L 70000
a
1919
27./III. – 29./IX.
Verkehrswesen
A
Eisenbahn, Schiffahrt
7

Der neue Tag

27./III. 1919

Zeichnung von Daumier.



DER FRIEDE.

Neue Freie Presse Abendbl. 3
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 Gesellschaftseinrichtung kann, wenn die Vorräte erschöpft sind, das Inland nichts bietet und die Einfuhr aus dem Auslande durch das schlechte Geld so schwierig und beinahe unmöglich ist, auch nur ein Haar von dem Elend 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!

In der vorigen Woche war zwischen dem Staatsamt für Verkehrswesen 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 auseinandergesetzt zu werden. Die Angelegenheit muß rasch durch Verständigung auf haltbaren und vernünftigen Grundlagen beendigt werden.

Neue Freie Presse
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 Bahnverwaltung und den Ausständischen stattfinden, um raschestens zu einer Einigung zu kommen und den Betrieb auf dieser wichtigen Eisenbahnlinie wieder aufnehmen zu können.

Mittagblatt
27./III. 1919

5

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, anderseits 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 Verkehres rief auf dem Südbahnhof gestern stürmische Entrüstungskundgebungen unter den Reisenden hervor. Der Fernzug Wien—Loitsch 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 heimzukehren. Inzwischen hatte sich der Streik schon bis Bruck—Leoben ausgedehnt und heute auch schon Graz ergriffen.

Heute kein Zug.

Um ½10 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 Mehlquote 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 Mehlquote.

Die Zeit Abendbl. 28. III. 1919

Der gedrosselte Volksprater.

Nur ganz allmählich erwacht der Volksprater aus der Erstarrung, die ihn wintersüber befangen hielt. Die Kriegsläufte sind ja nicht spurlos an ihm vorbergegangen. Viele Praterhüttenbesitzer haben draußen als Feldgraue ihr Leben eingesetzt, während daheim ihre Betriebe im argen lagen. Ihr früherer Obmann Ludwig Pretscher weilt kriegsgefangen im fernen Osten. Andere, die nicht eingerückt sind, hatten daheim mit der Mißgunst der Verhältnisse zu ringen. Unter den 160 Praterleuten war ein Dutzend durch die Not gezwungen, die Betriebe an Kriegsreiche zu verkaufen. Gleichwohl hatte das Geschäft während des Krieges noch halbwegs geblüht. Tausende von Militärpfleglingen und Rekonvaleszenten 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 naivgenußsüchtige „Bosniak" und der fesche „Warasdiner", der oftmals den „Deutschmeister" bei seiner Donna ausstach — hat man freilich schon kriegsüber vermißt. Sie alle, die gern gesehenen Angehörigen fremdnationaler Wiener Regimenter, mit ihrem süßen Mädel, das auch eine blonde Tschechin sein konnte, kommen längst nicht mehr. Aber auch die Kriegsstammgäste, die zwar nicht immer tanzfähig waren, an den Darbietungen der Kinos und Buden aber mit der kritiklosen Schaufreude des zivilisationsfremden Huzulen oder Pusztasohnes sich ergötzten, fehlen heute.

An diesen warmbesonnten (wenn nicht verregneten oder aber verschneiten) Vorfrühlingssonntagen wird in den Lokalen des Volkspraters nach langer Zeit wieder getanzt — so lange es die Kohlennot erlaubt, denn um 9 Uhr wird unerbittlich gesperrt. Wochentags liegt er fast völlig verödet da: alle Etablissements, die auf den Motorbetrieb angewiesen sind, dürfen nur Sonntags geöffnet sein, abgesehen von den fünf zumeist gut besuchten Praterkinos. Grottenbahn, Karussells und was es dergleichen sonst lustig-bewegter Vergnügungsstätten mehr gibt, müssen ruhen, um an Sonn- und Feiertagen von 2 Uhr bis 7 Uhr sich auszutollen. Die auf Motorbetrieb basierten Lustbarkeiten bilden allerdings nur etwa ein Drittel der Prateretablissements, 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 daher auch an Wochentagen bis zur Sperrstunde offen gehalten. An den Sonntagen geht es freilich trotz aller Einschränkungen und Sparmaßnahmen im Prater hoch her. Die Ringelspiele drehen sich, das vollkommen telepathiefreie Zaubertheater 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 kärglich bemessenes Genießen, und die Friedensziffer von 50.000 bis 60.000 Sonntagsgästen wird im gedrosselten Volksprater kaum je erreicht.

Reichspost

Mittagblatt
28./III. 1919

M 28
7

Ausdehnung des Eisenbahnerstreiks.

Absperrung Wiens vom Verkehre.

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 Eingengung 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 Bureaukratie regiert, sondern von den Vertretern der Eisenbahner selbst gemeinsam mit den Vertretern der Volksgesamtheit verwaltet wird."

Der Eisenbahnerstreik ist die schwerste Heimsuchung, 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 Neige gehen und ein Betrieb nach dem andern wird zum Stillegen verurteilt. Ein Eisenbahnerstreik über das notwendigste 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

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 ½10 Uhr erst die Versammlung beginnt, in der über diese Frage entschieden werden wird.

Von der StEG. wird uns mitgeteilt, daß det 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 avisiert, weshalb eine Entscheidung über ihre Beförderung auch nicht getroffen werden konnte.

Auf der Franz-Josefs-Bahn

streiken Beamte und Arbeiter. Der Verkehr ist gnzlich 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.

---

des Fürstbischofs am 13. März der von Breslau hergebrachte fürstbischöfliche Kommissarius Prälat Dr. Steinmann. In dem Protest wurde hervorgehoben, daß der jetzige Fürstbischof von Breslau nicht nur rechtmäßiger, sondern auch hierzu ständiger Staatsangehöriger ist. Es wurde darauf hingewiesen, daß der Breslauer Bischofsstuhl durch rechtmäßigen Kauf in den freien Besitz des Bistums Breslau gelangt ist. Bei dieser Sachlage muß die von der städtischen Kloakdirektion Breslau beabsichtigte Errichtung einer städtischen Rieselanlage auf dem Gebiete des Bistums Breslau als gewaltsamer Eingriff in das

Wiener - Stimmen
28./III. 1919

11

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 Hungerschreck steht leibhaftig vor aller Augen.

Die Eisenbahner streiken, weil sie nicht länger hungern wollen, und die Bevölkerung mitsamt 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 Kabinettschef 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 tat sich viel zugute darauf, daß wir die niedrigsten Getreide- und Brotpreise der Welt hätten. So stand es nämlich in den Akten. Die Rationen waren in der Tat billig, nur daß man von ihnen nicht leben konnte. Die niederen Preise der gänzlich unzulänglichen Rationen 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 „Rationen", 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 verderblichen 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 Verkehres 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.

Neues Wiener Tagblatt
29./III. 1919

Abend

Schnellzugsverkehr Wien–Innsbruck.

Heute verkehrt von Wien-Westbahnhof nach Innsbruck der Nachtschnellzug Nr. 207 mit allen Wagenklassen (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 Zählkarte gebunden, die bei der Ausgabe der Fahrkarten an der Vorverkaufsstelle (Oesterreichisches Verkehrsbureau, Zweigstelle, Stock-im-Eisen-Platz Nr. 3 und 4) und am Fahrkartenschalter in Wien (Westbahnhof) vor Zugsabgang unentgeltlich verabfolgt wird.

Neues Wiener Tagblatt Abendbl 13
29./III. 1919

Nach dem Eisenbahnerstreik.

Aufnahme des Eisenbahnbetriebes.

Noch in der Nacht von gestern auf heute ist, entsprechend dem Beschluß 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 deutschösterreichischen Bahnnetzes stillegte, als beendet anzusehen. Der eigentliche Generalstreik war, da sich die Bediensteten der Ost- und der Aspangbahn 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 Verpflegsverhältnisse dem Streik überhaupt nicht angeschlossen. Durch die gestern erzielte Einigung ist die Streikbewegung, die schon durch ihr zweitätiges 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 verharrte 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 gepflogener telephonischer Unterhandlungen, die Wiener-Neustädter zu bewegen, den Betrieb wieder aufzunehmen und den Bahnhof für den Verkehr freizugeben. Bis ½12 Uhr waren nur Lokalzüge von Abfahrtserien vor Wiener-Neustadt eingetroffen, doch erwartete man schon das Einlangen von den Fernzügen, die in Wiener-Neustadt angehalten worden waren. Von Wien aus wurden im Hinblick auf die Sachlage Züge nach und über Wiener-Neustadt erst nach 11 Uhr abgelassen.

Störungen der Approvisionierung 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 ausständigen Getreidezüge in den nächsten Tagen einlaufen und die gekürzte halbe Brotration gegen Ende der Woche nachträglich zur Ausgabe gelangen kann.

Das Ernährungsamt ist selbst 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 Provinzstellen das gleiche zu empfehlen. Der Grund hiefür liegt in der augenblicklichen Unsicherheit der Zustände. Dann weiß man auch nicht, ob die durch den Streik aufgehaltenen Lebensmittelzüge 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.

Verschärfte Milchnot.

Empfindlich wurde auch die Milchversorgung betroffen, denn bis auf die kleinen Mengen, die von Wiener Stallungen 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 Schwerkranke teilhaben und für diese ein andres Nahrungsmittel als Milch überhaupt nicht in Betracht kommt, sucht man den Ausfall nach Tunlichkeit durch Kondensmilch zu decken, die allerdings nicht der frischen Milch gleichwertig ist. m. h.

Aufnahme des Verkehres in Steiermark.

Graz, 29. März. Die Bediensteten der Südbahn des Grazer Inspektionsbezirkes haben sich dem Beschlusse auf Beendigung des Streiks angeschlossen. Der Personenzug nach Wien ist um 9 Uhr 48 Minuten statt 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 Edlach 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 Edlach nach Wien nicht übernehmen wollte. Hiedurch ist auch zur Stunde sein heutiges Auftreten in der Oper in Frage gestellt.

Beschießung von Automobilen auf der Fahrt nach Wien.

Infolge des Eisenahnerstreiks 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 hiebei 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 Gewehrkugeln 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.

Neues Wiener Tagblatt
29./III. 1919

(Die tschecho-slowakischen Tariferhöhungen 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 Verteuerungen ergeben sich aus der nun erfolgenden Unterbrechung der Durchrechnung, durch welche nicht nur die Manipulationsgebühr doppelt, sondern auch die erhöhten Taxen der Anfangskilometer zweimal gezahlt werden müssen. So wird zum Beispiel bei Bier aus Pilsen ohne Berücksichtigung der Währung eine tarifarische Verteuerung um 1 K. 26 H. für 100 Kilogramm Wagenladung eintreten. Bisher war für Bier in der Relation Pilsen-Wien-Franz Josef-Bahn (350 Kilometer) eine Fracht von 11 K. 80 H. für 100 Kilogramm zu entrichten. Nunmehr werden die Tarife bei Gmünd durchbrochen und die Tarifsätze stellen sich wie folgt:

	Kronen pro 100 Kilogramm
Pilsen-Gmünd (186 Kilometer) .	6·89
Gmünd-Wien (164 Kilometer) .	6·17
	13·06
gegen	11·80
	+ 1·26

Für Emailgeschirr stellte sich die Fracht Brünn-Nordbahnhof-Wien-Nordbahnhof (144 Kilometer) auf K. 4·08 für 100 Kilogramm; vom 1. April an:

	Kronen pro 100 Kilogramm
Brünn-Lundenburg (61 Kilomet.) .	2·06
Lundenburg-Wien (84 Kilomet.) .	2·64
	4·70
gegen	4·08
	+ 0·72

Für Eisenschienen im Transporten von Schönbrunn-Witkowitz-Wien-Nordbahnhof (262 Kilometer) war eine Fracht von K. 4·61 für 100 Kilogramm zu rechnen; jetzt

	Kronen pro 100 Kilogramm
Schönbrunn-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-Ostrau-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-Ostrau-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 Währung entrichtet werden, was nach dem gegenwärtigen Stande der Dinge eine weitere Verteuerung 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 Uebersicht 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
Anglobank . . .	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 Eskomptegesellschaft	73,000	75,334	+ 2,334
Länderbank (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 Zusammenhange mit den Einlagen anläßlich der Notenabstempelung 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.

Österr. Volkszeitung
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 Claveille 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 Lausanne, den Simplon, Mailand, Venedig, Triest, Laibach, Agram nach Vinkovce 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.

Neue Freie Presse

29./III. 1919

Verständigung mit den Eisenbahnern und Wiederaufnahme des Verkehrs.

Nur für drei Tage mit Nahrungsmitteln versorgt.

Wien, 28. März.

Amtlich 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 Deutschösterreich nur für drei Tage mit Lebensmitteln versehen sei.

Neues Wiener Tagblatt
30./III.1919

Die elektrische Mitzi.

Der Elegant schmückte nach längerer Zeit wieder die Plattform des Straßenbahnwagens. Er trug heute nicht den herrlichen Glockenrock, sondern einen krinolinenartig ausgebauchten Ulster und um den Hals einen dicken Schal, von dem das eine Ende anmutig wie ein Lämmerschwänzchen über den Rücken herabhing. 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 Prärie, die ihn zu allerlei Kurzweil benützten. Bald torkelten sie, der Bewegung des Wagens nachgebend, von links, bald von rechts auf ihr Opfer, dann spuckten sie wieder kunstvoll durch die Zähne über seinen Kopf hinweg, und schließlich brüllten sie ihm aus rauhen Kehlen das herzinnige Lied „I und darr Maund" in die Ohren. So sehr sie es auch für diesen „Gesang" verdient hätten, sofort gelyncht zu werden, so wagte es doch keiner der Anwesenden, mit ihnen anzubinden. Glücklicherweise erschien, durch das Gejohle herbeigelockt, die Schaffnerin Mitzi. „San S' so freundli und hör'n S' [illegible] den G'sang'l... andre Leut' fan a auf der [illegible]", rief sie den Schreihälsen zu. Der eine der beiden Rowdies unterbrach seine Hymne an den Mond und antwortete kurz: „Soll'n fi an Automobüll nehma, wann 's eahna net recht is." — „Reden S' net so g'schwoll'n!" zürnte sie. „Wia fi aner net alle Flegelereien g'fall'n lassen will, sagt der dumme Kerl von Wean: „Nehman S' Ihna an Automobüll oder an Fiaker!" — „Sö," schrie der zweite Sängerknabe, „mit uns spill'n S' Ihna net, mir san von Bratensee!" — „So?" empfing er als Antwort, „i hab' glaubt, Sö san von „Platten"see. Uebrigens is m'r dös Butten. Wann Ihna was weh tuat, so gengan S' ins Tierspital, dö Tramway is ka Heilanstalt." In dumpfer Ahnung, daß nun Mord und Totschlag folgen werde, hatte sich der Elegant schützend vor Mitzi hingeschoben 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. — „Rama den Affenkasten aus!" brüllte der andre Pülcher 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 Mitzi. „A so a Handerl braucherten m'r irtzt üb'rall, nachher wurd's glei anderst." — Der „gesetzte" Breitensee 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 Leiblichkeit des alten Burschenschafters und einstmaligen Matadors des Athletenklubs nichts davon verriet. „Bruader," warnte er seinen Gefährten, als dieser eine drohende Haltung gegen den Professor annehmen wollte, „mit den Herrn fanga m'r nix an, der hat d'r a Dampfmaschin in dö Klebeln. Kumm, Natzl, bevur 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 nix als wia dö Unternhundbahn. Ueberhaupt dös Leb'n..., an G'schäft nach'n andern spirr'n f' zua . . ." — „Dafür machen d' Einbrecher ans nach'n andern wieder auf," tröstete Mitzi. — „Kane Haring siecht ma mehr, außer in der Oelektrischen," murrte er weiter, „kane Würsteln! Wann ma an „Anspanner in Saft" seg'n will, muaß ma an Komfortabler razen." — „Endstation!" rief empört die Mitzi.

Leopold Krenn.

Österr. Volkszeitung
30. III. 1919

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 Champagner getrunken, siebzig 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 Parterretische 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, Unverschuldetes mit Würde tragen, das ist uns vom Schicksal vorgeschrieben worden. Am Tage, da unsere Flotte nach Venedig geschleift wird, über unsere Zertrümmerung zu spotten, ist überflüssig.

* * *

Wir müßten einen Zauberspiegel 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 Gesündeste bedürfte eines Sanatoriums, um eine gewisse Zeit in Untätigkeit 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 Aeußerlichkeiten. 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 Leibeskraft, um in die Trambahn zu kommen, aber wir stemmen uns gegen den, der nach uns einsteigen will. Wir verweisen den Rucksack in den Beiwagen, aber wehe, wenn u n s jemand den Rucksack verweisen will; wir gucken in die Töpfe des Nachbars, um zu kontrollieren, ob sie auch wirklich fleischlos sind; aber was würden wir sagen, wenn jemand auf den Grund u n s e r e s Rübentopfes ein Stück peinlich erworbenes Schöpsernes entdecken würde? — Der Wirt muß um neun Uhr sperren; nur wenn w i r sein schales Bier trinken, darf es auf ein paar Minuten nicht ankommen. Der Nebenmensch muß bei Todesstrafe Sacharin zum Schwarzen erhalten, wenn der Cafetier aber uns, dem „Stammgast", ein Stück Zucker unter die Papierserviette 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 Champagner gesorgt (die inländischen Marken trinken „nur Kriegsgewinner"), für englische Getränke, für echte Importen. (Ein Henry Clay hat den Kurswert von 50 Kronen.) Man übertritt die Verordnung ein-, zwei-, zehnmal: Lichtvorschriften, Sperrstunde, fleischlose Tage, noch vieles andere. Der Wirt lächelt. Er hat irgendeine „Beziehung". Die Monarchie ist erschlagen, die Könige sind verwiesen, aber durchs Schlüsselloch kriecht in die neue Republik die Pr..ektion 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 Sucht, 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 Sperrstunde. 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 Maskenschwarm, der toll, übernächtig, oft nicht ganz nüchtern seiner Wege zieht, begegnen?

Das Völkchen 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 „Mixter" (aus England oder Amerika importierter Mischer von Bargetränken) erhält zweitausend Kronen per Monat fix, die freiwilligen Zuwendungen und die Naturalabgaben nicht miteingerechnet. Ein Kinokapellmeister verlangt für täglich sechsstündige Arbeitszeit tarifmäßig achtzehntausend Kronen Jahresgehalt.

Maurer, Mixter und Kinokapellmeister 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 farbig 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 Hochschulprofessoren? 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 ebensoviele Kinder als Dienstjahre zählt, mit achttausend Kronen im Jahr zum Verhungern zwingt?

„Noch haben nicht alle Morgenröten geleuchtet."

A. D.-G.

Im Stammbeisl.

„Wißt 's, was mi gitt't?" sagte Spannagl; „daß i net um fufz'g Jahr früher oder um fufz'g Jahr später auf d' Welt kommen bin."

„Um fufz'g Jahr später — ja, dös war gar net so z'wider," bemerkte Schwasser; „aber um fufz'g Jahr früher — na, dös passert ma grad' net."

„Warum denn net?" fragte Spannagl, „war do so a schöne Zeit vor fufz'g Jahr . . ."

„Dös schon," erwiderte Schwasser; „aber wann i fufz'g Jahr früher auf d' Welt kommen wär', dann hätt' i heut' von dem ganzen schön'n Leben nix mehr, denn i wär' schon g'storb'n. Und i sind', 's fleischlosefte Leben is immer no besser, als gar kan's."

„Bravo!" ließ sich Oberberger vernehmen. „dös is a Red', dös laß i ma g'fall'n! 's Trübsalblasen führt zu nix — sag' i allemal und durch's Lamentier'n wird nix besser."

„Jetzt auf amal," knurrte Stichler; „und a andersmal bist do wieder der erste, der a Lamento anhebt, daß 's scho nimmer schön is."

„Gib i zua," sagte Oberberger, „mannigsmal, wann 's mi so packt, dann möcht' i ma am liabsten a Spagatschnürl kaufen und mi dran authänken, damit i endli nix mehr siech und hör' von dera ganzen Miser'; und a andersmal denk' i ma wieder: Ah was, ewi kann do dös Elend net so fortgeh'n, amal muß 's ja do wieder besser werd'n a!"

„Es kommt nur drauf an, wann," sagte Spannagl und seufzte, „wie d' Sachen heut' lieg'n und stehngen; jetzt'n wieder der Streik und so all's miteinand . . . Na, da kannst sag'n, was D' willst, es is scho wirkli schauderhaft." Und er seufzte.

„Richti!" bestätigte Oberberger, „ka Mensch sagt was anders. I man nur, durch Dei ewige Seufzerei und Raunzerei wird d' Fetten net mehr und aus die zehn Deka Rindfleisch in Monat werd'n keine zwa Kilo in der Wochen. I hab' mi jetzt'n scho schön langsam dran g'wöhnt, daß i jeden Tag in der Früh irgend was Unangenehm's derfahr'. Heut' is 's dös, morg'n jenes, irgend was is immer."

„Unsern Kubikmeter Gas laßt ma uns gnädigerweis'," meinte Schwasser; „z' erst hat 's g'hatzen, 's Gas wird völli abg'sperrt und nachdem uns d' Kommune a paar Täg' lang hat zappeln lassen wie 'n Fisch an der Angel, hat's auf amal wieder g'haßen: Es bleibt all's beim alten."

„Vorläufi," sagte Spannagl; „ob a nachläufi is no d' Frag'. Wann d' Tschecho-Slowaken net woll'n, nachdem hab'n ma d' Gasschlamasti no zu all'm dazua."

„I glaub' net an d' Absperrerei," knurrte Stichler, „dös san d' nämlichen G'spaß von der Gemeinde Wien, dös kenn' i scho. War's net dazumal mit der Oelektrischen d' gleiche G'schicht'? Eines schön' Tages hat's g'hatzen: 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' Oelektrische weiterfahrt. I sag': dös is ka G'hörtsi net. D' Weana hab'n eh schon Sorgen g'nua; daß ma ihna a no an Schrocken einjagt, wo 's net notwendi is, dös sollt' net sein."

Oberberger nickte beifällig. „Mir hat die Sach' a gut's Stuckel Geld kost't," sagte er; „nämli wie d' Meinige g'hört hat, 's Gas wird abg'sperrt, da war i' natürlicherweis' ganz aus 'n Häusel; 's erste war: zum Schleichhändler rennen und si a Petroleum und an Spiritus verschaffen für d' gaslose Zeit."

„Na — und habt's was kriegt?" fragte Schwasser; „Petroleum und Spiritus san heut' rare Sachen."

„Kriegt hab' i 's," sagte Oberberger, „aber frag' mi net, was i dafür hab' zahl'n müssen."

„Mach' Dir nix d'raus," sagte Schwasser, „wirst es scho' no brauchen können, das Petroleum und 'n Spiritus. Wann 's Gas heut' net abg'sperrt wird, kann 's morg'n der Fall sein — kann ma 's wissen? Was ma hat, dös hat ma und 'n Geld nachwana. dös hab' i ma scho längst abg'wöhnt. Kann i d' Guld'nzetteln essen? Kann i ma dran d' Suppen wärmen? Kann i d' Stuben damit beleuchten? Na! So lang mein Gerstl g'langt, gib i 's aus und frag' net lang, was a Sach' kost't. Mir is heut' um jeden Schweinsbraten leid, denn i ma im Leben net kaut hab, weil i ma denkt hab', a klan's Golaich tät 's a. Die paar Kreuzer, die i dazumal derspart hab', machen mi heut' net reich . . ."

„Na jetzt'n, was dös betrifft," lachte Oberberger, „so bin i bei Dir ohne Sorg'. Du hast Dir, glaub' i, nie was abgeg'n lassen, lieber Freund. Aber hast ja recht, was ma g'gessen hat, dös hat ma g'gessen und ka Mensch kann an 'n dös wegnehma. Der Mensch zehrt heut' von seiner Fetten vom Vierzehnerjahr; bin neugiert, ob der Vorrat no lang' reichen wird und ob 's net eines schönen Tages heißt: Ausverkauft! — Nix mehr da! — Leopold, zahl'n!"

Thomas Berger.

Österr. Volkszeitung
30. III. 1919

Wiener Frühling 1919.

Von Friedl Schreyvogl.

Es ist etwas wie Heimlichkeit, wie verschwiegene Rührung in dem behutsamen Schweigen, mit dem wir in diesen Tagen durch laute Straßen und an lauten Menschen vorübergehen und überall ein Stück von uns selbst — wiederfinden. Irgendwo träumt ein altes Portal, an dem wir eine edle Linie seit Kindertagen lieben, eine Kuppel oder ein schlanker Turm, die mit zierlicher Silhouette in den Glanz des Frühlings greifen. Freilich, sie sind immer dagewesen, gestern so wie heute. In tausend trüben und tauben Tagen. Aber ihre Musik ist uns stumm geblieben. Die innere Musik der Dinge, die nicht tastender Blick, sondern unsere Seele, unsere mitklingende Seele erfassen muß. Das kann die schwerste von den herben Traurigkeiten der letzten Jahre sein, daß wir aufgescheucht und zutiefst verwirrt diesen Mit- 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 Beginn und das erste Empfinden, daß viel mehr in uns zerklungen und zerbrochen ist. Daß wir vielleicht das innerste Wesen erfassen, wenn wir uns erschrockenen Zuhörern vergleichen, vor denen ein gewaltiges Orchester jäh in grelles, unlösbares Wirrsal 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 Mißton mehr wird. Aneinander vorüber und aneinander vorbei. Immer und immer aufs neue. Was wunder, wenn aus dem Suchen ein Aufschrei wird, mit dem die Ungehörten aufstehen und die taube Welt, die in Wahrheit nur eine unselige ist, zertrümmern wollen?

Ueberall, an den Mauern und Litfaßsäulen, in jeder Ecke und jedem Winkel kleben jetzt Aufrufe und Plakate. Grell, grotesk, verzerrt. Eine aufdringliche Stummheit, die sich vor uns aufreckt und unseren Blick an sich reißt, um uns selbst zu erobern. Es ist wie ein geschminktes und verlogenes Gesicht, in das wir schauen; geschwätzig und ewig neu und anders. Das Gesicht unserer Zeit .... Es ist seltsam, wie alle Dinge ineinander verknüpft und verschlungen sind. Worte, leer und abgebraucht, sind mit einer theatralischen Gebärde, einer grellen Färbung und Untermalung zu ungeheuerlichem Scheindasein aufgeblasen. Die unerhörtesten Gegensätze schreien, gleichmütig nebeneinander aufgekleistert, ihre vielen Rufzeichen in die Welt. Daneben hebt zart und duftig, ungesehen und halb vergessen, ein alter Baum zu blühen an. Die vielen gehen vorüber, halten schweigende Zwiesprache mit dem lauten Gesicht an der Wand. Wer ist so stark und ganz, sich nachsinnend die Rufzeichen in eigenen Farben und am eigenen Platz zu setzen, wer ist aufrecht genug, um nach dieser Wirrnis draußen in sich selbst hineinzuhorchen?

Draußen, an den freundlichen Rändern der Stadt wird es anders. An irgendeiner jähen Biegung reißt die Stadt, ihre Hast und ihre Friedlosigkeit ab. Die Häuser sind klein und niedrig, hinter alten Toren grüßt ein stiller Hof, blühende Bäume und verwitterte Veranden. Und noch ein wenig weiter ist es schon ganz Land. Weinberge, auf denen die leeren Pflöcke in schnurgerader Reihe stehen, ein bißchen Wald und zwischendurch ein verträumter, schmaler Weg. Der feuchte Duft der Erde hält uns umfangen, ganz ferne ist es wie schüchterner Vogelruf. Manchmal, an einer Lichtung, sehen wir in die Tiefe. Unsere Stadt liegt vor uns, die klotzigen Häuservierecke scheinen in fast schlanken Umrissen durch einen dunstigen Schleier. Dahinter die Ebene in satter, verdämmernder Linie. Alles, was uns unten umstreitet, ist auf einmal der dunklen Schwere entlastet. Alles ist so einfach, schlicht und lebendig. Alles Leben, Aufsteigen und Sinken ist seiner prahlerischen Buntheit 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 Mißton, ein greller Aufschrei sein. Anderswo ist sie nur die Heimstatt der Erdentfremdeten, der Erdentwurzelten, die in der Häßlichkeit ihrer steinernen Wände verkümmern. Die voll Haß gegen alle Enge von keinen Grenzen wissen wollen, wenn sich ein aufwühlender Gedanke riesenhaft vor ihnen aufbäumt und ihnen alles wird, was sie nicht kennen: Heimat, Scholle, Ewigkeit. Wien aber ist mit seiner Landschaft verschwistert und versöhnt, zu bejahendem Vielklang in ihr herangewachsen. Die Stadt, ihre aufflackernden Gedanken, ihre unfruchtbare Enge sind uns nicht grausame Verneinung von Leben, Erde und Fruchtbarkeit. Uns grüßt der Frühling nahe und blühend in die lärmende Straßen. Der Atem der Heimaterde trägt Besinnung, Natur und Wahrheit in den Streit der Worte. Da wird es uns trotz allem gesegnete 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 befreit und erdverwurzelt, um den Weg nur durch haßzerschlagene Trümmer des Alten zu finden.

Er kann überhaupt unendlich segensreich sein, der „höhere Standpunkt", wenn es auch im engsten Wortsinn nur ein grüner Hügel am Rande der Stadt ist. Nach der vielen Selbstbestimmung einmal Ausblick und — Selbstbesinnung. Ein Augenblick Frieden und Schweigen. 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 oder unseliges Dasein weiterleben. Bis sie — stärker sind als wir und unabwendbar unseren Weg bestimmen. Wer war da je so unselig, zwischen Menschen das Wort „unüberbrückbar" auszusprechen? Heute lebt es zwischen uns, glüht immer wieder auf, ein unsterblicher, düsterer Schatten: Hier aber grüßt ferne, über der Donau, Brücke an Brücke, ein zierlicher Bogen neben dem anderen. Man muß das Kindlichste nehmen, um aus dem Wirrsal zu finden. Wie sollen wir daran glauben, daß es just nur zwischen den Seelen ein „unüberbrückbar" gibt?

Unten pulst das Leben, der Wind trägt bisweilen seinen hastigen Atem in die Stille. Leben — vielleicht ist das das erlösende Wort. Das Leben, das in dem wiegenden Schreiten junger Menschen, in dem Singen aufjauchzender Geigen und in dem Wollen der vielen liegt, die ein neues — sei es auch ohne Schranken — verlangen. Das Leben, das unbesiegbar und ewig ist und vielleicht, indes wir hilflos suchen, schon die Brücken zu schlagen anhebt, die wir jetzt nur in unseren liebsten Träumen zu sehen vermeinen.

30. III. 1919

85

Österr. Volkszeitung
30./III. 1919

Die Staatsbahnen nach dem Streik.

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 Verkehrswesens 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 fallweisen Lebensmittelzubußen 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 Tunlichkeit 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 exekutive 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 Beirat 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 Zulagensystem 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 Zurücksinken 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."

Österr. Volkszeitung
30./III. 1919

*** Episode.** Der Südbahnhof am vergangenen Freitag, dem Tage des Höhepunktes und des Erlöschens der Eisenbahnerbewegung. Vor dem Bahnhofportal stauen sich Menschenscharen. In der Halle ist die große Versammlung der Eisenbahner angesagt, 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 Bannkreis 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?" reckt 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 einem 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 Gepäck verstaut. Der Wagen hält, und nun schickt sich der alte Kutscher an, umständlich 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 fernen, längst verklungenen Zeit zu kommen scheinen. Eben da die Dame den Wagen verläßt und sich zum Bahnhofeingang wendet, nähert sich ein Eisenbahner und fragt sie, was sie wünsche. „Abreisen!" Nein, das ginge heute nicht — der Zugsverkehr sei gänzlich eingestellt. „Der Zugsverkehr 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 Neuigkeit 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 Vergessung, wohin keine Kunde vom Lärm und Aufruhr dieser Zeit dringt und wo die beiden Alten weiterträumen werden . . .

28

30./III. 1919

Nach dem Ausstand der Eisenbahner.

Mitteilungen aus Kreisen des Zugsbegleitpersonals.

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 Zugsbegleitpersonals zugeht und die diese Auffassungen richtigstellt.

Eine der Annahmen ist, die Eisenbahner seien nur aus politischen Gründen in den Ausstand getreten, denn sie seien am besten bezahlt, mit Naturalien reich versorgt, leisteten durch den eingeschränkten 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 Teuerungszulagen 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 urgiert, 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 Oeffentlichkeit, 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 Zuckerzusatzkarten und der nie eingelösten „Fettkarte für Schwerarbeiter" laut Einkaufsbuch beim Lebensmittelmagazin (wo doch die „Zubußen" verabfolgt 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 Zuckerl, 3 Dekagramm Käse und 2·5 Dekagramm Teigwaren. 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 per 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 fündteurer Wurst und einmal 10 Dekagramm „Gefelchtes".

Eine vorzügliche Personalküche 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. übelriechendes Schöpsen-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 Zugspersonal. 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 Etappengebiet, auch im Herzen des Reiches auf den Wiener Verbindungs- und Umfahrungslinien. Manch verhütetes Unglück ist nur dem Pflichtgefühl dieses Personales zu verdanken.

Was den eben beigelegten Streik der Eisenbahner anlangt, so bedenke man: Seit nahezu Jahresfrist stehen Forderungen aus, bewilligt, aber nie durchgeführt; man war jetzt des Wartens und Hoffens müde geworden. Trotz unserer treuen Pflichterfüllung schlechter entlohnt zu sein als mancher Taglöhner, 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 überwachen ließ, von denen viele kein einwandfreies Vorleben geführt haben und mit der alten braven 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 Leobersdorf. 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 jetzt auch auf der Südbahn der normale Verkehr wieder hergestellt ist.

Neue Freie Presse

1./IV. 1919

Im Caproni von Wien nach Baden.

Der Verabredung gemäß holen uns die italienischen Fliegeroffiziere Oberstleutnant La Polla und Leutnant Rosalba, sein Adjutant, um halb 3 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 aufgeheitert, es ist auch ziemlich warm, nur der Wind stört ein wenig), dann erzählt uns Tenente Rosalba, der am Blusenärmel drei Streifen hat (die Zeichen für drei Verwundungen), von seinen Flügen 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 Münchnerin zur Frau habe und eigentlich Maler sei. Wir kommen auf dem Flugfelde an. Zwei Caproni (ein schwarz angestrichener Nachtapparat und ein gewöhnliches Flugzeug) stehen schon im Freien. Wir lernen die Piloten kennen. Den einen Apparat werden Tenente Mario Leonardi (ein Kavallerieoffizier aus Rom) und Maresciallo Monnier Luigi lenken (die Caproni führen immer zwei Piloten mit sich, die einander ablösen können), den anderen Tenente Alderighi Alfredo und Sergente Ferrero Giovanni. Wir legen Fliegerhaube, Joppe, Hose und Schuhe aus Pelz 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 Direktion 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 sausen 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-Lösens von der Erde ist ein unendliches Glücksgefühl, weder 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 eintönige 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 stiegen wir merklich höher) und flogen nun, der Reichsstraße folgend, der Donau zu. Immer höher kommen wir empor. Die Kälte wird empfindlicher. Ueber der 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 der 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 Stephansturmes über sich zu sehen. Selbst die Türme der Votivkirche 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 (wobei man sich am leichtesten nach den grünen Rasenflächen orientiert) und wenden dann, der Pilot folgt meiner Direktionsangabe, über der Wieden gegen Schönbrunn. Die Gloriette hebt sich wundervoll vom Grün des Rasens ab. Wir machen über Hietzing eine Schleife und fliegen nun am Rande des Wienerwaldes dahin, allmählich eine Höhe von 1800 Metern erreichend. Schon von weitem sieht man Kalksburg, dann zieht die Militärakademie in Mödling unsere Blicke auf sich. Tief unter uns liegt der braune Anninger, den wir umfliegen. Gegen den Semmering verschwinden die Berge im Nebel. In einigen Minuten sind wir über Baden und der Apparat senkt sich in langen Spiralen. In derselben Höhe grüßt uns Rauhenstein. 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 Anninger. Schon von weitem leuchtet uns das blaue Band der Donau. In einigen Minuten haben wir Mödling überflogen (die liebe alte Kirche grüßt herauf), über Brunn, Liesing, Atzgersdorf, Schönbrunn geht es Aspern zu. Ungemein plastisch erscheint uns die Sieveringer Kirche, über dem Türkenschanzpark biegen 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 Kaisermühlen 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 saust 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 Pelzen war uns oben ziemlich kühl. Wir können ermessen, 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 Witzen, die wir über unsere Kommanden gemacht haben, von gefallenen österreichischen und italienischen Fliegern, von den vielen Toten des Krieges überhaupt. Wir sprechen sogar ein wenig über Politik, enden aber natürlich bei der Lebensmittelnot. Beim Abschied danken wir nochmals für die gentilezza der italienischen Flieger, für die wunderschöne Stunde in den Lüften. 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. —o—

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 Deutschösterreich 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.

Frankfurter Zeitung

4./IV. 1919

Reichskonferenz der Eisenbahn-Arbeiterräte.

I.

= Frankfurt, 3. April.

Unter dem Vorsitz von Jeschke (Berlin) traten heute vormittag etwa 100 Delegierte aus allen Direktionsbezirken Deutschlands zu einer Konferenz zusammen, die zwei Tage dauern soll. In seiner Eröffnungsansprache wies der Beauftragte des Frankfurter Arbeiterrats Breunig die Verfügung des preußischen Eisenbahnministers Oeser an die Eisenbahndirektionspräsidenten, die aufgefordert werden, den zur Frankfurter Konferenz abgeordneten Vertretern der Eisenbahn-Arbeiterverbände Freifahrt und Fortgewährung der Löhne zu verweigern, in scharfen Worten zurück. (In dieser Verfügung heißt es, Verhandlungen über die Ausgestaltung der Eisenbahn-Arbeiterräte usw. seien im Gange und es liege kein Anlaß vor, den Besuchern der Frankfurter Konferenz besondere Vergünstigungen zu gewähren, zumal zur Zeit der äußersten Verkehrsbeschränkung.) Breunig erklärte hierzu, „über einen solchen Fetzen Papier gehe man einfach zur Tagesordnung über". Jeschke (Berlin) bezeichnete den Erlaß Oesers als eine Kampfansage 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 „Revolution und Staatsarbeiter". Die Staatsarbeiter, so führte der Redner aus, standen der Umwälzung fassungslos gegenüber und klammerten sich schutzsuchend noch an die alten Gewalten, zumal, da sie bis dahin völlig organisationslos waren. In der sozialen Revolution bildeten die Gewerkschaften die Rekrutenschulen der heutigen Bewegung, der sich jetzt scharenweise die Arbeiter und auch die Beamten anschließen. Politisch und sozial seien Staatsarbeiter und Beamte jetzt zur Sozialisierung reif, nicht nur gefühlsmäßig, 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 politische und wirtschaftliche Gebiet zu erstrecken habe. Ein allmähliches Hineinwachsen der Räte in die Betriebe müsse unter allen Umständen vermieden, die Uebernahme müsse schnell und umfassend vollzogen werden. In der Aussprache legte Schramm (München) dar, daß, wenn in Preußen der Widerstand des Eisenbahnministers gegen die Arbeiterräte nicht beseitigt 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.

Wittrisch (Frankfurt) sprach über „Sozialisierung und Demokratisierung der Betriebe und der Verwaltung". Heute müsse die Sozialisierung dahin verstanden werden, daß der Geist des Rätesystems in die Betriebe und Amtsstuben eindringe, unter Aufhebung aller Mechanisierung im wirtschaftlichen und politischen Leben. Nicht Verstaatlichung, sondern Entstaatlichung müsse die Parole sein. Die Kohlenförderung z. B. müsse in die Hände einer besonderen Gesellschaft gerart gelegt werden, daß die Arbeiter und Angestellten den größten Einfluß auf den Betrieb erhalten, wobei jedoch die Allgemeinheit die Aufsicht 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 ermöglicht werden. Auf verkehrstechnischem Gebiet stehe hiermit im Zusammenhang der Ausbau des Binnenkanalnetzes und der Luftpost auf gesellschaftlicher Grundlage.

Robert Dißmann (Frankfurt), der über „Rätesystem und Gewerkschaften" sprach, entwarf ein Bild der Entwicklung der Gewerkschaften bis zum Krieg. Viele Gewerkschaftsführer seien jetzt während der Revolution politisch rückständig geblieben, 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 Rätesystem habe nur Sinn, wenn es ein ausgebautes Machtinstrument des Proletariats sei, in erster Linie in wirtschaftlich-politischer Beziehung. Durch die zweite Revolution, deren Wellenschlag bereits die ganze Welt überspüle, werde dem internationalen Kapitalismus der Untergang bereitet und dem Proletariat 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. An die Confédération générale du travail sandte man ein Telegramm, worin man es begrüßt, „daß die Hauptvertretung der französischen Gewerkschaften Einspruch erhebt gegen den gewalttätigen Imperialismus der Entente-Gewalthaber. Die internationale Vereinigung aller Sozialisten zum Sturz des Kapitalismus und Imperialismus ist die Voraussetzung für die allgemeine menschliche Befreiung. In dieser Erkenntnis reichen über die Heere Fochs hinweg die versammelten Räte den französischen Genossen die Hand und sprechen die Ueberzeugung aus, daß bald jenseits wie diesseits der Vogesen das Proletariat siegreich seine soziale Revolution durchführen wird."

Am Schluß der heutigen Verhandlungen, die am Freitag fortgesetzt werden, gab aus Anlaß der oben erwähnten Verfügung des Arbeitsministers Oeser die Konferenz folgende Erklärung ab:

Es ist selbstverständlich, daß zur endgültigen Eingliederung eines Systems der Arbeiter- und Angestelltenvertretung in den Betrieb der Staatseisenbahn die Uebereinstimmung des Ministeriums mit den Forderungen der Arbeiter und Angestellten herbeigeführt werden muß. Aber ebenso selbstverständlich und notwendig ist, daß die Arbeiter und Angestellten die endgültige Formulierung ihrer Anträge und Forderungen selbständig vorzunehmen haben und daß zu diesem Zweck für Bezirke und für das ganze Reichsgebiet Besprechungen der Räte abgehalten werden. Auch das Zusammenwirken der Organisationsvertreter mit dem Minister zur Vorbereitung der Arbeiter- und Angestelltenvertretung kann und darf die selbständige Stellungnahme der Arbeiter und Angestellten nicht ausschalten. 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.

Nachdruck verboten.

Angenehme Zeitgenossen.

Der aufmerksame Fahrgast.

Im 15er Wagen. „Bitt' schön, i möcht' in dö Thaliastraß'n; wo muaß i denn da umsteig'n?" fragt eine Frau die Schaffnerin.

„Bei der Burggass'n!" ist die Antwort.

„San S' so guat 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:

„Geh'n S', Frau, Sö woll'n ja in dö Thaliastraß'n!"

„Ja, san ma schon da," rüft jene und springt eilfertig vom Sitze auf.

„Nöt nur schon da san ma, mir san überhaupt schon längst vorbei von der Burggass'n. Wissen S'," fährt der Mann gemächlich fort, „wia Sö zu da Schaffnerin g'sagt hab'n, sie soll Ihner sag'n, daß S' bei der Burggass'n umsteig'n soll'n, da hab' i mir glei denkt, daß s' drauf vergess'n wird. Dö Schaffnerinnen vergess'n nämli auf allers. Und richti hab' i recht g'habt. Bei der Burggass'n hat s' nix g'sagt zu Ihner vom Umsteig'n, bei der Lerchenfelderstraß'n a nöt, und jetzt'n san ma bei der Josefstädterstraß'n und sie kummt na allerweil nöt. Von derer aus könnten S' bis in dö Brigitt'nau fahr'n, dö hat auf Ihner vergess'n, und wann i Ihner nöt aufmerksam mach', so fahr'n S' wirkli umi in d' Aff'ntürlei ..."

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

„A so a Dalk'ntäusling übereinander," stieß sie unwillig und hörbar hervor, „laßt mi da d' längste Zeit sitz'n, statt daß er mir glei sagert, wo i aussteig'n soll. So a Didldapp, so a dummer."

Der aufmerksame Fahrgast hörte diese kränkenden Aeußerungen nicht mehr. Er hatte ein Gespräch mit seinem Sitznachbar angefangen, in dem er sich über die Vergeßlichkeit der Schaffnerinnen ausließ.

Die Neugierige.

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

Durch diesen öden, trostlosen Tag schrillt mit einemmal das Pfeifchen der Rettungsgesellschaft. Der bekannte Wagen hält vor einem der regennassen Häuser, die rotbekappten Männer springen vom Bock, öffnen die Seitenwand des Wagens, nehmen eine Tragbahre 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 schlürft auf dem gegenüberliegenden Gehweg eine Frau daher. Verschlissen und dünn hängen die Kleidungsstücke an ihr herab. Die Füße stecken in Ueberresten einstiger Schuhe. Die Frau fröstelt sichtbar. Jetzt erblickt sie den Rettungswagen. Sie bleibt stehen, reckt ihren hageren Hals, betrachtet wie abschätzend die kotige Straßenbreite und — watet auf den Wagen zu. Nun steht sie vor ihm, äugt neugierig in sein Inneres, schaut verlangend in den Hausflur und trippelt 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 seh'n? Dö arme Frau vielleicht, dö mir jetzt'n ins Spital abhol'n? Is das a was zum Anschau'n? Gengen S' liaber ham (heim) in derer Kält'n. Beut'lt Ihner ja eh wia an nass'n Hund. Wia ma so neugieri sein kann und bei so an Weda (Wetter) steh'n bleib'n kann, nur um a Tragbahr' mit an krank'n Mensch'n z'seh'n, das versteh' i nöt. Und dann, begreif'n S' denn das gar nöt, daß das nöt schön is, wann i mi jetzt'n dahersteil' und der armen Frau, wann sie s' mit der Trag bringen, ins G'sicht glotz'n tua?"

Die Neugierige hatte während der Rede des Kutschers wiederholt zur Entgegnung angesetzt, hatte aber nicht zu Worte kommen können.

Erst als dieser in seiner Zurechtweisung innehält, gelingt es ihr.

„Na, na, i wiar Ihna do da nix abaschau'n," meint sie giftig. „San das g'spaßige Leut'! Jetzt'n tan s' am gar scho um das bisserl Schau'n neidi. Wann ma eh sunst nix mehr hat, nöt amal dös vergunnen s' am. Pfui, schamt's Enk."

Und tief entrüstet entfernt sich die in ihrem vermeintlichen Recht Gekränkte.

Patrioten.

In einem Gasthause nächst einem Bahnhofe. Trotz der schlechten Zeit geht es dort immer sehr lebhaft zu. Heimkehrer, Hamsterer, Preistreiber, Hehler und Stehler füllen das Lokal. An einem Tische, in einer Ecke, sitzen drei Männer. Sie sind auffallend gut genährt, haben derbe, um nicht zu sagen rohe Gesichter 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 eßbarer Dinge ausgebreitet, die heute im reellen Geschäftsverkehr nicht mehr zu bekommen sind. Da gibt es schönen Schinken, Salami, Sardinen, gutes Brot und hartgekochte Eier. Alle drei essen, daß die Kinnbacken knacken.

Jetzt schleicht ein ausgemergelter Mensch an den Tisch heran, schaut mit hungrigen Augen auf die Speisen und bettelt die Männer an.

„Ziag o," sagt der eine roh, und der Bettler drückt sich.

„Wia ma so dumm sei kann und Hunger leiden kann, versteh' i nöt," lacht der Zweite, worauf der Dritte das Wort ergreift:

„Na, Hunger tät' i nöt leiden, und wann der Kriag no drei Jahrln dauert hätt'. I hab' aber a dazua g'schaut, daß in mein Speiskastel allerweil gnua „Ham ham" drinat is. I hab' heut' no Sach'n aus'n Vierzehnerjahr, obwohl i 's gar nöt brauch'."

Hab' i a," schmunzelt der Erste wieder, „hab' i a, und lauter Primasacherln aus der Friedenszeit. Eing'sotterns, Konserben, an Henich (Honig), Saf und Zwirn, daß i a G'schäft damit anfangen könntert."

„No," wendet jetzt der Zweite selbstgefällig ein, „mir is d' Fett'n und 's Nullermehl a nia nöt ausgangen, und wann i halt amal ka Brot grad g'habt hab', so hab' i halt a Trum Fleisch g'fress'n."

Dann ist es für eine Weile still. Die edlen Seelen kauen und trinken. Als sie mit ihren Vorräten zu Ende sind, rauchen sie sich Virginierzigarren an und beginnen ein Gespräch über den Krieg, dann über die gegenwärtige Lage, und wer nach ihrer Meinung die Schuld darnn 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 guat sag'n, wer schuld is, daß wir den Krieg verlor'n hab'n. Ihr elendige G'sellschaft und niemand anderer is dran schuld. Ihr habt alles zusammengekauft und verrammelt, Ihr habt Euch für drei Jahre vorgesorgt und die anderen dadurch dem Hunger zugetrieben. Durch Euer gewissenloses Vorgehen habt Ihr die Preise in die Höhe getrieben, die Menschen mißtrauisch gemacht und der grenzenlosen Not in die Arme gejagt. Wäret Ihr nicht gewesen, wir stünden heute nicht so da. Während wir im Felde gelitten haben, habt Ihr im Hinterlande an unserem Untergange gearbeitet. Eure Gewissenlosigkeit hat dem Feinde den Sieg gebracht."

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

A. Vincenz.

Reichspost Mittagblatt
5. IV. 1919

Aufnahme des Güterverkehres 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-Engelhartszell wieder aufgenommen. Den christlichsozialen Abg. Gürtler (Grein), Dr. Aigner und Wiesmaier, die sich in dieser Angelegenheit beim Verkehrsstaatsamte bemüht haben, ist nun gestern in einer Besprechung mit Ministerialrat Ondracek 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.

Ostdeutsche Rundschau 34

5/IV. 1919

Die Versorgung der österreichischen Nachfolgestaaten.

Errichtung eines regelmäßigen Zugsverkehrs.

K. **Wien**, 4. April. Der Chef der Eisenbahnmission der Verbündeten Oberst Causey hat heute 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 Sukzessionsstaaten Oesterreichs **rollendes Eisenbahnmaterial der Eisenbahnmission der Verbündeten zur Verfügung gestellt werden solle.** Die Verfügung über dieses Eisenbahnmaterial steht dem **Generaldirektor für Ernährungswesen** zu, der sie durch die Verkehrssektion des Wirtschaftsrates der Verbündeten ausüben wird. Unter seiner Leitung soll ein **regelmäßiger Zugsverkehr** eingeführt werden, der die notwendigen Nahrungsmittellieferungen für die verschiedenen Länder ermöglichen wird. Dieser Zugsverkehr soll **vollständige Bewegungsfreiheit auf allen Bahnen** ohne Rücksicht auf die politischen Grenzen haben und jedem anderen Verkehr, ausgenommen dem militärischen, vorgehen. Irgendein Präjudiz für das endgültige Eigentumsrecht an dem Eisenbahnmaterial wird hierdurch nicht geschaffen. . . . . .

Arbeiterzeitung
5./IV. 1919

Eisenbahnmaterial für die Lebensmittelzufuhr.

Der Chef der Eisenbahnmission der Alliierten, Oberst Taufey, 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 Sukzessionsstaaten Oesterreichs rollendes Eisenbahnmaterial der Eisenbahnmission der Alliierten zur Verfügung gestellt werden solle. Sämtliche Nationalstaaten, einschließlich der von den Italienern besetzten Gebiete am Adriatischen Meere, werden solches Eisenbahnmaterial zur Verfügung zu stellen haben. Hoover spricht die Hoffnung aus, daß in Anbetracht der Wichtigkeit dieser Angelegenheit, die mit der besseren Versorgung Deutschösterreichs 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 Eisenbahnmaterial zu liefern.

2. Dieses Eisenbahnmaterial 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 Eisenbahnmaterial steht dem Generaldirektor für Ernährungswesen zu, der es durch die Verkehrssektion des Wirtschaftsrates der Alliierten ausüben wird.

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

5. Dieser Zugsverkehr 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 Eisenbahnmaterial betreffen, stellen, ehe der im vorangegangenen besprochene Dienst vollkommen ausgestaltet ist. Irgend ein Präjudiz für das endgültige Eigentumsrecht an dem Eisenbahnmaterial wird hiedurch nicht geschaffen.

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

Frankfurter Zeitung 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, Schiffahrt, Großgrundbesitz, Versicherungswesen usw. begonnen werde. Auch das Bankwesen sei zu sozialisieren, jedoch müsse dies mit besonderer Vorsicht geschehen. Die Sozialisierung sei eine hochpolitische Machtfrage, 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 beherrschen. 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 abgewendet, da die Mehrheitssozialisten alles getan hätten, um das Rätesystem 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 Plänen in Weimar gesetzliche Geltung verleihen wolle. Gegen diese Machenschaften müsse die Konferenz entschieden Stellung nehmen. Im Bolschewismus erblicken 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 Rätesystems 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 Streik könnten bei der augenblicklichen politischen Konstellation die Rechte der Arbeiter nicht errungen werden. Das gelte vor allem auch für die Eisenbahner.

In der Aussprache traten alle Redner für das Rätesystem 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 Wittrisch (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. Dißmann (Frankfurt) lehnte unbedingt Kompromisse und Halbheiten, wie Wittrisch sie vorschlage, 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 rückständigen Führer zu beseitigen.

Während der Debatte erschien Eisenbahndirektionspräsident Neuleaux 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.

Wild (Magdeburg) berichtete über den von einer Kommission bearbeiteten Entwurf über die Organisation des Rätesystems bei den deutschen Staats- und Privateisenbahnen. Die Organisation soll sich auf folgende Grundlage aufbauen: Betriebsräte für Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen- und Werkstättenämter, Bezirksräte bei den Direktionen, ein Zentral-Eisenbahnrat beim Ministerium. Außerdem wird dem Ministerium ein geschäftsführenden 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 Belastung der Eisenbahn zur Zeit äußerster Verkehrsbeschränkungen durch Einräumung von nicht unbedingt notwendigen Freifahrtscheinen Vorschub geleistet worden wäre.

Neues Wiener Tagblatt
6/IV. 1919

Die elektrische Mitzi.

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 vorhersagte, 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 Schleichhändler beschränkt. Dennoch hat dieser Nachwinter sein Gutes gehabt. Denn wenn auch hie und da ein unbeugsamer Lyriker von Lenz und Liebe sang, so wurden doch größere Verheerungen der Kulturen durch Ungeziefer im Keime erstickt. Die Schaffnerin Mitzi war freilich von dieser Einsicht nicht beseelt. — „Mir scheint, der Petrus is a schon narrisch wor'n," grollte sie, ihre erstarrten Finger anschauend, „oder er is auf Urlaub und hat derweil in klan Moritz hing'stellt." — „A belei," widersprach Herr Wokurka, „der klane Moritz is ja in Budapest und macht a neuche Weltordnung." — Ohne seinen Einwurf zu beachten, sprach Mitzi, zum Professor gewendet: „I waß net, in ganzen Winter hat m'r dö Kälten net so weh tan als wia irtzt." — Der gelehrte Mann erklärte ihr, daß es der Mangel an den nötigen Wärmeeinheiten sei, der den Körper empfindlicher mache. „Wenn Sie sich," meinte er, „eine genügende Anzahl von Kalorien zuführen könnten . . ." — „Weg'n an Zuaführ'n war's net," unterbrach sie ihn, „unser Greißler leichert m'r schon sei Handwagerl, aber so Luxussachen braucht unserans net; i bin z'frieden, wann i a Fleisch hab', a Mehl und a Fetten . . . ., dö Kaporien oder wia dös G'fraßt haßt, dös g'hört für dö reichen Leut'." Der Absicht des Professors, ihren Irrtum zu berichtigen, kam Wokurka 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, „ehrli g'standen, mir is dö Gegend draußt z' ordinär. I war gestert schon in der Hofburg, und in Schönbrunn hab' i a g'schaut bein Kavaliertrakt, ob net a Zettel herauß hängt, daß a Zimmer oder a Kamanet zun verlassen is. Da war ma halt unter bessere Leut . . . und i schwärm' fürs Höchere! Drum hab' i a so a Freud', daß ma irtzt amol was von Burgtheater seg'n wird kinna, wann der Herr von Heine in an jeden Bezirk a paar Filialen aufmachen wird als wia der Meinl. A jeder strebt ja in d' Höh', net? Schaun S' dö Kellner an! Glauben S', dös wird dö „ober'n Zehntausend" net giften, daß dö zehntausend „Ober" ka Trinkgeld mehr nehman?" — „Was nur der Karolyi in Wien gemacht hat?" fragte unvermittelt der Professor. „Wahrscheinlich wollte er im Trüben fischen wie immer," meinte der elegante Jüngling. — „Kann schon sein," stimmte Mitzi bei, „er war ja in der Walfischgassen und hat a paar Salm g'fangt." — Wokurka brachte ein Stück Brot zum Vorschein, das zur Not sieben hungrige Waisenkinder gesättigt hätte. „I hab' a nervioses Mag'nleiden, hat der Dokter g'sagt, und da muaß i hie und da a Klanigkeit essen," entschuldigte er sich. — „Na, Ihna möcht' i in der Kost ham, wann Sö den Reanken a Klanigkeit haßen," lachte Mitzi. „Wia kumman S' denn da aus, wann S' glei d' halbe Ration auf an Sitz schlicken?" fragte sie den Leidenden. — „I setz' mi ja net nieder dazua," antwortete er mit tückischem Lächeln, lenkte jedoch sofort ab, als er die finsteren Mienen der Anwesenden bemerkte. „Irtzt ham m'r den anzigen bedeutenden Mann in Wien a valurn," murmelte er kauend. „Den, . . . wia haßt er denn? . . . Mit S fangt er an" . . . Alle sahen ihn gespannt an. „In Breitwieser!" — „Sö fangen net mit S an," schrie Mitzi zornig, „aber aufhör'n wer'n S' damit, . . . nämli mit Stanhof!" — Er schwieg beschämt, worauf sie die Ankunft in der Endstation ankündigte.

Leopold Krenn.

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 Aufbleiben und Spazierengehen so ziemlich abgewöhnt, 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, wegegen der Liptauer bereits ausgestorben ist. So bleibt als Trostesstrich nur die tröstliche Gewißheit, daß die Blockade aufgehoben worden ist. Nun haben die Erwartungen und Illusionen doch schon eine etwas reelere 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 Streiks 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 vorauseilende Gesetzgebung hat bereits das Verbot der Nachtarbeit im Bäckergewerbe verfügt und damit dem frischen reschen 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-Fleischtöpfen, in denen allerdings nur Steckrüben 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 ereicht wurde, um 9 Uhr wieder wie in Friedenszeiten erst um 10 Uhr gesperrt werden. Am Ende läßt sich sogar mit den Hausmeistern irgendein versöhnliches 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.....

Im Stammbeisl.

„Dös san Zeiten — Zeiten san dös,“ jammerte Spannagl und machte ein sterbenstrauriges Gesicht.

„Dös is a so alte Hauben, daß si 's net auszahlt, allerweil wieder 's nämliche z' sag'n,“ meinte Schwasser; „seit vier Jahr' tut unserans nix anderst, als über d' schlechten Zeiten jammern. Nachgrad wird an a 's Lamentier'n scho z' fad. Wann i dazumal, wie i auf d' Welt kommen bin, g'wußt hätt', daß i auf meine alten Täg' justament in d' narrischeste Abteilung von der ganzen Weltg'schicht' einag'rat', nachdem hätt' i meiner Mutter — Gott hab' sie sölig! — an Vorschlag g'macht, sie soll si weg'n meiner net strapezier'n. Es hat kan' Zweck net . . . g'scheiter, gar net auf d' Welt kommen, als in solchene Zeitläuft eini. Und dabei, wann i 's so betracht', kein Drandenken, daß d' Sach' besser wird . . . Von der Aufhebung der Blockade hör' i jetzt'n scho' z' lang reden, als daß i no glaubet, daß 's was nutzt.“

„Ganz mei' Meinung,“ bestätigte Spannagl. „Da hat ma immer über 'n Krieg g'jammert; aber daglichen mit' n jetzigen Fried'n — war'n ja d' Kriegsjahr' no golden.“

„Darür is dös jetzt'n d' neuche Aera,“ sagte Schwasser, „damit ma no ärger in d' Schlamassi einag'rat'n, hat all's umdraht und umkrempelt werd'n müssen.“

„Fangst scho wieder an!“ ärgerte sich Stichler; „als ob d' neuche Zeit und d' neuche Urtnung was dafür könnt', daß uns d' Antant karniefelt? Daß sie si mit uns spielt, wie die Katz mit der Maus? Die Friedenskonferenz zieht si als wia a Strudelteig . . .“

„Strudelteig!“ sagte Schwasser und seufzte. „Strudel — Apfelstrudel — der Teig recht dünn und knuspri — recht viel fette Bröseln drein und Weinberln . . . oh, Stichler, treuer Freund, was weckst Du in meinem Busen für holde Erinnerungen.“

„Mit Dir derf ma aber scho von nix reden, allerweil kommt si's aufs Essen aussa.“

„Dös kommt daher,“ ließ sich Oberberger vernehmen, „weil si in unser'n Zeitalter all's auf d' letzt ums Essen draht. Die Liebe und d' Politik gegan heutz'tag durch 'n Mag'n. — Apropoh, Leopold, weil S' grad in der Näh san: Was könnt' ma denn zum Essen hab'n? A Sauerkraut und Nockerln? Großartt — her damit!“

„Dös is ja ein Entzücken bei der Aussicht aufs Sauerkraut,“ wunderte sich Spannagl, „als ob 's D' der eingefleischteste Vegetarianer . . .“

Schwasser unterbrach ihn. „Mirk' Dir dös: A einge„fleisch“ter Vegetarianer is a Unsinn und als im Zeitalter der fleischlosen Wochen schon gar!“ sagte er.

„Au weh!“ schrie Stichler und hielt sich die Ohren zu. „Solche G'spaß am leeren Mag'n — dös is z' viel. Was tuast denn da, wann ma frag'n darf?“

Die Frage galt Oberberger, der eifrig damit beschäftigt war, ein sorgsam mit Spagat umwickeltes Paket, das er der Rocktasche entnommen hatte, seiner Umhüllung zu berauben. Jetzt waren auch die anderen auf sein Gebaben aufmerksam geworden und beobachteten ihn voll Neugier.

Schwasser schnuppverte in der Luft. „Meine Herren — hm, hm! — i riach' etwas,“ sagte er; „vor meinem geistigen Auge erscheint ein Selcherladen . . . ich sehe einen Ladentisch, auf dem Knackwürst, Blunzen und Saffaladi lieg'n . . . ich rieche, rieche Schweinernes . . . Herrschaft no amol, da legst Di nieder und stehst nimmer auf!“

Oberberger hatte sein Paket geöffnet und ihm ein stattliches Stück Geselchtes entnommen, das er mit behaglichem Schmunzeln vor sich hinlegte, sich an den erstarrten Mienen der anderen weidend.

„Na, na . . . da hört si all's auf — dös is ka G'hörig net!“ rief Stichler. „In aner fleischlosen Wochen an Menschen so 's' razen!“ rief Schwasser, während Spannagl kopfschüttelnd bemerkte: „Das kost't ja guat seine dreiß'g, vier's'g Kronen, dös Stückerl! Na jetz'n — i könnt' ma das nit leisten.“

Leopold hatte indessen das Kraut und die Nockerln gebracht, vier Portionen, für jedes Mitglied der Tischgesellschaft eine.

„So — brav!“ lobte Oberberger. „Und jetzt'n möcht i d' Herren bitten, sich zu bedienen.“ Und als die anderen zustimmend schmunzelten, fuhr er fort: „Oder habt 's Oes am End' glaubt, i werd' all's allani auffessen und Euch zuschau'n lassen? Na, meine Herren, dös is net der Brauch bei uns im Beisel. Was aner hat, g'hört 'n andern a, dös versteht si von selber.“

„I glaub' gar. Du bist a scho a wengerl a Kommunist,“ meinte Schwasser.

„Ja, aber net aner von der Budapester Art, der mit Bomben und Granaten dreinfahrt,“ sagte Oberberger, „so wie sie 's drüben treib'n, is d' Gleichmacherei a Narretei und a Unglück fürs ganze Land. Aber daß a jeder Sotte sein'n Ueberfluß 'n Hungrigen zukommen laßt — dös is a mei Meinung. Dös derfert nimmer vorkumma, daß der ane so ang'fressen is, daß er Sodbrenna kriegt, während 'n andern der Mag'n kracht.“

„Oberberger, sollst leb'n!“ sagte Schwasser, „dös G'jöchti is scho was Delikat's! — Apropoh, wann i frag'n derf: Woher hast es denn? Bist am End' der Nachfolger vom sölligen Breitwieser und hast bei ein'n Schleichhändler ein'brochen?“

„A G'schenk,“ erwiderte Oberberger, „von an meinigen Verwandten vom Land, an weitschichtigen Vetter'n, der mi damg'sucht hat. Gestern auf d' Nacht steht er auf amol da und tragt, ob er net a paar Täg' bei uns logier'n könnt. Könnt's Euch mein'n Schrecken vorstell'n — a Besuch in dera Zeit! Er bemerkt dös, lacht und sagt: „I komm' natürli net mit leere Händ'!“ Und wie er dös sagt, ruckt er a scho außa mit an' Mordstrumm Packel, das voll war mit die delikatesten Sacherln. Könnt 's Euch denken, daß i jetzt'n net lang noch überlegt, sondern eahm g'sagt hab', er soll nur weiterspazier'n und si 's bei uns kommod machen, und daß i eahm — i sag' ja: Die Liebe geht durch 'n Mag'n in dera Zeit! — alle Ehr' antan hab', die a Verwandter vom Land heutz'tag verdient; wenn 's glei nur a weitschichtiger Vetter is. — Leopold, zahl'n!

Thomas Berger.

Neue Freie Presse
6/IV. 1919

Verbesserungen im Zugsverkehre.

Vom Sonntag den 6. d. an werden die Personenzüge 321 und 322 (Wien F. J. B.-Krems a. d. Donau, Wien F. J. 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. J. B. und Krems der Personenzug 317 (Wien F. J. 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. J. 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 Ausflugsverkehres in den Wiener Nahstrecken werden ab Sonntag den 6. d. an Sonn- und Feiertagen unbedingt folgende Zugsvermehrungen eintreten: Wien F. J. B.-Tulln: Zug 41 (ab Wien F. J. B. 9 Uhr 30 Minuten abends) und Zug 40 (an Wien F. J. 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-Rekawinkel: 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. J. B.-Kritzendorf 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 Kritzendorf und in der Zeit von 5 Uhr 25 Minuten bis 8 Uhr 50 Minuten nachmittags in der Richtung nach Wien F. J. B. einige Einschubzüge geführt. In der Strecke Wien Westbahnhof-Rekawinkel-, beziehungs-Purkersdorf 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 Personzuges 723 S der Personenzug 723 verkehren Neusiedl-D. ab 5 Uhr 12 Minuten nachmittags, Zellerndorf an 7 Uhr 18 Minuten nachmittags.

Neue Freie Presse 8/IV. 1919

Der Völkerbund der Jugend.

Von Universitätsprofessor Dr. Karl Brockhausen.

Wien, 7. April.

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

„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 Kulturgebäudes und für Menschheitsversöhnung, ihr heißes Sehnen, ihr kräftiges Wollen, unbeirrt von allen Schreckenstaten der Vergangenheit. . . .

Und sie riß mich mit; ich lächelte nicht mehr überlegen und sagte zu; ich wolle 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 Minimalverstand 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 Aeußerste vermieden wurde, immer aber der innere Grund: der imperialistische Größenwahn, die Sehnsucht nach Beherrschung der Mitmenschen, der Expansionswunsch und der Rassen-, Massen- und Klassenhaß bestehen blieb, dann mußte beim elften- oder zwölftenmal die Katastrophe kommen. Geschah 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 neugebornen 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 hineinverwachsen, sie will ihrer drohenden Mitschuld durch eine große Tat zuvorkommen. Deshalb ist ihre, wenn auch ganz verdienstlose, rein zufällige, weil angeborne Schuldlosigkeit von unvergleichlichem Werte. Sie kann gleich Max Piccolomini die Frage stellen: „Wie gerieten wir, die nichts verschuldet, in diesen Kreis des Unglücks und Verderbens?" und mit Antigone darf sie antworten: „Nicht mitzuhassen, 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 verraten, hat sich ihm verbündet, solange es ihm gut ging, ist abgefallen, wenn es schief ging, hat sich ehrlos gegen Wehrlose, kriecherisch 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 einmal nach altem Rezept sich eine eigene, anscheinend besonders nutzbringende Tagesmoral zurechtzuzimmern. Sie geht aus von den scheinbar unanfechtbaren Grundsätzen der Gerechtigkeit; sie will reine Bahn schaffen, indem sie vorerst 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, sondern sie verdreht 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 ehrliche 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 gefeierte 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 einlassen. 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, Einkreiser, Minenleger und Brandstifter, die Träger des Rachegedankens nicht minder, wie die Losgeher und die Anzünder. Jeder oder keiner werde zur Verantwortung gezogen; allgemeine, vorausgehende Sühne oder sofortige Versöhnung! Wir, die gänzlich Schuldfreien, lassen uns auf Kompromisse und Gaukelspiele nicht ein, die von alter Schlauheit eingefädelt oder von neuer Macht diktiert werden.

Diese Unbeirrtheit und Unbedingtheit wäre der Vorzug, 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 Versöhnungsgedanken anbahnt? Kann sie nicht warten auf fremde Anregung? Das vorliegende Programm deutet selbst diese „Wurzel aller Schwierigkeiten" an; zaghaft wird die eigene Legitimation geprüft: weil der Besiegte bei der Versöhnung möglicherweise gewinnt, darf gerade er nicht anfangen! Diese Ueberlegung ist wichtig und ehrt die Jungen — keine Profitmacherei unter irgendeiner 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 jahrhundertelang 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 Hausmachtgedanken 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 mögt ihr der Jugend der ganzen Erde, nah und fern, die Hand entgegenstrecken; sie ist schuldlos, rein und unbefleckt; ihr dürft sie ausstrecken, ohne zu erröten — freilich nachlaufen sollt ihr niemandem!

9./IV. 1919

45

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 Melk 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 Uebelstand abzuhelfen. 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 ersterwähnten Strecke der Verkehr der Lokalzüge und besonders der Schnellzüge, auf der Wiener Verbindungsbahn hinwieder der dichte Personenzugsverkehr durch Güterzüge stark behindert wurde. Um nur eine Einzelheit zu erwähnen: von Neulengbach bis Rekawinkel konnte wegen der langen Bergstrecke ohne Vorfahrgelegenheit das Durchbringen von Güterzügen nur unter den größten Schwierigkeiten von statten gehen. Deshalb und wegen Ueberlastung der Wiener Verbindungsbahn mußten die Güterzüge über die Strecke 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 Zugstraßen ausgefahren 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 Umleitungsverkehres, 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 Rekawinkler 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. Zuerst kämen Erd- und Mauerwerksarbeiten in Frage, und bei Eintritt des Sommers könnte schon der volle und regelrechte Baubetrieb seinen Anfang nehmen.

Zur Hemmung der Arbeitslosigkeit ist an die Durchführung vieler Notstandsbauten gedacht worden; keiner kann aber wichtiger und dringlicher sein. Bei keinem Bau werden sich die volkswirtschaftlich wohltätigen 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 Reiche 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 verantwortungsreichen 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 Glücke ist auch die Frage der Unterbringung der Arbeiter unschwer zu lösen, da sowohl 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 Heeresverwaltung 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.

Neues Wiener Tagblatt

9./IV. 1919

Einflußnahme der Entente auf den Eisenbahnbetrieb der Nationalstaaten

Kohlenzufuhren 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 Verkehrswesen 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 Alliierten 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. Zufolge 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 Zerdik 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.

Neue Freie Presse

10./IV. 1919

Bevorstehende Regelung des diesjährigen Reise- und Sommerverkehres durch eine Regierungsverordnung.

Wie kürzlich mitgeteilt wurde, hat sich die vor einigen Tagen abgehaltene Länderkonferenz mit der Frage des Reise- und Sommerverkehres 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.

Die Zeit

11./IV. 1919

Deutschösterreichische Verkehrspolitik.

Von Dr. Karl Ritter v. Frey.

Deutschösterreich ist Binnenstaat geworden, hat aber von früher ein Wirtschaftsleben übernommen, das mit großen Opfern auf Basis eines Seeuferstaates organisiert worden war. Solle es in dieser Stellung erhalten und damit schließlich vor der sozialen Auflösung bewahrt werden, so muß es wieder zum Seeuferstaat 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. Bauen kann man auf sie nicht, und da ihre ursprüngliche Hauptbegründung, dem Inland möglichst große Frachtanteile zukommen zu lassen, wegen der Auslandstellung des tschechisch-slowakischen Staates wegfällt, so muß die Installierung 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 gesprengt, Deutschösterreich würde auch nach allen anderen Verkehrsrichtungen tonangebend; der tschechisch-slowakische Staat wäre gezwungen, sich einer schikanösen Ausnützung 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 sprengen muß. Statt aber dies durch Verträge zu bewerkstelligen und durch Reziprozität sicherzustellen, will er die Bresche nach dem Rezept Dr. Benesch' mit Gewalt erzielen, 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 seinerzeitige Beispiel Bayerns, Sachsens usw. maßgebend. Alle diese Staaten haben sich von Triest suchen lassen. Sie haben zwar ihre eigene Verkehrspolitik betrieben, akkommodierten sich auch der allgemeinen deutschen Verkehrspolitik, standen aber trotzdem nicht an, sich auch dadurch tarifarisch zum Hinterland Triests machen zu lassen, daß sie die von den österreichischen Bahnen, der Schiffahrt, dem Umschlag und den Triester Spediteuren gebrachten Opfer annahmen. Ganz denselben Weg muß aber nun auch Deutschösterreich gehen. Auch Deutschösterreich muß sich vom Süden suchen lassen. Wer immer künftig die wirtschaftlichen Geschicke Triests wird bestimmen wollen, muß, will er Triest nicht versanden und auf seinen Wegen und Plätzen Gras wachsen lassen, die alte Opferpolitik Oesterreichs nun auf eigene Kosten fortsetzen. Gleich Triest muß aber auch der südslawische Staat Deutschösterreich tarifarisch günstig stellen, auch seine Verkehrspolitik muß notgedrungen Deutschösterreich suchen und Opfer bringen, sonst geht ihm das ganze Transit entweder über den Norden oder über Pontebba 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 Möglichkeit einer Verletzung der staatlichen Hoheitsrechte gewiß den einfachsten Weg weisen, wie die von ihr inaugurierte Politik der Konkurrenztarife eingeleitet und durchgeführt zu werden hat.

Dieses Sichsuchenlassen bedeutet aber keineswegs ein passives Zuwarten: im Gegenteil, es muß sogar durch Initiative erst gesichert werden, gesichert aber auch dadurch, daß jeweils kühl bis ans Herz abgewogen wird, was Triest die Erhaltung und Ausbreitung seines Hinterlandes, dem südslawischen Staate die Erwerbung des deutschösterreichischen Transit wert 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 opfervolle 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.

Wiener - Stimmen

11./IV. 1919

49

„Die politische Lage" in Europa 1919.

Zeichnung von Fritz Schönpflug.



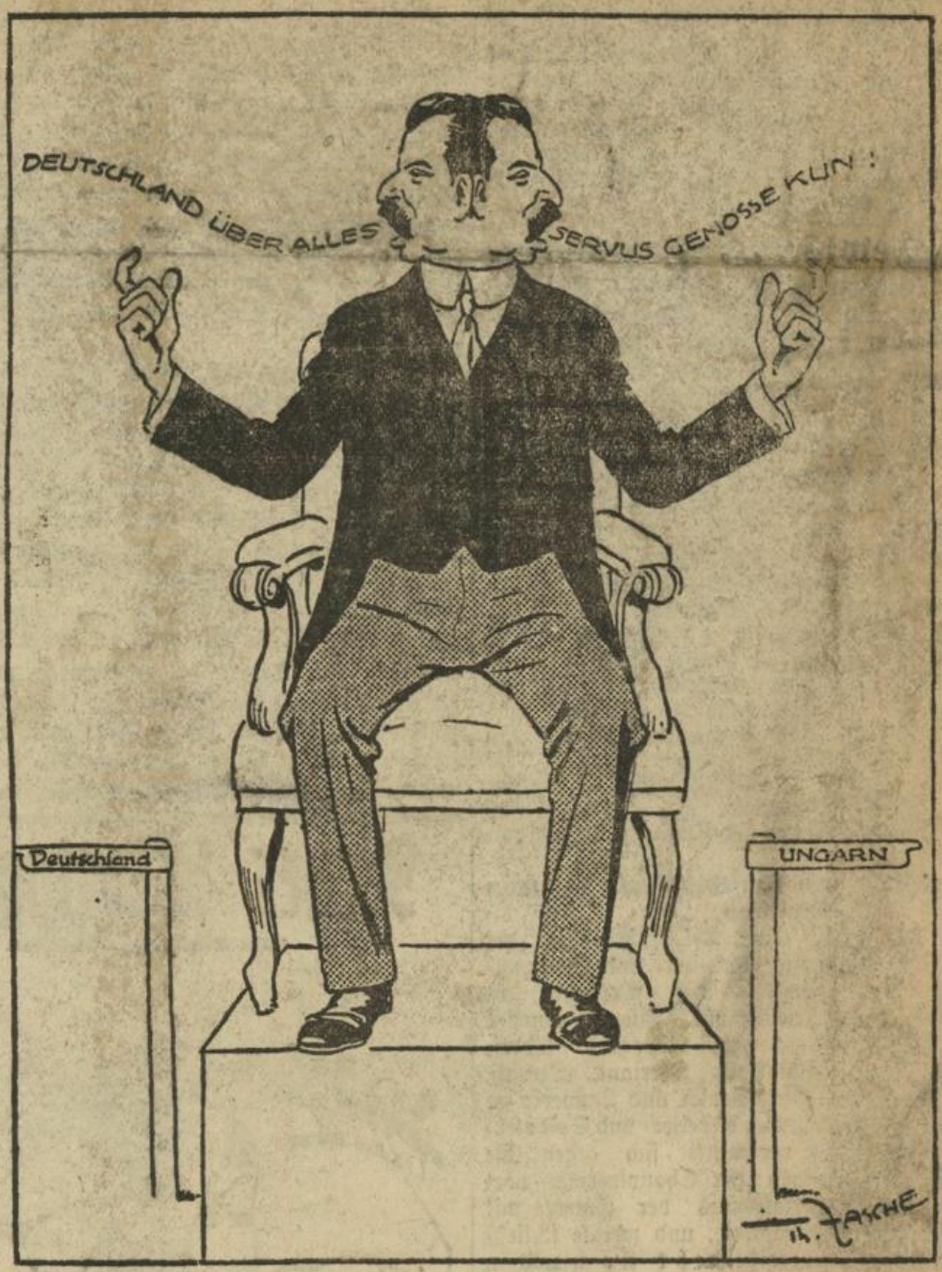
„Was für ein großer Hypnotiseur ich bin!"

Wiener - Stimmen
12./IV. 1919

60

Otto Bauer Janus, der Anschlußpolitiker.

Zeichnung von Theo Zasche.



Otto Bauer Janus, der Anschlußpolitiker.

Neues Wiener Tagblatt
13./IV. 1919

Die elektrische Mitzi.

Endlich war die Sonne wieder da! Nach vielen grauverhängten Tagen, in denen die „Erleichterungen" der Entente die Erleichterung unsres 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 zwecklos gewordenen Knopflöcher ausgezeichneter Männer, wärmte manche Brust, der früher ein ausgebreiteter Orden als Busenschützer gedient hatte, spiegelte sich in den Winterröcken des Mittelstandes und erfüllte alle Herzen mit der Hoffnung auf Birsenblätter und andre wohlschmeckende Gaben des Frühlings. Die Schaffnerin Mitzi erschien mit einem winzigen Veilchensträußchen geschmückt. — „Heuntzutag is auf der Oelektrischen net viel aufs'stecken," antwortete sie auf die spöttische Bemerkung eines der Fahrgäste. „D' Hauptsach' is, daß dö Liesel 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 Mitzi, „sie därf nimmer scheina, weil 's Staatsamt für Heeresunwesen 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. Mitzi nickte dem geistvollen jungen Manne wohlwollend zu und sprach: „Na ja, mit dö Köpf', dös is halt bei uns schwer... na, i will nix 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 Katz, wann's dunxert." — „Lassen S' mi geh'n," erwiderte dieser unwirsch, „i hab' an Zurn, daß i z'springen kunnt." — „Na, san S' so guat," verwies sie ihn, „und machen S' m'r da an Mist! Schau'n S' Ihna liaber d' Sunn an, da wer'n S' glei a Freud ham, daß S' auf der Welt san." — „I brauch ka Sunn," knurrte er, „im Winter hat s' ka G'walt, und in Summer geh' i liaber in Schatten. I begreif' net," polterte er weiter, „weg'n was d' Leut' so a G'ferras macher, weil f' heuer wieder net aufs Land geh'n kinna. Soll'n in Wean 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 Mitzi. „Herinn' wird er braten und bei dö G'scherten wird er ag'sotten, dös 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 zuvur war i beinah' arretiert word'n, weil i dös Plakat von dö Ringkämpf' hab' aberreißen woll'n." „Warum?" fragten alle verwundert. „Weil's mi gift hat!" schrie er. „I kumm m'r vur wie a Hasardspüler, weil i alle Tag' mei Hosen valier, und da siech i a paar so wamperte Sechter, so ausg'fressane, dö nix anders z' tuan ham, als daß sa si um d' Erd' hau'n..., da muaß ma do a Viechswut kriag'n." — „Aber," suchte ihn Mitzi zu besänftigen, „wer wird denn so grantig sein... irtzt, wo's von an Tag zum andern besser wird: d' Oelektrische halt schon wieder üb'rall, so daß ma um 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, dazua wird dö Summerzeit eing'führt, daß m'r wenigstens drei Tag a Nachtleb'n ham, an Gummi ham m'r kriagt... — „Gummi?" murrte Wokurka, „der g'hört von mir aus in dö Würscht!" — „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. „Ham S' denn net g'lesen? D' Rationen wer'n erhöht! Es wird demnächst nach eingehender Erwägung in der Verhandlung über den tatsächlichen Zeitpunkt nach Maßgabe der Verhältnisse hinsichtlich der Entscheidung unverweilt der Beschluß beschlossen wer'n! Na alsdann. Und a Fleisch ham uns d' Amerikaner g'schickt, 370,000 Kilo!" — „Wann 's nur net wieder so an unterirdischen G'schmacken hat," meinte Wokurka. „Sö g'fall'n m'r," lachte sie, „wia kann denn a überseeisch' Fleisch an unterirdischen G'schmacken 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 entrüstet und schrie zornig: „Endstation!"

Leopold Krenn.

Österr. Volkszeitung
13./IV. 1919

* **Erholung.** Mehrere Jahre lang mußte der schwergeplagte Städter dieses Wörtchen aus seinem Sprachschatz streichen. Es war verboten, sich zu erholen. Die Sommerfrischen umgürteten sich mit einem stets steiler aufragenden Wall von Verboten und Erlässen, Verlautbarungen und Warnungen, so daß man, dem ersehnten Eiland schon nahe, bestürzt kehrtum machte und die sicheren Leiden 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 Luft" 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, drosselte 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 Kritzendorf 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 Weihnachtsfahrt geradezu als Kapitalsverbrechen . . . 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 bißchen Sonntagserholung für die Nerven des Wieners eine Notwendigkeit ist, und von heute an werden auf allen für den Ausflugsverkehr in Betracht kommenden Strecken Sonntagszüge verkehren. Die bisher stiefmütterlich behandelte Sommerfrischenfrage ist aber mit einemmal zu solcher Bedeutung gelangt, daß sich dieser Tage sogar der Kabinettsrat damit befaßte, der erfreulicherweise feststellte, daß die von den ländlichen Gemeinden erlassenen Spezialerlässe samt und sonders ungültig sind. Von nun an ist es kein Verbrechen mehr, eine Landpartie zu machen, man wird wieder ungestraft Luft schnappen dürfen, kurz: die Erholung ist wieder gestattet.

Österr. Volkszeitung
13./IV. 1919

Wien, Wien, nur Du allein ...

Das Vergnügungsbudget eines Sonntags.

Eine Betrachtung, der die Pointe fehlt, Ziffern, 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 genußfreudige 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 Leut' kommen" wird heute sicherlich genau so viele Verfechter 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 Jahrfünft noch leben wird, so hat er in zehn Jahren eigentlich gar nicht gelebt. Grund genug, um „Verkauft's mir mei G'wand", „Da habt'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:

Fiaker, Einspänner und Automobile, benützt zu Fahrten zum Heurigen, zum Rennen und „aufs Land", 1500 Fahrzeuge, Fahrpreis durchschnittlich 50 K.	75.000 K.
Umsatz beim Totalisateur	2,750.000 „
Umsatz bei den Buchmachern . . .	3,000.000 „
Entreekarten zum Traben	100.000 „
Einnahmen in 13 Wiener Theatern	95.000 „
„ „ 166 Wiener Kinotheatern	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 Ziffern, die sich beiläufig aus den Erträgnissen der Lustbarkeitssteuer und aus den Abgaben des Trabrennvereins berechnen lassen. Nicht mitinbegriffen in dieser Aufstellung sind die Ausgaben in Kaffeehäusern und Restaurants. (Teils sind sie notwendig, teils bieten sie kein Vergnügen.) Und alle die hundert privaten Vergnügungsstätten, offizielle und inoffizielle Spielklubs sind gleichfalls nicht berücksichtigt.

Ein wildes Geldfieber hat Wien ergriffen, jene tückische 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 Schweinebraten 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 Verschwendungssucht, neben dem Variets, neben dem Heurigen steht das nackte, zitternde Elend, der Invalide mit den Streichhölzchen, das Kind, das kein wertloses Geld, sondern nur ein Stückchen Brot erbettelt.

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.

Österr. Volkszeitung

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, Studentenräte, 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 erwogen und zu wenig geleistet werde. Was jetzt geschieht, ist viel ärger: das Beraten ist zu einer Volkskrankheit geworden, über der man das große Werk, das so dringend geleistet werden sollte, den wirtschaftlichen und kulturellen Wiederaufbau, überhaupt vergißt. Aufgeblasen bis zum Zerspringen machen sich die Egoismen einzelner Volkskreise und einzelner Streber, 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 Fratzenhaftigkeit mit dem Blitzlicht eines überlegenen Humors übergösse: 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, waghalsige, lungenkräftige und skrupellose Abenteurer sich auf seine Schultern zur Eintagsherrlichkeit eines süßen Tyrannenrausches emporschwingen können.

Der Schauplatz des wildesten, verrücktesten Satyrspieles 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 Hexenkessel, 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 ernsten 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 erstickt; 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 gebaben 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 Köche den Brei versalzen, 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. Zusammenfassung 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 vertrödeln 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!

Arbeiterzeitung
13./IV. 1919

Spaziergang durch Schönbrunn.

Von Zeit zu Zeit tauchen jetzt Feuilletons über Schönbrunn auf, aus denen es melancholisch seufzt und klagt. Schönbrunn sei nun so unendlich traurig, so einsam, sei eine Herrlichkeit, 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 auszulegen, 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 wohltuenden Farben gekommen. Und die glitzernden 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 aufzwang, auf ihre Gemüter wirken? Darum die Folgen: Schönbrunn ausgestorben, der knospende Frühling ohne Bewunderer, all das Köstliche ungenossen.

Dieses Geschluchze um den höfischen Firlefanz ist recht possierlich. Der Schmerz, den man da den Freunden von Schönbrunn andichtet, ist nachpatriotischer Schwindel von Leuten, die sich noch immer damit abplagen, Versunkenes, unrettbar Versunkenes zu heben. Schönbrunn ist schön wie früher. Und die Liebhaber herrlicher Alleen, lauschiger Wege, stiller Bänke, wundersamer Ausblicke durch grüne Gassen, im Stile des Rokoko gestutzt, 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 gelockt, sind nicht mehr fern.

Nein, nein, den höfischen Firlefanz entbehren wir nicht. Die Majestät hinter den Fensterscheiben, 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 Maisstullen 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 Petz so lustig um Bröckchen flehte, ist leer. Hinter einem anderen Gitter patscht ein einsamer Syrischer Bär um sein Wasserbecken. Manchmal bleibt er stehen, schaukelt sich hin und her, als friere ihn in den Beinen, richtet sich aufwartend in die Höhe, und es ist, als fragten seine blinzelnden Augen den Besucher: Nun, hast du nichts?... Jedoch, die Gaben fliegen nur sehr, sehr selten durch die Gitterstäbe. Woher Brot für Bären nehmen? Die Tafeln mit den Aufschriften: „Es ist verboten, den Tieren Futter zuzuwerfen!" sind nie unzeitgemäßer gewesen. Auch zwei magere 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 schäbig wie ein Baum, dem die Rinde abgefallen, stelzt ruhelos in seinem Gehege 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 erschüttert. Das kümmert aber einen rundlichen Spatzen nicht, der in der nächsten Nähe eines Wolfsrachens sitzt und geruhig sein Fell durchschnäbelt.

„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 Kopfputz und nachschleifender bunter Federnschleppe zwischen gewöhnlichem Hühnervolk wie Patronessen auf einem Wohltätigkeitsball. Aber ein von Kinderhand geworfenes Bröcklein läßt sie jäh alle Würde vergessen. In der Nähe kreischen die Adler und Geier. Der rotköpfige Königsgeier humpelt flügelschlagend auf kranken Beinen, der „Mönch" steckt das Haupt in die braune Kutte, als wolle er von nichts mehr wissen, der hakennasige stolze Kondor tut, als wäre nichts geschehen. Das Wassergeflügel, 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 Unterkünften 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 getrübten Bild wieder den Rokokoalleen zu, die mit ihren ragenden Flächen darauf warten, daß ihnen der Frühling grünen Glanz verleihe. 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 Serpentinenweges, der langsam zur Höhe führt, hält ein berittener Wachmann. Regungslos wie aus Stein gehauen. Da beginnen hoch oben in einer Skulptur des Hallenbaues einige Spatzen zu streiten. Das Pferd des Wachmannes stößt ein Wiehern aus und von der Menagerie her dringt der Gesang der Wölfe. Auf dem Steinboden der Halle klingt der Schritt des „Hof"dieners, der hier auf Gäste für die Plattformaussicht 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 Ueberschwang Abertausende von Kindern zu einer Huldigung 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 braucht ihr wegen eines packenden Schlußkapitels nicht bange zu sein ... h. p.

Der neue Tag

13./IV. 1919

57

(Zeichnung von Karl Josef.)



Sirk-Ecke 1919.

13. IV. 1919

13
58

Das Reichsverkehrswesen.

Von Dr. Walter Kes.

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, Binnenschiffahrt, 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 Vornahme 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 Zweckverband 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 Binnenschiffahrt und Uebernahme 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 Kauffahrteischiffe 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 Inkonsequenz dürfte nicht zuletzt ihren Grund darin haben, daß dieser Verkehrszweig, 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 miteingeschlossen 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.

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 Verkehrsvorschriften 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 Farbenzusammenstellung, 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.

Wiener - Stimmen
16./IV. 1919

59

Zeichnung von Fritz Schönpflug.



„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."

Wiener Brief.

G Wien, im April.

Wien ist beunruhigt. Die Besitzlosen und Jugendlichen in Erwartung einer unvergleichlichen Sensation, die Aengstlichen und Besitzenden aus Furcht vor dem Kommunismus, der aus einem russischen Fabelwesen ein allernächster Nachbar geworden ist. Ich bin wortwörtlich von einer älteren Dame gefragt worden, ob sie ihren Besitz veräußern und flüchten oder gleich ins Wasser gehen soll. Ich 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 Kraut aus dem Ofen bei uns sich raucht. Es gibt in Wien unter mehr als zwei Millionen Einwohnern, wenn es hoch kommt, zweitausend überzeugte und entschlossene Kommunisten, also einen auf tausend Nicht-Genossen. Es ist wohl wahr, der eine hat Maschinengewehre und Handgranaten; die andern haben sie nicht. Aber das Mißverhältnis der Ziffer scheint mir doch zu groß, als daß allzu viel zu befürchten wäre. Der Kommunismus allein ist in Deutsch-Oesterreich nicht gefährlich. Er kann es erst werden, wenn die Hunger-Anarchie ausbricht. Aber dann ist nicht er, sondern die Anarchie die Gefahr. Oder, wenn Paris den nationalen Nerv gar zu empfindlich reizt. Dann kann Wien aufschäumen wie in Badenis Tagen, rücksichtslos, selbst kopflos. 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 geduldige Bevölkerung sich zu keinerlei Aktion aufraffen. Anderswo würde sich vielleicht ein Verein zum Schutze der republikanischen Freiheit bilden und den zweitausend Kommunisten eine zehnfache Uebermacht entschlossener Abwehr entgegenstellen. Das liegt dem Wiener nicht, der sich trotz allem furchtbaren Erleben im wesentlichen nicht geändert hat. Die Aufrechterhaltung der Ordnung ist Sache der Behörden. Gibt es keine Behörde mehr, so „kann er halt nix mach'n". Daß dieser Staat sein Staat und die Ordnung seine Ordnung ist, ist dem Wiener nie eingefallen. Er gleicht darin dem Chinesen, daß ihm das Gemeinschaftsorgan fehlt. Und vor allem jede Entschlußkraft. Das ist seine Schwäche, aber auch seine Stärke. Er läßt sich nicht fanatisieren, 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" davonjagt, die Hausbesitzer aufs Pflaster wirft und Proletarier in die gepflegten Wohnungen der Bourgeoisie legt. Daß Betriebe „kommunisiert" 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 Lebensmittel-Lieferungen ein, so ist Wien in acht Tagen verhungert, mitsamt den Kommunisten. Das weiß hier jedes Kind, und da denkt der Wiener, das werden die Kommunisten auch wissen. Also werden sie „gleich nix anfangen". Damit tröstet er sich. Wenn's anders kommt, „kann er halt auch nix mach'n". Dann verhungert man halt. Ich kann mich ja täuschen und muß vielleicht, ehe dieser Brief sein Ziel erreicht, durch den Draht ganz andere Dinge melden. Aber ich glaube doch, auch die Kommunisten sind Wiener und werden sich im Punkte der Gelassenheit von ihnen nicht unterscheiden. Sie könnten 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 Bozen, Meran und Deutschböhmen. 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 gewesenen Hoftheater könnten schon im April ihren Mitgliedern die Gagen nicht mehr bezahlen. Ja, 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 Wien keines haben, ist leider auch wahr. Man hat an den Opfersinn der alten und neuen Millionäre appelliert. Aber die lassen sich doch höchstens einmal und nicht dauernd schröpfen. Und die Theater müssen dauernd gesichert werden. Da gibt's wohl nur eine Abhilfe. Die Theater müssen selber sehen, ihr Defizit auf das Mindestmaß herabzudrücken. Das Burgtheater hat einen Stand von 75 Solisten. Das war schon früher ein Unfug, ist es jetzt erst recht. Die Republik darf nicht mehr Protektionskinder hoher Herrschaften versorgen. Sie muß erbarmungslos abschütteln, was nur Gagen bezieht, 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 fehlen, so kann das Theater auf eine gesunde Grundlage gestellt werden. Für die Oper gilt das gleiche. Wien ist zwar verarmt und verpöbelt durch die neuen Millionäre, 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 Richtige tun. Vielleicht bringt die vorgeschlagene Lösung eines Sozietätstheaters nach dem Vorbilde der Comédie française die Erlösung. Aber man darf nicht mehr lange zaudern, sonst wenden auch die Unentbehrlichen der Trümmerstätte den Rücken, und dann ist Wien entthront. Die Privattheater bieten keinen Ersatz für die alten Hofinstitute. Das „Volkstheater" unter der Leitung des Direktors Bernau, der auch die „Kammerspiele" hat, sucht ja einzuspringen, wo die Burg versagt hat; es hat mit Erfolg Schönherrs „Königreich" und Schnitzlers „Professor Bernhardi" herausgebracht, die sich die Burg dank Hermann Bahr hat entgehen lassen; aber mit seinen anderen Neuerwerbungen hat es wenig Glück gehabt. Egers „Adam, Eva und die Schlange", Leo Hertzogs „Schattenspiel" — eine mit expressionistischem Schlußakt nach dem Muster von „Dies irae" gekrönte Wunderknabentragödie — fielen nach lautem Premièrenerfolg glatt ab, Bittners satirische Komödie „Die unsterbliche Kanzlei", eine Verulkung der Bürokratie, wurde zum Schluß sogar ausgepfiffen. Von der literarischen Ausbeute der anderen Theater ist nicht der Mühe wert zu reden. Aber die Operette blüht nach wie vor und an der Sirk-Ecke bei der Oper hat sich ein Heurigen-Quartett etabliert, das um die neunte Nachtstunde für die dunkle Straße konzertiert. Man tanzt. Ob auf dem berühmten Vulkan oder am Rande des Abgrunds oder nur im alten unverwüstlichen Wien, das werden die nächsten Tage lehren.

•

In würdigen Protesten kommt zum Ausdruck, daß die Wiener Bevölkerung in dem an ihrem Kunstbesitz 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 zu Wort kommt, sondern es ist das noch lebendige Bewußtsein der Bevölkerung, daß der Besitz hochwertiger Kunstwerke eine Ehre für die Stadt ist, die sie beherbergt, und ihr einen Rang verleiht, auf den sie freiwillig nicht verzichten kann. Der Versuch einer italienischen Rechtfertigung, den die Blätter veröffentlichen, ist ein verlegenes Gestammel, dem man das schlechte Gewissen anmerkt. Neben der durchaus erfreulichen Haltung der Gesamtbevölkerung in dieser Angelegenheit muß aber doch verzeichnet werden, daß ein Theater es gerade jetzt für angezeigt hält, zu Ehren der italienischen Kommission eine Aufführung des „Dreimäderlhauses" zu veranstalten. Die Entrüstung gegen den Raub und die Ehrung 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 Entwürdigung trifft doch nur die Italiener, die es über das Herz bringen, den Hungernden Nahrungsmittel in den Mund zu stopfen und sich zugleich durch einen frechen Raub an ihrer Ehre zu vergreifen.

19. IV. 919

60

191

Der Neue Tag.
19./IV. 1919

61

(Zeichnung von Carl Josef.)



Die Märchen der Wiener Kinder.

Neues Wiener Tagblatt
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 Tariferhöhung handelt es sich um eine 50prozentige Erhöhung der Fahrpreise in der dritten, eine 66⅔prozentige Erhöhung in der zweiten und eine 100prozentige Erhöhung in der ersten Wagenklasse sowie um eine 50prozentige Erhöhung der Gepäcksfrachten. Es würden demnach künftig bei Fahrten in der dritten Wagenklasse die dermaligen 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 Tariferhöhung 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 Reiseverkehres, 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 benützen genötigt ist, tut dies aus Rücksichten der Ernährung, und für den Rucksackverkehr bedeutet 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 Personenfahrpreise 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 Personentarifes 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 — so wird sich zum Beispiel der Preis der Fahrkarte von Wien nach Salzburg von K. 67·88 auf K. 135'76 erhöhen — auf die Ausnützung dieser Klasse sehr ungünstig einwirken und sich schließlich nur als eine Prämie für die leider noch immer zahlreichen Freikartenbesitzer darstellen, die in Hinkunft noch bequemer als bisher die erste Klasse besetzen werden. Durch die Ablenkung des Verkehres 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 Zweiklassensystem 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 praktischen Erfolg verspricht, ist nichts dagegen einzuwenden; 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

20./IV. 1919

(Zeichnung von Carl Josef.)



„Verstehst eahm?"
„Nein, aber Recht hat er!"

Neues Wiener Tagblatt
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 Benützungsbestimmungen erfahren gleichzeitig inso-

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

Der Neue Tag

25./IV. 1919

69

Ein Missverständnis.

(Zeichnung von Carl Josef.)



Einer, der die Enteignung der Schlösser falsch versteht.

Wiener - Stimmen
25./IV. 1919

70

Schloßenteigner in der Staatskanzlei.

Zeichnung von Theo Zasche.



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

Im Stammbeisl.

„A g'spassig's Frühjahr is dös heuer," sagte Schwasser; „a paar Tag vor 'n Wonnemonat macht der Winter an 'n so quasi an „Putschversuch" und auf ja und na hat er d' Regierung in der Hand. 's neuche Ministerium is a scho für und firti. Aeußeres: Winterrock, Halstüachel und wollene Handschuah; Inneres: A g'hazier Ofen und a haßer Tee; öffentliche Arbeiten: Schneeschaufler und Maronibrater."

„Gott sei Lob und Dank, kann d' neuche Regierung net von Dauer sein," sagte Spannagl, „sie wackelt akkrat scho so, als wie die von Bela Kun in Budapest."

„Und so g'hört s't 's a!" erwiderte Schwasser. „I sag', a Ordnung muaß auf der Welt sein, dös All's-am-Kopf-stell'n-woll'n halt't sie net auf d' Läng' — in der Natur g'rad so weni als wia in der Politik. I bin ka Freund von d' narrischen Spomponadeln."

„Dös is sehr richtig," bestätigte Spannagl, „'s G'frett is nur, daß net alle so denken und daß 's alleweil no Leut' g'nua gibt, die st denken: 's Heil liegt in der Unordnung, und je mehr daß 's drunter und drüber geht, desto besser. D' Welt soll auf Franzen geh'n — manen i' — damit sie 's nachdem nach ihr'n Gusto wieder z'sammnah'n können."

„Wird si all's wieder leg'n," ließ sich Oberberger vernehmen; „so wia si der Wind wieder g'legt hat, der zu die Ostern mit Schnee, Eis und zwa Grad unter Null daherg'waht kommen is. Mannigsmal is 's scho a so, daß d' Jahreszeit rapplert wird; dös renkt si wieder ein und nach a paar Tag' scheint d' Sonn' wieder so freundli, als ob nix g'west wär'. Dös is halt scho so um die Zeit, a richtig's Aprilwetter. Jetzt'n is 's finster, kehr um d' Hand kommt wieder d' Sonn' außa; amal regn't 's, dann schneibt 's, alle fünf Minuten was anders — in der Natur wie in der Politik. Is dös in Paris drüb'n net a 's verikabelste Aprilwetter? Heut' haßt 's, unsere Delegierten dersen überhaupt net zuabi, der Frieden wird uns per Post zug'schickt: „Fritz Vogel oder stirb! Und wannst muckst, nachdem schau Di an — wirst scho seh'n, was da g'schicht!" 'n Wilson seine vierzehn Punkte, hat 's g'haßen, san längst ins Misttrückerl g'wandert, der Wilson selber is g'schnapst — mit an Wort, a recht a unguater Wind hat aus Paris übrig'waht. Auf ans, zwa hab'n si jetzt'n d' Wolken wieder verzog'n und d' Sonn' guckt außa. D' vierzehn Punkte — hört ma — san no hübsch beinanda, der Wilson sitzt no fest im Sattel, mir werd'n auf der Konferenz reden dersen und ang'hört werd'n, kurz und gut, d' Sach' macht si, 's Wetter is wieder besser."

„Ja — und morg'n schneibt 's dann wieder," sagte Spannagl, „und d' Schlamasti fangt von vorn an."

„Dös is echt Spannagl," sagte Oberberger, „statt si z' g'freu'n, wann d' Zeiten a bisserl besser werd'n, denkst an nix anderst, als daß s' möglicherweis' wieder schlechter werd'n kunnten. Jammerdösen, Du — wie kann man denn nur a so sein?"

„Bei uns in Wean haben s' endli amal an guten Einfall g'habt," sagte Schwasser, „d' lästigen Fremden tuan s' aschieb'n. Es is aber a scho höchste Eisenbahn g'west!"

„Immer no viel z' weni," knurrte Stichler; „wann 's nach mir ging, i lassat überhaupt niemanden eina nach Wean. Warum denn, wann i frag'n dert? Wann unseraner fort möcht', dann muß er erst bitten und betteln, und auf d' letzt heißt 's dann erst: Bleib', wo's D' bist, mir mög'n Di net! Aber nach Wean derf a jeder! Meine Herren, i bin g'wiß ka Anhänger von dera patscherten Absperrerei — aber i sag': Gleiches Recht für alle. I sieh net ein, warum grad der Weana immer der gute Patsch sein soll."

„Dös is halt die berühmte Wiener Gastfreundschaft," bemerkte Oberberger.

„Ah was — i pfeif' auf die Ehr'," polterte Stichler; „i bin gern gastfreundli, aber d' andern sollen 's a sein. I will net der dumme Kerl sein, der vor jeden sein' Schamster reißt und zahm aufüttert, währenddem i, wann i wohin komm', an Tritt kriag. Was heutz'tag d' einzelnen Länder und Gemeinden treib'n, dös is ja scho 's höhere. Am liebsten möchten s' überall a himmelhohe Mauer hinstell'n und a Tafel dran: „Eintritt strengstens verboten!" Nur zu uns derf kommen, wer will, er wird mit offene Arm' empfangen: „Bitte nur weiter z' spazier'n, bitte sich 's nur kommod z' machen — sehr erfreut, daß Sie uns beehr'n!"

„Weanerische Gutmütigkeit," schaltete Oberberger ein.

„Gutmütigkeit? Sag' lieber Dummheit," brummte Stichler; „d' andern lachen si hinterdrein 'n Buckel voll."

„Laß s' lachen," sagte Oberberger, „is ma immer no lieber, als wann 's haßet, d' Weanastadt is nimmer dös, was s' war, aus und gar is mit der Weaner G'müatlichkeit und aus 'n guatmütigen Wiener is a Geizkrag'n und Neidhammel g'word'n. Die Sachen, die uns d' Fremden wegessen, werd'n uns, wann ma 's uns g'halten, a net reich machen. Soll'n sie si 's nehma, i vergunn 's ihnen; daß st d' Weanastadt ihr guat's Renommee erhalt, is a was wert. — Leopold, zahl'n!

Thomas Berger

Österr. Volkszeitung
24. IV. 1919

Neues Wiener Tagblatt
27./IV. 1919

Die elektrische Mitzi.

„Nun, Fräulein Mitzi, 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 kan Schunken g'habt, ka Osterstriezel, ka bachens Lämmernes, nix, was am a bissel andächti' g'stimmt hätt', nur unsern g'wöhnlichen Guglhupf vom Bäcken ham m'r kriagt. . . .“ — „Hoffentlich war er gut,“ äußerte sich ein Herr. — „Ah ja,“ erwiderte sie, „er is ganz schön in d' Höh' 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'spürt. Fuaßwaschung war a kane . . ., und mir ham do so viel Pfrlindner in der Weanerstadt. . . . Net amal a Ratschen hab i g'hört . . ., außer unsrer Hausmasterin.“ — „Wahrscheinlich sind die Glocken heuer nicht nach Rom geflogen,“ bemerkte der Elegant scherzhaft. — „Is' a mögli,“ sagte sie, „sunst warn s' auf d' letzt nimmer z'rucktumma.“ — „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. „Vierz'g Kranln! Dös kann s' nur aner leisten, der bei der Kommunisierung in Pest a bissel was profitiert hat oder früher bein „Durchhalten“.“ Die Entrüstung über die aus Ungarn nach Wien geflüchteten Kriegsgewinner kam allseits zum Ausdruck. „Aber, meine Herrschaften, i waß net, wia S' m'r vurkumman,“ beschwichtigte Mitzi, „i find' dös grad noblitätisch, daß s' unser Geld net wo anderst vazehrn. An andrer kann si' eh kan Schampus vergunna und dö „Bar“-Auslagen bestreiten.“ Ein Herr von etwas grotesker Eleganz stieg ein, in dem man zur allgemeinen Ueberraschung Herrn Wokurka erkannte. „Jessas, der Herr Wokurka! San Sö aber schön heunt mit dö neuchen Uchi und mit 'n Mehlwurmhäfen!“ rief Mitzi, auf seine gelben Schuhe und seinen Zylinder zeigend. „Trotzdem 's verboten is, hab' i schon woll'n „Küss' d' Hand!“ sag'n, weil i Ihna für a Frauenzimmer ang'schaut hab', so nönö san S'.“

Der mit soviel Bewunderung Empfangene erklärte sein festliches Aussehen durch die Mitteilung, daß er als Trauzeuge fungiert habe. Mitzi sah ihn vorwurfsvoll an und sagte: „Sö san wia dö früher'n Veteranen: bei an jeden Unglück müassen S' dabei sein.“ — „Wenn es einen nur selbst nicht trifft, nicht wahr, Herr Wokurka?“ lächelte der Professor. — „Kunnt m'r ageh'n bei dö heutinga Vahältnisse,“ brummte jener. — „Na hör'n S', warum denn?“ meinte seine Hausgenossin. „Jetzt braucht si vurn Ehstand kaner mehr z'fürchten. Ham S' net g'lesen von „Zukunfts-Familienhaus“? Da braucht ma ka Hausgehilfin, därf's Schmalzhäfen und 's Eing'sottene net vastecken und kann seine schön' Sachen selber z'sammhau'n. Alles geht maschinöll! 's G'wandausbürsten, 's Stiefelputzen, 's Staubawischen . . ., und wo ka Maschin dazua da is, da is a Knopf. Ma därf nur drucken, und was man will, das g'schicht. Braucht ma zum Beispiel a warm's Wasser . . ., a Druckerl, und man wird g'wassert, will ma in Fuaßboden wichsen lassen, darf ma nur drucken, bums! steht schon a Lackel da und wichst am. Alles geht ohne Anstrengung . . ., ma braucht nur z'drucken.“ — „Und 's Essen?“ fragte Wokurka. — „Gemeinschaftskuchel . . . Aufzug . . . rtsch! Is was dabei, was aner net gern ißt, wird's eahm für 'n nächsten Tag aufg'hob'n.“ — „Aber die Kinder?“, interessierte sich der Elegant. — „Dö Kinder und dö Wäsch kummen aus 'n Haus!“ entgegnete sie kategorisch. — „Das heißt, sie sollen unter gemeinsamer Aufsicht stehen,“ bemerkte der Professor. — „Stimmt!“ bestätigte Mitzi. „In der Fruah wern s' austrieb'n wia am Land dö Gas, und auf d' Nacht wieder ham. Na ja, d' Frau hat do ka Zeit, wo s' allerweil in der Oeffentlichkeit z'tuan ham wird. Da wern dö Kinder halt dann in d' Nazionäulversammlung geh'n müassen oder in Gemeinde-at, wann s' d' Frau Mama kenna lerna woll'n. „Siegst dö Punkerte,“ wird der Vater sag'n, „dö irtzt grad über d' Regierung schimpft. dö is 's!“, oder der Subn wird von der Anklagebank aufspringen und schrein: „Muatta!“, weil er s' unter dö G'schwurna derblickt hat.“ — „Großarti!“ stotterte Wokurka erschüttert. — „Na, ham S' no kane langen Zähnt?“ fragte ihn Mitzi. — „O 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 Vorsprache mehrerer Deutschösterreicher beim „népbiztos", dem Volkskommissär für Verkehrswesen, 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 verabfolgt 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 Bruck—Kiralyhida 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 Kiralyhida 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 Kiralyhida an. Nach einer hochnotpeinlichen Gepäcks- und Leibesvisitation liefen wir über die Brücke nach Bruck. 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 benützen. 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 Zeit
27./IV. 1919

77

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 nachdrücklichst 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, Herklotzgasse 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 Svec) und im 3. Bezirk, Landstraße Hauptstraße 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, ausgefolgt werden.

Für diejenigen, die in den übrigen Bezirken wohnen, werden Reiselegitimationen in der Filiale im 3. Bezirk ausgefolgt werden. Außerdem wird noch die Filiale im 8. Bezirk, Josefstädterstraße Nr. 103, amtieren. 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 Amtslokal 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 sorgfältigst geprüft und das Reisen nur in den allerdringensten 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 Gewerbekammern usw.) wird beglaubigt werden müssen.

Wiener - Stimmen
29./IV. 1919

79

Der Unsterbliche.

Zeichnung von Robert Wosak.



„Arbeiter-Zeitung" vom 28. April: „Wann wird das langlebigste Vieh, der Amtsschimmel, endlich krepieren?"

Amtsschimmel: „Ja, Schnecken! Mir geht es jetzt, seit mich die Regierung rot angestrichen hat, besser als je."

Neues Pester Journal

30./IV. 1919

80

*** 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 diese Frage einem Mitarbeiter des „Börös Ujság" gegenüber dahin geäußert, daß er wohl ein wenig voreingenommen sei, was die Eisenbahner betreffe, denn ihn verknüpfe mit den Eisenbahnern das Band fünfzehnjährigen Zusammenwirkens, aber man möge die Genossen Béla Kun und Wilhelm Böhm befragen, um zu erfahren, welch alle Vorstellung überschreitende Leistungen die Eisenbahner vollbringen. Sie zeigen ein solches Beispiel von Pflichterfüllung und Opferwilligkeit, wie er sich es 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 Perzenten 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 Weichenwächter besorgt eine ebenso wichtige Arbeit, wie der höherstehende Beamte und er muß eben solche Kulturansprüche haben, wie jener. Wir müssen dem kleinsten Weichenwächter und Packträger 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.

Der Neue Tag

30./IV. 1919

81

(Zeichnung von Dezsö.)



„Kommunisierung der Frau — schrecklich!"
— „Schreckt Sie das wirklich?" ...

Wiener - Stimmen

30./IV. 1919

82

Zeichnung von Theo Zasche.



Ihre Maiparade.

„Mer muß einen so hohen Festtag doch mit der naiesten Mode begehen.“

Der Neue Tag

3./V. 1919

T. N. 3

84

(Zeichnung von Carl Josef.)

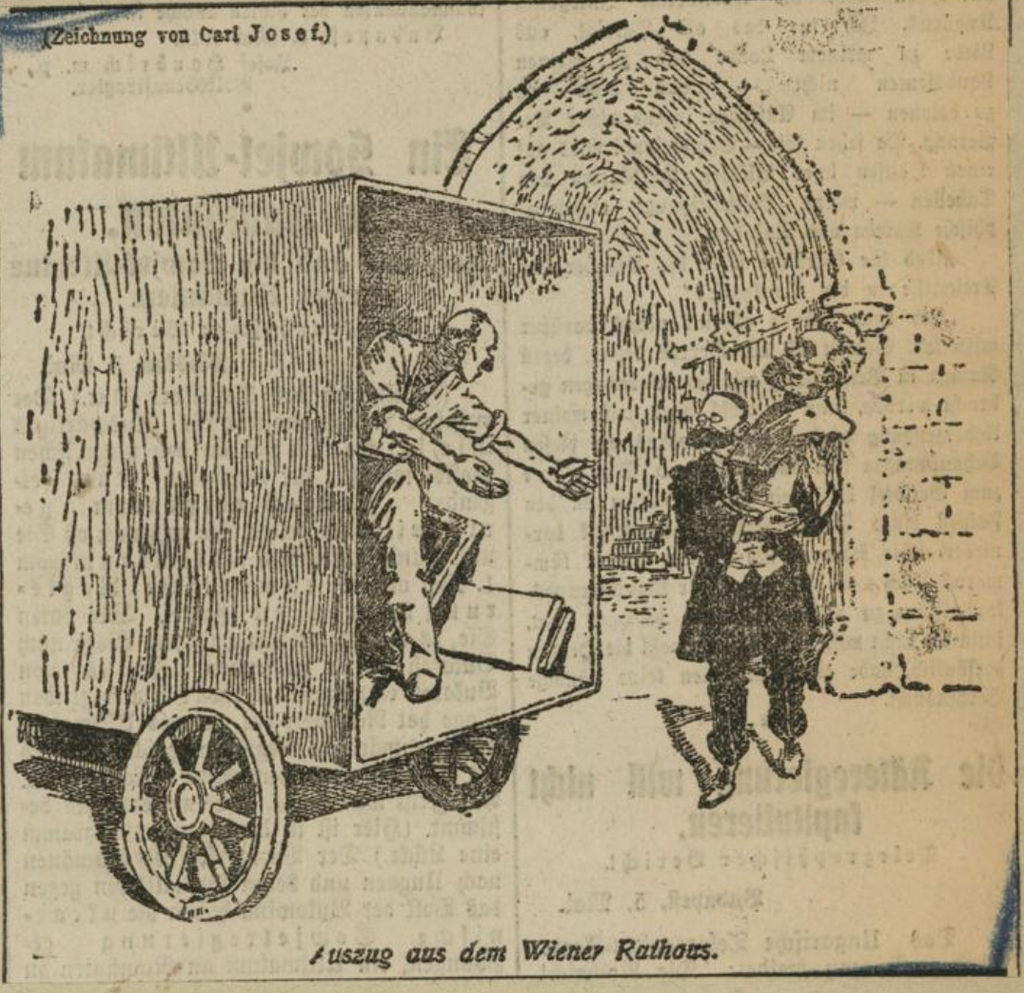


Der kommunistische Turm stürzt ein ..

Der Neue Tag
6./V. 1919

86

(Zeichnung von Carl Josef.)



Auszug aus dem Wiener Rathaus.

Der Neue Tag
6/V. 1919
87

Die Gemeinde.

So blickt denn auf den Dr. Karl Lueger-Platz ein sozialdemokratisch gewordener 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 Schlage die größten Unternehmer Deutschösterreichs, sie, die immer forderten, werden nun zu verweigern, zerrüttete 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 Gschaftelhuber werden sich allmählich wieder erholen, die Vereinsfunktionäre sich wieder breit machen — bis zum nächsten wohlverdienten Wahldurchfall. 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 Moißl und Heim und die anderen Heroen 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 verkrachten 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 Stimmenzahl, der im Pokal 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. Wüßte 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
7/V. 1919

88

Einzug der Liberalen in den Gemeinderat.

(Zeichnung von Carl Josef.)



Ja, wer kommt denn da?

Wiener Stimmen
8.IV.1919

89

Dauerfriede?

Zeichnung von Robert Wosak:



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

Österr. Volkszeitung

10./V. 1919

90

Im Kaiser Josef-Stöckl.

Die „Jugendfreunde" im Augartenpalais.

Jeder Wiener kennt die Marmortafel oberhalb des Einfahrtstores zum Augarten, die die Inschrift trägt: „Allen Menschen gewidmeter Erlustigungsort von ihrem Schätzer." 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 „Volksheim" und des sogenannten Kaiser Josef-Stöckels an den Verein „Jugendfreunde" einzutreten.

Dieses letztgenannte Gebäude hieß seinerzeit das „Josefinische Stöckel", 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 Kisch bringt in seinem Werke, in dem er unter anderem die geschichtlich interessanten Baulichkeiten Wiens schildert, auch eine Beschreibung des Josefinischen Stöckels, in der es heißt: „Fenster und Türen sind niedrig und die Innenräume ebenfalls sehr beschränkt. Noch bis vor beiläufig vierzehn Jahren — das Werk Kisch' 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 Schubladkasten und einige Tischchen aus dem Besitze des Kaisers hier . . ."

Es ist nicht bekannt, ob in der monarchischen Zeit jemals Bürgerliche das „Stöckel" 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-Stöckel" halten werden.

Reichspost
11./V. 1919

Die Rumpelkammer des Krieges.

Bilder aus der Umgebung des Arsenals.

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 Gegensatze zu all den Stimmungen und Gedanken steht, von denen wir eben erst mitten im wiedererwachenden Paradiese Luegers beseelt und gefangen waren. So weit das Auge reicht, nichts als ein großes Trümmerfeld 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 Voralpengebiet 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 unversehrt 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 Tode. Bergestellen nach dem Durchbruch bei Karfreit können nicht anders ausgesehen haben. Da liegen Räder, große und kleine, unversehrte und zerfetzte, von deren Speicher nur mehr Splitter 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 zerschossene Panzerplatten, verkrempelte Schutzschilde, Gerippe von Scheinwerfern, gebogene Röhren, beschädigte Wagengestelle, graue Armeeschlitten, übereinandergestellt und durcheinandergeworfen, Haufen von Doppelleitern, Stangen und Läden. Aus dem unübersehbaren chaotischen Gerümpel ragen drohende Langrohre heraus, die einst vor Asiago 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 Haubitzen; selbst mörserartige Geschütze drängen sich aus dem Wirrwarr von Protzkästen 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 ungefügen aber strapazfähigen Wagen zu lesen. Volkswehrposten bewachen hier das Trümmerfeld zweier Armeen und verweisen neugierigen Spaziergängern die nähere Besichtigung.

An der Hauptfront des Arsenals wachsen ganze Berge von Gerümpel zur Höhe, zerrissene, zerschlissene 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. Zerschossene und verunglückte Lastenautos lehnen aneinander und träumen von den prächtigen Straßen in den Dolomiten und in den Julischen Alpen, auf denen sie einst dahinratterten und Lebensmittel, Munition und allerhand Werkzeug aus den Etappen 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 vonnöten sein; denn neben dem alten Bau erstand eine Unzahl 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, Luftschifferwerften, Hangars entstanden, Fabriken wurden gebaut, Schlöte 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. Sitzen 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 Rumpelkammer, 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.

Im Stammbeisl.

Es herrschte an diesem Abend nicht die beste Stimmung im Beisel. Stichler war wortkarg, machte ein trübseliges Gesicht und knurrte dann und wann etwas vor sich hin, was man nicht verstand. Ebenso schweigsam verhielt sich der auch sonst nicht redselige Spannagl, und selbst Oberberger sah nachdenklich drein. Schwasser war der einzige, der sich seine 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 wirkli nix anz'fangen, Oes Schlafhauben Oes! Keiner red't was, keiner deut't was — ja weg'n was setzen ma uns denn überhaupt z'samm'? Daß ma uns gegenseiti anschau'n? Daß ma Trübsal blasen? Geht's weiter, dös is ja scho wirkli z'fad." Und dann an den Ober gewendet, der soeben in der Tür sichtbar wurde: „Sie, Leopold, — pst, bringen S' uns an Doppelliter! Aber g'schwind, wann i bitten därf — es is höchste Zeit, daß ma d' Lebensgeister von die drei Herren wieder a bisserl aufpapperlt."

„I beneid' Di um Dei Naturöll," seufzte Spannagl, „i für mei Person..."

Schwasser unterbrach ihn: „Gott sei Dank — der eine von die drei Stummerln red't! Jetz'n werd'n hoffentli d' ander'n zwa a so schlukzessive in Schwung kommen. I hab' mir 's ja denkt — a so a Wein kann Wunder wirken, gar, wann eahn a anderer zahlt."

Stichler schnitt eine ärgerliche Grimasse. „Es gibt halt Leut', denen in solcherne Zeitläuft net nach G'spassett'lmachen z'muat' is," knurrte er, „uno andere, denen oll's wurscht is. I g'hör' net zu denen — i net. Wenn i so siech, wie a ganz's Volk z'sammenprackt wird als wia a Flieg'n in der Kuchel, nachdem packt mi a Zurn, a Zurn ...!" Er ergriff sein Krügel, hob es in die Höhe und schleuderte es auf den Tisch zurück, und zwar mit solcher Vehemenz, daß alles krachte und der Schani, der Pikkolo, entsetzt herbeieilte.

„Jessas Marand Josef!" rief Schwasser, „jetz'n is uns da Stichler narrisch wurd'n. Töléphoniert's um d' Rettungsg'sellschaft!"

Stichler ließ sich nicht beirren. „Der sollt' ma zwischen d' Finger komma, der Clemancoh — zum lachen hätt' er nix, dafür garantier' i eahm. Wie er si aufblast — habt's dös g'hört? Na, meine Herren, i derfet ka Mitglied von aner Friedensdelegation sein; meiner Söl und Gott, i könnt' mi net halten, wann i dös so mitansehg'n müßt', wie die Großschädlerten beiananda sitzen und i steh' da als wie a Schulbua, der von Herrn Lehrer akanzelt wird. I möcht' mi net schenier'n, i saget eahm mei Meinung, den Clemancoh — aber gründli!"

„Und dem Wilson, dem sagest nix?" fragte Spannagl, „i find', der is der ärgste."

„Dös will i mana," erwiderte Stichler, „der scheinheilige Schwefler der! Wie der 'n Mund voll g'nomm'n hat z'erst — erinnert's Euch no? Jetzt'n hat er auf amal all's vergessen, was er dazumal g'red't hat. Seine vierzehn Punkte hat er daham im Schubladel lieg'n lassen und 's Selbstbestimmungsrecht, das er uns versprochen hat, is eahm auf der Rasʼ in Verlur 'gangen."

Oberberger ließ sich jetzt vernehmen. „So is dös net," sagte er, „an der französisch-englischen Grenze is 's eahm von der Zollkontrollkommission konfisziert word'n, dös is die G'schicht'! Selbstbestimmungsrecht — Verständigungsfriede — Gerechtigkeit, dös all's san Sachen, die s' bei der Pariser Friedenskonferenz net brauchen können, drum haben s' kurzer Hand d' Einfuhr von die Artikel verboten als „unerwünschte Luxuswar'".

„Was soll denn jetzt'n nur werd'n?" jammerte Spannagl. „So kann dös do net bleib'n — so was gibt 's ja gar net! Selbst a Räuberhauptmann, der an Menschen in der Finster überfallt, nimmt eahm net mehr, als er hat. Daß er saget: „Du mußt ma zwanz'gmal so viel geb'n, als D' hast, sonst bist a Leich' —!" dös fallet eahm net ein. Was da jetzt'n g'schehg'n soll — i waß 's net".

„I waß 's a net," sagte Spannagl, „aber desweg'n fallt 's m'r net ein, daß i m'r 'n Kopf von andere Leut' zerbrich. I hab' 'n Krieg net ang'fangt und kann also a 'n Frieden net firti machen. Trinken m'r, meine Herren, schaut's, Oes trinkts ja nix! San ma lusti, es wird scho schief geh'n!"

„Dei Naturöll möcht' i hab'n," klagte Spannagl von neuem; „d' Welt könnt' rundumadum auf Fransen geh'n, Du wärst allerweil no bei Hamur und Appetit."

„Freili — was denn?" sagte Schwasser, „wird dürch 's Trübsalblasen d' Schlamasti klaner? Ka G'spur von aner Idee! D'rum laß i m'r über solche Sachen kane grauen Haar wachsen — außer die, was i eh scho hab', und d' Surgen? Die kriag'n anfach kei' Einreisebewilligung in mei'n innern Menschen. — Prost, Spannagl, sollst leben! Und ihr ander'n a!"

Die Gläser klangen aneinander. „Prosit!" sagte Oberberger, „das ma no amol bessere Zeiten derleb'n! I bin in der Beziehung wie der Schwasser, i kann ma 'n Optimismus net a'g'wöhnen; und bei den Frieden jetzt, halt i mi an das alte Sprücherl: Es wird net so heiß 'gessen als wie kocht!" D' Antant macht 's wie der Hausierer, der für d' War', für die er zwa Gul'n hab'n will, fünfe begehrt, weil er genau waß, daß d' Kundschaft handelt. I man allerweil, d' Herren werd'n no mit sich reden lassen, und wann sie si bis jetzt'n a no so sehr aufs hohe Roß setzen. — Leopold, zahl'n!"

Thomas Berger.

Österr. Volkszeitung
11.V.1919
93

Neues Wiener Tagblatt 11.IV.1919

Die elektrische Mitzi.

„Is schon guat!" sagte ein dickleibiger Spießer zu Mitzi, als sie ihm ein Zehnhellerstück herausgab. Sie wies es mit würdevoller Geste zurück und zeigte auf den roten Zettel, der den Schaffnern die Annahme von Trinkgeldern untersagt. Der Freigebige, nach Miene und Gehaben unzweifelhaft ein Angehöriger des hochangesehenen Wiener Patrizierge'chlechtes der „Bimpf-Sumsenbacher", wollte an den Ernst ihrer Weigerung nicht glauben, als sie ihm aber ohne weitere Gegenrede den Rücken kehrte, war er sichtlich bestürzt. — „Siegst as, da hast as," brummte er, „so geht aner von dö alten Volksbräuch' nach'n andern tschali. Jetzt därf nur no 's Spirrsecherl akumma und d'r Mistbauer, nachher san m'r firti mit unsre Spezialitäten." „Wissen S'," wandte er sich zu seiner Umgebung, die das hopatatschige Verhalten der Schaffnerin natürlich mißbill'gte, „wann s' auf der Oelektrischen ka Trinkgeld mehr nehmen, siegert nix dran ... ma g'wöhnt si an all's ... aber dö G'fahr is dö, daß dö andre Men'chheit von den „Batschills" — wia ma wissenschäftlich sagt — ang'steckt wird. Bei dö Kellner und Markör hab' i eh schon an Angst g'habt, weil s' irtzt do so viel kriag'n, daß der arme Kaffeesiader für a Schalerl Keanruß mit aner Sacharinlinsen schon a Krone zwanz'g begeb'rn muaß, zun Glück ham s' aber do an Einseg'n g'habt und nehman a Trinkgeld a! Denken S' Ihna nur," schloß er seine Ausführungen, „dö Schand' vur'n Ausland, wann in Wean '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 Schani, und wann 's Knödel an Guld'n kost!" Unter allgemeinem Beifall erhob er sich. „Nix für ungnat, Fräul'n!" verabschiedete er sich von Mitzi. — „A belei!" rief ihm diese nach. „'s is ja bloß weg'n der Abwechslung: Früaher ham dö Fahrgäst' groß tan und irtzt 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 freudigst. „I hab' schon g'laubt, Sö san entführt wur'n und hocken wo in an Kloster." — „Hab' i was enteign't?" fragte er entrüstet. „Net dö klanste Million finden S' bei mir!" — „Wirklich romantisch, diese Geschichte in der Bankgasse," äußerte sich der Professor. — „'s reinste Kinostuck ... nur der „Stuart Webbs" fehlt!" meinte Mitzi. „Eigentli," fuhr sie fort, „is m'r um dö ung'rischen Räteregierer lad. Na ja, sö ham si „müsam" dö hundertfuchz'g Millionen auf d' Seiten g'legt, daß s' für ihnare alten Täg' was ham und ihnare Gattinnen si in dö Weaner Modesalöner a bissel a G'wand machen lassen kinnan, daß s' net a so z'lumpt umagengan wia dö Burschoahweiber ... und irtzt is 's Massel pfutsch! Was soll'n s' denn machen, wann über Nacht an andre Regierung kummt? Soll'n s' auf Pump leb'n? An anständigen Menschen is do dös 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 scheuen Seitenblick auf seinen Nebenmann und flüsterte: „Der da neben meiner steht, dös is aner von der Finanz." — Sie lachte. „Und da ham S' an Angst um Ihner Uhr?" sagte sie spöttisch. — „Na," versetzte 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 ka Wunder, wann ma immer voller Aengsten is, weil's allerweil no schlechter wird, als 's eh schon war. Amol hat's g'haßen: „Gold gab ich für Eisen!", irtzt wer'n s' uns aber papierln." — Als es der Autorität des Professors endlich gelungen war, seine Besorgnisse zu zerstreuen und sein von Sorge umdüstertes Gemüt wieder heiter zu stimmen, stiegen einige junge Leute in Marineuniform vom Wagen ab. Mitzi sandte ihnen einen teilnahmsvollen Blick nach und sagte: „Dö armen Hascherln, dö san am schlechtasten dran." — „Warum?" fragte der Elegant. — „A so a Frag'!" entgegnete sie aufgebracht. „Mir ham do ka Meer mehr." — „Aber dös macht do nix," sagte Wokurka. „Wann m'r a anstatt an Hafen 's Häfen ham ... dö Marine kinnan ma do brauchen ... denn mir san do alser ganzer im Wasser!" — „Da ham S' recht," rief Mitzi, „Endstation!"

Leopold Krenn.

Reichspost

12./V. 1919

95

Der gestrige Ausflugssonntag.

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

Der erste herrliche Maiensonntag hatte gestern eine wahre Massenwanderung aus Wien in die Umgebung zur Folge. Schon in den frühen Morgenstunden waren die Kassen 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 arge 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 teuere 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 Schiffahrt dort zu eröffnen.

Einen wahren Massenbesuch wiesen die Schutzhäuser auf dem Parapluiberg, auf dem Anninger, auf dem Eisernen Tor, auf der Sofienalpe, 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 Liesing Richtung Wienerberg entlud. Sie waren jedoch nur von kurzer Dauer und wirkten nicht sonderlich störend ein.

Die Heurigenschenken 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 Lokalstrecken. 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.

Reichspost

12./V. 1919

96

Il Pensiero — der Wiener Denker.

Zeichnung von Robert Wosak.



„Jetzt möcht' i nur wissen, ist das eine Speisekarte oder ein sozialdemokratischer Wahlaufruf: Haferreis und Rüben, Rüben und Haferreis ....."

Reichspost

14.IV.1919

97

Wozu brauchen wir den Donaukanal?

Was dich nicht brennt, das blase nicht! Diesen kategorischen Imperativ hätte ich wohl schlechterdings von den Lesern 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 ersessen zu haben.

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

Als dann später durch zwei volle Jahre die Häuserzeilen der Donaustraße und Weißgärberlände von den donnernden Pilotenhammerschlägen bis in ihre Grundfesten erschüttert wurden, die lieblich duftende Akazienallee am linken Kanalufer dem zerstörenden Regulierungswerke zum Opfer fielen, die Ueberfuhren anscheinend aus Konkurrenzrücksichten für die Kanalbrücken ihren Verkehr einstellten und das Leben am Kanal zwischen schnurgeraden, steinernen Mauern beendigt wurde, da war es, als ob alles, alles aus wäre. Die Gegend, die sonst so belebt war, verödete, der nun gesittet zwischen den Steinkais dahinfließende 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 kahl und nüchtern geworden und bieten ein willkommenes Versteck für lichtscheue Tagdiebe.

Der Motorbootklub und eine Automobilfirma haben überdies die breiten Kaiflächen noch durch ihre schmucklosen Bauten verunziert 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 Schlage ein anderes, reizvolleres Bild erhalten! Wenn die Vorkais durch schmucke 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, kapitalskräftiger Verdienstmöglichkeiten gewinnen.

Ich bin vollkommen überzeugt, daß die Wiener des ersten, zweiten, dritten, neunten und zwanzigsten Bezirkes es als eine Wohltat begrüßen würden, am Abend am kühlen Wasser zu sitzen, am hellerleuchteten Strande zu promenieren, in einem, etwa in der Bucht unterhalb der Radetzkybrücke 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 Bezirksvorstehungen, mit der Donauregulierungskommission ein diesbezügliches Abkommen zu treffen und so etwas Prächtiges und Lohnendes zu schaffen.

Alexander Max Vallas.

Der Abend
15. IV. 1919

98

Wem gehört eigentlich der Stadtpark?

Diese Frage stellen sich täglich Tausende, welche die ihnen 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 Erlustigungsort bleiben, welchen der Anblick gar zu vieler von der misera plebs erspart sein soll. Der Pächter des sogenannten Kursalons, Herr Hübner — nebenbei ein Verwandter des Herrn Hierhammer: wer anders dürfte sich das auch erlauben! — hat wieder einen großen Teil des Parkes 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 Parkteile, würden seinem Geschäfte schaden, weil dann viele auf das ebenso kostspielige wie fragwürdige Vergnügen einer derartigen „Jause" verzichteten, wenn für Ruhebedürftige mehr gesorgt würde.

Österr. Volkszeitung
17. IV. 1919

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 zugewiesen, 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.

17.V.1919

17

100

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 vorauszusehen 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 entrissen. 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. Weißkirchner wird in den nächsten Tagen schon die Räume Luegers 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 Chefadministrator der Arbeiterzeitung, Emmerling, sein, ein Selfmademan, 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 Mittagsmahl, 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 — exzedieren.

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

Im Stammbeisl.

„Wann ma nur schs wüßt, was in Paris g'schicht," sagte Spannagl. „Dös ewi in Wiggel-Waggel sein, macht an ganz nervios. Heut' haßt 's so und morg'n wieder so, jede halbe Stund' hört ma was anders. Amal wird an derzählt, d' Antant' wird uns weiß Gott wie gnädi behandeln . . ."

„Und dös glaubst D'?" unterbrach ihn Stichler; „na, mei Liaber, i laß ma ka Blimmel-Blammel mehr vormachen von d' Antantler. Ma waß jetz'n, wieviel als 's g'schlag'n hat, mit denen ihnerer sogenannten Großmut."

„I g'laub' ja eh selber net dran," sagte Spannagl, „i sag nur, was ma a so red't. Amal hört ma, wir werd'n drüb'n mit Handschuh ang'faßt, und 's anderemal wieder, daß 'i uns akkrat so karnifeln, als wie d' Deutschen. Auf der an Seiten gibt 's Idealisten und auf der anderen Schwarzseher."

„Und in der Mitten solchere, die d' Welt net durch a rosenrote Brillen anschau'n, aber a net durch a schwarze," ließ sich Oberberger vernehmen; „i sag': Dös ganze Reden und Raten hat kan'n Sinn net, ma muß halt zuawarten und d' Dinger nehmen wie s' kommen. Wir san halt arme Woaserln, die si net mischen dürfen. Traurig, aber wahr."

Schwasser begann sich zu ärgern, was er durch andauerndes Trommeln auf der Tischplatte hörbar zum Ausdruck brachte. „Meine Herren," sagte er, als Oberberger schwieg, „könnt's Des denn wirkli von nix anderst reden als von dera Friedens-konferenz?"

„Ma red't eb'n von dem, was an'n am meisten interessiert," meinte Oberberger, „und dös is jetz'n der Frieden."

„Ja — aber mi macht's scho nervios," sagte Schwasser; „'s Politisier'n is jetzin wieder amal in da Mod', und ordentlit a no dazu! In der Trafik, beim Greisler, beim Haarschneider — überall d' nämliche Frag': „Was manen Herr von Schwasser vom Frieden — wie wird er ausfall'n?" Hat dös patscherte Frag'n an Sinn, wann i bitten derf? Hab' i a Ahnung, was die dort in Sankt Schermähn auspackeln? Bin i mit d' Antantler Brüaderl im G'spiel, weil alle mana, i, der Schwasser, weiß mehr als d' ander'n? Im Kaffeehaus packt an z'erst die Kassierin, dann der Zuträger und auf d' Letzt derwischt mi der Ober. Wahrscheinli wär's eahm ganz recht, wann er mi in an politischen Dischkurs verwickeln kunnt beim Zahl'n, damit i net so aufpass', wann der Schwarze wieder um dreiz'g Kreuzer mehr sort't, wie am Tag vorher . . . Na, meine Herren, all's was recht is, aber laßt's mi scho aus damit; i will nix mehr seh'n und hör'n von die Sachen. Wann der Frieden firti sein wird, werd' is eh derfahr'n. Fallt er guat aus, soll's mi g'freu'n, wann net" — er zuckte die Achseln — „. . . kann ma a nix machen, wie unser guater Freund Oberberger in so an'n Fall immer zu sag'n pflegt."

Oberberger nickte: „Wo D' recht hast, hast recht," sagte er, „machen kann ma nix. Aber neugierig bin i do, was aus dera ganzen Sach' no auswachst. Da sitzen ma jetzt'n da in unserer lieben, alten Weanastadt, Stucker zwa Millionen san ma, sogar no hübsch was d'rüber — und 's ganze Landei soll, wia i ma sag'n laß, auf d' letzt sechs Millionen hab'n, vorausg'setzt, daß all's guat geht und net no a paar Länder „Pfüat Di Gott!" sag'n und si höflichst empföhl'n. Vorarlberg sucht scho d' längste Zeit „ehrbare Annäherung an die gutsituierte Nachbarrepublik — bei gegenseitiger Sympathie spätere Ehe nicht ausgeschlossen!" Tirol und Salzburg hab'n a ihnere Mucken und möchten si irgendwo soliderweis' anschließen, sie wissen nur net, an wem; und so wie d' Sachen lieg'n und steh'n, möcht' Oberösterreich a am liebsten seine vierzehn Täg' machen und geh'n. A g'spassige Zeit dös und a vertrakte Welturtnung! Auf der an'n Seiten haßt 's überall, daß 's Heil im Zusammenschluß liegt, in der Organisation; wirkli tuan si a in an jeden Beruf d' Leuteln z'sammen und, wie ma sicht: Es hilft, sie erreichen was damit. D' Länder aber möchten am liebsten jed's sein eigenen Weg geh'n! Anstatt das s' dazuaschaun, daß dös bisserl, was vom alten Oesterreich no übri is, beiananderbleibt, möchten 's dös a no zerreißen, damit Wean auf d' letzt ganz in der Luft hängt."

„Dös tuat 's jetzt'n scho," klagte Spannagl, „und Ihr werd 's sehg'n, es wird a schrecklich's End' nehma mit uns Armitschkerln, mit uns Weana."

„Was denn net gar", sagte Schwasser, „schon im Lied haßt 's, daß der Weana net untergeht . . ."

„I hob a Lied kennt," brummte Stichler, „in dem steht und fest behaupt't wird: Oesterreich wird ewi steh'n! — Siehst es, do hast es, — jetz'n is 's do auf Franzen gangen — und wia! Auf d' Liederln gib' i seitdem nimmer viel."

Schwasser schüttelte den Kopf. „Du kannst reden, was D' willst, desweg'n mach i ma do kane Surgen net weg'n der Weanastadt. Wien bleibt Wien — dabei bleib' i."

„Wien bleibt Wien," wiederholte Stichler, „dös is a so a Volkssängerwahrheit."

„Ja — aber eine, an der was dran is," erwiderte Oberberger; „meine Herren, i man' ganz sicher, daß Wean Wean bleib'n kann, aber d' Weana müssen a was dazutun. Bis jetzt hört ma zwar dös und jen's, aber sehg'n tut ma vorläufi no nix. Damit, daß si a paar z'sammsetzen und daß der Reih' nach a jeder sagt: „Es muß was g'schehg'n!", damit is 's net tan, es muß a wirkli was g'schehg'n. Is dös aber der Fall, dann man i, brauchen ma uns weg'n unserer lieben, alten Weanastadt kane grauen Haar wachsen lassen. — Leopold, zahl'n!"

Thomas Berger.

Österr. Volkszeitung 18.IV.1919

Neues Wiener Tagblatt
18./V. 1919

Die elektrische Mitzi.

Der fortdauernde Genuß von Haferreis und neuzeitlicher Literatur, die „Bilder" der „geistig Tätlichen" im Künstlerhause und andre Kriegsgreuel haben unsre Seelen verhärtet gegen die Leiden des Nächsten; dennoch waren die Schaffnerin Mitzi 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 Aelteste unter den Sitzenden erhob sich natürlich sofort und machte ihm Platz. Mitzi betrachtete ihn voll Mitleid, wie er so da saß mit stieren Augen und wackelndem Kopf. — „Wahrscheinli a Rückenmarkschuß?" wandte sie sich zu seiner Begleiterin. Diese verneinte. — „Da fehlt's ihm!" antwortete sie leise und zeigte auf die Stirn. Die Schaffnerin fuhr erschreckt zurück. — „Brauchen keine Angst z' hab'n," beruhigte sie die andre, „er is ganz harmlos. Übrigens rennen jetzt so viele herum, denen man gar nicht ankennt, daß sie den Verstand verlor'n hab'n...." — „Natürli," stimmte Mitzi zu, „weil s' so wenig g'habt ham, daß ma gar nix bemirkt. Was für an Art Irrsinn hat er denn?" fragte sie. — „Größenwahn!" entgegnete die Pflegerin. „Er hat sich eingebildet, er muß die Vollzugsanweisung zur Vermögensabgabe versteh'n." — „A so an Idee!" rief Mitzi, „dös is do ka Mensch instand." — „Na eben. Wie er sie zum drittenmal gelesen hat, is er tobsüchtig geworden. Dann sind noch die „Merkblätter" herausgekommen ..., die hab'n ihm den Rest gegeb'n," schloß die Pflegerin traurig. — „Ja, ja," seufzte Mitzi ergriffen, „aus dö Verordnungen is no kaner g'scheit wurn."

Auch das Auditorium der Plattform war dieser Meinung, nachdem sie den tragischen Fall erzählt hatte. Der Professor kleidete sie in die Worte: „Die meisten unsrer Vorschriften wären ausgezeichnete Beiträge für die „Rätselecke" eines Familienblattes." — „Mich erinnern sie immer an die alten Scherzbilder mit der Frage: „Wo ist die Katze?" äußerte sich sein Nachbar. — „Für dö san s' a!" erklärte Mitzi. „Ham m'r kan Zucker ... wia s' dö Kleib'n, dö m'r kriag'n, hassen ... schwabeln uns was von der Valuta vur, gotigkeit: Zuckerts eng dös Kriagsgschlader damit, spießt sa si mit dö Eier und der Mülli, gengan s' mit 'n Preis in d' Höh ... na hör'n S', dö Kunst, dö trifft der „Karo" a!" — „Man sollte eben nicht nur mit Worten kämpfen, sondern auch mit Taten, wie zum Beispiel jetzt die Manequins in Paris, die keine Strümpfe tragen, weil sie ihnen zu teuer geworden sind," meinte der Elegant im grasgrünen Ueberzieher. — Mitzi warf ihm einen zornigen Blick zu. „Dö können leicht tätlich sein," grollte sie, „dö Bublwadamen, dö si in Tag dreimal anpampfen! Wann m i r ohne Strümpf' umagingerten, wo m'r alle Vierteljahr zehn Deka Rindfleisch kriag'n, dös war a „b e i n l i c h e r" Anblick. Uebrigens wann i irzt was von Paris hör', da hab' i schon g'speist. A so a Frieden! Dö möchten uns ja rein in dö Würscht hacken." — „Von Clemenceau, dem Tigergreis, war nichts andres zu erwarten," ertönte eine Stimme. — „Der alte Tager von an Tiger!" erboste sie sich. — „Pst!" warnte Wokurka, „net aufdrahn, sunst kriagn m'r ka Schololadi und kan Schampus!"

„Wann ma hört, was dö all.s valanga, kunnt ma aus der Haut fahr'n," sagte sie voll Erbitterung. „Dös is dö anzige Fahrg'legenheit, dö ma no derschwinga kann, wo dö Tramway schon bald soviel kost' wia a Auto," bemerkte er bissig. Sie reagierte indes nicht darauf, sondern fuhr fort: „Freilich, wann ma an dös denkt, was der Herr Professor neuli derzählt hat, daß dö Franzosen von dö „Gall"ier astammen, dann darf's an net wundern, daß so an bittern Rachen hem." — „Immer wird's schlimmer. . ." deklamierte der Grasgrüne. — „Aber dös san do lauter Lappalien, meine Herrschaften," nahm Wokurka wieder das Wort. „D' Haubtsach' is, daß m'r wieder a Wappen ham! Der Zuastand war ja rein immer zum Aushalten. . . i hab dö letzte Zeit gar nimmer schlafen kinna, na ja, i bitt Ihna, dös is do ka Leb'n ohne Wappen!" — „Was ham m'r denn für ans kriagt?" erkundigte sich Mitzi. — „Der Adler is blieb'n," erwiderte er, „nur an Kopf hat er valurn." — „Ui Jessas," jammerte sie, „da wer'n m'r guat ausschaun! Der frühere hat zwa g'habt und's is net ganga. . . und dö Freud' von dö Böhm: eahna Löö hat zwa Schwaserln und unser Adler nur an Kopf. Da wer'n s' irzt no arroganter wer'n. Wann's nach mir ganga war, hätt'n s' überhaupt was anders ausg.suacht in der Wappenmenagerie." — „Und wann s' mi g.fragt hätt'n," sagte Wokurka und stieg dabei aufs Trittbrett, da man sich der Endstation näherte, „hätt' i ihna g'sagt: Von mir aus nehmen S' an Erdzeisel, aber das passendste Vieh für uns war der „Stier"."

Leopold Krenn.

Die Zeit
20./V. 1919
103

Die Fahrpreiserhöhung der Eisenbahnen.

Von V. G. Boßhardt.

Die mit 5. d. auf den deutschösterreichischen Eisenbahnen erfolgte Erhöhung der Personenfahrpreise 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 Aenderung 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 sohin 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 verminderter Verzinsung des Anlagekapitals, beziehungsweise in den dadurch fortgesetzt notwendig gewesenen Staatszuschüssen zum Ausdruck kommen.

Aehnliche 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 unzweifelhafter Weise nachgewiesen worden (vergl. „Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" 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 Eisenbahnverwaltung haben nicht nur die Richtigkeit dieser Feststellungen anerkannt, sondern auch den Bestand gleich ungünstiger 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.)

Das vormalige Eisenbahnministerium hat zu dieser Frage wahrscheinlich von denselben Voraussetzungen wie die preußische Staatsbahnverwaltung ausgehend — soweit bekannt — nie Stellung genommen und deshalb blieben auch die angeführten Publikationen unbeachtet.

Aus alledem ergibt sich, daß Fahrpreiserhöhungen längst begründet waren, gleichwohl nicht erfolgt und so lange hinausgeschoben worden sind, bis sich ihre Durchführung infolge der neuestens sprunghaft eingetretenen Steigerung der Betriebsauslagen als unvermeidlich erwies. Jedenfalls ist es bemerkenswert, daß die Tarifbildung bei den Eisenbahnen ohne vorgängige 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 scheinbare, jedoch kaum wirkliche Berechtigung. Jedenfalls beweist dieser Zustand — der übrigens noch in manchen Belangen besteht — die Notwendigkeit eigener 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 Ausnützung 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 niederere 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 1909 stammende Ermittlungen des Verfassers dienen:

a) Schnellzugsverkehr. 1. Klasse: Einnahmen 3·7 Millionen, Kosten 4·2 Millionen, Abgang 0·5 Millionen Kronen = 1·39 Heller auf 1 Personenkilometer. 2. Klasse: Einnahmen 8·8 Millionen, Kosten 10 Millionen, Abgang 1·2 Millionen Kronen = 0·79 Heller auf 1 Personenkilometer. 3. Klasse: Einnahmen 10 Millionen, Kosten 11 Millionen, Abgang 1 Million Kronen = 0·42 Heller auf 1 Personenkilometer.

b) Personenzugsverkehr. 1. Klasse: Einnahmen 0·5 Millionen, Kosten 0·9 Millionen, Abgang 0·4 Millionen Kronen = 11·6 Heller auf 1 Personenkilometer. 2. Klasse: Einnahmen 5·2 Millionen, Kosten 8·3 Millionen, Abgang 3·1 Millionen Kronen = 2·66 Heller auf 1 Personenkilometer. 3. Klasse: Einnahmen 47 Millionen, Kosten 75 Millionen, Abgang 28 Millionen Kronen = 1·33 Heller auf 1 Personenkilometer.

Diesen Angaben ist kaum etwas hinzuzufügen. Die Entbehrlichkeit der ersten Wagenklasse erscheint dadurch bewiesen, 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. Jedenfalls aber sollten die derzeit und wahrscheinlich noch für lange Zeit zu gewärtigenden hohen Instandhaltungs- und Beschaffungskosten dazu nötigen, deren weitestgehende Einschränkung ins Auge zu fassen.

Wiener = Stimmen
21.IV.1919

104

Das neueste Elend.

Zeichnung von Fritz Schönpflug.



„Dös amerikanische Schweinefleisch kost't mi a Heidengeld! 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!"

Ostdeutsche - Rundschau 22.IV.1919

105

Der Wasserkopf.

Was wird aus Wien?

Noch liegen dichte Schleier in St. Germain über dem künftigen Schicksal Deutschösterreichs; man läßt Doktor Renner 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 Landen ein schlechtes Geschäft. Wir sind und bleiben ja noch für lange Zeit auf die Gnade des Verbandes angewiesen, wenn wir nicht elendig verrecken 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 futschi kato und mit dem Anschluß ist's Essig, wie man an der Spree sagt. Arme Leute kochen 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 unsagbar, 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 zersplittert, wenn der Tag der Vergeltung anbricht.

Wehklagen 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 Staatskörper. Wenn wir auch ein Agrarstaat sind, dieser Wasserkopf 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 Muß 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 Mürzzuschlag 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 gutes 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 16. 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 etlichen Industriestädten nirgends in den Gemeinden das Peitscherl in der Hand haben; das ganze übrige Land hat christlichsoziale oder völkische Vertretungskörper gewählt. In Kürze wird sich die Lage so weit geklärt haben, daß sich in Deutschösterreich zwei ziemlich gleich starke Parteien gegenüberstehen, die jüdisch-sozialistische und die arisch-antisemitische, 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 auszusprechen? — 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 Glöckel 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 „ehernen 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 Budapest.

In diesen Tagen hat die Sozialdemokratie die Herrschaft im Rathause angetreten und wenn sie es auch vorgezogen hat, auf die vier gothischen 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 Wauwaus sind, als die sie sich in Wählerversammlungen zu gerieren pflegen, dann werden wir ja ziemlich erträglich mit ihnen auskommen. Die Sozialdemokratie verfügt in Regierung, Landtag und Gemeinderat über keinen genialen Feuerkopf, der das Zeug hätte, wie etwa Lueger, die Massen hinzureißen, es wird also nichts übrig bleiben, als fortzuwurschteln, wie es schon der selige Taaffe 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 Abbröckelung, 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 Rucksack 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 Zionsstaates verwirklicht werden, wo steht denn geschrieben, daß er ausgerechnet in Palästina errichtet werden muß?

Hermann Miß.

Die Zeit
25./V. 1919

Wiens andere Seite.

Wiens rechtschaffene Seite ist der erbitterte, verzweifelte Kampf um das karge Stückchen Brot, um den halbwegs reinen Hemdkragen. Wer vom Ertrag seiner redlichen Arbeit lebt, wer für sich und die Seinen keine andere Ressource hat als das kümmerliche — trotz Teuerungszulagen und Anschaffungsbeiträgen verflucht kümmerliche — regelmäßige Einkommen am Monatsersten, 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 rechtschaffen Erwerbende einmal im Café dazu hinreißen 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, mengt 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 zugreifende Schiebergliick, das aller Not hohnlacht, das allen Gesetzen, Verordnungen und Vollzugsanweisungen ein Schnippchen schlägt und anietschvergnügt 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-Erlebnisse 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 dekolletierte Diseuse und der tremolierende Tenor vollkommen schnuppe; in aller Seelenruhe wird der Rostbraten verzehrt, indes sich das Gstanzel — pardon, das Chanson — schmatzender Gleichgültigkeit erfreut. Denn das Schieberamüsement 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 grauenden 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 zudiktiert, die in die Zehntausende von Kronen geht, aber das macht nichts. Solche Zwischenfälle sind in der Kalkulation vorhergesehen; am nächsten Tag erhöht sich der Preis des Sekts ganz einfach um zehn Kronen.

Es ist alles da, was zu einem richtigen Nachtbetrieb gehört. In der Bar bekommt man Champagner und Schnäpse; 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 Rostbraten 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 Walzer einen Tausendkronenschein hingeworfen bekam. Und die Mädchen, die den zechenden Kavalieren Gesellschaft leisten, werden für ihre Liebenswürdigkeit ähnlich entlohnt. Charakteristisch ist, daß im Dirnenjargon jetzt der Tausendkronenschein als „Fetzen" bezeichnet wird. Fetzen! 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 Ahnung, wie ungeschickt du dich zum Leben anstellst! l. p.

Ostdeutsche Rundschau 109
25./V. 1919

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 Nüchternes? Im Gegenteil. Sie ist so lockend, 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 Parke trennen; wer hätte nicht vor der in Hacking, 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 unseren Blicken entzogen, unseren Schritten unerreichbar: ein nie gewonnenes Paradies. Generationen von Wienern wuchsen heran, standen davor, starben mit dem Blick in dieses mauerumgürtete, geheimnisvolle Stück Wienerwald. Die Tiergartenmauer — es ist keine feuilletonistische Arabeske — gehörte einst zu den nicht geringen Stimmungsmomenten. Hoheitsimpressionen kaiserlicher Herrlichkeit und Macht. Sie steht oder stand in irgendeiner Gefühls- und Geistesverwandtschaft mit der Burgmusik, der goldgeräderten Hofkutsche; sie gehörte irgendwie in das Empfindungsleben des echten Altösterreichers.

Das allen Wienern, ja allen Zugehörigen der unselig verblichenen Monarchie ein stolzes, schwarzgelbes Symbol bedeutende Schönbrunn birgt in seinem Bereiche weite, bisher unerschlossene und unbekannte 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 Zäune von der allgemein zugänglichen Umgebung getrennt. Beispielsweise jene Fläche, die begrenzt wird von der breiten Zufahrtsstraße zum Schlosse von Meidling 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 Hietzinger 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 Hofstatuarius die ungewöhnlich wohlgetroffenen Züge lieh. 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 Geschmackes: 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 Bronzevase, heute herrlich schwarz gedunkelt, sie zeigt mehr die strengen, harmonischen Linien der klassischen Renaissance als etwa die des damals langsam anbrechenden franziszeischen Biedermeier. Auf der Vorderseite ist in den Sokel ein Flachrelief eingelassen, welches in Aneinanderreihung von sechs Profilköpfen Maria Theresia in sechs Lebensaltern zeigt; von der Kindheit bis zum Lebensabend. Dem Geschmacke der Zeit entsprechend, natürlich in antikisierender Kleidung und Haartracht. Durch dichtverwachsene Laubengänge, auf Wegen, die fast unkenntlich werden, so stark sind sie bereits mit Gras bewachsen, gelangt man auf eine kleine Blöße, wo etliche altersmorsche, recht einfache Turngeräte aus der Erde ragen. Nicht weit davon, knapp vor der erwähnten schüsselförmigen 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 Veilchen einen von Menschenhänden behüteten Frieden sichert, war Franz Josefs Kinderspielplatz. Freifrau von Sturmfeder, die Aja 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 Veilchen 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. Wald 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 n den Jahren, da sie noch in Schönbrunn wohnte. Die Landschaft ist jungfräulicher, verschont 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 umsponnen; auch der Boden ist weithin mit einem Efenteppich bedeckt. Mitten im Walde steht ein Tiroler Haus; traulich grüßt sein vorgerückter 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 Holzknechthütten in getreuer Nachbildung der Wirklichkeit zeugen aus vergangener Zeit. Erinnerungen aus dem Salzkammergut- oder Radmerreviere. Von der Höhe erschließt sich ein stimmungsvoller Blick auf Ober-St. Veit und die Hügelketten. 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 Pappeln geben diesem dichten Gehölz seinen Charakter; ein einsamer, schilf- und röhrichtbedeckter Weiher, in dessen dunklem Auge sich Baumwipfel spiegeln und aus dessen Grunde geborstene alte Baumriesen ragen, verleihen der Landschaft einen tiefen Ernst. Ein Ort der Nachdenklichkeit. Aus der einstigen, mit niedrigem Gehölz bepflanzten Fasanerie ist ein urwaldartiger Naturpark geworden; von seiner einstigen Bestimmung zeugen heute nur mehr die geradlinigen Durchschläge, die Remisen. Etliche noch zurück- und übriggebliebene flügellahme Fasane und alte Feldhasen bilden den ganzen Rest einstigen Wildstandes.

Im Stammbeisl.

„A Rindfleisch is a guat's Essen," sagte Schwasser.

„Hab' i ma sag'n lassen," erwiderte Stichler, „i selber waß nimmer genau, wie 's Rindfleisch schmeckt. Bei der narrischen Buchstabeneinteilung jetzt'n is dös ka Wunder. Alle acht Täg' kommt a Buchstab' an d' Reih', fündundzwanz'g Buchstaben hat 's Alphabet; auf die Art und Weis' kommt a jeder Mensch alle halbe Jahr' zu an Biss'n Rindfleisch. Unser Ernährungsamt nennt dös G'spiel: Rindfleischversorgung."

„I hab' ma sag'n lassen, der Obastaatssekretär für Unterernährung wird nächstens in der Nationalversammlung an Antrag einbringen," sagte Schwasser.

„Was — daß d' Rindfleischversorgung a wengerl ausgiebiger wird?" fragte Spannagl, „höchste Zeit wär' 's."

„Gar ka Spur," erwiderte Schwasser, „sondern daß 's Alphabet länger wird. Fünfundzwanz'g Buchstaben san eahm z'weni — sagt er — er kommt mit 'n Rindfleisch net aus. Zehn Deka Rindfleisch alle halbe Jahr — dös is ja schon beinah' Fraß und Völlerei! Alsdann bleibt nix anderst übri, als entweder 's ABC auf sunz'g Buchstaben zu erhöh'n oder — d' Rindfleischration auf fünf Deka z' reduzier'n."

„Dafür hab'n ma jetzt wenigstens, Gott „sei Lob und Dank, 's amerikanische Schweinerne . . ." sagte Spannagl.

„Hör' ma damit auf," schrie Spannagl, „seit uns d' Amerikaner dös G'fraßt übrischicken, komm i aus 'n Mag'nkatarrh nimmer außa. In der Gurg'l hab i 's Sodbrennen, daß i ma kran d' Wetschina anzünden könnt', wann i ane hätt'; und mei Mag'n is 's reinste Salzbergwerk. No a Weil' dös Fleisch — und i liez' auf der Backen."

„Na, jetzt gar a so arg kann i 's net finden," meinte Spannagl; „besser als nix i 's do.

„Dös is Anlag'sach', mei Liaber," sagte Stichler, „aner hat an' guaten Mag'n und der andere net. I für mi vertrag 's eb'n net. In Ernährungsamt aber manen i', seit jetzt'n dös Fleisch da is, brauchen sie si um gar nix mehr z' kümmern."

„Was willst denn vom Ernährungsamt," ließ sich Oberberger vernehmen; „'s san ja Armutschkerln, dö Herren dort — und unser ganze sogenannte Staatsregierung dazu. Wann si a jed's Land denkt: „Du red'st ma lang guat, da droben in Wean!", dann hört si ja auf d' Letzt a jed's Regier'n auf. Was nutzen d' schönsten Verurtnungen, wann si niemand dran halt't? San ma amal ganz ehrli, meine Herren: Mir Weaner, dö ma uns bis jetzt'n auf unser Weanertum immer soviel einbild't hab'n, mir san heut' der Niemand. Wir glaub'n zwar immer no, daß ma was B'sonders san, weil ma 's so g'wohnt san — aber es is ja all's nimmer wahr, 's is ja all's Einbüldung!"

„Richti — aber wer is dran schuld? Unsere B'hördlichkeiten", sagte Schwasser.

Oberberger schüttelte den Kopf. „Dös is net wahr," sagte er, „sondern d' ganzen Verhältnissen san dran schuld, d' Zeitläuft' — dös is die G'schicht! D' Herren von der Zentralregierung san heut' d' wahren Woaserln. Früher, wann 's an Erlaß außageb'n hab'n, haben sie si in d' Brust g'worfen und hab'n „befohl'n". Jetzt san s' ganz klan word'n — jetzt'n b'föhl'n s' nimmer, jetzt'n bitten s': Sie täten d' Landgemeinden recht freundli ersuchen, d' Weaner, die Haschen, einz'lassen — sie werd'n scho recht brav sein, meiner Söl' und Gott, werden si ihner Essen jölber mitbringa und ganz g'wiß wirkli wahr net hamstern. Sie versprechen dös auf Ehr' und Gewissen, und wann s' das Versprechen net halten, dersen s' d' Landgemeinden auf der Stell' außilahna. D' Staatsregierung wird scho fleißi dazuschau'n, daß d' Weana brav san und folg'n, aber nur außi soll'n sie s' lassen aufs Land, damit s' do wieder amal a paar Schnauzer machen können von der würzigen Landluft . . . und so weiter und so furt in dera Dicken. So schau'n bei uns heutz'tag' Erlässe, Verurtnungen, Vollzugsanweisungen — oder wia dös Ding jetzt haßen will — aus! D' Antwort is ja a danach: „D' Landesregierungen werd'n schau'n, was si machen laßt." Drei Tag' werd'n den Weanern gnädi zubilligt — am vierten muß er g'schwind wieder sei Köfferl packen, sonst geht's eahm schlecht. Und dabei is 's no immer net g'wiß, ob si net d' anzelnen Ortschaften jölber ihnere G'setzer machen und sag'n, sie lassen d' Fremden net amal drei Tag' dableib'n. Na, meine Herrn, i sag' ganz ehrli: Wenn's so is, da preis' i auf d' Sommerfrischen; Gnaden erweisen laß i ma net!"

„I bin nur auf das ane neugieri," brummte Stichler, „wie lang si d' Weana no werd'n am Kopf umeranandertanzen lassen. Von an' Einreiseverbot nach Wean hör' i halt no allerweil nix."

„Davon wirst a in der Zukunft nix hör'n," sagte Oberberger, „wir können uns solche G'spaß net leisten, wenn ma net ganz am Hund kommen woll'n, weil wir d' ander'n notwendiger brauchen als d' ander'n uns. Dös is traurig — aber leider wahr. Uebrigens, wann 's Wetter so weitermacht wie jetzt'n, dann braucht d' Menschheit heuer überhaupt net in d' Summerfrischen geh'n, weil 's in der Stadt eh frisch g'nua is. Schaut ganz so aus, als ob uns d' Antant von schön'n Wetter a auspirt'n und im Friedensvertrag anordnen möcht, daß d' Sonn', der blaue Himmel und d' milden Mailüfterln nur für d' alliierten und assoziierten Mächte auf da Welt san und für Deutschland und Deutschösterreich net. — Leopold, zahl'n!" Th. Berger.

Österr. Volkszeitung
25. V. 1919

Die Zeit
27./V. 1919

Der Kaisergarten.

Ein lang verschlossenes Paradies ist gestern den Wienern eröffnet worden. Der Garten des Burgfriedens, der seit hundert Jahren ein Reservat der Krone in des Wortes eigentlichstem Sinne gewesen, hat beim Frühkonzert der Amseln seine mächtigen Gittertore aufgetan. Das eine nächst dem Standbild Goethes, das andere nächst der Albrechtsrampe. Ueber den feinen weichen Kies, noch scheu wie bei jeder neuen Bekanntschaft, näherten sich die ersten Neugierigen den blühenden Boskette des Maiengartens. Es hat lange gedauert von der ersten Ankündigung der Freigebung 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 Raritäten, die unter Kaiser Franz Josef von Expeditionen herbeigeschafft wurden, sind in dieser botanischen Schatzkammer versammelt.

Bei den ersten Spatenstichen, die sein Jugendgespiele Antoine führte, stand teilnahmsvoll Kaiser Franz. Kaiserin Elisabeth lustwandelte hier, so nahe der Ringstraße, mit ihrem ewigen Leben, und doch allein und einsam, wie sie es wollte. Ihr Enkelkind kutschierte sein Ponnywägelchen über den Samtrasen, und da dem Pater der Kapuziner die „letzten Grüße" für Kronprinz Rudolf zu viel wurden bei der Beisetzung in der dämmrigen Gruft, so hat man die köstlichsten Kränze von Riesenumfang in die Erde des stillen Gartens versenkt. So noblen Blumendünger hat es noch nirgends 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 Abendgalatafel 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.

***

Reichspost
27. IV. 1919

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 Lobau durchforschen und in die stillen Schönheiten des Lainzer Tiergartens eindringen. Eines Tages nahm der Invalide beim oberen Belvedere die Tafel weg, die in gelben Lettern den Eintritt verbot, und empfahl den Teichhof — so heißt nämlich der obere Teil des Belvederes — dem Schutze des Publikums. Den Kindern taten sich die Wunder des Fasangartens 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 Akelei in Blau, Violett und Weiß sich in die Blüte wirft. Hier ist auch die Erde unter den blühenden Sträuchern schön sorgsam gehäuft und gerecht, der Weg frisch beschottert, die Rasenränder 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 Amseln und Spatzen 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 Flieders 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 Gefolge der Rosen ein gastliches Heim bereiten sollen, schauen trübselig in ihrer Leere 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 Hintergrunde zarte Fliederbäumchen. 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 Efeu sind die Ufer umwuchert, Efeu deckt die nackte Erde unter den schattigen Bäumen, Efeu 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 Grases begleitet den Weg zum Glashaus, zu dem eine Freitreppe führt. Balustrade wie Gartenmauer sind von japanischem Efeu umkränzt und verschwinden in seinem freundlichen Grün. Vorlaute Arme greifen sogar quer über die Stufen und kichern 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 keuschesten Weiß bis zum dunkelsten Rot.

Der schönste Blick bietet sich dem Besucher des Gartens vom Wege an der Mauer, die den Park gegen die Albrechts-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 Blickes 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. Abend
28/V. 1919

N.T.a 28/V

113

Gänsehäufel 1919.



Wiener-Stimmen
28/V. 1919

In Saint Germain.

Zeichnung von Theo Zasche.



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

Wiener · Stimmen
30./V. 1919

115

Wenn Wiens Not am größten ....

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

(Hellblau.)

Neue Freie Presse
30./V. 1919

Sonntagsausflug.

Eine theoretische Landpartie.

Von Ludwig Hirschfeld.

Es ist zum Verzweifeln. Seit mindestens dreißig Jahren werde ich damit gequält. Zuerst waren es Eltern, Onkel und Tanten, die dem zarten hilflosen Kinde unerbittlich predigten: am Sonntag muß man in die frische Luft gehen, Leute sehen, Bewegung machen, das ist gesund. Noch heute entsinne ich mich ungern einer gewissen einsamen Bank auf einer Anhöhe bei Pötzleinsdorf, wohin ich Sonntag nachmittag im Gefolge diverser Onkel pilgern mußte. Dort rauchten sie furchtbare Zigarren und führten hoffnungslos erwachsene Gespräche über den Zinsfuß. Waren es Tanten, so drehten sich die Gespräche um Flachstickerei, Weichselfleisch und die schlechten Eigenschaften der Dienstboten, die, nach der sachverständigen Behauptung einer meiner Tanten, alle von einer Mutter abstammen. Um mich unschuldiges Kind kümmerte sich niemand, ich mußte auf dem Boden mit langweiligen Steinchen, Halmen und abgebrannten Zündhölzchen spielen und langsam verdummen. Später, als heranwachsender Jüngling, wurde ich wieder durch ältere Brüder, Freunde und Schulkollegen zum sonntägigen Naturgenuß genötigt. Mit Botanisierbüchse und Pflanzenstecher bewaffnet, gingen wir auf Leberblümchen, Gemeines Knabenkraut, Wiesenbocksbart und ähnliche Gewächse aus, die damals, in den fetten Jahren, bloß pädagogische Bedeutung hatten. Und da man mit zwei Kronen Taschengeld keine großen Sprünge machen kann, mußte ich einmal vom Kahlenberg zu Fuß nach Wien wandern, wo ich verstaubt und verschwitzt anlangte, mit einem brennenden Durst und einer unauslöschlichen Abneigung gegen die Sonntagsnatur, die mir bis heute geblieben ist.

Aber wenn man schließlich als scheinbar selbständiger und unabhängiger Junggeselle dasteht, ist es auch nicht besser. Dann ist es wieder ein mehr oder minder süßes Mädchen, das, nachdem es sich die ganze Woche hindurch mit Kino, Varieté und Operetten begnügt hat, am Samstag plötzlich die Rousseausche Forderung aufstellt: Zurück zur Natur! Seit Jahren quält mich diese junge Dame: „Machen wir doch einen Ausflug." Es ist zwar nicht jedes Jahr genau dieselbe Dame, Haarfarbe und Vorname verändern sich, aber es ist immer derselbe Ausflug: ein sechsstündiger beschwerlicher Umweg zu einem Kuß und einem Nachtmahl. Hat es einen Zweck, eigens zu diesem Zwecke nach Hütteldorf zu fahren? Küsse kann man in der Stadt ebenso billig und Nachtmähler mindestens ebenso teuer haben. Solche Einwände sind natürlich ganz vergebens. Sobald der erste schöne Tag lacht, setzen die Mädchen eine strenge Miene auf und sind noch einsichtsloser als sonst. Und schwach, wie man als Mann schon ist, gibt man wieder nach und macht zum soundsovielten Male den ewigen gleichen Ausflug nach Hütteldorf, Grinzing und Neuwaldegg. Wie stellt man es an, um diesem Sonntagsschicksal heuer zu entgehen? Bisher konnte man sich wenigstens auf das unsichere Wetter verlassen, aber am letzten Sonntag ist der bereits zur ständigen Einrichtung gewordene Aprilregen wider Erwarten ausgeblieben. Dafür erscheint pünktlich die diesjährige junge Dame, zum Ausflug gerüstet. Aus ihren energisch schwärmerischen grauen Augen leuchten bedenkliche Sonntagserwartungen: Fußwanderung über Berg und Tal, Blumen pflücken, auf der Wiese liegen, Nachtmahl im Freien, Einkehr beim Heurigen und ähnliche unangenehme Dinge. Soll ich diese Erwartungen mit einem rauhen „Nein" zerstören? Das wäre unmenschlich und ungeschickt. Drum will ich lieber ein netter Mensch sein und ihr die Ausflugfreude behutsam verekeln. Ich brauche ja nur meine bisherigen Ausflugserfahrungen mit den Unannehmlichkeiten von heute zu

Österr. Volkszeitung
31./V. 1919

117

Einführung der vierten Wagenklasse.

Verbilligung des Reisens und Erhöhung der Einnahmen.

In der gestrigen Sitzung der Nationalversammlung brachte Abg. Clessin 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 benützen. 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 Deutschösterreich, 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 Stammbeisl.

Oberberger kam an diesem Tage später als sonst ins Beisl; noch auffälliger als diese Verspätung war aber der Umstand, daß seine Mienen von einem heiteren Lächeln überglänzt waren und daß er in sichtlich gehobener Stimmung, aufgeräumt und guter Dinge war.

„Ah — da schaust her!“ wunderte sich Schwasser, „dös is aber 's Allerneueste: Z'erst um a Stund' z'spat kommen und dann no lachen über 's ganze G'sicht, anstatt daß ma für 's Ausbleib'n de- und wehmüati um Entschuldigung bitt't! Oberberger — alter Sünder, wo warst? Jetzt beicht'!“

„Aber ja — warum denn net?“ — erwiderte der Gefragte, „wann's D' es durchaus wissen willst: I war beim Heurigen. A meiniger Freund hat mi verzaht und da san ma miteinander nach Grinzing g'fahr'n. I kann Euch sag'n: A Tröpferl war dös — aber scho tutti!“

„Dös sicht ma Dir an,“ sagte Spannagl, „wann der Wein so guat war als Du heut' aufg'legt bist, dann muaß er net z'wider g'west san . . .“

„Mi wundert nur,“ bemerkte Stichler, „daß Du von der Deinigen die Einreisebewilligung nach Grinzing kriagt hast.“

„D' Ausreisebewilligung von z' Haus — besser g'sagt,“ bemerkte Oberberger; und flüsternd fügte er hinzu: „I hab ihr kei Sterbenswörtel davon g'sagt, versteht si! Ganz stad hab' i mi aus der Wohnung g'schlichen.“ Und er lachte stillvergnügt.

Schwasser schüttelte vorwurfsvoll den Kopf. „Schreckli, schreckli!“ sagte er mit gut gespieltem Entsetzen, „da habt's es wieder amol, meine Herren: dös is da Bankerott der Muräul, von dem neuli a Richter g'red't hat. Da habt's a lebendig's Beispiel: Unsern alten Freund Oberberger! A ehrenwerter Mann, Familienvater — und auf amal, mir nix, Dir nix, haut er über d' Schnur, schleicht si hamli davon, geht mit irgend an'n Spezi zum Heurigen außa . . . und dabei sie daham, d' Frau Gemahlin und d' unmündigen Kinder, vor Angst und Sorg' vergeh'n, verzehrt er draußt' in Grinzing a Bansleisch und trinkt dazu an' Heurigen, zu dem selbst der Präsident Clemancoh, der von Deutschösterreich kan Respekt hat, „Sie“ sag'n müaßt. So weit kann 's mit an Menschen kommen in dera moräullosen Zeit! Schaut 's Euch 'n nur an, den verstockten Sünder — statt Reue zu empfinden, lacht er über 's ganze G'sicht. Und dabei sicht ma eahm von an Kilometer Entfernung an, daß er an Schwühl hat!“

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

„I staun' mi nur über Dei' heutige Duliöhstimmung,“ meinte Spannagl, „und heut vor acht Täg' warst no so dasi. Daß d' Zeitläuft' seitdem besser word'n san, kann i net finden.“

„I a net,“ sagte Oberberger, „eher schlechter; aber g'rad drum muß ma si a wengerl außareißen, damit eahm der Zurn und d' Surg net total z'sammprackt. I kann Dir sag'n, lieber Freund, a so a Spazierfahrt nach Grinzing außa is gar net so z'wider. Amal nix sehg'n und hör'n von der ganzen Schlamasti, d' Pulitik Pulitik sein lassen . . . dös is was Gottvoll's! D' Moräulisten san immer stockbös, wann's hör'n, daß in der traurigen Zeit Karten g'spielt, 'tanzt und g'sungen wird, daß manche Leut' Lust zu allerhand Dummheiten hab'n und si net drum scher'n, wenn rundumadum d' Welt auf Franzen geht. Aber i versteh's — meiner Söl und Gott! Der Mensch will außa aus seiner Haut in so aner Zeit!“

„Dös is allerweil mei Reden,“ sagte Schwasser, „'s Trüabsalblasen führt zu nix, und wann i no so tramhappert dasitz', desweg'n wird nix besser auf da Welt. Oder glaubt 's Ihr: Na?“ wendete er sich an Stichler und Spannagl; „glaubt 's, den Clemencoh werd'n ma derbarmen und er wird si denken: I derf die Armutschkerln net so lang zappeln lassen? Als ob si der Clemencoh um uns scher'n möcht'. Fallt eahm gar net ein.“

„Mi macht dös ewige Hin und Her scho ganz rabiat.“ sagte Stichler; „i frag: Was machen denn d' Antantler in Paris? Schlafen s'? Tramen s'? Haben s' vergessen auf uns? Z' was bestell'n s' denn unsere Dölegierten hin, wann si nachdern kei Mensch um sie kümmert? Dös möcht' i wissen. Wie 's dazumal g'haßen hat, unsere Dölegierten soll'n kommen, da hat ma g'mant, es is all's fix und firti; und jetzt'n zieht si d' Sach' wie a Strudelteig.“

Schwasser zuckte die Achseln. „Von mir aus,“ sagte er, „ i bin net begieri, i kann warten. Werd' scho' früh g'nua derfahr'n, was d' Antantler mit uns vorhab'n.“

Stichler bekam einen roten Kopf. „I net,“ schrie er, „i möcht' endli' amal wissen, wia i dran bin. Dös oll'weil auf da Pass' sein, is was Schauerlich's. Amol haßt's: In ana Wochen kommen d' Bedingungen, dann wieder: in vierzehn Täg'n 's nächstemal: ma kann überhaupt no nix sag'n. In dera Woch'n war d' G'schicht scho für 'n Tag und d' Stund' so gut wie parat — hast es net g'sehg'n, kommt wieder was dazwischen, und mir werd'n am Montag vertröst't. Ja, manen denn d' Antantler, daß ma ihnere Bummerln 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'schiecht do. Der Bankrott der Muräul — da hast wieder amal 'n Beweis dafür. Ka Wurt gilt mehr, ka Versprechen, nix; im großen und im klan'n, es is allerweil 's nämliche. — Leopold, zahl'n!“ **Thomas Berger.**

Österr. Volkszeitung 1.III.1919

Neues Wiener Tagblatt
1. VII. 1919

Die elektrische Mitzi.

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 Teuerungskrawallen in einigen tschechischen Städten. Bekanntlich hatte ein Teil der dortigen Bevölkerung einen Ausverkauf zu herabgesetzten Preisen veranstaltet und den Preistreibern und Kettenhändlern bei dieser Gelegenheit die neuesten Modelle von Hanfkrawatten und „Personenaufzügen" vorgeführt, ja in Kladno waren sie sogar in der „bestrickendsten" Weise eingeladen worden, zwischen einem besseren Lebenswandel 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 Mitzi ganz richtig bemerkte, bei keinem lange aufhalten konnte. — „Ma waß wirkli net, wo ma anfanga soll," klagte sie. „Söll ma von „Freudenrad" oder von Friedensrat dischkriern, von Derby, das s' ag'sagt ham, weil ka „Renner" da is, vom neuchen „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 schwatzend in den Wagen. — „A teurer wurn," sagte Wokurka, auf sie weisend. — „Wer?" fragte man. — „Na, 's Gänsehäusel!" antwortete er.

Als Mitzi die Neuangekommenen abgefertigt hatte und an den von Leid durchfurchten Zügen seiner Umgebung sah, was geschehen war, sagte sie mit stiller Trauer: „Aber, Herr Wokurka...!" — „Ham S' den Herrn g'seg'n, der irtzt 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, Taschelziag'n...?" — „Alles! dem is nix z'schlecht" versetzte er. „Dös haßt...", fügte er mit einem leichten Zucken um die Mundwinkel hinzu, „selber tuat er's net..., er derzählt's nur in seine Kriminalgeschichten für dö „Fuchs'g-Heller-Bibliothek." — Sie schnaubte ihn wütend an: „Dös war aber 's letztemal, daß S' mi ham auffitzen lassen, Sö Knöbel, Sö!" — „Gschuji!" stammelte er zerknirscht und sprach hierauf weiter: „Der Mann hat früher ganz anständige Romäner g'schrieb'n, aber seit s' in Adel ag'schafft ham, sitzt er am Schaffel. Na ja, i bitt Ihna, wia schön war das, wann a Barfräul'n oder a Blumenmättchen oder a anders unschuldigs G'schöpf, so a hundertdreiß'g Lieferungen durchg'macht und in der anunddreißigsten an Prinzen kriagt hat! Dös hat am g'freut, net? Aber heunt!" Er machte eine Geste der Geringschätzung. „Mit was soll denn a Romandichter heunt die weibliche Tuchend belohna? Mit an Nationalrat oder an, der dö eiserne Salvatormedaille kriagt hat?"

Mitzi sann eine Weile nach, dann meinte sie: „Wissen S', i hab' über dös a schon nachdenkt ... d' Hauptsach' san dö sozialen Unterschied ... aber dö gibt's ja heunt a no. Mischkulanzen, Konflikte zwischen Vurderhaus und Hinterhaus ... all's is no da! — „Da wäre ich doch neugierig," interessierte sich nun auch der Professor. — „Aber!" gab sie zur Antwort, „i erfind' Ihna G'schichten soviel als wöll'n, ane dergreifender wie d' andre." — „Zun Beispül!" reizte sie Wokurka. — „Na, nehma m'r an," begann sie, „hint' in an Bodenkammerl logiert an alter Minister, der von seiner Pension lebt ..." „Dös kinnan S' in Schüsserlgreißler derzähl'n!" rief Wokurka dazwischen. Ein allgemeines Pst! verwies ihn zur Ruhe, und Mitzi konnte fortsetzen: „Den zu gehültet is, der is verschossen in dö Tochter von an G'wölbwachter, der was in Vurderhaus in ganzen ersten Stock bewohnt. „Ha!" sagt der Wachter, wia er von den Techtelmechtel hört, zu sein Madel, „niemals werde ich eine solche Varbindung zuageb'n, die meinen Stand entehren würde! Wage es nicht, du feile Dirne..." „Fräul'n Mitzi," unterbrach sie ihr Freund Wokurka, „mir san glei bei der Endstation ... aber wia Sö dös schön vurtrag'n kinnan!" bemerkte er bewundernd. „War'n Sö amol bein Theater?" — „Naan," antwortete sie geschmeichelt, „aber i hab' dazuageb'n woll'n. 's hat sogar a Zeit geb'n, wo i glaubt hab', i kann ohne dö „Bretter" net leb'n." — „Ewi schad', daß S' a Frauenzimmer san!" bedauerte er. — „Warum?" fragte sie erstaunt. — „Weil S' sunst hätten a Tischler wer'n kinna!" rief er und eilte davon, verfolgt von dem wilden Aufschrei: „Endstation!" ...

Leopold Krenn.

Neue Freie Presse

2. III. 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 Schiffparkes 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 Sitze 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 Oeffentlichkeit 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 Donaudampfschiffahrtsgesellschaft 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 hinausschiebenden 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 Frachtenverkehres 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 fanden 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 ausgezahlt 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.

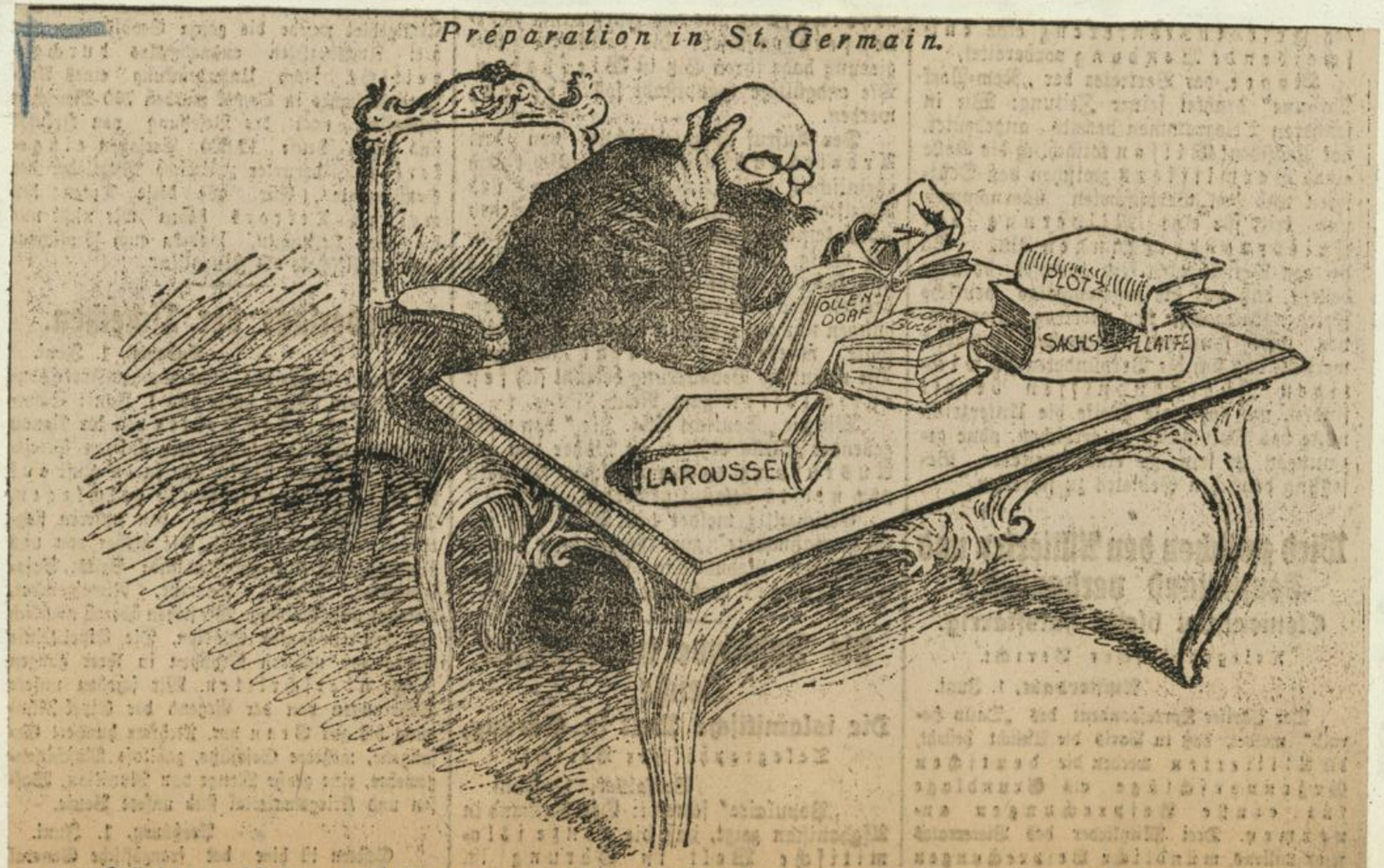
Das Direktionsgebäude der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ist vom Streikkomitee besetzt. In das Gebäude erhalten nur Mitglieder des Streikkomitees und die höheren Beamten der Generaldirektion und die Direktoren Eintritt. Beamte und Angestellte vom Zentralinspektor abwärts werden nicht in das Gebäude gelassen. Der Streik ist ein vollständiger und hat sich bereits bis nach Theben ausgedehnt.

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 Ruhegehalte und eine gewisse Einflußnahme auf die Geschäftsführung. Bei den Toren der Lagerhäuser und der anderen Objekte von Schiffahrtsgesellschaften, stehen Vertrauensmänner der Streikenden, um Ankommenden mitzuteilen, daß nicht gearbeitet wird. Fuhrwerke, die zur Abholung von Waren kommen, werden zurückgesandt.

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

Préparation in St. Germain.



„Soll ich der Nichte des Schwagers unseres Nachbarn erzählen, dass (subjonctif) uns unsere französischen Freunde so lieb haben?"

„Nein, mein Kind, erzähle das deiner Grossmutter."

Fiakers Ende.

Das verstadtlichte Lohnfuhrwerk.

„Wo is die alte Zeit, die Wiener G'mütlichkeit? Dieselben Gassen noch, aber andere Leut'!" An dieses Lied mag sich mancher erinnert haben, der las, daß in der letzten Genossenschaftsversammlung der Wiener Fiaker vor wenigen Tagen Vorsteher Kurz mitteilte, es solle eine Verstadtlichung des Wiener Lohnfuhrwerkes erfolgen, die das Ende des einst weltberühmt gewesenen Wiener Fiakers bedeuten würde. Wer hätte das vor wenigen Jahren noch gedacht, daß es so rasch mit unseren Wiener Fiakern bergab gehen würde. Bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts reichte die Blütezeit des Wiener Fiakers. Da wurde er in Liedern besungen, in Volksstücken auf die Bühne gebracht. Er war inmitten der originellen Figuren des gemütlichen Wiens jener Tage wohl eine der besondersten und hervorstechendsten. Mag man über die Backhendelzeit denken wie man will, ihr nachweinen oder das Zurückdenken an sie als unsinnige Schwärmerei bezeichnen: Für diejenigen, die sie in einem noch kleinstädtischen, aber sein Dasein lebensfroh genießenden Wien miterlebten, für sie war doch die alte keine schlechte Zeit.

Und zu den vielen Lieblingen, welche sich der Lokalpatriotismus damals geschaffen hatte, gehörte auch der Wiener Fiaker. Sein festes „Zeugl", die „harben Jucker", die er davor gespannt 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 Handwerk ausübte! Kein anderer Kutscher der Welt konnte — so glaubten die Wiener — seine Pferde mit solcher Geschicklichkeit lenken, seine „Jucker fürischießen" lassen und das war ja eine besondere Kunst. Der Fiaker war auch kein Lohnkutscher, sondern sein eigener Herr. Pferde und Wagen waren sein Eigen. Er war stolz auf seine Nummer und auf seinen Standplatz vor der Oper, beim „Hotel Imperial" oder auf dem Graben, und Nummer und Standplatz vererbten sich oft vom Vater auf den Sohn. Damals gehörte es zum guten Ton, seinen Leibfiaker zu haben, mit welchem man zu den Rennen, zu den Praterfahrten oder zu dem Heurigen nach Alsegg und Neustift, nach Grinzing oder Sievering hinausfuhr. Das war die Blütezeit des Wiener Fiakers, als der Bratfisch und der Hungerl, der Schuster Franz und Steindl, der Wollner und der Seidl ihre Kavaliere hatten, die sie ständig führten.

Mit einer Fahrt nach der Taxe konnte sich der Wiener Fiaker nie befreunden. Er wollte nicht als Lohnfuhrwerk, sondern als Luxusfahrzeug betrachtet werden, und seine ausweichenden Antworten nach dem Fahrpreis mit dem stets gleichlautenden Satz: „Aber Euer Gnaden, werd'n 's eh scho 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 Schnittlingsfesten, die zu jener Zeit in Kalksburg und in Mauer, in Modaun und beim Roten Stadl veranstaltet wurden, fuhr sein „Gawlier" mit ihm hinaus, ebenso wie zur Korsofahrt am ersten Mai in den lenzgrünen Prater, vorbei an den Volksmassen, welche die von blühenden Kastanienbäumen umsäumte Allee umstanden. Bei den Praterfahrten konnte der Wiener Fiaker so recht seine Kunst raschen Dahinfahrens und eleganten Kutschierens zeigen. Mit einem Schnalzen der Zunge feuerte er seine „Jucker" an, der Peitsche bedurfte es nicht, und sie schossen dahin in wildem Jagen, ohne daß es je zu einem Unfall kam. Bei den Praterfahrten gehörten Leibfiaker und „Gawlier" ebenso zusammen wie bei den Fiakerbällen in den Blumensälen, bei Heringschmaus am Aschermittwoch beim Stalehner oder bei den Heurigen. Hier war der Fiaker der lustige Zechbruder seines ständigen Fahrgastes, der zu übermütigen Streichen stets aufgelegte Spaßmacher, der begabte Natursänger oder Kunstpfeifer, der kecke G'stanzeln, aber wohl auch eines jener zu Herzen gehenden Wiener Lieder voll Gemütstiefe und Melodienreiz zum Besten gab.

Aber nicht nur der Lokalpatriot jener Zeit schwärmte für den Wiener Fiaker. Auch der Fremde begnügte sich nicht damit, nur die Sehenswürdigkeiten der alten Donaustadt zu besichtigen, sondern wenn er auch die Eigenart ihrer Bewohner kennen lernen wollte, dann sagte man ihm immer, daß dazu auch unbedingt eine Wiener Fiakerfahrt 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 „Fiacre" erinnern. Vor Jahren einmal bildete in der Stadt an der Seine die Ankunft eines Wiener Fiakers ein vielbesprochenes Lokalereignis. Der Wiener Schriftsteller Julius Löwy unternahm damals mit dem Fiaker Edelmann von Wien aus eine Fahrt im Fiaker zur Weltausstellung nach Paris. Trotz der weiten Fahrt über schlechte Landstraßen und gebirgige Wege, über holprige Pflaster und oft durch Gewitter und Regen brachte Edelmann sein „Wiener Zeugl" noch in einer solch glänzenden Verfassung nach Paris, daß es dort allgemein angestaunt wurde. Und mit einer Reschheit, als ob er sich auf dem heimischen Wiener Pflaster 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 Fiakers. Er hat seine Eigenart eingebüßt und ist ein Lohnkutscher geworden, wie man ihn in anderen Städten auch findet. In Kleidung, Haltung und in der Art seines Kutschierens ist er freilich noch immer fescher und rescher als die Berufsgenossen auswärts. Aber seine Lebensfrische hat er verloren, seinen kecken Witz hat er eingebüßt, und kein frohes Lied tönt mehr aus seiner Kehle. Die Praterfahrten haben aufgehört, und „Gawlierfuhren" zu den Heurigen gibt es auch nicht mehr. „Kriegsgewinner" sind keine „Gawliere". Der Wiener Fiaker, der gern selbst flott lebte und andere leben ließ, gehört der Vergangenheit an.

E. B.

Österr. Volkszeitung
2. Juli 1919

Österr. Volkszeitung

5./IV. 1919

Republikanische Toilette.

Die „Schildermusterung" in den Straßenn nd Aemtern.

Wien gehört jetzt den Schildermalern, Gerüstaufstellern, 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 klebten breite Papierstreifen über irgendwelchen „überständig" gewordenen Titel, oder ein unmögliches gewordenes „K. k.". 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 Ironie 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 Frühjahrstoilette.

Es gibt Arbeit genug. Mit gut-altösterreichischer Solidität waren die Bezeichnungen „K. k. Ministerium" in schweren Metallbuchstaben auf den Fassaden verankert und es bedürfte 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 „K. k." 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, Klassenlotteriestellen sind bereits zusehends in Vermehrung begriffen. Die Polizeidirektion hat ihr altes „K. k." 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.

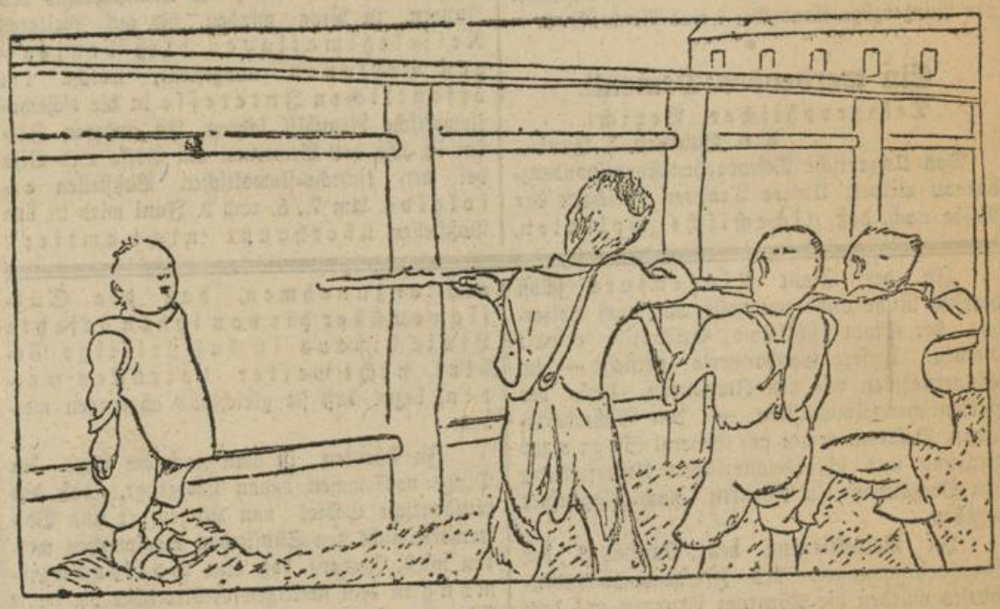
Verhältnismäßig ansehnliche Summen hat gerade in den letzten Jahren der alte Staat auf die Wappenausschmückung verwendet. Hinausgeworfenes Geld! Denn alle die zahlreichen neuen Wappentafeln mit „Indivisibiliter" usw. werden jetzt verschwinden und dem neuen, einköpfigen deutschösterreichischen Adler Platz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

Der Neue Tag
6./VI. 1919

126

Kinder ihrer Zeit.

(Gulbransson im „Simplicissimus".)



Sie spielen Standrecht.

Neue Freie Presse
7. VI. 1919

Beendigung des Streiks bei den Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaften.

Die zwischen den Angestelltenorganisationen und den Verwaltungen der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Süddeutschen 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-Passau wird wie folgt wieder aufgenommen, und zwar: Mit erster Fahrt von Wien-Praterkai 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.

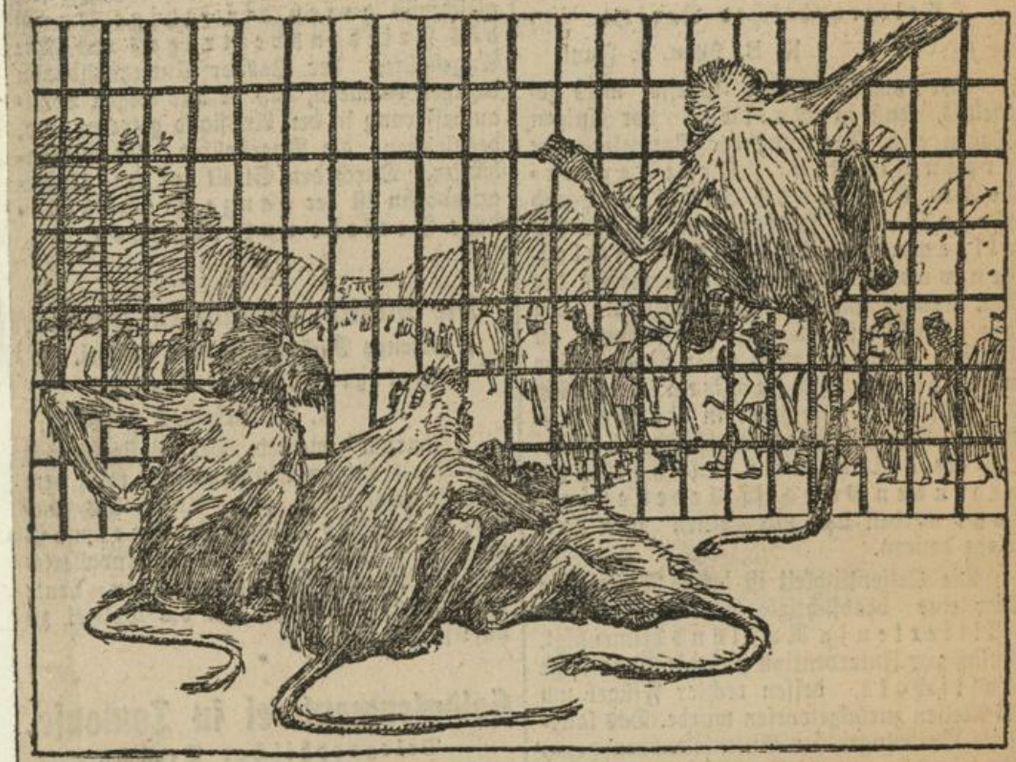
Die Lokalschiffverkehre auf der Strecke Engelhartszell-Linz und Grein-Melk-Spitz-Stein-Krems werden laut Sommerfahrplan am Sonntag den 8. Juni wieder eröffnet.

Der Neue Tag
7./VII. 1919

128

Schönbrunner Schlosstheater.

(Zeichnung von Carl Josef.)



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

Ein gebrechliches Land.

Zeitungsnachricht: Die Pfingstausflügler sollen die Eisenbahn nicht benützen. Das Straßenbahnfahren ist, zur Schonung des Wagenmaterials, zu unterlassen.

(Zeichnung von Carl Josef.)



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

Im Stammbeisl.

So kleinlaut und bedrückt waren die vier Gäste des Stammbeisl schon lange nicht gewesen, wie an diesem Abend vor Pfingsten. Es herrschte alles eher als Feiertagsstimmung. Ernst und nachdenklich sahen alle drein; selbst Schwasser, der immer Heitere, war nicht in der rosigsten Laune. Er stellte dies mit den Worten fest:

„Dös werd'n heuer kane lustigen Pfingsten net, meine Herren! Sagt's, hab' i alsa net recht g'habt, wenn i allemal g'sagt hab': I bin net neugierig af 'n Friedensvertrag, i kann eahm derwarten, von mir aus brauchen sie si net zerreiß'n in Sankt Schermähn! A jeder Tag später, als s' uns den Wisch herg'schmissen hätten, wär' ma lieb g'west. Hätten ma wenigstens no über d' Feiertäg' an d' G'schicht von die Zuckerln, butterwachen Bedingungen 'glaubt, [illegible] bis zur vorigen Wochen derzählt word'n is. [illegible]'n is 's aus damit und d' Feiertäg' san verpatzt."

„Dös is Dei einzige Sorg'," knurrte Stichler, „an was anders denkst net, als: D' Feiertäg' san verpatzt. Du bist ma a der Wahre, so a echter, rechter Weana, der net weiter denkt, als von heut' bis übermorg'n, und der kan' andern Wunsch hat, als: Mei Ruah' will i hab'n und mei Papperl! . . ."

„Stimmt!" verteidigte sich Schwasser, „und genau b'seh'n, will kaner was anderst als sei ruhig's Leben und sei bisserl Essen; ja mehr verlangt si heut' der deutschösterreichische Ehrgeiz gar nimmer."

„Drah' an net 's Wort im Mund um," polterte Stichler; „Du weißt ganz genau, was i sag'n will. Mi geht der Schiach an, wann i so durch d' Weanastadt spazier' und sieh, wie d' Leut' so tuan, als ob überhaupt nix g'schehg'n war! Wie a Mensch nach so was no bei Humor sein kann, dös geht ma net ein."

Oberberger zuckte die Achseln. „Durch 's Wana und Lamentier'n wird nix besser," sagte er.

„Dös is allerweil Dein nämlich's Reden," ärgerte sich Stichler; „i aber sag', auf d' Läng' geht dös net, dös ewige „Is mir wurst" und „Kann ma halt nix machen". Jetzt'n müafferten alle z'sammensteh'n und si' wehr'n. Wann Dir aner a Ohrfeigen gibt, daß 's nur so staubt, wirst D' sie dann so mir nix Dir nix einstecken? Na, z'ruckhauen wirst! Na alsdenn!"

„Ja aber was dann?" jammerte Spannagl, „wir san ja Hascher, wir derf'n ja net mucksen, müaffen zu allem Ja und Amen sag'n . . ."

„A jeder Mensch is dös, zu was er si' macht," sagte Stichler; „so lang' si aner alles g'fall'n laßt, is er a Hascher, wann er si aber auf d' Hinterfüaß stellt, is er 's nimmer. Dös is mei Meinung."

„All's richti," meinte Oberberger, „i bin a dafür, daß ma si auf d' Hinterfüaß stellt und sagt: Dös lassen ma uns net g'fall'n; es is nur d' Frag', ob dös was nutzt . . . Meine Herren, uns haben s' eintunkt, wie no nie a Volk eintunkt word'n is. Dös war in Anfang a Freundlichkeit und a Liebenswürdigkeit, daß ma g'mant hätt', d' Vierverbandler woll'n nix anders als unser Bestes, und haben uns weiß Gott wie gern."

„Na — und is 's am End' net wahr?" fragte Schwasser, „g'fressen hab'n s' uns jetzt'n vor lauter Liab!"

Oberberger lächelte. „Du kannst da 's G'spaßettelmachen net abg'wöhna," sagte er, „da kann g'schehg'n was will, Du wirst all'weil no Deine G'spaß machen."

„Dös is halt weanerisch," brümmelte Stichler, „von den red' i ja eb'n! . . ."

„Laß eahm do!" sagte Oberberger, „was kann denn unserans tuan? Nix! D' Sach'n nehmen, wie's kommen, dös is 's anzige. A bissel an Optimismus — wann's D' willst, a wengerl an Leichtsinn — dös braucht ma heutz'tag wie an Bissen Brot, wann ma über die schware Zeit so halbwegs übrikommen will. Wann ma nöt an a Besserwerd'n glaub'n möcht', dann wär 's ja glei 's G'scheiteste, ma kauft si um seine letzten paar Metsch an festen Strick und hängt si dran auf. Was mi betrifft, so hab' i ma von dem Friedensvertrag net viel versprochen; d' antantlerische Höflichkeit is ma verdächti vorkommen und für die Komplimenter, die s' unseren Dälegierten g'macht hab'n, für die hätt' i kane zwa Sechzerln geb'n. Aber daß 's so wird, wie 's jetzt wirklich kommen is, dös hätt' i ma — ehrli g'sagt — do net denkt."

„Da siehgst alsdann, wohin ma mit 'n Optimismus g'rat't —" bemerkte Stichler; „und anstatt die Zuckerln, die uns vasprochen word'n san, hab'n ma an sauern Apfel kriagt, in den ma jetzt einbeißen können! Mir kommt dös so vor, wie wenn der Scharfrichter zum armen Sünder sagt: „Sie san me' riesig sympathisch, i hab' Cuhner sehr gern —!" Und im nächsten Moment legt er eahm 'n Strick um 'n Hals und zieht zua."

„Dös G'spaßigste an dem ganzen vertrakten Friedensvertrag is aber do, daß s' uns net amal unsern Nam' lassen woll'n," sagte Schwasser; mir haßen uns „Deutschösterreich" —, der Clemanceoh aber waß 's besser und tauft uns: „Oesterreich." Für nix und wieder nix, nur aus Jux tamenterei! Wann dös so weitergeht, wird si am End' der anzelne a net mehr so nennen derfen, wie er will. Vielleicht werd' i no auf meine alten Täg' mei'n ehrlichen Nam' ändern und mi statt „Schwasser" „Wasser" nennen müassen; oder — wann 's den Herr'n Tschecho-Slowaken g'fallt — „Spasar". Kann ma 's wissen? In dera narrischen Zeit is all's möglich."

„Was soll denn nur aus allen no werd'n?" jammerte Spannagl, „i waß nimmer mehr, was i tuan soll."

„Mir," sagte Oberberger, „abwarten! I man' immer, dös alte Sprücherl „Es wird net so heiß gessen wie kocht" wird si a in dem Fall wieder bewähr'n. Heut' glaubt ma no, es geht net, es is nix z'machen; und in a paar Wochen, wann si all's g'setzt hat, schaut si die Sach' vielleicht ganz anders an. — Leopold, zahl'n!

Thomas Berger.

Reichspost
10./VI.1919
133
10

Nur gemütlich!

Zeichnung von Fritz Schönpflug.



Im Wiener Vergnügungslokal „Trocadero" gab kürzlich, nach dem Berichte eines militärischen Fachblattes, am Schlusse der allnächtlichen Unterhaltung ein Offizier unter dem begeisterten Beifall des Publikums den serbischen Nationaltanz 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!"

Die Zeit

11./VI. 1919

Halbe Fahrpreise 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, Aemter und Anstalten der verschiedenen Staatsämter gerichtet und lautet: „Angesichts der gegenwärtigen für die Staatsbediensteten besonders drückenden Lebensverhältnisse und der dermaligen 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 Fahrbegünstigung 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."

Arbeiterzeitung
11./VI. 1919
135

Der Streik 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 Schiffahrtsgesellschaften abgeschlossenen Kollektivvertrages für beendet erklärt. Der Vertrag enthält sehr wesentliche Zugeständnisse. Der Teuerungszuschuß, 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 Tageskurs 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 gleichzuhalten, ebenso gilt jeder Bedienstete als verheiratet, der mit einer Frau im gemeinsamen Haushalt lebt. Den provisorischen Bediensteten ist im Falle der Erkrankung der Lohn und der halbe Teuerungsbeitrag bis zur Höchstdauer von drei Monaten zu gewähren.

Die Arbeitszeit wurde folgendermaßen geregelt: Für die Bediensteten bei der Warenauf- und Abgabe, Verladung in den Magazinen, den technischen Betrieben und der Spedition in den Agenturen Regensburg, Passau, Linz und Wien Einführung der achtundvierzigstündigen 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 2 Uhr bis 5 Uhr nachmittags gearbeitet wird. Für das Kanzleipersonal gilt gleichfalls der Achtstundentag oder die achtundvierzigstündige Arbeitswoche. Als Ueberstundenbezahlung wurde festgesetzt: Für die Landbediensteten gilt die nach dem normierten Arbeitsschluß 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 Zentralstellen und für das Personal der Agenturen 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 Ueberstundensätze in Mark umgerechnet zum Tageskurs.

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 um so höher eingeschätzt werden muß, als die Schiffsgesellschaft den Forderungen einen sehr starken Widerstand entgegengesetzt hat.

Sonntagsspaziergang.

Bilder aus stillen Gassen.

Es gibt keine Stadtbahn; die Straßenbahn mit ihrer andauernden Ueberlastung kann nicht zu einer Vormittagsspritzfahrt verlocken, also unternimmt man einen Gang durch die engere Heimat, das heißt durch den Bezirksteil, in dem man wohnt. Und wie seltsam! Da komme ich jahrelang durch „unser Gass'n", 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 Lichtenthal! Draußen, auf den Hauptstraßen, klingelt, huppt und rattert es, hier aber ist's wie auf einer Oase; kein Wagengerassel, kein Pferdehufgetrappel. Die alten Häuser nehmen sich im Sonnenlicht ganz einladend aus. „Altes, unhygienisches Gerümpel," sagen die einen, „wurmstichiges Bauwerk" die anderen.

Ich könnte denen entgegenhalten, daß die einförmigen Nistkästen, die in schnurgerader Linie so viel Langweiligkeit ausatmen, wahrlich auch kein schöner Anblick sind, und über die Hygiene der finsteren Lichthöfe manches zu sagen wäre, da ich aber keine Abhandlung über die Zweckmäßigkeit dieser alten Gebäude schreibe, sage ich nur, sie bieten in all ihrer Aermlichkeit mehr des Anschauenswerten als die modernen Zinskasernen. Fast jedes weist irgendeinen Zierat auf. Hier ist's ein wunderlicher Giebel, da wieder ein in die Augen springender Erker, dort eine kunstvolle Fassade und wieder wo anders ein eingemauertes, merkwürdiges Hausschild. Es geht ein Hauch von Beschaulichkeit von den alten Häusern aus. Wie wenn sie mit den Augen der „guten alten Zeit" auf uns herschauen 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 Häuserecke hängt der Auslagekasten eines Photographen. Was doch die Leute darinnen, die alle die verlangte freundliche Miene zur Schau tragen, für wohlgenährte Gesichter haben! Sollten die „Gutgetroffenen" 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 besagt, 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 Ziegelofenbesitzer, hier erbaute und mit denen er den Grund zur Vorstadt Thury legte.

Ich übersetze die Alserbachstraße und komme durch die ansteigende Boltzmanngasse in die frühere Alservorstadt. Für diesen Grund muß Kaiser Josef eine besondere Vorliebe gehabt haben. Hier ließ er die großen Bauten, wie das Allgemeine Krankenhaus, den „Narrenturm", im Volksmunde „Kaiser Josefs Gugelhupf" genannt, errichten, ferner das große Waisenhaus. Die Boltzmanngasse 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 Konsularakademie rankt sich der wilde Wein, in den hohen Spiegelscheiben lodert das Sonnenfeuer, und die Gasse ist still und menschenleer.

Hinter diesem Gebäude zweigt die Strudelhofgasse ab. Ein Idyll mitten in der Großstadt. Einige alte Kastanienbäume beschatten ein vornehmes Haus. Ruhe und Vornehmheit überall. Selbst die Spatzen schreien hier nicht so ausgelassen wie in den Gassen von Lichtenthal. Die Strudelhofgasse leitet ihren Namen nicht etwa von jener angenehmen Wiener Mehlspeise, den Strudeln, her, sondern von einem Hofrat Strudel v. Strudenhof, der hier vor mehr als 200 Jahren sich einen Sommersitz schuf. Wie so viele „an der alten Währingergasse" sich Sommersitze anlegten. Und schön mag es damals, hier auf der Anhöhe, gewesen sein. Unten zog sich die prächtige Roß Au hin, und die Donau bespülte ihre Ufer.

Ueber eine Stiege, die mit vielem Grün umhüllt ist, kommt man auf die tiefgelegene Liechtensteinstraße. Da ist kürzlich ein alter Garten, der dem Grafen Clam-Gallas gehört, dem Publikum zugänglich gemacht worden. Das ist ein gar wundersames Stückchen Erde zwischen den hohen Häusern. Eine märchenhafte Ruhe, eine süße, einschläfernde Stille webt unter den alten Bäumen. In ein sanftes Summen mischt sich liebliches Vogelgezwitscher. Hier dürfte die Zeit still gestanden sein, und die Geister aus Maria Theresias Tagen raunen und flüstern unter den laubschweren Aesten.

Einige Schritte und man hält wieder vor einem alten Park, dem Liechtensteingarten. „Der Natur und ihren Verehrern 1814". So steht es auf der Innenseite 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 verschnittenem Buchsbaum breitet sich vor dem Barockbau aus, der so feudal anmutet. Weit springen die charakteristischen Auslaufsrohre der Dachrinne vor, von vergangenen Zeiten erzählen die verwitterten Sandsteinfiguren auf den Mauern und mit Zähigkeit klammert sich schwarzgrüner Efeu an alte, riesige Baumleiber. Auch hier stehen die Kastanienbäume in voller Blütenpracht. Der Flieder duftet, der Goldregen hat seine gelben Trauben erschlossen, eine Blutbuche hebt sich von einer einförmig grauen Oelweide vorteilhaft ab und Schwarzplättchen, Finken 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 Großstadtleben brandet. Man sitzt unter den breiten Kronen so wohlgeborgen, liest die Zeitung und sinnt über irgend etwas nach.

Verläßt man den Garten, so kommt man in die Porzellangasse. Hier stand einst die berühmte Wiener Porzellanfabrik in der Roßau. Einige Schritte weiter und man ist schon wieder auf einem anderen „Grund", dem früheren Althangrund. Da befindet sich der Franz Josef-Bahnhof. Um ihn herum herrscht ein lebhaftes Gewimmel, obwohl jetzt kein Zug abgelassen wird. Eine Menge Burschen treiben hier einen schwunghaften Handel mit Zigaretten und Tabak, und das Anpreisen und die Art, wie dieses geschieht, wirkt widerlich. Auswüchse des Krieges!

Und nun kommen wir über die ehemalige Spittelau wieder ins Lichtental. Die roten Kuppeln der alten Kirche stehen in der Sonne, und drinnen im Gotteshause ist feierliches Hochamt. Durch das offene Chorfenster fluten Orgel- und Geigentöne hinaus in die Gasse und ein prächtiger Baß singt: „Dona nobis pacem!" Gib uns den Frieden! Solange Menschen beten, beten sie um den Frieden. Und können ihn nicht und nicht erlangen . . . Ich bin wieder da, wo ich ausgegangen. J. V.

Des Wieners Sonntagsvergnügen.

(Zeichnung von Carl Josef.)



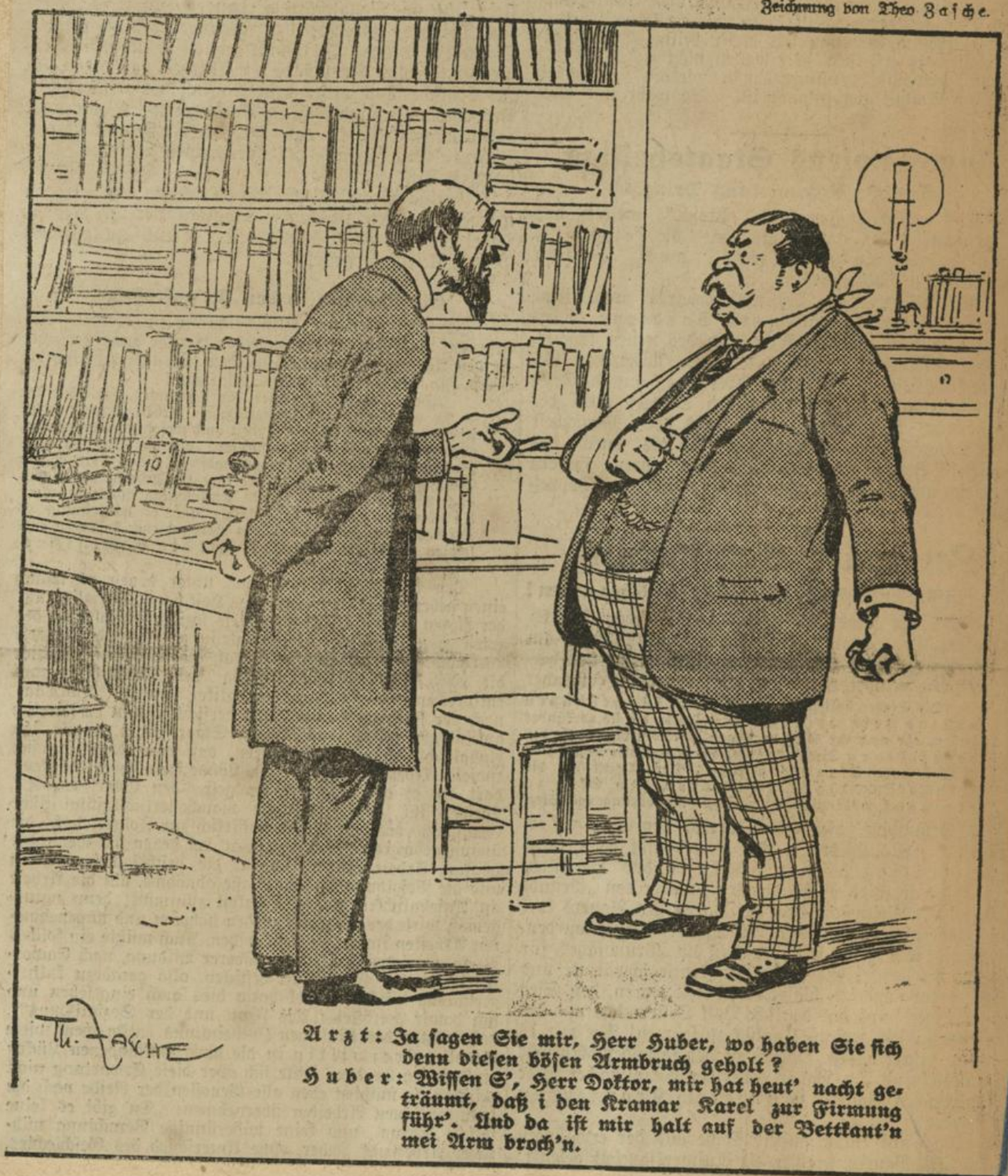
»— *Und da lachen Sie noch?* —«
»*Freilich, meine Alte is' ja drin!*«

Wiener-Stimmen
11/II. 1919

138

Gefühlspolitik.

Zeichnung von Theo Zasche.



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.

als Nachfolgerin und Besitzergreiferin des Ueberflusses, der vollen Scheunen im Dorfe, der aufgehäuften Vorräte in den Lagerräumen der Fabriken, bei steigendem Verbrauche und leichter Zugänglichkeit von Nahrung und Rohstoffen. 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

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

Feuilleton.

Vergnügungssucht im Elend.

Verkaufts mei G'wand, i fahr in Himmel!
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 Lebenszucht. Es soll nur zum soundsovielten Male auf die verblüffende Tatsache aufmerksam gemacht werden, daß wir Juhe zu schreien imstande 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 unserem Lande machen wollen, als Tanzboden zu benützen.

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 Zusammenhänge zwischen Schmerz und Vergnügen, welche zwei man doch für die schroffsten Gegensätze halte. Der Wiener freilich, der sich seines Jammers bei der Resi-Tant oder sonst in einem Heurigengarten zu entledigen sucht, kümmert sich vermutlich wenig um die Meinung des hellenischen Weltweisen, blutwenig um die Ursache seiner fidelen Stimmung. Er ist lustig, weil er eben lustig ist, weil er nach jahrelanger Enthaltsamkeit sich auszutoben das Bedürfnis fühlt, weil die Sonne scheint, trotz alledem das Leben lockt, und vielleicht ist er lustig, gerade weil es ihm so schlecht geht, weil das Elend gern seiner selbst spottet, weil dieses trutzig aufjauchzende Justament von jeher ein Lieblingsstandpunkt des Wieners war. Der liebe Augustin hat es ihm vor Jahrhunderten schon vorgesungen. Dieser Apostel des Alt-Wiener Galgenhumors trat ja unter Blitz und Donner seine irdische Sendung an; sein Schelmenlied mit dem Rundreim „Alles ist hin" trällerte er dem schwarzen Tod ins Gesicht, es klang über eine Pestgrube hin, und Tausende von Menschen starben rings umher, als es sich zum erstenmal hören ließ. Weiß Gott ein heroischer Gassenhauer, der von hier aus ganz Deutschland eroberte, heute noch, soweit die deutsche Zunge klingt, als die Volkshymne des lustigen Elends gelten kann.

In Wien ist der lebensfrohe Sänger mit einem Denkmal geehrt worden, wohl der erste Zechbruder, der deshalb, weil er täglich sich berauschte und berauscht selbst ins Jenseits hinüberfuhr, in Stein und Erz verewigt wurde. Hätte er länger gelebt, so wäre er vielleicht mit der Zeit ein gesetzter, ehrsamer Bürgersmann geworden, am Ende gar eine Leuchte der Frömmigkeit gleich seinem erlauchten Namensvetter, dem großen Augustinus, der gleichfalls in seiner Jugend jedweder Fleischeslust nachjagte, um später dennoch kanonisiert zu werden. Viel zahlreicher freilich als die An-

Trotz des schlimmen Kriegsausganges ist alles überteuert nd überwertet. Wollte man nun diese heutigen Werte zurunde legen, so könnte dies für die Steuerpflichtigen gedezu katastrophale Wirkung haben: Im allgemeinen wird ie Vermögensabgabe ja in barem Geld oder Kriegsanleihe zahlen sein und gezahlt werden; würde der Steuerzahler un nach solchen überteuerten Werten steuern, so würde ihm ei den in absehbarer Zeit kommenden Sinken aller Werte ehr Kapital abgenommen als gerecht wäre und als der Betrieb dauernd vertragen kann. Wo aber Entrichtung er Steuer in natura, etwa durch Lieferung von Betriebsrzeugnissen oder durch Beteiligung des Reiches am Betrieb rfolgt — und solche und ähnliche Art der Abgabeentrichtung ird man sicherlich gerade bei einer großen einmaligen Abgabe zulassen müssen — würde dem Reich bei sinkenden Werten des ihm so zugefallenen Besitzes schlecht gedient sein, a seine Schulden trotz sinkender sonstiger Werte überhaupt icht sinken, seine Schuldzinsen aber erst vom Jahre 1924 b 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 entsprungenen Steigens der Werte aus Landwirtschaft wie auch infolge des auf verschiedene Gründe zurückzuführenden Bestrebens, insbesondere der kleinen und mittleren Landwirte, alles, was sie erübrigen konnten, wieder in Grundbesitz anzulegen, endlich auch infolge des Eindringens von Kriegsgewinnern in die landbesitzenden Kreise eine Ueberbewertung eingesetzt, 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 bleibenden Wertes der Erträgnisse 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

Neue Freie Presse 15. Mai 1919
139

Neue Freie Presse

15./VI. 1919

140

Das Gasthaus zum Wiener Schnitzel.

Ein Nachtmahl im Freien.

Von **Ludwig Hirschfeld.**

Die längste Zeit habe ich vergebens nach einem Lokal mit diesem sympathischen Alt-Wiener Wahrzeichen gesucht und immer wieder nur das Gasthaus zum Haferreis oder zum Polentaschmarrn gefunden. So etwas macht einen, wenn man trotz der fünfjährigen staatlichen Fleischaufbringung noch immer unverbesserlicher 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 entrüsten zu können, möchte ich doch gern wissen: wie stellen das diese Genußmenschen eigentlich an? Sie verraten nichts und ergehen sich höchstens in aufreizend schwelgerischen Schilderungen der hinter ihnen liegenden, längst den Weg alles Fleisches gegangenen Nachtmähler. Namentlich einer meiner Freunde, ein erfolgreicher Schwankautor, aber sonst ein sehr netter, heiterer Mensch, treibt es da besonders arg. Gewöhnlich, wenn ich eben seelisch gebrochen von einer Haferreis- oder Polentaorgie komme, treffe ich ihn und sofort setzt er mir mit der Eindringlichkeit des leidenschaftlichen Essers auseinander: „Als geistiger Schwerarbeiter muß ich täglich Fleisch essen. Wenn ich mich nur von Gemüsen 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 aufgewärmter 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: „Jetzt 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 Kopfquote von 10 Dela 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 anzusuchen, natürlich jedesmal mit einem anderen Anfangsbuchstaben, um derart meinen karnivorischen Gelüsten hemmungslos frönen 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 gesalzen ist. Das ist doch gerade die zarte Aufmerksamkeit der Entente, die uns das Pökelfleisch 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 Verkannten kommt eines Tages die Auferstehung. Auch das Pökelfleisch wurde plötzlich in anderer Gestalt lebendig. Wunderbar sind die Wege des Schicksals und des Schleichhandels. Dank der geringen Schmackhaftigkeit und der großen Kostspieligkeit 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 Hausgeselchtem direkt verfolgt wurde. Aber auch in ganz andere Dinge vermag sich das amerikanische Fleisch zu verwandeln: in Kalbfleisch, geröstete Erdäpfel, in Butterteig 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 kühnsten 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 mitzuhassen und anzuzeigen, mitzuessen bin ich da. Es liegt wie ein ungesetzliches 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 Fisolen 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 Nachtmahl reservieren. Auf die Frage, was man haben kann, antwortet der Kellner in der selbstverständlichen Tonart von 1913: Rindsbraten, Rehschlögel, Schweinskartee, 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 Nachtmahl 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 dasselbe psychologische Phänomen zu beobachten: ein krampfhaftes Wettessen, ein unheimlicher Ehrgeiz, Rekorde 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 staunenden Auge ziehen überlebensgroße Hors d'oeuvres vorüber, Platten, auf denen alles das, was es nicht gibt, ungeniert umherlungert. Auf der Speisekarte steht: 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 ungesetzlichen Nachtmahl 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 Büßer 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 entschwundene Seligkeit eines Nachtmahles im Freien vortäuschen 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 Stammbeisl.

„Phüh!“ machte Schwasser und wischte sich den Schweiß von der Stirn, „a Hitz' hat 's, net zum existier'n.“

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

„Dös is ja eb'n dösjenige,“ sagte Schwasser, „von den red't ma ja: Allaweil solche Uebertriebenheiten, amol kalt, daß an'n d' Zehen g'frör'n, und kehr um d' Hand wieder so haß, daß ma si net rühr'n kann. Schanerl — komm' her, Raubersbua, was laufst D' denn allaweil an mir vorüber, als eb i net auf der Welt wär'? Bring' mir a Bier, Knabe, aber kalt muß 's sein — hast g'hört? Wann 's net mindestens 5 Grad unter Null hat, pack' i Di bei d' Ohrwascheln! — Ptff — i bin ganz eschauffiert, denn, wie 's mi da sehgts, meine Herren, bin i soeben z' Fuß durch 'n sechsten Teil von Deutschösterreich g'loffen.“

Die anderen sahen den Sprecher verblüfft an.

„Durch 'n sechsten Teil von Deutschösterreich! Aber geh'!“ wunderte sich Spannagl, indessen Stichler bissig bemerkte: „Was dös wieder für dalkerte G'spaß san . . !“

„Spaß beiseiten, meine Herren!“ sagte Schwasser, „i bin durch d' halberte Weanerstadt g'loffen, 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: I, wie 's mi da sehg'ts, bin der anzige Weana mit Charakter, der anzige — Tramwaystreiker . . .“

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

„Streikst d' Du? Na — alsdann, da siehgst es!“ sagte Schwasser, „und der Stichler? A net! Der Oberberger is überhaupt ka Tramwayfahrer net, von dera Seiten kenn' i Di scho, alter Freund, Du spielst also net mit. Wie dazumal d' Sach' außakommen is mit 'n Dreiß'gkreuzertarif, da war dös a Zurn und a Aufregung, net zum sag'n. „I streik'!“ hat a jeder zweite g'rufen, „i tua nimmer mit — i fahr' in kaner Tramwat, nimmer — i geh' z' Fuaß!“ Ma hätt' mana soll'n, daß von 11. Juni an d' Tramway der angenehmste Aufenthalt für Liabsleut' sein wird, die gern allani san tät-a-täten. In Wirklichkeit — grad 's kontröhre Gegenteil! Die Streiker hab'n ihr'n Zurn vergessen, an 'n teuern Tarif hab'n sie si scho g'wöhnt, no bevor er ang'fangt hat, die Tramway is bumvoll, und um d' Platzerl'n am Puffer — die jetz'n in Summer schön lüfti san — muß ma si anstell'n! So san s', d' Weaner: Ka Charakter net, ka Konsequenz net, ka Solidarität net!“

Oberberger zuckte die Achseln. „Dös machen alles d' Zeitläuft,“ sagte er; „in andere Zeiten hätt' d' Kommune so was probier'n soll'n — d' halbe Stadt wär' ihr aus der Kundschaft 'gangen! Heut' aber, wo si a jeder denkt: „A was, es is scho all's ans, die fufzehn Tüppeln werd'n mi a net außareißen!“ heut' macht d' Menschheit net viel G'schichten, schimpft a bisserl, raunzt a Weilerl, zahlt und — fahrt mit der Tramway wie vor und eh.“

„Leider wahr,“ knurrte Stichler. „Aber a Skandal is 's deswegn do, den Leut'n in so aner Weis' 's Geld aus der Taschen zu ziag'n. D' Kommune braucht si auf dös Stückerl net viel einz'bilden.“

„Mach's wiar i,“ sagte Stichler, „streik!“

„Dös is a dumm's Reden,“ brummte Stichler, „ka Mensch fahrt zum Vergnügen in da Tramway, sondern weil er fahr'n muß. Dös hab'n d' Herren im Rathaus ganz guat g'wußt, sonst hätten s' den neuchen Tarif net riskiert.“

„All's geht,“ beharrte Schwasser bei seiner Meinung, „wann ma d' Füaß in d' Hand nimmt, kommt ma a ohne Oelektrische ans Ziel. Allerdings: Durst macht's an! — Schani, Raubersknabe, bring' mir no a Bier!“

„Wo da d' Ersparnis bleibt, wannst jetzt'n dreimal so viel saufst . . .“ spöttelte Stichler.

„Dös macht d' Hitz',“ erwiderte Schwasser, „d' Sonn', die heuer d' längste Zeit nix von uns hat wissen woll'n, mant's jetzt'n auf amal a bisserl gar z' gut.“

„Drum hab'n a d' Sommerfrischler scho alle Händ' voll z' tuan,“ sagte Oberberger; „z'erst haßt 's d' öllenlangen Verurtnungen studier'n“, dann d' notwendigen Dokumente, Identitätsnachweise, Aufenthaltsbewilligungen und was sonst no all's drum und dran hängt, verschaffen. Es is ka Klanigkeit, heut'zutag' aufs Land z'geh'n. A jed's Land hat seine eigene G'setzer, a jede Urtschaft extra no ihre Spezialfinessen. In der anen derf ma nur vierzehn Tag' bleib'n, in der andern vier Wochen — d' Luft, die früher für jeden da war, is heut'zutag' rationiert wie 's Mehl.“

„Weil si d' Weana a dös Summerpritscheln net abg'wöhnen können,“ sagte Schwasser, „wann i erst d'rum bitten und betteln muaß — 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 außa z' kommen, hat a jeder den Wunsch: Außi möcht' i! Bitten und betteln müssen ma heut' schließli um all's, da d'rin hab'n ma scho a bisserl a Uebung. Wir betteln um 's Essen, betteln um 's Trinken — warum soll'n ma net a um d' Luft betteln? Wann d' Landesregierung gnädi erlaubt, daß ma einreist, wann d' Gemeindevorstehung huldvoll zustimmt, daß ma si in der Urtschaft länger als drei Täg' authalt', wann der Wirt si großmüti herbeilaßt, daß er an a Wohnung vermiet' und was zum Essen verkauft — dann is der Weaner totsroh und d' arme Söl' hat a Ruh'. — Leopold, zahl'n!“ **Thomas Berger.**

15./VI.1919

142

Die elektrische Mitzi.

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 Hütteldorfer Wald," erzählte Mitzi, „i sag' Ihna, dös is a Passion, wia s' den herg'richt ham! Nirgends steht am mehr a Baum im Weg . . . lauter Barrierestöck siecht ma . . ., ma glaubt, ma is im Gemeinderat von Anno dazumol. Und dö Wiesen! Weit und brat ka Wurschtpapier, ka Kasrinden, kane Händelbauer . . . nur auf dö Bänk bleibt ma mannigsmal picken, wo a Liebespaar mit 'n Marmeladhäfen g'sessen is." Auch die andern gaben ihre mehr oder weniger angenehmen Feiertagserlebnisse zum besten. Nur Herr Woturka schwieg. Es waren der Straßenbahndirektion in der letzten Zeit mehrfach Beschwerden zugekommen, daß er die ohnehin bestehende Lebensgefährlichkeit der „Elektrischen" durch unverantwortliche Kalauer 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 Schonung des Wagenmaterials die Hauptsorge der Verwaltung bildet, während das Publikum trotz aller Tariferhöhungen und Warnungen von der Inanspruchnahme dieses „einzigen" Verkehrsmittels nicht ablassen will. Sein Schweigen schien also begreiflich. Sowohl aus dem angeführten Grunde als auch darum, weil er sich gekränkt fühlen mußte, daß man seine gute Absicht, in trüben Tagen ein wenig Heiterkeit zu erregen, übelgenommen hatte. Er brach es erst, als Mitzi energisch wurde und ihn mit den Worten apostrophierte: „Alsdann, iatzt san S' net a so a fader Zipf und machen S' Ihnarn Brotladn a amol auf, sunst wachst er Ihna zua." — „Wann i dös net sag'n darf, was i will," kam es zögernd aus seinem Munde, „nachher g'freut mi dö ganze Wartlerei net." — „Reden S' halt amol was G'scheits, dann wern S' kane Anständ ham," riet sie ihm wohlwollend.

Er nickte spöttisch und brummte: „Wia dös schon leicht geht bei derer Kost heuntigstags. Net amol a Bröckerl Rindfleisch ham m'r zu dö Feiertäg' g'habt." „I ja eh ja a net!" rief Mitzi. „Eppa Sö?" wandte sie sich zu den Umstehenden. Alle verneinten. — „Na siegstas," sagte sie zu ihrem Hausgenossen. „Seit's nach dö Anfangsbuchstab'n von dö Fleischhacker geht, kinna m'r sag'n, daß m'r „buchstäbli" nix kriag'n. D' nächste Wochen wer'n wahrscheinli nur dö mit Rindfleisch beglückt, dö was mit X oder Y ansanga." — „Die Entente hätte uns zu den hohen Feiertagen schon etwas schicken können," bemerkte der Professor. — „Zu was denn?" lachte sie. „Dö ham si denkt: Wann s' dö Friedensbedingungen lesen, vageht ihna eh d'r Appetit." — Der Elegant schickte sich an, die Plattform zu erklimmen. Er trug ein bis zur Taille reichendes „Jankerl", das ihm das Aussehen eines vorzeitig gealterten Pikkolos gab. „Der Herr von Pschütt!" raunte Mitzi den Anwesenden zu. „Wahrscheinlich Ausflug gemacht. . . .

Berner Bund
17./VI. 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 Botschaft soll dem Bundesrate 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 Dienstschicht darf die Arbeitszeit im Ausgleiche höchstens 10 Stunden betragen. Ein Ausgleich hat nicht stattzu finden, 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 Dienstschicht 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 Dienstschicht 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 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 Ruhtage einzuräumen, wovon wenigstens 17 auf Sonn- und allgemeine Feiertage zu fallen haben.

Berner- Tagblatt

17. VII. 1919

144

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 Dienstschicht 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 Dienstschicht 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 Dienstschicht 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 vorauszugehen 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 entlöhnt werden müssen. Für die Begutachtung von Fragen, die dem Bundesrate zu Beschlüssen grundsätzlicher Natur, Entscheiden 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 konzessionierter Verkehrsanstalten können vom Bundesrat mit Geldbußen bis auf 500 Fr., im Wiederholungsfalle 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.

Wiener - Stimmen

18./VII. 1919

146

Volksfest im Wurstelprater.

Zeichnung von Theo Zasche.



„. . . Versuchen Sie, meine Herren, Ihre Kraft an unserem neuen Friedenswatschenmann!“

Neues Wiener Tagblatt

21/VI. 1919

147

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 Teuerungsaushilfe beinhalten. Nach dem Referenten Tomschik ergriff Präsident Seitz das Wort, der nach der „Arb.-Ztg." 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 Teuerung verfügt wurde, kostet den kleinen Staat Deutschösterreich bereits nahezu 1800 Millionen Kronen. Unsre Finanzlage läßt sich am besten an der Tatsache ermessen, daß einer Ausgabe von 5800 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 unsre Kriegsanleihe einzuziehen und um Investitionen für die verstaatlichungsreifen Betriebe 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 Hilfsmaßnahme 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.

Reichspost 22./VI. 1919

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 ein jeder, was er braucht. Flieder und Goldregen sind schon längst verblüht, aber an den abgebrochenen Aesten 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 Landstraßer Gürtel, der Verbindungsbahn und der Straße zum Arsenal begrenzten Teile ein trauriges Bild. Zertreten 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, glotzt nackter Lehmboden 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 baden Scharen nackter Buben und Mädchen! Mädchen bis zu 14 Jahren, nur mit einer Schürze bekleidet, stehen am Ufer herum und fangen Wassertiere oder treiben Allotria. 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 Schutze der öffentlichen Sittlichkeit und des öffentlichen Gartens einzuschreiten.

Einst lag an Stelle dieses Parkes eine mit spärlichem Gras bewachsene Wiese, die Schinderwiese, wie sie genannt wurde. Lichtscheues 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 Schinderwiese war der Park vor Lueger; eine Schinderwiese 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 Dummen 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.

Hans Maurer.

Im Stammbeisl.

„I frag' mit Verlaub: Wie lang wird dös jetzt'n no so fürtgeh'n," sagte Schwasser, „daß ma von an'n Tag am ander'n net weiß, was g'schieht? I will mei Ruah hab'n, dös is mei guat's Recht! Aber so wie jetzt'n sitzt ma ja allerweil auf an' Pulverfassel; jetzt und jetzt muß ma si fürchten, daß 's losgeht. Wo bleibt denn da d' G'müatlichkeit, wann i frag'n derf?"

Oberberger zuckte die Achseln. „G'spaßige Leut', die was heut' no nach aner G'müatlichkeit frag'n! G'müatlichkeit — dös war amal, mei Lieber, heut' is dös Wörterl a Fremdwort word'n."

Schwasser widersprach. „Wann Du Dir unter G'müatlichkeit weiß Gott was denkst, dann freili? Mit der weanerischen G'müatlichkeit von Anno dazumal is freili Schluß mit Jubel, und d' Backhendeln mit Salat um sechz'g Kreuzer kommen grad so weni wieder wie d' Zeiserlwagen, mit die unserans no als a junger nach Sievering außag'fahr'n is. Heut' kost't a Backhendel sechz'g Gul'n — meiner Söl', net aufg'schnitten, i hab' ma dös derzähl'n lassen — und nach Sievering fahrt ma mit 'n Spänglerischen Automobül heut' am Puffer . . . An die Zeiten von Anno vorgestern denk' i lieber gar nimmer z'ruck, sonst werd' i melancholisch! Wann i heut' von G'müatlichkeit red', so man i damit nix anderst als mei Ruh' — mein' Fried'. Dös geht do net auf d' Läng', daß der Mensch mir nix, dir nix an Kugel in 'n Bauch kriagt, obwohl er nix anderst verbrochen hat, als daß er zufälligerweis' in der Alservorstadt zu ung'legener Zeit spazier'n g'gangen is."

„Zeiten san dös," jammerte Spannagl, „net zum glaub'n! Wenn mir aner g'sagt hätt', daß i so was no daleb'n werd' auf meine alten Täg'! — Wann i in der Fruah aufsteh', waß i ja meiner Söl 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 Schwasser, „ma is ja seines Lebens nimmer sicher in dera Weanastadt. Auf ja und na wär' i neuli selber einig'raten in den Wirbel und wann i mi net no beizeiten aussiwuzel — wer waß, ob 's Ihr mi heut' da sitzen seh'n möchts bei mein' Krügel Fensterschwitz."

„I hab' ma scho manigsmal denkt," brummte Stichler, „wozu der Staat überhaupt gut is? I derf als Steuerträger nur allerweil zahl'n, aber i krieg nix dafür. G'scheite Leut' hab'n ma dös nachdem expliziert: Es is net wahr, daß i nix krieg für mei Geld — haben s' ma erklärt — 's ruhige, sichere, g'setzmäßige Leben, dös verdank' i all's 'n Staat und er, der Staat, zahlt bei dem G'schäft, das er mit mir macht, drauf, net i! — Guat, schön — aber mit Verlaub: D' Steuern werd'n jetzt immer höher, aber d' Ruh', d' Urtnung, d' G'setzmäßigkeit, d' Sicherheit — damit schaut 's allerweil trauriger aus."

„Und dös wundert Di?" fragte Oberberger, „is net überall 's nämliche? Dös is scho so der Lauf der Welt, daß alle Sachen net nur ums Zwanz'gfache teurer, sondern a ums Zwanz'gfache schlechter werd'n. Wann si da Mensch im Frieden Stiefletten kauft hat, haben's schon sechs, acht Gul'n kost't und war'n solid und dauerhaft; heut' kosten d' Stiefletten hundert Gul'n und nach vierzehn Tög' san's hin. Poselwar', mei' Lieber, wohin daß D' schaust!" Er nahm das Krügel, das Schani soeben frisch gefüllt vor ihn hingestellt hatte, und machte einen herzhaften Schluck. „Beispielsweis' glei dös Bier," sagte er. „Früher amal hast um fufzehn Kreuzer a Biererl kriegt, daß 's scho was Ideals war; heut' kriegst von an'n Gul'n beinah' nix außa und hast a' Loken, wie 's D' 's früher net amol „Dein'n Feind" g'wunschen hätt'st. Dös san so die Zeitläuft! In da gleichen Weis' is a d' persönliche Sicherheit von Staatsbürgern teurer word'n — und schlechter."

„Wär' net notwendi'," brummte Stichler, „d' Regierung derfert nur net so lahmlackert sein, als wia's is. I' zahl' 'n Staat meine Steuern und dafür verspricht er mir 's Blaue von Himmel oba; aber halten? Ka' Spur! G'setzer, Verurtnungen — ja, die gibt's mehr als g'nua, aber der zehnte schert si' net drum. Von Abbau der Preise beispielsweis' 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' stanalt's Numero — aber da Schleichhandel is' alleweil no' auf da Welt und d' Schleichhändler werd'n dick und fett. Und jetzt'n mit di Umstürzler is' dös akkrat d' nämliche G'schicht: Ka' Energie net bei der Regierung, lauter halberte Sachen. Auf der an'n Seiten werd'n d' Ungarn außig'lahnt und auf der andern kommen s' wieder eina mit ihnere Millionen. Und unseraner, der Staatsbürger, der Steuerzahler, kommt aus die Aengsten net außa."

Oberberger zuckte die Achseln. „Is halt schwer," sagte er, „is halt a haklige G'schicht dös. D' Umstürzler san net z'frieden mit der Welt, so wie s' jetzt is, sie möchten s' gern anderst machen, indem, daß s' all's z'sammhau'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 Fitzerln zerschneid't, no bevor er an neuchen, schöneren hat; 's alte G'wand is hin, a neuch's kriegt er net, und auf d' Letzt hat er gar nix. I man': D' alte Urtnung is besser als wie gar kane, und wann ma dös denen andern begreifli macht, dann müssen s' es vernünftigerweis' früher oder später selber einsehg'n, daß ma mit Mord und Brand und Spektakel aus der heutigen Schlamasti net außa-, sondern allerweil no mehr in sie einag'raten. Gott sei Dank, was mi anlangt, so g'hör' i net zu d' Angstmeier; vor Putsche hab' i ka Furcht, und daß ma früher oder später a über die Zeit übrikommen, dös is mei' feste Ueberzeugung. — Leopold zahl'n!"

Thomas Berger.

Österr. Volksbibliothek
22. III. 1949
149

Österr. Volkszeitung
22./VI. 1919

Die „wilde Messe" am Neubaugürtel.

Im sagenhaften „Tabakparadies". — „Alles zu haben." — Das Panorama aus dem Osten. — Geheimnisvolle Waren. — Der kleine Schleichhändler. — Die „Sacharinarretierungen". — 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 Gesichter das Leid von fünf entbehrungsreichen Jugendjahren verratend, haben sie sich gleich den bequemsten Standplatz knapp nächst dem Bahnhof erwählt. Von dort kommen mit den ersten Zügen die Tabakausgehungerten, die leidenschaftlichen Raucher, die in Preßbaum die letzte Sportzigarette veratmeten, die Genußmenschen, 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 Zigarettenschachteln in beiden Händen. „Neun Stück Gestopfte um einen Gulden . . ." „Echte Sport!" „Kuba zu einer Krone fufzig!" klingt es durcheinander.

Bei der Goldschlagstraße, die weit und schnurgerade in ein düsteres Hinterland hinein verläuft, wird einem der erste Brotlaib entgegengehalten. „Markenfrei" natürlich. Aber man kann die richtige amtlich vorgeschriebene Entrüstung, weiß Gott, nicht recht aufbringen. Dazu ist das Gesicht des abgehetzten Weibes, das hier im „Schleichhandel" verkauft, zu fahl, zu abgemagert. Und die wild und ungezügelt aussehenden schnurrbärtigen Schuh- und Kleiderverkäufer schießen hie und da sorgenvolle Blicke nach rückwärts, von wo der Wachmann mit der Stadtschutzbegleitung bedächtig heranschreitet. Die feilschenden, laut disputierenden Gruppen zerstieben 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 Schusterbubens, der nur fünf Ungarische haben will, vereint sich mit bereitwilligem Entgegenkommen in Bezug auf Herausgeben von Kleingeld.

Die Brotverkäufer sind stark in der Minderzahl. Das Brot hat einen argen „Krach" erlitten. Aber das Rauchmaterial wird noch gern gekauft. Aus der Stehweinhalle dringt Gläsergeklirre. Dort werden die erzielten Gewinste zum Teil sofort umgesetzt. Auch der Heurige und der „Schilcher" sind ja viel teurer geworden, und die Ledergamaschen, der Winterrock, die eben herausgetragen werden, müssen dementsprechend bewertet werden. Und dunkel brütend über dem ganzen Bunten Jahrmarkt 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 Trafikeinbrüche, dann das Zustandebringen notorisch entwendeter 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 Hietzinger Delikatessengeschäfte sei. Von dort stammten auch die entwendeten Süßigkeiten. Der Knabe erinnerte sich in der Wachstube 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 „Sacharinarretierungen". Denn hier spielt der Begriff der Gefällsübertretungen mit, und die Finanzbehörde erscheint als rächende Instanz 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 Aermeln Zündholzschachteln, Gebäck, Tabak unter die Augen halten, die Invaliden, die bitten, ein paar Zigaretten zu kaufen, sie bieten doch größtenteils den Eindruck des Elends, des echten und richtigen Kriegselends. Neun Uhr abends. Das Gedränge der Messe zwischen Westbahn und Aufmarschstraße 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.

Neue Freie Presse 151
22./VI. 1919

Grundloser Uebermut.

Text zu einer Heurigenmusik.

Von **Ludwig Hirschfeld.**

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 Frohsinn 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 Pfiffen Gespritztem großgezogen worden bin. Hier hätte ich mir durch eine derartige Bestellung die ironische Verachtung des Publikums zugezogen, das zum größten Teil aus allerlei Schiebern, Bürscherln und Schlieferln mit ihren Damen bestand, die alle in verdächtig tadellosen Kleidern und in sichtlich rasch und mühelos verdienten neuen Lackschuhen bei Eiskübeln saßen. Ich tippte also auf gut Glück auf die billigste Weißweingegend der Karte, unbeirrt durch die zärtlichen Einflüsterungen meiner Begleiterin. Schon alle trinken hier Champagner. Seit 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 versunken. 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 „Fahnl", 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 Valutafolgen, 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 gibt's heurigen Wein, immer heurige Banknoten....

Andere Zeiten, aber noch immer dieselben Heurigenlieder. Vom Quartett begleitet, verkünden die Sänger in Habtacht-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 angesungen, nach einer bestimmten Taxe, wogegen das Mitsingen im Chor unentgeltlich ist. Blumenmatronen gehen neckisch ihrem Erwerbe nach, eine hieher verirrte 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 verewigen: 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 Lethe. 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 Aufbruch 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 Sechzighellerfahrschein, auf die Bettler- und Krüppelgestalten am Häuserrande 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. . . .

Theater- und Vergnügungs-Anzeiger.

Dienstag, Mittwoch und Donnerstag werden im I., 8., 9., 18., 19. und 21. Bezirk Kartoffeln, und zwar ein Kilogramm für den Kopf, abgegeben. Abgegeben werden die Abschnitte 8 und 7 der Kartoffelkarte.

Dienstag, 24. Juni, 9 bis ½12 Uhr, gerade Zahlen, gerade und ungerade Nummern, 3 bis ½6 Uhr, gerade Zahlen, gerade und ungerade Nummern, Mittwoch, 25. Juni, 9 bis ½12 Uhr, rote Zahlen, gerade und ungerade Nummern, 3 bis ½6 Uhr, blaue Zahlen, gerade und ungerade Nummern.

Preisgarantien der Handelskammer Oesterreichs.

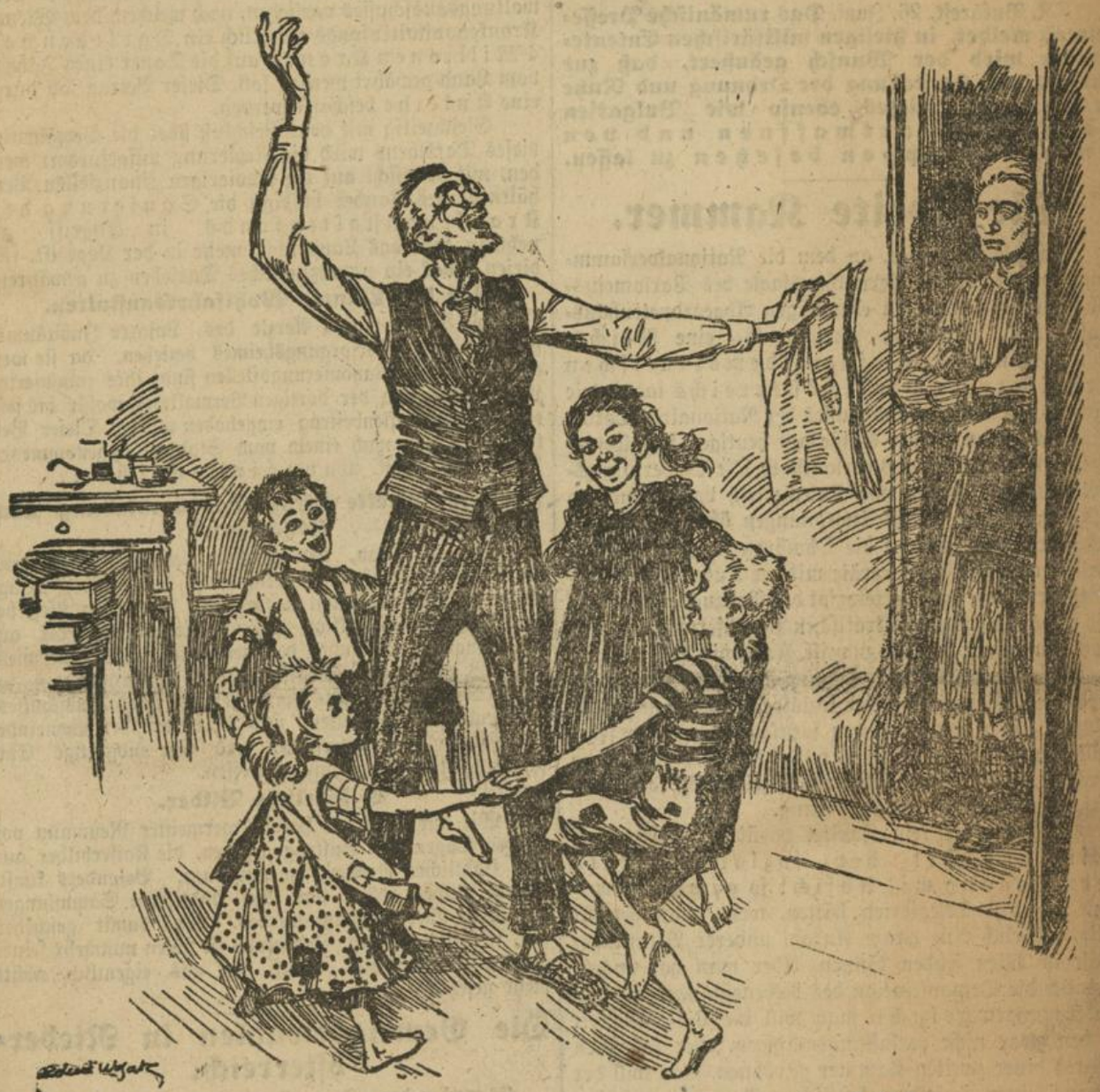
Montag: Zentralmarkthalle, 8. Bezirk, Skodagasse 19: Eier, einen in reinem Eiergewicht (Dotter), Zitronen, Tarpellen in Oel, Kartoffelmarkthalle, Schönbrunnerstraße, Schimmel, Strauß-Gasse von 8 bis 12 und 3 bis 5 Uhr. Magdalenenstraße 7: Zitronen, Strauß-Gasse, Strohmarkt von 9 bis 12 und 3 bis 5 Uhr. 2., 3., 9., 10., 12., 13., 17., 19. Bezirk: Abgabe von Zeltaar, Carbinen in reinem Eiergewicht (Dotter), Kartoffelmarkthalle und Zitronen von 8 bis 12 und 3 bis 5 Uhr. 4. und 18. Bezirk: Abgabe von Carbinen in reinem Eiergewicht (Dotter) und diversen Kleinmarkten von 8 bis 12 und 3 bis 5 Uhr. 21. Bezirk: Karl, Ahorn, Tabak, Gruppenmarkt, Strauß-Gasse, Kartoffelmarkthalle von 2 bis 4 Uhr. An allen Abgabestellen Zuckerabgabe von Kugelviertern Eiern an die mit Brief Strauß-Gasse, Kartoffelmarkthalle von 2 bis 4 Uhr. An allen Abgabestellen Milchkaffee. — Aktion „Hilf dir selbst", 7. Bezirk, Zieglergasse 31, von 9 bis 12 und 2 bis 4 Uhr. Verkauf von Zitronen, Tamarinden, Bordeaux, Erbsen, Bisolino, Canut, Tuset, Tilsit, Kopfsalat, Leinkäsern und Erdäpfeln. — Tampir-Gesellschaft Mittagessen. Aktion „Hilf dir selbst", 7. Bezirk, Kirchengasse 7, nur jeden Mittwoch und Freitag von 10 bis 12 und 3 bis 5 Uhr vormittags.

Wiener - Stimmen
27./VI. 1919

153

Endlich eine rettende Tat!

Zeichnung von Robert Wosak.



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 schon nix zum essen und zum anziehen und nix zum heizen haben, wenigstens verbrenn lassen kann.

Wiener - Stimmen

28/VI. 1919

154

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 Lavendlverkäuferin hingekommen, deren Kaufruf in dem bekannten melodischen Tonfall „Lavendel, kaft's Lavendel, an Kreuzer zwa Büsch'ln, Lavendel!" ausklingend, für den Frühsommer so charakteristisch war, wie die Schwalbe für den Frühling? Einst wurde auch Waldmeister mit demselben Kaufruf „Waldmasta, kaft'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 Schnarr-Ruf nicht mehr. Leichter ist der Verzicht auf die Fliegenfängerverkäufer, deren Ruf „Fliag'nfanga" letztes Jahr schon verhältnismäßig selten zu hören war; was wird heuer damit sein? Der Brezelmann mit seinem „Eierbrezel, frische Eierbrezel" ist naturgemäß schon seit vier Jahren eine sagenhafte Gestalt. Auch die Harfenisten, früher eine stadtbekannte Figur, sind fort. Vor fünf Jahren hörte ich in Nußdorf den letzten. An ihre Stelle — sie pflegten Wiener Volkslieder, freilich oft sentimentaler, rührseliger Art, aber doch echt, zu singen — traten Geiger, die im erbärmlichsten Diskant Operettengeschnas herunterkratzen.

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

Wie ist aber erst das berühmte Wiener Volkssängerwesen gesunken! Gibt es überhaupt noch „Volkssänger"? Volkssänger im wahren Sinn des Wortes. Schon seit Jahr und Tag sind die Heurigenschenken, früher das Dorado des alten Wiener „Weinbeißers", eines besonders markanten Typs der ansässigen, 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 Halbasien zugereist sind.

Und so fort. Es ist ein Aussterben der alten Wiener Typen, Wien entwienert zusehends. 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 Werk 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 entwurzelt 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 Battista, 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 ihn anleiten, besonders den heimatkundlichen Unterricht in steter Anlehnung und mit Berücksichtigung des Volksbrauches zu gestalten. Es füllt eine klaffende Lücke aus und kein Wiener Lehrer sollte

---

Linien verlautbart: „Auf den Prateraun vom Blindeninstitut und der Rotunde angefangen bis zur Freudenau

Im Stammbeisl.

„Leopold — pardon, Herr Leopold —, wenn S' so freundli' wär'n und nachdem auf a Momenterl zu mir übrikommen möchten!" — Schwasser war es, der den Ober in so stürmischer und liebevoller Weise zu sich beschied, und als er nach einiger Zeit erschien, flüsterte ihm Schwasser etwas ins Ohr. Leopold flüsterte seinerseits, zuckte bedauernd die Achseln, dann flüsterte wieder Schwasser, wobei er seinen Worten durch flehende 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 zutage.

Spannagl sah ihm zu. „Was host denn für G'schäften mit 'n Leopold?" fragte er. „Dös is ja a Geheimnistuerei mit Euch zwa!"

Schwasser, schief gewickelt, antwortete unwirsch. „Dös siehst do' — zum Rauken brauch' i was. Wenn i nix zum Rauken hab', werd' i nervios, und wenn i nervios werd', g'rat' i ins Spintisier'n, und wann i zum Spintisier'n anfang', nachdem is 's g'fehlt. Wiar i da sitz', meine Herren, hab' i vor achtundvierz'g Stunden 's letzte Zigarrl g'raukt, seitdem g'frett' i mi' mit dem Papierlwerk da," — er wies auf die fünf „Selbstgestopften", die er soeben dem Leopold abgekauft hatte — „durchs Leben. Der Leopold schwört hoch und heilig, daß a Tabak drinnet is, i aber sag' Euch: Net amal neb'n an Tabak g'leg'n is dös Teufelszeug, das ein ungenannt sein wollender Wohltäter da eini tan hat!" Und er steckte die „Selbstgestopfte" in Brand, machte nochmals „Brr!" und „Pfui Teufel!", rauchte sie aber doch weiter.

„Wer schimpft — der kauft!" sagte Oberberger lächelnd, „wann Dir gar a so grauft davor — warum laßt 's denn net steh'n? Muaß ja schließli net sein, d' Raukerei!"

„Du hast leicht reden," erwiderte Schwasser brummig, „a Mensch, der no vor zehn Minuten a echt's Weschinerl g'raukt hat — sag' net na, i hab 's mit meinen eigenen Augen g'seg'n, der Tschick liegt sogar no da am Aschentazerl! Und a so a Kampl wie Du, so a hamlicher Gurmand will an unverschuldet in Not geratenen Rauker d' Enthaltsamkeit lerna! Da hört si all's auf . . .!"

„Aber geh, aber geh!" begütigte Oberberger den Gereizten, „wer wird si denn glei' a so giften? I hab do nur an G'spaß g'macht, versteht si, i, der i selber do a leidenschäftlicher Rauker bin, werd' mi do net ernsthafterweis' über so was lusti' machen! I waß, was dös haßt, nix zum Rauken z' hab'n. Aber damit daß D' sichst, daß i a Herz für meine Freund' hab und a mitfühlende Söl im Leib — da!" Mit diesen Worten zog er seine Zigarrentasche hervor, öffnete sie, hielt sie Schwasser hin und sagte: „Da — bedien' Di, schenier' Di net!"

Die Tasche enthielt ein halbes Dutzend hübsche, lichte, duftende „Virginier", und dieser unerwartete Anblick entlockte Schwasser einen Ausruf des Entzückens. „Da legst di' nieder und stehst nimmer auf!" rief er; „Oberberger — alter Freund, willst mi' jetzt a damit nur razen oder is 's wirkli' erlaubt?"

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

„I bin alsdann so frei," sagte Schwasser, nahm eine der angebotenen Zigarren und legte sie mit behutsamer Sorgfalt vor sich hin. „Oberberger — i hab' allerweil g'wußt, daß D' a Ehrenmann bist, aber heut' seh' i dös wieder amal so recht klar und deutli. Sollst leb'n — und in diesem Sinne, meine Herren . . . Pst, Schanerl!" rief er dem Pikkolo zu, „bring' uns an Liter Alten! Zu aner guaten Zigarr' g'hört a guater Wein, dös is mei Meinung."

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

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

„Wer red't denn von Wein?" sagte Stichler, „von der Tabakmiser' red' i! Die müßt net sein, wenn ma B'hördlichkeiten hätten, die was auf a Urtnung schauen möchten. I für mei Person bin Gott sei Lob und Dank a Mensch, der si net von seiner Leidenschaft fürs Rauken unterkriag'n laßt. Hab' i was — is 's gut, hab i nix, bin i desweg'n a no net stanunglückli, wie g'wisse andere Leut'. Was mi gift', is nur dös, daß um d' gleiche Zeit, wo für unseran der Tabak a Rarität g'word'n is, die ma alle heiligen Zeiten patzlweis' zug'messen kriagt, für d' noblichen Herrschaften, die net am Kreuzer z' schau'n brauchen, Tabak und Zigarrln da san, so viel als i' woll'n. Was halbwegs rauchbar is, dös kriagt da Schleichhandel — für unseran bleibt da Mist, den d' andern net mög'n. Wem dös net recht is — der kriagt gar nix."

„Sehr richti, sehr wahr," bestätigte Spannagl, „der klane 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 Stichler fort; „i frag': Was sag'n denn d' B'hördlichkeiten dazu? Woll'n sie si denn gar net rühr'n? In kaner Trafik kriegst mehr a ordentlich's Zigaretti, aber in d' besser'n Kaffeehäuser, um vierz'g, fufz'g Kreuzer 's Stuck — da ja! Oder Selberg'stopfte um zwanz'g Kreuzer — was drinnet is, waß der liebe Himmelvater allani."

„Wienerwald!" entschied Schwasser; „möcht' an gar nöt wundern, wann in so a zehn, zwanz'g Jahrl'n unser lieber, guter Weanerwald nimmer da wär'! Wohin is er denn g'raten? werd'n d' Leut' frag'n. Dumme Frag'! wird 's haßen, verraukt haben eahm d' Weana."

„Hört 's ma auf!" polterte Stichler, „wann dös no a Weil' so weitergeht, g'wöhn' i ma 's Rauken überhaupt ab. Wurzen laß i mi net — i net!"

„Wann dös nur so leicht wär'," sagte Oberberger, „vorg'nomma hab' i mir 's oft g'nua, aber wenn 's dann drum und dran war, hat 's mi do wieder g'juckt, und i hab' bei der ersten besten G'legenheit nach an Zigarrl g'langt — oder sogar nach an Zigarettl, Marke Wienerwald, wann i nix anders kriegt hab'. Der Mensch is scho amol a so: D' Tugend, die hat er si von heut' auf morg'n abg'wöhnt, aber d' Laster, die halten so fest, daß i' net losz'bringa san, da kann an's stanalt und klanwunzi werd'n. — Leopold, zahl'n!"

Thomas Berger.

29. III. 1919

Neues Wiener Tagblatt
29. IV. 1919

Die elektrische Mitzi.

„I sag' Ihna, dö heutige Jugend . . .!" Mit diesen Worten, denen eine vielsagende Gebärde folgte, leitete Mitzi die Erzählung ihrer jüngst gehabten Erlebnisse als Firmgodl ein. Hierauf begann sie: „Kummt unser Hausmasterin und bitt' mi, i möcht ihr Mabel zu d'r Firmung führen. Natürli muaß i ja sag'n, denn da gibt's ka Mieterschutzgesetz. Sie hat m'r ihr Ehrenwort geb'n, daß kan Menschen was sag'n wird, und richti hat's in andern Tag schon 's ganze Haus g'wußt. Auf d' Nacht kumm i ham aus'n Dienst, überfallt mi in d'r Finster a weibliche Depatazion und derzählt m'r, 's warn no elf Kinder in Haus, dö g'firmt wern soll'n, und der G'spaß kummert halt irtzt so teuer und da kunnt man halt a Menge derspar'n und 's gingert in an Aufwaschen, wann i so quasi als Kompagniegodl glei alle zwölfe führ'n tät. Na, hab' i m'r denkt, 's is a wahr und hab' da a wieder ja g'sagt. Dö Kinder . . ., 's warn sieb'n Madeln und fünf Buama . . ., ham a jed's a echte Uhr kriagt, dö garantiert acht Täg' geht, und zwanzig Kranln kost . . ., bis auf an ganz an armen Buam von an höchern Beamten, für den ham dö andern z'samm'g'steuert. Mit d'r Gluft warn s' alle fein beinand, i hab' mi a nobel z'samm'g'statzt, mein schönst's Klad anzog'n, was erst zwamol g'wendt is, dö Haar kondolieren lassen . . ., und so san m'r in an Stellwagen von Anno Neune einig'rumpelt zun alten Steffel. Wia m'r aus der Kirchen heraust warn, hab' i mein Horde, ah, Herde, um mi versammelt und a feierliche Ansprach' g'halten, daß dö Firmung net dazua da is, daß ma si in Mag'n vadirbt, sunst findert s' net bei Sankt Stephan statt, sundern bei Sankt Ulrich. Einkehr'n sollt' an den Tag a jeder, aber bei sich, hab' i g'sagt, und so weiter, I hab' g'mant, sö wern alle damisch g'rührt sein, derweil tritt der Greisler-Schanerl fürer und sagt: „'tschuldigen, mit so alte Pflänz' därfen S' uns net daherkumma, mir g'hören zu d'r neuchen Garnitur und wissen, wo d'r Barthel in Most holt, verstengan S'! Und irtzt schau'n m'r, daß m'r owikumman in Prater, zu d'r Remasuri!" . . . Ja, in Prater, in Prater!, ham alle wia b'sessen brüllt, und bevur i hab' Mau sag'n kinna, bin i in d'r Gesellschaftstruchen drinnat g'leg'n. Sö, dös war a Fahrt! Dö Madeln ham Zigaretteln g'staubt, dö Buama aus dö Pfeifen, und dazua ham s' wia dö Indianer g'heult:

„Dö ganze Welt steht auf'n Kopf, es gibt kan Herrn, ka G'setz,
A jeder tuat das, was er will . . ., suche, dös is a Hetz!"

In der Praterstraßen kräuln a paar von dö Buam auf'n Bock aufi, nehman in Kutscher d' Latzeil wega und fahr'n aufs Trottoir, mitten eini unter dö Kaffeehaustisch. 's war a Riesenspetakel. Gläser, Tazen, alles is auf Fraufen gangen, dö Gäst san auf d'r Erd' umakugelt. . . 's hat si aber kaner drüber aufg'halten, weil mir ja do in an Freistaat leb'n, wo all's derlaubt is. Nur der Kaffeesiader hat aufbegehr'n woll'n, war aber glei stad, wia eahm d'r Tapezierer-Peperl in Zilinder owag'schossen hat. — Wia i in Prater owikumma bin, waß i net, aber in andern Tag hab' i glei in Sieb'naviers'ger,'s Numero für „tot und lebendi" in d' Lotterie g'setzt. Denn dös war i, wia i zu mir kumm und siech, daß i nuatterfölnallan bin als wia a Haferreiskörndl in aner Gemeinschaftskuchelsuppen. I kräul außt. . . Marandjohann! . . Dö Pferd' san weg, und d'r Kutscher liegt da, bunden und knebelt! Hilfe! schrei i, was i kann. Kummt aner daher. . . Hilfe! plärr' i nomal. — „Was röhr'n S' denn a so?" mant er. „I bin ja eh schon da!" und schlagt in Rock z'ruck. — „Ah, der Kaiser Josef!" sag' i und mach a Buckerl. — „Weg'n was ham S' denn so g'schrian?" fragt er mi. — „Na, Sö feg'n do . ." gib i eahm zur Antwurt und deut' auf 'n Kutscher. — I siech gar nix!" fahrt er mi an. „I bin von der Polizei!" — Endli hat er aber do amtli wahrg'numma, was g'schegn is, lacht freundli und sagt: „Im Namen des Gesetzes verhafte ich Sie wegen Pferdediebstahls- und Kutscherüberfalls-Anteilnahme-Verdacht". Denken S' Ihna dö Schand! Aber unser Herrgott valaßt kan urntlichen Weaner . . und a Weanerin schon gar net. Grad wia er mi wegführ'n will, kummt mei' Retter daher!" — Sie wies mit dankbarem Lächeln auf den Professor. — „Na und die Kinder?" frug man. — „Die Mädchen," antwortete der Professor an Mitzis Stelle, „haben wir in einem Tanzlokal gefunden, und die Buben sind in einem „Salon" hopp genommen worden, wo sie den Erlös für die verkauften Pferde bereits verspielt hatten." — „Na, was sag'n S', meine Herren?" wandte sich Mitzi an die Anwesenden. „Guat schau'n m'r aus, was? . . Endstation!"

Leopold Krenn.

156
19

Wiener · Stimmen
2. VIII. 1919

158

„Bestrafte".

Zeichnung von Theo Zasche.



Frau Nuttersheim zu Frau Radnay: „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!"

Wiener - Stimmen

3./VII. 1919

159

Das neue Programm.

Zeichnung von Fritz Schönpflug.



„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'spirrt!“

Die Zeit
6./VII.1919

160

Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft.

Außerordentliche Generalversammlung.

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

Präsident Schonka verweist zunächst auf die Schwierigkeiten der Aufstellung eines Rechnungsabschlusses, weshalb von der Legung des Rechnungsabschlusses 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 Uebereinkommen 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 Uebereinkommen 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 Uebereinkommen aufgetragen waren. Wir haben den Verkehr auf der österreichischen, nunmehr deutschösterreichischen Strecke — bekanntlich ein Hauptpunkt dieses Uebereinkommens — 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 ungemein schwer. Heute ist noch alles im Flusse. 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, rationellen 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 zerschlagen 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 Binnenschiffahrtwerften 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, größten 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 Czatary erörterte sodann die Statutenänderungen sowie Uebernahme der Haftung durch das Unternehmen für die Defizite des Pensionsfonds sowie die Aufbesserung der Ruhegenüsse. Hierauf wurden die Anträge des Administrationsrates einstimmig angenommen.

Die Zeit
9./VII. 1919

Fasching im Sommer.

Nach diesem Winter unseres Mißvergnügens drängt sich die langgehemmte Lust und Freude, wo, wie und wann es sei, ans karge 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 verschrien sind, noch immer zahlreich und voll Lebensfreude, den grauen 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 Leichenschmaus: „... 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 blassen Mädeln für ein paar Stunden bekommen, um des männlichen Anwertes der jungen Burschen willen, die morgen wieder hinter der Pudel, vorm Schreibtisch dem heutigen Sonntag nachträumen und den nächsten, errechnend und nachzählend, ersehnen. Es ist immerhin eine Menge guter Sachen, die ein solcher durchgetanzter Sonntagnachmittag in sich hat, als da sind: Freude, Sehnsucht Liebe, Träumen, Elendvergessen, Hoffen. 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 Schuhplattelns, zur Pflege des Zitherschlagens, zur Erhaltung von Volkstrachten. Sie rumpeln in grobgenagelten Pfundschuhen über das Straßenpflaster, mit Lederhosen und Lodenjankern und Federhüten, ein lustiges Gebimmel von Uhranhängseln vor den fehlenden Großbauernbäuchen. Sie haben für ein paar Stunden irgendein Hochgefühl in sich, das ihnen ihr Anzug gibt, ihre Bestrebung, ihr Vereinsziel. Und die Madln und Maidln und Dirndln sind in Samtmieder und Bauschenrock für ein paar Tanzstunden lang umworbene Begehrenswerte, haben Reiz und Wert, den sie ja doch ihrer kleinen, schlichten Persönlichkeit verdanken, und dafür für einen kurzen Sonntagnachmittag Fräulein, dürfen Menschen sein, sie, die sonst Gift und Galle ihrer unterschiedlichen „Herrschaften" über sich ergehen lassen müssen, als wären sie Kübel, in die man schmutziges Wasser gießt.

Auf buntbebänderten, von schweren Rossen gezogenen Wagen fahren Sonntag nachmittags ganze Umzüge durch Dornbach. Jauchzen und Rufen ist da unter Reisighogen, rechts Luischen, links Marie und vorne die Musici. Bannerreiter und gestickte Bänder, Täfeln: „D'Schuhplattler" oder „Waldhauser Kirtag", „Tschindrara und Dideldumdei" zieht, von Kindern umwirbelt, von Hunden umsprungen, nach der Biegler- oder der Graser- oder der Rohrerhütte hinaus. An den Haustoren stehen Neugierige, über die Gartenzäune rufen sie dem Zug zu, und vielleicht hat der riesige Volkswehrleutnant recht, der ihnen bedenksam nachsieht: „No, is dös Deutschösterreich zum Biagn?" Ein leises Anklingen an den sanften Alpencharakter unseres Wienerwaldes nennt diese Gasthäuser im Grünen: Hütten. Liebes und Altes ist da draußen, der Polsterltanz und die große Leinenplache, die über die Tanzpaare geworfen wird, die ihnen sekundenlang Zeit für ein Bussel läßt; wer erwischt wird, zahlt Strafe. Restlos wäre die Freude über diese einfachen, geradlinigen, unkomplizierten Aeußerungen einer naiven Lebenslust, läge nicht ein Rahmen von Nobelheurigen um sie, vor denen benzolstinkende Autos lümmeln, in denen Ohrfeigengesichter das Profil einer schönen Stadt verschweinern.

Weit hinter diesem falschen Dudiäh liegt die Kreuzeichenwiese. Vom Tanzboden der Jubiläumswarte kommt manchmal ein verirrter Ton, ein Beckenschlag, 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 Fangerl; junge Arbeiter und Arbeiterinnen laufen, springen, ziehen Seil. Alle Mädel haben Turnhosen 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 Lehrjungen 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 verklingen unter den hunderten schrillen, fröhlichen Kinderstimmen, im freudigen Lärm der jungen Mädeln — ein blauer Himmel ist darüber, grüne Bäume ringsherum und blasse Farben vielgewaschener Kleideln. Wien — das ist da unten, hinter dem braven Wald, der es versteckt; Arbeit, Werkstatt, Schule, Kanzlei irgendwo — heute aber ist Sonne und Wald und Wiese und Sonntag.

Alexander Stern.

Arbeiterzeitung
10. Juli 1919

* **Sympathien für Wien.** Im „Figaro", dem Organ der eleganten monarchisch-klerikalen 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 angemaßt 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 Laune etwas Ansteckendes 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 Walzerklänge, welche die Luft erfüllten, 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 Vertiertheit ... 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 Lehar 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 Volk 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 Komteßchen, 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 abzuschrecken ...

Arbeiterzeitung 11/VII 1919.

Die Gewinnung von Elektrizität.

Im Saale der Handelskammer begann Mitiwoch die Tagung der Beratenden Kommission des deutschösterreichischen Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaftsamtes. An der Beratung nahm teil: Vertreter der Staatsämter, sämtlicher Landesregierungen und der Hauptstädte, der elektrischen und der übrigen Industrie, der technischen Fachkreise, der Gewerkschaftsorganisationen, der Fremdenverkehrsvereinigungen und besonderer sachwissenschaftlicher Richtungen.

Unterstaatssekretär Dr. Ellenbogen führte aus: Alle von mir im alten Parlament gestellten Anträge auf die Durchführung der elektrischen Führung der Bahnen stießen auf hartnäckigen Widerstand der damaligen Kriegs- und Finanzminister. Wäre mein Ratschlag von einem weitblickenden Parlament befolgt worden, so stünde nicht unsere Indnstrie vor der Gefahr, jeden Monat stillzustehen, unsere Bevölkerung nicht vor der Furcht des Erfrierens im kommenden Winter. Unsere Bahnen könnten trotz alldem, was geschehen, den Betrieb klaglos fortführen. Nun ist der Zusammenbruch erfolgt. Was bis dahin Sache mehr oder weniger weiser Voraussicht gewesen ist, wurde mit einem Schlage eine Lebensfrage für unseren Staat und für unsere Volkswirtschaft. Welch tief einschneidende Veränderung am Wirtschaftskörper dadurch, daß wir aller Rohstoffe, besonders der Kohle, entblößt wurden, erfolgt ist, geht daraus hervor, daß die deutschösterreichischen Eisenbahnen im Jahre 1913 4 Millionen Tonnen, ein Drittel des gesamten Kohlenbedarfs, verwendet haben.

Würden die Bahnen elektrifiziert worden sein,

würden wir nicht nur die ganze Innenförderung ersparen, wir würden die 1·5 Millionen Tonnen ganz für unsere Industrie frei bekommen, aber auch die Einfuhr einer weiteren Menge von 2½ Millionen aus dem Ausland ersparen. Bedenken wir, daß wir gegenwärtig im großen ganzen bloß etwa 7000 Tonnen täglich einführen, so kommen wir zu dem Schlusse, daß wir, wenn wir den Betrieb elektrifiziert hätten, alles, was wir mit so viel Mühe und Kosten an Kohle aus dem Ausland einführen, erspart hätten. Wir wären von den Tschechen und Polen unabhängig und hätten keine Bittgänge notwendig. Dies alles haben wir der Kurzsichtigkeit unserer Staatsmänner von dazumal zu verdanken.

Der Unterstaatssekretär kam nun über die auf seinen Antrag vom 15. Jänner erfolgte Errichtung des Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaftsamtes zu sprechen und schilderte die Tätigkeit des Direktoriums in den letzten Monaten. Es ist bedauerlich, daß die Landesvertretungen zum Wasserrechtsgesetz noch keine definitive Stellung eingenommen haben. Diesem Umstande ist die Verzögerung dieser so wichtigen Vorlagen zuzuschreiben. Am 4. März wurde mit Vorarlberg ein Einvernehmen über die Wasserkraftverwertung erzielt. Erst nach langwierigen und mühsamen Verhandlungen ist es Mitte Juni gelungen, über die gemeinsame Frage der Wasserkräfte das Einvernehmen mit Steiermark und Wien herbeizuführen, und es ist zu hoffen, daß auch die Staatseisenbahnverwaltung diesem Konzern beigezogen wird. Die Besorgnis, daß Steiermark durch die Beteiligung Wiens auf dem Gebiet der Ausnützung der Wasserkräfte zu kurz kommen wird, ist völlig unbegründet. Steiermark kann ganz unbesorgt sein. Am 23. Mai wurde mit den Vertretern Oberösterreichs ein Einvernehmen erzielt. Bei Kärnten sind die Bmühungen bisher vergeblich gewesen, da infolge der kriegerischen Verhältnisse die Kärntner Delegierten durch den Einbruchsversuch der Südslaven verhindert worden sind, nach Wien zu kommen. Bei Eintritt normaler Verhältnisse wird sofort eine einverständliche Regelung erfolgen.

Bei dem

Elektrizitätswirtschaftsplan

ergab sich die Notwendigkeit, große Vorarbeiten im Interesse der Feststellung der tatsächlich vorhandenen Anlagen zu leisten. Eine Voraussetzung dieses Planes ist die Erhebung des Konsums, der durch die Versendung von Fragebogen der Handelskammern festgestellt wird. Ebenso notwendig ist die Anlage von Wasserbüchern, die auf meinem Antrag im Kabinetsrat beschlossen wurde und bereits in Ausführung ist. Im Wiener-Neustädter Gebiet sind die Vorarbeiten für die Zusammenfassung aller in diesem Gebiet gelegenen Erzeugungsstätten für elektrische Energie ihrem Abschluß nahe. Auch ein Einvernehmen mit der Finanzverwaltung wird raschestens erzielt werden, so daß zu erwarten ist, daß in kurzer Zeit

der erste Spatenstich

gemacht wird. Es ist wohl klar, daß fremdes Kapital für die Ausnützung der Wasserkräfte zu interessieren ist. Während die Frage der Konstruktion nur von einer einheitlichen Stelle zu behandeln ist, muß die Frage der

So weit uns das, was das Friedensdiktat von Saint-Germain und der Krieg uns an Finanzkräften übrig gelassen hat, noch ausreicht, sind wir bereit, es zum Ausbau zu verwenden. Aber ich fürchte, unsere Kräfte werden dazu nicht ausreichen. Wenn sich die Entente dafür einsetzt, unsere Wasserkräfte auszubauen, so hätte sie ein großes Betätigungsfeld. Vor einer solchen Betätigung habe ich auch keinerlei Besorgnis; sie würde nur zu einem Aufblühen der Volkswirtschaft führen. In den letzten Tagen scheint sich die Erkenntnis unserer tatsächlichen Situation in Ententekreisen durchzuringen, man besinnt sich eines Besseren. Jedenfalls ist es nicht zu bezweifeln, daß die Einwanderung fremden Kapitals den Ausbau der Wasserkräfte in günstiger Weise beeinflussen würde.

Für die Elektrifizierung der Eisenbahnen hat der Kabinettsrat 25 Millionen bewilligt. Indem wir an den Ausbau der Wasserkräfte schreiten, legen wir den Grundstein für die neue Aufrichtung unseres Volkes, schaffen wir die Grundlage für unsere wirtschaftliche und, was nicht vergessen werden darf, damit auch für unsere politische Unabhängigkeit. (Lebhafter Beifall.)

Dann ging die Konferenz in die Beratungen ein.

Gesichtspunkte erwogen werden, ein neues Bettlumentreiben breit, dessen Fruchtbarkeit man nicht schon genug brandmarken und zurückweisen kann. Die Gewerbetreibenden fühlen sich verantwortlich, die Leute tunlichst in ihre Tätigkeiten zu locken. Ein schwarm abfliegender Bitter wirft auf die nächste Wirtschaft dieser Stadt losgelassen, um sie zu verleiten, sich irgendwo in

Basler Nachrichten
11. VII. 1919

BN 1
165

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 Abnützung 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 herhalten und in Montenegro wurden die ersten Eisenbahnschienen gelegt; das Land besitzt jetzt zwei Bahnlinien, 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-Genua 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 Bosporus 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 Limtalbahn. 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.

Die Zeit 3/8 1919. 3 170

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 Burggendarmen mit dem wallenden Roßschweif auf dem blitzenden Helm, nach Vaters Hand und ließ sich willig führen, was sonst ja nicht gerade Bubengeschmack ist. Der Respekt wuchs beim Anblick der stramm Habt 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 Isegrimm, Grimbart mit dem plumpdrolligen Vetter Petz Zwiesprache halten. Um den mächtigen Löwen, der „gelb und großmütig" ein bißchen faul in die Sonne blinzelte, zauberte die Phantasie den wehenden Wüstensand, um den fauchenden Tiger den dichten Dschungel und um den grauen Koloß, der auf vier beweglichen Säulen herumtappte und mit dem Riesennasenfinger einen ganzen Laib Brot in den weitgeöffneten Rachen schob, die Reisfelder Chinas. Die Urwälder Brasiliens umrauschten sie, wenn hinter dem engen Drahtgeflecht 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 rekeln sahen.

Ueber das Fabelland und die phantasiedurchprangten 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 unseren Augen verbarg. Dahinter war das Märchenreich. Da glaubten wir fest, ein echtes Prinzeßlein 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.

Heute ist dies Märchenreich, das buchstäblich von einer Rosenhecke umgeben ist, die dem Märchen nachgebaut ward, das Königreich einer fröhlichen Kinderschar. Sechzig Kinder aus den umliegenden Bezirken haben hier eine einzigartige Tagesheimstätte gefunden, die ihnen der Verein „Kinderfreunde", mit der Frau des Vizebürgermeisters Winter an der Spitze, erschlossen. Für die Magenfreude, ohne die Kinderglück auch im herrlichsten Fürstenpark nicht aufschäumen könnte, sorgt die amerikanische Kinderaktion. Und wie sie sorgt, das erzählen, nachgenießend, mit geblähten Backen und schnalzender Zunge, die Kleinen, deren blasse Gesichtchen in den drei Tagen Luft, Licht und Freiheit sich schon zu bräunen beginnen.

Hier, wo einst Kaiserenkel gemessenen Schrittes promenierten, springen und singen, lachen und laufen, hüpfen und haschen jetzt Rotznäschen und Barfüßele, die sich hier zusammenfanden. 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 Germknödel mit Marmeladesauce gegeben hat und Kakao zur Zaufe. Acht Schalen hat der kleine Kerl selbst getrunken und die Hansi 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 „Mizzitant", eine der drei Aufsichtsfräulein, die im Nacken getroffen, herumfährt um dem schlimmen Schelm lachend mit dem Finger zu drohen. Da steht ein wunderhübsches, kaum sechzehnjähriges Ding, ein Märchenprinzeßchen im einfachen Dirndlkleid, ein wiedererstandenes Dornröschen, die Herrscherin über die glückseligen Kleinen, die das lustige Märchen vollendet, das jetzt spielt hinter Dornröschens Rosenhecken.

W—n.

Wiener = Stimmen
5./VIII. 1919

171

Der Heerbann der „Bedrohten".

Zeichnung von Fritz Schönpflug.

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



Die Zeit 8./VIII. 1919.

172 8

Vizebürgermeister Emmerling über die Zukunft Wiens.

„Die Zukunft Wiens nicht verzweifelt."

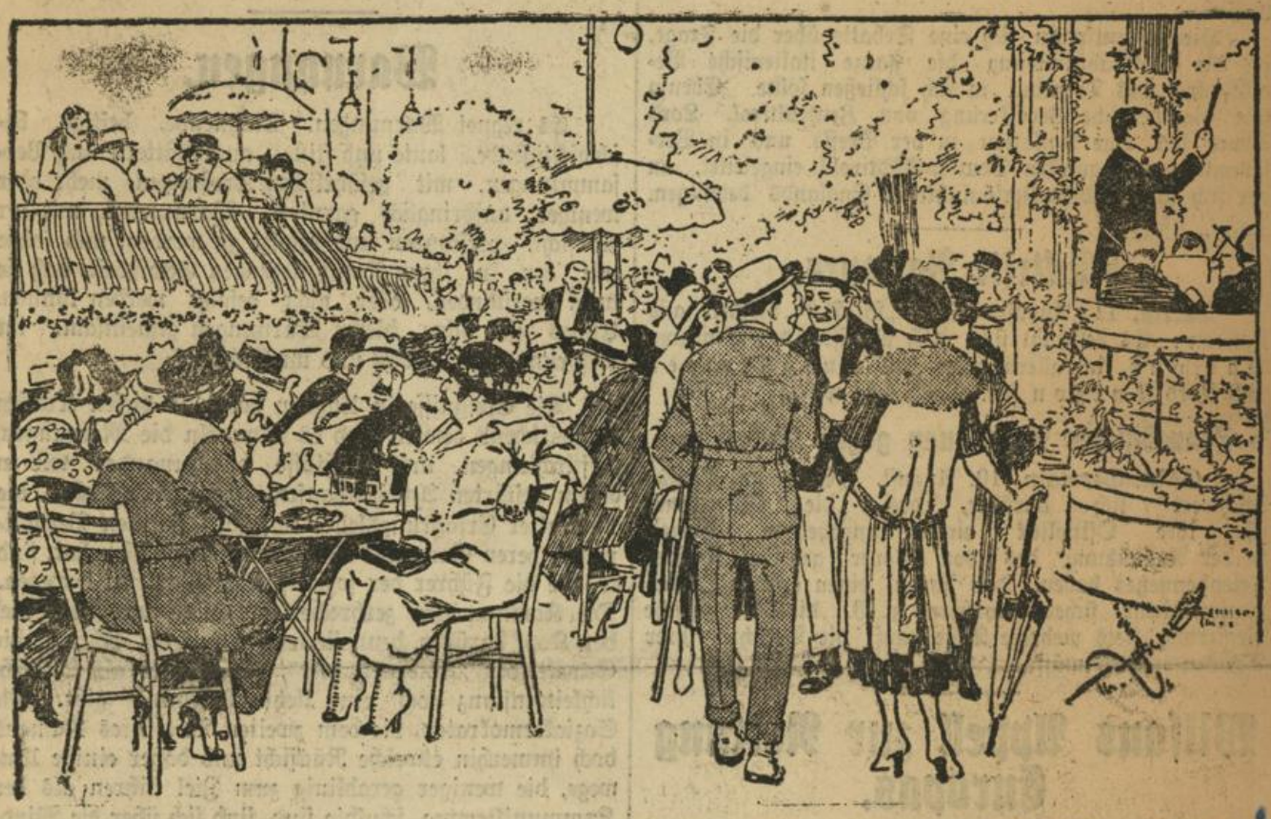
Im Rahmen eines von der Leopoldstädter sozialdemokratischen Parteiorganisation in Wilders Gasthaussaal, Augartenstraße, veranstalteten Vortragsabend sprach gestern Vizebürgermeister Emmerling über die „Zukunft Wiens". In seiner Rede erklärte er, daß die seinerzeit unter der Parole der „Selbstversorgung 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 Fertigfabrikate, 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 vorschwebe. 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 intensiv in Angriff zu nehmende Viehzucht auch hierin Wandel schaffen.

Reichspost

11./VIII. 1910. 173

Im Stadtpark.

Zeichnung von Theo Zasche.



„Ida, du waßt, daß ich bin nix a Antiſemit.“ „Na, nicht wer' ich wiſſen, aber woſo fragſt du ſo dumm?“ „Woſo? Mer kann nix mehr geh'n in Kurſalon; mehr ſeht nix wie unſere Lait. . . .“

Wiener = Stimmen
16/VIII. 1919

16
174

Das Stehaufmandl.

Zeichnung von Robert Wosak.



Die Zeit
17. März 1919

17

175

Eine Verkehrskatastrophe 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 Vorarlberg und Badgastein.

Sollten die Kohlenverhältnisse es irgendwie gestatten, so wird sofort an die Wiedereinführung des Schnellzugsverkehres 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 vorgestern an die beiden Bäderschnellzüge 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 ging in der letzten Zeit statt der dreizehn Schnellzüge täglich in der Friedenszeit nur ein Schnellzug täglich ab, der furchtbar 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 Zusammenhang 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 Kohlenkalamität zu kämpfen hat, so hofft man, in der bevorstehenden Woche den schon weitgehend eingeschränkten Schnellzugsverkehr aufrechthalten 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 Ententemissionen, die bei jeder Fahrt mindestens zehn Wagen belegt haben, das größte Gewicht.

Sollten die Kohlenzuschübe sich in gleichem Maße wie bisher verringern, so müßten auf der Südbahn sämtliche Erfordernisszüge 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 zurückerstattet 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 Lahmlegung des Fernverkehres 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.

Reichspost
18./VIII. 1919

Verkehrsdrosselung auch auf der Südbahn.

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

Weiter wird auch im Lokalverkehre insoferne eine 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.

Die Zeit
19./VIII.1919
177
19

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 Verkehrswesen 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 (Uebernachtung 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 Bäderverkehr, wie schon berichtet, vollständig lahmgelegt. Man kann den Kranken nicht ohneweiters zumuten, für die Fahrt nach Karlsbad oder Marienbad folgende, derzeit allein mögliche Bahnverbindung zu benützen: 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 Gepäcksrevision in Gratzen fast jedesmal versäumt). 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 benützen. 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 Epithetons spottet der Zugsverkehr im Gefäuse. 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 Hieflau eintrifft, so daß für die kurze Strecke eine 24stündige Reisezeit vonnöten ist. Auf der Strecke Amstetten—Selztal verkehrt derzeit überhaupt kein Personenzug mehr, sondern es verkehren nur zwei Güterzüge mit Personenwagen (ab Amstetten 5 Uhr 30 Min. früh und 8 Uhr 40 Min. vormittags).

Die Einstellung von Dauer?

Geradezu trostlos klingen die Aufschlüsse, die man an fachkundiger 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 vorzustrecken, 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. An 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 Verkehrswesen in Wien gibt bekannt, daß es wegen absoluten Steinkohlenmangels den Schnellzugsverkehr ab Dienstag den 19. d. einstellen müsse. Der Schnellzug von Warschau 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. nach 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 blos 70 Prozent gedeckt war.

Wiener - Stimmen

19./VIII. 1919

19

178

Führer und Verführte.

Zeichnung von Fritz Schönpflug nach O. P.



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

Arbeiterzeitung
23/VIII. 1919

23

180

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 Streik abgerechnet, ein Uebergangsbeitrag von 100 Kronen für jeden Angestellten und 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 Ausbezahlung der Besoldungen am 1. September in Wegfall gekommen. Die Vorarbeiten für die Durchführung der Besoldungsreform sind derart schwierig, daß sich der Zentralausschuß der Personalvertretung der deutschösterreichischen Staatsbahnen gegenwärtig erst mit den Grundzügen dieser Besoldungsreform beschäftigen konnte. Der Zentralausschuß hat einen ständigen Arbeitsausschuß eingesetzt, der diese Frage studiert und an eine Abänderung der vom Staatsamt für Verkehrswesen vorgelegten Entwurf 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 Arbeitsausschuß damit, daß für die Eisenbahner gewissermassen als Entschädigung für den Entfall der Besoldungsform 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 Unbeteiligten eingeholt. Das Ergebnis dieser Verhandlungen wird zugleich die Frage der Brotpreiserhöhung entscheiden.

Wiener - Stimmen
23./VIII. 1919
181
23

In Mariazell.

Zeichnung von Robert Wosak.



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

Arbeiterzeitung
28/IX. 1919

Die Geldaushilfen für die Eisenbahner.

Nach dem zusammengebrochenen Streik 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 gewendet.

Der Staatskanzler hat nun in der am 25. d. im Arbeiterheim 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 Schlusse, 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. Tomschik. Am 27. d. erklärte der Staatssekretär Paul 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 vierteljährlichen Anschaffungsbeitrag und einen Uebergangsbeitrag zu gewähren wobei die eventuellen Differenzen zwischen den Beträgen, welch der 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 Pensionisten 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 einstimmig zur Kenntnis genommen.

Reichspost
1./IX. 1919

183

Der „Michelreiter".

Zeichnung von Fritz Schönpflug



Ursache und Wirkung.

Zeichnung von Fritz Schönpflug.



„Moritz, telegraphier sofort an die Wiener Presse, daß in den Alpenländern eine Verfolgung der Wiener ausgebrochen ist."

Wiener - Stimmen
v. 1/6. 1919

184

Wiener = Stimmen

27./IX. 1919

185

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

Wetzdorf erhob sich der alte Mann, grüßte zum Abschied und entstieg dem Zuge, um den ihm seit vielen, vielen Jahren wohlbekannten Weg zum Heldenberge einzuschlagen. Die Leute im Zuge sahen dem alten Mann, der rüstigen Schrittes auf der sonnigen Landstraße marschierte, noch eine Weile nach. „Eigentlt is dös schön von so an alten Mann, daß er so an sein alten Radetzky hängt," meinte einer der männlichen Passagiere. „Freili, freili," sagte ein anderer, „damals, zu seiner Zeit, da waren halt no andere Leut'." Der Zug machte eine kleine Biegung. Auf der sonnendurchglühten 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 Alt-Oesterreich grüßt uns aus alten, längst entschwundenen Tagen.

Wiener Momentaufnahmen.

Von Th. Hochbürfer.

Es gibt nur a Wean'rstadt.

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, hie und da Ausweisdokumente abverlangend, Koffer, Taschen und sonstiges Reisegepäck untersuchend; alles wickelt 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 Beanständeten, er müsse fortfahren.

„Wenn S' Zeit hab'n, wegz'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 Beanständete ging nicht mit.

als schlagendes Argument gegen die Sozialdemokratie herangezogen werden. Daß wir aber kein Vaterland mehr haben, sondern nur mehr eine staatliche Organisation, aus der jeder so viel als möglich herauszudrücken sucht, 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, werdet 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 Abrechnung mit euch in die Hand nehmen und sie wird euch mit dem Stimmzettel kritisieren, ihr Patentkritiker von gestern und Nichtskönner seit jeher. Fragt bei euren eigenen Wählern nach, und nicht nur bei den Novembersozialisten, wie sie über eure Verwaltungskunststücke denken; aber dies Urteil bekommt

Um acht Uhr früh.

„Gelernt" hab ich nichts, arbeiten kann ich nicht, ich bin auch nicht Soldatenrat; und dennoch glückt mir dies und das; jetzt einmal, daß ich nicht allzuweit von der Stätte meines Amtes wohne und so gehe ich auch dieser Tage erst gegen acht Uhr in der Frühe aus dem Haus.

Gleich vor dem Tor werde ich in den Strom der Menschen gerissen, 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 stadtwärts, 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 Seltsames im Bild? Was ist los? Woher kommen die Menschen? Wohin drängen sie? Es ist ja richtig, auch in friedlich-gewöhnlichen Zeiten kennt man niemanden von den Begleitenden und Begegnenden; aber heute sind es lauter wildfremde Gesichter, man sagt: die sind nicht vom Grund. Und wohin der Schwarm? Ich muß gestehen, wie seltsam und weithergeholt es klingt, der erste Eindruck war: gibt es eine Hinrichtung?, etwa auf dem Galgen vor dem Kärntnertor? Wird eine Hexe verbrannt? Zur Erklärung dieses seltsamen Einfalles muß wohl gesagt werden, daß ich grad jüngst zwei Hexengeschichten — sozusagen — gelesen habe, Novellen von J. J. 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 Kommunisten begraben? Aber schließlich, man müßte es in der licht- und straßenbahnlosen Stadt auch treffen, sich in ein mittelalterliches Getriebe zu versetzen. Freilich, es tuten moderne Vehikel daher, Autos sausen vor und biegen um die Ecken; aber die ist man doch auch so gewöhnt, daß es eines eigenen Verstandesverbrauchs bedarf, um sie sich aus dem Verkehre wegzudenken.

Im Strom der vielen fremden Menschen, ein Tröpflein 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 „gemütlich", dennoch; man sieht keine bitterbösen Gesichter und was man Wiener Straßenhumor nennt, zeigt sich auch jetzt; man nimmt die Sache, wie sie ist; man findet sich ab; heute geht man zu Fuß; früher fuhr man, seelengepfercht in der Elektrischen. Aber die steht heute draußen irgendwo im Schuppen, in der Remise; und ihre Gottsöbersten, 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 wollen die Herren, die keine Nummer mehr an sich dulden und kein Trinkgeld nehmen — es ist mit den 60 Hellern reichlich mitgezahlt —, dann wird man ihnen höhnisch sagen: Streiket allerwege, streiket alleweil! Es geht auch ohne Tram, denkt an den September 19! Ja, man mag fluchen und schwitzen: alles hat seine guten Seiten. Und wer weiß, morgen schon tritt ein Arzt, ein ganz gescheiter, auf den Plan und erklärt die straßenbahnlose Zeit für gesundheitfördernd, großstadtbekömmlich und liest am Thermometer der Sterblichkeit auffällig schöne Zahlen ab und zitiert am Ende noch das Sprüchlein Seumes, des „Spaziergängers nach Wien": Es würde manches besser gehen, wenn man mehr ginge! Voilà!

Nun sehe ich die Kleider an, das Gehaben der vielen, die da wandern und ziehen. Nichts zu sagen, nichts Besonderes; durchwegs sauber; woher sie es nur alle nehmen? Es gibt doch keine Stoffe oder nur sündteure und die Schneider sind noch kostbarer, wenn sie nicht streiken. Ich weiß nicht, wo sind denn die „Proletarier?" Die fahren wohl auf staatlichen Automobilen, die Arbeiter sind ja das höchste Gut, die werden wohl vom Hause abgeholt; oder so: es gibt keine mehr, die einen sind durch die Zeit, die rechter Hand, linker Hand alles vertauscht hat, emporgehoben worden, die anderen noch nicht völlig herabgestiegen: o, du glückliche straßenbahnlose, proletarierlose Zeit! Nur die Offiziere, die sehen etwas herabgekommen aus; das doppelfarbige Tuch ist zum Strapazfetzen geworden, die schwarze Kappe, die allein noch von alter Herrlichkeit übrig geblieben, zeigt vielfach Sprünge und ist „eingedevscht"; o quae mutatio rerum!

Da stößt, eilig vorstürmend, ein Bekannter auf mich, ein Kollege aus schöneren Tagen; er klopft mir auf die Schulter und sagt: „Servus, Proletarier!" — „Oho!" — „Na, was denn sonst?" Und er zeigt und beweist mir leidenschaftlich, daß er sich als solchen fühlt und fühlen m u ß. Es ist jener ältere Herr im Bart mit den hämisch hängenden Mundwinkeln, der mir einstens, vor zweieinhalb Jahren etwa, das bissige Lied vom Wiener erzwungenen „Frohsinn" in die Ohren sang; Frohsinn nämlich so: man werde von früh bis spät abends daran erinnert, daß man froh sein müsse; froh, daß man, wenn schon nicht Semmeln, so doch warmes Kukuruzbrot zum Frühstück bekomme, froh, daß man, wenn schon nicht Milchkaffee, so doch immer noch „Tee" haben könne, usw.; froh, daß man noch mit der Elektrischen fahren dürfe, anstatt — von Ober-St. Veit ins Akademische — zu Fuß gehen zu müssen. — Jetzt geht er; um sechs Uhr früh ist er schon aus dem Haus gegangen. Er schaut mich nach dem Disput mit niederträchtigem Hohnlachen an und sagt: „So, jetzt haben wir's. Uns geht's schäbig ...! Und wie geht's Ihnen?" Meine Antwort: „Ich danke, gut." Er: „Natürlich, Sie sind ein extrafeiner Herr, sind wieder auf die Butterseite gefallen, wohnen nur fünfundzwanzig Minuten von der Schule, aber ich ..." Nun wäre Mitgefühl am Platz gewesen, aber in herzlosfröhlicher Art erwidere ich: „Was wollen Sie? Es geht ja doch. Man muß froh sein, daß man noch lebt und gesund ist, daß einem die Knochen nicht draußen irgendwo liegen, von Geiern abgefressen, von der Sonne gebleicht. Ja, ja, so steht'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, Ungetüme, aus dem deutschen Tschechowien gekommen; es wurlt um sie und im engen Gäßchen strömt es nun wieder aus allen Runsen zusammen und windet sich vorwärts. Draußen aber, nicht weit vom Erzherzog-Rainer-Denkmal, wo unser Strom in einen noch größeren mündet, da staut sich die Flut. Man muß wissen, daß all dies Gehaste nicht wesentlich ist, man macht es mit, im übrigen und schließlich hat man doch Zeit. Was ist der Grund der Stockung? Auf der Säule einer Bogenlampe ist ein kleines, rotes Zettelchen angeklebt; um diese Säule, um dieses Zettelchen sammelt es sich in Klumpen, wie die Bienen um eine schwärmende Königin sich sammeln; sie bleiben alle stehen, jetzt und den

Reichspost
28. IV. 1919
186

Reichspost
29./IX. 1919

Zweierlei Schlepper.

Zeichnung von Robert Wosak.



Neue Freie Presse Abend 2
27. III. 1919

Lohnbewegung unter den Eisenbahnern Deutschösterreichs.

Vorläufige Betriebseinstellung auf der Südbahn und Aspangbahn.

Wien, 27. März.

Gestern ist für die Oeffentlichkeit 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 platzen 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 Lebensmittelversorgung am meisten, insbesondere das Fahrpersonal, das durch die häufigen Ortsveränderungen, durch vielstündige, oft ein- und mehrtägige Abwesenheit vom festen Wohnsitz beim Einkauf der Nahrungsmittel auf bedeutende Schwierigkeiten stoßt. 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 Zuziehung 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 Berührungen 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 übergriff und im Laufe des Abends zur vollständigen Lahmlegung des Betriebes führte. Die Tatsache, daß die Aspangbahn zwischen Sollenau und Wiener-Neustadt im Peageverkehr 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. Ueberall wurden, nicht nach einer einheitlichen Parole, Lohnforderungen gestellt, die insbesondere beim Verschubpersonal der Ostbahn und bei den Aufladern ein Ausmaß erreichte, das es von vornherein ausgeschlossen erscheinen läßt, daß sie im Rahmen der am Montag bewilligten Gesamtsumme von 80 Millionen Kronen befriedigt 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, inzwischen 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 stockt auch der Verkehr der Lebensmittelzüge aus Italien. Bekanntlich wickelt sich der ganze Zuschub an Brot- und Kochmehl aus Italien nach den neuesten Dispositionen der Entente ausschließlich auf der Linie Loitsch-Laibach ab. Daraus erhellt, daß die Lahmlegung dieser Strecke auch bedeutet, daß wir von weiteren Getreide- und Mehlzufuhren abgeschnitten wären. Die Rückwirkung einer solchen Sachlage würde natürlicherweise auch die Arbeiterschaft in härtestem Maße treffen und es ist daher anzunehmen, daß mindestens für diese Züge eine Ausnahme gemacht werden wird, wenn es nicht gelingen sollte, heute zu einer Einigung zu kommen. Im Streik stehen nicht nur das Lokomotivpersonal, sondern überhaupt das ganze Personal der Südbahn. Die Lohnforderungen, die gestellt werden, überschreiten 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. An den Verhandlungen im Verkehrsamt sind auch Vertreter der Südbahn beteiligt.

Die Streiklage zu Mittag.

Ein vollständiger Streik ist nur auf der Südbahn zu konstatieren, die 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 Verschubdienst auf der Ostbahn eingestellt. Während in der Frühe noch gemeldet wurde, daß Streckenzüge ankommen und Stadlau noch die Arbeit aufrechterhalte, kam zu Mittag die Nachricht, daß zwar Züge ankommen, jedoch keine wegfahren und ein langsames Instreiktreten 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 Abgeordneten Tomschik 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 die Ostbahn hat die Bewegung übergegriffen. Ein Teil der Arbeiter hat die Arbeit niedergelegt.

Die Aspangbahn ist insoferne in Mitleidenschaft gezogen, als sie zum Teil eine gemeinsame Strecke mit der Südbahn hat.

Andere 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 drücken 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."

Neue Freie Presse
28/III. 1919
8

Kolowratring, Fichtegasse Nr. 11.
Unfrankierte Briefe werden nicht angenommen und Manuskripte in keinem Falle zurückgesendet.

Ankündigungs-Bureau:
Stadt, Wollzeile 20. Insertionspreis nach Tarif. Inserate übernehmen: Wiseck, Ann.-Exp. in **Prag** und **Brünn**; Jos. A. Kleinreich, Inseraten-Exp. in **Graz**; J. Blöckner, Annoncen-Expedition in **Budapest** und **Agram**; im Auslande: Société Européenne de Publicité, 10, rue de la Victoire in **Paris**; Rudolf Mosse in **Berlin, München, Leipzig**; Haasenstein & Vogler in **Hamburg, Berlin, Frankfurt a. M.** u. **Basel**; Heinrich Eisler, Ann.-Exp. in **Hamburg**; Orell, Füssli & Co. in **Zürich** u. **Basel**; Vertreter für Deutschland, Frankreich, England, Italien etc.: Saarbachs News Exchange, Mainz und Köln a. Rh.

Abonnement für Wien:
Mit tägl. zweimal. Zustell. ins Haus: Monatl. K. 6.90, viertelj. K. 24.—, ganzj. K. 96.—.
Zum Abholen im Hauptverlage Wollzeile 20 oder Fichtegasse 11: Monatl. K. 7.60, ganzj. K. 91.20.
Einzeln: Morgenblatt 20 H., Abendblatt 6 H., Nachmittagblatt am Montag und nach zwei Feiertagen 30 H.
Für **Deutschland** einzeln: Morgen- u. Abendblatt 40 Pf. Morgen- u. Nachmittagblatt allein je 30 Pf. Abendblatt allein je 15 Pf.

Neue Freie Presse.

Morgenblatt.

Mit tägl. einmal. Postversendung: Viertelj. K. 24.—, halbj. K. 48.—, ganzj. K. 96.—. Mit tägl. zweimal. Postversend.: Viertelj. K. 26.—, halbj. K. 52.—, ganzj. K. 104.—.

Abonnement für das Ausland:
Vierteljährig:
Bei uns (Kreuzband-Versendung): **Deutschland, Bulgarien** und für Staaten des **Weltpostvereines** K. 28.
Bei den Postämtern in **Deutschland** M. 11.15, **Schweiz** Fr. 13.65, **Belgien** Fr. 15.95, **Italien** L. 14.47, **Rumänien** Fr. 15.90, **Serbien** Fr. 13.30, **Bulgarien** Fr. 15.55, **Russland** R. 5.30, **Griechenland** (d. d. Buchhandl. Eleftheroudakis & Barth, Athen od. k. k. Zeitgs.-Exp. in Triest) K. 15.92, Europ. **Türkei** (Oest. Postämter) K. 13.40, Asiat. **Türkei** K. 17.45, **Aegypten** K. 16.64, **Dänemark** Kr. 11.90, **Schweden** Kr. 11.20, **Norwegen** Kr. 10.55, **Finnland** M. 15.10, **Holland** F. 9.—. Bei den **Agenturen in Italien**: Lossecher & Co., Rom Fr. 25.60, **Frankreich**: Hachette & Cie., 121, Rue Réaumur, Fr. 25.60; **England**: Saarbach, London, 31, Bride Lane, Fleet Street, E. C. Siegle & Co., London E. C. 139, Leadenhall Street Pfd. St. 1 sh. 1; **Nordamerika**: E. Steiger, 25 Park Place, G. E. Stechert, 151—155 West 25 th St., u. A. Rosweng, 57, Seconds Avenue in Newyork, Doll. 5.40. Vertreter für das gesamte **Ausland**: Saarbachs News Exch., Ges. m. b. H., Mainz

Für die an Agenten, Austräger oder Verschleißer bezahlten Beträge leisten wir keine Garantie.

Nr. 19609. Wien, Freitag, den 28. März **1919.**

Der Ausstand der Eisenbahner.

Nachrichten aus den Abendstunden.

Wien, 27. März.

Der „Staatskorrespondenz" wird spät abends gemeldet: Im Arbeiterheim Favoriten ist der Vertrauensmännerausschuß der Eisenbahnbediensteten permanent versammelt. Abends verhandelten mit den Streikenden Staatskanzler

Der Eisenbahnerstreik.

Die Wahrscheinlichkeit einer baldigen Verständigung.

Wien, 27. März.

Fünf Nahrungszüge fahren täglich vom Süden in der Richtung nach Wien. Sie bringen dreitausend Tonnen Mehl und andere Nahrungsmittel. Der Lokomotivführer kommt im Bahnhofe an, steigt von der Maschine herunter, geht nach Hause zu seiner Familie und dort wird ihm auf den Tisch gestellt, was eine hohe Behörde dem Hunger des beständig in scharfer Luft arbeitenden, der Hitze des Kohlenfeuers und der Kälte in Winternächten gleichzeitig ausgesetzten Mannes zumißt. Er sieht das Getreide, das Mehl und das Fett, die in den Waggons verladen sind, und seine Pflichten während der Fahrt erzeugen ein persönliches Verhältnis zu der Nahrung. Dennoch sind einige Deka Brot und Mehl und ein Hauch von Fett sein Anteil. Der Gegensatz zwischen der Fülle im Zuge und der Dürftigkeit einer keinen gesunden Menschen sättigenden Mahlzeit muß den Hunger noch mehr stacheln. Wer in einem Wagen über Land fährt, bei einem Wirte die Pferde einstellt, damit sie gefüttert werden können, und diese Gelegenheit zur Erfrischung durch Speise und Trank benützt, wird nicht unterlassen, auch für den Kutscher zu sorgen. Das soziale Gefühl verlangt, daß niemand an einem Orte hungrig bleibe, der zur Sättigung bestimmt ist. Der Lokomotivführer ist der Kutscher des Nahrungszuges und auch ihm gebührt die Rücksicht auf den persönlichen Zusammenhang mit der ihm anvertrauten Fracht, auf die größere Schwierigkeit des Fastens beim Anblick von so viel Getreide, Mehl und Fett. Der Streik ist wegen höherer Geldlöhne ausgebrochen. In Wirklichkeit ist es jedoch der verderbliche Einfluß des Mangels bei sinkender Kaufkraft der Banknoten, dieses Fluchs, unter dem das Volk leidet und den keine wie immer geartete Regierungsform von ihm nehmen kann. Nur die ruhige Entwicklung stetiger Arbeit, eine bessere Nahrungspolitik und eine mutige Währungs-

wollte nicht länger mithelfen und kehrte ins Dorf zurück. Der Eisenbahnerstreik in Wien ist kein Versuch, der aus der politischen Bewegung hervorgegangen ist. Dieser Zwischenfall hat nichts gemein mit der syndikalistischen Politik, die aus dem Streik ein Werkzeug plötzlicher Umwälzungen machen will. Der Eisenbahnerstreik ist der Rückschlag des Nahrungsmangels und des schlechten Geldes.

Die Milliarden, welche die Gebrechen der Staatsbewirtschaftung gekostet haben, sind kaum zu berechnen. Deutschösterreich ist ein Land, das sich nur zur Hälfte selbst ernähren kann. Es muß die andere Hälfte kaufen, braucht Kredit, taugliches Geld und das Angebot fremder Erzeugnisse. Diese Grundbedingungen lassen sich nicht ändern. Wie immer die Partei heißt, welche die Gewalt besitzt, sie wird unter den gleichen Voraussetzungen zu derselben Politik kommen müssen, weil diese von der Natur gebieterisch vorgeschrieben wird. Wir können uns von der Kreditwirtschaft nicht loslösen, so lange auf den Abhängen der Alpen der Weizen nicht wächst. Die Entente wird uns nicht ewig dreitausend Tonnen Nahrungsmittel schicken und dann können nur Einfuhr und Kredit uns vor dem beständigen Nagen des Hungers schützen. Der Staatssekretär für die Finanzen Dr. Schumpeter macht soeben die Erfahrung, wie kostspielig das schlechte Geld für sein Budget ist. Nichts ist teurer als der Hunger, der scheinbar so billig ist. Der Friede mit den Eisenbahnern wird eine große Post im Staatshaushalte sein. Dennoch muß sie hingenommen werden, weil die Währungspolitik im Kriege einer der Hauptschuldigen des Elends ist, der ärgste, gefährlichste Feind der Finanzpolitik, der sozialen Politik und der öffentlichen Ruhe. Geholfen kann nur an der Wurzel werden, wo das Uebel herausgewachsen ist. Im gemächlichen Trott der alltäglichen Währungspolitik können wir nicht länger bleiben. Aus dem schlechten Gelde entstehen die Verdrossenheit, die unbestimmten Gefühle, als würden die Leiden des Einzelnen ein an ihm begangenes Unrecht sein. Das Volk würde an der Nahrungspolitik und Währungspolitik zugrunde gehen, wenn die klare Einsicht, daß hier die Mittelpunkte des Unglückes sind, nicht bald helfen sollte.

fährdet werde.

Arbeiterzeitung
28./III. 1919

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 vertröstete 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. Von 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 Zuflucht zum Schleichhandel nehmen, wofür sich jedoch, um die Ausgaben bestreiten zu können, die Löhne und Gehälte als viel zu niedrig erwiesen. Daß unter diesem Mißverhältnis zwischen den durch die Teuerung verursachten Ausgaben und dem Lohneinkommen die Arbeitskraft allmählich zermürbt wurde und auch die geistige Spannkraft, die im Verkehrsdienst 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 den Eisenbahnern mindestens eine Existenz wie den Munitionsarbeitern 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 Streikcomité 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 miteinbegriffen 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 Staatsbahner Geltung haben, müssen auch auf allen 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 Fahrdienst 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 Streikcomités.

Das Streikcomité 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 Willenskundgebung der gut disziplinierten Eisenbahnerschaft ist vornehmlich auf die Tatsache zurückzuführen, daß die wiederholt vom Gesamtpersonal erhobenen Forderungen wegen Linderung 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 hohn. Die Eisenbahner haben vom Kriegsbeginn bis heute mit Löhnen und Gehalten den schweren aufreibenden Tag- und Nachtdienst versehen müssen, zu welchem die Verdienste in keinem Einklang gebracht werden können. Die Belieferung 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 selbstlosesten Art mit zäher Geduld und Ausdauer immer wieder ihren hungernden Kollegen zugeredet, sich zu gedulden 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 Daseinsmöglichkeit geboten wird. Sie wollen dem Elend ein radikales Ende bereiten. Die streikenden Eisenbahner sind überzeugt, daß die Republik die Möglichkeit hat, durch zureichende finanzielle Zuwendungen dem ärgsten Elend 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 entrinnen, 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 Linderung 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 Rusicka erstattete den Bericht von der vormittags stattgefundenen Vertrauensmännersitzung. Die aufgestellten Forderungen wurden von den Versammelten zustimmend zur Kenntnis genommen. Großen Beifall erweckte die Mitteilung eines Abgesandten der Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereinigung, daß sich die Beamten vollständig mit dem übrigen Personal solidarisch erklären.

Der Stand des Streiks.

Amtlich 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 Lohnforderungen aus, die nicht bei allen Bahnen die gleichen sind.

Abends wird amtlich gemeldet: Die Arbeitseinstellung hat sich im Laufe des Nachmittags nicht weiter ausgebreitet. Die Verhandlungen mit den Bediensteten werden fortgesetzt. Hiebei 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. (K.-B.) Heute früh sind hier auch die Angestellten der Staatsbahnen in den Ausstand getreten, so daß der Zugsverkehr auch auf der Strecke Graz—Fehring—Aspang eingestellt ist. Die streikenden Südbahnangestellten hielten eine Versammlung ab und setzten einen Eisenbahnerrat ein, in dem auch die Beamtenschaft, 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. (Telegraphenkompagnie.) Der Verkehr auf allen Linien der steirischen Bahnen ruht. Im Laufe des heutigen Tages hatte sich auch das Personal der Stainzer Bahn, der Sulmtalbahn, 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 beförderte.

Neue Freie Presse Abend 10
28/III. 1919

Unfrankierte Briefe werden nicht angenommen und Manuskripte in keinem Falle zurückgesendet.

Ankündigungs-Bureaux:
Stadt, Wollzeile 20, Insertionspreis nach Tarif. Insertions-Abonnement Witeck, Ann.-Exp. in Prag und Brünn; Jos. A. Kienreich, Inseraten-Exp. in Graz; J. Blockner, Annoncen-Expedition in Budapest und Agram; im Auslande: Société Européenne de Publicité, 10, rue de la Victoire in Paris; Rudolf Mosse in Berlin, München, Leipzig; Haasenstein & Vogler in Hamburg, Berlin, Frankfurt a. M. u. Basel; Heinrich Eisler, Ann.-Exp. in Hamburg; Orell, Füssli & Co. in Zürich u. Basel; Vertreter für Deutschland, Frankreich, England, Italien etc.: Saarbachs News Exchange, Mainz und Köln a. Rh.

Abonnement für Wien:
Mit tägl. zweimal. Zustell. ins Haus: Monatl. K. 2.50, vierteljl. K. 7.50, ganzj. K. 30.—.
Vom Abholen im Hauptverlage Wollzeile 20 oder Fichtegasse 11: Monatl. K. 1.60, ganzj. K. 21.—.
Einzeln: Morgenblatt 20 H., Abendblatt 6 H., Nachmittagblatt am Montag und nach zwei Feiertagen 20 H.
Für Deutschland einzeln: Morgen- u. Abendblatt 40 Pf. Morgen- u. Nachmittagblatt allein je 30 Pf. Abendblatt allein je 15 Pf.

Neue Freie Presse.

Abendblatt.

Abonnement für das Ausland:
Vierteljährig:
Bei uns (Kreuzband-Versendung): Deutschland, Bulgarien und für Staaten des Weltpostvereines K. 26.
Bei den Postämtern in Deutschland M. 11.15, Schweiz Fr. 15.65, Belgien Fr. 15.35, Italien L. 14.47, Rumänien Fr. 13.90, Serbien Fr. 13.50, Bulgarien Fr. 12.45, Russland R. 5.90, Griechenland (b. d. Buchhandl. Eleftheroudakis & Barth, Athen od. k. k. Zeitgs.-Exp. in Triest) K. 13.05, Surop. Türkei (Oest. Postlinie) K. 13.40, Asiat. Türkei K. 17.45, Aegypten K. 14.04, Dänemark Kr. 11.36, Schweden Kr. 11.20, Norwegen Kr. 10.80, Finnland M. 13.10, Holland F. 9.—. Bei den Agenturen in Italien: Loescher & Co., Rom Fr. 25.50, Frankreich: Hachette & Cie., 111, Rue Réaumur, Fr. 25.50, England: Saarbach, London, 12, Nbts Lane, Fleet Street, E. C. Siegle & Co., London E. C. 129, Leadenhall Street Pfd. St. 1 sh. 1; Nordamerika: E. Steiger, 25 Park Place, N. Y. Steubert 161—165 West 25 th St., L. A. Rosenwasser, 87, Second-Avenue in Newyork, Doll. 4.40. Vertreter für das gesamte Ausland: Saarbachs News Exch., Ges. m. b. H., Mainz.
Für die an Agenten, Austräger oder Verschleißer bezahlten Beträge leisten wir keine Garantie.

№ 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 ernster Sorge. Schon kündigt das Staatsamt für Volksernährung an, daß die Zuschübe 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 Brotquote.

Wien, 28. März.

Vom Staatsamte für Volksernährung wird verlautbart: Infolge des ausgebrochenen Eisenbahnerstreiks ist die Versorgung von Wien und der zuschubbedürftigen 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 Gampagnoli bei den Beratungen, um entsprechend dem im Morgenblatte veröffentlichten Appell des Mr. Benister an die deutschösterreichische Oeffentlichkeit 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 Fahrdienst die Lebensmittelversorgung nicht nur wesentlich erschwert, sondern auch sehr verteuert wird. Hiezu 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 Armeeoberkommando 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 vielstündige 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, besänftigen zu können, sei es, daß da und dort das von den Vertrauensmännern erreichte Resultat nicht als genügend befunden wurde, erklärte vorgestern in Wiener 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

Neues Wiener Tagblatt
29./III. 1919

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 Zerdik ist noch im Laufe der Nacht nach Berlin zurückgekehrt und wird die Verhandlungen mit dem Reichskohlenkommissär weiterführen. Die Rückkehr der Delegation nach Wien dürfte voraussichtlich erst Montag früh erfolgen.

Beendigung des Eisenbahnerstreiks.

Wiederaufnahme des Verkehres.

Der Ausstand der Eisenbahnbediensteten ist zu Ende und der Verkehr ist auf allen Bahnen wieder aufgenommen worden. Schon nach Mitternach 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 Verkehres beschlossen.

Die Vereinbarungen.

Zwischen der Staatsregierung und dem aus Anlaß der Arbeitseinstellung gewählten Vertrauensmännerausschuß der deutschösterreichischen Eisenbahner wurden am gestrigen Tage in der Staatskanzlei folgende Vereinbarungen abgeschlossen:

1. Die Lebensmittelzuschübe aus dem Auslande sind derzeit nicht hinreichend, um eine allgemeine Erhöhung der Lebensmittelrationen durchführen zu können. Die Regierung ist ununterbrochen bemüht, bei den alliierten Mächten einen wesentlich verstärkten und beschleunigten Zuschub an Lebensmitteln zu erreichen und nach Möglichkeit durch Einkäufe im Auslande Nahrungsmittel zu beschaffen. Sobald durch die erhöhten Zuschübe die regelmäßige Versorgung für so lange derart gesichert erscheint, daß bei unvorhergesehenen Zwischenfällen keine Stockung der Versorgung zu befürchten ist, wird die Regierung nicht zögern, eine Erhöhung der Rationen durchzuführen. Jedenfalls hofft die Regierung durch fallweise Zubußen aus den ausländischen Zuschüben 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 Teuerungszulagen 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 hundertfünfzig Kronen angewiesen und die genaue Verrechnung im Laufe des Monats April durchgeführt werden. Die bisherigen Teuerungszulagen und Anschaffungsbeiträge bleiben unverändert aufrecht. Auf den Uebergangsbeitrag haben auch die am Krankenstand oder auf Urlaub befindlichen oder kontumazierten Bediensteten ungeschmälerten Anspruch. Die Pensionisten des ehemaligen österreichischen Staates unterliegen der Liquidierungsmasse, und die deutschösterreichische Regierung behält sich vor, bei der Gesandtenkonferenz für ihre bessere Versorgung einzutreten. Bezüglich der Pensionierung der deutschösterreichischen Bediensteten seit 1. Jänner 1919 steht eine Gesetzesvorlage unmittelbar bevor.

3. Das Staatsamt für Verkehrswesen 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 Verkehrswesen 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 Gesetzentwurf unterbreiten und auf dessen rascheste 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 Verkehrswesen ihr die Vorlage betreffend die Besoldungsreform vorlegen und sich bemühen, sie bis zum 31. August parlamentarisch durchzusetzen.

Bis dahin ist vorzusorgen, daß das Personal der Privatbahnen mit beratender Stimme an den Verhandlungen der Personalvertretung teilzunehmen in der Lage ist.

5. Das Staatsamt für Verkehrswesen 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 Einvernehmen 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. Hiebei 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 Menschenmordes.

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. Tomschik die Verhandlungen mit den ausständigen Eisenbahnbediensteten aufgenommen. Von seiten der Regierung nahmen teil: Staatskanzler Dr. Renner, die Staatssekretäre Dr. Schumpeter, Paul und Dr. von Loewenfeld-Ruß sowie Sektionschef Doktor Grimm vom Staatsamte der Finanzen und Ministerialrat Pesta vom Staatsamte für Verkehrswesen. 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 setze 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 ernste Wille bestehe, zu einem Kompromiß zu gelangen, das geeignet sei, ihre Forderungen zu befriedigen, wodurch auch die andern 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 unsres Landes auch noch die äußere Bedrängnis komme und daß wir Gefahr laufen, daß wir unsre 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 Vertrauensmännerausschusse 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 Grüll 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 Grüll und die übrigen Vertreter der Streikenden zum Südbahnhof, wo in der Halle eine Riesenversammlung tagte. Die Versammlung wurde vom Vorsitzenden Ruzicka eröffnet, worauf Verhandlungsleiter Grüll 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 Lebensmitteln und andre dringende Bedarfsgegenstände zugeführt werden können. Seinen Worten gelang es, die Ruhe wiederherzustellen, so daß Grüll seinen Bericht fortsetzen konnte. Der Redner verwies auf die traurige finanzielle Lage des Staates; die Arbeiter hätten Forderungen in der Höhe von 224 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 Berichterstatter wies weiter auf den Umstand hin, daß in Deutschösterreich nur für drei Tage Lebensmittelvorräte vorhanden seien. Im Falle der Fortdauer des Streiks müßte

Neue Freie Presse
29./III. 1919
16

Beilegung des Eisenbahnerstreiks.

Wiederaufnahme des Verkehres 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 Eisenbahnpersonals 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 Herbste 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 hiebei die Erwägung ausschlaggebend, daß Deutschösterreich nur mehr für drei Tage mit Lebensmitteln versorgt sei. Die Haltung des Komitees wurde in den Vertrauensmännerversammlungen, 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 betrugen die Ankünfte nur 30.000 Liter.

Bekämpfung des Schleichhandels unter Heranziehung der Arbeiter- und Soldatenräte.

7. Die Regierung wird den die heimische Aufbringung schädigenden Schleichhandel nach Kräften unter Heranziehung der Arbeiter- und Soldatenräte zu unterbinden bestrebt sein. Hiebei 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 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 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 Gewerkschaftsverband der Hofangestellten und die „Technische Union" stehen seit den letzten Tagen unausgesetzt in Verhandlungen mit dem Staatsamte für Verkehrswesen. Diese Verhandlungen betreffen sowohl die allgemeinen materiellen Forderungen als auch die Einzelforderungen aller Gruppen und Verbände des Telegraphen- und Fernsprechwesens sowie selbst Staatsorgan. Infolge des großen Umfanges der zu lösenden Fragen erfolgen die Verhandlungen gruppenweise und sollen bis zum 10. April abgeschlossen werden, widrigenfalls der Streik erklärt werden soll. In einem Aufrufe an die Angehörigen der beiden Gewerkschaften werden diese aufgefordert, trotz der großen Erregung Ruhe zu bewahren.

Die Forderungen der Post-, Telephon- und Telegraphenangestellten.

Der Gewerkschaftsverband der Hofangestellten und die „Technische Union" stehen seit den letzten Tagen unausgesetzt in Verhandlungen mit dem Staatsamte für Verkehrswesen. Diese Verhandlungen betreffen sowohl die allgemeinen materiellen Forderungen als auch die Einzelforderungen aller Gruppen und Verbände des Telegraphen- und Fernsprechwesens sowie selbst Staatsorgan. Infolge des großen Umfanges der zu lösenden Fragen erfolgen die Verhandlungen gruppenweise und sollen bis zum 10. April abgeschlossen werden, widrigenfalls der Streik erklärt werden soll. In einem Aufrufe an die Angehörigen der beiden Gewerkschaften werden diese aufgefordert, trotz der großen Erregung Ruhe zu bewahren.

Es wird erklärt, daß die Ziffer von 220 Millionen Kronen das äußerste Maß von Zugeständnissen sei, für welches der Staatssekretär der Finanzen noch die Verantwortung übernehmen zu können erklärte.

Der Verkehr wird um Mitternacht aufgenommen, die Telephonämter werden morgen früh wieder vollständig abgefallen werden.

Für diese fünfmonatige Periode vom 1. April bis 1. September zusammen mit 200 bis 220 Millionen Kronen. Diese Ziffer gilt für tatsächliche Eisenbahnbedienstete, sowohl bei den Staatsbahnen als bei den Privatbahnen. Es sind dies im ganzen 120.000 Personen. Auf jeden einzelnen entfällt also eine durchschnittliche Quote von 1833 Kronen für diese fünfmonatige Periode. Die Zahl der Bediensteten ist beispielsweise noch nicht genau differenziert zu erheben, weil es noch nicht bestimmt ist, bis zu welchem Umfange die Bahnen, deren Leitung in Wien eine einheitliche ist, für die ingolstadtigen Strecken aufkommen muß, so daß die Zahl der Südbahnbediensteten noch nicht feststeht.

Am 1. April werden die Bediensteten einen Haushaltbetrag, welcher der Monatsquote entspricht, erhalten, die genaue Berechnung wird im April durchgeführt werden.

Arbeiterzeitung
29./III. 1919

19

Der Eisenbahnerstreik beendet.

Wiederaufnahme des gesamten Verkehrs um 12 Uhr nachts.

Die Verhandlungen, die Freitag zwischen den Vertretern der im Ausstand 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 vorauszusehen 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 Villacher Direktionsbezirkes dem Ausstand anschließen werde. Der Streik war also am Freitag allgemein geworden, so daß jede Beförderungsmöglichkeit auf den deutschösterreichischen Bahnen aufgehört hatte.

Die Verhandlungen, die Freitag um 11 Uhr vormittags im Parlament zwischen den Vertretern der Streikenden 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 Aushilfe 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 Abstimmungsergebnissen in den Abendversammlungen noch in später Abendstunde die Weisungen 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, bürgt wohl dafür, 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 Lebensmittelzufuhren, 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 Bahnhofes, 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 Tomschik. Von der Regierung nahmen teil der Staatskanzler Dr. Renner, die Staatssekretäre Dr Schumpeter, Paul und Dr. v. Löwenfeld-Ruß, sowie Sektionschef Dr. Grim und Ministerialrat Dr. Peschta.

Die Verhandlungen wurden vom Oberrevidenten Grüll eingeleitet, der die Forderungen der Streikenden erläuterte.

Die Darlegungen der Regierung.

Staatskanzler Dr. Renner 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 setze bei den Bediensteten und Beamten der Staatsbahnen voraus, daß sie auch die Lage, in der sich unser junger 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 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 gab Ministerialrat Grün Aufklärungen 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 außeracht zu lassen. Darauf erläuterte Staatssekretär Löwenfeld-Ruß die Situation auf dem Gebiet der Ernährung und verwies besonders auf die dringende Notwendigkeit, daß die Lebensmittelzüge nicht länger aufgehalten werden, weil wir sonst vor äußersten Ernährungsschwierigkeiten stünden. Die Entente habe Zusagen wegen der Versorgung mit Lebensmitteln gemacht, die aber, wenn der Verkehr nicht sofort aufgenommen werde, wirkungslos bleiben.

Die Debatte.

In der Beratung, an der sämtliche Mitglieder des Verhandlungscomités 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 Aussprache 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 Verhandlungscomités trat ein Kabinettsrat zusammen, worauf dann eine endgültige Formulierung der Zugeständnisse durch eine Abordnung des Verhandlungscomités mit dem Staatskanzler und dem Staatssekretär für das Verkehrswesen erfolgte. Die Verhandlungen wurden um 6 Uhr abends beendet. Das Ergebnis waren folgende

Vereinbarungen

zwischen der Staatsregierung und dem Vertrauensmännerausschuß.

Lebensmittelzubußen.

1. Die Lebensmittelzuschübe aus dem Ausland sind derzeit nicht hinreichend, um eine allgemeine Erhöhung der Lebensmittelrationen durchführen 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 Zuschübe die regelmäßige Versorgung für solange derart gesichert erscheint, daß bei unvorhergesehenen Zwischenfällen keine Stockung der Versorgung zu befürchten ist, wird die Regierung nicht zögern, eine Erhöhung der Rationen durchzuführen. Jedenfalls hofft die Regierung durch fallweise Zubußen aus den ausländischen Zuschüben 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 Betrag 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 Durchführungsvorschriften. 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 Verrechnung im Laufe des Monats April durchgeführt werden. Die bisherigen Teuerungszulagen und Anschaffungsbeiträge bleiben unverändert aufrecht. Auf den Uebergangsbeitrag haben auch die im Krankenstand oder auf Urlaub befindlichen oder kontumazierten Bediensteten ungeschmälerten Anspruch. Die Pensionisten des ehemaligen österreichischen Staates unterliegen der Liquidierungsmasse und behält sich die deutschösterreichische Regierung vor, bei der Gesandtenkonferenz 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 Amnestieerlässe 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.

Mitwirkung an der Verwaltung.

4. Die Regierung wird, falls die Zustimmung des organisierten Personals erfolgt, ohne Verzug einen Gesetzentwurf 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.

Vossische Zeitung
29./III. 1919

Einheit des Eisenbahnwesens.

Ein Vorschlag

von

Baurat Heck,
Anhaltischer Eisenbahnkommissar und Generaldirektor der Deutschen Continental-Gas-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 beseelte Weiterentwicklung der Arbeiterverhältnisse die richtigen Grundlagen gewonnen sind, ist den politischen Interessen gegenüber in den Hintergrund gedrängt. Und doch sollten bei einem so schwer erkrankten 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 din 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 Erträgnissen 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 Verkehrswesens 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, ernennt 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 Gebiet

Der Neue Tag

30./III. 1919

24

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 Menschenwesen kommt mir unser Wien vor, wenn ich über den Stephansplatz gehe und mechanisch zu den beiden großen Uhren emporblicke, 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 verzweifelten 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, den 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 anzuzeigen, 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 Pötzleinsdorf 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, gemütlich in den zweiten zu steigen. Haben wir alle gar so große Eile? Es ist nicht wahr; das Tempo der Stadt ist schläfrig geworden, man vertrödelt aus Mattigkeit und Unlust sehr viel Zeit. Aber instinktiv nimmt jeder den schäbigen kleinen Vorteil wahr, der gar keiner ist. Dem Mitmenschen zuvorzukommen, ihn zu verdrängen ist uns unbewußt zur Gewohnheit geworden. Ein dumpfer Herdentrieb ballt uns zusammen. Lieber schmerzlich 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 Ungeduld 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 prinzlichen Spitzenkragen 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 rotweiß-rote Fahne, die inmitten eines brausenden Meeres verheißungsvoll flattert. Aber diese Bilder haben sich nicht vermehrt und das Publikum geht mit müder Gleichgiltigkeit 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 schmerzlich 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 Weihnachtszeit an den lieben Gott adressierte Ansichtskarten in den Briefkasten 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 loyalen 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 Freyung bei der Kirche liegt auf dem schmutzigen Straßenpflaster 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 sosehr damit die Vorbeigehenden eine Spende für das Kriegsfürsorgeamt in seinen Schlitz würfen, als damit uns mitten im städtischen Alltag der barbarische Götze Krieg gegenwärtig wäre, dem zu opfern unsere patriotische Pflicht war. Ich erinnere mich nicht, jemals, auch in den Tagen der wildesten Kriegspsychose nicht, gesehen zu haben, wie jemand etwas in den ehernen Bauch der Granate einwarf. Der empörende Kniff, Mord und Wohltun in einem einzigen Sinnbild zu vereinigen, die verheerende Granate zur Opferbüchse 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 würden.

Jetzt aber liegt das Ungeheuer im Kot. Irgend ein Entrüsteter 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 unlöblichen Zweck.

Warum säubert man unsere Straßen nicht einmal von dem Unrat? Ist es nicht wichtig? Fragt den einbeinigen Zitterer, den blassen 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 Zorn uns und ihm aus den Augen schaffen.

Arnold Höllriegel.

Schatten über Wien.

// Wien, Ende März.

Ein trüber Märztag will eben zu Ende gehen. In heftigen Stößen, wie das Rütteln einer zornigen Faust an Eisengittern, fährt brausend der West vom Wiener Wald zu Tal und zwischen die Dämmerschatten, die dumpf und schwer die endlosen Häuserreihen der Riesenstadt umspinnen. Vom steilen Rasenhügel des Schönbrunner Schlosses, der hohen Warte im südlichen Wien, die den schlanken Säulenbau der „Gloriette" als reichverziertes Diadem auf ihrem Scheitel trägt, nimmt das allmähliche Schlafengehen der Stadt sich seltsam bedrückend aus. Schon sind die Straßen und Plätze mit ihren zaghaft knospenden Gärten und Anlagen zu einer einzigen grauen Masse zusammengeballt. Nichts Scheres mehr ist zu erkennen, nur ein paar Schattenstriche über dem Dämmer zeigen an, daß dort, in hellern Stunden, die Türme alter und neuer Kirchen sich aus dem Dächergewirr erheben. Und dieses starre, immer verschlossener werdende Bild wird von keinem freundlichen Lichtschein verklärt. Die Knappheit an allem Brennbaren hat ihr gebieterisches „Es bleibe dunkel!" gesprochen, und zwingt die Stadt und ihre Bewohner zu äußerster Sparsamkeit in der Verwendung des Lichts. Dränge nicht dann und wann das Rollen der letzten Straßenbahnwagen zum einsam gewordenen Schloßpark herauf, man wüßte wahrhaftig nicht, daß dort in der Ebene zwischen Bergen und Fluß sich zwei Millionen Menschen in Sorge und Hoffnung zusammenhäusen.

Das Bild der nächtlichen Stadt ist fast symbolisch für ihren gegenwärtigen Zustand. Wohin man sich wendet, überall sieht man Schatten und wieder nur Schatten, so sehr die unzerstörbare Lebenskraft des heitern Volkes dagegen auch ankämpft, so sehr auch der Wiener nach Licht und Freiheit in diesen zerrütteten Tagen verlangt. Unendlich viel Leid 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 Daseinswürdigen erreicht ist, der nicht vergrößert werden darf, wenn Wien keiner Katastrophe entgegengehen soll. Man macht im „Reich" sich wohl kaum den rechten Begriff von dem, was die Stadt alles duldet. Es fehlt ihr tatsächlich am Nötigsten für eine nur einigermaßen erträgliche Gestaltung des Daseins. Die Speisekammern sind längst geleert, auch dort, wo vierzig bis fünfzig Kronen für ein einziges Pfund Fleisch keine Rolle spielten. 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 karge Bemessung an Gas und elektrischem Licht, wodurch das häusliche Leben die schwersten Störungen erleidet. Kein Zweifel, der Wiener bis in die obern Schichten hungert und friert in diesen frostigen Nachwintertagen, und brächte der langsam erwachende Lenz nicht die Gewißheit baldigen Wärmerwerdens, man hätte kaum einen andern sichern Trost für die kommenden Zeiten. An dem nötigen sichern Trost, da fehlt es in Wien! Was wird aus der Stadt, die so froh in den Tag hinein lebte und ihre Fülle von Daseinsfreude 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 Griechentempel am Franzenring ihre Tagungen hält. Es fing so vertrauensvoll an. Das frühere fruchtlose Zanken und Schmähen hatte dem ernsten Willen zur Arbeit Platz machen müssen. In klaren, energischen Worten bekannte der Staatssekretär des Äußern Dr. Bauer sich unzweideutig zum Anschluß ans Reich. Und Dr. Waber, der Deutschnationale, ritt einen schneidigen Gang wider den einzigen Tschechen im Haus, der vor Deutschland gewarnt hatte, und warf 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 klang und rauschte es durch die ersten Versammlungen, so ging es vom Marmorhaus durch die Stadt, und selbst der unpolitischste Wiener sah ein deutliches, nicht zu verfehlendes 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 Losung jetzt ausgegeben, hat die Sinne von neuem unnebelt und die Gedanken wieder verwirrt. Man ahnt zwar, daß eine Neutralisierung Deutschösterreichs das Land für alle Zeiten national vereinsamen 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 Deutschtums heraufbeschworene Schatten verdunkelt den anfangs erkannten Weg und bringt die sachlich ruhige Arbeit ins Schwanken.

Inzwischen freilich ist man mit rührendem Eifer daran, das Wien der alten Zeit in neuen, glänzenden Bildern heraufzubeschwören. Was will man nicht alles, um die Stadt der Musik und des Tanzes, der Lebenskunst und des feinen Kulturgenießens, den Fremden der Zukunft so lockend wie möglich zu machen. Pläne schwirren wie farbenprächtige Falter umher und bringen Glanz und Bewegung in die verdüsterte Stadt. Die Akademie für Musik und darstellende Kunst — so plant man — soll von Grund aus erneuert und in ihren Leistungen gesteigert werden. Man denkt an die Schaffung von Schulen für dramatische Ausbildung in Oper und Schauspiel, an die Errichtung eines Musiklehrer-Seminars, an musikalische Volkshochschulkurse und ähnliche Fortbildungsmöglichkeiten im Dienste des Schönen. Aus Schloß Belvedere, das mit den übrigen Habsburger Schlössern das Los der Vereinsamung 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 wem das noch nicht genügt, der wird daran erinnert, daß unsre Theater und Konzerte, unsre Varietés und Lustspielhäuser, unsre vornehmen Gasthöfe und behaglichen Weinschenken auch künftig alles aufbieten werden, um das zusammengesunkene Wien wie einen Phönix in neuer Pracht aus der Asche erstehen zu lassen.

An solchen und ähnlichen Plänen zur Hebung des sehnsüchtig erwarteten Fremdenverkehrs berauscht sich das arme Wiener Herz, zerflattern die Schatten. Man glaubt ja so gern, was man hofft. Wohl steht der Wiener das Leid seiner Mitbürger, die eines kärglichen Bissens wegen sich stundenlang vor die Läden stellen, wohl ist er erschüttert von den bleichen Gesichtern und hohlen Wangen der Kinder und Frauen, wohl hungert und friert er selber nach Kräften, doch einmal, so denkt er, einmal muß ja die Qual ein Ende haben und ein neues, besseres Leben beginnen. „Zwar liegt", so schrieb jüngst eine Frau im Wiener Tagblatt, „zurzeit noch kein Anlaß für lustigen Überschwang vor. Aber eine einfache, feine Geselligkeit, die täte unserm ausgedörrten, zermürbten Gehirn, unserm zertretenen Gemüt so not, wie endlich eine kräftige, nahrhafte Kost unserm unterernährten Körper nötig wäre." Und wirklich, es regt sich schon da und dort zur Wiederherstellung dieses geselligen Lebens. Das spürt man zunächst in den volksreichen Straßen der Altstadt: Am Graben, am Opernhaus, in der Kärtner Straße. Dort sieht man die Wienerin der guten Gesellschaft, wie sie in bessern Tagen sich zeigte: vornehm, ohne in Luxus zu schwelgen, zierlich in jeder Bewegung, lebhaft im Plaudern, immer bedacht, das Geringste wahrzunehmen, voller Bedürfnis nach kleinen Sensationen. Und Sensationen, wenn auch andre als früher, bietet die Stadt schon wieder in diesem und jenem. Man denke nur an die Luxusläden und Modegeschäfte. Ist es nicht gruselnd und fesselnd zugleich, wenn eines der namhaften Häuser eine Reihe entzückender Damenkleider auslegt, von denen das billigste 2500 Kronen kostet? Wenn man die duftigsten Frühjahrshüte entdeckt, für deren vollendetsten man das hübsche Sümmchen von 400 und 500 Kronen bezahlen muß? Und welche prickelnden Reize bieten die Läden mit Altertümern, die Juwelengeschäfte, die Möbel- und Teppichlager, die köstlichsten Gläser und Porzellane in den Schaufenstern? Man kann kein Fleisch, kaum Kohlen, kein Ei bekommen, wohl aber kann man Juwelen und Perlen erhalten, die Schränke daheim mit Altwiener Tassen füllen, den reizendsten Stuhl aus Ludwigs XVI. Zeit zu den übrigen stellen. Das Geld ist heute so lächerlich 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 ihm verzeihen.

Und täusche ich mich nicht? Auch die Theater und Konzerte, die literarischen Veranstaltungen und geselligen Zusammenkünfte sind heute besser denn je besucht. Eine Neuheit im Burgtheater, Hans Pfitzners Palestrina im Opernhaus, das letzte, Schumann gewidmete Rosé-Konzert, der musikalische Abend des Pianisten Rosenthal — 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 seine 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 steige ich von der „Gloriette" auf den Rasenhügel über Schloß Schönbrunn zurück in den nachtdunkeln Park. Ein kräftiger Windstoß hat die Wolken zerrissen und gibt dem Mond freie Bahn, der nun sein zitterndes Silber über die Bäume und Wege des Gartens streut. Und wie ich hinabblicke auf die völlig versunkene Stadt, da sind die Dächer und Straßen plötzlich von rieselndem Licht erfüllt, und wie ein Springquell steigt in der Ferne der schlanke Turm von St. Stephan in die webende Märznacht. Licht über Wien, der lichtbedürftigen, lichtverlangenden Stadt! Und die Schatten verschweben. . .

Bilder von der Woche. (Originalzeichnung von Theo Zasche.)



1. Die Herren Salm und Karolyi tragen ihre Ehrenangelegenheiten ritterlich aus.

2. 169 Kronen 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 Baccarat!

4. Clemenceau und Lloyd George zu Wilson: „Oh, bleib' bei uns, oh, geh' nicht fort!"

5. In St. Andrä-Wördern ist eine gutmöblierte, einbruchsichere Villa zu vermieten.

6. Der Apollo auf dem Burgtheater geht in Konkurs, Herr Treßler tröstet sich mit dem Apollotheater.

Arbeiterzeitung

8./IV. 1919

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 Einstehen eines für alle und aller für einen, ein gewaltiges Gemeinschaftsgefühl, ein Herausreißen aus der selbstsüchtigen 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 lieh, 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 mitleidslos 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 blutgierige 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.

Im 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 ehernen Gesetze des Krieges und es ging nur allzu menschlich zu. Gunst entschied, das schnöde 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 Gemeinbürgschaft der Gefahr, die man zu Anfang des Krieges gepredigt, verkehrte sich rasch in Gegensätze 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 Beliebens. 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 Bürgschaften 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 demokratischesten 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 erfochten, bei dem die Ideale der Freiheit, Gleichheit und Menschlichkeit nicht Mitstreiter 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 Nutznießer des Vorrechtes die Ziele ihrer engherzigen Eigensucht 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 Nebenmenschen 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 Widerlegung 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 bannt.

Das Tribunal des öffentlichen Gewissens, das Tribunal des Rechtes und der Humanität ist verhüllt. 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 einstmals 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 Straßen 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 grausen 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 Losung gilt noch immer, wiewohl der Waffenlärm verrauscht ist. Es gibt kein Gesunden zu großem und klarem Handeln, solange der Krieg nicht mit allem, was er Seelenverwüstendes zurückgelassen hat, aus unserer Mitte verbannt ist.

K. L.

Der Neue Tag

13./IV. 1919

56

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 Enkelinnen 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 mäßiges 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.

Ha, 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 Alpenwiese ruhend. Herrgott, es ging mir gut, aber wußte ich es denn?

Ich träumte: Wenn ich eine Million hätte!

Villa an einem See, träumte ich. Auto. Wirklich anständige Bibliothek. Gewiß nicht nur faulenzen 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!

Ach, auch dieser Traum ist ausgeträumt.

Wenn jetzt einer eine Million hätte und er hätte sie, natürlich, in österreichischer Kriegsanleihe fünfeinhalbprozentig 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 Nitschert, 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 schreit mir ein Inserat entgegen:

„Safes im Hause.
Feuersicher!!
Einbruchsicher!!
Alarmgebend!!
Künstlerisch!!
Verborgen!!"

Ach so; das Eigentliche kommt erst am Schluß. Man bestellt einen Geldschrank heute kaum, weil er feuersicher, gewiß nicht, weil er künstlerisch ist; die Zeiten, da man mit der monumentalen Schönheit einer ungeheuren Wertheimkasse zu protzen liebte, sind gründlich vorbei.

Ein guter, moderner Kassenschrank muß vor allem unsichtbar sein.

Fragt einmal bei den Fabrikanten nach, was bei ihnen bestellt wird: winzige, wenige Zentimeter dicke Kästchen, gerade groß genug, um Schmuck und vielleicht einige Papiere aufzunehmen, gerade klein genug, um unauffällig in eine Wand vermauert, unter ein Parkett eingeschoben werden zu können.

Und dann mag der Bolschewismus kommen und seine Zuchtrute über die bürgerliche Gesellschaft schwingen. Wenn sie nicht etwa zugleich eine Wünschelrute ist, findet er die verborgenen Schätze nicht.

Hoffentlich 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 vergruben, 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 Indianerbüchern 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 Proletariermädchen, das im Armeleute-Viertel wohnt, im früher sogenannten Cottage, in einer jener Villen, die jetzt die Behausung der Aermsten unter den Armen sind, fühlt sich aus Mitleid zu Ferdinand hingezogen, einem bedauernswerten, halbverhungerten jungen Mann aus dem Millionärviertel Ottakring.

Können nicht heiraten, Proletariervater sieht mit Hochmut auf schlichten Finanzbaron hinab; Liebesszene in der Villa, Ferdinands Ahnfrau erscheint, man versteht, was sie sagt, sie redet ohnehin mit den Händen; versinkt wieder, an der Stelle, wo sie versank, 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 Theseustempel 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 kecke Mäderln. 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 wußte und aus dem rückstrahlend ein Blick die Sonne heller machte. Der komische 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 mitspielen 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 unvermutete Ausgang des Krieges hat uns von der Denkmälerplage befreit, die sonst über uns hereingebrochen wäre. Seien wir froh. Aber wollen wir statt der hundert Habsburger- und Hötzendorf-Denkmäler, die man uns sonst beschert 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 Kinderspielplatzes müßte es stehen, sehr bescheiden, in einer Ecke, und mit sehnenden Augen hinüberblicken.

Und die Kleinen aus der Taferlklasse, die eben das Alphabet lernen, müßten die Lettern am Sockel buchstabieren:

E—R, Er. H—A—T, hat . . .

„Er hat euch sehr geliebt!"

Arnold Höllriegel.

Fahrordnungen in Augenhöhe angebracht, die Zugsnummer, Abfahrtszeit, Fahrtrichtung (Grußbach, 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 Ostbahnhofe eintreffenden Züge vermerkt. Daß es daneben noch Kundmachungen über Paßzwang 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 Grußbach 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 Grußbach um 5 Uhr 40 Minuten nachmittags fahrenden Lokalzuge. Die Kassen werden Stunden vor Zugsabgang 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 Kärntnerring 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 Personenzugspaare über Marchegg und zwei über Bruck nach Budapest, außerdem sechs direkte Schnellzugspaare in der gleichen Richtung, weiter zwei Schnellzugspaare nach Norden gegen Brünn, den Orientexpreß und den Silleiner Bäderschnellzug, 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 Personenfernzügen hat der eine Anschluß bis Marburg, der andre bis Triest, doch verkehrt die Südbahn nur bis Ebenhausen, 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 Südbahnhofhalle 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 Zugspaare, an Sonn- und Feiertagen 100, weiter 5 bis 6 Schnellzugspaare für den Fernverkehr. Gegenwärtig laufen 14 Personenzugspaare 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 grober 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 Wochenschnellzugspaaren zusammensetzt, zwei Fernpersonenzugspaare und sieben Zugspaare im Lokalverkehr. In Friedenszeiten gab es dreizehn Schnellzugs-, sieben Fernpersonenzugs- und achtzehn Lokalzugspaare (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 Bahnhofkasse also noch immer Aussichten. Für den Fernverkehr ist auch hier die Zählkarte eingeführt, die ihrem Besitzer einen Sitzplatz sichert. Nur im äußersten Notfalle werden auch Zählkarten für Stehplätze verabfolgt. Wenn

Neues Wiener

Die Abreise von Wien.

Erfahrungen und Eindrücke auf den Bahnhöfen.

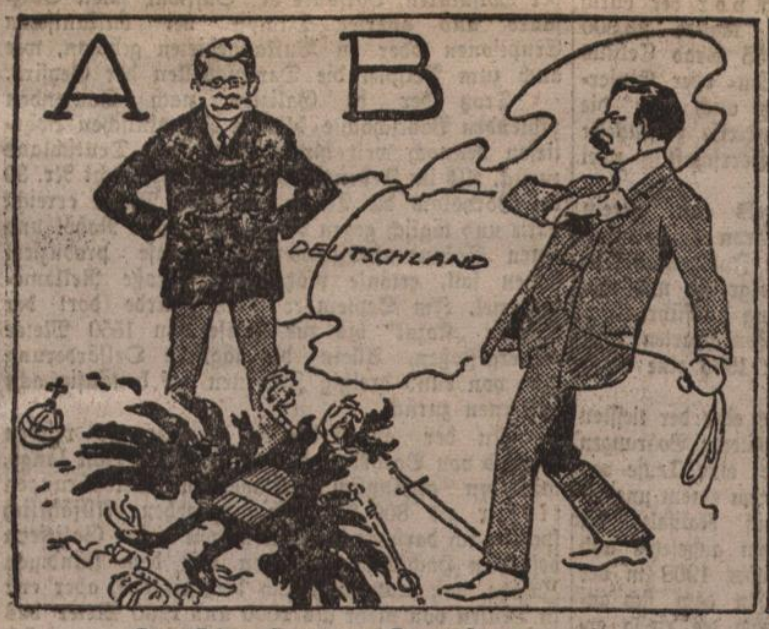
Heutzutage von Wien aus auch eine nur kleine Reise zu wagen, ist ein Unternehmen, zu dem man sich mit Geduld und Umsicht wappnen muß. In Friedenszeiten genügten ein Fahrplan, etwas Geld und ein Gang zum Kassenschalter. Wer das heute ebenso halten will, wird niemals über die Gemarkung Wiens hinausgelangen. Wir haben uns der Aufgabe unterzogen, uns auf den sechs großen Bahnhöfen der von Wien ausgehenden Vollbahnen gründlich umzusehen, um unsre 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 Bahnhofrundreise 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

Österr. Volkszeitung
20./IV. 1919
64

Republikanisches ABC.

(Originalzeichnung von Theo Zasche.)



Der **A**dler sinkt, der **A**dler steigt,
Dem **A**nschluß **B**auer ist geneigt.



Man amüsiert sich bei **C**ongressen.
Deutschösterreich hat nichts zu pressen.



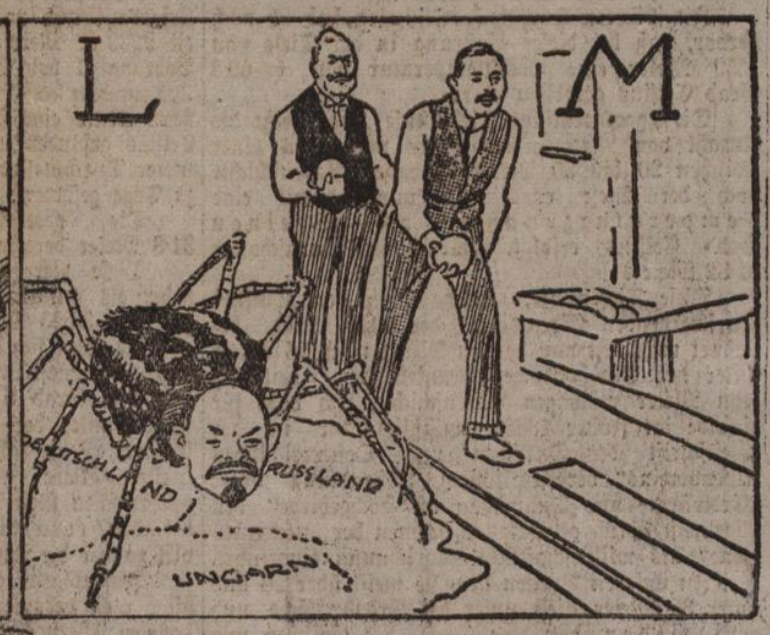
Am **E**rsten kauft man gern sich **E**ier,
Ist noch im **F**rühling **F**riedensfeier?



Wer **G**eld hat, muß sich auch **g**edulden,
Ein **H**ut, der kostet **h**undert Gulden.



Der **I**taliener Reis gern ißt,
Der Bela **K**un ist **K**ommunist.



Wer **L**enin liebt, tut darob Buße,
Monarchen haben **m**anchmals **M**uße.



Natur, du wirst stets schöner, **n**euer,
Hier sind Schumpeters **O**stereier.



Der **P**ole liebt die **P**olitik,
Der **R**at regiert die **R**epublik.



Auch **S**eitz raucht keine gute **S**orte,
Der **T**ujar, der hat **T**ee und **T**ote.



Der **U**ntertan ist nun verschwunden.
Die **V**olkswehr manches hat gefunden.



Herr **W**ilson **w**ird oft **w**rd ich **w**ild,
Der **X**-Fuß gibt kein schönes Bild.



Den Dichter quält das fremde **Y**,
Den **Z**ucker kriegt der Wiener **nie**.

Ostdeutsche Rundschau
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 „Schnallendrucker" annehmen, müssen noch dankbar sein und dürfen mit keinem Ohrwaschel zucken, 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 Ronacher die stärkeren „Muschkeln" hat, der Neger Zipps oder der Tschechе Mrna und ob der Heurige beim Wolf oder beim Rockenbauer süffiger 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, wem sie zugehören wollen, die Blockade wird sofort aufgehoben und die Gefangenen kriegt ihr gleich zurück. Man hat uns schändlich belogen und betrogen! Und der dumme Deutsche war der gläubige Thomas, zerschlug sein Heer und steht heute wehrlos da wie das Kind beim Topferl. Seit fast sechs Monaten warten wir geduldig, wir bauen immer noch auf den Gerechtigkeitssinn Wilsons und dabei werden die Bedingungen von Tag zu Tag drückender. Die lange Dauer des Krieges war zum Teile 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 Sklavenjoch aufbürdet, an dem sich der senile Eigensinn Clemenceaus begeilt, dann ist es undenkbar, für unsere Kinder aus den Ruinen einen neuen Bau aufzurichten, dann müssen wir mit aller Kraft hinarbeiten auf den Zahltag, der kommen muß! Wir müssen dem alten Tiger und seinen Schleppträgern zurufen: Einen solchen Schandfrieden unterschreiben wir nicht, macht, was ihr wollt, besetzt ganz Deutschland, wenn ihr den Mut habt! In ehrlicher Schlacht habt ihr nicht gesiegt, am Kriegsausbruch seid ihr eben so schuldig wie wir, die Greuel, die der U-Boot-Krieg angerichtet hat, sind ein Kinderspiel gegen die Opfer der Hungerblockade, 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 ersteht. 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 deutsche Hochgedanke 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 angekündigt und gruselnd frägt sich der Spießer zwischen einem „g'spritzt'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 „aufg'setzt" sein sollte. Wenn auch Herr Dr. Renner einen Kohlenarbeiter für wichtiger hält als einen Beamten (schätzt 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 Macher der Revolution hineingeritten haben. Daß die nur im Niederreißen 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, ziach o, bladar 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 Vermögensabgabe bezahlt haben; zweifellos sind durch die Ausweisung bedeutende Vermögenswerte der Erfassung verloren gegangen. Daß Hunderte Familien von Angestellten durch Auflassung der Hofhaltungen brotlos werden, macht auch nichts, das sind „eh" meistens keine Sozi. Für alles mögliche strapaziert unsere liebe Regierung ihre Köpfe, dringend notwendig ist die Abschaffung der Offiziersterne und der roten Generalsstreifen, 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 Gottsöbersten 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 Mittelständler 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 Orangen 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 kläglich versagen. Ausgerechnet wir, die Aermsten auf Erden, wollen jetzt so ziemlich alle Betriebe bis zum Kafeetschecherl und Greisler herab sozialisieren, als ob es nicht eine feststehende Tatsache wäre, daß jeder Betrieb, der in Oesterreich je in staatliche Verwaltung genommen wurde, verdorrt ist und passiv wurde! Jetzt ist fürwahr nicht die Zeit für Experimente, die bestimmt niemandem dauernden Nutzen bringen, dem Staat aber wahrscheinlich neue Lasten auflegen 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 Schlagworten, die sie unreif in die Menge schleudert, ihre gänzliche Ohnmacht zudecken 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 A- 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 Stadtfrack, lasse fahren! Kinder, wer kein Geld hat, der bleibt z'Haus! Und wer „ein Geld" hat, der darf nirgends einreisen, weil 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 Hoffnungsstrahl, zittern werden wir die fünf Monate in banger Sehnsucht nach unserem Liebsten, aber die Trennung wird verklärt 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 übers Jahr, fröhliche deutsche Ostern!

Xaver.

Neues Wiener

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 danieder, daß es nicht unwichtig sein mag, den Gründen hiefür nachzugehen, Tatsachen sprechen zu lassen und ein Wort der Kritik zu sagen.

Der Krieg hat die Fahrmittel verschlungen und nur klägliche Reste übrig gelassen, die Niederlage und der Zerfall Oesterreichs haben uns die Kohle genommen und die Balkanisierung des ehemaligen Donaureiches hat allüberall Verkehrsschranken aufgerichtet, Schranken, die vielfach kaum 50 Kilometer von Wien die Schienen sperren. Mit andern Worten: die drei Hauptursachen des Verkehrselends 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 irgendein 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 Waggons 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 Bordwagen seit Monaten und Jahren als nackte Ruinen stehen, kann ermessen, wieviel Betriebsmittel dem Wagenpark auf lange Zeit entzogen worden sind. Irgendein 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 Anfang. Lederbezüge, Polsterungen, Fenster, alle brauchbaren Metallteile, sogar die Gepäcknetze werden gestohlen, und in der Zeit des Kohlenmangels machten die Plünderer auch vor den Holzbänken nicht halt. Die Bahnen stellten Wachen auf, alles vergebens; die Wachen mußten zurückgezogen werden, weil sie von den in Trupps auftretenden Plünderern 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 schaffen, was sie bei den geringen Kohlenbezügen 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 unsrer 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 nordwestlichen Vollbahnlinien 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 Etappen, in drei Staaten. Aehnlich steht es mit der Linie ins Pustertal. Bis Villach herrschen die Südslawen, 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 Bruck 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. Aehnlich ist es bei der Nordwestbahn. Einen kleinen Vorzug genießt die Franz Josefs-Bahn, 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 Ueberweisungsverkehres. 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 K.) 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 Zugsverspätungen und verpaßten Anschlüsse sind. Ganz abgesehen davon, daß keiner unsrer Bahnverwaltungen eine sichere Kenntnis davon vermittelt wird, welche und was für Züge es außerhalb unsrer 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-Kopfstetten-Orth. Hierin kann sicherlich bei gutem Willen Abhilfe geschaffen werden. Schließlich gibt es ja doch Telegraph und Telephon.

Einmal wird es wieder zur Aufnahme wenigstens des ehemaligen Friedensverkehres kommen, und da sieht sich Deutschösterreich, und besonders sein größter Eisenbahnknotenpunkt Wien, der Tatsache gegenüber, einen Verwaltungsapparat und Verkehrsanlagen zu besitzen, die zu den verkürzten Vollbahnlinien in schreiendem Mißverhältnis stehen. Wien hat sechs große Bahnhofanlagen, 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

Ohne Titel und Adel. (Originalzeichnung von Theo Zasche.)



Wie ist das Leben heute schwer!
Der Truchseß ist kein Truchseß mehr,
Und Hofzeit, Exzellenz, Durchlaucht,
Kurz, was man so zum Leben braucht,
Das beim Baron bisher fing an,
Das ist nun alles abgetan!
Der Graf, der Kammerherr, der Fürscht,
Das g'hört jetzt alles in die Würscht'.

Palastdamen, die gibt's nicht mehr,
Doch kränkt sie dieses nicht so sehr,
Als daß man nebst der Titel Last,
Nun ihnen nimmt auch den Palast.
Der Hof- und Kammerlieferant
Wird nunmehr nur „Tailleur" benannt.
Es zürnt und tobt, es knurrt und murrt
Nicht nur der Adel von Geburt.

Denn der auch sich die Haare rauft,
Der teuer sich sein „von" erkauft,
Und er zerbricht, die Träne quillt,
Sein neugebacknes Wappenschild.
Herr Hirsch zerreißet in der Mitt'
Die stolze Carte de la visite,
Auf der bisher man lesen tat:
„Hirsch Siegmund, kaiserlicher Rat."

Doch wenn der Adel auch verdirbt,
Pitzt Ihr, wie neuen man erwirbt?
Herr Graf, Herr Herzog, Herr Baron
Verzichtet auf die Tradition!
Auf das, was bisher erblich war,
Es zeigt sich, daß es sterblich war.
Vorbei die Ahnenherrlichkeit,
Wer Adel will, üb' Menschlichkeit. adg.

Österr. Volkszeitung 23. IV. 1918

Der Neue Tag
27./IV. 1919

76

Auf diese Art bleibt nichts von Wien...

Zeichnungen von Carl Josef.



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.

Neue Freie Presse 29./IV.1919 78.

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 rechnungsmäßige 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 Verkehr, daneben aber auch große Verluste und Zerstörungen brachte. Mit dem Dezember trat dann die Wendung zum Schlechteren ein, indem die Einnahmen vollständig ausliezen, die Ausgaben aber in rapid steigender Tendenz verharrten. Diese Entwicklung hat heuer in verschärftem 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 gebucht wird. Die Steigerung der Einnahmen im Jahre 1918 hat ihre Ursache in den durchgreifenden Tariferhöhungen und in nachgeholten Zahlungen der Militärverwaltung. Von der Erhöhung der Ausgaben entfallen 72 Millionen Kronen auf die Personallasten und 54 Millionen Kronen auf die Sachausgaben, insbesondere auf die Kohle, deren Beschaffungskosten 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 verstärktem Umfange angehalten. Der Südbahn fielen hieraus neuerlich bedeutende Aufwendungen zu, welche nur zum Teile durch die in Aussicht stehende Erhöhung der Personentarife und den Kriegszuschlag gedeckt sind. Die Staatsverwaltung hat sich bereit erklärt, der Südbahn zu diesem Zwecke verzinsliche Vorschüsse zu gewähren, wodurch es der Gesellschaft ermöglicht wurde, die gleichen Zuwendungen an das Personal, die in der jüngsten Zeit bei den Staatsbahnen zugebilligt worden sind, auch für ihr Netz zu übernehmen. Die Entwicklung gestaltet sich im heutigen Jahre besonders kritisch, weil die Militärtransporte aufgehört haben, der Zivilverkehr erst langsam zu erwachen beginnt, wichtige Strecken durch die feindliche Besetzung vom Verkehre ausgeschaltet 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 feindlichen Auslande befindlichen Prioritäten Zinsen und Rückzahlungsquoten nicht geleistet worden, während anderseits auch die italienische Annuität nicht eingeflossen ist. Die unberichtigten Rückstände erreichen die Höhe von 228 Millionen Francs, die unbeglichenen Raten 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 Prioritären ins Einvernehmen gesetzt. In der letzten Zeit haben mit dem hier anwesenden Direktor Chevalier von der Banque de Paris unverbindliche Besprechungen stattgefunden und da die französischen Prioritäre die Lage als ungeklärt erachten, wurde die Einlösung des Aprilcoupons 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 Julitermin, wo die großen Massen der Prioritäten ihre Zinsscheine haben, starke Aktualität erlangen und man glaubt, daß bis zu diesem Zeitpunkte eine Vereinbarung mit den Prioritären 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 Kassendienst 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 Schlußziffern der Ertragsrechnung sind aus der folgenden Aufstellung zu entnehmen:

	1918	gegen 1917
	Kronen	
Erträgnisse:		
Betriebseinnahmen	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, Gebührenäquivalent usw. „	608.923	— 62.046
Oesterr. Erwerbsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb „	4,145.753	— 1,154.375
Ungarische Erwerbsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb „	902.359	342,142.624 — 380.513
Daher Reinertrag der Hauptbahnen		37,295.444 + 4,290.513
unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Betrieb der Lokal- und Pachtbahnen mit einem Verlustsaldo von		4,410.409 + 872.053
verbleiben		32,885.035 + 3,418.460
hiezu:		
Erträgnisse des Grazer Walzwerkes, der Fabrik für Sicherungsanlagen und der Hotelanlagen auf dem Semmering		892.518 — 278.690
Summe der Erträgnisse		33,777.553 + 3,139.770
Lasten:		
Erfordernisse für die Verzinsung der Anlehen		57,207.794 — 47.351
ab:		
Beitragsleistung der Staatsverwaltung zur Verzinsung u. Tilgung des 5prozentigen Anlehens K.	1,524.095	unverändert
Jahresrente für 1/8 Anteil an der Wiener Verbindungsbahn „	66.000	unverändert
Annuität der ungarischen Regierung „	571.429	unverändert
Annuität der italienischen Regierung „	28,158.163	30,319.687 unverändert
verbleiben		26,888.107 — 47.351
Kote- und Stempelgebühren für Aktien und Obligationen		1,851.936 — 2.824
Den Bahnbetrieb nicht betreffende Zentralverwaltungskosten		1,009.260 + 172.381
Bezüge des Verwaltungsrates		117.600 unverändert
Saldo der Zinsen und diverse Abrechnungen usw.		3,558.633 + 1,372.339
Verkehrsgebühren von den Anlagekosten		12,511.623 + 497.030
Summe der Lasten		45,957.168 + 1,991.570
Gebarungsabgang		12,159.615 — 4,148.195

Durch die Ereignisse des letzten Herbstes war eine genaue Rechnungslegung nur bis zum Ende des dritten Quartals möglich. Für das letzte Quartal war die Verwaltung sowohl hinsichtlich der Einnahmen als der Ausgaben vielfach auf Schätzungen angewiesen, zumal ein Teil ihres Netzes durch die italienischen Behörden besetzt und der Gesellschaft hiedurch die Einbeziehung der Ergebnisse in den Rechnungsabschluß unmöglich gemacht worden ist. Der Gebarungsabgang von 12·1 Millionen Kronen ist um 1·14 Millionen Kronen höher als im Vorjahre und steigert die bisherige Verlustziffer 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 Einnahmenziffer, welche sich daraus ergab, daß die Südbahn in der vorjährigen Bilanz aus noch nicht abgerechneten Militärtransporten eine schätzungsweise Einnahme von 15·4 Millionen Kronen gebucht hatte, welche sich als zu gering erwiesen hat, so daß dem heurigen Jahre eine bedeutende Nachbuchung zugute gekommen ist. Die Einnahmen aus dem Zivilpersonenverkehr sind trotz der Hemmungen aus dem Kriegszustande, dem Kohlenmangel und den Absperrungen durch die Erhöhung der Tarife beträchtlich größer geworden. Dagegen sind die Einnahmen aus dem Zivilgüterverkehre neuerlich stark zurückgeblieben, zumal die Südbahn mit sehr bedeutenden Ersatzleistungen aus den im gewaltigen Umfange erfolgten Beraubungen der Sendungen von Gepäck und Frachtgütern belastet ist. Die Schwierigkeiten des Betriebes waren durch den Mangel an Kohle, durch den schlechten Zustand des Fahrparkes und durch die Verwirrung bei Abwicklung des Demobilisierungsverkehres 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 Personalauslagen 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 Verkehrsschwankungen, welche der Krieg brachte, haben die Wahrung der Betriebsökonomie vielfach unmöglich gemacht. Betriebsmittel und Bahnanlagen wurden weit über das gewöhnliche Ausmaß ausgenützt, die Erhaltungsarbeiten konnten aber nur in notdürftigem Umfange fortgeführt werden. Der Aufwand für Investitionen betrug 11·6 Millionen Kronen und mußte abermals, da die Begebung der Anleihe nicht möglich war, aus dem Betriebe bestritten werden. Unter den besonderen Auslagen sind die Erfordernisse für Wohlfahrtseinrichtungen 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 Bekleidungsmitteln und auf höhere Zuwendungen für die Personalküchen. 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 diesmaligen Jahresrechnung.

Die Ergebnisse im Betrieb der Lokalbahnen haben sich etwas gebessert, dagegen jene im Betrieb der Pachtbahnen 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 Heeresverwaltung 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				
Betriebseinnahmen	155·5	171·2	193·7	246·8	379·4
Betriebsausgaben	95·0	100·2	140·0	193·4	319·7
Gebarungsabgang	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 haftet seit Kriegsausbruch unberichtigt aus und es sind 118 Millionen Francs rückständig. Anderseits wurden infolge des Zahlungsverbotes die Prioritätencoupons feindlicher Ausländer nicht eingelöst; der bilanzmäßige Rückstand erhöht sich diesmal auf 228 Millionen Francs. Die Post „Saldo der Zinsen und diverse Abrechnungen", 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 Anhäufung der verfügbaren Geldmittel stark zurückgegangen und erst am Jahresschlusse 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 Rechnungsabschluß 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 Prioritäre erhobenen Protests die gewünschte Klärung herbeizuführen, seine Beschlußfassung 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 zugestandenen Personalmaßnahmen durch die Südbahn dieser erwachsenden finanziellen Lasten, soweit sie nicht durch die neue Erhöhung der Personentarife und durch die Ueberlassung des Kriegszuschlages pro 1919 bedeckt sind, verzinsliche Vorschüsse 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 dermaligen Dienstbereich des Betriebsinspektorats Laibach gelegenen Strecken wurde beschlossen, jene Personalmaßnahmen zu übernehmen, die für das Staatsbahnpersonal in Slowenien zur Einführung gelangen; die Kosten dieser Maßnahmen werden ihre Deckung in der für das jugoslawische Netz bewilligten Tariferhöhung finden.

Der Rücktritt des Generaldirektors Dr. Weber.

Der Verwaltungsrat hat ferner beschlossen, dem Präsidenten Dr. August Weeber über sein aus zwingenden Gesundheitsrücksichten gestelltes Ansuchen unter wärmster Anerkennung seiner hingebungsvollen und hervorragenden Dienstleistung von der Funktion eines Generaldirektors zu entheben und in den Ruhestand zu versetzen. Weiter wurde beschlossen, von der Wiederbesetzung des Generaldirektorpostens im Hinblick auf die infolge der staatlichen Veränderungen durchzuführenden Neuregelung 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 Fall 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 tarifarischer 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 Verwaltung 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 erspart 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 zusammengedrängt 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 zustatten 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 verfügten staatlichen Sperrmaßnahmen sich erst in der jüngsten Zeit wieder etwas zu beleben vermochte, und die noch immer fortschreitende Teuerung das Mißverhältnis zwischen den Betriebseinnahmen und den Betriebskosten weiterhin vergrößert hat. Es ist begreiflich, daß sich unter diesen Umständen die

Der Neue Tag
1. IV. 1919
83



Fahrt ins Hamsterland.

Palmsonntag zogen wir ins Hamstererland. Der Wiener „geht" nicht hamstern, schon lange nicht mehr. Denn im Umkreise, den er zu Fuß bewältigen kann, wächst schon lange nichts Eßbares mehr. Man fährt weit hinaus — je weiter desto besser und am besten an die Grenzen im Norden oder Osten — die ja heute so eng 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 Sonntagshamsterern zuvor und versäumt nichts zu Hause. Die Männer haben sich in Uniform geworfen. Keine schönere Gelegenheit, um die Montur, unseligen Angedenkens, anzuziehen, als eine solche Fahrt! Man schont das teuere Zivil, macht auf die Bewohner des flachen Landes einen günstigeren Eindruck, als im aufreizenden Städterkleid, und es besteht die Hoffnung, daß die unerbittlichen Herren Kollegen von der Volkswehr sich durch den Anblick des verschossenen feldgrauen 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 harrt ein Menschenknäuel an der Einlaßtür. Die Perrons liegen im Dunkel. Die Waggonschnecken 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 schritthaltend 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 Plätzeeroberns von den Zeiten der Zugsüberfüllung her gewohnt und man läßt ihnen das unschuldige Vergnügen des Scheingefechtes. 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 sehen in ihrem heutigen Zustande die Coupés aller Klassen einander verzweifelt und zum Verzweifeln ähnlich. Immerhin — es ist vollbesetzt.

Ein Routinier des Reisens zündet einen Kerzenstumpf in einem kleinen Laternchen an und wir können die Reisegenossen betrachten. Zwei Männer, augenscheinlich Arbeiter, eine Frau im Kopftuch, ein junge, bralle 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 Türe zu uns hinein. Man nimmt das gleichmütig auf, in der Gewißheit, daß man eben so bösartig wäre mit der Aussicht auf eine „durchstandene" Nacht. Einer der Arbeiter findet eine Replik und die Frau im Kopftuch kichert 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 Bogen 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 zersplitterten 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 Pullmancar. Aber wir waren hart gebettet zu lange Zeit: Wir haben uns Schwielen 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 Bahnhofrestaurateurin ist eine gute und gescheite Frau. Man findet bei ihr nicht nur Waschgelegenheit, 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 Leut' hier haben ja selber nichts. Und für die Stadt sorgen doch die Italiener. 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 Hendeln legen die Eier nur so wie die Zuckerlautomaten, auch wanns nix zu fressen 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 Biederen nach. Wir sitzen erstarrt. Das ist Verrat! So etwas fühlt man. „So ein Fallot" — aber unser Lächeln schmeckt nach Galle. Er kommt beschwert zurück und mahnt zum Aufbruch. Das Paket Kerzen, das er im Rucksack getragen, ist verschwunden. Aber der Rucksack 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 Neid 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 Zaghaftigkeit, 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 Zwetschkenbaum. „Des Bagage, da kommen's von den Städten herein, auffressen täten's uns, rein auffressen, a Milli, a Milli, ja, für enk haben wir unsere Milli . . ." 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 naturgeschwärzten 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 Bohnenkaffee geben sie gerne und billig ab. Zu 14 K. das Viertel, hat jüngst ein Freund auf dem Lande gekauft. Wird sie zuschlagen oder nicht? — Die Bäuerin sagt: „Zwei Kilo G'selchtes." — Erleichtertes Aufatmen. Aber wir geben uns nicht so leicht. „Aber, Frau Mutter." Es wird ein erbitterter Handel. Ein halbes Kilo Butter wird als Draufgabe 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 hausgeselchter 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 schickt einen warmen Regenschauer zu uns herab. Unsere Rücken krümmen sich, aber unsere Herzen sind fröhlich. Im Bogen kehren wir zum Ausgangspunkt zurück. Die Frau Bahnhofswirtin ist wirklich eine tüchtige Frau. Sie begrüßt uns mit Anerkennung und sie hat ein Mahl für uns bereit. Gulasch mit Nockerln und zwei große Buchteln 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 wackere 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 „wechseln". 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. Der dritte liegt prall und schwer im Gepäcksnetz. Er ist unser Sorgenkind, denn wir müssen ihn mit zurückgelegtem Kopfe mit den Augen festhalten.

Die Fahrt ist ungemütlich. In jeder Station drängen Menschen, böse, wilde, überreizte Menschen. Es sind nicht mehr die lachenden, harmlosen Ausflügler wie einst an Sonntagnachmittagen. Es sind Menschen, die soeben einen Kampf ums Brot geführt haben und denen Wut und Ekel in der Kehle sitzen. Selten, daß einer breit und zufrieden, aufreizend für die andern, von Erfolgen der Hamsterfahrt erzählt. In einem Winkel lacht und quietscht 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 unseren 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 schicken 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 einemmale, daß wir müde sind, entsetzlich 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 K.
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 Schleichhändlerwerten mitgebracht:

	W. W. (= Wiener Währung)
2 Kilo Selchfleisch . . .	190 K.
½ 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 Beinen mehr haben und nicht mehr müde sind und mit ungetrübtem Genuß essen können.

M.

Die Zeit
4.IV.1919
85

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 zermürbt 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 belanglos erweist; mit der unentwegten Sparsamkeit 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 Zwirn 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 Einkaufen, beim Einsteigen in die überfüllte Tramway zuvorkommen, in allen, die uns einen Handgriff leisten und die wir dafür bezahlen müssen, in den Geschäftsleuten, die uns Lebensmittel verkaufen, in den Schleichhändlern, 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, Prügel 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 erbittertsten 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 lästiger 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 Teigwaren zu haben sind, und erfährt, dort angekommen, daß seit ungefähr zehn Minuten nichts mehr zu haben ist. Man arbeitet 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 Nachtmahl, todmüde und halb verhungert, die Erwachsenen verdrießlich, gereizt und verbittert, ausgepumpt von zehn- bis zwölfstündiger Berufsarbeit, die Kinder still, matt, gelb, an verschmachtende Zimmerpflanzen erinnernd. Man spricht davon, was man morgen essen wird, daß die Kohlen ausgehen, 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 zerrissenen Regenschirm nicht mehr auf die Gasse gehen kann und ihn unbedingt frisch überziehen lassen muß, daß der kleine Franz seine Schuhe ausgewachsen hat, daß in der Putzerei neu angeschaffte 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 Rüben 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 Hamsterfahrt, die die Erholung von den Strapazen der Woche bildet.

Hin 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 Familienvater 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 Volkswehr, 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 Beschlag nimmt. Oder eines der Kinder wird lungenkrank.

Es ist eine ungeheuerliche Zeit, in der wir leben, eine Götterdämmerung und Weltwende, 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 Sitz der Herrschaft gestiegen, aus der alten Gesellschaftsordnung ringt sich eine neue empor. Und wenn wir nach Jahren einmal an diese Zeit zurückdenken werden, dann werden uns zuerst der Hunger, die Kälte, die Kohlennot, die Gassperre, die Tramwayeschränkung 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, erschöpfte Mittelstand. Wir waren nicht immer so! Es hat eine Zeit gegeben, wo sich beim Lesen von Zolas „Germinal" unser Herz zusammenkrampfte, wo wir das Andreas Hofer-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 vollzogen, die das Blut aufpeitschen, das Herz aufschreien 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 Martern 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 eingesponnen und aufgezehrt wären von dem Dienst für des Lebens gemeinste Notdurft.

G. Mühl.

Wir sind nicht zu trennen! (Originalzeichnung von Theo Zasche.)



Wir sind nicht zu trennen! Trotz Neid und trotz Haß,
Trotz stürmender feindlicher See.
Was einte auch stärker als Schmerz und Leid,
Als tiefstes, unendlichstes Weh?
Und Herzen, Sprache, Fühlen und Sinn
Sind fest aneinander gefügt.
Wer uns des Verrates bezichtigen will,
Der lügt, der lügt, der lügt!

Wir sind nicht zu trennen, Ihr Harten, das merkt,
Trotz Machtspruch, Vertrag und Papier.
Zertrümmert, verhungert, des Elends voll,
So seht Ihr die Opfer der Gier.
Behaltet die Waffen, eins nehmt Ihr uns nicht,
Des Deutschen geistige Wehr,
Nie nehmt Ihr des Volkes köstlichste Zier:
Die Ehr', die Ehr', die Ehr'!

Wir sind nicht zu trennen! Der flammende Schwur
Dringt lodernd zum Himmel empor.
Wir sind nicht zu trennen, wir stehen zu Dir,
Dem Bruder, der alles verlor.
Der Enkel soll 's künden in schönerer Zeit,
Strahlt ihm die Sonne aufs Neu':
Verloren war alles, nur eines hielt stand:
Die Treu', die Treu', die Treu'!

Alfred Deutsch-German.

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 Betrübnis in mein Kinderherz ein; ich konnte an einem solchen Tage nicht mehr fröhlich sein; es war mir, als wenn ein Schatten durch den Sonnenglanz gehuscht wäre, hinter sich einen feinen Schleier zurücklassend, durch den mir alles in unklaren Umrissen entgegenblickte; der Prater war meine Seligkeit, mein Eden, aus dem ich mich verwiesen sah für eine ganze, lange Woche, ganz ungerechterweise, denn ich hatte ja nichts getan, das mir meinen Anspruch auf den sonntagvormittägigen Praterspaziergang 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 gewohnten Vormittagsausfluges in den Prater war gleichbedeutend 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 Samstagnachmittag zum Fenster, um zu sehen, wie sich das Wetter anließ. Erst dann, wenn die Sterne flimmernd im seidigen Tiefblau des nächtlichen Himmels blinkten, kroch 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 bezaubernd. So etwa vor einem halben Jahrhundert hatte er noch ein andres Gesicht. Von seiner Urwüchsigkeit, von dem Charakteristischen der Donau-Au hatte er damals noch nicht so viel eingebüßt, von dem eigenartigen Zauber, den besonders der Maienfrühling über die Aulandschaft 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 werden dulden können. Vor fünfzig Jahren schon hat man begonnen, dem Prater sein Grab zu schaufeln. Tausende jener braunen Burschen und Männer mit den weiten Hosen aus Schnürlsamt, den schweren Nagelschuhen an den Füßen und dem breitkrämpigen Kalabreser auf dem blauschwarzen Kraushaar schaufelten eine mächtige Rinne aus, in der heute zwischen steindammbewehrten Ufern der Nibelungenstrom seine Wasser nach Osten drängt. Der tiefe Riß, 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 Industriestätten, den der Wind in die Stromniederung hinabträgt, verlegt ihm den Atem, und die motorischen Verkehrswege, die sich in das fadenscheinig werdende Pratergrün hineinfressen, zehren an seinem Mark. Sein einst so gesunder Organismus geht daran zugrunde. Wir müssen uns damit abfinden. Die jüngeren Wiener empfinden das Heimgehen des Praters weniger schwer; ihnen bietet er heute eine Fülle des Anregenden und Amüsanten, in dem das Sportliche nicht die untergeordnetste Rolle spielt. Uns alten Wienern, die wir den alten, herrlichen Park um seiner landschaftlichen Reize willen lieben gelernt hatten und liebten, den von der Allmutter Natur mit reichen Gaben bedachten Erdenfleck, dem nur zu einem verschwindend kleinen Teile Volksbelustigungsstätten einfachsten Zuschnittes an seiner Peripherie Boden abgerungen, eine gewisse Art von Verehrung entgegenbrachten, schneidet das langsame Hinsiechen des Praters tief ins Herz. Wir sehen sein Ende kommen, wir können es nicht aufhalten, wir wissen, daß die unbeugsame Notwendigkeit gebieterisch ihr Recht verlangt, daß Schönes dem Zweckmäßigen Platz machen muß, wehren uns in unserm Innern gegen die Vergewaltigung dessen, das wir unentweiht zu sehen wünschen, und können schließlich und endlich nur Verlorenem, Unwiederbringlichem nachtrauern.

Die eiserne Notwendigkeit! Sie ist eine unbarmherzige Herrin.... Artis sola domina necessitas. Auch der Kunst geht es nicht anders....

keine
Kastanienbäumen und

Neues Wiener Tagblatt
27. IV. 1919
166

Der neue Tag
24.IV.1919
107

Die Donaufrage.

Ein Vorschlag zu ihrer Lösung.

Verkehrswege, 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 benützbare 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 teueren 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 verwunderlich, 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 Schiffahrt 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 Schiffahrt und Verkehrsanlagen verwaltet und überwacht. Diese einheitliche Stelle ist die gemischte Donaukommission. Sie war insofern erfolgreich, als sich in ihrem Wirkungskreise die Schiffahrt 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 Wirkungskreis der Internationalen Donaukommission 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 bleibe, ob und wie sie die Regulierung des Stromes und die Schiffahrt fördern wollen. Es wäre auch ganz ungenügend, wenn eine Internationale Donaukommission 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 Donaukommission 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 Donaukommission 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 Großmächte. 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 Verfügungsfreiheit 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 irgendwie 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 Donaukommission 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 Verhältnisse beitragen. Ich habe bereits einmal in einem ausführlicheren Artikel („Der Friede", Nr. 61) den Aufbau einer solchen Donaukommission 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 zuwende. 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 beharren werden und daß in diese Frage keine demagogischen Argumente hineingetragen worden sind. Es hat aber den Nachteil, daß wir den Gegnern ohne geklärte Ideen und ohne Plan in dieser Frage gegenübertreten und daß auch in dieser Sache 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 benützbare 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 sich 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 entgehen. Aber es ist doch noch immer besser, als Gleichberechtigter einer Gemeinschaft anzugehören, in der man majorisiert werden kann, als einer stärkeren und wohlorganisierten Majorität als isolierter Gegner gegenüber zu stehen.

Dr. Otto Friedländer.

Die Zeit
3./VI.1919

Der Streik bei der Dampfschiffahrtgesellschaft.

Eine Darstellung der Gesellschaft.

Wie bereits bekannt, ist das seit kurzem gewerkschaftlich organisierte Personal der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft auf der deutschösterreichischen und der bayrischen 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-Dampfschiffahrtgesellschaft besonders schwer getroffen. Die Beschlagnahme ihrer auf dem Gebiet unterhalb Baja (ungarisch-jugoslawische Donaugrenze) befindlichen Fahrbetriebsmittel, die Sequestrierung ihrer Berawerke, die Zwangsliquidierung ihrer Immobilien im Königreich Rumänien, die Kommunisierung ihrer Schiffswerft 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-Dampfschiffahrtgesellschaft ihrem Personal weitgehende 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 emporgeschnellt 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 Erträgnissen 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 Eisenbahnverwaltungen bewilligten Kriegs- und Teuerungszulagen erwiesen hat, daß sich, von einigen kleineren Differenzen abgesehen, die die Gesellschaft auszugleichen bereit war, die Schiffahrtangestellten 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, die 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 Verkündigung 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-Dampfschiffahrtgesellschaften ziemlich gute Geschäfte gemacht und sich aus den ihnen vom Staate übertragenen Arbeiten reiche Erträgnisse 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 auszuzahlen. 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 Verhandlngen 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 Theben, den gesamten Personen- und Güterverkehr sowie die Magazins- und Verladearbeiten in den größeren Dienstesstellen.

Linz ohne Mehl.

Aus Linz, 2. d., wird telegraphiert: Wie die „Tagespost" meldet, hat heute infolge des Streiks bei der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft 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 Bäcker kein Mehl fassen.

Neues Wiener Tagblatt
3./VI. 1919

Der Streik bei den Donau-Dampfschiffahrts-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 Theben der gesamte Güter- und Personenverkehr und ebenso die Magazins- und Verladearbeit in den größeren Dienstesstellen. 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 Streik 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 befinde 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 Verkehres 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 auszuzahlen. 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 Kommunisierung ihrer Schiffswerft 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 Waffenstillstandvertrages hat die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihrem Personal weitgehende materielle Unterstützungen fortgesetzt bewilligt, so daß der Personaletat von zirka 12,000,000 K. im Frieden bisher auf mehr als 50,000,000 K. pro Jahr emporgeschnellt 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 Erträgnissen 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 hiedurch 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 Verkündigung 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 Umsturze 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 neuerliche 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 auszuzahlen. 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 „Tagespost" 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 erstreckte, konnten heute früh die Bäcker kein Mehl fassen.

* * *

Streik der Handelshilfsarbeiter in Linz.

Linz, 2. Juni. Die Handelshilfsarbeiter und Geschäftsdiener sind heute geschlossen in den Streik 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.

Die Zeit
8./VI. 1919

Republikanischer Pfingstspaziergang.

Von F. St. Gunther.

Vor dem Portal des Churpriesterhauses auf dem Stephansplatz steht im grellen Glast des blaugoldenen Sonntagsvormittags ein Einspänner. Sein lebensmüder Bräuml, dem die Jahre des Durchhaltens weithin sichtbar auf die krachdürren Flanken geschrieben sind, ist hinter jeder der beiden Schenklappen mit einem dürftigen, künstlichen Maiglöckchenbüscherl geschmückt, und ein gleiches steckt auf dem Kutschbock neben dem weißen Blechtäfelchen „Frei". Daran erkenne ich auf dem ganzen langen Wege von Mariahilf 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, restlichen Schein und Abglanz altvienerischen Firmungstreibens krampfhaft aufrechtzuerhalten sich bemüht. Heuer, heute herrschen selbst unmittelbar um den Stephansdom eine Ruhe, eine Stille, eine Einsamkeit, die nicht mehr wohltuend, sondern fast beängstigend auf die armen, gemarterten Nerven wirken. Und ebenso schweigsam und unbelebt die weitere Umgebung, Singerstraße, Stock-im-Eisen-Platz, Graben....

Das tote Wien... Wie Zentnerlast legt sich's auf die Brust. Freilich, das ist ja, vorläufig wenigstens, nur eine schreckhafte Zwangsvorstellung. Nicht Not und Verzagtheit, nicht politische und wirtschaftliche Unsinnt verursachen diese heutige Leere und Oede der Gassen, sondern das langersehnte, endlich eingetroffene herrliche Frühsommerwetter hat groß und klein unwiderstehlich hinausgelockt aus den Mauern ins Freie.

Aber das kummervolle Herz will sich nicht zufriedengeben mit dieser vernunftmäßigen Erklärung. Und wenn etwas die Bitterkeit noch vermehren kann, so sind's die italienischen Gendarmen und Offiziere, die kühl und selbstbewußt am Dom vorbeiwandeln: Die glauben jedenfalls, so still und armselig war und ist der Feiertag stets in unserer Bettlerstadt!

Gott sei Dank, ein lauter, überlauter Ton: „Extraausgabe!" Sollte in Saint-Germain die Vernunft...? Sollte bei Wilson das Ehrgefühl...? Aber nein, sogleich schäme ich mich meiner augenblicklichen Leichtgläubigkeit. Bloß der ekle, alte Schwindel in neuer, doch keineswegs verbesserter Auflage: Der „rote Sonntagsbote" wärmt unwahre Sensationen vom Freitag auf: die „Intimen Blätter" bringen alberne „Enthüllungen" aus dem Liebesleben der Habsburger...

Zwei alte Frauen, Demut in der Haltung, Not im Gesicht, Gebetbücher in den Händen, humpeln der Stephanskirche zu.

„Alsdann will er richti' nimmer 'n sei' Fabrik geh'n, Ihrer Schwiegersohn?" fragt die eine.

„Absolut net mehr!" erwidert die andere. „Da waar' sei' Herz a Narr, sagt er, wann er um dö notigen paar Reisch' an Gichtaben machet!"

„No, von was lebt er denn?"

„Zeitungen verkauft er jetzten."

„Wiaviel verdient er si' denn wacher da damit?"

„A zehn, zwölf Kronen im Tag, manchmal mehr, manchmal weniger, es is net gleich."

„Ja, aber da davon kann ma' do' heutigstags net leb'n."

„Natürli' net. Aber er hat do' die Arbeitslosenunterstützung. Rechnen S' hö dazua, da kimmt er si' auf ganz a schöns Geld im Monat... Wann er's nur ah hergeber' daham und net versaufet'!..."

Ueber Graben, Kohlmarkt und Michaelerplatz in den inneren Burghof.

Auch hier außer Spatzen, Tauben und dem Wachmann, der mir ohne unbegreiflichen, aber wahrscheinlich sehr triftigen Gründen den Durchgang durchs Schweizertor verwehrt, kein lebendes Wesen. Aber mächtig im Mittelpunkt des weiten Geviertes das schwarze, eherne Standbild, dessen Größe und Wucht in so schreiendem Gegensatz stehen zur historischen Persönlichkeit des monumental Verewigten.

„Amorem meum populis meis!"

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 unbesiegliche und unausrottbare Optimismus seiner Wiener froh und fieberhaft gespannt gewesen sein auf sein Testament. Fabelhafte Ziffern nannte man, Unsummen raunte man sich ins Ohr, Stiftungen, mit denen der Gute, Gemütliche, Leutselige seine Freigebigkeit und seinen Wohltätigkeitssinn übers Grab hinaus herrlich beweisen wollte — aus bester Quelle „hatte" man's: „Wart't's nur, bis das Testament veröffentlicht wird! Da werd't's spitzen!" Und das Testament wurde wenige Tage später veröffentlicht, und die Wiener „spitzten" 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 loyale Geschichtsschreiber, daß alle Wiener diese knappen und tatsächlich vielsagenden 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 Rauhbeine unter ihnen gegeben, die das fürstliche Vermächtnis mit diesem Dank quittierten:

„No, in Unkösten hat er si' a'rad' net a'stürzt, der Vater Franz!"

Unbekümmert um diese Ruch- und Pietätlosen hat man's dann aufs Monument gesetzt: „Meine Liebe meinen Völkern" — aber natürlich nicht auf deutsch, sondern in der Staatssprache Altösterreichs, lateinisch. Damit es halt

„Aber immer träumt Ihnen doch nicht so was Schönes."

„Naa, Freili' net. Mannigsmal tramt mir gar nix. No, liegt da eppa was dran? Das is der g'sündeste Schlaf. Und mannigsmal wieder tramt mir was Grauslich's. Da hab' ich nacher erst recht a Freud', wann i sieh', 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.

Österr. Volkszeitung
8/III. 1919
131

Pfingsten im Prater.

(Originalzeichnung von Theo Zasche.)



Herumg'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.

Ob sich der tschechische Watschenaff nicht bei seinen neun Gemeinderäten wegen der erlittenen Mißhandlungen beklagen wird?

Treßler verläßt das Burgtheater und gastiert beim „Künstler".

Das Ringelspiel beim Calafati.
Wenn der „große Chinese" wüßte, wie erbärmlich und klein er vor uns steht.

„Verbrüderung" beim „Wurschtl".

„Italienische Annäherungen an Deutschösterreich kann man in der letzten Zeit wiederholt bemerken."

Und da wagt man an den Abbau der Volkswehr zu denken!

Neues Wiener Tagblatt

26./III.1919

Die finanziellen Aussichten der deutschösterreichischen Staatsbahnen.

Vom Eisenbahnminister a. D. **Ludwig Wrba.**

Der Staatssekretär für Verkehrswesen 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 Fahrparkes ausführlich erörtert, im ganzen ein Programm für die weitere Tätigkeit des Verkehrsamtes aufgestellt, dem man im Interesse einer günstigen Entwicklung unsres heimischen Eisenbahnwesens nur vollen Erfolg wünschen kann.

Der Staatssekretär hat aber hiebei 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 Tariferhöhungen, auch die bedauerliche Verschlechterung des Ertrages der Staatsbahnen, die von früher erzielten erheblichen Ueberschüssen zu beträchtlichen Gebarungsausfällen gelangt sind, hervorzuheben.

Die dem leitenden Staatsmanne auferlegte Zurückhaltung, vielleicht auch die Unmöglichkeit, verläßliche rechnungsmäßige Grundlagen vorzubringen, hat den Staatssekretär wohl abgehalten, auf die dem Anschein nach geradezu trostlose finanzielle Lage der Staatsbahnen näher einzugehen und dieselbe klar und offen darzulegen.

Die eingehende Erörterung der finanziellen Verhältnisse unsrer 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 begreiflichen und berechtigten Wünsche und Forderungen infolge der so ungünstigen Finanzlage der Staatsbahnen derzeit und vielfach auch in fernerer Zukunft notwendig 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 nüchterner Erwägung und klarer Rechnung sondern vorwiegend im Sinne partei- und sozialpolitischer Strömungen und Bestrebungen getroffen werden müssen und hiebei 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 unsres Staatsbahnwesens ist bei der auch vom Staatssekretär hervorgehobenen Unbestimmtheit aller grundlegenden Verhältnisse (Staatsgrenzen, Ausdehnung des Bahnnetzes, Anteil an den Kapitalslasten 2c.) wegen der Unzulänglichkeit der zur Vergleichung erforderlichen Daten über die Betriebsergebnisse des bestandenen österreichischen Bahnnetzes und der vollen Ungewißheit über so manche Zukunftsaussichten derzeit wohl nicht möglich.

Gleichwohl dürften die vorliegenden beschränkten Daten für das gesamte Staatsbahnnetz der bestandenen österreichischen Monarchie (Geschäftsbericht 1916/17, Voranschläge 1917/18 und 1918/19) in Verbindung mit den in die Oeffentlichkeit gedrungenen Mitteilungen über die Deutschösterreich allein treffenden voraussichtlichen Mehrkosten der letztverfügten 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 unsrer Staatsbahnen zu gewinnen, welches nicht allzu erheblich von den zu gewärtigenden wirklichen Ergebnissen abweichen dürfte.

Die vorangeführten amtlichen Aufstellungen über das gesamte Staatsbahnnetz der bestandenen Monarchie und die denselben beigegebenen Nachweisungen zeigen, wie leicht begreiflich, seit Kriegsbeginn eine fortschreitende beträchtliche Verschlechterung der Betriebsergebnisse und der finanziellen Gebarung, und zwar ungeachtet wiederholter einschneidender Tariferhöhungen, 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 Gesamtnetz der bestandenen 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 Kapitalsverzinsung von 1·27 Prozent ergeben. Mit einiger Besorgnis hervorzuheben ist hiebei 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 mußten.

Man wird in eingeweihten Fachkreisen wohl kaum einem Widerspruch begegnen, wenn man annimmt, daß die beiden mehrerwähnten Voranschläge schon zur Zeit der bestandenen 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 Vernehmen 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 Gebarungsabgang 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 unsres 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 Allheilmittel fortdauernder Tariferhöhungen schließlich und endlich doch versagen wird, teils weil die verarmte Bevölkerung die erhöhten Tarife für die Dauer nicht ertragen kann, teils weil im Gegenteile 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 ehemöglichste Herabminderung der Bahntarife, so doch mindestens für den Verzicht auf weitere Tariferhöhungen 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 weiter Kreise der Bevölkerung, teils wegen der mannigfachen künstlichen Verkehrshindernisse (Beschwerlichkeit und Beschränkung des Reiseverkehrs, Paß- und Einreiseschwierigkeiten, Zollschranken, Ein- und Ausfuhrverbote, Behinderung des freien Handels, Valutaerschwernisse und dergleichen).

Auf der Ausgabenseite 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 Gesamtnetz 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 unsrer 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 Lebensmittelteuerung 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 Gebarungs-

National

Der neue Verkehr.

Gotthardverbindungen.

M. Ein neues Beispiel dafür, wie man es nicht machen muß, haben die Bundesbahnen bei der Festlegung der neuen Nachtverbindungen via Gotthard 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-Erstfeld zuschlagspflichtig machte.

Dabei sind die Anschlüsse jämmerlich. Von Basel aus erreicht man den zuschlagspflichtigen Gotthardnachtzug in einem Personenzug, der mit Ausnahme der schönen Ortschaft Immensee alle Stationen bedient und in Luzern von 9.22 bis 10.55 abends stillliegt. In umgekehrter Richtung ist die Verbindung auf der Strecke Erstfeld-Olten 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 einigermaßen anständige 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 Tagesschnellzug 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 Gotthardlinie alles andere als ideal. Es steht fest, daß die Tagesschnellzüge Basel und Zürich-Chiasso an der Grenze schnellzugmäßigen Anschluß nach und von Mailand haben. Gleichwohl läßt man nur einen internen Speisewagenkurs laufen, obwohl den Bundesbahnen 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 Betriebseröffnung 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 Umkartierung) demnächst aufzuheben. Es komme in Frage, mit Rücksicht auf die Frachtzahlung in den Verkehren, für welche Markttarife 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 (Umkartierung) 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 lebhafte 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 Schiffahrtsgesellschaft 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 kühn 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 ratsam 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 Kundschaft finden. („Independent.")

Weststürmen. 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, sodaß 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. Hingegen wird durch die Flugpost eine große Beschleunigung erzielt. Mit einer einzigen Ausnahme konnte der Flug seit Mai immer durchgeführt werden. Die für Dübendorf-Lausanne angesetzte 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 ausgetragen. Ein Brief, der Lausanne um 14 Uhr 45 verläßt, wird in Zürich um 17 Uhr 30 bestellt.

Trotz günstigen Bedingungen entspricht die Frequenz den Ausgaben nicht, was die Flugplatzdirektion veranlaßte, probeweise Passagiere mit der Flugpost zu befördern. Die Taxen sind sehr niedrig angesetzt, um weiten Kreisen die Ausführung eines Ueberlandfluges zu ermöglichen. Durchschnittlich wurden auf den beiden Strecken Passagiere befördert. Anfänglich wurden pro Tag etwa tausend Briefe spediert; diese Zahl sank auf einen Durchschnitt von 250. Die aus den beförderten Briefen und Passagieren erzielten Einnahmen decken die Kosten bei weitem nicht.

Die Flugplatzdirektion 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.

Die Zeit
6/III. 1919

161

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 geschielt, haben jenes um sein „Amüsmang", dieses um seine „Mulatschaks" beneidet und uns darüber geärgert, daß die Kärntnerstraße dem Vergleich mit der Friedrichstraße und der Andrassystraße so gar nicht standzuhalten vermochte. Die paar Variétés, die zwei oder drei Nachtkaffeehäuser, das bißchen Heurigenhetz', 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 abzunötigen. Nun aber dürfen wir stolz sein: Wir haben ein richtiggehendes Nachtleben, und keine behördlichen Spar- und Sperrverordnungen vermögen die überschäumenden Fluten einzudämmen, die sich mit einbrechender Dunkelheit über jene Straßen ergießen, 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 getragenem Laster, an internationalem Schiebertum geboten wird. Endlich haben wir die Harmlosigkeit der stilvollen primitiven Weinstüberln überwunden, in denen man sich an „Wien, wie es liebt und lacht," ergötzen konnte, endlich schießen auch bei uns wie Giftpilze die prunkvoll überladenen Wurzlokale aus dem Boden, die den richtigen Rahmen abgeben für Wien, wie es schiebt und schachert.

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 verpönen 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, daß 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 Gänsehäufel, das all den Hunderttausenden, denen die Wohltat eines Landaufenthaltes 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 anständigen 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 allabendlich 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 Halbweltsdamen. In den Kaffeehäusern und Nachtlokalen der Praterstraße nimmt diese Karriere ihren Ausgang. Hier wagen die kleinen Angestellten nach dem schüchternen Griff in die Portokasse den ersten Kettenhandel, die erste Turfwette; hier versuchen sich die kaum der Schule entwachsenen 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 vermengen sie sich mit den müßiggehenden jungen Herrchen, 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 darbende Wien im Ueberfluß schwelgt.

Denn hier weiß man nichts von Mangel und Einschränkungen. Fleischspeisen und weißes Gebäck, Gemüse und Obst — alles ist zu haben, selbstredend zu Preisen, die unerschwinglich 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 draufzulegen.

Immerhin sind die Orgien und Schwelgereien, die sich da zwischen 9 und 11 Uhr nachts unter den Augen der Sittenpolizei abspielen, nur ein Vorspiel, zu dem man großmütig 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 Tagdiebe hat die behördliche Sperrstunde keine andere Bedeutung als die, die Szene zu wechseln, um dann um so ungestörter ihr schamlos wüstes 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 grauenden Morgen hinein werden dann Vermögen verspielt und verpraßt, wird in Genüssen geschwelgt, die all den Kindern, die jetzt die Mildtätigkeit der Amerikaner vor dem ärgsten Hunger bewahrt, nur aus Märchen bekannt sind.

Hie und da ist dann im Polizeirapport zu lesen, daß solch eine Gesellschaft ausgehoben wurde, daß eine Spielhöllenbesitzerin, deren täglicher Gewinn sich auf 10.000 Kronen beläuft, mit einer Geldstrafe von tausend Kronen belegt wurde. Hie 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. fl.

Die Zeit
11. VIII. 1919

166

Das nächtliche Wien.

Tägliche Einbrüche. — Hühnerdiebe. — Die Brandschatzung der Vororte. — Die Währinger Flurgarde. — Selbsthilfe.

„Wiiien ... wiiiird ... schön erst ... bei Nacht ...“ knödelt der Tenor schmalzäugig in einem Dornbacher Heurigengarten. Unter den Bäumen hängt grüngoldenes Licht, es leuchtet durch die Stutzen, in denen der Wein, der immer sein wird, für fünf Kronen fünfzig das Viertel „blinkt“. Der Sänger drückt ein Auge ein, und mit aller kollernden Schönheit seiner zerschrienen Stimme singt er: „Wien wird bei Nacht ... erst schöööön ...“ Singt's über die Tische hin, von denen brutales Weiberlachen kirrt, und nimmt, sich voll hämischer Einschätzung des „Krens“ tief verbeugend, einen „Fufziger“ aus der schweißigen Hand des Gawliers Modell 1919, der 1914 noch Gurken vor einem Standl vor der Nordbahn verkauft hat. Allabendlich erfüllt sich dieser Wahnsinn unserer glorreichen Zeit, und Konservatoristen, wirkliche Meisterschüler, machen Musik dazu, bis die Autos, die ratternd gewartet haben, davongestunken sind, ersatzstoffgekräftigt dem Sommerabend ihren Benzoldampf als Parfüm dieser Tage aufnötigen. Manchmal spielen die Musikanten für sich und einen einsamen letzten Gast ein Lied aus jenen versunkenen Tagen, als der Heurige noch der volkstümliche Spiegel der seligen Stadt war, in deren Bürgerhäusern Mozart und Schubert spielten und gespielt wurden ... Es ist keine Apologie des Heurigen geplant, aber es ist feststehend, daß es zu Zeiten des Hernalsers Ferdl Sauter eine Kultur des österreichischen, des Wiener Weintrinkens gegeben hat, eine pawlatschengeborne Musik, die frisch aus dem Volke kam, Frucht jahrhundertelanger Entwicklung, die keine Sprünge von der Weite aufwies, die vom Schuhbandlhausierer zum „g'füllten Schmauferlhazer“ reicht. Sind noch heute unter den Musikanten und Sängern Abkömmlinge dieser fernen Zeit, die, wenn sie unter sich sind, nächtelang beisammensitzen können, ohne einen einzigen Operettenschlager zu singen, vielmehr „alte Tanz vom Großvatern“ hören wollen, Schubert, Löwe, Rubinstein singen und — stundenlang vom alten Burgtheater erzählen.

Des Ferneren, um Mißverständnissen zu begegnen: einst maß sich des Oesterreichers oberste Eigenschaft, die Raunzerei, an den Winzigkeiten einer kleinbürgerlichen Welt — wo, wo im ganzen Kosmos ist die Größe, die für den Fluch ausreichte, der unserer Zeit gebührt? Ihre Ausmaße lassen keinen Ueberblick zu, in dem Sinne ist und war sie groß; 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 zeitgemäßer Expressionismus als erkennbares Stück der diabolisch geknüpften Schleife aufzeigt, die sich parallel um den Höllenkreis schlingt, der durch die Schenken bestimmt ist. In den Gärten, die eben noch ferner 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 Rasenteppichen und Laubengängen der Villengärten ganz zu schweigen. Keine einzige Nacht geht vorüber, in der nicht eingebrochen wird, keine Nacht, deren Stille nicht von Schüssen zerrissen würden.

Lange, nachdem das stundenlange Johlen und Schreien verklungen ist, das neuestens zur richtigen Feier des Wochenendes und des Sonntags gehört, lange, nachdem die nicht abreißenden Züge Angetrunkener und Besoffener ihre Weinschwere mitsamt all der kreischenden, krächzenden, gröhlenden Hetz', „die sein muaß“, der Elektrischen aufgepackt haben, damit sie sie, dieses ekle Geräusch einer üblen Luft, an Spitälern und Wöchnerinnenzimmern vorbeiführe — knallen Schüsse auf dem Heuberg, vom Schafberg herüber, gegen Neuwaldegg zu. Selten kommt es dazu, selten, sehr selten werden die Gauner gestört. Denn die, die sie heimsuchen, schlafen tief, schlafen arbeitsmüd einem neuen Werktag entgegen. Das ist das aufreizendste an diesen nächtlichen Verbrechen, daß die Betroffenen in den meisten Fällen Arbeiter, kleine Geschäftsleute oder Beamte sind. Die Villen 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 gassenweise vor, und auch die Gegenstände, derer sie sich bemächtigen, unterliegen einem Turnus. In den ersten Stunden der Nacht räumen sie die kleinen Schupfen aus, die viele Leute dort draußen an Stelle der Keller und Dachböden haben. Alte Kleider, Winterzeug, Wäschegeschirr u. dgl. sind die Beute. Frech geschlagene Mauerlöcher schaffen den Zugang in eine kleine Tabaktrafik, und früh ist die Besitzerin um ein Rad Rauchtabak und um ein paar Stempel ärmer. Ein ausgehobenes Kellerfenster öffnet den Einschlupf in die Apotheke. Kognak, Wein und Standflaschen voll Spiritus und ätherischer Oele werden weggeschleppt. Ein paar Kacheln werden von einer Gangmauer abgelöst, ein Gang im Winkel um ein eingemauertes Benzinbassin aus Zement gegraben, Pneus und gefüllte Benzinbarrels verschwinden so, nichts 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 Morgengrauen gehört den Hühnerdieben. Da fangen die Hähne zu krähen an, und vielen von ihnen wird ihr Morgengesang zum Todeslied. „Im Frühjahr ham s' zwamol bei mir einbrochen und alle Hähndln g'stohl'n — seit i kan Hahn mehr hab, is Ruh“, erzählt eine alte Frau. Das Kikeriki wird zum Führer für diese Männer, die einen Teil der Fähigkeiten, für deren Ausübung sie sich im Kriege Lob und Dank und den Titel eines feschen Kerls geholt haben, liebevoll weiterpflegen. Sie räumen die Hühnerställe aus, heute bei einem Gärtner, dessen Hühnerzucht einen Teil seiner kleinen Existenz ausmacht, morgen bei einem Beamten, dem die Hühner die Lebensführung erleichtern sollen, der an den Rand des Stadtgebietes hinausgezogen ist, um überhaupt leben zu können — und dessen Frau vor Schreck über den Lärm, den Hunde, Diebe und Verfolger machen, niederkommt; sie steigen in einem Waisenhaus ein, das Hahn und Hennen hält, um Eier für die kleinen, blassen Elternlosen zu haben; dort rauben sie auch ein Schwein, chloroformieren und töten den künftigen Weihnachtsbraten der ärmsten Kinder. Sie holen Ziegen, die sich ein Kutscher, ein Geschäftsdiener, eine Straßenbahnschaffnerin, ein Bankbote, ein Briefträger oder eine Laternanzünderin gehalten haben, um für ihre Kleinen, diese schuldlosesten Opfer unserer mörderischen Not, wenigstens einmal täglich ein Häferl Milch zu haben. Sie vergiften Hunde, die edelsten Zeugen der Menschlichkeit jener armen Leute, die im vergangenen Winter noch immer genug Hemmung 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, gewiegte Kunden, mit Rucksäcken für die Beute, mit Rädern für die Rückfahrt. Sie sind schonungslos und zu allem entschlossen: der oft gehörte Knall und Gegenknall von Dienstgewehr und Repetierpistole beweist es.

Seit Monaten brandschatzen sie die Wiener Vororte. Die Polizei, die Stadtschutzwache ist machtlos und gesteht es auch ein. Der Ausspruch eines Beamten: „Mir können do nöt zu jedem Haus an Wachmann hinstell'n“ ist vollkommen einzusehen. Sie treten in Banden auf und ihre Zahl ist Legion. Nur Selbsthilfe kann helfen. In Währing hat sich schon eine Flurgarde unter der Führung eines Regierungsrates organisiert, in Hietzing machen Schrebergärtner Nacht für Nacht abwechselnd Dienst, und einem Gauner, den sie neulich fingen, haben sie das Einbrechen kräftigst abgewöhnt. Die „Brasilianer“ bei Kagran 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 rayonsweiser Zusammenschluß der Bedrohten, 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 zustande gebrachten Gutes als Ergreiferprämie zufallen könnte, wäre ein brauchbares Rückgrat für eine private Bewachungsorganisation. Die sofortige Verwendung der erwischten Diebe in den Bergwerken, bei den Moordrainagen, beim Kanalräumen an Stelle der Untersuchungshaft 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 Gedärmverschlingung von Schlagworten, die gegenwärtig als das Heil hingestellt wird, irgendwie vorschwebt, und die auf irgendeine Art anders sein wollen und an einer Orthodoxie geschworen haben, die es unbegreiflicherweise bis heute unterließ, Breitwieser ihren Heiligen zuzuzählen. Geschädigt sind allermeistens kleine Leute, und es muß eine geradlinige Fortsetzung der Heldenverehrung aus dem Kriege sein, die die gepriesenen Staatenschöpfungen unserer Zeit mit der Oeffnung der Zuchthäuser beginnen läßt.

Es geht um die Sicherheit unserer Familien, um die Gewähr für unseren kargen, armen Besitz, um die Ruhe unserer Nächte zwischen zwei Arbeitstagen, um unsere kleine Freude an ein paar Stangen Bohnen, an drei Quadratmetern selbstgepflanzter Kartoffeln. Schreien wir nicht immer „Polizei!“ — haben wir Vertrauen zu uns selber. Wie würde es unsere kommenden Jahre härtester Arbeit durchleuchten, würde die Erkenntnis Lügen gestraft: Wir hätten nichts zu befürchten, wenn alles so sicher wäre wie die traurige Wahrheit, daß dieser Aufruf zur Selbsthilfe nutzlos sein wird!

Alexander Stern.

Reichspost 18/VII. 1919

Die Elektrifizierung Deutschösterreichs und seiner Eisenbahnen und die Kraftquellenwirtschaft.

Von Elektroingenieur Wilhelm Wittek.

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 marktgängigen 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. Hiedurch 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 marktgängigen 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 Elektrizitätserzeugungs- 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 Dampflokomotivtechniker 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 Elektrizitätswirtschaftsproblemes gelenkt werden, und zwar hauptsächlich deshalb, weil nach wie vor die Verwendung des für alle übrigen Zwecke unbrauchbaren Bahnstromes propagiert wird, der doppelte Maschinensätze in den Kraftwerken, ein doppeltes Leitungsnetz und ähnliche weitere, auch betriebliche Mehraufwendungen erfordert. Es ist klar, daß das höher wichtige, volkswirtschaftliche Interesse durch die Förderung dieser Richtung in empfindlicher Weise berührt 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 besagt aber nicht, daß man in Deutschösterreich nicht jetzt oder etwas Besserem vorangehen 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 Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1915, Nr. 101, Seite 1202 sind auf die einheitliche Elektrizitätserzeugung, mit Beziehung auf die Eisenbahnen, Aeußerungen 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 Ausbauwürdigkeit der Wasserkräfte nicht vor. O. v. Miller schätzt z. B. die bayrischen Wasserkräfte auf nahezu 5 Millionen Pferdestärken, wovon nur 37% ausbaumöglich sind. Von diesen ausbaumöglichen Wasserkräften werden wiederum nur ein Bruchteil ausbauwürdig sein, d. h. die aus Wasser erzeugte Elektrizität kommt mit Rücksicht auf die Anlagekosten 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 ausbauwürdige 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 ausbauwürdigen 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 4½ bis 5 Millionen Pferdestärken einzuschätzen sein. Von diesen werden höchstens 2 Millionen Pferdestärken ausbaumöglich und nur die Hälfte von den letzteren ausbauwürdig 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 über dreifachen Kraftbedarf für sich in Anspruch nehmen dürften, so daß die gegenwärtig bereits elektrisierten Betriebe ungefähr 3 Millionen Brutto-Wasser-Pferdestärken nötig hätten. Wird berücksichtigt, daß lange nicht die Hälfte unserer industriellen Betriebe elektrisiert sind, dann ist zu ersehen, daß zur Deckung aller unserer Bedürfnisse an elektrischer Arbeit in jeder Form etwa sechsmal soviel Wasser-Pferdekräfte nötig wären, als vorteilhaft ausnutzbar 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 Wünschelrutengänger 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 angeblich 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 Zugförderung 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 Verkehres 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 sohin 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 Niederwasser, 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 Pferdekräften ins Auge zu fassen, wogegen unsere leistungsfähigsten Dampflokomotiven für dieselben Zwecke nur etwa 1200 Pferdekräfte leisten können. Der Elektromaschinentechniker ist leicht in der Lage, Lokomotiven von noch höherer Leistungsfähigkeit zu schaffen; es frägt sich aber, ob es denn doch nicht bedenklich ist, so leistungsfähige Lokomotiven einzustellen, zudem unsere Wasserkräfte in den meister Fällen nur

*) Im Jahre 1913 haben sie nur 23% aller Kohle in Anspruch genommen.

Die neuen Bacchanten.

Elendgasse und „Heurigenetablissement". — Eine versinkende Welt. — Die Heimkehr.

Manche Hungergasse dämmert in Groß-Wien, abseits von den prunkenden, strahlenden Riesenstraßen, in denen die Weltstadt fiebert. Wen sein Weg einmal in eine solche Gasse führte, vergißt nimmer ihr trostes, trostloses Bild. Eng und elend liegt sie da, vom Bannfluch der Armut bös verzaubert. Fast dünkt es hohnvoll, wenn hier Sonne in die verwahrlosten Hausfluren schrägt, ihre Goldstäbe das Armeleutheim — Hadern und brüchiges Gerät, die schmutzstarrende Bettstatt, die kein Linnen kennt, den einzigen, nur mehr dreibeinigen Sessel — überflimmern; wohltätiger als der Sonnentag sind in dieser Gasse der silbergraue Abend und die schwarzsamtene Nacht... Unsern dieser Elendgasse mit ihren skelettdürren, hungerblassen Bewohnern, die in unseren Randbezirken wahrhaft keine Seltenheit ist, dort, wo das Häusermeer der Großstadt in Wiesenland und Rebenreich verebbt, ladet der dunkelgrüne Buschen ins „Heurigen-Etablissement".

Schon beim Eintritt umfängt uns eine widrige Sphäre von Weindunst und lärmvoller Fidelität. 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 ebensolchen Bänken die denkbar buntest gesprenkelte Gesellschaft breit, zecht, schwätzt, liebelt, lauscht den fragwürdigen, aber gutgemeinten Vorträgen eines „Elite-Schrammel-Quartetts" und mehrerer „Natursänger", singt oder gröhlt mit und überschäumt 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 Ladenmädel (dem man ansieht, daß es zum ersten Male, auf des Galans Bitte, zum Heurigen mitging), die Sumpfblüte der Demi-Vierge in ihren schillernden Zwischenfarben und die völlig enträtselte Kokotte, die nicht erst des Heurigen bedarf, um hemmungslos zu sein. Aber auch den Herren Natursängern glänzt Wohlleben, Sattsein, Zufriedenheit im Blick. Singend wenden sie sich, jeweils die auf dem Rücken ineinander gelegten Hände lösend und die Rechte zu eindrucksvoller, den Text kokett erläuternder Gebärde erhebend, zu den Tischen, halten zwischen den Gästen, unter denen sie manchen Duzbekannten finden, gleichsam Cercle und leeren in der Pause die ihnen von den dankbaren wein- und musikseligen „Kunst"-Freunden dargereichten vollen Gläser... Vergebens sucht man rings etwa nach einem Fixbesoldeten oder Intellektuellen. Das Aeußere dieser Gäste trügt wohl nicht...

Mit dem unerbittlichen Fortschreiten der Stunde wächst die Weinlaune, und „wenn ein Mädchen einen Herrn hat" und „a harbe Musi dazua und a Hetz voll Hamur" ihre Lauberkreise ziehen, fällt der Abschied vom Heurigen nicht leicht. Vor der Sperre steigert sich denn auch das Zechgelage zur Orgie, die niemand stört, denn die Polizeibehörde verfügt nicht über genug Personal, um auch nur die größeren „Etablissements" und Buschenschenken durch Agenten überwachen zu können. Und dieses alles geschieht in den Tagen des Teufelspaktes von Saint-Germain, während das Gespenst des Hungers und des gänzlichen inneren Debakels knöchern an Wiens Pforten pocht. Das stolze Donaureich zerbarst, der Doppelaar verreckte, aber über unseren Sorgenhimmel flattert trillernd „das Lercherl von Hernals"...

Aus diesen höchst betriebsam geleiteten 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 Genußsucht derer, die, was ihnen an Geldverdienst rasch und mühelos zufällt, ebenso rasch und skrupellos verplempern, verprassen, vertrinken, grinst uns das verzerrte Antlitz einer Zeit entgegen, der von der ja auch nicht einwandfreien, aber immerhin harmlosen „Wiener Gemütlichkeit" vergangener Tage kaum mehr ein Schimmer eignet. 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 geht 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 Zeitsymptom. 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, Sievering, Liebhartstal usw.) verübt worden waren, veranlaßt, über die erwähnten Lokale ein Sängerverbot, ein Musikverbot ab 9 Uhr abends und die Zehnuhrsperre 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 Billrothstraße stadtwärts fahrenden unbeleuchteten Straßenbahnwagen zwischen mehreren jugendlichen Heurigen-Heimkehrern aus nichtiger Ursache ein Streit entspann, in dessen Verlauf der 20jährige Eisendreher Karl Seimb erstochen ward. Ein andermal ereignete es sich, daß in der Nußwaldgasse in Döbling, dessen Nachtruhe durch die Massenfrequenz seiner rund 150 Heurigenlokale besonders beeinträchtigt ist, ein Kaufmann von vier bezechten Passanten ohne allen ersichtlichen Grund durch Stockhiebe blutig geschlagen wurde; als Polizei kam, nahm die Bande, ehe sie agnosziert werden konnte, in einem Auto Reißaus. In den Sonntagnächten sind die Hauptverkehrsadern der in Betracht kommenden Peripheriebezirke von Tausenden überflutet, die — des Rebengottes voll —, außer Rand und Band geraten, durch Gesang und Gejohle jedermann aus dem Schlaf rütteln, da und dort Fensterscheiben zerklirren lassen und mannigfachen anderen Unfug stiften. Was Wunder, daß die Polizeibehörde daran denkt, ihrer jüngst erfolgten Warnung gemäß, falls diese, die Darbende Mehrheit der Bevölkerung empörenden Zustände sich nicht bald radikal bessern, die Heurigenbetriebe neuerdings zu drosseln.

Bacchus aber sieht voll Scham und Trauer auf dies entartete Geschlecht... Rudolf Kapri.

39/7 168

Die Zeit 3/8. 1919. 3

169

Hexensabbat in der Judengasse.

Das Wiener Getto. — Der Maturarock und die Echinokokken. — Auch ä Brunn' schöpft sich aus. — Höllenbreughel 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 Hose einzuhandeln, die ihre Beine beim ersten Wiener Rendezvous apollinisch gestalten sollte. Auch die Kellner kommen spärlich, die ihre Fräcke von hier bezogen haben; denn Fräcke werden heutzutage wenig verkauft, seitdem sich so viele das Gehaben der großen Welt ausgeborgt haben, abends den Frack anziehen und in einem Spielsalon Kavaliere 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 wohltätiger Leute, die ihm Kleider und Schuhe unter dem nächsten Haustor abkaufen. Denn wer handelt heute nicht? Heute will jeder mühelos Geld verdienen, will das Fiebertempo dieser Zeit einhalten, erhöht es noch, statt es herabzumindern. Nie 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 keuchend und schweißnaß durch den Zustand rast, den sie Leben nennt, um an der großen Konjunktur teilnehmen zu können. Ein Gaukelbild vor Augen, einen Glauben an die Möglichkeit, durch einen Telephonaufruf Millionär zu wenden, haut der medicinae candidatus das Lehrbuch der pathologischen Anatomie hin und, noch beschwert von dem eben durchstudierten Kapitel über die Echinokokken, beginnt er ein neues Leben. Er wird seinen Maturarock 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 Rockes 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 Echinokokken auch, nur der Maturarock hat seine Bestimmung, in der Judengasse ehrlich zu enden, verfehlt und schmückt jetzt wahrscheinlich den schlanken Leib eines Gauners, der als Generaldirektor einer tibetanischen Großverkaufsgesellschaft dreihundert Waggons Nähnadeln „an der Hand" hat. Dieser Malstrom eines unsäglich üblen Geschehens rast durch unseren Tag, an den gelichteten 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 gefehlt hat: „Auch ä Brunn' schöpft sich aus."

Dafür spielen sich seit fast einem Jahr in der Judengasse Begebenheiten ab, denen die alteingesessenen Geschäftsleute angstvoll zusehen. Früher war diese enge Welt kleiner Leute der Schauplatz geringer 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 Witze, die im Budapester 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 Höllenbreughel einer Zeit, die Breitwieser als Patron erhalten hat. Während die aus Schlesien 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 ersteht für seine Schöne ein Silbertascherl, den sorgsam gehüteten Weihnachtsschatz eines traumseligen Mädchens, und ein „Dreisechserlmensch" erhandelt sich das Brauthemd der kleinen Lehrerin als Geschäftserfordernis mit allen heimlichen Gedanken, die in die Spitzenkanten 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 Haustor verschleudert. Irgendwo in diesem Steinhaufen 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 unsagbaren 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 Unersetzlichen — 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 Hohnes. 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 Hexensabbat 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 zuzuflüstern: „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 Verantwortungslose finden werden, ihnen die Hehlerei zuzuschreiben, die sich vor den Türen ihrer Gewölbe abspielt. Die angestammten Händler wollen das Ende dieses fliegenden Marktes, sie erwünschen es ebenso sehnlich 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 Fräcke seines Herrn verkaufen kam, die alle an der linken Schulter von der Geige abgeschabt waren. Er brachte sie immer einem und demselben Käufer, bis ihn der eines Tages fragte: „Sie, könnt' der Herr, von dem die Röck' sind, nicht auch emol rechts tragen?" — Der Diener sah ihn verständnislos an. — „No ja, alleweil tragt 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 da is? Mir erzähl'n Sie nix — die Röck san von an' Pompfünebrer."

Alexander Stern.

Die Zeit 21./VIII. 1919

Volkswirtschaft.

Gemeinsame Kraftanlagen für Industrien und Vollbahnen.

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 allergünstigsten Jahreszeit, was haben wir dann im Herbst, zur Zeit der Rüben- und Zuckerkampagne, was erst im strengen Winter zu erwarten? Die Gefahren, die uns drohen, sind unermeßlich und es ist daher sehr begreiflich, daß die Fachwelt 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 unvermögend, 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 Elektrisierungswesens bei unseren Staatsbahnen, Ing. Paul Dittes, in einer soeben veröffentlichten Abhandlung den gerade auf diesem Gebiete häufig gebrauchten Schlagworten entgegentreten 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 Anlageteile (Staubeckenanlage, Oberwasserkanal, Stollen, Wasserschloß u. dgl.) 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 Kraftwerkstype 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 Maschinensätze 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 Maschinensätze 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 Kohlenmangel gehen wir sonst zugrunde. Und nur die Ausnützung der Wasserkraft kann uns Genesung bringen.

— **(Die Devisenhausse.)** 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. 12.50 auf 830, Christiania um K. 20 auf 1070 und Kopenhagen sowie Stockholm gleichfalls um je K. 20. Die Kurse für die Devise Berlin und für rumänische, französische, italienische, englische und amerikanische Noten blieben unverändert. — In Berlin mußte die Devisenzentrale im Anschluß an den neuerlichen scharfen Rückgang der Markvaluta an den neutralen Plätzen, ihre Notierungen um 20 bis 40 Mark erhöhen. Die Markvaluta 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 Devise Wien von 12½ auf 11½, der Kurs der deutschösterreichisch gestempelten Kroneinoten von 12½ auf 11¼, und der Kurs der ungestempelten Noten von 12¼ auf 11¾ gefallen. Dagegen befestigte sich die Devise Prag von 21½ auf 22 Franken. — Aus Zürich, 20. d., wird uns telegrapiert: 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.