Wetterschäden in Mittelböhmen.

Aus Prag, 4. d. M., wird uns telegraphiert: Gestern und heute wurde das Gebiet Mittelböhmens neuerlich von schweren Gewittern heimgesucht, die nicht ohne Rückwirkung auf den Verkehr blieben. Auch an den Feldern und Kulturen wurde schwerer Schaden angerichtet.

Gestern um 9 Uhr abends kam es bei der Zusammenstellung eines Schnellzuges am Masaryk-Bahnhof während eines starken Gewitters, das mit heftigem Wind und starken Regengüssen verbunden war, beim Rangieren infolge der Glätte des Geleises zu einem heftigen Anprall der anschließenden Waggons, wodurch sieben Reisende verletzt wurden. Der Schnellzug Nr. 64 erlitt durch den Unfall eine dreiviertelstündige Verspätung. Auch einige Personenzüge wurden am rechtzeitigen Ausfahren verhindert.

Heute nachmittag ging über der Umgebung von Neukinin ein mit Hagelschlag verbundenes schweres Gewitter nieder, das die Obstkulturen und Feldfrüchte vernichtete. Nach dem Hagelschlag setzte ein Wolkenbruch ein, durch den die Straßen in rasende Wildbäche verwandelt wurden. Es wurde großer Schaden angerichtet.

Die Gemeinde Stechovic bei Prag wurde heute nachmittag von einem schweren Eissturm heimgesucht. Die Eismassen machten die Straßen unpassierbar und rissen sie an vielen Stellen auf. Bäume wurden entwurzelt, die Ernte vernichtet, zahlreiche Dächer abgedeckt und die Fenster der Gebäude eingeschlagen. Die Bäche sind aus den Ufern getreten.

Eine Million Passagiere.

Großkampftage der Bundesbahnen.

Originalbericht des „Neuen Wiener Journals".

Man sagt, daß Pfingsten ein liebliches Fest ist. Es ist in Wirklichkeit eine Hetzjagd, ein doppelter Großkampftag. Wer der Meinung ist, daß der Dichter mit seinem „lieblichen Fest" recht hat, braucht sich nur in der Generaldirektion der Bundesbahnen am Schwarzenbergplatz danach zu erkundigen, wie man dort derartige Dichterworte bewertet. Das Urteil ist keineswegs schmeichelhaft für Goethes Verläßlichkeit hinsichtlich seiner Einstellung zu den Feiertagen.

Die Pfingsttage bedeuten für die Bundesbahnen das schwerste Problem des Jahres. Beinahe eine Million Wiener nehmen erfahrungsgemäß an den beiden Feiertagen die Bahn in Anspruch. In den Bundesländern ist die Ausflugslust der städtischen Bevölkerung geringer. Diese hat sich in Wien übrigens schon Freitag abend stark geltend gemacht und ist bereits im Laufe des gestrigen Tages zu beängstigenden Dimensionen angeschwollen.

„Bisher ist es zum Glück noch gelungen, den ordnungsmäßigen Verkehr trotz seiner zu manchen Stunden wirklich gefährlichen Ausdehnung in Ruhe zu bewältigen", erzählt Regierungsrat Wild, der Leiter des Bureaus für Fahrplanangelegenheiten in der Generaldirektion der Bundesbahnen. „Der erste Ansturm der Wochenendausflügler wurde siegreich abgeschlagen. Es hilft nichts, man kann hier nur in Ausdrücken aus der seligen Militärzeit sprechen. Denn es ist ein fürchterlicher, aufreibender Kampf, in dessen Mittelpunkt wir in diesen Tagen stehen. Vor allem heißt es: Ohne Schonung von Mann und Material. Seitdem die Bundesbahnen kommerzialisiert sind, wird im allgemeinen besonderes Gewicht darauf gelegt, den Verkehr möglichst rationell zu bewältigen. Sowohl die Angestellten, als auch die Betriebseinrichtungen, vor allem der Fahrpark, werden nach Möglichkeit geschont. Während der Pfingstfeiertage kann es eine derartige Rücksichtnahme natürlich nicht geben. Es gibt auch keine Disposition auf lange Sicht, keine richtige Einteilung und vor allem: keinen Fahrplan. Der ganze ungeheuer komplizierte Mechanismus der Bahn muß sich, buchstäblich von einem Augenblick auf den andern, den Verkehrserfordernissen, die der Augenblick verlangt, anzupassen versuchen.

Natürlich stehen Mann und Material in permanentem Dienst. Pausen für die Beamten sind unbekannt. Der ganze Fahrpark der österreichischen Bundesbahnen ist schon seit Freitag mobilisiert. So sind zahlreiche Wagen, die gewöhnlich nicht dem Personenverkehr dienen, für diesen diesmal in Betrieb genommen. Güter- und Gepäckwagen sind auf allen Streckenleitungen stürmisch gefragt. Auch die Wagen, die sich gerade in Reparatur befanden, wurden einer fürchterlichen Musterung unterzogen. Soweit die Betriebssicherheit der Wagen nicht gefährdet ist, soweit es sich also nur um kleinere Schönheitsfehler handelt wie zerbrochene Fensterscheiben, ruinierte Bänke, wurden sie alle für diese Tage wieder eingestellt.

Hier, am Feldherrnhügel, wird von Stunde zu Stunde, oder eigentlich von Minute zu Minute, die Entscheidung getroffen. Es kann zum Beispiel vorkommen — und es ist gar nicht unwahrscheinlich —, daß im Laufe des Montagnachmittags ein Gewitter niedergeht, so daß der ganze Rückfahrverkehr, der sich sonst auf die Nachmittags- und Abendstunden annähernd gleichmäßig verteilt, sich auf eine Viertelstunde zusammendrängt. Da wird dann natürlich alles in Bewegung gesetzt, was irgendwie nach Beförderungsmittel aussieht. Die Bundesbahnen besitzen einen genau fixierten Maximalfahrplan, der nirgends verlautbart wird. Hier ist ein System ausgearbeitet, in das man den ganzen österreichischen Fahrpark hineinpressen kann. Dieser Maximalfahrplan wird nun während der Pfingstfeiertage als Richtschnur verwendet. Uebrigens sieht die Dienstfahrordnung auch eine Intensivierung des Sonn- und Feiertagsverkehrs auf den Lokalstrecken vor, die an diesen Großkampftagen natürlich auch vorgenommen werden wird. Allerdings kann man darüber in Zweifel sein, ob alle diese Maßnahmen ausreichen.

Im allgemeinen läßt sich sagen, daß auf den meistbefahrenen Strecken Züge in Intervallen von zehn Minuten fahren können. Aufgabe des diensthabenden Verkehrsbeamten ist es, dafür zu sorgen, daß jedes Loch in diesen Zugintervallen ausgenutzt wird. Jeder in einer Kopfstation einlangende Zug wird ohne Sekunde Verzögerung wieder in Betrieb gesetzt. Eine Zurückbeförderung von leeren Garnituren gibt es nicht. So gehen zum Beispiel eine Reihe von Sonderzügen auf der Westbahnstrecke bis zum Bodensee. Sie werden nach ihrer Ankunft in der Bestimmungsstation nicht nach Wien dirigiert, sondern fahren ein paar Tage lang in Vorarlberg, gegebenenfalls im Innsbruck Rayon herum.

Um täglich an den Wiener Bahnhöfen allein etwa 100.000 Passagiere befördern zu können, bedarf es natürlich vor allem einer gewissen Disziplin des Publikums. Es kann und wird gewiß wohl auch vorkommen, daß 5000 Personen sich zugleich auf einem Bahnhof einfinden. Zu ihrer Beförderung werden in einem solchen Fall sieben bis acht Züge abgelassen werden müssen, was etwa eine Stunde in Anspruch nimmt."

Woran arbeiten Sie?

Eine Rundfrage des „Neuen Wiener Journals" an Schriftsteller und Musiker.

Wie immer hat sich das „Neue Wiener Journal" auch in diesem Jahre an eine Reihe der namhaftesten Persönlichkeiten des Schrifttums und der Musik mit der Anfrage gewendet, woran sie gegenwärtig arbeiten. Es ist erfreulich, festzustellen, daß die bewegte, der Kunst wenig geneigte Zeit das Schaffen der Künstler dennoch nicht zu beeinträchtigen vermochte, was in den zahlreichen Antworten auf unsere Rundfrage zum besten Ausdruck kommt.

Nachstehend veröffentlichen wir den ersten Teil der uns eingesandten Antworten:

Raoul Auernheimer.

Ich bin damit beschäftigt, die letzte Hand an ein neues Buch zu legen, das unter dem Titel „Die Wienerin im Spiegel der Jahrhunderte" demnächst im Amalthea-Verlag erscheinen wird.

Hermann Bahr.

Ich arbeite an einem Roman.

Dr. Ralph Benatzky.

Ich arbeite an einer Operette mit Bela Jenbach und Julius Wilhelm und an der neuen Revue für das Stadttheater „Alles aus Liebe" mit Karl Farkas und Ernst Marischka.

Waldemar Bonsels.

Ich arbeite in diesem Frühling und Sommer an der Vollendung eines neuen Jugendbuches, das „Mario und die Tiere" heißen wird und im Herbst erscheinen soll. Das Tier ist in diesen Erlebnissen nicht im anekdotisch-märchenhaften Sinn gesehen wie in der „Biene Maja", sondern sein natürliches Wesen ist ihm gelassen und wird im naiven Gemüt eines Knaben lebendig, der im Wald unter Tieren lebt.

Alexander Castell.

Ich schreibe an einem Roman, der ein Beitrag zur Psychologie des jungen Mädchens von heute werden soll.

Max Brod.

Gemeinsam mit Hans Kermann arbeite ich jetzt an der Dramatisierung des Romans „Der brave Soldat Schwejk" von Jaroslaw Haschek.

Felix Dörmann.

Folgende Arbeiten sind zum größten Teil bereits fertig und für die Oeffentlichkeit bestimmt. „Er? Ich? Sie!", Schauspiel in drei Akten (Verlag Felix Bloch); „Narr der Fiametta", Komödie, Uraufführung in Magdeburg, in Berlin wird Gülsdorf die Hauptrolle kreieren (Verlag Drei Masken); „Cäsar und sein Weib", Komödie, Verlag Drei Masken; „Münchhausen", Operette mit [illegible], Musik Ernst Steffan, Verlag Herzmansky; „Das Land der Jugend", Roman.

Emil Ertl.

Ich arbeite daran, ein schweres Leid, das mich betroffen, in Seelenstärke umzusetzen — wenn es nicht eine übermenschliche Arbeit ist.

Bruno Frank.

An einer größeren Erzählung, deren tragende Figuren ein deutscher und ein französischer Staatsmann sind.

Georg Fröschel.

Nachdem mein Roman „Der Priester und die Frau", in dem das Ringen der geistigen Mächte der Vergangenheit geschildert wird, erschienen ist, habe ich vor einigen Tagen einen neuen Roman „Hochzeitsreise wie noch nie" vollendet, der im Jahre 1926 spielt. Nach dieser Arbeit will ich ein paar Monate ausruhen und die Zeit dazu benutzen, jungen epischen und journalistischen Talenten durch meinen Rat und den kleinen Einfluß, den ich besitze, vorwärts zu helfen. Es würde mich freuen, wenn diese Rundfragenantwort den einen oder den anderen unter den Unentdeckten veranlassen würde, sich an mich zu wenden. Meine Adresse steht im Kürschner.

Ludwig Fulda.

Zurzeit arbeite ich an einem neuen modernen Lustspiel, dessen Titel noch nicht feststeht. Eine kürzlich abgeschlossene Sammlung ernster und heiterer Geschichten von mir erscheint demnächst im Cottaschen Verlag unter dem Titel: „Bunte Gesellschaft."

Jean Gilbert.

Ich arbeite an einer großen Operette, zu der mir mein Mitarbeiter an „Katja" und „Weib im Purpur", Leopold Jacobson mit Bruno Hardt-Warden zusammen das Buch verfassen.

Franz Karl Ginzkey.

Ich arbeite gegenwärtig an der Vollendung meines neuen Romans „Der Gott und die Schauspielerin".

Bruno Granichstaedten.

Ich arbeite an einer neuen eigenartigen Operette. Schauplatz des ersten Aktes: Im Park des gräflichen, barocken fürstlichen Schlosses. 2. Akt: Im Ballsaal des fürstlichen Schlosses. 3. Akt: Foyer des Dalus Theater, weil dort ein lieber, guter Direktor ist, der mir vielleicht ein Rennpferd für ein schönes Lied schenkt.

Walter Hasenclever.

Aberzläubisch, wie jeder Dramatiker, möchte ich lieber nichts über meine Arbeit sagen.

Franz Herczeg.

Woran ich jetzt arbeite? An einem Filmdrama.

Emmerich Kalman.

Ich arbeite an der Operette „Herzogin von Chicago", Buch von Julius Brammer und Alfred Grünwald. Außerdem habe ich gemeinsam mit dem amerikanischen Komponisten Herbert Stothart die Musik zu der Operette „The golden Dawn" für die New-Yorker Theaterdirektion Artur Hammerstein fertiggestellt. Das Buch letztgenannten Werkes stammt von Otto Harbach und Oskar Hammerstein. Falls das Werk in deutscher Sprache herauskommt, wird die deutsche Bearbeitung von Julius Brammer und Alfred Grünwald gemacht.

Graf Hermann Keyserling.

Nachdem ich in den letzten anderthalb Jahren drei wichtige Werke veröffentlicht habe: „Die neuentstehende Welt", „Menschen als Sinnbilder" und vor allem mein drittes (und nach dem Urteil vieler wichtigstes) Hauptwerk „Wiedergeburt", gönne ich mir nach Jahren endlich wieder einmal Erholung. Freilich wird deren Zeit bald um sein. Zum Weihnachtsmarkt muß der Band, welcher die Vorträge der letzten Darmstädter Tagung mit dem Generalthema „Mensch und Erde" enthält, heraus sein, und dazu habe ich ganze vier Vorträge ausgearbeitet: „Mensch und Erde", „Der sich wandelnde Planet als Einheit", „Der erdbeherrschende Geist" und „Der Mensch aus kosmischer Schau". Und dann beginnen