

140000
9

1915-1916
27. XI - 5. III

I

Die Genehmigung des Südbahn-Arrangements durch den Obersten Gerichtshof.

Die Entscheidungsgründe.

Wie schon mitgeteilt, hat der Oberste Gerichtshof das Südbahnarrangement genehmigt. Im Nachstehenden veröffentlichen wir aus den Entscheidungsgründen die wesentlichen Punkte.

Die Rekurse.

Es wurden folgende Rekurse eingebracht:

1. des Dr. Siegfried Groß als Kurator der 3prozentigen Prioritätsobligationen;
2. der Südbahngesellschaft;
3. des Eisenbahnministeriums und des Finanzministeriums namens der Staatsverwaltung;
4. des Dr. Hans Ritter v. Mauthner als Kurator der 4prozentigen Prioritätsobligationen der Südbahngesellschaft;
5. des Dr. Alfred Ritter v. Ernft als Kurator der 5prozentigen Prioritätsobligationen der Südbahngesellschaft;
6. des Franz Birkund, Notar in Prhislau, mit Nachtrag;
7. des Mag Hausmeister, Bankier in Stuttgart, die Schriftstücke bezeichnet auch mit „Deutsches Schutzkomitee für die 3prozentigen österreichischen Südbahnobligationen“;
8. des Hans Czerny, Webereibesitzer in Prhislau und
9. des Dr. Ernst Pachner in Deutschbrod.

Der Beschluß.

Der Beschluß des Obersten Gerichtshofes lautet:

Den Revisionsrekursen zu 1-5 wird Folge gegeben; der angefochtene Beschluß des Rekursgerichtes wird abgeändert und der Beschluß des Handelsgerichtes Wien wieder hergestellt. Die Revisionsrekurse zu 6-9 werden auf diese Entscheidung verwiesen.

Die Begründung.

In der Begründung wird ausgeführt: Die Revisionsrekurse 1-5 sind gegen den ablehnenden Teil des Beschlusses des Rekursgerichtes gerichtet; die Revisionsrekurse 6-9 bekämpfen die im Beschlusse des Rekursgerichtes enthaltene Inanspruchstellung der Genehmigung des Sanierungsübereinkommens für den Fall der Bornahme bestimmter Abänderung an demselben. Erstere beantragen die Genehmigung des Übereinkommens; letztere die bestimmungslose Abweisung desselben.

Die Begründung führt dann weiters aus, daß aus dem ganzen Inhalte der Kuratellakten, die mit dem Jahre 1902 ihren Anfang nehmen, die Ueberzeugung zu gewinnen sei, daß den finanziellen Schwierigkeiten der Südbahngesellschaft durch die bisher in Angriff genommenen geringeren Mittel dauernd nicht abgeholfen werden könne. Die seit zwölf Jahren getroffenen Maßnahmen, die im Wesentlichen auf Abänderung des Tilgungsplanes und Hinausschiebung von Ziehungen, auch Wegfall von solchen, in Ansehung der 3prozentigen und zum Teile auch der anderen Prioritätsobligationen gerichtet gewesen sind, haben den angestrebten Erfolg nicht zu erreichen vermocht. Seitens des Eisenbahnministeriums sei auch mit der Zuschrift vom 4. Mai 1915 in bestimmter Weise zum Ausdruck gelangt, daß die Möglichkeit einer finanziellen Sanierung der Südbahngesellschaft aus sich selbst heraus nicht als gegeben anzusehen ist und daß dieselbe nur unter bedeutenden Opfern seitens der Prioritätenbesitzer, in Verbindung mit Tarifmaßnahmen der Staatsverwaltung im Interesse der Südbahngesellschaft, erzielt werden könne. Schließlich muß in diesem Belange ausschlaggebend erachtet werden, daß die weit aus überwiegende Mehrheit der Prioritätenbesitzer bei der Versammlung vom 25. und 26. Mai 1914 das geplante Übereinkommen genehmigt und damit in bestimmter Weise zum Ausdruck gebracht hat, daß es ihren Interessen entspricht und über jenes Maß von Opfern bei den 3prozentigen Prioritätsobligationen nicht hinausgeht, welches erforderlich ist, um die Sanierung herbeizuführen.

Die einzelnen Vorschläge.

Insofern die Vorschläge der Opponenten sich in der Richtung bewegen, daß durch Konkursöffnung, Zwangsverwaltung, Geschäftsaufsicht, Sequestration Abhilfe zu schaffen wäre, erachtet der Oberste Gerichtshof für überflüssig, auf deren Inhalt näher einzugehen. Das sind überhaupt keine Sanierungsvorschläge, sondern Maßnahmen für die Liquidierung des Unternehmens und für die Behinderung eines Verkehrsunternehmens, dessen Erhaltung im Interesse der Volkswirtschaft und des Staates geboten ist und mit dessen Gedeihen die Ansprüche sämtlicher Prioritätenbesitzer auf das innigste verknüpft sind.

Die Vorschläge, an Stelle des vorgelegten Übereinkommens bloß die Gestattung an die Südbahn zu setzen, die zum tilgenden Prioritätsobligationen nicht zu verlosen, sondern rückzukaufen, seien für das Gericht unannehmbar. Im vorgelegten Übereinkommen werde der Einlösungsbetrag von 200 Frank auf 225 Frank herabgesetzt. Nun weiß das Kurs-

blatt der Wiener Börse vom 25. Juli 1914, dem letzten Tage vor dem Kriege, an welchem noch die Ausgabe eines solchen erfolgt ist, aus, daß die 3prozentigen, richtiger 2,3prozentigen Prioritätsobligationen der Südbahngesellschaft an diesem Tage den Kurs von zirka 220 aufwiesen, und es sei sicher nicht anzunehmen, daß während des Krieges dieser Kurs überhaupt und insbesondere in beträchtlichem Maße sich erhöht habe. Die Gestattung an die Südbahn, an Stelle der Verlosung im Sinne des Übereinkommens die Prioritäten frei am Markte zurückzukaufen, würde sonach den Besitzern an Stelle der ihnen im Übereinkommen gebotenen 225 Frank den weit geringeren Betrag des KurSES bringen. Allerdings enthalte auch das Übereinkommen selbst die Gestattung des Rückkaufes, jedoch einerseits nur für einen Teil der 3prozentigen Obligationen, nämlich für jene der Kategorie B, und andererseits versehen mit einer Reihe von Vorschriften, durch welche die Möglichkeit erhöhter Zahlungen an die Besitzer dieser Kategorie von Obligationen herbeigeführt wird.

Die Vorschläge, die Sicherung des Prioritätendienstes in Ansehung der 3prozentigen Obligationen dadurch herbeizuführen, daß den Besitzern der 4prozentigen Prioritäts-Obligationen keine Zinsen gezahlt und auch keine Kapitalrückzahlung gewährt werde, beziehungsweise, daß diese Besitzer genötigt werden, an Stelle des ihnen gebührenden Bargeldes sich neue Obligationen bieten zu lassen, können durch das zur Begründung für diesen Vorschlag angeführte Argument des besseren Ranges der 3prozentigen gegenüber den 4prozentigen im Eisenbahnbuche nicht gerechtfertigt werden. Würde die Südbahngesellschaft den 4prozentigen Obligationären die Zinsen- oder Kapitalforderung bei Eintritt ihrer Fälligkeit nicht bezahlen, so wäre sie vertragsbrüchig und der Klage und der Exekution ebenso ausgesetzt, als wenn sie die Ansprüche der pfandrechlich besser gestellten 3prozentigen Obligationäre nicht befriedigen würde. Demgemäß ist eine Sanierung mit Hilfe der 4prozentigen Obligationäre auch nur möglich im Wege eines durch Einverständnis erzielten Übereinkommens.

In gleicher Weise nicht zum Ziele führend ist der Vorschlag, den sehr bedeutenden und immer wachsenden Investitionsbedarf der Südbahngesellschaft durch jeweilige Aufnahme neuer Anleihen zu decken.

Kein Punkt des Übereinkommens rechtfertigt die Ablehnung.

Insofern das Rekursgericht einzelne Bestimmungen des Übereinkommens für unannehmbar, andere für abänderungsbedürftig erachtet, und im Hinblick auf diese Punkte des Übereinkommens dasselbe für unannehmbar erklärt und abweist, vermag sich der Oberste Gerichtshof seinen Rechtsanschauungen nicht anzuschließen. In Wahrheit ist keiner der in Frage kommenden Punkte des Übereinkommens geeignet, die Ablehnung des letzteren zu rechtfertigen.

die Genehmigung des Südbahn-Oberrats
 von Oberstmann G. W. G. G.

Die Teilung in die Kategorien A und B.

Die im Uebereinkommen enthaltene Aufteilung der 3prozentigen Prioritätsobligationen in solche der Kategorie A und der Kategorie B vermag einen Grund zur Ablehnung des Uebereinkommens nicht abzugeben. Es ist richtig, daß im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abzusehen ist, welche Wirkungen der Weltkrieg und die Teilnahme Italiens an demselben in der Zukunft auf die Sicherheit der den eigentlichen Wert der Eisenbahnbucheinlage A bildenden italienischen Annuität ausüben wird. Es ist wahr, daß letztere Ungewißheit um so mehr beachtenswert ist, als dieselbe bei der Abstimmung der Prioritätenbesitzer am 25. und 26. Mai 1914, also zu einer Zeit, wo der Krieg noch nicht begonnen hatte, außer Betracht geblieben ist. Allein all dem gegenüber ist folgendes zu erwägen: Die angeordnete Zweiteilung wäre gegenwärtig in erheblichem Maße bedenklich, wenn es von der Willkür der Südbahn oder irgend einer dritten Person, oder auch nur vom Zufalle abhängig gemacht werden würde, ob die einzelnen Besitzer von 3prozentigen Prioritätsobligationen bei Durchführung des Uebereinkommens solche der Kategorie A oder solche der Kategorie B erhalten sollen. Das ist aber in Wahrheit nicht der Fall. In dem Uebereinkommen ist diesfalls Vorsorge getroffen, daß jeder Besitzer von der Kategorie A genau so viele Obligationen erhalte, als von jener der Kategorie B. Nach Artikel 9 des Uebereinkommens wird jeder Besitzer von 2 Obligationen in Zukunft eine der Kategorie A und eine der Kategorie B erhalten. Wer ein Vielfaches von 2 Obligationen hat, bei dem wiederholt sich dies. Wer nur eine Obligation hat, erhält für dieselbe eine halbe Obligation der Kategorie A und eine halbe Obligation der Kategorie B. In Ansehung der Besitzer, welche innerhalb der Edbittalsfrist ihre Obligationen zur Abstempelung, beziehungsweise zum Umtausch nicht vorlegen, ist in klarer Weise angeordnet, daß jede in deren Besitz befindliche 3prozentige Obligation kraft des Uebereinkommens in eine halbe Obligation der Kategorie B umgewandelt und zugleich mit dem Anspruche auf Ausfolgung einer halben Obligation der Kategorie A ausgestattet wird. Aus diesen Anordnungen ergibt sich, daß aus der Ungleichheit der Werte der künftigen 2 Sicherungsarten die einzelnen Prioritätenbesitzer keine Einbuße an Sicherheit erleiden werden. Für den Erwerber in der Zukunft mag sich dieses anders gestalten, indem der Marktwert der einen Art gegenüber der anderen ein verschiedener sein wird. Allein dieser Umstand ist nicht geeignet, ein Bedenken in Ansehung der Genehmigung des Uebereinkommens auszulösen. Es wird Sache der künftigen Erwerber der Obligationen sein, ob sie der einen oder der anderen Art einen erhöhten Wert beimessen wollen.

Der einheitliche Tilgungsplan.

Auch die erfolgte Aufstellung eines einheitlichen Tilgungsplanes für alle bisherigen 16 Serien der 3prozentigen Obligationen kann eine Ablehnung des Uebereinkommens nicht rechtfertigen. Wohl ist es richtig, daß bisher die gedachten 16 Serien verschiedene Endzeitpunkte der Fälligkeiten hatten. Allein es muß demgegenüber folgendes erwogen werden: Ungeachtet der drei Gruppen, in welchen die

16 Serien nach den Fälligkeits-Endzeitpunkten auseinander fielen, hatten die 3 prozentigen Obligationen aller 16 Serien bisher im Verkehr den gleichen Wert. Das wird im Akte allseitig bezeugt, und eine gegenteilige Meinung gelangt nicht zum Ausdruck. Jenes Zeugnis wird aber auch dargetan, durch das amtliche Kursblatt, welches zwischen den 16 Serien und den drei Gruppen, in welche dieselben nach der angegebenen Richtung hin zerfallen, in keiner Weise unterscheidet, für alle zusammen denselben Kurs ausweist, und einen Unterschied nur in Ansehung der Serie X macht, deren Coupons andere Fälligkeitstermine, nämlich April — Oktober, anstatt Juni — Dezember aufweisen. Diese Umfälschung der gesamten 3prozentigen Obligationen im Verkehr geschah schon bisher, obgleich die Kapitalstilgung mit dem vollen Nennwerte von 500 Frank per Stück vorgesehen gewesen ist. Der Verkehr hat hierdurch die Verlosungschance offenbar für so geringfügig angesehen, daß ihm die Unterscheidung, ob die Obligation bis 1949, bis 1954 oder bis 1968 verlost sein muß, ohne Bedeutung erschien. Wenn der Verkehr schon bisher den Marktwert aller 16 Serien gleichstellte, wo zwischen dem Zinsfuß des Papiers und dem Zinsfuß des Diskonts ein erheblicher Unterschied bestand, so konnte das für die Zukunft umso gewisser vorausgesetzt werden, wenn in beiden Richtungen der Zinsfuß ein gleicher sein wird. Es lag daher eine irgendwie erhebliche Ungleichheit der Opfer, welche die Besitzer der einen oder anderen Gruppe bei Abschluß des Uebereinkommens zu bringen haben, nicht vor. Noch weniger kann es nach der Sachlage behauptet werden, daß die drei Gruppen von Besitzern mit einander kontrastieren, und daß aus diesem Grunde jede derselben durch einen besonderen Kurator vertreten sein müsse. Letzteres hätte selbst in dem Falle nicht gesagt werden können, wenn jede derselben der Südbahn gegenüber ungleiche Opfer bringen würde.

Der Vorrang der 4prozentigen und 5prozentigen Obligationen.

Auch die Besserung der eisenbahnbüchlichen Sicherheit der 4prozentigen Obligationen in der Zukunft, die das Uebereinkommen mit sich bringen wird, vermag eine Bedenklichkeit nicht zu rechtfertigen. Es ist vor allem unrichtig, daß die Besitzer dieser 4prozentigen Obligationen bei Abschluß des Uebereinkommens nicht auch Opfer gebracht haben. Es ist nicht richtig, daß alle diese Vorteile nur der Südbahngesellschaft und nicht auch den 3prozentigen Obligationen gegenüber eingeräumt werden. Sie kommen den Letzteren offensichtlich teils direkt, teils indirekt zustatten.

Keinen Grund für die Ablehnung des Uebereinkommens bildet auch der in demselben vorgesehene künftige Vorrang der 5prozentigen Obligationen vor den 3prozentigen. Schließlich darf das Gericht auch nicht außer Betracht lassen, daß, wenn die weit überwiegende Mehrheit der 3prozentigen Prioritätenbesitzer, deren Meinung in der Versammlung vom 25. und 26. Mai 1914 zum Ausdruck kam, die gebrachten Opfer der 5prozentigen Obligationen für ausreichend an'ah, und diesen gegenüber die geachtete Vorrangeneinräumung zu gewähren, das Gericht in dieser Uebereinkommens nicht finden kann.

Die „Erschütterung des Realkreditwesens“.

Es könne nicht davon die Rede sein, daß, wie seitens des Refursgerichtes gesagt wird, durch die Genehmigung des Uebereinkommens mit diesem Inhalte eine Erschütterung des Realkreditwesens vom Gerichte sanktioniert werde. Es handelt sich um ein Uebereinkommen, also um eine freiwillige Vereinbarung zwischen den Interessenten. Daß im vorliegenden Falle die 3prozentigen Obligationenbesitzer als Interessenten eine große Vielfalt bilden und eine gemeinsame Vertretung haben, vermag an diesem Wesen der Sache nichts zu ändern. Die Verschiebung von Pfandrechten im Wege der Vereinbarungen zwischen den Interessenten verstößt nicht gegen das Gesetz und läßt die Grundlagen des Realkreditwesens und die Bedeutung des pfandrechtlichen Rangs desselben nach dem Gesetze völlig unberührt.

die Genehmigung der Direktion-Oberratsamtung
 von Oberster Gerichtshof

Die Zusicherung der Goldzahlung.

Das Refursgericht findet mit Unrecht, daß das Uebereinkommen deshalb nicht genehmigt werden könne, weil in demselben die Couponszahlung und Kapitalrückzahlungen der 3prozentigen Prioritäten in Gold nicht mehr gesichert seien. Es ist den Ausführungen in den Revisionsrefusen beizupflichten, daß in dieser Richtung das Uebereinkommen Bedenken zu erwecken deshalb nicht geeignet ist, weil es in Ansehung der Valuta genau die nämlichen Bestimmungen enthält, die bisher zwischen der Südbahn und den 3prozentigen Prioritätsobligationären in Geltung gewesen sind. Das Refursgericht hält es mit Unrecht für entscheidend, daß bisher nach Inhalt des Aktes wiederholt von den Interessenten und von dem Kurator der 3prozentigen Obligationen davon gesprochen wurde, daß die Zahlung der Coupons in Gold gesichert sei. Es wird hierbei außer Acht gelassen, was mit jener Bezeichnung gemeint war, und nach Inhalt der genauen Feststellung dessen, was die Südbahn an Coupons und an Kapital jeweils zu leisten habe, allein gemeint sein konnte. Insbesondere ist in dieser Belange maßgebend das auch im refursgerichtlichen Beschlusse bezogene Uebereinkommen vom 16. September 1903. Nach Inhalt dieses Uebereinkommens hat die Südbahn ihre Verpflichtung anerkannt, sowohl die Coupons bei ihrer Fälligkeit, als auch die Kapitalbeträge gemäß dem Tilgungsplane nach Wahl des Inhabers in Paris nach der gesetzlichen französischen Währung und an den sonstigen im Schuldscheine angeführten Zahlstellen mit den dem Tageskurse der französischen Frank entsprechende Äquivalente und der betreffenden Landeswährung zu bezahlen. Und jetzt werde in Uebereinkunft mit den früheren Bestimmungen festgesetzt, daß dieselben in Paris nach der gesetzlichen französischen Währung und an anderen Zahlstellen nach dem Äquivalente derselben an dieser Zahlstelle zu bezahlen seien. Ein Mehreres wurde bisher von der Südbahn nicht gefordert und wurde von ihr nicht ge-

leistet. Insbesondere eine Verpflichtung zur Zahlung in effektiven Goldstücken bestand mangels der Voraussetzungen des Art. 336 inhaltlich des Kuratelaktes nicht. Es ergibt also der Artikel mit Bestimmtheit, daß in Ansehung der Währung, in welcher in Zukunft seitens der Südbahn zu zahlen sein wird, durch das Uebereinkommen, abgesehen von der Bezeichnung der Währung in englischen Livres, nicht die allermindeste Aenderung herbeigeführt worden ist. Es ist daher kein Grund vorhanden, wegen dieses Inhaltes das Uebereinkommen zu bemängeln und eine Ablehnung desselben zu beschließen.

Die ungarischen Pfandrechtsitel.

Das Refursgericht vermisst in dem neuen Uebereinkommen einen Hinweis auf die den 3prozentigen Prioritätsbesitzern in Ansehung des in Ungarn befindlichen Eisenbahnbesitzes der Südbahn zustehenden Pfandrechtsitel. Hier wird darauf hingewiesen, daß die Kuratoren der sämtlichen, d. i. der 3-, 4- und 5prozentigen Obligationen die gleichlautende Erklärung abgegeben, daß den etwaigen dienlichen Rechtsiteln und Rechten der Besitzer dieser Prioritätsobligationen an den ungarischen Südbahnlinien durch den Abschluß des gegenwärtigen Uebereinkommens in keiner Weise präjudiziert werden soll.

Die Geschäftsführungsprämie.

Völlig mit Unrecht wird im refursgerichtlichen Beschlusse die Festsetzung des Uebereinkommens in Ansehung der Geschäftsführungsprämie der Aktionäre der Südbahn-Gesellschaft bemängelt. Es ist rechtsirrig, in dieser Festsetzung einen Verstoß gegen die Vorschrift des Art. 217 des H.-G.-B. zu sehen. Das Uebereinkommen läßt es zu, daß den Aktionären eine Geschäftsführerprämie von 5 Frank per Jahr bezahlt werde, aber diese Zahlung wird nur in Aussicht genommen vom jährlichen Reinertrage und auch hier nur von einem Teile des Reinertrages. Die Südbahn-Gesellschaft erhält von den Reinerträgen nichts zu ihrer Verfügung, solange nicht der Ausgleichsfonds den Betrag von 15,000,000 Kronen erreicht hat; der ganze Reinertrag fällt dem Ausgleichsfonds zu. Sie erhält von den Reinerträgen bloß ein Viertel, solange der Ausgleichsfonds sich zwischen 15- und 20,000,000 Kronen bewegt; die übrigen drei Viertel fallen dem Ausgleichsfonds zu. Sie erhält von den Reinerträgen bloß ein Drittel, wenn der Ausgleichsfonds 20,000,000 Kronen erreicht hat, in diesem Zeitpunkte der Tarif der Südbahn noch höher ist, als jene der Staatsbahnen und zugleich noch 3prozentige Obligationen der Kategorie B im Umlaufe sind; die übrigen zwei Drittel sind zur verstärkten Einlösung der letztgedachten Obligationen zu verwenden. Sie erhält 90 Prozent der Ertragsüberschüsse, wenn im letzteren Falle keine 3prozentigen Obligationen B mehr im Umlaufe sind. Die restlichen 10 Prozent fallen der Verlustreserve zu. Sie erhält endlich gleichfalls 10 Prozent, sobald im gedachten Zeitpunkte die Südbahntarife nicht mehr höher sind als jene der Staatsbahnen; die restlichen 10 Prozent fallen der Verlustreserve zu. Sie erhält die vollen 100 Prozent der Ertragsüberschüsse erst in jenem Zeitpunkte, in welchem die dreiprozentigen Obligationen der Kategorie B, die 4prozentigen Obligationen und auch die Obligationen des neu aufzunehmenden Anlehens zur Gänze getilgt sein werden. Nur von jenem Teile der Ertragsüberschüsse, welche hiernach nicht für andere Zwecke bestimmt sind, sondern zur freien Verfügung der Südbahn steht, wird dieselbe berechtigt sein, ihren Aktionären eine Dividende zuzuweisen. Es bleibt aber immer noch eine Berechtigung der Südbahn-Gesellschaft und nicht der Aktionäre und es wird überdies noch im Punkte 7 des Art. XXXIV festgesetzt, daß, wenn der Verwaltungsrat die Verteilung einer Geschäftsführungsprämie vorschlägt, er dies nur dann tun könne, wenn er gleichzeitig einen Investitionsplan für eine mindestens fünfjährige Periode aufstellt und gleichzeitig die Bedeckung für denselben ausweist. Hiernach ist es richtig, daß die Festsetzungen des Uebereinkommens in Ansehung der Geschäftsführungsprämie nichts Gesetzwidriges enthalten, keinerlei feste Verzinsung zugunsten der Aktionäre schaffen, vielmehr Bestimmungen sind, welche im Interesse der Obligationäre die Berechtigung der Südbahn-Gesellschaft zur freien Verfügung über die Reinerträge ihres Unternehmens einschränken.

27./II. 1915

4

Der Volkswirt. Milderung der bestehenden Verkehrs- schwierigkeiten.

Durch Bedarfsdeckung aus möglichst nahe-
gelegenen Bezugsquellen.

Der Handelspolitischen Zentralstelle der ver-
einigten Handels- und Gewerbekammern und des
Zentralverbandes der Industriellen Oesterreichs ist
nachstehender Erlaß des Eisenbahnministeriums zu-
gegangen:

„Der unter den herrschenden außerordentlichen
Verhältnissen sich abwickelnde starke Herbst-
verkehr hat zu Güteranhäufungen und
Verkehrsstauungen geführt, die weitgehende
Einschränkungen des Güterverkehrs notwendig
machen.

Das Eisenbahnministerium ist bestrebt, diese
außerordentlichen Schwierigkeiten mit allen zu Ge-
bote stehenden Mitteln zu beheben, kann aber das
angestrebte Ziel einer möglichst glatten Abwicklung
des Zivilgüterverkehrs ohne die werttätige Mithilfe
der Interessenten selbstverständlich nicht erreichen.

In Anbetracht des bekannten Personal-
und Arbeitermangels sowie der bedenklich
langsamen Abfuhr der Güter von den Bahnhöfen
erscheint eine Besserung der Verhältnisse wohl nur
dann möglich, wenn die Interessenten in der nächsten
Zeit bloß jene Güter zur Aufgabe bringen, deren
Verfrachtung wirklich unaufschiebbar
ist. In vielen Fällen dürfte es den Interessenten
möglich sein, ihren unmittelbaren Bedarf in dem
Orte, wo sich ihre Unternehmen befinden, selbst zu
beziehen, oder ihn doch mindestens aus in ihrer un-
mittelbaren Nähe gelegenen Bezugsquellen zu decken.

Das Eisenbahnministerium ersucht sodann, durch
die Handels- und Gewerbekammern und die sonst in
Betracht kommenden Körperschaften auf die Inter-
essenten in diesem Sinne einzuwirken.“

Die Kammer hat nicht ermangelt, diesen Erlaß,
dessen sünngemäße Anwendung zweifellos eine
wenigstens teilweise Behebung der augenblicklich
bestehenden besonderen Verkehrsschwierigkeiten in die
Wege zu leiten vermag, den Interessentenkreisen zu-
gänglich zu machen.

28. II. 1915

Schiffbarmachung der Werra als Vorarbeit für eine Nordsee-Donau-Verbindung.

SS Hann.-Münden, 26. Novbr. Die Arbeiten zur Schiffbarmachung der Werra, die zeitweilig durch die kriegerischen Ereignisse etwas zurückgehalten worden waren, sind jetzt in vollem Umfange wieder aufgenommen worden. Es handelt sich zunächst darum, eine Kanalisierung der Werra in dem erweiterten Umfange durchzuführen, daß sie als Verbindungsstraße für einen durchgehenden Wasserweg zur Donau verwendbar wird. Die Vorarbeiten hierzu hat der im Jahre 1906 begründete Verein für Schiffbarmachung der Werra nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten jetzt insoweit beendet, als er einen neuen Plan ausgearbeitet hat, der gegen den 1907 ausgearbeiteten Plan wesentliche Vorteile bietet. Der alte Plan sah für die 200 Kilometer lange Werrastraße von Hann.-Münden bis Bernshausen nach einigen Begräbnungen immer noch 182 Kilometer Kanalisierungsstrecke vor, die in 46 Schleusenstufen mit durchschnittlich 3 Meter Schleusengefälle eingeteilt war. Der neue Plan kürzt die 200 Kilometer lange Wasserstraße durch energische Begräbnungen auf 162 Km. und verringert die Zahl der Stauhaltungen bzw. Schleusen von 46 auf 11, wobei die Mindestwassertiefe 2,30 Meter betragen soll, damit die größten Kohlen- und Kalischiffe bis zur Nordsee oder unter Benützung des Rhein-Wefer-Kanals nach dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk verkehren können. Bei 1000-Tonnen-Ladungen, die bei dieser Wassertiefe möglich sind, würden sich bei Benützung der Wasserstraße von Bernshausen-Hann.-Münden-Minden-Herne-Dortmund bereits sehr erhebliche Frachtersparnisse im Vergleich zur Eisenbahnfracht ermöglichen lassen; die gleichen Vorteile würden insbesondere bei Kohlenbezügen in die Erscheinung treten und so bis tief in das Innere von Thüringen die mitteldeutsche Industrie fördern. Noch gewaltiger müßte sich dieser Verkehrsweg gestalten, wenn das gelingen sollte, was der bayerische Kanalverein in Verbindung mit dem Verein für Schiffbarmachung der Werra planen, nämlich den Ausbau dieser Wasserstraße zu einer Werra-Main-Verbindung. Diese ist so gedacht, daß mit Hilfe von Stauhaltungen oberhalb Minden beginnend die Werra bis Bernshausen-Untermahfeld kanalisiert würde, alsdann bei dem Orte Grimmenthal ein Tunnel durch das Gebirge gebrochen und mit Hilfe von Talsperren, Schleusen und Stauanlagen ein künstlicher Wasserweg über Heldburg, Gemünden und Kaltenbrunn bis Bamberg geschaffen würde, sodas nunmehr unter Benützung des Mains auch Nürnberg-Fürth erreicht werden könnte. Es würde auf diese Weise die Möglichkeit geboten sein, einen durchgehenden Schiffahrtsverkehr von Dortmund-Herne-Minden über Hann.-Münden-Bernshausen-Meinigen-Grimmenthal-Bamberg-Nürnberg-Fürth zu schaffen, der trotz der 330 Kilometer langen Wasserstraße nur 19 Schleusen zu passieren hätte um von der Wefer bis nach Nürnberg zu kommen, während die Schiffe beim Passieren der 730 Kilometer langen Gesamtstrecke von Dortmund-Herne oder Bremen-Minden bis Nürnberg nur 22 Schleusen zu nehmen hätten. Es würde so die Möglichkeit geboten sein, selbst die größten Kohlenchiffe aus dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk in das Herz Süddeutschlands zu bringen; mit Hilfe des Main-Donau-Kanals könnte an diese Wasserstraße die Donau angeschlossen und so ein unmittelbarer Schiffahrtsweg von Bremen bzw. Herne-Dortmund bis zum Schwarzen Meer geschaffen werden. Welche Vorteile ein solcher Schiffahrtsweg bezwecken würde, läßt sich jetzt, wo Deutschland nach dem Westen zu in seinem Verkehr meerrwärts beschränkt ist, leicht ermessen. Die Baukosten hat der Vorsitzende des Vereins für Schiffbarmachung der Werra, Senator F. W. Meyer-Gameln, auf etwa 275 Millionen Mark berechnet; eine Verzinsung ist dabei möglich, wenn die zu schaffenden Kraftanlagen richtig ausgenutzt, mäßige Schiffahrtsabgaben durchgeführt und Nebennutzungen beachtet werden; trotzdem würden die Schiffahrtsabgaben einschließlich Schlepptähnen nicht so hoch werden, daß sie eine Rentabilität des Schiffsverkehrs sowohl auf der Hin- wie Rückfahrt in Frage stellen könnten.

Die Erleichterungen im Reiseverkehr nach Steiermark.

Wie wir vor kurzem berichteten, haben die Statthalterei und die Wiener Polizeidirektion für Reisen nach Steiermark Bestimmungen ge-

schaffen, die den Grenzübertritt nach den für Touristen und Winterporttreibende gegenwärtig sehr in Betracht kommenden Gebieten Steiermarks erleichtern, da an Stelle der sonst vorgeschriebenen Reisepässe „örtliche Grenzübertrittsbescheinigungen“ ohne Photographie des Inhabers auszugeben werden. Der Winterportauschuß des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Wien und Niederösterreich gibt eine Uebersicht der nun mit Grenzübertrittsbescheinigungen erreichbaren Gebiete. Es sind dies: das gesamte Gebiet des Wechsels und des Stuhled—Prentalalpenzuges; der Semmering, insbesondere die Orte Steinhaus und Spital a. S., ferner Würzschlag, Rindberg, Kapfenberg und Bruck a. d. Mur, alle samt Umgebung; das Gebiet der Rax, Schneealpe, Lonion, Höhen Weitich und des Hochschwab; Mariazell samt Umgebung; das ganze steirische Gebiet nördlich der Enns bis zum Hochmölbling; südlich der Enns die Umgebung von Rottenmann und Trieben einschließlich Hochhaide und Fötteleck (ausschließlich jedoch Höhenbauern, Bösenstein, Brucher- und Geierkogel); der Raargang und der Ramn zum Dürrenschöberl, wie überhaupt die gesamte Umgebung von Admont. Nicht in das Gebiet der fraglichen fünf Bezirkshauptmannschaften gehören dagegen insbesondere und sind für Reisen dahin ordnungsmäßig ausgestellte Inlandspässe erforderlich: die Umgebung von Eisenerz, das Gebiet von Stainach-Frdning (Blannerhütte), Gröbming, Schladming (Dachstein, steirische Seite) usw. Der sogenannte Sonntagsporzug nach Würzschlag wird höchstwahrscheinlich am 5. Dezember erstmalig in dieser Winteraison in Verkehr gesetzt werden. Im Interesse der Winterporttreibenden wird trotz der durch den Personalmangel bedingten Schwierigkeiten das Auskunftsbureau des Verbandes ab morgen an Wochentagen bis 7 Uhr abends geöffnet sein.

Einkäufe fürs Feld.

Vorzeitige Weihnachtsvorbereitung.

Weihnachten im Felde! . . . Auf den großen Plakaten liest man diese Aufschrift. Sie hat einen traurigen Klang, der zu Herzen geht, einen persönlich ergreifenden Ton und eine bezwingende Kraft, zu rühren. Man braucht gar nicht sentimental veranlagt zu sein, um es tief zu empfinden, welche tragische Wehmut aus diesen drei schlichten Worten strömt: Weihnachten im Felde! Es ist wie ein Ausruf, eine Bitte. Freilich: Von Weihnachtsstimmung ist gegenwärtig noch nicht viel zu merken. Die gewohnte traditionelle Christnachtstimmung und frohe Vorbereitung dürfte sich ja heuer überhaupt nicht einstellen, zu schwer sind wir mit Sorgen erfüllt, zu Viele, mit denen wir uns seit langer Zeit alljährlich um den Weihnachtsbaum versammelten, fehlen. Dieses Fest, das sonst Verwandte und Freunde näher brachte, wird heuer nur den Schmerz darüber verstärken und vertiefen, daß sie so weit, so unendlich fern von uns sind. Aber auch das meteorologische Präludium für die letzte Dezemberwoche, Kältegrade, Eis und Frost, ist noch nicht gekommen, so daß das Wetter uns gewiß nicht über den kalenarischen Zeitraum der sechs Wochen, die uns vom Christfest trennen, hinwegtäuscht. Dennoch — geht man durch die Straßen der Inneren Stadt, über den Graben und die Körntnerstraße, so ist es einem, als wären Weihnachten doch schon ganz nahe, ein Gruß dieses Festes weht uns entgegen, nicht festlich, freudig versöhnlich und milde, sondern gepanzert und aus Eisen: Ein Christkind, welches das Schwert statt des Palmzweiges in die Hand genommen hat. Wir sehen es in den Auslagen, die schon jetzt eine Einkaufs-parade angelegt, sich gerüstet haben zum Empfang ihrer Kunden, die ihre lockend goldenen Lichtstrahlen hinausenden auf die Straße und die Passanten einladen und hereinrufen nicht zu Weihnachtseinkäufen, sondern zu Einkäufen fürs Feld. Der Krieg hat alle Regeln und Gebräuche, alle Geetze und alle Gewohnheiten, die ältesten und eingewurzeltsten

umgestürzt. Und so darf man sich nicht wundern, daß er auch den Kalender ein wenig verschoben, Weihnachten vordatiert hat. Denn den Soldaten im Felde Gaben zu senden, dazu bedarf es ja gar nicht eines festgesetzten Termins, es genügt hinreichend, daß sie da draußen im Schützengraben liegen, wo sie doch nur das Allernotwendigste haben, womit das Militär sie ausrüstete. Ja, es genügt, daß sie nicht bei uns sind — um ihnen durch Feldpostpakete etwas gewichtigeres und sachlich inhaltsreiche Grüße zu übersenden. Und so wären die Kaufleute keine Kaufleute, wenn sie ihre Läden nicht schmückten, ihre Geschäftstüren nicht öffneten, um die Spender einzulassen. So kommt es, daß wir heuer nicht nur eine außer-gewöhnliche, sondern auch eine vorzeitige Weihnachtsstimmung haben, eine Bescherung für das Feld, die sich zufällig den Dezemberwochen nähert . . .

An den Auslagen weiter . . . Sie haben sich von Grund aus verändert, haben gewissermaßen eine andere Basis und Tendenz, ein anderes Prinzip und einen anderen Zweck erhalten. Der Krieg hat die Waren vereinfacht, hat ihnen andere Lebensbedingungen gegeben, er hat sie ernüchtert. Das, was wir früher von Geschenken verlangten: das Grazie, Gefällige, die elegante Form, die blendende Ornamentik — das ist jetzt Nebensache geworden. Sieht man die Auslagen wieder und erinnert sich, wie sie früher waren, so ergeht es einem, als würde man eine Dame, die in Ladstüpfelchen und Spitzenkleid spazieren ging, in einem grauen Mantel wiederfinden. Das Luridiöse und Moderne, das Chic und Zierliche. — das sind jetzt Wort von einst geworden. Die neuen heißen: Zweckmäßig! Praktisch! Dauerhaft! Oder in den Plakatsilber der Geschäfte übersetzt: Leicht! Warm! Wasserdicht! Das sind die drei Geetze, nach denen die Waren 1914 gefertigt wurden, das sind die Aufgaben, die sie erfüllen, das sind, um es in der aktuellsten Form auszusprechen: die Tauglichkeitsbedingungen, denen sie entsprechen müssen, wenn sie assentiert werden sollen.

Und sie müssen assentiert werden. Und zwar zu genau demselben Zweck wie unsere Soldaten: Fürs Feld. Und genau wie diese müssen sie Marsch- und Transportstrapsagen aushalten können, sie müssen vollständig „gesund“ sein, ohne Gebrechen und Konstitutionsfehler. Oder wie wir gewöhnlich sagen: solid sein. Und wie unsere Soldaten haben sie zu kämpfen, und zwar gegen sehr hartnäckige und gefürchtete Gegner: Kälte und Regen. Natürlich haben da jene Waren, die in den Auslagen der Wäschegegeschäfte aufgestapelt liegen, das Schwerste zu leisten, sie sind gewissermaßen die Artillerie im Festungskriege. Die Wäsche hat eine vielfältige Bereicherung erfahren, Sächelchen, über die wir früher etwas höhnisch gelächelt haben, sind jetzt überaus wichtig und wohlthätig geworden: Die „Wärmer“ für alle möglichen Glieder und Körperteile. Puls- und Fußwärmer, Lungen-, Brust- und Rückenwärmer. Kopfwärmer und Schneehauben. Die graue Wolle hat in ihrer Eigenschaft der Elastizität und Schmiegsamkeit die Formen und Gebilde der Organe angenommen, die sie schützen soll. Und so sehen wir eine ganze Anatomie der Wolle, einen in Gejpinste gehüllten gewissermaßen seziierten menschlichen Körper. Neben dem eintönigen, melancholischen Grau ein elegantes, dichtbehaartes Braun, in allen Farbentönen, vom dunkelsten bis zum glänzendsten Gelb des Wüstenlandes: Kameelhaar. Hosen und Stoffe aller Art in Kameelhaar. Schlafpolster und plumpe unförmige dicke Schlafsäcke. Da hängen sie in der Auslage, enthüllen ihr pelzgefüttertes Innere, sie haben keine Fassung und keine Gestalt, man sieht nichts wie ein riesengroßes Pelzstück an dem etwas wie eine Kapuze hängt. Und so hat man den Eindruck, einen präparierten Bären vor sich zu haben. Der Pelz ist überhaupt die Standardware. Denn keinen sichereren und besseren Schutz gibt es gegen die russischen Fröste. Er wattiert die braune Lederhaut der Automobilisten, er steckt in jedem Handschuh und wird in jeden Fuß geschoben. Die grobsariierten Decken sind nichts anderes als ein mit Stoff überzogener Pelz. Noch niemals hat er triumphiert wie heuer, noch niemals war seine Saison so glänzend. Vom luxuriösesten Luxusstück ist er zum notwendigsten Gebrauchsartikel geworden. Vom reichen Mann in den Besitz des armen Soldaten mit ein paar Kreuzern Löhnung gekommen.

Vom Pelz zum Papier. Zwei Dinge des grundverschiedensten Gegensatzes, so daß es beinahe komisch ist, sie zusammen zu nennen. In ihrem Zwecke haben sie jetzt eine Gemeinsamkeit: Sie dienen dem Feldsoldaten. Beim Papierhändler erhält man die Feldpostbriefe, die durch ein ebenso einfaches wie praktisches System ineinander gefaltet und in einem Kubert auch als Rückantwort verwendet werden können, so daß der Soldat sich nicht um Papier zu sorgen braucht. Die „Füllfeder“ hat in dieser Hinsicht einen ganz besonders identischen Kriegszweck. Und wieder lesen wir auch hier das regierende Wort: „Wasserdicht!“ Es bezieht sich auf die Papierpackungen der Feldpost. Und — auf Pergamentsocken.

Der Juwelier. Im ersten Augenblick ist es schwer zu begreifen, daß auch dieser vom Luxus lebende und für den Luxus produzierende Kaufmann dem Soldaten etwas zu geben vermag: Zwischen helleuchtenden Diamantenkreuzen liegen die Uhren, mit einer Kette versehen, um die Hand zu binden, so daß der Mann mitten im Gewehrfeuer, mitten im Gefecht, durch einen flüchtigen Blick die Zeit abzulesen vermag. Diese Uhr im Kriege mag einen besonderen Wert, nicht nur einen materiellen, auch einen moralischen haben: Sie geht weiter wie sonst, diese Stunden, welche die Welt noch nicht erlebte, vollstreckt ihr Zeiger wie sonst, durch Kampftage unerhörten Geschehens schreitet er weiter im selben Takt, um keinen Bruchteil einer Sekunde erregt schneller als sonst. Die Uhr — sie hat sich nicht geändert in dieser ausgerüttelten und umgestürzten Welt . . .

Kochgeschirre und Spiritusbrenner. Die „Menagehale“ ist stillisiert, ist aus ihrer spartanischen Einfachheit zu Beingläsern und Kübeln, zu Suppentöpfen und Krügen umgewandelt worden. Das alles sieht zierlich, aus Silber, wie zum Friedensgebrauch, aus. Nur der matte Glanz, man möchte sagen: Das Feldgrau des Services zeigt seine Kriegsdienstbestimmung. Weiter: Koffierapparate. Auch sie waren

28. XI. 1915

8 11
121

Einkäufe fürs Feld.

vor Wochen nichts als Toiletteausstattung. Jetzt können sie ihre Tauglichkeit als Ersatz für Feldbarbiere beweisen. Mehnlich ist es mit den Speisefässern und Reijegarnituren. Sie waren für Luxusfahrten in behaglichen Coupés geboren und finden jetzt eine notwendige Verwendung für eine andere Reise: In den Krieg. Weniger bequem, nicht mehr in den Fauteuils der ersten und zweiten Klasse, werden sie an die Grenze befördert. . . . Vielsach hat auch wohl der Rucksack, der in den Weihnachtsauslagen heuer ein Hauptgegenstand ist, die Funktion der Gepäcksbeförderung in höchste einfacherer Art übernommen. Auch er war früher bloß ein Werkzeug für die Alpinisten wie die Winterwaren die Ausrüstung der Skifahrer. In einem großen Geschäft für Toilettebehelfe sehen wir etwas, das wie ein Symbol des in den Kriegsdienst gestellten Luxus ist: Ein Parfümfläschchen, das die Spitzform eines Schrapnells angenommen hat. Der Apotheker hat seine Hausapotheken ausgestellt, die jetzt das Gegenteil: Feldapotheken sind, der Konditor hat wetterfeste Schokoladenbriefe für das Feld beige stellt. Der Munitionshändler, der ein Kriegslieferant erster Ordnung ist, auch im Frieden für den Krieg produziert, hat jetzt doch noch seinen Laden mit außerordentlichen Kriegsgüter geziert: Zwischen Gewehren und Pistolen ragen die bajonettbesetzten russischen Waffen in ihrer ungraziösen Steifheit und Größe wie ein Wahrzeichen ihres Landes auf. Daneben friedlichere Taschenwärmer, Handwärmer, Apparate, welche geheizt sind und ihre Wärme ausstrahlen; Söhndorf-Lampen . . .

Selbst der Möbelhändler, für den ja sonst das Zimmer, die vier Wände, das einzige Absatzgebiet sind, hat für das Feld geliefert: zusammenlegbare Sessel . . . Natürlich haben auch die Tabaktrafiken ihre Kriegsauslage. Der Tabak! Das ist ja, was die Soldaten im Felde am meisten, am sehnlichsten herbeiwünschen. Was wissen wir zuhause, was eine Zigarette im Schützengraben für ein kostbarer Reichtum, für eine Wohltat ist! Und deshalb sind die ökonomischeren roten „Kriegsypfeisen“ ein sehr rationeller Ersatz. Sie sind leichter zu versenden als die empfindlicheren Zigarren, welche die Reise schlecht vertragen. Freilich: Auch hier gibt es strapazsichere Packungen: Leicht! Warm! Wasserdicht!

Unter diesem Motto stehen die Weihnachtsgeschenke 1914. Es sind ja richtiger gesagt Kriegsgeschenke, und so ist auch ihr Blick etwas hart und unliebenswert. Alles ist für die Wanderung und nichts für den Salontisch präpariert. Es sind ambulante, marschfähige Waren. Das Nützliche und Praktische, das Zweckmäßige und Solide dominiert. Und nur ganz schüchtern, versteckt, als würden sie sich ihrer Existenz schämen, gucken rosige Puppengesichter aus den Pelzwerken, sind zwischen wasserdichten Stoffen, gleichfalls feldgrau, Zinnsoldaten kriegerisch in der kriegerischen Auslage. Und wohlthuend und trostreich erinnern sie uns, die nicht zum Transport ins Feld hergerichtet wurden, sondern nur den Weg ins Kinderheim zurücklegen müssen, sie, die keinem praktischen Zweck, sondern der Freude dienen sollen, daß es neben diesen Weihnachten im Felde doch noch das alte, friedliche, gewohnte gibt: Das der Kinder . . . E. D.

Einarmige als Bahnsteigschaffner.

N Berlin, 27. Novbr. (Priv.-Tel.) Um den kriegs-
geschädigten Einarmigen die Wiederbeschäftigung
als Bahnsteigschaffner zu ermöglichen, hat der Ver-
kehrsinspektor Fischer (Mühlhausen) eine Vorrichtung
zum Locken von Fahrkarten durch Fufkraft herstellen
lassen, die er den Beteiligten zur freien Benutzung stellt. Nach
der „Ztg. d. Vereins d. Eisenb.-Berw.“ soll sie ermöglichen,
bei mittleren Verkehrsverhältnissen Fahrkarten, Fahrschei-
ne und dergl. mit einer Hand so zu behandeln, wie es sonst
nur mit zwei Händen möglich ist, also die Durchlöcherung an
vorgeschriebener Stelle zu bewirken, Abschnitte zu entnehmen
usw., und zwar unabhängig vom Vorhandensein künstlicher
Ersatzgliedmaßen. Der Erfinder glaubt, daß in jedem Direk-
tionsbezirk leicht dreißig und mehr in andere Stellungen zu
überführende Bahnsteigschaffner durch Einarmige ersetzt
werden könnten. Die Erfindung, die sich zweifellos noch
ausbauen läßt, würde kriegsverstümmelten Eisenbahnern ein
weiteres Feld der Tätigkeit erschließen.

Werra - Main - Donau - Groß - Schifffahrts - Straße.

§§ Hann. Münden, 28. Novbr. Der Verein für Schiffbarmachung der Werra hatte heute eine außerordentliche Tagung hier abgehalten, zu der die Kriegstagung des bayerischen Kanal-Vereins Veranlassung gab. Die Bestrebungen zur Schiffbarmachung der Werra in Verbindung mit der Schaffung einer für 1000-Tonnen-Schiffe benutzbaren Wasserstraße bis zur Donau mit Kanalananschluß von Nürnberg nach München sind neuerdings wieder aufgeworfen worden, nachdem diese Arbeiten zeitweilig durch die kriegerischen Ereignisse zurückgetreten waren. Der Besuch der Versammlung war ein berart zahlreicher; Parlamentarier, Vertreter der in Betracht kommenden Staaten und Städte, der Handelskammern, des bayerischen Kanalvereins in Nürnberg, thüringischer und süddeutscher Industrie und Wirtschaftsgruppen sowie der nord- und nordwestdeutscher Schifffahrt waren erschienen und bekundeten lebhaftes Interesse an der Fortführung der Arbeiten. Eine Denkschrift des Fachmannes der Weserschifffahrt, Senators F. W. Meyer-Hamelin, lag vor und bildete die Grundlage der Erörterungen. Sie ging davon aus, daß der König von Bayern selbst auf eine Werra-Main-Verbindung als die kürzeste Linie mit überseeischen Anschluß in Bremen hingewiesen habe. Der Verein für Schiffbarmachung der Werra hat nun sofort den Gedanken des Königs von Bayern aufgenommen, worauf von Senator Meyer ein Projekt ausgearbeitet wurde, das unter Zugrundelegung der Baupläne der Firmen Havestein u. Contag (Berlin-Friedenau) und Grün und Bilfinger (Mannheim) praktische Angaben macht, wie dieser Großschifffahrtsweg von der Nordsee (Bremen), durch Thüringen nach Bamberg und Nürnberg mit dem Anschluß an die Schifffahrt des Rhein-Weser-Kanals und des Mains in Verbindung mit Gewinnung bedeutender Wasserkräfte im Weser- und Maingebiete durch Anlage von Talsperren durchgeführt werden könnte. Bei Durchführung des Projekts ließ sich Senator Meyer von dem Gesichtspunkte leiten, daß einmal eine möglichst gerade Linie bis Donauwörth mit unmittelbarem Anschluß nach Augsburg und München geschaffen würde, sodann aber die rund 100 000 Hektar Eisenerzlager in Oberfranken erschlossen und auf dem billigen Wasserwege nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet befördert werden könnten. Darüber hinaus soll die Möglichkeit geschaffen werden, den Bezug von Kohlen und Eisen für Thüringen und Bayern auf dem billigeren Wasserwege durchzuführen, weiterhin den gewaltigen, von Jahr zu Jahr steigenden Kaliversand über Bremen über diese neue Großschifffahrtsstraße zu leiten, die auch für die Thüringer Verfeinerungsindustrie von Bedeutung sein müßte. Senator Meyer hat daher einen Zweigkanal nach Koburg in sein Projekt mit aufgenommen; hierdurch wurde Koburg durch

einen einschiffigen Kanal unmittelbar an die Schifffahrtsstraße angeschlossen und das Koburger, Sonnenberger und Hildburghäuser Industriegebiet mit dem bedeutenden überseeischen Versand und sonstigem Massengüterverkehr hätte den Weg nach Bremen frei. Insofern geht die Bedeutung des Meyerschen Projekts über das Interesse des engeren Wirtschaftsgebietes der Wasserstraße hinaus; das wurde in der Versammlung auch anerkannt, insbesondere die Tatsache, daß der Bau einer leistungsfähigen Großschifffahrtsstraße von der Nordsee durch Mitteldeutschland zum Anschluß an die Donau, die als Großschifffahrtsstraße von dem Schwarzen Meer durch die Donaustaaten und das Herz Österreich-Ungarns sich erstreckt, für das Deutsche Reich von Bedeutung im Güteraustausch sein müßte; das Vindogebiet einer Wasserstraße von der Nordsee zum Schwarzen Meer im Binnenlande müßte den Zusammenhang einer Interessengemeinschaft mit den Donaustaaten und der Türkei herstellen. Hinsichtlich der Verbindung der Werra mit dem Main soll entsprechend einem Plane der Firma Grün und Bilfinger gegenüber dem Bahnhof Grimmenthal das Gebirge durchbrochen und mit einem 9 Km. langen Tunnel eine Kanal-Scheitelfstraße von 37 Km. Länge hergestellt werden, wodurch der Kanal eine Verkürzung um 29 Km. erfahren und Bamberg ohne Benutzung von Hebewerken erreichen könnte. Da diese Strecke bis zum Bamberger Hafen 45 Km. lang ist und ein Gefälle von rund 80 Meter hat, so müssen allerdings 7 Schleusen vorgesehen werden, die möglicherweise in 3 zusammengelegt werden können, wobei nach der östlichen Richtung Lichtenfels-Kulmbach-Bayreuth das Interessengebiet der Schifffahrt noch erheblich erweitert werden könnte. Eine Schleuse in Hallbach mit 23 Meter Gefälle im Niveau des Bamberger Hafens stellt die Verbindung zum Main her. Oberhalb Kaltenbrunn kann dann ohne jede Geländeschwierigkeit Forchheim und mit östlicher Ueberschreitung des Wiesent-Flusstales Erlangen-Brud und Nürnberg-Fürth erreicht werden. Von hier würde über Treuchtlingen bei Donauwörth die Donau erreicht, von wo nunmehr ein besonderer Anschlußkanal nach München geführt würde. Das Meyersche Projekt wurde in seinen Grundzügen von der Versammlung, der zahlreiche Fachleute angehörten, begeistert aufgenommen. Es wurde beschlossen, in nähere Prüfung der Einzelheiten einzutreten, wozu führende Männer der deutschen Technik und Bauwissenschaft berufen werden sollen; weiterhin beschloß die Versammlung, die Bundesregierungen und Parlamente für diese Arbeit zu interessieren, und zwar unter dem Gesichtspunkte der veränderten Balkanlage, die es erforderlich mache, daß man das Reichsinteresse für diese neue wirtschaftliche und politische Verbindung von Nord und Süd gewinne.

Station Penzing.

(Kaiser Wilhelm's Ankunft.)
Von Felix Salten.

Das war in Berlin, an einem sonnenhellsten Frühlingmorgen, als ich den deutschen Kaiser zuletzt gesehen. Wenn man es nach dem Kalender messen will, dann ist es noch gar nicht lange her. Heute aber messen wir nicht die Zeit, sondern das Erleben und da scheint jener Berliner Frühlingmorgen weit, traumhaft weit im Gewesenen verankert.

Setzt, auf der Fahrt zur Penzinger Station, durch die schneidende Kälte des Novembertages, steigt die Erinnerung an die Frühlingsmorgenstunde lebendig schimmernd in mir auf.

Ohne es recht zu wollen, sah ich mich damals in das ungeheure Gemühl der Friedrichstraße gerissen. Die endlos gerade Häuserzeile wehte auf und ab von Fahnen. Denn Berlin flaggte immer, wenn auf dem Tempelhofer Felde Truppenparade abgehalten wird. Da kamen sie auch schon zurück. Aus der fernsten Tiefe dieser Straße schwallen Hurraufen, wehend, gleich unsichtbaren Fahnen. Trommeln und Pfeifen erklangen, die preussische Marschbegleitung, die wir nicht kennen, die uns, an unser Flügelhorn und keine linde Melodie gewöhnt, fremd und streng und altertümlich anmutet. Ueber dem schwarzen Getümmel der Menge bligte es auf, golden und silbern, wie die Sonne eben in den Adlerhelmen der Garbereiter funkelte. Dann, schon näher und immer näher, rauschte Musik auf. Die Kavalle des Garde du Corps-Regiments zu Pferde. Der feierlich tönende Prunk wirkelnder Kesselhauben und ein alter Fritzischer Siegesmarsch. Eine strenge, gleichsam von ernstlicher Pflichtermahnung erfüllte Weise. Der Jubel darin unterdrückt und gehalten, aber dennoch erkennbar, und eben

in seiner Verhaltenseit ergreifend und anseuernd. Der Satz einfach, klar, Johann Sebastian Bach-Stil. Noboto und Preußenhumor.

Dann, einem Wald von Feldzeichen und Fahnen vorantretend, der Kaiser.

Stinner führt man sich in Berlin zu vergleichen dem Rückgauen aufgelegt. Die Größe der Gegenwart, das Brausen des Lebens, Macht, Reichtum, Glanz, all dies ist hier zu blendend und zu neu, als daß man nicht beständig der Vergangenheit denken müßte, dieses steilen, beispiellos hohen Luftstiegs. Und wie sollte man sich gerade in einem Augenblick solchem Glimmern entziehen, in welchem mit wirbelnden Partien Frigische Märsche erklangen, die alten Fahnen, entrollt, vorübergezogen und preussische Geisichte lebendig, farbig, tönend durch die Straßen rauschte.

Umbräut von dieser historischen Musik, umflattert von den alten Fahnen, umdröhnt vom eisernen Schritt der Gardefüßliere, kam der Kaiser, wie aus großer Tradition hervorgecritten und war in seinem Wesen, war in seinem Antlitz, in Augen, Mienen und Gebärden sprühendste Gegenwart. Eine elektrisierende Wirkung ging von ihm aus, jene Erregung, die durch die Nähe einer kraftvollen Persönlichkeit wie durch Zauber in uns entfliehet. Er lächelte, und man sah, daß er von innen her, aus der Fülle eines ungeheuren Temperaments von Heiterkeit durchdrungen war. Seine hellen, scharfen Augen flammten nach allen Seiten über die Menge hin. In diesem edel schmalen Männerantlitz bebte jeder Nerv von der unaussprechlichen Beweglichkeit eines starken Willens und eines rastlos arbeitenden Geistes. Ein aukerordenliches Wachsein... das war der Einbruch, den man empfing. Er verbreitete Lebensfrische und Daseinsfreude rings um sich her, und wie er so durch den sonnigen Frühlingmorgen ritt, schien er das Leben mit jedem Blick einzujuchseln, schien es mit jedem Atemzug zu trinken.

Auf der Penzinger Station ist es eilig kalt. Scharf bläst der Wind von Westen her und die Wienerwald-Berge sind weiß von neuem Schnee.

Erst ein paar kurze Jahre sind vergangen, seit er hier wieder einmal ankam. Weißgängernd fuhr sein Zug hier herein und mit frühlicher Ungebuld stand Wilhelm II. schon auf dem Trittbrett, sprang von dem sacht noch rollenden Wagen, hielt dann in ehrfürchtiger Zärtlichkeit unseren Kaiser in den Armen, umarmte den Erzherzog Franz Ferdinand stürmisch drei-, viermal, wandte sich dann in sprühenden Laune zu dem großen höfischen Kreis der Erschienenen, plauderte mit den Prinzen, Ministern, Offizieren, Diplomaten, verbreitete Lebendigkeit, Wachsein, Erregung und Jugendfrische.

Ungeheures Ereignis liegt zwischen jenem nahen Damals und dem Heute. Seither haben wir von seinem Munde die Worte vernommen: „Wir wollen kämpfen bis zum letzten Hauch von Ross und Mann...“ Glimmern wir uns nun: war sein Antlitz nicht immer erfüllt von der Kraft solch großer Entschliebung, sein Mund nicht immer umschwebt vom Erzählung solch eines Wortes? Und nun sind wir hier, auf der Penzinger Station, auf der wir ihn früher so oft gesehen haben, und sind alle zusammen neuerig, wie er jetzt, nach sechzehn Monaten des Krieges, anschauen mag. Aber Neugierde ist wohl nicht das rechte Wort. Es ist Teilnahme, menschliche Teilnahme, und es ist tieferes Interesse, was uns seinen Anblick suchen läßt. In diesem Gemüthen enthallen sich die starken Beziehungen, mit denen er alle Menschen unwillkürlich an sich fesselt. Diese ungeheuerliche Zeit, die keiner anderen vergleichbar ist — denkt man — hat wohl in sein Antlitz Spuren gegraben. Denn wie kein anderer ist er mit dieser Gegenwart verknüpft, mit ihr verwachsen, verbunden. Es ist seine Epoche, von ihm gestempelt, von ihm gefärbt. Er hat keine andere persönliche Geschichte, kein persönliches Erleben als dies. Sein Dasein gibstelt hier. Jendwie verändert stellt man sich den deutschen Kaiser vor. Ist ja doch die ganze Zeit, die ganze Welt verändert. Das erlauchte Antlitz des Kaisers Franz Joseph ist umschimmert von dem Geschehen und der Geschichte vieler, vieler Jahre. Entschwundene Generationen sind an ihm vorbeigezogen, Epochen, die abgeschlossen in der Tiefe des vorigen Jahrhunderts ruhen. Dies Antlitz, das abgestärkt

1. XII. 1915

13

Warme Kleidung für Eisenbahnfahrten.

Wien, 30. November.

Der Verkehr auf den Eisenbahnen hat im heurigen Winter ganz besonders darunter zu leiden, daß die sonst im Interesse der besseren Heizung der Wagen übliche Teilung stark besetzter Schnell- und Personenzüge aus Betriebsrücksichten häufig unterbleiben muß. Die beträchtliche Länge solcher ungeteilter Züge hat zur unvermeidlichen Folge, daß auch bei bester Beheizungsanlage in einzelnen Fällen die Wagenabteile nicht genügend erwärmt werden können. Dem reisenden Publikum wird daher dringend empfohlen, sich bei Eisenbahnfahrten mit warmer Kleidung zu versehen, um gegen etwaige Mängel der Wagenbeheizung geschützt zu sein.

1. XII. 1915

14

(dreimal), des Brinzi, Tegetthoff und des Deutschmeisters (je einmal). Ein altes Rußdorfer Wirtshaus mit der Bezeichnung „zum Freiwilligen vom Aufgebot 1797“ erinnert an die große Zeit, da die Wiener Freiwilligen, 9000 Mann stark, entschlossen waren, für das Vaterland zu kämpfen und zu sterben. „General Laudon“ war einmal in der Josefstadt viel besucht, wurde aber, was ihm wohl im Leben nie passierte, derontiert, schließlich sogar demoliert und wird seither in der Reihe der auf das Schild gehobenen militärischen Wirtenträger vermist. Allerdings nur in Wien, denn in Weidlingau floriert der tapfere Feldmarschall noch wie vor. Um bei den kriegerischen Zeichen zu bleiben, sei bemerkt, daß das Andenken Andreas Hofers durch drei „zum Sandwirt“ lautende Schilder rege erhalten wird. Uebrigens gibt es noch einen „Goldenen Degen“, je einen „Major“, „Landwehrmann“, „Veteran“, „Eisernen Ritter“, ein „Armeekreuz“ und in Sächental „Die drei Husaren“.

An die Franzosenzeit erinnern noch die Wirtshauschilder in Ruzsdorf „zum General Wurmer“ und „zur Ueberführ der Landwehr im Jahre 1809“. Der Landwehrgasthof führt uns auf das Schlachtfeld von Aspern. Dort treffen wir in der Napoleonstraße ein Wirtshaus mit dem Namen „Napoleons Hauptquartier“. Ganz in der Nähe liegen die „Napoleonschänzen“ und nicht weit von diesen der „Franzosenfriedhof“.

Rings von tiefem Waldesfrieden umgeben liegt der Friedhof in der Lobau in idyllischer Ruhe. Ein Obelisk aus Granit mit der Inschrift „Friedhof der Franzosen 1809“ zeigt uns

aufkaufen. Nach dem Mahl verließen zwei Grenadiere die Wohnung, um sich nach einem besseren Quartier umzusehen, die zurückgeliebenen zwei Mann rühten sich, so gut es eben ging, wohnlich ein, trugen täglich die Kosten der Haushaltung und halfen treulich bei der Arbeit. Als die Franzosen am 20. November Wien verließen, da war der Abschied von der Familie des Zimmergefelles ein herzbewegend trauriger. Die Wiener ehrten die edle Gefinnung ihrer Feinde, indem sie dem Hause das Schild „zu den zwei Grenadiere“ gaben.

Unter den alten Wiener Hauschildern finden sich auch sonst noch manche Bezeichnungen, die auf kriegerische Tage hinweisen. In der Innern Stadt gibt es ein Haus mit dem Schild „Die sieben Schwert“ (Schwertgasse), ein andres heißt „Blauer Säbel“ (Krugerstraße) und ein drittes ist der berühmten „Säbelfeller“, dessen Geschichte auf drei bis vier Jahrhunderte zurückreicht. Eine alte, heute nur noch wenig bekannte Gasse gibt uns einen Beweis für das Ansehen, in dem der Säbelfeller einst gestanden ist. Wenn neue Mitglieder in den Wiener Bürgerstand eintraten, so wurde nach Ablegung des Bürgereides im alten Rathhause eine feierliche Zusammenkunft im nahen Säbelfeller veranstaltet, wo der „Jungbürger“ den „Einstand“ zahlen mußte. Vor einigen Jahren hat bekanntlich Maser Kupfer im Säbelfeller das Bild des ersten Wiener Volkssängers, des lieben Augustin, entbeut. Die Wiener Wirte bewachtigten sich der Schilder des Bringen Eugen (zweimal), des Marschalls Radeky

Altwiener Erinnerungen.

Hauschilder. — Bergessene Soldatengräber. — Die Schmelz. — Armeelieferanten. — Mehrsch als Nationalgardist.

Das Haus Nr. 16 in der Praterstraße hieß, als es noch die Nummer 525 trug, „zu den zwei Grenadiere“. Die Begebenheit, die dem Hause diese Bezeichnung verliehen hat, führt uns in die Zeit der zweiten Invasion Wiens durch die Franzosen im Jahre 1809. Es war am 13. Mai, als die Franzosen einrückten. Der Generalstab und die Armeebeamten erhielten Quartiere in der Innern Stadt, die Truppen und die Offiziere kamen in die Vorstädte. Natürlich wurden bei der Mehrzahl auch die ärmlichsten Wohnungen zur Einquartierung benützt, und so kam es, daß der arme, kranke Zimmergefelles, der in dem erwähnten Hause in der Praterstraße eine kleine Wohnung innehatte, und mit seiner Frau und vier Kindern Not litt, vier Mann zur Verpflegung erhielt. Die Hausbewohner schüttelten die Köpfe, denn eine solche Schicksalstronie war ihnen noch nicht vorgekommen. Auch die feindlichen Soldaten hatten es bald herausgefunden, daß bei diesem Glend nichts für sie herbeigeschafft werden konnte. Sie holten daher Geld aus ihren eigenen Taschen und gaben es der Frau mit dem Auftrage, Fleisch, Gemüse, Brot und Wein für alle ein-

1. III 1915

Österreichs Erinnerungen

andere gelyungene Spekulationen haben ihn zum reichen Mann gemacht, so doch der Baron seinerzeit für den reichsten Privatmann Wiens galt. Seit Vermögen wurde auf 12 Millionen Gulden Kontentionsmünze geschätzt. Ueber solchen Umständen konnte er schon noble Passionen haben. Dazu gehörte seine Vorliebe fürs Theater. Seine Mittel erkaufte es ihm, nicht nur dem Direktor Hoforuy das Geld zum Ankaufe des Theaters an der Wien vor- ausstrecken, sondern sich auch im Hause ein eigenes Theater zu errichten. Bei der Er- öffnungsvorstellung spielte die Tochter des Hauses, Baroness Anna, mit, die sich am 2. Oktober 1846 mit dem Fürsten Ludwig Johann Sulkowski, Herzog von Belisk, ver- mählte. Dittrich starb in den fünfziger Jahren als Millionär, während ein anderer Unter- nehmer, der nobilitierte Produzentenhändler und Hauptlieferant der österreichischen Armee Baron Andreas v. Felsner, das ganze in den Kriegsjahren 1805 und 1809 erworbene Ver- mögen wieder verloren hat. Baron Felsner lebte in Wien auf fürstlichem Fuße, als liebenswürdigem Gastgeber und Freund einer ausserlesenen Tafel setzte es ihm wie an Gesellschaft und zahlreichen Verehrern. 1809 wurde sein Vermögen auf 37 Millionen Gulden geschätzt — in Bankrottzeitr. Durch die Geldnotatrophe von 1811 und zahlreichere andere Verluste verlor er dieses Vermögen und ist wenige Jahre später einsam und verlassen, durch das Unglück verbittert und gebrochen, in einem elenden Dachkammerchen der Stadt gestorben. In der Hüttelborfer Pfarrkirche liegt auch ein Armeelieferant begraben: Johann Georg Freiherr v. Gschlechter. Er war ein Fuhrmann und wurde Lieferant der

ein schaulustiges Völkchen. Wo es Spektakel gibt, sind sie in hessen Laufen zu finden. Und nun gar, wenn es ein militärisches Schauspiel ist wie die großen Manöver und die Paraden auf der Schmelz. Da können sie Stundenlang stehen und den militärischen Evolutionen vergnügt zusehen. Da werden die Truppenbewegungen kritisiert, und von manchem zur ewigen Ruhmlosigkeit verurteilten Schlachtengenie werden die kühnsten Pläne entworfen und dem Nachbar geheimnisvoll mitgeteilt. Die Aufregungen der Schlacht ermüden, die Nerven werden ab- gespannt, und der Magen verlangt sein Recht. Dafür sorgt der „Wirfelmann“ mit seinen heißen Frankfurter, der „Bäckenbus“ stellt das Gebäck bei, und die Marktentenderin kredenzt für Geld und gute Worte das Getränk. Mit das „Gemekel“ vorüber, machen die Wirts- häuser in der Umgebung auch keine schlechten Geschäfte, denn nach getaner Arbeit ist gut -- trinken.

Verhältnismäßig weniger zahlreich sind die Straßenbenennungen nach militärischen Motiven. Wir finden in Wien eine Ulmerstrasse (2. Bezirk), an der Schanze (21. Bezirk), eine Kurmarischstraße (15. Bezirk), einen Franzosengraben (3. Bezirk), eine Schuß- linie (11. Bezirk) und eine Schußwall- gasse im 5. Bezirk. Wenn wir durch das letztere kleine Gäßchen bei der früheren Maß- feinsdorfer Linie auf den Linienwall hinaus- gehen, sehen wir vor dem großen Garten des Sulkowskiplatzes, das ehemals Eigentum des Barons Dittrich war, des berühmten Armee- lieferanten, der es vom Fuhrmann bis zum vielfachen Millionär gebracht hat. Die Nach- schübe zur Zeit der französischen Kriege und

die Stätte, wo tausende französischer Krieger fern von der Heimat in fremder Erde liegen, ungenannt, ungesannt und vergessen im Vaterlande, das ihrer, seit sie dort gefallen und begraben worden sind, nicht mehr gedacht hat. Keine Inschrift nennt auch nur einen der Zahllosen, die daselbst bestattet sind. Zwar be- zeichnen einige einfache Denksteine ohne In- schriften die Stätte des Massengrabes, aber die- selben sind nicht von Franzosen errichtet worden, sondern Wiener haben sie zum An- denken an die gefallenen Feinde aufgestellt. Am andern Donauufer, auf dem sogenannten „Kleinfeld“ bei Kaiser-Ebersdorf, liegt seit dem Jahre 1866 ein vergessenes Soldatengrab. Dort ruhen 34 Mann von Nobili (Nr. 74), die in Kaiser-Ebersdorf an der Cholera gestorben sind. Nicht weit davon, hinter dem Zentral- friedhof, befindet sich ein Soldatengrab mit Gefallenen aus dem Jahre 1848.

Da sind wir schon in Simmering, wo gleich neben dem „Himmelfeld“ der „See- schlachtweg“ liegt und der „Seeschlachtweg“, der sich in die Schwedat ergießt. Der ganze Grund führt den Namen „Seeschlacht“ oder auch „Beischlacht“, wiewohl in dieser Gegend ebensowenig jemals eine Seeschlacht ge- schlagen wurde, als etwa in der Seestadt Breitenlee, „jenseits der Schanzen“, wie der Volksmund das „Dorf der Ausgewiesenen“ früher bezeichnete. Auf der Schmelz waren nämlich gegen Breitenlee zu Schanzen auf- geworfen, die dem Militär zu Übungszwecken dienten. Waren die Soldaten von der Übung wieder in die Kasernen eingerückt, so wurden die Schanzen von den Kindern be- zogen, die hier ihre Spiele abhielten und ganze Kriege aufführten. Die Wiener sind

* (Die Fensterputzerin.) Diesen neuesten Wiener Frauenberuf im Kriege hat schon der Frieden vorbereitet. Das Putzen, Fensterputzen zumal war eine weibliche Beschäftigung von altersher. Des haben sich die Reinigungsunternehmungen erinnert und sie haben statt der ins Feld gerückten Männer Frauen engagiert. Die mit Leitern und Blechlüteln — die Kappe selbstverständlich auf dem Kopfe, denn schon Grillparzer sagte: „Ich seh' am Menschen gern ein Zeichen seines Luns“ — truppweise durch die Straßen ziehen und an Auslagen und in Geschäften die Reinigungsarbeiten flott versehen. Manche von diesem hilfsreichen Korps hat sogar männliche Hosen angezogen, um munter auf der Leiter herumklettern zu können. Lokalchronisten mit Zeichenkäst oder Kamera sollten sich diese Wiener Spezialität, die vermutlich nur solange dauern wird wie der Krieg, nicht entgehen lassen. Die Kleinschilderer des Wiener Lebens, die Miniaturisten der Feder, hätten an der vermännlichten Wiener Weiblichkeit, der Schaffnerin, der Kellnerin, der Markbrin, der Briefträgerin, der Fensterputzerin usw., die dankbarsten Motive gefunden. Welch prächtige Skizzen wären für Eduard Böhl daraus geworden! Das Museum der Stadt Wien, das bekanntlich alles sammelt, was mit dem Kriege zusammenhängt, wird sich hoffentlich guter Bilder dieser neuesten „Wiener Typen“ — sozusagen zum ewigen Gedächtnis — versichern.

2./VII. 1915

A

Zur Beschleunigung des Grenzverkehrs.

Die Paßkontrollstelle Salzburg teilt mit: Das über die Reichsgrenze reisende Publikum pflegt vielfach große Mengen von Korrespondenzen, Büchern, Broschüren, Zeitungen und sonstigen bedruckten oder beschriebenen Papiers mit sich zu führen. Hierdurch ergeben sich bei Vornahme der Paß- und Gepäckkontrolle vielfach derart lange Aufenthalte, daß die Reisenden den Anschluß veräumen. Es empfiehlt sich daher im Interesse des Publikums dringend, sämtliche Brieffschaften, Schriften, Broschüren, Bücher mit der Post rechtzeitig an den Bestimmungsort aufzugeben und derart auf die Mitnahme jeglichen beschriebenen oder bedruckten Papiers zu verzichten.

2./XII. 1915

18

[Einarmige als Bahnsteigschaffner.] Um den kriegsbeschädigten Einarmigen die Wiederbeschäftigung als Bahnsteigschaffner zu ermöglichen, hat der Verkehrsinspektor Fischer in Mülhausen eine Vorrichtung zum Lochen von Fahrkarten durch Fußkraft herstellen lassen, die er den Beteiligten zur freien Benutzung stellt. Nach der Htg. d. Vereins d. Eisenb.-Berw. soll sie ermöglichen, bei mittleren Verkehrsverhältnissen Fahrkarten, Fahrscheine und dergleichen mit einer Hand so zu behandeln, wie es sonst nur mit zwei Händen möglich ist, also die Durchlochung an vorgeschriebener Stelle zu bewirken, Abschnitte zu entnehmen usw., und zwar unabhängig vom Vorhandensein künstlicher Ersatzgliedmaßen. Der Erfinder glaubt, daß in jedem Direktionsbezirk leicht dreißig und mehr in andere Stellen zu überführende Bahnsteigschaffner durch Einarmige ersetzt werden könnten. Die Erfindung, die sich zweifellos noch ausbauen läßt, würde kriegsverstümmelten Eisenbahnern ein weiteres Feld der Tätigkeit erschließen.

Schönbrunn in Kriegszeiten.

Am 30. Juni d. J. erfüllte sich gerade ein Jahr, daß unser Kaiser seinen Föhler Sommeraufenthalt abgebrochen hat und nach seiner Hauptstadt gekommen ist, um sich, am Sitze der Zentralstelle, der Leitung der Regierungsgeschäfte zu widmen. Seither hat der Kaiser, wie ein Soldat auf seinem Posten, Schönbrunn nicht verlassen, und auch von Ferien, die er sich in diesem zweiten Kriegssommer gegönnt hätte, war nicht die Rede. In Schönbrunn beging der längstregierende Habsburger auch seinen 85. Geburtstag in bewunderungswürdiger geistiger und körperlicher Frische, die ihn an allen Vorgängen auf dem gewaltigen und sturm-voll bewegten Welttheater innigen Anteil nehmen läßt. An jenem historischen Funitage erwartete Erzherzog Friedrich den Monarchen. Als dieser vor der Freitreppe des Schlosses dem Wagen entstieg, trat aus der Reihe der versammelten Würdenträger der Bürgermeister hervor, um den Kaiser namens der Stadt Wien ehrfürchtvoll zu begrüßen. Neuerdings Jubel der tausendköpfigen Menge, die den Schloßpark erfüllte. Nochmals dankte der Kaiser auf seine herzinnige Art. Dann zog er sich, nach der Huldigung eines Fliegers in den Lüften, in seine Gemächer zurück.

Franz Joseph, den Ueberwinder, konnte der Krieg mit all seiner Riesenlast von Arbeit und Aufregung, von schwerer Sorge nicht erschüttern. Kaiser Franz Joseph obliegt nach wie vor mit der Hingebung der Jugend und der Weisheit des Alters den Regierungsgeschäften, um immer selbst die obersten Entscheidungen zu treffen. Als der Monarch an jenem Funitage 1914 seine oberösterreichische Hauptstadt Linz passierte und ihn dort Erzherzog Josef Ferdinand mit dem Statthalter und einigen Herren der Generalität begrüßte, da tat er den Ausspruch: er wolle in diesen ernsten Stunden nur die wenigen Worte sprechen, daß er auf den guten Geist, auf die Ausdauer und Tapferkeit seiner Armee baue. Und wir können froh und dankbar ausrufen: Unser Kaiser hat auf gutem, sicherem Grund gebaut!

Mit habsburgischer Einfachheit sind die im ersten Stockwerke des gegen Hiezing gerichteten Schloßtraktes von Schönbrunn befindlichen Bohnzimmer des Kaisers eingerichtet, in dem Schlosse, das sein Geburtsort war, als es kaum noch Eisenbahnen und gewiß nicht Flugmaschinen, Unterseeboote und drahtlose Telegraphie gab. Das Schloß kann man in seiner behaglichen Ausdehnung mit bald 3000 Räumen jetzt nur aus achtungsvoller Distanz betrachten, denn es ist in weitem Umkreise abgeschlossen und diese selbst gezogene Grenze hat auch der Kaiser seit Kriegsbeginn nur wenige Male überschritten. Selbst hat er sich die Freude versagt, die Tiere und Pflanzen der berühmten Schönbrunner Sammlungen, die ihn immer lebhaft interessierten, zu betrachten. Tier- und Pflanzengarten von Schönbrunn sind seit Kriegsbeginn förmlich im Ruhestande. Es wird nur

das Bestehende erhalten, Neues nicht erworben und auch Geschenke werden dankend abgelehnt. Auch dem Kammergarten in Schönbrunn, diesem eigentlichen „Reservat der Krone“, auch in friedlichen Zeiten gegen neugierige Augen mit Rosenhecken abgeschlossen, dem Schauplatz des täglichen Spazierganges des Kaisers, müssen seit Kriegsbeginn die Besucher auf weite Entfernung fernbleiben.

Der Kammergarten, in dem Kaiser Franz Joseph im Juni 1912 als Zweihundachtzigjähriger zum allgemeinen freudigen Erstaunen seine Reitübungen wieder aufgenommen hatte, ist die etwa zehn Foch umfassende Anlage, die sich vom Hiezinger Flügel des Schlosses bis zum Stöckelgebäude am Hiezinger Eingangstor — der Sommerwohnung des Ministers des Außern — hinzieht und seit Kriegsausbruch dem Kaiser für die nur durch ausgesprochen schlechtes Wetter unterbrochenen Erholungspromenaden dient. Der Kammergarten in dem vormals „Kaiserseite“ benannten Teil des Schönbrunner Gartens, der in seiner Ausdehnung gegen den ganzen ersten Bezirk Wiens nicht zurücksteht, ist dem Publikum von Schönbrunn nie zugänglich. Die Fenster der kaiserlichen Gemächer im ersten Stock

des östlichen gegen Hiezing gerichteten Flügels des Schönbrunner Schlosses öffnen sich direkt gegen den Kammergarten, in den auch ein Ausgang vom Schloß führt. Von dichten Lauben in seiner ganzen Erstreckung eingefast, ist der Kammergarten vor jeder Störung von außen bewahrt. Der Kammergarten hat sich im großen ganzen, seit der Jugendzeit des Kaisers nicht verändert, seit jenen glücklichen Tagen, da Franz Joseph mit niedlichen Geräten (die noch heute im Hofmobiliendepot verwahrt werden) selbst Gärtner war. Eine breite Girlande von immergrünem Efeu faßt unten die Spalierwände ein. Geschnittener, gleichfalls immergrüner Buch vervollständigt den Rahmen, von dem sich im Sommer sorgsam ausgewechselte Blumengruppen wie leuchtende Arabesken geschmackvoll abheben. Lange, schattige Kastanienalleen ermöglichen stundenlang den Spaziergang in erfrischender Laubkühle und ein Bassin mit Goldfischen, die um die Springbrunnen spielen, zwanglos verteilte Ruhebänke und Gartenhäuschen dienen zur einfachen, aber vornehmen Ausstattung der Anlage, deren Dornröschenschlummer durch nichts gestört wird. Die Reithahn, die auch der Kaiser benützte, ist gegen das Hiezing der Ende des Kammergartens gelegen.

Es ist kein Fleckchen im Kammergarten, an das sich nicht für den Kaiser freundliche Erinnerungen knüpfen würden. Auch jener Weinstock, den ein ungarischer Bauer, reich mit Früchten beladen, während des letzten ungarischen Aufenthaltes des Kaisers an das Hoflager sandte, wurde im Kammergarten ausgefetzt und er hat die Wiener Luft, wie sein Gedeihen beweist, aufs beste vertragen. Während der Kaiser in früheren Jahren den Kammergarten nur passierte, um den täglich zwischen 6 und 8 Uhr morgens durch den im Morgentau blinkenden Park von Schönbrunn unternommenen Spaziergang zu machen, verweilt er jetzt in den kurzen Erholungspausen, die er sich zwischen den Regierungsgeschäften gönnt, im Kammergarten.

Nur das Audienzzimmer des Kaisers in Schönbrunn, wo jetzt fast täglich der Minister des Außern Baron Burian und der Chef der Militärkanzlei Freiherr v. Volfras empfangen, wo die Botschaften von den Kriegsschauplätzen entgegengenommen werden, selbstverständlich auch der Erste Obersthofmeister Fürst Montenuovo und Generaladjutant G. d. K. Graf Paar zum Vortrag erscheinen, ist etwas reicher ausgestattet. Es enthält als besonderen Schmuck die im Jahre 1849 modellierte Marmorbüste Radetzky's. Die kaiserlichen Gemächer führen direkt in die Große Galerie, jenen einzig schönen Saal, in dem Kaiser Franz Joseph im sechzigsten Jahre seiner Regierung am 7. Mai 1908 die deutschen Bundesfürsten unter Führung Kaiser Wilhelm II. begrüßen konnte. Aus der Großen Galerie, in der der Kaiser während des Winters bei schlechtestem Wetter sich ergeht, während wohlige Wärme, Balmen und tropische Blumen das erquickende Wunder eines ewigen Frühlings vorzaubern, eröffnet sich der entzückende Ausblick auf ganz Schönbrunn, über das Parterre zwischen den weißen Statuen, über die Reptingruppe bis zur hochragenden Gloriette. In diesem einzigartigen Rahmen hat Kaiser Franz Joseph am 24. Juni dieses Jahres zum erstenmal seit Kriegsbeginn seine Wiener empfangen, die gekommen waren, ihm anlässlich der Wiedergewinnung von Lemberg zu huldigen. Und als sich der Kaiser mit dem Thronfolger Erzherzog Karl Franz Josef, dessen Gemahlin Erzherzogin Zita und deren Sohn, dem Prinzen Franz Josef Otto, zeigte, da erschien nach des Bürgermeisters bezeichnenden Worte „Gegenwart und weithinreichende Zukunft des Erzhauses in erhabener Vereinigung vor den Augen Wiens“. Ganz unter seinen Heldenkriegeren war der Oberste Kriegsherr, als er am 18. Juli d. J. das durchziehende Regiment der Kaiserjäger in der „lichten Allee“ von Schönbrunn begrüßte, wo die Baumwände auch im Alltag wie ausgerüstete Grenadiere Parade stehen.

Am 2. September dieses Jahres empfing Kaiser Franz Joseph in Schönbrunn die Vertreter der ungarischen und kroatischen Municipien zur Huldigung. Am 29. November fand nach langer Pause, im sechzehnten Monate des Weltkrieges, anlässlich des Besuches Kaiser Wilhelm II., im Schönbrunner Schlosse eine Galatafel mit all dem zeremoniellen Glanze statt, der in Schönbrunn seit Kriegsbeginn nur selten entfaltet wird.

Reiseindrücke aus Oesterreich-Ungarn

Von Dr. Paul Niehans

Auf der Rückfahrt von den Gefangenenlagern, über die ich früher berichtet habe,* hatten wir in Pöchlarn drei Stunden Aufenthalt. Eine reizende alte Stadt an den Wellen der Donau, berühmt schon in der Nibelungen-sage als Vaterstadt des Rüdiger von Bechelaren.

Wir stehen auf historischem Boden. Einsam und abseits vom Getriebe der Welt steht das Schloß Artstetten, trauernd ragen seine sieben Türme gen Himmel, in der Gruft ruhen die Gebeine des Erzherzogs Franz Ferdinand, dessen Ermordung den Weltkrieg heraufbeschworen, und seiner Gemahlin, der Herzogin von Hohenberg. Nach der Tat von Serajewo wurden ihre Leichen in bronzene Särge gelegt und nach Wien übergeführt. Nach spanischem Hofzeremoniel setzte sich der Leichenzug in Bewegung zuerst zur Hoiburg und von da nach Pöchlarn. Zwischen wandelndem Spalier der Leibgarde mit gezücktem Säbel, eskortiert von Husaren und Alanen, zogen acht Kappen den Sarg. Spät in der Nacht waren die zwei Särge nach Pöchlarn übergeführt, doch kaum hatte der feierliche Zug die Sagenstadt betreten, brach ein furchtbares Gewitter los. Im Lichte der Blitze sollen die Helme der Gardeoffiziere geleuchtet haben und die Fackeln der Krieger waren im Sturm verweht.

Friedlich ruht nun die Leiche des ermordeten Erzherzogs und seiner Gemahlin in der Gruft seines Schlosses auf einsamem Hügel, der nur vom Donaustrom geheimnisvoll umrauscht wird, während ganz Europa in Flammen steht.

In Wien angekommen, wurden wir vom Bürgermeister im Rathaus zum Diner geladen und am nächsten Morgen ging's weiter nach Budapest.

Wir hatten drei Tage Zeit, uns die Sehenswürdigkeiten von Ofen und Pest anzuschauen. Das neue städtische Bad mit seinen heißen Quellen, die Museen und das Parlament. Von mächtigen Brücken wird die breite Donau bezungen und in der Höhe ragt das königliche Schloß, das uns zur Besichtigung offen stand.

Am zweiten Morgen wurden wir vom ungarischen Ministerpräsidenten, dem bekannten Grafen Tisza empfangen und wir zwei Schweizer versäumten nicht, im Gespräche darauf hinzuweisen, wie sehr es uns freuen würde, wenn einst nach blutigem Ringen der Friede, der Europa wieder verbrüdern soll, in unserer Bundesstadt geschlossen würde.

Am Nachmittag hatten wir Gelegenheit, unter Führung des Direktors den zoologischen Garten zu besichtigen. Auch hier hat sich der Krieg fühlbar gemacht. Meerfische zur Ernährung einzelner Tierarten waren nicht mehr zu beschaffen und so sind nacheinander zwei Seehunde, vier Seelöwen und ein Seebär eingegangen. Nur ein Seelöwe ist übrig geblieben. Siebzehn Tage lang hat er gehungert. Zum Skelett abgemagert, schaute er eines Morgens mit an, wie die Löwen, denen er früher oft die Nahrung streitig machte, nun gierig „Pferdefleisch“ fraßen, schnappte zu, und siehe da, das neue Menu ist ihm nicht schlecht bekommen. Nun frißt er auch schon Süßwasserfische.

Rührend wie die Tiere den Direktor lieben, alle kommen ihm entgegen, jedes nennt er beim Namen und für alle hat er was mitgebracht. Die Elefanten, von denen vier frei zwischen den spielenden Kindern im Garten herumlaufen, lieblosen ihn in der drolligsten Weise mit dem Rüssel. Die Elefanten sollen sehr alt werden, erklärte unser Führer, und wie die Krähen, Geier, Adler und Papageien oft mehr als hundert Jahre leben, während das durchschnittliche Alter der Tiere nur vierzehn Jahre beträgt.

Ein zahmer Wolf bewegt sich frei wie ein Hund und die jungen Löwen läßt der Direktor bis zum sechsten Monat mit den Kindern auf dem Rasen spielen; später fangen sie an beim Spiel zu krallen, werden gefährlich und kommen hinter den breiten Graben, der wilde Tiere vom Zuschauer trennt.

Sehr anhänglich sind die Papageien, die nicht wie anderorts angefettet sind. Als ihr Wärter ei rücken mußte, haben sie tagelang nichts fressen wollen, aber freudig getrappelt und ihm alle holden Namen zugerufen, als er im Urlaub sie besuchte. Die Tiere sind wie Kinder, sie merken sich genau, wer es gut mit ihnen meint. Wenn Löwen knurren, Aisen zischen und die Elefanten mit dem Rüssel Steine nach dem Wärter werfen, so ist dies ein untrügliches Zeichen, daß dieser seine Pflichten schlecht behandelt hat. Die gefährlichsten Gäste sind die dummen Tiere: das Nilpferd und der Eber, besonders wenn sie in

* Leider sind uns zwei der Perichte, die Herr B. Niehans abge'dickt hat, noch nicht zugekommen. Sie werden wohl an irgend einer Zensurstelle lagern. Die Reb.

kleinem Zwinger sind. In aller Freundschaft können sie ihren Wärter durch eine unbeschreibbare Bewegung erdrücken.

Der dritte Tag war der Besichtigung des Interniertenlagers in Mlag vorbehalten. Mlag ist eine kleine Villenstadt in der Nähe von Budapest, weltberühmt als Sportplatz die großen Pferderennen. Die reichsten Kapitalisten der Monarchie haben dort ihre Rennställe mit den schönsten Pferden. Ich verfehlte nicht, mir die berühmte „Lovab“ anzusehen, die beim letzten Derbyrennen den 100,000 Kronen-Preis und bald darauf den Stutenpreis von 60,000 Kronen gewann. Ein wunderbar gebautes Tier.

In den Villen des Jockey-Clubs sind Engländer besserer Stände interniert und es ist unglaublich, welche Freiheit sie genießen. Sie wohnen ungestört, können sich jeden Komfort gestatten, allein spazieren, reiten, fahren, ja selbst mit der Bahn bis Budapest und Wien ohne Begleitung reisen, nur müssen sie sich am Abgangs- und Bestimmungsort beim Bahnhofkommando melden und ihre Korrespondenz steht unter strenger Zensur.

Vor meiner Abreise überreichten mir diese internierten Engländer zwei mit mehreren Unterschriften versehene Schreiben, in denen sie bezeugen, wie ritterlich die Ungarn sie behandeln.

Mit der Besichtigung von Mlag war unsere zehntägige Reise zu Ende. Ich kehrte an die Front zurück mit der Ueberzeugung, daß in Oesterreich-Ungarn von der Regierung alles getan wird, um den Kriegsgefangenen jeglicher Nation ihr trauriges Los zu erleichtern. Mlag man über die Ursachen dieses Weltkrieges denken wie man will, man ist gezwungen einen Staat zu achten, der in so hochherzige Weise für Kriegsgefangene und Internierte sorgt.

Zweite sudetenländische Ortsgruppe des Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines in Prag.

Das Sekretariat des Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines in Prag übermittelt uns folgende Mitteilung:

Am 14. November fand hier in Prag die zweite sudetenländische Ortsgruppentagung statt, zu der Vertreter aller sudetenländischen Ortsgruppen erschienen waren. Der Vorsitzende des Sekretariates für die Sudetenländer und Obmann der Ortsgruppe Prag knüpfte an die Abstattung des ungemein reichlichen Tätigkeitsberichtes eine Besprechung der gegenwärtigen politischen Lage an. Unter anderem wurde auch der lezhin in der tschechischen Presse veröffentlichte Artikel „Die neue Zeit“ besprochen und folgende Kundgebung einmütig zum Beschlusse erhoben: „Die anerkennenden Worte, welche unsere Kollegen tschechischer Nation laut der auf Seite 304 ihres Vereinsorganes, Folge 22 ex 1915, unseren Arbeiten und Bestrebungen, beziehungsweise der Objektivität unserer Kollegen der Ortsgruppe Prag, beziehungsweise Sekretariates für die Sudetenländer des deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines zollen, haben uns mit größter Befriedigung erfüllt, zumal ja leider bisher unsere Absichten hinsichtlich der Bedeutung und Wichtigkeit der gesetzmäßigen deutschen Dienstsprache bei den österreichischen Bahnen vielfach und zum Nachtheile anderer gemeinsamen Belange gerade beim tschechischen Spolek auf heftigste Gegnerschaft gestoßen sind. Die gedachte Erklärung eröffnet hoffnungsfreudige Aussichten für ein ersprießliches Zusammenarbeiten mit den Herren von Český Spolek in der vorerwähnten Richtung und mit der Versicherung, daß wir den betretenen Weg unter selbstverständlicher Beachtung der bisherigen Objektivität unbeirrt fortstreiten werden, erbitten wir uns im Interesse des allerhöchsten Dienstes die überaus willkommene Unterstützung aller im Český Spolek vereinigten Herren Kollegen, damit endlich bei den Eisenbahnen Zustände beseitigt werden, die keinesfalls im Einklange mit bestehenden, erst jüngst in Erinnerung gebrachten Vorschriften über den Gebrauch der deutschen Dienstsprache stehen.“

Der betreffende Artikel des tschechischen Eisenbahnbeamtenorgans lautet in wörtlicher Uebersetzung:

„Die neue Zeit? Wir lesen in den tschechischen Aestungen letzter Zeit mancherlei Betrachtungen über die Versöhnung der Tschechen mit dem deutschen Volke und es werden unter Bezugnahme auf dieses Thema mancherlei Beweispunkte über die Bereitwilligkeit hiezu deutscherseits angeführt. Obwar wir vom Standpunkte der großen Politik über diese Angelegenheit uns nicht aussprechen können, so können wir doch keine Beweislücke, auch was unseren Stand anbelangt bringen. Am 6. September hielt das Sekretariat für die Sudetenländer des Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines in Prag eine Versammlung ab, an der die Obmänner der böhmischen und mährischen Ortsgruppen teilnahmen. In dieser Versammlung wurde der Erlass des k. k. Eisenbahnministers, betreffs der Dienstsprache auf den Eisenbahnen erörtert und es wurden diesbezüglich Beschlüsse gefaßt, welche die Objektivität unserer deutschen Kollegen, welche in richtiger Erkenntnis der großen Zeit uns versöhnlich die Hand reichen, tatsächlich kundtun.“

Aus diesem Beschlusse ersieht man, daß die deutschen Kollegen nunmehr uns gegenüber einen ganz anderen Standpunkt wie früher einnehmen, wie an der Vorperiode; und dies ist nur eine Folgeerscheinung dafür, weil an der Spitze der Prager Ortsgruppe des Beamtenvereines beziehungsweise des Sekretariates für die Sudetenländer allgemein beliebte und sympathische Männer gelangt sind, welche Gewähr dafür bieten, daß unsere wechselseitigen Beziehungen mit den deutschen Kollegen an Herzlichkeit gewinnen werden, besonders gilt dieses vom Vorsitzenden dieses Sekretariates, dem Kollegen Adolf Wülfel, Residenten der Abteilung VII, der ein sehr beliebter und geachteter Mann ist und dessen Persönlichkeit uns dafür Gewähr bietet, bei allen Unternehmungen, die das Sekretariat in Angriff nehmen wird.“

Der Beschluß der ersten sudetenländischen Ortsgruppentagung lautet: „Die Wiederherstellung der deutschen Sprache als Dienstsprache im dienstlichen und mündlichen Verkehr der k. k. Staatsbahnen wurde als im Interesse des Staates gelegene Notwendigkeit und vom völkischen Standpunkte aus besprochen und begrüßt und eine auf die Wahrung dieses Erlasses durch sämtliche Kollegen bezugnehmende Entschliekung angenommen. Dieser Entschliekung ging eine Wechselrede, an der sich ein großer Teil der Anwesenden beteiligte, voraus.“ — An der ersten sowie an der zweiten sudetenländischen Ortsgruppentagung nahmen Vertreter, beziehungsweise Vertrauensmänner fast sämtlicher sudetenländischer Eisenbahnbeamtenvereine teil.

4./III. 1915

22

* (Ein Schweizer über Wien.) Der Spezialkorrespondent des „Journal de Genève“, der auf der Durchreise in Wien weilte, meldet seinem Blatte: „Wien triumphiert. Die militärischen Operationen haben den österreichisch-ungarischen Truppen überwältigende Erfolge eingetragen und niemand zweifelt, daß in weniger als einem Monate Wien und Berlin direkt mit Konstantinopel kommunizieren werden, was das Antlitz der Welt verändern dürfte. Ist der Weg in den Orient den Zentralmächten einmal offen, dann sind ihre höchsten Ideale erfüllt, dann können sie wirklich ruhig zuwarten. Gegen Frankreich herrscht in Wien kein Haß. Die österreichisch-ungarischen und deutschen Befestigungen gegen Rußland sind derart, daß sie niemand zu durchbrechen vermag. Dasselbe scheint im Westen der Fall. Der Feldzug gegen Rußland und Frankreich ist damit eigentlich beendet. Am Balkan kann die Entente jetzt nichts mehr machen. Und sollte sie im Frühling daran denken, dann wehe England beim Suezkanal! Die Wiener Theater sind überfüllt. In den Kaffeehäusern bekommt man überhaupt keinen Platz. Die Behörden gehen sehr tolerant vor. Es gibt keine unnötigen Belästigungen. Selbst feindliche Ausländer, auch Engländer und Italiener, brauchen sich nur allwöchentlich einmal auf der Polizei zu melden. Sonst sind sie vollkommen frei. Da man vor Aeroplanen keine Angst hat, bleibt die Stadt normal erleuchtet. Auch abends und nachts. Eine Polizeistunde kennt man in Wien nicht.“

4. 11. 1915

Wir können die Schlachten nicht mit lauter Offizieren schlagen. Es muß halt jedem geboten werden, wonach sein Gaumen erlangt.

Nach die "Offiziere" haben sich nicht zu beschweren. Sie hat in Friedenszeiten das Goffurgtheater vor so vielen Häusern gespielt wie jetzt, wo es abwechselnd mit der Oper seine Porten öffnet. Wir haben einen neuinszenierten "Gök" gesehen, noch immer nicht den Illegals, aber doch den von 1773, in einer sorgfältig abgetönten Aufführung, einer wahren Parade der Burgtheaterkräfte. An Stelle des alten Baumeister, der mit seinen 87 Jahren nun doch nicht mehr auf die Bretter kam, stand Georg Meiners, ein diebener prächtiger Mensch, der gute deutsche Hausvater, der er in Wirklichkeit war, wie ihn Goethe auch gedacht hat, ohne jede Nebenrolle; neben ihm Harry Maden als Weisling, nur in der Herbeigene auf der Höhe, sonst ohne den verführerischen Reiz, den dieser Frauenliebhaber haben muß, die Frauen Weistreu und Medelsis, echt und stark, und das schöne Prof. Mähgemit als Medelsis, leider nur schön und ohne alle Dämonie. Die Drehbühne gestattete, das ganze Werk fast ohne Striche in knapp vier Stunden zu absolvieren. Die Volkshühne hatte einen schönen Erfolg mit Franz Bedelinds "So ist das Leben", oder wie es jetzt heißt "König Rikolo", wohl dem einwandfreiesten und von eigenen Empfindungen am stärksten getränkten Werke des Dichters. Die Neue Wiener Bühne hatte weniger Glück mit Raoul Auernheimers neuem Lustspiele "Die verbündeten Mächte", was wohl zunächst der Aufführung ausgeschrieben ist, die den Wiener Ton nur unzulänglich traf. Das Lustspiel, das in der Kongreßzeit spielt, hat manchen Vorzug der Charakterzeichnung und des Dialogs, verjähmt jede schwanzartige Witzlung und ist — überflüssig es zu sagen — absolut amüßend rein. Aber es verlangt ganz flottes Spiel, leichtesten Solospielen und reiche Ausstattung. In allen dreien hat es gefehlt und so kam die Schwäche des Werkes, seine dünne Handlung, aufsehr zum Vorschein. Dagegen siegte am Josefstädter Theater ein junger Linger, Eugen Glatz, mit einer wunderbarsten Sittensstudie, "Die Steinermaße". Die Inszenierung haben "Schmitz" und Temperament, fürchten eine Dürreheit oder Trivialität nicht und reizen mit; Glatz aber hat außerdem auch soziales Gefühl; wir werden vielleicht noch von ihm hören.

Das Musikleben blüht wie immer. Infrere Philharmoniker feierten mit dem Eröffnungskonzert einen Triumph mit Weingartner, die Meister Hofe-Bugaraui, Wasther, Schönbach, Nisch, Putsch, Grünauer geben vor ihrem Stammpublikum, dem musikalischsten der Welt, ihre Sonaten, Trios und Quartettstaben, in allen Klängen des Konzerthauses singt und klingt es, Dr. Büllner sprach im großen Musikvereinsaal Gebächte von Goethe und Schiller "Novitäten" einen Tausendjährigen, und hatte mit diesen "Novitäten" einen außerordentlichen Erfolg. Es fehlt also nicht am Guten und Besten. Erwähnt soll allerdings werden, daß die Kongreßdirektion Hugo Keller einen neuen Schirmung in das etwas zu stark unpopulärste Treiben gebracht hat.

lichen Humor. Bismarck aber leisten Frauen und Mütter nicht minder Großes. Sie ertragen die Kenerung und den Mangel, ohne zu murren; sie erbringen noch etwas für die Gärten und Säme im Feld, für die Verwandten in den Epitälern, für die zahllosen Sammlungen, die zu allen möglichen wohltätigen Zwecken bereitwillig werden. Und auch die Geister ruhen nicht. Vor uns liegt ein Bericht des "Volksheimes", an dessen Spitze der Universitätsprofessor Dr. Bede steht. Da teilt uns der Referent Prof. Dr. Reich mit, daß 112 Lehrkräfte mit 164 wöchentlichen Unterrichtsstunden 4203 Sätze feststellen. Gelehrt werden deutsche Sprache und Literatur, Französisch, Englisch und Italienisch, daneben auch technische Wissenschaften, Professoren und Dozenten tragen Philosophie, Kunstgeschichte, Musik, Medizin, Zoologie, Staatswissenschaften und allgemeiner Geschichte vor. Ein Hauptmann lehrt Kartenlesen. Musiktheorie, Gesang, Zeichnen und Malen werden gepflegt, Mathematik bis zur Differential- und Integralrechnung, Physik, Chemie, Botanik, Zoologie, Mineralogie und Technologie finden in besonderen Kurien starken Zuspruch. 1516 lernende Mitglieder, die teils 6, teils 8 Kronen Jahresbeitrag zahlen, sieben 331 unterstehende zur Seite, die 15 Kronen entrichten. Staat, Handelskammer, Gemeinde Kaufmannschaft geben kleine Subventionen. Die Ausgaben wurden auf 34 000 Kronen herabgebracht. Allerdings stellen sich ungenügend Leute wie Arthur Schnitzler, Harry Walden, Max Dreyer u. a. in den Dienst der guten Sache. Andererseits aber verpflegt das Heim auch täglich 300 Kinder in verschiedenen Sälen, die abends von den Erwaehnten eifriger als je benutzt werden. Diese ungeachtet großen Erfolges des Volksheims während des Kriegsjahres sind ein glänzendes Zeugnis für die uneigennütigen Männer sowohl, die ihre Kräfte dem Werk widmen, wie für die Bildungs- und Wissenshungrigen, die nach des Tages Arbeit am Abend ernstlichen Studien oder edelster Erholung eifern.

Dabei möge nun niemand denken, daß etwa der Wiener unter der Buchdruck des Krieges ein Kopfsänger und Puffer geworden sei, wie es manche Gelobten gerne sehen würden. Nein, der Krieg ändert den Charakter der Menschen nicht, selber und gottschändlich, müssen wir sagen. Er steigert höchstens die Eigenschaften ein wenig. Die Grenken werden ernster, die Gemeinen noch gemeiner als sonst. Beweis: die Preistreiber reien und Kriegspesultationen. Aber der Anthropologe wird sich nur freuen, daß der Normalzustand, der nach vieltausendjähriger Gewöhnung ungefähr dem Bedürfnis der nun einmal gegebenen Vermögensnatur entspricht, auch durch den Krieg weder nach oben noch nach unten aufsehr verändert wird. Sonst hätten wir zu befürchten, daß auf die unangelegte Anspannung ein plötzlicher Zusammenbruch erfolgen würde, vielleicht noch während des Krieges, früher nach ihm, wo wir doch auch noch unsere Kräfte brauchen werden. So finde ich gar nichts Arges darin, daß unter den 15 Theater, die hier während des Krieges spielen, ein halbes Duzend Operen bühnen sind. In Friedenszeiten mag man darüber schelten, aber sich kränken, im Kriege muß man sich hüten, die Anforderungen an die Menschen zu überspannen. Sie sind nun einmal in ihrer Menschheit so und wie brauchen diese Menschheit

Wiener Chronik.

Die tapferen Wiener. — "Volksheim". — Theater und Kongerte.

Der Mensch ist doch ein elastisches Wesen. Nicht bloß auf alle irdischen Temperaturen und Witterungen stellt er sich ein und paßt sich an sie an, er gewöhnt sich auch an den Krieg. Wer nun schon so lange und so grauam töltet, und lebt weiter wie bisher in seinen feinen Freunden und Leiden. Ist das Stumpfsinnigkeit des Gemütes, Weisheit oder Tapferkeit? Viel leicht von allen dreien ein wenig. Ich möchte in diesen Zeiten, da alle Maßstäbe des Erträglichen verloren gegangen sind, den Wiener nicht als Krieger preisen, — andeessino ist man ja auch tapfer und mitleidig — aber gerade weil die Wiener sonst als Krieger verschrien sind, erfordert es jetzt die bloße Willigkeit, festzuhalten und im Gedächtnis aufzubewahren, daß sie sich über alles Erwarteten gut halten, zubaufe wie im Feld. Die Wiener Regimenter, Deuschmeister u. a., haben ihrem alten Ruhm neuen Hingugefügt, und alle Berichte stimmen darin überein, daß man nicht wisse, was man mehr an ihnen bewundern soll, ihren Heldenmut oder ihrer unverwundlichkeit.

*) "Ohne Bett", Anleitung zu Erbschpeisen für Bett mit Hochwürdigkeiten für 14 Tage. Von Frau Marie Reichler. Selbstverlag. Wien 1915. 0.20 Mk.

Jugendliche Laternanzünder.

Die Not an Arbeitskräften hat bereits in den verschiedenen Unternehmungen der Gemeinde zur Verwendung von Frauen und Mädchen geführt, so zum Beispiel auf den Straßenbahnen und in einzelnen Ämtern, in denen Ersatzbeamtinnen die Arbeit verrichten können. Auch die Elektrizitäts- und Gaswerke haben Frauen und Mädchen in Verwendung gezogen. So gibt es jetzt weibliche uniformierte Gasmesserwärterinnen, die von Zeit zu Zeit in der Wohnung den Gasmesser ablesen und den Stand notieren, eine Arbeit, die man früher nie einer Frau zugetraut hätte. Ein Dienst, der von Frauen wohl kaum verrichtet werden könnte, ist der des Laternanzünders. Er muß tagsüber die Straßenlaternen putzen und in Ordnung halten, abends anzünden und um Mitternacht, beziehungsweise in der Früh, auslöschen. Da von den Angestellten der Gaswerke etwa 30 Prozent eingerückt sind, mußte für etwa 350 fehlende Laternanzünder irgendein Ersatz geschaffen werden. Es wurden also Ersatz-Laternanzünder jeden Alters aufgenommen, ganz alte, ergraute und ganz junge, knabenhafte. Die alten hat es früher schon gegeben, die jungen sind aber neu. So kann man jetzt zarte Jünglinge in dem weißen Arbeitskleid mit der langen Anzündstange oder mit der Leiter gehen und ihre Pflicht verrichten sehen: ein ungewohnter Anblick, den wir, wie so Vieles andere, dem Krieg verdanken.

Das neue Straßenbahnpublikum.

Die Beschlagnahme der Autoreisen hat eine große Zahl von Autobesitzern um die Möglichkeit gebracht, ihre Wagen benützen zu können. Die Autos stehen unverwendet in den Garagen und müssen wahrscheinlich das Ende des Krieges abwarten, bis sie von ihren Eigentümern wieder benützt werden dürfen, um so mehr, als auch der Chauffeur in den meisten Fällen eingerückt ist. Dem Autobesitzer bleibt es natürlich unbenommen, sich in dieser Zeit einen Monatswagen mit Pferden zu halten. Die Sache ist jedoch bei den jetzigen Futterpreisen sehr kostspielig, und so riskieren es viele reiche Leute lieber, abends, wenn sie vom Theater heimfahren, ein Autotaxi suchen zu lassen. Manchmal glückt es, aber sehr häufig ist auch beim besten Willen kein Autotaxi mehr aufzutreiben. Es bleibt also nichts übrig, als einen der letzten Straßenbahnzüge zu benützen. Da sieht man denn jetzt häufig das neue Straßenbahnpublikum, das sonst an der Elektrischen

im Auto stolz vorbeisaupte, im Nichtraucher-coupé, das bekanntlich als das bessere gilt, heimkehren. Achtungsvoll nahen sich den eleganten Herren und den kostbar gekleideten Damen die Schaffner oder Schaffnerinnen, denn sie erkennen es mit geübtem Blick an der Brillantenspitze auf dem sorgfältig frisierten Kopf der Damen und dem ungewöhnlich hohen Trinkgeld der Herren, daß dies Fahrgäste sind, die nur gezwungenermaßen, sozusagen als „Kriegsopfer“ im dunsterfüllten Straßenbahnwagen neben der vom Kino nach Hause fahrenden Köchin und ihrem Gefreiten sitzen, weil es eine abgeschlossene „erste Klasse“ auf der Wiener Elektrischen nicht gibt.

[Noch eine Neuerung auf der Wiener Straßenbahn]
 hat dieser Kriegswinter zu der Auflassung der Unterleitung und der Einführung der Stodwerkwagen gebracht: die elektrische Beheizung. Man muß allerdings Glück haben, wenn man sie genießen will. Denn vorläufig scheinen nur einzelne Wagen den Vorzug der Beheizung zu haben, und zwar immer die Motowagen. Die Beiwagen, die von der elektrischen Kraft nur so viel abkriegen, als sie zur Entflammung der Glühbirnen nötig haben, müssen vorläufig noch alle kalt fahren, und ihre Benutzer müssen sich mit der Illusion der Erwärmung begnügen, die ihnen etwa der Tabakqualm erzeugt, den die in diese Wagen verbannten Raucher zu verbreiten pflegen. Aber immerhin, die Beheizung ist „auf dem Marsche“, wenn man dieses militärische Bild auf sie anwenden darf, und über kurz oder lang (hoffen wir über kurz) wird es auf der Wiener Straßenbahn keine Fahrgäste mit zitternden Gliedern, kalten Füßen, roten Nasen und klammen Händen mehr geben. Wer das Glück gehabt hat, unter den vielen Hunderten von Wagen einen solchen beheizten zu finden, wird ein begeisterter Verehrer dieser Annehmlichkeit sein. Man steigt mit nassen und kalten Füßen in den Wagen, setzt sich nieder (wenn noch ein Sitzplatz frei ist, was bei der Wiener Straßenbahn ein besonderer Glücksfall ist) und merkt ganz allmählich, daß von dem Sitze eine wohlthuende geheimnisvolle Wärme ausstrahlt, die sich zuerst dem diesem Sitze zunächst liegenden Körperteil mitteilt und dann auf die anschließenden Gegenden übergeht. Ganz verduht denkt man anfangs, der Vorbesitzer habe diesen Überfluß an

Wärme zurückgelassen (was ja manchmal vorkommt und vielen ein unbehagliches Gefühl erregt). Wenn aber nach einer gewissen Zeit die Vorstellung, daß eine fremde Wärme ausstrahle, nicht weichen will, schaut man sich verstohlen seine Nachbarn an, ob die vielleicht eine Art animalischen Ofens vorstellen könnten. Doch die Nachbarn wechseln, und die Wärme bleibt. Jetzt fängt man an zu ahnen. Wiederum verstohlen betastet man die Bank. Wahrhaftig, sie ist warm, viel wärmer, als ein noch so heißblütiger Mensch sie durch Besitzen machen könnte. Aber noch zweifelt man. Beheizung der Straßenbahnwagen, das wäre ja ein unerhörter großer Fortschritt, oft erträumt, lange erbeten, aber bisher als unwahrscheinlich in weite Ferne gerückt. Da faßt man sich ein Herz und fragt schüchtern den Schaffner, sicher, eine mitleidig verneinende Antwort zu erhalten unter höhnischem Grinsen der Mitfahrenden, das etwa besagen würde: der gehört am Steinhof auf! (Für Nichtkenner Wiens sei zwischenbemerkt, daß der Steinhof das Wiener Duldorf ist.) Aber, o Wunder, die Frage wird bejaht, und alle Fahrgäste sehen staunend auf. Viele haben wahrhaftig noch nicht einmal bemerkt, daß sie auf beheiztem Sitze fahren. Wie kann man denn auch! Auf eine solche Überraschung ist eben der zunächst betroffene Sinn mit samt der von ihm bedienten Denzentrale nicht eingestellt. Bisher war es ja wie ein unabänderliches Naturgesetz, daß man in der Straßenbahn frieren müsse. Geheizte Straßenbahnwagen, und noch dazu in diesem Weltkriegswinter, und in diesem Wien, das nach Ansicht der Feinde die Hauptstadt eines dem Untergang geweihten Reiches und nach Ansicht vieler Freunde eine Stätte der bedächtigen Entwicklung und der hartnäckigen Stodungen ist! Es ist wie ein Wunder. Die Freunde werden es mit freudigem Beifall zur Kenntnis nehmen. Die Feinde aber mögen es sich zur Mahnung dienen lassen, daß sie mit ihren Wünschen und Erwartungen auf dem Holzwege sind.

Die neuen Balkanzüge.

Die bayerische Regierung gibt amtlich das Ergebnis der Eisenbahnkonferenz bekannt, die vom 2. bis 4. Dezember in Temesvar wegen einer Verbindung Berlin—Konstantinopel und München—Konstantinopel getagt hat. Wie unserer Münchener Mitarbeiter erfährt, haben bei dieser Konferenz die Regierungen von Preußen, Bayern, Sachsen, Oesterreich-Ungarn, Bulgarien und der Türkei und die Verwaltung der orientalischen Bahnen teilgenommen. Endlich waren die obersten militärischen Stellen vertreten. Diese Tagung muß als eine unmittelbare Folge unserer militärischen Ueberlegenheit aufgefaßt werden, die verkehrspolitische Entwicklung mitten im Kriege zwischen Mitteleuropa und dem Balkan vollwertig auszunutzen. Zunächst wird es darauf ankommen, die Züge häufiger und schneller und hoffentlich bald täglich zu führen und die Fahrzeit auf 28 bis 30 Stunden zu verkürzen. Auch wird es der ferneren Entwicklung günstig sein, wenn die Abfahrtszeiten von Berlin und München in die Nacht verlegt werden, so daß die Strecke Berlin—Ofen-Pest und München—Wien unter Ausnutzung der Schlafwagen erfolgen kann.

Es wurde beschlossen, daß ab 1. Januar zunächst wöchentlich zweimal Expreszüge zwischen Berlin—Konstantinopel und München—Konstantinopel verkehren sollen. Die Züge werden in drei Richtungen gefahren, zwei ab Berlin, einer ab München. Ein Zug geht von Berlin über Oderberg nach Ofen-Pest, einer vom Anhalter Bahnhof über Dresden, Tetschen, Wien, Ofen-Pest. Die Züge von und nach Bayern werden sich in Wien-Ostbahnhof an die Berliner Züge anschließen. Die Trennung und Vereinigung der Züge findet auf der Station Galanta statt, von wo ab die drei Züge gemeinsam nach Konstantinopel geführt werden. In den Zügen werden drei Schlafwagen verkehren. Der Fahrplan wird folgendermaßen sein: Ab Berlin-Friedrichstraße über Oderberg 8.16 morgens, ab Berlin Anhalter Bahnhof über Dresden—Wien 7 Uhr, ab München 9.30 Uhr vormittags, Ankunft in Konstantinopel am nächsten Tag um 2 Uhr mittags. Von Konstantinopel gehen die Züge um 1 Uhr mittags ab und treffen am nächsten Tage in Berlin-Friedrichstraße um 9.53 abends, in Berlin-Anhalter Bahnhof 11.49 abends, in München 9.10 abends ein. Die Schlafwagen werden nur gegen Lösung von Fahrkarten erster Klasse nebst Schlafwagenzuschlag benutzbar sein, dagegen wird ein besonderer Expreszugzuschlag nicht erhoben. Die Zustimmungen der beteiligten Regierungen und obersten militärischen Stellen wird bald erfolgen.

Von besonderer Bedeutung wird der Anschluß von München und Südwestdeutschland sein, wo die gerade für diesen internationalen Verkehr bedeutenden Städte Ludwigshafen, Mannheim, Baden-Baden, Karlsruhe, Stuttgart, Augsburg berührt werden. Man wird also da einen Anschluß herstellen müssen, und von noch größerer Bedeutung würde es sein, wenn man die von Holland und Belgien kommenden, den Rhein entlang über Frankfurt führenden Linien über Aschaffenburg und Nürnberg an den Expreszug angliedern könnte. Was nun die geschäftliche Seite dieser neuen Balkanzüge — so werden sie amtlich genannt werden — anbetrifft, so hat sich aus den drei deutschen, den österreichisch-ungarischen und bulgarischen Eisenbahnen sowie der Verwaltung der orientalischen Bahnen eine Gemeinschaft gebildet, deren Leitung und Geschäftsführung die Direktion der ungarischen Staatseisenbahn in Ofen-Pest übernommen hat.

Die Umsteigkarte.

Von F. St. Gunther.

Der „Ring-Rund“-Wagen der Straßenbahn hatte — zweifellos, bitte, aus sehr triftigen Gründen — etwas lange auf sich warten lassen und wurde daher von den zahlreichen, ungeduldig an der Haltestelle seiner Harrenden im Sturm genommen. Als er sich endlich wieder in Bewegung setzen wollte, kamen noch zwei dicke Herren gelaufen, ein älterer, sehr wohlhabend aussehender in Zylinder und Pelz, und ein jüngerer, der, nach dem schweren „Böger“ in seiner Hand, den unteren Untersichten des Mittelstandes angehörte. Und während es jenem gelang, sich gerade noch im letzten Augenblick auf den bereits wieder abfahrenden Beiwagen hinaufzuschwingen, hatte dieser das Pech, daß sein energisches Rufen und Winken, man möge doch auch ihn noch mitnehmen, von der mit anderen Obliegenheiten vollauf beschäftigten Schaffnerin absichtlich oder unabsichtlich ungewürdigt blieb.

So etwas kann natürlich vorkommen und kommt auch tatsächlich des öfteren vor.

Dem Manne mit dem Böger jedoch schien es etwas Unerhörtes, denn er fing, als er einsah, daß er das Ziel seiner Sehnsucht nicht mehr erreichen könne, sich wie ein Nasender zu gebärden an.

„Simmelkrutzijirakrament!“ schrie er mit erhobener und gefalteter Faust. „Können S' denn net no an Augenblick warten, Sö dumme Gredl, wann S' schon seh'n, wie i mi abistrudel, Sö tramhappete Urschel, Sö?“

Mit der dummen Gredl wie mit der tramhappeten Urschel war unerkennbar die Schaffnerin auf der dichtgefüllten Plattform gemeint. Doch diese, ein jüngeres Frauenzimmerchen (das, nebenbei bemerkt, durch seine „G'stelltheit“ und adrette, um nicht zu sagen: kokette äußere Aufmachung die schwermütige Behauptung meines lieben Freundes Theodor, die Wiener Straßenbahnschaffnerinnen sähen eine so uninteressant wie die andere aus, entschieden Lügen strafte), die Schaffnerin also tat, als hätte sie die weithin vernehmbareren schweren Amtschreibeleidigungen des Bögerträgers gar nicht gehört. Und stellte sich auch taub, als dieser, vom Besonderen zum Allgemeinen übergehend, mit schriller Stimme also fortsetzte:

„Dös kummt von dem Mittelvolk, von dem Menschwerf, was i' jekten ang'stellt hab'n auf derer Elektrischen! Dö hab'n natürl' alles mögliche andere in ihnern Spakenhirn, dö Flitscherln!“

Die weiteren ordinären Auslassungen des erhitzen Rohlings verhallten in den Lüften, und Schaffnerin wie Fahrgäste waren vernünftig genug, den unerquidlichen Fall als erledigt zu betrachten, sich wohl ihr Teil zu denken, aber zu schweigen.

Bloß einer machte eine Ausnahme, der stattliche Bürger in Pelz und Zylinder, der den Wagen als letzter erreicht hatte.

„Dös is aber do niederträchtig!“ erklärte er empört. „A so a Benehmen von an' Menschen, der wahrcheinli beleidigt waar', wann man 'n zu die Pülscher rechnen tät! Wann so was a Fremder, a Franzos zum Beispil — patton! — aner von unsere deutschen Briader oder a Bulgar, nimm i an, oder a Türck hör'n tät! Der möcht uns wieder net schlecht über die Näslein anschau'n, uns Weaner — und selbstverständlich hätt' er alsdann recht...“

Und zur Schaffnerin gewendet: „Bierzehne umsteig'n... I an Ihnerer Stell', mei' liabe Kräul'n, lasset mir das net g'fall'n — i tät läuten, daß der Wag'n steh'n bleibt, und nemmet z'ruck und ruafet an' Wachmann und nemmet mir den Kerl, den rabiaten, ord'ntlich z'leichen! I steh' zu Ihnerer Verjüngung als Zeuge für die G'richtsverhandlung: Surrm hab' i, Lorenz Surrm, und bin Fleischhader und Gausherr in Makelsdorf... Was sag'n S'? Sö mög'n Ihner net herstell'n mit dem Nachel, es is Ihner net drummü wert? No ja... Dös kann i scho versteh'n, wann ma selber a Bildung hat, so macht ma si net gern gemein mit allen Nuach... Ja, a Bierzehner...“

Die Schaffnerin lächelte und übergab den Fahrschein, unser Freund Surrm, er war es wirklich, schob ihn in die Tasche und drückte vier Heller als Trinkgeld recht fest in die ziemlich kleine, zierlich behandschuhete Rechte seines uniformierten Schüglings:

„Sö hab'n Ihner ja nix z'schulden kommen lassen, Sö kennen Ihner'n Dienst und tuan Ihner'n Dienst und können niemanden a Extrawuricht braten...“

Die Schaffnerin versahwand lächelnd im Waageninneren. Herr Lorenz Surrm bläute ihr ein Weilchen wohlwollend nach und sprach dann zu den Nächststehenden seiner Mitfahrergäste:

„Mit an' Mann trauet si kauer so grob z'sein. Aber an dö armen Gaicherln, dö a'wis a liaber als Hofratsstöchter auf die Welt kommen waar'n, dö si halt inner Brot verdienen müassen und dö ihner Pflicht a net schlechter erfüll'n als wie a Mannsbild, ehender im Gegenteil — an dö möcht' si der und der die Füaß' abputzen. Da kriag' i an' Viechszorn, wann i so was sieh'. Es is do' eh wunderbar, wie alsdann alles klappt mit dö Kondukteurinnen, mit dö Schaffnerinnen, will i sag'n — is 's net ansach wunderbar? I hab' no' kan' Anstand a'habt mit kauer, seitdem daß i eing'führt san, i bin no' allerweil' quat d'rauskommen mit sö. I war a amal a Seaner alsdann von derer Weibereman — emanski — wabi — onierung, aber i muach jekten scho' beinah' sag'n, i hob' mi a'irrt. W'sunders, wie alsdann unsere braven, liaden Weanerinnen für die Eing'ruckten aushelfen — da kann ma nix anders sag'n als wie: Alle Achtung! Alle Hochachtung!“

Herr Surrm hatte kein dankbares Publikum. Es schien von der freimütig zugestandenem

Der Umsteigerkutscher.

Wenderng seiner Weltanschauung nicht sonderlich gepackt zu sein. Keiner äußerte mehr dazu als „Wähm!“ oder „No ja!“ oder „Freilich!“ Und einer nach dem anderen verließ den Wagen.

Bei der Oper mußte auch Herr Surrm selbst umsteigen. Vorher aber versicherte er der zurückgekehrten jugendlichen, feischen Schaffnerin nochmals seine unbegrenzte Wertschätzung, und gab ihr zum zweitenmal für alle Fälle seinen Stand und seinen Wohnort ausdrücklich bekannt. Und als er schon auf der Ringstraße stand, küßte er noch gegen sie höflich und galant den Zylinderhut...

Die Schaffnerin des Wagens über die Wiedener Hauptstraße, den er nun nach einigem Warten bestieg, hatte gestricke „Stüßerln“ an den Händen, auffallend große und derbe Schuhe an den Füßen, eine stahlgefaste Brille auf der ein wenig zu spitzen Nase und scheinbar mindestens vierzig Jahre auf dem Buckel. Herr Surrm reichete ihr seinen Fahrschein. Sie besah ihn aufmerksam und fragte dann kühl:

„Hat der Herr ka andere Kart'n?“

„Naa. Warum denn?“

„No, weil das a direkte is.“

„Net mögli. Schau'n S' nur genau.“

„Bitte, schau'n S' selber her. Mit dereer Kart'n können S' net weiterfahr'n.“

„No hör'n S', das is aber stark! I hab' do' ausdrüchli an' Umsteigkart'n verlangt.“

„Das weiß ich nicht, was Sie verlangt hab'n. Aber das is keine Umsteigkart'n.“

„Himmelfix... Alsdann muach i nachzahl'n?“

„Einen frischen Fahrschein lösen, selbstverständlich.“

„Na, aber wie kumm i denn da dazua? I wer' mi beschwer'n. Ganz g'höri' wer' i mi beschwer'n!“

„Bitte, bitte... Also vierzehn gradaus?“

„A so a Skandal! A so a Rauberei!“

„Bitte, sich zu mähigen!“ mahnte die brillenbewaffnete Schaffnerin scharf.

„No ja, weil's wahr is!“ entgegnete Surrm grimmig und zog die Börse. Und gab kein Trinkgeld. Und wendete sich an einen Herrn, der dem Wortwechsel schweigend gefolgt war:

„A Zurament kann i drauf ableg'n, daß i ganz deutli a Umsteigkart'n verlangt hab'. Aber natürl, dö Weibsbilder, dö jekten unjer' arme Elektrische alsdann unsicher machen, dö hör'n an' ja net an, dö machen die Ohrwächeln net auf, dö hab'n alle möglichen Dummheiten in ihner'n Vogelhirn, nur net 'n Dienst.“

„Mein Gott,“ antwortete der Herr achselzuckend, „Irrtümer kommen manchmal vor. Strren ist menschlich.“

„Ja,“ lächelte Herr Lorenz Surrm höhnisch, „aber h'unders is 's weiblich. Lange Haar' — kurzer Verstand, sagt an alt's, wahr's Sprüchwort... Bia kumm' i alsdann dazua, daß i weg'n so aner Urschel vierzehn Heller drauf zahl'? Und mi für an' Betrüager alsdann eppa ah no' anschau'n lass'? Na? I bin ka Freund von Grobheiten, i bin lang stad, aber was g'viel is, is z'viel. Da wundert's an' faktisch net, wann a Mensch, der weniger Biltung hat als twia unjeraner, an ansacher, schlichter Mensch aus 'n Volk, alsdann die Selbstbeherrschung verliert... A so a leichtsinnige Ganserla'hellschaft! A so a Quart! Gleichberechtigung! Ja — beim Wäcken... Schamer Diener!“

Brummend stieg Herr Lorenz Surrm aus... Und sein endlich wieder errungenes jeelisches Gleichgewicht geriet abermals ins Schwanken, da in der abendlichen Stammtischrunde beim „Lassingfall“ der Schneidermeister Nechwatilschmumzelnd und mit entsprechend plastischen Gebärden erzählte, er habe heute einen weiblichen Briefträger gesehen, der „aber scho' a so!“ gewesen sei.

„Derzähl' m'r so was gar net,“ fuhr er den verdutzten Freund an, „sunsten sleiat m'r der Bikel! Als ob's auf dös ankummert... Dö armen Briaf! Und dö armen Leut, dö auf die Briaf warten! Wann dös so weitergeht mit dereer Weibewirtschaft, so machen mir no' Bankerott oder werd'n alle mitanand' verrückt. A männliches Gehirn alsdann is halt do' ganz, ganz was anders als wia a so a weibliches, das is wia hundert und ans, wia Tag und Nacht. Das is wissenschaftli' bewiesen... Aber naa, Ludwig, net mit Soda, mit Gieß hab' i do' dreimal g'sagt, können denn Sö Jhner gar nig dernirken?... Wo bin i stehn'blieb'n? Fig Laudon, wo bin i stehn'blieb'n? Alsdann richti': Scho' bloß um damit wiederum durch uns Männer a Genauigkeit und a Verlässlichkeit und an Ernst alsdann in die Beamerstadt kummt, waar' 's höchste Zeit, daß der Weltkrieg an End' nimmt!“

Schont Wien!

Zuerst ging es an die einzig schönen Durchhäuser, eine vielbescheidete Spezialität des alten Wien, dann an die engen heimlichen Gassen und Gäßchen, die freundlichen Erinnerungen an Wiens wehrhafte mauerumsäumte Vergangenheit. Aus der Bognergasse — so genannt, weil die Bogner, das sind die Verfertiger der Fernwaffen für die Bogenschützen, darin arbeiteten und die Verkaufsstände hatten — ist eine breite Straße geworden. Ein Verkehrshindernis ist überwunden, leider ist damit ein unwiederbringbares Stück des alten guten Wien untergegangen. Neue Häuser kann jede Stadt haben, der jüngste Emporkömmling unter den Städten ebenso wie eine historische Metropole, alte Häuser aber nur die alte. So elementar diese Wahrheit auch ist, ebenso heftig wird gegen sie verstoßen und gesündigt.

Nicht machen sich die Regulierer und Verneberer schon ungeniert an das Herrlichste und Entzückendste, so Wien aus dem Mittelalter überkommen hat, an seine Plätze heran, deren Prospekte und Bedutten für die hervorragendsten Architektur-maler lange Zeit die dankbarsten Motive bildeten, einen Canaletto, einen Rudolf Alt entzückten und begeisterten Auf dem Schwarzenbergplatz mit dem grandseigneuralen Hintergrund des Palais mit dem Hochstrahlbrunnen davor wahr man noch die gebotenen Schranken und hält sich noch zurück und weist die Unternehmer eines neuen großen Hotels, das auf der rechten Seite den ganzen Häuserblock vom Wertheimhaus bis zur Lothringerstraße einnehmen soll, anerkanntswert an, für das „Hotel Majestic“ (das sie sich momentan gar nicht laut zu nennen trauen, obwohl es nicht für zugeknöpfte Engländer, sondern für die geld- und goldschweren amerikanischen Millionäre und Milliardäre bestimmt ist) um jeden Preis die alte Fassade zu erhalten und um nichts in der Welt zu überhöhen.

Auf dem Mehlmarkt, der längst ein locus ist a non lucendo, weil ihm die Mehlmesser dazugegangen sind, und der die Bezeichnung „Neuer Markt“ so schmerzlich und zu Recht trägt, ist das fürstliche Palais mit seinem stillen Zauber spurlos weggeräumt und durch eine gigantische Zins- und Geschäftstasche ersetzt. Auch der einzigartige Donnerbrunnen war schon den voraussetzungslosen Fortschreibern im Wege, er ist aber noch glücklich erhalten, und es wird uns wohl das Weh erspart bleiben, an seiner Stelle eine an sich nicht unnützliche unterirdische Wohlfahrtseinrichtung installiert zu sehen, wie sie uns den Graben dauernd verunziert und verschandelt. Und erst die Freyung, an deren entschwindene Echtheit und Stimmung von einst bald nur mehr der altertümliche Name gemahnen wird! Wie wenn man durch das, was der Markt Au Hof seit der Umgruppierung des „Vater Radecky“ sich

neuestens bieten lassen muß, nicht genugam gewöhnt wäre, setzt man das Niederlegen ganzer alter Häuserfronten unentwegt fort. Kleine Notizen in den Tagesrubriken der Zeitungen teilen die tiefeingreifenden Veränderungen mit, die die gewohnten trauten Bilder und Eindrücke davonscheuchen werden, auf Nimmerwiederssehen, auf ewig. Wie sagt nur Schiller:

Was man von der Minute ausgeschlagen,
Gibt keine Ewigkeit zurück.

Gewiß ist eine Stadt ein Lebendiges und Entwicklungsfähiges, das fortschreiten muß, wenn es nicht zurückbleiben will. „Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit, und neues Leben blüht aus den Ruinen.“ Der wachsende Verkehr, die Anforderungen an Licht, Luft und Hygiene sind Momente, denen, so hart und bitter der eiserne Maß auch manchmal ist, schließlich Rechnung getragen werden muß. Die Opportunität war stets der Feind der Sentimentalität, und es muß, die prinzipiellen Gegnerinnen zusammenzubringen und zu veröhnen, die richtige Mitte eingehalten werden. Aber Kitsch und falsch verstandener Modernismus darf über Ursprünglichkeit und Charakter nicht siegen, Stil und Form sind heilig und hoch zu halten, Stil und Form sind Gebote, über die sich die Stadtreformer nicht hinwegsetzen dürfen. Die alten Häuser haben Architekten gebaut, die Sinn und Auge für Umgebung, Linie und Wirkung hatten, auch die neuen sollen uns Architekten hinstellen — ist es unbedeuten, das für Wien zu erbitten und, wenn die Bitte nichts nützt, zu verlangen, zu fordern! Wir haben noch immer kein Ministerium der schönen Künste, dem wahren Künstler muß daher Gewissenssache sein, das Schöne in Wirklichkeit anzusehen. Das ist seine Sendung, seine Aufgabe, nicht der zügellose Erzeß, nicht der übertrumpfte Rausch.

Der Krieg tobt fort und unsere Männer stehen kämpfend an den Fronten. Gewaltiges geht vor und Weltenschicksale wollen sich erfüllen. Nichts Kleines, nichts Kleineliches soll und darf man im Herzen haben. Und nicht klein, nicht kleinlich ist die Sorge um unser Wien. Es soll die heimkehrenden Helden grüßen, ihnen die Stadt der Väter, die Stadt der jetzt nur leise und wie aus weiter, weiter Ferne schüchtern und zaghaft anklingenden Lieder — das ehrenfeste Wien der großen, auf die Babenbergerzeit zurückreichenden Traditionen treu erhalten, in Wirklichkeit und Wahrsamkeit nahe bringen, was ihre sehnsüchtige Seele erfüllt, auf einsamen Pfosten in der wohnhynischen Steppe, im Loben auf dem Doberdopplateau, in den heißen Kämpfen um Brückenköpfe, an denen die Köpfe der Italianissimi zerschellen. Das ist Wiens Bestimmung, für den leuchtenden Tag, wenn es „in der Heimat ein Wiedersehen geben wird“, wie die häufigste der Soldatenweisen seufzend singt. Schonet also Wien, das liebe, gute, alte Wien, wenn schon nicht für uns, so für die, die für uns, für Wien, kämpfen. Schonet Wien!

**Austausch im Feindesland zurück-
gebliebenen Reisegepäcks.**

Das k. k. Eisenbahnministerium benötigt beaufs eines etwaigen Austausches als Verhandlungsgrundlage eine vollständige Uebersicht über jenes Reisegepäck, welches von österreichischen Staatsangehörigen in Stationen des feindlichen Auslandes zurückgelassen wurde oder dessen Ausfolgung von solchen Bahnverwaltungen verweigert wird.

Diesbezügliche Reklamationen wollen ehestens unter genauer Anführung der Ausgabs- und Abgabsdaten, der äußeren Merkmale der Koffen sowie einer Inhaltsangabe mit beiläufiger Wertangabe an die k. k. Staatsbahndirektion Wien, Vergungskommission, Wien, Westbahnhof, Kopfgebäude, 1. Stock, gerichtet werden.

Berlin—Konstantinopel-Express.**Die neuen Balkanzüge.**

Auf der in Temesvar vom 2. bis 4. d. stattgefundenen Konferenz wurde Einigung darüber erzielt, daß vom 1. Jänner 1916 an zunächst wöchentlich zweimal Expresszüge zwischen Berlin und Konstantinopel sowie München und Konstantinopel verkehren sollen. Die neuen Züge sollen den Namen „Balkanzüge“ führen.

Die Züge von und nach Berlin werden an den gleichen Tagen sowohl über Oberberg-Budapest als über Dresden-Letzsch-Wien geführt. Die Züge von und nach Bayern werden in Wien Ostbahnhof an die Berlin-Wiener Züge anschließen. Die Vereinigung und Trennung der Züge, die einerseits über Oberberg, anderseits über Wien laufen, findet in der Station Galanta (auf der Strecke Wien-Marchegg-Budapest) statt. In den Zügen sollen drei Schlafwagen verkehren, und zwar zwischen Berlin-Oberberg-Konstantinopel, Berlin-Dresden-Wien-Konstantinopel und München-Wien-Konstantinopel sowie ein Wagen erster und zweiter Klasse Berlin über Oberberg nach Konstantinopel.

Der Fahrplan der Züge wird annähernd folgende Verkehrszeiten haben:

Berlin, Friedrichstr. ab	8.16
über Oberberg	
Budapest an	11.40 abends
Berlin, Anh. ab	7.00
Dresden ab	9.30
Wien an	7.00 abends
Budapest an	11.40 abends
München ab	9.30
Wien an	6.45 abends
Budapest an	11.40 abends
Konstantinopel an	2.00
* * *	
Konstantinopel ab	1.00
Budapest ab	6.50
über Oberberg	
Berlin, Friedrichstr. an	9.53 abends
Budapest ab	6.50
Wien ab	11.35
Dresden ab	9.30
Berlin, Anh. an	11.49 abends
Budapest ab	6.50
Wien ab	11.25
München an	9.10 abends

Die Schlafwagen werden nur gegen Lösung von Fahrkarten erster Klasse nebst Schlafwagenzuschlag benutzbar sein. Dagegen wird ein besonderer Expresszugzuschlag nicht eingehoben.

Die Zustimmung der beteiligten Regierungen und obersten militärischen Stellen zu diesem großen Projekt wird voraussichtlich bald erfolgen.

Die Ueberwachung des Grenzverkehrs mit Bayern.

Aus Linz wird uns gemeldet: Die oberösterreichische Statthalterei hat im Einvernehmen mit dem k. k. Militärkommando Innsbruck infolge vorgekommener Mißbräuche mit den bisher von den Grenzgemeinden ausgestellten Grenzscheinen verfügt, daß die bisherigen Scheine außer Kraft treten und neue Grenzscheine auszustellen sind. Diese müssen mit der Photographie und der Personsbeschreibung des Inhabers versehen sein und dürfen von den Gemeinden nur für durchweg vertrauenswürdige Personen ausgestellt werden. Außerdem hat jeder Grenzschein von dem Gendarmerieposten der betreffenden Gemeinde viduiert zu sein. Statt der Grenzscheine gelten selbstverständlich auch weiterhin die ordnungsgemäß ausgestellten Pässe. Diese Regelung erstreckt sich auf die Grenzbezirkshauptmannschaften von Oberösterreich.

12. / XII. 1915

35

Unserer heutigen Nummer ist die illustrierte Sonntagsbeilage **Das „Welt-Bild“** beigegeben, die wöchentlich erscheint.

Zeitleton.

Wiener Kriegstypen.

Die Wiener Typen sind berühmt. Wohl sind die Zeiten längst entwichen, in denen man sie fein säuberlich auf „Manderlbogen“ vereinigt zu kaufen bekam und unsere Kleinen sich daran vergnügen konnten, sie „auszumalen“ und auszuscheiden. Auch haben sie sich seit damals grundlich verändert. Die spärlichen, die noch aus jenen guten alten Tagen übrig geblieben waren, halten im Grunde mit ihren Worfahren doch nur herzlich wenig gemein. Der Schulterbube losaler Färbung ist ebenso ausgestorben wie das historische Wäldermädel. Der Fiaker wird höchstens noch in einer Zieher-Operette sichtbar, und für den „Gestorenenmann“, dessen Saison ohnedies eng umgrenzt ist, scheint die Großstadt auch keinen Raum mehr aufzubringen.

Der Völkerring hat Wien um eine stattliche Anzahl neuer Typen bereichert, die ja auch anderswo zu finden sein mögen, gewiß aber in unserer Luft viel besser gedeihen. Die Leute wissen gar nicht, daß sie Figuren der modernen, in die Wirklichkeit umgesetzten Sozialchronik geworden sind. Und das ist das Gute. Denn sie geben sich natürlich und ursprünglich, geben sich, wie sie sind, nicht als Schaupießer, die von Publikum und Kritik beurteilt werden wollen.

Ueber die Schaffnerin ist nicht gerade wenig geschrieben worden, seit sie sich vollwertig unserem Straßenbilde eingefügt hat. Auch der Wiener Wis hat mit der „Konkurrenz“ sein Unwesen getrieben, was entschieden dazu beitrug, sie populär zu machen. Denn alle Dinge und Menschen, alle Einrichtungen und Neuerungen, an die sich der Wiener „Ganur“ nicht heranwagt oder die ihm nicht zu sagen, vermögen niemals heimisch und bodenständig zu werden. Eine Mauer trennt sie von ihrer Umgebung, und die goldenen Gekel, die auch solche Hindernisse übersteigen, ge-

hören einer allzu fernem Vergangenheit an. Unsere Schaffnerin ist nach der Ansicht einer stattlichen Majorität im allgemeinen eine sehr nette Person, die ihrem Kollegen unabweislich vorzuziehen ist. Dabei behaupten sogar patentierte „Lebemannen“, soweit Krieg und Musterungen noch ein Refervoir an solchen zurückgelassen haben, daß diese Sympathien durchaus nicht auf äußere Vorteile in der Erscheinung der Schaffnerin zurückzuführen seien, denn die nervöse Transfrierung der Demus vom Himmel in die Straßenbahn habe sich nur innerhalb höchst bescheidener Grenzen vollzogen. Jedenfalls! Die Schaffnerin tut ihre Pflicht, und die Fahrgäste, die gegenwärtig etwas schwer zu behandeln sind — sagt die Zeitung der Straßenbahn — kommen mit ihr meist vortrefflich aus. Die Fahrgäste sind allerdings der gegenteiligen Anschauung hinsichtlich der Straßenbahnen und meinen, daß diese schwer zu behandeln seien, weil sie sich im Laufe des Tages nur ungemein selten bilden lassen und des Nachts überhaupt den Verkehr mit der profanen Menge meiden — aber immerhin: in der Auffassung über die Schaffnerin sind sich Direktion und Publikum einig. Man ist zufrieden mit ihr und als amts-ehrenbeleidigt macht sie sich auch nicht allzu häufig bemerkbar. Die Habitués der „Elektrischen“ versichern, daß die Karten niemals mit solcher Sorgfalt am gehörigen Orte durchlöcher worden seien wie jetzt von weiblicher Hand. Mit einem Worte: wollte jemand versuchen, dem Typ der Schaffnerin feindlich zu begegnen — er hätte wahrlich nichts zu lachen!

Die Extra-Ausgabenverkäufer, die man in Friedenszeiten nur bei ganz besonderen Anlässen zu sehen und zu hören bekam, sind heute gleichfalls zur Straßentype geworden. Jüngst wieder hat ihnen die Polizei ein Stück ihrer Individualität geraubt. Man hat ihnen nämlich verboten, ihre Extra-Ausgaben mit „erläuternden“ Zuzügen auszurufen. Amtlichen Stempel tragen daher nur die Exklamationen: „Extra-Ausgabe, österreichischer und deutscher Wertschutz!“ Selbstverständlich zählt die Menge derer, die sich daneben inoffizielle Ausschmückungen gestatten, nach Regionen. Der „große Sieg“ und „Kriegsgeißel erober!“ — jede feindliche Festung oder Stadt, ob sie nun in Rußland oder Serbien gelegen ist, klingt aus dem Munde des Aussträgers so merkwürdig exotisch und unbekannt — sind dem Repertoire unserer Straßengeräusche erhalten geblieben, und auch die

Ziffern der Gefangenen vermag das goldene Herz des Extra-Ausgabenverkäufers keinem Kundenreize nicht so lange vorzuenthalten, bis dieser erstanden und gelesen hat. Die polnischen Flüchtlinge haben anfangs ein Resonanztingent von Extra-Ausgabenausträgern beigegeben. Seit der Freigabe Galiziens sind viele von ihnen zu anderen, weniger politischen und weniger beweglichen Beschäftigungen zurückgekehrt. Frauen, Kinder und Krüppel bilden im Heere der Extra-Ausgabenverkäufer die Mehrzahl. Ihre Stimmmittel sind auffallend kräftig und unermüdet. Die Kräfte, die sie zur Heilung ihres Wjages anwenden — wie alles Gewohnheitsmäßige ist auch die Extra-Ausgabe, seit sie zur Tagesgesplogtheit wurde, in Wirkung und Beachtung getunt — sind unerschöpflich. Dieses Gewohnheitsmäßige ist übrigens ein Kapitel für sich. Und der Vorschlag, an jenem Tage, an dem keine Extra-Ausgabe erscheint, eine Extra-Ausgabe mit dieser Feststellung herauszugeben, mag als hypochondrisch gelten. Er rührt von einem her, der auch für die jegige „Sonderausgabe“ den Titel „Mittagsausgabe“ anregte und die Extra-Ausgabe als ein Blatt definierte, das auf einer Seite bedruckt, auf der anderen unbedruckt sei, ohne daß zwischen diesen beiden Seiten ein grundlegender Unterschied obwalte.

Nicht minder als der Extra-Ausgabenverkäufer ist der Extra-Ausgabenkäufer zu einem Wiener Straßentyp geworden. Es verlohnt sich, die verschiedenen Arten von Extra-Ausgabenkäufern einem eingehenden Studium zu unterziehen, denn da befalls bei uns Kolportageverbot besteht, kann man bei dieser Gelegenheit die Gestalt des Zeitungslers überhaupt gewissermaßen coram publico kennen lernen. Den Zeitungslers auf der Gasse, in seiner Ursprünglichkeit und unmitttelbar, nachdem er das „Neueste“ erfahren. Wo- zu noch der Umstand tritt, daß der betreffende Leser eben erst seinen Obolus entrichten mußte und daher noch stark vom Grundsatze der Leistung und Gegenleistung beherrscht wird, ein Argument, das im Kaffeehause oder auch daheim wegfällt, sobald einmal der Monats- oder Vierteljahrstermin vorüber ist, an dem gewöhnlich die Zeitungsabonnements beglichen werden.

Im Anfange des Krieges galt es als eine Selbstverständlichkeit, jede ausgereifene Extra-Ausgabe zu erscheinen. Es gab Leute, die sich geradezu eine Sammlung anlegten, keinen Schritt ohne Extra-Ausgaben machen und ihren

„I hab' m'r a Gas 'kauft!'

Ein Beitrag zum Milchg'rett.

... Und wer sein' Schneider a G'schäft zuaschanz'n will, der braucht si nur amal drauf einz'lass'n, um an' halb'n Liter Milli z' geh'n! Und wer no unbescholt'n is, dem wird g'holp'n, denn er kann beim Milchhol'n kindleicht mit an' Bachmann in a G'würgst g'rat'n! Und wer dazua was beitragn will, daß die Deut' Hinterlandschlachtenbilder z' seg'n kriag'n, der braucht si nur amal ein'z'bild'n: Deut' geh' i ohne Milli net z' Haus! ... I hab' meiner Frau nia glaub'n woll'n, daß das Milchg'rett so arg is, und weil m'r purgest'r'n 'n Fruahstudscaffee erscht zu d'r Haus'n kriagt hab'n, hab' i mi g'estern selber zum Millihol'n aufg'schwung'n! ... Daß i's nur glei sag', an dem Tag hat's bei uns z' Haus' überhaupt kan' Kaffee geb'n! ... I hab' g'mant, i bin in fünf Minut'n wieder z' Haus', aber esse hat si 'rausg'stellt, daß's für den, der si an' halb'n Liter Milli verschaff'n will, guat is, wann er si z'erst a Examvappermanenzkart'n löst! In derselb'n Zeit, die i 'braucht hab', um ka Milli z' kriag'n, hätt' i z' Fruah nach Bekawinkel geh'n können. In d'r Fruah bin i furtgang'n, wie i z' Haus' kumma bin, hat m'r ins leere Milliamperl d'r Mond g'scheint und mei Frau hat mi schon von d'r Polizei suach'n lass'n ... Ungefähr a duzendmal hab' i mi ang'stellt, hab' dabei langsam mei G'wand auf'braucht, und wie i amal aus Ungebulb a wunderbar ausg'rechnete Umgruppierung probier'n hab' woll'n, hab' i m'r die Feindschaft von hundertz'ig's Millihäferln zuazog'n und auferdem is no a Wachebeleidigung draus wur'n ... I hab's g'schwur'n, i geh' um ka Milli mehr! Und wann i's aber bo no amal probier'n sollt', dann nimmi i m'r früher zwa Boch'n Urlaub! ...

„I hab' an' groß'n Entschluß g'faßt. I nimmi m'r a Gas ins Haus! ... Aus is's, i laß mi von die Kaiserln „Milch ausverkauft“ nimmer zum Karr'n halt'n! ... In a paar Täg' hab' i mei eigene Milli, mell' g'mütlich mei Gas und bin aus'm Wasser! ... Arm in Arm mit meiner Gas forder' i das millilose Jahrhundert in die Schran'k'n. Wer will, darf' mir's nachmach'n. So lang' mei Gas lebt, brauch' i mi nimmer ang'stellen! ... Gylaudon, das wird a Leb'n wer'n, wann bei mir z' Haus' wie im g'lobt'n Land Gasmilli und Gastaf' fliaß'n! ... Aber i wer net neidig sein! Doll sollts aa von mein' Ueberfluß was hab'n! Wer will, soll si bei mir vormerk'n, i verkauf' euch mein' Borrat zum Selbstkostenpreis! Und so oft i guat aufg'legt bin, zahl' i a paar Liter Gasmilli! Mir soll's net drauf'antumma, i laß mi net spott'n! ... Pfiat di Gott, Millig'rett, mir kann nix mehr g'scheg'n! ...“

Mei anzige Freud' is mei Gas! Sie is da! G'scheg'n is's! Gestern hab' i i' z' Haus' trieb'n! A Prachtwiederl! Nur an an's hab' i früher net denkt. In 's Fuatterg'rett! Und dabei hat mei lebendig's Millihäferl an' Appetit, net zum schilbern! Aber es wird si schon mach'n lass'n! Sie kriagt alles, was in d'r Ruch'l abfällt, und an an' Sonntag geh' i in Wienerwald auffi Gras zupf'n! Wanns hie und da aner mittuats, wer' i euch recht dankbar sein! Und wanns Ruchelabfälle habts, bringts nr's! I kunn' ja aa bei meine Nachbarn sammeln, aber im Haus' will i die Gas weg'n 'n Hausherrn geheim halt'n. Wer waß, ob's ihm recht war', daß i am Kabinett Landwirtschafft betreib'! Zum Glück hat niemand im Haus' was davon g'seg'n und g'hört, wie i mei Gas 'bracht hab'! I war ja aa so g'scheit und hab' ihr's Maul verbund'n. Jessas, was die Gas bis in 'n viert'n Stock auffi z'samm'g'medert hätt'! Na ja, a Gas is halt 's Stiag'nsteig'n net g'wöhnt! Und jetzt, Servus alle mitanand', i geh' mell'n! ...“

„Fragts mi net allerweil um mei Gas, sonst kriag' i an' Zurn! I waß net, was i mit ihr anfang'n soll! Jetzt hab' i i' schon fast a Boch'n im Haus' und hab' no kan' Tropf'n Milli aus ihr aussa'bracht! I waß net genau, warum, aber wahrscheinlich kann kan's von uns richtig mell'n! Mei Frau is aufs Land g'fahr'n und hat Mellstudien g'macht, aber es hat mir g'nugt! Dabei is's a Gas, a schönere gibts net! Hübsch hoch, fest im Kreuz, dickschenklig, grofheutert und langzihert. A Gas, direkt nach Vorschrift! Aber wann ma's mell'n will, medert s' wie net g'scheit und manchmal hört si das so an, als wann s' in ihr'n Bart lach'n tüt! Mit jedem, der ihr an 'n Leib will, fangt s' a Raserei an und mit die Hörndln stößt s' und mit die Füß schlägt s' aus wie a Auerochs! ... Mir san schon voller blaue Kled'! ... Da hab' i so a schöne

Gas und erst recht ka Milli! ... Und wie i ihr guat zuared', alles umfunst! ... Aber freffen tuat s', daß mi mei Frau schon g'fragt hat, ob i net wo draußt am Land als Ergänzung zu meiner Gas a Bief'n lauf'n will! ... Und, meiner Seel', i nehmiert an' Ila'n' Klecker auf Rat'n, wann i mi nur endlich aa über 's erschte Häferl Gasmilli g'freu'n könn't! ... Aber wann das Biecherl aa die Milch verweigert, 'n G'stan'k'n verweigert's net! Es riacht bei uns wie in d'r edstest'n Bauernwirtschafft! ... Aber i gib die Hoffnung auf Gasmillizeit'n net auf! ... Wann ma nur wer 's richtige Mell'n lernen tüt! ... Schamster Diener, mi treibt's z' Haus', nachschau'n, was mei Gasfall macht! ...“

„Schredlich, sag' ich euch, schredlich! ... Die Gas medert 'n ganzen Tag! ... I hab' den Hausleut'n eing'redt, der, der medert, is mei Bua, der si zum Tierstimmenimitator ausbild'n will! I waß net, ob sie's glaub'n! ... Und no immer ka Milli! ... Und das Fuatter! I kann's net d'r'schwingen! ... Die Gas is schon zaundürr! ...“

„Alles is aus! ... D'r Hausherr is bei mir g'wes'n! ... Murg'n is die Gas obdachlos! ... Murg'n steh' i mit ihr auf d'r Gass'n! ... Und das grad jetzt, wo i endlich mell'n kann! ... Die Milli is da, aber die Gas muß fort! ... Wo soll i hin mit ihr? ... Wer nimmi a Gas in d' Rost? ...“

„Marandjosef, war das a Aufseg'n, wie die Gas ausziag'n hat müass'n. Die Hausleut' hab'n fürchtbar g'lacht, i mit d'r Gas am Schnürl hab' mi schredlich g'schamt! ... Die arme Gas! ... Wie a Skelett war s'! ... Und so traurig! ... Und unterm Haustor, grad bei d'r Einfahrt, is s' umg'stand'n! ... Und an' Bied hat i' m'r no zuag'worf'n, quafi: Guat habts mi behandelt, schön habts mi ausg'nugt! ... Wer kauft a tote Gas? ...“

„Fürchtbar! ... I wander' aus! ... Seit drei Täg' is bei uns im Haus' a Riefenaufstau und alle Tag' muß die Bach' aufmarschier'n! Aus 'n ganzen Bezirk kummen die Deut' mit Häferln und Kasperla und suach'n den Mann mit d'r Gas! Von d'r Fruah bis auf d' Nacht is die Stiag'n vom Haustor bis zu meiner Wohnung im vierten Stock 'nauf voller Mensch'n, die alle schrei'n: „Bitt' schön, mir hab'n nirgends a Milli kriagt! Können m'r net von Ihnen ane hab'n? ... Nur an' halb'n Liter, bitt' schön! ... Unfangt war'n s' mehr als fünfhundert Leut'! ... Sogar Berittene hab'n einschreit'n müass'n! ...“

„Gestern war i wieder Milli hol'n! ... Fünf Stund' hab' i mi ang'stellt! ... Kriagt hab' i sane! ...“ H. P.

Orienterpreß Berlin—Konstantinopel.

Wie wir von zuständiger Seite erfahren, sind die in den letzten Tagen über den geplanten Balkanzug Berlin— und Wien—Konstantinopel verbreiteten Meldungen ebenso verfrüht wie auch vielfach unrichtig. Zunächst sind die für diese neue Zugverbindung geäußerten Vorschläge erst im Stadium der Prüfung bei den beteiligten Bahnverwaltungen der einzelnen Staaten. Erst vom Ergebnis dieser internen Erwägungen und von der Erfüllung gewisser betriebstechnischer Voraussetzungen wird es abhängen, wie und auch wann der Balkanzug aktiviert werden wird. Wie die in den letzten Tagen verbreiteten Meldungen also als zumindest verfrüht zu bezeichnen sind, so muß aber auch auf ihre Unrichtigkeit hingewiesen werden. Wir erwähnen hier nur die eine, für das Publikum gewiß interessanteste Angabe, die Mitteilung über die Fahrtdauer. Nach jener Meldung hätte sich ergeben, daß der neue Balkanzug die Fahrt Berlin—Konstantinopel in 29 $\frac{1}{2}$ Stunden (!) zurücklegen werde. Eine solche Fahrtdauer von neunundzwanzig und dreiviertel Stunden für die Strecke Berlin—Konstantinopel muß nun allerdings ganz auffallend kurz erscheinen, wenn man der bisherigen Fahrtdauer der Zugverbindung Berlin—Konstantinopel gedenkt.

Die bisherige Fahrtdauer.

Bisher, bis zum Kriegsausbruch, beanspruchte die Fahrt: Berlin—Breslau—Gänserndorf (oder Wien)—Belgrad—Konstantinopel: 57 Stunden.

Berlin—Oberberg—Ganta (oder Ruttel)—Belgrad—Konstantinopel: 57 Stunden.

Berlin—Breslau—Lemberg—Roman—Buseu—Konstantinopel (Luzuszug): 50 Stunden.

Berlin—Leitschen—Wien—Belgrad—Konstantinopel: 59 Stunden.

Berlin—Bodenbach—Gänserndorf (oder Wien)—Belgrad—Konstantinopel: 59 Stunden.

Unter diesen Umständen kann es gewiß nicht überraschen, wenn die Fahrtdauer des neuen Balkanzuges Berlin—Konstantinopel nicht auf jene oben erwähnten 29 $\frac{1}{2}$ Stunden, sondern auf rund sechzig Stunden veranschlagt wird.

Abfuhr von Stückgütern von den Wiener Bahnhöfen.

Auf den Wiener Bahnhöfen lagern noch Stückgüter, deren Frachtbriefe von den Empfängern zur Zeit der Einführung der obligatorischen Zustellung der Stückgüter durch die bahnamtliche Kollfuhrunternehmung bereits eingelöst waren und die daher nicht zugestellt werden können. Ebenso befinden sich auf den Wiener Bahnhöfen bahnlagernd gestellte Sendungen, die aus der Zeit stammen, da die Aufgabe bahnlagernd zu stellender Güter noch gestattet war. Die bezeichneten Güter müssen zur Vermeidung des bahnamtlichen Verkaufs von den Empfängern ehestens von den Bahnhöfen abgeholt werden. Auf Wunsch der Empfänger kann die Zustreifung auch durch die bahnamtliche Kollfuhr erfolgen. Die Empfänger müssen diesfalls das erforderliche Einvernehmen mit der Kollfuhrunternehmung pflegen.

* (Fahrbegünstigung für Angehörige kranker oder verwundeter Krieger.) Auf Grund der mit den deutschen Bahnverwaltungen getroffenen Vereinbarungen wird die den Angehörigen verwundeter oder kranker Soldaten zugestandene Begünstigung einer 50prozentigen Fahrpreisermäßigung mit Gültigkeit vom 15. Dezember dahin erweitert, daß die bezeichneten Personen für solche Reisen auch auf den deutschen Bahnen unter den dort geltenden Voraussetzungen eine 50prozentige Fahrpreisermäßigung in Anspruch nehmen können. Hierbei werden die in Oesterreich ausgestellten Ausweispapiere (Bestätigung der betreffenden Sanitätsanstalt, versehen mit einer Bescheinigung der politischen Bezirks-, beziehungsweise der landesfürstlichen Polizeibehörde) für die Erlangung der Fahrbegünstigung auf den deutschen Strecken anerkannt. Mit den Bahnverwaltungen Ungarns, Bosniens und der Herzegowina bestehen ähnliche Vereinbarungen, mit der Einschränkung, daß für Fahrten zur Teilnahme an der Beerdigung von Kriegeren von diesen Verwaltungen eine Ermäßigung nicht gewährt wird. Nähere Auskünfte erteilen die Staatsbahndirektionen und die Stationen der österreichischen Staatsbahnen.

Der Berlin—Konstantinopel-Expres.

Wie wir von unterrichteter Seite erfahren, haben am 12. und 13. d. M. in Breslau Beratungen von Vertretern der am neuen Balkan-Expres Berlin—und Wien—Konstantinopel beteiligten Amtsstellen und Bahnverwaltungen stattgefunden. Die Breslauer Verhandlungen bildeten eine Fortsetzung der in Temesvár vom 2. bis 4. d. M. abgehaltenen Konferenz und bezweckten die Klarstellung einer Reihe betriebstechnischer Einzelheiten dieser neuen Zugverbindung.

Ueber den Fahrplan der Teilstrecke Berlin—Breslau—Oberberg verlauten aus deutscher amtlicher Quelle, von Seite der königlichen Eisenbahndirektion Breslau, die nachstehenden Vorschläge: Berlin, Friedrichsstraße, ab 8 Uhr 15 Min. früh, Liegnitz an 11 Uhr 51 Min. vormittags, Breslau an 12 Uhr 43 Min. nachmittags, Kandrzin an 2 Uhr 29 Min. nachm. und Ankunft in Oberberg 3 Uhr 20 Min. nachmittags. Dies entspricht also einer Fahrzeit von bloß 7 Stunden und 5 Minuten, während die Fahrt Berlin—Breslau—Oberberg gegenwärtig um 3 Stunden mehr: 10 Stunden und 3 Minuten beansprucht.

zu verstehen. Der Präsident hat in seiner Botschaft an den Kongreß erklärt: Ich glaube nicht an eine unmittelbare oder besondere Gefahr, die aus unseren Beziehungen zu den anderen Völkern entstehen könnte; wir sind im Frieden mit allen Nationen in der Welt und dürfen hoffen, daß kein Streit zu einem ernstlichen Bruche der freundschaftlichen Beziehungen führen werde. Diese Rede hat der Präsident in der vorigen Woche am Dienstag persönlich um die Mittagsstunde auf dem Kapitol von der Tribüne vorgelesen. Die an Freiherrn v. Burian gerichtete Note muß an diesen Tage schon abgelesen und mindestens im Entwurfe fertiggestellt worden sein. Warum dieses Aufschäumen, nachdem der Präsident selbst erklärt, er glaube nicht, daß irgend ein Streit sich zur Krise verschärfen werde. In seiner Botschaft hat er jedoch Rüstungskredite angekündigt, was frühere demokratische Präsidenten als Todsünde bezeichnet hätten. Auch brodelte schon die Erregung der Präsidentenwahl. Deshalb wird aus papierernen Kartätschen geschossen und einige Sprengstücke sind nach Wien geslogen.

und die Neutralen mit geringfügiger Zulage belagert habe, als es die Nordsee zum Kriegsgebiet erklärt und sich durch Ausperrung des nicht für die Arme, sondern zur Nahrung des Volkes bestimmten Getreides zum erbarmlungslosen Hungerkriege gegen Deutschland und die Monarchie bekannt habe. Wenn die Engländer auf diesen mörderischen Einfall verzichtet hätten, wäre der Untereboothkrieg gegen Handelschiffe sofort eingestellt worden. England hat die Anträge des Weissen Hauses von Washington scharf zurückgewiesen und die Ausperrung der See debarat verschärft, daß die Einfuhr und die Ausfuhr ohne Rücksicht auf das geschriebene und überlieferte Kriegsrecht und ohne Schonung der Neutralen in sämtlichen deutschen Häfen verhindert werden sollte. Von der Möglichkeit wurde jedoch in Washington bei diesem Anlasse nicht gesprochen und mäuschemäßig die Demütigung hingenommen. Die deutsche Regierung wollte sich gegen ungebührliche Gewalt wehren und erklärte ihrerseits als Maßregel der Vergeltung die englischen Gewässer zum Kriegsgebiet. Das amerikanische Kabinett hat plüßlich gehandelt wie in der Cauthre des Zuenal der gefällige

er entspringt, könnte man sagen, unserem Selbst-erhaltungstrieb. Denn die alten Häuser sind uns kein taubtes Gestein, wir besetzen sie mit unseren Erinnerungen, bewahren sie mit den Schätzen ihrer einstigen Bewohner, sie gehören zu uns, enthalten ein Stück unseres Selbst, und wir sind daher jedem dankbar, der es mit der Feder, mit dem Strich oder Winkel versucht, die Bilder einer entschwundenden Zeit festzuhalten.

Solchen Wünschen kommt ein soeben erschienenen Buch, "Häuser und Menschen von Wien" (bezeichnet *), auf das glücklichste entgegen. Die Verfasserin braucht man nicht vorzustellen. Unsere Leser diese Feder, kennen sie namentlich aus einer ganzen Reihe von historischen Lokalfstudien, reizvollen Spaziergängen

*) "Häuser und Menschen von Wien", mit 62 Abbildungen, von Gertrude Cioeter, 1915, Wien, Kunstverlag Anton Schroll & Co.

Vorkämpfige Einstellung der Verfolgung der Entente durch die Bulgaren.

Sofia, 15. Dezember.
Die amtliche Mitteilung über die Operationen am 14. d. lautet:
Die Engländer und die Franzosen sind auf griechisches Gebiet zurückgeworfen. Unsere Truppen befinden sich an der griechischen Grenze, nachdem sie vorkämpfig die Verfolgung des Feindes eingeleitet haben.

An der ganzen Front herrscht Ruhe.
Wir haben dem Feinde 1234 Gefangene, darunter 18 Offiziere, 14 Geschütze, 62 Munitionswagen, 10 zweispännige Sanitätskarren und viel anderes Kriegsmaterial genommen.

Von nun an wird der Generalfstab Berichte nur an neuen Tagen zur Berücksichtigung bringen, an denen bedeutende Operationen zu melden sein werden.

Feuilleton.

Die Kaiserstadt Wien.

Sede Großstadt führt das Leben eines Baumes, der im Herbst sich entblättert, im Winter abstirbt und im Frühling junges Grün ansetzt. So die kleinere Welt, die uns umgibt, nur daß hier die Jahreszeiten nach Jahrhunderten zu berechnen sind. Aber stark und reglos, wie es den Anschein hat, ist dieses Häusermeer niemals, es bestudet sich in unaufhörlich brandendem Wellengang. kein Quästen ist ein ewiges Berggelenk und Entfischen. Nicht selten auch geschloß es, daß die Wandlungszeiten zusammenfließen, einander überlängen, daß der Leuz seinen Werbesturm mitten in den Winter hinein vorausstoben läßt. Das Alte wurzelt noch fest im Boden, doch schon

strebt das Neue ans Licht. Das Gerüste, Ueberlieferung könnte noch Jahrzehnte überdauern, allein die nachdrängende Zukunft duftet es nicht mehr, und weg muß es, mag es sich noch so jung und lebenskräftig fühlen. Eine solche kritische Zeit der überreifen Umbildung erlebte unsere Stadt kurz vor Ausbruch des Krieges. Man sah zahllose stattliche Gebäude in ihren besten Jahren dahinsinken, um neuen Baumarten von meistens zweifelhaftem Kunstwerte den Platz zu räumen. Der Szenenwechsel hatte etwas überaus Gewalttätiges. So ein Kampf zwischen Gegenwart und Vergangenheit ist ja kein Krieg mit Rosenwasser, das Neue tritt immer despotisch, rücksichtslos, rechtsüberwiegend auf. Wir aber, die Augenzeugen des Umsturzes, klammern uns an den idealen Besitz, den man uns rauben will, möglichen uns wenigstens den Abglanz der dahinsinkenden Herrlichkeit bewahren, und nichts ist natürlicher als dieser Wunsch:

Wiener Brief aus Zürich.

Von Ludwig Pfersichfeld.

Nein, das ist durchaus kein Irrtum und auch kein Widerspruch. Der Briefumschlag trägt zwar eine Schmeiger Marke und den Poststempel Zürich, aber der Inhalt ist wienerisch. Das ist bei mir immer so. Ich mag an's entlegenste Ende und in den exotischsten Winkel der Welt reisen und werde doch nur Wiener Briefe schreiben können. Ich weiß nicht, wie das kommt, aber ich bleibe überall derselbe, der ich bin, und ich habe gar kein Talent zum internationalen Allverweismenschen. Das mag eine Tugend sein oder ein großer Fehler, aber ich kann nicht anders. Fremde Art und Sitte machen auf mich absolut keinen Eindruck, und nichts imponiert mir: weder der kokette Neger an der Drehtüre des Hotels, noch die großartigen und frisch gefärbten Demimondainen, und nicht einmal der Hotelmanager, der so unnahbar, so vornehm und düster dreinschaut, wie ein englischer Kriegslord, der gerade Munitionsjorgen hat. An dem allen gehe ich vorüber, wie man durch ein Museum geht und denke mir: Ist ja recht schön, aber bei uns zu Hause ist alles ganz anders und viel schöner. Das ist nämlich auch eines meiner Reisesymptome. Solange ich zu Hause sitze, paßt mir gar nichts, mit allem bin ich unzufrieden und bei jeder Gelegenheit verweije ich gereizt auf das ausländische Beispiel: Warum gehts denn draußen? Das ändert sich aber rasch, sobald ich über die Grenze bin, und ich brauche nur ein bißchen nach Amerika oder China zu fahren, und bin sofort der überzeugteste und begeistertste Wiener.

Jetzt bin ich zum Beispiel seit vielen Wochen in Zürich. Und was glauben Sie, wo habe ich den größten Teil der Zeit verbracht? Im Wiener Kaffeehaus. Als ich gleich nach meiner Ankunft unter den fremden Namen

und Schildern diese Aufschrift entdeckte, war mir das wie ein freundlicher Gruß aus der Heimat. Natürlich, dieses Wiener Kaffeehaus im Ausland ist ja immer nur eine recht unzulängliche Kopie, aber doch ein Surrogat, und für das obdachlose Gemüt eine Art Zuhause. Dieser Meinung sind offenbar auch andere, ebenlo regelmäßige und dauerhafte Gäste, die ich sogleich, ich weiß selbst nicht woran und bevor ich sie noch reden höre, als Oesterreicher oder Ungarn erkenne. Sie sind nicht so gemütvoll wie ich, sie suchen hier keine Wiener Stimmung, sondern befassen sich mit dem Import und Export von Textilwaren und Lebensmitteln, und in ihren, mir unverständlichen lebhaften Debatten hören zwei Worte immer wieder: Kompenation und Einfuhrzoll. Viel besser verstehe ich mich mit dem Wiener Kellner, nach längerer Zeit der erste Mensch, der weiß, was eine „Leeshale mehr braun“ ist und der mich lebenswürdig fragt, ob ich dazu ein Kipferl will — er ist eben ein richtiger Wiener. Es stellt sich zwar dann heraus, daß er aus Schöneberg bei Berlin stammt, aber das macht nichts, er versteht mich, er sorgt für mich und bringt mir sämtliche vorhandenen österreichischen und ungarischen Zeitungen, illustrierten Wochenchriften und Witzblätter. Die Zeitungen sind wohl schon einige Tage alt, und die neuesten Kriegsnachrichten keine ich bereits, aber deshalb lese ich sie dennoch aufmerksam und bin jetzt erst davon überzeugt, wo ich sie an gewohnter Stelle und in gewohnten Lettern lese. Dann die Personalnachrichten und die Theaterrubrik. Man will doch ungefähr wissen, was in Wien los ist, ob nicht einer meiner Freunde oder Freundinnen meine Abwesenheit bemerkt, um sich hinter meinen Rücken zu verloben oder scheiden zu lassen.

Und was ich erst in den Theatern veräume. Dank einer jahrelangen Übung kann ich es mir ja lebhaft vorstellen, wie es in den Premieren ausfällt. Aber es kränkt mich doch, daß dies alles auch ohne mich geht und daß ich um mein gewohntes Vergnügen komme, mit bitterbösem und gelangweiltem Gesichtsausdruck auf meinem kritischen

Gesicht zu sitzen. Noch wichtiger und interessanter als die neuen Stücke und die Aufführungen ist dem richtigen Wiener die andere, die unbemalte Seite der Kränze, die persönlichen und intimen Theaterdinge. Ich überfliege die Notizen, die Interviews und Plaudereien und sehe mit Verwunderung, daß man sich, obwohl fast alle Gedanken und Gefühle vom Krieg in Beschlag genommen sind, noch immer diesen lebhaften wienerischen Sinn für die Mischengeschehnisse des Theaters bewahrt hat. Die Ereignisse, Sensationen und Scherze jagen einander, was meistens das Sympathischste an ihnen ist. Ein junges dramatisches Talent taucht auf, leert betriebfam seine sämtlichen Schreibfischladen aus, läßt sich photographieren, interviewen, wie ein verkannter Subtilar an seinem fünfzigsten Geburtstag. Daß der junge Mann bisher Gaskaffier oder Federnschmücker war, wird ihm besonders hoch angerechnet, wahrscheinlich, weil sich darüber so viele naheliegende Wortwitze machen lassen. Und was sagen Sie zur Ueberstehung Lesjars ins Theater in der Jolestadt? Das ist doch kolossal. Und nur wegen der Differenz zwischen Direktor Karzag und Herrn Treumann. Sie erinnern sich doch an die Affäre? Der Lesjars hat nicht nachgegeben, der Karzag hat nicht nachgegeben — ja, es gibt noch eiserne Charaktere, speziell in der Operettenbranche. Neben diesem Ereignis verschwinden die andern Sensationen des Tages beinahe: Daß sich der beliebte Komiker das linke Bein verstaucht hat und daß der in Verlust geratene Pinterscher der pikanten, charmanter und temperamentvollen Soubrrette tags darauf von einem anonymen Verehrer zurückgebracht wurde, der niemand anderer sein soll. Aber ich weiß nicht, was das ist, mir sind alle diese Sensationen so gleichgültig und weder für das verstauchte Bein, noch für das Pinterscher habe ich das richtige Verständnis. Mir scheint, ich bin schon zu lang von Wien fort.

Nun wäre es aber doch Zeit, daß ich auch etwas über Zürich selbst schreibe. Da gibts hochinteressante Dinge zu

16. 11. 1915

Im Kaiserpalast Wien

44

rechnet beim mittleren Fenster zusammenzutragen. Doch als der Kaiser gemeldet wurde, eilte ihm der Zar, alle Abmachungen vergessend, ungestüm entgegen, und es gelang das Unerhörte, daß die Begrüßung „um ein Fenster ebender als die Wüste“ erfolgte. „Oh, wie schrecklich für alle anwesenden Allongeperrücken!“

Von den Berüden der Favorita wenden wir uns zurück zu den Köpjen des Reichsaues. Sie wachsen oft in das neunzehnte Jahrhundert herein, diese ehrwürdigen Geselcke, in welchem Fall die Ehre der Verfasserin sehr verdienstliche Arbeit verrichtet. Das Reichhaus steht voller Mozart-Urnebdoten, und darunter sind einige, die den armen großen Mann, einen Märtyrer seiner Kunst, eher verwehren, ihn als Schürzenjäger, Nachschwärmer, wüßten Kränkgejellen hinstellen, als den echten Kumpan Schindlers, des „Kumpen“. Mit diesen Verleumdungen, die alle nach dem Tode des Meisters aufstatterten und noch immer nicht ausgerottet sind, wird hier gründlich aufgeräumt. Bei dem Reypaus fliegen allerdings einige freundlichere Ueberlieferungen mit zum Tore hinaus. Das Mozart-Häuschen, ursprünglich im Reichhaus, jetzt auf dem Salzburger Kapuzinerberge, das Biel andächtiger Mozartpilger, versiert ein gutes Bild seines Raubers, wie schon ein ähnliches Schindler in „Zwischen Gestern und Heute“ dem Mozartstübchen auf dem Kohlenberge begegnete. Die Belege holt sich die Verfasserin diesmal zumeist aus den Briefen des Meisters, sie läßt Mozart für Mozart sprechen, und er ist in der Tat kein bester Anwalt. Auch Schindler führt in einem „Nachstück“ persönlich seine eigene Sache. Der Krieg, der große Zerstörer, erwies sich dem Reichhaus als erhaltende Kraft, indem er das zum Abbruch verdammte Gebäude in eine Kaserne verwandelte, und es scheint, daß hier der Schindler umgeht. Zu mitternächtlicher Stunde erschien er einem Wachposten, Opernsänger im Pbilivstand, erstien ihm nicht allzuweit von der Stelle, wo einst das Reichhausstheater stand, die Wiege der „Baubersläte“, und bebrach sich mit diesem Kochmann

über eine wunderliche Entdeckung des allerneuesten Mozart-Biographen, Dr. Schütz. Wir leben in einer Zeit, die Uebertragungen liebt, auch in kleinen Dingen nach verblüffenden „Aufsagungen“ verlangt, und so hat denn besagter Biograph herausgefunden und mehrere haben es ihm bereits nachgeschrieben, daß Schindler, der gefeierte Papagano, diese Rolle gar nicht „freiert“ habe. Der Schindler und sogar mit etwas Melodie vorzöge, die er sich mit Berücksichtigung seiner gesamten Fähigkeiten eigenhändig auf den vorteren Leib schrieb! Diesem Anstun rückt die Verfasserin kräftig zu Leib. Sie urteilt ziemlich streng über den losen Vogel, doch in diesem Fall, wo man ihm sein Eigenstes rauben, alle Federn ausrupfen will, da wird die Dame suchtig, wie der Wiener sagt, und kämpft mit blanker Waffe für die verpölgte Unschuld.

Ein positives Verdienst erwirbt sie sich um die bestimmte Lokalisierung des Reichhausstheaters. Wo die Wiege der „Baubersläte“ eigentlich stand, diese Stelle in dem ungeheuren Baubomplex hat man nie ganz genau bezeichnen können. Jetzt wissen wir es. Mit Hilfe eines alten Stadtplanes, den sie im Historischen Museum der Stadt Wien aufgeschöbert, hat die Verfasserin es nachgewiesen. Die Frage ist ja keine weierschütternde, die hier endgültig gelöst wurde, doch immerhin nicht unwichtig für die Theatergeschichte unserer Stadt.

Wer die entlegenen Schönheiten Wiens, seine verstreuten Eigentümlichkeiten kennen lernen will, darf vor einer tüchtigen Fußwanderung nicht zurücksprechen. Das Buch führt uns weit auf den „enterten“ Stränden umher, hinaus nach Hernals, Dornbach, zu Schloß und Park des Feldmarschalls Lacy (jetzt Schwarzenberg), hinaus zu den schiffbedeckten Mitten des Holländerdorsels, die uns den schäferlichen Epictrieb des achtzehnten Jahrhunderts, die Empfindsamkeit und ihre Blütezeit, hier gar die Empfindsamkeit eines Kriegshelden, so ansehnlich vergegenwärtigen — hinüber kann über die

Donau, den Hubertusdamm entlang, ins Sagenebiet der Lobau, vorberhand noch Großwienens ultima Thule dann wieder zurück ins Häusermeer, in die Innere Stadt, um da und dort beschauliche Kaff zu halten. In der Wallnerstraße zum Beispiel, vor dem Palais Geymüller (heute Landesmuseum), wo ganze Generationen dieser aus der Schweiz eingewanderten Finanzfamilie vor unsern Augen aus und ein gehen, kräftige Männer, stolze schöne Weiber. Das Geymüller-Schloß auf der Wieden (jetzt Palais Erzherzog Rainer) lockt uns weiter des Weges. An festlichen Abenden fand sich hier das ganze musikalische Wien zusammen. Auf dem Podium: die Schwefelstein Freilicht, unter den Zuhörern ein Erlauchter: Franz Grillparzer. Umweit davon das Wohnhaus des Ritters v. Blud. Auch die Mollerbautei festelt uns. Neben dem Beethoven-Haus an der Ede, wo der Meister immer wieder auszog, immer wieder zurückkehrte, steht ein Haus, das Dittlie v. Doethe bewohnte. Er, der Große, hat uns nie besucht, aber seine Schwiegermutter, seine Enkel verteilten hier, seine Enkelin Alma starb hier. Walter stufierte Musik bei Kapellmeister Sehtried. Wien hat seine Goethe-Erinnerungen. So wandern wir, dem Buche folgend, fast immer durch die Grenzmarken der heitern Kunst und schöpferischen Wessenshaft, streifen aber auch ernitere Gebiete. Die Kapitel über die Pfortantantebewegung in Desterreich können nicht warm genug empfohlen werden. Da erscheint zum Schluß ein schlichter Wiener Bürgermann, Anhänger der neuen Lehre, der den Tod jedem Widerruf vorzog. Gelassen legte er sein Haupt auf den Bloß und starb für seinen Glauben. Ein Märtyrer, wenn je der Name zulässig, dabei doch ein Sohn der Phäatenstadt, die angeblich in einem ewigen Sonntag durchs Leben tanzt. Und leben wir nicht in einer Zeit, wo tagtäglich so viele Wiener auf dem Schlachtfelde dahinsinken und allen Unglimpf, der uns von alters her belästet, mit ihrem letzten Seufzer Augen strafen?

17./XII. 1915

45

Einschränkungen im diesjährigen Weihnachtsverkehr auf den Linien der Staatsbahnen.
Mit Rücksicht auf die durch die außerordentlichen Verhältnisse bedingte anderweitige Inanspruchnahme des Eisenbahnbetriebsmaterials kann bei Bewältigung der für die kommenden Weihnachtsfeiertage zu gewärtigenden starken Personenfrequenz nur mit beschränkten Vorzügen gerechnet werden. Hierauf wird das Publikum mit dem Bemerkten aufmerksam gemacht, daß während der Weihnachtsfeiertage die Beförderung von Zivilreisenden nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel in Aussicht gestellt und eine Gewähr für die unbedingte Beförderung nicht geboten werden kann.

Der freie Donauweg.

Großer Schiffsahrtverkehr im Winter.

Aus *S e m l i n* erhalten wir von kompetenter Seite die folgenden Informationen:

Die amtlichen Mitteilungen, wonach einige Schiffsahrtgesellschaften schon Ende November ihre Fahrten auf der Donau für eingestellt erklärten, gab zu dem Glauben Anlaß, daß die Schiffsahrt auf der Donau total eingestellt sei, und daraus sollen auch im feindlichen Ausland allerlei für die Zentralmächte nachteilige Kombinationen abgeleitet worden sein. Die Haltlosigkeit dieser Kombinationen erhellt aber aus den Tatsachen am deutlichsten, daß der Schiffsahrtverkehr auf der Donau ein außerordentlich großer ist, daß ferner ein solcher Verkehr in Winterszeit zu den Seltenheiten gehört und damit nun die Verbindung mit allen großen Donaustationen endlich für den Handel offen steht.

Daß die Schiffsahrtgesellschaften die Passagierfahrten zum größten Teil einstellen, ist begreiflich, weil in Winterszeit der Personenverkehr immer sistiert wird. Trotzdem besteht heuer eine wichtige Ausnahme von der Regel. Auf der Strecke *Russchuk—Drjova* findet nach wie vor Personenverkehr statt, und zwar läßt die *Donau-Dampfschiffsahrtgesellschaft* jede Woche vier Schiffe, die *Ungarische Fluß- und Seeschiffsahrtgesellschaft* wöchentlich drei Schiffe verkehren, die überdies noch außer dem Personenverkehr Güter befördern.

Doch muß bemerkt werden, daß der große Schiffsahrtverkehr ausschließlich *Militärgüter*, und zwar zumeist an der unteren Donau ihren Bestimmungsorten zuführt. Von *Belgrad* bis *Russchuk* und umgekehrt von *Russchuk* bis *Belgrad* pausierte der Verkehr seinen einzigen Tag, denn die strenge Kälte, die im November eine Woche lang herrschte, konnte der Schiffsahrt keine Schwierigkeiten bereiten, und seither ist überall im Donaugebiet eine derart milde Bitterung eingetreten, daß von Eisblöcken im Wasser keine Spur mehr sich zeigt und in den jüngsten Tagen einige Schlepper von *Russchuk* direkt bis nach *Budapest* gebracht werden konnten.

Der Donauweg nach *Bulgarien*, *Rumänien* bis zur *Türkei* ist frei. Die Umschlagsplätze *Dom*, *Sistow*, *Somowit*, *Russchuk* bewahren sich nach jeder Hinsicht, und aus *Bulgarien* wurden bereits große Mengen von *Mais*, *Wolle*, *Gerbstoffen* und *Kupfer* nach den nördlichen Stationen gebracht. Es wurden auch schon Sendungen aus *Rumänien* weitergeleitet, und nach den Vorkehrungen zu schließen, werden sehr bald große Quantitäten *Getreide* von *Rumänien* nach *Ungarn* und von dort nach *Oesterreich* und *Deutschland* vorerst auf dem Donauweg und hierauf per *Eisenbahn* weiter transportiert werden.

Im Donauverkehr sind derzeit sämtliche Schiffe der *Donauschiffsahrtgesellschaften* eingestellt, und zwar die Schiffe der *Donau-Dampfschiffsahrtgesellschaft*, der *Ungarischen Fluß- und Seeschiffsahrtgesellschaft*, der *Süddeutschen Schiffsahrtgesellschaft*, der *Ungarischen Binnenschiffsahrtgesellschaft* und des *Bährischen Lloyd*. Daß diese Gesellschaften, die sämtlich durch Verträge mit der *Seeresverwaltung* gebunden sind, gute Geschäfte machen, und trotz der *Kriegszeit* mit ihren naturgemäßen Schäden an *Material* heuer eine mindestens so hohe *Dividende* wie im Vorjahr bezahlen dürften, ist anzunehmen. Allerdings war im Vorjahr der Schiffsahrtverkehr auf der oberen Donau sehr beträchtlich, während sich in diesem Jahre, besonders in den letzten Wochen, der große Verkehr auf der unteren Donau entwickelt, der im nächsten Jahre ganz außerordentliche Dimensionen annehmen dürfte. Der freie Donauweg bedeutet für die Schiffsahrtgesellschaften auf der Donau eine *Aera des Aufschwunges*, für die ganze *Volkswirtschaft Oesterreich-Ungarns* aber eine *Fülle von Entwicklungsmöglichkeiten*, sowohl was den *Export* wie *Import* betrifft.

Die Stadt der Phäaken.

Morgenblütige Feierstimmung lag über dem säumeligen Wald. Weiße Wolken verhüllten die Sonne, zogen langsam über den Massen Spätsommerhimmel und deckten mit Nebelschleiern den Gipfel des Schneeberges, der wohl eines halben Tages Wegweite und doch so nahe vor mir lag. Ein liebes Fleckchen Erde ist's, das ich gefunden habe, da droben auf der Höhe des Mariabühlberges bei Gutenstein, so weltentriekt, so fern von Qual und Leid, von Völkerring und Lebenskampf, und sieht noch überdies im Zeichen eines Namens, dessen Klang uns eine Welt voll sorgloser Daseinsfreude, voll klingender Lieder und süßer Walzermelodien erschließt, des Namens Ferdinand Raimund. Als ein Bellsüchtiger, Friedenstugender ist er einst oft hinaufgestiegen zu diesem seinem Stübchensplatz, wenn das Unbefriedigte, Stachellose seines Wesens ihn wieder einmal recht deutlich empfinden ließ, daß eigentlich alles „ein Nögen“ sei, wenn das Mißtrauen, die Zweifel an Welt und Menschheit, an Lieb und Treue und nicht zuletzt an sich selbst über ihn kamen und er Erlösung und Befreiung suchte im Frieden der Natur. Immer wieder sog es ihn in sein „geliebtes Gutenstein“, bis er den ewigen Frieden dort fand und, die Erde seines Stübchensberges des müden Wanderers Haupt — wie er's gemüht — in ihrem grünen Daus verborg'.

Ein kühles Erschauern ging durch den Wald — der Abschiedsgruß des Sommers —, allzu früh betraube. Auf den Wiesen am Bergesabhang standen schon Blatt-Blüten der dufflos die schlanken bläulichen Blüten der Zeitlose als wehmütige Boten des Herbstes, und unten am stillen Friedhof fiel von den beiden Lindenbäumen, die Ferdinand Raimunds Grab überschatten und es im Frühsummer wirklich in ein grünes Haus voll Blüten, Duft und Vogelklang verwandeln, Blatt um Blatt herab auf den Stein der Gruft — „scheint die Sonne noch so schön, einmal muß sie untergeh'n“.

Wieder blühte ich zum Schneeberg hinüber — der letzte zarte Völkerringler löste sich eben von seinen Höhen. Leuchtend trat nun doch die Sonne hervor, und in den dunklen Föhren ringsum hob mit einemmal ein Raufschrei und Brausen an, als erwachte nun erst der schlummernde Wald.

Und von dem einsamen Tränmeritz des Wiener Poeten, dessen noch heute lebendiges Lebenswerk in seiner zum Herzen sprechenden Eigenart eben aus seinem Wierertum emporwuchs, wanderten meine Gedanken zu einem andern, diesem so ähnlichen Dichterrüchplätzchen, von dem ich vor wenigen Jahren über die grünen Gelände des Thüringer Waldes gestift, so wie nun über jene des Wiener Waldes: zum hölzernen Jagdhäuschen am Ridelshaus bei Gmunden, an dessen Wand die Worte stehen:

Ueber allen Gipfeln
Ist Ruh,
In allen Wipfeln
Spürest du
Nimm einen Hauch,
Die Vögel sind schon so weit
Warte nur: balde
Ruhest du auch.

Kein nach langer Erdenfahrt das nahe Ziel ahnender Greis hat — wie man wohl vermuten würde — jene Worte geschrieben, sondern ein Mann in der Vollkraft seines Lebens und Schaffens, und was aus ihnen spricht ist nicht die Todes- und Friedenssehnsucht eines Mädchens, sondern der Ausklang eines leidenschaftlich bewegten Herzens, dessen heisses Begehren der Rauber der Waldbesuche in schmerzlich-süße Resignation verwandelte. Und der sie geschrieben, verstand es, seine Wertherzeit zu überwinden, das Leben zu meistern und endlich in ruhigem Genießen von Weisheit und Schönheit die Welt zu nehmen, wie sie am besten zu nehmen ist.

Ferdinand Raimund aber, das Kind der als lebens- und genussfroh damals nur allzu berühmten Donaustadt, dem die Natur noch überdies die Gottesgaben Poesie und Humor in köstlicher Mischung mit auf den Weg gegeben, konnte nicht fertig werden mit der Komödie des Lebens, die Dämonen der Nacht nicht händigen, die endlich Sieger blieben über alles, was Licht war und schön in ihm.

Das „Volk der Phäaken“ nennt Schillers vielkritisches Dittichon die Kinder der österr. reichlichen Kaiserstadt, den Bewohnern der homerischen Insel Sgheria gleich an sorglos üppigem Lebensgenuss, jedweder Lustbarkeit und allen Tafelfreunden hold.

War es denn wirklich so? Verdiente die altährwürdige Kaiserstadt im Grunde diesen Ruf? Die Stadt, die einen Raimund, einen Grillparzer, einen Schubert ihre Söhne nannte?

Es war ein weiter Weg von Wien nach Weimar und ein wenig begangener, und was als Existenz- und Lebensführungsbeweis herüberkam, vielleicht nicht mehr als der fisch-

17. III. 1915

48

in Stadt der Phäaken

Sonntag nachmittag im Prater und abends im Marinestheater, wo Scharpieler und Publikum zusammen das Stild machen und der Komiker Ignaz Schuster die volkstümlichsten Wiener Typen auf die Bühne stellt, glaubt er, das Wiener Volk kennen zu lernen, nicht einer seiner Gedanken aber er aus dessen Liedern die echte Wiener Seele klingt in ihrer ureigensten süß-schwärmerischen Art — Franz Schubert. Und so blieb denn auch die schlichteste Sublimierung unbeachtet, die der junge, unbekante und unberühmte Wiener Komponist dem Dichter des "Erlkönig" zu Füßen legte, und erst viele Jahre später, als Wilhelmine Schröder-Devrient's meisterliche Gesangskunst zum Vermittler wurde, erkannte und bewunderte Goethe das Talent des nun schon längst Dahin-
 * * *

Und wo findet man heute Selters Kompositionen Goethescher Lieder? Sie gleich getrockneten Blumen, die nur für den Sammler Interesse haben, während Schubert's "Erlkönig", "Weidenröslein", "Mignon", und "Eusebia"-Lieder, in unvergänglicher Schönheit leuchtend, nie verwesende Blüten sind.
 * * *

Zwischen Eurobas Westen und Osten, Norden und Süden in der Mitte, an der Wasserstraße nach dem Orient, liegt die alte Windobona, und schon zur Zeit der Kreuzzüge zog ein vielsprachiges Gemisch fremder Nationen durch ihre deutschen Tore ein und aus. Der süßle, wilrige Asten der germanischen Wälder einte sich über ihren Mann mit dem warmen, schmelzenden Sauche, der über die Alpen aus romanischer Sonnen- gegen Herüberkam, und die traumeligsten Geister des Weines, der seine grünen Gelände

nach allem, was er von ihr gehört, so wenig seiner eigenen Wesensart Verwandtes aufzuweisen hatte. Und wäre er gekommen, sein Urteil hätte damals vielleicht nicht viel anders gelaute — der Wirbelwind des Festreignis seiner Tage hätte ihn die Seele der Stadt nicht finden lassen, die, sehrüchtig und liebevoll, begeisterungsfähig und treu, sich schon vorborgen hält, aber in den Klängen ihrer Lieder, aus den Saiten der Geigen ihre herzbewegende Sprache spricht.

Nach Selter, der Gründer der Berliner Liedertafel und Leiter der Singakademie, Goethes musikalischer Berater, der 1819 Wien besuchte und schon durch seinen Verus dazu prädestiniert schien, der Stadt, deren schwingendster Lebensner die Musik ist, Verständnis entgegenzubringen, ging nicht in die Tiefe und wußte, das vorgefaßte Urteil bezüglich, über das Volk der Donaustadt nichts anderes zu berichten, als "es will jede Minute leben und genießt". Ihm, dem Norddeutschen, scheint Wien, obwohl vor kurzem noch die Weiden des deutschen Kaisers, eine mehr oder weniger dem Süden angehörende internationale Stadt zu sein. In der Heimat eines Haydn beilte er sich, Mozarts Opern anzuhören, läßt sich von Mozarts ehemaligen Widersacher Salieri über die musikalischen Verhältnisse Wiens unterrichten und schreibt sogar an Goethe: "Deutsch wird hier nicht gern gesprochen, geschweige dem gesungen." Beobachtet, den er persönlich schon kennt, sucht er zwar auf, doch verhindert des Meisters Laubheit jeden regeren Verkehr, und von dem damals schon als Dichter der "Mhntau" berühmten Grlwprager meldet er nur kurz, daß er "ein sechsundzwanzigjähriger, wohl-gewachsener, hüßler, aber kräftiger Mensch sei, der den besten Eindruck mache".

tige Eindrud eines Durchreisenden, der nur die Oberfläche sah und sie als Ganzes beurteilte. Was von den Wienern am meisten bekannt, bewußt und untrennbar mit ihnen verbunden schien, das war ihr Prater. In den schneeballartig anwachsenden Märchen mild-süßer Lieberlieferung wurde er zum Schlaffenland, wo Wein statt Wasser aus den Brunnen floß, wo die Fiedel tageln tagaus zum Lärze rief, wo es beständig nach knirschigem Praten dustete und alles, was gut und teuer war, schenbar wie Mauna vom Himmel fiel, so daß die sieben Wiener eigentlich nichts zu tun hatten, als sich die schönen Gottesgaben so recht in aller Bequemlichkeit und behändigen Ruhe zu Gemüte zu führen.

Und so mochte auch von der Höhenperspektive des deutschen Barnak zu einer Zeit, wo Kant und Schelling, Schopenhauer und Fichte über die Grenzen des Erdenlebens hinaus nach dem Höher und Wohin und der Lösung des größten aller Rätsel suchten, das genußfrohe Völkchen am Donaustrand, das es angeschlossen nach der Lehre des Epikur vorzog, sich am heißen Trank des irdischen Freudenbeckers zu berauschen, statt von den kühlen Tropfen überirdischer Weisheit zu nippen, nicht als voll angesehen werden, und dennoch tauschten sich alle und verkannten den wahren Charakter des Wienerturns.

Goethe, der in Karlsbad viel im Kreise der österreichischen Aristokratie verkehrte und Kaiser Franz I. dritte Gemahlin, die kunst-sinnige junge Kaiserin Maria Ludovika, auf-sichtlich verehrte, kam trotzdem nicht zum Wiener Kongress, sein Name allein fehlte in der glänzenden Liste europäischer Verbündeten, die diese einzigartige Fürstenban-nung in ihr Geolge gezogen — sogar nicht reizte es ihn, die Stadt kennen zu lernen, die

(Das Gebiet des Donau-Oder-Kanals.)

Die Heeresverwaltung hat südlich der Trasse des Donau-Oder-Kanals im Gebiete der ehemaligen Gemeinde Strebersdorf Grundstücke angefordert zur Erbauung von militärischen Gebäuden. Die Gemeinde Wien hat beim Kriegsministerium, Handelsministerium und Ministerium für öffentliche Arbeiten Schritte unternommen, damit dieses Gebiet für die künftige im Interesse der Gemeinde Wien notwendige Ausgestaltung frei bleibt. Das Kriegsministerium hat bekanntgegeben, daß die geplante Anlage auf die künftige Gestaltung des Donau-Oder-Kanals ohne jeden Einfluß bleiben werde. Das Handelsministerium hat sich dafür eingesetzt, daß beiderseits der Kanalachse ein Grundstreifen von je 110 Meter frei gelassen wird. Das Ministerium für öffentliche Arbeiten hat sich ebenfalls mit Rücksicht auf die in Betracht kommenden Interessen des Hochwasserschutzes in

Wien für die Forderungen der Gemeindevertretung eingesetzt. Der Stadtrat beschloß in seiner letzten Sitzung nach einem Antrag des Vizebürgermeisters Hof, die diesbezüglichen Erlasse der Ministerien zur Kenntnis zu nehmen.

18. XII. 1915

50

(Die Bahnverbindung Berlin—Konstantinopel.) Der Stadtrat faßte in der gestrigen Sitzung nachstehende Entschlie-
ßung: „Die Gemeinde Wien spricht die Erwartung aus, daß die Regie-
rung bei der Einführung direkter Züge Berlin—Konstantinopel
die Interessen der österreichischen Reichshälfte entsprechend wahren
und einer Ausschaltung dieser Reichshälfte, insbesondere der
Reichshauptstadt, aus dem Weltverkehrsverkehr nicht zustimmen
wird. Sie richtet an die Regierung die dringende Bitte, dahin
zu wirken, daß der Zugverkehr Berlin—Konstantinopel über
Österreich und insbesondere Wien geleitet werde.“

Die Schnellzugsverbindung Berlin-Konstantinopel.

Wie aus früheren Meldungen bekannt, ist bei einer Anfang dieses Monats in Temesvár abgehaltenen Konferenz die Führung von Schnellzügen mit durchlaufenden Wagen von Berlin und München über Wien und Budapest bis Konstantinopel beschlossen worden.

Am 13. d. M. haben sich Vertreter der beteiligten Verwaltungen in Breslau zu einer neuerlichen Beratung zusammengefunden, um die näheren Bestimmungen über die Zusammensetzung dieser Züge, über den Fahrplan, über die während der Kriegszeit zu beobachtenden besonderen Vorschriften, über die Benützung dieser Züge usw. festzustellen.

Den getroffenen Vereinbarungen zufolge werden diese Balkanzüge zunächst zweimal in der Woche in jeder Richtung verkehren und die Strecke Berlin-Konstantinopel in weniger als sechzig Stunden zurücklegen.

Der vom Anhalter Bahnhof in Berlin jeden Mittwoch und Samstag früh abgehende „Balkanzug“ wird mit Schlaf- und Speisewagen ausgestattet sein und in Wien mit dem von München, ferner in Galantha mit den von Berlin über Liegnitz, Breslau, Oberberg kommenden Zügen vereint über Budapest-Semlin-Belgrad-Nisch-Sofia nach Konstantinopel geführt werden, wo die Ankunft jeden Freitag und Montag abends erfolgen wird. Ab Konstantinopel werden die Züge jeden Dienstag und Samstag verkehren.

Voraussichtlich werden die Balkanzüge mit Beginn des Jahres 1916 in Verkehr gesetzt werden.

Der genaue Fahrplan sowie eine zusammenfassende Darstellung der für die Benützung der Balkanzüge geltenden Bestimmungen wird zeitgerecht veröffentlicht werden.

19./XII. 1915

52

Einschränkungen im diesjährigen Weihnachtsverkehr auf den Linien der Staatsbahnen.

Mit Rücksicht auf die durch die außerordentlichen Verhältnisse bedingte anderweitige Inanspruchnahme des Eisenbahnbetriebsmaterials kann bei Bewältigung der für die kommenden Weihnachtsfeierlage zu gewärtigenden starken Personenfrequenz nur mit beschränkten Vorzügen gerechnet werden. Hierauf wird das Publikum mit dem Bemerkten aufmerksam gemacht, daß während der Weihnachtsfeierlage die Beförderung von Zivilreisenden nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel in Aussicht gestellt und eine Gewähr für die unbedingte Beförderung nicht geboten werden kann.

Wiener Gärten.

Von Ferdinand Künzelmann.

Schönbrunn.

Herbst 1915.

Der Garten aller Gärten von Wien ist der Garten von Schönbrunn, wo der Kaiser wohnt. Er ist der größte, der schönste, der bunteste und der geliebteste aller Wiener Gärten. Es gibt keinen Wiener, der ihn nicht liebt. Niemand denkt daran, daß dieser Garten ja eigentlich dem Kaiser gehört, daß wir andern dort nur Gast sind. Niemand kann daran denken, denn der für den Kaiser und den Hof abgeperrte „Kammergarten“ ist so klein, daß man ihn in der ungeheuren Größe des Parkes kaum merkt. So fühlt sich jeder hier zu Hause, bei sich daheim. Und wenn es einmal vorkommt, was selten genug geschieht, daß der Park gesperrt wird, weil er in seiner ganzen Ausdehnung und Schönheit für den Hof gebraucht wird, so fühlt sich ein jeder Wiener durch solche Absperrung behindert und gekränkt. In aller Ehrerbietung vor der kaiserlichen Majestät natürlich.

Ich weiß nicht — es ist um diesen Garten von Schönbrunn etwas Verzaubertes und Wunderbares. In unserer Vorstellung wenigstens, da wir mit der schönen Kaiserstadt Wien seit fast vier Jahrhunderten fest verwachsen sind, ist dieser Garten von Schönbrunn kein kaiserlicher Park, kein fürstlicher Garten wie viele andere in der Welt, er ist einfach der Kaisergarten. Er ist beinahe ein Stück Mythos — so wie Goethes Garten am Stern zu Weimar, der Garten aller Gärten der ganzen Welt, ja auch wie eine schöne seltsame Insel daliegt, von der man glauben möchte, sie wäre in gründer Vollendung eines Tages zur Erde herabgeschwebt, um den geliebtesten der auf Erden wandelnden Götterkinder zu erfreuen.

Ganz genau kenne ich mich in Schönbrunns bunter Geschichte aus, und ich weiß genau, wann man den Bau des Schlosses, wann man des Parkes geregeltes Wunder begonnen hat. Aber das bekümmert mich und viele andere gar nicht. Für uns ist Schönbrunn, Schloss und Garten, Gloriette und Menagerie, wo ich mit einem Leoparden und einem Tiger befreundet bin, nichts mehr und nichts weniger als Maria Theresias, der großen Kaiserin, Bereich. Gar kein Zweifel ist daran möglich, daß die Göttinnen und Nymphen im Gebüsch, wie die Überlieferung erzählt, ihre Hofdamen sind, die ihr, der sittenstrengen Frau, ein Schnippchen schlagen und mit den lockern Künstlern die zärtlichsten Küsse tauschen. Zum Dank dafür können dann die Künstler den Göttinnen aus Stein die Züge ihrer Herzenshänge. Auf den breiten Wegen zwischen den geschnittenen Heiden, die damals so jung waren, wie sie heute himmelhoch sind, erging sich Maria Theresia in kaiserlicher Pracht, stolz spiegelte sie ihre Schönheit in blauen Brunnenbecken, und wenn die Zeit ernst war, was ihr oft geschah, stieg sie gleich von ihrem Garten auf schmaler Stiege zur kaiserlichen Empore der kleinen Kirche von Hiebing empor, um zu beten. Aber wenn die Sonne am Himmel stand, wenn gerade einmal Frieden mit dem Herrn Vetter von Preußen war — die Fürstin, ihre Erzieherin, nannte ihn den alten Kater — oder wenn es einen Sieg gegeben hatte, gab sie gern Feste in ihrem Garten, prächtige, höfische oder ganz ländliche Feste, je nachdem. Oben, in der Nähe der Gloriette, steht noch das alte unscheinbare Häuschen, das die Küche war, wenn es der Majestät gefiel, eine „Wirtschaft“ zu veranstalten und die Bäuerin zu spielen, die ihre Gäste selbst bediente und bediente.

Früher Herbst im Garten von Schönbrunn. Das Haus des Kaisers ist still, und die Wege sind in der Mittagsstunde leer. Ich gehe ganz allein mit meinen Gedanken und horche auf eine Erinnerung aus den frühesten Tagen der Kindheit.

Eine alte, schöne Frau erscheint mir, silberhaarig, im violetten Kleide — meines Urgroßvaters überlebende Schwester. Mit ihrer feinen Stimme, die auch draußen im Reiche, in der Schweiz und in Frankreich nichts von ihrem wienerischen Klang verloren hat, erzählt sie mir von den Festen der Maria Theresia, bei denen ihre Großmutter, vielleicht auch ihre Mutter, gewesen ist. Aber wir Kinder denken, sie hätte das alles selbst erlebt, das zum Beispiel, daß sie mit Maria Antoinette und ihrer Schwester und einem schönen jungen Mann, fast einem Knaben noch, Musik gemacht hat — und dieser Knabe ist Mozart gewesen.

Und nun weiß ich plötzlich: dieser Park von Schönbrunn, das ist ja der Garten im letzten Akt von Figaros Hochzeit! Und nun weiß ich auch mit einem Male, warum dieser Garten-Akt so über alle Worte herrlich, so über alle Maßen und Begriffe selig und himmlisch ist — hier schrieb Mozart, was er in seiner Jugend erlebt und gefühlt hatte, in dieser hohen kaiserlichen Welt, die er als Gast betrat, und die doch in Wahrheit sein eigenstes Reich war.

Mit solchen Gedanken gehe ich ganz allein und bin unglücklich, daß ich nicht von dem reden kann, was mir das Herz erfüllt. Da fragt mich oben bei der Gloriette ein schlanker Gardist mit schwärzlichen Augen, welche Zeit es ist, und redselig wie diese Kinder des halben Südens sind, vertraut er mir an, daß eine Frau ihn hierherbestellt hat, und daß sie ihn nun hat warten lassen. Ich halte ihn als willkommene Beute fest — er muß mir drei Wartestunden auf den Freund vertreiben helfen, der mich nach Wien gerufen hat, und ich muß ihm von Maria Theresia, von ihren Festen und ihrer Bekümmert, von Maria Antoinette und der Fürstin und von Mozart erzählen. Damit er mir nicht davonläuft, lade ich ihn zum Mittagessen ein, und der Gang durch den Park mit all seinen und meinen Erinnerungen findet bei einem Glase Pilsener und einem guten Stück Nierenbraten seinen höchst realen, aber recht behaglichen Beschluß.

Aber plötzlich fällt mir ein, daß vor Jahren der Freund, auf den ich jetzt warte, mich vor der Tür dieser bescheidenen Wirtschaft,

die ganz am Ende des langen gelben Hauses, noch im Schloßbezirk, nach der Stadt zu liegt, an das Auto führte, in dem Franz Ferdinand mit seinen Kindern saß. Vor dieser Erinnerung verfinstert alles. Die Flammen des Krieges schlagen hoch über den Park von Schönbrunn zum Himmel, und Mozart und der Figaro, die schöne Kaiserin und ihre Feste sind weit, weit entrückt.

Nobelprater.

Wie in die Unendlichkeit geht dieser breite, breite Weg mitten durch den weiten Park. Die Sonne scheint noch, aber es ist doch schon Herbst. Die Bäume tragen buntes Laub, und ganz feine Nebelschleier sind in der Ferne vor den Dingen fast zierlich und spielerisch aufgehängt. Das Lusthaus ganz am Ende der Allee ist mehr zu ahnen als deutlich zu erkennen.

Zuerst sind wir ganz schnell geritten, der Freund und ich, über den Wurstel-Prater, den wir links liegen lassen, haben wir uns mit einem lächelnden Blick verständigt — wir haben auch Erinnerungen liegen, blühende, lustige, bunte und tolle Erinnerungen, aber die Zeit ist nicht danach angetan, sie aufzufrischen. Wir schenken auch den großen Kaffeegärten hart am Wege kaum mehr als einen Blick. Der Freund sagt nur und macht eine Bewegung mit der Reitpeitsche nach den besetzten Tischen hin: „Es gibt halt immer noch Leute genug. Manchmal merkt man schon gar nichts vom Kriege.“

Als wir ungefähr auf der Höhe der Rotunde angekommen sind, lassen wir die Pferde im Schritt gehen und betrachten uns die Hauptallee und ihre Gäste. Und da merken wir denn plötzlich sehr, daß Krieg ist — es ist leer, und man sieht fast nur Frauen und alte Männer. Und Bewunderte genug. Reiter gibt es fast gar nicht, und die Autos sind, was übrigens für den Prater gerade kein Jammer ist, ganz verschwunden. Nur ein paar Elektromobile überholen uns in ihrer lautlosen Schnelligkeit, die immer etwas Gemessenes, Wohlerzogenes, Hochmütiges hat. Was ihnen gar nicht einmal schlecht steht, denn meistens sitzen alte Erzellenzherren oder bejahrte Fürstinnen darin, die hinter geschlossenen Scheiben ihre Ausfahrt machen. Die feinen, schönen Wiener Wagen sind auch fast alle verschwunden. Einmal fahren vier lachende, kleine Komtessen in hellen Kleidern an uns vorüber — das ist fast ein Ereignis. Und ein anderer Wagen, in dem zwei schöne Frauen und zwei junge Offiziere saßen, sah nur aus der Ferne lustig aus, denn einem der Leutnants fehlte ein Arm, und der andere trug eine schwarze Binde über den Augen.

Wir sind ernst und schweigmäßig geworden, als wir endlich hinter dem Lusthaus halten und in die blaue Ferne hinaus schauen, wo die Donau dem ungarischen Lande zufließt.

Eine Rennbahn liegt hier nicht fern. Wir sprechen plötzlich von einem Renntage, dessen Spannung wir beide gemeinsam genossen. Ich sage: „Damals sah ich die Herzogin zum letzten Mal.“ Die Herzogin — das ist Sophie Hohenberg, Franz Ferdinands Gemahlin.

Der Freund nickt, schweigt eine Weile und sagt endlich: „Was haben wir seit damals erlebt. Wenn uns einer gesagt hätte, daß wir das tragen könnten.“ Dann gibt er umwendend dem Pferde die Sporen und ruft mir davonsprenzend zu: „Der Prater freut mich heut' nicht. Laß uns nach Haus.“

Und als ich ihn eingeholt habe, erklärt er's mir deutlicher, was er gemeint hat, und was ich gut verstanden habe. „Schau“, sagt er: „der Prater und die Rennbahn, das Lusthaus und die Krievau, der Blumentorso und alles das ist etwas für die lustigen Leute, das ist Schönheit und Zeitvertreib für den Frieden. Später wollen wir auch wieder recht lustig sein, aber jetzt ist das nichts. Denn man kann doch nicht lachen, wenn man die Zähne zusammenbeißen muß, daß man nicht heult. Und nun zu denken, daß wir nicht gesiegt hätten, und daß über all diese Schönheit hier die Russen gekommen wären.“

Ich sage: „Das soll man nicht denken. Es hat keinen Sinn, über das Unglück zu jammern, das hätte geschehen können, wenn die Decke eingestürzt wäre. Es freut dich auch, daß du, aus dem Kriege kommend, alles meidest, was Spiel ist, was nach Freude und Leichtsinne schmeckt. Es ehrt dein gutes Herz, das bei den Kameraden ist, aber es ist doch nicht das Rechte, denn du schiffst heimlich über die andern, die sich freuen, das ist nicht das Rechte. Sei lieber froh, daß wir, trotz allem, was geschehen ist, noch die Kraft zur Freude und zur Schönheit, meinewegen sogar zum Leichtsinne haben. Weil wir so viel Kraft haben, darum siegen wir ja.“

Er wiederholt: „Die Kraft zur Freude.“ Und dann wird die Stimme hell und jubelnd: „Ja, die hab' ich.“

Er stößt einen ungarischen Schrei aus und wirft sich mit dem Pferde gegen den Wind. In rasender Eile, als gälte es, einen kostbaren Preis zu erreichen, kehren wir in die Stadt zurück, getragen von dem hellen Glücksgefühl der eigenen Kraft, getragen von der heiligen Kraft der Zeit.

Der Augarten.

Wie die schöne gotische Kirche Maria am Gestade eine Kirche der kleinen Leute ist, die wenig Zeit haben, wo der Rosenkranz schneller als in einer andern Kirche Wiens gebetet wird, so ist der Augarten, drüben in der Josephstadt, der riesenhafte Garten, den erst Kaiser Joseph den Wienern öffnete, ein Garten der kleinen Leute geworden, die sich manchmal sonderbar genug zwischen seinen höflich geschnittenen Heiden ausnehmen.

Das Palais im Augarten, wo Maria Josepha, die Mutter des jungen Thronfolgers, wohnt, liegt sehr abseits, hinter hohen Mauern ganz für sich, vom Leben und Treiben des Augartens weit entrückt. Das bewirkt, daß schon im Frieden der große Garten nicht ganz so

blühblank und gepflegt ist, wie es eigentlich einem kaiserlichen Garten gebührt. In diesem Jahre nun, wo überall Hände und Kräfte fehlen, hat sich der Augarten noch mehr als sonst bescheiden müssen, und ich finde, daß er ein kaltes, mürrisches und unzufriedenes Gesicht macht.

Trotzdem ist es gut, daß er so weit und groß daliegt, denn viele Verwundete haben dort Platz, sich zu ergehen, und Gelegenheit, sich freier zu tummeln, als es sonst in kaiserlichen Gärten erlaubt und möglich ist.

Wir trafen, bei einem schnellen Rundgang durch den Augarten, überall genesende Soldaten, und alle waren zufrieden und guter Dinge.

Vor einer Gruppe ungarischer Husaren, die sich treu und gut mit ein paar reichsdeutschen Soldaten abgaben, die noch nicht recht wieder gehen konnten, erlebten wir dieses. Der Freund fragte, ungarisch und deutsch: „Versteht Ihr euch denn?“ — Ein ungarischer Korporal antwortete: „O ja. Ich habe schon viel Deutsch gelernt. Es ist gar nicht so schwer.“ — Und ein deutscher Soldat, ein Berliner natürlich, sagte lachend: „Ja freilich. Was meinen Sie, was ich schon Ungarisch kann?“ Und zungenfertig gab er uns Proben seiner neuen Weisheit. — Ein blonder Rheinländer mit hellen Augen lächelte ein wenig, stützte sich fest auf den ungarischen Kameraden und sagte: „O ja, wir verstehen uns sehr gut. Wenn man nur will, versteht man sich überhaupt immer schnell.“ — „Das ist das erlösende Wort“, sagte mein Freund. „Das müssen wir alle beherzigen.“

Und als wir weitergingen, sagte er: „Übrigens kamst du dir auch merken.“ — „Und Du auch, mein Freund“, sagte ich ungarisch: „und ich will dir sogar aufschreiben, damit du nicht wieder vergißt.“ Dann lachten wir beide und gedachten der Zeit, als unsere Freundschaft in Venedig begann, und daß wir lange genug — französisch gesprochen hatten, weil der Herr Ungar zu eigensinnig war, deutsch zu reden, und weil ich dachte, ich vergäbe mir etwas, wenn ich mir Mühe geben würde, ein wenig von seiner ungarischen Sprache zu lernen.

So kindisch konnten noch vor fünf Jahren erwachsene Menschen sein, mit solchen Dingen konnten sie sich das Leben schwer machen. Man schüttelt über sich selbst den Kopf und denkt, seit damals müßten mehr als tausend Jahre vergangen sein.

Garten des Belvedere.

Vor der Stadt, auf einem Hügelbuckel, baute sich Prinz Eugen, der nicht nur ein Kriegsheld, sondern auch ein Freund der schönen Kunst war, sein ragendes, außen fast düsteres, innen heiter-prächtiges Haus, das Belvedere. Aber man sagt, er hätte meistens in dem kleinen Palais gewohnt, das dem großen Schlosse gegenüber, vor dem ansteigenden, höchst regelmäßigen Garten liegt, der wie ein ungeheures, sehr vielgestaltiges Teppichbeet anmutet.

Oben in dem mächtigen Schlosse, dessen hohe Fenster jetzt verhängt sind, hat Franz Ferdinand gewohnt, glückliche Tage häuslicher Freude sind ihm dort hingegangen. Er, der selbst allen Prunk und alle kaiserliche Pracht nicht liebte, hatte sich dieses glanzvolle Schloß zum Wohnsitz gewählt, weil er der geliebten Frau den kaiserlichsten Rahmen schaffen wollte, den in Wien, außer der Burg, ein Haus zu bieten hat.

Ein ganz feiner Regen rieselt durch den grauen Tag, als wir für ein paar Augenblicke in diesen Garten treten, um nach Franz Ferdinands totem Hause hinaufzusehen.

Wir sprechen aber nicht von ihm, sondern vom Prinzen Eugen, der hier, ein Einsamer, gestorben ist, fast vergessen vom Hofe und der Stadt. Pagen und Diener umgaben ihn, und junge Offiziere kamen manchmal mit klopfenden Herzen, um ihn, den Sieger von Belgrad, den Helden so vieler Schlachten, zu verehren, um sich von ihm die Weiße ihrer Degen zu holen. „Die Soldaten liebten ihn“, sagte der Freund, „gerade wie wir den Franz Ferdinand.“ Wieder versinkt, wie im Garten von Schönbrunn, vor den Schrecken der Gegenwart ein Bild aus Vergangenheit und Ferne. Ganz langsam, ohne ein Wort zu sprechen, verlassen wir den Garten.

Als wir auf die Straße treten, schmettert vom Schwarzenbergplatze her Musik, und Soldaten kommen uns mit klingendem Spiel entgegen. Wir bleiben stehen und lassen den langen Zug an uns vorbeimarschieren. Der Freund ist plötzlich ganz Soldat, ganz Offizier geworden und steht unbewegt, wie ein Erzbild, da. Nur die Augen haben Leben und wandern mit scharfem Blick prüfend und spähend über die Reihen der Soldaten, die ihm starr ins Gesicht sehen.

Als der letzte vorüber ist, schüttelt er die dienstliche strenge Haltung von sich ab, und er sieht dem rüstig dahinschreitenden Zuge mit einem stolzen Lächeln nach. Und dann sagt er: „Fische Burschen, was? Die werden's schon machen.“

Der Schwarzenberggarten.

Das ist das Schöne an dieser kaiserlichen, hochadeligen Stadt, daß die Durchsichtigkeit immer bereit ist, der Bürgerlichkeit, der Kleinbürgerlichkeit freundlich und vertraulich die Hand zu reichen. Mitten durch die kaiserliche Burg hindurch führt, was in Berlin unausdenkbar wäre, ein öffentliche Straße, die jedermann zu Fuß, im Wagen und im Auto benutzen kann. Der hohe Adel öffnet seine Sammlungen und Galerien, seine Stiegenhäuser und Gärten, ja, manchmal stellt er sich selbst ganz bürgerlich und macht wie im Nebengebäude des Schwarzenbergpalais nach der Rennbahn zu, einen kleinen Laden auf, wo man die Erzeugnisse der berühmten Schwarzenbergischen Wollereien kaufen kann. Im Hause des Fürsten, also ungesähr bei seiner Durchsicht selbst. . . Und an der andern Seite dieses Palais, das Fischer von Erlach gebaut hat, und das im Kranze der Wiener Schlösser und Palais

ein besonderes Bruntjuwel ist, liegt in einem Hofe eine kleine Milchwirtschaft, ein kleines Kaffeehaus, wo man im Frieden die beste Sahne von ganz Wien bekam. Auch dort ist man, zahlend zwar, beim Fürsten Schwarzenberg selbst zu Gast.

Hinter diesem Kaffeehause aber öffnet sich der Schwarzenberggarten, der größte und schönste der nichtkaiserlichen Gärten Wiens, der sich leider nur in den Sommermonaten aller Welt öffnet. Er ist lang und schmal, er steigt in weiten Terrassen gelassen an, und die alten, schönen, hohen Bäume, die hier Schatten spenden, geben ihm etwas Geheimnisvolles, etwas Berträumtes, etwas Romantisches. Der Anblick des Schlosses hat die Erwartung auf einen französischen Garten gestimmt, und man findet sich überrascht in einem Parke Eichendorffs, in einem Parke, in dem etwas Süßes, Singendes, Zärtliches in der Luft zu schweben scheint. Vielleicht liegt das nicht nur an dem Alter, das einen Garten so schön macht, sondern daran, daß dieser Garten nicht nur unter der Obhut der Gärtner steht, sondern, daß es fürstliche Frauen selbst sind, die ihn lieben und pflegen und jeden Baum, jeden Strauch, jede Pflanze mit Sorgfalt betreiben. . .

Dies ist ein Garten, in dem man gern langsam geht, in dem man leise spricht. Ein Garten, von dem man wünscht, er möchte sich abends einmal öffnen, wenn im Schlosse Lichter brennen, wenn die Brunnen singen, wenn der Mond durch weiße Wolkenschleier, eine feine Sichel, als glänzende Barke über die sanfte Himmelsbläue schwingt. . . Dies ist recht ein Garten für Verliebte und für alte Leute, die gern träumen und nachdenken. . . Ganz oben auf der letzten Terrasse ist ein Wasserbecken mit großen und kleinen Fischen darin. Dort sieht man oft Militärs, die in Pension sind, alte Männer mit Kaiserbärten und immer noch gerader Haltung, und sie füttern lächelnd und nachdenklich die schweigenden Fische, die in gelassener Ruhe, wie sich das für fürstlich-schwarzenbergische Karpfen geziemt, nach den schwimmenden Brocken im Wasser schnappen. Der Freund sagt: „Sie fressen nur aus Höflichkeit gegen ihre Besucher. Nötig hätten sie's nicht.“

Hier oben öffnet sich auch die hohe Mauer, die den Garten wie mit Eifersucht umhegt und umschließt, man kann durch eine Gittertür einen Blick ins Freie tun — und man sieht zum Belvedere hinüber, das schwer, grau und schweigend daliegt. Und vor diesem Anblick ist alle Lust zu Scherz und Lachen vergangen.

Man mag sich drehen und wenden, wie man will, in allen Wiener Gärten führen die Wege zum Krieg und zu Franz Ferdinand und zum Belvedere.

Aber wir wollen getrost und mutig sein —: der Name seines Hauses ist uns Verheißung und Gewähr glücklicher Zukunft. Und wir wollen nicht daran denken, daß jetzt der Herbst kommt, sondern wir wollen lieber an den Frühling glauben und an die Rosen des nächsten Jahres, die jetzt noch tief im Saft der Rosenstöcke schlafen.

Verwundetenkonzert.

Von der Karlskirche schlägt es 7,5 Uhr. Da wird es vor dem Musikvereinsaal lebendig. Verwundete kommen von allen Seiten, einzeln, paarweise und in kleinen Scharen; ein Sonderwagen der Straßenbahn bringt eine größere Gruppe unter Führung einer Pflegeschwester. Sie kommen von weitliegenden Spitälern, tauchen als schwarze Masse aus dem dicken Nebel hervor und erst, wenn sie näherkommen, gewahrt man die einzelnen Männer: stramme, lachende, ernste, schweigsame, solche mit Filzpantoffel und Stock und solche mit Krücken, auf denen sie sich mühsam vorwärts schleppen.

Was denn heute hier los sei?

„Ein Konzert, Herr“, antwortete einer der Feldgrauen.

„Ein Konzert? Und da kommen so viele Verwundete?“

„Ja, das g'hört ja für uns“, meinte der biedere Steirer — man kannte ihn am Klange seiner Sprache — „Wissen S'“, fuhr er fort, „das Kriegsfürsorgeamt veranstaltet alle Monat so ein Konzert für uns. Mit dem haben wir die größte Freud! Wenn die Schwester zu uns kommt und fragt, wer heute mitgehen will ins Konzert, da, sag' ich Ihnen, kommen S' aus allen Winkeln hervor, jeder will mit. Die ersten, die dort waren, haben's den andern erzählt, wie schön es gewesen. Das hat sich dann herum'red't und jetzt freuen wir uns schon d'rauf eine Woche vorher. Uebrigens, geh'n S' mit, Herr“, schloß er, „hören Sie sich's nur auch einmal an, 's kost' ja nig; es wird Sie sicher nicht reuen!“

Und so lang redete mir der Gute zu, bis ich wirklich ging. Als ich den Saal betrat, waren die Logen, das Parkett und die Galerie fast schon gefüllt. Hunderte und Aberhunderte saßen da, feldgraue Menschen, größtenteils junge, schwarz und blond, aber auch solche, denen ausgestandene Schrecknisse und Leiden das Haar gebleicht haben, Menschen, die um Przomysl und Lemberg, in den Karpathen und in Serbien gekämpft hatten, die im Hagel der Geschosse dem Feind entgegenestürmt und dann mit einer Kugel im Arm, im Fuß zusammengebrochen und liegen geblieben waren, bis sie die Sanität verpunden hatte. Dann vor die Operation, die Krisis und endlich, endlich — die Genesung gekommen. Heute sitzen sie schon im Musikvereinsaal. Wie sie da schauen nach den Bildern, den Figuren, den goldgetäfelten Wänden, den großen Lustern mit ihrem feenhaften Lichte, der riesigen Orgel. Da ist ein ehrliches Bewundern, eine große, stille Freude.

Nun ist es 5 Uhr geworden, der Saal bis auf das letzte Plätzchen besetzt. Hoforganist Professor D i t t r i c h schreitet zur großen Orgel und setzt sich nieder. Spannung und Erwartung liegt im Saal, die Volkshymne ertönt.

Wie ein hundertfaches Sporenklirren geht es durch den weiten Saal. Die Zweitausend erheben sich und hören die altvertrauten Klänge mit Bewegtheit. Einer hält seine Krücken in der Rechten und steht aufrecht da, als fehlte ihm nichts und doch sieht man es seinen Zügen an, wie hart ihm das Stehen ankommt. Dann beginnt der weißbärtige Professor Varianten über die deutsche Hymne. Brausend ertönt das „Heil Dir im Siegerkränz“ und pianissimo wandelt sich dann in den verschiedenen Tonarten — es herrscht eine Stille im Saal, daß man den zartesten Ton noch deutlich vernimmt. Mit der Hand am Ohr lauschen die Soldaten, von der Brüstung der Galerie beugen sie sich herunter, um nur ja nichts von der süßen Harmonie zu überhören.

Die Lieder, die der Schubertbund vorträgt, ergreifen sie tief. „Gott ist meine Zuversicht“ — erinnert sie das nicht an das Gebet, das sie vor der Schlacht auf den Lippen hatten?

„Wie 's daheim war!“ Das sprach zum Herzen:

Wie 's daheim war, sind't du's nimmermehr,
Wandre nur auf Erden hin und her,
Müh' und sehne Dich, sehn' Dich noch so sehr,
Wird es schön doch nimmermehr,
Wie 's daheim war!

Da werden manche weiterharten. Züge weich, manch Auge glänzt feucht und sinnend lauschen sie dem lieben Liede. Kirch's Chor „Ein blankes Wort“ ertönt frisch und kräftig und beim Schlusse „Wir Deutsche fürchten Gott, aber sonst nichts auf dieser Welt,“ rollt der Beifall wie ein Donner durch den Saal, und es sind doch Deutsche, Slaven, Magyaren, Rumänen untereinander.

Mit viel Freude und Verständnis folgten sie dann den Liedern des Hofopernsängers S o f b a u e r, dem Flötenwalzer zweier Hofmusiker und dem Meister des Klaviers von Weingariner. Nach der Pause gibt es wieder Gesangschöre, Waldhorn- und humoristische Vorträge. Da lachen die Soldaten auf, der ernste Zug verschwindet auf dem härtesten Antlitz, eine lustige, frohe, freudige Stimmung kommt über alle. Da packen sie in die Hände und lachen und vergessen, daß sie vor einem Vierteljahr vielleicht noch im Feuer der Maschinengewehre standen, daß sie vor einem Monat noch schwerkrank im Spital lagen, der Arzt vor ihnen stand mit sorgenvollem Gesicht . . .

Diese Konzerte sind ein edles Werk des Kriegsfürsorgeamtes. Man kann dem Vorstände des Amtes F. M. L. B i b l nicht genug Lobes spenden, daß er diese reine Freude den Verwundeten vermittelt. Viel Tausende von Soldaten werden sich Zeit ihres Lebens an diese schönen Abende dankbar erinnern, die ihnen in Wien zur Zeit ihrer Genesung bereitet wurden.

Vor den Auslagen.

Der eiserne Sonntag.

Es soll kein Wortspiel sein, wenn man sagt, daß auch der goldene Sonntag zu einem eisernen Sonntag geworden ist — nun schon zum zweitenmal. Der Begriff des Goldes hätte gar zu hellen, zu leichtfertig fröhlichen Klang in dieser ernsten Zeit. Mit den Herzen hören wir ja doch alle das Loben der Schlacht und wie sehr man sich auch bemüht, stark und froh zu sein — denn die Frohen sind die besten Helfer —, es schieben sich ja doch immer wieder die Schattensbilder der Sorge vor den nahenden Festesglanz.

Aber wenn man in Kinderaugen blickt oder ein Feldpostkisten packt, dann fühlt man ihn ja doch immer wieder in sich aufdämmern, den lieben Weihnachtsstraum, der aus Tannenduft und Kerzenschimmer, aus Kuchenbacken und reizvoller Heimlichkeit und aus der alles besiegenden, kraftvollen, innigen Freude am Schenken gewoben ist.

Und so findet einem der eiserne-goldene Sonntag richtig wieder vor den Schaufenstern mit den alten, wundersam erwärmenden, frauenhaft kleinen und doch wohl recht großen Gedanken: Ob Bibi die Feldpost oder die Artillerie mehr Freude machen wird? Und was man der großen Tochter schenken kann? Etwas Pelzzeug? Der alte, lang vergessene Viber ist wieder zum Modestück befördert worden. Der Onkel Konrad bekommt einen Vitrinetisch, weil er doch Kriegssandenten sammelt, und hinein kann man ihm als Mittelstück gleich das jüngste Abzeichen mit unserm neuen österreichischen Wappen legen. Und die Mädchen sollen die schönen, edel komponierten Marschallschen Kaiserplaketten, als Broschen gefaßt, erhalten. Ganz wunderhübsche Decken und Vorhänge oder Polster lassen sich aus Flaggenstoffen und Divatbändern zusammenstellen. Man darf in diesen Gegenständen keine Entweihung des übergewaltigen kriegerischen Ernstes sehen, gewiß nicht! Gerade diese kleinen Dinge werden zu Ueberlieferungen in den Familien, und wenn es längst wieder Licht und sonnig geworden sein wird in der Welt, dann werden sie ihre stumme, eindringliche Sprache reden. Man weiß ja, wie es einem selbst zumute war, wenn man, ehe dieser Krieg ausbrach, einmal ein altes Kanonenkreuz, ein verblühenes Portepée oder sonst eine Reliquie, die im Karitätenschränk lag, in die Hand nahm. Und dann — immer wieder will es betont sein —, wie unfrei auch das Gemüt sein mag, man soll doch kaufen: Unbesorgt und freudig kaufen, so viel man es nur vor seinem Gewissen verantworten kann. Denn nicht nur die Wehrkraft an den Grenzen, auch die wirtschaftliche Kraft im Hinterlande muß gestärkt werden. Das ist die tiefste Kriegsdienstleistung des Reichthums. Daran muß gerade heute wieder erinnert werden.

Und so wandelt man Christkindchens Wege: Die Freunde bekommen einen Eßkorb, der heuer eine so gewaltige Rolle spielt. Aber es werden natürlich nicht nur Delikatessen darin sein oder, besser gesagt, andre Delikatessen: vielleicht 1 Kilogramm Reis, den man entbehren kann, und ein halbes Kilogramm dänische Butter, ein schöner Tigel mit Fett, eine Flasche Del und eine Schachtel duftender Seife. Schlanke Flaschenhälse grünen mit ihren metallischen Kapseln: Oesterreichischer Schaumwein für den Silvester und Rum oder Bunschesenz und einen andern guten Tropfen, weil der Soldat des Hauses auf Urlaub da ist. Wo man sonst eine niedliche Ueberflüssigkeit sandte, da darf man sich heuer vielleicht mit einem tannengeschmückten Schinken oder mit einer prallen, saftigen Wurst einstellen, die lecker aussieht, wie eine köstliche Gourmandise, oder man schickt ein Stilleben aus selbst konservierten Eiern, aus Karfiol und Kohlsprossen, aus Fischen, kleinen Radieschen, Bratwürsteln und blanken, appetitlichen Konservenbüchsen, von — einem Kilogramm Weizenmehl gekrönt. Es liegt jetzt wahrhaftig Poesie genug in dieser einst so schönen Prosa. Und, wenn man dabei an selbstbeobachtete Lieblings Speisen denkt, so ist dies schließlich auch ein „persönliches“ Geschenk.

Weiter gehts: Wie sonst grünen die Tannenzweiglein auf kölnischem Wasser und auf schillernden Fasanen, auf den Kleinen, jetzt nicht mehr samtener oder seidener, sondern den vornehmeren Schächtelchen aus Leder, in denen es wundersam gleißt und irisiert oder mit weichem Glanz schimmert. Perlen sind besonders gesucht, weil sie der nobelste und dabei scheinbar anspruchsloseste Schmuck sind. Tausende gleiten mit jeder dieser sanften, heimlich leuchtenden Kügelchen durch die Finger. Wundervolle Saphire sieht man, von tiefem, innigem Blau, das strahlen kann, wie unsre sonnenüberglänzte Urvia. Nicht sagen: „Aber das ist ja Verschwendung!“ Nicht nur der reiche Juwelier, sondern auch seine Gehilfen und die kleinen Goldarbeiter und die Steinschleifer, eine ganze lange Serie von Menschen verdient daran, wenn der Käufer seine Banknoten auf den Labentisch niederlegt.

Fürs Feld werden immer wieder dieselben Dinge gekauft: Armbanduhrer oder Taschenuhrer, von denen die neuesten jetzt Radiumzifferblätter haben, die bekanntlich im Dunkeln leuchten, oder Bücher in einer der jüngsten, schönen, für den Versand bestimmten Ausgaben, auf dünnem Papier mit klarem Druck. Dann vielleicht ein Taschenfeuerzeug mit Reserwebatterie, Luftpolster, Füllfedern und was dieser Utensilien mehr sind.

Man zieht den Wunschzettel seines kleinen Volkes aus der Tasche. Da ist zu lesen: Erstens: Ein Rote Kreuz-Wagen, aber einer, der auf den alten Schienen fahren kann; zweitens: Tabak für Soldatenzigaretten; drittens: Handschuhe für den eingerückten Mann von der Resi, der immer so erfrorene Hände hat; viertens: ein kleines und ein großes Pferd, aber das kleine soll auch groß sein...

Vor den Blumenhandlungen stehen in Rübeln hohe, schöne Stechpalmen mit ihren leuchtenden roten Glücksbeeren, kleine Fichten und Tannenbäumchen, Blauföhren mit dem feinen Nebelschleier, der über dem Grün zu liegen scheint, und dahinter leuchten

Hyllamen und volle buschige Nelken, Rosen, Primeln, Erika, Maiglöckchen und Flieder.

Wunderbare, feingeschliffene böhmische Gläser blühen, Porzellantassen mit Kriegsabzeichen für die Sammler sind da, prächtige Lederwaren von guter wienerischer Tradition, Perltaschen, an denen fleißig Hände wohl manche Nacht durchsticht haben, Spitzen und bunte Stidereien der Hausindustrie, Bücher und Kassetten für Feldpostkarten, Mappen für Extrausgaben, Kunstblätter mit Szenen vom Kriegsschauplatz, Bronzen, bei denen der Vermerk steht: „Kunstgegenstände werden nicht requiriert.“

Immer wieder schaut hinter dem goldenen Sonntag der eiserne hervor. Die Sorge zieht an den Fäden ihres grauen Gespinnstes... aber nein! Da trägt ein Mann einen Christbaum vorbei und zwei dicke, kleine Kerlchen traben hinter ihm drein und schnuppern mit lachenden Gesichtern Weihnachtsluft. Und das Christkind breitet seine Flügel aus.

Extra-Ausgabe.

B o n
Alexand Polgar, Wien.

Täglich gegen fünf Uhr abends spürt die freundliche Stadt Wien etwas von der großen Zeit. Ein Hauch des fernüber den Krieges hinweg fließt da durch die Straßen und wirbelt eine große Menge papierener Fesseln auf. Das Geschlag gegen die Kolportage, elastisch wie es ist, biegt sich unter dem Windhauch platt zur Erde; sie er vorwärts geweht, richtete sie sich hochgemut auf und steht stramm bis wie er andern Tags fünf Uhr.

Täglich um diese Stunde läuft eine graue Schaar verwachtelter Kinder, heulender Weiber, Typen im Reime geknitterter Armeelieferanten, Kleinindustrieller, Krüppel, arbeitsloser Schriftsteller und anderer galizischer Flüsslinge rund um und quer durch Wien und verkauft Extra-Ausgaben. Die andere Hälfte der Bevölkerung läuft Postfach ausgedrückt; täglich um fünf Uhr nachmittags wendet das Geschick in der Weltpraxis (Ausgabe für Wien) mit Geräusch an Watt um. Alles hält den Atem an — oder schaukelt, nach Temperament — und lieft. Letzterem Jahr zehn Heller, hiernach zwei der Kriegsfürsorge gewidmet.

Die Extra-Ausgabe (außerordentliche, unregelmäßige Ausgabe) erscheint ordentlich und regelmäßig Tag für Tag. Viele Wiener richten die Uhr nach ihr.

Die Extra-Ausgabe besteht aus einem Blatt Zeitungspapier, dessen eine Seite bedruckt und dessen andere Seite leer ist. In der meisten Fällen ist es gleichgültig, welche der beiden Seiten man liest.

Die Extra-Ausgabe gibt dem Inhalt der späten Abendblätter eine außerordentliche Erweiterung, indem sie das in diesen Abendblättern zur Kenntnis Gebrachte durch Veräußerung größerer und fetterer Lettern über eine wesentlich breitere Papierfläche verleiht.

Diesem groß gedruckten Text ist ein noch größer gedruckter Titel vorgelegt. Für ungeduldige Gemüter empfiehlt es sich, nur den Titel zu lesen, weil in ihm die Erlöse unvergütlich mächtig, die die Siege viel entscheidender und die Niederlagen der Feinde weit kläglich sind als im Text. Am besten aber ist, man hält sich an die geschnittenen Inhaltsangaben des Extrablatt-Verkäufers, die der Kriegslage noch eine bedeutend lebenswürdigere Färbung geben als selbst der Titel.

Die Extra-Ausgabe ist teuer. Sie kostet 10 Heller das Stück.

Noch hat der Käufer das freundliche Bewußtsein, daß 8 Heller von der Seite der Rettungsherausgeber-Fürsorge gewidmet sind. Journalistische Leistungen leben bekanntlich nur ein, zwei Stunden. Von dieser Kurzlebigkeit der Zeitung sind die Extra-Ausgaben ausgenommen. Man bekommt sie noch zehn, zwölf Stunden nach ihrem Erscheinen in allen Straßen Wiens warm zum Kauf angeboten. Eine richtige Extra-Ausgabe hält sich anderthalb Tage lang frisch.

In den guten Zeiten vom vorigen Jahr gehörte es zum Wesen der Extra-Ausgabe, daß die Passanten sie einander aus der Hand rissen. Erziehung und Gemöhnung haben es mit sich gebracht, daß dieser Rohheit nicht mehr vorzukommen. Heute muß man niemandem die Extra-Ausgabe entreißen. Jeder läßt sie gern und leicht fallen und steht es nicht ohne frohe Genehmigung, wenn ein anderer sie aufhebt.

Zur Belebung des Straßenbildes trägt die Extra-Ausgabe recht sehr bei. Die Rufe ihrer Verkäufer sind heute ebenso wie die Blodensignale der Straßenbahn, die Suspensionen der Automobils, das Gewieher der Pferde und die rauhe Melodie der Kupfererzwischsprache ein wesentlicher Klang in der Symphonie der Großstadt und haben die sporadische Eigenschaft eines solchen: man hört ihn nicht mehr, weil man ihn immer hört.

Vor allem aber dienen die Extra-Ausgaben zur Belebung der nervösen und spracraftigsten Bevölkerung, der allein schon das durch die Straßen ähnelnde „Extra-Ausgabe“ die Gewißheit verleiht, daß es abermals nichts Neues gibt. Wenn eines Tages keine Extra-Ausgabe erschiene, würde sich der Stadt Unruhe bemächtigen; bei widersprechlichem Ausschleichen des liegengewordenen Papiers müßte sich die Unruhe zur Panik steigern; und am Ende rotete sich wohl die Bevölkerung zusammen und schrie drohend: „Extra-Ausgabe!“

Auch eine gewisse volkswirtschaftliche Bedeutung kommt der Extra-Ausgabe zu. Arme Kinder sammeln sie, die weggeworfenen, und bieten das verweilte Papier während der Abendstunden in Bäck- und Kaffeehäusern zum Kauf an. Die gutmütigen Gäste akzeptieren den Vorwand und schenken den Kleinen gern ein paar Heller. Hier wächst also die Extra-Ausgabe weit über ihre eigentliche Bedeutung hinaus und steigt empor in die höhere Kategorie der Günstigsten, Vogelwürstchen, Epischweigerichsbombons und Schuhhandeln.

Der tüchtigste Extra-Ausgaben-Verkäufer Wiens ist der kleine höderige Junge mit Brillengläsern, der immer wie ein schon gemordeter Automat durch die Straßen rennt. Irgendein seiner Bremser verlustiggangener Mechanismus scheint in dem durch-

ligen Gesäule rapid abzuschmürzen und eine knatternde Reihe von Explosionen: „Extra-Ausgabe!“ hervorzurufen.

Nie habe ich den Kleinen beirrten Jungen anders als laufend gesehen. Während er seinen Papierwisch dem Klienten abgibt, läuft er am Fied weiter. Keuchend, fanatisch, atemlos flüht er durch die Straßen, einem unbestimmten, fernem Ziele zu und nimmt die Käufer wie lässige Hindernisse.

Ein Verkäufer von Siegesnachrichten ist er nicht.

Am Tage, an dem der Fall der Festung Nowo-Georgiewsk gemeldet wurde, stürzte er durch die Stadt: „Nasso Georgijew gefallen!“ Sein schärfes Organ gräßt eine lange helle Furche in den Straßenlärm. Sie bleibt, wenn er schon um die Ecke ist, noch eine Weile hinter ihm, eine Art Kielwasser des Geschicks.

Um sieben Uhr abends damals traf ich ihn wieder. Die anderen Extra-Ausgabenverkäufer krochen schon um ihre Münder wie die legierten Tropfen aus einem abgedröhnten Springschwammrohr. Der Härtige aber feberte noch, lief, leuchtete, schrie.

Er schrie jetzt: „Koslofer Sieg!“

Eine Stunde später larambolyerte ich mit ihm neureichlich an einer Straßenecke, Leib gegen Leib. Er schriele verbrüht ein paar Schritte seitwärts, sah mich schärf an, kniff dann plötzlich die Augen zu, hob den Kopf und krächte: „Rufstand erobert!“ Bot mir gleichsam eine Entschädigung für den Zusammenstoß, der gute Junge.

Ein Vorübergehender sagte mit Beziehung auf „Rufstand erobert!“. „Na, es wird nicht so ang sein.“ Das war Louchel! Der Kleine Mann schloß ein Stückchen die Straße hinauf, wandte den Kopf und schrie trotz: „Rufstand zertrümmert!“ Dabei blieb er nun auch, solange seine Stimme zu hören war.

Gegen zehn Uhr nachts traf ich ihn noch einmal. Da stand der bebrüllte Duffige — der Regen kroch ihm vom Hutrand auf's Gesicht — bei einer Straßenlaterne; ganz still, ausgelassen, abgefahren.

Und las neugierig seine Extraausgabe.

Die Eisenbahnverbindung Berlin—Konstantinopel.

In der gestrigen Plenarsitzung der Wiener Handelskammer verwies Kammererrat Binzl in einer Anfrage an das Präsidium auf die Beschlüsse der Eisenbahnkonferenz in Temesvar, nach denen eine Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Konstantinopel hergestellt werden soll, und zwar derart, daß ein Zug über Oderberg—Budapest, der andere über Dresden—Wien gehen soll. Der Interpellant erblickt in dieser Einteilung eine Schädigung der Interessen Wiens und fragt an, was das Präsidium in dieser Richtung veranlaßt habe. Präsident v. Schoeller erwiderte, daß die Kammer nicht ermangelt hat, im Wege einer Kammerateingabe an den Eisenbahnminister auf die besondere Bedeutung der Instradierung der sogenannten Balkanzüge hinzuweisen. Die Kammer hat hierbei Anlaß genommen, insbesondere den provisorischen Charakter dieser Maßnahmen zu betonen und ihrer Anschauung dahin Ausdruck zu geben, daß hierin keinesfalls ein Präjudiz für die Leitung des Expressverkehrs nach Friedensschluß erblickt werden dürfe.

Wien im Kriege.

★ **Wien, 14. Dez.** Ja, wenn es uns so ginge, wie es sich unsere Feinde vorstellen, dann wären wir wirklich nicht mehr weit vom Verhungern. Sollten doch die wilden Tiere der Schönbrunner Menagerie schon im dritten Kriegsmonat der Hungersnot der Wiener zum Opfer gefallen sein. Dabei höre ich die also tot Besagten, wenn mich mein täglicher Weg am Schönbrunner Park vorbeiführt, mit unerminderter Stimmengewalt brüllen. Statt Fleisch müßten wir nach diesen Vorstellungen schon längst gekochte Stiefelsohlen zu dem in purem Wasser gebrühten Gemüse essen, Stearinkerzen dienten uns als Fettersatz, und das Brot bestände nur aus Sägemehl und Gips. Wir hätten alle Tage Hungerrevolten, und die Zahl der dabei zu Tode Bekommenen wäre beinahe so groß wie die Zahl der Gefallenen in einer Entscheidungsschlacht. Das Auswärtige Amt hat sich die Mühe genommen, Vertreter der neutralen Presse einzuladen, um ihnen nicht nur die durchweg erstklassigen Sanitätseinrichtungen und die Gefangenen- und Interniertenlager zu zeigen, sondern auch Gelegenheit zum Studium des Lebens und Treibens der Bevölkerung zu geben. Die Herren haben über das Gesehene wahrheitsgemäß berichtet. Aber auf das neutrale und feindliche Ausland haben ihre Berichte genau so wenig Eindruck gemacht wie jetzt die wahrheitsgemäßen Reden des Reichskanzlers. Wir hungern also in der Vorstellung unserer Feinde weiter, so daß sie uns nach Erreichung des siebzehnten Kriegsmonats schon für wahre Hungerkünstler halten müssen, und jede Erörterung der bei uns wie bei ihnen geschmalzenen Preise der Lebensmittel und der Mängel der Verwaltung in Presse und Versammlungen wächst sich ihnen zu einem regelrechten Straßenkampf aus. Und wenn sie jetzt vernehmen werden, daß bei uns infolge der bloßen Ankündigung von Höchstpreisen für Schweine und Schweinefett das Schweinefleisch beträchtlich billiger geworden ist, so werden sie das einfach für Schwindel erklären, darauf berechnet, sie in ihrem Glauben an unsere nahe Erschöpfung wankend zu machen.

Wir wissen hier in Wien auch im siebzehnten Kriegsmonat noch immer gut zu leben und leben zu lassen. Wir leben nicht mehr so phäakisch üppig, wie einst im Mai der langen Friedenszeit; das versteht sich. Die Vorräte sind knapper geworden und insolgedessen ansehnlich teurer, und bei der weniger geschulten und umsichtigen Verwaltung und der schwierigen wirtschaftlichen Struktur des Reichsgebietes sogar erheblich teurer, als es in einem mit landwirtschaftlichen Gütern so gesegneten Reiche der Fall zu sein brauchte. Aber sie reichen aus. Es braucht niemand zu hungern. Die Preise der wichtigsten Nahrungsmittel, des Brotes, des Mehles, der Kartoffeln, der Milch, nun auch des Schweinefleisches und des -fettes, ebenso auch der Verbrauch von Brot und Mehl, sind behördlich geregelt. Bei andern Lebensmitteln sorgt vorläufig noch eine schärfere Marktaufsicht für die Einhaltung entsprechender Preise. Die Teuerung macht sich vornehmlich bei den Leuten mit kleinen und mittlern festen Gehältern fühlbar. Die Arbeiter erzielen ja jetzt fabelhaft hohe Löhne und erzwingen sofort Lohnerhöhung, wenn die Teuerung zunimmt. Aber auch den Leuten mit kleinen Gehältern greifen die staatlichen und städtischen Behörden mit Kriegszulagen unter die Arme. Die Arbeitslosigkeit ist verschwunden und hat einem Arbeitermangel Platz gemacht. In wachsendem Maße werden daher Frauen und Mädchen zu Fabrik- und anderer Arbeit herangezogen. In vielen staatlichen und städtischen Betrieben ist der weibliche Bedienstete und Beamte eingerückt, häufig anstelle des im Felde befindlichen Mannes, so daß dessen Familie ihr gestärktes Einkommen hat. Es ist ein zuverlässiger Maßstab für den derzeitigen gesunden volkswirtschaftlichen Zustand, daß von Bettel in Wien jetzt so gut wie gar nichts zu spüren ist. Den Leuten aber, die vom Kriege leben — und das ist außer Millionen von Arbeitern eine erkleckliche Zahl von Unternehmern, Händlern, Kaufleuten, Handwerkern und Agenten — geht es geradezu gut. In diesen Schichten hat sich eine Menge neuer Vermögen gebildet, die ihren glücklichen Besitzern gestatten, mitten im Krieg ein üppiges Leben zu führen. Die Juweliere, die Lurus Händler, die Theater, die Konzerte, die Lichtspieltheater, die Brunkkaffeehäuser, die an ihnen eine ständige und nicht knauerige Kundschaft haben, sehen daher jetzt goldene Tage.

So bedauerlich es auf der einen Seite ist, daß auf diese Weise sich die Frucht der Blutarbeit unserer Heldenöhne im sichern Hinterland zum Vorteil gewandter Geschäftsleute materialisiert, so darf man andererseits nicht vergessen, daß ohne dieses gesellige Treiben nur zu bald die Volkswirtschaft ins Stocken geraten würde, da es, wie es selbst eine Frucht des flotten Ganges der Volkswirtschaft ist, die Volkswirtschaft ihrerseits wieder neu befruchtet. Man kann sich das eine oder das andere anders wünschen; ist es aber nicht zu ändern, ohne daß der ganze Organismus Schaden nimmt, so muß man es mit in Kauf nehmen. Darum lasse man das Greinen über dieses Treiben. Wien im 17. Kriegsmonat ist eben ein

treues Spiegelbild des gesamten Reiches. Es fühlt sich nicht nur sicher hinter dem unerschütterlichen Wall seiner Heldenöhne, sondern es zeigt auch den Schwung eines kraftvoll arbeitenden volkswirtschaftlichen Mechanismus mit allen erfreulichen und vielleicht auch unerfreulichen Begleiterscheinungen, sogar in echt wienerischer Ausprägung.

* Den Fahrplan der Balkanzüge, die voraussichtlich vom 1. Januar ab zwischen Berlin und Konstantinopel verkehren werden, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten nunmehr genehmigt; es steht nur noch die Zustimmungserklärung der österreichisch-ungarischen Staatsbahnverwaltungen aus, die indes in kürzester Frist eingehen dürfte. Die Balkanzüge werden von Berlin zweimal wöchentlich abgehen, von der Stadtbahn (über Oderberg), vom Anhalter Bahnhof über Dresden an jedem Mittwoch und Sonnabend; in umgekehrter Richtung verkehren sie ab Konstantinopel Dienstags und Sonnabends. Da die Züge, wie gemeldet, rund 58 Stunden fahren, fallen die Ankunftsstage für Berlin auf Donnerstag und Montag, für Konstantinopel auf Freitag und Montag.

Von der Stadtbahn fährt man ab: Charlottenburg 7,54, Zoologischer Garten 8,01, Friedrichstraße 8,15, Schlesiſcher Bahnhof 8,27 vorm., vom Anhalter Bahnhof 7,20 vorm. In Galanta vereinigen sich die drei Zugteile (ein dritter wird bekanntlich von München abgelaſſen) zu einem Zuge, welcher in Belgrad 6,25 vorm., in Niſch 1,15 nachm., in Sofia 9,37 abends und in Konstantinopel 7 Uhr früh eintrifft. Der Gegenzug verläßt Konstantinopel 1,14 nachm. und ist in Sofia 8,35 vorm., in Niſch 3,49 nachm., in Belgrad 10,39 abends, in Berlin, Friedrichstraße 9,53, Charlottenburg 10,14 abends. (Der andere Berliner Zugteil trifft um 10,48 abends auf dem Anhalter Bahnhof ein.) Die Züge führen nur die beiden ersten Wagenklassen sowie Schlafwagen 1. Klasse. Fahrkarten werden nur bei Vorlegung eines Passes und Passierscheines verabsolgt. Sie gelten 15 Tage und kosten in den beiden Klassen ab Berlin: nach Belgrad 110,50 bzw. 71,10 M., nach Niſch 146,30 bzw. 95 M., nach Sofia 172,20 bzw. 112,30 M., nach Plowdiv (Philippopol) 197,40 bzw. 129,10 M., nach Odrin (Adrianopel) 223,80 bzw. 146,60 M., nach Konstantinopel 272,20 bzw. 178,90 M. Die Fahrpreise der 2421 Km. langen Strecke Berlin—Konstantinopel über Oderberg bzw. über Dresden stimmen überein. Die Bettkarte kostet für jede angefangene Nacht 16 M. Die Bettkarten können acht Tage vor Zugabgang am Bahnhof Friedrichstraße und im amtlichen Reisebüro (Potsdamer Bahnhof) vorbestellt werden. Das mitgenommene Handgepäck darf nur aus kleineren Stücken bestehen. Das Reisegepäck wird von der Militär- und Zollverwaltung sowohl auf der Abgangs- wie auf der Endstation untersucht. Die Grenzkontrolle ist natürlich ebenso scharf, wie an den Uebergangsstationen nach dem westlichen und östlichen Kriegsschauplatz; es ist den Balkanreisenden daher zu empfehlen, sich mit den militärischen Bestimmungen genau vertraut zu machen und sich mit den vorgeschriebenen Ausweisen rechtzeitig zu versehen. Uebrigens wird ein Merkblatt für die Reisenden vorbereitet, das alles Wissenswerte enthält.

* **Extraausgabe.** Alfred Polgar scherzt in der „Bösischen Zeitung“: Täglich gegen 5 Uhr abends spürt die freundliche Stadt Wien etwas von der großen Zeit. Ein Hauch des ferntobenden Kriegsturmes zieht da durch die Straßen und wirbelt eine große Menge papierener Fäden auf. Täglich um diese Stunde läuft eine graue Schar verwahrloster Kinder, heulender Weiber, Typen im Keime geknickter Armeelieferanten, Kleinindustrieller, Klüppel, arbeitsloser Schriftsteller und anderer galizischer Flüchtlinge rund um und quer durch Wien und verkauft Extraausgaben. Die andere Hälfte der Bevölkerung kauft. Poetischer ausgedrückt: täglich um 5 Uhr nachmittags wendet das Schicksal in der Weltchronik (Ausgabe für Wien) mit Geräusch ein Blatt um. Alles hält den Atem an — oder schnauft, je nach Temperament — und liest. Lesegebühr zehn Heller, hievon zwei der Kriegsfürsorge gewidmet. Die Extraausgabe (außerordentliche, unregelmäßige Ausgabe) erscheint ordentlich und regelmäßig Tag für Tag. Viele Wiener richten die Uhr nach ihr. Die Extraausgabe besteht aus einem Blatt Zeitungspapier, dessen eine Seite bedruckt und dessen andere Seite leer ist. In den meisten Fällen ist es gleichgültig, welche der beiden Seiten man liest. Die Extra-

ausgabe gibt dem Inhalt der späten Abendblätter ein außerordentliche Erweiterung, indem sie das in diesen Abendblättern zur Kenntnis Gebrachte durch Benützung größerer und fetterer Lettern über eine wesentlich breitere Papierfläche verteilt. Diesem groß gedruckten Text ist ein noch größer gedruckter Titel vorgelegt. Für ungeduldige Gemüter empfiehlt es sich, nur den Titel zu lesen, weil in ihm die Erfolge unvergleichlich mächtiger, die Siege viel entscheidender und die Niederlagen der Feinde weit kläglich sind als im Texte. Am besten aber ist, man hält sich an die geschriebenen Inhaltsangaben des „Extrablatt“-Verkäufers, die der Kriegslage noch eine bedeutend lebenswürdigere Façon geben als selbst der Titel. Die Extraausgabe ist teuer. Sie kostet zehn Heller das Stück. Doch hat der Käufer das freundliche Bewußtsein, daß acht Heller von den zehn der Zeitungsherausgeberfürsorge gewidmet sind. Journalistische Leistungen leben bekanntlich nur ein, zwei Stunden. Von dieser Kurzlebigkeit der Zeitung sind die Extraausgaben ausgenommen. Man bekommt sie noch zehn, zwölf Stunden nach ihrem Erscheinen in allen Straßen Wiens warm zum Kauf angeboten. Eine richtige Extraausgabe hält sich anderthalb Tage lang frisch. In den guten alten Zeiten vom vorigen Jahre gehörte es zum Wesen der Extraausgabe, daß die Passanten sie einander „aus der Hand rissen“. Erziehung und Gewöhnung haben es mit sich gebracht, daß derlei Rohheiten nicht mehr vorkommen. Heute muß man niemandem die Extraausgabe entreißen. Jeder läßt sie gern und leicht fallen und sieht es nicht ohne frohe Genugtuung, wenn sie ein anderer aufhebt. Zur Belebung des Straßenbildes trägt die Extraausgabe recht sehr bei. Die Rufe ihrer Verkäufer sind heute ebenso wie die Glockensignale der Straßenbahn, die Hupentöne der Automobile, das Gewieher der Pferde und die rauhe Melodie der Autscherzwiesprache ein wesentlicher Klang in der Symphonie der Großstadt und haben die charakteristische Eigenschaft eines solchen: man hört ihn nicht mehr, weil man ihn immer hört. Vor allem aber dienen die Extraausgaben zur Beruhigung der nervösen und schreckhaften Bevölkerung, der allein schon das durch die Straßen tönende „Extraausgabe!“ die Gewißheit verschafft, daß es abermals nichts Neues gibt. Wenn eines Tages keine Extraausgabe erschiene, würde sich der Stadt Unruhe bemächtigen; bei wiederholtem Ausbleiben des liebgewordenen Papiers müßte sich die Unruhe zur Panik steigern; und am Ende rottete sich wohl die Bevölkerung zusammen und schrie drohend: „Extraausgabe!“

Wiener Brief.

Dezember 1915.

Wir fahren im alten Geleise. Wenn einer, der vor dem Ausbruch des Krieges starb, wieder aufstünde und durch Wien wandelte, würde er im ersten Augenblick kaum eine Veränderung wahrnehmen. Das Weihnachtstreiben in allen Straßen ist dasselbe, die Schaufenster strahlen und locken wie sonst, an allen guten Plätzen werden schlanke Tannen und Fichten als Christbäume feilgeboten alle Welt kauft, alle Welt hat Geld, jeder schleppt, was er schleppen kann und die Postämter werden gestürmt mit Paketen, die zu fernen Lieben wandern sollen. Erst wenn der Wanderer aus dem Jenseits genauer hinschauen würde, müßten ihm die vielen Uniformen auffallen in dem Straßenbilde, denn so viele Soldaten sah man sonst nicht. Er würde vielleicht auch merken, daß die älteren Herren vorherrschen und das bürgerliche Kleid überhaupt nur noch von männlicher Ausschußware getragen wird. Und bestiege er einen Straßenbahnwagen, würde ihn die weibliche Schaffnerin überraschen. Auch müßte es ihm bald auffallen, daß viel weniger Kraftwagen in den Straßen tuten als ehedem und daß man wieder ungefährdet seines Weges gehen kann wie in Altwien. Die Fiaker leben wieder auf, nur die Backhendel sind etwas teurer. Höchst verwundert wäre der Mann, wenn er an einem Montag- oder Donnerstagsabend den Straßenaufmarsch vor allen Fleischerläden wahrnehmen würde? Ja, was ist denn los? Haben denn alle Wienerinnen ihren Namenstag, weil so viel Brateln benötigt werden? Nein, aber am Dienstag und Freitag sind die fleischlosen Tage, da darf bei Strafe kein Laden geöffnet werden. Was an den beiden Vorabenden geschieht, das geht niemanden etwas an. Man sieht sich eben vor.

Ja, wir fahren im alten Geleise, und Wien bleibt Wien. Verordnungen werden auch in Kriegszeiten gegeben, damit man sie übertrete. Weiß doch alle Welt, daß sie ohnehin wieder zurückgenommen werden, da sie in der Regel über das Ziel schießen. Was war das nicht für ein Gewürge mit den Postvorschriften in dieser vorweihnachtlichen Zeit! Man verbot den Müttern, ihren Söhnen etwas Ekbares ins Feld zu schicken. Nicht einmal Schokolade! Und keinen Lebkuchen, keine Trockenwurst, keinen Speck! Weil viele gute Herzen leicht verderbliche Ekwaren ins Feld schickten, und die Soldaten häufig auch das Verdorbene aßen, da es von daheim kam, so wurde einfach alles Ekbare verboten. Die Mütter kümmerten sich aber wenig darum, und die Postdiener erlahmten gar bald in ihrer Abwehr. Da sie Tausende mit ihren Paketen fortweisen mußten, gaben sie den Leuten schließlich selber den Rat: „Schreiben S' was andres drauf! I schau nit hinein!“ Und aus Schokoladen und Salamiwürsten wurden im Handumdrehen Bücher oder photographische Artikel, aus Lebkuchen und Speck machte man Stiefel oder militärische Ausrüstungsgegenstände. Der großartige Luftiger der Postherren, die den Bogen zu straff spannten, blieb natürlich nicht unbekannt, und als die Liebesgaben schon fort waren, hoben sie, wohl zu ihrer eigenen Deckung, das allzu strenge Verbot wieder auf. Aergerte man sich zuerst, so lachte man jetzt. Eine undisziplinierte Bevölkerung läßt sich eben nicht im Handumdrehen zum Einschwenken erziehen. So wie man die sehr ernstgemeinten fleischlosen Tage von Anbeginn zu einer Wiener Postze werden ließ, so ist es mit allem. Nur die Brot- und Mehlfarte wird ernsthaft gehandhabt.

Was aber beweist das alles? Es beweist, daß es uns noch lange nicht so schlecht gehen kann, als unsere Feinde gern möchten. Wie eine belagerte Festung sehen wir gemeinsam mit dem Deutschen Reich auf der Weltkarte aus, es könnte einem bange werden, wenn man sich das Bild genau ansieht, aber es scheint, daß die Berechnungen unserer Belagerer grundfalsch sind. Es werden täglich neue Kälber geboren, wir ernten ungestört, kelteren unseren eigenen Wein und lernen alles Heimische wieder mehr schätzen als vorher. Was wir entbehren, gehört zum Entbehrlichen, zum Luxus, und es denkt kein Mensch daran, die Lage als eine tragische anzusehen. Das sei die Sache derer, meinen die Wiener, in

deren Ländern der Krieg ausgefochten wird. In Wien zeigt man den Feinden etwas. Man zeigt sogar schon wieder etwas zuviel. Beim „Heurigen“ in den Vororten geht es oft hoch her. Sind doch die Weinbeißer der Militärpflicht meist schon entrückt. In den großen Ringstraßen-Gasthöfen, die sich leider noch immer „Imperial“, „Bristol“ und „Grand Hotel“ nennen, wird man schon wieder wie vor dem Kriege mit der banalen Tafelmusik belästigt, und auch aus den amerikanisierten modernen Kaffeehäusern wird man überall hinausmusiziert. Wer mit Freunden eine anregende abendliche Plauderstunde in einem Kaffeehaus verbringen will, darf diesen unwienerischen, marktstreyerischen Wirtschaften nicht in die Nähe gehen.

Auch das Wiener Konzertleben hat beinahe ein normales Gepräge, und die Theater haben vollen Betrieb. Die beiden Hofbühnen nur zögerten auch heuer noch, einen täglichen Spielplan einzurichten, sie spielten nur drei- bis viermal in der Woche, jetzt aber kündigen auch sie an, daß sie von Neujahr ab täglich eine Vorstellung geben werden. Alles kommt ins alte Geleise, die aufsteigende Linie ist überall wahrnehmbar. Und wenn wir auch in diesem Fasching noch keine Bälle und Tanzkränzchen veranstalten werden, weil es an Tänzern fehlt, im dritten Kriegsjahr, das die Engländer durchaus ertragen wollen, kann auch das noch kommen. Vielleicht beurlaubt man dann, wenn unsere Fronten in allen Himmelsrichtungen fest bleiben und kein Feind auf unserem Boden steht, ab und zu die guten Tänzer der Armee, damit auch der Karneval wieder zu seinem Recht kommt und das Heiraten nicht aufhört. Die Welt gewöhnt sich auch im Hinterland allmählich an den Krieg, und jeder lebt, so gut er kann. Die Toren, die meinen, daß wir eines Tages der Kasteiungen müde sein werden, die wir uns auferlegen, können noch lange warten. „Der Wiener geht nit unter!“ ist ein Wort, das heute für das ganze Reich gilt.

Kaiser Wilhelm war kürzlich in Schönbrunn zu Besuch, und wir haben es erst durch die Mittagblätter erfahren, daß er morgens angekommen sei. Die bunten Fahnen flatterten sogleich in der ganzen Stadt, aber der Kaiser machte den Wienern nicht die Freude, auch sie zu besuchen. Er wäre beispiellos gefeiert worden. Einige Tage später weilte der Generalfeldmarschall v. Mackensen in Wien, und das wurde uns gar nicht gemeldet. Erst als er wieder fort war, erfuhr man davon. Wenn die Wiener geahnt hätten, daß der Erboberer Serbiens in einem Gasthof auf der Ringstraße wohnen, sie würden das Haus gestürmt haben. Aber es ist ganz recht, daß der Kaiser und auch sein Feldmarschall sich aller lauten Rundgebungen entzogen haben. Das sparen wir uns für spätere Tage auf. Es wird ja sicher die Stunde kommen, in der auch der Deutsche Kaiser mit seinen siegreichen Feldherren in Wien einzieht. Des großen Wertes, das man gemeinsam vollbracht, wird man sich auch gemeinsam freuen wollen. Die Beratungen über alles das, was uns künftig gemeinsam sein soll, nehmen seit Monaten bei uns einen ziemlich breiten Raum ein; in Abgeordnetenkreisen, in volkswirtschaftlichen Körperschaften, in Einzelpersonen namhafter Persönlichkeiten, in Flugschriften und Denkschriften begegnet man diesen schweren Fragen. Der Same ist über die ganze Monarchie ausgestreut worden, und er geht überall auf, tausende suchen nach Formeln dafür. Ein biederer alter Oberförster schrieb aus seinem ungarischen Waldrevier einen Brief an ein Straßburger Blatt, in dem er erklärte, er habe den einzig sicheren Ausweg für alle Zukunft gefunden: die österreichisch-ungarische Armee soll künftig dem Kaiser Wilhelm, die deutsche Armee dem Kaiser Franz Josef den Eid der Treue leisten, alles andere werde sich finden, denn beisammen bleiben müßten wir einmal. Das ist ein bißchen einfach gedacht, aber treu und bieder. Und daß heute in Ungarn so gedacht werden kann, das beleuchtet die veränderte Lage besser, als Bücher und Denkschriften es vermöchten. Daß diese Denkwiese auch ihre Gegner hat, ist klar.

Es sind jetzt alle Herzen offen in der Donaumonarchie für eine gute Ausaat, und mit dem gewaltigen Werkzeug der Presse ließe sich noch während des Krieges manches erreichen, was nach demselben nicht mehr oder schwer erreichbar sein wird. Daß unsere gesamte Presse von gar nichts anderem als vom Kriege

Wiener Brief

zu reden weiß, daß sie auch dann, wenn draußen gar nichts vorgeht, auf der Lauer liegen muß nach großen Ereignissen, ist ein seltsamer Zustand. Eine ganze Reihe von Schmarozkerblättern, die auf nichts gestellt sind, sich aber um so lauter bemerkbar machen, haben diesen Zustand noch verschärft. Schon meidet man die Kriegsliteratur, die sich uferlos über uns ergießt, und liest idyllische Bücher. Und aus dem Felde kommt der Ruf: „Schickt uns keine Kriegsschriften!“ Unser Glaube ist unerschütterlich, unsere Kräfte sind ungebrochen, aber die Seelen sind müde, die Ausnahmefähigkeit erschöpft. Wir alle leben neben dem Krieg ein zweites Leben, arbeiten, bereiten Künftiges vor, aber das kommt in der Öffentlichkeit in keiner Weise zum Ausdruck. Wer künftig einmal die gesamte Wiener Presse nach unserem Tun und Lassen durchforstet in diesem Völkerkriege, wird wenig oder nichts darüber finden, sie reden nur vom Krieg. Dagegen lehnt sich manches auf in uns. Aber das Zusammenfassen und Zusammenhalten aller seelischen Kräfte für die eine gewaltige Aufgabe ist vielleicht notwendig und man erinnert sich auch bei uns des Wortes, das dem Deutschen Kaiser zugeschrieben wird: Das in diesem Kriege derjenige siegen werde, der die besten Nerven habe. Nun, an unseren etwas überreizten Nerven soll es nicht fehlen, wir wollen sie schon zur Ruhe verweisen.

Unerschöpflich ist die Opferfreude für die Sache des Vaterlandes. Was beispielsweise unsere Metallsammlung für Ergebnisse hat, das grenzt ans Fabelhafte. Aus Schlössern und Stiften und Kirchen strömte das Metall in Zehntnern zu, aus jeder kleinsten Wirtschaft kam eine Gabe, und man sagt, wir seien bereits auf zwei Kriegsjahre versorgt. Trotzdem werden neue Gaben von größtem Ausmaß gewidmet und angenommen. Hervorragende Banken haben ihre neuen Paläste mit Kupfer eingedeckt, aber sie stellen sie jetzt der Kriegsverwaltung zur Verfügung und nehmen Blech dafür. Viele Kunstwerke, die gespendet wurden, mußten gerettet werden vor der Schmelze und man verwertete sie durch Verkauf für die Kriegsfürsorge. Die in Aussicht gestellten Zwangsmahregeln erwiesen sich als ganz überflüssig.

Nicht ohne bleibende Einwirkungen auf das bürgerliche Berufsleben wird der Vormarsch des weiblichen Geschlechts bleiben, der sich jetzt hinter der Front vollzieht. In allen Geschäften, wo früher Männer standen, bedienen jetzt Mädchen. Die weibliche Bedienung in Gast- und Kaffeewirtschaften, die hier nie üblich war, nimmt zu, die Anstellung weiblicher Lehrerinnen an Knabenschulen, die bisher vermieden wurde, ist eine Notwendigkeit geworden, selbst an Mittelschulen ruft man schon nach weiblichen Kräften. Die Wiener Straßenbahn allein hat schon dreitausend abgängige Männer durch weibliche Angestellte ersetzt! In allen Kanzleien, an allen Bankschaltern grüßen uns weibliche Gesichter. Es ist ja großartig, daß unsere Frauen und Mädchen in solchem Maße für den Mann eintreten können, und wir wollen das nie vergessen. Wir wollen auch heute noch gar nicht an die Rückbildung dieser Erscheinung denken, denn sie wird sich nicht ohne Schmerzen vollziehen. Freilich — es werden viele Männer nicht mehr wiedertehren, die Rückbildung dürfte keine allzu stürmische sein.

A. M.-G.

* (Der Weihnachtsmarkt.) Schon seit Sonntag herrscht in den Wiener Kaufstraßen lebhaftes Getriebe. Von der ersten Morgenstunde angefangen bis in den späten Abend hinein flutet der Menschenstrom durch die Innere Stadt oder durch Mariahilf, und flaut sich, wie alljährlich, am Spätnachmittag, namentlich zwischen 6 und 8 Uhr, in der Rärntnerstraße, auf dem Graben, Kohlmarkt und Stephansplatz bis in die Rotenturmstraße hinunter. Dann schieben sich auch immer mehr Männer in das Straßenbild, und immer wieder aktualisieren Uniformen die vorweihnachtliche Szenerie. Die „Urlauber“ sind an ihrem Freiluftkolorit kenntlich, wohl auch daran, daß viele von ihnen glücklich, förmlich heraufschüt, den Atem der Stadt einfangen und verklärt in das reiche, teils hastende, teils beschauliche Treiben bliden, das die Wirklichkeit von ihnen abrollen läßt und das sie so lange entbehrt haben. Vor den schönen Auslagen stehen dichte Menschengemäuel. Namentlich die Spielwarenläden werden umringt. Auch die Großen interessieren sich für all diese, oft verblüffenden Miniaturmodelle, in denen sich der Zeitgeist spiegelt, der in dieser Welt gleichsam schon überwunden ist. Die szenisch gestellten Schaufenster mit Christbäumen und Kindergruppen finden Anklang. Es ist, als wollte man die eigene Festesfreude an diesen lieben Bildern steigern. Die Cafés und Konditoreien sind fast alle glänzend besucht, und die meisten Konditengeschäften sind des Abends überfüllt. Christbaumschmuck und eßbare Behänge „gehen stark“. Es scheint schon seit geraumer Zeit in Wien keinen Zuckerladen zu geben, der wirklich schlechte Geschäfte macht, und es ist bezeichnend, daß man bei den Süßigkeiten zumeist auch viele Herren findet. Sind auch sie Mäcker geworden? Oder erklärt sich die Tatsache durch die Beschränkung des Rauchens? Der Aushalt zahlreicher Polen, die bekanntlich Liebhaber von Zuckerwerk sind, mag auch viel dazu beitragen. Ueberhaupt die Eßwarengeschäfte: Delikatessenhandlungen, Selchereien und Konfektvertrieben erfreuen sich regster Frequenz. Außer den obligaten Festbraten werden in erster Linie haltbare Lebensmittel gekauft: Dauerwürste, Büchsenfische, Schokoladen und Teebädereien. Die abreisenden Urlauber müssen ausgestattet werden, und wenn die Weihnachtstaschen für die Feldpost auch längst expediert sind, so gilt es doch wieder, Neujahrssendungen vorzubereiten und überdies auch der eigenen häuslichen Speisekammer aufzuhelfen. Und dann: den Christbaum will niemand gern missen. Wo nicht direkte Trauer im Hause herrscht, dort will man sich Hoffnungsfreude und Wärme von ihm einstrahlen lassen. Alle Augenblicke sieht man eine Tanne oder ein Fichtenbäumchen tragen. An den Straßenecken werden Misteln und Glücksbeeren feilgeboten. Die meisten Bäume sind aber kleiner als sonst, denn „große Aufmachungen“ vermeidet man lieber. Kündigt eine Firma eine Weihnachtsausstellung „ohne Zwang“ an, so wird sie von Passanten belagert. In den großen Warenhäusern schwingen die Türen unablässig, und an Käusern für die sogenannten „nützlichen“ Geschenke fehlt es nicht. Nur für die Luxuswaren des Mittelstandes, für all die schönen Lederzeugnisse und die übrigen kunstgewerblichen Gegenstände, auch für wohlfeileren Schmuck scheint die Zeit nicht günstig — der kleine Beamtenstand und seine sozialen

Schichten sind gegenwärtig wirtschaftlich zu stark bedrängt. Zuweilere haben wenig kleine, aber dafür vielfach große Geschäfte gemacht. Uhrenarmbänder sind noch immer ein starker Artikel und die Broschen, die lange Zeit hindurch von der Sicherheitsnadelform in Schatten gestellt wurden, kommen wieder zu Ehren. Es werden herrliche Inkrustationsarbeiten aus Edelsteinen erzeugt, von denen viele so fein wie Spitzen behandelt sind — die Wiener Goldmacherskunst steht auf hoher Stufe, obgleich das Wort „Gold“ in diesem Begriff ein wenig veraltet erscheint, denn es wird in Qualitätsware fast nur mit Platin gearbeitet. Auch in den vornehmen Kunstgewerblichen Geschäften, in den sogenannten Galanteriewarenhandlungen, kommen und gehen die Käufer. Feuere Handtaschen, Schirmgriffe, Bronzen und Porzellan, Tabatieren werden verlangt. Die Mehrzahl der führenden Schneider hat reichlich zu tun. Mehrere große Klaviermacher, Teppichhändler, Möbelfabrikanten und Pelzgeschäfte sprechen von sehr günstigen Konjunkturen. Dagegen klagen die kleineren Gewerbetreibenden, auch die Leinenindustrie und viele Konfektionsgeschäfte. Sie sind auf den Mittelstand angewiesen, der, wie betont, zurückhaltend bleiben muß. Er ist, wie man weiß, am Schwersten getroffen. Im Verhältnis sind jetzt die Frauen des Arbeiterstandes, die vom Staate pünktlich ihre Gehühren für den eingerückten Mann erhalten, materiell besser daran. Das kommt auch im Weihnachtsgeschäfte zum Ausdruck, denn die Warenhäuser wissen zu berichten, daß in einfachen Kleidungsstücken für Frauen und Kinder starker Konsum herrscht. Diese Frauen können jetzt selbst über ihr Geld disponieren, wogegen sie es sonst vom Mann an den Samstag meist nur in recht kleinen Rationen zugeteilt erhielten. So repräsentiert sich das allerdings noch nicht geschlossene Geschäftsbild des Weihnachtsmarktes heuer mit ganz großen Geschäften und mit ganz kleinen, aber der mittlere Luxuskonsum, der so ausschlaggebend ist, fehlt diesmal. Ihm dürften wohl auch der heutige und der morgige Tag kaum mehr aufhelfen. Immerhin scheint das Weihnachtsgeschäft heuer doch weit günstiger als im vorigen Jahr.

[Das neue Wien.] Ein junger Leutnant mit zwei Tapferkeitsmedaillen und dem Verdienstkreuz an der Brust geht durch die Innere Stadt. Aus dem gebräunten Gesicht sehen die grauen Augen scharf und ernst in die Welt, und eine Falte, die die hohe Stirn fest halbiert, will zu der Jugend des Offiziers nicht gut passen. Aber der Leutnant, den der Weltkrieg bei einer Waffenübung als Reserveliebt in Bosnien überrascht hat, steht seit vollen 17 Monaten im Feld, und in dieser ungeheuer langen Zeit hat er Furchtbares und Erschütterndes, Menschliches und Unmenschliches genug erlebt, das die Furcht zwischen den Augenbrauen rechtfertigt. Der mit allen Zeichen der persönlichen Tapferkeit geschmückte Leutnant, der sich mitunter in müßigen Stunden zwischen Tod und Leben mit dem wehmütigen Lächeln, das der Mensch hat, wenn er längst vergangene Dinge wie hinter einem Schleier sieht, erinnert, daß er eigentlich kein Berufskrieger, sondern angehender Advokat ist, hat zum erstenmal Urlaub bekommen und geht nun an der Seite einer jungen Dame, die mit Ehrfurcht und überquellendem Empfinden zu ihm aufblickt, nach anderthalb Jahren wieder durch die Straßen der Vaterstadt. Das Leben um ihn her betäubt ihn fast, wie damals im August des Vorjahres die erste Granate, die über seinem Kopf platzte, und es dauerte geraume Zeit, bevor er die Gedanken, die sich in ihm häufen und verwirren, ordnen und in Worte kleiden kann. Daß Wien sein Leben weiter führt, sagt er, das wußte ich aus den Zeitungen und den Erzählungen vieler Kameraden. Auch daß der Großplatzkurus, die äppigen Dörfchen sich nach den ersten Wochen des Erschreckens wieder hervorgewagt haben. Und wir alle im Felde, die wir keine Dackmäuler und Hypochriten sind, haben uns dessen freut, weil wir nicht wollen, daß unsere Lieben, für die wir ja draußen alles ertragen, ein gedrücktes, verelendetes Leben führen sollen. Daß aber in diesen anderthalb Jahren ein neues Wien entstanden ist, daß die Kräfte ausreichten, um umzumodeln, niederzurufen und aufzubauen — das ist für mich die größte Ueberraschung. Bei diesen Worten war das Paar auf dem Hof angelangt, und kopfschüttelnd ließ der Leutnant seinen Blick über den wuchtigen Banpalast gleiten, der am Hof statt des alten Kriegsministeriums aufgebaut und im Kriege vollendet wurde, stellte lächelnd fest, wie breit und behaglich zum Gehen der ehemalige Engpaß, der vom Hof zum Graben führt, ge-

worden ist, so daß jetzt zwei Wagen aneinander vorbeifahren können, während die Spaziergänger in dichten Reihen die beiden glatten Asphaltsteige zur ungefährdeten Benützung haben. Die Ueberraschung des Offiziers, der den ganzen Krieg in Serbien, in Polen und Galizien, weit oben in Rußland und auf den Hochflächen, die zum Jonzo herabsinken, mit-erlebt hat, ist gerechtfertigt. Blicken wir heute zurück, so sieht man, daß ein gut Stück Neu-Wien im Kriege entstanden ist, daß die aufbauenden Kräfte im Hinterland nicht geruht haben. Vielleicht das wichtigste Ereignis im steinernen Leben Wiens ist eben die Verbreiterung der Bognergasse. Aller Anfanglichkeit an Alt-Wien zum Trost mußte man das herbeisehen, denn so lange der Engpaß dort bestand, war die innerste Stadt förmlich abgeschnürt, eine gesunde Verkehrs-entwicklung von außen nach innen unmöglich. Jetzt ergeben sich allerlei gute Verkehrsperspektiven. Das Haupthindernis für eine großzügige Autobusentfaltung nach dem Kriege ist geschwunden, die westlichen Vorstädte haben einen fast freien Strom nach dem Zentrum erhalten. Man kann die Umwandlung des Bognergäßchens zur Bognerstraße die zweite Epoche zur Erschließung der Innern Stadt nennen, deren erste Epoche die Verbreiterung der Rärntnerstraße war. Abgesehen davon ist aber auch sonst mancherlei Bemerkenswertes innerhalb der Weltkriegszeit geschehen. Der Umbau des „Sirk-Hauses“ ist vollendet worden, die berühmte „Bummelede“, von der aus unsere jungen und alten Herren so gerne ihre tägliche „Flotten“-Revue abliehen, ist wiederhergestellt, in der Herrergasse sind moderne Bauten entstanden und trotz ihrer luxuriösen Fassade bescheiden um etliche Meter zurückgetreten, so daß in absehbarer Zeit auch hier eine neue breite Verkehrsader entstehen wird, das zukunftsreiche, wunderbar gelegene Cott-geviertel oberhalb der Dürwaringbrücke zwischen Gersthof und Pöhlensdorf ist fast ausgebaut und die immer schöner werdende Loostraße begünstigt sich aus einem Karstgerinsel in hundert Abteilungen zu einem einheitlichen Straßenzug zu entwickeln, in fast allen anderen Bezirken ist Neues, Großstädtisches entstanden. Nicht alles ist zu loben, mit sehr gemischtem Empfinden ist man Augenzeuge, wie die Wiener Brachstraße, der Ring, links und rechts mit mächtigen Eisenpfeilern verunziert und oben mit einem Gewirr von Kupferdrähten bedeckt wird, manch geschmackloser Zinspalast hat sich prozig zwischen schlichte eine Häuser geschoben. Aber nicht davon sollte die Rede sein, sondern von dem Wunder, das dem heimgekehrten Heiden die größte Ueberraschung ist: dem Wunder des Wachstums, der Fortentwicklung, des Werdens inmitten des grausamsten menschenverbrauchendsten Krieges, den die Welt je erlebt hat.

Wacht, versuchte, den Lebensmittelmacher, der die Preise trieb, zu führen, und Verhandlungen gegen Händler und unredliche Agenten wurden zu einer stereotypen Gerichtsaktenbrief. Die Fettpreise erhielten festgesetzte Obergrenzen ihrer ehrgeligen Höhen-ausschreitungen.

Die Veränderungen im Innern begleiten äußere. Die Wiener Straße zeigt Bitter, an deren Neuartigkeit wir uns, da sich ihr Mimicry ins Feldgrau allmählich abtaste, gewöhnt haben, und deren Gegenjah zum Frieden wir heute kaum mehr sehen. Die Muse der Extra-Ausgabenverkäufer sind uns vertraut geworden und der Fahnenschwund der Häuser bedeutet keinen kalendarrisch fixierten Festtag, sondern eine Feier der Kriegsberichte. Die Invaliden, die Blessierten, die Kranken mit Bandagen, die Rekruten der früheren Jahrgänge, die Stammen, deutschen Soldaten, die Damen vom Hohen Kreuz, sie sind das Wiener Straßenpublikum, das wir mit Mühe sehen. Die Wiener Passanten sind deszpliniert, und ein verblinder General kann durch die Stadt gehen, ohne einen Straßenauflauf hervorzurufen. Die äußeren Bezüge erhalten gleichfalls eine kriegerische Adjustierung: vor den Brustbilden stehen die Leute und warten geduldig auf Bedienung. Die weiten, unbewohnten Felder werden zu Barackenlagern, Spitalsstädte wachsen aus riesigem Areal empor... Und Projekte zu weiteren sanitären und Versorgungsanlagen, neuen öffentlichen Gebäuden der Stadt werden beraten.

Neben den baurtechnischen Novitäten eine soziale: Die Frau als Arbeiterin. Von der Bureaukratsmaschine, deren Bedeutung sie schon in Friedenszeiten vielfach übernommen hat, ist sie Mitglied von Berufsständen geworden, die bisher Männern reserviert blieben. Wir sehen sie in der Amtskleidung der Schaffnerin, mit der rotgeänderten Mütze, mit Tische, Lampe und Pfeifen ausgerüstet. Der Dienst hat sich kompliziert, Wagenpferde sind requiriert worden, die elektrische Kraft der Straßenbahn ist das wesentlichste Mittel des allgemeinen Verkehrs; die Schaffnerin bedient die Wagen mit Umsicht und Energie. Der Straßenkehrer ist gleichfalls feminin geworden, Frauen tragen Schaufel und Säuberungsgerät, die Fensterputzerin bedient, und die

schönen erlahmten nicht, in den Arbeitsstätten wurde ruhig, ohne jede hysterische Entgleisung weiter produziert. Und noch eines, das Wichtigste: Wien war berufen, die alte Tradition zu gerinnern, daß es leichtfertig und unweislich, eine Präzedenzstadt der Ueppigkeit sei! Wien, die edelste Heimat des Kaiserhauschleudrians, hat den kriegsmäßigen Abbau der luxuriösen Behaglichkeit in diesem Jahre partianisch zu erdulden gehabt. Der Stephansdom ist nicht mehr das Wahrzeichen der Weinseligkeit, Weichheit und des Heurigen. Die Bewohner Wiens haben im Zeichen der Drossel, der fleischlosen Tage und der während feigenden Preise geliegt. Dies ist die Lehre der Wiener Geschichte 1915.

Erinnern wir uns... Ja, wir müssen unser Gedächtnis mobilisieren, denn zu fest hat sich das Ungewohnte schon an uns gefügt, so eng sind wir mit ihm schon verbunden, um den Rückblick über die Sensationen dieses Jahres unbefangenen und historisch klar zu unternehmen. Ereignisse nicht die Zeit der vollen Drossel und der nicht überfüllten Elektrischen, der unlimitierten Nachspere und des normalen Postverkehrs märchenhaft weit entschunden? Und doch: erinnern wir uns an den Neujahrstag 1915; die meisten unserer Freunde saßen noch im Jubiläum mit uns beisammen, der Kaffeehausbetrieb war bis auf den Kriegswesten normal. Erst in diesem Jahre sind die Gärten gekommen. Der Kreis liebgeordneter Menschen wurde kleiner und enger. Die Speiseliabgewordener Menschen wurde kleiner und enger. Die Speiseliab hatte von Woche zu Woche Neuaufgaben zu erhöhen. Preisen, die Hausfrauen mühen sich, das Budget in Ordnung zu bringen, das Fleisch wurde zu einer Delikatess, die sich zweimal wöchentlich nicht sehen ließ, der Brotpreis stieg auf fünf Heller, und die Brotkarte, die sich in allen Farben adäquate aus Notwendigkeit der Legitimation für 70 Gramm. Man sah auf zwei, schließlich auf ein Uhr nachts festgelegt, Silber und Pneumatik einer Musterung unterlegen, die Automobile für den Krieg requiriert, das Bier spärlicher und die Milch einer Regulierung unterworfen, deren Probleme uns in das neue Jahre begleiteten. Die Staatsgewalt erhöhte und stärkte ihre

Wien im Kriegsjahr 1915.

Geist: die Geschichte Wiens ist nicht die Weltgeschichte, sicher nicht Kriegsgeschichte, und der Chronist, der hinter der Front steht und die Ereignisse des Hinterlandes aufzeichnet, muß bescheiden sein. Er bleibt ein Chronist zweiten Ranges. Den Vortritt hat das Kampferlebnis, die Entscheidungen an der Grenze, und die Schicksale der Dabeingeblichen erscheinen unwichtig und belanglos. Friedensschicksale im Kriege, gegen jene der anderen, die in feindlichen Ländern, in der Fremde mit heroischem Opferwillen vorwärts führen, um jede Fußbreite Boden ringen, kämpfen, sterben... Das Hinterland ist die Kriegsdienstleistung, die Front die aktive, entscheidende Wehrkraft. Wir, die nicht aufgerufen wurden als Kombattanten, haben dem Feldkrieg Dienste ohne Waffe zu leisten und im Weltbrand den Frieden zu wahren. Auch wir haben unsere Schicksale, und die Geschichte der Stadt Wien, die millionenfach solche Einzelgeschichten vereinigt hat, muß, wenn sie auch aus der Strategie der Kämpfe ausgeschaltet ist, viele Kilometer von jedem Geschehen liegt, revidiert und rückschauend überprüft werden, wenn wir der Ereignisse des Jahres gedenken. Hier ist das Herz, jenes des Landes und des von Millionen. Es hat in allen Wechseln der Zeit gefiebert, gestirbt, gehobt, in langen Stunden Schmerzerfüllt, ohne den Mut zu verlieren, in den freudigen Gelubelt und triumphiert. Hier leben enge, Haus an Haus, Heere, die gekämpft haben, ohne im Krieg gewesen zu sein, die in den Tagen der Leuteringer nie Wiener Soldaten und tragen heldenhaft die Sorge um ihre Söhne. Die größte Stadt des Reiches mußte die größten Lasten der Wohlfahrt und die zahlreichsten Menschenmassen auf sich nehmen und dabei die Kraft der Betriebe, die den technischen Krieg alimentieren, aufrecht erhalten. Und die Ma-

Pappeplomben statt Bleiplomben im Staatsbahverkehr.

Wie wir erfahren, wurden mit Erlaß des Eisenbahnministeriums für die Verriegelung der Güterwagen im Bereich der österreichischen Staatsbahnen an Stelle der Bleiplomben **Pappeplomben** mit Nietverschluß unter Verwendung von Draht an Stelle des Spagats eingeführt. Die neue Plombe wird folgendermaßen gehandhabt: Die Enden des durch die Wagenösen gezogenen Drahtes werden durch die Niete der Plombe gesteckt, die Enden des Drahtes zwei- bis dreimal umeinander geschlungen, der Knoten unter die Niete gezogen und die Drahtenden sodann nach oben umgelegt. Dann wird die Plombe fest heruntergezogen und mit der Plombierzange derart geprägt, daß die Niete mitgepreßt wird. Für die neuen Plomben ist an Stelle des Spagats geblüheter Eisendraht, 0.7 Millimeter stark und beiläufig 3.5 Zentimeter lang, zu verwenden. Die neuen Plomben sind nach Maßgabe der Lieferung sofort in Verwendung zu nehmen, doch dürfen die vorhandenen Bleivorräte aufgebraucht werden. Dagegen dürfen nach Einführung der neuen Plomben andere Arten der Plombierung nicht mehr angewendet werden. Die neuen Plomben, die von einem Beamten der Staatsbahnen konstruiert wurden, sind aus dunkelbrauner, imprägnierter Pappe erzeugt worden, die gegen Nässe große Widerstandsfähigkeit zeigt.

Bei der Abrihtung.

Kleine Rekruten.

Eine Elektrische trägt auf der Stirnseite die weiße Scheibe des Sonderwagens. Auf der Plattform und im Innern geht's lustig zu. Ein paar Duzend Bubel sind soeben einwaggoniert worden. Nichte und dunkle Bubenköpfe sieht man hinter den Scheiben; untersehte, feste Kerlchen, und lange, dünne, liebe Bengel, die gleichsam über sich selbst hinausgewachsen sind. Arme, Beine, Hals — alles ist an ihnen zu lang geraten, und während die andern mehr oder minder gerade stehen, lehnen diese aufgeschossenen Zungen windschief in einer Ecke und sprechen faul, mit großer Kargheit der Worte und möglicher Hinweisung von scheinbar überflüssigen Silben.

Die meisten der Knaben haben Rucksäcke mit. Die Schuhe sind fest und die Mühen sitzen windficher auf dem Kopfe. Anfangs hört man nur ein ziemlich wüßtes Geschwirre, aus dem sich erst nach und nach einzelne Sätze und Begriffe lösen. „Schwarmlinie“ vernimmt man, dann „Belände“ und „Stürmen“ oder „Patrouille“ und „Kommando“. Nur militärisch, kaum ein anderer Ausdruck wird laut. „Hörst“, sagt ein blondlockiger Krauskopf zu seinem ein wenig blutarm aussehenden Nebenmann, „bist du eigentlich eine Charge oder nicht? . . .“ „Was denn! Natürlich! Erinnerst dich denn nicht, wie wir letztesmal gestürmt haben?“ Der andre nickt. „Du, das war dir eine Heh! Wir sind so gerannt, daß der dicke Schmidtbauer geflogen ist. . .“

Ein Schüler zeigt dem Kollegen einen Kompaß, den er erst heute erstanden hat. „2 Ra 40 hat er gekostet.“ Auch das Signalbeißerl wird präsentiert. „Wie geht denn nur schnell das A? Ist das lang oder kurz? Letzthin hab' ich's gewußt und jetzt hab' ich's blöderweise wieder vergessen.“

„A — das ist Punkt — Strich. Schade, daß der Oberleutnant, der uns abgerichtet hat, eingeriickt ist. Aber der Hauptmann ist noch da.“

Es ist eine ganze Flut von Frohsinn, ein glühender Schwall von Feuereifer, den die Straßenbahn mit dieser jugendlichen Last vor die Tore der Stadt befördert hat. Es geht über Ottakring hinaus, gegen das Liebhartstal, wo die Schottengymnasiasten hinter dem Schottenhof, den Meiereigebäuden ihres alten Stiftes, seit heuer ihre Kriegsspiele abhalten. Und darauf brennen die Bubel.

Gleich beim Verlassen der Elektrischen: „Ver-gatterung!“

„Reihen rechts um! Marsch!“

Der Trupp setzt sich in Bewegung und schwenkt links in die Straße ab, die etwas bergan führt. Das ist kein Wandern mehr — es wird ganz regelrecht marschiert. Stramm hält sich die Kompagnie der Primaner. „Aniet!“ . . . „Auf!“ . . . Prächtigt geht's. Nur wenn beim Erheben einer wackelt oder beim Anien gar aus der Reihe fällt, so erklingt jenes glucksende, leise grölende Gelächter des Spottes, das eine Art Begleitmelodie des Schulvolkes ist, wenn es sich wohl fühlt.

Man ist an Ort und Stelle. Wunder schön ist der freie, braungrün gefärbte Wiesenplan, der sich hier beinahe wie eine Terrasse über der Stadt erhebt. Ein wenig weiter drüben grüßt der Wilhelminenberg mit dem erzherzoglichen Schlosse. Auf der andern Seite eine kleine Spitalstadt, weiter drüben die glänzende Kuppel des Steinhofs. Fern geht der Blick ins Land hinein und ruht über Wien, das sich da in den ein wenig nebelhaften Umrißen des Frühwinters weitet, von Kirchtürmen wie von Ewigkeitsgedanken überragt.

Diese Kirchtürme können vorzügliche Orientierungspunkte sein. Man wird ihre Richtlinie bei Refognoszierungen und Angriffen später recht gut brauchen können.

In der Stadt, bei der Versammlung vor dem Liebenbergdenkmal, hat diese Schulgesellschaft ganz imposant ausgesehen, beinahe den Platz beherrschend. Jetzt verliert sie sich auf der weiten Fläche. Fast wie die Punkte und Striche ihrer Telegraphensprache sehen die kleinen Rekruten von weitem geschaut aus.

Eben ist abermals „Ver-gatterung!“ kommandiert worden. Die „Soldaten“ sammeln sich alle um ihre Rucksäcke und blicken geradeaus auf den Hauptmann, der sie befehligt. Er spricht jetzt zu ihnen, in kurzen, knappen und eindringlichen Worten. „Ihr selber müßt wollen. Ihr selber müßt wissen, was was heißt: Ordnung und Disziplin, und bald wird's euch selber nicht gefallen, wenn alles so zuchtlos hergeht. Schaut nur die paar Bubel dort drüben an, wie die dahervackeln. Ist das vielleicht schön? Spüren muß man's, darauf kommt's an. — Rechts! Nicht euch! Zweites Glied!“ . . .

Lair der Oberflur

71

Die Reihen bilden sich und lösen sich. Schwärmen werden gemacht und allerlei Formationen gebildet. „Eins, zwei erstes — eins, zwei zweites — eins, zwei drittes Rottenpaar!“ ... Schwärme, dann der Zug, die Doppelreihen machen links um. Die Chargen wälzen ihres Antes, und neuerdings öffnen und schließen sich die Linien, je nach dem. Ganz einfach ist das natürlich nicht, und es kommt auch bei einem Gymnasten vor, daß er nicht weiß, wo rechts und wo links ist, weil es in solchen Bubenköpfen bekanntlich immer Gedanken gibt, die von der Augenblickspflicht davonstieben. Wer kennt nicht die närrische Wanderfreudigkeit der Knabenphantasie, die stets unterwegs ist, überall behende, und sich nirgends fesseln läßt. Und da kommt nun das Kriegsgregement und schlägt alles Ausreißerische kurzweg in Bann. „Stillgestanden!“

Ein Signalpfeiff ertönt. Das hat „Vorwärts!“ geheißen. Wieder werden jene geheimnisvollen Zeichen der Bewegung ausgeführt, die für den Laien nie ganz begreiflich sind und deren Tadellosigkeit doch den soldatischen Geist, die soldatische Größe umschließt.

Am aller schönsten ist begreiflicherweise das Stürmen. Oben auf einer Böschung hat sich die Quarta verschanzt, die ihre Stellung wütend verteidigt. Das Kommando wird gegeben. Wie die Wilden stürmen die Primaner die kleine Höhe hinauf. Erst wird aus den Kapselpistolen gefeuert, die einige Buben mitgebracht haben, dann kommt's zum Handgemenge. Die „Vierte“ ist in der Uebermacht, die „Erste“ muß das Feld räumen, aber ein baumlanger Quartaner fliegt mit ihr die Böschung hinunter, und das ist ein Triumph. „Gefangen!“ heult's von allen Seiten, und die glorreiche Tat erleichtert die Niederlage.

Ein andermal ist Nachtübung. Das ist herrlich. Patrouillen werden ausgeschickt und die Rotten vereinbaren ihr Lösungswort. Hinter einer kleinen Felspartie im Steinhof Wald findet man die gewünschte Deckung. Feindliche Spione nahen. Man bemächtigt sich ihrer aber nicht, denn sonst würde ein Pfeiff viel leicht die Bedrängnis verraten. Man läßt sie vielmehr ruhig die Hauptmacht verständigen und sucht derweil unter einer Brücke neue Deckung. Der Feind stürmt über den Steg, unten sitzt die tapfere Kotte, die dann dem Gegner siegreich in den Rücken fällt.

Jetzt hat „die Erste“ den Kampf gewonnen. Vorsichtshalber werden noch die Gelände mit dem Scheinwerfer abgesehen. Das ist spannend und wunderschön. Alle Romantik, die man früher in Büchern gesucht hat, all jene herrliche Abenteuerlichkeit, in die jugendliche Einbildungskraft sich immer hineinräumen mußte — die bietet nun das gewaltige Weltgeschehen. Am wilden Brande des Krieges — zünden die Buben das Feuerwerk ihrer Einbildungskraft an — die Kinder haben's jetzt gut. Ist das Siegersglück nicht etwas köstliches? Der Ehrgeiz erwacht in den Knaben. Frisch und gesund sehen sie aus; selbst die kleine, blutarmer Charge hat rote Wangen bekommen. „So,“ sagt der „Herr Zugführer“ befriedigt, „jetzt ham ma sie, die Kachelmacher!“

„Ruh!“ Die militärische Aufgabe ist für heute gelöst. Später einmal wird man wohl auch Gräben anlegen und Sappen bauen, bis das Obergymnasium kommt, in dem man dann Schießen und Fechten lernen soll. Kartenlesen wird man natürlich schon früher. Ein Mann fehlt noch. Er ist vorhin zur Rekonnoziierung auf einen Baum geklettert und hat eine feindliche Stellung glücklich ermittelt. Stolz kehrt er zurück — selbstverständlich wird er zur „Beförderung“ vorgeschlagen.

Das steht für den Anfang vielleicht alles ein wenig zu sehr nach Soldatenspielen aus. Aber die Schottenahngymnasten oder die andern, die da als kleine Zivilisten auf das Exerzierfeld oder in den Wald wanderten, sind, wenn sie, mit ihren Rucksäcken beladen, zu Tal nach Wien steigen, schon ein wenig wirkliche Soldaten geworden. Das festigt sie und macht sie stramm und stark und gesund, von patriotischem Geist durchglüht, tüchtig, nicht nur für den späteren Militärdienst, sondern auch für den strapazenreichen Marsch durchs Leben.

Selene Tuschat.

Der Balkanzug.

N. Berlin, 29. Dezbr. (Priv.-Tel.) Für den Balkanzug, der von Anfang Januar ab wöchentlich zwei Mal zwischen Berlin und Konstantinopel verkehren wird, ist jetzt der Tarif im Entwurf erschienen. In der Verkehrsleistung des Zuges sind nicht weniger 13 Eisenbahnverwaltungen beteiligt. Die serbische Strecke untersteht der preussischen Militärreisbahndirektion in Semendria. Geschäftsführende Verwaltung ist die Direktion der ungarischen Staatsbahnen in Budapest. Aus den Tarifbestimmungen ist Folgendes hervorzuheben: Zur Benutzung des Balkanzuges im Verkehr mit Balkanstationen werden für die in der Preistafel enthaltenen Verbindungen besondere Fahrarten erster und zweiter Klasse mit 15-tägiger Geltungsdauer ausgegeben und zwar im Anschluß-Nachbarverkehr Karton, im direkten Verkehr Buchfahrarten. Diese Fahrarten tragen die Aufschrift: „Balkanzug“. Sonstige Fahrarten sind im Verkehr mit Balkanstationen ungültig. Im Verkehr von Stationen der deutschen, österreichischen und ungarischen Verwaltungen unter einander werden soweit nach Beförderung des direkten Balkanverkehrs Plätze vorhanden sind, Reisende mit Fahrkarten (für alle Züge) I. und II. Klasse zugelassen. Fahrarten nach Balkanstationen werden nur gegen Vorzeigung der vorgeschriebenen Reisegenehmigung der militärischen und politischen Behörden verabsfolgt.

Jeder Zivilreisende muß im Besitze eines Passes und eines Passierscheines sein. Diesen Schein stellen in Deutschland die Kriegsministerien der Bundesstaaten, der stellvertretende Generalstab, das Oberkommando, die Kommandantur, das Reichsmarineamt oder der Admiralsstab aus. Wer in das besetzte serbische Gebiet reisen will, hat außerdem die Genehmigung des Oberkommandos Madensen beizubringen. In Deutschland wird mit jeder Fahrkarte, die schon acht Tage vor Zugsabgang verkauft wird, ein Merkblatt ausgegeben. Bettkarten können ebenfalls acht Tage vor Zugsabgang gelöst werden und zwar in Berlin auf Bahnhof Friedrichstraße und im amtlichen Reisebureau (Postdamer Bahnhof). Handgepäckabfertigung ist nur nach den in den Balkanzugtarif einbezogenen Stationen zulässig. Als Handgepäck sind nur kleine Gepäckstücke für den persönlichen Bedarf zugelassen, der auf das unbedingt Notwendige zu beschränkt ist. Das Gepäck wird auf der Zollgrenze sowie auf den Ankunftsstationen militärisch und zollamtlich untersucht. In Berlin erfolgt die Untersuchung des Gepäcks nur auf Bahnhof Friedrichstraße und am Anhalter Bahnhof. Auch die Mitnahme von Schriftstücken ist beschränkt. Nur die von der zuständigen Behörde versiegelten Schriftstücke dürfen mitgenommen werden. Auf den Strecken, die im Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen haben die Reisenden keinen Anspruch auf Beförderung. Fahrtunterbrechung ist nicht gestattet. Es wird keinerlei Haftung übernommen, — insbesondere nicht für die persönliche Sicherheit der Reisenden und für Verlust oder Beschädigung des aufgelieferten Reisegepäcks.

Wie aus den Preistafeln hervorgeht, ist die Strecke Berlin (Anhalter Bahnhof)—Konstantinopel 2453 Kilometer, die Strecke Berlin (Stadtbahn)—Konstantinopel 2431 Kilometer lang.

Die Balkanzüge.

Nach einer von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen erhaltenen Verständigung über die demnächst in Verkehr zu setzenden Balkanzüge Berlin-Konstantinopel wird für den Verkehr mit den Balkanstationen ein neuer direkter Personen- und Gepäcktarif eingeführt. In diesem Tarif sind auch die Tarifaufschläge für die Benützung der mit den Balkanzügen verkehrenden Schlafwagen enthalten. Angesichts der kriegerischen Verhältnisse werden die folgenden speziellen Maßregeln im Verkehr mit den Balkanstationen in Geltung treten: Fahrkarten nach den Balkanstationen werden nur an Reisende ausgefolgt, die bei der Kartenlösung die Reiseerlaubnis der Militär- und der Zivilbehörden aufweisen. Das Handgepäck muß auf das Allernotwendigste beschränkt werden. Schrift- und Drucksachen können nur den militärischen Vorschriften entsprechend mitgeführt werden. Für Gepäck können Lieferungsstermine mit versicherter Frist nicht bedungen werden. Auf den unter militärischer Verwaltung stehenden Linien wird weder für den Transport noch für die Sicherheit der Reisenden und des Gepäcks irgendeine Garantie übernommen. Auf diesen Linien darf die Reise nicht unterbrochen werden. Gepäckstücke, die die Zollgrenze passieren sollen, müssen auf der Abgabestation wenigstens vier Stunden vor Abgang des Zuges aufgegeben werden, damit vor der Aufnahme die durch die militärische und die Zollbehörde vorzunehmende Untersuchung und die Verichung des Gepäckstückes mit einer amtlichen Zollplombe sowie der Transport unter Zollverschluß bis zur Bestimmungsstation möglich sei. Diese Verfügung liegt im Interesse der Reisenden, da es sonst vorkommen kann, daß die Zollrevision der aufgegebenen Gepäckstücke innerhalb der kurzen Aufenthaltzeit der Züge in den Zollgrenzstationen nicht beendet werden könnte und der betreffende Reisende von der Weiterreise ausgeschlossen würde. Außer den direkt nach den Balkanstaaten reisenden Passagieren können die Balkanzüge im inneren und gegenseitigen Verkehr der ungarischen, österreichischen und deutschen Bahnen von Reisenden in Anspruch genommen werden, und zwar gegen Entrichtung der regelmäßigen Schnellzugs- und Gepäcktarife. Für Schlafwagenstellen müssen jedoch die Tariffätze des neuen direkten Tarifs bezahlt werden.

nicht am Ende mit denselben Klavierpieler sagen wird: „Das ist ja Kaffeehaus für mich.“ Das muß erst die Zukunft zeigen. — falls die Kriegshetze und Not lange genug dauerte, die Menschenmatten bis in ihre Tiefen zu ändern.

Kaffeekauf vollständig gedeckt ist. Weingt die Post oder lernt nach dem Stammgast, der ältere Ansprache hat; aber der richtige „Ober“ hat jedoch Abendsblätter, daß er keinen fragenden Blick zu überschauen braucht. Daß die Kaffeehäuser, Stammtisch, warm, ja üppig sind, und an lauschigen Ecken, Stammtischmöglichkeiten usw. keinen Mangel haben, bedarf nicht erst der Erwähnung. Ist doch das Kaffeehaus die eigentliche Nachmittagswohnung eines großen Teils der Wiener Bevölkerung und — für einen geringeren Teil — auch der Ausenbüchse während der ersten Hälfte der Nacht.

Was die Leute dort treiben? Alles, was zum menschlichen Leben gehört. Geschäfte machen, Klatschen, verläumben, Verhältnisse antippen, intrigieren, Claqueur gründen, lesen, spielen und vor allem: die Zeit totschlagen. Das versteht der Wiener meisterhaft. Nach dem Oten hin wird der Lebensschuß unruhiger, die Zeit billiger, das Gesellschaftsbedürfnis größer. Und da das „Sperrschloß“ ein eigentliches Nachleben nicht aufkommen läßt, betriebligt der Wiener sein Bedürfnis an Gesellschaft nicht wie der Deutsche nach des Tages Arbeit am abendlichen Stammtisch, sondern schon am Nachmittag im Kaffeehaus. Da beginnt denn auch der Vorkauf zum Beschäftigung zu werden. Es mißt denn Wiener so leicht gemacht, ein paar Stunden, die eigentlich der Arbeit gehören, in angenehmer Atmosphäre angeregt zu verhandeln, daß er der Versuchung kaum widersehen kann. Und er redet und raunt sich alles, was er auf dem Herzen hat, in diesen paar Stunden so leicht herunter, daß er gar keine Energien zur Abhilfe in sich ansammelt und alles beim Alten läßt, selbst den Mißbauern und das Sperrschloß. Und da er samt Weib (manchmal auch Kind) einen großen Teil des Tages in den jedem mann gänglichen Räumen seines Stammtisches verbringt, hat er auch gar nicht das Bedürfnis, seine eigene Wohnung so auszugestalten, wie es der richtige Home-Mensch verlangt. Daher wohl die Seltenheit und Unerschwinglichkeit vollständiger Mittelskandwöhnungen in Wien. (Ich weiß wohl, daß sie noch andere Ursachen hat, wie vor allem die fünfzigprozentige Mietesteuer; aber wäre das Heimbedürfnis so mächtig, wie bei dem Engländer und Niederdeutschen, so würde es sich eben die geräumige Paveweite erzwängen.) Vielleicht ist das Verhältnis von Irresichere und Wirkung auch umgekehrt: Weil der Wiener ein so süßes Getränk und eine leichte, unverbindliche Gesellschaft in bequemen Räumen liebt, ist das Kaffeehaus entstanden, das — an der Stammtischgrenze — auch ein gefälliges dienstfertiges Personal findet, und es zur Virtuosität ausgebildet. Einmal vorhanden aber wirkt das Kaffeehaus auf die leichtverfügbare Bevölkerung zurück und fördert den behaglichen Müßiggang mit allen seinen Folgewirkungen. Man hat der Straße den Sellern den Dalkeln und der Melange ein Ende gemacht, das Kaffeehaus aber konnte er nicht umbringen. In der „Klavierviertel“ laßt der eine Gast, Sellner, bringen. Er merkt „Simonad“ — Zünder und Zünder — ich merke mitgebracht.“ — Werden's bald alle Gäste, nicht bloß die des „Kaffeetisches“ halten müssen. Ob dann aber der Enkel

Das Wiener Kaffeehaus.

Wien, 27. Dezember.
Kaus ohne Milch.

Seit heute gibt's in den Kaffeehäusern keine Milch mehr zum „Kausentee“. Ja so, Sie wissen nicht, was das ist, die Kaus. Na, auf deutsch, das Regeneröl, oder der five o'clock; auch gerade keine urdeutschen Bezeichnungen. Wenn also die Kaus kein deutsches Wort ist, so brauchen wir überhaupt nicht die Nase zu rümpfen. Wort hin, Wort her, eine Wiener Kaus ist nicht zu verraten, auch wenn sie aus nichts anderem besteht als aus einer „Schale Melange“. In „Kaus“ oder „Schlag“ und den dazu gehörigen Nipfeln. In den richtigen Kaffeehäusern aber gibt's noch ganz andere leckere Sachen, z. B. Briscioles oder Dalkeln mit Löffeln und „Schmecken“, bei denen einem der Mund wässern kann. Das heißt: das alles gab es. Denn jetzt gibt's gar nichts mehr. Erst verdrängt das süße Gebäck, dann das Nipfel, später der Schmagobers, jetzt endlich sogar die Milch, und nichts ist geblieben als das Glas Tee oder der ganz schwarze Kaus (zu dem allerdings die Schmecken sich die Milch von Kaus mitbringen). Der richtige Kaus also ist verschwunden, das Kausentee aber ist geblieben und wird bis an der Zeiten Ende. Was wäre auch Wien ohne Kaffeehaus! Kann man sich Mühen ohne Bräu oder das Rheingau ohne Weinbeisel vorstellen? „An der St. Marger Linie beginnt der Orient, hat der alte Meternich gesagt, und den Orient kennzeichnet das Kaffeehaus. Aber was hat Wien aus dem östlichen Einwanderer gemacht! Von allen Goststätten, Bierpalästen, Weinlöden usw. ist das Wiener Kaffeehaus zweifellos die geläufigste. Wohlgemerkt das Wiener Kaffeehaus, denn draußen im Fleische weiß man garnicht, was das ist, ein richtiges Kaffeehaus, wenn man es nicht gerade aus Wien bezogen hat. Ich werde gar nicht vom Kaus selbst, der erst die Hälfte der schwargelben Extraktstoffe ausmacht, seinen Namen zu bekommen, und dem mehr oder minder müden Gebäck; erst mit der Wienernung beginnt das eigentlich Wienerische. Der Wiener Kaffeekauseller ist ein Unikum an Aufmerksamkeit wie an Gedächtnis. So zu zum ersten Mal ein Kaffeehaus betritt, wird er dich mit den Blicken des Menschenkenners messen, dann bringt er dir neben dem verlangten Gebäck unangeordnet alle die Beilagen, für die er dir ein Interesse antrakt. Er wird sich schwerlich stark irren. Aber hast du deine Wahl getroffen und kommst nach Jahren wieder einmal an denselben Ort, so erhältst du — vorausgesetzt, daß noch derselbe Hausherr herrscht, und meist ist es derselbe — sofort die einst gewöhnlichen Wäcker. Hat es deinen Namen, Rang oder Titel erfahren, so bergt er ihn nie mehr. Daß er dir jetzt den Adel verleiht, ist selbstverständlich. Dich mit weniger als „Herr von“ anzureden, wäre unter seiner Würde. Mit deine Schale leer, so bringt er ad libitum Wasser, bei dem du überkommst, bis dein Bedarf an Zigarettenrauch, Manisig und

Kriegstees.

Wo die Wiener trinken nachmittags in den Kaffeehäusern nicht mehr Milchkaffee, sondern Tee! Schade um den angestammten Saufenkaffee, aber andere Kriegsnots sind womöglich härter, und schließlich hat man außerhalb Wiens an vielen und vielen begablichen und gestitteten Orten des Nachmittags Tee getrunken. Uns freilich ist bisher, wenn wir's uns recht überlegen, der Tee irgendwie fremd und vornehm vorgekommen, das Volk trank ihn eigentlich nur als Medizin. Welche Umständlichkeit, wenn man in einem Stadtkaffee eine Tasse Tee haben wollte! Es dauerte lange, es entstand in der Küche eine gewisse Aufregung, schließlich brachte der Kellner langsam und mit feierlicher Miene ein schweres Tablett, das den kleinen Marmortisch auf eine lästige Weise erfüllte; eine immer riesenhafte Teetasse stand darauf, eine metallene Kanne, so gewichtig und ungefüßig wie nur denkbar, ein kompliziertes Sieb, das man nach der Benützung nicht recht irgendwo hin zu tun wußte; und fünf Stücke Zucker. Wir haben es aus den Verhandlungen der Wiener Kaffeesiederschaft mit dem Minister Prinzen Hohenlohe erfahren, daß laut strengem Innungsbeschluß die Zahl der Zuckerkwürfel beim Tee immer fünf sein muß. Nun noch auf dem umständlichen Tablett ein Gedränge von Seiwasserlöffelchen und Rumkaraffen und Zitronenscheiben und was nicht sonst — eine Tasse Tee war uns bisher eine steife und barocke Haupt- und Staatsaktion; dafür war der Tee gewöhnlich schlecht und immer auf das nährstärkste teuer. Wenn man in Berlin Tee bestellte, bekam man ein Glas voll Tee und basta; nur stak in dem Glas eine wenig sympathische Maschine, das gestielte Tee-Ei, ein eisförmiges Sieb und Löffel zugleich, in dem die Teeblätter eingekapselt sind. Läßt man das Tee-Ei ruhig im Glase stecken, so ist der Tee zu schwach, weil der Absud nicht aus dem Ei hervortritt; hebt man das Ei aus dem Glase, dann wird der Tee fohlschwarz, weil zu viel Extrakt ins Wasser rinnt. Die Kunst, einen guten Tee fix und fertig in ein Glas zu tun, besitzen auch die Berliner Kaffeehäuser nicht. Obwohl in Berlin viel breitere Schichten Tee trinken als in Wien, ist auch dort der Tee kein Volksgetränk wie in England oder Rußland. In Mitteleuropa — und gar in Italien — ist mit dem Begriff Tee immer eine dunkle Vorstellung von Vornehmheit oder Ziererei verbunden; von dem feierlichen Apparat, den der Wiener Kaffeesieder aufstischen läßt, bis zu der halbreligiösen Zeremonie der japanischen Geishas ist nur ein Schritt.

Was ein guter Tee eigentlich bedeutet, haben Tausende und Tausende von Wienern dennoch begreifen gelernt; zwar nicht in Wien, aber draußen im Feld, und ganz besonders in Galizien und Rußland. Die freundliche Kunst, jedes nicht einwandfreie Wasser im Handumdrehen hygienisch und wohlriechend und markförmig zu machen, hat nicht allen echten Wiener Kindern von Anfang an eingeleuchtet. Der Verfasser dieser Zeilen kennt einen eingeleuchteten Wiener, der in der ständigen Hitze eines wohnnischen Kampftages lieber eine große Flasche Hunyadi-Janos-Bitterwasser austrank, als ein großes Glas voll lauen Tees, das er hätte haben können. Dennoch, daß Tee auf Polnisch „herbata“ heißt, haben die deutschösterreichischen Soldaten in Galizien und Polen sehr schnell gelernt; und daß dort oben kein Nest so jämmerlich ist, daß nicht wenigstens leidliche „herbata“ zu bekommen wäre. Welche Wonne, wenn der Durstige sich gar kalten Tee verschaffen kann! Kalter Tee ohne Zucker stillt den Durst besser als das köstlichste Mineralwasser; nur, woher die Geduld nehmen und das Teeglas nicht an die trockenheißen Lippen führen, bevor das Getränk richtig erkaltet ist? In vielen Offiziersmenagen im Felde ist, wenn einmal die Zufuhr stockt, warmer und kalter Tee oft tagelang und wochenlang das einzige Getränk. Unzählige Menschen, denen früher der Tee nichts war als ein Hausmittel zum Schwitzen oder ein Vorwand zum Rumtrinken, oder eine modische Weigabe zu vornehmer Nachmittagsgesellschaft, viele solche österreichische Menschen haben sich im Felde unmerklich an den Tee gewöhnt und werden ihn so wenig missen können wie die Zigarette. Man wird, hat man sie einmal erworben, die Teeleidenschaft so wenig wieder los wie die Trunksucht oder die Raucherier; nur ist von den drei Lastern das Tee-trinken das weitest harnloseste.

Na, es werden viele als leidenschaftliche Tee-trinker aus dem Feld heimkehren, ganz zu schweigen von denjenigen, die in russische Gefangenschaft geraten sind. In tausend und tausend Briefen aus Sibirien ist von Tee die Rede; wie dort bei jedem Anlaß und zu jeder Stunde Tee getrunken werde und welche eine Hilfe und was für eine Art Trost der edle Trunk den Gefangenen geworden sei.

Und nun sollen selbst die Wiener von Wien in Wien das Tee-trinken lernen. Ein Glück, daß auch unser berühmter Wiener Kaffee während des Krieges sachte und allgemach hundemiserabel geworden ist; die Teejaure wird sich schnell einbürgern. Und es könnte sein, daß wir dann auch im Frieden den obligatorischen Saufenkaffee nicht wieder einführen; in dieser Zeit der ungeheuerlichen Umwälzungen ist alles möglich.

1./I. 1916

77

Der Güter-Zentralbahnhof.

Der Bau im 21. Bezirke beschlossen.

Die „Reichspost“ erfährt von maßgebender Stelle:

Die Verhandlungen der Ministerien und der Bahndirektionen sind in der letzten Zeit so weit gediehen, daß der Bau eines großen Güter-Zentralbahnhofes in Wien, der sich im Kriege als unumgänglich notwendig erwiesen hat, rasch in Angriff genommen werden wird, wozu derzeit an der Herstellung der endgültigen Pläne gearbeitet wird. Der Zentral-Güterbahnhof wird im 21. Bezirke, und zwar an dessen Ostgrenze entstehen.

Künftighin sollen, um jene Verkehrsstörungen in Wien zu vermeiden, die sich in der Kriegszeit sehr unangenehm bemerkbar machten, in den Bahnhöfen der Franz-Josefs-, Nord-, Nordwest- und Ostbahn nur jene Waren einlangen, die eben für Wien bestimmt sind. Die übrigen werden dem Zentral-Güterbahnhof zugeleitet, welchem Zwecke die bereits im Bau begriffenen oder mindestens schon beschlossenen neuen Gleisanlagen dienen werden, die die Nordbahn mit der Nordwestbahn in Floridsdorf und bei Stadlau die nördliche (Brünn) mit der südlichen (Marchegg) Linie der Ostbahn verbinden. Außerdem erfolgt eine Vermehrung der Geleise der Ostbahn im Weichbilde von Wien, und es wird nordwestlich vom Zentralfriedhof ein geräumiger Vorbahnhof zum Ostbahnhof erbaut werden, dessen Bestimmung es ist, durch Aufnahme der Güter den Ostbahnhof zu entlasten, der später nur dem Personenverkehr dienen soll.

1. / 1. 1916

78

Die zweite Kriegsilvesternacht.

Zum zweiten Male erwartete Wien heute nachts den Beginn des neuen Jahres im Zeichen des Weltkrieges. Eine ganz eigenartige Stimmung lag über den Tausenden, die die Straßen der Stadt durchfluteten; eine festliche, freudige Stimmung, eine lebhaftere Fröhlichkeit beherrschte alle, aber niemand fühlte das Bedürfnis, ihr lauten, lärmenden Ausdruck zu geben, wie es sonst wohl im Uebermut der Silvesterstimmung zu sein pflegte. Und wie auf der Straße, so war es auch in all den bis zum letzten Platz gefüllten Vergnügungsorten: mit bester Laune, in ungetrübter Fröhlichkeit erfreute man sich der heiteren humoristischen Vorträge, die wahre aus innerstem Herzen kommende Stimmung aber zeigte sich in dem Beifall, der den die großen Ereignisse des Vorjahres, die Ruhmestaten unserer Soldaten und ihrer Führer verherrlichenden Vorträgen zuteil wurde, in dem jubelnden Klang der Stimmen, wenn die Musikkapellen patriotische Weisen spielten, und am schönsten in der innigen Begeisterung mit der die Volkshymne und das „Heil dir im Siegerkranz“ von den Gästen mitgesungen wurden. Und aus den brausenden Hochrufen auf unseren Kaiser und die ihm verbündeten Herrscher klang der Wunsch mit, daß ihm, daß seinen Völkern das neue Jahr erfüllen möge, was die großen Erfolge uns allen verheißten, den ruhmvollen Sieg und den Frieden.

In froher Stimmung und doch in durchaus würdiger, dem Ernst der Zeit entsprechender Weise hat Wien den Uebergang vom alten zum neuen Jahre gefeiert, und wer zur Mitternachtsstunde die Straßen der Inneren Stadt durchwanderte und die Tausende von Menschen beobachtete, der gewann den Eindruck, daß es der strengen Mahnung der Polizeibehörde und des großen Wacheaufgebotes vielleicht gar nicht bedurft hätte. Der Verkehr in den Straßen wickelte sich wohl stockend aber in vollster Ordnung ab. — Abends fanden in allen Kirchen Wiens feierliche Jahresluß-Gottesdienste statt, denen überall eine andächtige Menge beiwohnte.

Bleigießen.

Wenn die letzte Stunde des alten Jahres abläuft und der Heiger der Uhr um Mitternacht den Anbruch eines neuen Jahres ankündigt, versucht mancher, die Neugierde, ob das junge Jahr Glück oder Unglück bringen wird, aus der Gestalt gegossener Bleistückchen zu befriedigen. Kleine Stückchen Blei werden auf einem Löffel in die Glut des Ofens oder über eine Flamme gehalten und das geschmolzene Metall in einen Topf voll kalten Wassers gegossen. Aus der eigenartigen Gestalt, die das Blei dabei annimmt, wird nun — allerdings mit sehr viel Phantasie — ein Gebilde erkannt, das in dem Leben der betreffenden Person eine Rolle spielen soll. In der Kriegszeit ist das Bleigießen allerdings ziemlich kostspielig geworden, denn das Blei, das bei den Eisenhändlern und in verschiedenen anderen Geschäften am Silbestertag in kleinen Stückchen verkauft wird, ist teuer. Früher hat ein Kilogramm Blei 30 bis 40 Sella gekostet, jetzt kosten 10 Deka Blei infolge des Bleimangels schon 30 Sella. Nichtsdestoweniger gab es auch diesmal am Silvesterabend viele Leute, die mehrere Kilo Glücksblei kauften, um in ihrer Familie den Brauch des Bleigießens, der zugleich den Stoff zu ansehnlicher Unterhaltung bildet, zu erhalten. In früheren Jahrzehnten war das Bleigießen in der Silbesternacht ein allgemeiner Brauch; in neuerer Zeit ist dieser Brauch in der Großstadt wohl im Verschwinden. Die Kriegszeit hat den Brauch wieder stark aufleben lassen. Wie Bleihändler versichern, ist heuer dreimal so viel Blei zum Gießen gekauft worden, als in den letzten Jahren.

2. I. 1916

81

Neujahrskarten.

Ein neues Jahr hat begonnen, das wieder im Zeichen des Krieges steht. Die Glückwünsche sind für dieses Jahr weit inniger, weit ernster gesprochen, geschrieben und zugebracht worden als sonst. Denn ein jeder trägt den gleichen Hauptwunsch im Herzen: den Wunsch nach einem glücklichen Frieden, der unsere Siege krönen soll. Der eine große Wunsch schloß diesmal die Herzen mehr denn je zusammen, und er klang innig, warm, ernst. An Freunde, an Bekannte, an Personen, denen man Aufmerksamkeit und Achtung schuldet, sendete man sonst ja immer Neujahrskarten, Karten mit der bloßen kurzen Wunschanschrift, der man mitunter ein paar Worte hinzufügte, Karten mit Bildern, wie glückwünschende Amoretten, schöne Frauenköpfe, Glückspilze, Kleeblätter, Hufeisen und dergleichen, oder hübsche Landschaftsbilder, mit dem Neujahrsgruß in feiner Beziehung stehende Reproduktionen von Gemälden. Seit der Krieg jedoch begonnen hat, haben die Glückwunschkarten zu allen Festen kriegerisches Gewand angelegt. Karten mit dem Kriegssujet in ernster oder heiterer Form tauchten denn auch als Neujahrskarten im Handel auf, und ihre Verleger hofften gewiß auf Massenabsatz. Aber die Erkenntnis, daß es genug daran ist, wenn Krieg geführt wird, und es daher nicht als dringende Notwendigkeit empfunden werden kann, daß man durch die banalsten Dinge immer wieder daran erinnert werden muß, ist so stark geworden, daß sie sich schon in den kleinsten Zügen äußert; so war es heuer beim Kauf der Neujahrskarten. Man kaufte keine Kriegsskizzen, man vermied es tunlichst, irgendwelche sentimentale, aber geschmacklose Kriegsbilder als Neujahrsgrüße zu versenden. Weit mehr als die Hälfte der diesmal gekauften Bildpostkarten waren entweder einfache Blumen-, Landschafts- und Kinderbilder oder die Karten mit den üblichen Glückssymbolen. Der Rest der verlangten Postkarten waren zumeist patriotische, mit den Bildnissen der verbündeten Herrscher, der Mitglieder des Kaiserhauses und der Heerführer. Nur noch eine Sorte von Karten fand starken Absatz; die in ihrem Bild den kommenden Frieden andeuten. Lustige Karten wurden wenig gekauft. Es läßt sich die Geschmacksrichtung in bezug auf die Neujahrskarten zum Kriegsjahr 1916 mit „einfach und ernst“ bezeichnen. Von Karten mit neuen Kriegssujets war übrigens fast gar nicht in den Handel gekommen.

2. / 1. 1916

82

Vorsetzung des Romane „Der goldene Fels“
von Robert Scholz auf S. 27 vom 2. Jänner.

Feuilleton.

Die Burgmusik in Feldgrau.

Gar manches hat der Krieg bei uns in Wien geändert, und so ist es denn weiter kein Wunder, daß auch eine durch Gewohnheit, Tradition und allgemeine Beliebtheit geheiligte Einrichtung des Wiener Garnisondienstes derzeit ein ungewöhnliches Bild zeigt, so ganz anders, als wir es seit unserm Kindertagen zu sehen gewohnt waren. Ich meine die tägliche, unter Musikbegleitung erfolgende Wacheablösung in der Hofburg, im musiklebenden Wien von hoch und niedrig, den Teil für das Ganze nehmend, kurzweg die „Burgmusik“ genannt.

In Friedenszeiten liegt in der Haupt- und Residenzstadt eine große Garnison, und so stellt denn täglich ein anderer Truppenkörper das Wachkontingent bei. Heute sah man österreichische Infanterie, morgen ungarische, übermorgen Jäger, dann wieder bosnisch-herzegowinische Fußtruppen oder Landwehr in Gardemurform mit Tschako, federbesetztem Hut oder Fes die Wache beziehen. Da an Tagen, wo die ganze Garnison auf die Schmelz hinaus zur Parade ausrückte, verjahren auch ausnahmsweise Pioniere aus Klosterneuburg den Wachdienst in der Burg. Genau so und so viel Minuten nach zwölf Uhr mittags, je nach der Entfernung, um Punkt ein Uhr im Burg-

hofe einzutreffen, marschierten die Wachabteilungen von ihren Kasernen ab, schon beim Tor der letzteren von einem gewissen musikalischen Stammpublikum erwartet und weiter begleitet, dem, wie ein albekanntes Wiener Volkslied singt: „Die Burgmusik, sein allerhöchster Glanz!“ Welche Urwiener Typen beiderlei Geschlechtes konnte man da noch vor wenigen Jahren mit der „Banda“ mitmarschieren sehen! Wieviele Maler und Zeichner, die sich auf die wienerische Note verstanden, haben diese charakteristischen Straßenbanden festgehalten, wieviele heimische Volkslieder von der Burgmusik gesungen! Viele Jahrzehnte lang bot sie so ziemlich das gleiche Gesicht, mochten auch einige bezeichnende Figuren, wie der „Führer“ mit „Sechsern“ und ausgerolltem „Führer“ sowie das „Wäschermahl“ oder der „Schwartzbua“ verschwinden sein, im großen ganzen blieb das Bild doch mit wenig Unterschied das gleiche, uns altvertraute.

Nun kam der Krieg. Die Truppen zogen aus ihren Wiener Kasernen hinaus ins Feld, und nur wenige Bataillone blieben zurück, um den allernotwendigsten Wachdienst zu versehen. Dadurch und noch aus manch andern Gründen hat die „Burgmusik“ ein ganz andres, ungewöhnliches Gesicht bekommen, das beschreibend festzuhalten sich immerhin lohnt. Sehen wir uns also einmal eine Wacheablösung in der Burg an.

Ein schöner, frühlingsswarmer Dezember- tag des Kriegsjahres 1915 gegen dreiviertel ein Uhr nachmittags im innern Burghofe.

Längs des Leopoldsdwischen Trakties, unter dem

schmalen Blechdache, sitzt auf den braunen Bänken die dienstfreie Mannschaft der Burghauptwache, die seit Kriegsbeginn stets die schwefelgelben Aufschläge eines in Wien verbliebenen Bataillons vom 99. Infanterieregiment zeigt. Ist aber offenbar keine Friedensuniform dieses Bataillon, denn mehrere von der Mannschaft, die fast durchweg den hübschen, blonden niederösterreichischen Landbevölkerungstypus aufweist, sind mit Tapferkeitsmedaillen geschmückt. Verschunden sind Paradeuniformen und Tschako, die Mannschaft trägt die graue Felduniform mit Kappe, die Hosen unten mit Spangen aus Leder über den Schultern zusammengehalten. Die Offiziere ebenfalls selbstdienmäßig gekleidet, die Uniformen bereits in dem neuen vorchriftsmäßigen Graugrün. Am rechten Hügel vor der Wache neben dem schwarzgelb gestreiften Gewehrfränder die verbliebene Fahne, deren Seide der leichte Wind aufliegt. Davor der Schnarrpöbel, auf seinem Bretterstrammen Schrittes auf und ab schreitend. Vor dem Kaiser Franz-Monument, das inmitten des großen Hofes steht, stellen einige Soldaten in der Richtung gegen den Schweizerhof im Kreise metallene Notenpulte auf.

Allmählich sammelt sich eine größere Menschenmenge im Burghofe an: junge Leute beiderlei Geschlechtes, dem Aussehen nach Geschäftsmangelleute, welche die Mittagspause benutzen, um ein Galatzkonzert im Freien zu genießen, dann galizische Flüchtlinge, kenntlich an den grauen verknürrten Beinen oder den blauen Ohrenschneckenklappen, Verwundete aus

2. / 1. 1916

83

Die Burgmusik im Feldzug.

in der Luft, auf einer Mundharmonika gespielt hat, als er nach gelungenem Bombenwurf über Verona wieder heimzog. Drogen im Reichsstraft bei einem geöffneten Fenster des ersten Stockes sieht man im roten Rock mit Helm, welchem Koffhaarbüsch und Hellebarde einen diebstahlabenden Arcierengardisten stehen, und einige Fenster nach rechts blickt einen Moment ein jugendliches, lächelndes Gesicht mit kleinem Schnurrbartchen herab: Oesterreichs künftiger Herrscher. Wenige haben ihn bemerkt.

Es ist ein Uhr zwanzig geworden. Das zweite Musikstück, ein Potpourri, ist beendet, die Musikbände an den rechten Flügel der abgelaßten, nun zum Abmarsch aufgestellten alten Wache marschieren. „Doppelreihen rechts um!“ „Wache rechts schaut!“ Generalmarsch, und mit klingendem Spiel marschieren die Wache ab. Ihr voraus strömt ein großer Teil der angesammelten Menschenmenge über den Platz gegen das Tor zur Schaufelgasse hin, so daß die Lauben des Hofes erschreckt aufs Gesicht des Schweizerhofes hinaufflattern. Durch die vorerwähnte Gasse geht es hinaus auf den Heldenplatz, dann nach links am Erzherzog Karl-Monument vorbei: Zwanzig Schritte vor der „Banda“ ein deutscher Leutnant mit Helm, neben ihm Zivilisten, die natürlich den Hauptbestandteil des begleitenden Publikums ausmachen. Darin aber verpönt alle deutschen Waffengattungen. Gleich am linken Flügel der Wache zwei deutsche Blaujarden mit wehenden Kappenbändern, und selbst der türkische Offizier kommt mit. Zwischen den würdigen Steinfäulen des Burgtores geht es hinaus, dessen Wache ins Gewehr getreten und

die Ehrenbezeugung leistet. Gerade spielt die Musik das Soldatenlied „In der Heimat, in der Heimat, da gibt's ein Wiedersehen!“ und in den sehnsüchtigen Endrefrain mischt sich das Schmettern des vom Hornisten beim Tor geleiteten Generalmarsches. Vor dem Burgtor wartet ein kleiner Kordon von Wachleuten, der weiterhin vor der Musik die Straße freihält. Noch ein Stück Weg geht es weiter über den Ring, dann die Bellaria hinauf bis in die Nähe des Justizpalastes. Dort warten drei Sonderwagen der Straßenbahn, um die Offiziere und Mannschaften der Wache in ihre weit draussen gelegene Kaserne zu befördern. Die Burgmusik ist aus, der Zug löst sich auf, und die lustigen Soldaten stürzen sich mit einer Geschwindigkeit in die roten Wagen hinein, daß die junge, hübsche Schaffnerin übers ganze Gesicht lacht und in ihrem gebreht vollen Wagen kaum selbst noch Platz findet.

Mein Wunsch aber wäre, daß sich ein bodenständiger Künstler fände, der mit Pinsel oder Stift festhielte, was die Burgmusik in unsern bewegten Zeiten Charakteristisches bot, Zeiten, von denen noch Engel singen und sagen werden und in welchen der zu Staub vertrocknete Rot flandrischer, französischer, russischer, serbischer, italienischer und vielleicht auch asiatischer Schlachtfelder, der von den Schutzhohlen ziehender Soldaten fiel, sich mit der heimischen Erde des inneren Burgplatzes vermischte. Vielleicht nimmt sich Meister Zache, dessen Stift das moderne Wienerische stets so gut trifft, der Sache an. Ich für meine Person möchte ihn sehr darum gebeten haben.

Dr. Gustav Darter.

Berlin—Konstantinopel.

N Berlin, 5. Jan. (Priv.-Tel.) Der erste Balkanzug wird, wie schon gemeldet, nicht vor Mitte Januar zur Beförderung gelangen. Sobald die Verkehrslage endgültig feststehen, wird man auch Fahrkarten usw. lösen können. Es ist nämlich, wie es in einer Verfügung der Staatsbahnverwaltung heißt, „um zu verhindern, daß zu den einzelnen Balkanzügen mehr Fahrkarten ausgegeben werden als Plätze verfügbar sind“, die Einrichtung getroffen worden, daß die Vorverkaufsstellen gleich auch Platzkarten ausgeben, soweit die Reisenden nicht Bettkarten lösen. Die Ausgabe von Fahrkarten im Vorverkauf ohne Bett- oder Platzkarten ist unzulässig. Es werden daher, ebenso wie für die Schlafwagen, sog. Laufkarten geführt, aus denen die Stellung der Wagen im Zuge und die Lage der Plätze ersichtlich ist; die Laufkarten werden für den Oberberger Zug von der Auskunftsstelle Friedrichstraße, für den Dresdener Zug vom amtlichen Reisebureau, Potsdamer Bahnhof, geführt; nach Schluß dieser Dienststellen werden die Laufkarten den Fahrkartenausgaben Anhalter Bahnhof bezw. Friedrichstraße überwiesen, die den Verkauf von Fahr-, Platz- und Bettkarten bis 5 Uhr früh fortsetzen. Nach dieser Zeit werden Platz- und Bettkarten nicht mehr ausgegeben, und die Reisenden werden bei Lösung der Fahrkarten darauf aufmerksam gemacht, daß sie auf Plätze nur rechnen können, soweit solche in dem ankommenden Balkanzuge frei sind. In erster Linie werden Reisende nach Balkanstationen, Belgrad—Konstantinopel, berücksichtigt; für Reisende nach vorliegenden Stationen werden Plätze in den Schlaf- und D-Wagen erst vom Tage vor Zugabgang ab vorgemerkt.

6.11.1916

85

* (Eine Sensationsnachricht über Ruhestörungen in Wien.) Von der italienischen Grenze wird geschrieben: Nachdem in den Ländern der Entente in der Verbreitung von Nachrichten über Unruhen, die in großen Städten Oesterreich-Ungarns und Deutschlands stattgefunden haben sollen, eine kleine Pause eingetreten war, traten die „Times“ jüngst wieder mit einer ähnlichen Erzählung auf, die sich durch sehr bemerkenswerte Einzelheiten auszeichnete. Dem Londoner Blatte zufolge sollen am Weihnachtsabend in Wien Ruhestörungen vorgekommen sein, in deren Verlauf die Volksmenge den Versuch unternommen hätte, das Palais des Erzherzogs Stephan (so!) zu stürmen. Es lag auf der Hand, daß mit dieser Nachricht nicht bloß den Engländern, sondern allen durch das Band der Entente verknüpften Völkern eine Weihnachtsfreude bereitet werden sollte. Die italienischen Blätter beizien sich daher, die Gemüter ihrer Leser, die um die Jahreswende aus der Betrachtung des jehigen Schicksals ihres Landes gewiß nicht viel Trost schöpfen konnten, durch das Bild der schrecklichen Ereignisse, die sich zu Weihnachten in Wien abgepielt haben sollen, einigermaßen zu erbauen.

Der Reichskanzler über den Main—Donau-Kanal. Wir meldeten kürzlich, daß der Finanzausschuß der bayerischen Abgeordnetenversammlung eingehend mit der Frage sich beschäftigt hatte, ob der Ludwigskanal eine Reichs- oder bayerische Angelegenheit sei. Der Minister des Innern erklärte, daß es sich um eine rein bayerische Angelegenheit handele, daß aber Zuschüsse des Reichs erbeten werden. Nunmehr hat, wie unser Münchener Mitarbeiter drahtet, der bayerische Kanalverein an den Reichskanzler eine Eingabe gerichtet, in der der Ausbau der Main—Donau-Wasserstraße im Interesse des deutschen Wirtschaftslebens nach den im gegenwärtigen Kriege gemachten Erfahrungen als eine der wichtigsten Aufgaben des Deutschen Reiches erklärt wird. Der Reichskanzler beantwortete diese Eingabe mit folgenden Ausführungen:

„Die zahlreichen und weitaussehenden Anregungen und Vorschläge, die auf dem Gebiete des Ausbaues von Binnenwasserstraßen nach Beendigung des gegenwärtigen Krieges von den verschiedensten Seiten den Reichs- und Staatsbehörden unterbreitet werden, finden bei diesen aufmerksame Würdigung und, soweit möglich, eingehende Prüfung. Ich trage keine Bedenken, anzuerkennen, daß unter diesen Vorschlägen derjenige einer leistungsfähigen Rhein—Main—Donau-Wasserstraße, für dessen Prüfung schon wertvolles Material in erheblichem Umfange gesammelt worden ist, wegen seiner hervorragenden wirtschaftlichen Bedeutung für große Teile des Deutschen Reiches Anspruch auf besonders ernsthafte Beachtung erheben kann. Ein endgültiges Urteil darüber, ob und in welcher Weise der Vorschlag weiter zu verfolgen ist, wird sich aber erst nach Abschluß des Krieges gewinnen lassen.“

v. Bethmann Hollweg.“

Die Balkanzüge Berlin—München —Wien—Konstantinopel.

Die Vorbereitungen für die Einleitung der neuen Balkanzüge sind nunmehr zum Abschlusse gebracht worden, so daß der Zeitpunkt der Verkehrseröffnung endgiltig festgesetzt werden konnte. Von Berlin und München wird der erste Balkanzug am 15., von Konstantinopel am 18. d. M. abgehen.

Es bedarf keiner besonderen Hervorhebung, daß mit der Schaffung dieser Zugverbindungen nicht nur die Erreichung politisch und militärisch hervorragender Kriegsziele zum Ausdruck kommt, sondern daß damit auch die Verwirklichung eines für die Zukunft sehr bedeutungsvollen Verkehrsprogramms angebahnt wird; andererseits darf aber auch nicht übersehen werden, daß dieses erste Stadium sich noch inmitten der Wirren des ungeheuren Völkerrkrieges vollzieht und daher ganz ungewöhnlichen Verhältnissen angepaßt werden mußte. Der Wiedereintritt frieblicher Verhältnisse wird alsbald die Einführung wesentlicher Verbesserungen im Verkehr und den Wegfall der vorläufig unvermeidlichen Erschwernisse für die allgemeine Benützung ermöglichen.

Zunächst werden die Balkanzüge zweimal wöchentlich (ab Berlin und München Mittwoch und Samstag, ab Konstantinopel Dienstag und Samstag) verkehren. Sie werden aus Schlafwagen erster Klasse und aus zum Teile bis Konstantinopel durchlaufenden Wagen erster und zweiter Klasse bestehen und auf den in den Tagesstunden durchfahrenden Strecken auch Speisewagen führen. Die Verkehrszeiten für die wichtigsten Stationen der über Wien führenden Balkanzüge sind folgende:

Der Fahrplan.

1. Berlin—Wien—Konstantinopel.

Berlin Anhalter Bahnhof	Mittw., Samst.	ab 7 Uhr 20 Min.	früh
Dresden Hauptbhf.	"	ab 9 " 53	vorm.
Tetschen	"	ab 10 " 55	"
Wien Nordbhf.	"	an 6 " 32	abends
Wien Nordbhf.	"	ab 6 " 52	"
Budapest Westbhf.	"	an 11 " 30	nachts
Budapest Westbhf.	"	ab 11 " 55	"
Belgrad	Don., Sonnt.	an 6 " 25	früh
Nisch	"	an 1 " 15	nachm.
Sofia	"	an 9 " 37	abends
Konstantinopel	Freit., Mont.	an 7 " —	"

Anschluß München—Wien.

München Hauptbhf.	Mittw., Samst.	ab 9 Uhr 40 Min.	vorm.
Salzburg	"	ab 12 " 30	nachm.
Wien Westbhf.	"	an 5 " 45	"
Wien Westbhf.	"	ab 6 " —	abends
Wien Nordbhf.	"	an 6 " 35	"

2. Konstantinopel—Wien—Berlin:

Konstantinopel	Dienst., Samst.	ab 1 Uhr 14 Min.	Nachm.
Sofia	Mittw., Sonnt.	ab 8 " 35	Vorm.
Nisch	"	ab 3 " 49	Nachm.
Belgrad	"	ab 10 " 39	Abds.
Budapest Westbhf.	Donn., Mont.	an 6 " 10	Früh
Budapest Westbhf.	"	ab 6 " 50	"
Wien Nordbhf.	"	an 11 " 24	Vorm.
Wien Nordbhf.	"	ab 11 " 44	"
Tetschen	"	an 7 " 12	Abds.
Dresden Hauptbahnhof	"	an 8 " 15	"
Berlin Anhalter Bahnhof	"	an 10 " 48	"

Anschluß Wien—München:

Wien Nordbhf.	Donn., Mont.	ab 11 Uhr 35 Min.	Vorm.
Wien Westbhf.	"	an 12 " 10	Nachm.
Wien Westbhf.	"	ab 12 " 25	"
Salzburg	"	an 5 " 55	"
München Hauptbhf.	"	an 9 " 15	Abends

Der Zusammenschluß und die Trennung der von Berlin Anhalter Bahnhof und München Hauptbahnhof kommenden, beziehungsweise dorthin verkehrenden Balkanzüge erfolgt auf dem Wiener Nordbahnhofe.

An den gleichen Verkehrstagen wird ein weiterer Zweig des Balkanzuges von Berlin (Stadtbahn) über Breslau—Oderberg nach Galanta und zurück geführt, der zwischen Galanta und Konstantinopel mit dem Wiener Balkanzug vereint gefahren wird.

In den Balkanzügen wird je ein durchlaufender Schlafwagen erster Klasse von Berlin und München bis Konstantinopel geführt werden. In die von Berlin und von München über Wien verkehrenden Züge wird ferner je ein durchlaufender Wagen erster und zweiter Klasse bis Belgrad eingestellt werden. Reisende in diesen Zügen, die den Schlafwagen nicht benützen, haben in Belgrad umzusteigen.

Die Züge verkehren in den Strecken westlich von Nisch nach mitteleuropäischer Zeit. Die Fahrtdauer zwischen Wien Nordbahnhof und Konstantinopel beträgt unter Berücksichtigung des Zeitunterschiedes zwischen mittel- und osteuropäischer Zeit in beiden Fahrtrichtungen 47 Stunden.

Die Fahrpreise.

Die Fahrpreise von Wien Nordbahnhof nach den wichtigsten Balkanstationen oder umgekehrt betragen für eine Person und Fahrt:

Von Wien Nordbahnhof	Erste Klasse	Zweite Klasse
nach Belgrad	60.20 Mark	38.90 Mark
nach Nisch	96.—	62.80
nach Sofia	121.90	80.10
nach Konstantinopel	221.90	146.70

Die Fahrkarten haben eine 15tägige Geltungsdauer.

Die Benützung des Schlafwagens ist nur gegen Lösung von Fahrkarten erster Klasse und Bettkarten gestattet; der Bettkartenpreis beträgt für jede angefangene Nacht 16 Mark. Für die Benützung eines aus einem unteren und oberen Bett bestehenden Schlafwagenabteiles durch einen Reisenden sind zwei Fahrkarten erster Klasse und zwei Bettkarten zu lösen.

Die Balkanzüge können, soweit nach Befriedigung des durchgehenden Balkanverkehrs noch Plätze vorhanden sind, auch von Reisenden im inneren und gegenseitigen Verkehre der österreichischen, ungarischen und deutschen Bahnen gegen Entrichtung des tarifmäßigen Schnellzugsfahrpreises in Anspruch genommen werden.

Die Reiseausweis-Vorschriften.

Die Benützung des Zuges nach und von Balkanstationen ist an die Einhaltung nachstehender Bestimmungen gebunden:

Jeder Zivilreisende, der von Oesterreich-Ungarn nach dem Balkan fährt, muß im Besitze eines ordnungsgemäß ausgestellten Reisepasses mit abgestempelter Photographie sein.

Der Passierschein wird von den zuständigen Militärkommanden ausgestellt. Die Gesuche um Ausfolgung eines Passierscheines sind im Wege der politischen Behörden oder landesfürstlichen Polizeibehörden an die zuständigen I. und II. Militärkommanden zu richten und müssen mit dem Reisepasse belegt sein. Die im Kriegsgebiete wohnhaften Personen haben ihre in gleicher Weise ausgestatteten Gesuche bei der Nachrichtenabteilung des Armeekorps oder bei den Generalgouvernements Belgrad, beziehungsweise Lublin einzubringen.

Fahrkarten werden nur gegen Vorzeigung des Reisepasses und des Passierscheines an den berechtigten Inhaber ausgefolgt.

9. 11. 1916

11

Die Balkanzüge Berlin-München -
Wien-Konstantinopel.

Für Reisende aus Bulgarien und der Türkei werden bis auf weiteres die Reiseausweise der obersten Militärbehörden dieser Staaten in Verbindung mit einem von den k. und k. Vertretungsbehörden in Sofia und Konstantinopel erteilten Paß als gültig angesehen.

Personen, die die Reise auf dem besetzten serbischen Gebiet beenden oder antreten, haben überdies eine „militärische Bewilligung“ zum Ueberschreiten der Grenzen des engeren Kriegsgebietes beizubringen, woraufhin erst der Paßierschein ausgestellt werden darf; diese „Bewilligung“ erteilt: für ganz Serbien das Armeeoberkommando, die deutsche Oberste Heeresleitung und das Kommando der Heeresgruppe Macdonajen; für West-Serbien das 3. Armeeoberkommando und Militärgeneralgouvernement Belgrad; für Ost-Serbien das kaiserlich deutsche 11. Armeeoberkommando.

Die Mitnahme von Schriftstücken und Drucksachen ist nur dann gestattet, wenn diese durch das den Paßierschein ausstellende Kommando geprüft und amtlich versiegelt worden sind.

Als Handgepäck sind nur kleine Gepäckstücke für den persönlichen Gebrauch zugelassen.

Für Reisende aus der Monarchie erfolgt die Paßprüfung, Personen- und Reisegepäckdurchsuchung zunächst in Wien, Oberberg, Salzburg, Lettschen, Preßburg, Budapest und Belgrad. Das Reisegepäck ist mindestens vier Stunden vor Abgang des Zuges in einer der genannten Stationen aufzuliefern und geht sodann nach erfolgter Durchsuchung unter Zollverschluß als Sperrgut bis an das Reiseziel.

Zur Belehrung der Reisenden wird ein Merkblatt herausgegeben, das den Fahrplan, die Fahrpreise, die Beförderungsbedingungen und die für die Benützung des Zuges zu beachtenden militärischen und zollamtlichen Bestimmungen enthält. Das Merkblatt wird bei den Fahrkartenausgabestellen erhältlich sein.

Nähere Auskünfte über den Balkanzugsverkehr sowie über den Fahrkartenverkauf erteilt das Stadtbureau der österreichischen Staatsbahnen, Wien, 1. Bezirk, Körntnering Nr. 7, wo Bestellungen von Bettkarten für die Schlafwagen entgegengenommen werden.

9. / 7. 1916

81

Schühe längst abgefunden und waren nicht weiter verwundert, als der Krieg seine schwere Last auch auf andre unvernünftige Bedürfnisse des Daseins legte. Wir finden es selbstverständlich, daß wir wenig Auswahl in den Bügen haben, die uns an das Ziel unseres Sonntagsausflugs bringen sollen, wir warten geduldig eine halbe Stunde lang an der Tramwayhaltestelle, gehen zu Fuß, statt im Omnibus zu fahren und haben die gewohnte Zigarettensorte entbehren gelernt. Das Bewußtsein, wie ungeheuer groß die Dinge sind, um die es in diesem Titanenkrieg geht, lassen uns die recht bedeutenden Störungen unseres Haushaltungsbudgets im Vergleich zu den hart erarbeiteten Zielen unseres Volkes als ebenso gering erscheinen wie kleinere oder größere Verminderungen unseres Behagens. Wir sind freilich nicht alle gleichmäßig getroffen worden. Die große Mehrzahl der geringer Besoldeten, die kleinen Leute und vor allem die bedauernswerten Hausfrauen des bescheidenen Mittelstandes haben die allergrößten und schwersten Opfer zu bringen, und nur sie haben wie unsre Streiter im Felde das Recht, den stolzen und edlen Sinn des Wortes „Durchhalten!“ für sich in Anspruch zu nehmen. Glückliche, denen auch die Feuerung keine Sorgen bereiten konnte, und gar solche, denen der Krieg ungeahnte Einnahmen gebracht hat, sollten dies Wort lieber nicht aussprechen. Wenn aber fragwürdige Existenzen, die es verstanden haben, aus der Not des Landes unerkauten und häßlichen Gewinn zu ziehen, es wagen, diesen Mißbrauch zu gebrauchen, dann muß dies Tausenden von braven und für das

Vaterland leidenden Menschen wie frecher Hohn klingen.

Wie sehr sich das äußere Wesen der Stadt umgewandelt hat, ist sehr deutlich in der Silbernacht in Erscheinung getreten. Es war zwar bei dem natürlichen Fall der Wiener von vornherein zu erwarten, daß lärmende Ausschreitungen in so erster Zeit ausbleiben würden, und es hat sich gezeigt, daß diese Erkenntnis des Volksscharakters der Reichshauptstadt eine richtige war. Aber daß die Wendemacht des Jahres so still und fast feierlich ernst verlaufen würde, konnte man doch nicht ohne weiteres voraussetzen. Allerdings war ja der Begriff des „Silberstummels“ noch vor wenigen Jahren in Wien überhaupt unbekannt, und es ist nicht sehr erfreulich, daß diese wenig vornehme, radauflustige Art, das neue Jahr zu begrüßen, auch bei uns eingeführt wurde. Jedenfalls haben jene Leute, die auch in dieser bösen Zeit mit einer Empfänglichkeit des Wiener Publikum für ihre rohen Scherze rechneten, eine falsche Rechnung gemacht, deren Fazit in einzelnen Fällen eine zum Nachdenken geeignete Gratisherberge für die ersten Stunden von 1916 war.

Wer aber aus dem Fehlen von Straßenunterhaltungen oder aus der größeren nächtlichen Stille den Schluß ziehen möchte, daß das rege Leben in Wien erloschen ist, der täuscht sich gründlich. Diese Stadt, die man so gern als Sitz eines behäbigen Phäntasiums verschreit und der man höchstens den Export von Walzern und Volksliedern zu küßigen möchte, weil man sie nicht kennt, be-

Wandlungen.

Wenn jemand nach Jahren einen guten Bekannten wiederseht, an dem die Zeit ihr Wert getan hat, werden ihm die Schriftzüge, mit denen das Alter in unser Antlitz schreibt, deutlich lesbar vor Augen treten, und unter wehmütigen Empfindungen wird eine jener kleinen, aber um so eindringlicheren Mahnungen der Vergänglichkeit zu ihm sprechen, die in den Zeichen allmählichen Verfalls liegt. Wie aber würde dem Wiener zu Mutte, der, nach etwa zweijähriger Abwesenheit zurückkehrend, sich in dem gänzlich neugearteten und völlig veränderten Wien wieder einleben müßte? Jemand, der mit einer geliebten Person täglich und stündlich zusammen ist, merkt das Entstehen der Altersrunen, das ja ganz langsam erfolgt, ebensovienig, wie wir die Wandlungen im Leben dieser Stadt. Denn wir haben sie so schon eine nach der andern genossen, daß wir zum Beispiel an den Verlust des geliebten weißen Gebäcks längst gewöhnt waren, als die Fuhrwerkskalamität kam; wir hatten uns mit den Nahrungsmittelpreisen ebenso wie mit dem Kostenvoranschlag für ein neues Paar

9.11.1916

92

Wandlungen

findet sich mitten in sieberharter, nerven-
anspannender Tätigkeit. Obwohl die Orte, an
denen die rastlose Arbeit vor sich geht, die der
Krieg notwendig macht, räumlich oft weit
auseinander gelegen sind und sich vielfach an
der Außenseite der Stadt befinden, kann ein
aufmerksamer und wissender Beobachter auch
in den eleganten, mehr dem Luxus zu-
gehörigen Straßen der Innern Stadt An-
zeichen genug finden, die mit heiterem Lebens-
genuß wenig zu tun haben. Man braucht sich
zum Beispiel nur ein bißchen mit dem Be-
trachten der vielen Schweißwerke und
Streifenwagen zu befassen, die über die Fahr-
bahn rollen. Da sind ganze Berge von natur-
farbigen, festgenagelten Schuhen aufgeladen,
übereinandergetürmte Ballen des grau-
grünen Luchses, aus dem die neuen Feld-
uniformen gemacht werden, schwarz lackierte
Minenwerfer, die großen Kinderkanonen
ähnlich sehen, Matrasen für Spitalbetten und
Konfervenbüchsen. Unter den Plagen der
schütternden Lastautomobile hergen sich
Benzinläster, Munitionsbergsäge und
Schrapnellhüllen. Oft genug fährt einer der
Kraftwagen mit dem roten Kreuz an uns
vorüber, deren Weideweg von den Epitälern
zu den Sanitätszügen und wieder zurück
führt. Merlei Gerät und Rüstzeug kommt
uns so zu Gesicht und gibt uns ein schwaches
Abbild von den ungeheuren Forderungen, die
die Ausrüstung von Millionenheeren an das
Hinterland stellt.

Weit draußen aber, hinter den Hohlziegel-
mauern des Arsenals, pocht und hämmert es
schier ohne Aufhören. Beschädigte Geschütze,

verdorbene Maschinengewehre, zerbrochene
Kräutwagen und andre verbogene, zerplitterte,
schiefgeordnete und gebrochene Werkzeuge der
großen Schlachten in allen Weltgegenden er-
wachen hier zu neuer Driestichtigkeit. Feuer-
kröme glühflüssiger Bronze zünden rauchend
in geheimnisvolle Kanäle, Dampfhammer
schmettern auf heißes Metall nieder. Birkular-
sagen kreischen und Späne fliegen. Merlei ge-
heimnisvolle, der Doffentlichkeit streng ver-
borgene Arbeiten gehen hier vor sich, und ihre
Resultate verlassen wohlverpackt die starken,
gut verwahrten Tore, gleichviel, ob es sich um
einen Ballen mit neuen Niederdruckkammern oder
um ein kompliziertes Geschütz handelt, dessen
Umrisse sich kaum erkennen unter der wasser-
drähtigen Blase abzeichnen. Ein Heer von mili-
tärlich organisierten, an einen gewissen und
strengen Pflichtenkreis gebundenen Männern
arbeitet in Schichten, ein Stab von geschulten
und erfahrenen Ingenieuren, Artilleristen und
sonstigen Fachleuten überwacht, leitet, kon-
trulliert und verbessert. Hier herrscht
nur ein eiserne Maß, ein langes, un-
erbittliches Pflichtgebot, das nur ein sehr be-
scheidenes Maß von Ruhe und Raft erlaubt.

Wenn man sich noch anderwärts ein bißchen
umsieht, kann man durch offene Fenster in die
Werkstätten ehrsammer Handwerker blicken, in
denen früher nichts Besonderes, wenigstens
nichts Außergewöhnliches zu sehen war.
Heute hat der große Wille, der das ganze
Reich besetzt, aus diesen kleinen Gefassen eine
Art von Fabrikräumen gemacht, in denen
Menschenkraft maschinenmäßig und eilig am
Werk ist. Da werden die sehr großen Lederstücke

für die Patronentaschen ihres Repetiergewehrs
geschnitten, lange Streifen für Gewehrriemen
abgestrikt, Schußhaken genäht und Widel-
binden angefertigt. Die Hände fliegen, Messer,
Scheren und Nähmaschinen arbeiten ohne
Aufhören, und ganze Berge fertiger Aus-
rüstungsforten türmen sich auf. Aus großen
Maschinenräumen schreit das eigentümliche
Geräusch der Drehbänke, auf denen Artillerie-
geschosse zubereitet werden. Spatenblätter,
Holzspieße, Rappen, Knöpfe, Lagerdecken, Rud-
säcke, Schnallen, Feldschlägen, Leinwandstücke —
das alles und noch zahllose andre Sachen
kommen siz und fertig aus diesen Stätten
elliger und fleißiger Arbeit. Hier wird weder
geträumt noch gefaulenzt, und alle Mittel
dienen nur einem Zweck: der Verteidigung
des Vaterlandes.

Vielleicht hatten die recht, die uns in
glücklicheren und ruhigeren Zeiten so gern
einer gewissen Schlämperei und übermäßigen
Langsamkeit beschuldigten. Wenn dem je so
gewesen wäre, dann müßte sich unser Charakter
in den Monaten, die nun der Krieg dauert,
ganz gewaltig geändert haben. Auf der Bro-
menade einer Stadt, aus der alle jungen
Leute und auch die reifen Männer unter die
Waffen gerufen wurden, ist es nicht so
amüßant und lustig wie einst. Aber darauf
kommt es jetzt wahrhaftig nicht an. Auf allen
Kasernenhöfen üben sich sehr junge und sehr
viele graubhaarige Männer in den ersten mili-
tärigen Fertigkeiten. So schwer es manchem,
der jahrelang an den Bureautischen oder in die
stille Werkstatt feinerer geistiger oder hand-
werksmäßiger Arbeit gebaut war, antommen

Dafür ist Krieg.

Von F. St. Günther.

Als ich unlängst zwischen elf und zwölf Uhr nachts — bitte um gütige Entschuldigung, es kommt ja nicht oft vor, aber mein Gott, hier und da... Bekannte, Freunde, gesellschaftliche Verpflichtungen — also kurz und gut: Als ich unlängst gegen Mitternacht an meinem lustdicht verschlossenen Haustore läutete, voller Hoffnung, daß man mich bald einlassen werde — siehe, da rührte und regte sich nichts hinterm Tore. Und da blieb es auch dunkel und still, als ich zum zweiten-, zum dritten-, zum viertenmal, und immer heftiger, ausdauernder auf den Laster drückte. Die „Oberlichten“ wollte sich nicht erhellern, auf den Kliesen des Flures der bekannte erlöschungslindernde Schürferichritt nicht laut werden.

Schon stellte ich Vermutungen an, ob mir meine Gattin wohl auch unbedingten Glauben schenken würde, wenn ich etwa, der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe, den Rest der Nacht in einem einsamen Gasthofzimmer verbringen müßte. Schon lief es mir gänsehäutig über den Rücken bei dem unabwiesbaren Gedanken, daß ein schwerer Unfall unseren wackeren Hausbesorger an der Ausübung seiner Aufsperrpflicht hindere oder am Ende gar ein Verbrechen... Da hemmte ich mich abermals mit der Kraft der Verzweiflung gegen den elektrischen Knopf, und diesmal lächelte mir der Erfolg. Eine entfernte Tür quietschte, ein Schimmer schwankte näher, ein Schlüssel knarrte im Schloße — und unter statlicher Herr Schedifka im Schlafrock sagte zu mir mit verschlafenen Augen und verschlafener Stimme: „Gut'n Ab'nd, gnä' Herr.“

Ich reichte ihm vor allem den gewohnten Tribut, selbstverständlich.

Dann aber sprach ich mit milder Strenge, ernster Höflichkeit folgendermaßen:

„Was soll denn das heißen, lieber und verehrter Herr v. Schedifka? Geschlagene fünf Viertelstunden“ — na ja, es war vielleicht nicht ganz genau so lang, aber ein kleines bißchen Uebertreibung konnte nicht schaden — „geschlagene fünf Viertelstunden“ — ich jetzt da in der Kälte und dem Wind und wart' und wart'!“

Darauf er, indem er seine Augen weiter öffnete, als ich's für möglich gehalten hätte, in verletztem und vorwurfsvollem Ton:

„Aber gnä' Herr! Dafür ist do' Krieg!“

Und dann fehrte er mir den Rücken und begab sich wiederum in seine warme Klause. Um mich aber herrichte Finsternis und in mir ebenfalls.

Lange konnt' ich in meinem Bette nicht einschlafen. Lange dauerte es, bis sich die wunderlichen Empfindungen und Ueberlegungen, an denen mich des Hausmeisters Schlafwort anagregt hatte, zu einem halbwegs harmonischen Ausklang lösten.

Daß jener buchstäblich habe behaupten wollen, der schreckliche Weltkrieg sei just darum angezettelt und entfacht worden, damit die Wiener Hausmeister im allgemeineren und er, Schedifka, im besondernsten sich beim nächtlichen Aufsperrn nicht mehr zu beeilen bräuchten, das schien mir immer unwahrscheinlicher. Sondern er beabsichtigte wohl, mundartlich schlicht und knapp vorzubringen, daß man's im Kriege, der so gewaltige Störungen und Leiden zeitige, mit kleineren Unannehmlichkeiten, wie langes Warten vor dem Haustor, nicht allzu heftig nehmen solle, oder daß er jetzt wahrlich schwerere Sorgen auf seinem Rücken wärs als die Sorge um leichtfertige Nachschwärmer, oder auch, daß ein wirklich guter Mensch das Sarren auf mitternächtlicher Straße als eine

freiwillige Duse betrachte und als ein wohlgefälliges Opfer für die Brüder im Schützengraben... Zum Schluß aber kam's doch wohl darauf heraus, daß der Krieg zwar nicht ausschließlich, aber zum Teil auch zugunsten der Gewohnheiten und kleinen Schwächen des Herrn Schedifka geführt werde. An Analogien und Parallelen zu diesem verwickelten psychologischen Vorgang — um mich recht gelehrt auszudrücken — fehlt es nicht. Das wird mir jeder Unparteiische zugestehen.

„Dafür ist Krieg!“ können wir's aus dem Munde einsichtiger und tiefsehender Mitbürger vernehmen, wenn wir fruchtlos nach einer Jahrgesehtheit sahuden: „dafür ist Krieg!“ Wollt's uns entgegen, wenn wir ein Viertelliter Milch zum Gabelbrühtid oder zur Stillung unseres Rauchgelüstes zwei Stück Memphis-Zigaretten ganz vergeblich zu erwerben trachten — und in diesen Fällen hat ja die Lebensart immerhin noch einen leichtfaßlichen Sinn. Aber wenn uns die Köchin für eine angebrannte Eindrennnappe, das Dienstmädchen für ein in der Eile zertrümmertes Pilsbierglas als noch ihrer Meinung vollkommen triftige und ausreichende Begründung dieselbe Sentenz schnippsch auf den Kopf wirft, wenn der Pilsolo im Gasthaus in der Stunde des Bierauschankes Beanstandungen wegen allzu sparsamen Einschenkens keineswegs mehr mit dienstfertiger „Zurücktragen“, nein, mit der achselzuckenden Belehrung beantwortet: „Dö Generalsborten? Dafür hab'n wir ja 'n Krieg!“ — dann dürfte vielleicht auch der Weiseste nicht mehr die ursächlichen Zusammenhänge mit den Ereignissen auf irgendeinem der Kriegsschauplätze aufzuspüren imstande sein.

Unter des Zaren mordbrennerischen Moskowiterhorden wird es nicht sehr viele geben, die sich bewußt sind, „wofür“ sie eigentlich jetzt Krieg führen, und unter Frankreichs Senegalnegern wohl kaum einen einzigen.

Bei uns zu Hause hingegen hat sogar jeder-mann auf diese Frage seine eigene, bestimmte Antwort.

„Dafür ist Krieg.“ denkt sich offenbar der Bestellbote, indem er einen an mich gerichteten und mit meiner genauen Adresse versehenen, dringenden Brief einen Stock tiefer abgibt, und daselbe denkt zweifellos der unredmähige Empfänger, der ihn nun weitere acht- undbierzig Stunden liegen läßt.

„Dafür ist Krieg.“ brummt der Schustermeister, wenn man ihm zu beweisen sucht, daß sich die von ihm gelieferten Abfälle viel zu rasch verbrauchen und schiefreten — aber auch dann, wenn wir feststellen, daß seine Schuhe unseren Zehen zu wenig Spielraum bieten.

„Dafür ist halt Krieg.“ wehrt sich der Schneider verdrücklich, da er eine um und um „verschnittene“ Hose schon zum drittenmal geändert hat, ohne daß ihr Faltenwurf merklich vornehmer wurde.

Und meine Wäscheputzerin, diese Freude und dieser Trost meines öden Lebens — wie mußte sie sich ehemals ärgern und aufregen, wenn ich ihr immer wiederum vorwitzige Erkundigungen übermitteln ließ, warum denn dieser Nestelstand unanstoßbar und jener gar nicht zu haben sei! Seit Kriegsbeginn ist es für sie unbergleichlich besser und einfacher geworden.

Denn ob nun die für Samstag bestimmtest zugesagte Putzwäsche leider erst für den Dienstag, oder nein, um noch sicherer zu gehen, für den Donnerstag darauf neuerlich versprochen werden kann — ob ich dann endlich am Freitag statt eines Dreißelbrotens fast noch neuer Semden und eines ganzen Dutzends in tadellosem Erhaltungszustand übergebener Krügen doch ein erdennungswürdige ausgefranztes „Platzon“, auf das vielleicht schon der Zehnfölkner vom Volkshaus wartet wie auf einen Bissen Brot, und zwei Hundstagen von einer Norm und Halsweite zurückzue, wie ich sie

dafür ist Krieg.

94

möglicherweise bei meinem Eintritt ins Gymnasium, seitdem aber nie mehr getragen habe — ob das nächstemal bei meinem einzigen Frackhemd sämtliche Perlmutterknöpfchen wurzweg abgesprengt sind, das übernächstmal aber, da ich sie inzwischen eigenhändig wieder annähte, und zwar so fest und solid wie Lokomotivfesselschrauben, an ihrer Stelle infolge kraftvoller und geschickter Führung des spitzen Bügelleisens nur mehr traurige Löcher klaffen:

„Sag'n S' Jhnen an' Herrn, er soll net aar so sekkant sein, und frag'n S' 'n, ob er denn net wab, daß dafür Kriag is!“ — Das ist nunmehr die einzige Aufklärung, zu der sich die verantwortliche Geschäftsfrau meiner Abgandten gegenüber herbeiläßt.

Beispiele wirken ansteckend.

Mein Bub, der schon öfters dabei war, wenn mir die Maad solche „Posten“ brachte, ist keineswegs unbeschreibbar, sobald ihm das Lernen irgendwie vorteilhaft scheint.

Und als er mir kürzlich am Abend eine lateinische Schularbeit zur „Unterschrift“ hinlegte, an der die blutrote Feder des Herrn Professors ein bißchen viel auszubessern gefunden hatte, und als ich mich darüber ein wenig unwillig zeigte, da suchte er mich mit dem wohlberedameten Fintenhieb zu entwaffnen:

„Was schreist denn a so, Vater? Weg'n derer Schularbeit... Es is do' Kriag!“

Ich muß gestehen, dieses Mal wehrte ich mich am hartnäckigsten, diese Begründung und Entschuldigung hinzunehmen.

Ueberhaupt aber ist es bemerkenswert, daß sie fast alle Menschen bloß dann gelten lassen wollen, wenn sie selbst sie geben, doch nicht, wenn sie sie von einem anderen erhalten.

Herr Lorenz Surrm, Fleischhauer und Hausbesitzer in Matleinsdorf, beispielsweise wird Stein und Bein schwören: dafür ist Krieg, daß er allwöchentlich mit den Preisen seiner Ware in die Höhe geht. Aber, er würde es „ansaß lächerli“ finden, würden etwa, sagen wir, die Zeitung und der Zeitungsmann, die seine Meinungen und Taten so gewissenhaft in die Oeffentlichkeit bringen, auch eine Preiserhöhung eintreten lassen und sich dabei ebenfalls auf den Kriag berufen.

Oder, um ein anderes Beispiel anzuführen:

„Wir haben jetzt unmenslich viel zu tun,“ soate ein „Nixangestellter“ zu mir. „Biel, viel mehr als früher.“

„Natürlich,“ beruhigte ich ihn tiefsinnig zerkrent. „Dafür ist ja Kriag.“

„So?“ entgegnete er vor Gift und Galle. „Aber daß sich's unser Herr Bureauvorstand jetzt womöglich noch hübscher und bequemer einrichtet als wie in Friedenszeiten — ist vielleicht dafür auch Kriag?...“

Nein, dachte ich, dafür ist gewiß nicht Kriag.

Und im übrigen, denke ich, ist nicht dafür Kriag, daß wir eine neue Ausrede haben, wenn uns die alten schon knapp werden.

Sondern, denke ich mir halt in meinem bescheidenen Verstande, dafür ist Krieg, daß wir neben unseren äußeren Feinden, die wir gründlich aufs Haupt schlagen müssen, bei der gleichen, herrlichen Gelegenheit auch etlichen „inneren“, die wir mit Unrecht schon für zerschmettert hielten, endgültig den verabschiedenden Fußtritt geben: Der Unpünktlichkeit, denke ich so heiläufig, der Schlampererei, der Rücksichtslosigkeit, der Eigensucht, Genuß- und Gewinn-sucht...

Bühn' pflanz' ich die Hoffnung auf, daß sich immer mehr und mehr Zeitgenossen und Landsleute diesem meinem Denken anschließen werden.

Allerdings, so plötzlich, wie sie entstanden sind, lassen sich irriqe, schiefe volkstümliche Vorstellungen nicht wieder ausmerzen.

„Aueh!“ hörte ich auf der Straßenbahn eine ältere Dame jammern, der ein massiv gebauter Deutschmeisterscharfschütz mit aller

Wucht auf den ein wenig zu weit vorgestreckten linken Fuß getreten war. „Aueh! Alle Engerln hör' i singen! Und net amal batton hat er g'sagt! A so a rocher Lack! Aueh, aueh!“

„Machen S' Jhnen nir draus!“ tröstete sie ernsthaft und würdevoll ihr Signachbar, ein dürrer Männlein mit fettigem grauen Saar und fettigem schwarzen Gut. „Wissen S' — dafür is ob'n Kriag!“

Eröffnung der k. k. Schiffsbau- technischen Versuchsanstalt.

Am 16. d. vormittags wird das von dem gleichnamigen Verein begründete Institut dem Betrieb übergeben werden, und zwar unter den Auspizien des mit der Vertretung des Kaisers betrauten Admirals Erzherzog Karl Stephan.

Die Schiffsbau technische Versuchsanstalt ist die erste Anstalt dieser Art in Oesterreich-Ungarn. Die Monarchie entbehrte bisher dieser Einrichtung, die zuerst in England unter dem Einfluß des Ingenieurs Froude schon vor mehreren Dezennien entstand. Dort hat jede große Werft eine solche Modellschleppstation, in der die zu erbauenden Schiffe in kleinem Maßstabe in einem Bassin (Tant) geschleppt werden. Durch sehr genaue Meßinstrumente werden die bei Bewegung des Modells bei veränderten Geschwindigkeiten entstehenden hydrodynamischen Verhältnisse, Reibung usw., ermittelt und sohin für die Modifikationen der Form des Schiffskörpers Anhaltspunkte gegeben.

Solche Anstalten sind bald auch mehrfach in Deutschland von Werften und vom Staate errichtet worden, und fast alle Länder, die bei einer entwickelten Meeresflotte einen erheblichen Schiffbau besitzen, besitzen diesen modernen Bedarf eines rationalen Schiffbauwesens; so Rußland, Frankreich, Italien, Spanien, Japan, die Vereinigten Staaten von Nordamerika u. Die österreichischen und

ungarischen Werften waren gezwungen, die von ihnen zu erbauenden Kriegs- und Handelsschiffe im Ausland schleppen zu lassen, so in England, Bremerhaven und auch im italienischen Kriegshafen Spezia. Dies war mißlich, unökonomisch und für einen Großstaat unangemessen. Durch einen Initiativantrag des Herrenhausmitgliedes Exner in der österreichischen Delegation wurde die Begründung einer solchen Anstalt für Oesterreich-Ungarn angeregt. Nach wiederholten Anträgen und langwierigen Verhandlungen gelangte man endlich zur Einstellung eines Subventionskredits im Marineetat von 100,000 K. Durch die Gründung eines Vereines, der die Interessenten vereinigte, und durch die Heranziehung der zuständigen Zentralstellen (Marinektion des Kriegsministeriums und Arbeitsministerium), die die Angelegenheit in jeder Weise förderten, erlangte man die nötigen Mittel zum Bau, der mit rund 500,000 K. veranschlagt war. Knapp vor Kriegsausbruch stand man vor Vollendung des Baues, der am linken Donaukanalufer nächst Nußdorf (Brigittenauerlande) gelegen ist. Durch allerlei Umstände, insbesondere durch die Einberufung des unerfährlichen Direktors Ingenieur Dr. Friedrich Gebers, der als Oberleutnant der Seewehr der deutschen Marine angehört, zum aktiven Dienst war das Projekt gefährdet. Durch die besondere Fürsorge der k. u. k. Kriegsmarine und das Entgegenkommen der kaiserlich deutschen obersten Marineleitung wurden alle Schwierigkeiten überwunden. Das Institut ist der Hauptsache nach vollendet und kann dem Betrieb übergeben werden. Die Einrichtung der Anstalt, die jene ihrer Vorbilder in mannigfacher Beziehung überragt, stellt eine großartige technische Leistung dar, die der Praxis und der Experimentalforschung zu dienen bestimmt ist. Der Obmann des Vollzugsausschusses Geheimer Rat Dr. Wilhelm Exner versendet namens des Kuratoriums (Präsident Dr. von Derjatta) die Einladungen.

* (Die Verbindung zwischen der Nordbahn und der Staatseisenbahn.) Das Amtsblatt der „Wiener Zeitung“ verlautbart: Das Eisenbahnministerium hat das Projekt der Nordbahndirektion Wien betreffend die Herstellung einer zweigleisigen Verbindung zwischen der Nordbahn und der Brünner Linie der Staatseisenbahngesellschaft bei Süßenbrunn vom sachlichen Standpunkte für entsprechend befunden und hierüber um die Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsbehandlung angeordnet. Diese Amtshandlungen werden von der Statthalterei am Mittwoch den 26. Jänner unter Leitung des Statthaltereisektionsipisten Dr. Hans Borel durchgeführt werden. Die Kommissionsteilnehmer versammeln sich am bezeichneten Tage um 8 Uhr 48 Minuten in der Haltestelle Süßenbrunn. Die Situations- und Grundeinlösungspläne, die Verzeichnisse der in Anspruch genommenen Grundstücke und Rechte sowie der Namen und Wohnorte der zu Enteignenden liegen vom 18. Jänner bis zum Verhandlungsvortage (einschließlich) bei der Bezirkshauptmannschaft Floridsdorf-Umgebung sowie bei den Gemeindebeamten in Gerasdorf und Süßenbrunn während der gewöhnlichen Amtsstunden zur allgemeinen Einsicht auf. Allen Beteiligten steht es frei, bei obiger Amtshandlung zu erscheinen. Einwendungen gegen das Projekt oder die begehrten Enteignungen und allfällige Wünsche können während obiger Auflagefrist schriftlich oder mündlich bei der Bezirkshauptmannschaft Floridsdorf-Umgebung, spätestens aber am Verhandlungstage bei der Kommission selbst vorgebracht werden. Einwendungen, welche nach Abschluß der Sozialverhandlung vorgebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

13./1. 1916

97

Eine mitteleuropäische Fahrplankonferenz.

≡ Wien, 13. Jan. (Priv.-Tel., zens. Freft.) Am 9. und 10. Februar wird in Wien eine „mitteleuropäische Fahrplankonferenz“ für den Sommerdienst 1916 abgehalten. Diese Konferenz, in der für den diesjährigen Sommerfahrplan die durchlaufenden Zugverbindungen und Anschlüsse an den Grenzstationen vereinbart werden, ist nach Kriegsausbruch an die Stelle der „europäischen Fahrplankonferenz“ getreten, die früher alljährlich unter Beteiligung fast sämtlicher europäischer Staaten abwechselnd an verschiedenen Orten Europas abgehalten wurde. Zu der mitteleuropäischen Fahrplankonferenz in Wien sind außer den österreichisch-ungarischen, deutschen, bulgarischen und türkischen auch die Eisenbahnverwaltungen der Mehrzahl der neutralen Staaten eingeladen.

14. 11. 1916

98

Der erste Balkanzug.

Morgen wird der erste Balkanzug von Berlin abgehen und wer von Wien aus diesen ersten Zug zur Fahrt nach dem neu erschlossenen Osten benützen wollte, mußte rechtzeitig dafür Sorge tragen, die Fahrtbewilligung einzuholen, bevor er noch daran denken konnte, sich einen Platz im Zug zu sichern. Denn die Erreichung dieser Bewilligung ist mit mancherlei Schwierigkeiten verbunden. Für die Reise mit dem ersten Balkanzug dürften daher nicht viel Zivilpersonen diese Bewilligung erhalten haben. Militärpersonen haben die von ihren Kommanden ausgefertigten Fahrtlegitimationen — und so wird schon die Zahl derer, die von Wien aus mit diesem Zug fahren, keine große sein. Es sind bis nun aber auch die Anmeldungen für die Fahrt mit den Balkanzügen bei uns noch in verhältnismäßig geringer Zahl erfolgt, in erster Linie nur von Geschäftsleuten, die früher mit Firmen in der Türkei in Geschäftsverbindung standen, hier Filialen solcher Firmen leiteten oder die Filialen ihres Geschäftes in der Türkei besaßen. Ferner Geschäftsinhaber, die türkische Waren führten und nun zu neuem Einkauf nach der Türkei fahren wollen. Vergnügungsreisende sind unter den ersten Passagieren des Balkanzuges keine, da die Fahrtbewilligung überhaupt nur bei Nachweis der Dringlichkeit der Reise erteilt wird. So wie nach einem Bericht des Berliner Konfektionärs unter den Geschäftsreisenden, die den ersten Balkanzug benützen, sich die Vertreter großer deutscher Orientteppichhäuser befinden, die sich nach der Türkei begeben, um dort neue Einkäufe in orientalischer Teppichware zu machen, so dürften wohl auch von Wien aus viele Inhaber derartiger Geschäfte zum gleichen Zweck nach dem Osten reisen. In Wien gibt es ja eine große Anzahl von Firmen, die orientalische Waren führen oder Vertretungen in Konstantinopel besitzen. Die weiteren Züge werden von Wiener Einwohnern wohl schon stärker frequentiert sein als der erste Balkanzug.

Die Eröffnung der Zemun-Belgrader Eisenbahnbrücke.

Der 31. Dezember 1915 wird einen Markstein in der Geschichte des österreichisch-ungarischen Kriegsbrückenbaues bilden. In diesem Tage hat in Anwesenheit des Feldmarschalls Erzherzog Friedrich die feierliche Einweihung der Save-Eisenbahnbrücke bei Belgrad stattgefunden, wodurch der direkte Eisenbahnverkehr von Deutschland und Oesterreich mit dem verbündeten Bulgarien und der Türkei, welcher seit Kriegsbeginn infolge Zerstörung der bestandenen internationalen Eisenbahnbrücke unterbrochen war, wieder eröffnet worden ist.

Die Anforderungen, welche in diesem Kriege an alle Zweige der Technik gestellt wurden, haben naturgemäß auch den Brückenbau vor kaum geahnte Aufgaben gestellt.

Während man bisher zerstörte Ueberbrückungen großer Ströme bei provisorischer Wiederherstellung, entsprechend dem vorhandenen Kriegsbrückenmaterial, in eine große Zahl von Feldern mit verhältnismäßig geringer Spannweite auflösen mußte, ist in diesem Kriege zum erstenmal dieses System verlassen worden und man ist auf Spannweiten übergegangen, welche die bei permanenten Brücken vorkommenden Spannweiten nicht nur erreichen, sondern darüber hinausgehen. Der Vorteil, der dabei erreicht wird, läßt sich unschwer erkennen. Es wird nicht mehr notwendig sein, die zeitraubende, oft durch Hochwässer und Eisgänge während des Baues und Bestandes stark beeinträchtigte Herstellung von provisorischen Jochen vorzunehmen, welche als Stützpunkte für die einzelnen Felder zu dienen haben, sondern man wird die permanenten Pfeiler, sofern sie nicht zerstört sind, beim Wiederaufbau zur Lagerung der Tragwerke verwenden können — selbst bei den größten in Betracht kommenden Spannweiten der Felder. Sind die Pfeiler vom Feinde gesprengt worden, so wird eine verhältnismäßig kurze Zeit genügen, das in der Regel intakt gebliebene Fundament bis zur Höhe der Auflagerung wieder aufzumauern oder durch eine aufgesetzte eiserne Pfeilerkonstruktion wieder benützungsfähig zu machen.

Dieses von den Brückenwerken R. Ph. Wagner, L. u. J. Biro u. A. Kurz initiierte System Roth-Wagner hat hier bei dieser hervorragend wichtigen Stromüberbrückung seine Kraftprobe bestanden, nachdem es vorher auf den österreichischen Staatsbahnen, allerdings bei mittleren Spannweiten, in Verwendung getreten war.

Die Eisenbahnbrücke bei Belgrad wurde von den Serben im August 1914 zum erstenmal gesprengt und vorübergehend unbrauchbar gemacht. Bei der im Laufe der kriegerischen Begebenheiten vorgenommenen zweiten Sprengung haben indessen die Serben gründliche Arbeit geleistet; der Umfang und die Art der Zerstörung lassen ver-

muten, daß dabei französische Genieoffiziere mitgewirkt haben. Die Brücke selbst war von einem über fünf Deffnungen durchlaufenden kontinuierlichen Tragwerk von 470 Meter Länge gebildet, wobei die Spannweite der einzelnen Felder zwischen 87 und 96 Meter variierte. Sämtliche Felder waren in zirka ein Drittel der Spannweite gesprengt worden. Die Wirkung der Sprengung war eine ungemein exakte, indem die zerstörten Felder, sich um ihre Pfeilerauflager drehend, mit ihrem längeren Ende auf den Flußgrund der Save aufließen, während das kürzere Drittel sägeförmig frei in die Höhe ragte. Nur das zweite Feld, vom serbischen Ufer aus, war infolge der Sprengung von den Auflagern gänzlich abgehoben worden und stromabwärts in den hochgehenden Fluten der Save verschwunden.

Dies war die Situation bei Beginn unserer siegreichen Offensive gegen Serbien.

Am 10. Oktober erhielt die Brückenbauanstalt seitens des k. u. k. Kriegsministeriums, welches die Eignung des Systems voll erfaßt hatte, den Auftrag, im Einvernehmen mit der militärischen Bauleitung die Wiederherstellung der Brücke durchzuführen. Auf Grund der vorgenommenen Rekognoskierung und der Johann vom k. u. k. Kriegsministerium, Zentraltransportleitung, erhaltenen Dispositionen wurde das Bauprogramm festgelegt.

Bereits am 6. November, also in nicht ganz vier Wochen, lag das Gros des Brückenmaterials, auf Donauschleppern verladen, zum Versand an die Baustelle bereit. Die Herstellung der Fundationsöffnungen, insbesondere der Bau der hierzu notwendigen pilotierten Joche, bot jedoch infolge der konstanten Hochwässer die denkbar größten Schwierigkeiten und stellte an die österreichisch-ungarischen und deutschen Eisenbahnkompagnien, welche diese Arbeiten durchführten, übermenschliche Anforderungen. Die Ueberbrückung der Fundationsöffnungen von zirka 30 Meter Spannweite ersatzte mit dem vorhandenen, von der ungarischen Brückenbauanstalt Schlad u. Nicholson gelieferten Material.

Bei den großen Stromöffnungen trat das von den Werken R. Ph. Wagner, L. u. J. Biro u. A. Kurz, Graz und Wien, gebaute Kriegsbrückenmaterial in Verwendung.

Das System gestattet bei seiner Eignung für die größten Spannweiten gleichzeitig eine ungemein rasche Montierung ohne festes Gerüst, also mit freiem Vorbau. Die Montierung selbst wurde von österreichisch-ungarischen und deutschen Eisenbahnkompagnien durchgeführt.

Die überragende Eignung des Systems und die Leistung der daran beteiligten Truppen wird im wesentlichen dadurch beleuchtet, daß ein Feld von 96 Meter Länge trotz der Ungunst der Witterung in sieben Tagen komplett zusammengebaut war und am achten Tage gelagert werden konnte. Die am 25. Dezember durch die königlich ungarischen Staatsbahnen vorgenommene Probebelastung ergab ein außerordentlich günstiges Resultat und konnte bereits an diesem Tage der erste Zug in den Belgrader Bahnhof einfahren — ein militärisch-technisches Ereignis, welches sich würdig an die Erfolge unserer Mörserbatterien im Weltkrieg anreicht und welches den altbewährten Ruf der österreichisch-ungarischen Brückenindustrie und Ingenieure für alle Zeiten neu gefestigt hat.

Die Balkanzüge.

Abfahrt des ersten Zuges von Berlin.

Berlin, 15. Jan. (B. L. B. Nichtamtlich.) Heute Morgen 7.20 Uhr hat der erste Balkanzug Berlin verlassen. Zur Abfahrt hatten sich auf dem Anhalter Bahnhof als Vertreter der Eisenbahndirektion Berlin der Eisenbahndirektionspräsident Kueblin, der Regierungsrat Behde und als Vertreter des zuständigen Betriebsamtes Regierungsbaumeister Behrens eingefunden. Der demütigen Augenblick hatte auch eine Anzahl von Schaulustigen herbeigeführt, die namentlich die mit Lannengirlanden besetzte Lokomotive umgaben und dem Zugpersonal eine recht glückliche Fahrt zuriefen und die Abfahrt mit Hüte- und Lächerchen, sowie Hochrufen begleiteten. Der Zug bestand aus einem Packwagen, zwei Personenzugwagen erster und zweiter Klasse, einem Schlafwagen und einem Speisewagen. Alle Wagen trugen in großen Buchstaben die Aufschrift „Balkanzug“ und große Schilder mit der Angabe des Reiseweges „Berlin-Konstantinopel über Dresden-Wien-Belgrad-Sofia“.

Das stellv. Generalkommando gibt bekannt:

Mehrfach hierher gerichtete Gesuche betr. Benutzung des Balkanzuges lassen erkennen, daß die Auffassung besteht, als ob das stellv. Generalkommando die Genehmigung hierzu erteile und den notwendigen Passierschein ausstelle.

Diese Ansicht ist unrichtig; das stellv. Generalkommando ist lediglich prüfende Behörde, während die Passierscheine selbst ausschließlich von den Kriegsministerien der Bundesstaaten, dem stellv. Generalstab, dem Oberkommando in den Marken, dem Reichsmarineamt und dem Admiralstab ausgestellt werden.

Die in dem Abschnitt III des Merkblatts „Für Reisende der Balkanzüge“ Absatz 1 vorstehendem widersprechenden Angaben sind zu streichen.

Die Gesuche um Zulassung zur Fahrt mit dem Balkanzuge sind zwecks Weitergabe an die für die Entscheidung zuständige Stelle schriftlich an das stellv. Generalkommando zu richten, in dessen Bereich der Gesuchsteller wohnt.

In den Gesuchen muß dargelegt sein:

- a) Notwendigkeit und Zweck der Reise;
- b) Antritt und Dauer der Reise unter Angabe notwendiger Aufenthalte;
- c) daß sich Gesuchsteller verpflichtet, sich allen im besonderen auferlegten Bedingungen: z. B. Meldung bei Militärbehörden zu unterwerfen sowie den Passierschein sofort nach Ablauf der Gültigkeit durch Einschreibebrief oder persönlich dem stellv. Generalkommando zurückzustellen.

Dem Gesuch muß ein vorschriftsmäßiger Reisepaß mit abgestempelter Photographie und eigenhändiger Unterschrift, sowie eine Bescheinigung des Landrats- bezw. Kreisamts oder der Polizeidirektion beigelegt sein, daß Antragsteller vertrauenswürdig und nicht spionageverdächtig ist; ferner noch eine unaufgezogene, nicht abgestempelte Photographie. Letztere ist für den Passierschein bestimmt.

Süddeutschland und die Balkanzüge.

Stuttgart, 14. Jan. (B. L. B. Nichtamtlich.) Nach einer Mitteilung der Generaldirektion der Staatsbahnen werden (wie schon kurz gemeldet. D. Red.) vom 15. Januar ab für den Verkehr nach und von dem Orient Schnellzüge (Balkanzüge) zwischen Straßburg und Konstantinopel über Stuttgart, München, Wien, zweimal wöchentlich ausgeführt und zwar ab Straßburg Mittwochs und Samstags, erstmals Samstag den 15. Januar, und ab Konstantinopel Dienstags und Samstags, erstmals Dienstag den 18. Januar. Der Zug läuft wie folgt: 1.25 nachts Straßburg ab, 2.44 nachts, Karlsruhe ab, 4.47 nachts Stuttgart ab, 8.50 früh München an, 5.50 nachmittags Wien an, 11.30 nachts Budapest an, 6.25 früh Belgrad an, 1.15 nachmittags Nisch an, 9.37 abends Sofia an, 7 Uhr abends Konstantinopel an. Konstantinopel

ab 1.14 osteuropäische Zeit, Sofia ab 8.35 früh, Nisch ab 3.49 nachmittags mitteleuropäische Zeit, Belgrad ab 10.31 abends, Budapest an 6.50 früh, Wien ab 12.25 nachmittags, Stuttgart an 1.38 nachts, Karlsruhe an 3.20 nachts, Straßburg an 4.44 nachts. Die Züge führen nur I und II. Klasse, und zwar einen Schlafwagen I. Klasse zwischen Straßburg und Konstantinopel, je einen Wagen I. und II. Klasse zwischen Straßburg und Belgrad und Straßburg und Salzburg, und einen Speisewagen zwischen München und Wien. Fahrkarten I. und II. Klasse mit fünfzehntägiger Gültigkeitsdauer werden nach Belgrad, Nisch, Sofia, Philippopol, Konstantinopel und Konstantinopel ausgegeben. Sonstige Fahrkarten (auch Vereinsfahrtscheine) sind im Verkehre mit Balkanstationen ungültig. Ueber Fahrpreise, sonstige eisenbahndienstliche, militärische und Zollbestimmungen usw. geben die größeren Stationen Auskunft.

15. / 1. 1916

10

Der erste Balkanzug.

Abfahrt von Berlin.

Aus Berlin, 15. d., wird telegraphiert: Heute um 7 Uhr 20 Minuten früh verließ der erste Balkanzug Berlin. Zur Abfahrt fanden sich auf dem Anhalter Bahnhof als Vertreter der Eisenbahndirektion Berlin Eisenbahndirektionspräsident Neudlin sowie Regierungsrat Wehde und als Vertreter des zuständigen Betriebsamtes Regierungsbaumeister Behrens ein. Der denkwürdige Augenblick lockte eine Anzahl Schaustücker herbei, die namentlich die mit Lannenguirlanden bekränzte Lokomotive umgaben, dem Zugspersonal Wünsche für eine recht glückliche Fahrt zuriefen und die Abfahrt mit Hüte- und Lächer-schwenken sowie Hochrufen begleiteten.

Der Zug bestand aus einem Nachwagen, zwei Personenwagen erster und zweiter Klasse, einem Schlafwagen und einem Speisewagen. Alle Wagen trugen in großen Buchstaben die Aufschrift „Balkanzug“ und Schilder mit der Angabe des Reiseweges: Berlin—Konstantinopel über Dresden—Wien—Belgrad—Sofia.

Begrüßung in Salzburg.

Aus Salzburg wird uns telegraphiert: Soeben ist der erste Balkan-Expresszug mit festlich geschmückter Lokomotive im hiesigen Bahnhof eingetroffen. Das Erscheinen des Zuges wurde mit Jubel begrüßt.

In Bayern war in allen Stationen, die der Zug passierte, die Schuljugend aufgestellt, die den Zug lebhaft begrüßte.

Vorbereitungen in Budapest.

Aus Budapest wird uns berichtet: Heute nachts nach 11 Uhr trifft der erste Balkanzug in Budapest ein. Zu seinem Empfang werden bereits festliche Vorbereitungen getroffen. Im Zuge befinden sich 72 Personen, die von Berlin kommen. Für den Anschluß München—Wien sind 20 Plätze und für Budapest—Konstantinopel nur 5 Plätze reserviert.

15. / 1. 1916

102

Die Freude in Wien.

Die Einnahme Cetinjes hat in der Bevölkerung Wiens allgemein Freude ausgelöst. Wenn man auf das Ereignis durch die vorher erfolgte Erschlürmung des Dobcen vorbereitet sein mußte, bereitete die Nachricht von dem raschen Einzug unsrer Truppen in die montenegrinische Residenzstadt, der bereits Donnerstag nachmittag erfolgte, doch einige Ueberraschung. Gleich nach dem Bekanntwerden der Eroberung Cetinjes hielten alle öffentlichen Gebäude Fahnen, und auch viele Privatgebäude legten Fahnen Schmuck an. In den Hauptverkehrsstraßen wehten fast von jedem Hause Fahnen in den Farben Oesterreich-Ungarns, Deutschlands, der Türkei und Bulgariens.

Auch in zahlreichen gestern abgehaltenen Versammlungen kam die Freude über den herrlichen Erfolg unsrer Waffen zum Ausdruck; das erste Wort in denselben galt stets dem neuerrungenen Sieg. So hielt in der gestern abend stattgefundenen Versammlung des Niederösterreichischen Gewerbevereines Vizepräsident Stoll nachstehende Ansprache: „Bevor wir in die Tagesordnung eingehen, drängt es mich und sicherlich auch Sie, verehrte Herren, eines Ereignisses zu gedenken, das unsre patriotischen Herzen aufs tiefste bewegt. Dem unvergleichlichen Heldennute unsrer tapferen Söhne und Brüder ist es gelungen, ein schier unbezwingbares Bollwerk dem tödtlichen Feinde zu entreißen: der Dobcen ist unser! Unaufhaltbar ist unser tapferes Heer in die Hauptstadt eines Feindes eingezogen, dessen Tätigkeit ununterbrochen eine Bedrohung unsrer Grenzen war. Freudig begrüßen wir diese Heldentat und sprechen unvergänglichlichen Dank aus unsrer unbesiegbaren Armee.“ (Diese Worte erweckten stürmische, begeisterte Kundgebungen.)

Der erste Balkanzug.

Wien, 15. Januar.

Heute hat der erste Balkanzug Wien passiert. Mit Ausbruch des Krieges ist der Verkehr aus West- und Mitteleuropa nach Konstantinopel, den bis dahin der Orientexpress vermittelt hatte, eingestellt worden. Nach achtzehnmönatiger Pause rollt heute zum erstenmal wieder ein direkt verkehrender Schnellzug den Donauweg hinab durch Serbien und Bulgarien nach der türkischen Hauptstadt. Die weltbewegenden Ereignisse der abgelaufenen anderthalb Jahre kommen in der Instradierung dieses Zuges zu sinnfälligem Ausdruck. Der Orientexpress ging von Paris ab. Anschlußzüge aus London stellten die unmittelbare Verbindung zwischen der Türkei und den Westmächten dar. Der heute in Verkehr gesetzte Zug trägt auf der Brustseite der Lokomotive die in ihrer lapidaren Kürze alles besagende Aufschrift: „Berlin Anhalter Bahnhof-Konstantinopel.“ Die Türkei gravitiert nicht mehr nach Paris und London, sie steht mit Europa durch Züge, die aus Berlin und Wien kommen, in direkter Verbindung. Ein Anschlußzug aus München, der künftig schon in Straßburg eingeleitet werden soll, wird den Verkehr der österreichischen Alpenländer und des Westens Deutschlands an den aus Berlin kommenden Zug vermitteln. In Wien werden diese beiden Züge vereinigt und führen den Reisenden durch das von uns und den verbündeten deutschen Truppen besetzte Belgrad über Nisch, wo sich vor ihrer Flucht aus dem Lande zuletzt die serbische Regierung aufgehalten hatte, über Sofia, die Hauptstadt unseres Verbündeten, der türkischen Metropole zu, die noch den Flaggenschmuck zur Feier der endgültigen Vertreibung der Franzosen und Engländer von Gallipoli trägt.

Das hochbedeutende verkehrspolitische Ereignis vollzieht sich auf dem Wege von Berlin an unter der jubelnden Teilnahme des Publikums. Mehr als ein Jahr lang war der Kreis geschlossen, den feindliche Uebermacht von langer Hand her um die verbündeten Westmächte gezogen hat. Die glänzenden Waffentaten unserer und der verbündeten Armeen haben mit gewaltigen Schlägen diesen Ring gesprengt und die Bahn freigemacht für die unmittelbare Verbindung der Länder, die seit Kriegsbeginn einander so nahegetreten waren. Die vielfachen Schäden, welche im Gefolge der Schlachten der Bahnkörper erlitten hatte, sind ausgebeßert, in ungehinderter Fahrt kann in 47 Stunden die Strecke Wien-Konstantinopel zurückgelegt werden, elegante, bequeme, mit allem Komfort ausgestattete Wagen besorgen den neuen Verkehr über den ganzen Erdball hin, Kunde tragend von der grundlegenden Veränderung, die in den Beziehungen der Türkei und Bulgariens zum Abendlande eingetreten sind.

Ueber die Fahrt des ersten Balkanzuges liegen uns folgende Telegramme und Berichte vor:

Durchfahrt durch Dresden.

Dresden, 15. Januar.

Der mit Tannenreisig geschmückte Balkanzug traf vor-mittags um 9 Uhr 46 Minuten, drei Minuten vor der festgesetzten Zeit, im hiesigen Hauptbahnhof ein. Auf dem Bahnsteig waren zur Begrüßung erschienen: König Friedrich August, Vertreter der Staats- und der städtischen Behörden, darunter Staatsminister Dr. Beck, der Präsident der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Oberbürgermeister Blicher, der österreichisch-ungarische Generalkonsul v. Klemperer u. a., sowie Vertreter von Handel und Industrie.

Die dicht gedrängte Menschenmenge empfing den ein-fahrenden Zug mit jubelnden Zurufen und dem Liede „Deutschland, Deutschland über alles“. Nachdem der König den Zug zur Fahrt bis Tetschen bestiegen und auch die von hier aus an der Balkanreise teilnehmenden Personen Platz genommen hatten, setzte sich der Balkanzug unter lebhaften Ovationen aller Anwesenden um 9 Uhr 53 Minuten in Bewegung.

In Tetschen.

(Telegramm der „Neuen Freien Presse“.)

Tetschen, 15. Januar.

Zur fahrplanmäßigen Zeit traf auf dem Nordwest-bahnhofs in Tetschen der von Berlin kommende erste Zug nach Konstantinopel ein. Der Bahnhof war abgesperrt. Als die zwei Lokomotiven des Zuges, dessen Wagen die Aufschrift „Berlin Anhalter Bahnhof-Konstantinopel“ trugen, in der Halle einfuhr, verließ König Friedrich August von Sachsen, der den Zug bis Tetschen begleitet hatte, den mittleren Wagen. In der Begleitung des Königs befand

sich Generalleutnant Ulrich. Der König wurde von dem Plahkommandanten Klinkit empfangen, ferner vom Direktor Ministerialrat Gentebrück und Statthalterrat Barvitus. Während des Aufenthaltes des Königs auf dem Perron wurden die reichsdeutschen Lokomotiven, die mit einer großen Fahne in den österreichischen und reichsdeutschen Farben geschmückt waren, durch eine österreichische Lokomotive ersetzt, die Blumenkränze und Fahnen der verbündeten Staaten trug.

Der König machte noch eine photographische Aufnahme des Zuges.

Zur festgesetzten Zeit setzte sich der Zug wieder in Bewegung. König Friedrich August kehrte mit einem sächsischen Hofzug nach Dresden zurück.

Die Ankunft des ersten Balkanzuges in Wien.

Wien, 15. Januar.

Der 15. Januar wird in der Geschichte dieses Krieges ein neues Kapitel einleiten. Nach anderthalb Kriegsjahren rollte heute wieder zum erstenmal ein Eisenbahzug von Nordwesteuropa nach dem äußersten Südosten. Die geniale Strategie der verbündeten Feldherren, die eiserne Tapferkeit der verbündeten Truppen haben den blockierten, gesperrten, gesprengten Schienenweg nach dem Orient neuerdings eröffnet, die ersten Balkanzüge von Berlin und München trafen sich heute abend auf dem Nordbahnhof in Wien, um von hier aus gemeinsam ihre Fahrt nach dem Bosphorus weiter zu verfolgen.

Der Nordbahnhof war aus Anlaß der Durchfahrt des ersten Balkanzuges mit Reisiggirlanden geschmückt und mit Fahnen der verbündeten Reiche dekoriert. In den Nischen standen Lorbeerbäume und Palmen und zwischen je zwei Nischen waren fünf Fahnen, die österreichischen, ungarischen, deutschen, bulgarischen und türkischen, zu einem Bunde vereint.

Gegen 1/2 7 Uhr versammelten sich auf dem großen Perron, auf den das Publikum keinen Zutritt hatte, Eisenbahnminister Baron Forster, von der Verkehrssektion des Eisenbahnministeriums Hofrat Karasek, von der Maschinensektion Sektionschef Wenzel Burger, der Präsidialist Hofsekretär Lenz, ferner Sektionschef Dr. Grienberger, Ministerialrat Dr. Janiczek, Vertreter des Stadtkommandanten Oberstleutnant Baltajeroni, vom Zollamt Hofrat Eusterski und Assistent Heipel, von der Zentraltransportleitung Major Pfenzler, Oberstaatsbahnrat Schmölzer, Oberinspektor Langer, Polizeipräsident Baron Gorup, Hofrat Pompe, Oberkommissär Dr. Markov, Präsident des Generevereines Adolf Schiel, Staatsbahnrat Doktor Leipen, von der Nordbahndirektion Hofrat Bohner, Regierungsrat Dr. Wagner v. Freinsheim, Oberstaatsbahnrat Dr. Bruno Frankl v. Hochwart, Inspektor Kalms und die Oberkommissäre Kalms und Vortrefflich, die Leiterin des Labedienstes auf dem Nordbahnhof Frau Hofrat Oser und Frau Direktor Korner, Bahnhofskommandant Hauptmann Jamolo, Major Wenerand und die Inspektoren Krumhaar und Nickel, die Oberinspektoren Kähler und Saufele.

Pünktlich um 6 Uhr 32 Minuten fuhr der aus Berlin kommende Balkanzug im Nordbahnhof ein. Die große Lokomotive war mit Tannenreisig reich geschmückt und die Fahnen Oesterreich-Ungarns, Deutschlands, der Türkei und Bulgariens flatterten über den Rauchfang hinaus. Hochrufe, die von den Passagieren stürmisch erwidert wurden, empfingen den ersten Balkanzug, der, wie Eisenbahnminister Baron Forster im Gespräch äußerte, eine Sieges- und Friedensfahrt zu unternehmen bestimmt ist, da er zum erstenmal wieder die materielle Vereinigung sozusagen zwischen den infolge des Krieges so lange Zeit einer Bahn-verbinding entbehrenden Reichen hergestellt hat. Der Balkanzug verbindet ja nicht nur Berlin über Wien, Budapest, Belgrad und Sofia mit Konstantinopel, sondern er schließt in sein Netz auch München ein, von wo ein aus Straßburg über die bayerische Hauptstadt dirigierter Schnellzug um eine Stunde früher auf dem Westbahnhofs eintraf und auf den Nordbahnhof geleitet wurde, wo er fahrplanmäßig um 6 Uhr 35 Minuten, drei Minuten nach dem Berliner Zuge, eintraf. Heute früh fuhr aber auch ein Parallelzug von Berlin über Oberberg ab, der sich in Galantha mit dem aus Wien über Gänserndorf und Marchegg kommenden Wiener Balkanzug vereinigt und dann als geschlossener Zug bis Konstantinopel geht. Der Hauptzug jedoch ist der Wiener Zug.

Als der Berliner Zug in die Halle eingefahren war, entstieg ihm als erster Staatsbahndirektor Ministerialrat Gentebrück, der auf den Eisenbahnminister Baron Forster zutrat und ihm die Meldung erstattete: „Generaldirektor Ulrich und ich sind dem Zuge bis nach Tetschen entgegengefahren. Wir haben 458 Kilometer mit dem 200 Tonnen schweren Zuge mit einer Maschine ohne die geringste Störung glatt gemacht.“

Der aus Berlin eintreffende Zug umfaßte fünf Waggons: Zwei Personenwaggons mit je acht Plätzen erster und 42 Plätzen zweiter Klasse für 100 Personen, zwei Schlafwagen mit je 16 Betten und einen Speisewagen. Die Waggons trugen verschiedene Inschriften, da nicht alle Waggons bis Konstantinopel gehen.

Ministerialrat G e u t e b r ü c k erzählte: Um 10 Uhr 55 Minuten kam unser Zug, der um 7 Uhr 20 Minuten morgens von Berlin abgegangen war, nach L e i t s c h e n. Hier stieg der König von Sachsen, der mit dem sächsischen Eisenbahnminister Seidewitz von Dresden aus mitgefahren war, aus und wurde ebenso wie in Dresden von dem auf dem Bahnhof angesammelten Publikum mit Jubel empfangen. In Leitschen fanden sich die Spitzen der Behörden auf dem Bahnhofs ein, der festlich geschmückt war.

In A u s s i g, der nächsten Station — es wurde später nur noch in I g l a u und Z n a i m gehalten — hatten sich Präsident W o l f r u m und der Bürgermeister auf dem Bahnhofs eingefunden. Auf der Strecke hatten in den meisten Stationen die Schulkinder unter Führung ihrer Lehrkräfte Aufstellung genommen und ließen den Zug unter Tücherschwenken und Hochrufen passieren. In Schreckenstein wurden Kasser abgeholt und auch hier war die Schuljugend zur

Begrüßung des ersten Balkanzuges ausgerückt. In I g l a u hielt der Bezirkshauptmann eine Ansprache, die in ein Hoch auf unseren Kaiser ausklang, und der Stadtkommandant brachte ein Hoch auf die verbündeten Monarchen aus. In Z n a i m endlich hatten sich ebenfalls die Spitzen der Behörden auf dem Bahnhof eingefunden und der Bezirkshauptmann hielt eine herzliche Begrüßungsansprache. Fahrplanmäßig kam der Berliner Zug in Wien an.

Der Münchner Zug fuhr nach wenigen Minuten ein und als erster entstieg ihm Dr. Ludwig G a n g h o f e r, den Eisenbahnminister Baron Forster herzlich willkommen hieß. Die beiden Herren gingen so lange im Gespräche auf und ab, bis der Münchner Zug verschoben, ein Gepäckswagen entfernt und der neue Balkanzug fertig rangiert war.

Hofrat K o l i s k o, der dem Münchner Zuge bis A m s t e t t e n entgegengefahren war, erzählte über die Fahrt: „Unser Zug hatte vier Waggons. Er wurde von Amstetten an, wo sich die Behörden und die Schuljugend mit ihren Lehrern auf dem Bahnhofs eingefunden hatte, überall mit Jubel empfangen. Es war von München bis Wien eine wahre Triumphfahrt. Wir fuhren auf dem Westbahnhofs fahrplanmäßig ein und leiteten dann den Zug hier herüber, wo wir ebenfalls pünktlich eintrafen.“

Von den aus München und Berlin kommenden Zügen wurden in Wien zwei Waggons ausgeschaltet, so daß der neue Zug sieben Waggons umfaßt und 260 Tonnen schwer ist. Der Zug, der Montag nachmittag in Konstantinopel eintreffen wird, geht am 18. wieder von Konstantinopel aus an die Ausgangspunkte zurück.

Die Ankunft in Budapest.

(Telegramm der „Neuen Freien Presse“.)

B u d a p e s t, 15. Januar.

Der erste Balkanzug ist heute nachts einige Minuten vor 12 Uhr auf dem Budapester Westbahnhofs eingetroffen. Obwohl ein offizieller Empfang nicht angefragt war, hatte sich auf dem geräumigen Perron eine nach vielen hundert Personen zählende Menschenmenge eingefunden. Unter den Anwesenden sah man auch Mitglieder der reichsdeutschen, bulgarischen und türkischen Kolonie sowie zahlreiche höhere deutsche Offiziere, die Offiziere des hiesigen Bahnhofs-kommandos und mehrere Beamte der Generalkonsulate der verbündeten Staaten. Kurz vor der Ankunft des Zuges fanden sich in offizieller Eigenschaft der Präsident der ungarischen Staatsbahnen Ministerialrat T o l n a y, der Direktor der kommerziellen Abteilung der ungarischen Staatsbahnen Ministerialrat K o t a n y i und Ministerialsekretär Doktor S i l b e r e r, ferner der Generaldirektor der ungarischen Linien der Schlafwagengesellschaft M o r i c z ein.

Die Zahl der hiesigen Reisenden betrug sechs, fünf Journalisten sowie der deutsche Major v. R i t t h o f e n. Sämtliche Passagiere wiesen an der Kasse ihre Pässe und ihren Militärpassierschein vor, der zum erstenmal mit dem neuen gemeinsamen Doppelwappen versehen war.

Als der Zug in die Halle einfuhr, brach das Publikum in stürmische, lange währende Ehren- und Hochrufe aus. Die Lokomotive und die Waggons waren mit Kränzen geschmückt, die Schleifen in den ungarischen Farben trugen.

Der Zug war dicht besetzt. Unter den Fahrgästen, die über den enthusiastischen Empfang in Budapest sichtlich überrascht waren und die herzliche Begrüßung ebenso herzlich erwiderten, befanden sich auffallend viele deutsche und türkische Offiziere, ferner Schwestern vom Roten Kreuz sowie zahlreiche Industrielle und Aerzte. Die Fahrt machen auch zahlreiche amerikanische, schwedische, türkische, holländische und deutsche Journalisten, auch Vertreter der offiziellen deutschen Presse mit, ferner reisen in dem Zuge mehrere deutsche kommandierende Generale und hohe deutsche Zivilwürdenträger sowie eine größere Anzahl von Kurieren, denen die auf dem Bahnhofs erschienenen Organe der Generalkonsulate der verbündeten Staaten mit Dokumenten gefüllte Ledermappen zur Weiterbeförderung übergaben.

Um 12 Uhr 15 Minuten trat der Balkanzug unter den stürmischen Ehrenrufen des Publikums die Weiterfahrt an.

Ganghofers Eindrücke von der bisherigen Fahrt.

Unter den Mitreisenden befindet sich auch Ludwig Ganghofer, der einem Mitarbeiter des „Neuen Bester Journal“ über seine Eindrücke während der Fahrt folgende Schilderung gab:

„Das ist wirklich ein Freudentag für uns alle! Der erste Balkanzug personifiziert den Triumph unserer Waffen und unserer Industrie. In dem Augenblicke, da wir von Berlin bis nach Konstantinopel fahren können, haben wir den Beweis dafür erbracht, daß der Sieg unser ist. Ueberaus sympathisch berührte mich als Reichsdeutschen der Jubel, mit dem wir auf den ungarischen Stationen begrüßt wurden. Es war das wirkliche ungarische Temperament, das sich hier Bahn gebrochen hat!“

16. I. 1916

105

Donauverkehr mit den Balkanländern.

Wien, 15. Januar.

Da in der nächsten Zeit Getreidetransporte aus Rumänien und Bulgarien nach österreichischen Donauplätzen (vornehmlich Wien und Linz) zur Abwicklung gelangen werden, wird sich die Gelegenheit ergeben, unserem Export freien Schiffsraum in der Talrichtung nach den Balkanländern zur Verfügung zu stellen. Hierbei wird mit Rücksicht auf die erforderliche rasche Zirkulation des Schlepmaterials vor allem die Abfertigung kompletter Schleppladungen in Betracht kommen müssen. Die Ueberlassung von Donaufahrzeugen für Schleppladungstransporte nach der unteren Donau wäre gegebenenfalls von den Interessenten unmittelbar mit der k. u. k. Zentraltransportleitung (Kriegsministerium) zu vereinbaren.

**Neue Eisenbahnlinien im okkupierten
Polen.**

Krakau, 15. Jänner. (Privattelegramm.) Die „Nowa Reforma“ meldet: In dem von Oesterreich-Ungarn okkupierten Polen wurden folgende elf Eisenbahnlinien für den Zivil- und Güterverkehr eröffnet: Szczałowa - Demblin - Zwangorod, Demblin - Lublin, Szczałowa - Jabłowiec, Starzyńsko-Tomaszów, Starzyńsko-Madbrzezie, Kielce-Czestochau, Strzemieszyce-Dambrowa, Rozwadów-Lublin, Lublin-Cholm, Lublin-Lubartow und Kazimierz-Cosnowice.

16. 1. 1916

107

Unsre heutige Nummer umfasst **108** Seiten und enthält in der Beilage:
 Fortsetzung des Romans „Der goldene Fels“ von Robert Schir auf 9. und 10. Seite 46 vom 16. Jänner.
 Sperrt auf den Seiten 29, 516, 52.

Feuilleton.

Straßenszene.

Gerade nur zur Weihnachtszeit haben wir ein wenig von der fast verschollenen weißen Winterherrlichkeit zu sehen bekommen. Und es war wie ein süßer und stiller Traum aus kindlichen Tagen, als die Dächer ihre weißen Wollmützen sich über die Ohren gezogen hatten und das feinere Schnitzwerk des Stephansdomes weiche und schimmernde Konturen zeigte. Dann kam wieder jenes liebliche Gemisch von Sonne, Regenschauern, heulenden Windstößen und Straßenschmuck, an das wir uns seit einigen Jahren schon gewöhnt haben. Das alles sind Produkte der Quanten unsichtbarer Mächte, gegen die wir wehlos sind, und wenn uns auch gelehrte Laubfrösche mit allerlei Erklärungen trösten, als zum Beispiel mit der Konstatierung baltischen Staubes, der in den oberen Luftschichten schwebt und die Ursache dieses irrsinnigen, alle Ordnung der Jahreszeiten verhöhrenden Wetters sein soll, so ist uns damit doch in keiner Weise geholfen. Empfindlichere Naturen schwanken zu solchen Zeiten zwischen Rheumatismus und Migräne und robustere sind einfach mißgestimmt, wie es ja das Barometer auch sein müßte, wenn es Bewußtsein

hätte. Aus diesem leisen oder kräftigeren Vibrieren der Nerven, die ja ohnehin während des Krieges nicht besser geworden sind, ergibt sich dann eine gewisse Gereiztheit, die auch sonst friedliebende Menschen befällt und sich in irgendeiner Weise Luft macht.

Unter diesen häßlichen Wetterstürzen, mit denen wir jetzt so oft bedacht werden, ist es besonders einer, der den armen, ohnehin jetzt nicht sehr üppig lebenden Zugpferden geradezu verhängnisvoll wird. Das ist nämlich seiner feine Riesregen, der in wenigen Minuten den Asphalt, der Inneren Stadt glatt wie Glas macht — für Pferdehufe verhängnisvoll. In andern Städten mit Asphaltboden sind solche Tage allerdings nicht so schlimm für unsere vierbeinigen Arbeits- und Kriegsgenossen. Man scheint dort irgendeinen geheimnisvollen Aufbeschlag erfunden zu haben, der dieser Regenglatte spottet und den man bei uns entweder nicht kennt oder aus uns unbekanntem Grunde nicht einführen will. Und deshalb kürzen an solchen Tagen so und so viel ohnedies entkräftete Pferde und müssen dann mit allerlei Kunstgriffen, vielen Geschrei und noch mehr Reitschnehen wieder in die Höhe gebracht werden. Bei solchen Gelegenheiten spielt der Fuhrmann eine wenig sympathische Rolle, und in der nie fehlenden Zuschauerermenge entsetzt schon in ruhigeren Zeiten jenes betannte Gemurmel, das den Unwillen einer größeren Volksmasse kundtut und auf dem Theater durch das hinter den Kulissen vielstimmig wiederholte Wort „Habarber, Habarber“ künstlich erzeugt wird. Bei der jetzt vorherrschenden Gemütsverfassung vieler Passanten jedoch setzt sich

dieses dumpfe Murmeln rasch in artikulierende Worte um.

Vor ein paar Tagen stürzte also das einzige vor einen Streifenwagen gespannte Pferd auf den trügerischen, dunklen Spiegel der Straße und blieb resigniert liegen. Der der Straße ein ganz nett aussehender Mann mit Aussehen, ein ganz nett aussehender Mann mit gutmütigem Gesicht, sprang behende vom Bock, um seinem Gaul zu helfen. Dies geschieht bekanntlich in der Weise, daß man dem gestürzten Pferd einen Koken unter die Vorderfüße schiebt, der das neuerliche Ausrutschen beim Aussteigen verhindern soll. Das Pferd war offenbar schon ziemlich erfahren im Stürzen und Wiederaufstehen und bedurfte seiner Mahnung mit der Peitsche. Trotz seiner fastläufigen Art, die sich in besonnenen Bewegungen kundgab, glitten die Hufe noch einigemal aus, und erst nach wiederholten Anstrengungen gelang es dem wackeren Pöhl, sich auf seine vier Beine zu stellen.

„Na alsdann,“ sagte der Fuhrmann, „um zwölf Uhr muach i schon in Favoriten sein!“

Der Kreis von Zuschauern, der sich rasch gesammelt hatte, war vorderhand enttäuscht, daß die Sache so schnell und glatt vor sich gegangen war, und begann sich zu zerstreuen. Der Fuhrmann, der mit seinem Gaul in einem besonders freundlichen und intimen Verhältnis zu stehen schien, wollte an den kleinen Unfall doch eine belehrende Ermahnung knüpfen, stellte sich vor das Pferd und gab ihm mit den Worten: „Kannst net aufpassen, du Lausbua!“ einen gelinden Strups auf die Nase.

In diesem Augenblick blieb eine runde kleine Dame, die nur die Handbewegung des Fuhrmannes gesehen hatte, wie erstarrt auf dem

Strafenszene.

Recht müß'n S' grad a so schau'n, Herr Wachmann — i bin ja aa wer, oder net? Mia kumm' denn i doqua...
 „Mach'n S' la Aufseh'n,“ mahnte des Wachmann mild, „fahr'n S' weiter!“
 „I mach' ja gar la Aufseh'n net!“ rief der Kutscher schon vom Bod' herunter und griff nach den Zügeln. „Wann dö Mite da a Theater macht...“
 „Vorwärts!“ rief der Wachmann, und seine Stimme klang um eine Note schärfer.
 „So geh, hüa!“ Der Gaul setzte sich brüstlich in Bewegung und schlug einen gelinden Trab an. Sein Herr aber wandte erst schmerzlich seine Augen gegen Himmel, ihn als Beuge für das ihm so schändlich widerfahrene Unrecht anrufend. Aber nach etwa fünfzig Schritten gewannen irdische Nachgedanken die Oberhand, und die Neugierigen und Übertriebigen, die noch ein paar Schritte hinter dem Wagen vergingen, vernahmen plötzlich jenes Donnerwort, mit dem der schlichte Mann jede unwürdige Behandlung abzulehnen pflegt.
 „Herr Wachmann, Herr Wachmann — haben S' das g'hört...?“ rief ein bleicher Nüdling mit zwei sinken Füßen, der offenbare Neigung zum Denunzieren hatte.
 Aber der vielerfahrene Mann der öffentlichen Straße suchte lächelnd die Achseln, und nur der Wasserer, der einigen Sachverständigen den Hergang der aufregenden Begebenheit nicht ohne kollegiales Mitgefühl erzählte, gab dem Nüdling Antwort und rief:
 „Ma so remmen S' eahn nach, Sö Maderer, wann er Sie scho eing'lad'n hat — vielleicht kummen S' no z'recht!“

Bau! B. u. f. o. n.

hatte, sich des unschuldigen Kutschers energisch anzunehmen, rierte den Wächter der öffentlichen Sicherheit in wenigen Worten auf, unbestimmt um zahlreiche Zwischenrufe Antiführerinnenpartei.
 „Ach danke sehr,“ sagte der Wachmann und steckte die Wistienkarte des Herrn zu sich.
 „Wo ist, bitte, die Dame, die die Mißhandlung des Pferdes beanstandet hat?“
 Aber die Dame war auf rätschhafte Weise verschwunden, und ihre Partei, die sich so schände ihrer Wortführerin beraubt sah, wurde rasch kleinlaut.
 „Wer hat die Mißhandlung gesehen, bitte?“ fragte der Wachmann nochmals, höflich, aber entschieden. Das Gefüge des Ringes begann sich sichtbar zu lockern, und man bemerkte deutlich, wie ein „Kummt's, geh'n ma!“ mehrere Personen zum Fortgehen veranlaßte.
 „Haben Sie etwas gesehen?“ wendete sich der Wachmann an den Athleten, der tapfer stehen geblieben war.
 „S'?“ sagte dieser. „Gar niz hab' i g'geg'n. I hab' nur woll'n helfen, wann was zum Helfen is.“
 Diese Umstände gaben aber dem Antiführer den verlorenen Mut wieder und verließen ihm sogar eine ungeahnte Beredsamkeit, die allerdings mit einem ganz unnötigen Stimmansturm verbunden war:
 „Deuf' glaubt scho a jeder, er kann si an an Kutscher d' Gütaß awisch'n!“ schrie er.
 „Sext is s' dabon, die alte Schabrad'n, dö in gang'n Wirbel g'macht hat. Dö hätt'n S' soll'n arretieren. Da soll der Mensch net rabiat wer'n! A halbe Stund' hab' i jetzt verstant, wer zahlt mir denn döß, ha? Auf mei-

„So fahr qua!“ riefen der Wasserer und der besänftigte Muskelmensch wie aus einem Munde. Aber das haßte der Zuschauermerge nun ganz und gar nicht. Eine so einfache Erklärung dieser schwierigen Angelegenheit konnte unter keinen Umständen gebildet werden. Und so ertönten, als der Kutscher ernstliche Anstalten zum Bestehen des Bodens machte, vielfache Rufe: „Ah, döß gibt's net! — Dableiben, bis a Wachmann kummt!“
 „Galt! — Ober mit eahn!“ Angesichts dieses Volkswillens setzte der eingeschüchterte Fuhrmann den Fuß wieder auf die Erde, während die phantastischen Schilderungen seiner angeblich begangenen Untat immer graufiger wurden, wozu nicht wenig die wütenden Rufe der nun gänzlich außer Atem gekommenen Dame beitrugen, die in den letzten Reihen des auf ein Vielfaches der anfänglichen Ausdehnung angeschwollenen Menschenkreises nur als hohe Schreie vernehmbar waren. Diese unverständlichen Laute steigerten die Erregung unermesslich, und die Schandthaten des verhinderten Kutschers gingen von Mund zu Mund: „A Kind soll er überfahren haben... Die, was so schreit, is d' Muatter doqua... Hören S' es?... Oha halt ja, la Wunder, wann s' schreit... Oha na, an Verwundeten hat er niedergestöß'n, weil der arme Teufel net hat ausweichen kinna... Ah, da hört si scho alles auf... Aha, da kummt schon der Wachmann... Unter zwa Moiat kriegt der net, döß sag' i Schna...“
 So sein S' do stat, daß ma was hört!... Der blande Einkauf auf dem Ladestell eines Wachmannes glänzte nun aus dem Mittelpunkt der Versammlung, und der Herr vom Leschauerer, der den schönen Mut

* (Nicotiniana.) Es tut von Zeit zu Zeit not, die Leidenschaften der Menschen unter Kontrolle zu stellen, auch dann, wenn sie ihre Salonfähigkeit bereits nachgewiesen haben. Dies tut auch die gestrige magistratische Verordnung, die das Rauchen auf den hinteren Plattformen der Straßenbahnwagen bedingungsweise verbietet. Nämlich auf den Plattformen der Motorwagen, falls diese keinen Anhängewagen mitführen. Wir Wiener sind im Vollbesitze eines seit undenklichen Zeiten ererbten Protestgefühles — man gedenke besonders in diesen Tagen, daß sich schon Grillparzer in diesem Erbe sehr unglücklich fühlte, obwohl er ein Lokalpatriot von reinstem Wasser war — und möchten instinktiv gegen das bedingte Rauchverbot Stellung nehmen, wenn es — nicht so vernünftig wäre. Es muß doch einmal, wahrscheinlich durch den Automangel im Kriege, einer der maßgebenden Herren in der Straßenbahn gefahren sein und die Uebelstände wahrgenommen haben, die sich auf den rückwärtigen Plattformen durch das Andrängen der Raucher abspielen. Wenn in der Begründung der Verordnung auf die Gefährdung der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste hingewiesen wird, so geschieht dies mit vollem Rechte. Das wissen alle die Tausende, die beim Aufsteigen auf den Wagen nur durch eine kühne Seitenbewegung sich vor einer glühenden Virginia bewahren konnten. Auch die anderen Zigarren und Zigaretten beteiligen sich an der Tyranisierung der Plattform. Sie funkeln einem oft ganz gefährlich vor den Gesichtern herum, und wenn man nicht gerade an diese Gefahr denkt, ein Loch im Ueberzieher oder in der Seidenbluse ist kaum imstande, die Vorteile des Fahrens zu beweisen. Und dann, Hand aufs Herz, ob die Rauchergemeinde, der sich Schreiber dieser Zeilen auch zuzählt

darf, besteht denn eine wirkliche Notwendigkeit, auf den Plattformen zu rauchen? Man hat doch eben im Kaffeehaus, im Bureau oder auf der Straße das Ende seiner Zigarre oder Zigarette in die Gasse geworfen. Aber so ist es mit dem Rauchen. Kaum ist man in das Gefährte gestiegen, so rieselt das brennende Bedürfnis nach einem neuen Nikotingenuß durch alle Nerven, man wird unruhig, schaut ratlos umher und beendet die namenlose Wein des Unbefriedigtseins, indem man neuerdings „eine“ zu schmauchen beginnt. Das ist des Rauchers Glück. Und insofern ist die Ankündigung eines Verbotes eine Drohung. Wie schön war es bisher auf den Plattformen! Nun werden die wirklich Unverbesserlichen in den Raucherwagen flüchten und an der guten Luft teilhaben müssen, die ihnen mit treuer Anhänglichkeit in jeden geschlossenen Raum folgt. Es ist also ein Schicksalsschlag, der mit amtlicher Gewalt in den Traum süßer Gewohnheiten und in den Rausch der Alltagsnarkose eingreift. Aber wer vernünftig ist, der lernt hier das Sparen und tut seiner Gesundheit auch ein Gutes, indem er weniger raucht und, statt in der Zugluft der Plattform zu stehen, sich in das Wageninnere begibt. Die Leidenschaftlichsten aber werden den Beiwagen benützen, oder auf einen Einzelwagen warten, dessen Plattform vorläufig noch eine Freistatt für das Rauchen bleibt. Und das ist die einzige Unlogik in der Verordnung, diese Konzession an die Unverbesserlichen, weil Beiwagen und Einzelwagen deren Andrang auszuhalten haben werden. Aber man will eine möglichst schmerzlose Operation vornehmen, um allmählich zu jener Ordnung zu überzeugen, die mit der behördlichen Bestimmung bezweckt ist. Wenn sich der kommunale Reformgeist doch auch in anderen Dingen ebenso tatkraftig zeigte! Viele würden das Rauchen aufgeben, wenn Wien mit einer wirksamen Straßenreinigung bedacht würde. Oder wenn behördlicherseits auf eine einwandfreie Beachtung des Spuckverbotes in den Straßenbahnwagen geachtet würde!

Im Marktkafé.

Die Zeit der Milchsperré.

„Nur schnell, schnell noch einen Kaffee!“
Zwei Männer und ein paar Frauen aus der gegenüberliegenden Halle sind atemlos in das Portal gestürzt und installieren sich auf einem Fensterplatz. Es ist eine ganz ungewöhnliche Zeit für sie, denn eigentlich hätten sie um diese Stunde drüben auf dem Markte noch alle Hände voll zu tun. Erst nach 3, etwa gegen $\frac{1}{4}$ Uhr, ist die Tagesarbeit für sie erledigt und erst dann dürfte die Kaffeezeit für sie beginnen. Da man aber bekanntlich nach 2 Uhr keine Milch mehr bekommt, so muß man sich früher, und wäre es auch nur im Flug, sicherstellen.

Dort und da sieht man eine kleine Gruppe Menschen stehen, die sich, sogar ohne Platz zu nehmen, eilends noch „einen Kaffee kaufen“. Nicht aus Gemohnheit, wenn diese bei den Wienern auch sonst eine gewaltige Rolle spielen mag, sondern weil hier, im Volkskaffeehause, die Milch weit mehr als die bloße Zutat zum Nachmittagskaffee bedeutet: nämlich ein Nahrungsmittel. In die Stadtkaffeehäuser kommt man, mehr oder minder, um Zeitung zu lesen, um Billard zu spielen, um Bekannte zu treffen mit denen man Geschäfte erledigt oder plaudert. Man sucht die oft geschilderte Kaffeehausatmosphäre zu genießen und ihre spezifische Stimmung zu schlürfen, die aus behaglicher Wärme, aus viel Licht, aus gemütlichen Winkeln und dem buntesten Getriebe steten Kommens und Gehens besteht. Man weiß, wen man vorfindet, man ahnt, wer sich einfinden könnte, man macht ein Spielchen und räsoniert und politisiert und lenkt sich ein wenig ab von den Sorgen des Tages.

Ganz anders aber sieht es in der Vorstadt, zumal gegenüber den Märkten aus. Da wird es bekanntlich schon um vier Uhr morgens lebendig. Man kommt aus Schmechat oder Fedlersee, aus Simmering oder von Hekendorf herein, übernächtigt, durchgefroren oder vom Wind gehörig gepeitscht und ehe man seinen Marktstand bezieht und die Kelleraarbeiten in Angriff nimmt, erwärmt man sich bei einem ordentlichen Glas Kaffee. Ist dann drüben alles zum Verkauf hergerichtet, so spricht man etwa um sieben Uhr herum noch einmal auf eine Schale Kaffee vor. Die dritte verlangt man, wenn die Lösung eine gute gewesen ist, vielleicht um Elf oder Zwölf. Aber den vierten Kaffee, der oft auch der zweite oder der dritte ist und zu dem man sich nach dem Tagewerk mit ein bißchen Behäbigkeit niedersetzt, der muß jetzt gestrichen werden, weil bekanntlich zwischen Zwei und Sieben in den Kaffeehäusern keine Milch geschenkt werden darf. Und darum ist das Marktkafé um diese Stunde leer. Schwarzen trinken die Stammgäste nicht, weil sie ihn nicht gewohnt sind und nicht vertragen, Tee lehnen sie ab, weil er den Hunger nicht stillt.

Der Kaffee, das heißt, die Milch des Kaffees, ist ihnen tägliche Nahrungsnotwendigkeit. Denn die meisten Marktleute essen ihre Hauptmahlzeit erst am

Abend, wenn sie vom Geschäft nach Hause kommen. Untertags genügt ihnen der Milchkaffee. Und wären es auch vier oder fünf solcher Kaffees, die man zu sich nimmt, wie das so oft geschieht, so macht das doch nicht mehr als 1 Krone 20 Heller oder 1 Krone 50 Heller aus und man wird dabei satt.

Darum wird der Entgang der Nachmittagsmilch in den Volkskafés schwer empfunden. In der Stadt geht er allerdings auch unliebsam ab und die Kaffeebrüder oder Kaffeeschwester klagen, hier aber empfindet man die Milchsperré wirklich als das, was sie ist, als ein Ernährungsproblem. Geht man an den Volkskaffeehäusern, namentlich an den Marktkaffeehäusern, zwischen zwei und sieben Uhr vorüber, so findet man sie nahezu leer. Man nimmt nicht mit einem Tee vorlieb, man kommt gar nicht.

So geschieht es, daß dem Kaffeesieder durch das Verbot gewaltiger Schaden erwächst. In normalen Zeiten schenkt er 700 bis 800 Schalen Kaffee per Tag, gegenwärtig fehlen davon etwa 200. Das sind jene, die in den Nachmittagsstunden verlangt werden und deren Entgang für den Kaffeehausbesitzer einem täglichen Verlust von 50 bis 60 Kronen gleichkommt. Das ist eine Summe, die man spürt, ganz abgesehen davon, daß den Marktleuten ihr Kaffee schwer abgeht.

Gewiß, man weiß, daß man in Kriegszeiten nicht allzuviel rechten darf, und daß der Muß ein überlegener Besieger alles Wünschens und Wollens sein kann. Dennoch taucht die Frage auf, ob es nicht möglich wäre, für die Volkskafés und Marktkafés die gewünschten Ausnahmsbedingungen zu schaffen, die ja durch das Fehlen des späten Nachmittagsgeschäftes und des Abendgeschäftes begründet erscheinen. Man könnte in diesen Fällen mit der Milchsperré erst um 4 Uhr, also zwei Stunden später einsetzen, und den Marktleuten, die jetzt so ganz besonders wichtige Staatsbürger geworden sind, wäre geholfen.

Die Wiener, die Oesterreicher überhaupt, haben sich in diesen Zeiten gewiß nicht unduldsam erwiesen. Nur in Witzblättern, niemals in der Wirklichkeit, hat man um Kaiserjammeln oder Salzstangeln und wie die sonstigen lokalen Liebhabereien heißen mögen, geraunzt — die Milch des Marktkafés, des Volkskafés aber ist keine schwer zu missende Gemohnheit, sondern — nochmals sei es betont — eine Nahrungsfrage, auch zwischen „Zwei und Sieben“ daran muß man denken. H. T.

Die Eröffnung der schiffbautechnischen Versuchsanstalt.

Gestern vormittags wurde in feierlicher Weise die im Laufe des Krieges fertiggestellte schiffbautechnische Versuchsanstalt an der Brigittenauerlande, die bestimmt ist, unsere schiffbautechnische für alle Zukunft vom Auslande unabhängig zu machen, dem Betriebe übergeben. Welche Bedeutung die Errichtung dieser Anstalt für Oesterreich-Ungarn hat, kam dadurch zum Ausdruck, daß der Kaiser sich bei der Feier durch Admiral Erzherzog Karl Stephan vertreten ließ und daß die ersten Würdenträger des Reiches dem Eröffnungsakte beiwohnten. Unter den Anwesenden sah man: Kardinal Fürstbischof Dr. Bissl, Kriegsminister F. M. Freiherr v. Krobatin mit dem Vertreter der Marinektion Vizeadmiral v. Kaiser, Ministerpräsident Graf Stürgkh, Landesverteidigungsminister Freiherr v. Georgi, Minister des Innern Prinz zu Hohenlohe, Handelsminister Dr. v. Spitzmüller, Arbeitsminister Trnka, Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster, die ehemaligen Minister G. d. F. Freiherr v. Schönauich und Freiherr v. Engel, der deutsche Marineattaché Freiherr v. Freyheim, die Herrenhausmitglieder Paul R. v. Schoeller, Dr. W. Czner, Hugo v. Rost, Bürgermeister Dr. Weiskirchner mit den Vizebürgermeistern Pierhammer und Hof und Stadtbauinspektor Goldemund, Prälat Dr. Kluger, Ingenieur Eigan in Vertretung der Marinektion des ungarischen Handelsministeriums u. v. a. Der Herr Erzherzog wurde von Lohdpräsident Dr. von Derschatta und Dr. Czner sowie den übrigen Mitgliedern des Kuratoriums der Anstalt empfangen und in die Halle geleitet.

Nachdem Arbeitsminister Trnka den Erzherzog und die übrigen Erschienenen kurz begrüßt hatte, hielt der Präsident des Vereines „Schiffbautechnische Versuchsanstalt“ Lohdpräsident Minister a. D. Dr. v. Derschatta eine Ansprache, in der er zunächst darauf hinwies, daß in anderen Ländern, zuerst in England, dann in Deutschland und Italien schiffbautechnische Versuchsanstalten, insbesondere Modellschleppstationen eingerichtet worden seien und daß Oesterreich-Ungarn bisher darauf angewiesen gewesen sei, die Modelle seiner Kriegsschiffe und großer Handelsdampfer in solchen ausländischen Anstalten technisch erproben zu lassen. Nunmehr sei es der Initiative des Herrenhausmitgliedes Dr. Czner gelungen, auf dem Wege der österreichischen Delegation eine Staatssubvention für den Bau eines solchen Institutes zu erlangen, auch die Privatindustrie habe erhebliche Opfer gebracht, so daß dieser Knapp vor Ausbruch des Krieges gesichert war. Noch mancherlei Hindernisse seien zu überwinden gewesen, nun aber sei es gelungen, das Werk zu vollenden und unserer Marine, insbesondere der Kriegsmarine einen Behelf für ihre Schiffsbauten zur Verfügung zu stellen, der sie für die Zukunft vom Auslande unabhängig mache. Mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Se. Majestät den Kaiser schloß Dr. von Derschatta seine Ansprache und bat sodann den Herrn Erzherzog, die Anstalt zu eröffnen.

Die Ansprache des Erzherzogs Karl Stephan.

Erzherzog Karl Stephan erwiderte:

„Mir ist die hohe Auszeichnung zuteil geworden, bei der heutigen Feier Se. Majestät unseren allergnädigsten Herrn vertreten zu sollen.

Allen Anwesenden entbiete ich Allerhöchst Seinen kaiserlichen Gruß.

Es gereicht mir zur besonderen Befriedigung und höchsten Genugtuung, mit einem Unternehmen in persönlichen Verkehr zu treten, das mit unserer Marine in so innigen Beziehungen steht, der ich selbst viele Jahre meines Berufslebens gewidmet und mit der mich alte Kameradschaft unzertrennlich verbindet.

Unsere neu geschaffene Institution deutet durch ihre Entstehungsgeschichte und ihre zukünftigen Aufgaben deutlich hin auf die wissenschaftliche und wirtschaftliche Gemeinschaftsarbeit der europäischen Zentralmächte.

Die Fertigstellung der schiffbautechnischen Versuchsanstalt während des schweren Krieges, den unsere Monarchie so wacker durchhält, ist ein Ereignis von großer Bedeutung und ein weiterer Schritt auf dem glücklich eingeschlagenen Wege, unser geliebtes Vaterland von unseren Feinden unabhängig zu machen.

Wenn wir bedenken, daß wir noch vor dem Kriege angewiesen waren, unsere Schiffsmodelle, dies geistige Eigentum unserer obenan stehenden Konstrukteure und

Ingenieure, in ausländischen Versuchsanstalten zu erproben, muß uns die hier geschaffene Anlage mit wahrer patriotischer Freude und gerechtem Stolz erfüllen.

Unsere Pläne sollen nicht mehr in England begutachtet und schon gar nicht unsere Modelle durch die Tröge in Spezia gezogen werden, die gemachten Erfahrungen unserer Feinden zum Nutzen! Nein, gewiß nicht!

Was haben nicht schon unsere Konstrukteure, Schiffbauer, Werften, unsere heimische Industrie, gestützt auf eine bewährte rechtschaffene Arbeiterschaft an technischen Schöpfungen geleistet!

Diese Leistungen haben das Feindesausland heunruhigt, das ist die schönste Anerkennung! Nicht genug, vom Auslande aus wurde vor Jahren sogar der Versuch gewagt, den Konstrukteur unserer glänzenden neuen Schiffstypen für eine dortige Werft zu gewinnen, er zerbrach am Felsen der Vaterlandsliebe.

Man muß sich in einer Zeit, wo die Technik das Wort hat, von dem klassischen „Nemo in patria propheta est“ frei machen und das zu tun sind wir am besten Wege, das soll eine Lehre dieses schweren Krieges für unsere hoffentlich nicht allzuferne frische Friedensarbeit sein!

Ein bleibendes Denkmal dieser Bestrebung ist die hier entstandene Anstalt.

Sie soll uns ermöglichen, neue rasche Schiffe zu bauen zum Nutzen unserer ruhmreichen Kriegsmarine, zur Erneuerung und Entwicklung unserer braven Handelsflotte, zum Aufschwunge und zur Ausgestaltung unserer Binnenschiffahrt.

Indem ich allen an der Vollendung dieses Werkes Beteiligten und an erster Stelle dem zielbewußten, bewährten Schöpfer desselben, Erzellenz Czner, den kaiserlichen Dank für ihre rastlosen Bemühungen ausspreche, erkläre ich im Namen Seiner Majestät die schiffbautechnische Versuchsanstalt für in Betrieb gesetzt.“

Wiederholt wurde die Rede des Erzherzogs durch lebhaften Beifall unterbrochen.

Hierauf wurde unter Führung des Direktors der Anstalt Dr. Gebers der Rundgang angetreten. Der Herr Erzherzog ließ sich die einzelnen Einrichtungen im Betrieb vorführen, wohnte mit größtem Interesse einem Schleppversuche bei und sparte nicht mit Worten der Anerkennung für die vollendete, den neuesten Fortschritten der Technik entsprechende Einrichtung der Versuchsanstalt.

Nach der Besichtigung wurden dem Erzherzoge die Mitglieder des Kuratoriums, die am Baue beteiligten Herren Architekt Mag Kaiser, Ed. Aft, Abgeordneter Otto Ganser, Oberingenieur Weinberger und Ingenieur Berger vorgestellt. Sehr angelegentlich unterhielt sich der Erzherzog mit der aus Deutschland erschienenen Abordnung von Fachmännern, bestehend aus den Herren Abg. Dr. Oskar v. Müller, Direktor des Deutschen Museums in München, Ingenieur Karl Schaffran, Vorsteher der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin, Geheimrat Regierungsrat Prof. Joh. Schütte (Danzig) und Schiffbaumeister Otto Schlichting in Berlin. Der Erzherzog besprach mit den Herren Fragen der schiffbautechnischen und erklärte wiederholt seine Befriedigung über die erfolgreichen Bemühungen des Kuratoriums der neuen Anstalt.

Zum Schlusse richtete Minister Trnka eine Ansprache an den Herrn Erzherzog, in welcher er auf die Notwendigkeit der Vereinigung des Versuchswesens mit der Theorie auf dem technischen, besonders auf dem schiffbautechnischen Gebiete hinwies und im Zusammenhang damit die Bedeutung der Errichtung dieser Versuchsanstalt betonte. Mit lebhaftem Beifall wurde die Mitteilung des Ministers aufgenommen, daß der Kaiser aus Anlaß der Vollendung der schiffbautechnischen Anstalt dem Präsidenten Dr. v. Derschatta die besondere Allerhöchste Zufriedenheit ausgesprochen und dem Schöpfer der Anstalt Dr. Czner den Orden der Eisernen Krone erster Klasse verliehen hat. Erzherzog Karl Stephan beglückwünschte die Herren und verabschiedete sich dann mit freundlichen Dankworten.

Der Herr von Baltazzi.

Von
Carl Marilaun.

Dieser Hinterbliebene besserer Zeiten hat im vergnügten Wien der siebziger- und achtziger Jahre eine angenehme Rolle gespielt. Daß er im Weltkriegsjahr überhaupt noch lebte, war unbeträchtlich und irgendwie unlogisch, und in das höfliche Bedauern, daß der einst recht berühmt gewesene Wiener Herrenreiter gestorben ist, mischt sich eine kleine, möglicherweise herzlose Bewunderung, daß er bis gestern oder vorgestern also wirklich noch da war. Er hat sich um mindestens zwanzig Jahre überlebt und starb weit weg vom Plebs, wie er gelebt hat. Im Jockeyklub in der Augustinerstraße nahm er sein letztes Dejeuner, ließ sich im Lesezimmer den hoffentlich echt englischen Hauteuil zurechtstücken und langweilte sich bei den Zeitungen, in denen kein einziger Rennbericht stand. Der Diener, der seinen Herrn ins Hotel zurückbegleiten wollte, traf den Herrn von Baltazzi eingeknickt und fürchtete zu stören. Aber er störte ihn wahrhaftig nicht, nicht im mindesten, denn der Herr von Baltazzi war tot.

Und so kommt es, daß die Blätter zwischen einem Generalstabsbericht und einer Jeremiade über den milchlosen Jausennachmittag zwanzigzeilige Elegien auf den Tod eines Rennstallbesizers und Hindernisreiters bringen. Sonst war nämlich dieser Herr Seltor von Baltazzi eigentlich gar nichts, immerhin aber, er hat einmal zur Berühmtheit gereicht, und mindestens die Zeitungen haben das in den dreißig Jahren, die seither vergangen sind, nicht vergessen. Ein aktueller, alter Kavaliere ist gestorben, ja, und sein Tod beschwört die vergangenen Tage, deren Helden genug für die Unsterblichkeit leisteten, wenn sie sich bei einer Steeplechase zwei Rippen brachen. Die Pepitahose, die man täglich um Eins über Graben und Kohlmarkt spazieren führte, machte ihren Träger berühmt, und um in diesem angenehmen, verflorenen Wien populär zu werden, brauchte man nichts weiter, als eine neue Krempe zum Stöber zu erfinden. Es waren die seligen Gründerjahre, die Ringstraße wurde gebaut, unten im Prater hatte es eine Weltausstellung gegeben, die Stadt wuchs über die fallenden Bastionen in die Vorstädte hinaus, Groß-Wien drängte über den Linienwall, der Doktor Lueger wurde zum Abgott einer zwanzigköpfigen Weiblinger oder Margarethener Stammtischrunde ernannt.

Wenn damals der Herr von Baltazzi, federnd und geschmeidig, merkwürdig klein, blaß, schwarzgelockt, im Zehnguldenfiaker durch die Hauptallee fuhr, flogen ihm einige tausend Herzen von Wien in den Wagen hinein. In der Freudenau liefen seine Pferde, übriges hat er auch irgendeinmal — lebendige Menschen werden sich schwerlich daran erinnern können — die große Frankfurter Steeplechase gewonnen. Draußen hat man das vermutlich nicht übermäßig wichtig genommen. Aber draußen war nicht Wien, und der Herr von Baltazzi, der in Konstantinopel geboren und nach Preßburg zuständig war, ist immer einer von den Wienern gewesen, die sich eine Erschaffung der Welt ohne Dommayer in Sieging und Lusthaus im L. E. Prater nicht recht vorstellen konnten. Er hätte das übrigens auch gar nicht nötig gehabt, niemand hatte es nötig in diesem Wien, dem der jüngste Strauß seinen Blauen-Donauwalzer aufspielte. Das Leben war ein Tanz, ein Parforceritt, eine Fuchsjagd, ein Abend im Burgtheater und ein Bummel über den alten Kohlmarkt. Maxart malte seine fünf Sinne, und Wiens schönste Frauen rissen sich, für seinen „Einzug in Antwerpen“ so hüllenlos wie nur möglich Modell stehen zu dürfen. Die Fürstin Metternich, dieselbe, die beim Pariser Lannhäuser wütend ihren Fächer zerbrochen hatte, arrangierte im Prater den ersten Blumenorso und trat im Ringtheater in einem ausgelassenen Duo mit der ausgelassensten Soubrette Wiens auf. Girardi war jung und fing an, „der Girardi“ zu werden, Sonnenthal spielte den Hüttenbesitzer, und als er sich ein Bein brach, liefen die jungen Wiener Komtessen mit rotgeweinten, aber sonst sehr reizenden Augen umher. Mitterwurzer wetterleuchtete vorüber. Und Wien paschte beim Heurigen in Döbling, der Schusterfranz stieg von seinem Kutschbock des Grabenfiakers und sang dem Kronprinzen neue Kuplets vor. Und der Edmund Guschelbauer stieg auf die Pablatschen, schwang seinen schmal-kumpigen Zylinderhut, blinzte innigvergnügt die schwimmenden runden Neuglein zusammen und schwur, heute nicht heimzugehen: weil i an alter, i an alter Drahrer bin. Und am Tage Mariae Empfängnis, fünf Minuten ehe der Vorhang zur Erstaufführung von „Hoffmanns Erzählungen“ in die Höhe ging, brannte das Ringtheater ab und begrub dreihundert Menschen in seinen rauchenden Trümmern.

In diesem verschollenen Wien vor dreißig Jahren war der Herrenreiter Seltor von Baltazzi berühmt. Die Zeiten sind anders und nicht eben besser geworden, und von den paar Ueberlebenden des lustigen Wien hört man eigentlich nur noch, wenn der schwarz-umrandete Partezettel mit ihren Namen in der Zeitung steht. Gewiß, es ist nicht wichtig, wenn einen alten Herrn, der vor einem Menschenalter gut zu Pferde saß, im Lesezimmer seines Klubs der Schlag trifft. Am selben Sonntagnachmittag starben junge Helden auf dem Hügel von Doberdo, und sie waren noch nicht auf der Welt, als unser Seltor seine berühmte Steeplechase ritt. In den Jahren, in denen sich die Berühmtheit eines Herrenreiters verjäherte, wuchsen sie heran, und in dem Alter, in dem sich der Herr von Baltazzi für gutgeschnittene Breeches und seine Gänse interessieren durfte, starben sie, die keinen Namen haben, den Tod fürs Vaterland.

Aber dies ist auch durchaus kein Epilog auf den Tod eines frühlichen Kavaliere und keine Trauerrede um das Entschwinden eines Herrenreiters. Sein Tod beschwor nur, einmal noch, die verschollenen Tage und vergessenen Freuden, von denen wir in Wien heute noch die üble Nachrede haben.

18.7. 1916

114

Donau-Melioration.

W Ulm, 13. Jan. Gegenwärtig werden am Flußlauf der Donau unterhalb Ulm beim sogenannten Steinhäusle vom Tiefbauamt der Stadt Ulm interessante Wasserbauarbeiten ausgeführt, die den Zweck haben, die Wassertiefe über einer quer durch das Flußbett ziehenden Felsbank so zu vergrößern, daß die Kleinschiffahrt von Regensburg bis Ulm noch in diesem Jahre regelmäßig zur Durchführung kommen kann. Zu diesem Ende werden je nach dem Verlauf der Fahrtrinne teils am rechten, teils am linken Flußufer senkrecht zu diesem sogenannte Betonschwellen eingelassen. Das sind 20 Meter lange, in eine dichte Baumwollstoffhülle und ein System von Drahtgestechten eingebundene Betonkörper, die noch in weichem Zustande in das Wasser gebracht werden, sich genau allen Unebenheiten des Untergrundes anschmiegen und in diesem Zustande abhärten. Zur Anfertigung und Einbringung der Betonschwellen bringt das Tiefbauamt erstmals ein neues Verfahren zur Anwendung, das verschiedene Vorteile bietet. Eine der auf einmal in einem Stück zu Wasser gelassenen Betonschwellen wiegt 24 000 Kilogramm. Sie kann also schon einem bedeutenden Hochwasser widerstehen. Zur größeren Sicherheit werden aber hinter den Wellen noch Betonquadern versenkt. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß infolge der Wirkung dieser neuartigen Dämme das früher geplante Heraus Sprengen der Fels Hindernisse sich umgehen läßt, und daß nur ein Herausbrechen einzelner Felsstücke genügt.

19. I. 1916

115

Der Balkanzug.

S. Sofia, 17. Jänner. (Meldung der Agence Telegraphique Bulgare.) Der Balkanzug ist gestern um 9 Uhr 37 Minuten abends hier eingelangt und hat nach halbstündigem Aufenthalte die Fahrt nach Konstantinopel fortgesetzt.

S. Sofia, 17. Jänner. Der erste Balkanzug traf genau um die festgesetzte Stunde hier ein. Im Bahnhofe hatten sich Prinz Schrill, der Prinz von Hessen, Kriegsminister Rajdenow, Eisenbahnminister Apostolow, Finanzminister Tonischev sowie zahlreiche andere offizielle Persönlichkeiten eingefunden. Publikum war nicht zugelassen worden. Nach Besichtigung des Balkanzuges seitens der Prinzen und der Minister ging der Balkanzug fahrplanmäßig ab.

Die Ankunft in Konstantinopel.

S. Konstantinopel, 17. Jänner. Der Balkanzug ist um 7 Uhr 20 Minuten abends, genau zur festgesetzten Zeit, hier angekommen. Der Empfang, der ihm bereitet wurde, war sehr begeistert.

Von halb 7 Uhr an begannen sich im Bahnhofe von Sirkedshi, der mit türkischen, österreichischen, ungarischen, deutschen und bulgarischen Fahnen reich geschmückt war, die offiziellen Persönlichkeiten und die übrigen Geladenen zu versammeln.

Die zum Bahnhof führenden Straßen sowie die Zugänge des Bahnhofes waren von einer ungeheuren Menschenmenge gefüllt, die ungeduldig des bedeutsamen Ereignisses der Wiederaufnahme der Zugverbindung mit Europa nach einer Unterbrechung von 17 Monaten harpte.

Eine Abordnung der türkischen Journalisten mit einem Beamten des Preskebureaus hatte sich bis zur Station Rüttschül Tschelmedsche begeben, um ihre Kollegen aus den verbündeten und befreundeten Ländern willkommen zu heißen, darunter 8 von der österreichischen und ungarischen Presse, 5 von neutralen Staaten und mehrere Deutsche unter Führung eines Generalstabsoffiziers.

Unter den im Bahnhof erschienenen Persönlichkeiten befanden sich Minister des Innern Talaat Bey mit mehreren Mitgliedern des Kabinetts, zahlreiche deutsche und österreichisch-ungarische Offiziere, von der österreichisch-ungarischen Botschaft Botschaftsrat Graf Trauttmansdorff mit dem Legationssekretär Freiherrn v. Biegeleben, Hauptmann Hoffmann als Vertreter des k. u. k. Oberkommandos für Eisenbahnwesen, der Botschaftsrat bei der deutschen Botschaft Baron Neurath und der bulgarische Gesandte.

Im Farbenschmuck der Fahnen der verbündeten Mächte fuhr der erste Balkanzug in die Bahnhofshalle ein. Die Begeisterung der im Bahnhofe Anwesenden sowie des Publikums war unbeschreiblich. Die Hochrufe nahmen kein Ende, während die Musikkapelle die türkische, die österreichische, die ungarische, die deutsche und die bulgarische Hymne spielte. Der Empfang im Ehrensalon des Bahnhofes gestaltete sich sehr herzlich.

Die Ankunft des ersten Balkanzuges fand unter der Gunst prächtigen Wetters mit schönem Mondschein. Die Stadt gewährte einen Anblick wie an hohen Festtagen. Abends erstrahlten die öffentlichen Gebäude und die Moscheen in reichem Lichterglanz, zum Teil auch wegen des muslimanischen Festes der Geburt Mohammeds, was noch zur Hebung der Feierlichkeit des Ereignisses beitrug.

Die Nachricht von der Waffenstreckung Montenegro, die bei der Ankunft des Balkanzuges hier bekannt wurde, hat einen großen Eindruck geübt und wurde als eine gute Vorbedeutung angesehen.

In der Markthalle.

Bei der „Janerei“ geht's heute besonders lebhaft zu. In dichten Reihen stehen die Hausfrauen und Köchinnen vor den betreffenden Ständen und warten viertelstünderlang, bis auch sie ein Beuschel oder Nirdln erhalten. Eine größere Einfuhr aus Ungarn ist angekündigt worden, und nach solchen Konjunktoren richtet man gern seinen Speiszetzel ein. Von Tag zu Tag scheinen die Hausfrauen — wohlhabende und bescheidene — im Marktbild zu überwiegen. Es geschieht allzu häufig, daß die Köchin, die nicht genug Besugnis oder praktischen Sinn besitzt, um den Einkauf nach der Beschädigung des Marktes zu regeln, im strengen Festhalten an das, was sie „mitbringen soll“, sehr teuer kauft. Da zieht es „die Gnädige“ begreiflicherweise vor, selbst nach der Markttasche zu greifen. Sie hätte zum Beispiel Kalbfleisch bestellt, findet aber, daß sehr viel Schweinefleisch vorhanden und dementsprechend billiger ist — sie ändert also ihr Küchenprogramm und kauft Schweinestoteletten. Ebenso kann es mit Gemüse sein. Einmal hat der Spinat im Preis etwas angezogen, dafür wird zum Beispiel wieder mehr Kohl feilgeboten, der nur 10 Heller kostet, wogegen man in jüngster Zeit des öfteren 20 Heller oder mehr für Kohl zahlte, wenn die Häuptel wie beim holländischen Kohl vielleicht auch etwas größer gewesen sind. Von den Stedrüben hat die Bist oder die Rest ebenfalls nichts erzählt, und da man, aller österreichischen Tradition entgegen, in der Küche jetzt gern etwas Neues ausprobiert, so will man es doch auch einmal mit dieser Novität versuchen. Der Karfiol ist noch immer sehr teuer, Kohlsprossen sind reichlich vorhanden, aber sie sind begreiflicherweise mehr Lurusessen als Sättigung. Der Spinat wird längst nicht mehr „überhups“ als „handvoll“ veräußert, sondern ist kiloweise angeschrieben. Ebenso saure als rote Rüben und Kraut. An Erdäpfeln fehlt es nicht, und auch die Eier wurden, im Vergleich zur letzten Zeit, etwas wohlfeiler. Man erhält von den sogenannten „galizischen Eiern“, die in der Regel klein, aber frisch sind, jetzt 12 Stück um 2 Kronen. Große, schöne Kalkfeier werden ebenso gezahlt.

Drollig ist es anzusehen, wenn sich ein Herr bei den Eierständen einfindet. Mit förmlich spitzen Fingern und unendlicher Behutsamkeit faßt er das Sackerl an, das er als guter Familienvater mit nach Hause bringen will, so daß die Marktfrau, über seine Fürsorglichkeit ein wenig gerührt, die Eier umpackt und in Holzwolle oder Sägespäne bettet. „So, gnä' Herr, jetzt geht's besser!“... Die Buttervorräte werden mit besonderer Genugtuung betrachtet. Neben den kleineren und größeren Würfeln der Inländerware liegt die den Gebinden entsprechend angepasste fasselförmige dänische oder schwedische Butter. Die „Teichner“ ist natürlich noch immer Spezialität. Ungemein appetitlich sehen diese Buttergebilde aus. Auch der Filz spielt eine große Rolle, ebenso Speck und Wurstware. Bornehme Damen verhandeln eifrig über das Auslassen von Fett und darüber, ob man für diese oder jene Speise lieber Kernfett oder Pflanzenfett verwenden soll. Auch Kunstfett ist in der Gunst des Publikums wesentlich gestiegen. Handeln hört man wenig, man ist froh, wenn man erhält, was man gerade sucht, und die Marktfrauen stehen Einwänden demzufolge noch viel weniger zugänglich und duldsam gegenüber als sonst. Dadurch wickelt sich der Betrieb schneider und wortloser ab als sonst: die einstmaligen berühmten, meist temperamentvollen „Dichturse“ bei den Marktständen haben aufgehört. Bernimmt man irgendwo das altvertraute „Geh'n S, gnä' Frau, nehmen S' doch a Viertel mit“... so weiß man: von dieser Ware ist sicher genügend vorhanden. Schon darum hört man diesen Ruf gern. In der Fischhalle ist immer Bewegung, selbst an Tagen, die nicht fleischlos sind, denn die obligatorische zeitweilige Fleischlosigkeit hat den Wienern, die einstmalig nur den Karpfen gelten ließen, das Fischessen gründlich beigebracht. Namentlich der Seeschild, der sich mit leisen Schwankungen immer zwischen 2 K. 50 H. bis 2 K. 80 H. hält, und dessen Fleisch vorzüglich ist, erfreut sich großer Nachfrage. Serringskonserven werden in allen Spielarten, bald in Öl, bald in Paradeis eingelegt, gekauft. Fettbündlinge gibts in Menge, und Seelarpfen, Scheiden und der billigere Schellfisch werden gleichfalls beachtet.

Der Karpfen bleibt, obgleich man ihn jetzt selten gebaden essen kann, blau gefotten oder mit Paprikasauce, ein köstliches Gericht. Fasan ist populärer geworden, seit die Fleischpreise gestiegen sind, und auch Perlhühner, gegen die man mit Unrecht, nur weil man sie nicht gewohnt gewesen ist, mißtrauisch war, werden selbst von bescheideneren Hausfrauen verlangt. Ihr prachtvolles Gefieder nimmt sich in so einer abgeschabten, viel benützten Markttasche oft ganz eigentümlich aus. Aber man hört eine Hausfrau erzählen: „Für die 5 K., die es kostet, haben wir drei Mittag und Abend genug, da komm ich doch viel besser draus als mit einem Braten“... Das Fleisch der Perlhühner schmeckt ähnlich wie Fasan. Auch Hasen werden gern genommen und sorglich eingeteilt in Rücken und Läufe, in das Zunge und womöglich noch in Sauce allein samt Erdäpfeln oder Nudeln, für mehrere Mahlzeiten „gestreckt“. Vor einem Geflügelstand stehen ein paar Damen und verhandeln darüber, ob es nicht ratsam sei, eine Fettgans zu kaufen, das Fleisch selber gibt ein paar Gerichte, und dann hat man doch noch die Leber und das köstliche Fett. Ein älterer Herr zieht stolz mit zwei dicken Krauthäupteln ab, und es macht ihm gar nichts, daß sie schlecht verpackt sind und man genau sieht, was er trägt. Er erzählt einem Bekannten, daß er als Pensionist doch Zeit habe und sich jetzt gern auf Märkten umschauere, um seiner vielbeschäftigten Frau das Einkufen zu erleichtern. Schmunzelnd zeigt er ein Sackerl mit Mandarinen und Orangen, die man auf allen Obstständen sieht. Und man hat sich den heurigen Winter ohne diese Früchte des Südens vorgestellt! Beim Maronimann gibt's längst auch eine Hausse. Statt der „zwei um einen Kreuzer“ kostet die weit kleinere und minder schmackhafte Kastanie gegenwärtig pro Stück 3 H. — das klingt und ist recht unpopulär. Mit Nespeln sind wir pflanzend versorgt, und sie werden gern und viel gekauft. Nespelmus ist für Kinder so gesund und ersetzt ihnen unter Umständen auch das geliebte Butterbrot. Die Nespelstallage im Keller, die so hübsch aussieht und deren Nespel man „im großen“ gekauft hat, ist recht häufig geworden. Das Bozner Edelobst trifft regelmäßig ein, und auch die Kässer, in denen, mit Sägespänen verpackt, die spanischen Trauben kommen, stehen bereit.

So ein Marktbesuch kann jetzt sehr interessant und sehr lehrreich sein, und bemerkenswert ist, daß sich die wohlhabenderen Damen sehr gern mit der Kleinbürgerfrau ins Gespräch einlassen, um von ihr zu lernen. Sie ist es, die genau weiß, daß man das abgesehntene Fett des Fleisches noch recht gut auslassen kann und in welchem Verhältnis man die verschiedenen Fettforben mischt und wie man mit Magermilch sein Auslangen findet. Diese kleinen Genialitäten der Sparsamkeit sind so wertvoll geworden, und sie sind es gar oft, die auch dort, wo man großzügiger vorgehen kann und muß, die Direktiven geben. Sonderbar ist es: seit Jahren hat die Hausfrau um Anerkennung für die Tatsache geungen, daß auch sie einen Beruf, sogar einen sehr schwierigen Beruf hat, und daß auch sie „verdient“, wenigstens es in der Form des Erhaltens und Ersparens geschieht; die Kriegszeit hat ihr ihr Verdienst in vollem Maße zuerkannt: die Hausfrau ist eine tapfere und erfolgreiche Kämpferin des Hinterlandes — diese Tatsache muß immer wieder voll Anerkennung betont werden.

Das neue Kriegsbrückensystem. Zur Eröffnung der Semun-Belgrader Eisenbahnbrücke.

Die vor kurzem verlautbarten Mitteilungen über das neuartige Brückensystem, das mit geradezu erstaunlichem Erfolge beim Bau der Belgrader Eisenbahnbrücke über die Save zum erstenmal für Kriegszwecke und für eine Spannweite von nahezu hundert Meter zur Anwendung gelangte, wurden sowohl in engeren Fach- und Eisenbahnkreisen als auch in weiten Kreisen der Öffentlichkeit mit besonderem Interesse vernommen.

Es handelt sich hierbei um eine Schöpfung und sinnreiche Konstruktion des Ingenieurs Friedrich Roth, Baurates im Brückendepartement des Eisenbahnministeriums, der seit Kriegsbeginn als Oberleutnant dem Eisenbahnregiment in Kornenburg zugeteilt ist und auch bei der überaus rasch bewerkstelligten Montierung dieser Brücke hervorragend tätig war.

Baurat Roth stand schon seit einigen Jahren wegen Verwertung der von ihm erdachten zerlegbaren Eisenbahnbrücke mit der Brückenbauanstalt R. W. Wagner, L. u. Z. Biro und A. Kurz in Wien in Verbindung, doch brachte erst der Krieg seine Idee zur Reife und zu einer für das Vaterland nutzbringenden Verwirklichung.

Die Roth-Wagner-Brücke hat mit den bisherigen, im Kriege bewährten Konstruktionen zerlegbarer Brücken den Vorteil größter Einfachheit, Uebersichtlichkeit und Variationsmöglichkeit gemein; ihre ausschlaggebenden Vorzüge sind jedoch die große Anpassungsfähigkeit und insbesondere die Eignung zur Herstellung von Propisorien, die auf unfahrbar gewordenen Vollbahnen die rascheste Wiederaufnahme eines normalen, uneingeschränkten Verkehrs gestatten.

Die Staatseisenbahnverwaltung hat bereits vor Jahresfrist die außerordentlichen Vorteile der ohne jedwede Gerüstung — im freien Vorbau — zu montierenden Roth-Wagner-Brücken zuerst erkannt und das von Baurat Roth bis ins kleinste Detail durchgearbeitete neue Brückensystem nach vorhergehender Probemontierung in der Werkstätte erstmalig bei der Ztzerbrücke im Zuge des zweiten Geleises der Hauptbahn Schwarzach-St. Veit-Wörgl in Anwendung gebracht. Die bei dieser Ueberbrückung als Ersatz für das nicht rechtzeitig gelieferte definitive eiserne Tragwerk verwendete „Roth-Wagner-Brücke“ wurde ohne Gerüste, mit alleiniger Zuhilfenahme eines Ballastträgers gleicher Konstruktion, in kaum acht Tagen vollkommen benutzungsfähig montiert.

Die bei dieser 40 Meter weit gespannten Eisenbahnbrücke gewonnenen, durchaus günstigen Erfahrungen und das während eines siebenmonatigen Bahnverkehrs über die Roth-Wagner-Konstruktion vollkommen einwandfreie Verhalten derselben veranlassen nun die Seeresverwaltung zu einer wahrhaft großzügigen Nutzbarmachung des neuen Brückensystems und führten zu dem gemeldeten Triumph der österreichischen Brückenbautechnik bei dem Aufbau der vollständig zerstörten, in knapp elf Wochen wiederhergestellten permanenten Savebrücke bei Zelgrad.

Heute rollt bereits der Balkanzug über die Brücke und früher, viel früher als unsere Feinde vermutet, ist die Wiedereröffnung der lange unterbrochenen direkten Schienenverbindung des engverbündeten Mitteleuropas mit Sofia und Konstantinopel ins Werk gesetzt worden.

20.7. 1916

118

Eintreffen des Balkanzuges aus Konstantinopel in Wien.

Wien, 20. Januar.

Gestern abend traf in Wien der zweite Balkanzug ein, der bekanntlich zweimal wöchentlich von Berlin und München nach Konstantinopel fährt. Der Berliner Zug führte 22 Fahrgäste in drei Waggons, von welchen einer in Wien abgekoppelt und mit der tannenumkränzten und fahnenbesetzten Münchner Lokomotive und einem vierachsigen Gepäckswagen vereintigt wurde und über Nacht auf dem Nordbahnhofe stehen blieb.

Heute, da der um 11 Uhr 30 Minuten in Wien eintreffende aus Konstantinopel zum erstenmal zurückkehrende Balkanzug hier eintrifft und wieder, in zwei Teile zerlegt, an die Ausgangsstationen Berlin und München zurückkehrt, werden die hier stehenden Waggons in den Berliner Zug eingeteilt. Der Münchner Zug, der gestern auf dem Westbahnhofe eintraf und auf den Nordbahnhof geleitet wurde, führte in drei Waggons 18 Personen. In Wien stiegen in den gestrigen Zug 10 Passagiere, darunter Bundespräsident des Roten Kreuzes Graf Traun und Leiter des Cottagesanatoriums Dr. Urbantschitsch ein.

Der heute aus Konstantinopel zurückkehrende Balkanzug traf mit einer zweistündigen Verspätung um 1 Uhr 30 Minuten hier ein. Er war in Galantha, wo jener Teil, welcher über Oberberg nach Berlin zurückkehrt, abgetrennt wird, lange aufgehalten worden, so daß sich die ursprünglich avisierte einstündige Verspätung auf zwei Stunden erhöhte. Mit dem Zuge kehrte Gardekapitän Graf Lonyay aus Sofia zurück.

Auf dem Nordbahnhofe hatten sich eingefunden: als Vertreter des Eisenbahnministeriums Baron Koblich, Nordbahndirektor Baron Banhans, Hofrat Karasch, Gräfin Saint-Genois, Freiin Doris v. Bieleben, Frau Hofrat Djer, Gräfin Elise Wilczek, Oberpolizeikommissär Markop, Oberinspektor Sauselc, Hauptmann Bartsch v. Trenwehr.

Vereinheitlichung der deutschen und österreichisch-ungarischen Verkehrsbeziehungen.

wb. Leipzig, 20. Januar. (Drahtbericht.) Hier fanden vorgestern und gestern vertrauliche Besprechungen statt, die sich mit der Möglichkeit einer gemeinsamen Vorarbeit auf dem Gebiete der Verkehrsförderung, Ausgestaltung und Verbesserung des Eisenbahn- und Grenzverkehrs und Aufenthalts usw. beschäftigten. An den eingehenden Beratungen unter dem Vorsitz des Präsidenten des Bundes deutscher Verkehrsvereine, Gontard (Leipzig), nahmen die Vertreter der verkehrsfördernden Körperschaften Deutschlands und Oesterreich-Ungarns teil. Ferner waren die Vertreter der Eisenbahnministerien anwesend.

Die Verhandlungen führten zu einer Einigung über die Richtlinien, die als Grundlage für ein allseitig als notwendig erachtetes Zusammenarbeiten dienen sollen. Das Ergebnis wurde an den Ausschuss, bestehend aus den Vertretern der drei verbündeten Länder, überwiesen, und die vorbereiteten Arbeiten dem Bund deutscher Verkehrsvereine in Leipzig übertragen.

Der Umbau des Westbahnhofes.

Befestigung der Detailpläne.

Wie wir erfahren, werden im Februar die Beratungen der zum Studium des Projekts des Umbaus der Personaldienstanlagen des Wiener Westbahnhofes eingesetzten Stationskommission ihren Anfang nehmen. Die Modernisierung des Westbahnhofes ist eine Frage, die für den Wiener Bahnhofverkehr von hoher Bedeutung ist, und man kann daher dem Ergebnis der Beratungen mit Interesse entgegensehen. Die Anlagen des Westbahnhofes entsprechen dem intensiven Personenverkehr längst nicht mehr, und es ist nur zu begrüßen, daß endlich die Detailprojekte für einen modernen Umbau des Bahnhofes ausgearbeitet werden sollen.

Die neuen Anlagen.

Den Beratungen der Stationskommission liegen bereits Projekte für den Neubau vor. Das Aufnahmsgebäude soll an der gleichen Stelle wie heute, aber nach modernen Grundrissen errichtet werden. Die neue Halle soll bedeutend größer gehalten werden und mit acht statt vier Gleisen ausgestattet sein, die durch entsprechend breite, von einem Kopfbahnsteig ausgehende Zungenperrons zugänglich sind. Die Anlagen werden ungefähr in der Höhe der Gleisanlagen des bestehenden Bahnhofes ausgeführt werden. Um jedoch bei den gegebenen beschränkten Platzverhältnissen alle für die Verkehrsbedürfnisse notwendigen Räume unterzubringen, ist noch die Schaffung eines zweiten Geschosses unterhalb des Bahngeschosses erforderlich. Die nötige Lichthöhe soll durch Absenkung des heutigen Bahnhofsvorplatzes gewonnen werden. An der der ehemaligen Mariahilferlinie zunächst liegenden Ecke des Bahnhofgebäudes wird die Empfangs- und Kassenhalle, durch zwei Stockwerke reichend, situiert werden. Die Ankunftshalle wird ungefähr an der Stelle des heutigen Abfahrtvestibüles gelegen sein. Die Zufahrt des abreisenden Publikums ist derart gedacht, daß die Wagen an der Stadtbahnhaltestelle Westbahnhof vorbei zur Empfangshalle vorfahren und sich sodann über eine Rampe zur Felberstraße entfernen. Für die ankommenden Reisenden ist ein entsprechend großer Bahnhofsvorplatz zur Aufstellung von Fuhrwerken vorgesehen. Im übrigen ist innerhalb der Bahnhofsanlagen nach den Plänen für eine bequeme Zugänglichkeit aller dem Publikum dienenden Räume vorgesorgt. Die Gepäckmanipulation wird für die ankommenden wie für die abfahrenden Reisenden in zweckmäßiger Weise angelegt sein. Durch Schaffung von Gepäcktunnels wird eine rasche Beförderung des Reisegepäcks zu den Bügen, beziehungsweise von diesen zum Zollrevisionsraum ermöglicht. Das neue Aufnahmsgebäude wird mit durchweg modernen Einrichtungen, Zentralheizung und Lüftung, Trinkwasserleitungen, entsprechenden Garderoberräumen, Badegelegenheiten und ärztlichem Ordinationszimmer ausgestattet sein, so daß die Anlage den modernen Ansprüchen gerecht wird.

Der geplante Umbau wird sich mit Rücksicht darauf, daß der neue Bahnhof mangels geeigneter Plätze an der gleichen Stelle wie der bestehende errichtet werden soll, schwieriger gestalten, und es wird, um den Bahnhofsbetrieb während des Baues soweit als möglich flaglos aufrechtzuerhalten, die Herstellung von Provisorien nötig sein.

Zur Inangriffnahme des Umbaus dürfte sich der gegenwärtige Zeitpunkt allerdings mit

Rücksicht auf den Mangel an qualifizierten Arbeitern und auf die Schwierigkeit der Beschaffung von Baumaterialien kaum eignen. Auch sind die Studien über die Details noch nicht abgeschlossen.

* (Die Balkanzüge.) Mit einer Verspätung ist gestern um 1 Uhr 30 Minuten der erste Balkanzug Konstantinopel—Wien—Berlin in Wien eingetroffen. Er hätte sich in Galantha, wo jener

Teil, der über Oberberg nach Berlin geht, abgetrennt wird, verspätet und hätte bereits um 11 Uhr 30 Minuten in Wien sein sollen. Der Train ging um 2 Uhr 20 Minuten von Wien ab. — Mittwoch abends ist der zweite Balkanzug eingetroffen, der bekanntlich zweimal von Berlin und München nach Konstantinopel fährt.

* **Bewunderungswürdiges Wien.** Herr Felix Salten plaudert im „Berliner Tageblatt“: „Eine der merkwürdigsten und erfreulichen Ueberraschungen in diesem Kriege bleibt es, wie leicht und willig, wie selbstverständlich und wortlos die Wiener auf alle kulinarischen Gewohnheiten, von denen man glaubte, sie seien unentbehrlich, verzichtet haben. Sie nahmen die Brotkarte mit derselben heiteren Gelassenheit hin wie die fleischlosen Tage und sie fügen sich jetzt mit dem besten Humor in den Verzicht auf den Tausentkaffee. All das sind ja wirklich nur Kleinigkeiten, aber es ist nett, daß sie auch als Kleinigkeiten behandelt werden. Ohne Deklamationen, ohne Ruhmredigkeit. Nicht einmal das Wort Patriotismus wird um dieser Dinge willen bemüht. Man nimmt sie einfach hin, richtet sich danach ein und spricht nicht darüber. Bei diesem Anlaß darf wohl einmal festgestellt werden, wie vortrefflich sich die Wiener überhaupt während des ganzen Krieges benehmen. Sie sind von früher her als Raunzer verschrien, als ewig unzufrieden, als leichtsinnig, und es mag wohl mit manchem dieser Vorwürfe seine Richtigkeit gehabt haben. Früher. Das Sonderbare und Erstaunliche aber ist es, daß diese selben Wiener in der Zeit einer großen Schicksalswende eine Haltung zeigen, die in ihrer gleichmäßigen Ruhe wie in ihrer Würde bewundernswert und, nebenbei, ergreifend ist... Natürlich redet man vom Krieg, wo zwei Menschen beisammen sind, allein Gespräche über Mehl, Butter, Milch und ähnliche Dringlichkeiten gibt es fast gar nicht. Wollte jemand in Gesellschaft oder sonstwo feierlich erklären: wir müssen durchhalten!... er würde dem gleichen kühlen Schweigen begegnen, wie ein effekthaschender Schauspieler. Denn das Durchhalten ist selbstverständlich, es wird einfach geschafft. Aber man liebt es nicht, daß darüber mit Pathos geredet wird. Erfüllt ein Mensch seine Pflicht, dann ist man hier gern bereit, ihn — ohne Bewunderung — zu achten. Sowie er aber anfängt, zu deklamieren: ich erfülle meine Pflicht!... macht er sich lächerlich. Eine Wiener Eigenschaft hat sich übrigens auch während des Krieges nicht verändert. Sie stellen ihr Licht noch immer geblissentlich hinter den Scheffel und nennen das: Diskretion.“

... Was so herrlich an diesen Wiener Feuilletonisten ist, das ist ihr, sagen wir, Talent, sich der Konjunktur anzupassen.

Jetzt ist das Lob Wiens die begehrte Feuilletonware, und so schmieren sie, die sonst geraunzt haben, das Lob fingerdick auf. Am meisten hat uns bei dem Feuilletonschmalz das Rühmen der Wiener „Diskretion“ erlustigt. Wo sie den Spruch dahin abwandeln: „Willst du was Gutes tun, so gib's in die Zeitung...“

(Quantumsnahme der personenführenden Züge durch Militär-Reisegepäck.) Laut eingelangten Meldungen werden die großen Verspätungen der Schnell- und Personenzüge hauptsächlich durch die Mitnahme zu schwerer und voluminöser Reisegepäckstücke verursacht. Im Interesse der Verkehrsregelmäßigkeit wird folgendes angeordnet: 1. Bei Schnellzügen ist die Mitnahme von Militärgepäck auf tatsächliche Reisebedarfsartikel (Kleider, Wäsche) und im übrigen auf das Höchstgewicht von 150 Kg. zu beschränken. Die Benützung der Schnellzüge zur Beförderung von Militärgütern, beziehungsweise deren Aufgabe als Militärgepäck der zu diesem Zwecke entsendeten Begleitmänner ist nicht gestattet. 2. Bei den Personenzügen ist die Aufgabe von Militärgepäck auf das Höchstgewicht von 300 Kg. zu beschränken. 3. Ausnahmen von diesen Bestimmungen sind nur mit Zustimmung des Chefs des Feldtransportwesens, der Zentraltransportleitung oder der Feldtransportleitungen zulässig.

(Zentralstelle zur Förderung des Fremdenverkehrs.)

Der Landesverband für Fremdenverkehr in Wien trifft bereits die geeigneten Einleitungen, damit die Stellung Wiens als Verkehrsknotenpunkt für den Orientverkehr auch in Zukunft gesichert wird und gleich nach Kriegsbeendigung an die Ausnützung der durch die Erschließung des Orients gebotenen wirtschaftlichen Vorteile, beziehungsweise sich ergebenden Fremdenverkehrsmöglichkeiten geschritten werden könne. Als geeignetes Organ zur Durchführung dieser Maßnahmen schlägt der Landesverband für Fremdenverkehr die Errichtung einer Zentralstelle vor, die von den beteiligten Ländern, Vertretern des Staates, den Landes- und Gemeindebehörden zu beschickt werden soll. Es liegt auch bereits ein Entwurf der Satzungen für diese Zentralstelle vor, nach welchem als Zweck die Förderung des Reiseverkehrs der Bewohner der Städte Berlin, Wien, Budapest, Konstantinopel und die Vertretung der gemeinsamen Verkehrsinteressen als anzustrebendes Ziel hervorgehoben und als Mittel zur Erreichung dieser Zwecke eine einvernehmliche Propaganda, insbesondere auch durch Herausgabe eines gemeinsamen Organes, Umbahnung von Gesellschaftsreisen etc. angeführt wird. Im übrigen wird die Organisation der zu errichtenden Zentralstelle festgesetzt, die den Namen „B-W-B-K (Berlin-Wien-Budapest-Konstantinopel), Zentralstelle zur Förderung des Verkehrs der Haupt- und Residenzstädte Berlin-Wien-Budapest-Konstantinopel untereinander“ führen soll.

In der letzten Sitzung des Stadtrates berichtete Vizebürgermeister **Hierhammer** über diese Angelegenheit, begrüßte die Errichtung dieser Zentralstelle und versicherte, daß die Wiener Gemeindeverwaltung ihr die entsprechende Förderung und Unterstützung gewiß nicht versagen wird. Es sei jedoch notwendig, daß in erster Linie die maßgebenden staatlichen Stellen für die Sache rasch gewonnen werden. Nach seinem Antrage wurde beschlossen, seitens der Gemeinde Wien

an den Ministerpräsidenten und die beteiligten Minister das Ersuchen zu richten, der Aktion in jeder Hinsicht Unterstützung und Förderung zuteil werden zu lassen und zu ermöglichen, daß raschestens an die praktische Durchführung dieser Angelegenheit geschritten werden kann.

Der Orientverkehr über Wien.

Der Landesverband für Fremdenverkehr in Wien trifft bereits die geeigneten Einleitungen, damit die Stellung Wiens als Verkehrsknotenpunkt für den Orientverkehr auch in Zukunft gesichert wird und gleich nach Kriegsbeendigung an die Ausnützung der durch die Erschließung des Orients gebotenen wirtschaftlichen Vorteile, beziehungsweise sich ergebenden Fremdenverkehrsmöglichkeiten geschritten werden könne. Als geeignetes Organ zur Durchführung dieser Maßnahmen schlägt der Landesverband für Fremdenverkehr die Errichtung einer Zentralstelle vor, die von den beteiligten Ländern, Vertretern des Staates, den Landes- und Gemeindebehörden usw. besetzt werden soll. Es liegt auch bereits ein Entwurf der Satzungen für diese Zentralstelle vor, nach dem als Zweck die Förderung des Reiseverkehrs der Bewohner der Städte Berlin, Wien, Budapest, Konstantinopel und die Vertretung der gemeinsamen Verkehrsinteressen als anzustreben.

des Ziel hervorgehoben und als Mittel zur Erreichung dieser Zwecke eine einvernehmliche Propaganda, insbesondere auch durch Herausgabe eines gemeinsamen Organs, Anbahnung von Gesellschaftsreisen usw., angeführt wird. Im übrigen wird die Organisation der zu errichtenden Zentralstelle festgesetzt, die den Namen „B-W-B-K (Berlin—Wien—Budapest—Konstantinopel), Zentralstelle zur Förderung des Verkehrs der Haupt- und Residenzstädte Berlin—Wien—Budapest—Konstantinopel untereinander“ führen soll. In der letzten Sitzung des Stadtrates berichtete Vizebürgermeister Sierhammer über diese Angelegenheit und versicherte, daß die Wiener Gemeindeverwaltung ihr die entsprechende Förderung und Unterstützung gewiß nicht versagen wird. Nach seinem Antrage wurde beschlossen, seitens der Gemeinde Wien an den Ministerpräsidenten und die beteiligten Minister das Ersuchen zu richten, der Aktion in jeder Hinsicht Unterstützung und Förderung zuteil werden zu lassen und zu ermöglichen, daß raschestens an die praktische Durchführung dieser Angelegenheit geschritten werden kann.

* **Überall das Anstellen.** Die Frau eines Landsturmmannes, die in Hernald wohnt, schreibt uns: Wir Frauen kommen aus dem überflüssigen und unangenehmen Warten nicht heraus. Um Mehl und Brot muß man sich stundenlang anstellen, Milch erhält man nur nach langen Warten und nun ist man gar gezwungen, sich bei den Unterhaltskommissionen zeitlich früh einzufinden, um den Unterhaltsbeitrag zu bekommen. Schon in den letzten Monaten machten sich bei der Auszahlungsstelle in Hernald große Verzögerungen bemerkbar. Frauen, die um 8 Uhr früh kamen, mußten bis nach 11 Uhr warten. Durch die zahlreichen neuen Einrückungen wurden der anspruchsberechtigten Frauen stetig mehr und der Andrang wurde immer größer. Es ist nun selbstverständlich, daß viele Frauen, die sahen, daß sie erst gegen Mittag darankamen, es versuchten, zeitlich früh in dem Amte zu sein. Und nun kann man schon vor 6 Uhr früh Frauen sehen, die vor dem Tor auf Einlaß warten. Es werden zwar die Amtsräume um 1/2 7 Uhr früh geöffnet, ein Gemeinbediener nimmt den Zahlungsbogen und die Empfangsbesätigung ab und gibt sie zur Verarbeitung weiter. Nach 8 Uhr früh beginnt die Auszahlung. Aber die ganze Zeit müssen die Frauen dichtgedrängt in den kleinen Lokalen, Gängen und Stiegen stehen. Indessen hat sich wieder eine Unmenge von Frauen vor dem Tor angeammelt. Die Abfertigung erfolgt aber nur an zwei Kassenstellen, die für die große Zahl von Unterstützungsberechtigten bei weitem nicht mehr ausreichen. Sind doch an manchen Tagen bis 12 Uhr mittags, welche Zeit als Schluß für die Entgegennahme des Zahlungsbogens angefeht ist, bis zu tausend Frauen abzufertigen. Drei bis vier Stunden gehen

mindestens für die meisten Frauen verloren. Zu Hause muß man die Kinder während dieser Zeit allein lassen, der Heimarbeitsverdienst erleidet dadurch eine ziemliche Schmälerung und außerdem ist man den Unbilden der Bitterung preisgegeben. Eine Aenderung dieses Zustandes wäre daher dringend notwendig. Der Krieg lastet so schwer auf den Schultern der Arbeiterfrauen, daß es nur billig wäre, wenn man ihnen das Leben nicht noch dadurch verbittert. Es müssen unbedingt mehr Tage als bisher für die Auszahlung freigehalten werden, wenn man es eben durchaus nicht zustande bringt, das Geld mit der Post zu senden.

Vierzehn Tag' Urlaub.

Von F. St. Gunther.

Damisch gegistete hatte er sich schon, der Herr Universitätsdozent und Landsturmoberleutnant Dr. Guido Hagen, als ihm der erbetene und bestimmt erhoffte dreiwöchige Erholungsurlaub im letzten Augenblick vom hohen Kommando auf „vierzehn Tag“ herabgesetzt worden war. Zu den Drückebergern gehörte er nicht, das bewies seine nur bald anderthalbjährige Teilnahme an den erbittertsten Kämpfen des Weltkrieges, in den galizischen Karpathen zuerst, in den Niederungen Wolhyniens und dann wieder in Galizien; das bewies auch die Verdienstmedaille auf seiner Brust. Anfangs war er wohl besorgt gewesen wegen des einigermaßen schwachen Zustandes seines Herzmuskels. Aber der Militärarzt hatte doch Recht behalten, der die Schwäche bloß der übermäßigen Leibesfülle des damaligen Herrn Leutnants zuschrieb und seiner Ueberzeugung Ausdruck gab, daß mit dieser auch jene schwinden werde. Also, Herr Dr. Hagen war im Verlauf des Feldzuges bedeutend schlanker und zugleich bedeutend gesünder geworden. Aber selbst im tapfersten und ausdauerndsten Krieger wird schließlich die Sehnsucht unbezwingbar, seine Heimat und seine Lieben wiederzusehen und sich Genüssen hinzugeben, die nur die Großstadt, nimmermehr Blochhaus und Schützengraben bieten kann.

Also bloß vierzehn Tag' in Wien anstatt drei Wochen... Na gut, in Gottes Namen. Vergällen wollte er sich den Urlaub durch den bitteren Gedanken an dessen frühzeitiges Ende keinesfalls lassen.

Nur etwas größere Geschwindigkeit hätte er dem Eilzug gewünscht, der ihn durch die in tiefstem Abenddunkel liegenden Gefilde von Lundenburg, Hohenau, Gänserndorf dem Wiener Nordbahnhof näher brachte. Und endlich, endlich tauchten die ersten hauptstädtischen Gaslaternen aus der Finsternis auf, und der Herr Oberleutnant ordnete, zum zehntenmal, sein Gepäck.

Seine Verwandten, Freunde, Bekannten wußten natürlich von seiner bevorstehenden Heimkehr. Die genaue Zeit der Ankunft jedoch hatte er niemandem mitgeteilt als seiner alten Bedienerin, die während seiner Abwesenheit seine bescheidene Junggesellenwohnung instand hielt. Die war beauftragt, ihm ein kaltes Nachtmahl, ein warmes Bad und ein gutes Bett zu richten. Morgen früh erst wollte er sich den Leuten zeigen. Für heute hatte er nach nichts Bedürfnis als nach Ruhe, Reinlichkeit und wiederum wohliger Ruhe.

Aber als er aus dem Wagenabteil gestiegen und sich reckend in die Ankunftshalle getreten war, da fühlte er plötzlich seine Hände erfasst und gedrückt und heftig geschüttelt, und strahlend vor Freude stand sein bester und ältester Freund, sein Studienkollege Dr. Himmelmayr, vor ihm:

„Na also, Servus, herzlich willkommen! Da bist du ja! Natürlich hab' ich auf dich gewartet, nur auf dich! Wie ich's erfahren hab'? Na, deine brieflichen Andeutungen hab' ich halt mit dem Fahrplan verglichen, und wann ich mich heut' geirrt hätt', so hätt' ich's halt morgen noch einmal probiert. Dein Gepäck? Am geschicktesten, du gibst es hier in Aufbewahrung, morgen lassen wir's dann abholen. Was sagst? In deine Wohnung willst du? Gah! Nicht die Bohne! Jetzt mußt du sofort mit mir kommen, meine Frau wartet ja mit dem Nachtmahl auf dich, die wär' schön böse...“

„Lieber Freund, ich dank' euch herzlich, aber...“

„Kein Aber! Das gibt's mir gegenüber einfach nicht. Denkst du daran, Genosse froher Stunden —? Na also! Willst du mich beleidigen?“

Nein, das wollte der Herr Dozent und Oberleutnant durchaus nicht.

So sah er denn eine halbe Stunde später am festlich gedeckten Abendtisch seines Freundes Dr. Himmelmayr, an dem jetzt natürlich Frau Dr. Himmelmayr das Wort führte:

„Ich hab' eine Ahnung gehabt, daß Sie heut' unser Gast sind, lieber Herr Doktor, und meine Ahnungen täuschen mich nie. Aber wie mager Sie geworden sind! Was — gesund soll Ihnen das sein? Na ja, man macht halt aus der Not eine Tugend. Darf ich Ihnen noch ein paar Löffel Suppe...? Aber ja, es geht schon. Viel kommt eh' nicht mehr nach... Selbstverständlich, zuerst bringen Sie die Sardinen, Germin, und dann den Lungenbraten und die Nudeln... Aber bitt' schön, so greifen Sie doch zu, Herr Doktor, Sie haben ja schon wieder nichts auf Ihrem Teller... Nein, so schlank! Ja, ja, mit der Verpflegung muß es windig ausschau'n draußen im Feld!“

„Gar nicht, gnädige Frau!“ versicherte schluckend und schlingend der Herr Oberleutnant. „Mindestens schon lang nicht mehr. Und insbesondere ich hab's gut getroffen, mir geht nichts ab. Unser Koch, ein geschickter und findiger Kerl...“

„Bitt' Sie, hören Sie mir auf mit diesen männlichen Köchinnen, und gar mit den ärarischen! Wenn alles so glänzend wär', dann könnten Sie ja nicht — Verzeihung! — so schrecklich vom Fleisch gefallen sein. Ist er nicht gut, der Lungenbraten, ist er vielleicht ein bißchen zäh? Na, na, ich merk' nichts, daß er Ihnen schmeckt. Also wenigstens ein Stück noch, das da ist schön... Die Schokoladentorte jetzt, Germin, dann das andere... Wir kriegen nicht mehr viel, bester Herr Doktor, ich mach' Sie aufmerksam!“

Nicht, wie er gehofft hatte, möglichst zeitig, sondern erst sehr spät kam der Herr Oberleutnant Dr. Hagen an diesem, richtiger: am nächsten Tag in sein langentbehrtes, einjames Wiener Junggesellenbett. Und sein Schlaf war nicht ganz traumlos und erquickend. Und als

er endlich fester werden wollte, da weckte auch schon den Dr. Hagen seine alte Bedienerin, die Sanni, Tränen der Rührung in den Augen und eine Tasse in den Händen, auf der eine dampfende Kaffeekanne von unerhörtem, nie gesehenem Umfang stand:

„Dreiß, freiß, a'jamn'bettel'n hab' i mir 's müssen, die Milli, das stimmt scho, gnä Herr, aber mia i g'sagt hab', sie g'hört für 'n gnä Herr, der was aus'n Feld kommt und siebzehn Monat lang niz G'scheit's in' Mag'n g'hab't hat, da hat mir a jeder gern was a'lassen... Was, So mög'n net so viel Kaffee, gnä Herr? No, da taten S' mi' aber ord'ntli' fränken!“

Um solche Kränkung zu vermeiden, trank Dr. Guido Hagen zwei, drei, vier Schalen heißen Milchkaffees in sich hinein, bis er ihn förmlich schwappen hörte in seinem Bauche.

Und dann begann er die Kunde bei seinen Bekannten. Von nahen Angehörigen lebten ihm nur mehr zwei bejahrte Tanten in Mödling, bei denen er für heute zum Mittagessen geladen war. Indes ein in aller Eile improvisiertes Gabelfrühstück bei einem anderen seiner Schulkollegen, dem Dr. Hällgruber — dessen Gattin, wie sich zeigte, von den militärischen Verpflegungsverhältnissen eine noch weit geringere Meinung hatte als Frau Dr. Himmelmayr — dehnte sich bis gegen zwei Uhr nachmittags aus, so daß er in Mödlinga mit ganz gehöriger Verspätung und überdies so satt anlangte wie eine Riesenschlange, die ein Kalb mit Haut und Haar zu sich genommen hat.

Jenes verziehen ihm die beiden guten Tanten — von diesem aber wollten sie keine Silbe hören. Was von dem schön veräuschten Mittagmahl noch genießbar war, wurde ihm blitzgeschwind aufgetragen. Daran schloß sich die Kause. Und an sie unmittelbar das Abendessen. Sträuben, protestieren war lächerlich, zwecklos.

„Net gut schaut er aus, unser Guido,“ meinte bekümmert ein übers and're Mal Tante Hildegard. „Kein Wunder bei den Hungerstrapazen.“

„No, wir werb'n ihn schon wieder aufpapperln,“ tröstete sie zuversichtlich Tante Hedwig. „Kommst halt alle Tag' heraus zu uns, gelt, Guido?“

Das konnte der arme Guido beim besten Willen nicht versprechen, er hatte ja noch andere Besuchsverpflichtungen. Aber dreimal noch fuhr er nach Mödling, unter dem taten's die Tanten nicht, und immer reichlicher, immer kräftiger wurden die Medikamente, die sie ihm, um der drohenden „Auskehrung“ vorzubeugen, mit sanfter Gewalt eingaben — bis er sich vorfam wie eine für den „Kirtag“ gemästete Bauerngans.

Zumal er, wie gesagt, auch anderen Einladungen Folge zu leisten hatte: so vielen, daß zwischen den einzelnen Gastmählern kaum die allernötigsten winzigsten Pausen blieben, daß er nicht einen einzigen Tag vor Mitternacht ins Bett kam, dafür aber auch nicht ein einzigesmal ins Burgtheater, das als ein Hauptpunkt auf seinem Urlaubsprogramm gestanden hatte.

Sein Gesicht wurde immer breiter, sein Bauch immer runder, sein Atem immer kürzer.

Und am zehnten Tage seinesurlaubes kam er von einem kleinen, bescheidenen Souper beim Herrn Kommerzialrat Hausmann, der drei heiratsfähige und kriegsbegeisterte Töchter hatte, erst heim, als das Lor bereits wieder geöffnet war. Infolge der reichlichen Mengen von „Hausmannskost“ und der nachgegossenen Weine und Schnäpse wurde ihm das Stiegensteigen beträchtlich sauer. Nicht ohne Anstrengung erreichte er seine im zweiten Stock gelegene Wohnung.

Dort aber fahte er einen gewichtigen Entschluß. Er legte sich gar nicht erst aufs Ohr, sondern erwartete, im Stuhle sitzend, mit wirrem Haar und geröteten Augen seine Bedienerin. Und als sie erschien und erschreckt ausrief: „Wie, der gnä Herr is scho' munter! So woll'n

g'wis' glet' Ihrer Frühstück, gnä Herr?“ — da maß er sie wilden Blickes und hielt ihr schnaufend, mit belegter Stimme folgende Anrede:

„Nein, ich will kein Frühstück, Sanni, absolut kein's. Im Gegenteil, wenn Sie mir jetzt ein Frühstück bringen, so werf' ich's Ihnen in aller Güte und Freundschaft an den Kopf! Verstanden? Sondern was anderes will ich. Merken Sie gut auf, denn wann Sie sich's nicht merken, so sind Sie entlassen! Verstehen Sie? Also: Ich sperr' jetzt mein Zimmer von innen ab. Und wann irgendwer, sei's, wer es sei, kommt und um mich fragt, so sagen Sie ihm ganz kurz und einfach, ich bin nicht zu Haus — ich bin überhaupt nicht mehr da, weil ich plötzlich telegraphisch an die Front zurückberufen worden bin, um einen neuen russischen Vorstoß abzuwehren! Noch einmal: Jedem haben Sie das zu sagen, niemanden vorzulassen und auch von niemandem eine Einladung anzunehmen. Unter Tags werd' ich lesen und schlafen, auf die Nacht auf einen Sprung in das kleine Beisel gegenüber geh'n. Seiht das — wann ich jemals wieder einen Appetit haben sollt', was ich sehr bezweifle. Und jetzt — hinaus! Gute Nacht!“

Die treue Sanni war natürlich aufs tiefste betroffen und erschüttert.

Herr Dr. Guido Hagen aber hielt an seinem Vorsatz strengstens fest. Und es gelang ihm, von den neununddreißig Kilogramm, um die er seit seiner Ankunft in Wien zugenommen hatte, mehr als vier wieder wegzukriegen. Fehlte es ihm nun auch gänzlich an Bewegung, so tat doch die Diät das Ihrige.

Und als alle seine Verwandten, Freunde, Bekannten dachten, er ziehe bereits wieder gegen den Feind...

„Da wird er aber wieder sein G'freit haben mit der Kost!“ sagte Frau Dr. Himmelmayr. „Jetzt muß er wieder Hunger leiden, der Arme!“ seufzte Frau Dr. Hällgruber.

„Wenn wir ihn nur noch acht Tag' hätten füttern können, so hätt' er sich verkonat!“ klagten die Tanten Hedwig und Hildegard.

„Jetzt leidet er neuerlich Not, aber Not leiden ist auch romantisch!“ schwärmten die drei Töchter des Kommerzialrates Hausmann.

Also da erst fuhr der Oberleutnant in geschlossenem Wagen heimlich nach dem Nordbahnhof und sprang, ichu um sich blickend, in den abfahrtsbereiten Zug.

Und je weiter er sich von der gottfreundlichen Residenz entfernte, desto freier und leichter ward ihm ums Herz. Und als er die galizische Grenze überfuhr, da konnte er fast wieder normal Atem schöpfen...

„Na, aber Sie haben doch vierzehn Tag' Urlaub gehabt, Herr Oberleutnant?“ fragte ihn erstaunt der Vorgesetzte, bei dem er sich zum Dienstantritt meldete.

Herr Oberleutnant Dr. Hagen bejahte vorschriftsmäßig.

„Und absolviert haben Sie — die Reisetage zählen ja nicht mit — nur dreizehn! Schauen Sie her — genau dreizehn! Wie kommt das?“

Herr Hagen riß die Augen auf. Richtig, es stimmte: In seiner Eile, der üppigen Urlaubskost zu entrinnen und zu der „Hungerkost“ des Dienstes zurückzukommen, hatte er sich um einen Tag zu seinen Ungunsten verrechnet!

„Na, mir ist schon viel untergekommen in meiner Praxis,“ lachte der Vorgesetzte, „aber so was, auf Ehre, noch nicht!... Uebrigens, gut sehen Sie aus, Herr Oberleutnant, ordentlich dick sind Sie geworden. Hunger haben Sie wohl keinen gelitten im Wien der Brotkarte, der Milchnot und der Fleischsteuerung, wie?“

„Nein,“ antwortete der Herr Oberleutnant Universitätsdozent Dr. Guido Hagen, und seufzte so tief, wie es ihm seine in Ordnung kommenden Herz- und Atemverhältnisse nur immer gestatteten. „Hunger hab' ich wirklich nicht gelitten!“

geloht und sich dann auf den weiten Weg von Klosterneuburg nach der Mitterstraße gemacht. Zu Fuß. Was und wo er zu Mittag gegessen habe? Darüber erfuhr ich nichts Bestimmtes. Es kann auch nichts und nirgends gewesen sein. Denn er sagte, meiner Frage ausbleibend, daß er, wenn er nach Hause komme, gleich wieder Kaffee kochen wolle. Diese Aussicht schien ihm auf seiner langen Wanderung wie ein heller Stern zu sein, dem er unbedrossen und voll Hoffnung nachging.

Auf meine Frage versicherte er mir, daß er in der Schule sehr fleißig sei. In seinen freien Stunden freilich müsse er, da die Mutter bettlägerig, im Hause allerhand tun: die kleinen Schwwestern versorgen, die Mutter bedienen, den Vater besuchen, Gänge und Einkäufe machen. — „Wer sieht denn noch deinen Schwwestern, während du fort bist?“ erkundigte ich mich. — „O!“ sagte er ganz unbefangen, „die habe ich vor dem Wegegehen in der Küche ins Bett gelegt, und da müssen sie liegen bleiben und still sein, bis ich zurückkomme.“ — Ich machte zu dieser Mitteilung große Augen. „Wie hätte es dir gefallen, wenn man dich am Tag ins Bett gelegt und von dir verlangt hätte, dich stundenlang nicht zu rühren?“ fragte ich ihn. „Dum bist deine armen kleinen Schwwestern nicht leid?“ — Er senkte den Kopf und schien verlegen. Und erst nach einer Weile bemerkte er mit hallblauer Stimme: „Sie dürfen schon herumlaufen, wenn ich da bin. Aber wenn ich fort bin, müssen sie ins Bett

die Waise zerrissen, der Rod abgetragen und seinem Träger ein bißchen zu eng und zu kurz geworden. Am Arm hatte der Bub einen Rord hingelen.

Nachdem er wiederholt seine Blausaugen auf mich geheftet hatte, fing er ein Gespräch mit mir an.

„Ich muß bis nach Klosterneuburg gehen,“ sagte er.

Was er dort zu tun habe, fragte ich ihn. —

Er wohnne dort. — Und von wo komme er? — Vom Allgemeinen Krankenhanse. Er habe seinen Vater besucht. — Was dem Vater fehle? — Der Vater sei ein Prieger und kaufe vom Gelde heimgekehrt. Es gehe ihm aber schon besser.

Mein Interesse für den Bub war rege geworden. Ich fragte ihn nach dem Alter seines Vaters. Er öffnete ein kleines Medaillon, das er, an einer Schnur befestigt, um den Hals trug. „So schaut mein Vater aus.“ Ich schau'n Sie ihn an, meinen Vater.“ Ich betrachtete das Bildchen und sagte dem Kinde etwas Freundliches über das Gesicht seines Vaters. Der Bub nickte dazu wie zu etwas, das sich von selbst versteht. „Achtunddreißig Jahre ist er alt,“ sagte er dann. „Ich hab' seine Photographie immer bei mir.“ Und unaufgefordert fing er an, mir von seinen häuslichen Verhältnissen zu erzählen.

Die Mutter sei auch krank und liege zu Bett. Drei Schwwestern habe er, alle drei jünger als er. Die Jüngste sei erst zwei Jahre alt. Seit vier Wochen habe er für alle Kaffee

Unsre heutige Nummer umfasst **104** Seiten und enthält in der Beilage:
 von Hans u. Helise auf den Seiten 45 und 46 vom 23. Jänner.
 Fortsetzung des Romans „Der goldene Fels“ von Robert Schickel auf Seite 48 vom 23. Jänner.
 Spert auf den Seiten 29 bis 33.

Feufleton.

Wiener Buben.

Von Emil Marriot.

Auf dem Wege von der hohen Warte hinunter zur Gringingerstraße bin ich ihm begegnet. In einem Sonnenzug war's. Und Schnee — eine Seltenheit in diesem Winter — schöner, reiner Schnee lag auf der Erde und bänke die den Schall unserer Tritte beinahe bis zur Unhörbarkeit ab. Es war einsam auf dem Wege. Wir waren eine ganze Strecke lang die einzigen Menschen, die da gingen, der Bub und ich. Und wir hielten den gleichen Schritt. Er schlenderte neben mir einher, als wenn er zu mir gehörte.

Eine natürliche Folge davon war, daß er mich und ich ihn ansah. Er mochte beiläufig zwölf Jahre alt sein und hatte ein hübsches, aufgewecktes Knabengesicht. Freilich: Was und einmal waren seine Wangen. Rein Lieberhüter. Das ließ sich auf den ersten Blick erkennen. Und die Kleidung stimmte dazu:

23./1. 1916

131

Wiener Buben.

Bis in meine Wohnung begleitete er mich. Und nicht für einen Augenblick ließ er sich eines der beiden Gepäckstücke von mir abnehmen. Er hatte gesagt: Es ist mir nicht zu schwer." Und dabei blieb er auch.

Als ich meinen kleinen Träger entlohnte, schärfte ich ihm ein, jetzt gleich nach Hause zu fahren, damit seine Mutter sich über sein langes Ausbleiben nicht ängstige. Er versprach's. Doch als ich ihm den kürzesten Weg zum O-Wagen, den er für sein Ziel — er wohnte in Favoriten — zu benutzen hatte, beschreiben wollte, hörte er mich kaum an. Nach Hause drängte es ihn, zur Mutter hin, um ihr seinen Verdienst zu bringen. Er hatte nur noch diesen einen Gedanken. Fort, schnell fort! Und draußen war er...

Neulich sah ich auf der Straße auch so einen Buben kommen: mit einem gefüllten Milcheimer in der Hand. Hatte da, Gott weiß wie und wo, seinen halben Liter Milch glücklich erobert. Wie lang er unverdrossen und gebuldig vor dem Laden gestanden haben mag? Er sah aus, ging, blickte wie ein Sieger. Daheim wartet die Mutter auf ihn. Und er kommt, schwenkt ihr den Eimer entgegen, ruft ihr schon von weitem zu: „Ich hab' sie, Mutter!“ Mir war, als sähe ich die ganze Szene vor mir.

Auf meiner Fahrt nach Baden habe ich in Weidling vor einem noch geschlossenen Milchladen eine ganze Schar Frauen und Buben stehen gesehen. Die Mütter schicken, wenn sie selber keine Zeit dazu haben, ihre Buben um Milch, Brot und Mehl. Die Buben haben

ihren Ehrgeiz: Mit leeren Händen heimkommen? Das gibt's einfach nicht.

Ein aus unsrer Zeit geborner Typus, diese anstelligen, tapferen Wiener Buben. Die Väter sind fort, die Mütter entbehren der natürlichen Stütze. Da springen die Buben ein. Kinder? Jawohl! Aber ein jeder schon ein kleiner Mann. Und an der Mutter — ich spreche nur von den gutartigen — hängen alle. Die Lehrer und Lehrerinnen erzählen's: der Mutter Gestalt taucht sogar bei den Schulaufgaben auf. Auch wenn sie absolut nicht hineinpaßt. Einmal sagte eine Lehrerin: Bildet einen Satz mit dem Wort Ufer." Ein kleiner Kerl meldet sich, hebt die Hand. Er hat ihn schon, den Satz. Und triumphierend kommt's heraus: „Meine Mutter ist ein Ufer.“

Viel Plage und Aerger haben sie mit ihren Buben, die armen Mütter. Aber... in unsrer Zeit zeigt sich, was ein gut geratener Bub seiner Mutter sein kann. Er fühlt sich gewissermaßen als Familienoberhaupt. Er muß dem Hause den fernem Vater ersetzen. Das Ritterliche des Mannes gegen die Frau ist in ihm erwacht und erzeugt in seiner Brust ein Gefühl der Verantwortung: Ich muß der Mutter beistehen, so lang der Vater fort ist, und ich will's.

Das tun sie, ohne zu wissen, wie brav und tapfer sie sind. Und daß sie's gar nicht wissen, das finde ich das Schönste und Rührendste an solchen wackeren Wiener Buben.

[Wiener Mädchen im Krieg.] Dieser Monat gehörte in friedlichen Zeitläuften der Jugend. Wenn auf der Weltenuhr der kleine Zeiger hoch oben stand, vom Eisner lustig auf den Zweier hüpfte, der Kreis des Jahres, kaum angedeutet, am Beginn seines ersten Viertels stand, war der Karneval in sein Recht getreten. Zum Herrscher auf Erden ertoren, lud sein schellenbesetzteszepter zu fröhlichen Festen, zu Tanz und Spiel ein. Ein Reigen umschlang die Jugend und eine einzige Rosenkranz-Kette lag in ihren Händen, die Anfang und Ende des Faschings verband. Das ist seit dem Krieg anders geworden, und beinahe muß man glauben, die Welt habe das Tanzen verlernt. Es ist aber auch der zweite Winter, da sich der graue Himmel über Schlachtfelder wölbt. So ist es kein Wunder, wenn sich der Rhythmus wandelt und alles einen anderen Weg geht als bisher, das Geleise des Alltags verläßt und sich kraftvoll seine eigene Straße bahnt. Fangen wir gleich bei den jungen Mädchen an, denen der Krieg zwei Jahre ihrer, ach! so kurzen Jugend raubt, von denen viele zu Frauen gereift, ehe der goldene Reif an ihrem Finger glänzt. Wie haben sich da unsere Ansichten über Schicklichkeit, über Erlaubt und Unerlaubt geändert, wie hat sich das Blatt gewendet. Junge Damen, die früher bei anbrechender Dämmerung nur in Begleitung ausgehen durften, denen nach Theater und Soupers der Diener in angemessener Entfernung folgte, verlassen jetzt frühmorgens mutterseelenallein das Haus, sind die Ersten, denen sich das Haustor erschließt. Draußen ist es noch pechfinster und der müde, fahle Schein der Laternen vermag kaum den Morgennebel zu durchdringen, der sich kalt und rau auf die Brust legt. Am Himmel steht noch der blasse Mond, die mild leuchtende riesengroße Nachtlampe all der Kranken und Sorgenschweren, zu denen sie jetzt ihre Schritte lenken. Wie fleißige Könnlein sehen sie in ihrer schlichten Tracht, dem weißen Häubchen, dem lang herabwallenden Schlier, aus, und es ist sicher noch keiner ein Ungemach passiert, wenn sie allein ihren Sammlerweg angetreten hat. Sie sind die ersten im Hause wach, die Dienerschaft schläft noch, wenn sie ihren selbst zubereiteten Tee schlürfen, und das auf den „Zehenspijensschleichen“, das sonst zärtliche Mütter geübt, um der tanzmüden Schlaferrinnen Ruhe nicht zu stören, haben jetzt die Töchter erlernt, die lautlos von Bett zu Bett gehen. Nicht minder tätig sind die jungen Küchenschwestern. Junge Damen, die wohl das Feuer der Begeisterung ihrem neuen Beruf zugeführt, die aber vom veritablen Feuer des häuslichen Herdes wenig oder gar keinen Begriff haben. Sie lernen es jetzt, sich mit einem wahren Ungetüm von Ofen zurechtzufinden und für eine vielhundertköpfige Spitalsgemeinde das Frühstück zu kochen. Andere haben ihre Zeit ausschließlich hilflosen Säuglingen gewidmet und sie, denen pudrige Kinder bisher nur in schneeweißen Wickelbettchen präsentiert wurden, denen sich stets bligblanke Händchen entgegenstreckten, müssen nun diese kleinen Händchen erst gründlich reinigen, ehe sie sie anfassen, und das ist lange nicht das Ärgste. Was in diesen jungen Mädchen an Mütterlichkeit latent gelegen, unter der Schwelle des Bewußtseins verschlummert, ist erwacht und trägt, frei geworden, segensreiche Früchte. Tage- und oft nächtelang tragen sie die kleinen Würmer auf den Armen herum, füttern, baden und pflegen sie in mustergültiger Weise. Eine Schar junger Damen arbeitet Berge von Briefen auf, zensuriert, vernittelt die Korrespondenz Kriegsgejangener, wobei oft erst an die Entzifferung der in unmöglichster Orthographie geschriebenen Worte geschritten werden muß. Eine Arbeit, die sowohl an Intelligenz als an Fröndigkeit große Ansprüche stellt. Die Organisation der Kriegsfürsorge, ihre Spezialisierung bis ins kleinste Detail weiß eben für jede, die der gute Wille zur Arbeit befeelt, ein Plätzchen ausfindig zu machen, wo sie nach Maßgabe ihrer Kraft und Fähigkeit wirken kann. Frauen, Mädchen waren sicher auch in früheren Kriegen hilfsbereit, und es ist jetzt gerade doppelt rührend, die Briefe der Frau Rat an ihren großen Sohn aus der Zeit der Franzosenkriege zu lesen. Die armen „Pfefferten und Kranken“ nehmen ihre ganzen Gedanken gefangen, und für einen bei ihr einquartierten Obristen muß trotz der hohen Holzpreise unausgesetzt das Stübchen geheizt werden. Stolz über die Opferwilligkeit ihrer Mitbürger, schickt sie ihrem Sohn ein Stück des Frankfurter Anzeigerblattchens ein, das eine Summe von 3000 Francs ausweist, die für Lebensmittel braver Deutscher bestimmt sind. Wörtlich schreibt sie am 23. Dezember 1793: „Leute, die ein Stübgen — und größtenteils unbemittelt sind — unsere Metzger haben fast keine Hemden — sie haben alle in die Hospitäler getragen — das alles aus freiem Herzen und guten Willen, nun verwundere man sich nicht, wann Frankfurt reich wird, grünt und blüht. Gott muß ja das belohnen.“

Die Droffelung der Bierpipe.

Betrachtungen beim Dämmerhoppfen.

Jedes Ding hat zwei Seiten: so auch die Unterwerfung Montenegros. Wir lesen da, daß wir eine Menge Kriegsmaterial ausgeliefert bekommen, aber — weder Gerste noch Bier. Und beides brauchen wir doch so notwendig, das letztere für den sofortigen Konsum, die erstere für die Brauereien, damit sie uns doch für die Zukunft das edle Maß nicht vorzuhalten brauchen. Es wäre wirklich hoch an der Zeit, daß wir ein bierbauendes Land erobern; an Bayern dürfen wir dabei freilich nicht denken, denn das sind ja unsere wadersten Bundesgenossen, die überall, wo man sie hinstellt, wie die Teufel dreinhalten. Und da fällt uns gerade ein, daß ja auch in Bayern bereits Biernot herrscht, daß dort gerade so wie bei uns das Bier teurer geworden ist, ja daß im hervorragenden Bierlande der Welt die Schankwirtschaften zum Schmerz aller echten Bajuwaren nur noch zu bestimmten Stunden des Tages den durstenden Kehlen offen stehen.

Damit müssen wir uns also vorläufig trösten, daß es andern im weiten Gebiet unsres Bierbundes nicht besser geht als uns. Es bleibt zwar immerhin schmerzlich, wenn der Frühlingshoppfen statt um 1 Uhr schon um 1/2 Uhr sein Ende finden muß, weil der Schankbursche im Griechenbeisel peremptorisch ernt: „Nix is mehr!“; daß man den Dämmerhoppfen statt um fünf erst um sechs Uhr beginnen kann und

daß man, im Begriff, sich die nötige Bettstühle zu beschaffen, schon um 9 oder 10 Uhr hören muß: „Schlußbier!“ Doch gibt es genug Sälzameier, die sich zu helfen wissen. Statt eines Krüggels Schlußbier lassen sie sich einfach zwei oder drei servieren, vorausgesetzt, daß sie mit dem Bierjungen in puncto Trinkgeld auf gutem Fuße stehen, denn sonst ist die Sache nicht zu machen.

Nun haben wir uns also doch an die so unbarmherzige Einschränkung der Verabreichung des braunen Trankes schon einigermaßen gewöhnt, gerade so wie unsre besseren Hälften sich beim Nachmittagskaffee in irgendeinem schönen Café das „Obers g'spricht“ oder die Melange zu den schönsten Stunden versagen müssen. Das ist eben der Krieg. Man muß es tragen und trägt es noch leichter als die Hausfrau die unangenehme Meldung der Köchin, daß sie auch heute wieder trotz Brot- und Mehllarte kein Mehl erhalten habe, daß im „Konsum“ wie beim Greizler und beim Bäcker die ominöse Tafel herabhängt: „Mehl ausverkauft!“ Es gibt eben jetzt auch weniger Nudeln und Roderln und andre derlei gute Sachen, zu deren Zubereitung das „Müller“, ein- und doppelgriffig, notwendig ist. Von den Semmeln, Salzstangerln, Strigeln, Baunzerln und dergleichen knusperigen Kostbarkeiten gar nicht zu reden — die kennen wir ja nur noch vom Hörensagen.

Da fällt uns aber ein, daß wir dieser Tage hörten, in Budapest und andern Städten Ungarns gebe es noch den ganzen Tag Bier, wie es bis vor kurzem auch noch Semmeln und Weißbrot aller Art in unbefränktem Maße gab. Da schiene uns denn ein bundesbrüderlicher Appell an die Leiter der andern Reichshälfte, die es in so manchem Belang besser zu haben scheint als wir, gar wohl am Platze. Dort muß es also noch Ueberfluß an guten Sachen geben, die bei uns fehlen oder nur schwer zu bekommen sind. Wie wär's, wenn wir auch da, wenn schon nicht nach dem Ausgleichsschlüssel, so doch wenigstens nach der Hälfte teilen würden? Unsre zisleithanischen und transleithanischen Väter, Brüder und Söhne kämpfen gleich wader an allen Fronten gegen die gemeinsamen Feinde und teilen gewiß miteinander was sie haben. Wie schön wär's, wenn wir im Hinterland auch ehrlich teilen würden! Es ist das nur ein Vorschlag zur Güte, der gewiß auch unsern leitenden Staatsmännern schon in den Sinn gekommen ist, wenn sie, wie es ja häufig geschieht, zur Verhandlung über die leidigen Approvisionierungsfragen nach Budapest fahren mußten. Wenn schon in Geldsachen die Gemüthlichkeit aufhört, sollte dem doch nicht in Magenfragen auch so sein — das wäre dann eine wirklich „gemeinsame“ Angelegenheit.

Wie immer es sei und noch kommen mag — wir wollen uns in Geduld fassen. Auch die Bier- und andre Not wird ein Ende finden, wenn noch ein paar andre unsrer lieben Feinde dem Beispiel Montenegros freiwillig oder gezwungen gefolgt sind. Daß dem bald so sei, wollen wir bei dem uns zugemessenen Quantum Maisbier, Maisbrot und Rindertierfleisch erhoffen. Daß wir noch lange nicht ausgehungert sind, darüber belehrt uns ein Blick in manche übervolle Gaststätten Wiens, in die gut besetzten Theater und andern Vergnügungsorte. Ja, wir sind noch lange nicht bei der ersten Hungertafel angekommen, deren Eröffnung in Wien der Pariser „Matin“ kürzlich voll Schadenfreude pompös angekündigt. Die Herrschaften werden noch sehr lang Geduld haben müssen bis dahin — wir glauben, sie wird ihnen früher ausgehen als uns.

Die Fortführung des Mittellandkanal

N Berlin, 24. Jan. (Priv.-Tel.) Unter außerordentlich zahlreicher Beteiligung fand heute Nachmittag im Architektenhaus eine Tagung des Ausschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals statt, dessen einziger Punkt der Tagesordnung die Notwendigkeit der Fortführung des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe bildete. Vertreter der Regierung, aus dem Generalstabs waren anwesend.

Baurat Contag (Berlin) berichtete über die Ergebnisse der im Auftrag des Ausschusses ausgearbeiteten Denkschrift. Es kommen in Frage zwei Linienführungen, eine nördliche und eine südliche. Die nördliche geht von Hannover, im Zuge des Droemling verlaufend, über Debitfeld, Neuhalbensleben nach Heinrichsberg a. d. Elbe Braunschweig und Peine werden durch einen Stichkanal angeschlossen, ebenso Hildesheim, das auch bei der Süblinie einen Stichkanal erhält. Die nördliche Linie ist die kürzeste Verbindung zur Elbe und besitzt die niedrigste Scheitellage. Die südliche Linie geht über Peine, Braunschweig, Oschersleben westlich an Magdeburg vorbei ebenfalls nach Heinrichsberg a. d. Elbe. Die nördliche Linie ist 143,8 Kilometer lang, die südliche Linie hat eine Baulänge von 172,3 Kilometer. Dazu kommen bei beiden Linien dann noch die Stichkanäle. Die gesamten Einnahmen des Mittellandkanals betragen, nach Tonnenkilometern berechnet, 16,8 Millionen Mark für die nördliche, 18,3 Millionen Mark für die südliche Linie. Auf die Strecke Hannover-Magdeburg würden nördlich 6 Millionen, südlich 7,2 Millionen entfallen. Die nördliche Linie geht durch weniger bevölkerte Strecken, wenn sie auch kürzer ist, die südliche aber würde das industrielle Harzgebiet erschließen. Es würden allerdings 26 Meter Schleusenhöhe verloren gehen. Dagegen sind die natürlichen Wasserzuflüsse mit Hilfe einer Harztalsperre der Vode günstiger. Die Herstellungskosten der nördlichen Linie würden 107 Millionen Mark, die der südlichen 134 Millionen Mark betragen, die jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten der südlichen Linie nur 700 000 Mark, der nördlichen 820 000 Mark und zwar bei der letzteren mehr wegen der künstlichen Wasserzuführung.

Für die Berechnung der Betriebsverhältnisse ist das Jahr 1922 zugrunde zu legen, da dann die volle Ausnutzung des Kanals vorhanden sein wird. Aber unter Zugrundelegung einer jährlichen Zunahme des Verkehrs von 3 Prozent würde schon vom ersten Betriebsjahre auf allen Kanallinien ein Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben erfolgen. Nach dem neunten Betriebsjahre würden bereits die gesamten Baukosten getilgt sein. Dazu sind zu rechnen die neu zu erhebenden Abgaben auf den übrigen Wasserstraßen. Drei Viertel des gesamten Verkehrs wird Durchgangsverkehr von Ost nach West und umgekehrt sein. Landwirtschaft, Handel, Schifffahrt und Industrie werden aus dem Kanal große Vorteile erwachsen.

Der Redner erörterte zum Schluß noch eine dritte Möglichkeit, nämlich eine anderweitige Einmündung des Kanals der Süblinie oberhalb Magdeburg. Diese würde die Kosten nur um 12,4 Millionen M. erhöhen. Die Stadt Halberstadt plant einen Stichkanal, der zwar die Baukosten um 8 Millionen erhöhen würde. Aber es würde damit ein wichtiges industrielles Harzgebiet erschlossen und der Wert des Kanals bedeutend steigen. Das Gebiet der Oberelbe und die Stadt Magdeburg, welche den Bau des Elster-Saale-Kanals betreibt, haben ein erhebliches Interesse an der südlichen Linienführung. In erster Reihe handelt es sich jedoch um die Verbindung und in zweiter Reihe kommt erst die örtliche Linienführung. Die wirtschaftliche Notwendigkeit und die Vorteilhaftigkeit der Fortführung des Mittellandkanals ist auf alle Fälle erwiesen. (Lebhafte Zustimmung.)

Der zweite Berichterstatter Professor Franzius (Hannover), der für die nördliche Linienführung eintritt, verweist einleitend auf die wirtschaftliche Seite des Weltkrieges. Für unsere wirtschaftliche Rüstung und die Verbesserung unserer Produktionsmittel ist die Verbesserung der Verkehrsstraßen, insbesondere der Wasserstraßen, von größter Bedeutung, und ein wichtiges Glied darin ist der Mittellandkanal. Die Wasserversorgung der Süblinie könnte bei der großen Höhe der Scheitellage nur unwirtschaftlich, nicht aus der Elbe geschehen. Es sind daher auch Talsperren aus Vode und Ker vorgesehen. Bei einer Steigerung des Verkehrs würde man hiermit nicht auskommen, und es würde die Anlage teurer Höhenwerke notwendig sein. Bei der Nordlinie ist es dagegen ein leichtes, das Schmelzwasser aus der Elbe zu pumpen, um die zweiten Schleusen zu versorgen. Dann ist aber auch der militärische Standpunkt nicht ohne Bedeutung. In einem späteren Kriege wird das Bestreben des Feindes sein, diese Verkehrsstraße durch Luftangriffe möglichst zu stören. Eine technisch einfache Linie, wie die nördliche Linie, mit wenigen Schleusen, wenigen Brücken und weniger hohem Aufstrag wird eine ganz andere Sicherheit gegen die Gefahr eines künftigen Luftkrieges bieten, als die künstliche Linienführung des Südkanals. Der Redner gibt allerdings zu, daß auch die Süblinie Vorzüge hat, die jedoch teuer erkaufte werden müßten. Der Kanal Hannover-Magdeburg würde nach Eintritt des vollen Verkehrs, der für das Jahr 1932 berechnet ist, voraussichtlich aber schon früher eine Verzinsung in volkswirtschaftlichem Sinne von 26 Prozent bei der Nordlinie und selbst noch von 17 Prozent bei der Süblinie ergeben. Daraus geht die Hochwirtschaftlichkeit des Unternehmens hervor. Es müsse daher so schnell wie möglich an den Beginn des Werkes gegangen werden. (Lebhafte Zustimmung.)

Als dritter Redner trat Geh. Regierungsrat Dr. Stegemann (Braunschweig) mit Entschiedenheit für die Süblinie ein. Er tritt den Bedenken militärischer, wirtschaftlicher und technischer Natur gegen die Süblinie entgegen.

Der Versammlung wurde vom Vorstand folgende Entschlieung vorgelegt:

Die Schaffung einer ununterbrochenen Wasserstraßenverbindung zwischen dem Osten und dem Westen unseres Vaterlandes ist eine unabweisbare Notwendigkeit geworden. Dringender noch als zuvor fordern wir die Weiterführung des Kanals von Hannover bis Magdeburg. Für die Volksernährung, die Beschaffung von Futtermitteln, überhaupt den Austausch der Produkte des Ostens und Westens würde der völlige Ausbau des Rhein-Elbe-Kanals einschließlich der zugehörigen Stichkanäle ein unschätzbare Gewinn sein. Diesem Ausbau stehen nachweislich erhebliche technische Schwierigkeiten nicht entgegen; wohl aber ist seine hohe Wirtschaftlichkeit gesichert. Durch die Fortführung des Kanals bis zur Elbe würde die Rentabilität des Rhein-Weser-Kanals erhöht und eine Entlastung der Kommunalverhältnisse von den übernommenen Garantieleistungen herbeigeführt werden. Ebenso wichtig ist die hohe volkswirtschaftliche und kriegswirtschaftliche Bedeutung des Endkanals. Was die Vergangenheit gefordert, die Gegenwart entbehrt hat, das muß der Zukunft gesichert werden. Die Not des Krieges hat den geschlossenen nationalen Wirtschaftsstaat geschaffen. Die Sorge um die künftige Sicherung unseres Vaterlandes wird dies niemals außer Acht lassen dürfen. Die wirtschaftlichen und die Verkehrsverhältnisse haben sich gerade im Laufe des Krieges derart verschoben, daß für den erfolgreichen Ausgleich von Ost und West das einheitliche Wasserstraßennetz Vorbedingung ist. Der Ausschuß muß hiernach auf Grund der in seinem Auftrage verfaßten, der Regierung und dem Parlament vorgelegten Denkschrift den möglichst raschen Ausbau des Schlusstückes des Mittellandkanals auf das Dringlichste beschließen. Gerade die gegenwärtige Zeit, wo Deutschland geistig über die Parteien sich erhoben hat, ist wie niemals geeignet, das große Kulturwerk zu vollenden.

Geheimrat Zudschewert hob hervor, daß der Ausschuß nicht geäußert habe, zu der Frage der Linienführung Stellung zu nehmen, sondern den Kanal an sich als ein großes volkswirtschaftliches Werk zu fördern.

Die Entschlieung des Ausschusses fand allseitige Zustimmung. In der Besprechung wurde von den einzelnen Interessentengruppen der Wert der einen oder anderen Linienführung verfochten.

Ausschuß zur Förderung des Rhein—Weser—Elbe-Kanals.

Berlin, 24. Januar. Der Ausschuß zur Förderung des Rhein—Weser—Elbe-Kanals hielt heute seine stark besuchte Vollversammlung im Architektenhause unter dem Vorsitz des Geheimen Kommerzienrats Zudschwerdt, M. d. S., Hamburg, ab. Den ersten Vortrag hielt Baurat Contag, der in großen Zügen noch einmal den Inhalt der von der Firma Havestadt und Contag ausgearbeiteten Denkschrift skizzierte. In besonderen Ausführungen folgten dann als Redner Professor Franzius und Geheimer Regierungsrat Dr. Stegemann. Darauf wurde die vom Vorstand vorgeschlagene Entschließung verlesen und die allgemeine Besprechung eröffnet. Die Entschließung, die nach lebhafter, zustimmender Besprechung angenommen wurde, hat folgenden Wortlaut:

Die Schaffung einer ununterbrochenen Wasserstraßenverbindung zwischen dem Osten und Westen unseres Vaterlandes ist eine unabwiesbare Notwendigkeit geworden. Dringender noch als zuvor fordern wir die Weiterführung des Kanals von Hannover bis Magdeburg. Für die Volksernährung, die Beschaffung des Ostens und Westens würde der völlige Ausbau des Rhein-Elbe-Kanals einschließlich der zugehörigen Stichkanäle ein unschätzbare Gewinn sein.

Diesem Ausbau stehen nachweislich erhebliche technische Schwierigkeiten nicht entgegen; wohl aber ist seine hohe Wirtschaftlichkeit gesichert.

Durch die Fortführung des Kanals bis zur Elbe würde die Rentabilität des Rhein-Weser-Kanals erhöht und eine Entlastung der Kommunal-Verbände von den übernommenen Garantie-Leistungen herbeigeführt werden.

Ebenso wichtig wie die hohe volkswirtschaftliche ist die kriegswirtschaftliche Bedeutung des Endkanals.

Was die Vergangenheit gefordert, die Gegenwart entbehrt hat, muß der Zukunft gesichert werden. Die Not des Krieges hat den geschlossenen nationalen Wirtschaftsstaat geschaffen. Die Sorge um die künftige Sicherung unseres Vaterlandes wird dies niemals außer acht lassen dürfen. Die wirtschaftlichen und die Verkehrsverhältnisse haben sich gerade im Laufe des Krieges derart verschoben, daß für erfolgreichen Ausgleich von Ost und West das einheitliche Wasserstraßennetz Vorbedingung ist.

Der Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals muß hiernach auf Grund der in seinem Auftrage verfaßten und Regierung und Parlament vorgelegten Denkschrift den möglichst raschen Ausbau des Schlußstückes des Mittellandkanals auf das dringendste befürworten. Gerade die gegenwärtige Zeit, wo Deutschland geeint über den Parteien sich erhoben hat, ist wie niemals geeignet, das große Kulturwerk zu vollenden.

25. / 1. 1916

136

Nach dem Berichte und Antrage des **Vize-Bürgermeisters
Hörhammer** wird beschlossen:

(B. Z. 489, M. A. XXII, 61.) In Würdigung der besonderen Bedeutung, welche dem Vorschlage des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Wien und Niederösterreich auf Errichtung einer Centralstelle zur Förderung des Fremdenverkehrs zwischen den Hauptstädten Berlin—Wien—Budapest und Konstantinopel, untereinander beizumessen ist, richtet die Gemeinde Wien an den Ministerpräsidenten, beziehungsweise an den Finanz-, Handels- und Eisenbahnminister sowie an den Minister für öffentliche Arbeiten das Ersuchen, dieser Angelegenheit in jeder Hinsicht Unterstützung und Förderung zuteil werden zu lassen und es ermöglichen zu wollen, daß raschestens an die praktische Durchführung dieser Angelegenheit geschritten werden kann.

* (Zugsverkehr Wien—Warschau.) Aus dem Kriegs-
pressequartier wird gemeldet: Vom 25. Jänner an verkehren
von Wien und Budapest direkte Wagen über Ober-
berg—Trzebinia nach Warschau. Abfahrt von Wien,
Nordbahnhof 7 Uhr 20 Minuten vormittags, von Budapest
7 Uhr 5 Minuten vormittags, Ankunft in Warschau am
nächsten Tag um 6 Uhr 12 Minuten vormittags. Abfahrt
von Warschau um 11 Uhr nachmittags, Ankunft in Wien,
Nordbahnhof um 6 Uhr 46 Minuten nachmittags, in Buda-
pest um 6 Uhr 20 Minuten nachmittags des nächsten Tages.

Nachdruck verboten.

Die Deutschmeister.

Ihre Betten im Lazarett standen nebeneinander. In dem einen lag der Korporal Ferdl Lechner, in dem anderen der Zugführer Karl Feldstätter, beide Deutschmeister, beide Landsturm.

Den Feldstätter hatte es tüchtig getroffen. Ins Herz war ihm eine Russentugel gegangen. „Heut' geht's zu End',“ meinte der Spitalsarzt jeden Tag, so oft er sich die Wunde des Zugführers besah. Aber der klammerte sich mit aller Gewalt an das bißerl Leben. „Nur net sterben, net sterben, leben, sei's wie's will!“ Ein Weib hatte er daheim und drei Buben. Den Jüngsten kannte er nicht, der war gekommen, als der Vater schon im Felde stand. Wenn die „Schwester“ nicht dabei war und nicht das viele Sprechen verbieten konnte, erzählte er dem Lechner von denen, an die er auch in seinen Fieberphantasien dachte:

„Siehst es, die Anna, was mei Frau is, a bißerl schwach is s' halt, und im G'schäft kennt sie si scho gar net aus. Die brauch' halt immer an, der ihr sagt: „Fest tuast das und nachdem tuast das!“ Dan tuat s' scho all's, sie is ja a kreuzbrad's Weiberl. Nur allan was sie si net z' helfen! — — — Aber die Buben — — — die Buben! Schlecht san s' ja net, aber halt Buben san s'! Was't scho, wie die san! „Mutter, das; Mutter, das!“ Dreimal im Tag g'hören s' halt durchg'haut, aber tüchtig, dann san s' ganz brav. Aber mit der Mutter machen s', was s' wollen. Die kommt net auf gegen sie. Und wann s' dann größer werd'n — — was dann? Siehst es, Ferdl, leben muß i, leb'n! Verstehst es, warum i net sterben darf?“ — — — Und geduldig schluckte er seine Medizin.

Mit dem Lechner Ferdl wieder war's ganz was anders. Dem war das zum Fluch, was den Feldstätter mit aller Kraft zurückhielt, um was er flehte. „Wenn Sie nur den Willen zum Leben hätten,“ sagte der Arzt, „Sie wären bald gesund! Ich kann nichts weiter tun!“ Und dann wandte er sich ab und sah nach den anderen. Die Schwester redete dem Ferdl gut zu: „Wollen Sie denn Ihr Wien gar nicht wiedersehen?“ Er sah sie gleichgültig an: „Als a Krüppel? Na, das is nix für mi, lieber legt's mi glei 'nein in d' Erden!“ — —

Was der Ferdl einst für ein lustiger Bursch gewesen! Gesungen und gepfiffen hatte er den ganzen Tag. Auch noch, als er im Schützengraben lag. Und alle hatten ihm gern zugehört, selbst der

Herr Hauptmann hatte nichts dagegen. Dann hatte er Wiener Geschichten erzählt, von den Wiener Mädeln, die so lieb zu lachen und zu küssen verstanden. Der Sepp Oberer, der in Steiermark daheim war, sagte: „Du, Ferdl, weihst was, wann der Krieg um is, da b'such i Di! Da schau i mir amal Dei Bean an, ob's a wirklich so schön is!“ Der Ferdl hatte jubelnd eingestimmt: „Ja und dann führ i Di zum Heurigen und in Prater, dort tanzen mir an Walzer, sollst seh'n, wie i tanzen kann!“ Der Sepp war etwas gedriekt. Walzer? Sein ganzes Repertoire bestand in einem Schuhplattler, würde das wohl ausreichen oder waren die Vorkenntnisse zu gering?

Der Ferdl tröstete ihn: „'s wird scho geh'n! Wann nur die Musi anfängt, dann geht's scho von selber, dann reizt's Di und packt Di, dann mußt einfach mit! Den Walzer, den lernt ma net, der liegt ein'm im Blut!“

Es sollte anders kommen. Der Sepp und der Ferdl gingen auf Patrouille. Ganz weit vor hatten sie sich geschlichen. „Heut' möcht i mir's goldene Blattl verdienen!“ sagte der Ferdl, der schon das silberne an der Brust trug. Da platzte neben ihnen eine Granate. Die entschied, daß der Sepp nie nach Wien kommen sollte. Er wurde getötet. Und der Ferdl würde wohl kaum mehr Walzer tanzen; ein Bein war verloren. Ein Krüppel war er geworden. — * * *

Es half dem Feldstätter nichts mehr. Länger ließ sich das fliehende Leben nicht halten. Heute war's Ernst. Er wehrte sich noch immer dagegen: „Net sterben, na! Anna, Karl, Bepperl! Und der Jüngste, der Boldi! Mei Gott, i kann do net sterben, ohne daß i mein Buben g'sehn hab', das kann der Herrgott do net wolln, das kanns ja net geb'n! Und was sollten s' denn anfangen ohne mi, die Vier! Leben muß i, i darf no net sterben!“ Dann wurde er schwächer und ergab sich in sein Schicksal. „Schwester, wer wird für meine Leut' sorgen, wann i . . . wann i do . . .!“ Er brachte das Wort nicht über die Lippen. Die Schwester hätte am liebsten laut aufgeschluchzt: „Der Staat sorgt schon für die Wittwen und Waisen.“ Der Zugführer schüttelte den Kopf: „Der hat für viel s'sorgen, das is zu wenig!“ . . .

Schließlich, er hatte ja recht. Der Staat konnte sich nicht die Mühe machen, die Buben täglich dreimal zu prügeln.

Die Waisenkinder

Da kam dem Feldkämpfer ein Gedanke: "Ferdl, Du bist ja Da! Du hast ja niemand! Gelt, Du sorgst schon für meine Leute, versprich mir's!" Der Ferdl stöhnte auf bei den Worten des anderen. "Hätte er sein Leben, das er schon längst gern von sich geworfen hätte, aber das, was der Kamerad wünschte, das konnte er ihm doch nicht versprechen. "Ich bin a Krüppel!" sagte er. "Ich halt's selber immer lang aus!" Die Schwester flüsterte ihm zu: "Es ist kein letzter Wunsch! Machen Sie ihm das Leben leicht!" "Ferdl", wimmerte Feldkämpfer, "Du willst net? Meine Kinder, was werd'is ihr anfangen?" ... Ueber die eingefallenen Wangen liefen ihm die Tränen.

Das konnte der Ferdl nicht mit ansehen. Sein Herz begann sich zu regen: "War' net, Karl," heulte er, "i werd' scho tun, was i kann, hörst es, was i kann, brauchst ka Angst o' haben, nur hör' zu waschen auf!"

Karl Feldkämpfer schloß beruhigt die Augen. Am nächsten Tag brachte die Schwester dem Ferdl einen großen Löffel voll Suppe. Er gedachte sich zu drücken: "I wir's scho später essen!" Aber sie ließ nicht locker. "Essen Sie nur und gleich! Beruhigen Sie nicht, was Sie gekostet und gesprochen haben. Jedes Versprechen ist heilig, und gar das an einen Toten! Sie müssen sich bald nach seiner Familie umsehen!" Der Ferdl ärgerte sich, aber er aß. Löffel auf Löffel schluckte er geduldig und zählte mechanisch mit: "15—16—17!" Ja, nach dem das gar kein Ende! Er brach sich auf. "Was der Koch wieder in die Suppen reinparnt hat!" brummte er noch. Es ließ ihm keine Ruhe, er mußte der Pflegerin doch wenigstens sagen, daß es ihm nicht geschmeckt hatte, daß er nur aus Dspermut gegessen ... Sie lächelte ihn freundlich an: "Sehen Sie, wie gut das gegangen ist, jetzt sind wir bald ganz gesund!" Ferdl drehte sich ärgerlich zur Wand. Von der Artigkeit gegen die Wiener Damen wollte er jetzt nichts wissen. Er hätte der einen am liebsten den Löffel "aufgefressen". Ihm war's, als lache sie ihn so ganz verächtlich aus. "Was haben Sie denn," fragte sie teilnehmend. "A Wall hab' i!" war die kurze, ehrliche Antwort. Sie ging lächelnd fort.

Und nun war er wieder in Wien. Warum's ihm die Tränen in die Augen trieb, als er den Stephanssturm wieder sah? "Sieht es, Steffel," sagte er, "da bin i wieder. Hundert's schau' i just net aus. An Fuß! — Der andere liegt in Polen.

Da kam dem Feldkämpfer ein Gedanke: "Ferdl, Du bist ja Da! Du hast ja niemand! Gelt, Du sorgst schon für meine Leute, versprich mir's!" Der Ferdl stöhnte auf bei den Worten des anderen. "Hätte er sein Leben, das er schon längst gern von sich geworfen hätte, aber das, was der Kamerad wünschte, das konnte er ihm doch nicht versprechen. "Ich bin a Krüppel!" sagte er. "Ich halt's selber immer lang aus!" Die Schwester flüsterte ihm zu: "Es ist kein letzter Wunsch! Machen Sie ihm das Leben leicht!" "Ferdl", wimmerte Feldkämpfer, "Du willst net? Meine Kinder, was werd'is ihr anfangen?" ... Ueber die eingefallenen Wangen liefen ihm die Tränen.

Das konnte der Ferdl nicht mit ansehen. Sein Herz begann sich zu regen: "War' net, Karl," heulte er, "i werd' scho tun, was i kann, hörst es, was i kann, brauchst ka Angst o' haben, nur hör' zu waschen auf!"

Karl Feldkämpfer schloß beruhigt die Augen. Am nächsten Tag brachte die Schwester dem Ferdl einen großen Löffel voll Suppe. Er gedachte sich zu drücken: "I wir's scho später essen!" Aber sie ließ nicht locker. "Essen Sie nur und gleich! Beruhigen Sie nicht, was Sie gekostet und gesprochen haben. Jedes Versprechen ist heilig, und gar das an einen Toten! Sie müssen sich bald nach seiner Familie umsehen!" Der Ferdl ärgerte sich, aber er aß. Löffel auf Löffel schluckte er geduldig und zählte mechanisch mit: "15—16—17!" Ja, nach dem das gar kein Ende! Er brach sich auf. "Was der Koch wieder in die Suppen reinparnt hat!" brummte er noch. Es ließ ihm keine Ruhe, er mußte der Pflegerin doch wenigstens sagen, daß es ihm nicht geschmeckt hatte, daß er nur aus Dspermut gegessen ... Sie lächelte ihn freundlich an: "Sehen Sie, wie gut das gegangen ist, jetzt sind wir bald ganz gesund!" Ferdl drehte sich ärgerlich zur Wand. Von der Artigkeit gegen die Wiener Damen wollte er jetzt nichts wissen. Er hätte der einen am liebsten den Löffel "aufgefressen". Ihm war's, als lache sie ihn so ganz verächtlich aus. "Was haben Sie denn," fragte sie teilnehmend. "A Wall hab' i!" war die kurze, ehrliche Antwort. Sie ging lächelnd fort.

Und nun war er wieder in Wien. Warum's ihm die Tränen in die Augen trieb, als er den Stephanssturm wieder sah? "Sieht es, Steffel," sagte er, "da bin i wieder. Hundert's schau' i just net aus. An Fuß! — Der andere liegt in Polen.

Da kam dem Feldkämpfer ein Gedanke: "Ferdl, Du bist ja Da! Du hast ja niemand! Gelt, Du sorgst schon für meine Leute, versprich mir's!" Der Ferdl stöhnte auf bei den Worten des anderen. "Hätte er sein Leben, das er schon längst gern von sich geworfen hätte, aber das, was der Kamerad wünschte, das konnte er ihm doch nicht versprechen. "Ich bin a Krüppel!" sagte er. "Ich halt's selber immer lang aus!" Die Schwester flüsterte ihm zu: "Es ist kein letzter Wunsch! Machen Sie ihm das Leben leicht!" "Ferdl", wimmerte Feldkämpfer, "Du willst net? Meine Kinder, was werd'is ihr anfangen?" ... Ueber die eingefallenen Wangen liefen ihm die Tränen.

Das konnte der Ferdl nicht mit ansehen. Sein Herz begann sich zu regen: "War' net, Karl," heulte er, "i werd' scho tun, was i kann, hörst es, was i kann, brauchst ka Angst o' haben, nur hör' zu waschen auf!"

Karl Feldkämpfer schloß beruhigt die Augen. Am nächsten Tag brachte die Schwester dem Ferdl einen großen Löffel voll Suppe. Er gedachte sich zu drücken: "I wir's scho später essen!" Aber sie ließ nicht locker. "Essen Sie nur und gleich! Beruhigen Sie nicht, was Sie gekostet und gesprochen haben. Jedes Versprechen ist heilig, und gar das an einen Toten! Sie müssen sich bald nach seiner Familie umsehen!" Der Ferdl ärgerte sich, aber er aß. Löffel auf Löffel schluckte er geduldig und zählte mechanisch mit: "15—16—17!" Ja, nach dem das gar kein Ende! Er brach sich auf. "Was der Koch wieder in die Suppen reinparnt hat!" brummte er noch. Es ließ ihm keine Ruhe, er mußte der Pflegerin doch wenigstens sagen, daß es ihm nicht geschmeckt hatte, daß er nur aus Dspermut gegessen ... Sie lächelte ihn freundlich an: "Sehen Sie, wie gut das gegangen ist, jetzt sind wir bald ganz gesund!" Ferdl drehte sich ärgerlich zur Wand. Von der Artigkeit gegen die Wiener Damen wollte er jetzt nichts wissen. Er hätte der einen am liebsten den Löffel "aufgefressen". Ihm war's, als lache sie ihn so ganz verächtlich aus. "Was haben Sie denn," fragte sie teilnehmend. "A Wall hab' i!" war die kurze, ehrliche Antwort. Sie ging lächelnd fort.

Und nun war er wieder in Wien. Warum's ihm die Tränen in die Augen trieb, als er den Stephanssturm wieder sah? "Sieht es, Steffel," sagte er, "da bin i wieder. Hundert's schau' i just net aus. An Fuß! — Der andere liegt in Polen.

Da kam dem Feldkämpfer ein Gedanke: "Ferdl, Du bist ja Da! Du hast ja niemand! Gelt, Du sorgst schon für meine Leute, versprich mir's!" Der Ferdl stöhnte auf bei den Worten des anderen. "Hätte er sein Leben, das er schon längst gern von sich geworfen hätte, aber das, was der Kamerad wünschte, das konnte er ihm doch nicht versprechen. "Ich bin a Krüppel!" sagte er. "Ich halt's selber immer lang aus!" Die Schwester flüsterte ihm zu: "Es ist kein letzter Wunsch! Machen Sie ihm das Leben leicht!" "Ferdl", wimmerte Feldkämpfer, "Du willst net? Meine Kinder, was werd'is ihr anfangen?" ... Ueber die eingefallenen Wangen liefen ihm die Tränen.

Das konnte der Ferdl nicht mit ansehen. Sein Herz begann sich zu regen: "War' net, Karl," heulte er, "i werd' scho tun, was i kann, hörst es, was i kann, brauchst ka Angst o' haben, nur hör' zu waschen auf!"

Schau' mi nur an, früher bin i nur so herumg'pumpt um Di, und jetzt schlepp' i mi kaum vorwärts. Mit Kruden muß i geh'n, i — der selbste Ferdl. Dann wollte der Ferdl über die Straße geh'n. Jögernd stand er auf dem Trottoir und wartete auf den richtigen Moment, da der Uebergang sicher sei. Fünf Minuten stand er wohl schon so mit dem bitteren Gedanken: "Nicht einmal über die Straßen kannst Du allein geh'n, war' doch besser, Du lägest jetzt in der kühlen Erde, als da herumzusiehn, zu nichts nutz!" — Da trat ein eleganter Offizier auf ihn zu. Die eine Hand trug er in der Schlinge, die andere bot er dem Ferdl zur Stütze. Eine junge Dame, die mit dem Offizier gegangen war, sagte ihn auf der anderen Seite unter den Arm, und so schritten sie über den Stephansplatz, das elegante Paar den Soldaten, dem ein Bein fehlte, sorglich in der Mitte führend.

Drüben angelangt, reichte die Dame, einer Eingebung folgend, dem Soldaten einen Rosenkranz, den sie getragen hatte. Von der anderen Seite gab ihm der Offizier ein Paket, das sich bei näherer Betrachtung als ein Paket "Bestquinas" entpuppte. Dann verschwand die zwei, schnell wie entpuppte. Dann verschwanden die zwei, schnell wie sie gekommen waren. Der Ferdl aber stand da, in der einen Hand die Rosen, in der anderen die Zigarren, und wußte nicht recht, ob jetzt erst die Sonne aufgegangen oder es nur in seinem Verstande plöglings so hell geworden sei. Er sah den beiden noch, so lange er konnte. Eng aneinander geschmiegt gingen sie.

Der Ferdl seufzte wieder, einsam fühlte er sich, roß allem. Am nächsten Tag fuhr er zu Frau Feldkämpfer. Am Weg schon ärgerte er sich wieder. Die elektrische fuhr ihm an der Kasse vorbei. Er wollte und tobte. Nichts half. Früher wäre er einfach nachgelaufen, roß der bekannnten ungrammatikalischen Vorschrift: "Das Auf- oder Abspringen während der Fahrt ist strengstens verboten."

Heute gab's das nicht mehr. "Verteufelt!" Und noch was giftete ihn. Wenn er früher so durch die Straßen ging, mit dem Stöckel unterm Arm und den aufgedrehten Zehfern, so wie jetzt die Damen sie trugen, da mar ihm manch bewundernder Blick aus Mädchenaugen gefolgt und heute — da sahen sie ihn bloß müdelebig an.

So kam er zu dem Häuschen der Frau Feldkämpfer. Er klopfte an und öffnete. Mittlen in der Stube stand eine schmale, blasse Frau und sah mit

trübseligen Blicken auf zwei halbwüchsige Jungen, die das kriegerische Verhältnis, in dem sich die gesamte Welt befindet, auch auf ihr eigenes Heim übertragen hatten. Mit aller Gewalt schlug der Ältere auf den heulenden Jüngeren ein, während ein Dritter, der noch in der Wiege lag, erbärmlich schrie. Der Ferdl hatte sich vor dem Eintreten und vor den ersten Worten gesürchtet, jetzt fühlte er sich ganz ruhig und sicher. Er wußte was für ihn zu tun sei. Als erstes nahm er den älteren Jungen beim Kragen und prügelte ihn gehörig durch. Der Junge aber schien an vieles gewöhnt zu sein, er nahm die gewöhnliche Günst ruhig entgegen und laugte mit der Hand grüßend an den Papierhelm.

"Na, Du bist mir a schöner Soldat!" begann der Ferdl eine Strafpredigt, die jedem Schulmeister Ehre gemacht hätte. Dann tröstete er die schwache Frau. So groß, so stark fühlte er sich jetzt. "In die Wirtschafft g'hort halt a Männerhand!" sagte er. "Sie hab'n scho recht, Herr Korporal!" Darauf wendte er sich zu dem Jüngeren: "I hab a klans Erbteil von meiner Mutter her, das wird scho g'nügen daweil, für Sie und für die Buab'n. Sie hab'n ja a die Unterstützung vom Staat. I hau mi schon allan durch. Na, und dann später bis i die Posten oder Posten oder wie ma dö künstlichen Kruck hast, hab', dann is scho all's gut. Den ein'n Buab'n nimmi i zu mir, wißiens den i glet demischt hab', wie i einatommen bin, der verbragt was, der g'fallt mir. Und der zweite, der wird's Handwerk von sein'n Vater lernen. Und der Klane, der ... der ..."

Gedankenvoll bläkte er auf den Buben, der in der Wiege lag. Ja, was sollte aus dem kaum einjährigem Kinde werden? Es war höchste Zeit, sich zu entscheiden.

Wissens was, Frau Feldkämpfer, dem gebens auf's erste amal sei Milchschl, er schreit scho seit ander halben Stund. Das andere werd'n mir scho seh'n, wann's an der Zeit is!"

Und die schwache Frau, die selig war, einen festen Willen über sich zu fühlen, tat schleunigst, wie er ihr sagte. So erwartete sich Ferdl Lechner auch die Günst des jüngsten Feldkämpfers.

Della Hofmann.

27./I. 1916

140.

* (Bulgarische Soldaten in Wien.) Seit einigen Tagen befinden sich in Wien eine Anzahl bulgarischer Soldaten, frumme kräftige Gestalten, die in ihrer kleidsamen Uniform allgemeine sympathische Beachtung finden. Dieselben sind von der bulgarischen Heeresverwaltung im Einvernehmen mit unserer Militärbehörde nach Wien entsandt worden, um in dem in Gersdorf bestehenden Kriegs- und Sanitätshundeführerkurs ihre Ausbildung als Sanitätshundeführer zu erhalten und sodann mit ihren Hunden an ihre Front abzugehen. Die bulgarische Armee wird der-

art auch über das treffliche Hilfsmittel verfügen, das die Verwundetenfuche in unserer und in der deutschen Armee in den Sanitätshunden schon seit langem gefunden hat.

* (Stutarifeier der albanischen Kolonie.) Anlässlich der Befreiung Stutaris hielt die hiesige albanische Kolonie eine Feier ab, der nebst den hier ansässigen mehrere Albaner beizwohnten, die bei Kriegsausbruch in Oesterreich Zuflucht gesucht haben. Der ehemalige Gouverneur von Valona, Nuzhet Bey Brioni, besprach in einer Rede die großen Erfolge der Centralmächte und verherrlichte die unbesiegbare Kraft der österreichisch-ungarischen Armee, die nun mit starker Hand an die Befreiung Albaniens schreite. Der Redner schloß seine Ausführungen mit einem begeisterten aufgenommenen Hoch auf den Kaiser Franz Joseph I. Der Bischof von Sappa in Albanien, Monsignore Georg Koleci warf einen Rückblick auf die Leiden, die das albanische Volk ertragen hat. In dem harten Schicksal dieser unglücklichen Nation sei die Besetzung Stutaris durch die sieggewohnten Truppen der österreichisch-ungarischen Monarchie der erste glückverheißende Lichtpunkt. Mit der Freude über die Befreiung der Heimat von barbarischen Feinden vereinigt sich der heiße Dank für die Befreier. Monf. Koleci brachte zum Schlusse seiner Rede ein Hoch auf den großen Wohltäter der Albaner Kaiser Franz Joseph I. und die ruhmbedeckte eiserne Armee der Monarchie aus. Mehrere andere Redner sprachen im gleichen Sinne.

28. I. 1916.

Donauweg und Wasserstraßenpläne.

Von

Dr. Bruno Heinemann.

Diesem Gegenstande hatten wir bereits am 2. November, in den Tagen, als die letzten serbischen Truppen von den Ufern der Donau vertrieben worden waren, einen Aufsatz gewidmet und hatten sowohl auf die gegenwärtige Bedeutung der Öffnung des Donauweges als auch auf die Zukunftshoffnungen hingewiesen, die an den Ausbau süddeutscher und österreichischer Wasserstraßen geknüpft werden. Inzwischen ist in den verschiedensten Zeitungen und Zeitschriften eine ganze Reihe von Abhandlungen über denselben Gegenstand erschienen. Ueber den Rahmen dieser nur ganz allgemein gehaltenen Aufsätze geht die Denkschrift des Senators Meyer-Hameln: „Die Großschiffahrtsstraße von der Nordsee (Bremen) durch Thüringen nach Bamberg und Nürnberg mit dem Anschluß an die Schifffahrt des Rhein-Weser-Kanals und des Mains; hauptanteiliges Projekt der Nordsee-Donau-Verbindung“, Hameln 1915, weit hinaus. Senator Meyers Projekt zeigt unter Zugrundelegung der Baupläne der Firmen Havestadt & Contag (Wilmersdorf) und Grün & Billinger (Mannheim), wie dieser Wasserweg durch Kanalisierung der Weser von Münden bis Wernshausen und durch den Bau eines Kanals von dort bis Bamberg geführt werden könnte. An ihn würde sich von Bamberg die neu geplante Wasserstraße über Nürnberg entweder im Zuge des Ludwigkanals oder direkt südlich bis Stoppberg an der Donau mit einem Zweigkanale nach München und Augsburg anschließen. Technisch besonders bemerkenswert an der Meyerschen Arbeit ist der Plan, die Wasserscheide zwischen Werra und Main durch einen 9 km langen Kanaltunnel in der Kanalscheitelstrecke in einer verhältnismäßig niedrigen Höhenlage zu überschreiten und dadurch Schleusen zu ersparen. Technische Verbesserungen, wie z. B. die Beförderung der Schiffe durch Hochseiltauerei und ein neuartiges Schleusensystem, sollen dazu dienen, den Betrieb möglichst billig zu gestalten.

Die wirtschaftliche Seite des Planes wird gründlich behandelt, während die bisherigen Denkschriften über die süddeutschen Kanalpläne in der Hauptsache nur die technische Durchführbarkeit zu erweisen suchen. Meyers Hauptverdienst liegt darin, daß er auch dieser Seite der Aufgabe genügende Aufmerksamkeit widmet. Zur Speisung des Kanals und der anschließenden Flußläufe sind eine Anzahl Talsperren vorgesehen, die zugleich zur Kraftgewinnung im großen Maßstabe benutzt werden sollen. Schifffahrt und Kraftverwertung zusammen sollen die großen Einnahmequellen schaffen, die nötig sind, um eine Verzinsung und allmähliche Amortisation des Bankapitals zu gewährleisten. Mit Rücksicht auf die hohen Baukosten der Talsperren und Kraftwerke wird vorgeschlagen, als angemessene Verteilung der Einnahmen zur Deckung der Bauzinsen und der Instandhaltung die Schifffahrt mit einem Drittel und die Kraftverwertung mit zwei Dritteln zu belasten, weil diese Verteilung auch den wirtschaftlichen Werten der Anlage entspricht. Die wirtschaftliche Bedeutung erhielt aus folgenden Angaben: „Die Frachtkosten für Kohlen aus dem Ruhrgebiet betragen für den Wagen von 10 Tonnen bis Bamberg-Nürnberg ungefähr 103 bis 107 *M.*, also mehr als das Doppelte der zukünftigen Wasserfracht. Die Frachtersparnisse für die wertvollen Güter sind noch erheblich größer. Bei einem zukünftigen Schiffsverkehr von 4 Millionen Tonnen zwischen den thüringischen und bayerischen Verkehrszentren mit Westfalen und Bremen kann mit einer durchschnittlichen Ersparnis von 6 *M.* für die Tonne, also mit mindestens 4 Millionen *M.* gerechnet werden.“

Für die Rentabilität der Schifffahrt ist es wichtig, daß nicht nur für die Transporte zu Berg, sondern auch zu Tal Masseladungen vorhanden sind. Auf der Elbe zum Beispiel gingen zu Berg überseeische Rohstoffe und englische Kohle und zu Tal Braunkohle ab Aussig in Böhmen, Kali ab Schönebeck und Rohrzucker ab Magdeburg. Die geplante Wasserstraße würde ebenfalls über große Rückfrachten verfügen. Der Wasserweg bis zur Donau würde wesentlich zur Aufschließung der bedeutenden Eisenerzlager im nördlichen Bayern beitragen und dadurch eine Bedeutung für unsere gesamte Volkswirtschaft gewinnen, wie sie der Hinweis in der Denkschrift nicht in vollem Umfange erkennen läßt.

Bekannt ist, daß unser Bedarf an Eisenerzen in den letzten Jahren ständig gestiegen ist und immer größere Mengen aus dem Auslande eingeführt wurden. Neben Schweden war das französisch-lothringische Minettegebiet, das heute von deutschen Truppen besetzt ist, Hauptlieferer für die deutschen Hochöfen geworden. Die Einfuhr von Eisenerzen aus dem Auslande war auf ungefähr 14 Millionen Tonnen im Jahre 1913 bei einer Eigengewinnung von ungefähr 33 Millionen Tonnen gestiegen. Mag sich nun die Grenzregulierung gestalten, wie sie will — die heutige deutsch-französische Grenze durchschneidet das Erzgebiet —, gefährdet bleibt das Minettegebiet für den Kriegsfall immer. Neu aufzuschließende Erzgebiete inmitten des Reiches verdienen um so größere Beachtung. Nach Mitteilungen des Geh. Hofrats Professors Dr. Oebbeke sind auf der Fränkischen Alb und der Oberpfalz ausgedehnte Eisenerzlagerstätten vorhanden, die einen Bergbau größten Maßstabes begründen können. Der Eisengehalt der bayerischen Alberze schwankt zwischen 37 und 45 pCt. Die bergmännische Gewinnung dieser Erze bietet keine Schwierigkeiten. In den Maschinenfabriken von Humboldt in Kalk bei Köln und Krupp-Gruson in Magdeburg sind bereits Versuchsaufbereitungen mit Erfolg durchgeführt worden. Wohlfeile Frachtmöglichkeiten nach Norddeutschland und nach den Donauländern würden den bayerischen Erzbergbau über seine lokale Bedeutung hinaus heben und der nationalen Wirtschaft ein neues Tätigkeitsfeld eröffnen. Der Ausbau der Nordsee-Donau-Wasserstraße würde eine Grundlage dieser Zukunftsentwicklung bilden.

Fasttage.

Wohl nennen wir sie heute **fleischlos** Tage, aber in ihrem tatsächlichen Vollzug sind sie ja doch nichts anderes, als es jene Tage der Enthaltbarkeit von der gewohnten und reichlichen Nahrung waren, wie sie alle älteren Religionen ihren Befennern mit den strengsten Geboten vorschrieben. Um ihren Bestand oder ihre Befestigung wurden einstens, beispielsweise zur Zeit der Reformation, in den Gebirgsländern die leidenschaftlichsten Kämpfe geführt. Jahrhunderte sind seit diesen Zwiepälsten dahingegangen, es kam ein Geschlecht, dem alle diese Gebote einer aufgedrungenen, durch nichts begründeten Entsagung ziemlich bedeutungslos geworden waren. Aber siehe! Mit einemmal hält dieses gebotene Enthaltbarkeit fast getreulich. Ja, die Liebe zum Vaterland ist eben heute Religion geworden. Wenn wir übrigens die Vorschriften und Rütchenzettel für die fleischlosen Tage (an die wir uns schon ganz gut gewöhnt haben) wie auch die der bevorstehenden, noch ziemlich gestärkten fastlosen Tage mit jenen der alten strengen Fastengebote der Kirche vergleichen, müssen wir zugestehen, auch das sei alles schon dagewesen. Da heißt es zum Beispiel: „In solchen Tagen soll man sich nicht nur des Fleischgenusses (inbegriffen alles tierische Fett), sondern auch aller **Milch- und Eier-** speisen enthalten.“ Unter **„Speisen“** sind

in diesem Fall alle Erzeugnisse aus Milch verstanden, also Butter, Käse etc. Nun also! Meiden ja doch zumeist nur Gemüse, Obst, Mehl — Del (das vermutlich zu jener Zeit noch nicht neun Kronen pro Liter gekostet haben dürfte). Bei den frommen Gebirgsböllern wurden ja auch tatsächlich noch bis vor wenigen Jahrzehnten an strengen Fasttagen oder -zeiten nur diese Nahrungsmittel verwendet.

Wendings wird es immer Hausfrauen gegeben haben, die im Hinblick auf ihren Küchenruhm — vielleicht auch auf die Laune des Hausvaters — geklagt haben werden: „Ja, mit was soll man denn da kochen?“ Höchstwahrscheinlich aber war es gar nicht die Sorge der Herren Fastengebeher, ob an solchen Tagen überhaupt gekocht würde und auf welche Art, gerade so, wie es heute die weisen Lenker der Staatswirtschaft den Hausfrauen überlassen müssen, sich mit den fleischlosen oder gar fettlosen Tagen halbwegs anständig auseinanderzusetzen. Zum Glück treffen sie es wirklich ganz gut — die Hausfrauen nämlich, jede findet und erfindet neue Gerichte aus völlig andern, bisher kaum bekannten Nährstoffen, und wenn die deutsche Chemie in diesem Kriege Trümph feiert durch die Gewinnung derzeit unerreichbarer Eiszufuhrartikel, wenn sie aus unbeachteten Stoffen — aus Abfällen, sogar aus der Luft die Erträge herstellt — so ist die Leistung einer Hausfrau aus bestehendem Mittelstande, die eine Familie von eilichen hungrigen Mäulern sattmachen soll, auch — wie man in Wien schon zu sagen pflegt — „kein Hund nicht!“

Sobald man jedoch von „neuen“ Nahrungsmitteln redet, so sind damit wohl — mit Ausnahme vielleicht des **Maismehls**, das

bisher nur in einem kleineren Teil Europas zur menschlichen Speise diente — zumeist Nährstoffe verstanden, die wir in den lehrverflochtenen Seiten eines glücklichen Ueberflusses nicht mehr zu verwenden nötig hatten, die man als minderwertig ansah und, da sie obendrein unsern bevorzugten Saunen nicht mehr behagten, einfach vom Rütchenzettel ausschied.

Jetzt sind wir reuig zu ihnen zurückgekehrt, ein großer Teil davon bildet ja geradezu die Stützen der fleisch- und fettlosen Tage, und — merkwürdig, das müssen wir alle eingestehen, unser Wohlbefinden leidet weder durch die Verwendung jener verachteten Nährstoffe noch durch die Schmälerung und die Entbehrungen der Fasttage.

Man hat nie mehr darüber nachgedacht, über jenes uns schon ganz fremd gewordene Religionsgesetz des Fastens, es stammt ja in seinen Ursprüngen von **Mose**, dem Erzähler und Kenner der Seele seines Volkes, der bei aller seiner Frömmigkeit und Gottergebenheit niemals die Forderungen des Lebens vergaß. Wenn er also an bestimmten Tagen Enthaltbarkeit von dieser oder jener Speise gebot, so war damit sicherlich auch ein lehrreicher Zweck verbunden, hier wohl eine den klimatischen Verhältnissen des Orients angepaßte gesundheitliche Vorkehrung. Die christliche Kirche verlegte die vierzigstägigen Fasten auf das Fastenjahr, zu welcher Zeit es dem Körper besonders dienlich sein soll, ihm eine Weile den Fleischgenuss zu entziehen und ihn auf Gemüse-, Obst- und Klebstoff zu setzen, die strengen Fasttage aber fielen stets knapp vor hohen Feiertagen, wo ein Uebermaß an Speisenaufnahme bevorstand, für die zumindest ein aufnahmefähigerer Magen auf diese Art vorbereitet wurde.

29. I. 1916

144

Fasttage

aus unrer Ernährung zurück, wie auch die häufigen frühzeitigen Arterienverkalkungen selbstamerweise von *Kalarmer* Nahrung kommen sollen. Nalle finden sich jedoch, wie die Nahrungsgenie erkürt, zumeist nur im Gemüse; na, was das Gemüse betrifft, war es speziell in Wien und Oesterreich, nicht sonderlich beliebt. Wir wissen, das "Grünfutter" konnten wir namentlich unsern Herren "Haushaltungs-vorfänden" nur in ganz kleinen Mengen und von einer ordentlichen "Einbrenn" genießlich gemacht hinunterfoppen; als Beweis für die geringe Beliebtheit dieses Nahrungsmittels gelten wohl am besten die puppenartigen Formen für die Gemüsetasserin in den Gasthäntern. Wie mag sich aber bei einer solchen Temperatur von 600 Kalorien — statt 300 braucht — unsere Seele befunden haben? Es wird ihr sicherlich häufig so geworden sein, wie einem eben in einem überhitzten Raum zumute wird — schlecht nämlich. Wenn wir übrigens an manche Geistesprodukte vor dem Kriege zurückerufen, zumal an eine gewisse Lyrik, läßt sich der Gedanke nicht ganz abweisen, selbige Erzeugnisse wären in einem etwas überhitzten Zustande fabriziert worden.

So wäre eigentlch ohne weiteres anzunehmen, alles und jedes, was der Körper in sich aufnimmt, müßte irgendwie auf den Zustand und die Gestaltung der Seele Einfluß nehmen, so auch die Art der Nahrung ihre Wirkung auf das Seelenleben der Menschheit üben. Nun ist aber unsere Nahrung in den üppigen, unbeschränkten Zeiten wohl eine sehr reichliche, aber eine aus sozusagen unendlichen Stoffen bestehende gewesen. Dadurch, daß wir alle derben, robusteren Nährstoffe ausschließen, blieben eigentlich nur die überkultivierten und schon ein wenig degenerierten übrig. Nur

harmtlich nicht zweimal sagen lassen, sie wurden faul wie die verhäßlichsten Kinder, und gar der Winddarm, der hat, wie wir ach fast jeder befähigen können, gar nichts mehr leisten wollen. Je weniger diese schlunnen Verdauungsorgane zu tun hatten, um so träger — so lautete doch der ärztliche Ausdrud — wurden sie. Und die Nahrungsstoffe mußten daher immer verfeineter, immer mehr extraktartig werden. Nur Zucker, Stärke, Stärke — natürlch in zartester, leichtverdaulicher Form — und vor allem Eiweiß war die Formel, der Begriff des alleinstigmachenden Nährstoffes für Kräfteerneuerung, das wissen wir ja. Ein bitter schmeckende ja doch jeder in die Wissenschaftliche Küche hinein, und man wußte so etwas wie: Energieverbrauch. Energie ist Wärme, der Körper verbraucht so und so viel wieder aufzuheben soll. Man wußte auch so ungedähr, wieviel diese verbrauchten Wärmeeinheiten pro Tag, die ihm die Nahrung wieder zuführen soll. Man wußte auch so ungedähr, wieviel diese verbrauchten Wärmeeinheiten betragen, daß sie bedeutend höher zählten bei einem schwer im Freien arbeitenden Bauern als bei einem städtischen Bürokraten, bei dem sie so heiläufig auf 300 täglich geschätzt wurden. Aber man dachte, ein Mehr könne niemand vom Uebel sein, und da wir's Brennmaterial hatten, so heizten wir halt ein, was so ein Kessel auf 600 Einheiten und noch mehr. Daß dieses übermäßige Einheizen möglicherweise gewissen Teilen des Körpers auch eine beträchtliche Mehrarbeit machen könnte, bedachten wir nicht, und ich glaube, wir haben eher allem andern die Schuld an manchem Unbehagen gegeben als einer zu reichlichen und allzu verfeinerten Nahrung. Die erschrecklich vielen Stundarmleiden führten die Aerzte in letzter Zeit wohl schon auf das völlige Ausbleiben des Schwärz- und Stoggenmehles

Sr den jüngstverflorenen Zeiten vor dem Kriege, da uns alles, und — wie wir jetzt finden — zu lächerlich billigen Preisen zu Gebote stand, hat sich niemand mehr über solche Fragen wie und da das leise Krächzen eines phantastischen Gesundheitsapostels, der verkündigte, wie nötig es dem menschlichen Körper wäre, ihm von Zeit zu Zeit von der Nahrungsmenge wie -sorte etwas abzuwaschen, aber seine Predigt erfuhr das Schicksal der meisten Predigten, sie wurde wenig gehört und noch weniger befolgt, und was die Aerzte betrifft, so waren sie — zum größten Teil — ob mit oder ohne eigene Ueberzeugung, stets für die beste und ausgewählteste Nahrung; erst in der allerletzten Zeit hörten wir von ihnen kleine Bedenken gegen allzu üppige Kost, wenigstens bei einigen Krankheitsfällen. Sicherlich aber haben sich die wenigsten Menschen, zumal unter den Laien, viel Gedanken über den Einfluß der Nahrung, den unzweifelhaft die genossenen Nährstoffe auf unser Geistes- und Seelenleben ausüben. Und es ist doch nicht zu verkennen — jeder einzelne macht darüber an sich persönlich verschiedene Erfahrungen —, daß unsere Stimmung, unrer Arbeitslust und -kraft sich nach gewissen Speisen erhöht oder vermindert, daß die Zusammenstellung einer Mahlzeit unser ganzes Wesen verändertern kann. Freilich, in den goldenen Friedenstagen war man nur überängstlich darauf bedacht, daß nichts irgendwie "schaden" sollte — diesbezüglich war die Menschheit ja besorgt genug —, dabei wurden die Nährstoffe noch auf ihren Wert in bezug auf Darbildung, Zellenerneuerung u. ein-geschätzt, und endlich sollten sie nur ja den Verdauungsorganen, wie sich die Aerzte ausdrücken, "keine unnötige Arbeit" machen. Na, die Verdauungsorgane haben sich das be-

Die Kellnerin.

Es gibt heute in Wien bereits an zwie-
tausend Kaffeehauskellnerinnen. Wer dies vor
zwei Jahren vorausgesagt hätte, wäre als
schlechter Prophet angesehen worden. Vor sieben
Jahren streiften in jedem zweiten Wiener Café
die Kellner, zunächst weil sie mehr Lohn ver-
langten, dann aber — und das gab eigentlich
dem Streik die prinzipielle Bedeutung — weil
die Prinzipale Besprechungen abgehalten hatten,
in denen von der Einführung einer Damen-
bedienung in den Kaffeehäusern die Rede war.
Daß die Kellner sich gegen den weiblichen Zuzug
zur Wehr setzten, kann man ihnen nachfühlen.
Die Furcht der Lohnrückerei durch die weibliche
Arbeitskraft — viele Gebiete des Arbeits-
marktes haben solche Krisen durchgemacht —
war sehr naheliegend und durchaus nicht un-
begründet. Nicht weniger richtig schien damals

aber, was die Kellner sonst gegen den weib-
lichen Konkurrenten anzuführen wußten. Es
hieß da zunächst, daß der weibliche Kellner der
schweren Arbeit nicht gewachsen sein werde, daß
vor allem zwei weibliche Beine ein zehn- bis
zwölfstündiges Herumstehen und Herumgehen,
wie es dem Wiener Kellner zugemutet werde,
nicht aushalten würden. Dann wurde die
Tuberkulose ins Treffen geführt, die tatsächlich
eine unter den Kaffeehauskellnern stark ver-
breitete Krankheit ist. Wenn da gesagt wurde,
daß der weibliche Kellner sich sicherlich weniger
widerstandsfähig zeigen werde als der Mann,
so war dies gewiß richtig. Und schließlich wurde
die Moral im Kaffeehaus ins Treffen geführt.
Man warf die Frage auf, wie die männlichen
Kaffeehausbesucher sich zur Kellnerin stellen
würden und umgekehrt.

Jetzt ist der weibliche Kellner fast in alle
Kaffeehäuser eingezogen, ohne daß es jemanden
eingefallen wäre, den alten Streit wieder auf-
leben zu lassen. Dazu bot die Zeit nach keiner
Richtung Gelegenheit und Anlaß. Von den
11.000 Wiener Kaffeehauskellnern, die man bei
Kriegsausbruch zählte, stehen heute mehr als
4000 im Felde und tun dort ihre harte Pflicht.
Neue Einrückungen stehen bevor und damit
neue Abgänge an Arbeitskräften. Mit dem
Anfang Februar wird wohl das Reservoir an
Kellnern gut zur Hälfte ausgeschöpft sein. Ersatz
durch männliche Arbeitskräfte ist heute nicht
möglich, so daß das Heranholen möglichst vieler
Frauen an die Stelle der eingerückten Männer
nur selbstverständlich ist. Und es hätte vermutlich
schon größere Dimensionen angenommen, wenn
es so ganz leicht wäre, einen weiblichen Kellner
zu finden. Angebot an Arbeitskräften wäre
 zwar hinlänglich vorhanden. Die verhältnis-
mäßig hohen Verdienstmöglichkeiten locken stark
an. Ein Stadtkaffee zahlt einem „Zuträger“ 70
bis 100 Kronen Monatslohn und 150 bis 200
Kronen sind daneben an Trinkgeldern unsicher
zu machen. Man wird auf dem weiten Gebiet
des Frauenerwerbs, besonders dem der unquali-
fizierten Arbeit, sehr lange und genau suchen
müssen, um ähnliche Verdienstziffern zu finden.
Das wissen die Frauen, die verdienen wollen,
sehr wohl, und darum gibt es auch einen
ziemlich starken Andrang zum Kellnerinnen-
beruf. Wenige nur sind aber auch hier aus-
gewählt. Es hat sich in der jetzt schon mehr-
monatigen Praxis gezeigt, daß die Argumente,
die seinerzeit die Kaffeehauskellner gegen die
körperliche Eignung der Frau zu diesem Beruf
ins Treffen führten, nicht aus der Luft ge-
griffen waren. Wohl wies man schon damals
darauf hin, daß in Deutschland viele Tausende
von Kellnerinnen kluglos arbeiten, aber der
Hinweis scheint nicht zutreffend. Im Deutschen
Reich versteht die Kellnerin unter ganz anderen
Arbeitsbedingungen ihren Dienst, sie hat vor
allem eine geregelte, begrenzte Arbeitszeit mit

genau vorgeschriebenen Ruhepausen. Der
Wiener Kaffeehauskellner steht im allgemeinen
zwölf Stunden täglich im Dienst, ohne Arbeits-
pause, ohne eingeteilte Essenszeit, vielfach ohne
die Möglichkeit, sich auch nur auf eine Viertel-
stunde niederlegen zu können. Er ist in dieser
Hinsicht viel schlechter daran als sein Kollege
im Gasthaus, der viel bequemer lebt. Es gibt
wahrscheinlich wenige Berufe, die ihre Ange-
hörigen durch unausgesetztes Training zu so
beinstärkten Menschen erziehen, wie es hier der
Fall ist. Die Gewöhnung von den Vorkriegsjahren
an spielt dabei keine unbedeutende Rolle, und
wenn sich heute daher auch viele gesunde
Frauen und Mädchen finden, die zum Beruf
einer Kellnerin greifen wollen, sie halten die
zugemutete Anstrengung meist nicht aus und
scheiden nach einer Woche mit geschwollenen
Beinen aus dem Dienst.

Langsam nur hat sich im Verlauf vieler
Monate eine Auslese der Geeigneten ergeben.
Es scheint, daß dabei der frühere Beruf der
beginnenden Kellnerin die Hauptrolle ist.
Frauen, die schon früher, wenn auch in anderen
Verhältnissen, den Kellnerinnenberuf ausgeübt
haben, zum Beispiel in Volkscasés, finden sich
recht rasch in ihre neue Arbeit. Nach ihnen
rangieren die gewesenen Dienstmädchen. Sie
erweisen sich als die Anstelligsten. An körper-
liche Arbeit und ständige Küchen- und Zimmer-
luft gewöhnt, gedeihen sie in der neuen Um-

gebung geradezu prächtig, und da sie von früher
her ans Gehorchen, oder besser gesagt, an die
Eigenheiten und Launen einer „gnädigen Frau“
oder eines „gnädigen Herrn“ gewöhnt sind,
wissen sie sich in die bunten Wünsche, die ein
Kaffeehausgast stellen kann, leicht zu fügen. In
Casés mit starkem Damenbesuch sind, wie ver-
sichert wird, überhaupt nur ehemalige Dienst-
mädchen als Kellnerinnen möglich. Wie im
Frieden ist die Frau auch heute der anspruchs-
vollere Gast, und es scheint, daß sie eher gegen
einen Kellner als gegen eine Kellnerin
Nachsicht zu üben geneigt ist. Man kann daher
beobachten, daß die Inhaber von Lokalen, die
mit großem Damenbesuch rechnen, sich am
eifrigsten zur Einführung einer weiblichen
Bedienung entschließen.

Eine Zukunftsfrage wird von den Kellnern
jetzt viel erörtert: Was wird nach Ende des
Krieges mit den Kaffeehauskellnerinnen ge-
schehen? Die wirtschaftliche Furcht der Kellner
vor ihren weiblichen Kollegen ist nicht ge-
schwunden, viele von ihnen glauben sogar, für
die Friedenszeit noch stärker gegen die Damen-
bedienung auftreten zu müssen als ehemals.
Wie die Allgemeinheit, so rechnen auch die
Kellner damit, daß die Teuerung nach dem
Kriege nicht schwinden werde, und daß der
Kampf gegen die Teuerung sie noch mehr auf
die Einkommensverhältnisse ihres Standes be-
dacht machen müsse als früher. Auch diese
Frage wird die heilende Zeit zu lösen haben.

Bunte Kappen.

Von F. St. Gunther.

Ich saß im Café „Laurenzergrund“ und tat mir gültlich an der aus den bekannten triftigen Ursachen kürzlich eingeführten, aber schon berühmt gewordenen, mit geheimnisvollen Zutaten kunstvoll hergestellten „Laurenzergrund-Melange“ — als sich mir einer meiner neueren Bekannten, der Buchdruckereibesitzer Wetterer, näherte und grüßend an meinem Tischchen Platz nahm. Ich habe Herrn Wetterer reich lieb gewonnen wegen seiner gelassenen, beschaulichen, nicht leicht durch irgend etwas zu störenden Gemütsart. Um so mehr war ich erstaunt über den Aerger und die Aufregung, die diesmal unverkennbar aus seinem Gebahren sprach.

„Ist was Unangenehmes vorgefallen?“ fragte ich ihn daher bald.

Er nickte: „Mhn... Wer Familie hat, dem bleib'n natürlich die Unannehmlichkeiten nicht erspart, das werd'n Sie ja selber wissen... Also, mein Bub, mein Nestkoster, der Rudolf, geht mir auf die Nerven.“

„Der in der Realschule ist?“

„Ja. In der dritten Klass'. Seit ein paar Tag' ist der Kerl wie ausgewechselt. Mein nicht mehr ankunommen ist mit ihm. Mürrisch, störrisch, widerspenstig, fest wie eine Banane — zum Erschlag'n... Und wissen Sie warum?“

Ich wußte es natürlich nicht.

„Also wegen dem Erlaß von unseren Schulbehörden, daß unsere Mittelschüler nach reichsdeutschem Muster farbige Kappen tragen sollen oder dürfen,“ antwortete der Druckereibesitzer.

„Na, will denn Ihr Rudolf kein solches Kappel tragen?“ wunderte ich mich. „Der Meinige...“

„Der Ihrige freut sich schon wie ein Narr darauf, woll'n Sie jedenfalls sag'n. Na, das hat der Meinige auch getan. Aber jetzt heißt's, daß der Direktor von seiner Realschul die Verordnung an dieser Anstalt nicht durchführen lassen will. Es hängt angeblich von seinem Belieben ab, und er holt für seine Person nichts von der neuen Mode. Und ich muß sagen, ich bin ganz und gar seiner Meinung.“

„Lieber Gott,“ sagte ich, „die Sache hat halt auch mehrere Seiten...“

„Möglich,“ unterbrach er mich. „Aber wann der Direktor nicht will, so will er eb'n nicht, da gib't's nichts dagegen, da haben sich die Schüler einfach zu fügen. Klar wie Kienruß. Statt dem aber — was glauben Sie, wie sich diese Mistbuben gebärden? Wie wann sie alle miteinander verrückt worden wären! Eine Revolution wollen sie machen — ja, grad' so sagen sie, eine Revolution — und den Direktor wollen sie stürzen — ich bitt' Sie! Da steht einem ja der Verstand still. Und der Meinige, der Rudolf, hat sich in seiner Klass' zum Anführer wählen lassen — Tribun nennt er's, der dumme Kraß. Ein farbige Kappel, sagt er, muß er kriegen, die Gymnasialisten von Hungenbrunn tragen i' schon, und bevor er sich von denen auslachen und über die Achseln anschau'n laßt, eher, sagt er, pfeift er auf das ganze Studium und geht in eine Gewerbeschul'... Also, ist Ihnen so was schon unterkommen? Ist das nicht unbegreiflich?“

„So ganz unbegreiflich,“ suchte ich ihn zu beruhigen, „vielleicht doch nicht. Bedenken Sie...“

„Ach was!“ brauste er auf. „Das ist kindisch! Das ist zu kindisch von einem Buben mit dreizehn — mit bald vierzehn Jahr'! So was darf man nicht anseh'n lassen, so einen Eigensinn und so eine pfauenhafte Eitelkeit! Dem muß man die Spitze abbrechen, gleich in der Jugendzeit, sonst wird aus einem kindischen Buben ein kindischer Mann. Wer wird denn sein Herz hängen an solche Kleinlichkeiten und Neckerlichkeiten? Noch dazu jetzt! Im Weltkrieg! Bei diesen schweren Zeiten!“

„Das versteht er halt noch nicht, der Rudolf,“ wendete ich ein.

„Er ist aber wahrlich alt g'nug dazu, daß er's verstehen kann. Und wann er's nicht versteht, so muß er's halt verstehen lernen: Was einer im Kopf hat, darauf kommt's an, und nicht darauf, was er am Kopf hat! Hab' ich da nicht recht?“

„Freilich haben Sie recht, Herr von Wetterer. Aber...“

„Lassen S' mich aus! Da kenn' ich kein Aber. Disziplin ist Disziplin, Vernunft ist Vernunft, Ernst ist Ernst. Fertig. Und ein grünes oder rotes Kappel ist ein Ding, auf das ein a'scheiter Mensch niemals S'wicht legt. Niemals nicht! Und am allerwenigsten in der Kriegszeit!“

Kurz, wie sehr ich mich auch bemühte, den Herrn Buchdruckereibesitzer sanfter und nachgiebiger zu stimmen, ihm ein wenig Verständnis für die Regungen einer einbildungsfräftigen, kampflustigen, farbenfrohen Junglingsseele beizubringen, es war alles umsonst. Er beharrte auf dem höheren Standpunkt seiner gereifteren Lebensanschauung und verfocht ihn so hartnäckig und andauernd, daß die Zeit verging, ich wußte kaum, wie.

Sechs Uhr und mehr war es bereits geworden — da flog die Kaffeekautür auf, und herein stürmte, den Schulpack unterm Arm, ein blonder, frischer Knabe mit vor Erregung gerötetem Gesicht, der Wetterer Rudolf.

„Vater, Vater!“ rief er von weitem so laut, daß Zeitungsleser, Tarock- und Billardspieler erschreckt zusammenzuckten. „Wir krieg'n i', die farbigen Kappen! Nächste Wochen krieg'n wir i' wahrscheinlich schon! Unser Herr Direktor hat doch nachgeb'n!“

Über das Antlitz des Vaters, ersatt sich über so viel Jubel aufzuhellen, wurde jetzt nur noch grämlicher und düsterer.

„Un' schickt a'nua von eurem Herrn Direktor,“ brummte er grimmig. „Ich hätt's nicht getan an seiner Stell', justament nicht... Also jetzt schau', daß du endlich zu Haus' kommst, zum Lernen! Wart', ich geh' auch gleich mit. Mir hast

du die Stimmung gründlich verdorben mit deinem dummen Kappel..."

Vater und Sohn brachen mittsammen auf. In der Tür stießen sie auf einen behäbigen, beleibten Herrn, der ihnen von außen entgegenkam.

Es war, ich erkannte ihn von weitem, der Buchbindermeister Hirsche, ein gemeinsamer Bekannter von mir und Herrn Wetterer.

Aber — was war das? Die beiden Männer grüßten sich heute nicht? Gingen steif und stumm aneinander vorüber? Und Herr Wetterer zog die Augenbrauen kraus, als ob er den Buchbinder haßte und verachtete?

Mit verhaltenem spöttischem Lächeln kam dieser, nachdem sich die Tür hinter dem älteren und dem jüngeren Wetterer geschlossen hatte, auf mich zu:

„Hab'n S' es bemerkt?“

„Freilich hab' ich's bemerkt,“ erwiderte ich bestimmt. „Aber erklären kann ich mir's nicht.“

„Alsdann i wer' Ihnen alei' die Erklärung geb'n,“ sagte Herr Hirsche fröhlich und setzte sich. Er griff in die Brusttasche seines Rockes und zog einen weißen Papierumschlag daraus hervor und entnahm ihm eine funkelneue, glänzende Kabinettphotographie und reichte sie mir hin. Ich besah sie — sie stellte unverkennbar Herrn Hirsche selbst dar. Aber, um alles in der Welt, in welchem seltsamen, phantastischen Kostüm war der dicke Buchbindermeister abgebildet! Eine große, gefältelte Ratsherrnkrause hatte er um den kurzen Hals, und darüber eine Kette mit riesigen, verschnörkelten Gliedern; und den ragenden Knäuf eines breiten Mitterschwertes hatte er in der fleischigen, ringgeschmückten Hand; und auf dem runden, borstigen Kopfe hatte er ein Barett mit lang herabfallenden Federn!

„Das,“ fragte ich verblüfft, „das ist die Erklärung für Herrn Wetterers Unhöflichkeit?“

„Ja, das is sie,“ betonte der Buchbinder.

„Alsdann passen S' auf. Nämlich mir zwei, i und er, sein seit a fünf, sechs Jahr' Mitglieber — Reifige bei dem Ritterorden vom „Güldenem Flamberg“. Mir sein gleich ein'treten. Im hintern Ertzozimmer bei der „Schmedeten Krenwurzen“ hab'n mir unser Lokäl — unser' Burg. No quat alsdann. Wie unlängst unfer Obmann, heißt das unser Burg-, Gau- und Raugraf, der Selcher Kolbenstingl, zum Militär hat einruden müssen, so is natürli' a neuer Obmann, will i sag'n, a neuer Burg-, Gau- und Raugraf a'wählt word'n... Versteh'n S' jekten?“

„Noch nicht ganz,“ stammelte ich verwirrt.

„No, hör'n S'! Alsdann der Wetterer hat sich einbild't, er muß alsdann Graf bei uns wer'n — anstatt dessen hat aber die Generalversammlung, was sag' i, das allgemeine Thing alsdann mi' a'wählt. Und er hat si' schon a'jehu mit der Ketten und dem Nichtschwert und dem blauweißen Samtbarett am Kopf, der Herr von Wetterer! Sabaha!“

„Also darum —?“

„Ja, darum die Gall' und die Feindschaft! Sag'n S' amal, is das net zu kindisch? Bei die heutigen Zeiten no' dazu? Alsdann jekten wissen S' es, warum der Wetterer seit a paar Tag' so an' Grant hat auf die ganze Welt!“

„No, keine allgemeine üble Laune kommt wohl von dem Aegerer mit seinem Soh'n her,“ wendete ich ein.

„Nedoch er widersprach lebhaft:

„Bitten Ihnen! Glaub'n S' das net! Lassen S' Ihnen so was net weismachen! Der Rudi vom Wetterer is do' eh' a ganz a braver, fleißiger, a'scheiter Bua! G'scheiter als sein Herr Vater, muß ma' schon beinah' sag'n!... A so a Komödie aufz'ühr'n, si' so dalket z'behemen weg'n dem Kappel — heißt das, dem Burg-, Gau- und Raugrafenbarett, mit dem alsdann das Thing mi' — geschmückt alsdann hat anstatt seiner! G'hust hab' i hamlich, in—tri—gu—iert, alsdann hätt' i geg'n ihm, bild't er sich jekt ein in seiner Wut. Daß i net lach'! N bin net so eitel, i gib nix auf solchene Neufferlichkeiten, das können S' mir glaub'n — gar in' Kriag! Aber ablehnen und sag'n, jekt's um Gotteswill'n das Kapp... das Barett dem Herrn von Wetterer auf, dem hängt

seine ganze Glückseligkeit daran — das hab' i do' oh net können!“

„Das Bild ist aut,“ sagte ich gedankenvoll nach einer kleinen Pause. „Wann haben Sie sich denn photographieren lassen?“

„Glei' am Tag nach 'n Thing... Selbstverständli' net aus Eitelkeit, gar ka Spur, nur weil's alsdann so Geseh is bei uns, um damit das Bild glei' aufg'hängt werd'n kann in der Burg — und meiner Frau z'lieb. Frauen halten was auf solche Sachen, das wissen S' ja eh'... Sabaha! Der Wetterer will ganz austreten aus'n Verein — aus'n Orden, man' i. Sabaha! So a Kindschopf! Das bringet' i net z'jamm'. Ewi' net. Glaub'n S' mir das net? Alsdann meiner Seel' und Gott net!“

„Schwören Sie nicht, Herr von Hirsche,“ war meine ernste Antwort. „Ich glaub' Ihnen's ja, daß Sie über derartige Eitelkeit erhaben sind — ohne Schwur genau so wie mit Schwur!“

„No alsdann!“ sagte er befriedigt.

Ich zahlte meine „Laurenzerarund-Melange“ und empfahl mich mit gebührender Ehrerbietung bei dem neuen Burg-, Gau- und Raugrafen des Ritterordens von der „Schmedeten Krenwurzen“ — o, Verzeihung! — vom „Güldenem Flamberg“. Das schien ihm sehr angenehm zu sein: Er wollte jekt das denkwürdige Bild, das ihn mit Halskrause, Halskette, Nichtschwert und Grofenbarett darstellte, der Kaffierin, dem Kaffeesteder, den Gästen und den Markfören zeigen.

Bei der Kaffierin machte er, eh' ich noch ganz zur Tür draußen war, den Anfang.

Die neue Schiffsbau technische Versuchsanstalt.

Ein Rundgang.

Draußen in Rudsdorf, am Donauufer, liegt die neue Schiffsbau technische Versuchsanstalt. Ein zweistöckiger Bau, der sich fast gar nicht von der Umgebung abhebt. Drinnen befindet sich die Wiege unserer Handels- und Kriegsschiffe; denn jedes Schiffsprojekt wird dort geprüft und erst nachher zur Ausführung desselben geschritten.

Die Pläne für ein neues Kriegsschiff sind fertiggestellt, nur die Anzahl der nötigen Pferdestärken für eine bestimmte Geschwindigkeit fehlt noch. Das theoretische Resultat stimmt natürlich nie mit der Wirklichkeit überein, da es von einigen Faktoren abhängt, die nur experimentell gefunden werden

können. So werden denn die Pläne an diese Anstalt geschickt, damit dort die notwendigen Zahlen ermittelt werden.

Hier wird zunächst ein hohles Paraffinmodell des Schiffskörpers gegossen, welcher Rohguß dann seiner Weiterbearbeitung zugeführt wird. Dieselbe geschieht in einer Fräsmaschine. Auf einer Marmortafel sind in stark verzerrem Maßstab die Umrisse der Schiffform aufgerissen (ausgezeichnet), welche mit einem Trasseur umfahren werden. Dieser Trasseur steht durch eine storchschnabelartige Einrichtung mit zwei Fräsern in Verbindung, die auf diese Weise, durch den elektrischen Strom in Rotation versetzt, genau die Umrisse des Schiffskörpers in verkleinertem Maßstab aus dem Rohguß ausfräsen. Gerade wird ein Monitormodell bearbeitet, schwirrend drehen sich die beiden Fräser, und die Paraffinspäne fliegen wie Schneeflocken umher. „Wir können nach Wasserlinien und Spanten fräsen“, erklärt uns der Assistent der Anstalt. Nach Wasserlinien (der Länge nach) werden alle Schiffe mit Ausnahme der Monitore gefräst. Diese Schiffform, welche wegen ihres geringen Tiefganges Wellentunnels besitzt, muß auch nach Spanten (der Breite nach) gefräst werden.

Nach beendeter Fräsung sieht das Modell wie gerippt aus, und wird dann noch mit der Hand nachgearbeitet, beziehungsweise glattgehobelt. Nachher ist das Modell zu den Versuchen fertig. Diese werden in einem mit Wasser gefüllten Bassin vorgenommen, welches 180 Meter lang, 10 Meter breit und 5 Meter tief ist. Ueber demselben läuft ein 14,000 Kilogramm schwerer, durch vier Elektromotoren betriebener Schleppwagen, in den ein Dynamometer eingebaut ist, welches mit dem Paraffinmodell verbunden wird.

„Es war eine große Arbeit“, erläutert uns unser lebenswürdiger Führer, „die Schienen, auf welchen der Wagen gleitet, zu verlegen. Dieselben müssen parallel mit der Erdoberfläche laufen und diese weicht bei 180 Meter Länge doch schon um einige Zentimeter von der mathematischen Geraden ab.“ Der Herr Assistent war so lebenswürdig, uns einen solchen Versuch vorzuführen. Ein Dreadnoughtmodell war gerade eingespannt, infolgedessen kann gleich begonnen werden. Am Kopfende der Halle befindet sich der erhöhte Führerstand, von welchem aus die Versuche geleitet werden.

Ein Sebel wird umgelegt, die Elektromotoren beginnen zu laufen, am andern Ende der Halle, wo sich der Wagen befindet, leuchtet ein weißes Licht auf. „Fertig!“ schallt es von dort. Der Strom, welcher durch eine Oberleitung die Elektromotoren des Wagens treibt, wird eingeschaltet. Sofort setzt sich der Wagen in Bewegung und das Modell wird mit zunehmender Geschwindigkeit bis acht Meter in der Sekunde durchs Wasser geschleppt. Nach etwa einer halben Minute ist die Halle durchfahren und der Wagen wird zum Stillstand gebracht. Der Herr Assistent steigt nun auf denselben und zeigt uns die Schreibrolle des Dynamometers. Auf derselben haben durch eine sehr komplizierte Vorrichtung, welche in dieser Ausführung zum erstenmal bei uns in Anwendung gebracht wird, die einzelnen gesuchten Faktoren ihren Effekt in zahlreichen farbigen Linien zum Ausdruck gebracht. Daraus kann nun Schiffswiderstand, Schiffsgeschwindigkeit, Schraubenschub, Torsion, Schraubentourenzahl und auch die Zeit und noch andre Faktoren direkt abgelesen werden. Die Halle ist an einer Stelle mit Glas gedeckt; dort werden photographische Aufnahmen des Wellenprofils und der Wasserströmung gemacht.

Auf Grund dieser Daten kann nun die erforderliche Pferdestärkenanzahl für eine bestimmte Geschwindigkeit angegeben, als auch Verbesserungen etwaiger Fehler der Schiffform vorgeschlagen werden.

Diese Anstalt, welche von einem deutschen Fachmann, Dr. Fritz Gebers, geleitet wird, ist die beste und modernste auf diesem Gebiete. Sie erforderte ungefähr eine Million Kronen und wurde vom Geheimen Rat Exner angeregt und 1912 begonnen. In Fachkreisen wird derselben sehr großes Interesse entgegengebracht, und zeigt sich das auch darin, daß Erzherzog Karl Stephan anlässlich der vor kurzem erfolgten Eröffnung die Verdienste der beiden erwähnten Herren durch Verleihung hoher Orden entsprechend gewürdigt hat.

Das genannte Institut wird vom Arbeitsministerium und der Marine unterstützt und wird gewiß dazu beitragen, unsere Kriegs- und Handelsflotte zu stärken und zu vergrößern. F. F.

bei uns so still geworden, daß wir nun auch das Stampfen der Maschinen hören konnten. Der Himmel war auch ganz bleiern geworden und die Laubhafften, durch die wir hinflogten, kamen uns mit einemmal ganz anders vor.

So bekommen wir alles aus, so Lauernd und fasslich. Nun merken wir auch, daß die Blumen auf den Rappen, die uns liebe Wienemädeln mit zitternden Händen beim Musikmarsch gereicht, weiß und eufärkt niederhängen. Die Musikstimmeln warfen die toten, burfloßen Dinger zum Wagen hinaus und die anderen, die sarrt Defaiteten, verbargen dreie letzten Grüße der Frauen als Fallsman an der nackten Brust.

Mit den Blumen war gleichsam unser alles Leben von uns fortgegangen, neue Menschen sind aus uns herausgegangen, Menschen, die sich oft selbst wie Wunder bewundern, die keine Menschen mehr waren und doch noch Menschen sind, die mit einermal zeitlos und ewig geworden sind, eine geschichtliche Bedeutung werden, aus ihren verborgenen Daseinswinkeln herausgerissen, vom Schicksale emporgehoben nun hoch über ihrer anderen, der alltäglichen, Existenz stehen.

Der Himmel schauie hergrämt auf uns nieder, als wir ausfliegen, ein dünner, kalter Regen rieselte uns an und ein leichtes Gröckeln kroch uns langsam über Naden und Rücken.

Als ein ferres leises Rollen hörten wir da schon das Donnern der schweren Geschütze, und auch die ersten Spuren der Vernichtung sagten uns, daß wir auf einem Boden standen, der bürchtrant war mit heiligstem Feldenkblut.

In geschähter Marschformation gingen wir nun unseren ersten Weg an den Feind heran.

Es muß damals eine große Weihe in jedem Herzen gewesen sein, denn wir gingen alle ganz in uns selbst verfunken nebeneinander her.

In meiner Seele hat zu dieser Stunde eine Harmonie gekönt, die Lob und Leben so süß und sehnend in Güns verholzen hätte als war's ein Lied gewesen von Glück und von Liebe.

Wagen ging es weiter und bald ward es gesungen vom ganzen Bataillon, das Lied das nur unserem braven Regiment gehörte, das Lied, das wir mit stolzerfüllter Brust schon gesungen, da wir noch als Paradesoldaten im schönen grünen Wiener Reiter herumkamen, daß wir später dann so manchesmal noch ankimmten, wenn Not und Lob uns so gewettet und uns immer wieder froh und schneidig machte, wenn es wirklich nimmer gehen wollte; das Lied vom 1. u. 1. Infanterieregiment Hoch und Deutschmeister Nr. 4.

Der letzte Tag unserer Fahrt ließ uns Dinge schauen, die uns aus unserem Hebermut in dem Zustand eines dem Verhältnissen gebührenden Sarkasmus drachten.

In Strakon kamen uns die ersten Boten der Schlächl selber entgegen, die in argen Kontrakten uns jugendfrischen Burtschen, der schmucken, noch peinitlich lauberen Feldmontur gegenüberstanden.

So mußten wir denen wieder begegnen, denen wir am 4. August bei klingen dem Spiele bis zum Nordbahnhose das Geleit gaben, die uns da lauchend und lebensburchglüht „Sebenwohl“ gesagt und denen wir nachblickten mit einem kaum zu verborgenden Reib, weil sie die ersten sein durften im großen Ringen für Kaiser und Heimat.

Und wie stumm und ergeben sie durbeten; kein Zug von Verzerrung war zu finden, wenigleich auf den Stirnen groß und breit das Leib geschriebeu stand.

Ein ganz eigenes, warmes Lächeln lag in den härtigen Gesichtern, ein schmerzgebranntes Glück funkelle aus den tiefen, sehnsühtigen Augen hervor, und dieses über alles Trübische Erhabenheit machte uns, die noch hell brennenden Kinder der bedrohlichen Heimat, ganz klein und arm.

Es waren manche unter uns, an denen das Schicksal arg schon gerührt und in deren Seelen manches Große, was da in dem einen oder dem anderen Dasein wie ein Denkmal stand, klein geworden beim Anblick dieser still ergabenen, lächelnden Helben.

Als nun die Fahrt von Strakon weiterting, da wollten die Lieder nimmer so recht aus den Kehlen heraus, es war

Unter der Fahne der Wiener Edelknaben.

Die Fahrt von Wien war ein Jubeln und Singen Tag und Nacht, obgleich sie sechsunddreißig Stunden dauerte und wir nicht weniger als unser zweundvierzig waachechte Wienerkinder in einem jener, durch den Krieg populär gewordenen Militärsalonwagen beisammen saßen, die da in plümben Lettern den profaischen Bemerk trugen: „Wierzig Mann oder sechs Pferde.“

Wir waren mit Blumen und Bändern geschmückt, als ob es zu Tanz und Hochzeit ginge und die ersten Stunden der Reise eilten durch die sonnenfiedlichsten Herbstlandschaften, die es mit ihrer farbenbunten Armut zuwege brachten, daß wir oft einige Stunden lang ganz vergaßen, daß es jetzt den heiligsten und erhabensten Tagen uneres Lebens entgegen geht.

Nur dann, wenn sich neidische Wolken vor die Sonne stellten, wenn graue Schatten sich über die hellen Bilder legten, kamen uns die ins Gedächtnis, die unsere Lieben sind, die uns mit tränenmassigen Augen ihren Segen gegeben als wir Abschied nahmen mit dumpfen Herzschlag und die haben nun besten mit banger Seele um unser Leben, um unseren Sieg.

Dabei ist es für flüchtige Minuten still geworden — der Freund hat den Freund in die Augen gesehen und dieses Anshaw'n war die große stille Frage:

„Wer wird von uns die Heimat wiederseh'n?“

In dem einen und dem anderen noch erlebnislosen Jünglingsgeist begannen in solchen Augenblicken des Schweigens die Augen naß zu werden und da war es dann wieder an der Zeit, daß ein munteres Kriegslied, der grauen Sorge den gefangenen Trostun aus den bürren Händen riß.

Unser überlustiger Kompagnietrompeter stimmte schmettern an, wir um ihn setzten hell ein, von Wagen zu

Papier.

Das Papier wird knapp. Die Lage ist also ernst. Der Greißler vom Hinterhaus, an dessen sozialpolitischem Verständnis kein Zweifel bestehen kann, hat sich bereits zu energischen Gegenmaßregeln veranlaßt gesehen. Er weigert sich entschieden, dem Powidl eine schützende Umhülle zu gewähren, legt ihn mit zarten Händen in die Ecke der Einkaufstasche und bettet sanft die Gurken hinein. So erspart er dem Vaterland zwei Blatt Papier und mir einen Magenkatarrh. Denn essen kann man die Gurken natürlich nachher nicht, und das ist für die Gesundheit immer ein Vorteil.

Es gibt noch weitere. Bei meiner Freundin Nanndl erweckt die Notwendigkeit, mit Papier zu sparen, helle Begeisterung. Mit Feldherrnblick überhaut sie die Situation und zeigt sich ihr wie immer gewachsen. „Ich werde also selbstverständlich heute die deutsche Hausarbeit nicht machen.“ bemerkt sie zu ihrer Mutter, „und ich werde schon morgen dafür sorgen, daß wir keine ‚lateinische‘ bekommen.“ Wir sind beide etwas entsetzt, denn es ist Nanndl wohl zu vertrauen, daß sie gründlich „dafür sorgt“. Auf eine kleine Klassenrevolution soll es hier dabei nicht ankommen. „Aber, Nanndl,“ sagt die Mutter beschwörend, „du weißt doch selbst, daß ihr ordentlich lernen müßt...“ — „Gehört dazu unbedingt, daß wir blöde Aufsätze machen über: ‚Was der Teekessel erzählt‘ und ‚Die Geschichte eines F-Tüpfers?‘“ — „Der Aufsatz muß ja doch nicht ‚blöd‘ sein.“ — „O ja, das muß er. Sonst versteht ‚sie‘ (das ist nämlich die Lehrerin, Frau Professor Doktor) ihn doch nicht. Übrigens,“ wendet sich die energische Dame in blitzschnellem Angriff zu mir, „haben Sie vielleicht nie was Dummes geschrieben?“ Ich bin vernichtet. Die Mama ist dunkelrot vor Aerger. Nanndl benützt die Schlachtpause, um einen großen Kompottlöffel aus der Schüssel zu ziehen und sorgsam von außen und innen abzulecken. Einen Verweis lehnt sie hochmütig ab. „Damit nichts verloren geht. Aber weißt du, Mutti, soviel soziales Verständnis könntest du auch schon haben.“ Sodann protestiert sie energisch gegen die Verwendung einer Papiererviette und wischt den Mund gründlich an ihrer reizenden weißen Batistchürze ab. „Ja, man muß sparen, liebe Frau Doktor, sparen,“ nickt sie mir würdig zu und verschwindet, um für den Gedanken der Papierökonomie in „ihrem“ Kreis zu wirken.

Der Erfolg dieser agitatorischen Tätigkeit zeigt sich alsbald. Er heißt Nony, hat zwei mächtige Blondzöpfe und einen ebenso energischen Charakter wie die ältere Schwester. Nony wackelt mit der ganzen Würde ihrer vier Jahre auf mich zu und überreicht mir schweigend eine Papierpuppe. Sie sieht mir dabei mit ihren hübschen Blauaugen so gespannt ins Gesicht, als erwarte sie, daß jetzt eine neue Ära der Menschheit beginnen soll. Ich bin etwas verlegen und weiß nicht, was ich mit dem rotrofigen Ungeheuer beginnen soll, bis mir bedeutet wird, daß es Nonys Opfer für die vaterländische Papierammlung bedeutet. Es ist „Kathi“, die vielgehaßte Ankleidepuppe, gegen die die ganze Familie eine Abneigung hegt, weil sie einer freundlichen Tante so ähnlich sieht. Da ich mich dunkel erinnere, daß noch eine zweite Puppentante existiert, frage ich an, warum ich die nicht auch bekomme. Nony liebt sie jedoch ebenso heiß, als sie Kathi haßt. Meine Behauptung, daß auch „Gedda“ verwendbar sei, erregt heftige Empörung. „Das ist kein Papier“, faucht Nony, „das ist doch die Gedda.“ Und ihre Entrüstung macht sich in kräftigen Worten Luft. Ich bin ziemlich beschämt, und meine Stimmung wird nicht besser, als mir Nanndl eine stürmische Proklamation an ihr Volk vorliest, die mit den Worten beginnt: „Weg mit der sinnlosen, vaterlandsfeindlichen, papierfressenden Aufgaben-Schreiberei!“ Es sind fünf grobe orthographische Fehler im ersten Satz, aber jede Vorstellung darüber wehrt Nanndl mit großer Geste ab: „Wozu? Es ist doch das letzte Mal, daß ich etwas schreibe.“

Auch Marie, meine tapfere Küchenfee, tann der neuen Situation nur gute Seiten abgewinnen. Mit einem Blick teuflischer Schadenfreude in den klitzenden Augen, streift sie die umfangreiche Bibliothek meines Mannes. Sie träumt nämlich auch von einer Sammlung nach dem Muster der Metallsammlung, und lehnt es daher entschieden ab, die Bücher abzustauben. „Korunt alles in Sammlung,“ konstatiert sie mit Genugtuung, aus der langer, tiefgehender Haß spricht. „Wird dann Herr Doktor nicht mehr so lang auf Nacht lesen, was kost' so viel Geld.“ Meinen Einwand, daß auch Bücher einen gewissen Wert besitzen, beantwortet sie mit dem begeistertesten Vorschlag, alles zu verkaufen, so lange mein Mann noch fort ist. Als ich darauf nicht recht eingehen will, sagt sie tröstend, ich sollte mir nichts daraus machen, daß mein Mann so viel auf Bücher halte, es sei schließlich immer noch besser als Trinken und Kartenspielen. Und wenn jetzt die „Stanikeln“ recht, recht teuer werden, so könnten wir noch ein ganz gutes Geschäft machen. Damit nimmt sie eine dicke „Kinderheilkunde“, die ein kleines Vermögen gekostet hat, heraus, stellt wohlwollend fest, daß das Papier gut ist und vielleicht sogar für Soda verwendet werden kann. Ich fühle mich im Namen der medizinischen Wissenschaft sehr geehrt.

Aber sonst gibt es nicht viel Trost. Die Schriftsteller fangen an, einander gegenseitig die Worte von der Feder abzusparen. Sie untersuchen mit Schärfe und Gewissenhaftigkeit, ob nicht dort ein Satz, hier zwei Worte überflüssig sind, ob das Wetter nicht genug hat, wenn es „sonnig“ ist, ob es auch noch „hell“ sein muß, sie beschauen jede Zeile, ob sie keine Ersparnis zuläßt. Selbstverständlich in den Werken der anderen. Das ist auf die Dauer ungemütlich. Jeder Vergleich wird nach den Grundfragen rationellster Sparsamkeit eingeteilt, nicht ein-

mal das Schmalz wird so sorgsam verwaltet wie der Wortschatz im Munde der Freunde. Es wird sicherlich einmal seine Reize haben, Kriegsgedichte im Telegrammstil zu lesen und Gustav Freytags „Ahnen“ von den überflüssigen Schilderungen zu befreien. Vielleicht liest man sie sogar bei der Gelegenheit. Aber vorläufig sind wir noch nicht so weit; ich wenigstens bin es nicht.

Was aber bedeutet alle Papierverschwendung bei Drucksachen, was bedeuten alle Gedichte, Stimmungsbilder, alle politischen, literarischen, sozialen Wertüberschwemmungsgefahren, das Hochwasser aller Aufrufe, Reiseschilderungen, Klaudereien gegen den deutschen Brief! Er ist sozusagen eine Pest für das Papier. Man kann nicht aufzählen, wann wir Briefe schreiben, viel eher könnte man sagen, wann wir keine schreiben. Wir schreiben zur Hochzeit und zur Taufe, wir schreiben zum Begräbnis und zur Firmung, auch wenn wir die Adressaten gleichzeitig besuchen, wir schreiben, wenn wir aufs Land fahren und wenn wir ein Konzert besuchen, wenn wir den Konstantinhügel bestiegen haben, wir schreiben, wir schreiben. Und jeder Brief muß mindestens vier Seiten haben, was auch sehr leicht zu machen ist, denn eine richtige moderne Schrift füllt mit den Satz: Liebe Freundin, es hat mir außerordentlich Leid getan, Sie Donnerstag nicht getroffen zu haben, wenigstens eine Seite, meist aber anderthalb. Dabei sind die Seiten gewiß nicht klein. Wenn mir eine Bekannte ein „kleines Billett“ sendet, glaube ich immer, es ist eine Zuschrift vom Steueramt, und fasse es mit schener Hochachtung an. Und die amtlichen Briefe und Geschäftsschreiben selbst! Die Zuschriften einer hiesigen Bank an meinen Mann sind für mich ein Gegenstand hoher Verehrung. Sie bedecken, aufgeschlagen, den halben Tisch, bestehen aus drei Blättern, haben ein Rubrum, zahlreiche Nummern, und ihr Inhalt ist deshalb so besonders interessant, weil man nie weiß, was drin steht. Auch mein Mann, der wahrhaftig abgehärtet ist, betrachtet sie immer wehmützig lächelnd und trägt sie dann zur Uebersetzung zu einem Bankbeamten, der „beiläufig“ sagt, was gemeint ist. Allen Briefen, ohne Unterschied, gemeinsam jedoch ist die Form. Wir haben sie alle in der Schule gelernt. Ein Brief besteht aus: a) Einleitung, b) Thema, c) Schluß. Das Muster eines deutschen Geschäftsbriefes kam mir neulich in die Hand. Er lautete nach mancherlei Ueberschriften, auschweisendem Datum, Adresse, Wohlgebohrenheiten und schwärmerischen Interpunktionen: „In höflicher Erwiderung Ihres sehr geschätzten Schreibens vom 12. v. M. beehren wir uns mitzuteilen, daß Euer Hochwohlgeboren sich in der beregten Angelegenheit durchaus nicht in jener Weise betragen haben, welche den altbewährten Grundsätzen einer zweckdienlichen Geschäftsgebarung entsprechen. Wir bitten Sie, geehrter Herr, den Ausdruck unserer Hochachtung freundlichst genehmigen zu wollen, mit welchem wir die Ehre haben zu zeichnen sehr ergeben...“

Das wird jetzt anders werden. Es muß ja anders werden. Ein Volk, das solche Opfer schon gebracht hat, wird auch davor nicht zurückbeben, in diesem Falle auf einem Papierstapel zu schreiben: „Herr, Sie sind ein Esel.“ Aber schwer wird es sein, und manches ist selbst für den Phantasiebegabten kaum auszudenken. Kann mir zum Beispiel jemand sagen, wie meine liebe Tante in Olmütz ihre Bortwürfe, Ratschläge, Warnungen vor Diteratur, „modernen“ Ketten und „Verfählung“ auf weniger als zehn Seiten unterbringen soll? Es ist ja wahr, daß ich sie nie, niemals gelesen habe — aber löst dieser Umstand etwa das Problem?

Nein, es wird schwer werden, da ist kein Zweifel. Wir hoffen, auch diesen Schlag zu überwinden; immerhin ist es der erste, den wir alle fühlen. Und darum wird die gerechte Weltgeschichte es nicht unterlassen können, für ewige Zeiten festzulegen: Ihre schönsten und größten Erfolge in diesem Kriege verdanken die

Franzosen, Italiener und Engländer — dem Papier.

Klara Mantour.

Zentralverein für Deutsche Binnen-schiffahrt.

(Eigener Bericht)

Nach längerer Pause hielt der „Zentralverein für Deutsche Binnenschiffahrt“ gestern abend eine Sitzung seines Großen Ausschusses ab, die außerordentlich stark besucht war und den großen Saal der Handelskammer bis auf den letzten Platz füllte. Erschienen waren Vertreter des Reichsämtes des Innern, des bayerischen Staatsministeriums, des preussischen Landwirtschaftsministeriums, des Kriegsministeriums, des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und andere Regierungsvertreter. Der Vorsitzende Geheimrat Prof. Dr. Glamm-Charlottenburg erblid in der Teilnahme so hoher Reichs- und Staatsbehörden ein gutes Zeichen dafür, daß die Bestrebungen des Zentralvereins in maßgebenden Kreisen immer mehr Anerkennung finden und hofft, daß die Ziele des Vereins eifrige Förderer in Reich und Staat finden werden.

Darauf sprach tgl. Baurat Contag-Friedenau über den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes.

Er hob einleitend hervor, daß seit 1870 auch das deutsche Wasserstraßennetz eine große Ausdehnung gewonnen habe zum besten von Handel, Industrie und Landwirtschaft. Dieser Ausbau sei zu einem großen Teil beeinflusst worden durch die eifrige Tätigkeit des Zentralvereins, der stets für den Ausbau eines einheitlichen großen deutschen Kanalnetzes eingetreten sei. Der Vortragende gibt dann einen Ueberblick über die großen deutschen Stromgebiete und die Wasserstraßenverbindungen, wie sie bereits vorhanden und geplant sind. Beim Rhein, hebt er hervor, daß der Plan bestehe, von Straßburg bis Basel eine Kanalisation des Rheins vorzunehmen; aber auch von Basel bis zum Bodensee soll die 175 Km. lange Strecke schiffbar gemacht werden. Technisch ist das durchaus möglich, auch trotz des Rheinfalls bei Schaffhausen. Man wird damit eine Verbindung des wichtigen Alpengebietes mit der Nordsee herbeiführen. Die württembergischen Großschiffahrtspläne zielen auf eine Verbindung des Bodensees mit der Donau und der Donau mit dem Neckar hin, jedoch ist das vielleicht noch Zukunftsmusik. ... Notwendig ist trotz aller Widerstände die Moselkanalisation. Lahn, Ruhr und Lippe haben nur örtliche Bedeutung als Zubringer. Sehr wichtig ist der Ausbau der Ruhr bis Witten, hier ist ein Entwurf bereits ausgearbeitet. Die Kanalisation von Neckar und Main bieten Gelegenheit, die wirtschaftlich wichtige Verbindung der beiden großen Wasserstraßen Rhein und Donau herbeizuführen. Das Interesse des Königs Ludwig von Bayern, dem wir für seine Bestrebungen nicht genug dankbar sein können, wird nicht nachlassen, bis der Plan einer Verbindung von Main und Donau und Main und Weser zur Wirklichkeit geworden ist. (Lebhafter Beifall.)

Im Besegebiet sind für den Ausbau der Werra durch Kanalisierung die Vorarbeiten im Gange und erfreuen sich der Förderung der beteiligten Staatsregierungen. Die Wasserverhältnisse der Weser bedürfen noch einer wesentlichen Verbesserung, um ebenbürtig den Wasserstraßen Rhein und Elbe zur Seite zu stehen. Hier wird der Bau von Talsperren von großer Bedeutung sein. Der Oberlauf der Elbe läßt noch viel zu wünschen übrig. Die Kanalisierung der Elbe und der Moldau auf österreichischem Gebiete können vielleicht den Ausgang bilden zur Herstellung einer Wasser-Verbindung des Elbe-Donau-Weges. Die Verbesserung der Oberwasserstraße hat sich die Staatsregierung in den letzten Jahrzehnten besonders angelegen sein lassen. Es fehlen aber noch Talsperren, um auch bei niedrigem Wasserstande den Großschiffahrtsweg zu ermöglichen. Von Rosel bis Oberberg kann die Kanalisierung erst in Frage kommen, wenn die österreichische Verbindung der Oder mit Elbe und Weichsel ausgeführt sein wird. Große Bedeutung für Oberschlesien hat die Kanalisierung der Warthe. Bei der Weichsel ist der Vortragende der Meinung, daß man bei einem deutschen Wasserstraßennetz die ganze Weichsel, den Bug und die ganze Memel berücksichtigen müsse. Die Donau gewinnt verkehrspolitische Bedeutung durch den Krieg, wenn wir als Zukunftsplan eine engere wirtschaftliche Verbindung mit den beteiligten Staaten ins Auge fassen. Unser Vaterland kann durch leistungsfähige Wasserstraßen

Verbindung mit dem Morgenland

haben unabhängig von überseeischen Feinden. Sodann beschäftigt sich der Vortragende mit den künstlichen Kanälen und den Kanalplänen. Hierbei erwähnt er, daß für eine Verbindung von Rhein und Rhone wohl kein deutsches Interesse bestehe, wohl aber für eine Verbindung des Rheins mit Maas und Schelde. Er erörtert dann den Mittelkanal und die östlichen Kanalpläne. Contag berechnet die Gesamtlänge des von ihm entwickelten auszubauenden deutschen Wasserstraßennetzes auf 3500 Km. Davon entfallen 600 auf Stromregulierungen, 1500 auf Flußkanalisationen und 1100 auf Schiffahrtskanäle. Die Gesamtkosten schätzt er auf 1250 Mill. M. Diese Summe würde sich aber, auf 30 bis 40 Jahre verteilt, nur auf jährlich 30 bis 40 Millionen belaufen, die vom Reich und von den Bundesstaaten zu tragen wären. Das sei keine zu große Belastung, wenn man bedenkt, daß diese Ausgaben nutzbringende Anlagen bedeuten und zur Hebung der Volkswirtschaft dienen. Die Bedeutung eines einheitlich ausgebauten Wasserstraßennetzes für Kriegszelten bedarf keiner weiteren Begründung, namentlich bei einem organisierten Betrieb für Massengüter. Redner wendet sich auch gegen Presseäußerungen, daß es nicht angebracht sei, während des Krieges Kanalpläne zu erörtern. Notwendig werde ein einheitlich organisiertes Personal für den Schiffahrtsbetrieb nach dem Muster der Eisenbahnen sein. Schließlich verlangt Redner, daß sich der Große Ausschuss für die schleunigste Ausführung der wirtschaftlich notwendigsten Wasserstraßenbauten ausspreche. Das sind: 1) die Strecke Hannover—Mag-

deburg und die ganze Oberwasserstraße, 2) der Donau-Main-Kanal und die Main-Kanalisation, deren Herstellung mit Reichshilfe von den beteiligten Bundesstaaten ausgeführt werden müßte. Die Herstellung der Verbindung von Ost und West sowie Nord und Süd muß allen andern Wasserstraßenplänen vorangestellt werden.

Der zweite Redner, Geh. Regierungsrat Prof. Glamm-Charlottenburg, behandelte die Zukunft der Donau-Schiffahrt. Die Abspernung von der See und die Drohung Englands, den Handelstriege auch später fortzusetzen, muß unser Wirtschaftsleben auf Wege weisen, die unabhängig sind von England und Verträgen mit England, die doch keinen Wert haben. Das ist die Landverbindung nach dem Südosten, die uns England nicht unterbinden und stören kann. Sind wir nach Asien und Afrika vorgedrungen, so wird das auch auf unserer überseeischen Verbindungen von einschneidender Bedeutung sein. Für die südöstliche Landverbindung hat die Donauschiffahrt eine immer mehr steigende Bedeutung. Vom Standpunkt der Binnenschiffahrt muß daher in erster Linie erstrebt werden, einmal die Regulierung der Donau selbst und dann die Herstellung leistungsfähiger Anschlüsse an die großen deutschen Stromgebiete. Die Donau hat heute noch viel zu sehr das Gepräge eines Gebirgsflusses. Dazu kommen die völlig unbefriedigenden Stromverhältnisse am Eisernen Tor, Baden, Bären und Württemberg haben das größte Interesse, Anteil an der Donauschiffahrt zu erhalten. Vortragender bespricht dann im einzelnen unter Vorführung interessanter Lichtbilder die bayerischen und württembergischen Kanalprojekte, für deren Ausführung er sehr warm eintritt.

Die Ausführungen und Vorschläge der Redner fanden in der Versammlung aufseilige Zustimmung.

Der Verkehr mit dem Balkanzug.

Wien, 4. Februar.

Neben den von der Berliner Stadtbahn und vom Anhalter Bahnhof ausgehenden Teilen des Balkanzuges geht bekanntlich ein dritter Zugteil von München aus. Dieser ist, wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, bis Straßburg im Elsaß verlängert worden, so daß von dort nach Konstantinopel jetzt direkte Schlafwagen verkehren. Der Straßburger und der vom Anhalter Bahnhof abgelassene Zugteil vereinigen sich in Wien und treffen in Galanta mit dem über die Berliner Stadtbahn gehenden Zugteile zusammen.

Von der Bahnverwaltung wird übrigens darauf aufmerksam gemacht, daß die Benützung des Balkanzuges auch innerhalb der österreichisch-ungarischen Monarchie von der Beibringung eines Passierscheines abhängig gemacht wird. Jeder Zivilreisende, der in Oesterreich-Ungarn reisen will, muß also im Besitze eines Passes und eines Passierscheines sein. Militärpersonen haben sich durch Vorzeigung der offenen Befehle und der Anweisung zur Benützung des Balkanzuges auszuweisen. Fahrkarten nach österreichisch-ungarischen Stationen für den Balkanzug dürfen daher an Zivilreisende nur gegen Vorlegung des Passes und Passierscheines ausgegeben werden.

4. 11. 1916

154

Neue Reiseziele.

Zu der demnächst zur Versendung gelangenden Nummer der „Mitteilungen des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereines“ erläßt Dr. Otto Mayer in München, ein Mitglied des Hauptausschusses des obgenannten größten alpinen Vereines, einen Aufruf über die Zukunftsaufgaben des Alpenvereines, dem wir folgende beherzigenswerte Stelle entnehmen:

Noch tobt der Kampf. Unsere Feinde, obgleich auf allen Kriegsschauplätzen schwer geschlagen, wollen von ihrem Raubzuge noch nicht absteigen; weitere Opfer sind noch zu bringen; doch getrosten Mutes können wir heute schon sagen, daß der endgültige Sieg uns sicher ist. . . Der Deutsche und Oesterreichische Alpenverein, dessen Tätigkeit stets vorbildlich war für ein einmütiges Zusammenwirken aller deutschen Volksstämme, steht in den vordersten Reihen der Kämpfer. Schwere Opfer an Gut und Blut hat er schon gebracht. Über 1600 seiner Mitglieder sind dem Heldentod fürs Vaterland gekorben, zahlreiche Alpenvereinshöhlen wurden vom Feinde aus blinder Zerstörungsmut vernichtet und die segensreiche Tätigkeit des Vereines ist durch den Krieg jah unterbrochen worden. Noch ist es nicht möglich, diese Tätigkeit wieder aufzunehmen, denn der Friede ist noch nicht in naher Aussicht. Aber dennoch dürfte es an der Zeit sein, der künftigen Friedensaufgaben zu gedenken.

Die Wunden, die der Krieg geschlagen, müssen zunächst geheilt, die zerstörten Hütten und Wege müssen wieder gebaut werden. Jene Sektionen, deren Bestand durch den Krieg gefährdet wurde, müssen geküsst werden. Doch nicht von diesen selbstverständlichen Aufgaben soll hier die Rede sein, weitere zukünftige Ziele sollen ins Auge gefaßt werden.

In dem gegenwärtigen Kriege ist jeder einzelne Deutsche von den Feinden des deutschen Volkes so schwer, so tief und so böswillig verletzt worden, daß diese Kränkung im deutschen Volke so schnell nicht vergessen werden darf. Keuferste Zurückhaltung unseren Feinden gegenüber ist Pflicht, und kein Deutscher soll in den nächsten Jahren nach dem Kriege in die Länder unserer Feinde reisen! Um so mehr eher sind engere Beziehungen mit den Ländern zu wünschen, die uns Treue und Freundschaft gewahrt haben. Vor allem müssen die engen Bande, die uns Reichsdeutsche mit unserm Bundesgenossen Oesterreich-Ungarn verknüpfen, viel inniger gestaltet werden. Wie wenig von Oesterreich-Ungarn kennen wir Reichsdeutsche! Der große, hauptsächlich von Norddeutschland ausgehende alljährliche Fremdenstrom ergießt sich fast ausschließlich über Tirol und Salzburg. Ober- und Niederösterreich, Steiermark, Kärnten und Krain wurden nur verhältnismäßig wenig besucht, und in die andern Länder unsrer Nachbarmonarchie kamen nur einzelne. Aber auch mit der Türkei und mit Bulgarien ist eine nähere Fühlung anzustreben. Die Länder dieser unsrer neuen Bundesgenossen sind uns fast gänzlich unbekannt. Darum soll der Deutsche künftighin nach dem Südoften reisen!

Die Karpaten haben als Schlachtfeld in diesem Kriege eine solche Bekanntheit erlangt, daß jeder Deutsche das Bestreben haben muß, sie mit eigenen Augen zu schauen. Die treuen Volksgenossen in Siebenbürgen hätten schon längst verdient, daß wir regere Beziehungen mit ihnen unterhielten. Das Küstenland, dann Bosnien und die Herzegowina sind in diesem Kriege so oft genannt worden, daß sie unser lebhaftestes Interesse erregt haben. Und die Adria und Dalmatien bieten an landschaftlicher Schönheit einen vollwertigen Ersatz für Italien, dessen Boden von jedem Deutschen auf Jahre hinaus gemieden werden soll.

Wenn es aber weiter nach dem Süden zieht, der wähle die jetzt in den Händen unsrer Verbündeten befindliche Bahnlinie nach Konstantinopel. Die Bosphoruslandschaft, die kleinasiatische Küste mit der Perle von Smyrna und die ionischen Inseln überreifen, was Lieblichkeit der Pflanzenwelt, Milde des Klimas und süßliche Pracht der Landschaft anlangt, selbst die gefeiertsten Geenden Italiens. Die

Hochgebirge der Balkanhalbinsel, die zum Teil an Formenreichtum mit den schönsten Teilen der Alpen sich messen dürfen, sind touristisch noch nicht erschlossen und fordern den Alpinisten zur Besteigung gleichsam heraus.

Neue Aufgaben und neue Ziele winken unserm Vereine! An alle Vereinsgenossen ergeht daher der Ruf, mitzuwirken, daß die noch weniger bekannten Gegenden Oesterreich-Ungarns und die noch unbekanntem Länder des Balkans und der Türkei für die Zukunft von den reisefreudigen Deutschen besucht werden. Die österreichischen Vereinsgenossen mögen dafür sorgen, daß die günstigsten Reisewege und Unterkunftsgelegenheiten bekannt, daß möglichst kurze und billige Fahrsmöglichkeiten geschaffen werden und daß durch Druckschriften in ähnlicher Weise, wie es so wirkungsvoll in der Schweiz geschieht, auf die Vorzüge der einzelnen Landschaften aufmerksam gemacht und so für sie geworben wird.

Der Deutsche und Oesterreichische Alpenverein hat in Jahrzehnte langer Tätigkeit für das Einigende im deutschen Volkstum gewirkt, er hat im jetzigen schweren Kriege eine glänzende Probe seiner Kraft und Tüchtigkeit abgelegt und kann mit Stolz sagen, daß er zum Siege mitgewirkt hat. Er soll auch in der Zukunft, wenn es gilt, für den deutschen Gedanken und die deutsche Kultur weiter zu wirken, mit seinen 100,000 Mitgliedern in der vordersten Linie stehen. Der Erfolg kann nicht fehlen und eine schöne Zukunft ist unserm Verein sicher.

Das Wiener Studentenviertel im Kriege.

Man tritt in eines jener Josefstädter Kaffeehäuser ein, die nicht zu den größeren Lokalen gehören, nicht an den Hauptverkehrsstraßen des Bezirkes liegen, sondern in einer der alten stillen, nicht aufgeschreckten Gassen, in deren baufälligen, rußgeschwärzten, wäschebespannten Höfen ein Werkswagen den Rabekzhmarsch kreischt. In eines jener Kaffeehäuser, die bloß von einem Kellner bedient werden, der den Kaffee und die Zeitungen bringt, das Geld einnimmt und in der letzten Monatswoche auch kreditiert. Die Preise haben sich aus der friedlichen Zeit ziemlich stabil erhalten und jeder neue Gast wird mit persönlicher Hochachtung behandelt. Wenn ich früher, ohne je zum Stammpublikum zu gehören, ein- oder das anderemal in das Café kam, bot man mir den Platz auf dem eingedrücktten Sofa an, ich erhielt einen Kaffee mit Haut, der erst auf besonderen Wunsch passiert wurde, aber der Kellner hatte irgendwie eine besondere Dankbarkeit, daß ich herkam, beeilte sich, das Zündholz für meine Zigarre anzubrennen und stellte von allen Tischen Bäckereikörbe, mit denen die kleineren Kaffeehäuser so reichlich versehen sind, vor mich hin . . .

So oft ich in das Café kam, traf ich dieselbe Gesellschaft: Junge Leute, die an den Kartentischen Tarock oder Domino spielten oder die Billardkugeln herumjagten. Diese Gesellschaft okkupierte den ganzen Raum, breitete sich aus, sprach über die Tische hinüber, hatte von dem Lokale Besitz ergriffen, als wäre es nur ihre wegen da. Die anderen Leute waren Statisten, die aber immer in irgendwelche Beziehung zu den jungen Leuten traten. Gemissermaßen mitagierten. Da sah ein Fleischhauergehilfe in weißem Kittel, der die Billardstöße kommandierte, und ein wunderlicher alter Herr, der sich zu den Studenten setzte und ihnen seine bössartigen Vergangenserlebnisse erzählte, die sie längst nicht mehr interessierten. Aber er erzählte sie immer wieder . . .

Man nannte die Leute ganz einfach Studenten und jeden einzelnen Herrn Doktor, obgleich die Berechtigung dieses Titels etwas unsicher war. Der Kellner sagte auch kurz „Die Herren“, worunter wieder nichts anderes verstanden werden konnte als die Studentenversammlung. Sie kamen täglich, verbrachten hier den halben Nachmittag, den Abend und die halbe Nacht. Füllten die Zeit mit Spiel und allerlei wertlosen Gesprächen, denen sie eine überaus wichtige und temperamentvolle Fassung verliehen, mitunter zog sich einer von ihnen in eine Ecke zurück, mit Stripteusbündeln, sah wie auf der Folter in seinem Stuhle, rauchte in einer Viertelstunde fünf Zigaretten, hielt die Hände an den Ohren, das ganze Kaffeehaus, die rundliche ältere Besitzerin eingeschlossen, nahm an seinem Schicksal wärmsten Anteil. In einigen Tagen kam er im Smoking und konnte melden, daß alles gut gegangen sei, seine Zehrschulden bezahlen, da von zu Hause eine größere Summe eingetroffen war und im Lokale herrschte Feststimmung . . .

Kürzlich kam ich wieder in das Café, ein Infanterist der höheren Jahrgänge spielte Billard; keiner der jungen Leute war mehr zu finden, an den Tischen saßen Landsturm-soldaten und ein neuer Kellner bediente, der noch nicht die Kellnerhöflichkeit gelernt hatte und mürrisch brummte, als ich eine Bäckerei verlangte, die sich in einen dünnen Zwieback verwandelt hatte . . . Die Kaffeehausbesitzerin, die am Buffet sah wie immer und emsig in ihrem Buche notierte, wurde unfreundlich, als ich mich nach den Studenten erkundigte. Sie wurden einberufen, sagte sie, gerade zu einem Zeitpunkt, als sie insgesamt dem Kellner 35 Kronen und 44 Heller schuldig waren. Und der Kellner mußte einrücken, nachdem er drei vergebliche portofreie Mahnbrieife ins Feld geschrieben hatte. „Mein Gott,“ sagte sie, „ich wünsche den jungen Leuten alles Gute. Denn sie sind jetzt im Schützengraben. Aber schließlich war der Josef auch ein armer Teufel . . .!“

Vielleicht kennen Sie aus Ihrer Studentenzzeit die Zimmervermieterin? Es ist eine alte Dame, zumeist Witwe, die fürwahr nicht zu beneiden ist. Sie bezieht vielleicht eine kleine Pension, die sie aus den Zinsen eines Kabinetts oder Zimmers aufbessern will. Sie wohnt in der Nähe der „Vorlesungen“ und so sind ihre Kundschaft eben die Studenten. Eine etwas unsolide Kundschaft mit allerlei Nachteilen. Sie kommen spät nachts nach Hause und sind morgens nicht aus dem Bette zu bringen, schlafen oft bis 12 Uhr mittags und zahlen erst gegen den Zehnten, nach wiederholten Mahnungen. Und manchmal — es kommt vor — überhaupt nicht. Im Sommer, in den Ferien, reisen sie nach Hause, und im Herbst muß man sich nach neuen Mietern umsehen. Aber sie sind anspruchslos. Wer wollte sich heute noch mit einer Petroleumlampe begnügen? Wen würde das schlechte Bett nicht stören? Und dann: Man konnte mit ihnen rechnen. Kaum hatte man den Zettel: „Zimmer zu vermieten“ hinausgehängt, so war auch schon der Erfolg da. Man hatte seine Miete und verdiente eine Kleinigkeit am Morgenkaffee.

An jedem Tore der Josefstadt-Häuser hängen jetzt diese Zettel wie Notfschreie: Kabinett zu vermieten! Zimmer zu vermieten! Oft zehn Annoncen nebeneinander. Sie sind wochen-, monatslang plakatiert. Aber das Kabinett ist nicht anzubringen und in schweren Zeiten verliert die alte Dame noch ihren Monatszuschuß von dreißig Kronen. Und der Herr, der gestern gekommen war, wollte es nicht mieten, wegen der Petroleumlampe. Und wie hat es dem jungen Z. hier behagt! Kürzlich schrieb er erst eine Feldpostkarte: „Ich nehme mich nach dem kleinen Kabinett mit seinen alten Möbeln, den Familienbildern, den Photographien auf dem Schreibtisch, wenn mich auch Ihre Großmutter weiter nicht interessiert.“ Er war immer etwas sentimental, der kleine Junge; die alte Dame wird ganz melancholisch. Aber der Hauptgrund ihrer Melancholie ist doch das leere Kabinett . . .

Unter den Arkaden ist Korso. Die Studenten kommen hier zusammen, mittags, zur Speisestunde der Mensa. Trotz Krieg und Feuerung bietet die Mensa einen guten und billigen Tisch. Niemals war sie so wohlthätig wie jetzt, niemals die Anforderungen an sie so groß. Vor der Türe steht der Diener, der die Legitimationen prüft. Die Studenten gehen hier spazieren, und es sind fast durchwegs arme Burichen, aus kümmerlichen Verhältnissen. Reduzierte, schwächliche Leute, die als untauglich zurückgewiesen wurden, engbrüstig und kurzichtig, blaß und mager. Die Kräftigen unter ihnen tragen Uniform, kommen auf Besuch, tragen noch immer die Aktentaschen mit, in denen neben den Lehrbüchern für die Offiziersprüfung noch der alte Rigorosenstoff aufbewahrt wird. Es ist ein militärisch beeinflusster Bummel, die Uniform ist keine Verbindungszugehörigkeit, das Färbige keine Studentencharge mehr, sondern eine Soldatencharge.

Hier stehen sie in Gruppen beisammen und disputieren, ereifern sich und bekämpfen einander mit Ansichten, Meinungen, Worten. Aber da geschieht es, daß ein Kollege mit dem Rabettenfäbel Abschied nimmt. Einen raschen, kurzen Abschied. Morgen geht die Marschkompagnie ab. Er hat noch viel zu ordnen. Der Tag wird zu kurz. Die jungen Leute stehen um ihn herum, er drückt jedem die Hand und geht dann schnell, ein wenig forciert schnell, die Arkaden hinunter.

Boll Jugendkraft, mit militärisch geschulten Schritten. Sie ehen ihm nach, die Untauglichen mit Brillen und zivilistischer Haltung. Und treten dann in den Mensasaal ein, in den etwas turbulenten Lärm der klappernden Teller und der auten Mittagsbegleitung durcheinandersprechender Menschen.

E. D.

6. II. 1916

(Die Tagung der Mitteleuropäischen Fahrplankonferenz in Wien.) Zur Feststellung des Sommerfahrplanes der in Betracht kommenden Eisenbahnen tritt in dieser Woche die Mitteleuropäische Fahrplankonferenz in Wien zusammen. Die Konferenz umfaßte vor Ausbruch des Krieges alle europäischen Eisenbahnverbände, engte sich aber seither zu einer Mitteleuropäischen Konferenz ein, die als solche im Vorjahre bereits in München und Dresden getagt hat und deren Verhandlungen nunmehr bezüglich des Sommerfahrplanes für das laufende Jahr am 9. und 10. d. in dem Sitzungssaal der Wiener Handels- und Gewerbekammer stattfinden werden. Die Konferenz wird Mittwoch vom Eisenbahnminister Dr. Freiherrn v. Forster eröffnet und begrüßt werden. Zur Teilnahme sind geladen: Oesterreich mit den Verwaltungen der Hoerezbahnen in den okkupierten Gebieten, Ungarn, die bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen, Deutschland, ferner Bulgarien und die Türkei, weiter Luxemburg, die Niederlande, Norwegen, die Schweiz, Schweden und die Orientbahnen. Der Schwerpunkt der Konferenzarbeiten ist in die Gruppenverhandlungen verlegt.

Macht der Verhältnisse.

Von H. St. Gunther.

„Zehn Defa Kalbsschnitzel!“ schreit der Josef, der Aufhackernecht vom Fleischhauer Krautwurm, fröhlich und überlaut durch die „Dank“.

„Zehn Defa Kalbsschnitzel, ja, bitte sehr, bitte gleich! Nur eine ergebenste Fraa: Wünschen S' es in an Stück, dö zehn Defa, oder wünschen S' es geteilt, and' Frau? No ja, bitte recht sehr, nach Velleben!“

Solche bitter ähnde Anmerkungen des immer lebhaften, immer mundfertigen Josef sind durchaus keine Seltenheit. Sie werden natürlich von den Sparlanten „and' Frauen“, denen sie gelten, nicht gerade angenehm empfunden. Aber was will man machen? Das Fleisch beim Krautwurm ist sehr gut, und der Josef, der vorlaute, wägt kritisch. Also findet man sich mit seinem Gang zur Satire ab.

„Was woll'n S'?“ schreit der Josef von neuem. „A Milz? Oder a Leber? Aber Frauerl, wo soll i's denn herzaubern? Alle Leut' kaprizieren si' jetzen schon auf Innereien! Ma ob der Ochs und seine Verwandten ledi' aus Innereien a' samm'g' jetz waar'n! Ja, da nuht niz, Madam', da milassen S' Ihner bei untern Herrgott beschwer'n. Vielleicht richt' er dann dö S' schicht' anders ein... Ob i' eppa ka Herz a nei hab'? Aber freili'! Und was für ons! Was für a groß's! Was für a wach's! Was für a haf's! Was für a schlak's! Aber i' kann m'r 's do' net auherreißen — vor alle Leut'! Das milassen S' einseh'n...“

Also keine Innereien mehr, denkt betroffen die zierliche Buchhaltersgattin Frau Schmalmeister, die hinter dem massigen Weib, dem des Josef abermalige gedankenreiche Auseinandersetzung gewidmet war, geduldig wartet, bis sie an die Reihe kommt. Und kaum getraut sie sich's ganz leise zu sagen, was sie gerne hätte:

„Ein halbes Kilo Ruttelfleck...“

Der Josef blüht erst erstaunt, dann schwärmerisch auf:

„Ruttelfleck? Ah, für die schöne Frau von Schmalmeister! Müß' die Hände, and' Frau! Jetzt bin i' auf amal besser auf'leat. I' hab' scho' glaubt, Sö sen m'r untreu word'n. Na, so hart hat mi' der Himmel do' net a'kraft. Ausschau'n tuan S' heunt' wieder, and' Frau, auschau'n! Wie an Engerl ohne Hlligerln! Dem Herrn Gemahl bin i' schön neidig. Ja, Glück muach der Mensch hab'n. I' hab' halt ka Glück auf der Welt. No, der Mensch soll net verzweifeln... Ad dann her mit die Ruttelfleck', sauber a'waschen und picklein a'sotten, was S' stellt und aufa'hob'n sen für die Frau von Schmalmeister. So, bitte... Mir zu danken, gern a'seh'n, stehe jederzeit alsdann mit Bonne zur Verfügung. O Gott, o Gott, wann's nur schon moring war', daß i' die and' Frau scho' wiederum sähet' — o Gott, o Gott, werd' i' heunt' Nacht wieder schwarze Traum' hab'n!...“

Die Buchhaltersgattin, glutüberaossen, trachtet nur möglichst rasch zum Laden hinauskommen. Wie sie ihr peinlich find, die plumpen Galanterien des Josef! Die anderen Kunden hören sie, und wer weiß, was sich die eine oder die andere dabei denkt. Die schlimmsten Trafschereien und Scherereien könnten draus entstehen. Eiferlich und mißtrauisch ist er ohnehin, ihr Herr Gemahl... Aber andererseits — so schöne Ruttelfleck' und so reichlich angewogen! Bei den teuren Fetten! Und sie hat sie nicht einmal fest bestellt, das ist gar nicht wahr, der Josef hat sie ihr bloß auf eine gelegentliche Andeutung hin voll Gefälligkeit und Großmut vorbehalten.

Nein, wir ihr heiß geworden ist!

Und richtig — da kommt ihr just die Frau kaiserliche Rat Hochgetan in die Quere. Die merkt sicherlich ihre Verwirrung und fragt sie haarflein aus, was diese zu bedeuten habe.

Möglich, daß die „kaiserliche Rätin“ derartige Absichten hatte — ausführen kann sie sie nicht. Denn kaum, daß sie das erste Begrüßungswort gesprochen hat, bleiben ihr die Augen stecken, und mit einem hastigen: „Entschuldigen, bitte, einen Moment — gleich bin ich wieder da!“ eilt sie auf die andere Seite der Straße.

Und Frau Schmalmeister sieht sie dort einem vierchrötigen Gentleman mit einer Knollen-nase und vielen Pusteln im Gesicht, einer karierten Kappe auf dem Kopf und einer weißen Schürze um den Leib in den Weg treten und eifrig mit ihm sprechen.

Aber wie sie mit ihm spricht!

Der jüngste Konzipist kann dem ältesten Sektionschef, der Säbienenpuher dem Herrn Straßenbahndirektor gegenüber nicht mehr Hochachtung, Ergebenheit und Ehrfurcht an den Tag legen, als die Frau kaiserliche Rat gegen den Knollennäsigen mit dem „Fürta“. Alle Augenblicke macht sie einen tiefen Blickling, und je steinerne, abweisender das Pustelgesicht wird, desto verbindlicher, flehender wird das ihrige. Und endlich, endlich läßt sich der Kappelmann zu einem Neigen des Hauptes um einen Behtelgrad und zu dem Schatten der Spur eines zustimmenden Nückelns herab. Da erfährt die kaiserliche Ratsgattin mit ihrer fein behandschulten Rechten seine mächtige Lage und drückt und schüttelt sie begeistert, und — Frau Schmalmeister schrickt zusammen — fast sieht es so aus, als wollte sie im Uberschwang ihrer Gefühle einen innigen Kuß darauf drücken. Nun Gott sei Dank, dieses Entsetzliche geschieht doch nicht...

Der Herr mit der Schürze entfernt sich gleichmütig und kreitbeinia.

Frau Rat aber kehrt freudestrahlend zurück.

„Wissen Sie, wer das war, Frau Buchhalter?“ berichtet sie mit vibrierender Stimme. „Unser Milchmann! Ja, unser Milchmann! Ich hab' heute zur Hause Besuch, und da hab' ich schon in der Früh' unser Dienstmädel hinuntergeschickt, ob ich nicht vielleicht doch ausnahmsweise um einen halben Liter Milch mehr haben könnt. Ganz ausgeschlossen, hat's a'heizen. Siedenfalls war die Anna zur kurz angebunden“

mit den Deuten, man weiß ja, wie das ist, wann so ein Fucheltrabant nicht moa. Aber, Gott Lob und Dank, jetzt hab' ich den Herrn von Schostalek selbst getroffen und hab' ihn allseitlich herumgekriegt. Er wird schau'n, was sich machen laßt, hat er a'lagt. Ich bin ja so froh! Ich bin ja so dankbar!... Wo waren denn Sie, Frau Buchhalter?"

"Beim Fleischhauer Frautourni!" antwortet die kleine Frau Schmalmeister, und ist jetzt gar nicht ein bißchen mehr verwirrt. Wieder Himmel, gegen den knollennäsigen Milchmann, der sich von einer kaiserlichen Rätin für einen halben Liter Milch beinah' die Hand küssen läßt, ist ja der Josef noch immer ein netter und feiner Mensch...

"Gast es a'leh'n? Gast es a'hört?" fragt das Fräulein Malwin, die Tabaktrafikanterin von der Mittlstaße, in feierlich belehrendem Ton das halbwüchsige Mädchen, das ihr das Mittagmahl zu holen und auch sonst kleine Dinge zu besorgen pflegt. "Gast es a'leh'n, wie der Herr kaiserliche Rat jetzt höflich und bescheiden und demütig war, weil er dringend Zigaretten braucht und nirgends keine kriegt? Das kommt davon! Früher einmal, da war er schmissig und auflosen, nix war ihm recht, und kaum 'dankt hat er, wann man 'n a'riht hat. Ich hab' mir immer a'wünscht, daß ich ihm's a'ruckhaken könnt'. No, und jetzt kann ich's. Von mir kriegt er keine Zigaretten, net einmal eine Ungarische, und wann er auf die Erde umrufft vor mir... Man soll keinen Menschen a'ring achten, weil man nie weiß, ob man 'n net später einmal braucht. Mer' dir das, Netterl, mer' dir's gut!"

Der Mann, dessen verdientes tragisches Geschick solchermaßen als Lehrschelk, als abschreckendes Beispiel für die reifere Jugend verwendet wird, der kaiserliche Rat Hochgetan, steht indessen vor dem Schaufenster des der Tabaktrafik nächstgelegenen Buchladens und nagt an seinen Lippen und stiert geistesabwesend, verzweifelt auf den bunten Umschlag einer Kriegshumoreskenskammung. Also nichts zu machen, brütet er stumpf. Die letzte Hoffnung fehlgeschlagen!

Da klopft ihn jemand auf die Schulter, der Herr Buchhalter Schmalmeister. Ohne lange Fragen erfährt er das ganze, große Unglück des Rates. Was war der selbige Tantalus, was war der zehnfach geschlagene Stob im Vergleich zu dem leidenschaftlichen Zigarettenraucher — der keine Zigarette bekommen kann!

"Na, vielleicht gelingt's mir," meint tröstend der Buchhalter. "Wann Sie ein bißel Geduld haben wollen..."

Die Geduld des kaiserlichen Rates wird auf eine ziemlich harte Probe gestellt.

Endlich aber kommt Herr Schmalmeister aus der Tabaktrafik, in der er spurlos verschwunden war, wieder heraus.

"Sechs Memphis!" verkündet er triumphierend. "Mehr gibt sie absolut nicht her, die Grausame. Also, wann Ihnen mit zwei davon gedient ist..."

"Ich dank' Ihnen tausendmal," sagt der Herr Rat ergriffen und setzt eine der beiden eroberten Memphis-Zigaretten sofort in Brand. "Die andere heb' ich mir auf bis nach dem Nachtmahl. Ah, wie das wohltut! Wie das schmeckt!... Aber wie haben Sie denn das Kunststück fertiggebracht bei der alten Schä — bei dem Fräulein?"

"Durch Liebenswürdigkeit und Schöntun halt," erklärt Herr Schmalmeister. "Ich mett', sie bildet sich ein, ich bin unglücklich verheiratet in sie. Wenn das meine Gattin wüßt! Saha! Na, hilf, was helfen kann!... Also habe die Ehre, Herr kaiserlicher Rat!"

Er entfernte sich, Schweigend und rauchend und allein wandelt Herr Hochgetan seines Weges.

An der Ecke der Hauptstraße sieht er ein Weib mit einem Storb voll Schneerosen stehen.

Schon will er in sich gefehrt vorüber — da macht er mit einem Rud Halt: und erwirbt ohne freilich so ein Schneerosenbukett. Und dann kehrt er um und geht genau dieselbe Strecke, die er gekommen ist, rasch wieder zurück. Vor der Tür der Tabaktrafik, in der er eben erst eine so schmerzliche Niederlage erlitten, stützt er den Hut und fährt sich heusaend mit dem Taschentuch über Stirn und Glabe. Dann aber drückt er entschlossen auf die Klinke und tritt mit einer tiefen Verbeugung ein, die Hand mit dem Schneerosenbukett recht sichtbar vorstreckend.

Hoffen wir, daß auch ihm der Spruch von dem reuigen Sünder zugute kommen wird, der mehr gilt als neunundneunzig Gerechte; hoffen wir, daß er bei der gekränkten Verkäuferin kostbarer Zigaretten nicht minderen Erfolg haben wird, als seine Gattin bei dem biberben Milchmann; hoffen wir, daß die holde Siegerin jene unangeheure Macht, die auch ihr jetzt außerordentliche Verhältnisse gegeben haben, nicht allzu gründlich, allzu rücksichtslos, allzu unmoralisch mißbraucht!

Wiener Topographie.

Den echten Wiener hat seit Urgroßvaters Zeiten die Schwärmerei für gutes Essen und Trinken recht charakterisiert. Schiller hat deshalb Wien die Stadt der Phäaken genannt, in der sich immer am Herd der Spieß dreht, und wenn man in der Kriegszeit, in der die bescheidensten kulinarischen Genüsse so im Preise gestiegen sind, durch die Wiener Straßen geht oder in die Umgebung der Stadt wandert, so begegnet man so häufig Orts- und Straßenbezeichnungen, die nach Lieblings Speisen der Wiener oder Lebensmitteln gebildet wurden, daß wohl darin die Wichtigkeit, die für den Wiener alles, was mit dem Essen und Trinken zusammenhängt, besitzt, ziemlich deutlich zum Ausdruck kommt. Man braucht nicht erst auf das Krapsenwaldl oder zur Knödelshütte hinaufzusteigen, auch nicht nach Speising oder Weinhau zu fahren, um das bestätigt zu finden, denn schon in der Stadt erinnern den Passanten viele Straßentafeln an Lebensmittel, die in der harten Zeit der Kriegsteuerung rarer geworden sind, wie zum Beispiel der Strudelhof, das Gänsehäufel, die Fahngasse, der Wildbretmarkt sowie die Fasan-, Tauber-, Wachtel-, Gajen-, Hechten-, Schill- und Karpfengasse. Trinkfeste Biertrinker müssen in der Zeit der Biereinschränkung mit Wehmut an die schöne Friedenszeit denken, wenn sie durch die Sechskrügelgasse gehen. Aber wichtiger als der braune Gerstensaft sind all die Dinge, die jetzt die Regierung und die Hausfrauen so intensiv in Bewegung gesetzt haben, und an die in Wien

so viele Verklüftungen erinnern, wie zum Beispiel der Fleischmarkt, die Rühgasse, die Leberstraße, die Blutgasse, dann die Kornstraße, der alte Mehlmarkt, der Getreidemarkt, der Jungmaispas, die Milchgasse, die Gerstegasse, aber auch die Malzgasse, die Kohlgasse, dazu die Salz- und Pfeffergasse, die Rettich- und Kreuzzgasse, Essiggasse und schließlich — zum Nachhinein — die Frucht-, die Ruz-, Goller-, Weintrauben- und Apfelfgasse. Angeichts dieser vielen schmack- und nahrhaften Erinnerungen findet man es begreiflich, daß es in Wien auch eine Wohllebensgasse gibt, die aber in der Kriegszeit von rechts wegen außer Verkehr gesetzt werden sollte. bezirkshilfsbureaus errichtet.

— (Mitteleuropäische Fahrplankonferenz.)
Mit dem heutigen Tage beginnen die Vorverhandlungen der zweiten mitteleuropäischen Fahrplankonferenz, die während des Krieges abgehalten wird. Wenn sich auch diesmal in Wien nur ein fachliches Rumpfparlament versammelt — besetzt von den Bahnverwaltungen uns befreundeter und neutraler Staaten —, so ist doch schon in der Möglichkeit seines Zustandekommens ein überaus erfreuliches Merkmal unserer wirtschaftlichen Stärke und unseres wirtschaftlichen Kraftbewußtseins zu erblicken. Vor allem geht daraus deutlich hervor, daß die Eisenbahnen, die doch im Kriege in erster Linie der Kriegsführung zu dienen haben, befähigt sind, in steigendem Maße auch den Zivilpersonen- und Zivilgüterverkehr zu bewältigen. Die jetzige Konferenz wird unzweifelhaft viele weitere Verbesserungen des bestehenden Fahrplanes bewirken und damit vielleicht, ähnlich wie es mit der Einlegung des Balkanzuges der Fall gewesen sein dürfte, den Grund zu künftigen dauernden Neugestaltungen im Bahnverkehr legen. Die Abhaltung der Konferenz bildet aber auch einen sichtbaren Beweis dafür, daß der Verkehr im engeren Sinne, die Uebertragung von Personen, Gütern und Nachrichten im Raume, hinsichtlich seiner dauernden Wirkung, unter allen internationalen Beziehungen durch den Krieg am wenigsten gelitten hat. Er vollzieht sich, was die Bahnen anlangt, auf den verschiedenen Netzestellen noch immer auf Grund der vor dem Kriege geschlossenen internationalen Verträge. Die werden, sobald der Friedensbeginn die zerrissenen Fäden des Netzes wieder zusammenknüpfen wird, auch zwischen den sich jetzt bestehenden Staaten in derselben oder zumindest in wenig veränderter Gestalt wieder aufleben. Mag daher der Krieg noch so grimmig wüten: die heute beginnende internationale Fahrplankonferenz leistet, wenn ihr Programm auch nur auf die Dauer des jetzigen Krieges zugeschnitten ist, damit zugleich über ihn hinausgehende Friedensarbeit.

8.7.1916

187

Der Umbau des Westbahnhofes.

Grundzüge des Projekts. — Die Wünsche des Stadtrates.

Der Westbahnhof ist umbaubedürftig, die Unzulänglichkeit der Anlage ist allgemein bekannt. Wiederholt hat die Gemeinde Wien Eingaben an das Eisenbahnministerium gerichtet, in denen der Umbau verlangt, der Bürgermeister wies im Staatseisenbahnrat auf die durchzuführende Umgestaltung hin und auch im Reichsrat wurden Anträge in dieser Richtung gestellt. Allen diesen Beschwerden und Anregungen hat die Staatsbahndirektion nun Rechnung getragen, es wurde ein Projekt für den Umbau des Personenbahnhofes ausgearbeitet.

Dieses Projekt lag dem Stadtrat kürzlich zur Einsicht vor. Nach den Plänen der Staatsbahndirektion kommt an Stelle des Bahnhofes ein neues Gebäude mit zwei Geschossen. Die Gartenanlage vor der Front gegen den Mariahilfergürtel fällt weg, der Platz wird zum Teil für den Neubau beansprucht. Auch die Gartenanlage längs der Stadtbahnhaltestelle wird aus Verkehrsrücksichten beseitigt. Der Zugang zur Abfahrtshalle ist an der gegen das Administrationsgebäude gelegenen Ecke vorgeesehen. An der Südseite — gegen die Mariahilferstraße — ist der Eingang für die Fußgeher, die dahin über einen durch die Parkanlage des Administrationsgebäudes führenden Weg kommen. In Wagen vorfahrende Reisende finden einen Einlaß auf der Gürtelseite. Für ankommende Reisende ist der Ausgang ungefähr an der Stelle gedacht, wo jetzt die Abfahrt erfolgt. Durch Einlösung des Häuserblocks zwischen der Fuchsgasse und Kohlenhofgasse und durch die Beseitigung der Gartenanlage gegenüber der bisherigen Abfahrtshalle wird Raum zur Aufstellung von 200 Wagen geschaffen. In der großen Abfahrtshalle werden zwölf Kassenschalter, eine Geldwechselstelle, ein Zeitungsladen, eine Entnahmestelle für Handgepäck, Wasch- und Toiletteräume sich befinden. Anschließend an der Vorderfront ist die Gepäckausgabe. Ueber eine Freitreppe gelangt man in das Obergeschoss, dort über einen Ast dieser Treppe auf den Kopfbahnsteig, an den sich fünf Zungenperrons anschließen, die den Zugang zu den neuen acht Geleisen (heute nur vier) vermitteln. Vom Kopfperron sind Zugänge in die Wartesäle 1. und 2. Klasse, in den Damensalon, den Hofwartesalon und in den Wartesaal 3. Klasse. Ueber den anderen Ast der Freitreppe kommt man in die Restaurationsräume. Die Bahnhofshalle wird 195 Meter lang sein, die Mittelhalle ungefähr 51 Meter Spannweite und 19½ Meter

Höhe haben, sowie zwei kleine Seitenschiffe. Vor der Ankunftshalle wird eine 77 Meter lange gedeckte Veranda hergestellt. Nächst der Abfahrtshalle befindet sich ein Postamt. Für die schönheitliche Ausgestaltung der Schaufseiten des neuen Bahngedäudes ist ein Wettbewerb in Aussicht genommen.

Der Referent Schreiner beantragte im Stadtrate, dem Projekte unter gewissen Bedingungen zuzustimmen. Der Stadtrat wünscht die Herstellung eines unterirdischen Ganges zwischen dem Aufnahmagedäude und der Stadtbahnhaltestelle Westbahnhof, bezw. der anschließenden Haltestelle der geplanten Untergrundschnellbahnen; dann die Schaffung eines Uebergangsteges im Zuge der Tannens- oder Weingasse, oder eines Personentunnels im Zuge der Sackengasse. Die Heizhausanlage wäre unbedingt derart einzurichten, daß eine Belästigung der Nachbarschaft ausgeschlossen ist.

Stadtrat Schneider bemängelte das Projekt, das er als für eine Weltstadt unzulänglich bezeichnete.

Der Stadtrat beschloß, im Sinne der Anträge des Referenten eine Erklärung bei der heute Dienstag stattfindenden Stationskommission abzugeben.

Legitimationen für Familienangehörige von Militärpersonen auf den Staatsbahnen.

Wien, 9. Februar.

Das Eisenbahnministerium hat im Einverständnisse mit dem Finanzministerium den Familienangehörigen (Frauen und Kindern, beziehungsweise Witwen und Waisen) von Militärpersonen vom 1. März d. J. die Ausfolgung fünfjähriger Legitimationen zugestanden, auf Grund deren diese Personen berechtigt werden, die ihnen laut Dienstbuch zu E-66 zugestandenen Fahrtbegünstigungen unmittelbar bei den Personenkassen der österreichischen Staatsbahnen in Anspruch zu nehmen. Die Ausdehnung dieser Begünstigung auf die österreichischen Privatbahnen ist in die Wege geleitet.

Zur Durchführung dieser Neuverordnungen hat das Kriegsministerium mit Erlaß vom 25. v. M. eine Reihe von Verfügungen erlassen, denen folgendes zu entnehmen ist:

Vom 1. März d. J. an kann die Fahrtbegünstigung nur mehr ausschließlich bei den Personenkassen gegen Vorweis der Legitimation in Anspruch genommen werden. Es entfallen daher die bisher erforderlichen fallweisen Ansuchen um Anweisung der Fahrtbegünstigung für einzelne Fahrten. Nur für je zwei unter zehn Jahre alte Kinder von aktiv dienenden

Militärpersonen sind Ansuchen um Anweisung zur Fahrt mit einer halben Zivildfahrkarte fallweise wie bisher einzubringen. Die vor dem 1. März d. J. bereits ausgefolgten Fahrtbegünstigungsanweisungen behalten ihre dreimonatige Gültigkeit. Eine Prolongierung dieser Anweisungen ist ausgeschlossen.

Die Legitimationen können für eine beliebige Wagenklasse gelöst werden. Die Legitimationen unterliegen der gesetzlichen Stempelgebühr (erste Klasse 10 K., zweite Klasse 5 K., dritte Klasse 2 K. 50 H.). Im übrigen sind die Rechte und Pflichten der Legitimationsinhaber aus den in den Legitimationen abgedruckten „Allgemeinen Bestimmungen“ zu entnehmen.

Der Anspruch auf die Legitimationen ist bei den in früheren Anordnungen als hiefür zuständig bezeichneten Behörden, Kommanden, Truppenteilen und Anstalten schriftlich zu erheben. Während der jetzigen abnormalen Verhältnisse sind die Gesuche der Familienangehörigen der im Felde befindlichen Militärpersonen zu richten: a) bezüglich der höheren Kommanden und der Isolierungen: an die Militärstationen, Platz- und Ergänzungsbezirkskommanden; b) bezüglich der Truppen und Anstalten: an ihre Ersatz- und Stammkörper. Jedem Gesuch ist eine auf dem unteren Rande der Rückseite mit Tinte eigenhändig unterfertigte Photographie in Visitenkartenformat (10 1/2 Zentimeter hoch, 6 1/2 Zentimeter breit) anzuschließen. Auf Blechplatten hergestellte Photographien werden nicht angenommen. Die Photographie darf zu ähnlichen Zwecken bisher nicht verwendet worden sein und muß die betreffende Person zweifellos erkennen lassen. Jedem Gesuche sind außerdem für jede Person je 2 K. als Ausfertigungsgebühr anzuschließen.

Die Legitimationen haben eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren. Sohin erlischt die Gültigkeit der am 1. März d. J. ausgelegten Legitimationen am 31. Dezember 1920. Die Legitimationen sind jedoch alljährlich zum Jahresschluß derjenigen Stelle, die zur Ausstellung berechtigt ist, zum Zwecke der Bestätigung darüber vorzulegen, daß beim Inhaber die für die Anspruchsberechtigung maßgebenden Voraussetzungen noch zutreffen.

M itteleuropäische Fahrplankonferenz.

Begrüßung durch den Eisenbahnminister Dr. Freiherrn von Forster.

Wie im heutigen Morgenblatte bereits in Kürze gemeldet wurde, haben die Gruppenberatungen der Mitteleuropäischen Fahrplankonferenz bereits gestern ihren Anfang genommen. In der heutigen Hauptverhandlung der Fahrplankonferenz, die im Saale der niederösterreichischen Handelskammer stattfindet, richtete Eisenbahnminister Doktor Freiherr v. Forster nachstehende Ansprache an die versammelten Vertreter der mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen:

Zum dritten Male während des Krieges finden sich die sehr geehrten Herren Vertreter der hohen Regierungen und Verkehrsverwaltungen aus den Gebieten der verbündeten Centralmächte und der neutralen Staaten in einer Mitteleuropäischen Fahrplankonferenz zusammen.

Die k. k. österreichische Regierung, in deren Namen ich Sie aufs herzlichste willkommen heiße, begrüßt mit Freude ihr Erscheinen in der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Meine Begrüßung gilt insbesondere auch den anwesenden Vertretern der k. u. k. Seeresbahnen und der k. u. k. Zentral-Transportleitung im Kriegsministerium.

Wie es bereits die vor Jahresfrist in München abgehaltene Fahrplankonferenz bewiesen hat, vermochte der Krieg dem gegenseitigen Bedürfnisse nach einer zwischenstaatlichen Verständigung in Fragen des Personenverkehrs keinen Abbruch zu tun; vielmehr ist der Drang nach einvernehmlicher Lösung der schwebenden Verkehrsfragen noch lebhafter und dringender geworden, seit der Entwicklung des mitteleuropäischen Verkehrs durch den Gang der Ereignisse neue Ziele und Richtungen gewiesen sind.

Schon keimt selbst im Bereiche der Länder, die vor kurzem noch die Schauplätze der Zerstörung und des kriegerischen Ringens waren, neues wirtschaftliches Leben; es tritt in Wünschen der Industrie- und Handels-

welt nach fortschreitender Ausgestaltung des Verkehrs nach und aus diesen Ländern in Erscheinung.

Eine von Voraussicht erfüllte Verkehrspolitik wird diese erfreulichen Anzeichen einer durch den Krieg unbeeinträchtigten Neubelebung alter und starker Beziehungen zu werten und im Rahmen der durch die Kriegslage gezogenen Grenzen voll zu beachten wissen; eine solche Politik wird auf diese Weise bemüht sein, noch mitten im Kriege den Boden vorzubereiten, auf dem sich die von der Zukunft erhoffte Erstarkung merkantiler und kultureller Beziehungen entfalten soll.

Ihrer gemeinsamen Arbeit, meine sehr geehrten Herren, fällt die dankenswerte Aufgabe zu, zu diesem Werke in mitbestimmender Weise beizutragen; denn sowie es die Sendung der Eisenbahn von jeher war, mit der wirklichen auch die geistige Brücke zwischen dem Kulturleben der Völker und Nationen zu schlagen, so werden diese Wechselbeziehungen und wird der Ausgleich dieser Interessen sich auch in Hinterrück auf den eisernen Adern des Verkehrs vollziehen.

Mit solch hohem Ziele vor Augen treten wir in die heutige Beratung ein; wir begrüßen in dem neuerlichen Austausch der Wünsche und Meinungen das wirksamste, lebensvolle Mittel zur Wahrung eines stetigen Fortschrittes auf dem Wege zur Verbesserung und Ausgestaltung der Verkehrsbeziehungen.

Mit dem Wunsche nach einem gedeihlichen Verlauf Ihrer Beratungen erkläre ich die heutige Tagung der Fahrplankonferenz für eröffnet.

Nach diesen von den anwesenden Vertretern der mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Ausführungen des Eisenbahnministers Doktor Freiherrn v. Forster ging die Konferenz in die Beratung der einzelnen Punkte der Verhandlungsgegenstände ein.

Zugsverbindung Wien—Warschau.

Die bestehende Zugsverbindung Wien Nordbahnhof—Warschau über Trzebinia-Zablowice wurde in jüngster Zeit durch Einführung durchlaufender Wagen 1. und 2. Klasse von Wien nach Warschau und zurück verbessert. Die Verkehrszeiten sind folgende:

Wien Nordbahnhof ..	ab 7 Uhr 20 Min.	früh
Trzebinia	an 7 " 50 "	abends
Warschau	an 6 " 12 "	früh.

Zurück:

Warschau	ab 11 Uhr — Min.	nachts
Trzebinia	ab 7 " 30 "	früh
Wien Nordbahnhof ..	an 6 " 46 "	abends

Zugsverbindungen mit Polen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. sind auf der Linie Prag Staatsbahnhof—Böhmisch-Trübau—Breitau mehrfache Fahrplanänderungen in Kraft getreten, durch die eine wesentliche Verbesserung der Anschlüsse in Breitau an die bestehenden Zugverbindungen von Wien nach Polen und zurück erzielt wurde.

Von Wien und Böhmen nach Polen und zurück bestehen hiernach derzeit folgende günstige Zugverbindungen:
Von Wien und Prag nach Zwangorod und Lublin über Brerau—Trzebinia—Szczafowa.

Wien Nordbahnhof	ab 10 Uhr 47 Min.	abends
Prag Staatsbahnhof	ab 7 " 18	
Trzebinia	ab 8 " —	früh
Niechow	an 12 " 26	vormittags
Kielce	an 2 " 31	na. mittags
Radom	an 5 " 41	
Zwangorod Ost	an 7 " 35	abends
Lublin	an 11 " 52	nachts
Cholm	an 4 " 10	früh
Zurück:		
Cholm	ab 12 Uhr — Min.	nachts
Lublin	ab 4 " 20	früh
Zwangorod Ost	ab 9 " 41	vormittags
Radom	ab 11 " 30	
Kielce	ab 2 " 39	nachmittags
Niechow	ab 5 " 46	
Trzebinia	an 9 " 8	abends
Prag Staatsbahnhof	an 10 " 10	vormittags
Wien Nordbahnhof	an 6 " 12	früh

In diesen Zugverbindungen verkehren Speisewagen zwischen Trzebinia und Zwangorod.

* (Benützung des Balkanzuges durch Offiziere.) „Streffleurs Militärblatt“ verlautbart: Offiziere können den Balkanzug benützen und bedürfen als Ausweisdokument einen „Offenen Befehl“, aus welchem das Recht zur Benützung des Balkanzuges und die zu durchfahrende Strecke zu ersehen sein muß, sowie einer „Anweisung zur Benützung des Balkanzuges“ behufs Lösung der Fahrkarte. Jene Offiziere des Hinterlandes, welche den Balkanzug benützen wollen, haben ihre Gesuche bei genauer Angabe des Reisezweckes und Reisezieles dem zuständigen Militärkommando behufs Zuerkennung des Rechtes zur Benützung des Balkanzuges sowie zur Ausstellung der „Anweisung zur Benützung des Balkanzuges“ einzusenden. Fahrkarten dürfen nur gegen Vorweisung des „Offenen Befehles“ und der „Anweisung zur Benützung des Balkanzuges“ aus gegeben werden. Bemerkt wird, daß Offiziere, die in offizieller Mission oder zu Urlaubszwecken reisen — ab 2. Februar 1916 — das ottomanische Gebiet nur dann betreten dürfen, wenn sie an Stelle des Reisepasses ein vom ottomanischen Botschafter in Wien vidiertes Identitätsdokument (Passierschein) oder einen von diesem ausgestellten Passierschein besitzen.

Zugsverbindungen mit Galizien und Polen.

Mit Gültigkeit vom 1. d. sind auf der Linie Prag Staatsbahnhof—Böhmisch-Trübau mehrfache Fahrplanänderungen in Kraft getreten, durch die eine wesentliche Verbesserung der Anschlüsse in Brerau an die bestehenden Zugverbindungen von Wien nach Galizien und Polen sowie zurück erzielt wurde. Von Wien und Böhmen nach Galizien und Polen und zurück bestehen hienach derzeit folgende günstige Zugverbindungen:

Von Wien und Prag nach Lublin über Brerau-Krakau-Debica-Rozwadow: Wien Nordbahnhof ab 9 Uhr abends, Wien Staatsbahnhof ab 7 Uhr 18 Min. abends, Krakau an 10 Uhr 19 Min. vormittags, Krakau ab 11 Uhr vormittags, Krasnik an 9 Uhr 56 Min. abends, Lublin an 12 Uhr 29 Min. nachts, Cholm an 4 Uhr 10 Min. früh.

Zurück: Cholm ab 12 Uhr nachts, Lublin ab 5 Uhr 20 Min. früh, Krasnik ab 8 Uhr 15 Min. früh, Krakau an 7 Uhr 10 Min. abends, Krakau ab 7 Uhr 56 Min. abends, Prag Staatsbahnhof an 1 Uhr 51 Min. nachmittags, Wien Nordbahnhof an 9 Uhr 7 Min. vormittags.

In diesen Zugverbindungen verkehren Schlafwagen zwischen Wien und Krakau und Speisewagen zwischen Krakau und Lublin.

Der Sechzehnjährige.

Wie er den Zwanzigjährigen vertritt.

Ein den besseren Ständen angehöriger Herr betritt heute einen Rasierladen. Jahrelang ist er in diesem einen Lokal Stammgast; jahrelang wurde er, der Anspruchsvolle, hier bedient, wie er es für sein Geld nach dem letzten Stand der Hygiene und Mode verlangen zu können glaubte. Der „Meister“ hatte ihn jedesmal, kaum daß er die Tür geöffnet, ehrerbietig begrüßt, hatte ihm Hut und Mantel abgenommen und nach seinen besonderen Wünschen gefragt. Und wenn sich der Gast mit der steifen Miene, die man früher aufzusehen beliebte, wenn man für sein bares Geld Befehle erteilte, in den breiten Rasierstuhl niedergelassen hatte, stand schon der Gehilfe dienstfertig bereit und leistete ein, rasierte, frisierete und machte zum Schluß für die erwiesene Ehre einen großen Diener. Und dann stürzte ein kleiner, blasser Junge auf den verschönten Gast los und bearbeitete dessen tadellosen Rock und Mantel frampfhast mit einem Strohhessen. Diese ganze Zeremonie kostete, wenn's hoch herging, eine Krone, und nicht weniger als drei Menschen, den Meister, den Gehilfen und den Lehrling, hatte sie jedesmal in Bewegung gesetzt. Alles um eine Krone! Aus dieser Krone sind heute eine Krone und fünfzig geworden, und es geht viel einfacher zu. Der Meister macht keine Rücklinge mehr. Er ist im Felde. An seiner Stelle sitzt die Frau bei der Kasse und macht ein recht ernstes Gesicht. Der Gehilfe ist auch nicht da. Auch er ist ins Feld gegangen, und der vornehme Gast hatte eines Tages, als er einmal so obenhin fragte, was man denn vom Friedrich höre, erfahren, daß der Friedrich gefallen sei. Der Friedrich wird also nie mehr ein Trinkgeld bekommen, wird nie mehr mit demutsvollem Gesicht den anspruchsvollen Herrn rasieren und zusammenfahren, wenn dieser beim Rasieren gedankenlos seufzt, was bei dem scharf aufpassenden Meister jedesmal den unbegründeten Verdacht erweckte, daß der Friedrich ungeschickt gewesen sei. Der brave Friedrich ist nicht mehr. Statt des Friedrich kommt jetzt, wenn der noble Herr den Laden betreten und sich eigenhändig den Rock ausgezogen hat, der blasse Junge von ehemals mit einer Rasierschüssel aus der Ecke und kratzt den heute viel weniger anspruchsvollen Herrn schlecht und recht ab. Dafür bekommt er, genau so wie früher der Friedrich, zwanzig Heller Trinkgeld, ohne sich lange zu bedanken, was wieder der Geber sehr selbstverständlich findet, genau so selbstverständlich wie früher, daß der Friedrich jedesmal vor Dankbarkeit zerfloß.

Der kleine blasse Lehrling aber, der sich nicht erst viel kränkt, er ist der Herr der Situation. Vor dem Gewerbegesetz ist er noch der Lehrling. Aber das ist ihm gleichgültig. Er ist jetzt ein Herr, hat ein Einkommen und Ansprüche. Um acht Uhr abends verläßt er den Laden und erholt sich. Im Kaffeehaus trifft er seinen Freund, den Pepi, mit dem er Billard spielt. Der Pepi ist eigentlich auch ein Lehrling. Er ist in einer Maschinenfabrik in die Lehre gegangen, hat dem Werkführer täglich zum Gabelfrühstück Würstel und zur Pause Kaffee geholt. Zwischen diesen zwei Hauptleistungen durfte er Werkzeug und Material zutragen und den Gehilfen zuschauen. Wenn die Hilfsarbeiterin vom Posten gegangen war, durfte er, ehe ihre Nachfolgerin kam, bei der Stanzmaschine dünnes Blech lochen. Sie und da ließ man ihn zur Drehbank zu. Auch er ist ein Herr geworden. Er steht jetzt täglich an der Drehbank und kommandiert den Frauen, die die Männernot des Krieges zu dieser schweren Arbeit geführt hat. Er ist den Frauen natürlich über, erstens, weil er ein kräftiger Bengel ist, zweitens, weil er die Arbeit besser versteht. Hat er doch eine Fachschule besucht und zwei Jahre lang den Gehilfen bei der

Arbeit zugehört. Da der Werkführer leicht nervös wird, wenden sich die Frauen immer wieder an den Lehrbuben um Rat. Er gibt gern Auskunft, nicht bloß, weil er ein gutmütiger Junge ist, sondern weil es auch seinem Selbstgefühl schmeichelt, eine Autorität geworden zu sein. Samstag abends, wenn der Lohn ausbezahlt wird, da erreicht sein Selbstgefühl den Höhepunkt. Fast so viel wie früher ein Gehilfe bekommt er jetzt bezahlt, und das ist für den Pepi ein Vermögen. Es ist soviel, daß er im Kaffeehaus mit dem Friseur Billard spielen kann. Beide rauchen auch kräftig Zigaretten und sind sehr böse, wenn es in der Trafik oder beim Kellner nur Sport gibt. Die zwei Lehrbuben sind vollendete Vorstadtkavaliere geworden. Eines Abends haben sie mit einer gewissen scheuen Angst gemeinsam ein Mädel auf der Straße angesprochen. Der Friseur, der den Weltmann spielte, meinte, das Ding sei mindestens zwanzig Jahre alt, aber jetzt habe sie keinen Verehrer und da könne man sich schon herantrauen. Und das nicht einmal so unreife Mädel ließ sich wirklich mit den zwei Lehrbuben ein, brachte am nächsten Tag sogar ihre Freundin mit, damit auch der Pepi eine Begleitung habe. So haben sich zwei Paare gebildet. Am Sonntag gehen die Mädels mit den zwei jungen Herren ins Kaffeehaus, und alle vier rauchen Zigaretten und sind kreuzfidel.

Solche Paare sieht man heute recht oft. Immer kann man beobachten, daß die Herren Buben recht gut gekleidet sind. Sie sind ja Verdienner geworden. Ihr Anzug war früher knabenhaft und nicht immer sorgfältig. Heute ist er modisch. Oft sieht so ein Junge wie ein kleiner Geck aus. Und benimmt sich auch danach. Da hat sich vor einiger Zeit in der Wipplingerstraße folgende wahre Geschichte begeben: So ein kleiner Kerl im Plüschhut, Lackstiefeln und einem Seidentuch in der Seitentasche war eine Zeitlang einer Dame regel-

recht nachgestiegen und hatte sich schließlich auch an sie herangemacht. Er bekam im selben Augenblick unter sensationellem Aufsehen von der entrüsteten Frau mehrere Ohrfeigen und oben-drein ein Standpredigt. Er schlich davon. Ein Augenzeuge agnoszierte ihn als einen Praktikanten in einer bekannten Stadtfirma. Kein Zweifel, der Künzling war zu Geld gekommen, der Kommiss war eingerückt, das Bürschchen verwendbar, und der Chef bewilligte ihm vielleicht den horrenden Gehalt von 150 Kronen, obwohl das Premium dem Jungen erst in einem Jahr die Reife zuerkennen wird. Wahrscheinlich ist das Bürschchen auch gegen den verschüchterten Provinzkunden recht arrogant, wenn dieser die Bahnfahrt riskiert, um beim Enarostisten zwei Werke blauen Baumwollmollino zu erbetteln. O, wie war es früher anders! Denselben bettelnden Kunden mußte man früher den allerrednerwandesten Reisenden mit 30 Kronen Tagesdiäten, hohem Fixum und anständiger Provision ins Haus schicken, um ihm die zwei Werke Mollino anzuhängen. Aber so arrogant wie der Kunde früher gegen den Reisenden war, so arrogant ist jetzt der Herr Praktikant gegen ihn.

Es gibt eine ausgleichende Gerechtigkeit, und sie hat den Sechzehnjährigen bei der Arbeit und im Geschäft zu hohem Ansehen gebracht. Er vertritt jetzt das männliche Element gegen die eindringende weibliche Konkurrenz. Er, der Sechzehnjährige, steht heute auf dem Posten, den früher der Zwanzig- oder gar der Vierundzwanzigjährige eingenommen hatte. Wir sehen ihn ja auch täglich auf der Elektrischen, wenn er die Karte knipst. Wer hat nicht die Beobachtung gemacht, daß er genau so auf seinem Trinkgeldkreuzer besteht, wie der jetzt eingerückte Kondukteur? Ist es zu verwundern, wenn er auch die Ansprüche des Vierundzwanzigjährigen entwickelt? Dieses Geschlecht der Sechzehnjährigen, es wird mit zwanzig Jahren anders sein als die Zwanzigjährigen, die heute im Felde stehen. Es wird rascher gelebt haben, sich rascher entwickelt haben. Wer vermag zu sagen, welche Ansprüche diese Sechzehnjährigen mit zwanzig Jahren stellen werden?

Sicherlich wäre es falsch, diese Entwicklung beflagen zu wollen. Sie hat Erscheinungen gezeigt, die uns oft peinlich berühren. Oft mehr als das. Wir wissen, daß auch die Kriminalität der Jugendlichen dieses Alters zugenommen hat. Man braucht nur den täglichen Polizeibericht zu lesen; die steigende Zahl der Fälle, in denen die Sechzehnjährigen, Lehrbuben, Praktikanten und Schüler, eine Rolle spielen, kann der Beachtung nicht entgehen. Aber das gehört mit dazu. Ein unverhältnismäßig hohes Anwachsen der Zahl der leichten und der schweren Übertretungen und Verbrechen Jugendlicher besteht nicht. Es ist der Vorschlag gemacht worden, hier durch eine Ausdehnung des Unterrichtes der Fachschulen eindämmend vorzugehen. Der Plan wäre gewiß zu erwägen. Es bleibt bloß zu bedenken, wie sich die Jugendlichen, die schon manche Freiheiten gekostet haben, diesem Zwang fügen werden. Denn sie sind alle nicht nur anspruchsvoller in ihren Anforderungen an das Leben geworden, sondern auch selbstbewußter. Es ist aber kein Unglück, wenn ein selbstbewußter Jahrgang heranwächst.

Wiener Bürger und Soldat.

Es ist eine Zeit der raschen Entschlüsse und Handlungen, in der wir leben. Weil ein Ereignis das andere im Fluge ablöst und weil wir alle, an der Front und im Hinterrande, gleichen Schritt halten müssen mit dem Werden und Geschehen um uns und durch uns, dürfen wir nicht lange verweilen bei den täglichen Ereignissen und wenn sie noch so großartig und bedeutend wären.

Enkel und Enkelkinder noch werden sich erheben dürfen an den Großtaten, die ihre Vorfahren in diesem Beltragen vollbracht haben und wenn wir Zeitgenossen dem, was nun Heldennut und Tapferkeit, Opferinn und Heimatliebe leisten, nur Augenblicke des Dankes und der Erhebung widmen dürfen, so werden spätere Geschlechter in einer Zeit glorreichen Friedens in behaglicher Muße aus dem unvergänglichen Borne der Heldengeschichte unserer Tage schöpfen können.

Aber was uns allein vorbehalten bleibt, sind die persönlichen Eindrücke, die wir nun in uns aufnehmen und die in ihrer Gewaltigkeit nicht verwischt werden können. Wer kann den Augenblick schildern, da der Krieger seine Feuertaufe empfängt, wer die Empfindung von Führer und Soldat, da ein schwerer Sturm gestickt und ein Sieg erfochten ist? Wer schildert den Jubel des Soldaten und seiner Lieben, wenn er nach langer, banger Trennung zu kurzer Rast wieder heimgekehrt ist? Und der vaterländische Opferstimm eines Volkes, das sich Entbehrungen und Opfargunaen in früher nie geahntem Umfange auferlegt, kann in seiner ganzen Größe nur miterlebt und mit empfunden werden.

So wird eine Episode unserer Zeit in unserem Herzen niemals veralten, die Kriegsjahrt des Wiener Bürgermeisters, der in der vorigen Woche vom Besuche der Wiener Truppen an der Südwestfront zurückgekehrt ist. Der ihn bei der Schilderung seiner Reise gehört hat, war mit ihm tief ergriffen.

Auf feiner Karsthöhe sucht im Kanonendonner der Bürgermeister seine Wiener auf, die ins Feld gezogen waren. Er hat sie schon zu lange vermisst, die Edelknaben und so nahm sich Urlaub und folgte ihnen nach, wo sie waren. Und als er

sie gefunden hatte, gab es ein Wiedersehen voll herzinniger, erhebender Freude. Er bringe ihnen die Grüße der Wiener und ihren Dank für das treue und tapfere Ausharren. Wenn sie heimkehren, die eisernen Helden, werden sie den Voten für ihre Zukunft vorbereitet finden. Und der liebe Herrgott möge die Wiener Kinder beschützen und sie alle wieder heimführen in die Wienerstadt, die ihrer mit Freuden harret. Welches Auge mag da nicht geleuchtet haben bei einem solchen Wiederseh'n, bei solchen Worten, die mehr gefühlt als gesprochen erscheinen. Zu schnell vergehen die Augenblicke, die der Bürgermeister bei den Deutschmeistern zubringen darf, denn der Kampf tobt weiter und die Edelknaben greifen wieder zu ihren Waffen. Aber ehe der Bürgermeister von ihnen scheidet, vollzieht sich ein Ereignis, das die Szene drastisch beleuchtet. Eine Granate schlägt unweit vom Bürgermeister und seinen Wienern ein. Sie bleibt wirkungslos; was sie aber anzudeuten schien, es war ein treffliches Symbol: Wiener Bürger und Soldat sind vereint in Freud und Leid, in Gefahr und Tod.

Es darf nicht vergessen werden, wie der Wiener Bürgermeister im Weltkrieg die Edelknaben am Sonzo besuchte. Wenn sich ein Maler fände, der dies miterlebte — er müßte diesen Augenblick durch seine Kunst der Nachwelt überliefern. Mit dem Bürgermeister haben alle Wiener das Ereignis miterlebt, nicht mit Aug' und Ohr, aber mit ihrem Herzen. Er war der Dolmetsch unserer Gefühle, als er zu den Deutschmeistern sprach. Sie werden nach Kampf und Sieg in ihre Heimat zurückkehren und die Wiener werden um die Gelben Vorbeereiser werden. Von Jubel und Freude werden Straßen und Plätze erfüllt sein, wenn es wahr wird, was sie sangen, als sie auszogen:

„In der Heimat, in der Heimat, da gibt's ein Wiederseh'n!“
Der Bürgermeister wird sie wieder begrüßen, viel feierlicher und prunkvoller und er wird mit den Räten der Stadt goldene Ehrenketten anlegen beim Empfange und die Orden an der Brust werden funkeln von Demant und Edelstein und die Zurufe des Volkes und die Böllerschüsse werden den Auktakt geben wie damals der Waffenlärm und die Granate am Sonzo.

Aber das Wiedersehen am Sonzo kann in seiner Eigenart an erschütternder Gemüsstiefe nicht übertroffen werden. Das Metall der Granate, das über die Köpfe des Bürgermeisters und seiner Wiener in Massen flog, ist kostbarer als rauschendes Silber und Gold; wenn es gefunden wäre, müßte ein Splitter den schönsten Platz in der Ehrenkette des Bürgermeisters ausfüllen, als ewiges Wahrzeichen des eisernen Willens der Wiener in eiserner Zeit.

Der Invalide. Wer kennt sie nicht, die alten Invaliden? In den herrschaftlichen Gärten, die dem Publikum geöffnet sind, versehen sie treulich ihr Wächteramt und den Kindern sind sie wohlvertraut; manchmal allerdings auch der Gegenstand des Schreckens, und es geschieht nicht selten, daß auf den Ruf: „Der Invalide kommt!“ ein ganzes Rudel pausbodiger Missetäter hurtig davonstiebt, weil sie auf verbotenen Wegen wandelten oder auf dem Rasen „abfangen“ spielten. Der alte Invalide polkert hinter ihnen her und schwingt den Stod: „Wart's nur, Ihr Mistbuben, wann i Euch erwisch'! Aber er erwischt sie nur selten. Die großen kommen manchmal mit dem Krieger von Anno dazumal ins Gespräch und da erzählt er ihnen dann von Custoza, von Königgrätz . . . Das sind die Krieger von gestern — von den jetzigen tragen bis dahin nur wenige die wohlbekannte Invalidenuniform. In einer Ausstellung, die stark besucht wird, fällt nun seit einigen Tagen ein Invalide auf, kein „66er“, sondern einer von heute. Ein ganz junger Mann ist es, dessen drei Sterne verraten, daß er es zum Zugführer gebracht hat, und an dessen Brust die „große Silberne“ glänzt. Er geht stramm und aufrecht in den Ausstellungsräumen, wo er Inspektionsdienst versieht, auf und ab, sein Gesicht ist frisch und gutgefärbt und, hätte er die Uniform nicht, würde man ihn kaum für einen Invaliden halten. Erst wenn man näher hinsieht, merkt man, daß er den Kopf mit einer Binde umwunden hat. Er erzählt, daß er Deutschböhme ist und gleich bei den ersten Kämpfen in Serbien einen Kopfschuß bekam; wochenlang lag er bewußtlos und schwebte zwischen Leben und Tod, und als er wieder zu sich kam, war er wie benebelt; er konnte sich an nichts erinnern, alles war wie ausgelöscht. Der Kunst der Ärzte gelang es, ihn wieder fast vollständig herzustellen, aber seinen früheren Beruf — er war Manipulant — konnte er doch nicht mehr ausüben. Und als man ihn fragte, ob er ins Invalidenhaus wolle, sagte er Ja. Dort in dem schönen, neuerbauten Haus in Lainz geht es ihm gut; er hat Ruhe und Muße und kann sich erholen; nur die Abgeschiedenheit quält ihn; wenn auch außer ihm noch ein kleines Döuflein

von jungen Invaliden draußen ist — ihrer zehrt sind es im ganzen — so ist es ihm doch zu still geworden. Darum hat er freudig zugegriffen, als sich ihm die Möglichkeit bot, sich in der Ausstellung nützlich zu machen. Er konnte sich nicht mehr so verlassen vor wie draußen, sieht Menschen, Treiben und Geschäftigkeit rings um sich; und was das Wichtigste ist: Er hat wieder einen Daseinszweck, verbringt seine Tage nicht mehr nutzlos und ohne Inhalt. Und lächelnd schreitet er weiter durch die Räume, der Ausstellungsinvalid.

Das Wunder.

„Erlaub'n schon, Herr Nachbar, warum is denn da so a Aufsegg'n? ... Was is denn los?“

Der „Herr Nachbar“ redte den Gais, daß es knackte.

„I waß 's net genau ... Sie seg'n ja, daß i selber nix siech! ... Die Leut' steh'n ja Kopf an Kopf ... Vielleicht is a B'offener arretiert wur'n!“

„Kann schon sein,“ sagte ich. „Aber vielleicht is do na was Berger's g'scheg'n, weil gar so viel Leut' z'samm'rinnen!“

„Sö können schon recht hab'n ... Uije, durt schau'n S' hin! Durt is a Schwürgst zwisch'n zwa Wachleut' und an' Binkl Neugierige!“ ... Er stieß seinen Vordermann unsanft in den Rücken. „Wann ma nur bis hin kömmt!“

Ein Herr, der vor uns in der Menge verkeilt stand, drehte uns, von unserer Neugierde gerührt, sein Gesicht zu, das Nützlich eines Wissenden:

„Das is do sicher, daß da zumindest a Raubmord g'scheg'n is! ... Seg'n S' denn da vurn, dort, von wo das G'schra herkommt und wo die Drängerei am größten ist, den Uhrmacherlad'n net? ... Sag'n S', i hab's g'sagt, daß der Uhrmacher un'bracht wur'n is!“

Wir nickten gläubig mit den Häuptern, überwandten ein Gruseln und bogten uns nach vorn. Es ging sehr langsam, aber wir kamen dem ärgsten Gedräng immer näher. Jedoch bevor wir noch, immerwährend im Dünne graufig-blutiger Vorstellung, unser Ziel erreichten, wurde uns von einem Lehrhüben, der, hoch über allen Köpfen, auf den Schultern eines Kameraden saß, Aufklärung:

„Jessas, jekt siech i alles! ... Jekt waß i, warum so a Aufsegg'n ist; jekt versteh' i alles! ... Durt steht aner ~~W~~ rauft a Zigaret't'n!“

Ein „Bahöll“ der Ueberraschung brach aus.

„Das muach i seg'n, kost'r's, was 's kost't!“

„Nachts mi vürt, meine Herr'n, bitt' schön! ... I waß schon seit drei Woch'n nimmer, wie a Zigaret't'n ausschant!“

„Halts mi z'ruck oder i nimmi ihm s' weg!“

„Vielleicht rauft er gar a „Spurt“! Das g'höret ja in a „Extraausgabeec“!“

„I muach hin zu ihm, er muach m'r an' Zug mach'n lass'n!“

Es war nicht möglich nach vorn zu gelangen. Schirme brachen, Hüte wurden eingetepscht, Hühneraugen trachten, Hosennenden gingen in Fransen, Rockärmel seufzten in der Nähten — jedoch alles nützte nichts. Die dort vorn wichen nicht. Ließen sich den Genuß nicht rauben, wenigstens dabei zuzuschauen, wie da einer eine Zigarette schmauchte — vielleicht gar eine „Sport“.

„Wiss'n möcht' i wenigstens, wie der das ang'stellt hat, daß er zu aner Zigaret't'n kumma is!“ verzweifelte einer und gab dabei seinem Gute mit viel Mühe wieder eine halbwegs anständige Form. „I waß net, was i drum gebert, wann i das wüßt!“

„Das kann nur d'r Scheuchstuel selber oder a näher Verwandt'r von ihm sein!“

„Oder er hat in aner Tabaktraffl ein'broch'n!“

„Wahrscheinlich a Protektionskinderl! ... Wie sollt' er denn junst zu aner Zigaret't'n kumma!“

Auf um Auf stieg zum Himmel, zu dem der Glückliche dort drüben vergnüglich zarte, bläuliche Rauchwölkchen emporklies. Der Lehrjunge, der den Beobachtungsposten hatte, schrie lachend:

„Aach! ... Mir scheint, i hab' a Raf'n voll kriagt! ... Ganz langsam rauft'r, damit er länger auskummt ... Wahrscheinlich hat er aa nur die ani! ... Ah so was, jekt hat i ihm aner aus d'r Hand reiß'n woll'n!“

Einer schnupperte mit der Nase in die Luft und erzählte:

„Unlängst hab' i zu meiner Frau g'sagt: I hol' m'r nur a paar Zigaret't'n, i bin glei wieder da! ... Drei Tag' war i aus und fünf Ansichtskart'n hab' i meiner Frau g'schrieb'n, damit s' la Angst um mi hab'n soll!“

„S bestie is halt do, ma heirat't a Tabaktraffantin,“ lächelte ein junger hübscher Mann. „I annoncier' schon die vierte Woch'n!“

Aber da suchte sie ihm mit den Händen vor dem Gesicht:

„Ruht nix, sag' i Jhna! ... I mach' jekt gleichzeitig bei sieb'n Transilantinnen Fensterpromenaden ... Fünf „Ungarische“ hat's m'r ein'trag'n, net mehr!“

Einer seiner Nachbarn sagte mit Wichtigkeit:

„In meiner Familie hat jekt alles ziemlich z'tua'n! ... Mei Frau stellt si um Erdäpfl'n an, mei Tochter stellt si ums Mehl an, mei Bua stellt si um b' Milch an, i stell' mi um Zigaret't'n an! ... Einteil'n muach ma si's können!“

Ich nickte ihm zu:

„Einteil'n, sehr richtig! ... Und halt z' helf'n muach ma si wiss'n! ... I hab' a alt's Telephonbuach z'haus, das hab' i schon zur Hälfte schön langsam auf'raukt! ... Gab'n la recht's Aroma, meine Zigaret't'n, freilich!“

In diesem Augenblick hörten wir hinter uns ein merkwürdiges Geräusch. Da stand ein Kinofilmherzeuger auf seiner Leiter, drehte an seinem Apparat. Aber er erwischte die Sensation, den Mann mit der Zigarette, nicht mehr. Er war genau um eine Minute zu spät gekommen, das letzte Endchen der Zigarette war verglommen.

Der Photograph weinte vor Weh.

Die Menge zerstreute sich allmählich.

„Beim Tabaktraffal kumman d' Leut' z'samma!“ zitierte einer ein altes Wort ...

Ein Wort über die Donau. Von befreundeter Seite wird der Quartalschrift „Deutsch-Ungarn“ geschrieben: Kürzlich benötigte ich für eine geschichtliche Arbeit die Zeichnung oder das Modell eines Blockschiffes, wie es vor ungefähr 200 Jahren auf der Donau den Personen- und Handelsverkehr vermittelte. Ich schrieb mein Anliegen an mehrere Bekannte in Bayern und Württemberg, weil es mir schien, als hätte die Donau ihre besten Freunde an ihrem Oberlauf und als hätte man dort von jeher an dem einst freundlichen und jetzt beklagenswerten Schicksal des brachgelegten Stromes wärmeren Anteil genommen. Die Zeichnung des Blockschiffes war nicht aufzutreiben und einer der darum Befragten schrieb: „Wenden sie sich doch an das Donaumuseum in Wien...“ Donaumuseum? Gab es denn ein solches in der Donaustadt? Selbstverständlich mußte eines bestehen, man mußte sich doch irgendwie belehren können, wie die Schifffahrt von altersher bei uns betrieben wurde; es mußte da die Ulmer Schachtel, die flache Salzplatte, der viereckige Kehlheimer, der Gamser, der Trauner zu sehen sein und wie die einen und die anderen, mit allerlei Waren: Holz, Salz, Eisen, Schlachtvieh, Getreide, Obst usw. überreich beladen stromabwärts führen. Gewiß mußte man diese alle als Modell hier finden, alle „Fuhrwerke“, die da meist von Pferden stromabwärts zurückgezogen wurden. Und die Bauart des ersten Dampfers würde man überlegen belächeln können, das Fahrzeug sehen, das doch so gewaltig die ganze Herrlichkeit der alten Schifffmeisterkunst in seinem qualmenden Rauch erstickte, bis ihm wiederum die überholende Eisenbahn den Garaus machte und tiefe Stille sich über den verlassenen Strom breitete. Und die landschaftlichen Donauwerken waren sicher in dem Museum bildlich dargestellt. An Wand und Decken der hohen Säle waren Szenen aus dem Nibelungenlied als Fresco für ewige Zeiten von unseren ersten Künstlern hingemalt. Kaiser Rotbarts Kreuzfahrt nach Palästina, zu der er auch die Donau benützte, war wohl von einem unserer Besten vergegenwärtigt worden. — Seltsam! Nirgends in der Hauptstadt der Donaumonarchie war das prächtige Museum zu finden. Jahrhundertlang war die Donau das kräftigste Band, das uns mit dem Osten verknüpfte, den Erzeugnissen unserer Industrie, unserer Kultur, unserer Sprache erschlossen sich immer neue und weitere Gebiete, Gold kam dafür in unser Land. Könnte das nicht heute ebenso sein? **Wäre** uns in diesem Krieg ein großer Schiffbestand nicht von sehr großem Nutzen gewesen? Das Deutsche Reich scheint die Notwendigkeit, die Donau als Straße wieder neu zu benützen, schon längst erkannt zu haben. Es beabsichtigte noch vor Ausbruch des Krieges mit Hilfe des Bayerischen Lloyd einen regeren Handelsverkehr mit Rumänien anzubahnen. Es wäre vielleicht doch gut, den breiten Strom,

Zeit und Gelegenheit nicht weiter ungenützt an uns vorübergehen zu lassen.

Die Sicherung des Schiffsraumes nach dem Frieden.

Wien, 16. Februar.

Meinungen hervorragender Fachmänner.

Johann Ritter v. Scaramanga.

Präsident der Triester Handelskammer.

Die engeren Fachkreise und in letzterer Zeit auch die breitere Öffentlichkeit befassen sich intensiv mit den verschiedenen Fragen, die mit der Ueberleitung der Kriegswirtschaft in die Friedenswirtschaft zusammenhängen. Neben den finanziellen Problemen spielen hier vorerst die Verkehrsfragen eine entscheidende Rolle. Und es ist natürlich, daß sich die Industriellen, Kaufleute und Konsumenten der Monarchie fragen müssen, wie sie die starken überseeischen Importe, die nach einer so langen Unterbindung der Schifffahrt stürmisch einsetzen werden, bewältigen können?

Daß die Industrie diesfalls an einen Zusammenschluß und an eine Art Kontingentierung der Rohstoffverbraucher denkt, ist bekannt. Es genügt jedoch nicht, festzusetzen, wer importieren soll und wieviel jedem zuzubilligen ist, wenn man nicht gleichzeitig bestimmt, welche Transportmittel man hiezu verwenden wird.

Die Monarchie importiert aus dem Auslande jährlich 20 bis 22 Millionen Tonnen, wovon allerdings etwa 18 bis 20 Millionen Tonnen auf Kohle, Mineralien und Getreide entfallen.

Von den restlichen etwa 2 Millionen Tonnen wird ein großer Teil aus dem binnenländischen Auslande bezogen, scheidet also für die vorliegende Untersuchung aus. Diesfalls unternommene Schätzungen ergaben approximativ eine Menge von 0.5 bis 1 Million Tonnen, die, abgesehen von den erwähnten Hauptposten, an wichtigen Rohstoffen und Lebensmitteln aus der Uebersee jährlich hereinkommen.

Auf dem Seewege, also über eigene Häfen, führt die Monarchie in normalen Jahren 2 bis 2½ Millionen Tonnen im Jahre ein, darunter mehr als 0.9 Millionen Tonnen englische Kohle, 0.4 bis 0.5 Millionen Tonnen Mineralien und 0.2 Millionen Tonnen Getreide.

Wenn nach dem Kriege einerseits mit einem stark erhöhten Bedarfe zu rechnen sein wird, da inzwischen die Warenvorräte gelichtet sein werden, so wird aller Wahrscheinlichkeit nach zu einer Rangreihung der Importe nach Maßgabe ihrer Unentbehrlichkeit und Dringlichkeit geschritten werden, wodurch immerhin eine Reduktion bei gewissen Posten eintreten dürfte.

Wenn wir annehmen, daß sich diese beiden Tendenzen so ziemlich gegenseitig aufheben, so können wir von obigen Ziffern ausgehen, um für die erste Zeit die Transportmöglichkeit zu untersuchen.

Die österreichisch-ungarische Schifffahrt umfaßt etwa 240 Dampfer der weiten Fahrt und der großen Küstenfahrt mit einer Tragfähigkeit von vielleicht 1.2 Millionen Gewichtstonnen. Wenn man berücksichtigt, daß jedes Schiff im Jahr je nach der Verkehrsrelation durchschnittlich drei bis vier Fahrten hin und zurück unternehmen kann, kann man die jährliche Transportfähigkeit der österreichisch-ungarischen Handelsmarine auf ein Vielfaches der obigen Tonnenzahl steigern und vielleicht mit 4 Millionen Gewichtstonnen im Jahre schätzen.

Die Gegenüberhaltung der bisher angeführten Ziffern genügt, um darzutun, daß wir schon mit eigenen Mitteln in der Lage sind, unseren Transportmittelbedarf einzudocken.

So unerwartet diese Feststellung sein mag, so muß beachtet werden, daß in normalen Zeiten unsere Handelschiffe auch den Verkehr zwischen Ausland und Ausland vermittelt hatten und daß speziell die sogenannte freie Schifffahrt ihre Frachten auf dem Weltmeere suchte. Andererseits war die ausländische Schifffahrt am Verkehre unserer Häfen nur in sehr unwesentlichem Maße beteiligt.

Die volle Ausnützung des unter österreichisch-ungarischer Flagge verfügbaren Laderaumes für die Zwecke der eigenen Wirtschaft würde uns jedoch erlauben, auf diese Beteiligung der ausländischen Marinen zu verzichten und auch die sonst in anderer Richtung sich abwickelnden Importe zu sichern.

Allerdings ist dieses so wünschenswerte Resultat an die Voraussetzung geknüpft, daß diese Bindung des verfügbaren Transportraumes für die Zwecke unserer eigenen Wirtschaft durch organisatorische Maßnahmen gewährleistet werde, welche die entsprechende Einschaltung der Schiffe in die nötigen Relationen verfügen.

Die ausgreifende Initiative unserer Reeder, ihr ausgesprochener Gemeinsinn läßt mich auch nicht daran zweifeln, daß eine solche Organisation im eigenen Hause und durch die alleinigen Kräfte der Reeder selbst möglich sein wird. Der Zusammenschluß der Reeder in einer die verschiedenen Interessen und Einrichtungen entsprechend berücksichtigenden Form wäre die beste Lösung dieses Problems. Das bisher stets betätigte so intime Einvernehmen zwischen der Seeverwaltung und den Reedern würde es auch hier gestatten, die Interessen der Allgemeinheit ohne bedenkliche Zwangsmaßnahmen zu wahren, die auf diesem Gebiete wohl versagen dürften. So sehr ich eine Kooperation der Reeder geradezu als eine Notwendigkeit für die erste Zeit nach Kriegsende betrachte, so sehr würde ich etwa einer Requisition widerraten, die auf dem so schwierigen Gebiete der internationalen Schifffahrt zu einem sicheren Mißerfolg führen und die entsprechende Ausnützung des Laderaumes gewiß nicht sichern würde.

Schließlich darf ich nicht unerwähnt lassen, daß die Reservierung der heimischen Schiffe für den eigenen Verkehr wohl einen sehr starken Eingriff in die Interessen der Reederei bedeutet, die gewöhnt ist, das freie Meer als ihre Domäne zu betrachten und die nach den schweren Opfern der Kriegszeit mehr als jede andere Branche berechtigt wäre, die sich dann gewiß bietende Konjunktur auszunützen und in günstigen Frachtverträgen, wo immer diese sich bieten sollten, die Mittel zur Heilung der durch den Krieg erlittenen Wunden zu suchen.

Wenn ich gleichwohl vom Standpunkte der Allgemeinheit an der Notwendigkeit des Zusammenschlusses festhalte, so tue ich es in der Ueberzeugung, daß die Allgemeinheit die Opfer unserer Reederei nicht vergessen wird, wie denn bereits von berufener Seite darauf hingewiesen wurde, daß die heimische Schifffahrt einer Industrie im Kriegsgebiete gleichkommt, die einen Anspruch darauf hat, von der Allgemeinheit für ihre Verluste entschädigt zu werden.

Es soll sich somit die Reederei den allgemeinen wirtschaftlichen Interessen unterordnen, diese Unterordnung soll jedoch die Grundlage sein, um darauf ein noch innigeres Zusammenarbeiten zwischen Schifffahrt, Handel und Industrie unseres Reiches auch für fernere Zeiten aufzubauen.

Carl Arnstein.

Verwaltungsrat des Oesterreichischen Lloyd.

Wien, 16. Februar.

Die Frage, wie sich die Schifffahrt im allgemeinen und insbesondere die österreichische Schifffahrt nach dem Friedensschluß gestalten wird, ist viel leichter gestellt als beantwortet. Denn Inponderabilien aller Art, welche heute wohl niemand erfassen kann, verhindern ein halbwegs richtiges Urteil. Die Dauer des Krieges, die näheren Bedingungen des Friedens, der Zeitpunkt, zu welchem derselbe abgeschlossen wird, die hiedurch geschaffenen mehr oder minder freundlichen Beziehungen zwischen den einzelnen Staaten werden den größten Einfluß auf die Schifffahrt selbst ausüben. Bis zum Ausbruch des Krieges auf absolut internationalen Grundlagen, wird sie voraussichtlich diesen Charakter verlieren, und wenn auch nicht in vollkommen nationaler, immerhin in nationalfreundlicher Gliederung sich kristallisieren.

Die Gesamtflotte der Welt, welche gegen Ende des Jahres 1913 zirka 47 Millionen Tonnen, davon 43 Millionen Bruttodampfertonnen aufwies, woran England allein mit ungefähr 18 Millionen Bruttotonnen beteiligt war, wird schwerlich eine Vergrößerung erfahren haben; dagegen wird durch die ungewöhnliche Ausnützung des Schiffsmaterials eine verminderte Leistungsfähigkeit entstehen, welche im Durchschnitte wenigstens mit 4 bis 5 Prozent angenommen werden darf. Mangel an Arbeitskräften, Mangel an Material, die starke Ausnützung der Schiffe, schlechte Behandlung der mitunter sehr komplizierten Maschinen, bildet zu vorstehender Ansicht eine mehr als ausreichende Begründung.

Die Konferenz der Schiffreederei in London. 179

England in der Hauptsache und die anderen feindlichen Staaten, welche bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt ungefähr 2 Millionen Bruttotonnen verloren haben, dürften durch Neubauten knapp kaum annähernden Ersatz gefunden haben, respektive nach Bauzeit usw. finden. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika, welche Ende 1913 ungefähr 3 Millionen Bruttotonnen, die Niederlande, die 1.300.000 Bruttotonnen, Schweden, das 1.000.000 Bruttotonnen, Norwegen, das 2.500.000 Bruttotonnen, Spanien, das 840.000 Bruttotonnen, Dänemark, das 760.000 Bruttotonnen besaßen, gehen jedenfalls, sei es durch Zukäufe, sei es durch Neubauten, mit einer größeren Tonnage in die neue Zeit hinein und werden ebenso wie jetzt ein besonders günstiges Arbeitsfeld vorfinden. Ferner besitzen:

Frankreich	2.200.000	Bruttotonnen
Griechenland	725.000	"
Rußland	975.000	"
Belgien	304.000	"
Türkei	157.000	"
Portugal	120.000	"

Deutschland, welches Ende 1913 über ungefähr 5.100.000 Bruttotonnen verfügte, wovon zirka ein Fünftel größtenteils gekapert, ein bescheidener Teil verloren ist, dürfte voraussichtlich mit mehr als 4 $\frac{3}{4}$ Millionen Bruttotonnen in die Friedenszeit hineingehen.

Oesterreich-Ungarn, Ende 1913 mit ungefähr 1.000.000 Bruttotonnen, hatte wenig effektive Schiffsverluste, aber fast 200.000 Tonnen befinden sich immerhin, sei es gekapert, sei es zurückgehalten, im fremden Lande. Erreichterweise wird durch Neubauten eine Erhöhung des brauchbaren Materials eintreten.

Die Verschiebungen, welche in den seinerzeit zum Transporte gelangenden Mengen eintreten werden, dürften ganz besonders einschneidend und von größter Wichtigkeit für die nationale deutsche, respektive österreichische Schifffahrt sein. Die Importe von Kohlen und anderen Schwermaterialien, welche nur zu billigen Frachttaten Rechnung geboten haben, werden sich sowohl aus politischen wie aus ökonomischen Gründen in der ersten Zeit nach dem Friedensschlusse wesentlich verringern. An deren Stelle treten Rohstoffe in wesentlich größerem Umfange als zur Friedenszeit, da die geleerten Lager aufzufüllen sind. Aber hierbei wird nicht allein die Transport-, sondern die finanzielle Frage das Objekt tiefer Erwägungen aller hiezu berufenen Faktoren notwendig machen.

In der Tonnage Deutschlands und Oesterreichs, besonders des ersteren Landes, befindet sich eine bestimmte Zahl sehr großer Dampfer, welche hauptsächlich für den Passagier- und Auswandererverkehr eingerichtet und bei Berechnungen für die Transporte von Waren mit einem gewissen Abschlag angenommen werden müssen. Bei jenen Dampfern, welche neben dem Barentransport hauptsächlich nur für den Auswandererverkehr eingerichtet waren, wird ein solcher Abzug bloß in wesentlich geringerem Umfange notwendig, da derartige Räume sich für die Transporte von Waren wieder zum großen Teile sehr gut verwenden lassen. Je nach der Friedenskonstruktion wird die Möglichkeit zu berücksichtigen sein, ob eine volle Ausnützung der Räume nach beiden Seiten, also sowohl in der Ausfahrt wie in der Heimfahrt, erwartet werden darf. Der heutige Ausblick in die Zukunft gestattet wohl schwer eine Behauptung nach beiden Richtungen; hieraus konnte die volle Ausnützung der deutsch-österreichischen Flotte eine gewisse Einschränkung erfahren.

Faßt man aber den Ausfall von Transporten jener Schwergüter, die nur zu billigen Frachten in normalen Zeiten den Import vom Ausland gestattet haben, ferner die voraussichtlich sehr bedeutende Verminderung der Aus-

wanderung zusammen, so darf mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, daß die deutsche und österreichische Flotte in der Lage sein werden nicht nur den Verkehr beider Länder in befriedigender Weise zu schaffen, sondern daß sie auch noch für unsere Verbündeten die notwendigen Güter zu befördern in der Lage sein werden.

Ob es nicht empfehlenswert sein wird, zwischen den einzelnen Ländern jetzt bereits Unterhandlungen einzuleiten, um einerseits die in fremden Häfen festgehaltenen oder gekaperten Schiffe nach den bestgelegenen Relationen zu verwerthen, vielleicht noch weiter nach einem bestimmten Schlüssel die Tonnage in einen gemeinsamen Dienst zu stellen, würde über den Rahmen hinausgehen, der in ihrer Frage liegt und soll nur nebensächlich gestreift sein, ebenso ob das freie Spiel von Angebot und Nachfrage in der Schifffahrt die Verwertung einer voraussichtlich sehr guten Konjunktur ermöglichen wird.

Jedenfalls dürfen wir hoffen, daß wir auch in dieser Richtung nicht nur gut durchgehalten haben, sondern, daß ein siegreicher Friede uns unter allen Umständen die Möglichkeiten weiterer und kräftiger Entwicklung bringen wird.

Konferenzen der Schiffreederei im Handelsministerium.

Gestern hat im Handelsministerium eine Konferenz der maßgebenden Schiffreederei stattgefunden, welche der Sicherung des Schiffsraumes für die notwendigen Ver- schiffungen, namentlich für Rohstoffzufuhren und Exporte nach dem Frieden galt. An der Konferenz nahmen teil: Für die Regierung Sektionschef Nield, Ministerialrat Freiherr v. Rinaldini, für den Oesterreichischen Lloyd Generaldirektor Hofrat Frankfurter und General- direktor-Stellvertreter Dr. Aupischer, für die Austro- Americana der Prokurist Oskar Cosulich, für die Navigazione Libera der leitende Direktor Hector Pollich, ferner 14 Reedereien. In der Sitzung wurden drei Projekte in Erwägung gezogen. Ein Vorschlag der Austro- Americana ging dahin, für diese Zwecke eine Aktiengesellschaft zu gründen, welche den gesamten Verkehr nach dem Kriege leiten solle, so daß die Reeder die Ver- frachtungen für Rechnung und unter Haftung der Gesell- schaft zu übernehmen hätten. Ein Vorschlag des Direktors Pollich bezweckte gleichfalls, eine Aktiengesellschaft ins Leben zu rufen, aber derart, daß die Reeder die Geschäfte für eigene Rechnung zu führen hätten. Reeder Trip- lovich machte einen dritten Vorschlag, wonach ein Zentralbureau für die freie Schifffahrt errichtet werden solle, welches aber nicht den Charakter einer juristischen Person haben solle. Zur Verhandlung dieser Projekte wurde ein Ausschuss gewählt, welchem Generaldirektor- Stellvertreter Aupischer, Herr Cosulich, Direktor Pollich und die Schiffreederei Camus und Trip- lovich angehören. Der Ausschuss wird in den nächsten Tagen seine erste Sitzung abhalten.

Mitteleuropäische Fahrplan- konferenz in Wien.

Neue Zugverbindungen im Sommer 1916.

In der am 9. und 10. d. in den Räumen der Handelskammer abgehaltenen Mitteleuropäischen Fahrplankonferenz wurde für den Sommerdienst 1916 die Durchführung einer Reihe von wichtigen Fahrplanänderungen und Verkehrsausgestaltungen vereinbart.

Von besonderem Interesse für den österreichischen Reiseverkehr ist in erster Linie die für den 1. Mai d. J. in Aussicht genommene Beschleunigung der zwischen Berlin und Konstantinopel über Dresden—Wien verkehrenden Ballanzüge durch Verkürzung der Fahrzeit von Berlin Anhalter Bahnhof bis Budapest um 35 Minuten, in der Gegenrichtung um 28 Minuten. Hierdurch wird eine günstigere Abfahrts-, beziehungsweise Ankunftszeit in Berlin erzielt und die Fahrtdauer von Berlin nach Wien oder umgekehrt auf rund zehn Stunden 45 Minuten herabgemindert, eine Leistung, die bisher in dieser Verbindung noch nie erreicht worden ist. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Budapest bleiben ungeändert.

Weiter wurde in der Fahrplankonferenz vereinbart die Herstellung einer Nachtschnellzugsverbindung zwischen Wien (Nordbahnhof) und Berlin über Oberberg—Breslau, ferner die Einführung neuer Tagesschnellzüge zwischen Wien (Nordbahnhof) und Krakau mit günstigen Anschlüssen nach und über Olmütz und Troppau. Im Anschluß an die letztgenannten Schnellzüge werden neue Schnellzüge über die Linien der k. u. k. Heeresbahn zwischen Trzebitzka und Zwanigorod über Niechow—Kielce mit Anschlüssen nach Lublin, Cholm, Kowel, Luck und Warschau verkehren.

Auf den südwestlichen Linien werden die bisher über Linz—Salzburg geführten Tagesschnellzüge Wien—Innsbruck über Selzthal verkehren. In Selzthal werden günstige Anschlüsse von und nach Graz und dem oberen Murtales, in Schwarzach-St. Veit von und nach Bad-Gastein hergestellt. Zur Aufrechterhaltung der bisherigen Schnellzugsverbindungen Wien—Salzburg, Wien—Salzammergut und Prag—Linz—Salzburg—Innsbruck wird je ein Schnellzugspaar zwischen Wien und Salzburg sowie zwischen Salzburg und Bischofskirchen verkehren, wodurch in letzterer Station pünktliche Anschlüsse an die Wien—Innsbrucker Züge vermittelt werden.

Zwischen Salzburg und Villach über Bad-Gastein wird vom 1. Juni an ein Schnellzugspaar in Verkehr gesetzt, das in Salzburg günstigen Schnellzugsanschluß in der Richtung gegen Wien und München erhält.

Von Wien F. J. B. nach Eger und zurück mit Anschluß nach und von Karlsbad werden die im Vor Sommer in Verkehr gestandenen Nachtschnellzüge mit 1. Mai wieder eingeführt. Voraussichtlich wird ab 1. Juni auch der vor dem Kriege geführte Nachmittags Schnellzug von Wien F. J. B. nach Prag F. J. B. sowie der Vormittags Schnellzug von Prag F. J. B. nach Wien F. J. B. wieder verkehren. Im Anschluß an diese Züge sollen auch die Schnellzüge Linz—Weseli-Mezimosti über Budweis wieder in Verkehr gesetzt werden.

Zwischen Berlin und Karlsbad über Bodenbach—Auffig werden mit 1. Mai die auch im Sommer des Vorjahres geführten Bäder Schnellzüge wieder zur Einführung gelangen.

(Herstellung einer Verbindung zwischen Staatsbahn und Donauländebahn.) Im Verfolge der Maßnahmen zur Ableitung des Transitverkehrs, wodurch eine Entlastung der Wiener Bahnhöfe bezweckt werden soll, wird von der neuen Station Simmering-Transit der Staatsbahngesellschaft ein Flügel zur Donauuferbahn gebaut, wobei die schon bestehende Kurve von der Aspangbahn zur Donauländebahn mitbenützt wird. Damit im Zusammenhang steht eine Erweiterung der Station Oberlaa der Donauländebahn. Diese Herstellungen machen die Ausarbeitung eines eigenen Straßenregulierungsprojektes notwendig, wobei auf entsprechende Kommunikationen zum Zentralfriedhof und zum Gebiete der Gemeinde Oberlaa Bedacht genommen wird.

Neue Reiseziele.

Die österreichisch-ungarische Riviera.

Unter dem Titel: „Können die Küsten und Inseln des österreichisch-ungarischen Adriagebietes unsern Kranken einen vollwertigen Ersatz bieten für die Kurorte der italienischen und französischen Riviera?“ veröffentlicht Regierungsrat Professor Julius Glaz in *Abbazia* einen sehr beachtenswerten Artikel in der „Zeitschrift für Balneologie“, den wir im nachstehenden auszugsweise wiedergeben.

Professor Glaz kann die oben zitierte Frage auf Grund langjähriger Erfahrungen, insofern die Klimafaktoren allein in Betracht kommen, unbedingt mit Ja! beantworten. Er sagt weiter:

Auch an Naturschönheiten sind Istrien und Dalmatien so überreich, daß sie keinen Wettbewerb zu scheuen haben, aber die Verkehrsverhältnisse und die inneren Einrichtungen dieser Länder lassen, wenn wir von den Kurorten des nördlichen Adriagebietes absehen, noch viel zu wünschen übrig. Diese Schwierigkeiten lassen sich aber überwinden, und hier muß die Tatkraft der durch den Krieg so eng verbündeten Staaten einsetzen, denn die österreichisch-ungarischen Adriaküsten können und müssen in Zukunft unsern Kranken einen vollwertigen Ersatz für die Kurorte der italienischen und französischen Riviera bieten. Wenn ich sage „sie müssen“, so will ich damit zum Ausdruck bringen, daß die namentlich in Deutschland verbreitete Schwärmerie für Italiens sonnige Gestirbe und seine malerischen, aber schmutzigen Winkel endlich aufhören und an ihre Stelle die Erkenntnis treten muß, daß Istrien und Dalmatien an Naturschönheiten und klimatischen Vorzügen ebenso reich, wenn nicht reicher sind als das Land des Feindes.

Der Verfasser verweist dann auf einen Artikel des „Corriere della Sera“, in dem es heißt: „Die vom Hohenstaufengeist durchtränkten Deutschen möchten nicht nur fünf Jahre, sondern lieber für immer von Italien fernbleiben.“ Weiter sagt dann Professor Glaz: Es würde zu weit führen, wollte ich auf Grundlage meteorologischer Beobachtungen den Beweis führen, daß die klimatischen Vorzüge Istriens und Dalmatiens getrost den Wettbewerb mit jenen der italienischen und französischen Riviera eingehen können; ein Blick auf die Karte des Verlaufs der winterlichen Isothermen im alpinen Mittelmeergebiet genügt, um zu sehen, daß das dalmatinisch-istriatische Gebiet viel wärmer ist als die gegenüberliegende italienische Küste. Die Riviera di Levante bei Genua und Rom haben dieselben Wärmegrade wie die wesentlich nördlicher gelegene Insel Lussin, und wer von Venedig nach Istrien fährt, durchquert drei Isothermen. Die Riviera di Ponente ist allerdings wärmer als das nördliche Adriagebiet, aber selbst an ihrem wärmsten Punkte, in San Remo, erreicht die Wintertemperatur nur jene der Sette Castelli und der Insel Lesina, bleibt aber hinter jener der Punta d'Ustro, am Eingange der Bocche di Cattaro, und noch mehr gegen jene der Insel Lissa zurück, welche mit 9° Grad nahezu an die Zänner-Isotherme von Korfu heranreicht. Mit diesen relativ hohen Wintertemperaturen sind jedoch die klimatischen Vorzüge Dalmatiens nicht erschöpft, denn in diesem Gebiet und insbesondere auf den Inseln sind auch die Wärme-

schwankungen sehr gering, die Luftfeuchtigkeit ist relativ hoch und gleichmäßig, während die kalten Fallwinde, welche an der italienischen und französischen Riviera große Trockenheitsextreme mit sich bringen, nahezu vollständig fehlen. Diesen klimatischen Vorzügen entsprechend ist die Vegetation Dalmatiens ohne Anwendung von Gartenkunst eine subtropische.

Alle diese klimatischen Vorzüge vermöchten aber nicht Dalmatien dem Fremdenverkehr zu erschließen. Erst das mächtige Aufblühen Abbazias, dem allmählich die Entwicklung der Kurorte Lussinpiccolo, Lovrana, Brioni, Grado und in neuerer Zeit jene von Portorose und Arbe folgte, brachte Dalmatien einen etwas lebhafteren Fremdenbesuch, doch waren es bisher nahezu ausschließlich Touristen, welche dieses an landschaftlicher Schönheit überreiche und mit alten römischen Baudenkmälern von seltener Pracht erfüllte Land eines Kurbauernbesuches würdigten. Die mangelhaften Verkehrsmittel und das Fehlen aller für Kranke notwendigen Bequemlichkeiten ließen eine Entwicklung der klimatischen Stationen Dalmatiens zu Heilstätten nicht zu. Soll Dalmatien unsern Kranken einen vollwertigen Ersatz für die italienische und französische Riviera bieten, so muß eine Bahn gebaut werden, welche es ermöglicht, aus dem Hinterlande in bequemen direkten Wagen wenigstens bis an die Küste bei Spalato zu gelangen, wobei es einer späteren Zeit vorbehalten wäre, die Bahnstrecke bis Ragusa und in die Bocche di Cattaro fortzusetzen. Durch diese Bahn würde zunächst den Kranken eine Reihe der klimatisch wertvollsten Küstenplätze mit den vorgelagerten Inseln Lesina und Lissa zugänglich gemacht.

Professor Glaz führt sodann aus: Dem wohltuenden Einfluß, welchen das feucht-warme Küsten- und Inselklima Dalmatiens auf Kranke in weit höherem Maße auszuüben vermag als das mehr kontinentale Klima der italienischen und französischen Riviera, gefügt sich in dem österreichischen Süden noch ein anderer für viele Patienten vorteilhafter Umstand hinzu. Es ist zumeist nicht wünschenswert, Kranke unmittelbar aus dem Norden nach dem Süden zu versetzen, und noch weniger ratsam ist es, aus südlichen Gegenden ohne Uebergangsstation nach dem Norden zurückzuführen. Nun bilden zunächst die Insel Lussin und insbesondere die Kurorte Abbazia, Lovrana und Brioni mit ihren modernen Hotels, Pensionen und Kurhäusern ausgezeichnete Uebergangsplätze sowohl für Kranke, welche nach Dalmatien oder nach Aegypten reisen oder aus diesen Gegenden nach dem Norden zurückkehren müssen. Die an der Ostseite Istriens gelegenen Kurorte erfreuen sich im Frühjahr und Herbst eines ziemlich ausgesprochenen Seeklimas und schließen sich in ihren Temperaturverhältnissen harmonisch an jene Dalmatiens an. Jedenfalls ist ein Aufenthalt an diesen Orten einem solchen an den oberitalienischen Seen vorzuziehen.

Nach eingehender Darstellung der Verkehrsverhältnisse und der Möglichkeiten ihrer Verbesserung sagt der Verfasser: Jedenfalls kann es bei Aufhebung einiger Tatkraft gelingen, schon in Jahresfrist für Oesterreich-Ungarn und Deutschland ein Gebiet zu erschließen, dessen klimatische Vorzüge jener der italienischen und französischen Riviera weit überlegen und uns vollständig unabhängig macht von dem Lande unsrer treulosen Bundesgenossen.

In dem Artikel wird dann die Wichtigkeit der Hebung des Fremdenverkehrs in unsern Küstengebieten für deren Bewohner und mittelbar für den Staat dargelegt. Professor Glaz schließt seine Ausführungen wie folgt: „In Istrien und Dalmatien werden sich noch reiche Einnahmsquellen eröffnen lassen, wenn Oesterreich-Ungarn und Deutschland, welche auf den Schlachtfeldern, Schulter an Schulter kämpfend, ruhmreiche Siege erfochten haben, sich auch im Frieden zu gemeinsamer Arbeit die Hände reichen.“

Reisebewilligung nach dem deutschen Verwaltungsggebiet für österreichisch-ungarische Staatsangehörige.

Die Handels- und Gewerbekammer teilt mit, daß Gesuch um die Erteilung der Reisebewilligung nach dem kaiserlich-deutschen Okkupationsgebiete von Russisch-Polen bei den politischen Bezirks- oder landesfürstlichen Polizeibehörde des Aufenthaltsortes des Gesuchstellers einzubringen sind. Diese Stellen wurden über Veranlassung des k. k. Ministeriums des Innern angewiesen, die Gesuche nach Erhebung über die Verlässlichkeit des Gesuchstellers und die Stichtätigkeit seiner Ausgaben mit einem Antrage über die Berücksichtigungswürdigkeit des Ansuchens an die politische Landesbehörde zur Weiterleitung an die betreffenden Fachministerien vorzulegen. Die Kammer erteilt nähere Informationen über die Art der auszufertigenden Gesuche.

* (Fahrbegünstigungen für Familienmitglieder von Militärpersonen.) Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gesteht den Familienangehörigen von Militärpersonen sowohl für die österreichischen als auch für die ungarischen Linien die Begünstigung zu, auf Grund der von den k. k. österreichischen Staatsbahnen ausgestellten fünfjährigen Photographie-Legitimationen ab 1. März 1916 die ermäßigten Fahrkarten direkt bei den Personalfassen zu lösen, sofern der bezeichneten Legitimation ein eigener, alljährlich neu zur Auflage gelangender Anhang zuliegt. Die Legitimation der k. k. Staatsbahnen ohne den Anhang sowie der Anhang allein oder in Verbindung mit anderen Legitimationen (Identitätskarten) berechtigt auf den Linien der Südbahn nicht zur Inanspruchnahme der Fahrbegünstigung. Die Anhänge sind von den zur Ausstellung der Legitimation berechtigten Stellen schriftlich unter gleichzeitigem Erlag der hierfür zu entrichtenden Ausfertigungsgebühr von 2 Kronen für das Stück bei der k. k. Staatsbahndirektion in Wien anzusprechen, mit welcher auch alle darauf Bezug habenden Korrespondenzen zu pflegen sind. Um etwa auftretenden Zweifeln zu begegnen, wird bekanntgegeben, daß Familienangehörige von derzeit aktivierten Gagisten in der Reserve, jener im Verhältnis außer Dienst und der Landsturmgagisten ein Anspruch auf die gegenständlichen Legitimationen nicht zusteht. Ferner wird erwähnt, daß Kinder von Militärpersonen, die bereits einem eigenen Erwerbe nachgehen und ein eigenes Arbeits Einkommen beziehen, auf diese Begünstigung ebenfalls keinen Anspruch haben.

18. II. 1916

180

* Die Schiffbarmachung der Donau für große Schlepper. Einen bemerkenswerten Vorschlag machte der ungarische Ministerialrat Eugen Vassah zur Schiffbarmachung der Donau von Galatz bis zum oberen Donaulaufe mit 3000-Tonnen-Schleppern und kleinen Seedampfern, in einem Vortrag, den er in Budapest über die Zukunft der Donau als Wasserstraße hielt. Die durch den jetzigen Krieg geschaffene Lage hat den Wert der Donau als Verbindungsweg zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn und dem Orient gehoben. Die Donauschiffahrt könnte sich viel reger gestalten, wenn die Wasserstraße von Budapest bis Galatz auf eine Tiefe von drei Metern gebracht würde. Von Budapest bis Orsova wäre dies mit verhältnismäßig nicht allzu großen Kosten verbunden. Parallel mit dem Eisernen-Tor-Kanal wäre ferner ein neuer Kanal mit Kammer-schleusen (Kostenaufwand 24 Millionen Kronen) zu schaffen, der gleichfalls einen Wasserstand von drei Metern erreicht. Schließlich wären bei der Kasanenge Regulierungsarbeiten vorzunehmen und die Furten zu beseitigen. Bei einer Donautiefe von drei Metern könnten 3000-Tonnen-Schlepper und 1800—2000-Tonnen-Seedampfer von Galatz bis Budapest verkehren. Durch die Schiffbarkeit der Donau mit Seedampfern, die unmittelbar von Budapest ins Schwarze und ins Mitteländische Meer auslaufen und auf den Rückweg antreten könnten, würden sich unzählige Vorteile für den Handel erheben.

19. II. 1916

181

Verbot der Veräußerung deutscher Schiffe.

(Teleogramm der „Neuen Freien Presse“.)

Berlin, 18. Februar.

Der Bundesrat hat gestern eine Verordnung erlassen, welche die Bekanntmachung vom 21. Oktober des vorigen Jahres über das Verbot der Veräußerung von Kaufschiffen an Nichtreichsangehörige ergänzt. § 1, Absatz 2, erhält jetzt folgende Fassung: „Das gleiche gilt für Kaufschiffe, die für Rechnung der Reichsangehörigen gebaut oder für Rechnung der Nichtreichsangehörigen den deutschen Werften in Bau gegeben werden.“ Außerdem erhält der Paragraph folgenden neuen Absatz 3: „Ferner sind verboten alle die Beförderungen von Gütern bezweckenden Miet- oder Frachtverträge, die sich auf Schiffe der in Absatz 1 und 2 bezeichneten Art mit einem Bruttoreumgehalt von über 500 Registertonnen beziehen und durch die zusammen mehr als der dritte Teil des Nettoreumgehalts oder der Tragfähigkeit des einzelnen Schiffes in Anspruch genommen wird, soweit

die Beförderung nicht ausschließlich von oder nach Häfen des Inlandes oder der deutschen Schutzgebiete erfolgen soll.“ Die Verordnung tritt am 17. Februar in Kraft.

Ausgestaltung des Wasserweges vom Rhein über die Donau zum Schwarzen Meere.

(Telegramm der „Neuen Freien Presse“.)

München, 16. Februar.

Sonntag nachmittag und abend hielten in Nürnberg auf Einladung eines vorbereitenden Komitees, an dessen Spitze Oberbürgermeister Muggenthaler (Passau) stand, eine große Zahl von Donau-, Main- und Rheininteressenten aus Kreisen des Handels, der Industrie und des Gewerbes aus Bayern, Württemberg, Baden, vom Rhein und aus Norddeutschland sowie Vertreter der bayerischen Staatsregierung und viele bayerische Landtagsabgeordnete unter Vorsitz des Nürnberger Oberbürgermeisters Doktor Geßler gemeinsame Besprechungen über die Notwendigkeit, aus der Donau die wirklich brauchbare Wasserstraße für den Verkehr nach dem Osten zu machen und ihr auch den Anschluß an das große deutsche Wasserstraßennetz zunächst über den Main nach dem Rhein zu schaffen. Nach dem Vortrag des Regensburger Bürgermeisters Bleyer und nach eingehender Besprechung wurde eine Resolution einstimmig angenommen, in der es heißt:

Die strategischen und wirtschaftlichen Bedürfnisse Deutschlands fordern eine zeitgemäße leistungsfähige Großschiffahrtsstraße vom Rhein über den Main zur Donau sowie auf der Donau bis zum Schwarzen Meere mit entsprechenden Anschlüssen aller süd- und südwestlichen Staaten. Um die Erreichung dieses Zieles sicherzustellen, ist die Reichsleitung zu bitten, daß sie schon vor der Neuordnung der europäischen Verhältnisse durch den Friedensvertrag Verhandlungen mit Oesterreich-Ungarn über Abschluß eines Schiffahrtsvertrages anknüpft, der den Großschiffahrtsweg auf der Donau dauernd gewährleistet. Dieser deutsch-österreichische Schiffahrtsvertrag wäre durch entsprechende

Abmachungen mit den übrigen Donauanliegern zu ergänzen. Für den Friedensvertrag ist zu verlangen, daß er die Freiheit der Schifffahrt auf der Donau auf eine neue sicherere rechtliche und tatsächliche Grundlage stellt als bisher.

Hand in Hand mit der Hebung des Donauverkehrs hätten das Reich und der Staat den Plan einer leistungsfähigen Verbindung der Donau mit dem Rhein über den Main die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden und die damit zusammenhängende Kanalisierung des Mains mit allen Mitteln zu beschleunigen. Solange die neue Verbindung zwischen der Donau und dem Main noch nicht zur Verfügung steht, sollte der bestehende Kanal durch umfangreiche Instandsetzungsarbeiten schnelligst so verbessert werden, daß er dem gesteigerten und sich immer mehr steigenden Verkehrsbedürfnisse der nächsten Jahre soweit irgendwie möglich und erreichbar Rechnung trägt. Das gleiche gilt für die Donaustraße Ulm-Regensburg, die vorerst wenigstens instand zu setzen wäre, daß sie der Kleinschifffahrt nennenswerte Hindernisse nicht mehr entgegensetzt.

Die Regierungen sind zu bitten, insbesondere dafür zu sorgen, daß die Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltungen die Bestrebungen auf Hebung der Schifffahrt — nicht zuletzt im Interesse der Bahnen selbst — nach Möglichkeit und rückhaltlos unterstützt.

Der Wolter-Schrei.

Von F. St. Gunther.

„Uns Geld is m'r net,“ erklärte Herr Lorenz Surrm, Fleischhauer und Hausbesitzer in Wien-Mableinsdorf, auf das fortwährende Drängen und „Benzeln“ seiner Gattin. „Uns Geld is m'r g'wis net, ah net bei dö ölendigen Zeiten. Aber daß i mi' an' halbeten Vormittag anstell' und mi' drucken und puffen und stößen lass' weg'n deiner, das kannst net verlangen von mir.“

„Aber ehender amal,“ erwiderte Frau Amalia Surrm gekränkt, „wia m'r no' net verheirat' war'n und wia's d' alsdann 'glaubt hast, du kannst net leb'n ohne meiner, da hat dir das stundenlange Steh'n und Wart'n nix g'macht, wann's d' nur hoffen hast können, daß d' mi' trifft, gelt?“

„Mein Gott,“ lächelte Herr Surrm, „das is scho' a bißl lang her. Ma' wird halt g... älter mit der Zeit.“ („Scheidter“ hatte er sagen wollen, doch er verschluckte das rohe Wort zu seinem Glück.)

Aber Frau Amalia Surrm gab nicht nach. Es handelte sich ihr — ich will den geneigten Leser nicht länger auf die Wolter spannen — um einen Sperrfisch zur nächstangekündigten Aufführung des neustudierten und neubesetzten „Göz von Verlichingen“ im Burgtheater. Als Mädchen, vor rund vier Jahrzehnten, hatte sie das „Stück“ zum ersten- und letztenmal gesehen, und jetzt waren die Erinnerungen an jenen künstlerischen Genuß mit unbezwinglicher Macht und Sehnsucht in ihr auferstanden.

„Du kannst m'r net vorwerfen,“ begann sie abermals, „daß i alsdann vergnügungssücht' bin; 's ganze Jahr lass' i di allani ummaßieg'n von an' Wirtshaus ins andere. Aber dasmal besich' i auf mein' Willen. Alsdann entweder du bringst mir a Karten für'n Dienstag — oder — oder i wer' dir 's Leben scho' jauer machen!“

Herr Lorenz Surrm erschraf. Denn an der Fähigkeit seiner Gattin, diese Verheißung gewissenhaft durchzuführen, konnte er nach seinen bisherigen Ehemannserfahrungen nicht im mindesten zweifeln.

In stummer Ratlosigkeit nahm er Gut und Not vom Haken und verließ das Haus und schlug die Richtung nach der Innern Stadt ein. Vielleicht, grübelte er, konnte ihm einer seiner Freunde in dieser schwierigen Lage helfen... Zerstreut, bekümmert hemmte er vor dieser und jener „Auslage“ den Fuß — und plötzlich sah er im Schaufenster einer Papierhandlung etwas, das ihn wie ein Fingerzeig des Himmels aus aller Verlegenheit riß: Zwei längliche, braune, bedruckte Papiersreifen, an die ein beschriebener weißer Zettel durch eine Stecknadel geheftet war. Und auf diesem stand: „K. f. Hofburgtheater, Göz von Verlichingen.“

Eine Sekunde später war Herr Surrm im Laden:

„Was kostt so a Sitz?“

„Drei Kronen,“ sagte die Verkäuferin.

„Drei —? No, das is m'r net z'viel. Alsdann her mit an' davon!“

„Bedaure, ich kann nur alle zwei zusammen abgeben,“ entgegnete jedoch das Fräulein.

„Nur alle zwa mitanander... So... Wäh... No, in Gott'snam! Daß die G'schicht' an End' hat!“

Herr Lorenz Surrm irrte sich leider, denn die Geschichte hatte noch lange kein Ende. Das hätte er sich freilich nicht träumen lassen, daß er auf seine alten Tage noch zu einer Klassiker-Vorstellung ins Burgtheater kommen werde. Aber als er die zwei Sitzplatzanweisungen nach Hause brachte — daß er die eine gleich auf dem Wege hätte herschleppen oder wegwerfen können, fiel ihm viel zu spät ein —, da erklärte ihm seine Gattin ebenso liebenswürdig wie entschlossen, das treffe sich ja ganz ausgezeichnet, so sähen sie wenigstens mitammen etwas so Schönes und Erhebendes wie den „Göz“. Jeder Widerspruch war vergebens, wurde im Keime erstickt...

Mit geradezu jugendlicher Vehementigkeit eilte Frau Amalia Surrm um dreiviertel sieben Uhr am Aufführungsabende die zahlreichen Stufen zum dritten Range des Hofburgtheaters hinan. Keuchend und schnaufend folgte ihr Herr Surrm. Er hatte außer der eigenen beträchtlichen Körperlast noch ein Paket zu schleppen, in dem sich ein halber Laib Brot, vier gebadene Schnitzel und eine sauber aufgeschnittene geräucherter Rindszunge befanden. „Ende nach elf Uhr“, stand ja groß und deutlich auf dem Theaterzettel.

„Mir waar's oh im Parkett lieber,“ ermunterte Frau Surrm über die Schulter hinweg den Unwilligen. „Aber du sparst ja allertweil an der unrechten Stell'. Alsdann vorwärts, vorwärts, daß m'r net z'pat kommen!“

Sie kamen noch reichlich zurecht. Aber als Herr Surrm zur niedrigen, schiefbedachten Galerie hineintrat und einen Blick in die gähnende Tiefe des Zuschauerraumes warf, da mußte ihn die Gattin mit aller Kraft am Ärmel festhalten, sonst wäre er ihr entflohen.

„Da kriag' i 'n Schwindel!“ stöhnte er. „In dö Sardinenschachtel lass' i mi' net einpaden! Pass' auf, Moli, da wird m'r schlecht!“

Und als ihnen der Diener ihre Sitzplätze — fünfte Reihe, Mittelgang rechts — angewiesen hatte, ächzte der Unglückliche von neuem:

„Wirst seh'n, da trifft mi' der Schlag, i mach' kan' G'pach, wirft es schon seh'n!... Was, hinter derer braten Säul'n soll i sitzen? Ah, so hab'n m'r net g'wettl! Für so was gib i ka Geld aus! Da irr'n S' Zhner!“

„Es stimmt,“ sagte der Diener kühl.

„Schau'n Sie sich nur, bitte, Ihre Karte an!“

Richtig, auf Herrn Surrms Karte stand links unten, klein, aber doch lesbar: „Säulenst.“

„So geh', lass' mi aufsil!“ bat und flehte er.

„S geh' derweil ins Wirtshaus — oder naa, spazier'n — und hol' di ad um Zwölfe! Das hat ja do kan' redllen Zweck!“

Doch die Gattin, deren Sitz kein Säulenstisch war, herrschte ihn halblaut an:

„Dableibst! Und ka Aufsehg'n machst! Sob' i di Karten kauft oder du? Ha? Benihm' di anständi, und net wia a kan's Kind!“

Also zog Herr Surrm das Genid ein, zog den Bauch ein, zog die Knie ein und ergab sich in sein düsteres Schicksal.

Die Galerie füllte sich rasch, größtenteils mit fröhlich schwappenden, hell gekleideten jungen Mädchen. Wie ein stacheliger Riesenkaftus im blühenden Beilchenbeet nahm sich der unglückliche Lorenz Surrm unter ihnen aus. Frau Amalia Surrm hatte bereits das ungeheure Opernglas vor den Augen und setzte es nicht wieder ab und schenkte ihrem armen Gefährten hinter dem massiven Stützpfeiler keinen Blick mehr.

Und nach zehn Minuten, die diesem so lang dünkten wie zehn Stunden, begann das Spiel: Die beiden bambergischen Reiter wurden von den rebellischen Bauern Siebers und Mesler gehänselt und dann zur Schenke hinausgeworfen; Herr Keimers mit Vollbart und Eisenhand unterhielt sich zechend mit dem unzufriedenen Bruder Martin und brach dann zum Strauße auf; der Knabbe Georg, ein bißchen sehr stark entwickelt für sein Alter, tat so neckisch naiv, wie ihm möglich war.

„No, wia g'fallt's dir?“ wendete sich Frau Surrm hinter dem Pfeiler, da sich der Vorhang zum erstenmal schloß.

„M—m... M—m—m,“ war Herrn Surrms einigermaßen unklare Antwort. Er hatte seine geistige Vereinfachung benützt, um aus dem Paket, das er zwischen den Knien hielt, ein paar Spalteln Zunge geschickt „herauszukleppeln“.

„Was, du — frisst scho?“ fragte ihn Frau Surrm voll Unwillen. „Görst, frei schamen muas ma' si' mit dir!... Alsdann so gib wenigstens mir ah a Stückl — net jekten. Später, bis 's wieder finster is!“

Es wurde finster, es wurde wiederum licht, und abermals finster, und abermals licht. Als der erste Akt vorbei war, war es auch mit der „Zunge“ so ziemlich vorbei, und Herr Surrm hinter der Säule — auch die schlimmste Sache hat eben ihre gute Seite — durfte sich an ihrer Vertilgung weitaus das größere Verdienst zuschreiben.

„Was sagst zu der Adelheid?“ fragte ihn seine Gemahlin in der Pause.

„Zu wem? Ah so — du manst die Schwarze, dö, was mit wem Schach spielt, oder was, wann m'r recht is. No, so viel i ausg'nommen hab' — sie is z'weit links g'sessen, da siech' i natürl' nix — a recht a saubers, g'stellt's Frauenzimmer.“

„Aber an Unziefer! An Unkraut! A saubers Wuzer! Was dö für Schlechtigkeiten in ihr hat — was dö alles tendiert — und was f' dafür für a furchtbar's End' nimmt im letzten Akt — no, pak' nur auf, i will weiter nix jag'n derweil. Aber wann i an die selige Wolter denk', wie dö —“

Die Lichter erloschen, der Vorhang ging auf und schnitt der Begeisterten Magleinsdorferin das Wort ab. Adelheid v. Walldorf rechtfertigte die kurze und scharfe Schilderung ihres Charakters, indem sie den schwankenden Weislingen zum Wort- und Treubruch verleitete.

Als ihr das gelungen war, da war von den vier gebakenen Schnitzeln nur mehr ein unbedeutender Rest übrig, den Frau Surrm energisch für sich beanspruchte und in der ersten großen Pause behaglich verzehrte.

„Auweh, meine Süß' san eing'schlafen, i kann net mehr steh'n, i fall' um!“ sagte, sich redend, Herr Surrm. „Guat war das Essen, aber a bißl z'stark g'salzen. An' Durst hab' i — wann i nur a Glasl Bier kriaget!“

„Bier gib't's natürl' kans da, du Saukaus,“ entgegnete die burgtheatererfahrene Frau Surrm. „Aber um zwa Kreuzer a frisch's Wasser kannst d'r kaufen, glei' drauß' vor der Tür.“

„Uje!“ sagte Herr Surrm und schüttelte sich. Aber dann trank er doch im Vorraum nicht ein, sondern drei Gläser Wasser.

Und in der zweiten großen Pause, nachdem Schloß Forthausen gefallen und Götz von Verlichingen hinterlistig gefangengenommen war, trank er abermals drei.

Während des vierten Aktes gab er fast kein Lebenszeichen von sich, er verdaute offenbar hinter seiner Säule das Genossene. Die Seelenqualen der von den Aufständischen gemarterten Gräfin Helfenstein ließ er mit geschlossenen Augen auf sich wirken. Und als er diese wieder aufschlug, stammelte er in sichtlicher Verwirrung: „A Bier —“

„Jetzt gib' scho a Ruach!“ wies ihn Frau Amalia zurecht. „Wo soll i denn a Bier hec'nehmen in Burgtheater? Hast denn du gar ka Biltung net und kan' Sinn für was Höheres? Jetzt kummt der letzte Akt, auf den g'freu i mi am meisten. Weg'n dem bin i eigentli heut' ins Burgtheater gangen, jetzt kann i 's ja sag'n. Weg'n dem Schra von derer Adelheid nämli', wie f' alsdann dertwürt — ja so, das hätt' i dir ja net verraten soll'n! Alsdann, weil i mi scho verschnappt hab' — die Wolter hat d'r ansach großarti g'schrien, wie f' dertwürt word'n is! Alsdann ob die jekige — wie haßt f'? — die Wohlmut' a so entseßli schön schrei'n wird, da bin i neugierig...“

Fünfter Akt: Brücke bei Miltenberg... Adelheids Schloß... Weislingens Schloß... Unterirdisches Gewölbe.

„Alsdann jekten paß auf!“
„Wann i aber nix siech' hinter derer verdamm't —“

„Macht nix, hör'n wirst es um so besser.“

Adelheids Schlafgemach. Adelheid von Walldorf springt aus ihrem Buhbett auf die Bühne. Frau Surrm preßt das Opernglas an die Augen, als wollte sie sich diese aus dem Kopfe pressen. Adelheid schellt vergebens ihrer Dienerschaft. Frau Surrm bebt vor Vergnügen und Ungeduld. Der Scherger des Femgerichtes taucht gespenstisch aus den Falten der Tapete. Frau Surrm zittert vor Wonne. Der Rächer tritt drohend auf die Verdreherin zu. Frau Surrm klammert sich erregt an den Arm ihres Gatten und zischt:

„Jetzt — jetzt — jetzt — halt d'r lieber die Ohr'n zua, Lorenz, wann's d' net starke Nerven haßt!“

Adelheid von Walldorf weicht zurück und — fährt lautlos zu Boden. Lautlos. Und unter lautloser Stille schließt sich der Vorhang. Aber im nächsten Augenblick wird diese Stille doch durch einen hallenden Schrei jäh zerrissen. Nicht auf der Bühne unten, sondern hoch oben in der vorletzten Reihe des dritten Ranges ist er ausgestoßen worden:

„No, i dank'! A so a niederträchtig Fopperei!“

Entrüstung in allen Rängen, teils ernsthafter, teils mehr heiterer Natur, war sein Echo. Hochrot glühenden Antlitzes erhob sich aus der fünften Reihe der dritten Galerie eine umfangreiche Dame geizigen Alters und verließ das Haus — freiwillig und rasch, ehe sie noch die herbeieilenden Diener dazu einladen konnten. Es war Frau Amalia Surrm. Herr Lorenz Surrm folgte ihr nicht ungern.

„Wie ma' si' a so benehmen kann,“ sagte er sarkastisch, als sie ihre Ueberkleider in Empfang genommen hatten. „So ottinär! In' Burgtheater! Hast denn du ka Biltung? Und gar kan' Sinn für 's Klassische?“

„Ah was!“ entgegnete zornig Frau Surrm. „Zu meiner Zeit, da hat f' a'schrian wie am Spieß, die Adelheid, und das war das Schönste am ganzen Stuck. Aber heut' — das war ja a Fopperei!“

Abermals hatte Herr Surrm eine sehr spöttische Erwiderung auf den Ribben — da ließ ihn ein überraschender, überwältigender Anblick schier zu Stein erstarren: Aus dem Büfettaum am äußersten Ende des langen Ganges trat soeben gemessen und gelassen ein Mann mit einer weißen Schürze heraus, der... unter jedem Arm ein halbes Duzend leerer Bierflaschen trug!

Herr Lorenz Surrm riß Augen und Mund auf. Herr Lorenz Surrm rang nach Worten. Erst als er, wie betäubt hinter seiner schnellfüßigen Gattin hinabstolpernd, schon fast am untersten Ende der Stiege angelangt war, fand er solche.

„Alsdann hab'n f' do' a Bier ausg'schenkt, wann ah nur a Flaschenbier,“ wechelte er, daß es von den glatten Marmorwänden schaurig zurückhallte. „Und Unserans hat ka Ahnung davon und muab das läschete Wasser abigurgeln!“

Er schüttelte sich:
„Bui Teuzel!... A so a hinterlistige Fopperei!“

Die Sicherung des Schiffsraumes im Frieden.

Von kaiserlichem Rat Doktor Pollach.

Leitendem Direktor der Navigazione Libera Triestina.

Wien, 21. Februar.

Je länger der Krieg dauert, desto mehr verstärkt sich die Wahrscheinlichkeit, daß sich nach dem Friedensschlusse ein empfindlicher Mangel an Schiffsraum geltend machen wird. Vor dem Kriege betrug der gesamte Schiffsraum der Welt ungefähr 40 Millionen Großtonnen, dabei muß aber berücksichtigt werden, daß fast die Hälfte der vorhandenen Schiffe Passagierdampfer waren, die für die Ladung von Waren nicht voll ausgenützt werden können. Der Zuwachs an Tonnage ist nach Abzug der abgetakelten und verlorenen Schiffe im Durchschnitt der letzten Jahre mit jährlich rund 2 Millionen Tonnen anzunehmen; in ungefähr dem gleichen Ausmaße hat sich auch der Weltverkehr gesteigert. Der bisherige Verlust an Schiffsraum infolge der kriegerischen Ereignisse beträgt nach approximativen Schätzungen zirka 2 Millionen Tonnen. Wenn man die allerdings willkürliche Annahme macht, daß im weiteren Verlaufe des Krieges noch 1 Million Tonnen verloren gehen, so würde man zu einem Gesamtverlust an Laderaum infolge des Krieges von 3 Millionen Tonnen gelangen. Der Zuwachs an neuen Schiffen war infolge der Einstellung der Schiffbauten besonders in England sehr gering und man kann auf Grund der von den englischen Schiffbauanstalten veröffentlichten Ausweise annehmen, daß in den letzten zwei Jahren des Krieges anstatt 4 Millionen Tonnen nur 2 Millionen Tonnen gebaut wurden. Aus der Zusammenfassung dieser Tatsachen geht hervor, daß sich nach dem Kriege voraussichtlich ein Ausfall an Laderaum von ungefähr 5 Millionen Tonnen ergeben wird. Man kann wohl voraussehen, daß die Schiffbauindustrie nach dem Kriege die äußersten Anstrengungen machen wird, um dem Weltverkehr die genügende Anzahl von Fahrzeugen zur Verfügung stellen zu können. Sie wird voraussichtlich nicht nur ihre Produktion wie in den letzten Jahren um 2 Millionen Tonnen erhöhen, sondern es dürfte ihr auch möglich sein, jährlich weitere 1 Million Tonnen fertigzustellen. Es könnten somit von dem Ausfalle von 5 Millionen Tonnen jährlich 1 Million Tonnen ersetzt werden, so daß man fünf Jahre brauchen würde, um das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage wieder herzustellen. Bei dieser Aufstellung ist aber ein wichtiges Moment nicht berücksichtigt worden. Es ist wahrscheinlich, daß die Kaufkraft der Bevölkerung nach dem Kriege in allen Ländern geschwächt sein wird, daß namentlich die Luxusindustrien nicht sofort die Höhe der Friedenszeiten erreichen werden, so daß trotz des verstärkten Importes von Rohmaterialien für industrielle Zwecke unbedingt damit zu rechnen ist, daß der Weltverkehr zur See nicht sofort die Höhe der Friedenszeiten erreichen wird. Man kann daher wohl mit einiger Berechtigung annehmen, daß das Gleichgewicht zwischen dem Angebote und der Nachfrage schon in drei Jahren nach Beendigung des Krieges hergestellt sein wird. Es ist unzweifelhaft, daß die Frachtsätze nach dem Kriege sehr hoch sein werden, da die Nachfrage das Angebot übersteigen wird; es muß aber gleichzeitig auch mit einer äußerst schwankenden Bewegung der Frachtraten gerechnet werden.

Für uns ist selbstverständlich die Frage von Wichtigkeit, ob der Laderaum der österreichischen Schifffahrt nach dem Kriege genügen wird, um den zu erwartenden großen Import von Rohmaterialien bewältigen zu können. Die österreichische freie Schifffahrt verfügt über ungefähr 540.000, der Oesterreichische Lloyd über 260.000 und die Austro-Americana über 200.000 Tonnen, alle österreichischen Handelsschiffe freier Fahrt somit über rund 1 Million Tonnen Lade-fähigkeit. Diese Schiffe können durchschnittlich mindestens drei Fahrten im Jahre unternehmen und können somit ungefähr 3 Millionen Tonnen bewältigen. Der bisherige Import Oesterreich-Ungarns vor dem Kriege zur See hatte ungefähr 2½ Millionen Tonnen umfaßt. Hieron entfiel

ein großer Teil auf Kohlen und Erze, deren Einfuhr zur die erste Zeit wenigstens nicht dringend notwendig wäre, so daß Befürchtungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit unserer Handelsmarine nicht am Platze wären. Man darf allerdings nicht außer acht lassen, daß zahlreiche Schiffe beschlagnahmt wurden und viele Fahrzeuge nach Vornahme langwieriger Reparaturen werden in Betrieb gesetzt werden können. Aus diesen Gründen ist es notwendig, daß die Regierung bei den bisher getroffenen Maßnahmen zur Erhaltung und Organisation unserer Handelsmarine nicht haltmache, sondern weitere Verfügungen treffe, damit der Handelsverkehr nach Friedensschluß ohne Verzug in normale Bahnen gelenkt werden könne. Die Staatsverwaltung hat vor einigen Monaten das Verbot des Verkaufes inländischer Fahrzeuge an das Ausland angeordnet. Im Interesse des inländischen Handels wären weitere Maßregeln zu empfehlen, durch welche die Charterung unserer Schiffe nach dem Friedensschluß an ausländische Gesellschaften strenge untersagt werden sollte. Alle staatlichen Maßregeln sollten sich in einem Rahmen bewegen, durch den die freie Entwicklung der heimischen Reederei nicht allzusehr eingeengt wird, denn man kann die Beforgnis nicht von der Hand weisen, daß überraschende, nicht genügend durchdachte Eingriffe der Schifffahrt unvergleichlich mehr Schaden zufügen als der allgemeinen Volkswirtschaft nützen könnten. Man hat auch in anderen Ländern zahlreiche Projekte in Erwägung gezogen und teilweise auch durchgeführt, um die Reederei zu organisieren, zum größten Teil aber nicht mit dem erwünschten Erfolg, da die Frachten statt zu sinken,

in die Höhe getrieben wurden. Das naheliegendste Mittel zur Regelung des Schiffsverkehrs nach dem Kriege wäre die Requisition des gesamten heimischen Schiffsparkes durch den Staat oder eine von ihm ins Leben gerufene Gesellschaft. So einfach dieser Ausweg aber auch erscheinen mag, so darf doch nicht verkannt werden, daß die staatliche Verwaltung die kaufmännischen und technischen Erfahrungen, welche ein von geschulten Fachmännern geleitetes Unternehmen repräsentiert, nicht sofort ersetzen kann. Der große Vorteil der privaten Verwaltung einer Schifffahrtsgesellschaft liegt darin, daß sie vollständig auf kaufmännischen Prinzipien aufgebaut ist und infolgedessen das Maximum an Leistungsfähigkeit mit den geringsten Kosten zu verbinden weiß. Man darf auch die Erwägung nicht außer acht lassen, daß der Staat als Reeder seine Interessen im Auslande nicht so wirkungsvoll und kaufmännisch vertreten kann als der private Reeder. Die gleichen Bedenken müßten auch gegenüber einer vom Staate gegründeten Privatgesellschaft erhoben werden.

Zu verwerfen wäre auch ein Verbot an die Reeder, Zwischenhäfen anzulassen oder den Verkehr zwischen ausländischen Häfen zu pflegen, denn diese Verfügungen hätten unzweifelhaft zur Folge, daß die Schifffahrtsgesellschaften mit Verlust arbeiten müßten. Die Zustimmung in jedem Falle von der Regierung abhängig zu machen, wäre auch nicht empfehlenswert, da hierdurch die Ausnützung von Konjunkturen außerordentlich erschwert werden würde.

Da alle diese Wege meiner Ansicht nach ungangbar sind, komme ich zur Ueberzeugung, daß die Schaffung eines Zentralverbandes sämtlicher Reedereien Oesterreichs unter Kontrolle der Regierung, der auch als Clearinghouse fungieren sollte, die beste Gewähr für die Befriedigung der Nachfrage nach Tonnenraum bieten würde. Die Bewirklichung dieses Projektes hätte zur Folge, daß dem freien Ermessen der Reedereien bei der Bestimmung der Frachtsätze Schranken gezogen würden. Ein weiterer Vorteil dieser Vereinigung bestände darin, daß sie die Frachtsätze jeweils in österreichischer Valuta kottieren würde. Der Zentralverband müßte ferner die Haftung übernehmen, daß die Frachtsätze nach heimischen Häfen nur unter strenger Berücksichtigung der nach fremden Konkurrenzhäfen geltenden Sätze festgestellt werden. Die Hauptaufgabe des zu schaffenden Zentralverbandes der Reeder läge darin, einer zentralen Vereinigung österreichischer Importeure und dem Staate den jeweils vorhandenen Laderaum in erster Linie zur Verfügung zu stellen und dadurch die Wiedereröffnung des regelmäßigen Schiffsverkehrs sofort nach Friedensschluß zu erleichtern.

Wien ohne Fasching.

* Wien, Mitte Februar.

Wer hätte je gedacht, daß die Kaiserstadt an der Donau sie ertragen könnte, die faszchinglose, die schreckliche Zeit. Das lustige Wien, in dem eigentlich immer Fasching war, mochten nun Winterwinde durch die Straßen der Stadt brausen oder linde Zephyre zum Aufenthalt im Freien locken? Als im vorigen Winter die hohe Obrigkeit unter Hinweis auf den bitteren Ernst der furchtbaren Kriegszeit das heitere Faschingtreiben verbot, da gab es noch viele, die lange Gesichter dazu machten. So ein bißchen Lustigkeit wäre ihnen zur Erheiterung der Gemüter gerade zweckmäßig erschienen. Und dann hatten sie auch allerlei Bedenken gegen das Verbot wegen der wirtschaftlichen Folgen: die Orte der Lustbarkeit waren doch auf ein regelrechtes Winterfaschingsvergnügen zugeschnitten und sollten nun feiern. Die teuren Mieten der Tanzsäle konnten nicht hereingebracht werden, alle andern, die vom Tanzen lebten, Wirte, Kellner, Musikanten, Schneider und Schneiderinnen, Händler und Kaufleute und Fabrikanten wurden brachgelegt, die andern Vergnügungsanstalten, Theater, Varietés, Bars, Nachtcafés, die auch mit dem Fasching rechneten, wurden in Mitleidenschaft gezogen. Kurz, der Unkenrufe gab es viele. Indessen, die Obrigkeit blieb harthörig, und das war gut so. Muszten viele andere unter dem Kriege leiden, sogar ihr Leben auf dem Schlachtfelde und in den Schützengraben aufs Spiel setzen, so konnten die, die daheim blieben, auch ein Opfer bringen, das die Stimmung des Großteils der Bevölkerung unbedingt heilschte. Und dann, der wirtschaftliche Ausfall, den das Faschingverbot veranlaßte, war nicht gar so schlimm. Die Tanzsäle hatte der Krieg vielfach schon in Kasernen, Bazarets und Erholungsheime für genesende Krieger verwandelt; sie standen also den Tanzlustigen gar nicht mehr zur Verfügung, ohne daß die Inhaber Einnahmen darauf einbüßten, da das „Arar“, wie der „Fiskus“ auf österreichisch heißt, nicht knickerte. Von den Wirten, Kellnern, Musikanten und Schneidern hatte der Krieg aber kaum genug in ihrem friedlichen Berufe belassen, um die Daheimgebliebenen zu versorgen. Und Händler und Kaufleute und Fabrikanten hatten jetzt Wichtigeres zu tun, als dem Faschingtreiben seine Rinkerlitzchen zu beschaffen. Kurz, die Ausschaltung des Faschings vollzog sich überraschend klaglos und verständlich, wie ein Teil der großen Umschaltung des ganzen bürgerlichen und wirtschaftlichen Lebens, die der Krieg herbeigeführt hatte.

Aber griesgrämlich wurde das lustige Wien darum doch nicht. Es fehlte ihm ja trotzdem nicht an Unterhaltungen, die reichen und bessergestellten Flüchtlinge aus Galizien, die ohne eigenes Heim darauf angewiesen waren, ihre Zeit in öffentlichen Lokalen zu verbringen, sorgten sogar dafür, daß es höher und lauter herging, als manchem Einheimischen, der sich um teure Angehörige draußen im Feld sorgte und grämte, lieb war. Rasseehäuser, Wirtschaftshäuser, Bars, Tingeltangel, Kinos und Theater waren immer gestopft voll, und gerade die Stätten der leichtgeschürzten Muse, die Operettentheater, machten glänzende Geschäfte, noch dazu mit alten Badenhiutern, da die Operettenmatadore wegen der Sperre des ihnen so wertvollen internationalen Marktes ihre neuesten Trümpfe zurückstießen. Viele haben diese Erscheinung beklagt und als unzeitgemäß und unwürdig verschrien. Aber

ändern haben sie damit nichts daran können, trotzdem doch damals, im vorigen Winter, als die Russen noch in den Karpathen standen, die Dinge sich noch nicht so glänzend entwickelt hatten, wie sie heute sind. Und das war auch ganz natürlich. In einer Zweimillionenstadt, wie Wien es ist, finden sich immer Leute genug zusammen, die von dem Ernst der Zeit nichts spüren und nichts spüren wollen, noch dazu, wenn sie das Herz eines großen Reiches ist, von wo aus das ganze riesenhafte Getriebe geleitet wird. Die schwimmen natürlich auf der Oberfläche und verleihen dem Ganzen das äußere Gepräge, wenn auch im Innern manches anders aussieht. Aber auch von den andern, die anderer Sinnesart sind, und das ist gewiß die große Mehrzahl, fühlte doch auch mancher manchmal das Bedürfnis, die schweren Gedanken abzuschütteln und Zerstreuung zu suchen. Und darin traf er sich mit vielen von denen, die aus Schlachtgetümmel, Kanonendonner und Schützengrabenebel, die Seele noch angefüllt mit den furchtbaren Eindrücken schrecklicher Kampfbilder, auf kurzen Urlaub nach Hause zurückkehrten. Oft konnte man von solchen hören, daß sie finstere Leichenbitternien nicht sehen mochten, selbst wenn sie der Krize übel zugerichtet hatte, sondern daß sie Fröhlichkeit erwarteten und Zerstreuung suchten. Man wird diese psychologische Tatsache als eine der Erkenntnisse buchen müssen, die uns dieser Weltkrieg vermittelt hat, und auch die Splitterrichter, die ihre zornmütigen Urteile darüber sprechen, werden sie schließlich anerkennen müssen. Eine fortwährende seelische Hochspannung verträgt auch der stärkste Held nicht. Auch er braucht von Zeit zu Zeit eine Entspannung seiner Nerven, und die ausgelassene Fröhlichkeit, der er sich dann hingibt, tut seiner Seelenstärke keinen Abbruch, sondern schafft ihr im Gegenteil die Grundlage zu neuer Entfaltung.

Also gewizigt durch die Erlebnisse des vorjährigen faszchinglosen Fasching, sind wir nun in den heurigen eingetreten. Heuer hat sich nicht eine, aber auch nicht eine einzige Klagestimme mehr um den verschwundenen Faschingszauber erhoben. Allerdings gibt es auch heuer noch weniger zu lachen als im Vorjahr. Zwar stehen die militärischen Dinge glänzend, glänzender, als der Hoffnungsreichste je gehofft hätte; nicht nur ist der moskowitzische Gegner fast gänzlich von den heimischen Fluren verjagt und tief in seine eigenen Lande hinein verfolgt, auch der tüchtige welsche Erbfeind ist an der Felsenmauer der Südwestfront abgeprallt und fast der ganze Balkan ist erobert. Aber dafür ist der wirtschaftliche Druck recht empfindlich geworden und hat sich auch Kreisen fühlbar gemacht, die im vorigen Jahr noch nichts davon spürten. Außerdem sind die Einberufungen nun auch auf die 46- bis 50jährigen ausgedehnt worden, lauter Familienväter, die, soweit sie Geschäftsleute sind, ihren Frauen die Bürde der Geschäftsführung haben überlassen müssen. Es ist jetzt mehr Arbeit da als Hände, sie zu bewältigen, da bleibt nicht viel Zeit, Faschingsfreuden nachzujagen. Heute würde, wenn ihm die hohe Obrigkeit nicht den Eintritt verwehrt hätte, Prinz Karneval ein Ritter von trauriger Gestalt mit einer kläglichen Gefolgschaft sein und von selbst wieder sang- und klanglos verschwinden. Aber seine vorjährigen Zerstreuung Gelegenheiten hat sich Wien darum doch nicht nehmen lassen. Das Theaterleben steht im vollen Flor. Seit dem 1. Januar wird im Hofburgtheater wieder allabendlich, in der Hofoper fast allabendlich und zwar vor vollem Hause gespielt, die andern Theater haben fast alle die Friedensgagen wieder eingeführt und erfreuen sich ebenfalls starken Zulaufs, die Operettenbühnen haben nun endlich die neuen Operettenschlager erhalten und machen damit glänzende Geschäfte.

Das Musikleben, vielfach in den Dienst der Kriegsfürsorge gestellt, nimmt seinen Verlauf ganz wie in Friedenszeiten, und alle großen und kleinen Musiksäle sind beständig gefüllt. Und daß die Winterfreuden auf die paar Kunsteisbahnen beschränkt bleiben, hat nur der heurige Winter mit seiner unerhörten Milde verschuldet, die die Schnee- und Eisdecke immer wieder hinwegnimmt. Gar so düster ist sie also nicht, die faszchinglose Zeit. Immerhin, Wien wird sie im Gedächtnis behalten. Und so stolz es darauf sein kann, und auch ist, daß es sie so gut ertragen hat und verträgt, es müßte nicht Wien sein, wenn es nicht wünschte, daß sie nie wiederkehrte.

Der Ausbau einer Wasserstraße durch Mitteleuropa.

Das Walchenseeprojekt vom Finanzausschuß der bayerischen Kammer genehmigt.

München, 22. Februar.

Der Finanzausschuß der Kammer der Reichsräte hat, wie die „R. N. N.“ melden, die Post Walchenseeprojekt genehmigt.

Beim Kapitel Main-Kanalisation sprach Minister Freiherr v. Soden die Ansicht aus, daß der Gedanke des Ausbaues einer Wasserstraße durch Mitteleuropa durch die jüngsten politischen Verhältnisse die größte Bedeutung gewonnen habe. Trage doch deren Ausführung dazu bei, den Verkehr von England unabhängiger zu machen und nach Osten abzulenken. Besonders für Bayern sehe er als sehr wichtig an, daß der neue Verkehrsweg mitten durch das Bayernland gehe und seinen Scheitelpunkt in Bayern habe; auch der größte Industrieort Nürnberg liege daran. Nach dem Projekt der Großschiffahrtsverbindung Donau—Main—Rhein werde in Frage kommen der Anschluß an die Elbe oder die Weser von Bamberg aus, sodann die Schiffarmachung der Donau bis Ulm und von da die Verbindung mit dem Bodensee, letztere im Zusammenhang mit der Kanalisation des Rheins bis zum Bodensee. Die Hauptsache sei der erfreuliche Umstand, daß Bayern bei diesen Projekten nicht nur überall in Frage komme, sondern auch das Land sei, in welchem und durch welches gebaut werden müsse; die Frage, ob mit oder ohne Reichsunterstützung erscheine, verfrüht. Einstweilen genüge, daß sich auch der Reichskanzler dem Hauptgedanken freundlich gegenübergestellt habe.

Zu den Fahrbegünstigungen der Familienangehörigen von Militärgagisten. Im Hinblick auf die in der letzten Zeit mehrfach veröffentlichte Zuerkennung von Fahrbegünstigungen auf Eisenbahnen für Familienangehörige der Militärpersonen sei darauf hingewiesen, daß den Familienangehörigen der derzeit aktivierten Gagisten in der Reserve, jener im Verhältnis außer Dienst und der Landsturm-gagisten ein Anspruch auf die Legitimation mit Photographie nicht zusteht; die zur Ausstellung dieser Legitimationen berufenen Stellen haben die Prüfung der Anforderungen in dieser Hinsicht genau zu prüfen. Ferner haben darauf nur unversorgte Kinder der Militärpersonen Anspruch; solche, die bereits einem Erwerb nachgehen und ein eigenes Arbeitseinkommen beziehen, haben auf diese Begünstigung keinen Anspruch. Familienangehörigen von Gagisten ohne Rangklasse dürfen nur Legitimationen für die dritte Wagenklasse ausgestellt werden.

* Der Balkanzug — entlausungspflichtig. Balkanreisenden und „solchen, die es werden wollen“, steht eine neue Ueberraschung bevor: sie müssen sich auf der Rückreise über ihre „Entlausung“ ausweisen. Es ist darüber eine amtliche Verfügung ergangen, in der es u. a. heißt: Alle mit den Balkanzügen in Richtung nach Deutschland reisenden Militär- und Zivilpersonen bedürfen außer den sonst geforderten Ausweisen eine in deutscher, ungarischer, bulgarischer und türkischer Sprache geschriebene Bescheinigung darüber, daß eine Entlausung erfolgt oder nicht erforderlich und die Fahrt gestattet ist. Die Bescheinigungen werden durch die deutsche Ueberwachungsstelle in Konstantinopel und Sofia, durch die deutsche Bahnhofs- und Etappenkommandantur in Nisch und durch die Bahnhofskommandantur in Belgrad ausgestellt, an die sich die deutschen Reisenden vor Antritt der Fahrt zu wenden haben. Auf Zwischenstationen dürfen nur Militär- und Zivilpersonen einsteigen, die schon im Besitz eines Entlausungsscheines oder einer Bescheinigung darüber sind, daß eine Entlausung nicht erforderlich ist.

27. IV. 1916

(Verkehrsförderung zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.) Aus Leipzig wird uns berichtet: Die großen Landesverkehrsorganisationen von Deutschland und Oesterreich und die Vertretung der Verkehrskommission von Budapest hatten kürzlich eine Anzahl praktischer Verkehrsmänner und Vertreter der Eisenbahnministerien zu einer Tagung nach Leipzig berufen, der Vorbesprechungen in Wien, Berlin und Leipzig vorangegangen waren. Auf der Tagung stand die Förderung der Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland, Oesterreich und Ungarn. Es wurden folgende Richtlinien für das Programm der zukünftigen gemeinsamen Arbeit festgelegt: Die Vertreter verkehrs-fördernder Körperschaften aus Deutschland, Oesterreich und Ungarn erachten eine wechselseitige Förderung der Verkehrsbeziehungen der drei verbündeten Länder für dringend erforderlich. Ein geschlossenes systematisches Vorgehen zur Heranziehung des internationalen Verkehrs und sich gegenseitig ergänzende Maßnahmen zur Hebung des inneren Verkehrs ihrer Länder betrachten sie als das Hauptziel einer zu begründenden Organisation. Sie halten es für notwendig, daß auch jetzt schon während des Krieges durch gemeinsame Beratungen und Anbahnung gemeinsamer Maßnahmen

gemeinsamer Verkehrsverbundung dieses Ziel nach Möglichkeit erstrebt und die spätere Friedensarbeit vorbereitet wird. Die gemeinsame Verkehrsverbundung ist durchzuführen unter Zusammenfassung der in den drei Ländern zur Belebung des Reiseverkehrs tätigen Kräfte. Ein Zusammenschluß mit andern verbündeten oder befreundeten Ländern bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten.

Der Borgfriede.

Ein verschwundener Geschäftsweig.

Der Kaffeehauswitz hat aus dem oft mißbrauchten Worte vom Borgfrieden den Kalauer „Borgfrieden“ gemacht. So viele Stappen der Weltkrieg verzeichnet, so viele Bedeutungen hat das Wort vom Borgfrieden. Anfangs August 1914 galt Borgfrieden sozusagen als die deutsche Uebersetzung von Moratorium. Als das Moratorium abgelaufen war, trat ein anderer Borgfriede ein. Er besteht darin, daß nahezu nirgends mehr irgend etwas verborgt wird. Wenn es einen mit dem Borgunwesen vor dem Krieg vertrauten Mann gäbe, der am 1. August 1914 eingeschlafen und heute erwacht wäre, er müßte erstarren und glauben, daß er einen allgemeinen Zusammenbruch verschlafen habe und vor dem Weltuntergang stehe, wenn man ihm erzählte, daß es heute keine Borgforgen mehr gebe, weil nichts mehr geborgt

würde. Es ist ja buchstäblich wahr, daß es von der Stiefelmische angefangen bis zur komplizierten Maschine vor dem Einbruch der Katastrophe im Sommer vor zwei Jahren nichts, gar nichts gab, das ohne den Umweg des Borgens in großen Massen in den Verkehr gebracht werden konnte. Zumindest gilt dies von Deutschland und Oesterreich-Ungarn. Hier wie dort gab es denn auch eine enorme kaufmännische Literatur, die keinem anderen Zweck diente, als das Borgunwesen zu bekämpfen.

Es soll hier vom sogenannten kaufmännischen Kredit, den es nunmehr nicht mehr gibt, gar nicht gesprochen werden. Der Kaufmann, ob groß ob klein, muß heute bar bezahlen, bar bezahlen muß aber auch das Publikum, und die Umwälzung, die diese Veränderung in der Lebenshaltung, ja sogar in der Lebensauffassung herbeigeführt hat, ist wahrhaft durchgreifend. Gab es doch vor dem Krieg keinen Gebrauchs- und keinen Luxusgegenstand, der nicht auch dem finanziell Schwachen auf dem Weg des ratenweisen Abzahlens verhältnismäßig leicht zugänglich gewesen wäre. Kleider, Schuhe und Wäsche, goldene Uhren und Bilder, Patentpistolen und Grammophone, teure Bücher und Teppiche, alles wurde, mitunter zu geradezu lächerlichen Bedingungen, an das Publikum verborat. Es gab sogar komplette Wohnungseinrichtungen auf Raten. Und das Publikum machte von diesen Möglichkeiten den allerausgedehntesten Gebrauch. Vom Waidweib angefangen bis zum Hofrat war so ziemlich jeder dritte Mensch irgendwie in ein Ratengeschäft verstrickt, in ein kurzfristiges mitunter, meist aber in ein überaus langatmiges von drei, von fünf, sogar von zehn Jahren? Wie sind diese Geschäfte im Kriege liquidiert worden? Wer zahlt noch Raten, wer liefert noch auf Raten?

Da gab es einen Ratenhändler — einen unter vielen — der allein achthundert Kunden hatte. Sie wohnten alle in Mietkasernen, in der Brigittenau, in Favoriten, in Baumgarten, in Erdberg. Will man annehmen, daß jeder dieser Ratenschuldner dem Händler am Tage des Kriegsausbruches nur 30 Kronen schuldig war, so betragen die Außenstände nicht weniger als 24.000 Kronen. Diese 24.000 Kronen hingen am Tage der Kriegserklärung in der Luft. Ein Teil der Schuldner rückte ein und auch die Zurückgebliebenen machten vom Moratorium Gebrauch. So stand der Ratenhändler zu Kriegsbeginn. Wer aber ein weiches Herz hat und bemitleiden will, der lasse ihn außer Spiel, denn die bemitleidenswerten Existenzen dieses Krieges sind wo anders zu suchen. Unser Ratenhändler ist gewiß keine. Hatte er doch in den letzten Jahren seiner Geschäftsführung so viel erübrigt, daß er in aller Gemütsruhe den Nummel mit ansehen und Geschäftsaufsicht anmelden konnte. So war er selbst vor seinen Gläubigern sicher. In dieser gar nicht so schlechten Situation wartete er eine Weile, bis er Morgenluft wittern konnte. Sie und da begann eine Reservistenfrau trotz des Moratoriums die Zahlungen aufzunehmen, für andere Schuldner lief das Moratorium ab, und schließlich sah der Mann, daß er ein Warenlager hatte, das sich mit enormem Nutzen abstoßen ließ. Die Kriegsereignisse brachten

dieses Warenlager zu hohen Ehren. Da waren Stiefel, die bei irgendeinem Ausverkauf zu einem Spottpreis aufgekauft worden waren, dann ganze Partien Kleider und Wäsche, Bettzeug, Matratzen und dergleichen mehr. All das war billig, sehr billig zustandegewonnen. Jetzt bekam es plötzlich einen nie erhofften Ueberswert und konnte sogar gegen bar verkauft werden. Nicht an die Privatkundschaft, sondern an einen anderen Zwischenhändler, der es wieder mit Nutzen weiterverkaufte. Was aber die Hauptsache war, unser Ratenhändler hatte einen Gewinn erzielt, der es ihm leicht erlaubte, an seine alte Kundschaft die Kredite weiter erstrecken zu können. Und diese Kundschaft erwies sich in der Mehrheit schließlich als sehr gut. In einer Zeit, da die erste Warenknappheit auftrat, zahlte sie alte Schulden, weil sie gegen kleine Zahlungserleichterungen kleine Nachlieferungen erhielt. So kam und kommt der Ratenhändler langsam zu seinem vollen Geld, er verdiente weiters durch Barverkauf seiner alten Waren und konnte die kleinen uneinbringbaren Außenstände, die übrigens fast kleiner sind, als im Frieden, ohne weiteres ertragen.

So ungefähr Wickelten sich alle Ratengeschäfte ab, die vom Frieden her in die Kriegszeit liefen. Ob es sich nun um Schulden von 30, von 300 oder 3000 Kronen handelt, der Vorgang war überall ähnlich dem beschriebenen. Die Leichtigkeit, mit der sich in ganz überraschender Weise der Uebergang von der Borgwirtschaft zur Barwirtschaft vollzog, wäre auch gar nicht anders zu erklären.

Interessant bleibt nur noch die Frage, wie das Publikum, das an das Ratenwesen gewöhnt war, heute wirtschaftet. Sie beantwortet sich zum Teil dadurch, daß es auch im Kriege alte Ratenschulden bezahlen konnte. Wer dies trotz der Teuerung tun konnte, der konnte nebenbei auch Nachschaffungen machen. Jener aber, dem der Krieg nicht auf irgendeine Weise mehr Geld in die Hand spielt, als er im Frieden einzunehmen gewöhnt war, der ist verloren. Für ihn gibt es keine Möglichkeit, auf Raten zu beziehen, aber kaum noch die Möglichkeit, gegen bar nachzuschaffen. Gegenstände des täglichen Bedarfs, oder wie die amtliche Terminologie sagt, „notwendige Bedarfsgegenstände für den Lebensunterhalt“ werden jetzt kaum noch, und nur in ganz vereinzelten Fällen auf Raten geliefert. Wäsche, Kleider oder Schuhe werden nur mehr gegen bar und noch dazu sehr teuer verkauft. Das Ratengeschäft erhält sich dagegen in Artikeln, für die der Krieg die Konjunktur ausgeschaltet hat. So gibt es Möbel auf Raten, weil es jetzt nur wenige Hausstandsgründungen gibt; man kann noch Bücher auf Raten kaufen, auch Grammophone. Aber selbst Turfsalzer und Patentrevolver, die im Frieden sehr stark ausverkauft waren, muß man jetzt schon mit der Laterne suchen, wenn man ihrer gegen Barzahlung hab-

haft werden will. Ratenzahlungen werden überdies noch bei Geschäften gewährt, die einen humanitären Einschlag haben. So bei Kriegsversicherungen, auch bei Werkzeuflieferungen, die aber gegen Teilzahlung oft nur gegen behördliche Bescheinigung gewährt werden.

So hat der Krieg eine vielverbreitete Geschäftsart ausgeschaltet. Wie und ob sie wieder nach dem Friedensschluß austauschen wird, das hängt davon ab, ob die Neuordnung der Dinge wieder die Ueberproduktion, die Grundursache der Warenabschiebung gegen Ratenschlüsse, bringt oder nicht.

Unsere Eisenbahnen nach dem Kriege.

✚ Berlin, 28. Februar. (Telegr.)

Der Staatshaushaltsauschuß des Abgeordnetenhauses beriet am Montag den Eisenbahnetat. Der Berichterstatter machte darauf aufmerksam, daß der Etat für 1916 wieder entsprechend den Friedensverhältnissen und ohne Berücksichtigung des Krieges aufgestellt sei, was auch als richtig bezeichnet werden müsse, da der Einfluß des Krieges auf den Betrieb sich nicht schätzen lasse. Das Jahr 1914 habe ja infolge des Kriegsausbruchs einen ganz erheblichen Ausfall gebracht. Für 1915 stände das noch nicht ganz fest. Nach allem, was bisher verlautete, würde das Jahr 1915 günstig abschließen. Zu einer pessimistischen Auffassung des künftigen Wirtschaftslebens bestünde kein Anlaß: Das stete Ansteigen des Güterverkehrs beweise, daß die Grundlagen des Erwerbslebens durchaus gesund seien und daß nach dem Kriege voraussichtlich mit einer gewaltigen wirtschaftlichen Entlastung zu rechnen sei, für die die Eisenbahnverwaltung rechtzeitig Vorkehrungen treffen müsse, vor allem durch Ersatz des rollenden Materials, das durch den Krieg naturgemäß leide. Vielleicht empfehle sich eine Vermehrung der Werkstätten. Mit der Zurückstellung von nicht unbedingt notwendigen Neubauten dürfe auch nicht zu weit gegangen werden, da der Eisenbahnbetrieb unbedingt auf seiner Höhe erhalten werden müsse.

Der Minister sieht der zukünftigen Entwicklung des Wirtschaftslebens mit Optimismus entgegen; auch er glaubt, daß die Eisenbahnen sich unmittelbar nach dem Kriege jedenfalls einem außerordentlich starken Verkehr gewachsen zeigen müssen. Selbstverständlich werden die dafür notwendigen Maßnahmen rechtzeitig getroffen werden und zwar sowohl in baulicher, wie in betrieblicher Beziehung. Der Lokomotiv- und Wagenpark befindet sich in erfreulicher Lage, die 1915 in Auftrag gegebenen Lokomotiven würden voraussichtlich alle rechtzeitig geliefert werden. Wenn die Wagenbauanstalten 1914 zeitweilig den Ansprüchen nicht nachkommen konnten, so ist das schon in den ersten Monaten des Jahres 1915 erheblich besser geworden. Eine Vermehrung der Wagenbauanstalten empfehle sich nicht, denn wenn die jetzt vorhandenen Anstalten und Lokomotivfabriken den Anforderungen während des Krieges gerecht werden können, so gewiß erst recht im Frieden. Ein konservativer Redner sprach gleich allen folgenden Rednern der Eisenbahnverwaltung, ihren Beamten und Arbeitern die höchste Anerkennung aus. Sparsamkeit könne vielleicht an den Empfangsgebäuden geübt werden, die zum Teil zu äppig ausgestattet seien. Zur Frage der Überführung der einzelstaatlichen Eisenbahnen in Reichseisenbahnen erklärte dieser Redner, daß Preußen seine Eisenbahnen fest in der Hand behalten müsse. Es ge-

schehe schon jetzt alles, was für die Vereinheitlichung des Eisenbahnverkehrs notwendig sei, das müsse auch in Zukunft geschehen. Dazu genügt aber die Eisenbahnkonventionen, während die Überführung der Bahnen in das Eigentum des Reichs die preussischen Finanzen in erste Mitleidenenschaft ziehen müßte. Der Minister führte dann aus, daß das Finanzabkommen über den Ausgleichsfonds vorläufig verlängert werden müsse. Über den Frachtturkudentempel wolle er sich vorläufig nicht weiter äußern; von einer Schädigung des Verkehrs hierdurch könne wohl kaum die Rede sein. Daß der Überschuß stark zurückgegangen sei, liege an der großen Ausgabensteigerung. Sparsamkeit solle geübt werden, aber es müsse alles der Zeit Entsprechende geschehen. Ein Zentrumsredner hob besonders hervor, daß die Eisenbahnbeamten trotz der großen Teuerung noch erhebliche Mittel für Wohltätigkeitszwecke zur Verfügung gestellt haben. Die Bemerkung des konservativen Redners betreffend die Empfangsgebäude könne er sich nicht ganz zu eigen machen. Der Optimismus sei für die ersten Jahre nach dem Kriege wohl gerechtfertigt. Es bestehe aber die Möglichkeit, daß nach Befriedigung der ersten Bedürfnisse nach einigen Jahren eine flaue Zeit eintrete.

Ein nationalliberaler Abgeordneter legte dar, daß bei dem Stand der preussischen Finanzen die Übertragung der Eisenbahnen auf das Reich jetzt gar nicht diskutierbar sei. Sparsamkeit sei eine zweischneidige Sache und habe nicht immer den gewünschten Erfolg. Gerade bei den Empfangsgebäuden lasse die innere Ausgestaltung vielfach zu wünschen übrig, so z. B. die Toilettenverhältnisse im Bahnhof Frankfurt a. M. Ein freikonservativer Redner sprach sich auch gegen Reichseisenbahnen aus, und das nicht nur aus finanziellen Gründen. Es bestehe gar kein Grund, eine so bewährte Einrichtung wie die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft zu ändern. Ein fortschrittlicher Redner stimmte der Verlängerung des Finanzabkommens zu. Die erwähnten Verhältnisse im Bahnhof Frankfurt a. M. seien nicht schlechter als an vielen andern Orten. Sie erforderten überall eine Verbesserung. Bei aller notwendigen Sparsamkeit müsse doch geschmackvoll und schön gebaut werden. Der Zukunft sieht dieser Redner durchaus nicht pessimistisch entgegen. Unser ganzes Wirtschaftsleben werde nach dem Kriege einen starken Impuls bekommen. Hoffentlich werde der Fracht- und Stückguttempel erträglich sein; eine gewisse wirtschaftliche Befastung sei natürlich unumgänglich. Unsere Verkehrsaufgaben nach dem Kriege werden gewaltig wachsen, besonders durch die Erschließung des Ostens. Vielleicht sei ein Verkehrsband mit Osterreich-Ungarn, Bulgarien und der Türkei noch wichtiger als ein Zollbündnis. Es sollten endlich Schlafwagen auch für die dritte Wagenklasse eingeführt werden. Nach diesem Kriege werden sich Vergnügungs- und Erholungsreisen wohl mehr nach dem Osten und Südosten wenden und weniger nach gewissen Gegenden des Südens und Südwestens. Zweifellos sei die einheitliche Leitung der ganzen Verkehrspolitik Deutschlands ein verführerischer Gedanke, dem allerdings die finanziellen Schwierigkeiten im Wege ständen. Ein anderer nationalliberaler Abgeordneter sprach gegen Vermehrung der Wagenfabriken. Nur billige Tarife würden den kommenden großen Verkehrsaufgaben entsprechen, ohne die Einnahmen allzusehr zu beeinträchtigen. Die Eisenbahnverwaltung solle stets Hand in Hand mit der Industrie gehen. Der Minister erwiderte, daß eine Verbilligung der Tarife angesichts der großen Betriebskosten und der gesteigerten Bedürfnisse des Staates nicht in Aussicht gestellt werden könne. Mit den österreichischen und ungarischen Eisenbahnministern haben bereits Verhandlungen stattgefunden. Die Bedeutung des Gedankens der Reichseisenbahnen unterschätzt der Minister keineswegs, aber es sprächen doch eine ganze Reihe von finanziellen und verkehrstechnischen Momenten dagegen. Schon jetzt erfahren die Tariffragen usw. eine

günstige Erledigung, nicht vom grünen Tisch, sondern durch die Mitwirkung der Landeseisenbahnräte. Ein zweiter fortschrittlicher Sprecher führte aus, daß die schwierige Frage der Reichseisenbahnen vom Minister nicht endgültig entschieden sei. Dank der verständigen Leitung der preussischen Eisenbahnen sei sehr viel für die Vereinheitlichung des ganzen Verkehrs geschehen. Ob aber alle Bundesstaaten mit den jetzigen Zuständen zufrieden seien, könne nicht so ohne weiteres bejaht werden, und es seien auch immer noch ungelöste Fragen in bezug auf die Vereinheitlichung des innerdeutschen Verkehrs übrig. Besonders der Blick in die Zukunft lasse die Aufgabe einheitlicher Lösung der Verkehrsaufgaben stark hervortreten. Bei dem ungeheuren Bedarf des Reichs würden auch die Eisenbahnen bluten müssen, und die Verbilligung der Tarife werde ein frommer Wunsch bleiben. Von fortschrittlicher Seite wurde es freudig begrüßt, daß bereits Anlernwerkstätten eingerichtet wurden, um die kriegsbeschädigten Angestellten wieder in die Betriebe zurückzuführen. Die weitere Ausdehnung dieser Kurse wurde von einem Regierungsvertreter zugesagt.

Eine längere Debatte verursachte die neue Arbeiterdienstordnung, welche für die Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung am 1. Januar 1916 in Kraft getreten ist. Ein sozialdemokratischer Abgeordneter bemängelte, daß die Mitglieder derjenigen Gewerkschaften, welche in ihren Satzungen das Streikrecht verfechten, durch die neue Fassung von den Staatsbetrieben ausgeschlossen blieben. Der Minister legte die Entstehung dieser neuen Arbeiterdienstordnung dar und stellte ausdrücklich das Einverständnis sämtlicher deutschen Eisenbahnverwaltungen in dieser Frage fest. Es werden danach die Teilnehmer nur noch an „ordnungsfeindlichen Bestrebungen und Vereinen“, nicht aber an sozialdemokratischen Organisationen verboten. Von fortschrittlicher Seite wurde die Niederlegung dieser Schranke als ein Zugeständnis begrüßt, das infolge der anerkannt wertvollen nationalen Haltung der Gewerkschaften notwendig geworden sei. Das Koalitionsrecht sei unantastbar und als letztes Mittel dürfe im Arbeitskampfe auch die Arbeitsniederlegung gelten. Für die Arbeiter im Verkehrsdienst freilich könne ein solches Recht nicht zugestanden werden, um der Folgen willen, die im Frieden und noch mehr im Kriege daraus erwachsen könnten. Hier müßten andere Mittel und andere Formen zur Wahrnehmung berechtigter Arbeiterinteressen gefunden werden, so namentlich der Ausbau des Staatsarbeiterrechts, insonderheit die Schaffung von Verhandlungsstellen, welche bei Beschwerden und Zwischenfällen die Vermittlung zu übernehmen hätten. Die Gewerkschaften sollten hier entgegenkommen zeigen, indem sie für die hier beteiligten Gruppen der Arbeiter ihre Satzungen änderten und im Falle von Differenzen auf friedliche Verhandlungen verwiesen. Mehrere andere Redner verschiedener Parteien hielten die neue Dienstordnung gleichfalls gut, nur der konservative Redner äußerte Bedenken, ob die Regierung mit der Streichung der auf die Sozialdemokratie bezüglichen Stelle in der Dienstordnung nicht schon zu weit gegangen sei. Der ordentliche und außerordentliche Etat, sowie das Eisenbahnangeleiengesetz wurden am Schluß der viertägigen Sitzung genehmigt. Einige Petitionen betreffend Teuerungszulagen wurden dem bereits für diese Frage eingesehten Unterausschuß überwiesen.

2. III. 1916

Beschleunigung des Balkanzugs.

N Berlin, 1. März. (Priv.-Tel.) Ueber die geplante Beschleunigung des Balkanzuges bringt die „Zeitung des Verbands der Eisenbahn-Verwaltungen“ die folgenden tatsächlichen Angaben:

Mit dem 1. Mai sollen die Fahrzeiten des über Dresden—Wien verkehrenden Zugteiles um 35, in der Gegenrichtung um 28 Minuten gekürzt werden. Dadurch wird auch eine günstigere Abfahrts- und Ankunftszeit in Berlin erzielt und die Fahrtdauer von Berlin nach Wien oder umgekehrt auf rund 10 Stunden 45 Minuten herabgemindert, eine Leistung, die bisher in dieser Verbindung noch nie erreicht worden ist. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Budapest bleiben unverändert. (Die darüber hinaus gewünschte Beschleunigung aller drei Zugteile auf der Balkanstrecke dürfte sich schwerlich bis zum 1. Mai durchführen lassen.)

Uebrigens ist auch ein neuer Nacht-Schnellzug von Wien (Nordbahnhof) über Oberberg—Breslau nach Berlin, sowie ein Tages Schnellzugspaar von Wien nach Strakonitz für den Sommerfahrplan in Aussicht genommen. Das letztere soll günstige Schnellzugsanschlüsse nach Zwettl, Prag, Warschau, Lublin, Chelm, Kowel, Lemberg erhalten.

* (Beschleunigung des Balkanzuges.) Der Balkanzug wird mit der Einführung des Sommerfahrplans am 1. Mai vornehmlich nicht bloß an seinem Wien-Dresdner Zweig beschleunigt, sondern in seinem ganzen Lauf. Es ist in Aussicht genommen, die Fahrtdauer des ganzen Zuges um etwa drei Stunden zu verkürzen. Statt 59 bis 60 Stunden wird man dann nur 56 Stunden für die Reise von der deutschen nach der türkischen Hauptstadt oder zurück gebrauchen. Die Beschleunigung wird in der Hauptsache auf den Bahnen des Balkans, insbesondere den bulgarischen und der Orientbahn durchgeführt. Der Fahrplan des Zweiges von Budapest über Breslau nach Berlin bleibt in der Hauptsache unverändert. Man wird jedoch aus Berlin etwas später abfahren und Berlin an der Friedrichstraße statt 8,15 erst 8,20 abends verlassen. Wesentlich beschleunigt wird dagegen der Zweig des Zuges über Dresden. Statt 7,20 ist in Aussicht genommen erst 7,55, also kurz vor 8 Uhr vormittags vom Anhalter Bahnhof in Berlin abzufahren. Die nötige Beschleunigung soll auf der österreichischen Strecke gewonnen werden. Auch in umgekehrter Richtung will man den Zug um fast eine halbe Stunde beschleunigen, so daß man schon 10,20 statt 10,48 aus Wien und Dresden nach Berlin kommt. Die Verkehrstage des Zuges bleiben unverändert. Ebenso ist keine Aenderung für die Zahl und den Durchgang der Wagen in Aussicht genommen.

Der beschleunigte Balkanzug.

Ueber die geplante Beschleunigung des Balkanzuges bringt die Stg. d. Ver. Eisenb.-Verw. die folgenden Angaben: Mit dem 1. Mai sollen die Fahrzeiten des über Dresden—Wien verkehrenden Zugpaares um 35, in der Gegenrichtung um 28 Minuten gekürzt werden. Dadurch wird auch eine günstigere Abfahrts- und Ankunftszeit in Berlin erzielt, und die Fahrdauer von Berlin nach Wien oder umgekehrt auf rund 10 Stunden 45 Minuten herabgemindert, eine Leistung, die bisher in dieser Verbindung noch nie erreicht worden ist. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Budapest bleiben unverändert. Uebrigens sind auch ein neuer Nachtschnellzug von Wien Nordbahnhof über Oberberg—Breslau nach Berlin und ein Tageschnellzugspaar von Wien nach Krakau für den Sommerfahrplan in Aussicht genommen. Das letztere soll günstige Schnellzugsanschlüsse nach Zwangorod, Warschau, Lublin, Chelm, Kowel, Lucek usw. erhalten.

Faschingssonntag.

Von Dr. Wolfgang Madjera.

Sell erleuchtete, festlich geschmückte Säle, erfüllt vom Gemühle, Gepolde, Gelächter tanzender, lustwandelnder oder den Tafelfreunden huldiger Menschen; trauliche oder prächtige Wohnräume, ihren täglichen Zwecken entzogen und in Stätten des fröhlichen Treibens geselliger Jugend, des behäbigen Spielvergnügens ehrwürdiger Greise verwandelt; Wirtsstuben, mit Gewinden aus Tannenreisig behangen und mit Papierfähnchen besteckt, durchhopt und durchstampft von der mühsamen Grazie derer, die tagsüber im Joche der Arbeit dahintraben — alles aber umwoht und umklungen von Musik, sei es den Instrumenten eines Meisterorchesters, sei es den Saiten eines verstimmtten Klaviers entlockt: das war das nächtliche Treiben jener Wochen und Monate, die man einst „Fasching“ nannte. Mit Fauchzen und Schellengelänge hielt er seinen Einzug, in einen Taumel der Lust und des Uebermutes versetzte er die Menschheit, als wollte er sie im Sinne von Nietzsches Zarathustra lehren, über alles Uebel und alle Alltäglichkeit der Welt hinwegzutanzten — bis der Aschermittwoch kam und die Menschen mahnte, daß die Freude wohl eine Zeitlang über den Ernst des Lebens hinwegtäuschen, ihn aber auf die Dauer nicht besiegen kann.

Wie schnell doch Einrichtungen und Gewohnheiten unserem lebendigen Bewußtsein entschwinden, wenn stärkere Eindrücke über uns kommen! Zum zweitenmal schon geht die sonst von Tausenden fröhlich begrüßte und heiter verbrachte Zeit vorüber, und kaum hat man irgendwo ganz nebenher das Wörtchen „Fasching“ und ein flüchtiges Erinnern an die Fülle von Lebenslust, die es sonst in sich barg, vernommen. Für die Menschheit ist eben der große Aschermittwoch angebrochen, an dem sie alle Lustbarkeit und allen Frohsinn vergangener Jahre nicht in der Asche, sondern im Blute büßt. Die Geigen, Flöten und Klaviere sind verstummt, nur der Schlachtruf der Kriegstrompeten ertönt, statt wirbelnder Pauken und klirrender Becken krachen die Mörser und schwirren die Geschosse, statt wiegender, blühender Menschenleiber tanzen die Flammen im schauerlichen Reigen um die zerstörten Stätten des Glückes — und die Tänzer früherer Jahre modern in ferner, fremder Erde.

Aber inmitten dieses schaurig veränderten Treibens spielt sich trotz allem ein Faschingsfest ab, wie es die satirische Kunst der Weltgeschichte nicht grausamer erfinden konnte. Jene Maskenfeste, an denen Menschen sich in abenteuerliche Kleider hüllten und ihre Gesichter verummten, um in diesem Aufzug einander Schabernack anzutun, einander irrezuführen und allerlei Unfug zu treiben, dessen sie sich in gewöhnlicher Tracht und mit offenem Antlitz kaum unterfangen hätten, sind in unseren Tagen verschollen. Dafür sind wir Zeugen eines viel ernstern, viel folgenreicheren und viel abscheuerlicheren Maskenspiels, das vor den Augen der ganzen Welt aufgeführt wird. Die Männer mit den Masken, das sind diejenigen, die in den uns befehdenen Ländern die Zügel der Regierung in der Hand halten, das sind diejenigen, die in der uns feind-

Suppenjourney.

lichen Presse das große Wort führen. Die getäuschten und geprellten Opfer dieser traurigen Faschingsgesellschaft aber, das sind die Völker jener Länder, die diese Masken nicht durchschauen, die unter den klingenden Schellenlappen nicht die hohlen Schädel, unter den schreienden Farben nicht die armseligen Abenteurergestalten erkennen.

Sie haben sich als Maske zurechtgelegt, was immer arglose Gemüter anlocken und zur Gefolgschaft aneifern kann: die Maske der getränkten, verfolgten Unschuld, die Maske des zur Notwehr gezwungenen Mannesmutes, die Maske des Kämpfers für Kultur und Menschlichkeit, die Maske des heldenmütigen Befreiers der Bedrückten, die Maske des nationalen Erlösers, die Maske des großen, unüberwindlichen Siegers. Aber unter der Larve der Unschuld birgt sich die Freundschaft mit Meuchelmördern, unter jener der Notwehr, der Heißhunger des reißenden Wolfes, der Kulturkämpfer macht Negerbarbarei, Aushungerung und Verwüstung zu seinen Bundesgenossen, der Befreier trägt für die Bedrückten die Knute im Sack, der nationale Erlöser hat keine der Erlösung Bedürftigen hinter sich — und der großmäulige Sieger ist in Wahrheit ein an allen Ecken und Enden geschlagener Mann. Und dieses Maskenvoll führt nun einen wahnsinnigen Hexensabbat vor den Augen des gutgläubigen, nicht gerade sehr selbständig denkenden, aber vertrauensfertigen, von der Farbigeit der Masken und dem lebhaften, täuschenden Spiel ihrer Träger hingeworfenen Volkes auf. All seine guten Triebe: Vaterlandsliebe, Ehrgeiz, Nationalstolz, Menschheitsideale, mißbrauchen die Larventräger, alle Regungen der Eigenliebe, des Neides, des Hasses stacheln sie auf, sie dichten den Völkern, gegen die sie ihre Landsleute aufheben wollen, die scheußlichsten Eigenschaften an, malen mit reger Phantasie Barbarei, Militarismus, Weltknechtschaft an die Wand, unterschlagen Erfolge ihrer Gegner, erfinden eigene Siege, die sie nie erfochten haben, lügen empfindliche Niederlagen zu strategischen Meisterleistungen um, kurz, verfälschen das Bild der Wahrheit durch alle erdenklichen Künste der Verlogenheit in so unerhörter Weise, daß sich die betrogenen Opfer dieses Masken- und Intrigenspiels zuletzt, in einem wahren Taumel und aller Besinnung beraubt, auf diejenigen stürzen, denen die maskierten Verschworenen in wahnsinniger Verblendung den Untergang bereiten möchten.

Wie der Stier gegen das rote Tuch, so werfen sie sich gegen die Menschenwälle der Mittelmächte, die in unerschütterlichem Ernst und Opfermut, mit frei erhobenen Angesichte ihr Heiligstes, ihr Land, ihre Familie, ihre Kultur verteidigen. Und die Heranstürmenden fallen zu Tausenden, zu Zehntausenden, und sie morden Tausende und Zehntausende, sie werden und sie machen zu Krüppeln, sie verbreiten maßloses Elend und unendlichen Jammer über die Erde — aber die Maskierten, die das furchtbare Spiel vom Hintergrund aus lenken, haben steinerne Herzen, sie schüren und lügen weiter, sie lassen nicht nach, ja sie können kaum nachlassen, denn es geht um ihr Leben, und in dem Augenblick, in dem sie die Maske fallen ließen und die Wahrheit, die sie zum

Bopanz gemacht haben, von ihrer Verlarbung befreiten, würde ein fürchterliches Gericht über sie hereinbrechen.

Und trotzdem: sie werden diesem Gerichte nicht enttrinnen. Es wird der Tag heraufsteigen, an dem das Volk selbst ihnen die Maske vom Gesicht reißen, an dem es die Lüge durchschauen und das Narrengewand, in das seine Führer die Wahrheit gezwängt haben, zerfetzen wird. Dann wird für jene Vermessenen nach ihrem frevelhaften Fasching ihr Aschermittwoch gekommen sein und sie werden büßen, was sie an der Menschheit in toller Gewissenlosigkeit verbrochen haben. Daß dieser Aschermittwoch recht bald andbrechen möge, das walte Gott. Amen!

Wiedersehen mit Wien.

Erste Eindrücke.

Von Ludwig Pirchfeld.

Nach Wien zurückkehren, das ist für den richtigen Wiener immer das merkwürdigste Reiseerlebnis. Alles andere, was zwischen Ausfahrt und Heimkehr liegt, wird in dem Augenblick zu einer gleichgültigen Summe von Bahnkilometern, Sehenswürdigkeiten, fremden Straßen, Menschen, Sitten, von Rechnungen, Trinkgeldern und charakterlosen Hotelzimmern. Es war ja alles sehr schön, aber doch nicht das Richtige. Man hat reichlich gespeist, ohne recht satt zu werden, war erstklassig einlogiert und hat nie ein Zuhause gehabt, man hat mit vielen Leuten gesprochen und ist dennoch stumm umhergegangen. Denn das wirkliche wienerische Ich war während der ganzen Zeit gleichsam außer Dienst gesetzt, lag gut eingepackt auf dem Grund des Koffers wie ein Gegenstand, den man zwar auf der Reise nicht brauchen kann, der einem oft sogar beschwerlich wird, den man aber immer wieder mitnimmt. Aber dann, auf der Lokalstraße, wenn das Ausland weit hinter einem liegt, da holt man diesen Gegenstand wieder hervor, packt ihn aus, und dabei wird einem ganz sonderbar zu Mut; erwartungsvoll und zugleich skeptisch, schwärmerisch und kritisch, gerührt und ironisch. Es ist beinahe wie vor einem zärtlichen Wiedersehen nach langer Zeit: liebt sie mich noch, werde ich ihr noch gefallen und sind wir beide überhaupt noch dieselben?

Vorläufig fühle ich mich freilich recht fremd, und dieses Gefühl wird noch stärker, wenn ich dann nach so langer Zeit wieder meine Wohnung betrete. Alles sieht ganz anders aus, eigentümlich verändert und verschoben; die Zimmer scheinen kleiner, niedriger geworden zu sein, Schritt und Stimme hallen sonderbar nach, und auch die Möbel und Bilder tun ungemütlich und abweisend: wer bist du und was suchst du hier? Und genau so ergeht es mir einige Stunden später mit den Straßen und Plätzen der Innern Stadt, mit den Menschen und dem Verkehr. Ich stecke nicht mit der früheren gewohnten Selbstverständlichkeit mitten drin, sondern stehe außerhalb, zurückhaltend und beobachtend: ist dies noch genau dasselbe Wien und was hat sich in dem halben Jahr verändert? Dabei zögere ich aber doch, die Frage zu beantworten und fühle mich ganz unsicher und inkompetent. Es mag schon sein, daß man mehr Uniformen und weniger Zivilisten sieht, auch der Korso kommt mir schütterer vor. Er ist überhaupt kein richtiger Korso mehr, denn die Menschen gehen in einem ganz anderen Tempo, rascher, wichtiger. Wenn ich nicht irre, werden die großen und eleganten Geschäfte jetzt schon um sieben Uhr gesperrt, was mir sehr angenehm ist, da ich immer nur zwischen sieben und acht Uhr dazu komme, Einkäufe zu machen. Ob ich die neue Wiener Mode bemerkt habe? Selbstverständlich, ich bin auch entzückt. Allerdings kann ich als ehrlicher Zugereister nicht leugnen, daß ich sehr ähnliche windschiefe Hüthen, herzig kurze Röckchen und hochstrebende Schuhe mit lichten Einsätzen zuletzt in Davos und St. Moritz an feindlichen Ententegehaltnisse gesehen habe. Aber das geht nicht anders, die Uniformen der feindlichen Länder werden ja einander auch immer ähnlicher. Im übrigen möchte ich mir fürs erste über die Wiener Frauen und Mädchen kein Urteil anmaßen und will nur kurz konstatieren, daß sie sich nicht zu meinem Vorteil verändert haben, daß sie nach wie vor bedauerlich hübsch und bedauerlich gut gewachsen sind.

Was könnte ich denn noch beobachten, vergleichen und konstatieren? Ich habe nämlich alle Wiener Ereignisse und Schlagworte gewissenhaft verfolgt und jetzt möchte ich sie ein bißchen kontrollieren, soweit das eben auf einem ersten Spaziergang möglich ist. Zum Beispiel die Diernot — die scheint übrigens nicht so arg zu sein, denn ich habe bei einigen vorstädtischen Gasthäusern die beruhigende Ausschrift gelesen: „Hier ist den ganzen Tag fortwährend Bier zu haben,“ was ich sehr übertrieben finde, weil ich zwischen 3 Uhr früh und 9 Uhr vormittags absolut kein Verlangen nach Bier habe. Das Stammkaffeehaus besuche ich auch nur studienhalber, denn das wienerische Fauszen habe ich mir im Ausland gründlich abgewöhnt und ich weiß noch nicht, ob ich es mir wieder angewöhnen werde, weil ich mir noch im unklaren bin, für welches der vielen verlockenden Melangejurrogate ich mich entscheiden soll: Obomalteinmelange, Erzekhornmelange, Superiormelange, Universalmelange — es tut einem wirklich die Wahl weh. Während ich also meinen Kriegstee mit Zitrone nachdenklich umrühre, tritt ein Bekannter nach dem andern an meinen Tisch heran und fordert Auskünfte über meinen Aufenthalt und meine Erfahrungen in der Schweiz. Genau dieselben Leute, die mir vor einem halben Jahr mit bedenklichem Kopfschütteln gesagt haben:

„Man fährt jetzt nicht nach der Schweiz,“ die verlangen nun dringlich genaue Informationen: „Wie denkt man in der Schweiz darüber?“ Natürlich meint jeder etwas anderes, der Kaffeehausstrategie die Kriegsdauer und die Friedensbedingungen, der Finanzmann die Valutafrage, der Exporteur die Ausfuhr von Rollmops und Stockfischen und der Librettist den internationalen Operettenmarkt. Lauter Dinge, von denen ich nichts bemerkt und keine Ahnung habe, weshalb die Bekannten enttäuscht sagen: „Wozu sind Sie eigentlich nach der Schweiz gefahren?“ und mich wieder bei meinem Kriegstee mit Zitrone nachdenklich sitzen lassen.

Damit das Wiedersehen ganz vollständig und noch vergnügter sei, habe ich schließlich auf meinem Schreibtisch diverse amtliche Zuschriften vorgefunden: Steuervorschreibungen, Steuerermahnungen, exekutive Aufforderungen, alles mit Erlagscheinen reichlich garniert. Ich habe das sehr gern, denn bei mir ist die Steuerstreudigkeit direkt schon zur Steuerleidenschaft ausgeartet, und da meine Wohnung eine bevorzugte Lage in der unmittelbaren Nähe der Steueradministration und der städtischen Steueramtskasse hat, so bin ich gleich am ersten Tag meines Wiener Aufenthaltes hingeeilt. Der Beamte, ein sehr netter gemüthlicher Herr, öffnet ein großes Buch, um mich in mein Konto Einblick nehmen zu lassen, und da sehe ich mit toter Tinte warnend geschrieben: Geschäftsaufsicht! Um meine entsetzte Ueberraschung zu beschwichtigen, sagt der Beamte beruhigend: „Das ist ja nur eine Vorsichtsmaßregel, um einer drohenden Insolvenz vorzubeugen.“ Nun muß ich wieder einmal ausdrücklich erklären, daß ich meinen Beruf niemals in Form eines gewerblichen oder mechanischen Betriebes und auch in keinem Gassenladen ausgeübt habe und daß der aufsichtsbedürftige Herr offenbar irgendein hartnäckiger gleichnamiger Namensvetter ist, mit dem man sich bei jedem unpassenden Anlaß verwechselt. Ich bin ein sehr gefälliger Mensch, aber daß ich für einen anderen insolvent werden soll, das ist entschieden zu viel verlangt. Und so etwas muß mir gleich am ersten Tag passieren. Das ist ja ein recht nettes Wiedersehen, und jetzt ist mir schon die ganze Ankunftsstimmung verdorben. Uebrigens, ich habe genug, ich wünsche, nicht mehr ausgefragt zu werden und verweigere jede Auskunft über Kriegsbauer, Valuta, Stockfische und Operetten. ... Ja, was ist denn? Mir scheint, ich bin kein ruhiger Beobachter mehr und auch kein Fremder. Mir scheint, ich ärgere mich bereits, ich raisonniere, ich schimpfe sogar. ... Gott sei Dank, endlich erkenne ich mich wieder und jetzt bin ich erst wirklich zu Hause.

(Nachdruck verboten.)

Kriegsnöte der Wiener.

Erinnerungen aus den Jahren 1805 und 1809.

Von Julius Berger.

Das ist die Not der schweren Zeit!
Das ist die schwere Zeit der Not!
Das ist die schwere Not der Zeit!
Das ist die Zeit der schweren Not!"

sangen mit Chamisso vor hundert und mehr Jahren die Wiener und die Wienerinnen und singen diesen Kanon der Zeitennot auch heute. Nur mag sie in den Jahren 1805 und 1809 noch schwerer empfunden worden sein, da innerhalb der Mauern Wiens die Franzosen sich befanden und zur materiellen Not auch noch der Druck durch eine feindliche Armee kam.

Nach der unglücklichen Kapitulation von Ulm im Oktober 1805 näherten sich die französischen Heere in Gilmärschen der kaiserlichen Residenz, in welche sie auch widerstandslos am 13. November mittags 11 Uhr einzogen. Schon früher wurden alle Fremden mit Ausnahme der aus England und Rußland stammenden, welche beiden Reiche damals mit Oesterreich in „Entente“ standen, sowie der Preußen, Schweden und Dänen, aus Wien entfernt, die Staatskassen, Archive und die Kunstschätze nach Ungarn in Sicherheit gebracht, aber auch alle in Wien vorhandenen Pferde und Leiterwagen für Heereszwecke requiriert. Im Rathaus wurde ein auch über die Nacht andauernder Permanenzdienst eingerichtet, die Bürgermiliz hatte den Wachdienst zu besorgen und ein Kavalleriekorps und das Regiment der sogenannten „Dekrete“ (Dekretisten, zweites Bürgerregiment) aus Wiener Bürgern gebildet.

Da nun die vermöglichen Klassen mit wenigen Ausnahmen beim Herannahen der Franzosen aus Wien flüchteten und soviel wie nur möglich gemünztes Geld mitnahmen, andererseits die in Wien verbliebenen ihr gemünztes Geld zurückbehielten und mit Papiergeld große Vorräte von Lebensmitteln einkauften, so entstand bald ein solcher Mangel an Silber- und Kupfermünzen, daß die Landesbehörde sich genötigt sah, Münzettel auf 12 und 24 Kreuzer lautend auszugeben, die bei allen öffentlichen Kassen als Haftung angenommen wurden; Hand in Hand mit diesem Mangel verteuerten sich auch alle Lebensmittel, besonders als schon am Tage des Einrückens der Feinde Wien für 50.000 Mann Lebensmittel und Fourage an diese zu liefern hatte. Doch trat, dank der Vorsorge des Magistrates, der von Vielen befürchtete Mangel an Brot nicht ein, nur wegen der Stockung der Zufuhren fehlte es an manchen Tagen an Mehl. Die anderen Lebensmittel stiegen aber rasch in den Preisen; das Pfund Butter von 1 Gulden auf 2 Gulden 30 Kreuzer Konventionsmünze (à 1 Gulden 20 Kreuzer in österreichischer Währung = 2 Kronen 40 Heller bei einer allerdings etwa zwei bis dreifach höheren Kaufkraft), ein Ei von 1 auf 3 Kreuzer, der Mehen (etwa 61½ Liter) Erdäpfel von 3 auf 6, später sogar, als die Franzosen für die „Grundbirnen“ (Poire de terre) eine große Vorliebe zeigten, gar auf 12 Gulden. Das Brot blieb sich im Preise zwar gleich, verminderte sich aber an Qualität derart, daß man Semmeln aus dem Jahre 1805 als Kuriosität sich jahrelang aufbewahrte. Doch ließen sich die Franzosen es angelegen sein, daß die Approvisionierung Wiens nicht allzusehr litt; allerdings lag dies auch in ihrem Interesse selbst, da ihre steten Requisitionen alle möglichen Dinge, worunter auch Briespapier und Schreibfedern (man schrieb damals noch mit Gänsekielen) sich befanden, Wien stark in Anspruch nahmen.

Nach der Schlacht von Austerlitz (2. Dezember) kamen dann so viele Verwundete nach Wien, daß der Bürgermeister Wohlleben, da sich ein starker Mangel an Betten und Bettwäsche zeigte, sich genötigt sah, an die Wiener einen Aufruf zu erlassen. Dieser hatte auch einen so günstigen Erfolg an Spenden von Betten, Leinwand, Hemden, Koch- und Trinkgeschirren, daß die Franzosen in der „Wiener Zeitung“ ihren Dank aussprachen. Auch mit Geldspenden an Gefangene waren die Wiener freigebig. Nur beging man hier oft große Unschlichkeiten, wie dies auch in der „Wiener Zeitung“ seitens der französischen Kommandantur gerügt wurde, wo es heißt: „So löblich das Austeilen von Geschenken auf die Hand ist, so sehr wünscht man das Auswerfen von Geld oder Lebensmitteln in die Mitte der Kriegsgefangenen beseitigt. Dadurch wird nicht nur der Charakter des Soldaten herabgesetzt, sondern auch Anlaß zu gefährlichen und für die Zuschauer selbst Folgen haben lösenden Unordnungen gegeben. Macht es denn einem edlen Herzen Vergnügen, diese Unglücklichen sich auf der Erde um ein Stück Brot herumzuplagen zu sehen?“

Nach der Schlacht von Austerlitz begann aber die eigentliche Leidenszeit für die Wiener. Schon am 10. Dezember wurde eine Requisition von 32 Millionen Franken ausgeschrieben, wovon 18 Millionen das Land Niederösterreich und 14 Millionen auf Wien allein entfielen, welches Geld dann größtenteils zu Geschenken für die französischen Offiziere und Truppen verwendet wurde. Da aber dieser Betrag in normaler Weise nicht aufgebracht werden konnte, schritt man zu einem Zwangsanlehen und hieran mußte sich beteiligen: das Gremium der Großhändler mit 1.200.000 Gulden, das der kleinen Kaufleute mit 400.000 Gulden, das der Tuchhändler mit 100.000, die Apotheker mit 40.000 usw. Die polnische Fürstin Lubomirska erlegte noch am selben Tage der Kundmachung allein 100.000 Spezies-Dukaten, die nach der damaligen Relation 750.000 Gulden in Bavier repräsentierten. Der Dukaten wurde nämlich zu

7 Gulden 45 Kreuzer in Bantozetteln, der Krontaler zu 7 Gulden 7 Kreuzer, der Konventionstaler zu 2 Gulden 50 Kreuzer, das 34-Kreuzerstück zu 46½, das 20-Kreuzerstück zu 28½, berechnet, was aber gewinnfichtige Spekulantent nicht hinderte, den Dukaten mit 9 Gulden, den Taler zu 4 bis 5 Gulden und den Zwanziger mit 33 bis 35 Kreuzer in Papiergeld zu verkaufen. Einige Tage später erhielten dann die Wiener Fleischhauer den Auftrag, 800 Stück Ochsen in die französischen Etappenstationen Burkersdorf, St. Pölten, Melk und Amstetten zu liefern. Hierdurch und weil die Zufuhren von Vieh und Lebensmitteln aus Ungarn längere Zeit seitens der österreichischen Heeresleitung eingestellt war, trat ein solcher Mangel davon ein, daß Napoleon, der in Schönbrunn residierte, sich genötigt sah, bei der österreichischen Regierung hiegegen einzuschreiten.

Am 12. Jänner 1806 verließen endlich die Franzosen die Stadt, in der sie 62 Tage lang weilten. Diese Invasion kostete dem Lande und der Stadt täglich 700.000 bis 800.000 Gulden, ungerichtet der Kontribution von 32 Millionen Franken. Mußten doch täglich allein 250 Eimer Wein geliefert werden. Im übrigen hielten die Franzosen, wenigstens in Wien, eine strenge Disziplin, wie auch die Wiener, von welchen sich Napoleon in einer nicht unliebenswürdigen Proklamation verabschiedete, keinen Anlaß zu einer Klage oder Maßregelung boten.

Biel schlimmer befanden sich aber die Wiener bei der im Jahre 1809 erfolgten Invasion der Franzosen, da diesmal Wien nicht kampfslos den Feinden preisgegeben wurde. Schon infolge der Verteidigungsmaßregeln wurden nicht bloß viele Bewohner der Vorstädte, sondern auch solche, die in den Häusern an der Bastei wohnten, veranlaßt, sich in die Stadt zu flüchten, wodurch allein schon die Verpflegungsschwierigkeiten sich häuften. Wien zählte damals innerhalb seiner Mauern etwa 220.000 Seelen. Schon bei Beginn der Belagerung trat eine große Teuerung ein. Ein Achtel (etwa 7½ Liter) Erbsen oder Linien zum Beispiel stieg von 2 Gulden 30 Kreuzer auf 7 Gulden; ein gewöhnlicher Hut, der sonst höchstens 12 Gulden kostete, mußte mit 24 bis 25 Gulden bezahlt werden.

Als dann am 10. Mai die Franzosen vor Wien erschienen, und die Vorstadt Mariahilf und einige Gassen der Wiedner-vorstadt besetzt hatten, wurde alsogleich über Anregung des Grundrichters von der Wieden vom Magistrat die Verfügung getroffen, daß der Ankauf von Brot, Fleisch und Mehl usw. nur für das Bedürfnis eines Tages erfolgen dürfe. Auch der französische Generalgouverneur Graf Andreossy ließ es sich angelegen sein, daß die von den Franzosen besetzten Vorstädte (Ottakring, Währing, Weinhaus, Döbling und vom Wienerberge hinab bis in die Ebene von Simmering) mit Lebensmitteln versorgt wurden.

Nach der am 12. Mai erfolgten Kapitulation, bei welcher dem Feinde auch die verschiedenen Kassen mit über zehn Millionen Gulden in Gold, Silber und Papier in die Hände fielen, begann die eigentliche Leidenszeit. Besonders hart war für die Stadt die Einquartierung der feindlichen Truppen, hinsichtlich welcher folgende Bestimmungen galten: „Sämtliche Offiziere werden sich begnügen, wenn sie auf eben die Art verpflegt werden, wie die quartiergebenden Hausbesitzer sich selbst verpflegen. Die Unteroffiziere und Gemeinen haben zum Frühstück Brot, Käse und ein Gläschen Brantwein, zu Mittag Suppe, ein halbes Pfund gekochtes oder gebratenes Fleisch, Zugemüse und eine halbe Maß Wein zu fordern. Wenn nicht mehr hinlänglich Fleisch zu haben sein sollte, muß die Fleischspeise durch eine andere Speise ersetzt werden. Das Gewicht einer Portion Brot wird auf 1½ Pfund festgesetzt. Was die Liegerstätte betrifft, so können die französischen Soldaten in solchen Häusern keine ordentlichen Betten fordern, wo die Besitzer sich selbst derselben berauben müßten, um sie den Soldaten zu geben. In diesem Falle ist man ihnen nur frisches Stroh, Matratzen, weiße Leintücher und Decken zu verabreichen schuldig.“

Im allgemeinen begegnete man der Bürgermiliz und insbesondere deren Offizieren mit großer Achtung und letztere wurden auch häufig zu den Tafeln der Generale eingeladen. Das änderte sich freilich ein wenig nach der Schlacht von Aspern.

Infolge des Umstandes, daß die Bäcker, sowohl jene in der Stadt wie auch in den Vorstädten, täglich 200 Laibe Brot à ½ Pfund für die Besatzungstruppen zu liefern hatten, stellte sich ein immer fühlbarer Mangel an Brot ein, zumal durch die Absperzung der Donau auch die Zufuhr von Mehl und Fleisch ungemein erschwert war. Man war schließlich genötigt, bei den verschiedenen Brauereien, deren Gerstevorräte zu requirieren, denn es waren bei sämtlichen 143 Bäckern keine hundert Mehen Obelgetreide zu finden. Brotkrawalle gab es daher häufig genug und die Leute sahen sich genötigt, sich schon in den Nachtstunden vor dem Bäckerladen anzustellen. Um nun diesen Mangel abzuwehren, wurden am 24. Juni alle in Wien ansässigen Bankiers aufgefordert, binnen 3 Tagen drei Millionen Gulden dem Magistrat vorzustrecken, ebensoviel hatten die Handelsstände, die Innungen und Zünfte im Lande gegen eine 6% ige Verzinsung zur Verfügung zu stellen. Aber alles dies genügte nicht und die Bäcker und Fleischer mußten sich Schutzwachen von 6 bis 8 Mann von der Kommandantur erbitten, um Ordnung in die vor ihren Läden tobenden Haufen zu bringen. Auch die Tabakläden mußten ihre Läden sperren. Zu diesem Mangel kam noch, daß die meisten Bäcker denselben dahin ausnützten, daß sie das Gewicht nach Belieben und oft

genug übermäßig verminderten. Erst als der Magistrat einige von ihnen unter Anlegung von Eisen in den Arrest steckte und den Bäckerjungen Stockprügel verabreichen ließ, wurde es in diesem Punkt besser. Zu der Teuerung kamen dann noch verschiedene ansteckende Krankheiten, welche viele Bewohner dahintrafte.

Um den steten Requisitionen der französischen Heeresleitung entsprechen zu können, wurde gegen Ausgang des Monats Juni ein Zwangsdarlehen auf die Stadt- und Vorstadthäuser wie auch auf die Wohnparteien selbst ausgeschrieben, und zwar mußten die Hausbesitzer den vierten Teil des einjährigen Zinseszinses, die Wohnparteien aber nach folgender Scala beitragen: von 101 bis 1000 Gulden Mietzins — unter hundert Gulden Jahreszins steuerte nichts bei — ein Viertel, von 1001 bis 2000 ein Drittel, von 2001 bis 4000 Gulden die Hälfte und darüber zwei Drittel desselben.

Am 1. Juli sah sich der Magistrat wieder gezwungen, eine neue Mehl- und Brotfahung zu erlassen, durch welche diese Lebensmittel eine neuerliche Preiserhöhung erfuhren. So stieg der Muth Mundmehl (30 Mehen = 1845 Liter) von 220 auf 504 Gulden, das Maismehl von 152 auf 278, das Roggenmehl von 120 auf 309 Gulden. Das Achtel (7½ Liter) Grieß von 1 Gulden 55 Kreuzer auf 3 Gulden 18½ Kreuzer, das Mundmehl von 1 Gulden 32 Kreuzer auf 2 Gulden 38½ Kreuzer, das Semmelmehl von 1 Gulden 2 Kreuzer auf 1 Gulden 46½ Kreuzer. Die Mundsemmel im Gewichte von 2½ Lot (= 17½ Gramm) wurde auf 2 Kreuzer, das Maisbrot zu 6 Kreuzer auf 20 Lot und das Roggenbrot auf 24 Lot bestimmt. Das Rindfleisch wurde auf 24 Kreuzer für das Pfund bestimmt; das Pfund gegossene Kerzen kostete 1 Gulden 2 Kreuzer, gezogene Kerzen 59 Kreuzer, Seife 58 Kreuzer.

Trotz aller dieser Mißlichkeiten erwiesen sich die Wiener doch ungemein menschenfreundlich gegenüber den verwundeten Franzosen, die zu Tausenden nach der Schlacht von Bagram nach Wien gebracht wurden, was zwar von der französischen Heeresleitung mit Dank anerkannt wurde, aber diese doch nicht abhielt, unterm 20. Juli der Stadt und dem Lande Niederösterreich eine Kontribution von 50 Millionen Franken aufzuerlegen, die überdies innerhalb 10 Tagen zu erlegen war. Die Regierung war deshalb anfangs September gezwungen, eine Personalsteuer für das Land und die Stadt auszusprechen, der mit Ausnahme von wirklichen Pfändern, Kinder unter 12 Jahren, der Barmherzigen Brüder und der Elisabethinerinnen, alle Personen männlichen und weiblichen Geschlechtes unterworfen wurden. Außerdem hatten die Franzosen im Monate Juli noch requiriert: 5000 Klafter Holz, 40.000 Zentner Heu, ebensoviel Stroh, 10.000 Eimer Wein, gegen 200.000 Ellen Tuch und Futter, 70.000 Ellen Leinwand, 30.000 Pfund Leder, 73.000 Mehen Hafer und für 40.000 Mann Bettgeräthe nebst einer Menge von Charpien. Als die Franzosen Wien verließen, in den Tagen vom 14. Oktober bis 20. November, sprengten sie noch die Festungswerke zwischen dem Schottentore und dem Rärntnertore.

Meine polnischen Gänse.

(Auch ein Kriegsergebnis.)

Meine treue Freundin Frau Hofrat W., die in ihrer Vereinnahmung der Hausfrauen zur Wahrung ihrer Interessen verdientermaßen eine wichtige Rolle spielt, steht mir in der Führung des Haushaltes oft mit Rat und Tat bei. Ihre reiche Erfahrung auf den verschiedenen Gebieten der Hauswirtschaft hat mir gerade jetzt da alles so hündhaft teuer ist, viele und wertvolle Dienste geleistet.

„Alma,“ begann Frau Hofrat eines Tages, „ich habe für Dich drei Gänse vormerken lassen, die unser Verein aus Polen bezieht.“ „Aber was soll ich mit den Tieren beginnen, wo sie in meiner Stadt Wohnung unterbringen und wie sie pflegen und mähen?“ „Wagte ich schüchtern zu erwidern. „Ach Du meine Güte,“ sprudelte die stets hilfsbereite Dame lebhaft heraus, „setz in den teuren Kriegsjahren muß man seine Bequemlichkeit oder manches von ihr willig opfern, und wer, wie Du, in der glücklichen Lage ist, sich nicht selbst größere Entbehrungen auferlegen zu müssen, muß doch auch aus Sparen denken, um die große Not anderer Kindern zu können. Sämlich ist nicht zu bezahlen, und wenn Du die Gänse vier Wochen mähest, wird sich Dir das Kiloogramm Gänsefleisch um fünf Kronen billiger stellen, als wenn Du es kaufst.“

Mein Mann Fritz wollte mir zu Hilfe kommen, hielt es aber für geboten, sich und mit die Gans der gütigen Dame nicht zu verschergen.

„Zur hat,“ fuhr meine mütterliche Freundin fort, „ein sehr großes Badegemüth; da kaufst Du die Gänse mit den drei Gänzen leicht unterbringen, und was die Pflege und Mästung betrifft, so wird meine alle Abmühen Anna, in deren Elternhause Geflügelzucht betrieben wurde, Deiner Rat sehr das Nötige erklären. Ich werde Anna, die sich auf dem Bahnhof gut auskennt, sagen, daß sie morgen auf ihrem Weg zur Bahn Dein Mädchen abholen möge, damit Ihr die Gänse rasch bekommt. Nun leb wohl! Ich muß jetzt heim, weil ich heute nachmittags wieder Dienst im Kinderheim habe, wo

140 hungerige Mäulchen Kaffee und Brot bekommen.“ Mit diesen Worten verließ mich die gute Frau Hofrat.

Am folgenden Tag, 8 Uhr früh, kam Anna. Sie half meiner Rest eine Holzstube, in der ich Eier aus Schärden zu beziehen pflegte, für die Aufnahme der Gänse herrichten, und nach drei Stunden waren Anna, Rest und die drei geflügelten Gäste aus dem fernem Polenland in meinem Hause.

Ich hatte der Wiederkehr Rests und der Ankunft der gefiederten Gäste in großer Aufregung und mit Spannung entgegengesehen. Es wäre mir sehr peinlich gewesen, wenn die Bewohner des marmorgeschmückten, hochgelegenen Hauses, in dem ich wohnte, durch das Geschnatter der Gänse belästigt worden wären; besonders fürchte ich den Lärm der gestrenkten Fortbewegung Frau Skopriwa, zu erregen, die sehr viel darauf hielt, daß in „ihrem Hause“ die vornehmliche Ruhe und Stille herrsche, wie sie sie in dem hochadeligen Palaste gewohnt war, wo ihre Eltern als Torwächter mehr als ein Menschenalter gehalten haben.

Nun waren die drei Gänse glücklich und unbemerkt in unserer Wohnung.

Den Anblick der die regungslosen, ausgehungerten und halb verdurfteten Tiere boten, war geradezu mittelberregend. Statt lebhaft lauten Geschnatters, wie ich es mit Bangen erwartete, ließen die armen, schmutzbedeckten Geschöpfe, deren wirrbrüchliche Farbe kaum zu erkennen war, nur dann und wann einige fast ganz tonlose Zischlaute vernehmen.

„Schnell, Rest,“ rief ich, „richten Sie ein lauwarmes Bad und lösen Sie darin ein Kilo Soda und zwei Eimer der milden Kinderseife auf. Die Tiere sind nicht nur hungrig und durstig, sondern auch müde und abgesehen von der langen Fahrt.“

Schon als die Gänse die Kiste verließen hatten, in der sie von der Bahn gebracht worden waren, bemerkte ich eine sehr sonderbare Erscheinung: zwei Tiere blieben stets beisammen, gingen nach der gleichen Richtung und streckten ihre Häufe nach demselben Ziele aus. Sie begannen auch gleichgültig

zu schnatzen und hörten fast stets in demselben Augenblick auf, ihre Flügel weniger als angelehnten Stimmen ertönen zu lassen. Die dritte Gans begeben hielt sich von ihren Artgenossen fern und ging ihre eigenen Wege. Als die Badezimmer durch Rests Verschicktheit offen gelassen waren, wuschelte diese dritte Gans rasch ins Wohnzimmer und spähte neugierig umher. Eine Waise, die mit frischem Grün gefüllt war, erregte ihre besondere Aufmerksamkeit. Um sie und ihren Inhalt besser sehen zu können, hüpfte sie auf den Stuhl, der neben dem Tischchen stand, auf dem sich Wase und Pflanzen befanden. Da sie aber trotzdem ihren Zweck nicht erreichen konnte, der wahrscheinlich darin bestand, das Grün nicht bloß zu sehen, sondern auch zu verkosten, sog und jupfte sie an dem Episkopdeckchen, das als Unterlage für das Blumengefäß diente, so lange, bis die Wase umfiel und zerbrach. Der flüssige Inhalt des Gefäßes ergoß sich über den Teppich. Die Blumen, es waren Margeriten und Heidekraut, wurden von der feuchten Gans als langersehnte Leckerbissen gierig verzehrt.

Nach dem Bade saßen die Tiere ganz verändert aus. Die Wärme und das ihrer Natur jugendliche nasse Element hatten Wunder gewirkt, und nachdem sie sich reichlich genährt, erhoben die größeren zwei Gänse ein geradezu mörderisches Geschnatter, in das alsbald auch die dritte, kleinere Gans, die bisher immer ihre eigenen Wege gehen zu wollen schien, bald einstimmt.

Glücklicherweise war die Sprengzeit meines Mannes, der Rechtschulungsjugendlichen Rat und Beistand leistet, schon vorüber, und da unser Badezimmer in demjenigen Teil der Wohnung lag, der nach einem Garten ging, wurde das gräuliche Gänsegeschmetter von den anderen Hausbewohnern nicht störend empfunden.

Ein Unglück kommt bekanntlich selten allein, und das Unheil, das die neugierige Gans durch das Unstutzen der Wase angerichtet hatte, zog noch weitere böse Folgen nach sich.

Durch das Geräuß, welches das zu Boden gefallene Gefäß hervorrief, und durch die Jubel- oder Schreienstöße, die die Gans hervorrief, als sie die

Wirkung ihrer Tat gesehen, wurde unser kleiner Richard in seinem Schlaf gestört. Er sprang aus dem Bettchen und lief ins Vorzimmer; ihm zur Seite sein treuer Nero. Die Gans, die, wie berichtet, sich gierig auf die Blumen gestürzt hatte, war über die Ankunft Richards und seines vierfüßigen Freundes nicht sehr erbaut. Sie streckte ihren langen Hals gegen das Kind und begann an dessen Hemdchen zu pupfen. Kaum hatte der treue Hund diesen Angriff des ihm unbekannteren Eindringlings bemerkt, als er sich auf die Gans stürzte und ihn, zum großen Entsetzen des kleinen Richard, mit einem kräftigen Biß den Garaus machte.

Mein Mann, der über den neuen Lärm aus seinem Arbeitszimmer herausgestürzt war, Rest, die Köchin, das Stubenmädchen Toni und ich, wir alle waren über das Geschnatter sprachlos. Nur Nero freute sich seiner wackeren Tat und sprang lieblos bald das Kind, bald das „Nero“ an und dann und wann beschupperte er auch das tote Tier, das seine Neugierde oder Gefräßigkeit mit einem jähen Tode hatte küßen müssen.

Als unsere Köchin Rest am nächsten Morgen nach dem gequälerten ereignisreichen Tag von Einkauf heimkehrte — sie hatte mit zwanzig Kronen kaum das Auslangen finden können, was gegen sie in Friedenszeiten von halben Betrag noch einen ansehnlichen Rest zurückbringen konnte — schien sie sehr aufgeregt. Sie gab mir ein Zeichen, ihr in die Küche zu folgen; denn auch das Stubenmädchen sollte das Schreckliche nicht erfahren, das sie zu erzählen hatte. „Denken Sie, gnädige Frau,“ begann Rest, „noch immer sehr erregt, wie ich ins Vorhaus komme, packt mich Frau Skopriwa, die Hausbesorgerin, zusammen und erzählt mir, daß das Stubenmädchen unserer Nachbarin schon wieder geht, weil sie an stiellosen Tagen auch seinen Geist kriegt, und dann erzählt Frau Skopriwa weiter, daß eine Partei im Hause Nummer vier sich habe politische Gänse kommen lassen, um sie zu mähen. In unserem Hause, versicherte Frau Skopriwa in sehr bestimmtem Ton, dürfte es so was nicht geben; so eine Schmeierei und so einen Gestank würde sie nicht dulden.“

Die Butterreise.

Meine Freundin Rosa hat eine Idee. Das ist durchaus nichts Seltenes bei ihr, ganz im Gegenteil. Ihr erfindungsreiches Köpfchen hecht jeden zweiten Tag irgendeinen glückbringenden Einfall aus, etwas ganz Neues, noch nie Dagewesenes, das auf mindestens vierundzwanzig Stunden ihr ganzes hausfrauliches Seelenleben, wenn ich so sagen darf, erfüllt und ihr wirtschaftliches Kredo bildet. Aber ach! nicht alle Blühträume reifen, und wenn eine kurze seltsame Woche die Kochkiste die Lösung der sozialen Frage, der Frauenfrage und der wichtigsten erkenntnistheoretischen Probleme bedeutete, wenn zwei holde Maiergänse durch eine begrenzte Zeitpanne die Freude und den Stolz der hoffnungsvollen Pflegemutter bildeten, so war die Begeisterung, wie alles Frische, von kurzer Dauer. Ich will absichtlich nicht von den Kaninchen, der Kohlpflanzung, der Champignonzucht, der niemals legenden Henne sprechen, weil es nicht edel von mir wäre und Rosa die Anspielung übelnehmen könnte, ganz mit Unrecht natürlich, denn ich frage jeden Einsichtigen: War es etwa Rosas Schuld, daß die Kaninchen sich nicht vermehrten, der Kohl nicht wachsen wollte und der Dünger so teuer war? Nur unverständiges Männervolk, das von der Wirtschaft keine, aber schon gar keine Ahnung hat, könnte das mit seiner gewohnten Unlogik behaupten.

Aber dieses Mal lag die Sache jedenfalls ganz anders, was übrigens vorher meistens der Fall ist. Immerhin war der neue Plan auf fester, unerschütterlicher Basis aufgebaut. Ein Eisenbahner hatte es dem anderen gesagt, und Rosa hatte die Drehchen gewidert, und so wußte sie das große Geheimnis. Da wir aber Kindheitsgefährtinnen sind und uns trotzdem ganz gern haben, so vertraut sie es mir an: es gibt in Niederösterreich einen Ort, in dem die Butter drei Kronen und siebzig Heller kostet. Zwar, drei Kronen und siebzig Heller das Kilogramm. Triumphierend funkelt sie mich mit ihren hübschen Augen an. Zunächst zweifle ich natürlich. Aber stolz erwidert sie, daß es der Eisenbahner gesagt hat, und daß der Ort auch wirklich existiert, ich kam im Fahrplan nachsehen. Und als ich nach dem Namen forsche, da ergreift sie meine Hand und sagt mit halb erstickter Stimme: Wir kennen uns jetzt schon so lange, und du hast immer treu zu mir gehalten. Er heißt: Wappoltenreit.

Auch ich bin gerührt, und wir beschließen, unseren Freundschaftsbund durch eine gemeinschaftliche Butterreise zu krönen. Die Vorbereitungen zur Reise sind schnell getroffen. Ich kaufe mir ein neues, wetterfestes Sportkostüm, und Rosa einen stolzen Pelztragen mit „Tierfason“, in dem sie nach eigener Aussage wie ein kleiner, bieder, aber sehr vornehmer Hotelportier aussieht. Den bescheidenen Zweifel des Gatten, ob die Ausgaben auch zur Ersparnis im richtigen Verhältnis stehen, weisen wir höhnisch zurück. Das bringen wir bei einer einzigen Sendung herein und denken, doch eine dauernde Geschäftsverbindung anzuknüpfen. Uebrigens: Drei Kronen siebzig!

Dieses Argument wirkt niederschmetternd. Vielleicht denkt sich Freund David „innerlich“ noch sehr viel, wie das seine bössartige Gewohnheit ist. Außerlich ergibt er sich und bringt uns sogar in stockdunkler Morgenstunde, schlaftrunken und viel weniger juristisch als sonst, zur Bahn. Die frühe Stunde ist natürlich nicht unsere Wahl, sondern durch Entfernung und Fahrplan geboten. „Wer das Glück erjagen will, darf nicht träge sein“, tröstet uns David, begeistert gähnend, und seine Augen spiegeln, wie so oft, die heiße Sehnsucht nach seinem bequemen Sofa, auf dem er gründlich nachschlafen wird. Wir aber besteigen heldenhaft den Wagen. Wir müssen dritter Klasse fahren, erstens, um zu

ersparen (der Portierpelz war nicht billig), zweitens aber, um womöglich auf dem Weg nähere Auskünfte über „Quellen“ zu bekommen und Fühlung mit dem Volke zu nehmen.

Unsere Reisegefährten sehen eigentlich alle so aus, als ob sie wohl geeignet wären, einen Freß-Bädeker für Niederösterreich zu verfassen. Da sitzen ein paar Frauen, die nach Umfang und Energie ihr Tätigkeitsfeld entschieden auf einem Wiener Markte haben. Ein Geschäftsreisender der Lebensmittelbranche mit Kostproben auf seinem ziemlich vielseitigen Ueberrock übernimmt die strategische Leitung und Truppenverteilung. Er kommandiert den Marktweibern das Zusammenrücken, damit für die beiden schlanken Damen — das sind, zu unserer freudigen Ueberraschung, wir beide — noch Platz wird und er gegenüber zwei Eise haben kann. Sie rücken bereitwillig, wir sind noch viel bereitwilliger schlank, aber es geht nicht. Doch Woltke läßt nicht locker. Er zeigt uns, wie man den kleinsten Raum ausnützen kann, placiert Rosa schließlich auf den Knien von zwei waderen Frauen, belehrt uns, daß man sich in Kriegzeiten eben in alles schicken muß, und streckt sich dann befriedigt auf einem Plaid aus.

Viel wichtiger aber als dieser Strategie erscheint uns ein anderer Mitreisender. An der Diagnose „Fleischhauer“ können nur solche Menschen zweifeln, die ihn für einen Selbsterhalten. Also jedenfalls ein Gegenstand lebhaftesten Interesses für uns, und wir bemühen uns so gleich, diplomatische Verbindungen zu erzielen. Der Mann unserer Sehnsucht jedoch blieb ungerührt, und sein unerbittliches Verdikt lautete: „Dös glab i net, daß Sö an Butta friagan, wann S' sane Anverwandten do ham.“ Anverwandte in Wappoltenreit, o Traum der Sehnsucht, Ziel der Ahnung! Wenn es doch — Dimnik gewesen wäre oder Budweis.

So stiegen wir dann ohne Rat in Wappoltenreit aus. Aber die bloße Tatsache, auf die wir kaum zu hoffen gewagt, die Tatsache, daß Wappoltenreit existierte, belebte unseren Glauben und unsere Zuversicht. Zunächst haben wir ja von dem gelobten Land noch nichts als ein wackliges, offenes Wartehäuschen, aber auf dem stand deutlich und unzweifelhaft: Wappoltenreit.

Sehr befriedigt von diesem großen Erfolg erkundigten wir uns bei dem gleichfalls wackligen Eisenbahner, der unsere Karten abnahm, nach dem Weg in den Ort. Etwas erstaunt gab er uns Auskunft. Gar nicht weit, nur dreiviertel Stunden und ein schnurgerader Weg. Schnurgerade war der Weg, aber grundlos war er auch. Da dabei ein eifriger Wind wehte, so ist es nicht verwunderlich, wenn wir etwas stiller waren als sonst. Aber wir waren nicht kleinmütig. Süße Träume durchzogen unsere Seele, und als einmal Rosas rotes Näschchen aus dem Muff quaktauchte, hauchte sie innig: „Ich glaube, wir bekommen auch Schmalz.“ Und schwärmerisch fügte sie hinzu: „vielleicht um vier Kronen.“ Dann fiel sie mir um den Hals und wir küßten einander.

Endlich kommen wir nach Wappoltenreit. Zu behaupten, daß von Milch- und Sanieströmen dort etwas zu sehen gewesen wäre, hieße der Wahrheit Gewalt antun. Was dort durch die Gäßchen floß, war eine braune, dickliche Flüssigkeit, die zwar unserem Herzen durch ihren Ursprung sehr wohl tat, unsern hübschen Stiefeln aber weniger. Von großstädtischem Leben und regem Handelsverkehr war nichts zu erblicken. Um so besser! Wappoltenreit war also sozusagen Freß-Neuland, und höher klopfte unser Herz. Immerhin hatte unsere Ankunft etwa zwei Duzend ausreichend schmutzige Kinder aller Altersstufen herangeflockt, die uns angafften und in verzweifeltstem Stöhnen erstarrten, als wir nach einem Butterladen fragten. Wir einiäten uns endlich nach längerem Parlamentieren auf einen „Gemischwarenframer“ und wurden im Triumph zu dem einzigen Laden des Ortes geschleppt, in dessen staubiger Auslage eine

„Zum Entzücken gut erzogen! Die Närrinnen haben unglaubliche Dinge über Sie geredet, und das Kind mußte alles anhören.“

„Wie? Was?“

„Ja! Ja! Ich habe mir Pita vorgenommen, und das arme Ding hat mir weinend gestanden, daß die Schwestern sie über alles mögliche ansfragten, über Sie und Ihre Familienverhältnisse, und zwar in einer sehr peinlichen Weise.“

„Das kann nicht sein!“ wiederholte Tuzka, mit den Achseln zuckend. „Es sind doch wohl-erzogene Mädchen!“

„Diese Meinung werden Sie wohl ändern, wenn Sie erfahren, daß die wohlherzogenen Mädchen Pita gefragt haben, ob Sie von Juden abstammen, weil Sie ein krummes Näschchen haben; und weshalb Sie sich geben wie eine abgedankte Schauspielerin; und daß sie darüber lachten, daß Sie in Warschau eine Dreizimmer-

Flüchtlinge.

Von F. St. Gunther.

War das ein Aufsehen, als in den ersten Vormittagsstunden die zwei Sonderzüge der elektrischen Straßenbahn vor dem Tor des riesigen hauptstädtischen Fabriketablissemments knirschend Halt machten und sich dort ihrer lebendigen Fracht zu entledigen begannen!

„Flüchtling!“ riefen einander die aus Gassen und Nebengassen herbeieilenden Neugierigen zu. „Flüchtling!“ ging es von Mund zu Munde unter den Arbeitern und Arbeiterinnen, die sich an den Stockwerksfenstern des Fabrikgebäudes drängten und sich schier die Hälse ausreckten.

Na, Flüchtlinge waren es: Flüchtlinge vom österreichischen Strand der blauen Adria, wo die bedeutende Firma eine ihrer Zweiganstalten hatte, die, als der Italiener die unbehaglich gewordene Masse des Verblindeten abwarf und dafür die des „Erlösers“ vorband, ihren Betrieb eingestellt hatte, geräumt worden war: ihre Arbeiterkraft aber, soweit sie nicht in Oesterreichs Verteidigungsarmee eingereicht wurde, hatte man vorerst in das große südteutsche Flüchtlingslager gebracht, bis ihr Dienstauftrag, bis die Zentraldirektion in Wien neue Unterkunft und Beschäftigung für sie in einer ihrer nördlichst gelegenen Fabriken fände. Und nun endlich war dort Platz geworden, und nun waren die armen „Anerlösten“ auf der Reise dahin, die sie vom frühen Vormittag bis zum Nachmittag in der Residenzstadt unterbrachen.

Das erfuhren die Zuschauerinnen und Zuschauer an den hohen Straßensfenstern der Arbeitsäle von einem leutseligen Inspektor — während die Schar der Flüchtlinge, wenige Männer, weit mehr Weiber und erstaunlich viele Kinder, im ganzen wohl an die hundertfünfzig Personen, ihre Säckeligkeiten unter dem Arm oder auf dem Rücken durchs Fabrikstor in den Fabrikhof zog. Auf dem Pflaster des Hofes legten sie ihr Gepäck ab, und der Haufe blieb wahrlich niedrig genug im Verhältnis zu der Dauer der Reise und der Zahl der Reisenden. Koffer, wenn auch an sich noch so unscheinbar und abgemüht, fielen hier schon wie Zeichen einer gewissen Wohlhabenheit auf: In Schachteln, mit vielacknüpftem Spagat umwunden, in „Binkeln“ aus sadenscheinigen Stoff- oder gar aus sämigenen Sacktüchern führten die Meisten der Vertriebenen die Summe dessen mit sich, was ihnen außer dem Gewand auf ihrem Leibe an weltlichen Gütern verblieben war.

Eine alte, alte Frau, wohl schon achtzigjährig, den Rücken tief gebeugt, die älternde Hand auf einen derben Knotenstock gestützt, ließ sich kaum daß sie den Fluß wankend durchschritt, auf ihr Blindel niedersinken, als hätte sie dies Plätzchen zu ihrer dauernden Ruhestatt erwählt. Ein junges Weib setzte sich mit gekreuzten Beinen neben sie und gab die nackte Brust der rauhen Dezemberluft preis, um sie ohne Aufschub ihrem wimmernden Säugling zu reichen. Und halbwüchsige Kinder, Buben und Mädchen, die Augen entzündet vom Qualm und Dunst der endlosen, schlafarmen nächtlichen Reise, machten Miene, sich auf die kalten Steine längelana hinzustrecken... Aber die Entbehrungsgewohnten hatten die Vorbereitungen unterschätzt, die zu ihrem Empfang getroffen waren. Der Aufseher des Hofes fand nach einigen mißglückten Versuchen den Einzigen in der Menge heraus, der ein wenig und gebrochen Deutsch sprach. Mit dem verständigte er sich mühsam, und der, verstehend, bedeutete seinen Landsleuten, sie brauchten nicht hier zu bleiben, sie sollten nur ihre Habe getrost liegen lassen, sich selbst aber ins Innere, ins Warme begeben.

In die engen, langgestreckten Kellerräume also wurden sie geführt. Dort strömten die großen Kessel der Fabrik eine Temperatur aus, die sonst nur den Heizern auf die Dauer erträglich war, den durchdrücktesten, durchfrostenen Flüchtlingen aber paradisiische Wärme dünkte. In den Wänden ließen sie sich nieder. Und jetzt brauchte es auch nicht mehr lange, so lösten sich die Zungen der Erwachsenen zu lebhafter, immer höher anschwellender Unterhaltung. Und die Kinder begannen allmählich wieder an ihre Kinderspiele zu denken: Ein Bibblein, trotz der welschen Abkunft und Muttersprache blauäugig und blondlockig wie ein echter Germane, brachte gar ein schwarz und braun und weiß geflecktes Solzperdchen unterm zerklüfteten Ledermantelchen zum Vorschein — und war damit im Nu der Mittelpunkt und Anziehungspunkt für Dutzende von Altersgenossen.

Aber nun, da sie unter Dach und vor der Kälte gefeit waren, meldete sich ein Empfinden, das bisher gegen Frost und Müdigkeit nicht so recht hatte aufkommen können: der Hunger. Ihrem Dolmetsch legten sie, die einen verzagt, energischer, trotzig beinah die anderen, ihr Begehren ans Herz. Der verdolmetschte es dem Aufseher, der herunter geblieben war, damit nicht etwa einer der Gäste sich an den aufgestapelten Holz- und Kohlenporräten vergreife. Dieser gab es nach einigem Kopfschütteln und Nachsichzuden an einen Herrn Inspektor weiter, und der Inspektor begab sich damit zum Fabrikdirektor.

Er bekam die Ermächtigung, eine Krone für jeden der Ankömmlinge bei der Fabrikkasse zu beheben und um dieses Geld eine gemeinsame Mahlzeit für sie im Gasthaus zu bestellen. Suppe, Wurst, Sauerkraut und Erdäpfel erklärte der Wirt dafür liefern zu können. Aber noch gut eine Stunde dauerte es, bis sie wirklich geliefert wurden. Wild fielen die Flüchtlinge über das dampfende Mahl her. Und, wie es so oft zu gehen pflegt, die sich anständig und bescheiden einer gewissen Ordnung befleißigen wollten, die kamen zu kurz; unter denen aber, die sich rücksichtslos vordrängten, aelang es

manchem, eine größere Portion für sich zu erraffen.

Aber etwas fiel doch für jeden ab. Und als die Arbeiterinnen und Arbeiter, die sich, so oft es nur anging, für ein Weilschen von ihrer Beschäftigung hinwegstahlen, um nach der interessanten Gesellschaft im Keller zu sehen, zu Mittag das Fabrikgebäude verließen, da taten sie es mit dem beruhigenden Bewußtsein, daß für ihre armen anderssprachigen, nach dem Norden reisenden Berufsgenossen, wenn schon nicht überreich, immerhin genügend gesorgt sei. — — —

Am Nachmittag sprach man natürlich wiederum von ihnen, warf auch sie und da einen mitleidvollen Blick in den Hof hinab, wo das armselige Reisegut noch immer aufgestapelt lag. Aber, so sind halt die Menschen, mit der Neuheit hatte der Eindruck auch schon an Tiefe verloren...

Es ging auf vier Uhr; die Hausenpause nahte. Da stürzte plötzlich ein jugendlicher Hilfsarbeiter aufgeregt herein:

„Grad' hat mi' der ane von die Kasse macher — wist's, der ane, der was a bißl deutsch kann — alsdann der hat mi' anpact draughten am Gang!“

„Anpact? Waso anpact?“

„Ja, anpact. Anders kann i das net haben, wann er mit die Händ' vor meine Aug'n ummauchtelt wie verrückt und mi' anschreit, als wann er mi' fressen wollt'. Verstanden hab' i nix — als wie: ‚Direktor‘ und ‚Unger‘. Reht was i net, hat er an' Hunger auf unsern Direktor, oder —“

„Mach' net so öde G'spaß, du,“ unterbrach ihn ein alter Werkführer, der hinzukam. „I werd' halt selber aufschau'n.“

Er ging und kam bald wieder mit ernstem Gesicht zurück:

„Ja, sie san scho' wieder hungriq, sagt er, b'sonders die Kinder, die san net satt von der Wurst und vom Kraut. In omer Stund' müassen f' wegfahr'n, sagt er. Und wann a die Kellern das aushalten, sagt er, die Kinder halten's net aus mit 'n leeren Mag'n. Zum Herrn Direktor will er geh'n weq'n aner Hausen.“

„Natürl'... Das soll er tuan... Der Direktor soll eahna no' was geb'n!“

So scholl es im Saal hin und her. Bald jedoch erfuhr man: Der Direktor war zufällig abwesend und kam heute nicht mehr. Sein Stellvertreter aber, der Stellvertreter und Neffe des Direktors, hatte erklärt, es tue ihm sehr leid, aber er besitze keinerlei Ermächtigung, den bereits gemachten Aufwand für Beförderung und Verpflegung der Flüchtlinge zu überschreiten.

„Msdann, kriag'n dö Klan' Fragen heunt' gar nix mehr?“

„Von unsern Herrn Bisedirektor g'wis' net!“

„Msdann von wem denn sunst?“

„Von niemanden halt!“

„Außer — mir sammeln für sö...“

Der Vorschlag, von demselben freien Werkführer in Worte gefaßt, der vorhin mit dem gereizten Dolmetsch gesprochen hatte, erregte zwar anfangs einige Ueberraschung, fand aber doch ziemlich bald fast allgemeine Zustimmung. Nur eine Stimme erhob sich dagegen, der roten Marie gehörte sie. Die führte ihren Spitznamen weder wegen ihrer Haarfarbe, noch wegen radikaler demokratischer Gesinnung, sondern weil sie, obwohl schon altlich und dabei ein wenig heruntergekommen, in ihrer Kleidung recht grelle, bunte Farben bevorzugte.

„Paßt's auf!“ rief die rote Marie. „Das mit'n Geldsammeln hört si' recht schön an, is aber do' net das Richtige. Mehr als a Sechserl kann unserans net hergeb'n — was kriag'n m'r denn da dafür beim Greisler oder beim Wirt oder gar in' Kaffeehaus? Und Brotmarken hab'n m'r a fa' bei uns, wenigstens die meisten net, daß m'r a Brot kaufen könnten. Und schließli' — Zeit is a nimmer viel z' verlieren, ös hab't's es ja g'hört. Msdann, paßt's auf, Madeln und Weiber! I mach' euch an' andern Vorschlag: Geb'n m'r eahna unser' Hausen!“

Da ging durch die Arbeiterinnen ein verbüßtes, ablehnendes Zusammenzuden. Den Kaffee, den Tee, die Milch, die sie, wie täulich, in Flaschen mitgebracht hatten — das „G'schlader“, auf das sie sich schier mehr freuten als auf irgend etwas sonst in ihrem einförmigen Tageslaufe — das sollten sie fremden Leuten schenken? Nein, das war doch zu viel verlangt!

„Es ist mir ja net um die Weiber oder gar um die Männer,“ sprach die rote Marie eifrig weiter, „nur um die Kinder! Denkt's an die Kinder! Dö san do' g'wis' zum derbarmen. Dö hab'n amal gar nix ang'stellt, dö san net an dem schuld und net an dem, und dö hab'n a no net so viel Bestand, um daß sie si' jag'n, es nußt halt nix, mir müassen durchhalten... Nur die Kinder dürfen den Kaffee und den Tee und die Milli kriag'n, da wird icharf aufpaßt werd'n... Msdann wollt's oder wollt's net?“

Ja, nun wollten sie.

Als ein paar Minuten später die Fabrikstüren Hausenpause verkündeten, da bewogte sich, von den Aufsichtspersonen still geduldet, ein Zug von Arbeiterinnen, deren jede eine mit bräunlicher oder weißlicher Flüssigkeit gefüllte Flasche trug, in den Keller hinab.

Kinderranzgen, Kinderweinen scholl ihnen entgegen — nach kurzer Weile aber war es einem veranunaten, behaglichen Schürfen und Schmatzen gewichen.

Ohne Pause, mit leeren Flaschen begaben sich die Arbeiterinnen wieder an ihre Werkische und Maschinen.

Gesprochen wurde nicht viel, nicht einmal mehr über die Aengstlichkeit oder Ananerei des Direktorstellvertreters, und am wenigsten über die eigene Opferwilligkeit.

Gegen fünf Uhr fuhren wieder die zwei Sonderzüge der Straßenbahn vor dem Fabrikstor vor. Langsam zuerst, dann immer rascher füllten sie sich mit den weiterreisenden Flüchtlingen und ihren fargen Säckeligkeiten. Als eine der letzten humpelte die Ahtzigjährige mit

dem Knotenstock daher. Aber ehe sie aufs Treppbrett stromte, kehrte sie sich nochmals zu den Fabrikstufen um und murmelte:

„Brabe Ledesche... Poveri bambini... Brabe Ledesche...“

Die Arbeiterinnen hinter den beleuchteten Fenstern hörten es nicht, und wenn sie es gehört hätten, so hätten sie's nicht verstanden.

Gedankenvoll beugten sie sich, als die Wagen abgefahren waren, von neuem über ihre Arbeit. Nach Fabriksschluß auf dem Heimweg aber sagte die rote Marie zu ihrer besten Freundin, der Hoffenecker Kathi:

„So guat hat mir in' ganzen Leb'n no' nia ka Kaffee net g'schmeckt, als wie mei' heutiger Hausenkaffee...“

„Bist verrückt?“ entgegnete die Kathi ein wenig unvorsich. „Du hast do' heunt' gar kan' g'habt!“

„Paß an' do' ausreden... Als wie mei' heutiger alsdann, den was der Klane, g'schmeckete melische Schnipfer aus'trunken hat!“

Der Orientexpress.

Rückblicke auf seine Geschichte.

Der Orient-Express, das einstige Wahrzeichen europäischer Verkehrskultur, wird voraussichtlich im Jänner 1916 unter dem Namen Balkanzug als Pionier neuer wirtschaftlicher Verhältnisse von Berlin und Wien nach Konstantinopel fahren. Bevor dieser neue Abschnitt in der Geschichte der bedeutenden Verkehrslinie seinen Anfang nimmt, sei im folgenden ein Rückblick auf die Entwicklung dieser Linie und auf die letzten Tage vor ihrer Auslassung bei Kriegsbeginn geworfen.

Die ersten Züge.

Am 5. Juni 1883 ist der erste Orient-Expresszug von Paris abgegangen, am 6. Juni nachmittags, 2 Uhr 35 Minuten, passierte er erstmals München. Nach einem Aufenthalt von nur fünf Minuten — eine für die damaligen Verhältnisse auffallend kurze Zeit — setzte er seine Fahrt über Simbach nach Wien und weiter nach Budapest, Berciorova, Bukarest nach *G i u r g e w o* fort; hier endete der eigentliche Expresszug. Die Passagiere wurden mittels Fähre über die Donau befördert und am andern Ufer, von Rustschuk aus, mittels eines bulgarischen Schnellzuges bis an die Küste des Schwarzen Meeres, nach Varna, gefahren, von wo aus die Weiterfahrt mittels Dampfers nach Konstantinopel erfolgte. Die Fahrt nach dem Goldenen Horn war also damals mit mancherlei Umständlichkeiten verbunden.

Vor Paris bis Wien wurde der Orient-Expresszug täglich, von Wien über Varna nach Konstantinopel nur zweimal wöchentlich durchgeführt; gleichzeitig fuhr der Orient-Expresszug zwischen Paris und Belgrad einmal in der Woche. Mit dem Ausbau der serbischen Bahnen von Belgrad bis Nisch im September 1884 wurde der Expresszug bis Nisch vorgehoben. Von Konstantinopel her hatte inzwischen der Bau der orientalischen Bahnen über Adrianopel, Philippopol bis Zaribrod Fortschritte gemacht, so daß nur noch die Strecke Nisch—Zaribrod — etwa 70 bis 80 Kilometer — ohne Schienenverbindung blieb. Bis zu ihrer Fertigstellung mußten die Fahrgäste des Expresszuges mittels Stellwagens von Nisch nach Zaribrod befördert werden. Endlich am 1. August 1888 war der direkte Schienentrang zwischen Paris und Konstantinopel fertiggestellt. Die direkte Linie wurde anfänglich zweimal in der Woche, nach einigen Jahren dreimal, und bis vor Beginn des Weltkrieges viermal in der Woche durch den Expresszug befahren. Durch die Herstellung der direkten Landverbindung nach Konstantinopel hat die Verbindung über Varna stark an Bedeutung eingebüßt; sie wurde aber unter vorübergehender Beschränkung auf Bukarest noch beibehalten, bis im September 1895 die rumänischen Staatsbahnen die Donaubrücke bei Cernavoda und die Bahnstrecke Bukarest—Konstanza fertiggestellt hatten. Gleichzeitig ließ Rumänien in Konstanza große Hafenanbauten errichten und die Strecke Konstanza—Konstantinopel durch einen eigenen Postdampferdienst verbinden. Von dieser Zeit an wurde der Orient-Express von Bukarest nicht mehr südlich nach Giurgewo, sondern östlich auf rumänischem Boden nach Konstanza geleitet. Auch auf bairischem Gebiet hat sich die Verkehrslinie des Orient-Expresszuges etwas geändert, indem sie ab 1. Mai 1897 nicht mehr über Simbach, sondern über Salzburg genommen wurde.

Die Fahrzeit.

Wie die Verkehrslinie, so war auch der Fahrplan wiederholten Umarbeitungen und Verbesserungen zwecks Kürzung der Fahrzeit unterworfen. Während die Fahrzeit zwischen Paris und Konstantinopel in den ersten Jahren des Bestehens des Expresszuges 8 1/2 Stunden betragen hat, ist sie bis vor Kriegsbeginn auf 6 3/4 Stunden 46 Minuten gekürzt worden. Die Strecke selbst zwischen den beiden Endpunkten mißt auf dem Landwege 3110 Kilometer, Paris nach Konstanza 2792 Kilometer, von München bis Konstantinopel (über Sofia) 2193 Kilometer, von Wien bis Konstantinopel 1726 Kilometer, von Budapest ab 1431 Kilometer, von Belgrad ab 1060 Kilometer, von Sofia ab 655 Kilometer.

Annehmlichkeiten der Fahrt.

Der Orient-Express erfreute sich schon gleich zu Anfang großer Beliebtheit bei dem reisenden Publikum und hatte auch stets einen ansehnlichen Reisendenverkehr. Die Annehmlichkeiten des Expresszuges fielen dabei neben seiner großen Geschwindigkeit sehr in die Waagschale. Bisher konnte man bei einer Fahrt durch mehrere Staaten stets nur von Grenzstation zu Grenzstation in einem Zuge fahren, dann mußte man umsteigen; auch waren damit

große Unannehmlichkeiten bei der Zollrevision verbunden, wodurch sich der Aufenthalt in den Grenz-, beziehungsweise Zollstationen sehr stark verzögerte. Der Orient-Expresszug hat dank der Initiative der Internationalen Schlafwagengesellschaft, welche ihn eingeführt hat, diese Verkehrsschranken beiseite geräumt. Nach langen Unterhandlungen mit den beteiligten Verkehrsverwaltungen gelang es, den Expresszug als ersten Zug durch eine Reihe von Staaten durchzuführen, ohne daß die Reisenden den Zug verlassen mußten. In flotter Fahrt fuhr man seitdem im gleichen Wagenabteil von Paris bis zur türkischen Hauptstadt; dabei genoß man die Annehmlichkeit, daß die Vornahme der Zolldurchsicherung im Zuge selbst während der Fahrt durch eigene Zollbeamte auf Kosten der Schlafwagengesellschaft erfolgte.

Die beiden aufeinander folgenden Balkankriege 1912/13 hatten den Verkehr des Orient-Expresszuges empfindlich gestört; er konnte nur teils bis oder von Sofia oder von Belgrad aus durchgeführt werden. Die verbündeten Staaten hatten das ganze Netz der Orientbahnen, zu dem auch die Strecke des Orient-Expresszuges auf dem Balkan gehörte, mit Beschlag belegt.

Die letzten Züge vor dem Weltkrieg.

Eine vollständige Einstellung des Betriebes jedoch brachte der im August vorigen Jahres ausgebrochene Weltkrieg. Dievon wurde schon gleich zu Beginn des Krieges der Orient-Expresszug betroffen und es ist von besonderem Interesse, näheres über die letzten Fahrten desselben zu erfahren. Sie sind zu vergleichen mit dem Pendel einer langsam stillstehenden Uhr. Am Samstag, 25. Juli 1914, stellte bekanntlich Oesterreich an Serbien das Ultimatum, das wie ein greller Blitz die politische Lage beleuchtete. Der am Tage vorher von Konstantinopel abgegangene Orient-Expresszug traf gerade am Tage des Ultimatus abends 10 Uhr 25 Minuten in Belgrad ein und wurde von der serbischen Bahnverwaltung aufgehalten; damit war bereits ein Teil der großen Strecke, von Belgrad bis Konstantinopel, gesperrt. Der in Belgrad zurückgehaltene Expresszug erhielt von der serbischen Bahnverwaltung die Erlaubnis, wieder nach Konstantinopel zurückzufahren; die Serben hatten damals noch keine Ahnung, daß die Türken und die Bulgaren auf die Seite ihrer Gegner übertreten würden. Der letzte Orient-Expresszug, der anstandslos von dem Goldenen Horn nach Paris fuhr, war am Mittwoch den 22. Juli abends 6 Uhr 15 Minuten von Konstantinopel abgegangen und hatte am 23. nachts Belgrad, am 24. abends 7 Uhr 45 Minuten München passiert und am 25. Juli 8 Uhr 56 Minuten vormittags Paris erreicht. Infolge Sperrung der serbischen Grenze verkehrte der Expresszug vom 27. Juli ab nur noch zwischen Budapest und Paris, doch auch dieser Verkehr dauerte nur wenige Tage, nachdem sich die politische Lage so sehr verschärft hatte, daß Kriegsgefahr bestand. So war der am 30. Juli früh 6.10 Uhr von Budapest abgefertigte Expresszug der letzte, der noch sein westliches Ziel, Paris, erreichte; er gelangte am 31. Juli früh 8 Uhr 56 Minuten nach Paris. Sein Nachfolger, der am 31. Juli von Budapest abgefertigte Expresszug, gelangte nur noch bis Straßburg, wo er am 1. August 2 Uhr 25 Minuten früh angehalten wurde. Nachdem der aus Paris fällige Expresszug in Straßburg nicht mehr eintraf, setzte der angehaltene Expresszug am gleichen Tag früh 3 Uhr 44 Minuten — der Zeit, zu welcher der aus Paris eintreffende Expresszug Straßburg verlassen sollte — die Reise nach München fort, wo er am 1. August 10 Uhr 18 Minuten vormittags eintraf, nach 10 Minuten Aufenthalt ging die Fahrt nach Osten weiter, doch konnte er nur bis Freilassing gelangen, da eine höhere Weisung ihn auflöste; er kehrte dann ohne Reisende nach München zurück, wo er seitdem in Pasing hinterstellt ist.

In der Richtung Paris—Konstantinopel gestalteten sich die Verhältnisse in entprechender Weise. Der letzte durchgehende Orientexpresszug verließ Paris am Donnerstag, 23. Juli, 7.14 Uhr abends passierte Serbien am 25. Juli — dem Tage des Ultimatus — und erreichte Konstantinopel am 26. Juli, 11 Uhr vormittags. Sein Nachfolger, der am Samstag, 25. Juli, Paris verließ, konnte infolge der Sperrung der serbischen Grenze nur bis Budapest durchgeführt werden, das er am 26. Juli nachts 11 Uhr erreichte. Er pendelte dann in der oben geschilderten Weise zwischen Paris und Budapest, bis er in Freilassing, beziehungsweise München sein Ende fand.

Der in Konstanza endende Orientexpresszug, der in Budapest abzweigte und durch Rumänien fuhr, hatte das gleiche Schicksal wie der Expresszug nach Konstantinopel. Infolge Einstellung des Verkehrs über Orsova in der Nacht vom 25. auf 26. Juli war auch diese internationale Verbindung unterbunden.

Nachdruck verboten.

Die künftige Seeschiffahrt in Wien.

Vom Direktor der schiffbautechnischen Versuchsanstalt in Wien Dr. Gebers.

Ungefähr dort, wo die Donau als Zeichen ihrer Anwesenheit einen Arm ihres Wassers zu der inneren Stadt Wien absendet, ist in aller Stille in einem verborgenen Winkel eine Schöpfung entstanden, die eine Sehenswürdigkeit ersten Ranges zu werden verspricht. Allerdings wird sie sich immer nur wenigen Bevorzugten öffnen können, denn nicht Sehenswürdigkeit zu sein war der Zweck ihrer Erbauung, sondern Forschungsstätte zu werden zum Nutzen heimischen Schaffens und heimischer Wirtschaft. Das ist die neu erbaute k. k. Schiffbautechnische Versuchsanstalt in Wien, deren Eröffnung nahe bevorsteht.

Seeschiffahrt mitten im Binnenlande wird hier in Zukunft betrieben werden, aber nur eine Seeschiffahrt im kleinen. Der gewaltige Ozeanriesen und der gepanzerte Koloss der Schlachtschiffe wird zusammenschrumpfen müssen zu einem Boot von 5 bis 6 Meter Länge, das nur wenige Menschen trägt, um hinein zu schlüpfen und Fahrten aufzunehmen, wie man sie von ihm verlangt. Solche Schiffahrt mit Miniaturschiffen, die bei oberflächlicher Betrachtung leicht als Spielerei erscheinen könnte, hat aber heute eine Bedeutung erlangt, daß willig alljährlich Millionen auf Erden dafür aufgewendet werden von Faktoren, die keinen Heller für Spielerei übrig haben. Also muß der Zweck doch wohl ein sehr wichtiger sein!

In früherer Zeit baute der Sohn, der die Werk von seinem Vater ererbte, einfach die Schiffformen nach, die ihm überliefert waren und die er kannte; Aenderungen, die die Praxis wünschenswert erscheinen ließ, fanden nur sehr zögernd und in geringfügiger Weise Eingang. Aber in der Zeit des reichenden Aufschwunges der Einführung des Eisens als Baustoff an Stelle des Holzes und des gewaltigen Wachstums der Industrie und der Verkehrsinteressen wurden die Anforderungen an Größe und Schnelligkeit, die sich auf alle menschlichen Schöpfungen erstreckten, auch bei der Schiffahrt so dringend, daß Wissenschaft und Forschung der Praxis beim Bau der Schiffe zu Hilfe kommen und vorausschreiten mußten. Immer zwingender wurde die Not, unbedingt zu erfahren, was tut das Schiff, wenn es sich in Fahrt setzt, mit dem Wasser, und was tut das Wasser mit dem Schiff. Die Unmöglichkeit der mathematischen Berechnung dieser Wechselwirkungen mußte man schon bald einsehen. „Leichter ist es, die Sterne zu zählen und ihre Bahn zu berechnen, als die Zahl der Wassertropfen festzulegen und deren Bewegungen, auf die ein Schiff einwirkt, wenn es sich in Fahrt befindet,“ so ungefähr äußert sich einer der größten Forscher aller Zeiten, und wenn wirklich die mathematische Wissenschaft es so weit bringen würde, dann würde wohl mehr als ein Menschenleben dazu gehören, um nur für ein einziges Schiff die Rechnung durchzuführen. Bis auf den heutigen Tag ist dieses also nicht gelungen, dafür aber hat derselbe Mann, der die Gesetze des Laufes der Sterne zuerst erkannte, auch das Gesetz gefunden, welches die Ähnlichkeit der Wasserbewegung zwischen dem fahrenden Ozeandampfer und seinem Miniaturmodell, zwischen dem Schlachtschiff und einem ihm genau ähnlichen Boot bestimmt und die Größe der bei der Bewegung erforderlichen Kräfteleistungen festlegt.

Auf Grund dieses Gesetzes, welches kurz das Newtonsche Ähnlichkeitsgesetz heißt, dieses Gesetzes zwar nicht allein, aber doch in der Hauptsache, hat sich die schiffbautechnische wissenschaftliche Forschung aufgebaut, und es wurden nach und nach in allen großen Kulturländern besondere wissenschaftliche, hydrodynamische Versuchsanstalten geschaffen, die nach dem Vorbild des Engländers Froude seit 1872 ins Leben traten, nachdem man vorher schon Versuche in zufällig vorhandenen Wasserbehältern ausgeführt hatte. Das erste Duzend solcher Versuchsanstalten ist heute bereits stark überschritten; selbst Länder wie Italien und Japan sind seit vielen Jahren in deren Besitz und immer mehr steigern sich die Abmessungen und die dafür angewendeten Mittel, die bei dem größten, dem neuen Hamburger Institut nahezu zwei Millionen Kronen betragen haben. Einige der ehemals erbauten Institute haben inzwischen Neubauten Platz gemacht oder sind ganz aufgegeben worden. Das älteste noch in Betrieb befindliche Institut ist in Dumbarton in England und im Jahre 1882 erbaut, und es mag noch kurz erwähnt werden, daß unsere treulosen ehemaligen Verbündeten im Jahre 1889 in Spezia ein derartiges Institut mit einem überbauten Wasserbecken von 164 Meter Länge schufen.

Spät ist man also und zuletzt von allen großen Staaten in Oesterreich-Ungarn darangegangen, sich vom Auslande frei zu machen und der heimischen Kriegs- und Handelsmarine ein eigenes Forschungsinstitut zur Verfügung zu stellen.

Dafür wird es allerdings das zweitgrößte und das wahrscheinlich besteinrichtungen auf der ganzen Welt sein. Bevor aber aus diesem der Eröffnung harrenden Bauwerk hier jetzt schon einiges mitgeteilt wird, mag erst sein Zweck noch etwas weiter erörtert werden.

Es ist schon gesagt, daß das Newtonsche Ähnlichkeitsgesetz die Grundlage der schiffbautechnischen Forschung geworden sei. Dazu hat dann allerdings noch die von Froude und anderen, besonders Reynolds, geförderte Erkenntnis „der Reibungsvorgang im Wasser“ kommen müssen, die zwar noch nicht vollkommen abgeschlossen, aber doch so weit gefördert ist, daß man mit vollauf genügender Sicherheit von den Eigenschaften des Schiffmodells auf die der

großen Schiffe schließen und die erforderlichen Umrechnungen anstellen kann. Dadurch ist es möglich geworden, für ein Schiff großer Geschwindigkeit die günstigste Form für das Durchschneiden des Wassers und damit den geringsten Kohlenverbrauch zu bestimmen, der in einzelnen Fällen durch Modellversuche hat um 50.000 Kronen jährlich herabgesetzt werden können. Wie ein Unterseeboot tauchen wird, wie seine Ruder dabei eingestellt werden müssen und welche Kräfte sie belasten werden, wie groß seine Geschwindigkeit über und unter Wasser ausfallen wird, welche Umdrehungszahl für die Schiffsschrauben, welche Gestalt, welche Größe die günstigste ist, wie sie vom Schiffskörper selbst beeinflusst werden, auf alle diese Fragen kann heutzutage nicht Berechnung oder Ueberlegung, sondern der Versuch mit dem kleinen Modell allein rasch und sicher Antwort erteilen.

Auch viele Aufgaben der Fluß- und Kanalschiffahrt löst eine schiffbautechnische Versuchsanstalt, indem sie sagt, welche Schleppegeschwindigkeit die wirtschaftlichste ist, welche Verbesserung die Ausgestaltung des Schleppschiffes und des Schleppdampfers erfahren können, welchen Beschädigungen wiederum das Wasserbett selbst an der Sohle und den Ufern durch die Schiffahrt ausgesetzt ist. Aber sie sagt dieses nicht nur im allgemeinen, sondern sie mißt Kräfte und Bewegungen für alle Fälle direkt im kleinen und berechnet sie mit Genauigkeit für das Große. Wenn der Donaustrom das werden soll, was man von ihm erhofft, nämlich der Hauptverkehrsweg zwischen Orient und Okzident, dann wird dieses rasch, billig und sicher nur möglich sein durch die Wirkung einer schiffbautechnischen Versuchsanstalt. Es ist eigentlich unmöglich, alles aufzuzählen, was in den Forschungsbereich eines solchen Institutes fällt. Es wird eben alles sein, was mit der Bewegung des Wassers durch irgendwelche Körper, seien es nun Schiffe, Schiffsschrauben, Brückenpfeiler usw. zusammenhängt. Aber noch weiteres: Man spricht nicht umsonst von einem Luftmeer; gar viele Vorgänge in ihm können zur Widerspiegelung im Wasser gebracht werden und von dem Verhalten kleiner ähnlicher Körper im Wasser kann ohne weiteres heute schon die Umrechnung stattfinden auf das große ähnliche Körper in der Luft. — So findet dank moderner Forschung in der Wissenschaft der Kräfte und Bewegungen eine Vermählung zwischen Wasser und Luft, zwischen Seeschiffahrt und Luftschiffahrt statt.

Die neue Anstalt wird aber nicht nur dem Staat und der heimischen Kriegsflotte, sondern jedermann offen stehen, der Beantwortung auf Fragen aus dem oben angedeuteten Gebiet sucht, sie wird in erster Linie bei der Planung und dem Angebot den Werften eine Hilfe sein, aber auch dem ganzen Schiffahrtsbetriebe in manchen Verlegenheiten und bei mancher Berechnung und schließlich auch weiterer Forschung Aufschluß geben.

Bei der Erkenntnis der Richtigkeit der Technik, erneut durch den Krieg und dem gerade jetzt außerordentlich zunehmenden Interesse der breiten Öffentlichkeit in allen technischen Dingen, wird es vielleicht vollkommen sein, nun auch etwas darüber zu erfahren, wie die Ingenieurkunst die Seeschiffahrt mitten im Binnenlande mit ihren Miniaturschiffen zur Ausführung bringt.

Die Baulichkeiten einer schiffbautechnischen Versuchsanstalt bestehen in der Hauptsache in einer großen geschlossenen Halle, mit einem darin befindlichen Wasserbecken, welches beispielsweise hier in Wien, 180 Meter Länge, 10 Meter Breite und 5 Meter Tiefe besitzt. Anschließend daran sind Bureauflächen, Werkstätten, Material- und Heizungsräume und Räume für die Erzeugung elektrischer Kraft und elektrischen Lichtes. Hier in Wien ist die Hauptwerkstätte, in welcher die Schiffmodelle hergestellt werden, gleich mit der großen Beckenhalle vereinigt, und wir wollen nun, alles andere bei Seite lassend, in ihr einen Rundgang beginnen, und kurz den Lebenslauf eines Schiffchens von seiner Geburt bis zu seinem Ende verfolgen.

Weich, in feuchten Bildhauerton eingefformt, ist in einem großen Steintrog die äußere Gestalt des Schiffmodells; darüber wird jetzt ein mit wasserdichtem Stoff überzogenes Holzlattengerüst gelegt, welches den hohlen Raum des Schiffchens darstellt, so daß nur die Dide seiner Wand zwischen dem Ton und dem Lattengerüst als Luftraum verbleibt. Nachdem oben alles schön dicht gemacht ist, und außerdem noch zwei hohe Druckstutzen aufgesetzt sind, wird aus einem Ofen flüssiges Paraffin in die Form eingeleitet. In sechs bis sieben Stunden, wenn der Guß erkaltet ist, kann der Lattenkern herausgeschlagen werden, und dann schneidet eine auf den Rändern des Formtroges laufende Maschine den oberen Rand des Schiffmodells vollkommen gerade. Darauf befestigte Querlatten aus Holz geben ihm weitere Steifigkeit, und Wasser, welches in den Spalt zwischen dem zusammengeschrumpften Paraffin und die Tonform geleitet wird, bringt das Schiffmodell heil zum Aufschwimmen aus seiner Form. Gleich darauf tritt es, angehängt an einen Laufstrang, seine erste Fahrt, aber nicht im Wasser, sondern durch die Luft, zur Modellschneidemaschine an, die mit ungeheurer Geschwindigkeit, so daß das Paraffin als weißer Schnee nur so davon stäubt, genau die Linien der gewollten Schiffshülle in den rohen Gußkörper einschneidet. Dann kommt eine geübte Hand darüber und glättet alles so sauber, daß das Schiffchen ausschaut, als sei es aus poliertem Onyxstein hergestellt.

Weiter wandert es zu einer großen eisernen Platte, wo ein Meßapparat die Genauigkeit der Gestalt kontrolliert und wo alle feinen Anhängsel, wie die Riele, die Steuerruder, die Schraubenböde usw., ferner die Achsen der Schrauben angefügt werden. Eine weitere Luftreise bringt das Modell

zu einer Waage, die sein Gewicht bestimmt und dann endlich ins Wasser, in sein eigentliches Lebens-element. Hier werden ihm Apparate eingefügt, die seine Schrauben drehen und gleichzeitig die Leistung aufzeichnen, der sie für ihre verschieden schnelle Drehung bedürfen und die Kraft, mit welcher sie das Modell durch das Wasser treiben. Das sind ungemünzte feine und verwickelte Apparate, deren Beschreibung mit wenig Worten eine Unmöglichkeit ist. Jetzt wird das Modell noch so weit mit Gewichten belastet, daß es auf der richtigen Lage schwimmt, dann unter den großen Schleppwagen gebracht, der auf den Längswänden des Beckens entlang fährt und dort, mit anderen Apparaten verbunden, die oben auf dem Wagen stehen und von denen einer unter anderem aufzeichnet, mit welcher Geschwindigkeit die Fahrt durch das Wasser geschieht und mit welcher Kraft das Schiffchen vom Wagen noch gezogen wird. So ist das Schiffmodell nun fertig zu seiner Untersuchung.

Wie die einzelnen Instrumente im Zusammenhang arbeiten, ist nur dem Fachmann verständlich, hier mag nur der Hinweis noch Platz finden, daß die Personen, die oben vom Wagen aus alles bedienen, gründlich aufeinander eingearbeitet sein müssen.

Wenn nun jedes einzelne noch einmal gründlich überprüft ist, beginnt das Modell seine erste Fahrt. Der Wagen setzt sich in Bewegung, aus der Ferne dazu veranlaßt, die Schrauben laufen um und die Apparate gelangen in Tätigkeit. Sobald die gleichmäßige Geschwindigkeit erlangt ist, beginnt die selbsttätige Registrierung durch die vielen mit verschiedenfarbiger Tinte gefüllten Schreibfedern. Ungefähr auf der Mitte der gleichmäßigen Fahrstrecke kommt man durch einen Glasbau, wo durch photographische Apparate die Wellenbildung festgehalten und gleichzeitig durch ein Fenster in der einen Seitenwand des Beckens die Wasserbewegung beobachtet wird, die man durch Einführen von witzigen, im Wasser schwebenden Körpern oder aus Düsen austretenden gefärbten Flüssigkeiten sichtbar macht. Sobald der Wagen am Ende des Beckens zum Stillstand gekommen ist, wird die Rückfahrt angetreten, bei der keine Messungen stattfinden. Die nächste Vorwärtsfahrt kann erst geschehen, nachdem das Wasser sich wieder beruhigt hat, und inzwischen erfolgt die Auswertung der eben erhaltenen Ergebnisse in den verschiedenen Bureaus. Man fährt nun nach und nach mit immer mehr und mehr gesteigerten Geschwindigkeiten, um für einen gewissen Geschwindigkeitsbereich Versuchsergebnisse zu erhalten, die dann zusammengestellt, verglichen und beurteilt werden. Auf Grund dieser Ergebnisse wird dann meist ein neues Modell angefertigt, welches nun dort Verbesserungen aufweist, wo man die Möglichkeit solcher erkannt hat. Vielfach werden aber auch für einen bestimmten Schiffstyp ganze Serien von verschieden geformten Modellen gleich vorbereitet, unter denen die beste Form durch Versuche festgestellt wird.

Hat ein Modell seinen Zweck erfüllt, so werden die Apparate ausgebaut und die Paraffinwände wieder zerschlagen und eingeschmolzen.

Auch dafür ist in der Anstalt gesorgt, daß schnell jede beliebige Wassertiefe in dem großen Becken hergestellt werden kann. Es ist zu diesem Zweck ein beweglicher Boden vorhanden, der durch Druckluft auf jede beliebige Höhe im Wasser gehoben und dann fest eingestellt werden kann. Auf diesem Boden lassen sich auch mit Leichtigkeit die Profile von Schiffahrtskanälen und Flüssen aus Holz herstellen.

Für die Untersuchung von Schiffsschraubenformen allein ohne Zusammenhang mit einem Modell wird ein Apparat auf dem Wagen vorhanden sein, der schon eine sehr beträchtliche Schraubengröße zuläßt.

Alle Apparate und Versuchsobjekte können wie die Modelle in der Anstalt selbst hergestellt werden, so daß dieselbe ein völlig unabhängiges, abgerundetes Ganzes darstellen wird, bereit, mitzuwirken an der Erhöhung der Seegelung Oesterreich-Ungarns, und ihre Eröffnung zu dieser Zeit wird ein erneutes Zeichen sein des festen Vertrauens auf die eigene Kraft und auf den endgültigen vollständigen Erfolg in dem herrschenden großen Kampfe nicht allein für den Freund, sondern auch für den Feind.

Berlin-Konstantinopel.

Hamburg, 8. Januar.

Die für den Verkehr nach dem Orient vorgesehenen Balkanzüge verkehren voraussichtlich vom 15. Januar 1916 ab wöchentlich zweimal, und zwar von Berlin und München am Mittwoch und Sonnabend, von Konstantinopel am Dienstag und Sonnabend in folgendem Fahrplan:

A. Von Berlin (Stadtb.) nach Konstantinopel über Breslau-Oberberg:

Friedrichstraße	ab 8 ¹⁵	M. G. B.
Budapest W.	an 11 ²⁵	
Belgrad	an 6 ²⁵	
Witsch	an 1 ¹⁵	D. G. B.
Sofia	an 9 ²⁷	
Kuleliburgas	an 9 ³⁰	
Konstantinopel	an 7 ²⁹	

Rückfahrt:

Konstantinopel	ab 1 ¹⁴	D. G. B.
Kuleliburgas	ab 8 ⁴⁰	
Sofia	ab 8 ⁴⁵	
Witsch	ab 3 ⁴⁰	M. G. B.
Belgrad	ab 10 ²⁰	
Budapest W.	ab 6 ⁵⁰	
Berlin Friedrichstraße	an 9 ²⁴	

B. Von Berlin (Anh. Bf.) nach Konstantinopel über Dresden:

Berlin Anhalter Bahnhof	ab 7 ²⁰	
Wien Nordbahnhof	an 6 ²²	
Budapest Westbahnhof	an 11 ²²	

weiter wie bei A.

Rückfahrt:

Konstantinopel	ab 1 ¹⁴	D. G. B.
Budapest Westbahnhof	ab 6 ⁵⁰	M. G. B.
Wien Nordbahnhof	ab 11 ⁴³	
Berlin Anhalter Bahnhof	an 10 ⁴²	

C. Von München (Hbf.) nach Konstantinopel:

München	ab 9 ⁴⁰	
Salzburg	ab 12 ³⁰	
Wien West	an 5 ⁵⁰	
Wien Nord	an 6 ⁴⁹	

weiter wie bei B.

Rückfahrt:

Konstantinopel	ab 1 ¹⁴	
weiter bis Wien Nordbahnhof	ab 1 ¹⁴	
wie bei B.		
Wien Nord	ab 11 ³⁵	
Wien West	ab 12 ²⁵	
München	an 9 ¹⁵	

Fahrpreise:

Es werden Fahrkarten 1. und 2. Klasse mit fünfzehntägiger Geltungsdauer in Berlin, Dresden, Leipzig, Breslau, Randzin, Oberberg, München und Salzburg ausgegeben; sie tragen die Aufschrift: „Balkanzug“. Sonstige Fahrkarten (auch Vereinsfahrkartenscheine) sind im Verkehr mit Balkanstationen unzulässig. Im Verkehr der Stationen der deutschen, österreichischen und ungarischen Verwaltungen untereinander werden, soweit nach Befriedigung des direkten Balkanverkehrs Plätze vorhanden sind, Reisende mit Fahrkarten für alle Züge 1. und 2. Klasse unter Anwendung des für die betreffende Stationsverbindung gültigen Personen- und Gepäcktarifs zugelassen. Für Kinder gelten die allgemein üblichen Ermäßigungen.

Die Fahrpreise betragen zwischen

	1. Kl.	2. Kl.
Berlin und Belgrad	110.50	71.10
" " Konstantinopel	272.20	178.80
" " Witsch	146.30	95.00
" " Odren (Adrianopel)	223.80	148.60
" " Plombin (Philippopol)	197.40	129.10
" " Sofia	172.20	112.30

Militärische und zollamtliche Bestimmungen:

Jeder Zivilreisende, der von Deutschland über Oesterreich-Ungarn nach den Balkanstationen (über Semlin hinaus) fährt, muß im Besitze eines mit Photographie versehenen Passes und eines ebenfalls mit Photographie versehenen Passierscheins sein. Der Passierschein wird ausgestellt von den Kriegsministerien der deutschen Bundesstaaten, dem stellvertretenden Generalstabe der Armee, dem Oberkommando in den Marken, oder an dessen Stelle, der Kommandeur in Berlin, den stellvertretenden Generalkommandos, dem Reichsmarineamt, dem Admiralstabe der Marine und den Stationskommandos der Nord- und Ostsee.

Die Fahrkarten werden nur gegen Vorzeigung des Passierscheines und des Passes an den berechtigten Inhaber verabfolgt. Für Reisende aus Bulgarien und der Türkei, die von Deutschland dorthin zurück-

kehren, sind die Reiseausweise der obersten Militärbehörden dieser Staaten, in Verbindung mit einem visierten Paß, als gültig anzusehen. Reisende in das besetzte (serbische) Gebiet müssen vor Ausstellung der Passierscheine die Genehmigung des Oberkommandos Madanzen haben.

Mitzunehmende Schriftstücke sind auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken. Sie sind beim Empfang des Passierscheines der ausstellenden Behörde zur Prüfung vorzulegen, die sie versiegelt und dem Inhaber zurückgibt. Die Mitnahme anderer Schriftstücke und Drucksachen ist untersagt.

Als Handgepäck sind nur kleine Gepäckstücke für den persönlichen Bedarf des Reisenden zugelassen. Auch dieser Bedarf ist auf das unbedingt nötige Maß zu beschränken. Die Passprüfung, Personen- und Handgepäckdurchsichtigung an der Grenze erfolgt im Zuge während der Fahrt oder auf der Uebergangsstation.

Das abzufertigende Gepäck ist innerhalb der durch Aushang bekanntgemachten Frist auf einer der genannten Fahrkartenausgabe-Stationen anzuliefern. Es wird auf diesen militärisch und zollamtlich untersucht und unter amtlichen Verschluss gelegt. Der Verschluss wird erst auf der Ankunftsstation von der Zollverwaltung und bei den Bahnen im Militärbetriebe von den dort zuständigen Stellen geöffnet. Auf der Ankunftsstation wird es verzollt und nochmals militärisch untersucht. Die Aufgabe des Gepäcks unter zollamtlichen und militärischen Verschluss liegt im Interesse der Reisenden, da für die Untersuchung an der Grenze die kurzen Aufenthaltzeiten nicht ausreichen und die Reisenden Gefahr laufen, zurückzubleiben.

Schlafwagen.

Die Benutzung der Schlafwagen ist nur gegen Lösung von Fahrkarten 1. Klasse und Bettkarten gestattet. Reisende 2. Klasse, die den Schlafwagen benutzen wollen, haben Uebergangs- und Zuschlagkarten zuzulösen.

Der Bettkartenpreis beträgt für jede angefangene Nacht 16 Mark. Dieser Betrag ist auch zu bezahlen, wenn ein Schlafwagenplatz nur am Tage (also ohne Herrichtung des Schlafplatzes) benutzt wird. Ein Reisender, der auf Wunsch ein aus einem unteren und oberen Bett bestehendes Halbbett für sich allein erhält, hat zwei Fahrkarten 1. Klasse und zwei Bettkarten zu lösen. Die Eisenbahnverwaltung behält sich jedoch vor, im Bedarfsfalle das zweite Bett einem anderen Reisenden zu überweisen. Für Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre, für die besondere Schlafplätze nicht beansprucht werden, brauchen keine Bettkarten gelöst zu werden. Im übrigen sind für Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre die gleichen Bettkarten wie für Erwachsene zu lösen; sofern jedoch zwei Kinder dieses Alters zusammen ein Bett benutzen, genügt für sie eine Bettkarte. Wenn für ein Kind bis zum vollendeten vierten Lebensjahre ein besonderes Bett beansprucht wird, ist außer einer Bettkarte zum vollen Preise für die im Schlafwagen zurückzulegende Strecke eine Fahrkarte 1. Klasse zum halben Preise zu lösen.

Die Bettkarten werden vom 8. Tage vor Zugabgang ab gegen Entrichtung des tarifmäßigen Preises und einer Vormerkgebühr von 1 M. für jede Bettkarte bei folgenden Stellen verkauft: Kunststiftliche Berlin-Friedrichstraße und Amtliches Reisebüro Berlin, Potsdamer Bahnhof für den Zug Berlin-Stadtbahn-Konstantinopel und für den Zug Berlin-Anhalter Bahnhof-Konstantinopel. Amtliches bayerisches Reisebüro München-Hauptbahnhof für den Zug München-Hauptbahnhof-Konstantinopel.

Fahrkartenausgabe Konstantinopel: für den Zug Konstantinopel-Berlin-Stadt, Berlin-Anhalter Bahnhof und München-Hauptbahnhof.

Bei diesen Verkaufsstellen können Bettkarten auch brieflich oder telegraphisch unter portofreier Einsendung der Bettkarten- und Vormerkgebühr oder durch Vermittlung der Unterverwaltungen bestellt werden. Bei telegraphischer Bestellung durch diese Zwischenstationen ist für das Bestell- und Antworttelegramm auch die Telegrammgebühr zu bezahlen. Im Vorverkauf erhöht sich der Preis einer Bettkarte von einer Zwischenstation auf den Preis einer Bettkarte von der Zuganfangsstation, weil der Schlafplatz in diesem Falle schon von letzterer aus freizubehalten ist. Eine Stunde vor Abgang des Zuges von der Zuganfangsstation werden die Bettkarten nur vom Schlafwagenwärter ohne Vormerkgebühr abgegeben.

Besondere Bestimmungen für die Bahnen im Militärbetriebe.

Auf den Strecken der im Militärbetriebe (Serbien) befindlichen Eisenbahnen haben die Reisenden keinen Anspruch auf Beförderung. Auch wird keine Haftung übernommen. Insbesondere besteht keine Gewähr für die persönliche Sicherheit der Reisenden. Ebenso wird für Beförderung, Verlust, Abänderung, Beschädigung und verspätete Auslieferung des Reisegepäcks nicht gehaftet. Fahrunterbrechung ist nicht gestattet.

Ein Merkblatt für Reisende der Balkanzüge wird von den Fahrkartenausgaben Hamburg-Hauptbahnhof, Dammtor, Altona-Hauptbahnhof, Kiel, Flensburg und dem amtlichen Reisebüro im Hamburger Hauptbahnhof auf Wunsch unentgeltlich abgegeben.

Die Zukunft der Donau-Schiffahrt

Von

Geh. Regierungsrat Oswald Flamm,

Professor an der Technischen Hochschule Charlottenburg.

Die politische und militärische Gestaltung des Weltkrieges hat in steigendem Maße die Aufmerksamkeit aller Beteiligten, insbesondere Deutschlands und seiner Verbündeten nach dem Südosten Europas, nach dem Balkan, und darüber hinaus, nach Asien und Afrika gelenkt. Ein unmittelbares und wichtigstes Verbindungsglied auf diesem Wege in den Orient ist die Donau. Im Süden des Reiches, sechs bisher unabhängige Staaten berührend, bietet die Donau außerordentlich weitgehende schiffahrtliche Interessen. Die Geschichte des Stromes und seines wirtschaftlichen Betriebes ist umfangreich. Unendlich oft haben fast alle Großstaaten Europas, am meisten sogar diejenigen, die gar nicht an den Fluß grenzen, wie England und Frankreich, sich mit der Regelung der Donau-Schiffahrt befaßt. Anfangs des 19. Jahrhunderts gehörte der Unterlauf der Donau der Türkei, die aber dem Handel auf diesem Strom niemals Schwierigkeiten in den Weg legte; unbeanstandet ließ sie schon im 18. Jahrhundert die österreichischen Schiffe in das Schwarze Meer passieren. Erst als Rußland an die untere Donau vordrang, traten Beschränkungen ein, die darin gipfelten, eine Internationalisierung der Donau nicht zuzulassen. Durch den Frieden von Bukarest 1812 teilten sich Rußland und die Türkei in die Rechte der Befahrung dieses Stromes, der lange Zeit die Grenze beider Staaten bildete; erst am 25. Juli 1840 wurde zwischen Oesterreich und Rußland ein Vertrag geschlossen, der das Recht der freien Schiffahrt auf der unteren Donau anerkannte, allein er hatte wenig Wert, weil Rußland die in seinem Besitz befindlichen Donaumündungen verstanden ließ.

Der Pariser Kongreß 1856 verdrängte Rußland von den Donaumündungen, es bildete sich die „europäische Donau-Kommission“ zur Freimachung der Donaumündungen und der angrenzender Teile des Schwarzen Meeres; diese Kommission arbeitete auch die Schiffahrtsakte für die Donaumündungen aus betreffend Schiffahrtspolizei, Inspektion, Lotsenwesen, Ein- und Ausladeplätze usw. Diese Akte besteht im wesentlichen noch heute.

Besondere Eingriffe in die bis dahin bestehenden Donaurechtsverhältnisse brachte der Berliner Kongreß von 1878. Die Freiheit der Schiffahrt sollte durch Schleifen aller Uferfestungen bis Orsova gesichert werden. Kriegsschiffe durften nicht auf dem Strome verkehren. Die Europäische Kommission von 1856, die immer wieder verlängert worden war, wurde bestätigt, ihr Bereich bis Galatz ausgedehnt; sie war unabhängig. Rumänien erhielt Sitz und Stimme in der Kommission; Oesterreich wird mit der Beseitigung der Schiffahrtshindernisse am Eisernen Tor betraut. 1883 treten die Signatarmächte des Berliner Kongresses in London zusammen, um über das Schiffahrtsreglement, das die Europäische Kommission ausgearbeitet hatte, zu beschließen. Auf dieser Konferenz wurde indessen festgesetzt, daß die europäischen Großmächte, Oesterreich, Frankreich, England, Italien, Preußen, Rußland und die Türkei bei den Beratungen Stimme haben sollten, Rumänien dagegen nur eine beratende Stimme erhielt. Rumänien protestierte und erklärte alle Beschlüsse der Konferenz für sich nicht bindend. Trotzdem beschloß die Konferenz: Ausdehnung des Jurisdiktionsgebietes der europäischen Kommission von Galatz bis Braila, ihrer Vollmachten bis 1904, dann stillschweigende Verlängerung auf je drei Jahre. Im Interesse Rußlands wird die Kiliamündung der europäischen Kommission entzogen. Die Stromstrecke vom Eisernen Tor bis Braila wird einer gemischten Kommission der drei Uferstaaten Serbien, Bulgarien und Rumänien unterstellt und einem Vertreter Oesterreich-Ungarns, der den Vorsitz führt. Der Londoner Vertrag wurde zwar von den Mächten ratifiziert, trat aber nicht in Kraft, da Rumänien seine Zustimmung versagte.

Trotz aller Mühen hat sich aber die durchgehende Donauschiffahrt bis heute nicht in dem erwarteten Maße gehoben, hauptsächlich wegen der ungenügenden Regulierung am Eisernen Tor. Auch wirtschaftspolitische Verhältnisse hinderten diese Verkehrsentwick-

Die tüchtige Frau.

Meine liebe Mimi!

Sie verlangen von mir Auskünfte, genaue Berichte darüber, wie sich die Wienerin in all den erschlossenen Berufen bewährt. Sie wollen in Ihrer „Verbanung“ wissen, wie sich alle die weiblichen Kräfte zu ihrer Arbeit stellen, und ob die neue Epoche des Menschengeschlechtes schon begonnen hat oder ob sie erst übermorgen beginnt. Da ich auch einmal siebzehn Jahre alt gewesen bin, begreife ich Ihre Aufregung. Ich werde also berichten. Wahrheitsgetreu, Sie brauchen nicht gleich zu drohen.

Also vor allem: Die Wiener Frau bewährt sich glänzend. Sie fügt sich allen Betrieben rasch und geräuschlos ein, zeigt sich fleißig, anständig, intelligent. Ihre Auffassungsgabe ist bemerkenswert. Sie kann alles. Ich singe ihr Lob in allen vierundzwanzig Tonarten, und wenn Sie gerade wollen, meineckwegen auch noch chromatisch. Die Frau ist tüchtig, tüchtiger, am allerunliebenswürdigsten. Ich wandle den Satz: „wir sind stolz auf ihre Leistung“ in allen Zeiten ab, und ich kann nichts dafür, wenn ich am Ende beim: „wir wären vielleicht noch stolzer gewesen“ anlange. Das ist eben der Fluch der Grammatik. Ich habe sie nicht erfunden.

Aber ich soll „einmal doch“ präzise sein, und Sie wollen vor allem von den Straßenbahn-Schaffnerinnen hören. Ob sie sich die Haare „abschneiden tun“, damit die Kappe paßt? Nein, liebe Mimi, dieses tun sie nicht, denn auch die weibliche Tüchtigkeit hat ihre Grenzen. Aber sonst erreichen die Konduktorinnen nach jeder Richtung ihre männlichen Berufsgenossen. Wenn man vor dem Krieg sich fürs Umsteigen und der damit verbundenen Umkehrbeleidigung am besten immer gleich einen Zeugen mitnahm in die Elektrische, so hat sich nach dieser Richtung nicht viel geändert. Wir dürfen unsere liebgewordenen Gewohnheiten ruhig beibehalten. Ein berühmter Wiener Chirurg hat, wie Sie ja wissen, einmal mit Stolz gesagt: wir Ärzte stellen falsche Diagnosen mit derselben Sicherheit wie richtige. Die Schaffnerinnen können sich desselben Vorzuges rühmen. Sie wägen die Fahrweise mit jener unbeirrbareren Bestimmtheit, mit jener automatischen Sicherheit, wie sie nur vierzehntägige Erfahrung zeitigen kann. Ob falsch, ob richtig, ist nicht so wesentlich. Auf die Würde kommt es an. Auch sonst stehen die Frauen auf diesem Gebiet den Männern sicher in keinem Punkte nach. Auch sie bringen es zu Wege, den friedlichen Umsteiger anzuherrlichen und ihm die Ueberzeugung beizubringen, daß nur ein gänzlich verrohtes Subjekt, nur der Ausruf der Menschheit beim Schottentor statt beim Rathaus den Waagen wechseln kann. Auch sie erteilen Auskünfte über Straßen, von deren Lage sie keine, aber nicht die leiseste Ahnung haben. Sie erteilen sie klar, sachlich, bestimmt, und den möchte ich sehen, der sich getraute, in diese Feierlichkeit dreinzureden. Ich habe ja neulich schauernd miterlebt, wie ein armer Ortsfremder 125 Nummern der Peter Jordanstraße hinunterlaufen mußte. Aber bin ich denn ein Arnold Winkelried, daß ich es wagen sollte, einer Schaffnerin zu widersprechen?

Wenn die Straßenbahnerinnen jedoch nach dieser Richtung die Kollegen erreichen, so übertreffen sie sie — ich weiß, Ihr Herz jauchzt laut — nach anderer noch bei weitem. Und diesen Borrang schafft die Befolgung der Instruktion. Haben Sie in Ihrer Einöde noch eine Vorstellung davon, was ein überfüllter Straßenbahnzug bei Regenwetter ist? Wenn ja, so gegenwärtigen Sie sich folgende Situation: der Wagen hält, das Publikum drängt an. „Bitte, vorgehen!“ schreit die Schaffnerin. Wir lassen uns das nicht zweimal sagen, springen auf, bohren uns durch. Die Aussteigenden, gehoramt dem Gebot, weichen zurück. Eine heillose Verwirrung entsteht. „Bitte, vorgehen!“ ruft die Schaffnerin, denn so hat sie es gelernt. Denn so steht es im Buch der Bücher, im Reglement. Wir gehen vor, die anderen wehren sich. Zwei Kinder fangen zu weinen an, weil sie nicht hinauskommen. Alles ruft der Schaffnerin Beschwörungen zu, aber sie gibt das Abfahrtszeichen. Denn sie soll möglichst schnell fertig werden, steht im — — ach so, Sie wissen schon. „Bitte, vorgehen!“ ruft, zeter, freischt die Schaffnerin. Es besteht keine Möglichkeit, ihr Folge zu leisten. Die Fahrgäste stehen gedrängt bis zum Ausgang, jede Nise ist verstopft mit Menschen. Wir tun also, was jeder Gebildete in dieser Lage tut: wir schluchen. Wir ringen, wir kämpfen miteinander, die Aus- und Einsteigenden werden handgemein, und in das verzweifelte Toben schallt bis in meine ferne, ferne Ecke die harmlos-heitere Frage der Schaffnerin: „Noch jemand ohne Fahrkarte?“ Ich könnte ebenjogut die Notunde in meine Handtasche packen, als meine Fahrkarte zur Schaffnerin gelangen lassen. Das sieht sie auch genau. Trotzdem fragt sie, denn so — — ach ja, ich soll das nicht mehr sagen.

Ich weiß, liebe Mimi, Sie werden mich der Böswilligkeit zeihen. Sie tun mir, wie so oft, unrecht. Ich weiß genau, daß diese Frauen eine schwere, anstrengende, aufreibende Arbeit haben, und ich anerkenne mit Freude, daß sie diese schwere Arbeit gut und ehrlich leisten. Nur kann ich mich nicht enthalten, beärgeln, wie es dem Fahrgast gebührt, die Frage zu stellen: Warum erstarrt jedes dieser netten, muntern, meist klugen Frauenzimmerchen sofort in Würde und Instruktion, wenn es ein Amt bekommt? Warum gibt es nur eine Form der weiblichen Tüchtigkeit, die der unpersonlichen strammen Korrektheit? Sicherlich spielt das Ungeübte, das Gefühl des Beobachteten, eine Rolle, wenn auch nur die einer Kinderkrankheit. Jede dieser Frauen hat die Ueberzeugung, daß von ihrem Benehmen ganz allein das weitere Schicksal der Frauenbewegung im besonderen, der Menschheit im allgemeinen abhängt. Darum spielen die

Geigerinnen mit einer so verzweifelter Energie im Konzert, darum gebärdet sich die Gas-Kontrollorin wie ein Feldherr, darum stellen Sie, meine liebe Mimi, wie sich Napoleon vor der Schlacht an, wenn Sie fünf andere kleine Mädchen im Gebrauch des Mikroskops unterweisen sollen. Das heißt: Napoleon war sicher viel gemüthlicher. Allerdings hat er es auch nicht notwendig gehabt, etwas zu beweisen. Und die Wienerin beweist gegenwärtig unaufhörlich.

Da gibt es eine große Bibliothek, die ausschließlich weibliche Kräfte beschäftigt. Sie ist musterquältig organisiert, alle Einrichtungen sind tadellos, der Betrieb funktioniert unübertrefflich. Wenn man hinauskommt, getraut man sich nicht zu husten, und wenn man noch so erkältet ist, so sehr ist alles in tadelloser Vortrefflichkeit verkleidet. Die Erledigung geschieht nach Nummern, die auf einer Tafel erscheinen. Verärgert ein Fremdling, der die Bräuche nicht kennt, seine Zahl, so wird er übergangen und kann von neuem eine Stunde warten. Auch wenn er hart vor der Bücherverteilerin steht und sein Kettel sie förmlich anbellt, wird sie ihn nicht aufmerksam machen. Denn der Entlehner hat sich zu melden, heißt es in der Vorchrift, und auch dort weichen die Damen „keinen Fingerbreit von Gottes Wegen ab“. Fraat man, ob heute schönes Wetter ist oder ob sie gestern im Prater war, so antwortet das Fräulein: „Auskünfte links, Vorraum.“ Wäre ich ein eleganter junger Mann, so würde ich die Reserve begreifen. Aber so? Ein meilenweiter Abstand trennt diese Damen von der übrigen Menschheit, eine dicke Glaswand von Vortrefflichkeit, Sachlichkeit, Tüchtigkeit hält sie jeder Neugier fern, die nicht stramme Pflichterfüllung bedeutet. Sie sind von atemraubender, geradezu abenteuerlicher Korrektheit. Mein Verstand sagt mir, daß sie ein Privatleben haben dürften, meine Phantasie verweigert, in Hochachtung erstarrend, jede Vorstellung davon. Trotzdem reizende Mädchen und besonders hübsche Frauen darunter sind. Aber ihr Hauptinteresse scheint der Frage gewidmet, ob die grünen Lesereichenbandeln im Buch liegen. Sängen sie in lieberlicher Kühnheit draußen, so weist die Dame den Band zurück. Bücher müssen vorschriftsmäßig adjustiert sein. Sie hat vollkommen recht. O, sie haben immer recht! Einmal habe ich fünf Kronen siebzehn Heller als Erlös für ein Buch geleistet, das ich gar nicht verloren hatte, in das aber ein Fettsack gekommen war. Ich wäre eher in den Löwenkäfig gegangen, als eine menschliche Schwäche wie ein Butterbrot vor einer der Bibliothekarinnen, die allsamt groß und schlau sind, also von vornherein ein moralisches Uebergewicht besitzen, zu gestehen.

Sie schütteln das blonde Köpfchen und sagen, daß ich übertreibe? Ich will den Vorwurf nicht verdienen, also gebe ich zu, daß ich während des fünfjährigen Abonnements vielleicht auch drei oder viermal ohne Betweis davongekommen bin. Aber niemals, nicht ein einzigesmal ist ein Büchertausch vor sich gegangen, ohne daß ich das überwältigende Gefühl von der weiblichen Vortrefflichkeit in scheuer Hochachtung davontrug.

Auch in den öffentlichen Amtern macht man ähnliche Erfahrungen. Da sitzt bei der Dienstbotenkrankenkasse ein reizendes blondes Mädchen. Sie sieht so lieb, so herzlich, so freundlich aus, daß man beinahe an die Möglichkeit menschlicher Verständigung zu glauben beginnt. Aber die Miene, wenn man sich nähert! Erinnern Sie sich an den Roman von Stendhal, der mir so interessant und spannend erschienen hat, und Ihnen, weil Sie viel zu jung für ihn sind, so tödlich langweilig? Da hieß es: Es wäre eine Verleumdung gewesen zu sagen, daß er ernst war. Er war überhaupt die Ernsthaftigkeit „in Person“. Auch das junge Mädchen wird ganz Amtlichkeit. „Sie müssen die Kategorie eintragen,“ sagt sie einer alten, ratlosen Dame. Die alte Dame versteht das Vokabel nicht. Ich will sie nicht entschuldigen dafür, sie hätte ja sicher ins Gymnasium gehen sollen. Auch sehe ich ein, daß man einer Beamtin nicht profane Worte wie „Stubenmädchen“ und „Köchin“ zumuten darf. Aber werden Sie mich sehr rückständig finden, weil mir die alte Dame ein bißchen leid getan hat? Nun hätte ich ja vielleicht nachhelfen können. Aber wäre das nicht von dem blonden Würdewesen als Einmischung in die Amtshandlung betrachtet worden? Und ein Schritt weiter ist das Kriminal.

Sie sehen also, mein liebes Kind, wie großartig es geht mit den Wiener Frauen, wie vortrefflich sie es verstehen, sich in Respekt zu setzen. Und wenn die Männer jetzt nicht einsehen, daß sie das überflüssigste Requisite, die unnotigsten Geschöpfe auf Gottes Erdboden sind, so ist ihnen einfach nicht zu helfen.

Uebrigens müssen Sie, stolzes Jungfräulein, keineswegs glauben, daß sich die Strammheit und das Zielbewußtsein nur bei den Berufsfrauen findet. O nein, auch im Haushalt stellt man, wie eine veraltete Redewendung heißt, seinen Mann. Sie denken natürlich noch an jene vergangenen Zeiten, wo die Wirtschaft und das Hauswesen eine Privatangelegenheit war und jede Familienmutter für sich sparte und rechnete. Das ist ein längst überholter Standpunkt. Jetzt sind das öffentliche Interessen und der Speisenzettel eine soziale Frage. Gewiß, es hat auch früher Hausfrauen gegeben, die, wie Reuter so schön sagt, „hellschen ökonomisch“ waren und gut kochen konnten. Aber das waren fleinliche, unpräzise, unkontrollierbare Hausfrauentugenden. Jetzt bringen wir andere, größere Gesichtspunkte an die Frage vom Rohspeck und Bauchsilz heran; wir heben die Hauswirtschaft auf ein höheres Niveau, und das große Wort heißt: rationell. Wir führen eine rationelle Wirtschaft, wir verwerten alles von den Aschenschladen bis zu den Hühnerknochen, wir studieren Küchchemie und Kalorienwerte, wir kochen auf wissenschaftlich-sozialer Grundlage. Manchmal kann man auch essen, was wir kochen. Wir führen eine so tadellos ratio-

nelle Wirtschaft, daß unsere Männer, insofern sie nicht im Felde sind, eine unaufhörliche heiße Sehnsucht nach dem Kaffeehaus empfinden, als einem Ort, wo die chemischen Substanzen ihrer Zigarre nicht in Nahrungsgüter- oder Heizwerte umgerechnet werden und ihre Tarotarten nicht dazu verwendet, Fettreste von den Tellern zu fragen. Männer sind nämlich ein rückständiges Volk und stehen auf dem veralteten Standpunkt, daß es besser ist, mit Butter als mit Wissenschaft zu kochen. Lassen wir sie! Sie sind nicht wert, uns zu verstehen. Die Rechnungen zahlen sie ja auch ohne Verständnis.

Aber haben Sie nur keine Angst, liebes Kind, daß Sie bei Ihrer Heimkehr dem Latein entzagen müssen. O nein, die jungen Mädchen lassen wir noch immer nicht kochen lernen. Höchstens im Theum, und das tut gar nicht weh. Außer dem Magen des zukünftigen Ehegatten.

So weit aber sind wir ja noch nicht — nicht wahr? Inzwischen will ich Ihnen — zusammenfassend — einen guten Rat geben. Lassen Sie sich zum warnenden Exempel dienen, wie weit die Sachlichkeit eine Frau bringen kann. Werden Sie tüchtig, meine liebe junge Freundin, aber mit Maß! Und grüßen Sie nicht Ihrer unbesserlichen

Alara Rautner.

Expedition: Eßlingerstraße 1

656 Telefon 656

Inserate: Saasenstein & Fogler

Postcheckkonto 111/327

des Postvereins: halbjährlich Fr. 24.50, vierteljährlich Fr. 12.25, Einzelhand-Zufendung. Man abonniert direkt bei der Expedition Postanweisung. — Insertionspreis für die Schweiz 25 Cts. die für das Ausland 30 Cts. Anklampreis Fr. 1 die Petitzeile — und deren Filialen im Aus- und Inlande

Der erste Balkanzug

nk. Wien, 15. Januar.

Genau zur festgesetzten Stunde — um 6 Uhr 32 Min. abends — fuhr heute der erste Zug in die Halle des Wiener Nordbahnhofs. Er bestand aus einem Speisewagen (Berlin-Galant), einem Schlafwagen Berlin-Konstantinopel, beide von der einst „internationalen“ Schlafwagengesellschaft, und zwei gewöhnlichen Waggons mit Abteilungen erster und zweiter Klasse der sächsischen Staatsbahnen bezeichnet Berlin-Wien und Berlin-Belgrad. Alle Wagen trugen große Tafeln mit der Aufschrift „Balkanzug“, die Lokomotive war mit Reißigwinden und mit Fahnen geschmückt. Sie waren um 7 Uhr 20 früh vom Anhalter Bahnhof in Berlin abgefahren und hatten auf der ganzen Strecke nur in Dresden, Leitzen (Grenze), Schredenstein, Jolan und Znaim kurzen Aufenthalt genommen. Acht Minuten später lief der zweite Zug ein, ebenfalls mit geschmückter Lokomotive und durchwegs als „Balkanzug“ bezeichnet. Er bestand, da der Speisewagen am Wiener Westbahnhof abgekoppelt worden war, aus einem Schlafwagen (Straßburg-Konstantinopel) und einem Kurswagen erster und zweiter Klasse Straßburg-Belgrad, hatte München um 9 Uhr 40 früh verlassen und war über Salzburg, Linz gefahren.

Am Wiener Nordbahnhof hatten sich viele Eisenbahnfunktionäre, an ihrer Spitze der Eisenbahnminister Freiherr von Forster, und zahlreiche Journalisten eingefunden. Am Fenster des Münchener Schlafwagens sah man den charakteristischen Kopf Ganghofers, sonst war der Zug nur mit Offizieren und sonstigen Reisenden besetzt.

Da er keine offiziellen Persönlichkeiten mit sich führte fand keinerlei Begrüßung oder sonstige Feierlichkeit statt. Nichts destoweniger waren alle von der Bedeutung dieses historischen Momentes erfüllt.

Mit großer Präzision und Schnelligkeit wurden die beiden Züge, mit Ausnahme des einen, nur nach Wien bestimmten Kurswagens vereinigt, die wenigen Reisenden, die er in Wien aufnahm — drei Schriftsteller und einige Industrielle — nahmen ihre Plätze ein und um 6 Uhr 52 Minuten fuhr der nun aus einem Speisewagen, zwei Schlafwagen und zwei Kurswagen, sowie dem Gepäckwagen bestehende Zug aus der Halle.

Von Wien geht er über Marchegg, Preßburg nach Galanta, wo er sich mit dem zweiten aus Speisewagen, Schlafwagen und Kurswagen Berlin-Konstantinopel bestehenden, über Breslau-Orderberg fahrenden zweiten Teil des Berliner Zuges vereinigt. In Belgrad werden zwei Kurswagen abgekoppelt. Der von da ab nur mehr aus einem Speise-, drei Schlafwagen und einem Kurswagen bestehende Zug trifft morgen abends via Nisch-Pitot in Sofia und, wie erwähnt, übermorgen 7 Uhr abends in Konstantinopel ein.

Die letzte Strecke

Mit preussischer Pünktlichkeit, so meldet der Sonderberichterstatter der „Voss. Ztg.“, fuhr der Zug in Alpullbabasli ein, wo seit 1912 eine Stichbahn nach dem vielgenannten Kirtikisse führt. An allen Bahnhöfen, die wir durchfahren, bildeten sich malerische Gruppen von Türken und einigen Türkinen, die ihr Kopftuch vor das Gesicht hielten, so daß sie in das Händellatschen nicht mit eingreifen konnten. Ungeachtet der großen Entfernungen türkischer Dörfer von den Bahnhöfen war nämlich allüberall jung und alt herbeigeströmt, um das große Weltereignis miterleben zu dürfen.

Den Bahnhöfen entlang sah man in Bulgarien wie in der Türkei unzählige Herden von Büffeln und Hammeln, so daß seitlose Tage für die Türkei vorerst nicht in Betracht kommen. Aber auch für uns ist der Ausblick erfreulich, daß wir bei unseren türkischen Freunden Fleisch und Fette als kille Reserve vorfinden werden. Ueber ein Hochplateau, das mit Buschwald bedeckt ist, kamen wir bis zur Wasserscheide zwischen dem Schwarzen und dem Marmarameer, wir durchbrachen die alte byzantinische Mauer und gelangten nach Tschataldscha, jener geschichtlichen Verteidigungslinie, die sich während des zweiten Balkankrieges unserem Gedächtnis fest eingeprägt hat.

Eine halbe Stunde vor Konstantinopel, auf der Station Rutschul-Schelmedje, machte unser Zug längeren Aufenthalt, um von einer uns entgegenfahrenden Deputation begrüßt zu werden. Der Vertreter des Präfecten von Konstantinopel hielt eine schwungvolle Ansprache, in welcher er die weltgeschichtliche Bedeutung des Tages mit enthusiastischen Worten schilderte.

Mit der Verspätung des obligaten akademischen Viertels brauste der erste Balkanzug in den Bahnhof von Konstantinopel ein.

Mit täglicher Postzusendung

Für das Inland:

monatlich	R. 2.00
vierteljährig	R. 7.80
halbjährig	R. 15.00
ganzzjährig	R. 31.20

Für das Ausland:

vierteljährig	R. 12.—
-------------------------	---------

Mit der dazugehörigen

„Illustrirten Sonntags-Beilage“	
monatlich	20 Heller mehr
vierteljährig	40 Heller mehr

45. Jahrgang.

Westungar

te

Bulgarien in Wien.

Seit einer Woche weiß der König von Bulgarien in Wien. Er genießt seinen politischen und militärischen Erfolg hier bis zur Neige, denn das hätte er sich nicht träumen lassen, als er einst heimlich auszog, um sich die gefährliche Fürstenthrone des entthronten Alexander von Wattenberg aus Haupt zu setzen, daß Wien einmal beflaggen würde für ihn. Und das hat er erreicht, die alte Kaiserstadt legt Gala an, als er am vorigen Montag einzog.

Keiner der kleineren Staaten Europas ist in diesem Weltkrieg so hoch gestiegen wie Bulgarien. Dieses griff entscheidend ein auf dem Balkan und holte sich die volle Wiedervergeltung für das vor drei Jahren erlittene Ungemach. So rasch war es noch keinem Besiegten vergönnt, seinen Gegner niederzustrecken, wie Bulgarien. Der König tat das Natürlichste von der Welt als er sich den Mittelmächten angeschlossen und nicht dem Vierverband, der unfähig gewesen wäre ihm zu seinen Rechten gegenüber Serbien zu verhelfen. Das zu erreichen war nur an unserer Seite möglich. Und so schwer der Entschluß auch gewesen sein mag, sich mit dem alten Protektor Rußland zu überwerfen, er mußte gefaßt werden, denn Serbien war in Petersburg immer das liebere Kind und es wäre Bulgarien an der Seite Rußlands nie und nimmer geworden was es heute besitzt. Jetzt gilt es freilich, das alles zu behalten und der russophilen Partei im Lande keine Gelegenheit zu geben zu Angriffsmöglichkeiten.

Das weiß der König und er sucht das Verhältnis zu uns und zum Deutschen Reich zu vertiefen und zu befestigen. Sein Wiener Besuch hat denn auch viel beigetragen dazu, eine gedeihliche Zukunft vorzubereiten. Der bulgarische Ministerpräsident Radoslawow und der Generalissimus Schefow haben den König nach Wien begleitet und sie sind von Montag bis Samstag abends dort gewesen. Sie haben sich gründlich über alles unterrichtet, sich angefreundet mit den amtlichen Persönlichkeiten und lernten am Samstag abends befreundet mit dem Balkanzug, der von Berlin kam, wieder heim. Den Generalissimus erwartet ja allem Anschein nach eine große Aufgabe und er hatte in Wien mehrere Besprechungen mit Persönlichkeiten aus dem Hauptquartier. Daß Feldmarschall v. Mackensen in Risch weißt, ist auch

bekannt . . . Das bulgarische Amtsblatt hat eine Offensive gegen Saloniki schon vor zwei Wochen angekündigt, aber es entzieht sich völlig der Kenntnis der Öffentlichkeit, ob sie stattfinden wird, oder ob man einen Angriff der Vierverbandskräfte abwartet. Es will scheinen, als ob man den Herren Franzosen und Engländern den Vortritt lassen wolle. Wir haben Saloniki nie gewollt, sie aber sollen ja Mazedonien, Serbien und Montenegro wieder erobern. In Wien wird wohl mit Schefow über all das gesprochen worden sein.

Der König Ferdinand weiß zur Stunde noch immer in Wien. Er ist bei seinem Bruder im Palais Noburg abgestiegen, in dem es so viel Leid und Aufregungen gab in den letzten Jahren, und er macht von dort aus Ausflüge in die Wiener Umgebung. Er war mit Schefow auf dem artilleristischen Schießplatz auf dem Steinfeld und ließ sich neue Geschütze vorführen, er war in der Theresianischen Akademie zu Wiener-Neustadt und nahm dort an einem Festmahl teil und er besuchte auf Schloß Schwarzenau die herzogliche Familie Parma, aus der seine erste Gemahlin stammte. Er stand seit Jahren nicht gut mit dieser Familie, denn er ließ die Söhne seiner ersten Gemahlin zum orthodoxen Glauben übertreten. Jetzt hat man sich wieder gefunden. Dort begegnete der König auch der Erzherzogin Zita und der Erzherzogin Maria Theresia, der Mutter des ermordeten Thronfolgers Franz Ferdinand. Er steht ja dem Hause Habsburg verwandtschaftlich so nahe, daß er eigentlich zur Familie gehört. Das hätte ihn natürlich nicht hindern können, sich im schlimmsten Fall, wenn das Interesse Bulgariens es erfordert haben würde, gegen uns zu entscheiden in diesem Kriege, aber es wird ihm sicherlich zu hoher Genugthuung gereichen, daß alles anders kam. Ganz besonders bemerkt wurde es, daß der König Ferdinand der Gräfin Raudine Berchtold einen Besuch abstattete, der Gemahlin unseres früheren Ministers des Aeußern. Dieser selbst steht als Rittmeister an der Südfront, ihm konnte der König nicht begegnen und so zeichnete er eben seine Gemahlin durch einen Besuch aus. Ein gut Teil dessen, was jetzt in Bulgarien geerntet werden kann für die Mittelmächte, ist unbedingt dem Grafen Berchtold zuzuschreiben. Er war es, der den Bukarester Friedensschluß nach dem Balkankrieg nicht anerkannte und dessen Revision verlangte. Er gab damit der Ueberzeugung Ausdruck, daß jener Friede nichts taue, weil Bulgarien ein großes Unrecht zugefügt worden war von den unter Rumäniens Vorsitz vereinigten Balkanmächten. Serbien hatte ihm Mazedonien weggenommen und auch Griechenland ein Stück der Beute überlassen, um sich dieses zu verpflichten. Und auch Rumänien hatte sich ein Stück Bulgarien geholt. Das letztere war so geschwächt worden in dem Krieg gegen die Türkei, daß seine eifersüchtigen Verbündeten ihm ungestraft in den Rücken fallen konnten. Vergebens gebot der Zar Ruhe, die bösen Buben in Serbien folgten ihm nicht und schlugen auf den Bruder los. Oesterreich-Ungarn wollte damals nicht eingreifen, weil dies den Weltbrand zur Folge gehabt hätte, aber den Friedensschluß, in dem Bulgarien verewaltigt wurde, verwarf es. Es forderte dessen Ueberprüfung durch die Großmächte.

Und das vergaß uns Bulgarien nicht. Wir waren ihm ein Freund in der Not. Der Zar anerkannte jenen Frieden, der Bulgarien so tief demütigte, ohne zu ahnen, wie tief er dies bald zu bereuen haben würde.

An alles das erinnert man sich anlässlich des Besuches, den jetzt der König von Bulgarien der

die Operette es auch eine Dunkel-Bernhans-Kolton eingugreifen, Interessant ist sein Haus in heirateten senden überufen bringt: Kinder, kann in Zinnerken das auch gar die jüdischen semiten mit — drei Affe den jüdischen (der „Goy“ ist weit und leben, trotz-er auch der, Appetit den rigkeit sofort Schwantes als in ihnen. e ins Theater unter sich-ich, getroffen Dredmann ter so hübsch Er fällt sie l: der gries- id ruft: Hier des Stüdes dort auf der l, das reinigt herrscht und Komödie ist erst kommen, sondern auch

der Volksooper begonnen, und heute noch leibt sich die Hofoper billige Kräfte von drüben aus. Man kocht mit Wasser, aber man kocht. Im laufenden Jahre nun geht der Vertrag des Direktors zur Neige. Erneuern wollen sie ihn nicht, aber Herr Rainer Simons kimmert sich nicht darum. Geht er, so macht er sich selbstständig. Dann wird draußen, im Grenzland Währung daselbe gesehen wie im Weghuberpark: ein Wallner wird gesucht. Und wiederum wird das Volk nichts damit zu tun haben. Kein Volk ist da, nur ein Ausschub, alles übrige ist Oper. So leben wir, mitten in einem Kriege, wie ihn die Welt noch nicht gesehen hat, und aus diesen großen Schmerzen machen wir die kleinen Theaterartifel, davon die Tages-zeitungen voll sind...

Krieg? Die Wiener Theater „geh'n“ glänzend. Die Hoftheater voran. In der Hofoper liegt man ein wenig auf der faulen Haut: hat ausgelorgt, braucht nichts mehr zu arbeiten, steckt Nählingen in die Kriegskarten, spielt Karabol oder Schach oder Bridge (noch immer!). Mehr als ein Halbjahr ist vorbei, und nur Herrn Schillings' „Monna Lisa“ ist herausgebracht worden. Eine Zeitlang liefen die Leute dazu: zwei Männer erküden darin an einer einzigen Frau; das wollte jeder mitmachen. „Monna Lisa“ war lozulagen, seit dem Kriege mit Italien, unsere heimische, vaterländische „Lisca“. Daneben der „übliche“ Spielplan: „Martha“, „Dauf“, „Traviata“, „Traviata“, „Dauf“, „Martha“, abgepielt, unerneuerter Wagner, Massenet, nur weil er geschmackvoll genug war, vor dem Kriege zu sterben; aber vom toten Massenet natürlich lust das „Lorelse“, was er hinterließ, der „Gaulles unierer lieben Frau“ (oder die Aufforderung zum Mittagessen oder das Lied von der Salbei). Immerhin: es gab auch eine Ballettmeuhett, die „Gemma“ des Grafen Zich: eine Verbengung vor der ungarischen Kunst, ohne Garantien dafür, daß man sich auch weichen um sie kümmern will. Alles in allem also: Winterurlaub bei leidlicher Konjunktur; auch im Burgtheater. Goethes „Mit-schuldige“ neben Mollières „Don Juan“. Die seltsame Kombination schien allen natürlich, aber sie amüsierte niemand. Immerhin: beide Dichter blieben am Leben; so stark sind sie noch heute und in ihren schwächeren Werken! Man sah freilich zunächst nur den Regisseur und

wem hätte man das begreiflich machen dürfen? Einige Zeit lang stand der Vertrag des Rächters zur Erörterung. Ein Monstrum von Vertrag, länger als das Rothbuch gegen Italien. Tut nichts. Alle unterschrieben diesen Vertrag, ehe sie sich bewarben. Dann: der Wahlsack! Leicht war's nicht, der Wahlgang mußte wiederholt werden. Aber die Sterne entschieden für Wallner. Dennoch: ich habe das Gefühl, daß die Kerle im Stillen weiterläuft. Das Kritische an ihr lag in der Unwahrsheit, daß das Deutsche Volkstheater ein Geschäftstheater zu sein hat. Theater! Das deutsche Volk kommt nur im Titel vor. Ein Aktientheater wird niemals gesund! Die nächste Krise wird die der Volksooper sein. Das ist ein Stadttheater, dem die Stadt steht. Ursprünglich ein Schauspielhaus. Das Kind ward weggeworfen, die Nachgeburt aufgezogen. An der Wiege dieses Theaters stand die hohe Politik. Denk's noch, wie sie „Im Zeichen des Kreuzes“ gaben, nicht des Kreuzes, sondern des — Zeichens wegen. Denk's noch, wie Herr Rainer Simons schlüchtern damit anfang, daß er den „Wasserschmied“ brachte, bis endlich das Stadttheater verschwand und die Volksooper auf seinem Platze stand. Stadtväter sind heute noch im Ausschub, aber der Vertrag des Herrn Rainer Simons ist lofterer gemacht; seine Majestäten sind weit, und Herr Simons hat sich glücklich herausgearbeitet; er wurde gleichgültig gegen seine Herren, grenzte den Künstler gegen den Ausschub ab: jetzt führt er einen stillen, aber zähnen Kampf gegen sie, die ihm wohl Vorwürfe machen, aber keine Subvention bewilligen wollen. Subvention braucht er, keine Vorwürfe. Den „Fundus“ hat er und das macht ihn fast unverwundbar, und seine unfehlbaren Erfolge schaden ihm wenigstens nicht. Wohl gibt es Prozesse, aber Prozesse vergehen, und das Theater besteht. Ueber dem Schreibtisch des Direktors hängt, schön eingerahmt, der Ausschnitt aus einem Berliner Blatt; da steht, daß sich die Volksooper nirgend halten können, nur in Wien. Das Problem einer Volksooper habe nur einer gelöst: Herr Rainer Simons. Niemand kann so recht wissen, welche Sorgen das macht. Partierzigkeit gehört dazu, und ein bißchen die Kunst, junge Kräfte auszunutzen, so lange sie noch billig und wenig berühmt sind. Die Jerzka und der Schwanz; beider Flug hat in

Ein Stein fiel mir vom Herzen, und ich kann wieder schlafen: das Deutsche Volkstheater hat einen neuen Rächter. Seit Monden war die sehrende Sorge da: wer wird es? Und oft in ruhelosen Nächten hatte ich Gott gebeten, ein Ende zu machen, so oder so: entweder Herrn Weisse im Amt zu lassen oder das Deutsche Volkstheater zuguschlagen, wenn immer. Bald gab es Trommelfeuer, bald Mahkämpfe, und ein Flugzeuggeschwader aufgereger Genillikonisten umkreiste beständig das Weghubergelände, teils um Schaden zu stiften, teils um aufzuklären. Auch Ver-lustlisten waren da. Einer schrieb aus, der war sogar „im Herzen verwundet“. Der regelmäßige Kriegsrat aber sah und schwieg, und es blieb unmöglich, ihm in die Seele zu sehen: der Ausschub, ein Häuflein ehrfamer Wiener Bür-ger, deren Urteil der Anteilsschein verschob. Triebe den Menschen auf Erden: Herrn Wallner fiel endlich die bürde-holte Würde zu! Vier Schauspieler, die eine Art Postitions-krieges geführt hatten, stiegen. Im Triumph sind sie zur Stätte ihres Wirkens zurückgekehrt. Die Lehre, die Moral: das Theater ist in erster Reihe ein Unternehmen. Tragen muß es, verdienen will man. Wenn es leit kann, und wenn es lust Geschäfte macht, durch „Literatur“, obgleich das Kassenstück unter allen Umständen den Vorzug hat. Das Talent eines Rächters spiegelt sich in der Lösung. So ist er ein Gefangener seiner Gutsherren. Einmal in der Woche darf er „Kassierer“ geben: das ist lozulagen der fleischlose Tag des Theaters. Und daneben? Der Rächter sucht und sucht, denn soweit hat er freie Hand. Am Eröffnungstag ward behauptet: das Deutsche Volkstheater hat eine Mission, aber bei der Generaterversamm-lung entscheiden doch nur die Bühner; ein Aktionär hat keine Mission. Tröskdem: als Herr Weisse die Massen ge-streckt hatte, fanden sich Leute, die Rächter des Volkstheaters werden wollten. Ehrgeizige mit Geld, oder doch mit einem Hintermann mit Geld. Daß auch ein ganz armer Teufel ein guter Rächter sein könnte.

Feuilleton.
Wiener Brief.
Von Hans Stieboeckl.

Tagesneuigkeiten.

Krieg und Bildung.

In einer unserer Dienstvorschriften heißt es, daß der Vorbeir des Sieges durch die Ueberlegenheit des Angriffsgeistes zur Reife gebracht wird. Nicht mehr rohe Gewalt gewinnt die Schlachten und Gott ist nicht mehr mit den stärkeren Bataillonen, sondern mit den bessern. Die Heldentaten des Altertums entsprangen der Körperkraft und der Furchtlosigkeit; die Heldentaten von heute entspringen der raschen Ueberlegung und der klugen sofortigen Ausnützung unvorhergesehener Situationen. Gefahren müssen den Mann und nicht bloß den Offizier mutvoll und kaltblütig lassen; im blühschnellen Erfassen von Leistungsmöglichkeiten liegt die Leistung.

Niemand kann aber im Augenblick der Notwendigkeit solche Eigenschaften betätigen, wenn nicht eine ausprechende Schulung des Geistes ihn hiezu instand gesetzt hat. Dabei ist es gleichgültig, welcher Art die geistige Schulung gewesen ist, ob sie den Charakter des höheren Schulunterrichts gehabt hat, oder ob nur der niedere Unterricht die geistige Erziehung führte. Berufsbildung und Geistesbildung sind nicht identisch. Gar mancher hochgelehrte Mann verfügt nur über wenig Talent, sich gegebenen Situationen anzupassen und sich in neuen Lagen zurecht zu finden; das Wort vom unpraktischen Gelehrten hat einen tiefen Sinn; nicht jeder, der gelehrt ist, hat etwas gelernt, und gar mancher, der sich im Besitze akademischer Würden sonnt, steht an Lebenskenntnis und an Lebenserfahrung weit zurück hinter dem einfachen Mann aus dem Volke, der nur auf eine Volksschulbildung zurückblickt.

Die Ströme von Bildung, welche sich in den letzten Jahren über unser Land ergossen, haben unsere Truppen zu den gewaltigen Leistungen befähigt, welche das Erstaunen der ganzen Welt hervorzurufen. An Zahl verhältnismäßig gering, an Leistungsvermögen groß, haben unsere Truppen in vollem Bewußtsein, daß sie nicht etwa Puppen im Dienste einer blutersehnen Personlichkeit sind, sondern daß sie Ordnung und Freiheit zu verteidigen haben, Uebermenschliches geleistet; jeder einzelne Mann erkennt die Wichtigkeit des Einfaches, den wir alle zu geben haben, er ringt mit um die Existenz der Kultur und trägt seinen Teil dazu bei, daß erhalten bleibe, was in langer Friedensarbeit aufgebaut wurde.

Was wir waren, sank in Trümmern; ewig blühe, was wir sind. Feindliche Brüder waren wir in Oesterreich, die sich gegenseitig den Platz an der Sonne nicht gönnten, die mit scheelen Augen und mißgünstigem Herzen das Weiterstreifen des andern zu hindern suchten, die in leerem Wortstreit um papierene Rechte Gefahr liefen, den ganzen inneren Zusammenhang zu verlieren; und heute sind wir ein starkes Reich, dessen Völkerschaften für einander fühlen und für einander Leid und Sorge tragen. Zum ersten Mal hat ein Weltkrieg völkisches Gepräge; aber auch zum ersten Mal führen Wissenschaft und Bildung den Krieg, und die Unglückspropheten, welche von der Entartung und der Verwähmlichung unserer Intelligenz sprachen, stehen beschämt beiseite. Wir haben unsere Ideale nicht verloren, wir haben unsere sittliche Kraft nicht eingebüßt; unsere moralischen Qualitäten haben sich auf das glänzendste bewährt. Die großangelegte Bewegung, welche Bücher in die Schützengräben schickte, zeugt dafür nicht minder wie die Aktion, unseren Kriegsgefangenen in Rußland guten Lesestoff zu senden.

Wer durch unsere Spitäler geht, sieht mit frohem Staunen, wie gerne unsere Verwundeten und Kranken nach einem guten Buche greifen und wie sich in ungezwungener Weise in den Krankensälen Kurse bilden, in welchen Erfahrung ihre Leidensgenossen zu unterrichten und zu bilden versuchen und wie aus eigenem Können heraus kleine Bildungsstätten entstehen, deren Bedeutung für die Teilnehmer nicht zu unterschätzen ist. Besonders Sprachen sind es, die auf diese Weise gelehrt und gelernt werden, und es ist rührend zu sehen, mit welcher Geduld und Ausdauer die freiwilligen Lehrer sich ihrer Aufgabe unterziehen.

Neben diesen von selbst entstandenen kleinen Lehrstätten stehen die großen, sachmännisch eingerichteten Unterrichtskurse der verschiedensten Fächer, welche die Heeresverwaltung veranstaltet, und die als wichtigster Teil der Fürsorge für heimkehrende Krieger in geradezu muster-giltiger Weise eingerichtet wurden. So sehen wir, wie sich auf der einen Seite Telegraphenkurse und elektrotechnischer Unterricht, Schreibmaschinenkurse und Unterweisung in kommerziellen Fächern ausgebildet haben, wie bautechnische Kurse zur Aufstellung kamen, wie Mechaniker herangebildet und wie fertige Mechaniker in einzelnen Spezialzweigen unterwiesen werden, und wie in jedem einzelnen Fall dem individuellen Bedürfnis Rechnung getragen wird.

Zur Erlernung des landwirtschaftlichen Betriebes wurden Musterkolonien geschaffen und in liberaler Weise wurden die Ueberhauschulen den Kriegskranken ihre Pforten.

Bildung macht frei; mag dies stolze Wort auch sonst in anderm Sinn gemeint sein, im gegenwärtigen Augenblick hat es die Bedeutung, daß Bildung und Unterricht die vom Felde heimkehrenden verwundeten und Kranken Krieger frei von den Sorgen des Alltags machen sollen, und daß den Soldaten, die draußen auf dem Schlachtfelde für das Vaterland gestritten haben, vom Vaterlande nicht ein dürftiges Almosen gereicht werden muß. Nicht Invalide sollen die Kriegsbeschädigten sein, nicht Leute, die nach dem Sinn des Wortes zu keiner Arbeit taugen; nein, neue Erwerbszweige sollen sich ihnen eröffnen, Erwerbsmöglichkeiten von ungeahnter Art sollen sich ihnen auftun und qualifizierte Arbeit soll ihnen werden.

Frühere Kriege schufen regelmäßig ein trauriges Proletariat und lang nach dem Friedensschlusse lang die

1916

193

Das Wiener „Zündhölzchen“.

Wenn ein Gelehrter behauptete, es sei kein Ding so geringfügig, daß man nicht darüber ein dreihundert Seiten starkes Buch schreiben könne, möge es mir gestattet sein, des unscheinbaren Wiener Zündhölzchens Geschichte zu skizzieren in diesem Zeitpunkte, wo dieses Dingelchen, zum Feuerungsobjekt ausersehen, aktuell geworden ist.

Der Altwiener — ohne auf die ersten Versuche durch Reibung und Drehung von Holzern Feuer zu erzeugen, zurückzugehen — erhielt sich im Hause das Feuer dadurch, daß jeden Abend die Glut auf dem Herde zusammengeschürt und mit Asche bedeckt wurde, damit sie nicht bis zum Morgen erlösche; sein tragbares Feuerzeug bestand in der Anwendung von Stahl und Stein. Wird nämlich ein Stein, eine Kupfer-Marslasten-Kieselart, vom Stahl geschlagen, lösen sich von beiden Körpern Teilchen, welche durch die bei der Reibung entwickelte Hitze glühend werden. Diese Funken setzten nun einen Feuerfchwamm oder Zunder in Glut, worauf man durch einen Schwefelfaden und unter Anblasen ein Hölzchen in helle Flammen setzen kann. Diese Objekte nahm ein kleines Holzstäbchen auf, das Stahl und Stein sowie später Kobaltblau enthält, die leichter Feuer fangen als Schwamm und Zunder.

Als das Weifenrauchen allgemein wurde, trug der elegante Wiener bei sich den oft zierlich gestickten Tabakbeutel aus Leder, der mit einem Fach versehen war, das Stein und Schwamm enthielt, daran war der geätzte, ziselirte, fein polierte Stahl eingeklebt, an dessen Rand man Feuer schlug. Die Unbequemlichkeit beim Halten und Verlöschen des Schwammes brachte den Ersatz des Schwammes durch eine Baumwollwolle, die in einem Messingrohre lief und ein Kettchen trug. Beim Zurückziehen schließt sich ein Deckel, und die Lunte erlischt durch Abschluß der Luft. Später gab man dem Feuerzeug eine gefälligere Form, die einer kleinen Sackpistole mit einem Flintenschloß, den Zunder in der Pfanne, den Schwefelfaden an der Seite.

Mit Beginn des 19. Jahrhunderts, als die Chemie sich mächtig zu entwickeln anfang, begann auch die Arbeit der Chemiker in diesem Fache: Das erste Feuerzeug, das Dobreiners, welches Wasserstoffgas und Platinschwamm enthielt, war nicht transportabel, die Hölzer mit einem Gemische von Kaliumchlorat und Schwefel bildeten einen sehr gefährlichen Explosionskörper; es ist dies ein Gemisch, wie es heutzutage zu den auf die Eisenbahnschienen gelegten Knallsignalen verwendet wird.

Bald darauf erschien in Wien Romers neues Feuerzeug. Stephan Ladislaus Romer, ein Ungar, suchte Chlorverbindungen für Feuerzeuge nutzbar zu machen. Er benützte die Bertholletsche Entdeckung, daß chlorsaures Kali durch konzentrierte Schwefelsäure zerlegt wird und leicht brennbare Körper hiedurch zündet, und wendete sie zur Feuerzeugung an. 1822 errichtete er im Bürgerspital eine Werkstätte, deren einziger Arbeiter er selbst war, und brachte sein „Lunfeuerzeug“ in den Handel. Dies bestand aus einem grün lackierten Blechschächtelchen mit zwei Abteilungen, die eine enthielt dünne, zwei Zoll lange Stäbchen aus trockenem Fichten-, Tannen- oder Eichenholz, die ein Köpfchen trugen aus einem Gemisch von Kaliumchlorat, Schwefel und Gummi. In der zweiten Abteilung war ein Abbestälächchen mit konzentrierter Schwefelsäure. Tauchte man nun ein solches Hölzchen einen Augenblick in die Schwefelsäure, flammte es mit einer kleinen Explosion auf.

Diese Neuerung fand allgemeinen Beifall, Romer konnte sich mehrere Arbeiter halten und den Betrieb fabrikmäßig einrichten, wodurch die Ware verbilligt wurde, so daß ein Fläschchen mit hundert Hölzchen „nur“ 30 Kreuzer C.-M. kostete. Da die Schwefelsäure, bei der kleinsten Unvorsichtigkeit verschüttet, alles verbrannte, brachte Romer Bleisiebe in den Fläschchen an. Diese Feuerzeuge waren zugleich auch Nippgegenstände in der Form eines porzellanenen Winkers mit einer Butte, in der die verschiedenfarbigen Hölzchen waren; durch Abheben des Oberkörpers gelangte man zum Fläschchen; dann in der Form eines Riffers, der ein Faß bereift, eines Ofens, in dessen Feuerraum die Hölzchen waren, usw.

Romers nächste Erfindung, die „Reißfildbusse“, die, mit einer schießpulverartigen Mischung bestrichen, durch Reibung entglommen, fanden keinen Beifall, da sie Bestand verbreiteten.

Der größte Schritt zur Vervollkommenheit der Feuerzeuge bestand in der Einführung des Phosphors in die Zündmasse. Wer der eigentliche Erfinder dieser Neuerung gewesen, ob Johann Friedrich Kammerer aus Ludwigsburg oder der Ungar B. Grünig, ist strittig, aber Romer, S. Preschel und Hedwig Trebani brachten in Wien die Phosphorhölzchen in Umlauf und beschäftigten Hunderte von Arbeitern, besonders seit das transportgefährliche chlorsaure Kali durch Bleisuperoxyd ersetzt wurde. Romers Fabrik in Hangelbrunn übernahm nach dessen Tode (30. Juli 1842) dessen Schwiegersohn, der Armenarzt Dr. Alexovits.

Über einen bedeutenden Nachteil hatten diese Zündhölzchen noch immer: Phosphor gehört zu den giftigsten Mineralkörpern — die in einem Päckchen enthaltene Phosphormenge ist hinreichend, einen Menschen zu töten —, er entzündet sich durch geringe Reibung, besonders bei schlechter Pa-tung, seine Fabrikation ist eines der gesundheitschädlichsten Gewerbe, und so hatten wir in den Zündhölzchen einen zwar unentbehrlichen, aber in hohem Grade gefährlichen Hausrat.

Diese Gefahren wurden beseitigt durch die Entdeckung des amorphen (roten) Phosphors durch den Professor an der Polytechnischen Hochschule Anton Schrötter v. Kristall im Jahre 1847. Wird der gewöhnliche Phosphor bei Luftabschluß längere Zeit auf zirka 265 Grad erhitzt, geht er in den amorphen Phosphor über, so genannt im Gegensatz zu dem gewöhnlichen, der kristallinisch ist. Der amorphe Phosphor ist an der Luft vollkommen unveränderlich, zieht keine Feuchtigkeit an, ist geruchlos, entzündet sich nicht von selbst, verliert die giftige Eigenschaft und schadet nicht der Gesundheit der Arbeiter.

Schrötter selbst sagte, es werde wohl möglich sein, diesen Phosphor in der Zündholzfabrikation zu verwenden, doch standen in Wien der fabrikmäßigen Einführung mechanische Hindernisse im Wege, erst Bernhard Fürch in Goldenkron (Böhmen) machte die Erfindung gemeinnützig und stellte Zündapparate mit rotem (amorphem) Phosphor im großen her. Sie hießen anfangs „Antiphosphor-Reißzunder“.

Die Verbreitung der Zündhölzchen beschäftigte natürlich auch die Apparatebauer und es erschienen die verschiedensten Entballagen, die Bigaretten wurden mit Gebiäkten und Weidinger-Anekdoten geziert, im Jahre 1848 sogar mit patriotischen Aufsätzen, mit Karikaturen mißliebiger Persönlichkeiten, mit Bildern von Legionären, Seresjanern usw.

Im Jahre 1855 nahm auf der Pariser Weltausstellung die österreichische Zündwarenindustrie den ersten Rang auf dem Weltmarkte ein. Preschel stellte ein Tableau auf aus 2½ Millionen buntenfarbigen Zündhölzchenköpfen, welches die Embleme der Physik, Chemie, Industrie und die Wappen Oesterreichs mosaikartig zeigte. In diesem Jahre beschaffte die Romersche Fabrik auf der Wieden über 1000 Arbeiter und erzeugte über fünf Millionen Päckchen.

Zu den späteren Spezialitäten in Zündwaren gehören die Wachskerzen, die aus einem Strang aus Baumwollfäden bestehen, überzogen mit weissem Wachs oder Stearin; sie brennen zwar mit hellem Licht bis zwei Minuten, sind aber gefährlich, da die Köpfe leicht abspringen und ein weggeworfenes Wachskerzen auf dem Boden fortbrennt. Ferner die Zigarettenzunder, ein Holzstäbchen, mit Papier beklebt, das in eine Salpeterlösung getaucht ist. Der Zunder wird in die Zigarre gesteckt und durch Reibung entzündet. Doch teilt sich der Zigarre der üble Geruch der Salpeterdämpfe mit. Auch die mit Salpeterlösung getränkten Reißfildbusse riechen übel und schädigen durch ihr Funkenprühen. Die sogenannten Sturmhölzer, enthaltend Gummi, chlorsaures Kali, Glas, Bimsstein und Kolophonium, haben dicke Köpfe, und in Brand gesetzt, ist die Flamme durch starkes Blasen und durch Wind nicht zu verlöschen.

Seit 1866 wurden von den Schweden Zündhölzchen in den Handel gebracht, die sich bisher siegreich auf dem Weltmarkte behaupten, wovon der Grund größtenteils in der zweckmäßigen Einrichtung des ganzen Feuerzeuges liegt. Die handlichen Schiebgeschächteln enthalten phosphorfreie Hölzchen, die Reibfläche dagegen den amorphen Phosphor. Beim Anstreichen verwandelt sich durch die Wärmeentwicklung eine kleine Quantität amorphen Phosphors in den gewöhnlichen, der mit Kaliumchlorat explodiert.

Aus dieser Skizze geht hervor, daß Josef Freitag in seinem Werkchen über die Zündwarenfabrikation recht hat, wenn er schreibt: „Wir können sagen, daß Wien nicht nur die Wiege der Zündhölzchenfabrikation ist, sondern, daß Wien auch die Stadt ist, in welcher sich der neue Industriezweig bis zu seinem gegenwärtigen Standpunkte entwickelt hat, denn wenn auch in neuester Zeit sich Schweden durch die Herstellung von Zündwaren vorzüglicher Qualität vorteilhaft auszeichnet, so darf doch nicht vergessen werden, daß der amorphe Phosphor, welcher die Basis der „schwedischen“ Zündhölzchen bildet, von einem Wiener Chemiker (Anton Schrötter) entdeckt wurde.“

**Bei unsern vierzigjährigen Rekruten.
Von einem Einjährigen-Deutschmeister-
Korporal.**

„Zigarettenpause!“ — Nun war ich es selbst, der dieses Wort ansprechen durfte. Bis vor zwei Tagen hatte ich als einer von der Reserveoffiziersschule in Bruck dieses so angenehme „Kommando“ immer nur von andern gehört. Ich war neugierig auf diese erste kleine Arbeitspause; denn man muß wissen, daß sie noch etwas andres als eine kurze Minute freien Tuns ist. Von früher Morgenstunde angefangen hatten wir in Bruck Geist und Körper angespannt, und es wäre zu verstehen gewesen, wenn da alle, Kommandant und Untergebene, diese Minuten nur dem Ausschminken gewidmet hätten. Statt dessen umstanden wir unsern Kompagniekommandanten und horchten — horchten hundert Ratschlägen, hundert Mahnungen seiner Erfahrung und Voraussicht; und da kommt man, nebenbei bemerkt, darauf, was das ist, die Macht der Persönlichkeit; und wie sehr eine Truppe an ihrem Offizier hängt, der diese wichtigste Eigenschaft besitzt. Was in diesen Pausen zu uns gesprochen wurde, das bot die klarste Antwort auf die Frage: „Was lernt man in Bruck?“ Wir sollten zunächst zu Instruktoressen für die neuen Rekruten, zu Führern für das Feld ausgebildet werden, und sahen nun, daß unser Exerzieren nicht mehr der geistlos leere Drill war wie zur Zeit der vormärzlichen Soldatenpielerei. Da passe nur eine wohlüberdachte und überaus individuelle Erziehung und Gewöhnung an ganz bedeutsame Dinge: Umsicht und vernünftiges Überlegen, offene Augen und schnelles Handeln, Vertrautwerden mit der Waffe und das Ausnützen aller Hilfen und jeden Schusses, den Natur und Technik zu bieten hat, und alles zu dem einen Endzweck: den Feind zu packen. Und wenn man alle die hundert Kombinationen erprobt und betrachtet, so sieht man es ein: es ist kein Buchstabenbefehl, wenn man verlangt, daß du deinem Führer folgst; denn gerade so wirst du es recht machen, Erfolg haben und dich selbst am meisten vor Verlust bewahren! Davon also, von diesem zweckmäßigen Warum und Wozu ist da immer die Rede und am häufigsten und lautesten von der ernstesten Sache der Verantwortung. Verantwortung für den Gebrauch, den man von dem gesunden Menschenverstand macht, Verantwortung für das Maß der Umsicht, die man an den Tag legt, und vor allem für das Leben der Untergebenen. Ja, manches strenge Gericht kann man da mitanhören über den Jugalkommandanten, der seinen Zug trotz günstigen Terrains dem Feuer aussetzt, über den Kommandanten, der seine Kompagnien in dichter Kolonne führt, trotzdem ihm die „angenommenen“ Schrapnell's große Lücken in die Masse rissen, über den Führer, der seine Posten und Beobachter nicht geschickt

jenug hinausgestellt hat. Oft konnte man da an Cooper und Karl May denken, die wir als Jungen so gern gelesen haben. Da lernten wir es nun selbst, auf Patronen den Gegner zu überlisten und ihn auszufundschäften, auch fern von Texas und Kalifornien. „Verantwortung!“ so wurde uns immer neu zugerufen. Was der Mann von euch, den Instruktoressen, mitbekommt, das muß er auch draußen brauchen können, und eure Nachlässigkeit hier wird zum Verbrechen, wenn ihm im Ernst ein Stück Können abgeht.“

Also, um zum Gesagten zurückzukommen: das alles war wieder lebendig worden vor mir, als ich nun zum erstenmal „Zigarettenpause!“ kommandierte und nun die Gelegenheit hatte, mit meinen Leuten bekannt zu werden. Es sind alles Männer von mehr als vierzig Jahren, mancher dem Fünfsziger nahe; da und dort einer, der neunzehn, zwanzig sein mag. Ich persönlich hatte nicht viel Mühe, „bekannt“ zu werden. Da kamen mir ja zu meiner Ueber-raschung gleich eine ganze Anzahl alte Bekannte entgegen und stellten sich mit aller noch ungewohnten Haltung soldat'schen Respektes vor. „Herr Korporal, Sie kennen mich nicht mehr? Ich war so oft bei Ihnen in der Sprechstunde, mein Sohn war ihr Schüler, er ist jetzt draußen im Felde und schon Leutnant.“ „Mein Bub hat Sie im Gymnasium in Mathematik gehabt; er wurde verwundet, aber es ist alles wieder gut geworden, und er hat das Signum laudis.“ — Und noch einer und wieder einer, der jetzt als Rekrut vor mir steht und dessen Sohn, mein einstiger Schüler, jetzt schon als Offizier draußen im Felde steht, und dem ich also vielleicht noch einmal in Sabtachtstellung werde Auskunft geben müssen, wie sich der Herr Papa bewährte. Und da wieder — täuschen mich meine Augen nicht? — das ist ja mein alter Schneider, der mir vor einem Jahre noch den letzten Anzug zugeschnitten hat. Und dann lerne ich den Vater eines meiner Kameraden in Bruck kennen. Wäre er in der andern Kompagnie nebenan, könnte der Sohn der Instruktor seines Vaters sein. Und im Gespräche macht er eine Bemerkung, die mich an Worte erinnern, die man so oft von den Neueingekleideten hört: „Ich glaube, das alles kann ich machen, was Sie uns da zeigen, nur werde ich recht komisch aussehen, wenn ich mich so auf die Fußspitzen hebe, so die Absätze zusammenschlage, als wäre ich noch ein ganz Junger?“

Aber getrost! Das sagten wir alle, und das sagten auch die, die vor uns dran kamen; und dieser Krieg hat es gelehrt, wie rasch diese Beforgnis wieder entschwand. Denn es waren Landsturmmänner gleich uns, die an fast allen großen Waffentaten der Armee ihren glorreichen Anteil hatten. Alle fragten sie, alle waren sie anfangs voll der redlichen Sorge, ob sie es denen draußen je würden gleichkommen können; und dann wuchs mit ihrem ersten Willen auch ihr Selbstvertrauen und gab der Welt die Lehre, was unsre Männer, was die Bürger dieses Staates vermögen. Und so werden auch die jetzt Eingekleideten an sich das Wunderbare erleben, daß sie wieder jung werden und ihre Pflicht tun, wie es Männern geziemt. Es liegt doch im Grunde nur Ehrgeiz in dieser Befangenheit der ersten Stunden, und wir überwinden sie mit dem Humor! Da kommt ein Kamerad mit seinem Zug vorüber; wir grüßen uns, einer ruft auf die Mannschaft des andern: „Wo geht es schon besser?“ Er frohelt; ich antworte: „Nun, Meister, willst du ein „Sabtacht“ sehen, damit dein Zug etwas lernt?“ „Ah was, uns willst du überbieten?“ „Wollen sehen; also, ein Konkurrenz-Sabtacht“, meine Herren, „daß die da drüben sich wie Schlafmühen vornehmen sollen!“ Und alle meine Männer fahren auf, drehen sich in der Sekunde, und wahrhaftig, es folgt auf mein Kommando ein Sabtacht, daß man sich kaum ein besseres denken kann. Der andre Zug ist geschlagen — aber zwanzig Minuten später ist er uns richtig mit einer glänzenden Doppelreihenwendung über!

Noch ein, zwei Stunden der Arbeit, bis der Heimmarsch kommt; und der hat fast nur heitere Menschen aufzuzeigen, die wirklich schon mit dem Jungwerden anzufangen scheinen, sich mit aller Rücksichtslosigkeit der Jugend hänseln und auch schon über einen ziemlichen Wortschatz aus dem Deutschmeisterlegikon verfügen. Man weiß bereits Bescheid über das „Tachinieren, Berkommen, Posten brechen“ und andres mehr, und fast das jüngere weibliche Geschlecht unter dem Gesamtnamen „Pupperl“ zusammen. Noch ein Sabtacht-Vorbereitungsmarsch, und der Kompagniekommandant sieht seine vielen Hundert stramm vorüberziehen, alle voll Bemühen, Disziplin zu zeigen. Und so wird „Simelblau mit goldenen Knöpfen“ den alten Rekruten beinahe so etwas wie ein Jungbrunnen. Einmal schnitten Frauen ihre Haare ab und brachten sie als Gabe — ich sah jetzt manchen seinen Vollbart auf dem Altare des Vaterlandes opfern, und die glatt-rasierte Mode wird als zweckdienliches Mittel, den „Jahrgang“ zu verschleiern, überaus beliebt. Nach einigen Wochen ist endlich eine Kompagnie Soldaten aus den „alten Herren“ geworden mit allen den fröhlichen und schneidigen Urvienern Merkmalen einer „Gefährtenkompagnie“. Und wohin ist der Meinmut

entschwunden, ob man es auch so gut wie die früheren wird machen können? Jetzt fühlt es jeder, die Kompagnie sieht nicht anders aus, als man es von Landsturmlenten bei Wierern gewöhnt ist.

Es ist — Gott sei Dank! — viel Interesse und Mitarbeit in allen; denn es sind ernsthafteste Männer, und was man sie lehren muß, ist, ja man kann es nicht oft genug wiederholen, kein beengender, geisttötender Drill, keine Parade, sondern kriegsmäßige Ausbildung: Feldwachen, Patrouillen, Schwarmlinien, Schießunterricht, Vertrattwerden mit allen technischen Hilfsmitteln, Scheingefechte, Schauen lernen, Lunge offen halten, tücker ein „Warum“ und „Wozu“ wissen — das ist das Arbeitsprogramm und macht die „Schulstunden“ zu populären Vorträgen, die fast alle so ungeheuer aktuellen technischen Wissensgebiete berühren müssen, die aus dem Abendblatt von gestern ihre Aktualität haben und zu denen das Leben im Freien sich wie eine praktische Illustration stellt. Und noch einmal und immer wieder: da ist nichts von zweckloser Pladerei, und nichts von ermüdendem Formexerzieren befohlen. Ernste Disziplin, Vertrautheit mit der Waffe und sich geschickt benehmen können in jeder wie immer gearteten Situation — das ist's, worauf es ankommt. Die Pfliffigkeit, den gewisse „Schulberstand“ ist ja eine Art Regiments-tradition der Wierer; und jeder glaubt, daß er etwas von dem Geist erbt, wenn er Himmelblau mit goldenen Knöpfen trägt. Ich habe auch schon ganz ausgezeichnete „Spezialisten“ unter meinen Leuten entdeckt. Da sind einige „Patrouillengeher“, vor deren guten Augen sowie ihrer „Unsicthbarkeit“ keine „feindliche“ Stellung sicher ist. Und wieviel einem die Kenntnisse aus dem Zivilleben helfen! Meine Besten aus dem Schießwesen zum Beispiel sind die — Billardspieler! Die hatten sofort weg, wohin ein Keller abfliegt, und legen sich mit der von ihnen so gekannten „Fälschung“ des Billardballes die größten Geheimnisse zurecht. Dann überhaupt: was die Jugend durch sehr viel ernste Bucht erst erlernen muß, haben diese Männer zumieist aus dem Ernst ihres Lebens mitgebracht, und aus dem Verantwortungsgefühl jedes heraus habe ich eine ernsthafteste Disziplin entstehen sehen. Es ist auch keine Wahrnehmung des Humors allein, daß sie „wieder jung“ werden. Kopf hoch! Dem Vorgesetzten fest in die Augen sehen — und um ein gut Stück größer werden, wenn man was vorbringt beim Rapport — ei, das lernt diese schwere Zeit ganz anders tragen und läßt den Kopf nicht hängen.

Und so rücken sie aus, Tag für Tag, ungefähr um die Zeit, da die Buben daheim zur Schule müssen, und lernen draußen. Und während der großen Raft hat wohl schon manche Schneeballschlacht zwischen Profuratoren und Großkaufleuten, Gewerbetreibenden und Fabrikanten, Arbeitern und Beamten, stattgefunden. Sie sind nur Kameraden, und längst haben sie sich kennen, verstehen und einander nützen gelernt. Das mag einmal gute Früchte tragen.

Denen, die daheim geblieben sind, und ihnen, die vielleicht nicht alle Abende ihren „Landsturmann“ daheim sitzen haben, darf man und soll man die Versicherung geben, daß bei uns jeder seine Pflicht tut, daß aber auch keinem zugemutet wird, was er nicht kann. Sie sollen uns einmal arbeiten zusehen! Nun sind alle mitten drin im soldat'schen Tun und Treiben und scheinen nur mehr des Dienstes ewig gleichgestellte Uhr zu kennen; alles Soldaten, die nur noch nebenbei, ganz zufällig, Kaufleute, Beamte, und Arbeiter sind. Und zwischen Mannschaft und Kommandant besteht längst das rechte Verhältnis soldat'scher Unhänglichkeit und soldat'schen Vertrauens. Heute kommt der Herr Leutnant mit ernsterem Gesicht als sonst — das sieht ja ganz wie Unzufriedenheit aus. „D weh, heut schaut er aber grantig drein — da heißt es, sich zusammennehmen.“ So höre ich neben, hinter mir bemerken. Aber der „Dienstführende“ (das ist der Feldwebel) hat sie schon eingeweiht in die Kunst, sich die Laune des Kommandanten zu erobern. „Meine Herren“, so sprach er, „ein Austritt muß das werden, ein Austritt — wie a Buserl!“ Ober: „Haut sie hüt, die Christbaum-breitln, zu was habt ihr sie denn, daß die Badln auf der Praterwiesen umeinander flieg'n!“ Und das redet sich nun herum: „Ein Austritt — wie sagt doch der Dienstführende? — Und ein Sabtacht! Grad so, als wenn alle Fünfhundert nur ein einziges Paar riesengroßer Stiefeln anhätten.“ Und es kommt wie geplant, „Marchieren — Kompagnie, marsch!“ Und schau, das ernste Gesicht erheitert sich, und der erst so „grantig“ war, taut auf!