleichfalls das auf der Strecke verbliebene Post- und Bahnpersonal in seine Heimat bejodert.



28. III. 1919

Unverkaufte Beilege werden nicht angenommen und Manuskripte in keinem Falle zurückgeschickt.

Ankündigungs-Bureau: Stadt, Wollzeile 11, Inseratspreis nach Tarif. Inserate...  
Hauptverlag: Wollzeile 11, Wien.  
Vertrieb: in Wien: Wollzeile 11, in den Provinzen: durch die Postämter.

Neue

# Freie Presse.

Abendblatt.

Abonnement für Wien: MM ögl. wochentl. Zustell. ins Haus: Monat K. 2,20, viertel, K. 2,20, ganz, K. 8,80.  
Für Deutschland: Morgen- u. Abendblatt 40 Pf., Mittagsblatt 20 Pf., Abendsblatt 20 Pf., Nachmittagsblatt 20 Pf., Sonntagsblatt 20 Pf.

Abonnement für das Ausland: Vierteljährig: Bei uns (Kreuzband-Versendung): Deutschland, Bulgarien und für Staaten des Weltpostvereins K. 20.  
Bei den Postämtern in Deutschland: K. 11,15, Schweiz Fr. 15,50, Belgien Fr. 15,50, Italien L. 14,47, Rumänien Fr. 15,50, Serbien Fr. 15,50, Bulgarien Fr. 15,50, Kroatien K. 15,50, Griechenland (b. d. Buchhandl. Lethorondakis) K. 15,50, Estland K. 15,50, Finnland K. 15,50, Schweden K. 15,50, Norwegen K. 15,50, Dänemark K. 15,50, Island K. 15,50, Holland K. 15,50, Belgien K. 15,50, Frankreich: Hachette & Co., 111, Rue de la Harpe, Paris, Fr. 25,50, England: Spon & Co., London, K. 15,50, Amerika: G. E. Stecher, 181-185 West 35th St., New York, Doll. 4,50.

N. 19609.

Wien, Freitag, den 28. März

1919.

## Ausbreitung des Eisenbahnerstreiks während der Verhandlungen.

Auf die Westbahn und Franz Josefsbahn. Bis heute mittag noch keine Entscheidung.

Wien, 28. März.

Der Eisenbahnerstreik hat sich auf die Franz Josefsbahn und auf die Westbahn ausgedehnt. Eine Verständigung ist bisher nicht gelungen. Die gesamte Bevölkerung begleitet die Verhandlungen mit erregter Sorge. Schon kündigt das Staatsamt für Volksernährung an, daß die Zufuhren für Mehl und Brot gefährdet seien. Wenn die auf den Strecken stehenden Lebensmittelzüge bis morgen nicht in Bewegung gesetzt sein werden, muß schon in der nächsten Woche eine allgemeine Brotkürzung, vorläufig auf die Hälfte, durchgeführt werden. Diese Ankündigung des Staatsamtes für Volksernährung zeigt, in welche Gefahren der Eisenbahnerstreik die gesamte Bevölkerung bringt. Der Streik erzeugt eine Krise der Volksernährung. Wenn die Einigung nicht im Laufe des heutigen Tages gelingt, wird die spärliche Nahrung, die dem Volke gegeben werden kann, noch mehr verkürzt werden müssen. Die Hungersnot wird durch den Streik verschärft, die sozialen Folgen, welche eine solche Maßregel heraufbeschwören könnte, würde ernst sein. Die Regierung und die leitenden Persönlichkeiten des Eisenbahnpersonals, beide Teile müssen sich der schweren Verantwortung bewußt sein, die im gegenwärtigen Augenblicke auf ihnen lastet. Der Ausgleich über den Streik ist so wichtig, daß er über den Gang der Politik in der nächsten Zeit entscheiden kann. Das Ergebnis muß auch beweisen, daß die Persönlichkeiten, die heute in der Regierung maßgebend sind, auch die Kraft haben, den Staat aus einer solchen Krise durch ihren Einfluß herauszuführen.

Die Verhandlungen im Parlament haben bis um die Mittagsstunde noch kein Ergebnis gehabt. Es verlautet sogar, daß zwischen den Forderungen und den Anerbietungen trotz der Annäherung noch immer ein beträchtlicher Unterschied besteht. Jedenfalls hat sich die Lage seit gestern nicht verbessert. Hoffentlich gelingt es am Nachmittag, weitere Fortschritte in der Verständigung zu erzielen. Ein Streik, welcher so eng mit der Ernährungsfrage verbunden ist, wird zu einem Ereignis von hoher Bedeutung.

Deutschösterreich ist von Ländern umgeben, die sich teils noch im Kriegszustande, teils in schweren sozialen Bewegungen befinden. Von dort gehen Strömungen aus, welche die sozialen Erregungen in Wien und Deutschösterreich

verstärken. Desto notwendiger ist, dem Streik, sei es auch durch schwere Opfer, ein rasches Ende zu machen, damit die Politik den ruhigen Lauf fortsetzen könne, damit die Bevölkerung zur Arbeit zurückkehre und damit die Hungersnot nicht noch schärfere Formen annehme.

## Drohende Kürzung der nächstwöchigen Broiquote.

Wien, 28. März.

Vom Staatsamt für Volksernährung wird verlautet: Infolge des ausgebrochenen Eisenbahnerstreiks ist die Versorgung von Wien und der zusehbedürftigen Länder mit Mehl und Brot gefährdet und es wird, wenn nicht die auf den Strecken stehenden Lebensmittelzüge bis morgen in Bewegung gesetzt sein werden, in der nächsten Woche eine allgemeine Brotkürzung, vorläufig auf die Hälfte, durchgeführt werden müssen.

## Wesentliche Ausdehnung des Eisenbahnerstreiks.

Fortdauer der Verhandlungen im Beisein eines amerikanischen Delegierten.

Wien, 28. März.

Der Streik hat sich heute ausgedehnt und umfaßt bereits auch die West- und die Franz Josefsbahn und auf der Nord- und Nordwestbahn fanden um die Mittagsstunde noch Beratungen statt, ob auch auf diesen Linien der Ausstand zu proklamieren sei.

Die Verhandlungen mit der Regierung wurden bereits in den zeitlichen Vormittagsstunden im Parlament aufgenommen. Um die zwölfte Stunde erschien das Mitglied der amerikanischen Mission in Wien Mr. Hugo Campagnoli bei den Beratungen, um entsprechend dem im Morgenblatte veröffentlichten Appell des Mr. Benister an die deutschösterreichische Öffentlichkeit mit dem größten Nachdruck darauf hinzuweisen, welche Gefahren für die Versorgung durch die Entente mit Lebensmitteln die längere Dauer des Streiks nach sich ziehen müßte.

Im Parlament verhandelt ein engeres Komitee, aus den Vertrauensmännern gebildet, mit der Regierung. Die Delegierten der Organisationen selbst haben sich im Arbeiterheim in Permanenz erklärt, um dort das Ergebnis der Beratungen vom Franzensring entgegenzunehmen.

Der Ausbruch des Streiks ist, gezeitigt durch die wirtschaftliche Not, aus den Kreisen des Personals, namentlich soweit es im Fahrdienste steht, hervorgegangen. Wie es scheint, gegen den Wunsch und ohne Wissen der Eisenbahnerorganisation und der sozialdemokratischen Parteileitung. Daraus erklärt sich auch der Unterschied in der Verhandlungsbereitschaft und in der Beurteilung der finanziellen Lage des Staates gegenüber den gestellten Forderungen. Im Verhältnis zu anderen Arbeiterkategorien ist die geldliche Entlohnung des Eisenbahnpersonals tatsächlich im letzten Jahre zurückgeblieben, ein Umstand, der sich um so fühlbarer macht, als im Fahrdienste die Lebensmittelversorgung nicht nur wesentlich erschwert, sondern auch sehr verteuert wird. Hierzu treten Forderungen über die Personalvertretung der Eisenbahner, die schon seit langem von ihnen erhoben wurden und noch immer nicht jene Regelung erfahren haben, deren sie tatsächlich zu bedürfen scheinen. Die Eisenbahner können mit Recht darauf hinweisen, wie ungeheuer die persönlichen Opfer eines jeden einzelnen von ihnen im Kriege gewesen sind. Vom Armeekorpskommando und dem Chef des Generalstabes ist oft genug in belobenden Anerkennungen der Tätigkeit der Eisenbahnbediensteten aller Kategorien gedacht worden, die allein den Aufmarsch, den Nachschub, die häufig notwendig gewordenen Umgruppierungen und endlich die Bewältigung der Demobilisierungsarbeiten ermöglicht hat. Wohl hat das Ernährungsamt in besonders schwierigen Augenblicken versucht, durch besondere Zuwendungen der außerordentlichen Inanspruchnahme des Eisenbahnpersonals Rechnung zu tragen. Die allgemeine Kürzung der Rationen hat aber auch die Eisenbahner getroffen, die Ueberfüllung der Züge, die starke vieltündige Verspätung der Trains stellt an ihre Ausdauer die härtesten Anforderungen.

Vorige Woche begannen die Verhandlungen über die Lohnforderungen, deren Erfüllung damals für die Staatsbahnen achtzig Millionen, für die Südbahn zwanzig Millionen Kronen notwendig gemacht hätte. Sei es, daß die Kenntnis von dem erzielten Erfolge einzelne lokale Organisationen nicht mehr rechtzeitig erreichte, um den elementar hervorbrechenden Willen, ihre Ansprüche um jeden Preis zu befriedigen, befähigen zu können, sei es, daß da und dort das von den Vertrauensmännern erreichte Resultat nicht als genügend befunden wurde, erklärt vorgestern in Wien der Neustadt das Lokomotivpersonal unter Aufstellung neuer Forderungen den Ausstand, der sich dann wie ein Lauffeuer gegen Norden, nach Wien, und gegen Süden bis an die jugoslawische Grenze fortpflanzte und in wenigen Stunden den Schienenstrang der Südbahn außer Verkehr brachte.

Die durch den Peageverkehr mit der Südbahn in unmittelbarer Berührung stehende Aspangbahn schloß sich an, die örtliche Nähe des Ostbahnhofes zum Hauptbahnhof



sich daher Donnerstag früh mit Sektionschef v. Enderes nach Weimar und führte dort die Verhandlungen mit dem Reichspräsidenten Ebert, dem Ministerpräsidenten Scheidemann und dem Reichsminister Erzberger fort. Sowohl der Reichspräsident als auch die Reichsminister anerkannten die schwierige Lage Deutschösterreichs hinsichtlich der

Kohlenversorgung und stellten eine verstärkte Belieferung mit deutscher Kohle in Aussicht. Staatssekretär Zerbil ist noch im Laufe der Nacht nach Berlin zurückgekehrt und wird die Verhandlungen mit dem Reichskohlenkommissar weiterführen. Die Rückkehr der Delegation nach Wien dürfte voraussichtlich erst Montag früh erfolgen.

Loewenfeld-Ruß sowie Sektionschef Doktor Grimm vom Staatsamte der Finanzen und Ministerialrat Besta vom Staatsamte für Verkehrsweisen. Von seiten der Eisenbahner waren von jeder Bahnunternehmung je vier Delegierte erschienen.

Staatskanzler Dr. Renner leitete die Verhandlungen ein. Er schilderte die Gefahren, die der Streik in erster Linie für die Ernährung der Bevölkerung im Gefolge habe. Er wisse ganz wohl, daß die Beamten und Bediensteten der Eisenbahnen Forderungen rechtlicher und materieller Natur zu stellen haben, aber er müsse auch hervorheben, daß unser Staatswesen durch den Krieg schwer betroffen wurde und daß schwere wirtschaftliche Katastrophen durch den Krieg unser Land heimgesucht haben. Er sehe bei den Bediensteten und den Beamten der Staatsbahnen voraus, daß sie die Lage, in der sich unser junger Staat befindet, zu würdigen wissen werden.

Er schöpfe daraus auch die Hoffnung, daß bei ihnen allen der erste Wille bestehe, zu einem Kompromiß zu gelangen, das geeignet sei, ihre Forderungen zu befriedigen, wodurch auch die anderen Schichten der Bevölkerung den nötigen Schutz finden können. Wir sind Volksbeauftragte und haben die Verpflichtung, das Interesse der Gesamtbevölkerung uns stets vor Augen zu halten. Wir sind von keiner Gewalt von oben eingesetzt, sondern gewählt von der gesamten Volksvertretung. Wir haben daher naturgemäß die Verpflichtung, an die Allgemeinheit zu denken, und unser Bestreben muß es sein, die Wünsche und Forderungen einzelner Schichten mit den Interessen der großen Allgemeinheit im Einklang zu halten. In diesem Geiste möchte er die Verhandlungen zwischen der Staatsverwaltung und den Eisenbahnern einleiten. Nicht zu vergessen sei schließlich, daß zu der inneren Armut unseres Landes auch noch die äußere Bedrängnis komme und daß wir Gefahr laufen, daß wir unsere Handlungsfreiheit verlieren. Er richte daher die Bitte an die Erschienenen, sich diese Momente vor Augen zu halten.

Hierauf besprachen die Delegierten der Eisenbahner die einzelnen Forderungen der Beamten, Arbeiter und Bediensteten, worauf die Vertreter der Staatsämter ihren Standpunkt darlegten. Nach mehrstündiger Beratung kamen sodann Vereinbarungen zwischen der Staatsregierung und dem Vertrauensmännerauschusse der deutschösterreichischen Eisenbahner zustande.

### Eine stürmische Versammlung in der Halle des Südbahnhofes.

Nach Beendigung der Verhandlungen im Parlament begaben sich die Vertreter der Streikenden ins Arbeiterheim im 10. Bezirk, wo die Vertrauensmänner der Eisenbahner versammelt waren. Verhandlungsleiter Grill berichtete den Vertrauensmännern über die mit der Regierung geführten Verhandlungen und über die von derselben gemachten Zugeständnisse. Es wurde die Abstimmung vorgenommen, bei der der Bericht des Verhandlungsleiters mit allen gegen drei Stimmen zustimmend zur Kenntnis genommen wurde.

Hierauf verfügten sich Verhandlungsleiter Grill und die übrigen Vertreter der Streikenden zum Südbahnhof, wo in der Halle eine Rieserversammlung tagte. Die Versammlung wurde vom Vorsitzenden Ruzicka eröffnet, worauf Verhandlungsleiter Grill über die Besprechungen mit der Regierung und den Beschluß der Vertrauensmänner referierte. Als er punktweise die Zugeständnisse aufzählte, kam es zu sehr erregten Szenen, da viele Versammlungsteilnehmer mit den erreichten Zugeständnissen unzufrieden waren. Der Vorsitzende verwies darauf, daß viele Arbeiter und Arbeiterorganisationen in der Provinz telegraphisch ersucht haben, den Streik einzustellen, damit den Konsumvereinen die nötigen Lebensmittel und andre dringende Bedarfsgegenstände zugeführt werden können. Seinen Worten gelang es, die Ruhe wiederherzustellen, so daß Grill seinen Bericht fortsetzen konnte. Der Redner verwies auf die traurige finanzielle Lage des Staates; die Arbeiter hätten Forderungen in der Höhe von 24 Millionen Kronen gestellt und Zugeständnisse erreicht, die einen

### Kostenaufwand 138 Millionen

erfordern werden. Unter dem alten Regime hätte es größter Anstrengungen bedurft, um 20 Millionen für die Eisenbahner zu erlangen. Der Berichtsteller wies weiter auf den Umstand hin, daß in Deutschösterreich nur für drei Tage Lebensmittelvorräte vorhanden seien. Im Falle der Fortdauer des Streiks müßte

# Beendigung des Eisenbahnerstreits.

## Wiederaufnahme des Verkehrs.

Der Zustand der Eisenbahnbediensteten ist zu Ende und der Verkehr ist auf allen Bahnen wieder aufgenommen worden. Schon nach Mitternacht sind die ersten Züge in Betrieb gesetzt worden und heute werden sowohl die Lebensmittel- als auch die Personenzüge im bisherigen Umfang wieder verkehren.

Nachdem in der Staatskanzlei die Vereinbarungen, die wir tieferstehend veröffentlichen, zustande gekommen waren, haben die Vertrauensmänner das Ergebnis den in den Bahnhöfen versammelten Streikenden mitgeteilt, die dann die Vereinbarungen annahmen und die Wiederaufnahme des Verkehrs beschlossen.

### Die Vereinbarungen.

Zwischen der Staatsregierung und dem aus Anlaß der Arbeitseinstellung gewählten Vertrauensmännerauschusse der deutschösterreichischen Eisenbahner wurden am gestrigen Tage in der Staatskanzlei folgende Vereinbarungen abgeschlossen:

1. Die Lebensmittelausschüsse aus dem Auslande sind derzeit nicht hinreichend, um eine allgemeine Erhöhung der Lebensmittelpreise durchzuführen zu können. Die Regierung ist ununterbrochen bemüht, bei den alliierten Mächten einen wesentlich verstärkten und beschleunigten Zuschuß an Lebensmitteln zu erreichen und nach Möglichkeit durch Einkäufe im Auslande Nahrungsmittel zu beschaffen. Sobald durch die erhöhten Zuschüsse die regelmäßige Versorgung für so lange derart gesichert erscheint, daß bei unvorhergesehenen Zwischenfällen keine Störung der Versorgung zu befürchten ist, wird die Regierung nicht zögern, eine Erhöhung der Rationen durchzuführen. Jedemfalls hofft die Regierung durch fallweise Zuschüsse aus den ausländischen Zuschüssen eine Erleichterung der Lebenshaltung der Angestellten herbeiführen zu können.

2. An jedem Ersten vom 1. April 1919 bis einschließlich 1. August 1919 erhält jeder männliche und weibliche Bedienstete als Beitrag zur Erleichterung der Haushaltsführung während der Uebergangszeit bis zur nächsten Ernte (Uebergangsbeitrag) einen Betrag von hundert Kronen für sich und je zwanzig Kronen für jedes in seiner Versorgung befindliche Familienmitglied im Sinne der für die derzeitigen Steuerungsanlagen geltenden Normen und der bezüglichen Durchführungsvorschriften. Bei der Unmöglichkeit, bis 1. April 1919 den zu entfallenden Betrag genau feststellen zu können, wird an diesem Tage jedem Bediensteten ein Pauschalbeitrag von hundert fünfzig Kronen angewiesen und die genaue Berechnung im Laufe des Monats April durchgeführt werden. Die bisherigen Steuerungsanlagen und Anschaffungsbeiträge bleiben unverändert aufrecht. Auf den Uebergangsbeitrag haben auch die am Krankenstand oder auf Urlaub befindlichen oder kontumazierten Bediensteten ungeschmälerter Anspruch. Die Pensionisten des ehemaligen österreichischen Staates unterliegen der Liquidierungsmafie, und die deutschösterreichische Regierung behält sich vor, bei der Gesundheitskonferenz für ihre bessere Versorgung einzutreten. Bezüglich der Pensionierung der deutschösterreichischen Bediensteten seit 1. Jänner 1919 steht eine Gesetzesvorlage unmittelbar bevor.

3. Das Staatsamt für Verkehrsweisen wird für jene gegenwärtig noch im Dienste stehenden deutschösterreichischen Bediensteten, welche in die seit 1. August 1914 erlassenen Amnestieerlässe nicht einbezogen waren, eine neuerliche Amnestie erlassen. Weiter sichert das Staatsamt für Verkehrsweisen allen in der Zeit vom 1. August 1914 strafweise entlassenen Bediensteten, welche

um ihre Rehabilitierung ausdrücklich persönlich ansuchen, auf Antrag der Personalvertretung die Wiederaufnahme zu.

4. Die Regierung wird, falls die Zustimmung des organisierten Personals erfolgt, ohne Verzug einen Gesetzesentwurf unterbreiten und auf dessen raschste Annahme hinwirken, der zur Wahrung der Interessen des Personals und zu dessen geordneter Mitwirkung an der Verwaltung in allen das Personal berührenden Angelegenheiten eine allgemeine Personalvertretung auf Grund des Verhältniswahlrechtes zunächst für die deutschösterreichischen Staatsbahnen vorsieht. Die Ausdehnung dieses Gesetzes auf die Privatbahnen erfolgt auf Zustimmung des Personals derselben.

Sofort nach dem Zustandekommen dieses Gesetzes sind die Wahlen für die Personalvertretung durchzuführen. Nachdem diese Personalvertretung in Kraft getreten ist, wird das Staatsamt für Verkehrsweisen ihr die Vorlage betreffend die Besoldungsreform vorlegen und sich bemühen, sie bis zum 31. August parlamentarisch durchzusetzen.

Bis dahin ist vorzusehen, daß das Personal der Privatbahnen mit beratender Stimme an den Verhandlungen der Personalvertretung teilzunehmen in der Lage ist.

5. Das Staatsamt für Verkehrsweisen verpflichtet sich, auf die Privatbahnverwaltungen mit dem ihm zustehenden Einflusse dahin zu wirken, daß die den Staatseisenbahnbediensteten kundgemachten Zugeständnisse auch auf die Bediensteten der betreffenden Privatbahnen Anwendung finden.

6. Die Neuorganisation der Staatsbahnen wird eine entsprechende Stellung der Generalinspektion im Verwaltungsorganismus der Eisenbahnen vorsehen und der Organisationsentwurf wird vor seinem Inkrafttreten der Personalvertretung vorgelegt werden. Die sogenannte aktive Kontrolle wird im Einkommen mit den Vertrauensmännern der Bediensteten sofort einer entsprechenden Revision, beziehungsweise der Aufhebung unterzogen werden.

7. Die Regierung wird den die heimische Aufbringung schädigenden Schleichhandel nach Kräften unter Heranziehung der Arbeiter- und Soldatenräte zu unterbinden bestrebt sein. Hierbei soll in erster Linie der sich im Schleichhandel vollziehende Einkauf und Verkauf von Lebensmitteln im großen auf dem Lande unterdrückt werden.

8. Aus Anlaß der derzeitigen Arbeitseinstellungen darf kein Bediensteter zur Verantwortung gezogen oder ihm Lohnabzüge gemacht werden.

Diese Vereinbarungen wurden vom Kabinette genehmigt.

Staatskanzler Dr. Renner appellierte an die Versammelten, nunmehr wieder die Arbeit aufzunehmen. Der Staat konnte gegenwärtig nicht mehr für die Eisenbahnbediensteten tun, so sehr er es bedauere. Wenn einmal wieder geordnete Verhältnisse herrschen werden, so werde sicherlich die Staatsregierung alles aufwenden, ihren Angestellten eine bessere materielle Position zu schaffen. Jetzt handle es sich für alle Staatsbediensteten darum, durchzuhalten für Frieden und Freiheit, so wie sie während des Krieges durchhalten mußten im Dienste des Menschennordes.

Die Vertrauensmänner begaben sich sodann zu ihren Organisationen und teilten ihnen die mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen mit.

### Die Verhandlungen im Parlament.

Die deutschösterreichische Staatskorrespondenz teilt mit: Gestern vormittag wurden im Parlament unter Vorsitz des Abg. Tomjich die Verhandlungen mit den ausländischen Eisenbahnbediensteten aufgenommen. Von seiten der Regierung nahmen teil: Staatskanzler Dr. Renner, die Staatssekretäre Dr. Schumpeter, Paul und Dr. von



29. III. 1919

**Beilegung des Eisenbahnerstreiks.**

**Wiederaufnahme des Verkehrs Freitag 12 Uhr nachts.**

Wien, 28. März.

Der Eisenbahnerstreik ist beendet. Um Mitternacht wurde auf allen Eisenbahnstationen Deutschösterreichs der Verkehr wieder aufgenommen. Die Verhandlungen der Regierung mit den Delegierten des Eisenbahnerpersonals haben um 6 Uhr nachmittags zu einer Einigung geführt. Die Staatsverwaltung hat entsprechend den schon gestern gemachten Zusagen sehr weitgehende Zugeständnisse bezüglich der rechtlichen Stellung des Personals und dessen Teilnahme an der Verwaltung gemacht und geldliche Zuwendungen in der Form von Uebergangsbeiträgen bis zu der im Herbst einzuführenden allgemeinen Besoldungsreform bewilligt. Das vierundzwanziggliedrige Verhandlungskomitee der Streikenden hat den Kompromißvorschlag der Regierung mit 21 Stimmen angenommen. Nach einem Communiqué der deutschösterreichischen Staatskorrespondenz war hierbei die Erwägung ausschlaggebend, daß Deutschösterreich nur mehr für drei Tage mit Lebensmitteln versorgt sei. Die Haltung des Komitees wurde in den Vertrauensmännerwerbungen, die abends auf den einzelnen Bahnhöfen stattfanden, gutgeheißen, und der Beschluß an alle Stationen ausgegeben, um Mitternacht den Verkehr in vollem Umfange wieder aufzunehmen.

Damit ist eine ernste Gefahr für die Versorgung Deutschösterreichs mit Lebensmitteln und mit Kohle abgewendet worden. Nach einer Erklärung, die uns der Vertreter Englands in der interalliierten Lebensmittelkommission machte, sind durch den Streik auf der Südbahn 21 Nahrungsmittelzüge, mit Getreide und Fett beladen, zum Stilliegen gebracht worden. Der Ausfall in den Zuschüben an Mehl und Brotgetreide ist daher sehr bedeutend. Es ist noch immer nicht gelungen, irgendwelche Reserven anzulegen, wir leben trotz der Steigerung der Ententezufuhren noch immer von der Hand in den Mund. Auch die Versorgung Wiens mit Milch war heute erheblich gesunken. Von den ehemaligen Friedenslieferungen von 900.000 Liter im Tage sind wir allmählich bis auf 55.000 Liter in der letzten Zeit gesunken. Gestern und heute betragen die Ankünfte nur 30.000 Liter.

**Bekämpfung des Schleichhandels unter Heranziehung der Arbeiter- und Soldatenräte.**

7. Die Regierung wird den die heimische Ausbringung schädigenden Schleichhandel nach Kräften unter Heranziehung der Arbeiter- und Soldatenräte zu unterbinden bestrebt sein. Hierbei soll in erster Linie der sich im Schleichhandel vollziehende Einkauf und Verkauf von Lebensmitteln im großen auf dem Lande unterdrückt werden.

**Keine Maßregelung aus Anlaß des Streiks.**

8. Aus Anlaß der derzeitigen Arbeitseinstellungen darf kein Bediensteter zur Verantwortung gezogen oder ihm Lohnabzüge gemacht werden.

Diese Vereinbarungen wurden vom Kabinett genehmigt.

**Ein Appell des Staatskanzlers zur Wiederaufnahme der Arbeit.**

Staatskanzler Dr. Renner appellierte an die Versammelten, nunmehr wieder die Arbeit aufzunehmen. Der Staat konnte gegenwärtig nicht mehr für die Eisenbahnenbediensteten tun, so sehr er es bedauere. Wenn einmal wieder geordnete Verhältnisse herrschen werden, so werde sicherlich die Staatsregierung alles aufwenden, ihren Angestellten eine bessere materielle Position zu schaffen. Jetzt handle es sich für alle Staatsbediensteten darum, durchzuhalten für Frieden und Freiheit, so wie sie während des Krieges durchhalten mußten in Dienste des Menschenmordes.

Die Vertrauensmänner begaben sich sodann zu ihren Organisationen und teilten ihnen die mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen mit.

**Die Annahme der Zugeständnisse der Regierung durch die Eisenbahner.**

Im Arbeiterheim in Favoriten waren heute den ganzen Tag über die Vertrauensmänner des Personals von acht Eisenbahnen

Der Generalstreikverband der Post- und Telegraphenbediensteten... Die Forderungen der Post-, Telephon- und Telegraphenbediensteten... Die Forderungen der Post-, Telephon- und Telegraphenbediensteten... Die Forderungen der Post-, Telephon- und Telegraphenbediensteten...

Die Forderungen der Post-, Telephon- und Telegraphenbediensteten... Die Forderungen der Post-, Telephon- und Telegraphenbediensteten... Die Forderungen der Post-, Telephon- und Telegraphenbediensteten... Die Forderungen der Post-, Telephon- und Telegraphenbediensteten...



# Der Eisenbahnerstreik beendet.

## Wiederaufnahme des gesamten Verkehrs um 12 Uhr nachts.

Die Verhandlungen, die Freitag zwischen den Vertretern der im Auslande befindlichen Eisenbahner und der Regierung geführt wurden, haben zu einer Einigung geführt, so daß der Streik, der am Freitag allgemein geworden war, als beendet anzusehen ist. Das Ergebnis der Unterhandlungen wurde noch Freitag abend den Vertrauensmännerversammlungen der einzelnen Bahnen mitgeteilt und überall mit überwiegender Mehrheit als befriedigend zur Kenntnis genommen. Damit sind die schweren Gefahren, die dem Lande und insbesondere der Wiener Bevölkerung bei einer noch längeren Dauer des Ausstandes gedroht hätten, abgewendet und der Verkehr wird wieder in seine normalen Bahnen gelenkt werden. Der Streik war, wie vorausgesehen war, im Laufe des Freitages allgemein geworden. Vormittags wurde der Betrieb auf der Westbahn, auf der Franz Josefs-Bahn, auf den niederösterreichischen Landesbahnen und auf der Lokalbahn Wien—Preßburg eingestellt und im Laufe des Nachmittags kam der Verkehr auch auf der Nordwestbahn und auf der Nordbahn zum Stillstand. Gleichzeitig hatte die Wiener Streikleitung um 3 Uhr nachmittags die Verständigung aus Villach erhalten, daß sich das Gesamtpersonal des Wälder Direktionsbezirktes dem Ausstand anschließen werde. Der Streik war also am Freitag allgemein geworden, so daß jede Beschränkungsmöglichkeit auf den deutschösterreichischen Bahnen aufgehört hatte.

Die Verhandlungen, die Freitag um 11 Uhr vormittags im Parlament zwischen den Vertretern der Streitenden und der Regierung begonnen haben und die bis nachmittags währten, gestalteten sich im Anfang sehr schwierig. Sie haben schließlich damit geendet, daß die Regierung eine Reihe von sehr weitgehenden Zugeständnissen machte, mit denen der größte Teil der Streikforderungen als erfüllt betrachtet werden kann. Vor allem enthält die Zusage, daß allen Bediensteten unabhängig von den bisherigen Teuerungszulagen eine monatliche Zuschüsse von hundert Kronen und weitere zwanzig Kronen für jedes mit dem Bediensteten im gemeinschaftlichen Haushalt lebendes Familienmitglied gewährt wird, ein Entgegenkommen, mit dem eine immerhin nennenswerte materielle Erleichterung verbunden ist. Auch alle übrigen Zugeständnisse erfüllen zu einem großen Teile die dringlichsten Wünsche der Personale und wenn noch irgend welche Beschwerden übrig bleiben, die zu beseitigen sein werden, so wird man sich gewiß auch in den Kreisen der Bediensteten der Ueberzeugung nicht verschließen, daß die junge, sich in der ärgsten Bedrängnis befindliche Republik auch noch später alles daransetzen wird, um das Los der Eisenbahner zu verbessern.

Die Wiener Streikleitung hat nach den Abstimmungsresultaten in den Abendversammlungen noch in später Abendstunde die Befehle auf die Strecken und in die einzelnen Stationen hinausgegeben, daß der normale Betrieb um 12 Uhr nachts wieder aufgenommen werde. Die musterhafte Disziplin, die die Eisenbahner, wie so oft schon, auch bei diesem Lohnkampf bewiesen haben, läßt wohl hoffen, daß diesen Weisungen überall Folge geleistet und die so schwer bedroht gewesene Versorgung der Gesamtbevölkerung keine weitere Störung erleidet. Die drückendste Sorge, die heute noch auf den Verkehrspersonalen ebenso wie auf der gesamten Bevölkerung lastet, die Sorge um eine Erhöhung der so knapp bemessenen Lebensmittelrationen, wird sich mit den steigenden Lebensmittelzuschüssen, die in Aussicht stehen, hoffentlich in nicht allzu ferner Zeit lindern lassen. Die Regierung hat versprochen auch hier ihr Möglichstes zu tun und der Erfolg, den die Eisenbahner errungen haben, wird in ihnen das Vertrauen wieder erwecken, daß sie durch wiederholte schwere Enttäuschungen unter dem alten Regime verloren hatten.

## Die Verhandlungen mit der Regierung

Die Vertrauensmännerversammlung, die Donnerstag abend im Favoritener Arbeiterheim getagt hatte, hatte zunächst ein achtgliederiges Comité mit der Führung der Verhandlungen betraut. Nachträglich wurde das Comité durch je vier Vertreter jedes Bahnhofs, und zwar der Beamten Unterbeamten, Diener und Arbeiter ergänzt. Dieses damit auf 28 Mitglieder verstärkte Comité erschien heute früh im Parlament, um im Namen der streikenden Eisenbahner die Verhandlungen mit der Regierung zu führen. Die Verhandlungen fanden in der Staatskanzlei statt. Den Vorsitz führte der Abgeordnete Tomisch. Von der Regierung nahmen teil der Staatskanzler Dr. Kerner, die Staatssekretäre Dr. Schumpeter, Paul und Dr. v. Löwenfeld-Ruh, sowie Sektionschef Dr. Grim und Ministerialrat Dr. Pöschta.

Die Verhandlungen wurden vom Oberpräsidenten Grün eingeleitet, der die Forderungen der Streikenden erläuterte.

## Die Darlegungen der Regierung.

Staatskanzler Dr. Kerner schilderte die Gefahren, die der Streik in erster Linie für die Ernährung der Bevölkerung im Gefolge habe. Er wisse ganz wohl, daß die Beamten und Bediensteten der Eisenbahnen Forderungen rechtlicher und materieller Natur zu stellen haben; aber er müsse auch hervorheben, daß unser Staatswesen durch den Krieg schwer betroffen wurde und daß schwere wirtschaftliche Katastrophen durch den Krieg unser Land heimgesucht haben. Er lege bei den Bediensteten und Beamten der Staatsbahnen voraus, daß sie auch die Lage, in der sich unser junges Staat befindet, zu würdigen wissen werden. Er schöpfe daraus auch die Hoffnung, daß bei ihnen allen der ernste Wille bestehe, zu einem Kompromiß zu gelangen, das geeignet sei, ihre Forderungen zu befriedigen, wodurch auch die anderen Schichten der Bevölkerung den nötigen Schutz finden können. Wir sind Volksbeauftragte und haben die Verpflichtung, das Interesse der Gesamtbevölkerung uns stets vor Augen zu halten. Wir sind von keiner Gewalt von oben eingeseht, sondern ge-

wählt von der gesamten Volksvertretung. Wir haben daher naturgemäß die Verpflichtung, an die Allgemeinheit zu denken und unser Bestreben muß es sein, die Wünsche und Forderungen einzelner Schichten mit den Interessen der großen Allgemeinheit im Einklang zu halten. In diesem Geiste möchte er die Verhandlungen zwischen der Staatsverwaltung und den Eisenbahnern einleiten. Nicht zu vergessen sei schließlich, daß zu der inneren Armut unseres Landes auch noch die äußere Bedrängnis komme und daß wir Gefahr laufen, daß wir unsere Handlungsfreiheit verlieren. Er richte daher die Bitte an die Erschienenen, sich diese Momente vor Augen zu halten.

Hierauf gab Ministerialrat Grün Ausführungen über die finanzielle Belastung des Staates durch die Bewilligung der Forderungen. Staatssekretär Dr. Schumpeter führte aus, daß er die Unzufriedenheit der Eisenbahner wohl begreife, andererseits aber bitten müsse, auch die schwierige Lage, in der sich die Regierung befinde, nicht außer Acht zu lassen. Darauf erläuterte Staatssekretär Löwenfeld-Ruh die Situation auf dem Gebiet der Ernährung und verwies besonders auf die dringende Notwendigkeit, daß die Lebensmittel nicht länger aufgehalten werden, weil wir sonst vor äußerster Ernährungs-schwierigkeiten stünden. Die Entente habe Zusagen wegen der Versorgung mit Lebensmitteln gemacht, die aber, wenn der Verkehr nicht sofort ausgenommen werde, wirkungslos bleiben.

## Die Debatte.

In der Beratung, an der sämtliche Mitglieder des Verhandlungsausschusses teilnahmen, wurden zunächst die Fragen der Ernährung und die Bekämpfung des Schleichhandels sowie die finanziellen Fragen gemeinsam debattiert; diese Debatte dauerte bis nach 3 Uhr. Dann machte der Staatskanzler Vorschläge für eine Vereinbarung. Diese wurden vorerst als nicht genügend angesehen, worauf nach einer neuerlichen Ansprache weitere Zugeständnisse erfolgten, die dann zu einer Einigung führten. Dann wurde über die weiteren Punkte verhandelt, die weniger Schwierigkeiten ergaben.

Auf Grund der Darlegungen des Verhandlungsausschusses trat ein Kabinettsrat zusammen, worauf dann eine endgültige Formulierung der Zugeständnisse durch eine Abordnung des Verhandlungsausschusses mit dem Staatskanzler und dem Staatssekretär für das Verkehrswesen erfolgte. Die Verhandlungen wurden um 6 Uhr abends beendet. Das Ergebnis waren folgende

## Bereinigungen

zwischen der Staatsregierung und dem Vertrauensmännerausschuss.

### Lebensmittelzuschüsse.

1. Die Lebensmittelzuschüsse aus dem Auslande sind derzeit nicht hinreichend, um eine allg. Erhöhung der Lebensmittelrationen durchzuführen zu können. Die Regierung ist ununterbrochen bemüht, bei den alliierten Mächten einen wesentlich verstärkten und beschleunigten Zuschub von Lebensmitteln zu erreichen und nach Möglichkeit durch Einkäufe im Ausland Nahrungsmittel zu beschaffen. Sobald durch die erhöhten Zuschüsse die regelmäßige Versorgung für solange derart gesichert erscheint, daß bei unvorhergesehenen Zwischenfällen keine Störung der Versorgung zu befürchten ist, wird die Regierung nicht zögern, eine Erhöhung der Rationen durchzuführen. Jedenfalls hofft die Regierung durch fallweise Zuschüsse aus den ausländischen Zuschüssen eine Erleichterung der Lebenshaltung der Angestellten herbeiführen zu können.

### Teuerungszulagen.

2. An jedem Ersten vom 1. April 1919 bis einschließlich 1. August 1919 erhält jeder männliche und weibliche Bedienstete als Beitrag zur Erleichterung der Haushaltsführung während der Uebergangszeit bis zur nächsten Ernte (Uebergangsbeitrag) einen Beitrag von hundert Kronen für sich und je zwanzig Kronen für jedes in einer Versorgung befindliche Familienmitglied im Sinne der für die derzeitigen Teuerungszulagen geltenden Normen und der bezüglichen Durchführungs-vorschriften. Bei der Unmöglichkeit, bis 1. April 1919 den entfallenden Betrag genau feststellen zu können, wird an diesem Tage jedem Bediensteten ein Pauschalbetrag von 150 Kronen angewiesen werden und die genaue Berechnung im Laufe des Monats April durchgeführt werden. Die bisherigen Teuerungszulagen und Aufschlagsbeiträge bleiben unverändert aufrecht. Auf den Uebergangsbeitrag haben auch die im Krankenstand oder auf Urlaub befindlichen oder kontumazierten Bediensteten Anspruch. Die Pensionisten des ehemaligen österreichischen Staates unterliegen der Liquidierungsmasse und behält sich die deutschösterreichische Regierung vor, bei der Gesamtkonferenz für deren bessere Versorgung einzutreten. Bezüglich der Pensionierung der deutschösterreichischen Bediensteten seit 1. Jänner 1919 steht eine Gesetzesvorlage unmittelbar bevor.

### Eine Amnestie.

3. Das Staatsamt für Verkehrswesen wird für jene gegenwärtig noch im Dienste stehenden deutschösterreichischen Bediensteten, die in die seit 1. August 1914 erlassenen Amnestieerlasse nicht einbezogen waren, eine neuerliche Amnestie erlassen. Weiter sichert das Staatsamt für Verkehrswesen allen in de. Zeit vom 1. August 1914 strafweise entlassenen Bediensteten, die um ihre Rehabilitierung ausdrücklich persönlich ansuchen, auf Antrag der Personalvertretung die Wiederaufnahme zu.

### Witwirkung an der Verwaltung.

4. Die Regierung wird, falls die Zustimmung des organisierten Personals erfolgt, ohne Verzug einen Gesetzesentwurf unterbreiten und auf dessen rasche Annahme hinwirken, der zur Wahrung der Interessen des Personals und zu dessen geordneter Mitwirkung an der Verwaltung in allen das Personal berührenden Angelegenheiten eine allgemeine Personalvertretung auf Grund des Verhältnismäßigkeitsprinzips zunächst für die deutschösterreichischen Staatsbahnen vorsieht.

e. der geg  
die Note Ar  
M d ch  
Tage ach  
Note Ar  
En.  
Wollzugs  
aus W  
nisation  
milit  
ungarische  
nperialis  
tar D  
Serabfch  
le Wohn  
igt.  
ofetarie  
ht die  
te Kennb  
t en m  
r genann

n.  
ationäre  
befindlic  
innen.  
nten Gra  
Ernähru  
eben w e  
Die  
hn, Karo  
Panpenhe  
t werden.

mit.  
sozialistis  
trossene  
flucht  
z einer  
erwiesene  
z Habsbu  
ie gaben  
feien. I  
bestigung  
eshalb r  
eshee gefe  
Verhaft  
b kein  
be nich  
aus Ung  
parietrep  
tarierdite  
zu neuen  
leb derfel  
und arbei  
leben Ven  
in erachte.  
enn er h  
hat verfi  
Buda p

land.  
Soldaten  
ng ab, in  
m Verhält  
des W  
Iler u  
telegramm  
als Antr  
Berlesung



Die bisherigen Pläne auf Uebernahme der einzelstaatlichen Eisenbahnen auf das Reich sind nach den jüngsten Nachrichten lebhaftesten Widersprüchen begegnet. Dieselben sind durch die Tagespresse hinreichend bekannt geworden. Auffällig ist dabei, daß die Bedenken vornehmlich vom Standpunkt einzelner Staaten oder vom Reichsstandpunkt geäußert sind. Die Rücksicht, wie das neue Unternehmen selbst dabei fährt und ob die neue Form den höchsten wirtschaftlichen, sozialen und sachlichen Ansprüchen genügt, ob der Tätigkeit der technischen und Verwaltungsbeamten genügend freies Spiel gelassen ist, und für eine von sozialem Geist besetzte Weiterentwicklung der Arbeiterverhältnisse die richtigen Grundlagen gewonnen sind, ist den politischen Interessen gegenüber in dem Hintergrund gedrängt. Und doch sollten bei einem so schwer ertrankten Wirtschaftskörper, wie es die Eisenbahnen geworden, gerade solche Momente die sorgfältigste Beachtung finden.

Es sei deshalb ein Vorschlag gemacht, der auf Grund der Erfahrungen, die bei der Umbildung und Sozialisierung öffentlicher Betriebe gewonnen sind, geeignet sein könnte, viele der bestehenden Schwierigkeiten zu beseitigen und den oben umrissenen Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

Zum leichteren Verständnis sind bei dem Vorschlag die Formen des Handelsrechts mitverwandt. Die Ueberführung in öffentlich-rechtliche Formen ist leicht, da sie freieren Spielraum gewährt.

# Einheit des Eisenbahnwesens.

Ein Vorschlag

von

Baurat Hed,

Abteilungsleiter Eisenbahnkommission und Generaldirektor der Deutschen Continental-Öas-Gesellschaft.

Die bisherigen Pläne auf Uebernahme der einzelstaatlichen Eisenbahnen auf das Reich sind nach den jüngsten Nachrichten lebhaftesten Widersprüchen begegnet. Dieselben sind durch die Tagespresse hinreichend bekannt geworden. Auffällig ist dabei, daß die Bedenken vornehmlich vom Standpunkt einzelner Staaten oder vom Reichsstandpunkt geäußert sind. Die Rücksicht, wie das neue Unternehmen selbst dabei fährt und ob die neue Form den höchsten wirtschaftlichen, sozialen und sachlichen Ansprüchen genügt, ob der Tätigkeit der technischen und Verwaltungsbeamten genügend freies Spiel gelassen ist, und für eine von sozialem Geist besetzte Weiterentwicklung der Arbeiterverhältnisse die richtigen Grundlagen gewonnen sind, ist den politischen Interessen gegenüber in dem Hintergrund gedrängt. Und doch sollten bei einem so schwer ertrankten Wirtschaftskörper, wie es die Eisenbahnen geworden, gerade solche Momente die sorgfältigste Beachtung finden.

Es sei deshalb ein Vorschlag gemacht, der auf Grund der Erfahrungen, die bei der Umbildung und Sozialisierung öffentlicher Betriebe gewonnen sind, geeignet sein könnte, viele der bestehenden Schwierigkeiten zu beseitigen und den oben umrissenen Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

Zum leichteren Verständnis sind bei dem Vorschlag die Formen des Handelsrechts mitverwandt. Die Ueberführung in öffentlich-rechtliche Formen ist leicht, da sie freieren Spielraum gewährt.

1. Die Gliedstaaten bringen ihren Besitz an Eisenbahnen (Hauptbahnen und Nebenbahnen) in eine Gesellschaft, die „Reichseisenbahngemeinschaft“, ein. Für die Einbringung erhalten sie Anteile an der Gesellschaft in entsprechender Höhe. Bei der Bewertung der Einbringung, die durch einen Sachverständigenrat erfolgt, wird nicht nur der Anlagewert abgeschätzt, es muß auch die Ertragsfähigkeit und der Rentenwert berücksichtigt werden.

2. Die Reichseisenbahngemeinschaft überträgt die Betriebsführung ihrer Anlagen durch einen ewigen Vertrag an das Reich. Das Reich errichtet für die Erfüllung des Vertrages eine „Reichseisenbahnverwaltung“.

3. Die Gliederung der Reichseisenbahnverwaltung erfolgt unter Berücksichtigung der Grenzen der bisherigen größeren Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz. Innerhalb der durch diese Gliederung gebildeten Bezirke führt der Leiter der Bezirksverwaltung die Geschäfte selbständig. Er hat das Recht, die Beamten seines Bezirks anzustellen, die den Gliedstaaten entnommen werden. Dem Leiter der Bezirksverwaltung werden Landesbeiräte beigegeben, die von den Gliedstaaten ernannt werden. (Bayern beispielsweise wird ein besonderer Bezirk der Reichseisenbahnverwaltung, in dem ein besonderer Eisenbahnleiter die Geschäfte führt, dem ein bayerischer Landeseisenbahnrat zur Seite steht und der seine Beamten selbständig anstellt.)

4. Die finanziellen Verhältnisse zwischen der Gemeinschaft und der Verwaltung werden in der Weise geregelt, daß die Teilhaber an der Gemeinschaft auf das Gesellschaftskapital zunächst eine fünfprozentige Verzinsung erhalten und daß der Rest zwischen dem Reich und der Gemeinschaft nach einem bestimmten Verhältnis geteilt wird, dergestalt, daß mit steigenden Erträgen sich der Anteil des Reichs erhöht.

5. Die Verwaltung wird durch einen Verwaltungsrat geleitet, in dem die einzelnen Staaten nach der Höhe ihrer Beteiligung an der Gesellschaft vertreten sind. In den Verwaltungsrat entsenden die Staaten vorzugsweise ihre leitenden Beamten des Finanz- und Betriebswesens und der Volkswohlfahrt sowie Fachleute und Volkswirte aus den Volksvertretungen.

6. Den obersten Leiter und die Beamten der Reichseisenbahnverwaltung, soweit sie nicht von den Bezirksräten angestellt werden, ernannt das Reich; dem Verwaltungsrat steht hierbei ein Vorschlagsrecht zu.

7. Die Reichseisenbahnverwaltung stellt Jahresbilanzen nach den Grundsätzen der Privatwirtschaft auf. Die Beschaffung neuer Mittel erfolgt nach Genehmigung des Verwaltungsrats auf Vorlage des obersten Leiters der Eisenbahnverwaltung. Bei dem Bau neuer Strecken und Anlagen hat derjenige Staat, in dessen Gebiet sich diese befinden, eine Zinsgarantie zu leisten. Bei Leistung solcher Garantien ist die Reichseisenbahnverwaltung unter bestimmten Bedingungen zum weiteren Ausbau des Netzes verpflichtet.

8. Die Pensionen und Ansprüche der Beamten und Arbeiter werden von der Eisenbahnverwaltung erfüllt und durch das Reich garantiert.

9. Die gesamte Eisenbahngesetzgebung wird Sache des Reichs.  
10. Gliedstaaten, die bisher keinen eigenen Eisenbahnbesitz hatten, werden nach Maßgabe des Wertes der in ihrem Gebiete



Der neue Tag  
30. III. 1919

## Wiener Symptome.

### Die Uhr.

Wenn ein Mensch herabkommt, vernachlässigt er zunächst seine Kleider, dann hört er auf, sich ordentlich zu waschen, geht unrasiert und mit schmutzigen Fingernägeln herum. Er verliert noch mehr den Halt; nun nimmt er seine Mahlzeiten nicht mehr zu regelmäßigen Stunden ein. Aber das alles sind noch nicht wirklich schwere Symptome.

Wirklich ernst steht es um einen Mann, wenn er von der Gewohnheit so vieler Jahre läßt und aufhört, seine Taschenuhr regelmäßig aufzuziehen. Sich nicht mehr um die Zeit kümmern, das heißt sich aufgeben.

Wie ein solches verlottertes Menschentwesen kommt mir unser Wien vor, wenn ich über den Stephansplatz gehe und mechanisch zu den beiden großen Uhren emporblide, die das Riesentor des Doms flankieren. Seit Wochen bemerke ich, daß sie nicht mehr gehen, vielleicht gehen sie nicht mehr seit Monaten und Jahren. Wer soll es wissen, da dieser armen verzweifeltsten Stadt die Zeit stehen geblieben ist?

Die eine Uhr, die zur Linken des Beschauers, ist ein alltäglicher Kreis, auf dem der Zeiger unmerklich herumging, die Kontinuität des Lebens markierend, jenen leichten, gerundeten Ablauf der Stunden, dem wir Wiener lieben. Die andere Uhr, die zur Rechten, hatte immer ein energisches, ein fast revolutionäres Tempo. Kein sanfter Zeiger ging vorwärts, sondern es sprang plötzlich aus einem geheimen Hinterhalt eine neue Minutenziffer auf uns los, schrie uns förmlich an: Schon wieder ein Stück Lebenszeit vergangen! Ruit hora! Diese Uhr war in der Wiener Gemütlichkeit eine ernste Mahnerin.

Sie war die eigentliche Uhr von Wien, mehr als die große Rathausuhr. Vor diesem Zeitmesser standen wir in den Neujahrsnächten unserer Jugend und warteten, bis plötzlich die Mitternachtsstunde aus dem Dunkel der Zukunft in die Gegenwart sprang und mit ihr ein neues Jahr unseres Lebens. Wißt ihr noch, wie wir gewohnt waren, neue Jahre als etwas Frohes zu begrüßen? Zu der Uhr emporzujubeln?

Jetzt steht sie still, als hätte sie es satt bekommen, immer neue schwere Stunden anzuziehen, immer neue bittere Jahre heranzuführen. Als Wiens Zeit so sehr verdarb, verdarb Wiens Uhr. Ob die Zeit und die Uhr jemals wieder repariert wird?

### Der zweite Wagen.

Die Einundvierzigerlinie, auf der ich täglich fahre, hat eine besondere Eigenschaft. Man stellt sich unter vielen Wartenden auf der Haltestelle an und steht lange Zeit, dann kommt aber nicht ein Wagen, sondern es kommen gewöhnlich zwei. Der eine ist von Gersthof, der andere von Pöbleinsdorf ausgefahren, dann sind sie einander begegnet und haben beschlossen, den weiteren Weg gemeinsam fortzusetzen. Es muß so einer Elektrischen langweilig sein, immer den gleichen Weg zu fahren; in Gesellschaft merkt man es nicht so.

Die angestellten Fahrgäste sehen die beiden Wagen kommen; der zweite fährt fast im Schatten des ersten, sie werden fast zur gleichen Zeit überall ankommen. Dennoch stürzt sich alles auf den ersten Wagen; die Kühnen springen auf, bevor er noch steht, die Bedächtigen steigen vorsichtig ein, in einer Sekunde sind alle Plattformen überfüllt, man steht und liegt aufeinander, das Trittbrett ist von einem schwarzen Menschenklumpen besetzt — und zehn Schritte weiter kommt der andere Wagen, nicht gerade leer, denn er wurde ja schon an der Ausgangsstation gestürmt, aber doch viel leerer, ein viel menschenwürdigeres Transportmittel. Unter zehn Leuten, die sich in den ersten Wagen quetschen, fällt es nicht zweien ein, gemächlich in den zweiten zu steigen. Haben wir alle gar so große Eile? Es ist nicht wahr; das Tempo der Stadt ist schläfrig geworden, man vertrödelst aus Müdigkeit und Anlauf sehr viel Zeit. Aber instinktiv nimmt jeder den schätzbaren kleinen Vorteil wahr, der gar keiner ist. Dem Mitmenschen zuborzukommen, ihn zu verdrängen ist uns unbewußt zur Gewohnheit geworden. Ein dumpfer Herdentrieb ballt uns zusammen. Lieber schmerzhaft auf dem Trittbrett hängen, als für einen Augenblick zurücktreten und anderen Platz lassen.

Es ist ein alltägliches Symptom, das da durch den Wiener Alltag fährt. Eine entsetzliche, ziellose Ungebildtheit steckt in uns Verbitterten; mit ein wenig mehr Besonnenheit und Vernunft

könnten wir auch unter den heutigen Umständen ein wenig besser fahren, auf der Straßenbahn und auch sonst!

### Ansichtskarten.

Bevor ich eintrete, stehe ich einen Augenblick vor dem kleinen Papiergeschäft.

Das Schaufenster hat sich in den letzten Wochen ein wenig verändert. Verschwunden sind die Kriegsansichtskarten mit ihrer leeren patriotischen Prahlerei und ihrer verlogenen Sentimentalität, die stürmenden Helden und die in stiller Mitternacht auf einsamer Wacht stehenden bildschönen Deutschmeister, vor deren träumendem Auge eine wohlfrisierte Geliebte auftauchte. Verschwunden sind die selbstgefällig lächelnden Gesichter der berühmten Heerführer, der Potentaten und Majestäten. Sogar der so unendlich herzige kleine Kronprinz mit seinem prinziplichen Spitzentragen ist nicht mehr da.

Ein paar andere Bilder sind an die Stelle dieser vergangenen Pracht getreten, ein schlecht gedrucktes Porträt Friedrich Adlers oder seines großen Vaters. In den ersten Tagen der Republik hat die Ansichtskartenindustrie einen demokratischen Anlauf genommen und einigen neuen Patriotismus produziert, etwa eine rot-weiß-rote Fahne, die inmitten eines brausenden Meeres verheißungsvoll flattert. Aber diese Bilder haben sich nicht vermehrt und das Publikum geht mit müder Gleichgültigkeit an ihnen vorüber. Vielleicht kommt die Zeit der Fahnen und Enthusiasmen einmal wieder, jetzt ist sie nicht da. Wer wissen will, was die Bevölkerung von allem Politischen hält, der muß sich nur so ein Ansichtskartenfenster ansehen.

Allerdings, überall ist eine Karte zu sehen, die gegen die Vergewaltigung der Sudetenländer protestiert. Blutrot sind die deutschen Ränder Böhmens und Mährens gezeichnet, die schmerzhaft blutigen. Und darunter steht: Dreieinhalb Millionen Deutsche werden sich nie der tschechischen Unterdrückung fügen!

Dieser Text steht da — in englischer Sprache. Als wartete das vorstädtische Papiergeschäft auf einen vorbeigehenden Briten, der betroffen stehen bleiben soll, auf einen Amerikaner, der rasch diese Karte kauft und direkt an Wilson schickt.

Es ist etwas Naives und Rührendes in dieser kleinen Demonstration für die Leidenden Brüder. So wie wenn Kinder um die Weihnachtzeit an den lieben Gott adressierte Ansichtskarten in den Briefkästen stecken.

### Ein Notizbuch.

Ich brauche ein Notizbuch und trete ein. Die Verkäuferin bringt mir ein häßliches kleines Ding und verlangt einen Preis, für den ich noch unlängst Goethes Faust oder Kants Reine Vernunft bekommen hätte.

Ich frage, ob sie nicht etwas Billigeres hat. O ja, sie hat ein sauber in imitiertes Leder gebundenes Büchel mit Goldschnitt, Bleistift und vielen Seiten eines schönen weißen Papiers. Es ist spottbillig. Aber allerdings —

Ich beharre und sie bringt mir den Oesterreichisch-ungarischen Flottenvereinskalender auf das Jahr 1919, geziert mit dem Bilde des letzten Kaisers und mit viel erhebend patriotischem Text, der beweist, daß nur recht viele neue U-Boote uns das ersehnte Heil bringen können. Das Ding war in zahllosen Exemplaren gedruckt, als dem lokalen Vereinsmeiern die Monarchie und dem Flottenverein das Meer plötzlich abhanden kam. Seitdem will niemand das kleine Taschenbuch kaufen.

Aber ich stecke es ruhig in die Tasche über meinem republikanischen Herzen, das die verführerische Nachbarschaft nicht scheut.

### Die Granate auf dem Pflaster.

An der Ecke der Freyhung bei der Kirche liegt auf dem schmutzigen Straßenspflaster Molochs entthrontes Götzenbild. Jahre hindurch stand hier auf einem kleinen hölzernen Postament ein scheußliches Symbol des Völkermordes, eine von jenen großen Granaten, die man überall in unseren Straßen aufgestellt hat, nicht so sehr damit die Vorbeigehenden eine Spende für das Kriegsfürsorgeamt in seinen Schütz wärfsen, als damit uns mitten im städtischen Alltag der barbarische Göhke Krieg gegenwärtig wäre, dem zu opfern unsere patriotische Pflicht war. Ich erinnere mich nicht, jemals, auch in den Tagen der wildesten Kriegspychose nicht, gesehen zu haben, wie jemand etwas in den ehernen Bauch der Granate einwarf. Der empörende Knuff, Mord und Wohlthun in einem einzigen Sinnbild zu vereinigen, die verheerende

Granate zur Dpferbüchse der Menschlichkeit zu machen, muß seinen Zweck verfehlt haben. Dennoch war es lange keinem Vorübergehenden klar, was dieser kleine Altar Molochs mitten auf der Straße der Wiener Menschen Abscheuliches bedeutete; daß da nicht gegen den Krieg und das Elend, sondern für das Elend und für den Krieg öffentliche Gelder gesammelt wurden.

Jetzt aber liegt das Ungeheuer im Not. Jemand hat es vom Postament gerissen und mit einem Tritt in einen Winkel gerollt. Jetzt erkennt man, daß es gar nicht eine wirkliche Granate ist, eine, die wenigstens nicht gegen menschliches Fleisch geworfen wurde, sondern nur ein blechernes Bild einer Granate, eigens angefertigt für den unblöblichen Zweck.

Warum säubert man unsere Straßen nicht einmal von dem Unrat? Ist es nicht wichtig? Fragt den einbeinigen Bitterer, den blaffen Invaliden, der dort an der anderen Ecke bettelt, ob es nicht wichtig ist. Freilich, auch er sollte endlich von der Straße weggeholt werden. Vielleicht hat die berühmte Kriegsfürsorge etwas für ihn aufgespart, daß der kläglich entwürdigte lebende Menschenrest sein Unglück nicht allen Gaffern zur Schau stellen müßte. Nicht? Dann wollen wir ihren häßlichen Götzenaltar mit verdoppeltem Jörn uns und ihm aus den Augen schaffen.

Arno Id Hölriegel



# Schatten über Wien.

Wien, Ende März.

Ein trüber Märztag will eben zu Ende gehen. In heftigen Stößen, wie das Rütteln in einer dorrigen Faust an Eschengittern, lässt brausend der West vom Wiener Reich zu Tal und häuften die Dämmererschatten, die dumpf und schwer die endlosen Häuserreihen der Meisenstadt umspinnen. Vom steilen Rolensbügel des Schönbrunner Schlosses, der hohen Warte im südlichen Wien, die den schlanke Säulenbau der „Gloriette“ als reichverzerrtes Diadem auf ihrem Scheitel trägt, nimmt das allmähliche Schlagschlagen der Stadt sich langsam knirschend aus. Schon sind die Straßen und Plätze mit ihren jagend knirschenden Gärten und Anlagen zu einer einzigen grauen Masse zusammengeballt. Nichts Glanzes mehr ist zu erkennen, nur ein paar Schattenspitze über dem Dämmert zeigen an, daß dort, in bestem Stunden, die Färne alter und neuer Kirchen sich aus dem Därgergewirr erheben. Und dieses starke, immer verschlossener werdende Bild wird von keinem freundlichen Lichtschein verklärt. Die Knappheit an allem Brennbar hat ihr gebieterisches „Es bleibe dunkel!“ geiprochen, und zwingt die Stadt und ihre Bewohner zu äußerster Sparsamkeit in der Verwendung des Lichts. Dränge nicht denn und wann das Rollen der letzten Straßenbahnwagen zum einsam gewordenen Schloßpark herauf, man wüßte nachdrücklich nicht, daß dort in der Ebene zwischen Bergen und Fuß sich zwei Millionen Menschen in Sorge und Hoffnung zusammenhäufen.

Das Bild der nächsten Stadt ist fast symbolisch für ihren gegenwärtigen Zustand. Wohl man sich wendet, übertrifft nicht man Schatten und wieder nur Schatten, so sehr die unerschöpfliche Lebenskraft des heitern Volkes dagegen auch antäpft, so sehr auch der Wiener nach Licht und Freiheit in diesen zerrütteten Tagen verlangt. Unendlich viel Geld und schwerste Entbehrung haben die langen Jahre des Krieges gebracht. Von Monat zu Monat ging es bergab, bis jetzt ein Tiefstand in allem Lebensnotwendigen und Lebenswürdigen erreicht ist, der nicht vergrößert werden darf, wenn Wien seiner kaiserlichen Aufgabe genügen soll. Man macht im „Reich“ sich wohl kaum den rechten Begriff von dem, was die Stadt alles duldet. Es fehlt ihr vollständig am Nützlichsten für eine nur einvermessen ertragreiche Gestaltung des Lebens. Die Speisekammern sind längst geleert, auch dort, wo vierzig bis fünfzig Kronen für ein einziges Pfund Fleisch seine Rolle spielen. Auch Milch, Kartoffeln und Eier sind heute kaum mehr

zu sehen, seitdem Volkswehr und Stadtpolizei den Schleichhandel kräftig bekämpfen. Dazu der Mangel an Kohlen, die lange Bemessung an Gas und elektrischem Licht, wodurch das häusliche Leben in die schwersten Störungen erleidet kein Zweifel, der Wiener bis in die obern Schichten hungert und friert in diesen frostigen Nachwintertagen, und bräutete der langsam erwachende Dey nicht die Bewusstheit bedürftigen Wärmerwerdens, man hätte kaum einen andern süßen Trost für die kommenden Zeiten. An dem nötigen stehern Trost, da fehlt es in Wien! Was wird aus der Stadt, die so froh in den Tag hinein lebte und ihre Fülle von Dalesstrende nach allen Seiten verschwendete? Auf diese Frage hat bis zur Stunde niemand die bündige Antwort geben können. Auch nicht die Nationalversammlung, die nach der Revolution ins Land kam und nun im vornehmen Griesentempel am Franzensring ihre Tagungen hält. Es hing so vertrauensvoll an. Das frühere fruglose Janiten und Schützen hatte dem ernsten Willen zur Arbeit Platz machen müssen. In klaren, energiegelichen Worten bekannte der Staatsleiter Dr. Bauer sich unmissverständlich zum Anschluß an Reich und Dr. Baber, der Deutschnationalen, tritt einen schmerzlichen Gang wider den einzigen Tschegen im Haus, der vor Deutschland gewarnt habe, und wagt ihm die flammenden Worte zu: „Die Deutschen in Österreich haben nur einen Freund auf der ganzen Welt. Die Brüder im Deutschen Reich! Blut will zu Blut, Volk zu Volk, deutsches Gebiet zum großen deutschen Staatsgebiet!“ So klug und rauhste es durch die ersten Verhandlungen, so ging es vom Marmorhaus durch die Stadt, und selbst der unpolitischste Wiener sah ein deutliches, nicht zu verletztes Ziel vor Augen. Und dennoch, es will sich nicht klären! Das Wort von der „Internationalisierung der Stadt“, von der Neutralisierung Deutschösterreichs, das der Verband als neueste Lösung legt ausgegeben, hat die Sinne von neuem umnebelt und die Gedanken wieder verwirrt. Man ahnt zwar, daß eine Neutralisierung Deutschösterreichs das Land für alle Zeiten national vereinigen und die tüchtige Wiener Stadt ihres deutschen Charakters allmählich entkleiden würde, doch, wer hat in diesen Tagen die Kraft zu logischem Weiterdenken und festen Entschlüssen? Der von den Feinden des Deutschthums herausgeschworene Schattens verdunkelt den anfangs erklärten Weg und bringt die sachliche ruhige Arbeit ins Schwanken.

Dringlichen freilich ist man mit rührendem Eifer daran, das Wien der alten Zeit in neuen, glänzenden Bildern herauszubekommen. Was will man nicht alles, um die Stadt der Musik und des Tanzes, der Lebenslust und des feinen Kulturgenießens,

den Fremden der Zukunft so lochend wie möglich zu machen. Pläne schwirren wie farbenprächtige Falter umher und bringen (Wam) und Bewegung in die verdürrte Stadt. Die Akademie für Musik und darstellende Kunst — so plant man — soll von Grund aus erneuert und in ihren Leistungen gefestigt werden. Man denkt an die Schaffung von Schulen für dramatische Ausbildung in Oper und Schauspiel, an die Errichtung eines Musiklehrer-Seminars, an musikalische Volkshochschulen und ähnliche Vorbildungsmöglichkeiten im Dienste des Schönen. Aus Schloß Belvedere, das mit den übrigen Habsburger Schloßern das Los der Vereinstammung teilt, soll, wenn man den Vorschlägen glauben will, ein vornehmes Heim für die in Wien studierenden und sich erholenden Fremden werden. Die Grenzen der Stadt, schon heute die weitesten nach London, will man noch einmal hinausrücken und durch ein Netz neuer, praktischer Bahnen miteinander verbinden. Und wenn das noch nicht genügt, der wird daran erinnert, daß unsere Theater und Konzerte, unsere Parterres und Lustspielhäuser, unsere vornehmen Gasthöfe und begabtesten Belhischentem auch künftig alles anbieten werden, um das zusammengelebte Wien wie einen Phönix in neuer Pracht aus der Asche erziehen zu lassen.

An solchen und ähnlichen Plänen zur Hebung des schmachvoll erwarteten Fremdenverkehrs betrautet sich das arme Wiener Volk, verflücht die Schatten. Man glaubt so sehr, was man hofft, wohl sieht der Wiener das Leid seiner Mitbürger, die eines kargen Bissens wegen sich Lumpen vor die Läden stellen, wogen ist er erschüttert von dem blickenden Gestirnen und höchsten Wangen der Kinder und Frauen, wohl hungert und friert er selber noch Kräfte, doch einmal, so denkt er, einmal muß ja die Quas ein Ende haben und ein neues, besseres Leben beginnen. „Zurzeit noch kein Anlaß für lustigen Überschwang vor. Aber eine einjährige, keine Geseßigkeit, die läte unserm ausgedörrten, zermürbten Gebirn, unserm vertreteten Gemüt so not, wie endlich eine kräftige, wahrhafte Kost unserm unternährten Körper nötig wäre.“ Und dieses geistigen Lebens. Das spürt man jundächt in den volkreichen Straßen der Altstadt: Am Graben, am Opernhaus, in der Kärntner Straße. Dort sieht man die Wienerin der guten Gesellschaften, wie sie in bestem Lagen sich zeigten: vornehm, ohne in Unruhe zu schmelzen, äentlich in jeder Bewegung, lechzhaft im Plaudern, immer bedacht, das Geringste wahrzunehmen, voller

Bedürfnis nach liehen Sensationen. Und Emotionen, wenn auch andre als früher, bietet die Stadt schon wieder in diesem und jenem. Man denke nur an die Kuruzsäben und Modegeschäfte. Ist es nicht greulich und fessend zugleich, wenn eines der vornehmsten Häuser eine Reihe entfallender Damenkleider auslegt, von denen das billigste 2500 Kronen kostet? Wenn man die buntesten Frühlingshüte erndet, für deren vorkostlichen man das hübsche Schmanzen von 400 und 500 Kronen bezahlen muß? Und welche prächtigen Preise bieten die Hüten mit Afterlinnen, die Jumbelgeschäfte, die Möbel- und Teppichhändler, die köstlichen Gläser und Porzelle in den Schaufenstern? Man kann kein Vieles, kaum Kohlen, kein Ei bekommen, wohl aber kann man Turdeln und Perlen erhaschen, die Schränke boheln mit Aktivier Laster füllen, den teigendsten Stuhl aus Ludwig's XVI. Zeit zu den übrigen stellen. Das Geld ist heute so lägerlich billig, fast wertlos. Besser, man gibt es für hundert niedliche Dinge aus, als daß man alles der Steuerbehörde gibt, die doch noch genug bekommt. Das ist die Logik der Wienerin, so findet sie sich in der Zeit zurecht, und wer sie andre Weisheit lehren wollte, den würde sie weder verstehen noch ihren verzeihen.

Und läusche ich mich nicht? Auch die Theater und Konzerte, die literarischen Veranstaltungen und geistlichen Zusammenkünfte sind heute besser denn je besucht. Eine Neugier im Burgtheater, Hans Pfitzners Kalestrina im Opernhaus, das letzte, Sojann gewidmete Hof-Konzert, der musikalische Abend des Pflanzens Rosenkhal — zu allem drängt sich die Wiener Gesellschaft in Scharen, und alles wird, wie in der fernsten Friedenszeit, wieder mit Ernst und Eifer besprochen. Nein wirklich, der Wiener will leben. Er will der Schatten, die keine Stadt so grausam belasten, Herr werden, er will zurück zu Kultur und Genuß, sei es zunächst auch nur, indem man über die Schatten hinwegspringt. Langsam steigt ich von der „Gloriette“ auf den Rolensbügel über Schloß Schönbrunn zurück in den nachdringlichen Park. Ein kräftiger Windstoß hat die Wolken zerissen und gibt dem Nord freie Bahn, der nun sein alterndes Silber über die Bäume und Berge des Gartens streut. Und wie ich hinabblicke auf die völlig verjüngte Stadt, da sind die Dächer und Straßen plötzlich von rieleindem Licht erfüllt, und wie ein Sprinquel fließt in der Ferne der höchste Turm von St. Stephan in die weite Wägenmacht. Nicht über Wien, der schreibbedürftigen, lichtverliebten Stadt! Und die Schatten verschweben.



# Bilder von der Woche. (Originalzeichnung von Theo Zaike.)



1. Die Herren Salm und Karolzi tragen ihre Ehrenangelegenheiten ritterlich aus.
2. 169 Frauen Gehalt! Da war's für den armen Supplenten das Klügste, zu verhungern.
3. Ein Ort, wo man nicht verhungern muß. Die halten durch bei Sekt und Saffran!
4. Clemenceau und Lloyd George zu Wilson: „Oh, bleib' bei uns, oh, geh nicht fort!“
5. Au St. André-Wörtern ist eine gutmöblierte, einbrüchigere Villa zu vermieten.
6. Der Apollo auf dem Bургtheater geht in Skots, Herr Drester trötet sich mit dem Apollotheater.

6.11.1919

41



### Kriegsnachwehen.

Der Krieg hat wahrlich nicht bloß materielle Güter zerstört, ja es fragt sich, ob sein Vernichtungswerk, das er an Städten und Dörfern, Schiffen und Fabriken, Gütern und Werkzeugen vollbracht, noch das Schlimmste, Verderblichste, Nachhaltigste war. Denn der Krieg hat seine Wüsteneien und Trümmerfelder auch zurückgelassen in der Seele der Menschen. Und da sind es gerade die Tugenden, die er nach der Behauptung seiner Verteidiger und Lobredner erschaffen und erpflegt hat: die haben sich in die bösesten Laster und Gebrechen gewandelt. Das Entstehen eines für alle und aller für einen, ein gewaltiges Gemeinschaftsgefühl, ein Herausreißen aus der selbsttätigen Enge persönlicher Interessen soll der Krieg bei allen bewirkt haben, die er aus dem Hasten und Jagen nach Erwerb, wie es der Vorkriegszeit das Gepräge lieb, hinausführte in die gemeinsame Gefahr und Mühsal der Schützengräben. Allein wie vollführte er das? Durch ein eisernes Gebot von oben, das alle Zusammenhänge des Lebens mitteillos zerriss, alle natürlichen Bande des gesellschaftlichen Daseins auf Jahre hinaus beseitigte, kein Recht, kein Interesse gelten ließ als das seine. Die ganze männliche Bevölkerung vom achtzehnten bis zum fünfzigsten Jahre wurde in eine willenlose Sklavenherde verwandelt. Unkontrollierbare Befehle, gegen die es keine Berufung gab, trieben Millionen Menschen von Ort zu Ort, zu ungewohnter Arbeit, zu nie erhörter Anstrengung, in Gefahr, ja in den sicheren Tod. Die römischen Sklavenhalter, die Gladiatorenschulen hielten, um durch den Wechselmord der Arena eine blutigeren Schaulust zu erfreuen, verfügten nicht rückhaltloser über Menschenleben als während dieses Krieges ein Generalstabsmajor, der ein Bataillon an einem verlorenen Posten „einsetzte“, um durch ein Experiment mit billigem Menschenfleisch zu versuchen, was doch von vornherein als aussichtslos gelten mußte.

Am Anfang des Krieges empfanden die meisten diese Schrecklichkeiten als die unabwendbare Notwendigkeit eines über allen gleichmäßig waltenden, furchtbaren Schicksals. Aber Menschen waren die Vollstrecker der ehenen Gesetze des Krieges und es ging nur allzu menschlich zu. Günstig entschied, das schändliche Geld der Bestechung entwand seinen glücklichen Besitzer jeder Drangsal, Willkür warf dem einen das Todeslos und setzte den anderen an sprudelnde Quellen der Bereicherung. Vorn an der Front raste der Tod in tausend grausigen Gestalten und im Hinterland tanzte der Kriegsgewinn seinen bacchanalischen Reigen grober Lust. Die Gemeinbürgerschaft der Gefahr, die man zu Anfang des Krieges gepredigt, verleherte sich rasch in Gegensatz des Schicksals, des Besitzes, des Gewinnes, wie sie so toll und aufreizend auch der Kapitalismus nie erzeugt hatte. So schwand das Bewußtsein, für eine gemeinsame Sache Opfer zu bringen; alle die Millionen Soldaten fühlten und mußten sich fühlen als blinde Werkzeuge eines fremden und frechen Beliebers. Allein wie sehr es in ihrem Innern stürmte, noch war die Zwangsgewalt der Disziplin undurchbrochen, das lebhaft empfundene Unrecht, die verhasste Vergewaltigung mußte widerstandslos hingenommen werden. Was ging in diesen Menschen vor allem zugrunde? War es nicht das Bewußtsein, einer Rechtsordnung anzugehören, war es nicht das Gefühl der Rechtsgleichheit und aller Bürgerschaften der Demokratie? Unsere Rechts- und Kulturordnung brach in den Seelen der Kriegsteilnehmer wie der Beobachter des Krieges zusammen.

Aber es war nicht die äußere Ordnung der Dinge, die hier zusammenbrach; wie leicht wäre das zu verschmerzen. Rechtsgleichheit, individuelle Freiheit, Menschlichkeit sind Früchte einer aus Leiden gebornen, jahrtausendelangen Entwicklung des Denkens und Fühlens. Der bürgerliche Rechtsstaat selbst in seiner demokratischsten Fassung hat sie nur höchst unvollkommen verwirklicht. Sie standen neben ihm und gegen ihn als das Ideal, das unverwandt auf eine höhere Form menschlicher Vergesellschaftung, auf den Sozialismus hinwies. Sie haben den Arbeiter jeden Schritt auf seinem dornenreichen Wege helfend geleitet, sie waren die stärksten moralischen Antriebe seines Ringens, die wirksamsten Rechtfertigungen seiner politischen und wirtschaftlichen Forderungen. Ihre seelenbeherrschende Macht nahm den Gegnern im Widerstand das gute Gewissen und ließ das Rechtsgewissen der Gemeinschaft für uns sprechen. Der proletarische Befreiungskampf kennt keinen Sieg, den die Arbeiterschaft freilich aus der Kraft der wirtschaftlichen Entwicklung ersochten, bei dem die Ideale der Freiheit, Gleichheit und Menschlichkeit nicht Mitsreiter gewesen wären. Sie erhöhten die Erfolge der Klasse zu Errungenschaften der ganzen Menschheit, ließen die höchsten Schicksale des menschlichen Geschlechts an den Befreiungskampf der Arbeiter gebunden scheinen. Und so stark war ihre Macht, daß selbst die Ruhnießer des Vorrechtes die Ziele ihrer engherzigen Eignisucht in Vorwände jener erhabenen Gemeinschaftsideale heuchlerisch kleideten, daß Ausbeutung, Vorrecht und Gewalt die Sprache der Freiheit, Gleichheit und Menschlichkeit redeten, daß sie nicht wagen durften, die Masken abzulegen, ihr wahres Antlitz zu zeigen.

Doch der Krieg hat Millionen Menschen zu Knechten erniedrigt, hat eine Handvoll Generale als die militärischen Götter mit schrankenloser Macht über die Gesellschaft erhoben und den Mord am Neben-

menschen in allen Gestalten der Grausamkeit als höchste sittliche Pflicht des Patrioten gepredigt. Die triumphierende Bestie des Massenmordes hat vier Jahre lang jedes Menschengefühl in den Kot getreten. Das bedeutete die ungeheuerste Entwertung der bisher höchsten Werte, deren Wiberlegung durch die Tat, durch die tausendfältigen Taten des größten Weltverbrechens der Geschichte. Das Kulturgewissen der Menschheit ist stumm geworden, die bannende Macht ihrer Ideale ist entzaubert. Jetzt kann es geschehen, daß Menschen auftreten, die ihren Nebenmenschen das gleiche Recht bestreiten, grundsätzlich, geradezu, ohne die bergende Hülle einer idealistischen Ausrede, daß sie die Rechtsungleichheit, die Entrechtung breiter Schichten des Volkes als Prinzip verkünden: ja als Prinzip des Fortschritts dasselbe verkünden, was bisher die fluchwürdige, wenn auch heuchlerisch verhüllte Praxis der dunkelsten Reaktion war. Jetzt kann es geschehen, daß die Freiheit des Wortes öffentlich und ausdrücklich aberkannt wird, die Freiheit des Wortes, für die das Blut aller Revolutionen geflossen. Jetzt kann der Beschuldigte seinem Richter entzogen und der Möglichkeit beraubt werden, seine Unschuld im geordneten Beweisverfahren darzutun. Der Krieg hat Tausende ohne Prozeß auf den Wink eines Vorgesetzten ins Jenseits befördern sehen. Der Krieg ist stärker als das jahrhundertelange Ringen um die hohe Idee der Unversehrbarkeit jedes menschlichen Lebens, diese erhabene Idee, die die Todesstrafe als privilegierten Mord aus dem Kreise der gesitteten Menschheit bannet.

Das Tribunal des öffentlichen Gewissens, das Tribunal des Rechtes und der Humanität ist verhängt. Aufgeschlagen sind die Tribunale, die Brauch und Sitte der Feldgerichte in das zivile Leben übertragen. Ihre Sprüche lenkt die im Kriege eingepflanzte Ueberzeugung von der Wertlosigkeit des Menschenlebens, von der Befugnis jedes zufällig an der Macht Befindlichen, so viel Menschenblut zu vergießen, als ihm gerade nützlich dünkt. Doch muß wirklich mit Notwendigkeit und unabwendbar der Rückweg in die Finsternisse der Vergangenheit angetreten werden? Wir erschauerten, als wir einstmal von den Tribunalen des achtzehnten Jahrhunderts lasen, die um eines kleinen Diebstahls willen die Menschen an den Galgen lieferten. Soll jetzt die Wiedererweckung dieser Kammern des Schreckens der einzige Weg sein, der uns in eine lichtere Zukunft führt? Gibt es keine andere Form und Weise, der Menschheit Jahrtausende altes Leid zu lösen, als indem man die Strafen in Schlachtfelder verwandelt und in den Städten wie vordem in den Schützengräben Maschinengewehre und Minenwerfer den Tod ausstreuen läßt? Ist es die sicherste und geradeste Straße hinüber in die Welt und Zeit der erhöhten Menschheit, daß man vorher einen großen Teil dieser Menschheit erniedrigt? Gilt der Satz nicht mehr, daß das Unrecht nicht nur den verdirbt, den es trifft, sondern auch den, der es ausübt?

Es ist der Krieg, der in den Seelen nachhallt, es sind seine grauen Blutlehren, die aus den Worten und Taten eines Geschlechts sprechen, das er geistig überwältigt hat. Vier Jahre hindurch ist alles durch Gewalt geschehen, im Namen der Gewalt jeder Einspruch des Rechtes und der Menschlichkeit niedergeschlagen, das freie Wort gewaltsam zum Schweigen gebracht worden. Wie der Erwachende einen schweren Traum lange nicht abzuschütteln vermag, so liegt dieser Krieg auf den Gemütern lähmend und fesselnd und läßt sie nicht zurückkehren zum Bewußtsein ihres besseren Selbst. Krieg dem Kriege: die Lösung gilt noch immer, wiewohl der Waffenlärm verrauscht ist. Es gibt kein Gefunden zu großem und klarem Handeln, solange der Krieg nicht mit allem, was er Seelenverwüstendes zurückgelassen hat, aus unserer Mitte verbannt ist.

K. L.



## Wiener Symptome.

### Die Tausendkronengans.

Ich weiß nicht mehr, war es im Jahre 1916 oder schon 1917? Ich trank Tee bei einer bürgerlichen Gnädigen und sie erzählte: „Nein, so eine Gans! So eine Gans ist meine Köchin!“

Ich sprach mein höfliches Beileid aus. Die Gnädige fuhr fort: „Kommt mir die Gans nicht heute vom Markt und erzählt, daß man dort für eine große Stopfgans hundert Kronen verlangt hat...“

### Wie oben, Beileid.

— Und die Gans kauft die Gans nicht! Ich war ganz unglücklich! So gern hätte ich einmal meinen Entelinnen erzählt, daß in Wien eine Gans einmal ganze hundert Kronen gekostet hat, daß ich selbst so viel dafür gegeben habe. Sie hätten es mir freilich nie geglaubt...“

Was aber sagt die Gnädige jetzt? In der vergangenen Woche ist in Wien ein mähtiges Gänschen um tausend Kronen verkauft und recht gerne gekauft worden, offenbar von einem jener Millionäre, die längst gewohnt sind ihr Geld an allerlei Gänse zu verschwenden.

### Sa, welche Lust, Millionär zu sein!

Ich will es nur gestehen, manchmal träume auch ich den kindlichen Traum: Si j'étais roi — wenn ich doch eine Million hätte!

Ist schon, der Mensch ist schwach, dachte ich daran. So vor dem Krieg, mit einer guten Trabukko, rücklings auf einer sanft geneigten Alpenwiege ruhend. Herrgott, es ging mir gut, aber mußte ich es denn?!

Ich träumte: Wenn ich eine Million hätte!

Villa an einem See, träumte ich. Auto. Wirklich anständige Bibliothek. Gewiß nicht nur faulenzeln und fressen, so lange ich nicht alt und vertrottelt bin, aber in Freiheit arbeiten. Lieben Menschen helfen, träumte ich. Und viel reisen. Südsee!!

Was war damals ein Millionär für ein beneidenswerter Mann!

Ah, auch dieser Traum ist ausgeträumt.

Wenn jetzt einer eine Million hätte und er hätte sie, natürlich, in österreichischer Kriegsanleihe fünfseinhalbprozentig angelegt und er bekäme garantiert die Zinsen —

dann könnte er, davon gerade in jeder Woche des Jahres eine Gans kaufen und es bliebe ihm kein Heller übrig.

Ich esse auch ganz gern Gansbügel mit Nittschert, aber wegen so was strapazier' ich mich nicht erst, wegen so was träum' ich nicht.

Und esse Sauerkraut. Nun, wenn es so weitergeht, wird das Sauerkraut auch bald Tausendguldenkraut heißen müssen.

### Verborgene Schätze.

Aus einer Zeitung schreibt mir ein Ingenieur entgegen:

„Safes im Hause.

Feuersicher!!

Einbruchsicher!!

Alarmgebend!!

Künstlerisch!!

Verborgene!“

Ah so; das Eigentliche kommt erst am Schluß. Man bestellt einen Geldschrank heute Tann, weil er feuersicher, gewiß nicht, weil er künstlerisch ist; die Zeiten, da man mit der monumentalen Schönheit einer ungeheuren Wertheimkassette zu prahlen liebte, sind gründlich vorbei.

Ein guter, moderner Kassenschrank muß vor allem unsichtbar sein.

Tragt einmal bei den Fabrikanten nach, was bei ihnen bestellt wird: winzige, wenige Zentimeter dicke Kästchen, gerade groß genug, um Schmutz und Woll leicht einige Papiere aufzunehmen, gerade klein genug, um unauffällig in eine Wand vermauert, unter ein Parkett eingeschoben werden zu können.

Und dann frag der Volkswissenschaftler kommen und seine Zuchtritte über die bürgerliche Gesellschaft schwingen. Wenn sie nicht etwa zugleich eine Wünscheltute ist, findet er die verborgenen Schätze nicht.

Goffentlich wird niemand vergewaltigt und die Aufregung legt sich; wenn es aber doch dazu kommt, daß in jedem Haus Schätze vergraben werden, wenn die Leute, die sie vergraben, wie in Rußland aus ihrem Hause müssen — wie interessant wird es dann später in Wien zugehen!

Nichts wird man mehr von dem geheimnisvollen Schatz der Incas in Indianerbücheln lesen; nichts von der Schatzinsel der Piraten, von Ali Babas Höhle. In den Ruinen von Wien werden künftige Abenteurer Gold und Perlen suchen. Ob sie, haben sie so ein geheimes Versteck entdeckt, nicht etwa

manchmal nur eine Dose Kondensmilch und ein Kilo Zucker darin finden werden?!

Den Film: „Die Schatzgräber von Wien“ könnte man schon heute dichten, so unvermeidlich ist er.

Mizzi, ein Proletariertöchterchen, das im Armeleute-Viertel wohnt, im früher sogenannten Coitage, in einer jener Villen, die jetzt die Behausung der Vermögenden unter den Armen sind, fühlt sich aus Mitleid zu Ferdinand hingezogen, einem bedauernswerten, halbverhungerten jungen Mann aus dem Millionärsviertel Ottakring.

Können nicht heiraten, Proletariervater sieht mit Hochmut auf schlichten Finanzbaron hinab; Liebeszener in der Villa, Ferdinands Ahnfrau erscheint, man versteht, was sie sagt, sie redet ohnehin mit den Händen; versinkt wieder, an der Stelle, wo sie verankert, reißt Ferdinand das Parkett auf, findet Schatz seiner Ahnen, Schluß, Musik: Hochzeitsmarsch aus Lohengrin.

### Ohne P. A.

So ist es seit sechzig Jahren zum ersten Male Frühling geworden ohne Peter Altenberg.

Im Volksgarten beim Thebestempel spielen die Kinder in der Sonne. Hier wenigstens hat der Krieg nichts verwüstet. Die Kinder sind vielleicht ein wenig bleich; der große Ball, den sie kullern lassen, ist aus Stoff und nicht aus Gummi — aber sonst ist es noch ganz die alte Insel der Glückseligen.

Knirpse, zum dritten Mal aus dem Kinderwagen gehoben, um die ersten taumelnden Schritte zu tun, fühlen sich riesenstark und schon so groß und wollen den ungeheuren Wagen nun selbst schieben. Entzückende kleine Mädchen springen mit langen Strumpfbeinen über die Schnur; zwischen den Säulen des Tempels jagen und fangen einander Lausbuben und tolle Mädeln. Alles wie sonst; irgendwo ist die unausstehliche, ernsthafte Welt. Irgendwo; nicht hier; hier ist alles wie sonst...

Nicht alles wie sonst. Das Auge fehlt, das all dies so hell zu sehen mußte und aus dem rückstrahlend ein Blick die Sonne heller machte. Der lombische Mann ist nicht mehr da, der schüchtern, aus der Ferne, zuzusehen pflegte, oh, nicht wie so ein überlegener Erwachsener, der gönnerhaft lächelt, nicht wie einer von der taktlosen Art, die fremde Kinder anspricht und mißspielen will und erwachsenen Blödsinn im Kinderdialekt zu sprechen versucht — nein, eben der Dichter, der ganz aus der Ferne, der so sehr aus seiner Herzensnähe zusah, beglückt und nachher wieder beglückend...

Soll die Erinnerung an den Freund der Kinder aus dem Volksgarten verschwinden?!

Der unermutete Ausgang des Krieges hat uns von der Denkmälerplage befreit, die sonst über uns hereingebrochen wäre. Seien wir froh. Aber wollen wir statt der hundert Sabsburger- und Höhendorf-Denkäler, die man uns sonst besahert hätte, nicht zwei, nur zwei in Wien errichten?!

Eines dem Gründer unserer Republik, dem großen Freund der kleinen Leute, Viktor Adler.

Eines im Volksgarten dem Dichter P. A. Am Rande des Kinderspielflazes müßte es stehen, sehr bescheiden, in einer Ecke, und mit sehrenden Augen hinüberblicken.

Und die Kleinen aus der Tafelklasse, die eben das Alphabet lernen, müßten die Lettern am Sockel buchstabieren:

E—R, G—R—H—A—T, hat...

„Er hat euch sehr geliebt!“

Arnold Höllriegel.



Fahrordnungen in Augenhöhe angebracht, die Zugnummer, Abfahrtszeit, Fahrtrichtung (Grubbach, Bruck an der Leitha und Marchegg) und die Endstation enthalten. Zugleich ist kurz angefügt, ob der betreffende Zug von der Endstation aus einen Anschluß ins Gebiet des Nachbarstaates hat. Ebenso sind die Ankunftszeiten und Ausgangsstationen der am Ostbahnhof eintreffenden Züge vermerkt. Daß es daneben noch Kundmachungen über Bahzwang u. dergl. gibt, kann man außeracht lassen, da jedermann weiß, daß man jetzt für Reisen in fremde Staaten Pässe braucht.

Schnellzug gibt es auf der Ostbahn gegenwärtig keinen und auch die Personenzüge laufen mit einer einzigen Ausnahme nur bis zur Landesgrenze. Es ist dies der um 7 Uhr abends über Bruck nach Ungarn gehende Personenzug, der jetzt anscheinend wegen des Umsturzes in Ungarn nicht übermäßig besetzt ist, so daß ein längeres Anstellen um Karten gar nicht nötig erscheint. Großem Andrang begegnen aber zwei nach Grubbach fahrende Züge, die dort Anschluß nach Brünn haben. Hier ist, will man sicher zu einer Karte kommen, ein längeres Anstellen von 1 bis 2 Stunden notwendig. Genügend Platz ist in dem bis Grubbach um 5 Uhr 40 Minuten nachmittags fahrenden Lokalzuge. Die Kassen werden Stunden vor Zugabgang geöffnet und sind nach dritter sowie zweiter-erster Klasse getrennt. Die Reisenden können in die Züge schon zwei Stunden vor der Abfahrt einsteigen. Der Kartenvorverkauf ist im Kartenbureau auf dem Rättnerring und auf dem Bahnhof selbst, hier aber nur für Invalide und Personen, die im öffentlichen Interesse reisen. Eine Zählkarte gibt es nicht. Das Bahnverkehrsamt verständigt auf Grund des Fassungsraumes der Zugsgarnitur den Kassier, wieviel Karten der einzelnen Klassen ausgegeben werden können. In Friedenszeiten gab es auf der Ostbahn zwei direkte Personenzugspare über Marchegg und zwei über Bruck nach Budapest, außerdem sechs direkte Schnellzugspare in der gleichen Richtung, weiter zwei Schnellzugspare nach Norden gegen Brünn, den Orientexpress und den Silleiner Wäberschnellzug, die Lokalzüge nicht gerechnet. Vom 1. Mai an soll in der Richtung Brünn ein neuer Zug eingelegt werden.

Die Südbahn dient gegenwärtig hauptsächlich dem Lokalverkehr. Von den zwei Personenzugsparen hat der eine Anschluß bis Marburg, der andre bis Trieste, doch verkehrt die Südbahn nur bis Ehrenhausen, von wo sich die Reisenden zu Fuß oder per Wagen nach dem 4 Kilometer entfernten Spielfeld begeben müssen. Von dort leitet die südslawische und die italienische Bahnverwaltung den Zug weiter. Ein Schnellzugspaar verkehrt nur wöchentlich bis Graz und Klagenfurt.

Der Kartenvorverkauf findet in der Südbahnhalle für Stationen über Payerbach hinaus statt. Im Vorverkauf werden etwa 70 Prozent der Karten abgegeben, die andern müssen freilich durch Anstellen bei den Kassen erworben werden. Zählkarten werden nur zum Schnellzug ausgegeben. Sie sind eine Anweisung auf einen Sitzplatz der bezahlten Klasse. Reisende, die auf der Strecke aufgenommen werden, müssen sich dann allerdings mit einem Stehplatz begnügen. Früher gab es im Lokalfahrplan für den Sommer 50 Zugspare, an Sonn- und Feiertagen 100, weiter 5 bis 6 Schnellzugspare für den Fernverkehr. Gegenwärtig laufen 14 Personenzugspare und der Wochenschnellzug. Eine Vermehrung kann vorläufig nicht in Aussicht genommen werden, sie ist eine Frage der Mehrung des Fahrparkes.

Auf dem Westbahnhof ist es schwierig, sich über die Züge und ihre Abfahrtszeiten zu unterrichten. Die Sommerfahrpläne, die im vorigen Jahre ausgegeben wurden, hängen noch an den Wänden, überklebt mit weißen Streifen, die die nicht im Verkehr stehenden Züge verdecken. Ein kurzer handschriftlicher Fahrplan, wie er sich in allen andern Bahnhöfen findet, ist hier nicht zu entdecken, ein großer Mangel, dem ganz leicht und ohne viel Mühe abgeholfen werden könnte. Verlässliche Auskunft vermag nur der Hauptportier zu geben. Gegenwärtig verkehren ein Schnellzugspaar, das sich eigentlich aus mehreren Wochenschnellzugsparen zusammensetzt, zwei Fernpersonenzugspare und sieben Zugspare im Lokalverkehr. In Friedenszeiten gab es dreizehn Schnellzugs-, sieben Fernpersonenzugs- und achtzehn Lokalzugs- (den Sonntagsverkehr nicht gerechnet). Vorverkaufskarten, die wie auch bei den andern Bahnen an den zwei dem Reisetag vorangehenden Tagen zu lösen sind, werden im Bureau am Stock-im-Eisen-Platz ausgegeben, und zwar 50 Prozent für die Schnellzüge und 20 Prozent für die Personenzüge. Wer im Vorverkauf keine Karten mehr erhält, hat an der Bahnhofskasse also noch immer Ausichten. Für den Fernverkehr ist auch hier die Zählkarte eingeführt, die ihrem Besitzer einen Sitzplatz sichert. Nur im äußersten Notfall werden auch Zählkarten für Stehplätze herabgelassen. Wenn

Neues Wien

### Die Abreise von Wien. Erfahrungen und Eindrücke auf den Bahnhöfen.

Heutzutage von Wien aus auch eine nur kleine Reise zu wagen, ist ein Unternehmen, zu dem man sich mit Geduld und Umsicht wappnen muß. In Friedenszeiten genügte ein Fahrplan, etwas Geld und ein Gang zum Kassenschalter. Wer das heute ebenso halten will, wird niemals über die Gemarkung Wiens hinausgelangen. Wir haben uns der Aufgabe unterzogen, uns auf den sechs großen Bahnhöfen der von Wien ausgehenden Vollbahnen gründlich umzusehen, um unsere Erfahrungen den Reiselustigen mitzuteilen.

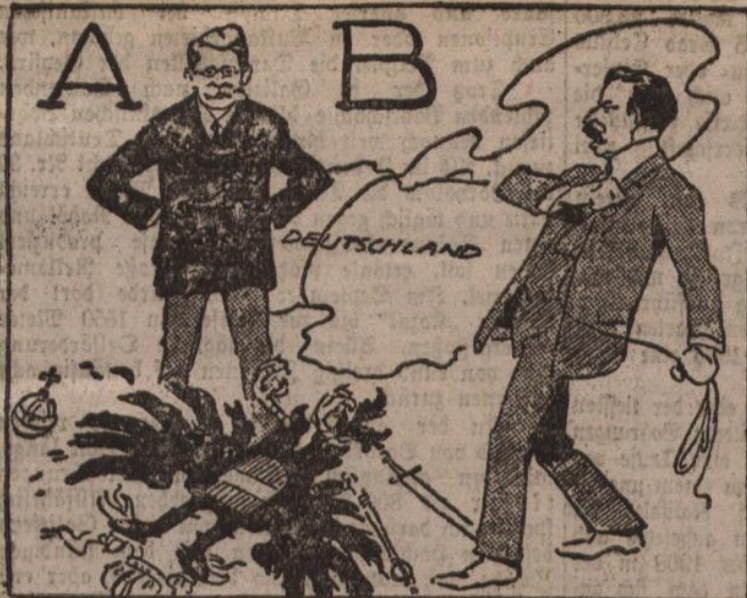
Im voraus ist als Grundregel aufzustellen, daß man sich ein oder zwei Tage vor der geplanten Fahrt zum Bahnhof begibt, um dort die Fahrpläne zu lesen. Auf sonstige Bekanntgaben von Fahrzeiten, die etwa schon einige Tage alt sind, darf man sich nicht verlassen, denn die Fahrordnungen ändern sich fast täglich. Auf einer Bahnhofsrundreise von Osten nach Westen und Norden beginnen wir beim Ostbahnhof. In der wie auf allen Wiener Bahnhöfen gar nicht einladenden Abfahrtshalle sind zum Glück alle alten Fahrpläne entfernt und an vielen Stellen sind handschriftliche



20. IV. 1919

# Republikanisches ABC.

(Originalzeichnung von Theo Zache.)



Der Adler sinkt, der Adler steigt,  
Dem Anschluß Bauer ist geneigt.



Man amüsiert sich bei Congressen,  
Dutschbierreich hat nichts zu pfeffen.



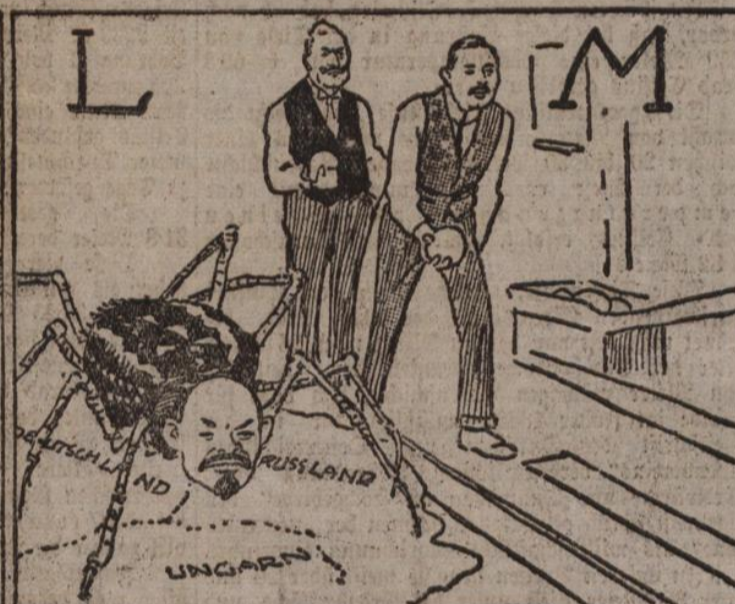
Im E-iten lauft man gern sich Eier,  
Ist noch im Frühling Friedensfeier?



Wer G-ld hat, muß sich auch gedulden,  
Ein H-it, der kostet hundert Gulden.



Der Italiener Reis gern isst,  
Der Bela Kun ist Kommunist.



Wer Lenin liebt, tut darob Buße,  
Monarchen haben manchmal Maße.



Natur, du wirst stets schöner, neuer,  
Hier sind Schumpeters Operierer.



Der Pole liebt die P-iltz,  
Der Rat regiert die Republik.



Auch Sez raucht keine gute Sorte,  
Der Tujar, der hat Tee und T-rie.



Der Unterman ist nun verj-wunden,  
Die Voltswehr manches hat gekunden.



Herr Wilson wird oft will ch wild,  
Der X-Fuß gibt sein schönes Bild.



Den Dichter quält das fremde Y,  
Den Zucker triegt der Wiener nie.

T. ZACHE



20. IV. 1919

0  
20  
65

## Armes Wien!

(Eine Osterbetrachtung.)

Ein so trübseliges Osterfest, wie heuer, hat die in der ganzen Welt als lebensfroh verschriene Stadt Wien wohl seit der Türkenbelagerung nicht erlebt. Bettler ist schon kein Ausdruck mehr! Von unseren grimmigsten Feinden, die uns den Daumen aufs Auge drücken, müssen wir unser knapp bemessenes Stückerl Brot wie ein „Schnallendruder“ annehmen, müssen noch dankbar sein und dürfen mit keinem Ohrwuschel zuden, wenn sie uns ohne jeden Rechtstitel unschätzbare Werte aus unseren Museen und Kunstsammlungen wegführen; wären wir nicht schon so schlapp und verhungert, daß uns nichts mehr als unsere lethargie aufrütteln kann, ganz Wien müßte wie ein Mann aufstehen und den Abruzzenräubern in flammender Entrüstung zurufen: Bis hierher und nicht weiter! Und was geschieht? Papierene Proteste werden losgelassen, die „ganze zivilisierte Welt“ wird angerufen. Du lieber Gott, wer soll uns denn helfen?

Verdienen wir denn überhaupt Hilfe, wenn alle Welt sieht, daß es ein verschwindend kleiner Teil der Bevölkerung ist, dem dieser einzig dastehende Raub zur Verzweiflung treibt, während die große Masse der lieben Wiener es viel wichtiger findet, wer beim R o n a c h e r die stärkeren „Muscheln“ hat, der R e g e r Z i p p s oder der T s c h e e M r n a und ob der Heurige beim Wolf oder beim Rodenbauer süßiger ist. Ja, in den Köpfen Wiens ist's noch dunkler als abends in den Straßen. Es sieht fast aus, als ob uns die Unterernährung das Erinnerungsvermögen getrübt hätte.

Man hat uns gesagt, macht Frieden und jagt euren Kaiser davon, dann kriegt ihr Lebensmittel und Rohmaterial, eure besetzten Gebiete werden selbst entscheiden, wenn sie zugehören wollen, die Blockade wird sofort aufgehoben und die Gefangenen kriegt ihr gleich zurück. Man hat uns s c h ä n d l i c h b e l o g e n und b e t r o g e n! Und der dumme Deutsche war der gläubige Thomas, zerstückt sein Heer und steht heute m e h r l o s da wie das Kind beim Topferl. Seit fast sechs Monaten warten wir geduldig, wir bauen immer noch auf den Gerechtigkeitsfuss Wilsons und dabei werden die Bedingungen von Tag zu Tag d r ü c k e n d e r. Die lange Dauer des Krieges war zum Teufel die Ursache des plötzlichen Endes, geht vielleicht die Friedensverhandlung an dem gleichen Uebel zugrunde? Wenn wir wirklich den Frieden unterschreiben müssen, ohne auch sagen zu dürfen, wenn man uns wirklich das Slavensoch aufbürdet, an dem sich der senile Eigensinn Clemenceaus hegeilt, dann ist es undenkbar, für unsere Kinder aus den Ruinen einen neuen Bau aufzurichten, dann müssen wir mit aller Kraft hinarbeiten auf den Z a h l t a g, der l o m p e n m u ß! Wir müssen dem alten Tiger und seinen Schleppträgern zurufen: Einen solchen Schandfrieden unterschreiben wir nicht, macht, was ihr wollt, besetzt ganz Deutschland, w e n n i h r d e n M u t h a b t! Im ehrliehen Schlacht habt ihr nicht festgesetzt, am Kriegsausbruch seid ihr eben so schuldig wie wir, die Greuel, die der U-Boot-Krieg angerichtet hat, sind ein Kinderpiel gegen die Opfer der H u n g e r b l o c k a d e, die Rechnung stimmt, wir sind quitt!

Es ist eine geschichtliche Wahrheit: die Not der Deutschen muß den höchsten Gipfel erreichen, bis ihm in letzter Stunde ein Retter ersicht. Was sich heute in München und Dresden abspielt, sind traurige Uebergänge, hervorgerufen durch die Unsicherheit der Zukunft, aus aller Not wird sich eines Tages der d e u t s c h e D o c h g e d a n k e losringen, das deutsche Edelvolk wird aus dem bösen Traum erwachen, die Judenwirtschaft zum Tempel hinausjagen und sich wieder seinen Platz an der Sonne erringen.

Wir in Wien sind immer um eine Judennase hinten gewesen. Seit Wochen wird die Ausrufung der Räterepublik bei uns angelündigt und gruselig fragt sich der Spießer zwischen einem „S'priht'n Pagat“ und einem „Solo mit dem Schuster von Maria Plein“, ob auf die Volkswehr ein Verlaß sein wird, wenn's zu was kommt. Auch wir werden es überstehen, wenn es uns „auf'setzt“ sein sollte. Wenn auch Herr Dr. K e n n e r einen Kohlenarbeiter für wichtiger hält als einen Beamten (schämt er sich da nicht selbst höchst bescheiden ein?), so wird doch wieder die Zeit kommen, wo jeder Staatsbürger, der seinen Platz ausfüllt, auf Anerkennung rechnen darf. Auch wir werden aus der Rue de — stopp, nur jetzt kein Fremdwort! — herausfinden, in die uns die M a c h e r der Revolution hineingeritten haben. Daß die nur im Niederreihen geübte Sozialdemokratie nicht die Macht ist, die uns auf den Weg der Ordnung zurückführen kann, hat sie in dem halben Jahre ihrer Herrschaft bewiesen. Mit dem Geplärr: „Aussi mit die Habsburger, ziaach o, bladat Müllipantscher!“ wird sich auf die Dauer nichts ausrichten lassen. Es wäre für den Staat sicher nützlicher gewesen, wenn man die hohen Herrschaften mit ihrem hochfeudalen Anhang zwangsweise zurückgehalten hätte, bis sie die B e r m ö g e n s a b g a b e bezahlt haben; zweifellos sind durch die Ausweisung bedeutende Vermögenswerte der Ersaffung verloren gegangen. Daß Hunderte Familien von Auge-

stellen durch Auflassung der Hoffaltungen brotlos werden, macht auch nichts, das sind „eh“ meistens keine Sozi. Für alles mögliche strapaziert unsere liebe Regierung ihre Köpfe, dringend notwendig ist die Beschaffung der Offizierssterne und der roten Generalstreifen, die Aufhebung des Religionsunterrichtes war eine furchtbar mutige Tat und die Einrichtung einer feudalen Dienstwohnung für den Herrn Präsidenten — bitt' Herr Lehrer, gilt dieser Titel noch? — dürfte nicht länger aufgeschoben werden.

Jeden Tag kommt eine andere Kategorie von Beamten zu den Gottsäbersten mit neuen Forderungen, gestern die Eisenbahner, heute die Mittelschullehrer, morgen die städtischen Beamten, und alles wird glatt bewilligt. Recht haben sie alle, mit einem Friedenshofratsgehalt kann heute der bescheidenste Mittelschullehrer nicht weit hupfen. Aber wo kommen wir da hin? Krieg heute der Beamte um hundert Kronen mehr, so kostet dafür morgen Brot und Mehl, Spinat und Drangen das Doppelte, von Butter und Fleischpreisen ganz zu schweigen. Die Schlange beißt sich in den Schwanz, bis ihr der Kopf abgeschlagen wird. Wien ist die teuerste Stadt der Welt, unser Geld ist fast nichts mehr wert, die Regierung aber übt sich in der Verwirklichung von Theorien, die in der Praxis täglich versagen. Ausgerechnet wir, die Ärmsten auf Erden, wollen jetzt so ziemlich alle Betriebe bis zum Kaffeebohnen und Greisler herab sozialisieren, als ob es nicht eine feststehende Tatsache wäre, daß jeder Betrieb, der in Oesterreich je in staatliche Verwaltung genommen wurde, verborrt ist und passiv wurde! Jetzt ist fürwahr nicht die Zeit für Experimente, die bestimmt niemandem dauernden Nutzen bringen, dem Staat aber wahrscheinlich neue Lasten auslegen werden. Solch grundstürzende Umwandlungen macht man nicht ohne jedes Vorbild vom grünen Tische aus, wenn einem das Wasser bis zum Maul reicht.

Es macht den Eindruck, als ob unsere Regierung mit diesen S c h l a g w o r t e n, die sie unreif in die Menge schleudert, ihre g ä n z l i c h e D h n m a c h t z u b e d e n wollte. Ihre Macht reicht ja tatsächlich nur von Simmering bis Breitensee. Die einzelnen Länder wollen — nicht mit Unrecht — von der Wiener Judenwirtschaft nichts wissen und sperren sich hermetisch ab, kein Bezirkshäuptling hält sich an die Vollzugsanweisungen und der U- und S-Rat von Groß-Mugl tut erst recht, was er will.

In dieser Stimmung feiern wir heuer Ostern und lassen uns die Sonne in den leeren Magen scheinen. Daß wir heuer ein paar Tage am Lande verbringen dürfen, diese Hoffnung, lieber Stadtfrad, lasse fahren! Kinder, wer kein Geld hat, der bleibt z'haus! Und wer „ein Geld“ hat, der darf nirgends einreisen, weit haben's wir Wiener gebracht! Aber unsere Kinder, die Zukunft unseres Volkes! Für sie müssen wir in der Schweiz, in Holland und Schweden betteln gehen und Gott danken, daß es noch Menschen auf Erden gibt, die ein Herz im Leibe haben für unschuldige Kinder, die nichts verbrochen haben, als in einem Lande geboren zu sein, das sie zum Hungertode verurteilt. Was mag in der Seele solch eines Kindes vorgehen, das, der treuen Mutterhand entrissen, in fremdem Lande, dessen Sprache es nicht kennt, liebevolle Aufnahme findet? In Schweden haben sich 20.000 Familien gemeldet, die je ein Kind aus Deutschösterreich für 5 Monate aufnehmen wollen, tief beschämt, mit nassen Augen hören wir die frohe Kunde. Nach langer Zeit ein Lichtschimmer, ein Hoffnungstrahl, zittern werden wir die fünf Monate in banger Sehnsucht nach unserem Liebsten, aber die Trennung wird verflärt durch das Bewußtsein, daß unsere armen Hascherln satt zu essen kriegen.

Wir Alten bleiben in Wien und wollen arbeiten und wieder arbeiten, damit wir aus dem Elend herauskommen und auch noch bessere Tage sehen. Wenn uns der Himmel die Kraft dazu leiht, dann muß es wieder einmal aufwärts gehen und so Gott will, feiern wir über's Jahr, f r ö h l i c h e r e d e u t s c h e O s t e r n!

F a v e r.



# Neues Wien

fang, Lederbezüge, Polsterungen, Fenster, alle brauchbaren Metallteile, sogar die Gepäcksstücke werden gestohlen, und in der Zeit des Kohlenmangels machten die Minderer auch vor den Holzböcken nicht halt. Die Bahnen stellten Wachen auf, alles vergebens; die Wachen mußten zurückgezogen werden, weil sie von den in Trupps aufiretenden Minderern am Leben bedroht wurden. Einen Maßstab dafür, wie sehr unser Wagenpark zusammengeschmolzen ist, hat man an der von allen Bahnen zugegebenen Tatsache, daß es wegen des Mangels an rollendem Material gegenwärtig unmöglich wäre, den vollen Friedensverkehr wie einst wieder aufzunehmen, wenn auch alle andern Hemmungen beseitigt wären. Das Mittel, den Fahrpark wieder zu vermehren, haben wir in der Hand. Aber es wirkt langsam, sehr langsam. In den Reparaturwerkstätten der Eisenbahnen wird gearbeitet, Waggon- und Lokomotivfabriken sässen, was sie bei den geringen Kohlenbeizügen vermögen. Reparatur und Neubau stoßen freilich wieder auf nicht geringe Schwierigkeiten bei der Beschaffung des notwendigen Materials. Messing, Leder, Stoffe und besonders Glas sind rar und teuer.

Das letzte Kapitel unserer Verkehrsnot hat die Kleinstaaterei auf dem Gewissen. Und hier zeigen sich leider fast keine Ansätze zum Bessern, im Gegenteil, wir haben es hierin schon so weit gebracht, daß diese Verkehrshemmungen nicht nur bei den uns nicht gerade freundlich gesinnten angrenzenden Nationalstaaten, sondern sogar innerhalb der deutschösterreichischen Republik bei einzelnen Ländern, zu suchen sind. Allen von Wien ausstrahlenden südlichen, östlichen, nördlichen und nordöstlichen Rollbahnlinien ist eine vorzeitige nationale Grenze gesetzt. Die Südbahn reicht nur bis Ehrenhausen, das vier Bahnkilometer vor Spielfeld liegt. In Ehrenhausen müssen alle Reisenden den Zug verlassen und sich zu Fuß oder Wagen nach Spielfeld begeben, von wo die südslawische Bahnverwaltung wieder Züge laufen läßt. Aber auch diese finden an der italienischen Grenze ihr Ende, denn dort führt bis Triest die italienische Staatsbahnverwaltung die Züge. Also eine Bahn in drei Stappen, in drei Staaten. Ähnlich steht es mit der Linie ins Pustertal. Bis Villach herrschen die Südlawen, von Villach bis Innichen die Südbahn und von Innichen bis Franzensfeste die Italiener. Auch die Linie Innsbruck-Trient ist vom Brenner an im Betrieb der italienischen Staatsbahnen. Noch mehr verstümmelt ist die Ostbahn. Ueber Brud hinaus geht nach Ungarn nur ein einziger Personenzug, über Marchegg hinaus überhaupt keiner, und die böhmische Linie reicht nicht über die Grenzen Deutschösterreichs. Die Nordbahn hat ihre Schranke bei Lundenburg, über das hinaus gegenwärtig überhaupt keine Karten ausgegeben werden. Ähnlich ist es bei der Nordwestbahn. Einen kleinen Vorzug genießt die Franz Josefsbahn, die für den dreimal wöchentlich nach Prag verkehrenden Schnellzug direkte Karten bis Prag ausgibt, allerdings gegen ein Aufgeld auf die tschechische Krone. Das ist gegenwärtig der einzige Fall eines Ueberweisungsverkehrs. Unverkümmert hat sich die Westbahn ihre Linien erhalten, hier gibt es keinen hindernden Nationalstaat, dafür aber deutschösterreichische Länder, die Schranken aufgerichtet haben. Oberösterreich hat, wie berichtet, ein Einreiseverbot erlassen, das am 15. d. in Kraft trat, Tirol ebenso. Wer nicht eine Einreisebewilligung der oberösterreichischen Landesregierung hat (sie kostet 10 Kr.) oder nicht im öffentlichen Dienste oder erwiesenermaßen über Oberösterreich hinaus reist, wird vom 15. an die Enns nicht überschreiten können.

Nunmehr hat auch Steiermark die Einreise an eine Bewilligung gebunden. Jedermann kann sich vorstellen, wie sehr diese Grenzschranken den glatten Verkehr behindern und daß sie mit ihren notpeinlichen Paß- und Gepäcksrevisionen die Ursache der großen Zugverspätungen und verpaßten Anschlüsse sind. Ganz abgesehen davon, daß keiner unserer Bahnverwaltungen eine sichere Kenntnis davon vermittelt wird, welche und was für Züge es außerhalb unserer Grenzpfähle gibt. Geht doch diese Unkenntnis so weit, daß vielfach nicht einmal die Verkehrsverhältnisse von manchen Anschlußbahnen in unserm eigenen Gebiete zur Kenntnis der Hauptbahnen gelangen. Zum Beispiel Ostbahn und Landesbahn Siebenbrunn-Kopfsitten-Orth. Hierin kann sicherlich bei gutem Willen Abhilfe geschaffen werden. Schlechtlich gibt es ja doch Telegraph und Telephon.

Einmal wird es wieder zur Aufnahme wenigstens des ehemaligen Friedensverkehrs kommen, und da steht sich Deutschösterreich, und besonders sein größter Eisenbahnnotenpunkt Wien, der Tatsache gegenüber, einen Verwaltungsapparat und Verfahrsanlagen zu besitzen, die zu den verkürzten Rollbahnlinien in schreiendem Mißverhältnis stehen. Wien hat sechs große Bahnhofsanlagen, auf die nach Schätzungen ein Personal von etwa 20.000 Bediensteten entfällt. Wie sollen diese Auslagen und die Erhaltungskosten der Anlagen auch nur halbwegs hereingebracht werden?

## Die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen.

### Die Gründe der Verkehrsschwierigkeiten.

Ernährung, Verkehr und Wiederaufnahme schaffender Arbeit stellen uns vor Probleme, deren glückliche Lösung keinen Aufschub mehr duldet. Daß dabei die Wiederbelebung eines geregelten und stetig sich erweiternden Bahnverkehrs nicht das unwichtigste, sondern vielmehr das notwendigste Bindeglied zwischen Ernährungs- und Produktionsmöglichkeiten bildet, steht außer Zweifel. Vom Güterverkehr soll aber in diesem Zusammenhange nicht die Rede sein. Auch der Personenverkehr liegt so arg daneben, daß es nicht unwichtig sein mag, den Gründen hierfür nachzugehen. Tatsachen sprechen zu lassen und ein Wort der Kritik zu sagen.

Der Krieg hat die Fahrmittel verschlungen und nur kümmerliche Reste übrig gelassen, die Niederlage und der Zerfall Oesterreichs haben uns die Kohle genommen und die Balkanisierung des ehemaligen Donauraumes hat allüberall Verkehrsschranken aufgerichtet, Schranken, die vielfach kaum 50 Kilometer von Wien die Schienen sperren. Mit andern Worten: die drei Hauptursachen des Verkehrslebens unsrer Eisenbahnen sind Kohlenmangel, Mangel an rollendem Material und die Kleinstaaterei. Die erste der Ursachen, den Mangel an Betriebskohle, zu beseitigen, liegt nicht in der Macht der Eisenbahnverwaltungen. Hier haben die obersten staatlichen Behörden einzugreifen. Tatsache ist, daß der ärgste Jammer vorläufig sein Ende gefunden hat und irgendetwas zur Ausfahrt bereitstehender Zug nicht erst auf einen Wagen Kohle warten muß. Ob diese bessere Kohlenversorgung anhalten wird, weiß freilich niemand zu sagen.

Das brauchbare rollende Material ist durch den Krieg auf einen erschreckend niedrigen Prozentsatz des früheren Standes gesunken. Ungezählte Lokomotiven und Waggonen sind in Feindeshand geraten, andre wieder gänzlich vernichtet, und der noch gerettete Rest ist im Hinterlande in vandalischer Weise verwüstet worden. Wer die sogenannten „Waggonfriedhöfe“ gesehen hat, deren jede Bahn einige hat, wo Hunderte und Hunderte von Klassen-, Güter- und Vordwagen seit Monaten und Jahren als nackte Ruinen stehen, kann ermessen, wieviel Betriebsmittel dem Wagenpark auf lange Zeit entzogen worden sind. Irgendetwas wegen eines vielleicht nicht allzu großen Gebrechens nicht mehr lauffähiger Wagen wird zur Reparatur abgestellt. Bis er in die Werkstätte kommt, steht er auf dem „Friedhof“, und erst dort nimmt die richtige Verwüstung ihren An-



Sohne Sittel und Abdel.

(Originalzeichnung von Theo Salsche.)

T. SALSCHÉ



Mitte ist das Leben heute schwer!  
 Der Trudler ist kein Trudler mehr,  
 Und Gojoch, Fregelleng, Durchschlucht,  
 Sturz, was man so zum Leben braucht,  
 Das kein Mann bisher fing an,  
 Das ist nun alles abgestan!  
 Der Graf, der Kammerherr, der Fürst,  
 Das gibt sich alles in die Schürst!

Salschämern, die gibt's nicht mehr,  
 Doch künnt sie dieses nicht so sehr,  
 Als das man noch der Titel keh,  
 Nun ihnen nimmt auch den Halsch.  
 Der Hof- und Kammerherrn  
 Wird nunmehr nur "Salsche" benannt.  
 Es ziemt und lobt, es marret und marret  
 Nicht nur der Adel von Wehrt!

Dem der auch sich die Saare rauf,  
 Der teuer sich sein "Don" erkauf,  
 Und er gerührt, die Straße quill,  
 Dem neugewachsen Schuppenhöll,  
 Der Sichel gerechtigt in der Welt,  
 Die Folge Karte da ja riste,  
 Sind der bisher man lesen tat:  
 "Sichel Segmann, färlischer Mat."

Doch wenn der Adel auch verbleibt,  
 Nicht ihr wie neuen man erbleibt?  
 Herr Graf, Herr Herzog, Herr Baron  
 Verbleibt auf die Tradition!  
 Auf das, was bisher erblid war,  
 Es zeigt sich, daß es herblid war,  
 Aber die Schenkerfähigkeit  
 Aber Adel will, ist Sichelheit!

adg.



# Auf diese Art bleibt nichts von Wien...

Zeichnungen von Carl Josex.



Die Erben der früheren Stephanskrone nehmen den Stephansturm.



Die Südslawen nehmen nicht nur Kärnten, sondern auch die „Kärntner“-Strasse...



Den Kaisergarten fordern als „Englischen Garten“ die Engländer, als „Venedig in Wien“ die Italiener...



— nur die Griechen verschmähen leider die Pallas Athene.



29. IV. 1919

### Die Bilanz der Südbahn.

Wien, 28. April.

Der Abschluß des Krieges bedeutet für die Südbahn, deren Rechnungsabschlüsse für das Jahr 1918 heute veröffentlicht werden, die gewaltigste Steigerung der Einnahmen und Ausgaben und einen Wendepunkt in ihrer ganzen finanziellen Situation. Das rechnerische Ergebnis des Jahres 1918 ist ein Gebarungsabgang von 12'159 Millionen Kronen, der hinter dem Defizit des Jahres 1917 um 1'14 Millionen Kronen zurückbleibt und das Gesamtdefizit der Bilanz auf 31 Millionen Kronen erhöht. Dieses Resultat wurde erzielt bei einer noch nicht dagewesenen Anspannung der Einnahmen und Ausgaben, von denen die ersteren um 132, die letzteren um 126 Millionen Kronen stiegen. Im Jahre 1918 waren die ersten zehn Monate noch von dem Kriegsverkehr erfüllt und zeigten ungefähr die gleichen Ergebnisse wie im vorausgegangenen Jahre. Im November kam die überstürzte Demobilisierung, welche starken Verluste, daneben aber auch große Vorteile und Fortschritte brachte. Mit dem Dezember trat dann die Wendung zum Schlechteren ein, indem die Einnahmen vollständig ausließen, die Ausgaben aber in rapid steigender Tendenz verharteten. Diese Entwicklung hat heuer in verschärfter Maße angehalten, die ersten Monate brachten neuerlich sehr bedeutende Abgänge und das Defizit des ersten Quartals umfaßt bereits ein Mehrfaches jener Summe, welche als Gebarungsabgang des Jahres 1918 geachtet wird. Die Steigerung der Einnahmen im Jahre 1918 hat ihre Ursache in den durchgehenden Tarifserhöhungen und in nachgeholtten Zahlungen der Militärverwaltung. Von der Erhöhung der Personalausgaben entfielen 72 Millionen Kronen auf die Personalausgaben und 54 Millionen Kronen auf die Sachausgaben, insbesondere auf die Kohle, deren Verbrauchsmenge von 35 auf 80 Millionen Kronen gewachsen sind, während sie im letzten Friedensjahre 1913 bei gleicher Verbrauchsmenge nur 13 Millionen Kronen ausgemacht hatten. Die steigende Bewegung der Personalausgaben hat auch heuer noch in verschärfterem Maße angehalten. Der Südbahn fielen hieraus neuerlich bedeutende Aufwendungen zu, welche nur zum Teile durch die i. d. Ausprägung der Erhöhung der Personalarbeit und den Kriegszuschlag gedeckt sind. Die Staatsverwaltung hat sich bereit erklärt, der Südbahn zu diesem Zwecke vorläufige Zuschüsse zu gewähren, wodurch es der Gesellschaft ermöglicht wurde, die gleichen Aufwendungen an das Personal, die in der jüngsten Zeit bei den Staatsbahnen zugebilligt worden sind, auch für ihr Vieh zu übernehmen. Die Entwicklung gestaltet sich im heutigen Jahre besonders kritisch, weil die Militärtransporte aufgehört haben, der Zuwachse erst langsam zu erlangen beginnt, wichtige Steuern durch die jeinotige Bewegung vom Verlehte ausgefallen sind und die Progression der Ausgaben unvermindert anhält.

An einem Wendepunkt befindet sich die Südbahn auch in ihrer finanziellen Lage. Während des Krieges sind für die im jeinotigen Zustande befindlichen Prioritäten Zinsen und Rückzahlungsquoten nicht geleistet worden, während andererseits auch die italienische Annuität nicht eingeworfen ist. Die unberichtigten Rückstände erreichen die Höhe von 228 Millionen Francs, die unbeglichenen Daten der italienischen Annuität von 118 Millionen Francs, so daß die Südbahn mit mehr als 100 Millionen Francs in ausländischer Valuta im Rückstande ist. Die allmähliche Abtragung dieser offen gebliebenen Schuldzinsen wird ohne Zweifel in den Friedensvereinbarungen geregelt werden. Die Südbahn hat sich mit ihren französischen Prioritäten ins Einvernehmen gesetzt. In der letzten Zeit haben mit dem hier anwesenden Direktor Chevalier von der Banque de Paris verbindliche Besprechungen stattgefunden und da die französischen Prioritäten die Lage als ungelöst erachteten, wurde die Einlösung des Apricoupons und des Maicoupons, welche bisher zugunsten der inländischen, der deutschen und der neutralen Besitzer erfolgt war, vorläufig hinausgeschoben. Die Frage wird, da die Coupons von April und Mai nur relativ mäßige Beträge umfassen, zum Zulstermin, wo die großen Massen der Prioritäten ihre Zinscheine haben, starke Aktualität erlangen und man glaubt, daß bis zu diesem Zeitpunkt eine Vereinbarung mit den Prioritäten möglich sein wird, welche die Fortführung des Zinsendienstes sichert. Allerdings hat sich die gesamte Situation der Südbahn durch die schwere Verschlechterung der Währungsverhältnisse ganz außerordentlich verschoben, da die Prioritätenschuld ein Kapital von rund 1400 Millionen Francs umfaßt, welches bei dem hohen Stande des Agios eine ganz enorme, durch die normalen Ausgaben kaum zu deckende Mehrbelastung bedeutet. Die Südbahn wird in der Frage der Währung jedenfalls zu Vereinbarungen mit ihren Gläubigern gezwungen sein. Auch ihr Klassendienst hat sich in den letzten Monaten sehr ungünstig entwickelt, weil durch den gewaltigen Umfang des ganzen Dienstes, durch die großen Zahlungen für die Materialvorräte, durch die Betriebsabgänge von vier Jahren, endlich durch die Bestreitung der Investitionen aus den normalen Kasseneingängen sehr bedeutende Mittel in Anspruch genommen und die freien Gelder der Südbahn vollständig aufgezehrt wurden. Jedenfalls wird die Südbahn auf eine Neuordnung ihrer Verhältnisse bedacht sein, da ihre Linien durch die Gebiete von vier Staaten laufen, und entweder eine Aufteilung des Netzes nach der territorialen Zugehörigkeit oder eine Internationalisierung der ganzen Betriebe erfolgen muß. Wie bereits nach zwei früheren Kriegen wird auch diesmal das Geschick der Südbahn durch internationale Vereinbarungen im kommenden Frieden geregelt werden.

Die Schlüsselsätze der Ertragsrechnung sind aus der folgenden Aufstellung zu entnehmen:

	1918	gegen 1917
<b>Erträge:</b>		
Betriebsseinnahmen.....	379,438,068	+ 132,636,804
ab: Betriebsausgaben K. 319,743,093		+ 126,322,309
Besondere Ausgaben, und zwar:		
Wohlfahrtsauslagen.....	16,742,496	+ 3,620,916
Realsteuern, Gebührenaquivalent usw.....	608,923	- 62,046
Defekt. Erwerbsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb.....	4,145,753	- 1,154,375
Ungarische Erwerbsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb.....	902,359	- 380,513
Daher Reinertrag der Hauptbahnen.....	37,295,444	+ 4,290,513
unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Betrieb der Lokal- und Nachtbahnen mit einem Verlustsaldo von.....	4,410,409	+ 872,053
verbleiben.....	32,885,035	+ 3,418,460
<b>hierzu:</b>		
Erträge des Grazer Walzwerkes, der Fabrik für Sicherungsanlagen und der Hotelanlagen auf dem Semmering.....	892,518	- 278,690
Summe der Erträge.....	33,777,553	+ 3,139,770
<b>Passen:</b>		
Erfordernisse für die Verzinsung der Anleihen.....	57,207,704	- 47,351
ab: Beitragsleistung der Staatsverwaltung zur Verzinsung u. Tilgung des ursprünglichen Anleihen.....	1,524,095	unverändert
Zinsrente für Anteil an der Wiener Verbindungsbahn.....	66,000	unverändert
Annuität der ungarischen Vierzehner.....	571,429	unverändert
Annuität der italienischen Vierzehner.....	28,158,163	unverändert
verbleiben.....	26,888,107	- 47,351
Note- und Stempelgebühren für Aktien und Obligationen.....	1,851,936	- 2,824
Den wagnertreue nicht betreffende Zentralführungsstellen.....	1,009,263	+ 172,381
Zugabe des Verwaltungsrates.....	117,800	unverändert
Saldo der Zinsen und diverse Abschreibungen usw.....	3,558,633	+ 1,372,339
Veranschlagungen von den Anlagen.....	12,511,623	+ 497,080
Summe der Passen.....	45,957,168	+ 1,291,570
Gedarungsabgang.....	12,159,615	- 4,148,193

Durch die Ereignisse des letzten Herbstes war eine genaue Rechnungslegung nur bis zum Ende des dritten Quartals möglich. Zur das letzte Quartal war die Verwaltung sowohl hinsichtlich der Einnahmen als der Ausgaben veranlagt auf Sagungen angewiesen, zumal ein Teil ihres Netzes durch die italienischen Besetzen besetzt und der Geschäftsgang hierdurch die Einwirkung der Ereignisse in den Rechnungsabgang unmöglich gemacht worden ist. Der Gebarungsabgang von 121 Millionen Kronen ist um 1'14 Millionen weniger als im Vorjahre und heuer die bisherige Gebarungsabgang auf 31 Millionen Kronen. Die Einnahmen haben um 132'6 Millionen Kronen zugenommen. Die maßgebende Ursache bildet die Erhöhung aller Tarife im Zivil- und Militärverkehr. Dazu kommt noch eine außerordentliche Einnahmehöhe, welche sich daraus ergab, daß die Südbahn in der vorjährigen Bilanz aus noch nicht abgerechneten Militärtransporten eine schätzungsweise Einnahme von 16'4 Millionen Kronen gebucht hatte, welche sich als zu gering erwiesen hat, so daß dem heutigen Jahre eine bedeutende Aufbesserung zugekommen ist. Die Einnahmen aus dem Zivilpersonenverkehr sind trotz der Hemmungen aus dem Kriegszustand, dem Kohlenmangel und den Absperrungen durch die Erhöhung der Tarife beträchtlich größer geworden. Dagegen sind die Einnahmen aus dem Zivilgüterverkehr neuerlich stark zurückgefallen, zumal die Südbahn mit sehr bedeutenden Ersatzleistungen aus dem gewaltigen Umfange erfolgten Veranlagungen der Sendungen von Gepäck und Frachtgütern belastet ist. Die Schwierigkeiten des Betriebes waren durch den Mangel an Kohle, durch den schlechten Zustand des Fahrzeuges und durch die Verwirrung bei Abwicklung des Demobilisierungsverkehrs auf eine noch nie dagewesene Höhe gelangt. An das Personal, die Betriebsanlagen und den Fahrpark wurden die höchsten Anforderungen gestellt.

Die Betriebslasten erreichten 319'7 Millionen Kronen und sind um 126'3 Millionen Kronen gewachsen. Die Personalausgaben zeigen eine Vermehrung um 72, die Sachausgaben um 24 Millionen Kronen. Das Erfordernis für die Anschaffung der Kohle ist von 35 auf 80 Millionen Kronen gestiegen. Die heftigen Verkehrsveränderungen, welche der Krieg brachte, haben die Wahrung der Betriebsökonomie vielfach unmöglich gemacht. Betriebsmittel und Bahnanlagen wurden weit über das gewöhnliche Ausmaß ausgenutzt, die Erhaltungsarbeiten konnten aber nur in notdürftigem Umfange fortgeführt werden. Der Aufwand für Investitionen betrug 11'6 Millionen Kronen und mußte abermals, da die Behebung der Anleihe nicht möglich war, aus dem Betriebe bestritten werden. Unter den besonderen Auslagen sind die Erfordernisse für Wohlfahrtsleistungen um rund 3'6 Millionen Kronen gestiegen. Die Zunahme entfällt im wesentlichen auf ein Mehrerfordernis für die Unfallversicherung infolge der höheren Lohnsumme sowie auf die Versorgung des Personals mit Bekleidungsmiteln und auf höhere Zuwendungen für die Personalausgaben. Auch die Aufwendungen für die Krankenkassen zwecks Erhöhung der Krankengelder sowie für Unterstützungen sind nicht unbeträchtlich gewachsen. Dagegen ist der Aufwand an Steuern zurückgegangen. Die österreichische Erwerbsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb wurde für das Jahr 1918 auf Grund der letzten vorliegenden Vorschreibung, die für das Steuerjahr 1916 gilt, entrichtet und in dieser Höhe auch in Rechnung gestellt. Diese Vorschreibung war niedriger als jene für das Steuerjahr 1915. Daraus, sowie aus dem Umstand, daß sich für die Jahre 1916 und 1917 Steuerüberzahlungen ergeben, die dem Berichtsjahre zugute kommen, erklärt sich die geringere Steuerlast der diesjährigen Jahresrechnung.

Die Ergebnisse im Betrieb der Lokalbahnen haben sich etwas gebessert, dagegen jene im Betrieb der Nachtbahnen infolge der empfindlichen Steigerung der Betriebskosten neuerlich sehr erheblich verschlechtert. Die gesellschaftlichen Industrien, das sind die Südbahnwerke in Wien und Graz, hatten unter dem Mangel an Rohstoffen und Betriebsmaterialien, insbesondere an Kohle empfindlich zu leiden. Die Betriebsergebnisse wurden überdies durch die bedeutende Steigerung der Personal- und Materialkosten sowie durch die plötzliche Einstellung aller Aufträge der Exekutiveverwaltung gegen Ende des Berichtsjahres abträglich beeinflusst. Der Geschäftsgang der Hotelanlagen auf dem Semmering litt noch mehr als in den Vorjahren durch die Einschränkungen des Reiseverkehrs und insbesondere auch durch die wachsenden Schwierigkeiten der Lebensmittelbeschaffung.

Die Entwicklung der Südbahn während der fünf Kriegsjahre ist aus der nachfolgenden Aufstellung zu entnehmen:

	1914	1915	1916	1917	1918
Millionen Kronen					
Betriebsseinnahmen.....	155'5	171'2	193'7	246'8	379'4
Betriebsausgaben.....	95'0	100'3	140'0	193'4	319'7
Gedarungsabgang.....	11'9	-	5'89	13'3	12'16

Der Prioritätendienst der Südbahn erfordert einen Aufwand von 57'2 Millionen Kronen. Die Erfordernisse sind in Kronen nach der gesetzlichen Relation eingestellt. Ebenso ist auch die italienische Annuität, welche in Gold zahlbar ist, mit 28'15 Millionen Kronen gleichfalls nach der Relation der Valutagesetze des Jahres 1892 bewertet. Die italienische Annuität hat seit Kriegsausbruch unberichtigt aus und es sind 118 Millionen Francs rückständig. Andererseits wurden infolge des Zahlungsverbotes die Prioritätencoupons feindlicher Ausländer nicht eingelöst; der bilanzmäßige Rückstand erhöhte sich diesmal auf 228 Millionen Francs. Die Post Saldo der Zinsen und diverse Abschreibungen, welche die Zinsen für die noch nicht bezahlten Reste der Kaufschillingsschuld enthält, ist auf 3'5 Millionen Kronen angewachsen und zeigt eine Erhöhung um 1'3 Millionen Kronen. Zunächst war das Agio aus der Prioritäteneinlösung in Deutschland, der Schweiz und Holland etwas höher als im Vorjahre. Weiter sind die Kontokorrentzinsen durch die Anlagerung der verfügbaren Geldmittel stark zurückgegangen und erst am Jahreschlusse hat die Staatsverwaltung auf die Forderungen der Gesellschaft aus den Militärtransporten größere Rückzahlungen geleistet. Diese Forderungen sind jetzt im Wesen vollkommen beglichen.

### Die Mitteilung der Verwaltung.

In der heutigen Sitzung des Verwaltungsrates wurde der Rechnungsabluß pro 1918 festgestellt. Bezüglich der Einlösung des Maicoupons 1919 der 4prozentigen Südbahnobligationen hat der Verwaltungsrat, da es bisher noch nicht möglich war, hinsichtlich des von der Vertretung der französischen Prioritäten eroberten Protektos die gewünschte Klärung herbeizuführen, seine Beschlüßfassung einstweilen verschoben. Mit Rücksicht darauf, daß sich die deutschösterreichische Staatsverwaltung bereit erklärt hat, für die aus der Uebernahme der von ihr in jüngster Zeit dem staatlichen Eisenbahnpersonal zugestanden Personalmaßnahmen durch die Südbahn dieser erwachsenen finanziellen Lasten, soweit sie nicht durch die neue Erhöhung der Personalarbeit und durch die Ueberlassung des Kriegszuschlages pro 1919 bedeckt sind, vergünstigte Vorzüge zu gewähren, hat der Verwaltungsrat beschlossen, diese Maßnahmen für das Südbahnpersonal der im deutschösterreichischen Staatsgebiet (ausgenommen die von anderen Staaten besetzten Gebietsteile) gelegenen Strecken mit Wirksamkeit zu den gleichen Terminen durchzuführen, zu denen diese Maßnahmen von den deutschösterreichischen Staatsbahnen durchgeführt worden sind oder noch durchgeführt werden. Bezüglich des Personals der im demaligen Dienstbereich des Betriebsinspektors Laibach gelegenen Strecken wurde beschlossen, jene Personalmaßnahmen zu übernehmen, die für das Staatsbahnpersonal in Slowenien werden ihre Deckung in der für das jugoslawische Netz bewilligten Tarifierhöhung finden.

### Der Rücktritt des Generaldirektors Dr. Weber.

Der Verwaltungsrat hat ferner beschlossen, dem Präsidenten Dr. August Weber über sein aus zwingenden Gesundheitsrücksichten gesteuertes Ansuchen unter wärmster Anerkennung seiner hingebungsvollen und hervorragenden Dienstleistung von der Funktion eines Generaldirektors zu entlassen und in den Ruhestand zu versetzen. Weiter wurde beschlossen, von der Wiederbesetzung des Generaldirektorpostens im Hinblick auf die infolge der staatlichen Veränderungen durchzuführenden Neuordnung des Dienstes Umgang zu nehmen und mit der Leitung der Generaldirektion unbeschadet der dem Präsidenten des Verwaltungsrates vorbehaltenen Ingerenz den Direktor des finanziellen Dienstes Dr. Gustav Hall zu betrauen.

Zum Gesamtcharakter der Lage der Südbahn bemerkt die Verwaltung noch das Folgende:

Das ungünstige Ergebnis des Berichtsjahres zeigt, daß auch die nach so langen Mühen endlich erwirkten Maßnahmen tarifartiger Natur wieder zu spät und noch immer in zu geringem Ausmaß vollzogen wurden, so daß der Südbahn, die seit Beginn des Weltkrieges fast völlig in den Dienst der Staatsgewalt gestellt erscheint und deren Wahrung auf die Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben des Unternehmens kaum mehr einen bestimmenden Einfluß zu nehmen vermag, auch im Berichtsjahr das traurige Los eines neuerlichen überaus empfindlichen Gebarungsabganges nicht erpart blieb. Dabei muß noch folgendes erwogen werden: Fast während des ganzen Jahres 1918 hatte die Südbahn noch gewaltige Militärtransporte zu besorgen, aus denen sich auch sehr beträchtliche Einnahmen ergaben. Die Einnahmen aus dem Demobilisierungsverkehr, der sich infolge des regellosen Zurückflutens der Armeen im großen Ganzen auf den Monat November zusammengeändert und daher der Südbahn auch bei weitem nicht jene Einnahmen gebracht hat, die bei geordneter Abwicklung zu erwarten gewesen wären, sind fast ausschließlich dem Berichtsjahr zugunsten gekommen. Ueberdies ist der Südbahnverkehr im Berichtsjahr nur während eines einzigen, des letzten Monats, von den Lähmungserscheinungen getroffen worden, die der Zusammenbruch der Monarchie auf wirtschaftlichem Gebiete nach sich gezogen hat. Um so empfindlicher sind die verheerenden Folgen dieser Katastrophe für die Südbahn im laufenden Betriebsjahr zum Ausdruck gelangt, zumal die Militärtransporte aufgehört haben, der Zivilverkehr infolge der allgemeinen Wirtschaftskrise und des Kohlenmangels sowie der im Bereich der Südbahnlinien verhängten staatlichen Sperrmaßnahmen sich erst in der jüngsten Zeit wieder etwas zu beleben vermochte, und die noch immer fortschreitende Teuerung das Mißverhältnis zwischen den Betriebsergebnissen und den Betriebskosten weiterhin vergrößert hat. Es ist begreiflich, daß sich unter diesen Umständen die





# Fahrt ins Hamsterland.

Balsontag zogen wir ins Hamsterland. Der Wiener „geht“ nicht hamstern, schon lange nicht mehr. Denn im Umkreise, den er zu Fuß bewältigen kann, wächst schon lange nichts Erhaberes mehr. Man fährt weit hinaus — je weiter desto besser und am besten an die Grenzen im Norden oder Osten — die ja heute so erg gesteckt sind. Hauptsache, daß man auch einen Ort aufsucht, in welchem man von früheren, besseren Tagen her noch vorteilhaft bekannt ist.

Am Samstag abends schon ging's los. Es ist besser, eine Nacht durchzufahren. Man hat den ganzen Sonntag vor sich, kommt den Sonntagshamstern zuvor und versäumt nichts zu Hause. Die Männer haben sich in Uniform geworfen. Keine schönere Gelegenheitsmontur, unheiligen Angedenkens, anzuziehen, als eine solche Fahrt! Man schont das teure Zivil, macht auf die Bewohner des flachen Landes einen günstigeren Eindruck, als im aufreizenden Stadterkleid, und es besteht die Hoffnung, daß die unerbittlichen Herren Kollegen von der Volkswehr sich durch den Anblick des verschossenen selbstgegrauen Gewandes zur milden Anwendung ihres harten Konfiskationsamtes verleiten lassen werden.

Eineinhalb Stunden vor Abgang des Zuges sind wir zur Stelle. Eine halbe Stunde und mehr dauert das Kartenlösen. Schon harret ein Menschenmüel an der Einlaßtür. Die Perrons liegen im Dunkel. Die Waggonstrecken stehen auf den Geleisen, schwarz, mit unbestimmten riesenhaften Konturen in die Dunkelheit ragend. Man läßt sich schieben und wird geschoben. Ist es der richtige Zug? Hoffentlich. Der Andrang ist mäßig: Die Reiselust ist wahrhaftig abgeflaut, wenn auch nicht schritt haltend mit der Schnelligkeit und Gründlichkeit, wie das Reisen aufgehört hat, eine Lust zu sein. Von der Ankunftsseite her sieht man ein paar Soldaten und ein Frauenzimmer über die Geleise springen und den Zug im Sturme nehmen. Sie sind diese Art des Plätzeerobers von den Zeiten der Zugüberfüllung her gewohnt und man läßt ihnen das unschuldige Vergnügen des Scheingeschäftes. Wir andern finden alle unsere Plätze. Wir fahren Dritter. Erstens verteuert sich das Hamstern ansonsten zu sehr. Zweitens riskiert man mit einer Fahrkarte „Zweiter“ genau so zu stehen wie mit einer dritter Klasse. Und drittens stehen in ihrem heuligen Zustande die Coupés aller Klassen einander verzweifelt und zum Verzweifeln ähnlich. Immerhin — es ist vollbesetzt.

Ein Routinier des Reisens zündet einen Kerzenstump in einem kleinen Laternchen an und wir können die Reisegenossen betrachten. Zwei Männer, augenscheinlich Arbeiter, eine Frau im Kopftuch, ein junge, dralle Person, vielleicht eine Köchin, die für die Küche der Herrschaft hamstern fährt. Nachzügler suchen fluchend nach Plätzen und bleiben in den Gängen stehen. Sie werfen böse Blicke und böse Worte durch die offenen Scheiben der Türen zu uns hinein. Man nimmt das gleichmütig auf, in der Gewißheit, daß man eher so böhartig wäre mit der Aussicht auf eine „durchstandene“ Nacht. Einer der Arbeiter findet eine Replik und die Frau im Kopftuch lacht schadenfroh aus ihrer Ecke heraus. Der zweite Reisegenosse zündet seine Pfeife an, langsam und umständlich, wie einer, der weiß, daß er sich ein paar Stunden Zeit zu vertreiben hat. Er zieht und spuckt verächtlich weit im Vogen aus und der Geruch, den der dünne blaue Rauch uns in die Nasen trägt, lehrt uns diese Geste verstehen.

Endlich zieht der Zug langsam an. Die Nacht draußen ist hell und durch die zerstückelten Scheiben weht eine frische, kühle Luft herein. Wir rücken uns zurecht, ballen die Rucksäcke zusammen, die die kostbaren Gaben für die Hirten und Bauern des gesegneten Tales enthalten und versuchen zu schlafen. Wahrlich, die Zeiten haben sich geändert, seit Orientexpress und Pullman-car. Aber wir waren hart gebettet zu lange Zeit: Wir haben uns Schwächen angelegt und spüren die Qual unserer Lage heute kaum so sehr. . . . Aber das sind Gedanken, die schon in den Halbschlaf hinübergehen.

Als wir erwachen, steht eine lichte Dämmerung vor den Fenstern. Die Sonne kämpft sich den Himmel hinauf und der Tag verspricht Klarheit und Frühlingswärme. Man ist ordentlich gut gestimmt, wenn man aussteigt und langsam seine Glieder wieder zu fühlen beginnt. Die Bahnhofsrestaurateurin ist eine gute und gescheite Frau. Man findet bei ihr nicht nur Waschgelegenh. . . sondern auch einen warmen Kaffee, allerdings zweifelhafter Güte, aber immerhin mit etwas echter Milch versetzt. Die Stimmung wird wagemutig. Sie aber mißbilligt unser Erscheinen.

„Ist der Herr Doktor schon wieder da? Du lieber Gott, die Deut' hier haben ja selber nichts. Und für die Stadt sorgen doch die Tataleer. Wer sorgt für uns? Kein Saatgetreide da und von Saaterdäpfeln überhaupt keine Spur. Wie soll man anbauen? Und womit das Vieh füttern? Meint der Herr Doktor, die Henseln legen die Eier nur so wie die Zuckerkautomaten, auch wanns nig zu freffen kriegen? Und woher sollen die Küh' a Milch geben? Net amal Gras haben wir im heurigen Sommer gehabt.“ Wir sind unversehens stumm und niedergeschlagen. Mein Schwager erhebt sich wortlos und schleicht der Viehdieren nach. Wir sitzen erstarrt. Das ist Verrat! So etwas fühlt man. „So ein Fallot!“ — aber unser Lächeln schmedt nach Galle. Er kommt beschwert zurück und mahnt zum Aufbruch. Das Paket Kerzen, das er im Rocksaal getragen, ist verschwunden. Aber der Rocksaal hängt schwer herunter. Erdäpfel — rät der Kenner. Wir raten ihm mit schlecht verhehlter Bissigkeit, den schweren Sack zurückzulassen, aber er umkrampft ihn mit verzweifelter Zärtlichkeit. Nun, er ist der Ortskundige und Wegweiser. Wir müssen aufbrechen, denn die Gehöfte, die er kennt und die uns Ertrag versprechen, liegen abseits der Straße. Stumm ziehen wir los. Von Reib und Sorgen erfüllt, tragen wir an unseren leeren Säcken schwerer als er an seinem halbgefüllten.

Wir ziehen an einem hübschen kleinen Hof vorüber. Eine Alte steht im Garten und bearbeitet die schwarze Erde mit dem Spaten. „Grüß Gott, Frau Mutter, gibt's a Milch?“ Es liegt so viel Aengstlichkeit in dem Ruf, so viel Jagheit, die sich hinter lauter Jovialität verbirgt, ein Psychologe hätte gerührt sein müssen. Die Alte mit dem Spaten ist keiner. Sie reißt den zahnlosen Mund auf und die Wut schüttelt sie wie der Wind den Zwetschlenbaum. „Des Bagage, da kommen's von den Städten herein, auffressen täten's uns, rein auffressen, a Mili, a Mili, ja, für ent haben wir unsere Mili. . .“ Es ist furchtbar und demütigend. Unsere Zumutung, für gutes Geld, noch bessere Worte und allerbeste Tauschobjekte einen Liter Milch einzutauschen, muß diese Frau schwer getroffen haben. Wäre der Pantoffel, den sie von ihrem naturgeschwärtzten Fuß gezogen, nicht eine solche Kostbarkeit, sie hätte ihn gewiß uns an die Köpfe geworfen.

Der Ortskundige warnt uns. Wir haben einen groben taktischen Fehler begangen. Zerknirscht lassen wir uns belehren. Es geht auch besser bei der nächsten Station. „Frau Mutter, brauchen Sie Schuhe? Wir kommen daher als die Gebenden, wir haben etwas anzubieten. Die Bäuerin ist nicht abgeneigt. Ich zeige meinen Stolz. Sie sind echtes Kommiß, ehrliche, zweifingerdicke Sohle, kaum dreimal getragen. Ein schöner Schuh, ein guter Schuh. Wie geschaffen für die Feldarbeit. Die Bäuerin probiert. Sie zieht ihn aus. Sie probiert ihn nochmals. Ohne Zweifel, er paßt. Sie läßt sich Zeit, sie wägt und erwägt. Unsere Herzen schlagen. Man hört so viel von dem Reichtum der Bauern an allem, was früher begehrtes Tauschobjekt gewesen. Manche Bauern sollen heute geradezu mit Tabak und Kerzen handeln und Vohnenkaffee geben sie gerne und billig ab. Zu 14 Kr. das Viertel, hat jüngst ein Freund auf dem Lande gekauft. Wird sie zuschlagen oder nicht? — Die Bäuerin sagt: „Zwei Kilo G'selächtes.“ — Erleichtertes Aufatmen. Aber wir geben uns nicht so leicht. „Aber, Frau Mutter.“ Es wird ein erbitterter Handel. Ein halbes Kilo Butter wird als Drausgabe erzielt. Die Bäuerin hat auch noch andere Schätze, die sie, nach dem zufriedenstellenden Handel uns auch für Geld überläßt.

Der Anfang war gut und wir ziehen weiter. Ein, zwei aussichtsreiche Stationen können wir noch machen. Erdäpfel, eine Flasche Milch, ein Stück hausgeschlachteter Speck. Jeder von uns kommt daran. Ein Stück Sohlenleder, ein paar Päckchen Tabak bleiben dafür zurück. Einstweilen hat sich der Himmel umzogen. Er ist erst perlmutterschimmernd geworden, allmählich bleiern grau und schiedt einen warmen Regenschauer zu uns herab. Unsere Rücken krümmen sich, aber unsere Herzen sind fröhlich. Im Vogen kehren wir zum Ausgangspunkt zurück. Die Frau Bahnhofswirtin ist wirklich eine tüchtige Frau. Sie begrüßt uns mit Anerkennung und sie hat ein Wahl für uns bereit. Gellach mit Noderin und zwei große Luchteln nachher. Und das Ganze kostete nur 16 Kronen. Zum Schlusse rückt sie gar mit einem Stück Topfen heraus. Wir sind ehrlich gerührt. Was für gute Menschen, was für wadere Menschen es doch gibt! Zu innigerer Verbrüderung ist aber keine Zeit. Es heißt einsteigen. Der Zug kommt mit einer normalen Verspätung von 2 Stunden heran. Er ist von der Grenze her schon vollbesetzt. Wir ergattern zwei Plätze und entschließen uns, zu „rechen“. Es ist ja auch egal. Die Hauptsache sind die Rucksäcke. Die haben wir; die halten wir. Zwei haben wir unter die Bank geschoben und halten sie an den Tragriemen so krampfhaft fest, als wären es

wilde Pferde, die durchbrennen könnten. Die dritte liegt prall und schwer im Gepäcknetz. Es ist unser Sorgenkind, denn wir müssen ihn mit zurückgelegtem Kopfe mit den Augen festhalten.

Die Fahrt ist ungemütlich. In jeder Station drängen Menschen, bö'e, wilde, überreizte Menschen. Es sind nicht mehr die lachenden harmlosen Auszügler wie einst an Sonntag-nachmittagen. Es sind Menschen, die soeben einen Kampf ums Brot geführt haben und bener Wut und Ekel in der Kehle sitzen. Selten, daß einer brei't und zurieben, aufreizend für die andern, von Erfolgen der Hamsterfahrt erzählt. In einem Winkel lacht und quetscht ein angeheitertes Mädel in Gesellschaft eines Burschen. Die andern schweigen und über dem ganzen Waggon liegt Stille.

Die Fahrt ist ungemütlich, aber es ist ja im Grunde egal. Sie ist nicht Selbstzweck, wie es früher einmal Frühlingsfahrten gewesen. Wir denken nicht daran und nicht an un'eren Weg durch die Felder. Wir hatten keine Zeit, zu sehen, daß über die schwarze Scholle sich ein samtiges grünes Kleid legt und zu fühlen, daß die Erde warm und nach Hoffnung riecht: Man bringt heute keine weiten Lungen und blanken Augen von der Fahrt aufs Land mit nach Hause, sondern gefüllte Rucksäcke.

Ein Augenblick der Aufregung ist noch zu bestehen. Die Revision. Wir schänden ein Stoßgebet zum Himmel. „Ihr, die ihr ja auch Menschen seid und wißt, wie weh der Hunger tut. . .“ Die Männer mit den furchtbar aufgepflanzten Gewehren machen eine entlassende Handbewegung. „Gott lohn' es euch und schenke euch dafür auch einen Osterbraten.“

Und wir stehen wieder auf der Straße und fühlen mit einemmal, daß wir müde sind, entschlich müde. Daß die Knie zittern von der ungewohnten Last und der angespannten Erregung der letzten zwanzig Stunden. Welch ein Schlaf das sein wird! Aber noch im Einschlafen ziehe ich die Bilanz des Tages für mich:

Fahrt tour-retour . . .	18 60 Kr.
Mittagessen . . .	16.— „
Ein Paar Schuhe, Wert .	150.— „
20 Eier a 1.60 . . .	32.— „
10 Kg. Kartoffel . . .	40.— „
in Summa .	256.60 „

denn die Wegzehrung, die wir mitgebracht, wird nicht gerechnet.

Dagegen haben wir an Händlerverten mitgebracht:

B. W. (= Wiener Währung)	
2 Kilo G'selächtes . . .	190 Kr.
1/2 Kilo Butter . . .	50 „
20 Eier . . .	60 „
10 Kilo Kartoffeln . . .	70 „
in Summa .	370 „

bleibt ein Gewinn von 113.40. Und vor allem: Wir haben's. In acht Tagen haben wir uns auch sicher soweit erholt, daß wir keine Schmerzen in Kopf und Weinen mehr haben und nicht mehr müde sind und mit ungetrübtem Genuß essen können.

M.



4. IV. 1919

## Die Kämpfenden.

Wir kämpfen ununterbrochen — o, wir sind schon so müde! — kämpfen einen heroischen Kampf, der unsere geistigen und körperlichen Kräfte aufzehrt, in dem wir vollkommen zermüht werden. Wir kämpfen Tag für Tag von früh bis abends — mit dem störenden und lästigen Hungergefühl, das uns ständig begleitet, den Forderungen unseres eigensinnigen, kindischen, undisziplinierten Magens, dem es nicht beizubringen ist, daß die rationierten Lebensmittelmengen sehr wohl zur Existenz genügen; mit unseren überreizten Nerven, unserem erschöpften und mißhandelten Organismus, der sich dagegen weigert, die ihm zugemutete Ueberarbeit bei der gleichzeitigen Unterernährung auf die Dauer zu leisten; mit unserem Einkommen, das sich gegenüber den vorwärts stürmenden Preisen als jämmerlich klein und belanlos erweist; mit der unentwegten Sparamkeit unserer Dienstgeber und dem Geschäftsgeist der Professionisten und Lebensmittelhändler; mit der Unerbittlichkeit der ländlichen Selbstversorger, mit der Unerreichbarkeit der unentbehrlichsten Bedarfsartikel, mit dem Mangel an Bivern und Seife, mit dem Aussterben unserer Schuhe, Wäsche- und Kleidungsstücke, mit dem Zeitverlust, der durch das Jagen um Lebensmittel verloren geht — wir sehen jeden Tag neue Feinde in den Menschen, die uns beim Telephon im Kaffeehaus, beim Einkauf, beim Einsteigen in die überfüllte Tramway zuvorkommen, in allen, die uns einen Sonderzuschlag leisten und die wir dafür bezahlen müssen, in den Geschäftslenten, die uns Lebensmittel verkaufen, in den Schleihhändlern, die sie uns auf verbotenen Wegen verschaffen, und in den Bauern, die sie uns verweigern. Wir sind umgeben von boshaften und feindseligen Mächten, die uns in den letzten vier Jahren erwachsen sind, die uns immer wieder in den Weg treten, Fallen stellen, Krügel vor die Füße werfen und uns bis zur Erschöpfung zu tun geben. Alles leistet Widerstand; leblose Dinge, bisher stumme und ganz unbeachtete Diener unseres täglichen Lebens, scheinen von einer gespenstigen Gegnerschaft erfüllt, foppen und höhnen uns.

Man will zum Bahnhof fahren, wartet bei strömendem Regen, zitternd vor Ungeduld auf eine Elektrische, muß trotz erbitterten Kampfes drei überfüllte Wagen an sich vorbeifahren lassen, gelangt unter Lebensgefahr, von einer Menschenwoge emporgehoben, in den vierten, und entdeckt dort, daß die Handtasche mit den Wohnungsschlüsseln, einem Portemonnaie, enthaltend 50 Kronen und sämtliche Lebensmittelkarten, gestohlen worden ist. Daran schließen sich Laufereien zu den kompetenten Behörden, wo man je nach der Gemütsart und Laune der Beamten entweder wie ein sätiger Bettler oder wie ein besserer Verbrecher behandelt wird, von der Brotkommission zum magistratischen Bezirksamt, vom magistratischen Bezirksamt zum Rathaus, vom Rathaus wieder zum magistratischen Bezirksamt und so fort. Man stellt sich vor Morgengrauen hinter einer endlosen Menschenzeile an und hat gerade noch vier Menschen vor sich, wenn gemeldet wird, daß die Ware ausverkauft ist; man fährt nachmittags nach Ottakring, weil man gehört hat, daß dort in einer stillen, kleinen Seitengasse Leigwaren zu haben sind, und erfährt, dort angekommen, daß seit ungefähr zehn Minuten nichts mehr zu haben ist. Man ar-

beitet in der dunklen Küche, um die erlaubte Gasmenge nicht zu überschreiten und andererseits die Zeit auszunützen und den Haushalt nicht ganz und gar verlottern zu lassen; man haut sich erbärmlich an und wirft eine Spiritusflasche vom Tisch hinunter, die klirrend in Stücke bricht und ihren kostbaren Inhalt über den Fußboden ergießt. So leben wir alle Tage; wir verlieren unsere ganze Zeit, unser ganzes Leben an lauter elende und erbärmliche Erfordernisse des Alltags, für die wir früher keinen Gedanken übrig hatten, um überhaupt fortbestehen zu können.

Des Abends trifft sich die Familie beim gemeinsamen Nachtstuhl, todmüde und halb verhungert, die Erwachsenen verdrießlich, gereizt und verbittert, ausgepumpt von zehn bis zwölftündiger Berufsarbeit, die Kinder still, matt, gelb, an verschmachtende Zimmerpflanzen erinnernd. Man spricht davon, was man morgen essen wird, daß die Kohlen ausgeben, daß man in den letzten Tagen zu viel Gas verbraucht hat, daß für einen Laib Brot bereits 16 Kronen gezahlt werden, daß eines der Familienmitglieder einen Mann kennen gelernt hat, der einen Bauern kennt, von dem man vielleicht Erdäpfel für 5 Kronen pro Kilo bei gleichzeitiger Abgabe von Kleidungs- und Wäschestücken erhalten könnte, und was von der schon sehr reduzierten Garderobe am wenigsten unentbehrlich wäre, daß die Mutter mit ihrem alten zerissenen Regenschirm nicht mehr auf die Gasse gehen kann und ihn unbedingt frisch überziehen lassen muß, daß der kleine Franz seine Schuhe ausgeglichen hat, daß in der Putzerei neu angegeschaffte Wäsche im Wert von 200 Kronen gestohlen worden ist und im ganzen nur 30 Kronen ersetzt werden, und was dergleichen erfreuliche und erhebende Themen mehr sind. Dann zieht sich alles zurück, um für ein paar Stunden die Plagen und Quälereien des Tages zu vergessen; nur die Frau des Hauses wälzt sich noch lange schlaflos auf ihrem Lager und denkt darüber nach, was sie morgen ihren Leuten als Zugabe zu den alltäglichen Mühen vorsetzen soll und wie sie bis zum Ersten mit ihrem Wirtschaftsgeld auskommen könne. Samstag nachts wandert man mit dem Rucksack, der einst für fröhliche Tagesausflüge angeschafft worden war, zum Bahnhof, um sich rechtzeitig vor dem Fahrkartenschalter anstellen zu können — ein würdiges Vorspiel für die abenteuerreiche Samstagsfahrt, die die Erholung von den Strapazen der Woche bildet.

Sin und wieder bringen besondere Ereignisse pikante Abwechslung in das eintönige Einerlei: das Dienstmädchen kündigt wegen unzulänglicher Kost, obwohl sie behandelt wurde wie ein rohes Ei, mit dem Anstellen nichts zu tun hatte und mehr Brot, Fleisch, Mehlspeise und Gemüse bekam als sämtliche Mitglieder der Familie; der Familienwarter kommt durch die Einschränkung des Tramwayverkehrs um eine Nebenbeschäftigung und damit um einen wesentlichen Teil seines Einkommens. Es wird verlautbart, daß das Gas in den Wohnungen vollständig gesperrt werden soll, ein neues Schreckgespenst für die geplagte Hausfrau; dann wieder zittert man davor, daß eines Tages die brave Volkswelt, die auf irgendeine rätselhafte Art mit den Lebensmittelrationen ihr Auslangen findet, in das Haus eindringt und die armseligen Vorräte, die für die schlimmsten Tage aufgespart wurden, in Beschlagnahme nimmt. Oder eines der Kinder wird lungenkrank.

Es ist eine ungeheuerliche Zeit, in der wir leben, eine Götterdämmerung und Weltende, wie sie die Geschichte bisher nicht gekannt hat. Throne stürzen, Reiche brechen zusammen, Nationen erstehen, uralte Traditionen zerfallen in Staub, aus den Tiefen des Lebens ist das Proletariat auf den Eis der Herrschaft gestiegen, aus der alten Gesellschaftsordnung ringt sich eine neue empor. Und wenn wir nach Jahren einmal an die Zeit zurückdenken werden, dann werden uns zuerst der Hunger, die Kälte, die Not, die Gasperre, die Tramwaybeschränkung und das Anstellen in Erinnerung kommen. Eher noch bringt die organisierte Klassenbewußte Arbeiterschaft die volle Empfindung für die Bedeutung der Ereignisse auf, die sich jetzt vollziehen, als der ausgeblutete, erschöpfteste Mittelstand. Wir waren nicht immer so! Es hat eine Zeit gegeben, wo sich beim Lesen von Pölas „Germinal“ unser Herz zusammenkrampfte, wo wir das Andreas Sofer-Lied nicht hören konnten, ohne unsagbare Traurigkeit zu empfinden. Und jetzt lesen wir alle Tage zum Frühstück von Ereignissen, die uns angehen, die sich gestern, heute vollziehen, die das Blut aufpeitschen, das Herz ausschreien machen; unser Auge bleibt trocken, unser Sinn bleibt stumpf, und wir blättern weiter und suchen die Spalte „Von den Lebensmittelmärkten“. Vielleicht wären wir mit unseren überempfindlichen Nerven des modernen Kulturmenschen gar nicht imstande gewesen, das Unerhörte, das Unausdenkbare, das seit dem Ausbruch des Krieges vor sich ging, überhaupt zu ertragen: den täglichen Massenmord, die Martorn von Menschen und Tieren, die Angst um unser Liebstes, den endlichen Zusammenbruch und die Qualen, die der Uebermut der Sieger die Besiegten erdulden läßt — wenn wir nicht so ganz eingeschlossen und aufgesperrt wären von dem Dienst für des Lebens gemeinste Notdurft.

G. Mühl.



**Wir sind nicht zu trennen!** (Originalzeichnung von Theo Salsche.)



Wir sind nicht zu trennen! Trotz Muth und  
 trotz Hoff-  
 Trotz furchender feindlicher See.  
 Was einte auch härter als Schwerts und Zeit,  
 Was tiefer, unendliches Meer?  
 Und Bergen, Burgen, Stühlen und Sinn  
 Sind seit aneinander getügt.  
 Wer uns des Herrates beghädigen will,  
 Der lügt, der lügt, der lügt!

Wir sind nicht zu trennen, Ihr Garten, das  
 wert,  
 Trotz Machtspruch, Vertrag und Papier.  
 Berrümmert, verhängert, des Glends voll,  
 So steht Ihr die Spiter der Bier.  
 Behaltet die Waffen, eins nehmt Ihr uns  
 nicht,  
 Des Deutschen geistige Meier,  
 Wie nehmt Ihr des Volles schüttsichte Bier:  
 Die Ehr, die Ehr, die Ehr!

Wir sind nicht zu trennen! Der flammende  
 Schwert  
 Dringt lobend zum Himmel empor.  
 Wir sind nicht zu trennen, wir stehen zu Dir,  
 Dem Bruder, der alles verlor.  
 Der Gütel soll's finden in schönerer Zeit,  
 Verloren war alles, nur eines hielt stand:  
 Die Treu, die Treu, die Treu!  
 Alfred Deutsch-German.

11.11.1911

92



24. IV. 1919

### Vom sterbenden Prater.

Von den Osterfeiertagen angefangen, bis tief in den Herbst hinein galt es für mich als feststehend, daß mich an jedem Sonntage, der schönes Wetter brachte, mein Großvater über die Vormittagsstunden in den Prater führen werde. Es mußten schon ganz außerordentliche Beweggründe vorhanden sein, wenn von dieser Gepflogenheit einmal abgegangen wurde, und wenn sich dieser seltene Fall tatsächlich ereignete, dann zog tiefe Betrübniß in mein Kinderherz ein; ich konnte an einem solchen Tage nicht mehr fröhlich sein; es war mir, als wenn ein Schatten durch den Sonnen- glanz geschickt wäre, hinter sich einen feinen Schleier zurücklassend, durch den mir alles in unklaren Unrissen entgegenblitzte; der Prater war meine Seligkeit, mein Eden, aus dem ich mich verwiesen sah für eine ganze, lange Woche, ganz ungerechtere Weise, denn ich hatte ja nichts getan, das mir meinen Ausbruch auf den sonntagvormittägigen Praterparadise- gang hätte rauben können. Daß auf der Welt nicht alles so sein kann oder sein muß, wie man sich das gerade wünscht oder vorstellt, war für mein damaliges Begriffsvermögen noch zu hoch; aber der Ausfall des gebobnen Vor- mittagsausfluges in den Prater war gleich- bedeutend mit dem Verzicht auf eine Menge leiblicher und geistiger Genüsse; mit dem man nicht nur so im Handumdrehen fertig wurde.

Ungezählte Male lief ich am Samstag- nachmittag zum Fenster, um zu sehen, wie sich das Wetter anließ. Erst dann, wenn die Sterne flimmernd im seidigen Tief- blau des nächtlichen Himmels blinkten, trotz ich in mein Bettchen, um unruhig dem Tag des Herrn entgegenzuschlummern.

Maien im Prater! Wie gottvoll schön war es doch um diese Zeit, wie berückend und wunderbar. So etwa vor einem halben Jahr- hundert hatte er noch ein andres Gesicht. Von seiner Urwüchsigkeit, von dem Charakteristischen der Donau-Lu hatte er damals noch nicht so viel eingebüßt, von dem eigenartigen Zauber, den besonders der Maierfrühling über die Anlandchaft breitete, noch nicht so viel davon verloren, als dies heute der Fall ist. Wo ihn die wachsende Großstadt von allen Seiten beengt und bedrängt, wo er im Begriffe steht, sich aus einem Naturpark in eine kleine Oase umzubilden, welche kommerzielle und technische Anlagen langsam aber sicher erdrücken und nur für eine beschränkte Zeit mehr in ihrem Herzen schon hat man begonnen, dem Prater sein Grab zu schaufeln. Laufende jener braunen Burschen und Männer mit den weiten Hosen aus Schmirleinsamt, den schweren Nagelschuhden an den Füßen und dem breit- krämpigen Kalabreser auf dem blauschwarzen Kraushaar schaufelten eine mächtige Rinne aus, in der heute zwischen steinbamm- bewehrten Ufern der Kibelungenstrom seine Wasser nach Osten drängt. Der tiefe Miß, den die welschen Deichgräber und die schweren Erdbagger zwischen den Prater und seine

Mutterau gegraben, der hohe Damm, den sie dieser vorgelegt, haben seine Lebensnerven zerrissen; der Kohlendunst aus den Industrie- stätten, den der Wind in die Stromtiederung hinabträgt, verlegt ihm den Atem, und die motorischen Verkehrswege, die sich in das faden- scheinig werdende Pratergrün hineinverflechten, zehren an seinem Mark. Sein einft so gesunder Organismus geht daran zugrunde. Wir müssen uns damit abfinden. Die jüngeren Wiener emp- finden das Heimgehen des Praters weniger schwer; ihnen bietet er heute eine Fülle des An- regenden und Amüsanten, in dem das Sport- liche nicht die untergeordnete Rolle spielt. Uns alten Wienern, die wir den alten, herrlichen Park um seiner landschaftlichen Reize willen lieben gelernt hatten und liebten, den von der Ammirer Natur mit reichen Gaben bedachten Erdenstief, dem nur zu einem verächtlichdend kleinen Teile Volksbetrügnungsstätten ein- fachen Zuschnittes an seiner Peripherie Boden abgerungen, eine gewisse Art von Verehrung entgegenbrachten, schneidet das langsame Hin- sieden des Praters tief ins Herz. Wir sehen sein Ende kommen, wir können es nicht aufhalten, wir wissen, daß die unbedingte Notwendigkeit gebietet ihr Recht verlangt, daß Schwänes dem Zweedmäßigen Platz machen muß, wehren uns in unserm Innern gegen die Bergewalkung dessen, das wir unentweicht zu sehen wünschen, und können schließlich und endlich nur Ver- lorenem, Unwiederbringlichem nachtrauern.

Die eiserne Notwendigkeit! Sie ist eine un- barmherzige Herrin... Artis sola domina necessitas. Auch der Kunst geht es nicht anders...

keine  
Kassanienbaum



Der Neue Tag  
24. IV. 1919

107

## Die Donaufrage.

Ein Vorschlag zu ihrer Lösung.

Verkehrsweg, Arbeitskraft, Rohstoffe und Kapital bestimmen die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes. Kapital und Arbeitskraft sind nicht an bestimmte Orte gebunden. Sie strömen dorthin, wo sie gebraucht werden und lohnende Verwendung finden. Unter normalen Verhältnissen sind auch Industrie und Handel nicht auf jene Gegenden beschränkt, wo die nötigen Rohstoffe vorkommen. Auf billigen Verkehrswegen werden die Rohstoffe ohne wesentliche Verteuerung an den Ort ihrer Verarbeitung geschafft. Billige Verkehrswege! — Das sind vor allem das Meer und die Wasserstraßen im Binnenlande: Flüsse und Kanäle. So bleibt also als nahezu einzige Voraussetzung für das wirtschaftliche Gedeihen eines Landes der billige und leicht benutzbare Verkehrsweg. Seine Erhaltung und Verbesserung ist die wichtigste wirtschaftliche Aufgabe jedes Staates, besonders aber eines Binnenlandes, das über die natürlichste und billigste Verkehrsstraße über das Meer nicht verfügt.

Deutschösterreich hat infolge seiner alpinen Bodenbeschaffenheit den Nachteil eines ungemein teureren Eisenbahnbetriebes, der von vornherein die Produktion seiner Industrie derart verteuert, daß sie vielfach auf dem Weltmarkt nicht konkurrenzfähig ist und auch den Inlandsmarkt nur dank der Schutzzölle beherrscht. Unter diesen Umständen ist es verhängnisvoll, daß man dem einzigen Verkehrswege, der billige Transporte ermöglichen würde — der Donau — so wenig Aufmerksamkeit schenkt. Wenn dieser Strom bisher nicht zum Rückgrat eines mächtigen Industrie- und Handelsgebietes geworden ist, so ist daran in erster Linie seine schwere Schiffbarkeit schuld. Daß dieses technische Hindernis der Schifffahrt nicht behoben wurde, hat seine Ursache in politischen Verhältnissen. Die Donau wird bisher nur in ihrem Unterlaufe von einer einheitlichen Stelle in bezug auf die Schifffahrt und Verkehrsanlagen verwaltet und überwacht. Diese einheitliche Stelle ist die gemischte Donau-Kommission. Sie war insofern erfolgreich, als sich in ihrem Wirkungskreise die Schifffahrt günstig entwickelt hat, ihre Autorität war aber nicht groß genug, um z. B. allen Zollschikanen und anderen Verkehrserschwerungen, die die rumänische Regierung bereitet hat, zu begegnen, oder um auch nur eine technisch zufriedenstellende Regulierung des Eisernen Tores durchzusetzen. Wenn aber der gesamte Donauverkehr verbessert und die Schiffbarkeit des Stromes bis zur äußersten Grenze ausgenützt werden soll, dann müßte der Wirkungsbereich der Internationalen Donau-Kommission über den ganzen Lauf des Stromes ausgedehnt werden und diese Kommission eine derartige Autorität erhalten, daß irgendwelchen verkehrshindernden Maßnahmen von einzelnen Staaten zuverlässig begegnet werden könnte.

Eine solche Ordnung der Verhältnisse auf der Donau liegt unbedingt im Interesse aller Uferstaaten und auch Deutschösterreichs. Die Donau fließt heute in ihrem schiffbaren Teile durch sieben Staaten. Es ist ganz unmöglich, daß es der Finanzkraft, der technischen Fähigkeit und dem guten Willen der einzelnen Uferstaaten überlassen bleibt, ob und wie sie die Regulierung des Stromes und die Schifffahrt fördern wollen. Es wäre auch ganz ungenügend, wenn eine Internationale Donau-Kommission zwar die zu ergreifenden Maßnahmen beschließen, aber dann die betreffenden Staaten zur Durchführung dieser Maßnahmen erst auffordern würde. Auch wäre es unendlich schwerfällig und gefährlich, wenn die Maßnahmen der Donau-Kommission von den gesetzgebenden Körpern der betroffenen Uferstaaten geprüft und gebilligt werden müßten. Solche Einrichtungen würden nur zur ewigen Verschleppung aller notwendigen und dringlichen Maßnahmen führen. Kurz: Die Donau-Kommission muß, in bezug auf die Regulierung des Stromes und Regelung des Verkehrs, im Strombett und — im notwendigen Umfang — auch an den Ufern des Stromes volle Befugnis zur Gesetzgebung und Exekutive haben — sie muß also in dem gekennzeichneten, beschränkten Umfang souverän sein.

Abgesehen von Deutschland, das verhältnismäßig an der Donau das geringste Interesse hat, sind alle Donau-Uferstaaten keine Groß-

mächte. Jeder einzelne dieser Staaten wäre einer Koalition von nur zwei anderen, die ihm den Verkehr erschweren wollten, wehrlos ausgeliefert, wenn nicht den einzelnen Uferstaaten die Machtmittel genommen würden, um auf den Donauverkehr hindernd einzuwirken. Es genügt keineswegs festzustellen und zu garantieren, daß der Verkehr auf der Donau für jedermann frei sei, solange es in der Macht der einzelnen Staaten steht, diese Freiheit des Verkehrs etwa durch Maßnahmen ihrer Sanitäts- oder Veterinärpolizei oder durch umständliche Zollprozeduren zu Ungunsten Einzelner aufzuheben. Die Erfahrung der Balkanpolitik hat uns zur Genüge gelehrt, daß derartige, harmlose Anlässe zu sehr gefährlichen, handelspolitischen Manövern ausgenützt werden können. Es muß daher erzielt werden, daß auf der Donau niemand anderer eine Exekutive ausübe, als eine neutrale und objektive Behörde.

Die Kommission müßte sich aus Vertretern sämtlicher Uferstaaten zusammensetzen. Ihre Geschäftsführung sollte, um jedes Mißtrauen auszuschließen, vollständig öffentlich sein. An ihrer Spitze müßte eine Vertrauensperson aller Beteiligten — ein Angehöriger eines gänzlich uninteressierten Landes — stehen. Die Autorität der Kommission müßte nicht nur von ihrer Macht, sondern auch von dem Vertrauen aller Beteiligten getragen werden.

Die Souveränität allein genügt jedoch noch nicht — die Kommission muß auch volle Verfügungsgewalt und Verfügungsrechte über alle Machtmittel haben. Sie muß daher selbst die Eigentümerin aller Verkehrsanlagen — Häfen, Regulierungsbauten, Schleusen usw. — am Strome sein. Kein Staat oder Privateigentümer soll durch sein Eigentumsrecht irgendetwas die Kommission in ihrer Tätigkeit behindern können.

Es ist hier nicht der Raum, über die Aufbringung der finanziellen Mittel detaillierte Vorschläge zu machen. Nur so viel sei gesagt, daß alle Uferstaaten im Verhältnis zu ihrem Interesse am Strome sich an der Aufbringung der Kosten der Donau-Kommission zu beteiligen hätten. Sie würden also, da ja alle Nutznießer eines Verkehrsweges an seiner Ausgestaltung interessiert sind, zu den Kosten aller Verkehrsanlagen — auch jener, welche nicht auf ihrem Staatsgebiete liegen — in entsprechendem Verhältnis beitragen. Ich habe bereits einmal in einem ausführlicheren Artikel („Der Friede“, Nr. 61) den Aufbau einer solchen Donau-Kommission auseinandergesetzt. Die Grundzüge dieser Idee sind im Vorstehenden angedeutet worden.

Es ist dringend zu hoffen, daß sich nun endlich einmal das öffentliche Interesse der Donaufrage zuwendet. Seit mehr als sechs Monaten wird in Deutschösterreich der bevorstehende Frieden besprochen. Es wird sehr viel über nationale Fragen, über Anschluß und Nichtanschluß, über Südtirol, Deutschböhmen, Valutaanleihen usw. geschrieben und gesprochen. Es ist jedoch in dieser ganzen Zeit, obwohl doch jedermann die Bedeutung billiger Verkehrswege für Deutschösterreich klar sein muß, meines Wissens noch kein einziger ernster Artikel über das Donauproblem in einer Tageszeitung erschienen. Das hat den Vorteil, daß wir unvoreingenommen die gegnerischen Vorschläge besprechen werden und daß in diese Frage keine demagogischen Argumente hineingetragen worden sind. Es hat aber den Nachteil, daß wir dem Gegner ohne geklärtete Ideen und ohne Plan in dieser Frage gegenüber treten und daß auch in dieser Frage am Ende nationale Gesichtspunkte bestimmend sein dürften.

Es besteht bei uns leider in gewissen maßgebenden Kreisen ein Widerwille gegen Internationalisierungen. Aber das Einzige, was uns die Donau als benutzbare Verkehrsstraße erhalten kann, ist die Internationalisierung. Die Donau fließt einmal durch sieben Staaten und da kann eben nur eine Verständigung zwischen diesen Staaten einen Erfolg haben. Alle Beteiligten müßten hier im gegenseitigen Interesse entschließen, ein Stück ihrer Macht aufzugeben, wobei sie ja keineswegs die Kontrolle darüber verlieren, wie diese Macht ausgeübt wird.

Deutschösterreich lebt aber in einer ständigen Angst davor, mit national fremden Staaten in irgendein, auch nur wirtschaftliches Verhältnis zu treten, weil es fürchtet, majorisiert zu werden — als ob die nationale Verschiedenheit entgegengesetzte wirtschaftliche Interessen mit sich bringen würde. Einer Majorität, mit der man durch gemeinsame Interessen verbunden ist, kann man

nicht entgegen. Aber es ist doch noch immer besser, als Mitglied einer Gemeinschaft anzugehören, in der man majorisiert werden kann, als einer stärkeren und wohlorganisierten Majorität als isolierter Gegner gegenüber zu stehen.

Dr. Otto Friedländer.



## Der Streit bei der Dampfschiff- fahrts-Gesellschaft.

### Eine Darstellung der Gesellschaft.

Wie bereits bekannt, ist das seit kurzem gewerkschaftlich organisierte Personal der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft auf der deutschösterreichischen und der bairischen Strecke sowie in der Wiener Zentrale Sonntag nachmittags in den Streik getreten. Die Korrespondenz Wilhelm gibt über die Vorgeschichte dieser Angelegenheit die folgende Darstellung:

Der Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie hat die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft besonders schwer getroffen. Die Beschlagnahme ihrer auf dem Gebiet unterhalb Baja (ungarisch-jugoslawische Donauarenze) befindlichen Fahrbetriebsmittel, die Sequestrierung ihrer Verwerke, die Zwangsliquidierung ihrer Immobilien im Königreich Rumänien, die Kommunisierung ihrer Schiffsmerse in Alt-Ofen, die Sozialisierung ihrer Eisenbahn Mohacs-Pecs, die Ausschaltung ihrer Verfügungsrechte auf den ungarischen Strecken und schließlich der Mangel jedweder nennenswerten Betriebseinnahme seit dem 1. November 1918 haben das Unternehmen in eine katastrophale Lage versetzt. Dazu kommt, daß auch die Versuche der Gesellschaft, ihre mehr als 35 Millionen Kronen betragenden offenen Forderungen an die frühere gemeinsame Kriegsverwaltung hereinzubringen, bisher gescheitert sind. Sowohl während des Krieges als auch seit Abschluß des Waffenstillstandsvertrages hat die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ihrem Personal weitestehende materielle Unterstützungen

fortgesetzt bewilligt, so daß der Personaletat von zirka 12.000.000 Kronen im Frieden bisher auf mehr als 50.000.000 Kronen pro Jahr emporgeschwollen ist. Und dies alles, obwohl das Personal infolge der mit dem Umsturz eingetretenen Verhältnisse seit vielen Monaten zum großen Teil zu einer fast völligen Untätigkeit gezwungen ist.

Die Rücklagen aus den Erträgen der Vorjahre waren unter diesen Umständen rasch aufgezehrt, und die Verwaltung der Gesellschaft mußte daher schon seit Monaten zur Kontrahierung außerordentlich hoher schwebender Schulden greifen, um die enormen Geldbedürfnisse des Unternehmens befriedigen zu können. In dieser Situation hat die Gesellschaft die neuesten Forderungen ihrer Angestellten auf erhöhte Teuerungszulagen um so mehr abschlägig bescheiden müssen, als ein Vergleich mit den seitens der Eisenbahnerverwaltungen bewilligten Kriegs- und Teuerungszulagen erwiesen hat, daß sich von einigen kleineren Differenzen abgesehen, die die Gesellschaft auszuweichen bereit war, die Schiffahrtsgesellschaft den Eisenbahnangestellten gegenüber ganz erheblich im Vorteil befindet. Trotz alledem war die Verwaltung der Gesellschaft zu einer weiteren bescheidenen Zuvendung unter der Bedingung bereit, daß die Organisationen sich für die glatte Abwicklung des Verkehrs in den Monaten Juni und Juli verbürgen. Dieser Bedingung lag der Gedanke zugrunde, daß die Kräfte des Donauregimes innerhalb der nächsten zwei Monate in der Friedenskonferenz wenigstens so weit eine Erledigung finden werde, daß der Gesellschaft hierdurch ermöglicht werden dürfte, die Grundlagen ihres zukünftigen Bestandes zu überblicken. Dies gilt auch für eine Reihe sonstiger Forderungen, die seitens der Angestellten im Laufe der Verhandlungen gestellt wurden, in erster Linie für eine besondere Sicherstellung der Pensionsansprüche über das bisher vorgegebene Ausmaß hinaus und für die Regelung der Arbeitszeiten.

Die Unmöglichkeit, die Forderungen zu erfüllen, wurde den Organisationen am 28. Mai eröffnet und begründet. Das Personal hat diese Mitteilungen mit der Verkündung des Streiks beantwortet.

### Der Standpunkt der Angestellten.

Ueber die Ursachen des Streiks erhalten wir aus Kreisen der Angestellten und Arbeiter folgende Mitteilungen:

Während des Krieges haben die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaften ziemlich gute Geschäfte gemacht und sich aus den ihnen vom Staate übertragenen Arbeiten reiche Erträge geholt. Schiffpark und unbewegliches Vermögen der Gesellschaften sind fast zur Gänze zur Abschreibung gebracht, und die Gesellschaften

haben an den alten Staat hohe Forderungen. Die Entlohnungen der Angestellten und Arbeiter, die während des Krieges unter militärischem Zwange standen, waren durchaus unzureichend. Es wurde ihnen allerdings eine ansehnliche Teuerungszulage bewilligt, die jedoch nicht zu einem ausreichenden Gesamteinkommen führte, weil die Grundlöhne mit 64 Kronen monatlich beginnen. Auf Grund einer im Monat März durchgeführten neuerlichen Bewegung verpflichteten sich die Direktionen, bis Ende April eine Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse durchzuführen, und falls sie in Ungarn höhere Teuerungszuschüsse gewähren, diese auch rückwirkend für das deutschösterreichische Gebiet auszusuchen. Obwohl aber in Ungarn auf Verfügung der Direktionen im Monat April ein erhöhter Teuerungszuschuß ausbezahlt wurde, ist dieser auf der deutschösterreichischen Strecke und den in Bayern befindlichen Angestellten nicht bewilligt worden. Nachdem nun neuerliche langwierige Verhandlungen betreffend die Erhöhung der Teuerungszulagen, Regelung der Arbeitszeit und Entlohnung der Ueberstunden, die derzeit mit 60 Heller pro Stunde vergütet werden, zu keinem Ergebnis führten, haben die Angestellten und Arbeiter am 27. Mai ein befristetes Ultimatum überreicht und sind angesichts der ablehnenden Haltung der Direktion in den Streik getreten.

Nebst den erwähnten Forderungen wird auch die rechtliche Sicherstellung der Pensionen angestrebt und insbesondere verlangt, daß in die Pensionsbezüge auch die Teuerungszuschüsse einbezogen werden, und daß die Gesellschaft mit ihrem beweglichen und unbeweglichen Vermögen für die Ansprüche an den Pensionsfonds haftet. Die letztere Forderung wird als besonders wichtig deshalb bezeichnet, weil selbst bei den derzeitigen geringen Leistungen der Pensionsfonds passiv ist und die Ansprüche der Angestellten und Arbeiter vollständig in der Luft schweben würden, falls ein Verkauf eintreten sollte.

Der Ausstand ist ein totaler, umfaßt die gesamte Strecke von Regensburg bis Tcheben, den gesamten Personen- und Güterverkehr sowie die Magazins- und Beladearbeiten in den größeren Dienststellen.

### Linz ohne Mehl.

Aus Linz, 2. d., wird telegraphiert: Wie die „Lagespost“ meldet, hat heute infolge des Streiks bei der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft der Magistrat von Linz in einem dringenden Telegramm die Staatsregierung um Vermittlung gebeten, da der Streik die Lebensmittelversorgung gefährden müsse. Da sich der Streik auch auf die Lagerhäuser erstreckt, konnten heute früh die Bäder kein Mehl fassen.



### Der Streit bei den Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaften.

Seit Sonntag nachmittag sind, wie berichtet, die Angestellten der Ersten Donau-Dampfschiff- sowie der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in den Ausstand getreten. Infolge des Streiks ruht auf der Strecke von Regensburg bis Töben der gesamte Güter- und Personenverkehr und ebenso die Magazins- und Verladearbeit in den größeren Dienststellen. Auch auf die Angestellten der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft hat die Bewegung übergegriffen, indem sich ein Teil bereits für den Anschluß an die Streikenden erklärte. Der Streit hat seine Ursache in weitgehenden Lohnforderungen der Angestellten der genannten Gesellschaften; und zwar wird außer einer Erhöhung der gegenwärtigen Teuerungszulagen eine besondere Sicherstellung der Pensionsansprüche gefordert.

In einer von informierter Seite mitgeteilten Darstellung der Vorgeschichte des Streiks wird darauf hingewiesen, daß die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft durch den Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie besonders hart betroffen wurde. Das Unternehmen befindet sich jetzt in einer geradezu katastrophalen Lage. Der Personaletat der Gesellschaft hat sich während des Krieges von 12 auf mehr als 50 Millionen pro Jahr erhöht. Das Unternehmen war trotzdem zu weiteren Zuwendungen bereit, wenn die gewerkschaftliche Organisation der Angestellten sich für die glatte Abwicklung des Verkehrs in den Monaten Juni und Juli verbürgen wollte. Diese Bedingung wurde gestellt, um der Gesellschaft nach der innerhalb der nächsten zwei Monate zu erwartenden Regelung der Donaufrage die Gelegenheit zur Ueberprüfung ihrer Aussichten für den zukünftigen Bestand zu verschaffen, und in diesem Sinne wurde auch den Angestellten die Mitteilung gemacht, daß es unmöglich sei, ihre Forderungen im vollen Ausmaße zu erfüllen. Demgegenüber wird aus Kreisen der Angestellten geltend gemacht, daß sie trotz der gewährten Teuerungszulagen über kein ausreichendes Gesamteinkommen verfügen. Die Direktion hätte sich im Monat März verpflichtet, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse bis Ende April zu regeln, und falls sie in Ungarn höhere Teuerungszuschüsse gewähre, diese rückwirkend auch für das deutschösterreichische Gebiet ausbezahlen. Diese Verpflichtung sei aber, obwohl in Ungarn im April ein erhöhter Teuerungszuschuß ausbezahlt wurde, nicht eingehalten worden.

Mit den Streikenden sind übrigens bereits Besprechungen eingeleitet worden, die heute ihre Fortsetzung finden sollen. Die gestern geführten Verhandlungen hatten keinerlei Ergebnis.

### Ein Communiqué über die Vorgeschichte des Streiks.

Ueber die Vorgeschichte des Ausstandes, in den das seit kurzem gewerkschaftlich organisierte Personal der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der deutschösterreichischen und der bayerischen Strecke sowie in der Wiener Zentrale Sonntag nachmittag getreten ist, wurde gestern folgende Mitteilung ausgegeben:

Der Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie hat die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft besonders schwer betroffen. Die Beschlagnahme ihrer auf dem Gebiet unterhalb Baja (ungarisch-jugoslawische Donaugrenze) befindlichen Fahrbetriebsmittel, die Sequestrierung ihrer Bergwerke, die Zwangsliquidierung ihrer Immobilien im Königreich Rumänien, die Kommunistisierung ihrer Schiffswerft in Alt-Ofen, die Sozialisierung ihrer Eisenbahn Mohacs-Becs, die Ausschaltung ihrer Verfügungsrechte auf den ungarischen Strecken und schließlich der Mangel jedweder nennenswerten Betriebsmittelnahme seit dem 1. November 1918 haben das Unternehmen in eine katastrophale Lage versetzt. Dazu kommt, daß auch die Versuche der Gesellschaft, ihre mehr als 35 Millionen Kronen betragenden offenen Forderungen an die frühere gemeinsame Kriegsverwaltung hereinzubringen, bisher gescheitert sind.

Sowohl während des Krieges als auch seit Abschluß des Waffenstillstandsvertrages hat die Donau-

Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihrem Personal weitgehende materielle Unterstützungen fortgesetzt bewilligt, so daß der Personaletat von circa 12.000.000 K. im Frieden bisher auf mehr als 50.000.000 K. pro Jahr emporgeschwollen ist. Und dies alles, obwohl das Personal infolge der mit dem Umsturz eingetretenen Verhältnisse seit vielen Monaten zum großen Teil zu einer fast völligen Untätigkeit gezwungen ist. Die Rücklagen aus den Erträgen der Vorjahre waren unter diesen Umständen rasch aufgezehrt, und die Verwaltung der Gesellschaft mußte schon seit Monaten zur Kontrahierung außerordentlich hoher schwebender Schulden greifen, um die enormen Geldbedürfnisse des Unternehmens befriedigen zu können.

In dieser Situation hat die Gesellschaft die neuesten Forderungen ihrer Angestellten auf erhöhte Teuerungszulagen um so mehr abschlägig bescheiden müssen, als ein Vergleich mit den seitens der Eisenbahnverwaltungen bewilligten Kriegs- und Teuerungszulagen erwiesen hat, daß sich, von einigen kleineren Differenzen abgesehen, die die Gesellschaft auszugleichen bereit war, die Schiffahrtsangestellten den Eisenbahnangestellten gegenüber ganz erheblich im Vorteil befinden. Trotz alledem war die Verwaltung der Gesellschaft zu einer weiteren bescheidenen Zuwendung unter der Bedingung bereit, daß die Organisationen sich für die glatte Abwicklung des Verkehrs in den Monaten Juni und Juli verbürgen. Dieser Bedingung lag der Gedanke zugrunde, daß die Frage des Donauregimes innerhalb der nächsten zwei Monate in der Friedenskonferenz wenigstens so weit eine Erledigung finden werde, daß der Gesellschaft hierdurch ermöglicht werden dürfte, die Grundlagen ihres zukünftigen Bestandes zu überblicken. Dies gilt auch für eine Reihe sonstiger Forderungen, welche seitens der Angestellten im Laufe der Verhandlungen gestellt wurden, in erster Linie für eine besondere Sicherstellung der Pensionsansprüche über das bisher vorgesehene Ausmaß hinaus und für die Regelung der Arbeitszeiten. Die Unmöglichkeit, die Forderungen zu erfüllen, wurde den Organisationen am 28. Mai eröffnet und begründet. Das Personal hat diese Mitteilungen mit der Verkündung des Streiks beantwortet.

### Die Forderungen der Streikenden.

Aus den Kreisen der Angestellten und Arbeiter wird über die an das Unternehmen gestellten Forderungen mitgeteilt: Die Entlohnung der Angestellten und Arbeiter, welche während des Krieges unter militärischem Zwange standen, war durchaus unzureichend; sie konnten sich erst nach dem politischen Umsturz eine gewisse Bewegungsfreiheit verschaffen. Es wurde ihnen allerdings eine ansehnliche Teuerungszulage bewilligt, welche jedoch nicht zu einem ausreichenden Gesamteinkommen führte, weil die Grundlöhne mit 64 K. monatlich beginnen. Auf Grund einer im Monat März stattgefundenen neuerlichen Bewegung verpflichteten sich die Direktionen, bis Ende April eine Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse durchzuführen, und im Falle der Gewährung höherer Teuerungszuschüsse in Ungarn, diese auch rückwirkend für das deutschösterreichische Gebiet ausbezahlen. Obwohl nun in Ungarn im Monat April ein erhöhter Teuerungszuschuß ausbezahlt wurde, wurde er auf der deutschösterreichischen Strecke und den in Bayern befindlichen Angestellten nicht bewilligt.

Nebst den andern Forderungen wird auch die rechtliche Sicherstellung der Pensionen angestrebt und insbesondere verlangt, daß in die Pensionsbezüge auch die Teuerungszuschüsse einbezogen werden und daß die Gesellschaft mit ihrem beweglichen und unbeweglichen Vermögen für die Ansprüche an den Pensionsfonds hafte.

### Die Lebensmittelversorgung von Linz.

Linz, 2. Juni. Wie die „Lagespost“ meldet, hat heute infolge des Streiks bei der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft der Magistrat von Linz in einem dringenden Telegramm die Staatsregierung um Vermittlung gebeten, da der Streit die Lebensmittelversorgung gefährden müsse. Da sich der Streit auch auf die Lagerhäuser erstreckte, konnten heute früh die Bäder kein Mehl lassen.

### Streik der Handelshilfsarbeiter in Linz.

Linz, 2. Juni. Die Handelshilfsarbeiter und Geschäftsdienerschaft sind heute geschlossen in den Streit getreten. Ein Teil der Linzer Kaufleute hat die Forderungen bereits bewilligt. Heute abend findet eine Versammlung der Streikenden statt. Man erwartet eine baldige Beilegung des Streiks.



8. VII. 1919

### Republikantischer Pfingst- spaziergang.

Von F. St. Duncker.

Vor dem Portal des Churdriesthanfes auf dem Stephansplatz steht im vollen Glanz des blaugoldenen Sonntagsvormittags ein Spänner. Sein lebensmüder Drüml, dem die Jahre des Durchhaltens weithin sichtbar auf die frachtdürren Flanken geschrieben sind, ist hinter jeder der beiden Schenklappen mit einem dürstigen, künstlichen Majolikenbüschel geschmückt, und ein gleiches steht auf dem Putzbock neben dem weißen Blechtäfelchen „Frei“. Daran erkenne ich auf dem ganzen langen Wege von Mariabühl bis hierher endlich zum erstenmal, daß Pfingsten vor der Tür steht und das berühmte Wiener Firmungsfest. Vor zwei Jahren, vor einem noch, hat man einen schwachen, resignierten Schein und Abglanz aktivierender Firmungstreibens krampfhaft aufrechtzuhalten sich bemüht. Heute herrschen selbst unmittelbar um den Stephansdom eine Ruhe, eine Stille, eine Einsamkeit, die nicht mehr wohlthuend, sondern fast beängstigend auf die armen, gemarterten Herzen wirken. Und eben so schweigsam und unbelebt die weitere Umgebung, Singerstraße, Stock-im-Eisen-Platz, Graben...

Das tote Wien... Wie Bentnerlast legt sich's auf die Brust. Freilich, das ist ja, vorläufig wenigstens, nur eine lächerliche Zwangsvorstellung. Nicht Not und Verzweiflung, nicht politische und wirtschaftliche Ungunst verursachen diese heutige Leere und Oede der Gassen, sondern das langersehnte, endlich eingetroffene herrliche Frühsummerwetter hat groß und klein unwiderstehlich hinausgelockt aus den Mauern ins Freie.

Aber das kummervolle Herz will sich nicht aufriedengehen mit dieser vernunftmäßigen Erklärung. Und wenn etwas die Bitterkeit noch vermehren kann, so sind's die italienischen Gen darmen und Offiziere, die kühl und selbstbewußt am Dom vorbeizugeln: Die glauben jedenfalls, so still und armselig war und ist der Feiertag stets in unserer Bettlerstadt!

Gott sei Dank, ein lauter, überlauter Ton: „Etrausgabe!“ Sollte in Saint-Germain die Vernunft...? Sollte bei Wilson das Ehrgefühl...? Aber nein, sogleich schäme ich mich meiner augenblicklichen Reichthalsüberei. Bloß der alte Schwindel in neuer, doch keineswegs verbesserter Auflage: Der „rote Sonntagbote“ wärmt unabhäufige Sensationen vom Freitag auf; die „Intimen Blätter“ bringen alberne „Enthüllungen“ aus dem Liebesleben der Sabburger...

Zwei alte Frauen, Demut in der Haltung, Not im Gesicht, Gebelbäder in den Händen, kumpeln der Stephanskirche zu. „Alsdann will er nicht? Nimmet in sei Fabrik geh'n, Siner Schwiegerohn?“ fragt die eine.

„Absolut net mehr!“ erwidert die andere. „Da waar sei Herz a Karr, laot er, wann er um dö notigen paar Ketsch an Gschladen machet!“

„No, von was lebt er denn?“  
„Zeitungen verkauft er jetzt.“  
„Wahiel verdient er si denn nachher da damit?“

„A zehn, zwöf Kronen im Tag, manngsmal mehr, manngsmal weniger, es is net gleich.“

„Ja, aber da davon kann ma' so' heutigstags net leb'n.“  
„Statist' net. Aber er hat do' die Arbeitslosenunterstützung. Rechnen S' dö dazua, da kummt er si' auf ganz a schön's Geld im Monat... Wann er's nur ab hergebet' dabam und net verkauft'!...“

Ueber Graben, Hofmarkt und Mikbacherplatz in den inneren Burghof.

Nach hier außer Späßen, Lauben und dem Wachmann, der mit off' unbearbeiteten, aber wahrscheinlich sehr triftigen Gründen den Durchganga durchs Schweizerstor verwehrt, kein lebendes Wesen. Aber mächtig im Mittelpunkt des weiten Gebietes das schwarze, eberne Standbild, dessen Größe und Wucht in so schreiendem Gegensatz stehen zur historischen Persönlichkeit des monumental Vereingeten.

„Amorem meum populus meus!“  
Als er, der letzte römisch-deutsche und erste österreichische Kaiser in den ersten Märztagen des Jahres 1835 auf dem Paradebett lag, da sollen seine „Völker“, da soll vor allem der unbestechliche und unerschütterbare Optimismus seiner Wiener froh und fieberhaft gekannt gewesen sein auf sein Testament. Kadelhafte Riffeln nannte man, Unsummen konnte man sich ins Ohr, Stiftungen, mit denen der Gatte Gemüthliche, Reuthelige seine Freiabigkeit und seinen Wohltätigkeitsinn übers Grab hinaus herrlich beweisen wollte — aus bester Quelle „hatte“ man's: „Wart'ls nur, bis das Testament veröffentlicht wird! Da werd't's spizen!“ Und das Testament wurde wenige Tage später veröffentlicht, und die Wiener „Witken“ wirklich. „Meine Liebe vermache ich meinen Untertanen.“ so begann es. Gut, „meine Liebe“. Und sonst? Sonst nichts. Nun wußte man's. Nun hatte man genug. Zwar behaupten lokale Gesichtschreiber, daß alle Wiener diese knappen und katastrophal vieltragenden Worte „mit tiefer Rührung“ vernommen hätten. Aber es ist wohl auch jener andere Bericht nicht ganz von der Hand zu weisen, der da besagt, es habe immerhin etliche Raubbeine unter ihnen gegeben, die das fürstliche Vermächtnis mit diesem Dank quittierten:  
„No, in Unkosten hat er si' a'rad' net a'Kürst, der Vater Franz!“

Unbekümmert um diese Ruch- und Bieklöser hat man's dann aufs Monument gesetzt: „Meine Liebe meinen Völkern“ — aber natürlich nicht auf deutsch, sondern in der Staatsprache Österreichs, lateinisch. Damit es halt

„Aber immer bräunt Ihnen doch nicht so was Schönes.“  
„Na, Freili' net. Manngsmal tramt mir gar nir. No, lieat da evva was dran? Das is der a'fündeste Schlaf. Und manngsmal wieder tramt mir was Grauslich's. Da hab' ich nacher erst recht a' Freud', wann i' fiesch', daß's nur a' Tram war, daß's gar net wahr is... Ueber's Schlafen steht nix auf. Das is mei' Standpunkt. Hab' i' net recht?“

Vielleicht nicht so ganz und unbedingt, lieber Freund, denke ich mir und erhebe mich zur Heimkehr. Aber schließlich, dein Standpunkt — der dümmste oder schlechteste ist er nicht.



# Pfingsten im Prater.

(Originalzeichnung von Theo Zache.)

## DEUTSCHÖSTERREICHISCHE SCHIESSBÜDE



Derung'schossen wird viel, aber ob sie einmal in's Schwarze treffen werden?



Keine Einreisebewilligung, kein Sommeraufenthalt; da geht's im Notfall auch auf der Rutschbahn.



Leckler verläßt das Bürgertheater und gastiert beim „Künstler“.



Ob sich der tschechische Watschenaff nicht bei seinen neun Gemeinderäten wegen der er ittenen Wighandlungen beklagen wird?



Das Ringelpiel beim Calafott. Wenn der „große Chinese“ wügte, wie übervöllig und klein er vor uns steht.



Italienische Annäherungen an Deutschösterreich kann man in der letzten Zeit wiederholt bemerken.



Und da wagt man an dem Abbau der Volkswehr zu denken!



„Verbrüderung“ beim „Wurfschl“.



26.11.1919

152

## Die finanziellen Aussichten der deutschösterreichischen Staatsbahnen.

Vom Eisenbahnminister a. D. Ludwig Weba.

Der Staatssekretär für Verkehrsweisen Dr. Paul hat in jüngster Zeit wiederholt mündlich und schriftlich die dermaligen Verhältnisse der deutschösterreichischen Staatsbahnverwaltung, insbesondere die der letzteren obliegenden schwierigen und umfangreichen Aufgaben des Wiederaufbaues, der Wiederherstellung der durch die Kriegsereignisse und deren Folgen vielfach beschädigten Bahnanlagen, der Erneuerung und Ergänzung des zermürbten Fahrparcs ausführlich erörtert, im ganzen ein Programm für die weitere Tätigkeit des Verkehrsamtes aufgestellt, dem man im Interesse einer günstigen Entwicklung unseres heimischen Eisenbahnwesens nur vollen Erfolg wünschen kann.

Der Staatssekretär hat aber hierbei nicht unterlassen, auch auf die besonderen Schwierigkeiten, zumal in finanzieller Hinsicht, die einer erfolgreichen Wirksamkeit der ihm unterstellten Verwaltung entgegenstehen, hinzuweisen und in allgemeiner Andeutung, leider als Vorbereitung und Begründung neuerlich bevorstehender, einschneidender Tarifierhöhungen, auch die bedauerliche Verschlechterung des Ertrages der Staatsbahnen, die von früher erzielten erheblichen Ueberschüssen zu beträchtlichen Gebahrungsausfällen gelangt sind, hervorzuheben.

Die dem leitenden Staatsmanne auferlegte Bürde, vielleicht auch die Unmöglichkeit, verlässliche rechnungsmäßige Grundlagen vorzubringen, hat den Staatssekretär wohl abgehalten, auf die dem Ansehen nach geradezu trostlose finanzielle Lage der Staatsbahnen näher einzugehen und dieselbe klar und offen darzulegen.

Die eingehende Erörterung der finanziellen Verhältnisse unserer Staatsbahnen wird allerdings der großen Mehrheit jener näheren und ferneren Interessenten nicht besonders willkommen sein, die aus derselben zur unliebsamen Erkenntnis gelangen müssen, daß sie auf die Erfüllung so mancher ihrer sonst berechtigten und berechtigten Wünsche und Forderungen infolge der so ungünstigen Finanzlage der Staatsbahnen derzeit und vielfach auch in fernerer Zukunft verzichten müssen.

Unmittelbare praktische Folgerungen sind von einer solchen finanziellen Auseinandersetzung leider nicht zu erhoffen, wenn, wie dies derzeit zumeist der Fall ist, Entscheidungen und Verfügungen nicht auf Grund nüchternen Erwägung und klarer Rechnung sondern vorwiegend im Sinne partei- und sozialpolitischer Strömungen und Bestrebungen getroffen werden müssen und hierbei vielfach der richtige Blick für das ohne Schädigung des Gesamtorganismus finanziell Zulässige und Erreichbare zu fehlen scheint.

Eine ziffermäßig bestimmte, einwandfreie Aufstellung über die voraussichtliche finanzielle Entwicklung unseres Staatsbahnwesens ist bei der auch vom Staatssekretär hervorgehobenen Unbestimmtheit aller grundlegenden Verhältnisse (Staatsgrenzen, Ausdehnung des Bahnnetzes, Anteil an den Kapitallasten etc.) wegen der Unzulänglichkeit der zur Veranschaulichung erforderlichen Daten über die Betriebsergebnisse des bestanden österreichischen Bahnnetzes und der vollen Ungewißheit über so manche Zukunftsaussichten derzeit wohl nicht möglich.

Gleichwohl dürfen die vorliegenden beschränkten Daten für das gesamte Staatsbahnnetz der bestanden österreichischen Monarchie (Geschäftsbericht 1916/17, Voranschläge 1917/18 und 1918/19) in Verbindung mit den in die Öffentlichkeit gedruckten Mitteilungen über die deutschösterreichischen allein treffenden voraussichtlichen Mehrkosten der lehrverfügten und weiter im Zuge befindlichen Maßnahmen der Fürsorge für die Staatsbahnbediensteten immerhin ausreichen, um wenigstens schätzungsweise ein für eine allgemeine Beurteilung ausreichendes Bild über die künftige Gestaltung der finanziellen Verhältnisse unserer Staatsbahnen zu gewinnen, welches nicht allzu erheblich von den zu gewärtigenden wirklichen Ergebnissen abweichen dürfte.

Die vorangeführten amtlichen Aufstellungen über das gesamte Staatsbahnnetz der bestanden Monarchie und die denselben beigegebenen Nachweisungen zeigen, wie leicht begreiflich, seit Kriegsbeginn eine fortschreitende beträchtliche Verschlechterung der Betriebsergebnisse und der finanziellen Gebahrung, und zwar ungeachtet wiederholter einschneidender Tarifierhöhungen, lediglich infolge der außerordentlich gesteigerten Betriebskosten, der sachlichen, wie vor allem der persönlichen Auslagen. Die für 1912 und 1913 nachgewiesenen Betriebsüberschüsse von rund 202 und 196 Millionen Kronen sind für das letzt abgerechnete Betriebsjahr 1916/17 auf rund 10 Millionen Kronen herabgesunken, dementsprechend hat sich der sogenannte Staatszuschuß von rund 45, beziehungsweise 51 Millionen Kronen auf 228 Millionen Kronen erhöht. Die Verzinsung des Anlagekapitals ist von 3.53, beziehungsweise 3.36 auf 0.17 Prozent gesunken. Eine nähere Analyse der Ziffern des Geschäftsberichtes zeigt, daß dieses so ungünstige Ergebnis vor allem auf die außerordentliche Steigerung der Betriebskosten (der Materialkosten sowohl wie ganz besonders der Personalauslagen) von 676, beziehungsweise 691, auf 1042 Millionen Kronen, also um rund 50 Prozent zurückzuführen ist, welche die durch Tarifmaßnahmen bewirkte Erhöhung der Transporteinnahmen um rund 17, beziehungsweise 18 Prozent nicht auszugleichen vermochte.

Für die folgenden Jahre liegen meines Wissens keine einigermaßen verlässliche Nachweisungen über das Gesamtneß der bestanden einheitlichen Staatsbahnverwaltung, sondern nur Voranschläge vor, welche wegen der seither erfolgten Auflösung der Monarchie und der Aufteilung des früher einheitlichen Staatsbahnnetzes auf die Nationalstaaten wohl nur geringe Anhaltspunkte für eine ernst zu nehmende Erörterung der finanziellen Zukunftsaussichten des reduzierten deutschösterreichischen Staatsbahnnetzes zu bieten vermögen. Man ist also bei dem Fehlen amtlicher Daten in dieser Hinsicht mehr auf gefühlsmäßige Schätzungen angewiesen.

Nach diesen, wie erwähnt, derzeit eigentlich gegenstandslosen Voranschlägen würde sich für das bestandene gesamte Staatsbahnnetz trotz bedeutend erhöhter Einnahmen von 1235 und 1494 Millionen Kronen, darunter 927 und 1070 Millionen Kronen an Transporteinnahmen, bei Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgabensteigerung auf 1345, beziehungsweise 1412 Millionen Kronen für das vorletzte Jahr ein Betriebsabgang von rund 110 Millionen Kronen und ein Staatszuschuß von 374 Millionen Kronen, für das letzte Jahr ein Ueberschuß von 81 und ein Staatszuschuß von 190 Millionen Kronen sowie eine Kapitalkverzinsung von 1.27 Prozent ergeben. Mit einiger Besorgnis hervorzuheben ist hierbei die so beträchtliche Steigerung der in den Voranschlägen ausgewiesenen Personalkosten, die von 343 Millionen Kronen im letzten Friedensjahr 1913 für die beiden Rechnungsjahre auf 741 und 819 Millionen Kronen (55, beziehungsweise 58 Prozent der Gesamtausgaben), also um 476 Millionen Kronen (139 Prozent) erhöht werden müßten.

Man wird in eingeweihten Fachkreisen wohl kaum einem Widerspruch begegnen, wenn man annimmt, daß die beiden mehrerwähnten Voranschläge schon zur Zeit der bestanden Monarchie und vollends nach Auflösung der letzteren unter den hierauf eingetretenen chaotischen Zuständen auch bezüglich des auf deutschösterreich entfallenden Anteiles — etwa ein Drittel — des früheren gesamten Staatsbahnnetzes nicht nur nicht eingehalten, sondern sehr erheblich überschritten worden sind. (Im letztabgerechneten Betriebsjahr 1916/17 betrug die Ueberschreitung 74 Millionen Kronen, zirka 7 Prozent.)

Wenn dem Bernehmen nach die dem Personal neuerlich zugewendeten finanziellen Begünstigungen allein schon eine jährliche Mehrausgabe von 250 bis 300 Millionen Kronen erfordern, so wird man nicht fehlgehen, wenn man, von der Beurteilung der Finanzlage des früheren Staatsbahnnetzes ausgehend, den jährlichen Gebahrungsausgang des deutschösterreichischen Staatsbahnnetzes für die nähere Zukunft mit rund 500 bis 600 Millionen Kronen einschätzt, eine Schätzung, die allerdings nicht auf rechnungsmäßigen Grundlagen, sondern mehr auf

subjektiven Annahmen beruht und vielleicht von besser informierten Fachleuten einigermaßen berichtigt werden könnte, im wesentlichen aber doch zutreffen dürfte.

Eine ausschlaggebende Besserung dieser wahrhaft trostlosen finanziellen Lage unseres reduzierten Staatsbahnnetzes ist nach meiner Ueberzeugung in absehbarer Zukunft weder durch eine ausreichende Erhöhung der Einnahmen noch durch eine wirksame Herabminderung der Betriebsauslagen zu erhoffen. Auf der Einnahmenseite zunächst schon aus dem Grunde nicht, weil das Mittelmittel fort-dauernder Tarifierhöhungen schließlich und endlich doch versagen wird, teils weil die verarmte Bevölkerung die erhöhten Tarife für die Dauer nicht ertragen kann, teils weil im Gegenteil gewichtige wirtschaftspolitische Rücksichten (Erleichterung des Imports von Lebensmitteln und Rohstoffen, des Exports von Halb- und Ganzfabrikaten, Besorgnis vor der voraussichtlichen Ueberwälzung erhöhter Fahr- und Frachtpreise als Ursache zunehmender allgemeiner Teuerung usw.), wenn schon nicht für die ebemöglichste Herabminderung der Bahntarife, so doch mindestens für den Verzicht auf weitere Tarifierhöhungen geltend zu machen sind.

Auch auf die sonst zu erwartende normale Verkehrssteigerung ist meines Erachtens in absehbarer Zukunft nicht zu rechnen, und zwar teils wegen der vielfach bereits wahrnehmbaren zunehmenden Verarmung weicher Kreise der Bevölkerung, teils wegen der mannigfachen künstlichen Verkehrshindernisse (Beschwerlichkeit und Beschränkung des Reiseverkehrs, Paß- und Einreisewierigkeiten, Zollschranken, Ein- und Ausfuhrverbote, Behinderung des freien Handels, Valutarschwernisse und dergleichen).

Auf der Ausgaben Seite steht es meiner Meinung nach nicht besser.

Was die geplante Reorganisation der Staatsbahnverwaltung anlangt, so wird das Verkehrsamt die größte Mühe haben, auch nur jene Ersparnisse zu erzielen, die der Anpassung des auf das frühere Gesamtneß eingestellten Organismus auf das so bedeutend verkleinerte deutschösterreichische Staatsbahnnetz entsprechen.

Von Verwaltungsreformen und Ersparungsmaßnahmen im Sinne der bekannten, vielversprechenden Schlagworte: weniger, aber besser bezahlte Bedienstete, dem Tüchtigen freie Bahn, größere Selbständigkeit unter erhöhter Verantwortung, Einschränkung der Kontrolle, kaufmännischer Betrieb usw., kann ich mir keine besonderen Erfolge versprechen, weil diese Grundsätze, so richtig sie im allgemeinen erscheinen mögen, bei der Anwendung in den Einzelfällen, auf die es ja hauptsächlich ankommt, der verschiedenartigsten, durch Sonderinteressen und politische Rücksichten bedingten Auslegung fähig sind. Ob die verschiedenen Beratungskörper, Staatseisenbahnrat, der vom Staatssekretär Dr. Paul in Aussicht genommene ständige Beirat, Personalkommissionen usw., günstige Einwirkungen auf die Betriebseinrichtungen aufweisen werden, wird sich ja zeigen.

Für die dringend erwünschte Herabminderung der Betriebskosten unserer Staatsbahnen scheinen mir in näherer Zukunft sehr geringe Aussichten zu bestehen, vor allem schon im Hinblick auf die vom Staatssekretär selbst hervorgehobenen schwierigen und äußerst kostspieligen Aufgaben der Wiederherstellung und Instandsetzung der durch die Kriegsereignisse so schwer geschädigten Bahnanlagen und ihres Zugehörs und außerdem, weil meines Erachtens nicht leicht einzusehen ist, wie bei den bestehenden und noch weiter zu gewärtigenden Produktions-, Verkehrs-, Zahlungs- und Valutaschwierigkeiten ein Abbau der so außerordentlich erhöhten Materialpreise und eine Verminderung der durch die Lebensmitteltenerung bedingten gesteigerten Personalkosten ermöglicht werden könnte. Auch von der mehrfach versprochenen Elektrifizierung der Bahnen, die übrigens viel Zeit, Arbeit und Geldaufwand erfordern wird, sind, abgesehen von der anzustrebenden Unabhängigkeit von ausländischen Kohlenbezügen, zwar sehr beachtenswerte betriebs- und verkehrstechnische Vorteile, keinesfalls aber irgendwelche nennenswerte Kostenersparnisse zu erhoffen.

Die deutschösterreichischen Staatsbahnen sind demnach bei einem voraussichtlichen noch durch viele Jahre andauernden Gebahrungsaus-



National

## Der neue Verkehr.

### Gottthardverbindungen.

M. Ein neues Beispiel dafür, wie man es nicht machen muß, haben die Bundesbahnen bei der Festlegung der neuen Nachtverbindungen via Gottthard geliefert. Der Vorentwurf sah einen zuschlagsfreien Nachtschnellzug auf der Strecke Luzern-Chiasso und zurück vor, der dann im ersten Entwurf, der öffentlich aufgelegt wurde, in einen beschleunigten Güterzug mit Personenbeförderung umgewandelt war. Als nachher Italien offenbar geneigt schien, die Nachtverbindung in Chiasso nach und von Mailand abzunehmen, kam man in Bern auf diese Lösung wieder zurück und stellte die zuerst beabsichtigte wieder her, wobei man den Zug auf der Strecke Goldau-Chiasso und umgekehrt auf der Strecke Chiasso-Erfeld zuschlagspflichtig machte.

Dabei sind die Anschlüsse jämmerlich. Von Basel aus erreicht man den zuschlagspflichtigen Gottthardnachtzug in einem Personenzug, der mit Ausnahme der schönen Ortschaft Innensee alle Stationen bedient und in Luzern von 9.22 bis 10.55 abends stillsteht. In umgekehrter Richtung ist die Verbindung auf der Strecke Erfeld-Olden Personenzug mit Anhalt auf allen Stationen. Sie soll nicht dreiklassig geführt werden, also offenbar unter Ausschluß vierachsigen Materials. Ein Schlafwagen ist dem Zuge natürlich nicht beigegeben. Die ganze Fahrplangestaltung ist derart, daß an eine einzelnem anständigen Frequenz gar nicht zu denken ist, umso weniger, als die Zürcher Zufahrt ebenso stiefmütterlich behandelt wurde wie diejenige von Basel-Luzern. Entweder führt man einen rechten, dreiklassigen, durchgehenden Nachtschnellzug, zuschlagspflichtig und mit Schlafwagen oder dann aber gar keinen; im vorliegenden Falle hätte ein zweiter Tageschnellzug entschieden mehr Wert. Die Haltung der Bundesbahnen läßt sich nur daraus erklären, daß offenbar die Verhandlungen mit Italien noch zu keinem Abschluß geführt haben. Man hätte sie auch sehr viel früher beginnen sollen.

Auch die Lösung der Speisewagenfrage ist auf der Gottthardlinie alles andere als ideal. Es steht fest, daß die Tageschnellzüge Basel und Zürich-Chiasso an der Grenze schnellzugsmäßigen Anschluß nach und von Mailand haben. Gleichwohl läßt man nur einen internen Speisewagenturs laufen, obwohl den Bun-

desbahnen hätte bekannt sein können, daß die Internationale Schlafwagengesellschaft bereit gewesen wäre, einen Wagen Basel-Mailand beizustellen. Es ist nicht einzusehen, warum der letztere nicht bis Mailand sollte durchgehen können, verkehrt doch auch ein Speisewagen Lausanne-Mailand. Die Ungeschicklichkeit der maßgeblichen Instanzen in Bern bedingt eine Schädigung des längsten schweizerischen Parcours der Nord-Südrichtung. In die gleiche Kategorie gehören die ausländischen Anschlüsse oder vielmehr Nichtanschlüsse in Basel, und die ewige Verzögerung der Betriebsöffnung im Badischen Bahnhof in Basel.

### Internationaler Güterverkehr.

M. Bei einer tarifpolitischen Besprechung, die vor einigen Tagen in Basel zwischen Vertretern der Badischen Staatseisenbahnen und der Bundesbahnen stattfand, wurde von deutscher Seite mitgeteilt, daß zwischen den zuständigen deutschen Behörden Erwägungen im Gange sind, die gegenwärtigen Bestimmungen über die Frachtzahlung im Auslande (Kurs von 81 Pfg. = 1 Franken; Verbot der Umladung) demnächst aufzuheben. Es komme in Frage, mit Rücksicht auf die Frachtzahlung in den Verkehren, für welche Marktstarke bestehen, die Bundesratsverordnung selbst noch kurze Zeit bestehen zu lassen, dagegen die Währungsbestimmungen sobald als möglich aufzuheben.

Durch letztere Maßnahme werden die bestehenden deutsch-schweizerischen Tarife hinfällig, da die Umbehandlung (Umladung) eine billigere Fracht ergibt. Es wird daher die Neuberechnung direkter Tarife ins Auge zu fassen und für die neuen Tarife eine Form zu wählen sein, bei der die Schwankungen der deutschen Währung in den direkten Sätzen berücksichtigt werden können. Außerdem wird eine Vereinbarung darüber zu treffen sein, welche Maßnahmen für die Uebergangszeit bis zur Einführung dieser Tarife zu ergreifen sind.

### Förderung des Reiseverkehrs.

Bereits kann man eine beträchtliche Zunahme des internationalen Reiseverkehrs feststellen und es wird nicht mehr lange dauern, bis sich der Fremdenstrom auch unsern Touristenorten wieder zuwendet. Unser Zustrom wird umso größer sein, je mehr sich unsere Eisenbahnen und die zur Förderung des Reiseverkehrs gegründeten Institutionen bemühen, eine lebhaft und wirksame Propaganda ins Leben zu rufen.

Neulich wurde ein Projekt ausgearbeitet, um unsere Propaganda in Italien zu erleichtern und zu fördern. Unsere südlichen Nachbarn besitzen eine neue Organisation, die unserem Lande ausgezeichnete Dienste leisten kann. Die große Schiffsahrtsgesellschaft Navigazione Generale Italiana, die ihren Sitz in Genua hat und in ganz Italien zahlreiche Filialen besitzt, ist großzügig reorganisiert worden. Die Navigazione Generale Italiana, die vor dem Sommer 1914 wegen der Konkurrenz des Norddeutschen Lloyd ihren Tätigkeitskreis nicht weiter ausdehnen konnte, hat während des Krieges sich auf den wirtschaftlichen Kampf der ersten Friedensjahre vorbereitet. Sie hat vor allem ihre Flotte bedeutend vermehrt und verfügt heute über Ueberseedampfer, die sich lähn neben die schönsten Einheiten der französischen, englischen und amerikanischen Handelsflotte stellen dürfen. Zudem hat diese Gesellschaft ihr Reklamewesen neu eingerichtet und ausgezeichnete Fachleute an die Spitze desselben gestellt. Wenn die Bundesbahnen sich mit der Navigazione Generale Italiana ins Einvernehmen setzen, ziehen sie daraus einen großen Vorteil; sie könnten sehr hohe Ausgaben für die Einrichtung von Spezialbureaux vermeiden und dazu noch einen wichtigen praktischen Erfolg gewinnen.

Bis in den Sommer 1914 haben die Bundesbahnen die Reklame in Italien fast ganz außer acht gelassen. Endlich hat man aber eingesehen, wie notwendig und rasch es ist, ein Land, das jährlich durch Millionen von Touristen aus allen Staaten besucht wird, nicht zu vernachlässigen.

Gegenwärtig sind über die grundlegenden Punkte für den in Aussicht genommenen Dienst Verhandlungen im Gange. In Italien kommen fortwährend viele Touristen an, und es besteht kein Zweifel, daß ihre Zahl von Tag zu Tag wachsen wird. Wenn wir richtig vorgehen, können wir unter ihnen eine gute Kundenschaft finden.

(„Independent.“)

Westflurmen. Trotzdem fiel der Flug nur an vier Tagen aus. Die durchschnittliche Dauer des Fluges betrug: Dübendorf-Bern 55 Minuten, Bern-Lausanne oder umgekehrt 50 Minuten. Diese Resultate befriedigten, sodas am 28. April der offizielle Flugpostdienst aufgenommen werden konnte.

Der Flugplan wurde in Verbindung mit dem heutigen Eisenbahnfahrplan aufgestellt. Korrespondenzen, die aus irgend einem Grunde einmal nicht befördert werden können, erleiden gegenüber der gewöhnlichen Briefpost keine Verspätung. Sinegen wird durch die Flugpost eine große Beschleunigung erzielt. Mit einer einzigen Ausnahme konnte der Flug seit Mal immer durchgeführt werden. Die für Dübendorf-Lausanne angelegte Flugzeit von zweieinhalb Stunden reduzierte sich auf durchschnittlich 90 Minuten. Korrespondenzen, welche Dübendorf um 10 Uhr 30 mit der Flugpost verlassen, werden in Lausanne um 13 Uhr 30 bereits abgetragten. Ein Brief, der Lausanne um 14 Uhr 45 verläßt, wird in Zürich um 17 Uhr 30 bestell.

Trotz günstigen Bedingungen entspricht die Frequenz den Ausgaben nicht, was die Flugplandirektion veranlaßte, probeweise Passagiere mit der Flugpost zu befördern. Die Tagen sind sehr niedrig angelegt, um weiten Kreisen die Ausführung eines Ueberlandfluges zu ermöglichen. Durchschnittlich wurden auf den halben Strecken Passagiere befördert. Anfanglich wurden pro Tag etwa tausend Briefe befördert; diese Zahl sank auf einen Durchschnitt von 250. Die aus den beförderten Briefen und Passagieren erzielten Einnahmen decken die Kosten bei weitem nicht.

Die Flugplandirektion wird sich aus diesen Gründen gezwungen sehen, die Flugpost Zürich-Lausanne aufzugeben, falls sie nicht eine Subvention erhält, die ihr gestattet, diese moderne Postbeförderung wenigstens ohne Verlust durchzuführen.



# Das nächtliche Wien.

Das Nachtleben bei Tage. — Die Karriere der Schieber. — Der Wucher in den Nachtlokalen. — Die geheimen Gelage.

Immer schon haben wir sehnsüchtig mit einem Auge nach Berlin, mit dem anderen nach Budapest geschaut, haben jenes um sein „Amüsman“, dieses um seine „Muskats“ beneidet und uns darüber geärgert, daß die Kärntnerstraße dem Vergleich mit der Friedrichstraße und der Andrássystraße so gar nicht standzuhalten vermochte. Die paar Varietés, die zwei oder drei Nachtjoffeehäuser, das bißchen „Geurigenheit“, all das zählte ja kaum und vermochte den Fremden, denen man in lokalpatriotischem Stolz diese kümmerlichen Oasen in der Wüstenei des nächtlichen Wien vorführte, nur ein mitleidiges Kopfschütteln, ein spöttisches Lächeln abzunütigen. Nun aber dürfen wir stolz sein: Wir haben ein richtiggehendes Nachtleben, und keine behördlichen Spar- und Sperrverordnungen vermögen die übersäumenden Fluten einzudämmen, die sich mit einbrechender Dunkelheit über jene Strophen erheben, in denen die Geschäftigkeit beginnt, wenn die Arbeit ruht. Wir dürfen stolz sein: denn in wenigen Monaten haben wir uns alle die Errungenschaften anderer Großstädte zu eigen gemacht, und wir sind auf dem besten Wege, alles zu überflügeln, was anderwärts an Prasserei und Schwelgerei, an unverhüllt zur Schau getragenen Laster, an internationalem Schiebertum geboten wird. Endlich haben wir die Harmlosigkeit der stilvollen primitiven Weinstübern überwunden, in denen man sich an „Wien, wie es liebt und lacht,“ ergötzen konnte, endlich schießen auch bei uns wie Giftvilge die prunkvoll überladenen Wurzlokale aus dem Boden, die den richtigen Rahmen abgeben für Wien, wie es schießt und schwärzt.

Wir sind die letzten, die selbst in dieser Zeit der namenlosen Not und der schwersten Prüfungen, mit denen je ein Volk heimgesucht wurde, jede Betätigung des natürlichen Lebensdranges verböten würden. Wir sind die letzten, die unserer Jugend, die durch lange fünf Kriegsjahre in Schützengräben und Spitälern nichts gesehen hat als Leid und Elend, nichts mitgemacht hat, als Entbehrungen und Kasteiungen, die lang zurückgehaltene Sehnsucht nach Freude und Frohsinn verübeln würden. Das Gesindel aber, das sich jetzt nicht nur in den Nachtlokalen drängt, sondern schon in den frühesten Nachmittagsstunden frech und aufdringlich alle Stätten der Ruhe und Erholung füllt, hat nichts mit unserer Jugend gemein, beraubt sie nur des wohlverdienten Genusses und verdrängt sie aus ihrem Reiche. Im städtischen Strandbad, dem Gänsehäusel, das all den Hunderttausenden, denen die Wohlthat eines Badaufenthaltes versagt ist, Gelegenheit zur Stärkung und Erquickung bieten sollte, im Stadtpark, dieser einzigen Möglichkeit, in guter Luft und bei nicht allzuschlechter Musik eine Erfrischung zu sich zu nehmen, in allen Stadtkaffeehäusern, deren Besuch für Ungezählte ein Bedürfnis ist, macht sich von den frühesten Nachmittagsstunden an die schamloseste Prostitution breit, und es ist so weit gekommen, daß man alle diese Orte mit einer ankündigen Frau, geschweige denn mit einem jungen Mädchen überhaupt nicht mehr besuchen kann. Bei hellem Tageslicht wird hier der Handel für den Abend abgeschlossen, mustern und kaufen die Männer, stellen die Frauen sich zur Schau, bieten sich an und verkaufen sich.

Als ihren ureigensten Bereich aber hat diese Lebewelt die Linie vom Praterstern über die Praterstraße, die Ferdinandsbrücke, Rotenturmstraße und Kärntnerstraße bis zum Ring mit Beschlag belegt, eine Linie ebenso krumm wie die Wege derer, die sich hier abendlich tummeln. Es ist für den Beobachter nicht gleichgültig, wo er diese Linie betritt, deren einzelne Punkte die Etappen darstellen in der Karriere der Glücksritter und Salzweltsdamen. In den Kaffeehäusern und Nachtlokalen der Praterstraße nimmt diese Karriere ihren Ausgang. Hier wagen die kleinen Ungeheuer nach dem schüchternen Griff in die Portokasse den ersten Kettenhandel, die erste Turswette;

hier versuchen sich die kaum der Schule erwachsenen Mädchen, die ihre Unschuld hinter dem Bretterzaun eines Militärspitals für einen Laib Brot eingetauscht haben, in der schwierigen Kunst, die Männer zu fesseln. Schmucklos und ohne Raffinement wird hier noch das Geschäft betrieben, schmucklos und ohne Raffinement ist das Milieu, in dem es sich abwickelt. Auf elegante Kleidung und reine Wäsche wird hier ebensowenig Gewicht gelegt wie auf echte Weine und gute Musik. Nur rasch Geld verdienen, rasch sich durchsetzen, auf daß man bald den Sprung wagen kann in die große Welt, die jenseits des Kanals lockt.

Und es dauert wirklich nur wenige Wochen, dann kann man alle diese fragwürdigen Gestalten in den eleganten Lokalen der Innern Stadt auftauchen sehen, in Lackschuhen und Seidenstrümpfen und mit wohlgepflegten Fingernägeln. Mit derselben kühlen Nonchalance, mit der sie nun ihre Geschäfte besprechen, sitzen die Männer in den Logen der künstlerisch ausgestatteten Revuebühnen und Tanzlokale und lassen die schwüle Sinnlichkeit des sich in raffiniert erdachten Tänzen enthüllenden Fleisches auf sich wirken. Hier sind sie endlich am Ziel. Hier vermögen sie sich mit den müßiggeliebenden jungen Herren, die ihre Aufgabe darin sehen, das mühsam erworbene Erbe ihrer Väter zu verprassen; mit den modisch gekleideten Herren mit den schwarzen, pomadisierten Scheiteln, denen man tagsüber in der ungarischen Gesandtschaft begegnen kann; mit den Ententeoffizieren, die scheinbar nichts anderes im Sinne haben, als sich zu unterhalten und am nächsten Tage an ihre Regierungen berichten, wie das angeblich darbenende Wien im Ueberflus schwelgt.

Denn hier weiß man nichts von Mangel und Einschränkungen. Fleischspeise und weißes Gebäck, Gemüse und Obst — alles ist zu haben, selbstredend zu Preisen, die unerträglich sind für Menschen, die vom Ertrag ihrer Arbeit leben. Eine Fleischspeise kostet 30 bis 40 Kronen, ein Stückchen Mehlspeise 10 bis 12 Kronen, eine Flasche Wein 35 bis 50 Kronen, eine Flasche Sekt 80 bis 90 Kronen. Die Drohnen der Gesellschaft, die Schieber und Schleichhändler, die sich aus dem Blut und Schweiß der arbeitenden Menschheit bereichern, brauchen freilich nicht nach den Wucherpreisen zu fragen und können sich es leisten, ohne mit der Wimper zu zucken, drei- und vierstellige Rechnungen zu bezahlen, um dann den Wochenlohn einer Arbeiterfamilie als Trinkgeld draufzuliegen.

Zimmerhin sind die Orgien und Schwelgereien, die sich da zwischen 9 und 11 Uhr nachts unter den Augen der Sittenpolizei abspielen, nur ein Vorpiel, zu dem man großzügig auch Neugierigen den Zutritt gewährt und durch das man sich ein bißchen in Stimmung gebracht hat für das, was nun folgt. Für die Dirnen und Ladiebe hat die behördliche Sperrstunde keine andere Bedeutung als die, die Szene zu wechseln, um dann um so ungestörter ihr schamlos wüßtes Treiben fortzusetzen. Draußen auf den Straßen harren in langen Kolonnen die Autos und Fiaker, um sie zu den geheimen Trink- und Tanzgelagen und in die Spielhöllen, wo sie, völlig ungestört, auch die letzten Rücksichten der Sitte und Moral von sich werfen können, zu führen. Bis in den grauen Morgen hinein werden dann Vermögen verpielt und verprast, wird in Gefüssen geschwekelt, die all den Kindern, die jetzt die Wildtätigkeit der Amerikaner vor dem ärgsten Hunger bewahrt, nur aus Märchen bekannt sind.

Sie und da ist dann im Polizeirapport zu lesen, daß solch eine Spielhöllenbesitzerin, deren täglicher Gewinn sich auf 10.000 Kronen beläuft, mit einer Geldstrafe von tausend Kronen belegt wurde. Sie und da ist auch zu lesen, daß irgendein Bankkassier oder ein kleiner Staatsbeamter, der in diese Kreise gezogen worden war, zum Defraudanten geworden ist und sich erhängt hat. e. n.



# Das nächtliche Wien.

Tägliche Einbrüche. — Hühnerdiebe. — Die Brandschabung der Vororte. — Die Währinger Flurgarde. — Selbsthilfe.

„Wien ... wirird ... schön erst ... bei Nacht ...“ Inödelst der Tenor schmälzäugig in einem Dornbacher Heurigenarten. Unter den Bäumen hängt grüngoldenes Licht, es leuchtet durch die Stuben, in denen der Wein, der immer sein wird, für fünf Kronen fünfzig das Viertel „Blinkt“. Der Sänger brüht ein Auge ein, und mit aller kollernden Schönheit seiner zerdrühten Stimme singt er: „Wien wird bei Nacht ... erst schön ...“ Sinat's über die Tische hin, von denen brutales Weiberlachen firt, und nimmt, sich voll hämischer Einschätzung des „Krens“ tief verbeugend, einen „Kruziaer“ aus der jänweihigen Sand des Sawliers Modell 1919, der 1914 noch Gurten vor einem Standl vor der Nordbahn verkauft hat. Abends erfüllt sich dieser Wahnsinn unserer glorreichen Zeit, und Konservatoristen, wirkliche Meisterhüler, machen Musik dazu, bis die Autos, die ratternd abwartet haben, davongestunken sind, erschöpfendkräftig dem Sommerabend ihren Demoldamw als Parsim dieser Lage aufnötigen. Manchmal spielen die Musikanten für sich und einen einamen letzten Gast ein Lied aus jenen verunkelten Tagen, als der Heurige noch der vollstümliche Spiegel der seligen Stadt war, in deren Bürgerhäusern Mozart und Schubert wieslen und gespielt wurden ... Es ist keine Apologie des Heurigen geplant, aber es ist feststehend, daß es zu Zeiten des Gernassers Ferdl Sauter eine Kultur des österreichischen, des Wiener Weintrinkens gegeben hat, eine parlastischegeborene Musik, die frisch aus dem Volke kam. Frucht jahrhundertlang der Entwicklung, die keine Sprünge von der Weite aufwies, die vom Schuhbändlerhaufierer zum „güllten Sämauerhauer“ reidit. Sind noch heute unter den Musikanten und Sängern Abkömmlinge dieser fernen Zeit, die, wenn sie unter sich sind, nächtelang beisammensthen können, ohne einen einzigen Operettenschläger zu singen, vielmehr „alte Lana vom Großpatern“ hören wollen. Schubert, Löwe, Rubinstein singen und — stundenlang vom alten Burtheater erzählen.

Des Ferneren, um Mißverständnissen zu begegnen: einst maß sich des Oesterreichs überste Eiaenschaft, die Raumerei, an den Winzigkeiten einer Kleinbürgerlichen Welt — wo, wo im ganzen Kosmos ist die Größe, die für den Kluch anreichte, der unserer Zeit gebührt? Ihre Ausmaße lassen keinen Ueberblick zu, in dem Sinne ist und war sie aroh; zu den kleinen Dingen, die ihrer verbrecherischen Größe Teil sind, gehört der Weinbetrieb, den wir überschauen können, um aus ihm zu ahnen, wovon wir leben, gehört das Freibeutertum, das uns ein nur zu zeitgemäher Expressionismus als erkennbares Bild der diabolisch geknüpften Schleife aufweist, die sich parallel um den Söllentreis schlingt, der durch die Schenken bestimmt ist. An den Gärten, die eben noch ferther in ihren schlafenden Bäumen die Versicherung auffingen: Wien wird schön erst bei Nacht — geistert diese Kurve, die der Krieg als Spur zurückgelassen hat, in den Höfen der kleinen Leute, die dort draußen wohnen, von den Nasenteppichen und Laubenaägen der Willenaderten ganz zu schweigen. Keine einzige Nacht geht vorüber, in der nicht eingebrochen wird, keine Nacht, deren Stille nicht von Schüssen zerissen würde.

Lange, nachdem das stundenlange Toben und Schreien verklungen ist, das neuesten zur trüchtigen Feier des Wochenendes und des Sonntags gehört, lange, nachdem die nicht abreißen-

den Hüge Angetrunkenen und Besoffener ihre Weinschwere mitsamt all der kreisenden, krächzenden, größtenden Ges', „die sein muag“, der Elektrischen aufgepaßt haben, damit sie sie, dieses alle Geräusch einer üblen Luft, an Spitalern und Wöchnerinnenzimmern vorbeiführe — knallen Schüsse auf dem Heuberg, vom Schafberg herüber, gegen Neuwaldbege zu. Selten kommt es dazu, selten, sehr selten werden die Gauner gefürt. Denn die, die sie heimsuchen, schlafen tief, schlafen arbeitsmüd einem neuen Werkeltaag entgegen. Das ist das aufreizendste an diesen nächtlichen Verbrehen, daß die Betroffenen in den meisten Fällen Arbeiter, kleine Geschäftsleute oder Beamte sind. Die Willen wurden im Winter und im ersten Frühjahr abgetan, als sie noch leerstanden. Heute gehen die Diebe ganz planmäßig die Gemüsegärten und die Kleintierställe an. Es liegt ein System in ihrer Arbeit. Sie gehen gassenteife vor, und auch die Gegenstände, derer sie sich bemächtigen, unterliegen einem Turnus. In den ersten Stunden der Nacht räumen sie die kleinen Schuppen aus, die viele Leute dort draußen an Stelle der Keller und Dachböden haben. Alte Kleider, Winterzeug, Wäschegeästir a. dgl. sind die Beute. Frech geschlagene Mauerlöcher schaffen den Zugang in eine kleine Tabaktrakt, und früh ist die Besitzerin um ein Rad Rauchtabak und um ein paar Stempel ärmer. Ein ausgehobenes Kellerfenster öffnet den Einschluß in die Apotheke. Cognat, Wein und Standflaschen voll Spiritus und altherlicher Oele werden weggeschleppt. Ein paar Radeln werden von einer Gangmauer abgelöst, ein Gang im Winkel um ein eingemauertes Benzinbassin aus Zement gegraben, Rneus und gefüllte Benzinbarrels verschwinden so, nicht als Mißtrauen und Verdacht gegen den zum Hause gehörigen Portier und die Gewißheit hinterlassend, daß diese Spezialisten mit einem Lastwagen gearbeitet haben müssen, da das Gewicht der einzelnen gestohlenen Sachen zu groß war, als daß es auf Männerschultern hätte fortgeschafft werden können.

Das Morgenrauen gehört den Hühnerdieben. Da fangen die Gähne zu krähen an, und vielen von ihnen wird ihr Morgengeknag zum Todeslied. „Im Frühjahr kam s' zwamol bei mir einbrochen und alle Gähndln a'stohl'n — seit i san Gahn mehr hab, is Ruh“, erzählt eine alte Frau. Das Ritterli wird zum Führer für diese Männer, die einen Teil der Fröhigkeiten, für deren Ausübung sie sich im Kriege Lob und Dank und den Titel eines reichen Herrs geholt haben, liebevoll weiterpflegen. Sie räumen die Hühnerställe aus, heute bei einem Gärtner, dem die Hühner die Lebensführung erleichtern sollen, der an den Rand des Stadtgebietes hinausgezogen ist, um überhaupt leben zu können — und dessen Frau vor Schred über den Lärm, den Hunde, Diebe und Verfolger machen, niederkommt; sie steigen in einem Waisenhaus ein, das Gahn und Gennen hält, um Eier für die kleinen, blaffen Elternlosen zu haben; dort rauben sie auch ein Schwein, chloroformieren und töten den künftigen Weihnachtsbraten der ärmsten Kinder. Sie holen Hiegen, die sich ein Putzger, ein Geschäftsdienner, eine Straßenbahnkassiererin, ein Dankbote, ein Briefträger oder eine Lazernanzünderin gehalten haben, um für ihre kleinen, diese schuldlosten Opfer unserer mörderischen Not, wenigstens einmal täglich ein Häferl Milch zu haben. Sie ver-

gisten Hunde, die edelsten Zeugen der Menschlichkeit jener armen Leute, die im vergangenen Winter noch immer genug Gemuma dagegen aufgebracht haben, den Hausgenossen und Wächter zu schlachten.

Nacht für Nacht „arbeiten“ sie. Wenn die Geigen zu „schluchzen“ aufgehört haben, wenn kein Sänger mehr beweint, daß Wien die Stadt seiner Träume sei, beginnen sie, und knapp, bevor die erste Elektrische kommt, hören sie auf. Es sind gefinkelte, gewierte Kunden, mit Knackfäden für die Beute, mit Nädern für die Rückfahrt. Sie sind schonnungslos und zu allem entschlossen: der oft gehörte Knall und Gegenknall von Dienstgewehr und Repetierpistole beweist es.

Seit Monaten brandschagen sie die Wiener Vororte. Die Polizei, die Stadtschutzwache ist machtlos und gesteht es auch ein. Der Ausdruck eines Beamten: „Wir können do nüt zu jedem Haus an Wadmänn hinstell'n“ ist vollkommen einzusehen. Sie treten in Banden auf und ihre Zahl ist Region. Nur Selbsthilfe kann helfen. In Währing hat sich schon eine Flurgarde unter der Führung eines Regierungsrates organisiert, in Hiesing machen Schrebergärtner Nacht für Nacht abwechselnd Dienst, und einem Gauner, den sie neulich fingen, haben sie das Einbrechen kräftig abgewöhrt. Die „Braslianer“ bei Ragnon hatten schon im Frieden ihre Miliz, und mancher Gauner, der es vorzieht, zu schweigen, könnte berichten, wie er, im wahrsten Sinne des Wortes, „gewassert“ worden ist. Ein Bezirks- oder rahonsweiser Zusammenschluß der Bedrohsten, die doch fast alle Soldaten waren, die Einführung eines Wach- und Patrouillendienstes, der jeden höchstens einmal im Monat beanspruchen würde, müßte helfen. Eine eventuelle Einstellung ehemaliger, sich freiwillig meldender, arbeitsloser Unteroffiziere, denen ein Teil des zirkande gebrachten Gutes als Ersatzprämie anfallen könnte, wäre ein brauchbares Rückgrat für eine private Bewachungsorganisation. Die sofortige Verwendung der erwischten Diebe in den Bergwerken, bei den Moordrainagen, beim Kanalaräumen an Stelle der Untersuchungsshaft und als Strafe wäre zu erwägen. Denn es handelt sich in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle nicht um bestohlene Fabrikanten oder Kriegsgewinner, um auch ein Wort an alle zu verlieren, denen die Gedärnverfälschung von Schlagworten, die gegenwärtig als das Teil hingestellt wird, irgenwärts vorschwört, und die auf irgendeine Art anders sein wollen und an einer Orthodoxie, gekühdoren haben, die es unbeeiflicherweise bis heute unterließ, Breittweiser ihren Heiligen zu zählen. Geschädigt sind allermeistens kleine Leute, und es muß eine geradlinige Fortsetzung der Geldbereicherung aus dem Kriege sein, die die gepriesenen Staatenshöfungen unserer Zeit mit der Öffnung der Buchhäuser beginnen läßt.

Es geht um die Sicherheit unserer Familien, um die Gewähr für unseren fargen, armen Besitz, um die Ruhe unserer Nächte zwischen zwei Arbeitstagen, um unsere kleine Freude an ein paar Stangen Rohnen, an drei Quadratmetern selbstgeblanater Kartoffeln. Schreien wir nüst immer „Postaet!“ — haben wir Vertrauen zu uns selber. Wie würde es unsere kommenden Jahre härtester Arbeit durchleuchten, würde die Erkenntnis Mägen gestrafft: Wir hätten nichts zu befürchten, wenn alles so sicher wäre wie die traurige Wahrheit, daß dieser Aufruf zur Selbsthilfe nutzlos sein wird!

Alexander Stern!



# Die Elektrifizierung Deutschösterreichs und seiner Eisenbahnen und die Kraftquellenwirtschaft.

Von Elektroingenieur Wilhelm Wittel.

Die befriedigende Lösung des Elektrizitätswirtschaftsproblems, d. i. die möglichst vorteilhaft stetig aufzubauende, einheitliche Erzeugung und Verteilung elektrischer Arbeit auf unserem Reichsgebiet wird durch die Elektrifizierung der Eisenbahnen in arger Weise gestört. Die Bahnen sollen nicht mit der markt gängigen Stromart, sondern mit einer Stromart betrieben werden, die für alle anderen Verwendungszwecke unbrauchbar ist. Die unbedingt anzustrebende Einheitlichkeit in der Erzeugung und Verteilung elektrischer Arbeit wird nicht gesucht. Hierdurch wird eine sparsame Kraftquellen- und Elektrizitätswirtschaft unmöglich gemacht und damit auch in vielen Fällen die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Bahnbetriebes in Frage gestellt, weil der in den bahneigenen Kraftwerken erzeugte Bahnstrom viel teurer zu stehen kommen muß, wie der in dem planmäßig ausgebauten Ueberlandnetz zur Verfügung stehende Industriestrom. Ein in diesen Fragen maßgebender Funktionär der Staatsbahnverwaltung hat selbst in der Zeitschrift für das gesamte Turbinenwesen 1910, Heft 1, die Unwirtschaftlichkeit der Inanspruchnahme von Wasserkräften für Bahnbetriebszwecke in klarer Weise dargelegt. Dem Uneingeweihten muß der gegenwärtige Standpunkt der Staatsbahnverwaltung rätselhaft erscheinen. Des Rätsels Lösung ist in dem Umstande zu finden, daß es vor 17 Jahren nicht gelungen ist, einen für den Bahnbetrieb möglichst vorteilhaften Lokomotivtriebmotor zu bauen, der auch mit der markt gängigen Stromart betrieben werden konnte. Wäre diese Aufgabe schon damals gelungen, dann wäre damit das Elektrizitätswirtschaftsproblem gelöst worden und wir befänden uns heute schon im Besitze eines ausgedehnten Ueberlandnetzes, das befruchtend nicht nur auf die Elektrizitätserzeugung- und Elektroindustrie, sondern auf unsere gesamte Volkswirtschaft hätte wirken können.

Den maßgebenden Fachmännern, die sich mit dem Lokomotivtriebmotorenproblem beschäftigen, hätte es bereits vor 14 Jahren gelingen können, dieses Problem zu lösen, wenn nicht die Entwicklung der elektrischen Lokomotive durch die Dampflokomotivtechnik in eine falsche Bahn gelenkt worden wäre. So kam es, daß die Entwicklung der elektrischen Lokomotive bei uns heute von neuem beginnen muß. Darum muß aber im gegenwärtigen Zeitpunkte die Aufmerksamkeit der maßgebenden Stellen auf die nur durch die elektrische Lokomotive mögliche Lösung des Elektrizitätswirtschaftsproblems gelenkt werden, und zwar hauptsächlich deshalb, weil nach wie vor die Verwendung des für alle übrigen Zwecke unbrauchbaren Bahnstromes propagiert wird, der doppelte Maschinenzüge in den Kraftwerken, ein doppeltes Leitungsgesetz und ähnliche weitere, auch betriebliche Mehraufwendungen erfordert. Es ist klar, daß das höherwertige, volkswirtschaftliche Interesse durch die Förderung dieser Richtung in empfindlicher Weise behrt wird. Die preussische Eisenbahnverwaltung hat sich bereits im Jahre 1907 für diese Richtung ausgesprochen und es haben sich bedauerlicherweise die meisten Eisenbahnverwaltungen diesem Vorbilde angeschlossen. Dies sagt aber nicht, daß man in Deutschösterreich nicht jetzt etwas Besseres voranziehen könnte, zudem die preussische Eisenbahnverwaltung indessen zu der Erkenntnis gelangt sein muß, daß man sich seinerzeit über die Tragweite der Entschliessungen auf das Elektrizitätswirtschaftsproblem nicht bewußt geworden ist. In der Zeitung des vereinigten Deutschen Eisenbahnverwaltungen 1915, Nr. 101, Seite 1202 sind auf die einheitliche Elektrizitätserzeugung, in Beziehung auf die Eisenbahnen, Äußerungen eines hervorragenden Fachmannes niedergelegt, die leider bei den Eisenbahnverwaltungen viel zu wenig Beachtung gefunden haben.

Die in unseren Wasserkräften nutzlos dahinfließende Arbeit würde im gegenwärtigen Zeitpunkt wohl hinreichen, unsere Bedürfnisse an elektrischer Arbeit in jeder Form zu befriedigen. Es liegt aber in vielen Fällen die Ausbaumöglichkeit und weiters auch die Ausbaumöglichkeit der Wasserkräfte nicht vor. D. v. Miller zählt z. B. die bayerischen Wasserkräfte auf nahezu 10 Millionen Pferdestärken, wovon nur 37% ausbaumöglich sind. Von diesen ausbaumöglichen Wasserkräften werden wiederum nur ein Bruchteil ausbaumöglich sein, v. h. die aus Wasser erzeugte Elektrizität kommt mit Rücksicht auf die Anlagelosten für den Ausbau dieser Wasserkräfte billiger zu stehen, wie die aus Kohle erzeugte Elektrizität. Die von Ulm bis zur Innmündung vorhandene Donauwasserkraft ist nach v. Miller nur zu 7% ausbaumöglich. Für unsere Verhältnisse werden ungefähr gleiche Verhältniszahlen zutreffen. Es ist nun unzweifelhaft eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit, auch so manche, nicht ausbaumögliche Wasserkraft auszubauen. Vielleicht kann dies wirtschaftlich in der Weise durchgeführt werden, daß die sonst

überfüllten Gefängnisse zu diesen Arbeiten herangezogen werden. Im besonderen ist vorerst von diesen nicht ausbaumöglichen Wasserkräften der Ausbau jener Wasserkräfte in Betracht zu ziehen, der für die Landwirtschaft von größter Bedeutung sein wird. Unsere vorhandenen Alpenwasserkräfte werden — bei Berücksichtigung der uns verloren gehenden wertvollen Drauwasserkräfte — mit höchstens 4 1/2 bis 5 Millionen Pferdestärken einzuschätzen sein. Von diesen werden höchstens 2 Millionen Pferdestärken ausbaumöglich und nur die Hälfte von den letzteren ausbaumöglich sein. Demgegenüber brauchen unsere schon bestehenden Elektrizitätswerke in Rücksicht auf die installierten Maschinenleistungen einen Kraftbedarf von 700.000 Pferdestärken, wogegen die jetzt schon elektrifizierten industriellen Eigenanlagen einen überdreifachen Kraftbedarf für sich in Anspruch nehmen dürften, so daß die gegenwärtig bereits elektrifizierten Betriebe ungefähr 3 Millionen Brutto-Wasser-Pferdestärken nötig hätten. Wird berücksichtigt, daß lange nicht die Hälfte unserer industriellen Betriebe elektrifiziert sind, dann ist zu ersehen, daß zur Deckung aller unserer Bedürfnisse an elektrischer Arbeit in jeder Form etwa sechsmal soviel Wasser-Pferdestärken nötig wären, als vorteilhaft ausnützbare vorhanden sind. Daraus folgt aber, daß unsere Elektrizitätswirtschaft nach wie vor in erheblichem Maße von der Brennstoffwirtschaft abhängig sein wird. Es wäre daher unbedingt notwendig, raschestens Wänschelrutengänger auf die Suche nach Brennstoffen auszusenden, die nicht allzu schwere Arbeit hätten, da in nächster Zeit vorwiegend nur im Tagbau zu fördernde minderwertige Brennstoffe (Braunkohle und Torf) in Frage kommen.

In Deutschland ist man schon fleißig daran, die möglichst vorteilhafte Verwertung minderwertiger Brennstoffe in die Wege zu leiten. Es soll durch Vergasung von Braunkohle und Torf und die damit verbundene Gewinnung von auch für die Landwirtschaft wichtigen Nebenprodukten möglichst billige elektrische Arbeit erzeugt und verteilt werden. Für die Elektrizitätserzeugung sind gerade noch die minderwertigsten Brennstoffe gut genug und es ist ein dringendes Gebot, daß solche Brennstoffe nicht etwa auf der Eisenbahn spazieren gefahren, sondern an Ort und Stelle verwertet werden. In dieser Einsicht sind die folgenden Zahlen sehr lehrreich. In England verbrauchen die Eisenbahnen 8%, in Deutschland 13%\*) und in Deutschösterreich werden sie an geblich 33% des gesamten Kohlenverbrauches im Lande in Anspruch nehmen. Eine teilweise Erklärung für diese großen Verschiedenheiten findet sich — abgesehen von den verschiedenen Gelände- und wirtschaftlichen Verhältnissen — in dem Umstande, daß in England hochwertige, in Deutschland mittelwertige und in Deutschösterreich minderwertige Kohle gewonnen wird. Soll z. B. eine Kohlenmenge, die eine bestimmte Heizwirkung erzielen soll, auf der Eisenbahn verführt werden, dann ist bei halbwertiger Kohle, d. i. eine Kohle mit dem halben Heizwert, die doppelte Gewichtsmenge an Kohle zu verführen, wofür die Lokomotiven viermal soviel an halbwertiger Kohle verbrauchen. Es werden allerdings auch andere Güter auf der Eisenbahn verführt, die nicht die vierfache, sondern nur die doppelte Kohlenmenge für die Zugsförderung benötigen. Unter Hinweis auf den großen zu erwartenden Kohlenverbrauch unserer Eisenbahnen, der natürlich in verkehrswirtschaftlicher und in betrieblicher Hinsicht recht bedenklich ist, wird bei uns der unzutreffende Schluß gezogen, daß der Anteil unserer Eisenbahnen am Gesamtkraftverbrauch des Landes, weil ein großer Teil der Kohle nicht Kraftzwecken, sondern der unmittelbaren Verbrennung zugeführt wird, ein noch höherer (etwa 50 Prozent) werden wird und daß daher das Verkehrsamt auch in Rücksicht auf die Wichtigkeit des Verkehrs eine führende Rolle in der Elektrizitätswirtschaft einnehmen muß. In Wirklichkeit wird der Kraftbedarf unserer Eisenbahnen höchstens mit 20 Prozent des Gesamtbedarfes unseres Reichsgebietes zu beziffern sein. Das Verkehrsamt beansprucht jedoch mit Unrecht die führende Rolle in der Elektrizitätswirtschaft, weil außer der letzteren, zuverlässigeren Verhältniszahl der Umstand dagegen spricht, daß die Eisenbahnen infolge ihres stark schwankenden Kraftverbrauches die Kraftquellen und im besonderen die Wasserkräfte am schlechtesten ausnützen. In dem an sich noch günstigen Falle, in welchem die Jahresmittelleistung einer Wasserkraft doppelt so groß ist wie ihre Mindestleistung bei Niedervasser, wird diese Wasserkraft durch den Eisenbahnbetrieb mit höchstens nur 10 Prozent ausgenützt, während z. B. eine elektrochemische Anlage eine solche Wasserkraft voll auszunützen vermag. Vom Standpunkte einer möglichst sparsamen Kraftquellenwirtschaft und der möglichst vorteilhaften, stetig aufzubauenden Elektrizitätswirtschaft wäre sohin eine möglichst gleichmäßige Belastung der Kraftwerke anzustreben, die durch die Eisenbahnen nur dadurch erzielt werden kann, daß möglichst viele leichte Züge geführt werden. Demgegenüber soll sich unsere Staatsbahnverwaltung mit der Absicht tragen, für Güterzugslokomotiven Leistungen von über 3000 Pferdestärken ins Auge zu fassen, wogegen unsere leistungsfähigsten Dampflokomotiven für dieselben Zwecke nur etwa 1200 Pferdestärken leisten können. Der Elektromaschinentechniker ist leicht in der Lage, Lokomotiven von noch höherer Leistungsfähigkeit zu schaffen; es fragt sich aber, ob es denn doch nicht bedenklich ist, so leistungsfähige Lokomotiven einzustellen, zudem unsere Wasserkräfte in den meisten Fällen nur

\*) Im Jahre 1913 haben sie nur 33% aller Kohle in Anspruch genommen.

bor-  
be-  
sic  
gleich  
ach-  
a m-  
amp-  
nem  
ut-  
der  
Wäs-  
Wiener  
the des  
4% i-  
p-  
enbahn  
ab-  
(U-  
Ung.  
430.-  
e Kredit  
780.-  
Mercur  
316.-  
Orient-  
1005.-  
enbach  
Ierno-  
bis  
965.-  
A. G.  
bis  
042.-  
bis  
bis  
958.-  
bis

ad 23 te  
erliegt  
nb tücht  
edle G  
säre gene  
ischen G  
ie dem g  
ranzen g  
ichte, bu  
die  
olche  
Gen-  
gen  
vor-  
raft-



## Die neuen Bachanten.

Elendgasse und „Heurigenetablissement“.  
— Eine verfinsterte Welt. — Die Heimkehr.

Manche Hungergasse dämmert in Groß-Wien, abseits von den prunkenden, strahlenden Niesenstraßen, in denen die Weltstadt fiebert. Wen sein Weg einmal in eine solche Gasse führte, verläßt nimmer ihr tristes, trostloses Bild. Eng und elend liegt sie da, vom Bannfluch der Armut böß verzaubert. Fast dünkt es hohnvoll, wenn hier Sonne in die vermauerten Hausfluren schrägt, ihre Goldstäbe das Armleutheim — Sadern und brüchiges Gerät, die schmutzstarrende Bettstatt, die kein Binnen kennt, den einzigen, nur mehr dreibeinigen Sessel — überstimmern; wohlthätiger als der Sonntag sind in dieser Gasse der silbergraue Abend und die schwarzamtene Nacht... Unfern dieser Elendgasse mit ihren Kellertüren, Hungerblässen Bewohnern, die in unseren Randbezirken wahrhaft keine Seltenheit ist, dort, wo das Häusermeer der Großstadt in Wiesenland und Nebenreich verehbt, ladet der dunkelgrüne Busch ins „Heurigen-Tablissement“.

Schon beim Eintritt umfängt uns eine niedrige Sphäre von Weindunst und lärmvoller Fidelity. Im sehr geräumigen, doch niedrigen Lokal, von dessen Decke reichlich elektrisches Licht gleißt, steht eine größere Anzahl roh gefügter Tische. An ihnen macht sich auf eben solchen Bänken die denkbar bunteste gesprengelte Gesellschaft breit, zecht, schwätzt, liebelt, karst den fragwürdigen, aber gutgemeinten Vorträgen eines „Elite-Schrammel-Quartetts“ und mehrerer „Naturjäger“, singt oder gröhlt mit und überhäumt von Lebensfreude. Vom ehrlichen Geldverdiener, dem einen oder anderen Proletarier, der nach saurer Woche sich mit Weib und Kind einen guten Tag macht und im übrigen nicht eben bacchantisch gestimmt ist, über den noch nicht ganz arrivierten Schieber, der es sich gleichwohl bereits leisten kann, bis zum Kriegs- und Nachkriegsgewinner großen Stils ist fast jede Spielart jener Wiener Minderheit, der es heutzutage gut und besser als jemals geht, innerhalb dieser vier holzgetäfelten Wände vertreten. Anlangend die Weiblichkeit ist das Publikum gleichfalls bunt gewürfelt. Neben dieser, jener — sehr vereinzelten — braven Arbeiterfrau, die von ihrem Gespons begleitet ist, fehlen nicht das Ladenmädchen (dem man ansieht, daß es zum ersten Male, auf des Galans Bitte, zum Heurigen mitging), die Sumpflilie der Demi-Bierge in ihren schillernden Zwischenfarben und die völlig entratelste Kokotte, die nicht erst des Heurigen bedarf, um hemmungslos zu sein. Über auch den Herren Naturjägern glänzt Wohlleben, Sattsein, Zufriedenheit im Blick. Singend werden sie sich, jeweils die auf dem Rücken ineinander gelegten Hände lösend und die Rechte zu einbrustvoller, den Text kokett erläuternder Gebärde erhebend, zu den Tischen, halten zwischen den Säulen, unter denen sie manchen Duzbekannten finden, gleichsam Cerele und Leeren in der Pause die ihnen von den dankbaren wein- und musikalischen „Kunst“-Freunden dargereichten vollen Gläser... Vergebens sucht man rings etwa nach einem Hirbesoldaten oder Intellektuellen. Das Neuzere dieser Gasse trägt wohl nicht...

Mit dem unerbittlichen Fortschreiten der Stunde wächst die Weinlaune, und „wenn ein Mädchen einen Herrn hat“ und „a harbe Musi dazu und a Heß voll Hamur“ ihre Pauberkreise ziehen, fällt der Abschied vom Heurigen nicht leicht. Vor der Sperre steigert sich denn auch das Begehren zur Orgie, die niemand stört, denn die Polizeibehörde verfügt nicht über genug Personal, um auch nur die größeren „Etablissements“ und Buschensichten durch Agenten überwachen zu können. Und dieses alles geschieht in den Tagen des Teufelspaktens von Saint-Germain, während das Gespenst des Hungers und des gänzlischen inneren Debakels knöchern an Wiens Pforten pocht. Das stolze Donauraich zerbricht, der Doppelaar verredete, aber über unseren Sorgenhimmel flattert trillernd „das Vercherl von Sernals“...

Aus diesen höchst betriebam gefesteten Lokalen, in denen für ein Viertel des säuerlich prickelnden Bacchusnasses 4½ Kronen verlangt und bereitwilligst bezahlt, Rosen zum Preise von 4 Kronen für das Stück feilgeboten und viel gekauft werden, diesem Dorado der Genußsuchter, die, was ihnen an Geldverdienst rasch und mühelos zufällt, ebenso rasch und skrupellos verplempern, verprassen, vertrinken, arinst uns das verzerrte Antlitz einer Zeit entgegen, der von der ja auch nicht einwandfreien, aber immerhin harmlosen „Wiener Gemütslichkeit“ vergangener Tage kaum mehr ein Schimmer eianet. Die feine Lebenskunst dieser Sphäre, die uns lehrt „zur Neige schlürfen jeden Augenblick“, um Ferdinand Sauter, den Altwiener Dichter-Bohemien zu zitieren, der in der Heurigenwelt wie kein zweiter zu Hause war, sie acht unter, gleichwie unsere gesamte gesellschaftliche Kultur zu versinken droht: war doch das Entarten und Verrohen der Feste und des Volksvergnügens seit je ein Bedenken erregendes Reizsymptom. Bereits in den Jahren 1916 bis 1918 sah sich die Polizeidirektion durch viele Fälle von Ausschreitungen, die zumal bei der Heimkehr aus den Heurigenorten (Grinzing, Siebering, Liebhartsal usw.) verübt worden waren, veranlaßt über die erwähnten Lokale ein Sängerverbot, ein Musikverbot ab 9 Uhr abends und die Rehmüchsperrre zu verhängen. Die Mißstände haben den Krieg überdauert, ja sich heuer noch verschärft. Vor wenigen Wochen geschah es, daß sich in einem eben durch die Villrothstraße stadtwärts fahrenden unbeluchteten Straßenbahnwagen zwischen mehreren jugendlichen Heurigen-Heimkehrern aus nichtiger Ursache ein Streit entbrann, in dessen Verlauf der Wäbriag Eijen

30/7 168  
Dreher Karl Seiml erstochen ward. Ein anderer ereignete es sich, daß in der Ruckwaldgasse in Döbling, dessen Nachtruhe durch die Massenfrequenz seiner rund 150 Heurigenlokale besonders beeinträchtigt ist, ein Kaufmann von vier bezetzten Passanten ohne allen ersichtlichen Grund durch Stochhiebe blutig geschlagen wurde; als Polizei kam, nahm die Wunde, ehe sie agnosziert werden konnte, in einem Auto Neißhaus. In den Sonntagnächten sind die Hauptverkehrsadern der in Betracht kommenden Peripheriebezirke von Tausenden überflutet, die — des Nebengottes voll — außer Mund und Band geraten, durch Gesang und Gejohle jedermann aus dem Schlaf rütteln, da und dort Fenster-scheiben zerklirren lassen und mannigfachen anderen Unfug stiften. Was Wunder, daß die Polizeibehörde daran denkt, ihrer jüngst erfolgten Warnung gemäß, falls diese, die darübende Mehrheit der Bevölkerung empörenden Zustände sich nicht bald radikal bessern, die Heurigenbetriebe neuerdings zu droffeln.

Bacchus aber sieht voll Scham und Trauer auf dies entartete Geschlecht... Rudolf Hayri.



## Herensabbat in der Judengasse.

Das Wiener Getto. — Der Naturarod und die Echinosoffen. — Auch ä Brunn' schöpft sich aus. — Hüllenbreughel und Breitwieser. — Der Frack des Walzerkönigs.

Es ist eine seltsame Tatsache, daß sich gerade um das Kirchlein des heiligen Rupertus herum ein Getto gebildet hat, und daß das älteste Volk beim ältesten Hause Wiens mit alten Kleidern und Schuhen handelt. Auch dort sind, wie überall, die Wirkungen des Krieges zu spüren; die Ladenbestände sind recht gering, es kommen die Studenten nicht mehr, sich die weiße Soje einzuhandeln, die ihre Beine beim ersten Wiener Rendezvous apollinisch gestalten sollte. Auch die Kellner kommen spärlich, die ihre Fräde von hier bezogen haben; denn Fräde werden heutzutage wenig verkauft, seitdem sich so viele das Gehabene der großen Welt ausbezogen haben, abends den Frack anziehen und in einem Spielsalon Kavalierspartien markieren. Man kauft und verkauft in den Läden der Judengasse bedeutend weniger als in der Zeit vor dem Kriege. Wer heute Kleider hat, der wendet sie und verkauft sie nicht. Wenn er schon etwas zu verkaufen hat, kann er den Weg bis in die Judengasse sparen; denn unterwegs trifft er auf eine Menge wohlthätiger Leute, die ihm Kleider und Schuhe unter dem nächsten Gaustor abkaufen. Denn wer handelt heute nicht? Heute will jeder mühelos Geld verdienen, will das Fiebertempo dieser Zeit einhalten, erhöht es noch, statt es herabzumindern. Wie hat es so viele „Geschäfte“ gegeben als jetzt. Der Wahnsinn unserer Tage zeigt sich äußerlich in den Preistafeln der Läden; hinter ihnen ist die Geschäftigkeit einer ungeheuren Menge, die feuchend und schweißnaß durch den Zustand rast, den sie Leben nennt, um an der großen Konjunktur teilnehmen zu können. Ein Kaufbild vor Augen, einen Glauben an die Möglichkeit, durch einen Telephonaufwurf Millionär zu werden, haut der medicinae candidatus das Lehrbuch der pathologischen Anatomie hin und, noch beschwert von dem eben durchstudierten Kapitel über die Echinosoffen, beginnt er ein neues Leben. Er wird seinen Naturarod verkaufen, gut und unter der Hand verkaufen, wird mindestens tausend Kronen bekommen, für die wird er... wird er... dann... und dann... Auto, Villa, Steuerflucht, Schweiz... Das einzige, was von den Träumen wahr wird, ist der Verkauf des schwarzen Rodes unter der Hand an einen Bekannten, der von einem weiß, der seinerseits wieder einen kennt, dessen Bruder vierzig Waggons Schweineschmalz „an der Hand“ hat. Millionen sind zu verdienen... acht Wochen später kommt das Lehrbuch der pathologischen Anatomie wieder zu Ehren, die Echinosoffen auch, nur der Naturarod hat seine Bestimmung, in der Judengasse ehrlich zu enden, verfehlt und schmückt jetzt wahrscheinlich den schlanken Leib eines Gauners, der als Generaldirektor einer tibetianischen Großverkaufsgesellschaft dreihundert Waggons Nähnadeln „an der Hand“ hat. Dieser Malfstrom eines unsäglich üblen Geschehens rast durch unseren Tag, an den gelächelten Läden der Judengasse vorbei, und ihn und den Warenmangel, die leeren Regale der Althändler erledigt einer der Dortigen mit einer kondensierten Weisheit, die unseren Staatsmännern und Generalen zu unserem Unheil gelehrt hat: „Auch ä Brunn' schöpft sich aus.“

Dafür spielen sich seit fast einem Jahr in der Judengasse Begebenheiten ab, denen die alt-eingewohnten Geschäftsleute angstvoll zusehen. Früher war diese enge Welt kleiner Leute der Schauplatz geringerer Begebenheiten, deren größte schon darin bestand, daß es einem gelungen war, einen Posten von Kavalieren abgelegter Kleider um vierzig Kronen zu erstehen, während er sechzig wert war. Dieser Schauplatz beschäftigte die Stadt höchstens als Hintergrund der Wiße, die im Budapest-Orpheum gerissen wurden. Nun sind die kleinen Gassen aber täglich von einer dichten Menge verstopft. Was in Wien gestohlen wird, was durch Einbrüche erbeutet wurde, wird in den Gassen verhandelt. Nicht in den Läden, nicht an die Kaufleute, die jahrzehntelang ein mühseliges Leben führen — Gesindel untereinander schafft den Hüllenbreughel einer Zeit, die Breitwieser als Patron erhalten hat. Während die aus Schläsien zugereiste Lehrerin, am Ziel jahrelanger geheimer Sehnsucht stehend, Wien — Wien, den Gegenstand gewordenen Traum irgendwie ans Herz drücken möchte und noch die Scherereien des Bahnhofes erledigt als letzte beschwerliche Prüfung vor dem Eintritt ins erträumte Paradies Wien, wird ihr gestohlener Reisekoffer schon in der Judengasse verschachert; ein Plattenbruder ersticht für seine Schöne ein Silbertascherl, den sorgsam gehüteten Weihnachtschat eines traumseligen Mädchens, und ein „Dreißcherlmenich“ erhandelt sich das Brautheud der kleinen Lehrerin als Geschäftserfordernis mit allen heimlichen Gedanken, die in die Spitzentanten hineingehäkelt wurden. Zur selben Minute, in der eine Hausfrau sprachlos unter der erbrochenen Bodentür taumelt, wird die noch nasse Wäsche, die ihr gestohlen wurde, unter einem Gaustor verschleudert. Jemandwo in diesem Steinhäufen Wien trauert ein Mensch um ein Schmuckstück, das, durch Generationen fortgeerbt, einziger Familienbesitz, ihm heilig war und ihm heute nachts gestohlen worden ist — zur selben Minute wird es in der Judengasse zum Anfang einer Heurigenfahrt. Vor Bücherschränken und an Schreibtischen, in den Wohnungen Jungvermählter, die

sich unter unjagbaren Schwierigkeiten ein winziges, heimeliges Stückchen Glück geschaffen haben, in behüteten Heimen, die das Ergebnis jahrelanger liebevoller Arbeit darstellen, trauern fassungslose Menschen, über die wie ein Blitzschlag das größte Unglück gekommen ist: der Einbruch, der Diebstahl, das heißt das Fehlen des ganz und gar Unersehlichen — und zur selben Zeit, zu der das lautlose Weinen dieser tiefen Tragödien tagtäglich in so schrecklich vielen Wohnungen ist, werden in der Judengasse gestohlene Kleider, gestohlene Wäsche, gestohlene Schuhe, gestohlene Schmuckstücke, werden Raub und Beute unter freiem Himmel und hinter Torflügeln verschachert; mitten in der Stadt sammeln sich tagtäglich hunderte Diebe und Einbrecher zu einem Markt der Frechheit und des Sohnes. Einmal, ein einziges Mal hat die Polizei eingegriffen, ein einziges Mal vierzehn Gauner verhaftet und — wegen unbefugten Handels zu Geldstrafen verurteilt!

Die geduckten und verschüchterten Ladenbesitzer, die so viele, arbeitsreiche Jahre „in der Gass'n“ sind, müssen diesem Herensabbat zusehen, weil die Polizei nicht zusehen will. Sie stehen angstvoll an den Rändern dieser tiefen Gassen wie an den Ufern eines Kanals, durch den der Unrat dieser Stadt tagtäglich fließt. Sie sind verstört und bangen Herzens, weil Geschäftige an der Arbeit sind, der Menge zuzuführen: „In der Judengasse wird alles Gestohlene gekauft.“ Die Menge ist ja so urteilslos! In dieser Stadt, in der ein Schlagwort eine Partei ein Menschenalter hindurch am Leben erhielt, ist die Verbrecherbörse in der Judengasse die schwerste Gefahr für die Trödler, die dort ihre Läden haben, weil sich genug Verantwortungslöser finden werden, ihnen die Gehelei zuzuschreiben, die sich vor den Türen ihrer Gemölbe abspielt. Die angestammten Händler wollen das Ende dieses fliegenden Marktes, sie erwünschen es ebenso sehr als sie die Wiederkehr jener Tage erwarten, die früher in der Judengasse waren. Jener Tage, als „die Gass'n“ nichts war als der enge Schauplatz kleiner Begebenheiten, wie etwa der, daß der Diener des Walzerkönigs Johann Strauß die Fräde seines Herrn verkaufen kam, die alle an der linken Schulter von der Geige abgehakt waren. Er brachte sie immer einem und demselben Käufer, bis ihn der eines Tages fragte: „Sie könnt' der Herr, von dem die Röd' sind, nicht auch emol rechts tragen?“ — Der Diener sah ihn verständnislos an. — „No ja, alleweil trägt der Herr links — er kann doch auch —“ und er machte eine erklärende Geste, als ob er eine Last auf die rechte Schulter heben würde — „hie und da rechts tragen?“ — Der Diener verstand noch immer nicht. Da klopfte ihm der Trödler vertraulich auf die Schulter, wies auf die abgeschabte Rockstelle und flüsterte ihm ins Ohr: „Meinen Sie, ich weiß nicht, woher das is? Mir erzähl'n Sie nit — die Röd' san von an' Pompsfimebret.“

Alexander Stern.



## Volkswirtschaft.

### Gemeinsame Kraftanlagen für Industrien und Bahnhöfen.

Deutschösterreich ist unter allen Kulturstaaten der Erde wohl das einzige Land, in dem gegenwärtig gar kein Schnellzug verkehrt. Diese beschämende Tatsache fällt um so schwerer ins Gewicht, als nicht nur der übrige Personenverkehr, sondern sogar auch der Güterverkehr außerordentlich eingeschränkt werden muß, so daß wiederholt sogar Lebensmittelzüge nicht rechtzeitig weiter befördert werden konnten. Geschieht dies mitten im Sommer, in der für den Bahnverkehr aller günstigsten Jahreszeit, was haben wir dann im Herbst, zur Zeit der Rüben- und Zuckerrübenpflanzung, was erst im strengen Winter zu erwarten? Die Gefahren, die uns drohen, sind unermesslich und es ist daher sehr begreiflich, daß die Hadwelt immer mehr den Augenblick herbeisehnt, wo es uns möglich sein wird, unseren Bahnbetrieb von der Kohlenfeuerung beinahe vollständig unabhängig zu machen. Dieser Augenblick wird um so näher heranrücken, je größer die Möglichkeit ist, die sich der gemeinsamen Ausnützung der Wasserkräfte durch Eisenbahnen und Industrien darbietet. Denn unser kleines Staatswesen ist für sich allein unermesslich, die hierfür erforderlichen ungemein großen Mittel aufzubringen. Ueberdies halten wir unsere öffentliche Verwaltung nicht für geeignet, eine solche Arbeit in möglichst kurzer Zeit durchzuführen, weil sie die notwendige unbeugsame Tatkraft und Rücksichtslosigkeit nicht aufzubringen vermag. Ist aber an den Bestrebungen der Staatsbahnen auch die private Industrie mitinteressiert, dann wird ein viel schnelleres Tempo zu erzielen sein, zumal auch in diesem Falle die Hilfe des Auslandes leichter zu erzielen wäre.

Bei diesem Stande der Dinge ist es durchaus erfreulich, wenn uns von maßgebender fachlicher Seite versichert wird, daß die Errichtung gemeinsamer Kraftwerke für Bahnbetriebs- und allgemeine Licht- und Kraftzwecke durchaus aussichtsreich sei. Freilich muß dabei je nach der Lage des einzelnen Falles sorgsam unterschieden werden. Durch diesen Vorbehalt glaubt der angesehene Leiter des Elektrifizierungswesens bei unseren Staatsbahnen, Ing. Paul Dittes, in einer soeben veröffentlichten Abhandlung den gerade auf diesem Gebiete häufig gebrauchten Schlagworten entgegenzutreten zu können, zumal jetzt oft „von verschiedenen Seiten in Unkenntnis der tatsächlichen Verhältnisse und ohne Bedachtnahme auf die technischen Eigenheiten gewisser elektrischer Großbetriebe der Vorschlag gemacht wird, alle Verbraucher elektrischer Energie in einen großen Topf zu werfen“. In allen Fällen jedoch, in denen ein Bedarf an Bahnenergie und an Energie für sonstige Licht- und Kraftzwecke vorliegt, jede dieser Bedarfsmengen aber für sich allein nicht so groß ist, daß es eine verfügbare Wasserkraft gut ausgenützt werden könnte, wird die Errichtung eines Kraftwerkes für gemischten Betrieb technisch und wirtschaftlich sehr zweckmäßig sein; besonders dann, wenn es sich um den Ausbau einer gemeinsamen Ausgleichs- und Spitzendeckungsanlage für ein Bahnkraftwerk und ein Kraftwerk für allgemeinen Licht- und Kraftbetrieb handelt.

In einem solchen Falle kann durch die gemeinschaftliche Herstellung und Ausnützung gewisser Anlagenteile (Staubedeanlage, Oberwasserkanal, Stollen, Wasserschloß u. dal.) eine sehr wirtschaftliche Lösung gefunden werden, während die Zuweisung gesonderter Rohrleitungen, Turbinen, Generatoren usw. für jede der beiden Betriebsarten die gewünschte Unabhängigkeit des Bahnbetriebes vom übrigen Kraft- und Lichtbetrieb sichert. Dieser Kraftwerkstypus wird dann außerordentlich vorteilhaft zur Anwendung kommen können, wenn die Energiebedarfsmengen für Bahnbetriebszwecke und für anderweitige Kraft- und Lichtzwecke nicht stark voneinander abweichen, oder wenn keine dieser Bedarfsmengen für sich allein so groß ist, daß die Aufstellung eigener Maschinenätze für jede der beiden Stromarten gerechtfertigt und deren gute Ausnützung gewährleistet wäre. Ueberwiegt der Bedarf einer der beiden Stromarten sehr bedeutend, dann ist es vorteilhaft, alle Maschinenätze nur für diese Stromart zu bauen und die im geringeren Maße benötigte Stromart aus der anderen durch Umformung zu gewinnen. Ob die den Bahnstrom liefernden Werke im Besitze und im Betriebe der Bahnen selbst sein sollen (bahneigene Werke) oder ob diese Werke finanziell und hinsichtlich des Betriebes vom eigentlichen Bahnbetrieb zu trennen sind — darüber glaubt Dittes keine allgemeine gültige Norm aufstellen zu können. Es ist aber natürlich, daß er von seinem Standpunkt den Eisenbahnen bei allen Werken, für die sie als Großabnehmer elektrischer Energie in Betracht kommen, einen entsprechenden Einfluß auf die Ausgestaltung der technischen Einrichtungen und den Betrieb gesichert wissen will. Doch das ist nicht von entscheidender Bedeutung. Das Allerwichtigste ist: die Inangriffnahme der Arbeiten darf nicht länger verzögert werden. An dem Kohlenmanuel gehen wir sonst zugrunde. Und nur die Ausnützung der Wasserkraft kann uns Genehung bringen.

— (Die Devisenhaufe.) Die Aufwärtsbewegung der Devisenkurse ist leider auch gestern noch nicht zum Stillstand gekommen; es wurden vielmehr neue Rekordpreise verzeichnet. Die deutschösterreichische Devisenzentrale erhöhte die Notierung für Amsterdam um K. 20 auf 1755, Zürich um K. 1250 auf 880, Christiania um K. 20 auf 1070 und Kopenhagen sowie Stockholm ebenfalls um je K. 20. Die Kurse für die Devisen Berlin und für rumanische, französische, italienische, englische und amerikanische Noten blieben unverändert.

— In Berlin mußte die Devisenzentrale im Anschluß an den neuerlichen scharfen Rückgang der Markbaluta an den neutralen Plätzen, ihre Notierungen um 20 bis 40 Mark erhöhen. Die Markbaluta fiel am 19. d. in Zürich von 28.80 auf 27.70, in Amsterdam von 12.70 auf 11.60, in Kopenhagen von 23 auf 21½, und in Stockholm von 21.25 auf 20. — In Zürich ist, wie wir bereits im Abendblatt berichteten, am 19. d. der Kurs der Devisen Wien von 12½ auf 11½, der Kurs der deutschösterreichisch gestempelten Kroneinoten von 12½ auf 11¼, und der Kurs der ungestempelten Noten von 12¼ auf 11¼ gefallen. Dagegen befestigte sich die Devisen Prag von 21½ auf 22 Franken. — Aus Zürich, 20. d., wird uns telegraphiert: Die „Neue Zürcher Zeitung“ meldet unter Hinweis auf den Tiefstand von Krone und Mark, daß sich auf dem Devisenmarkt Vorgänge sehr ernster Natur abspielen, die auf die gegenwärtige Situation sehr erschwerend einwirken.