

städtische Gewerbe allen wichtigeren Bedürfnissen des physischen und Geisteslebens der Bevölkerung unserer Hauptstadt zu entsprechen und noch viel darüber hinaus zu leisten im Stande ist. Es befindet sich, wie in allen Großstädten, in einer Übergangsperiode, deren Endpunkt und Endergebniß kaum vorhergesehen werden kann. Das Eintreten jener culturumstaltenden technischen Errungenschaften, die im Verkehrs- und Fabrikwesen zum Ausdruck gelangen, führen zum jähen Zusammenbruche der von altersher überkommenen Gewerberichtungen, schaffen aber anderseits tausendfältig neue Bedingungen für die Erwerbsfähigkeit des Mannes und der Frau. In solchen Zeitläufen ist die Erkenntniß der Sachlage in jedem Berufszweige von dringendster Nothwendigkeit. In allen Sphären des gewerblichen Berufslebens ist die genaue Vertrautheit mit den technischen und artistischen Factoren des Erfolges ein unabweisliches Bedürfniß des Arbeiters im weitesten Sinne des Wortes geworden. Darum ist die Schaffung einer wahrhaft großartig concipirten Einrichtung des gewerblichen Unterrichtswesens, dessen oberste Leitung ihren Sitz in Wien hat, eine der bedeutendsten Thaten der österreichischen Staatsverwaltung unserer Zeit. Man hat von hier aus die dringendsten Organisationen höherer, mittlerer und niederer gewerblichen Bildungsanstalten im ganzen Reiche geschaffen und so wird die Culturgeschichte der Reichshauptstadt das Zeugniß nicht vorenthalten, daß hier der zeitgenössischen Auffassung von den Bedingungen der Entwicklung des Gewerbestandes in achtunggebietender Weise Ausdruck verliehen wurde.

## Die Großindustrie.

Das Anschwellen von Wien in den letzten Jahrzehnten wurde ganz besonders durch die rasche Entwicklung der Großindustrie bewirkt. Hier wie anderswo hat das Handwerk nur die Mittelstadt geschaffen, das alte Wien, das als Residenz doppelte Bedeutung gewann; die moderne Riesenstadt dagegen ist das ureigenste Product der großen Industrie. Vor dreißig Jahren zählte man bereits 477 Fabriken, die fast alle wichtigeren Zweige des Gewerbefleißes umfaßten, und wenn schon jede einzelne Fabrik den Keim zu einer Stadt in sich trägt, indem die zahlreichen in ihr beschäftigten Arbeiter die Niederlassung von Bäckern, Fleischern, Krämern und anderen Gewerbetreibenden bedingen, die für ihre Lebensbedürfnisse Sorge tragen, so läßt sich leicht denken, wie jene Hunderte von Fabriken wirken mußten, die bis zum heutigen Tage sich wohl mehr als verdoppelt, mit den Fabriken der Vororte etwa verdreifacht haben. Der Bericht der Wiener Handels- und Gewerbekammer führt für das Jahr 1880 in Wien 1515, in den Vororten 214, zusammen also 1729 industrielle Großbetriebe an, und müßte man auch von diesen Betrieben einige Hundert abrechnen, auf welche die Bezeichnung Fabrik nicht paßt, so ist

der große Aufschwung in der jüngsten Zeit doch in die Augen springend. Die Fabriken in Wien und Umgebung haben aber nicht nur der Zahl nach außerordentlich zugenommen, auch ihr Umfang hat sich im Durchschnitt bedeutend vergrößert. In den oben erwähnten industriellen Großbetrieben ist eine Armee von 70.000 Arbeitern thätig, die mit ihrem Train von Familienangehörigen leicht eine Bevölkerung von 200.000 Menschen und darüber ausmacht, also den fünften Theil der Einwohnerschaft erreicht, wobei die im Gefolge der Fabrik stehenden Gewerbetreibenden noch gar nicht gerechnet sind.

Während so die Großindustrie die Großstadt hervorruft, wirkt diese wieder befruchtend auf erstere zurück. Ein Ort wie Wien vereinigt alle Hilfsmittel der Production; er bietet der Industrie eine zahlreiche und geschickte Arbeiterschaft, erleichtert ihr den Verkehr mit den Bezugs- und Absatzgebieten durch ein System von Eisenbahnen und Landstraßen und durch die große Wasserstraße der Donau, ermöglicht ihr billigen und schnellen Credit bei den großen Banken und bildet in Allem einen Mittelpunkt des Waarenmarktes. So schießt eine Fabrik an die andere an und jede steigert noch die Vortheile der Centralisation. Aber auch eine rückläufige Bewegung macht sich bemerkbar.

Von einem gewissen Zeitpunkte an erscheint es vortheilhafter, sich auf dem Lande niederzulassen, wo der Arbeitslohn gewöhnlich niedriger steht, der Boden wohlfeil ist, häufig die Kraft des fließenden Wassers benützt werden kann und wo man die meisten Hilfsstoffe billiger bezieht. So mußte es kommen, daß viele Fabriken die Stadt verließen und aufs Land verlegt wurden, oft in entfernte Provinzen, wo die Lebens- und Productionsbedingungen gerade vortheilhafter sind. Wien hat beispielsweise die nahezu vollständige Auswanderung einzelner Zweige der Textilindustrie gesehen, die auf das flache Land von Niederösterreich, mit Vorliebe aber nach Böhmen, Mähren und Schlesien zogen; in der Stadt verblieb nur die kaufmännische Leitung. Andererseits wird es immer mehr üblich, daß die größeren Fabrikfirmen nicht nur unseres Kronlandes, sondern von ganz Osterreich und selbst von Ungarn in Wien Comptoirs und Niederlagen errichten, weil sie hier die wechselnden Conjunctionen des Marktes besser übersehen und mit den Käufern leichter verkehren können; auf diese Weise wird Wien zum Centralmarkt der Monarchie geschaffen und gewinnt erneute Anziehungskraft für die Begründung von Fabriken.

Die centralisirende Tendenz, die unser wirthschaftliches Leben beherrscht und in der Großindustrie besonders mächtig ist, macht sich auch darin geltend, daß Unternehmungen gleicher oder verwandter Art sich am liebsten räumlich zusammenfinden, dadurch oft einer ganzen Gegend ihren Charakter aufdrücken und eine Fabrikbevölkerung mit geradezu traditioneller ererbter Arbeitsgeschicklichkeit bestimmter Art schaffen. Je höher ein Land auf der industriellen Stufenleiter steht, desto entwickelter ist auch die räumliche Gliederung seiner Industrie. Auch bei uns ist die Zusammenballung verwandter Industriebetriebe

schon ziemlich vorgeschritten, aber freilich noch lange nicht mit England und kaum mit Frankreich oder dem deutschen Reiche zu vergleichen. Betrachten wir einmal die zehn Bezirke von Wien und die angrenzenden Vorortegemeinden unter diesem Gesichtspunkte, so finden wir zunächst in der inneren Stadt die Industrie fast gar nicht vertreten; hier herrscht der Geld- und Effectenhandel, das Credit- und Bankwesen vor, daneben bestehen in ansehnlicher Menge nur Buchdruckereien, welche im I. Bezirk ihren Hauptsitz haben, dann Wäsche- und Kleiderconfectionsgeschäfte, die aber weit mehr Handlungen als Erzeugungsgewerbe sind und ihre Arbeiter meist auswärtz in den Vororten oder auf dem Lande beschäftigen. Der II. Bezirk, Leopoldstadt, vereinigt den Productenhandel; von Industrien



Die Schiffmühlen am Donauström.

ist die Dampfmüllerei bedeutend und die Schiffmüllerei an der Donau sehr bemerkenswerth. Die folgenden drei Bezirke könnte man die eisernen nennen; Landstraße hat die größten Maschinenfabriken, Wieden und Margarethen die zahlreichsten Eisen- und Metallwaarenfabriken. Daneben ist im III. Bezirk die Industrie in Nahrungs- und Genußmitteln hervorzuheben (Schlachthaus, Bierbrauerei zu St. Mary) und die Tabakfabrication, im IV. und V. Bezirke die Clavierfabrication. Der VII. und VIII. Bezirk, Mariahilf und Neubau, sind unter den Stadtbezirken weitaus die industriereichsten; in ersterem herrscht die Stoffweberei und Färberei, dann die Drechslerei und Meerschäumindustrie, in letzterem die Seidenzeug- und Bandfabrication („Brillantengrund“), dann die Kunstblumenindustrie und Damenconfection; beiden gemeinsam ist eine hochentwickelte Industrie in Gold- und Juwelenwaaren und in Ledergalanterie-Artikeln. Der VIII. und IX. Bezirk, Josefstadt und Alsergrund,

erscheinen industriell schon minder ausgeprägt, doch wäre in der Josefstadt die Fabrication von Bronzewaaren zu nennen, auf dem Alsergrund die Wagenfabrication, und auch die Buchdruckereien drängen sich hier zusammen. Im X. Bezirk, Favoriten, ist wieder der Maschinenbau sehr bedeutend. Von den Vororten ist Gaudenzdorf durch seine Weißgärberei längs der Wien ausgezeichnet, Sechshaus durch seine Stoffweberei, Ottakring, Neu-Verchenfeld und Hernals durch Drechslerei, Simmering durch chemische Industrie, Waggonbau, Maschinen- und Metallwaarenfabrication. Selbstverständlich beherbergen die Stadtbezirke und Vororte noch viele andere Industriezweige, die aber in diesem Zusammenhange als minder bezeichnend nicht erwähnt werden mußten. Wie kommt es nun, daß von den vielen Fabriken eigentlich wenig zu merken ist? Man sieht wohl einem Bezirke leicht seine Industrie an, besonders wenn man die breiten, aus der Stadt hinausführenden Hauptstraßen mit ihren überall gleichen Läden und Schaufenstern verläßt und die Neben- und Seitengassen aufsucht, aber man würde kaum vermuthen, daß die Zahl der großindustriellen Arbeitsstätten manches Bezirkes in die Hundert geht. Und doch ist dem so, nur daß die weitaus größere Mehrheit der Fabrikgebäude in Wien und den Vororten nicht immer in der äußeren Erscheinung jene bezeichnenden Merkmale an sich trägt, die man landläufig mit dem Begriffe Fabrik verbindet. Weder die Lage im Allgemeinen, noch die Bauart oder hochaufragende Schornsteine lassen auf den ersten Blick von außen erkennen, daß das Gebäude zum Betriebe einer industriellen Unternehmung dient; es präsentirt sich vielmehr als normales Wohngebäude, durch nichts von den angrenzenden Häusern verschieden. In der Regel wird auch die Gassenseite des Gebäudes zu Wohnungen verwendet, während die eigentliche Fabrik im Hofe untergebracht ist und sich leicht dem Blick entzieht. Entfernt man sich mehr vom Centrum der Stadt, so findet man die Fabrikgebäude schon weit öfter unverhüllt dastehen, bis an der Peripherie der Stadt und in manchen Vororten, wo der Grund und Boden wohlfeiler ist, die freie Lage wenigstens der größten Fabriken die Regel bildet.

In diesen versteckt oder offen gelegenen Citadellen der Großindustrie hat die Anwendung mechanischer Triebkräfte und Arbeitsmaschinen einen hohen Grad erreicht, wengleich in vielen Zweigen die Manufactur noch vorherrscht. Im Jahre 1880 standen in Wien und Umgebung im Dienste der Großindustrie 493 Kraftmaschinen mit 6.283 Pferdekraften, darunter 409 Dampfmaschinen mit 5.870 Pferdekraften; die Menge und Mannigfaltigkeit der sinnreichsten Arbeitsmaschinen, die von ihnen oder auch durch Menschenhand bewegt wurden, läßt sich kaum mehr übersehen.

Der Werth der Gesamtproduction in Wien und den Vororten belief sich auf die erhebliche Summe von 175 Millionen Gulden, während vergleichsweise die entsprechende Productionsziffer für ganz Galizien nur 47 Millionen, für Steiermark, Kärnten und Krain

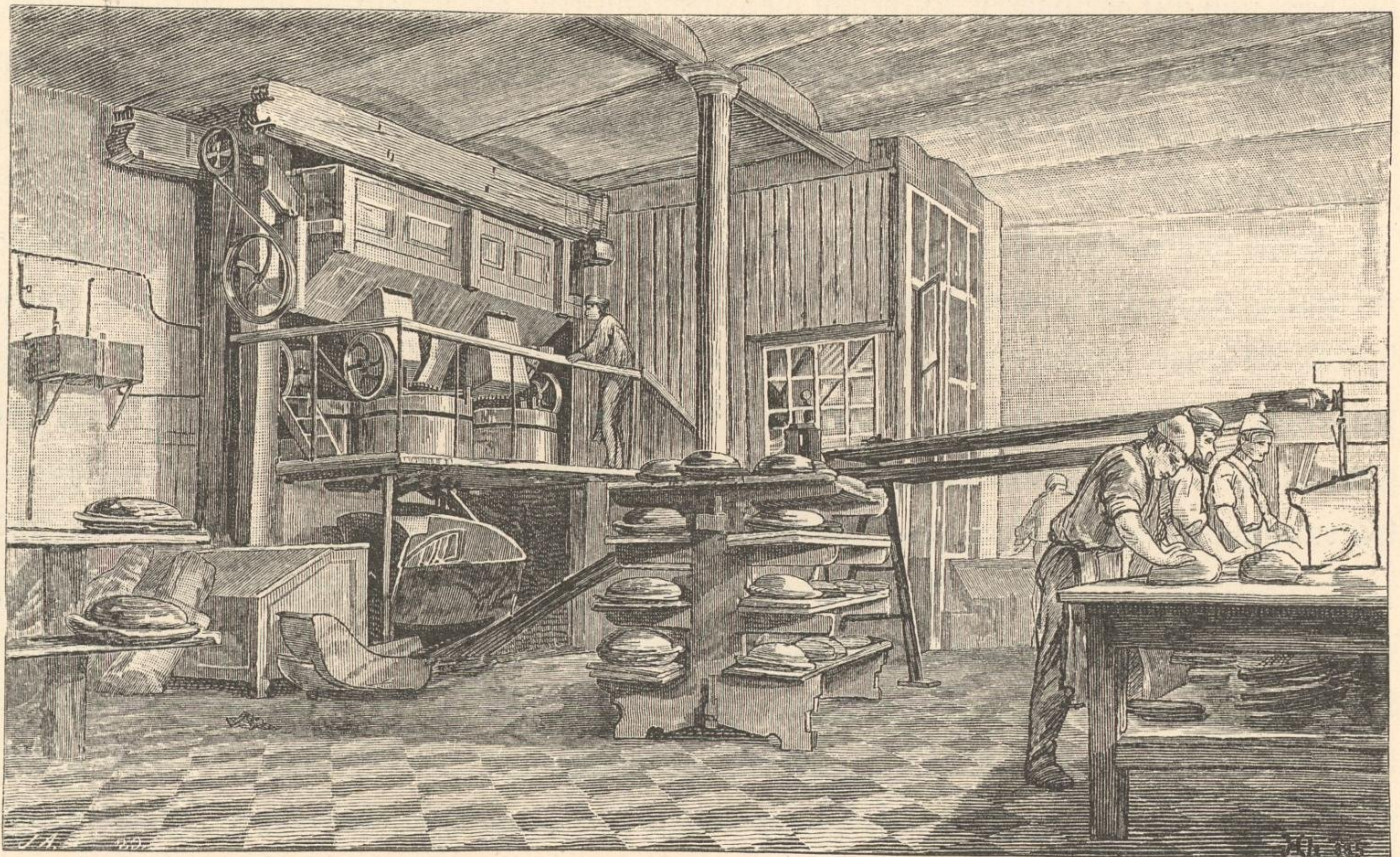
zusammengenommen nur 73 Millionen ausmacht; man darf aber nicht vergessen, daß es sich hier nur um die Production der großen Unternehmungen handelt, während die kleinen Erzeugungsgewerbe, deren Zahl in Wien allein über 20.000 ist, gar nicht gerechnet sind. Von dem ganzen Productionswerth entfiel der Löwenantheil mit rund 58 Millionen Gulden auf die Nahrungs- und Genußmittelindustrie; dieser folgen die Bekleidungs- und Puzwaarenindustrie, die Erzeugung von Metallen und Metallwaaren, die chemische Industrie, die Erzeugung von Maschinen, Werkzeugen, Apparaten, Instrumenten und Transportmitteln (jede mit 14 bis 19 Millionen Gulden), die Baugewerbe, polygraphischen und Kunstgewerbe, Textilindustrie und Tapezirergewerbe (jede mit 10 bis 11 Millionen Gulden) und mit geringeren Antheilen die Lederindustrie, Verarbeitung von Häuten, Fellen, Borsten, Haaren und Federn, die Industrie in Holz, Bein, Kautschuk u. s. w., endlich an letzter Stelle die Papierindustrie und die Industrie in Steinen, Erden, Thon und Glas.

Greifen wir nur einige der wichtigsten Zweige der Wiener Großindustrie heraus. Da steht charakteristisch vor Allem die Fabrication von Maschinen, Transportmitteln und Instrumenten, welche in mehr als 120 Unternehmungen gegen 9.000 Arbeiter beschäftigt. Es ist recht eigentlich eine Wiener Industrie und sie hat seit einer Reihe von Jahren in vielen und wichtigen Zweigen beträchtliche Fortschritte gemacht, so z. B. in der Erzeugung landwirthschaftlicher Maschinen, Werkzeugmaschinen, Einrichtungen für Mühlen und Bäckereien, für Brauereien, Spiritusbrennereien und Zuckerfabriken; auch sind neue Zweige entstanden, wie die Herstellung elektro-magnetischer, Gas- und Heißluftmaschinen, welche rasch in Aufschwung kommen. Die Fabrication von Locomotiven hat in Wien abgenommen, gegenwärtig ist nur eine Fabrik dieser Art im Betriebe, hingegen wird der Bau von Eisenbahnwagen in zwei großen Unternehmungen zu Simmering und Hernals erfolgreich betrieben. In der Simmeringer Waggon- und Maschinenfabrik allein sind 1.100 bis 1.200 Menschen thätig, die in wohlgeordneter Arbeitstheilung einander in die Hände arbeiten mit einer Sicherheit und Genauigkeit, welche ebenso nothwendig wie erstaunlich ist. In dieser Fabrik und derjenigen in Hernals wurden im Jahre 1883 im Ganzen 1.515 Stück Eisenbahnwagen hergestellt.

Die Erzeugung von Waaren aus unedlen Metallen beschäftigt etwa 6.000 Arbeiter und fast zahllos sind die Artikel dieser Industrie, welche einzeln zu nennen ermüdend wäre.

Die Bedeutung der Industrie in Nahrungs- und Genußmitteln ist schon hervorgehoben worden; sie wird vollends klar, wenn man erfährt, daß außer 500 Großbetrieben mit etwa 6.000 Arbeitern nahezu 2.000 industrielle Kleinbetriebe sich geschäftig mühen müssen, um für den Riesenappetit einer Stadt wie Wien Speise und Trank zu schaffen; mit den Gast- und Schankgewerben und den hierher gehörigen Handelsgewerben würde die Zahl der Gewerbebetriebe sogar weit über 10.000 sein. Die für uns wichtigsten

Zweige sind die Müllerei, Bäckerei und Bierbrauerei; für Wien hat zumal die Bäckerei ihre locale Bedeutung und Berühmtheit; die anderen Zweige mögen der Darstellung der Industrie des flachen Landes von Niederösterreich vorbehalten bleiben. Die Wiener Bäckerei stand bis zu Beginn dieses Jahrhunderts unter strengem Satzungszwange und zünftlerischen Beschränkungen; es gab arge Streitigkeiten zwischen Alt- und Jungmeistern und zwischen den Brodbäckern und den neu aufkommenden Gusto- und Luxusbäckern, bis jedes Vorrecht der alten Meister aufgehoben und bald darauf die Erzeugung von Luxusgebäck für alle Bäcker freigegeben wurde. Das verbesserte Wiener Mahlverfahren lieferte feinere Mehlsorten, die unter Anwendung der süßen Gährung (das ist mit Hefe) zu jenem

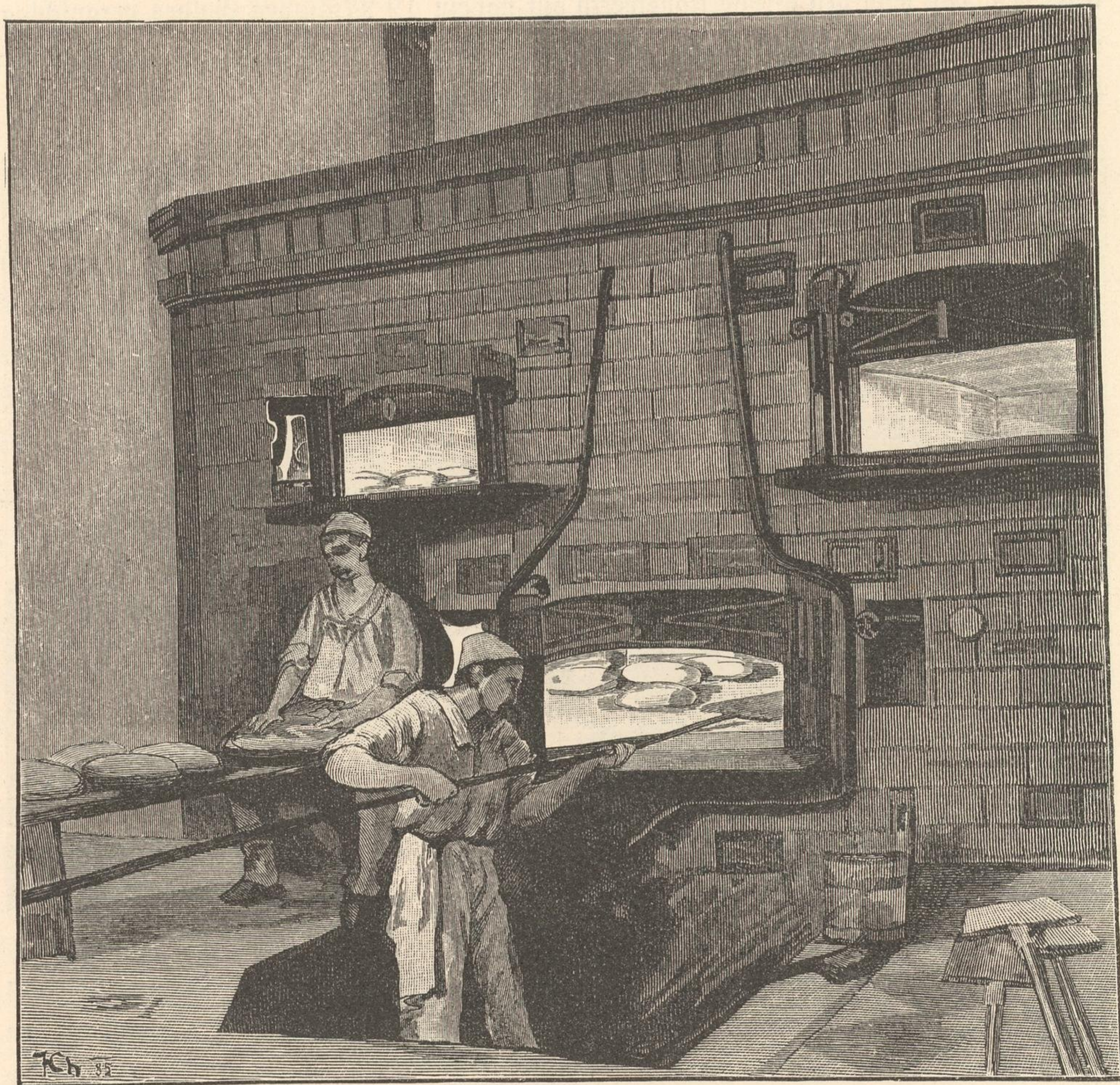


Aus dem Innern einer Bäckerei mit Dampftrieb.

köstlichen Gebäck der „Kaisersmehl“ und dergleichen verbacken wurden, welches seither so großen Ruf gewonnen hat. Insbesondere seit der Pariser Weltausstellung im Jahre 1867 ist die Bäckerei nach Wiener Art in vielen europäischen Großstädten aufgenommen und so zum eigentlichen Pionnier geworden für die dauernde Ausfuhr österreichisch-ungarischer Mehle. Es bestehen in Wien allein über 300 Bäckereien, darunter 156 Großbetriebe mit etwa 1.400 Arbeitern und einem Productionswerthe von beiläufig 10 Millionen Gulden. In jüngster Zeit ist eine mechanische Brodfabrik errichtet worden, die Brod und Weißgebäck maschinell zu erzeugen sucht. Das Mehl wird dort automatisch gesiebt, mit Wasser vermengt, der Teig automatisch geknetet und dem „Wirktisch“ zugeführt, wo einige Arbeiter das Auswiegen und Formen der Laibe besorgen. Der Ofen hat beständige Dampfzuführung und wird von rückwärts mit Kohlen geheizt, während die

Flammen durch eigene Heißluftkanäle unter den Backherden durchstreichen und so eine gleichmäßige Temperatur im ganzen elektrisch beleuchteten Backraum erhalten.

Die Textilindustrie wird in Wien und Umgebung in 166 Fabriken mit 7.000 bis 8.000 Arbeitern betrieben; am hervorragendsten ist die Fabrication von Schafwoll- und

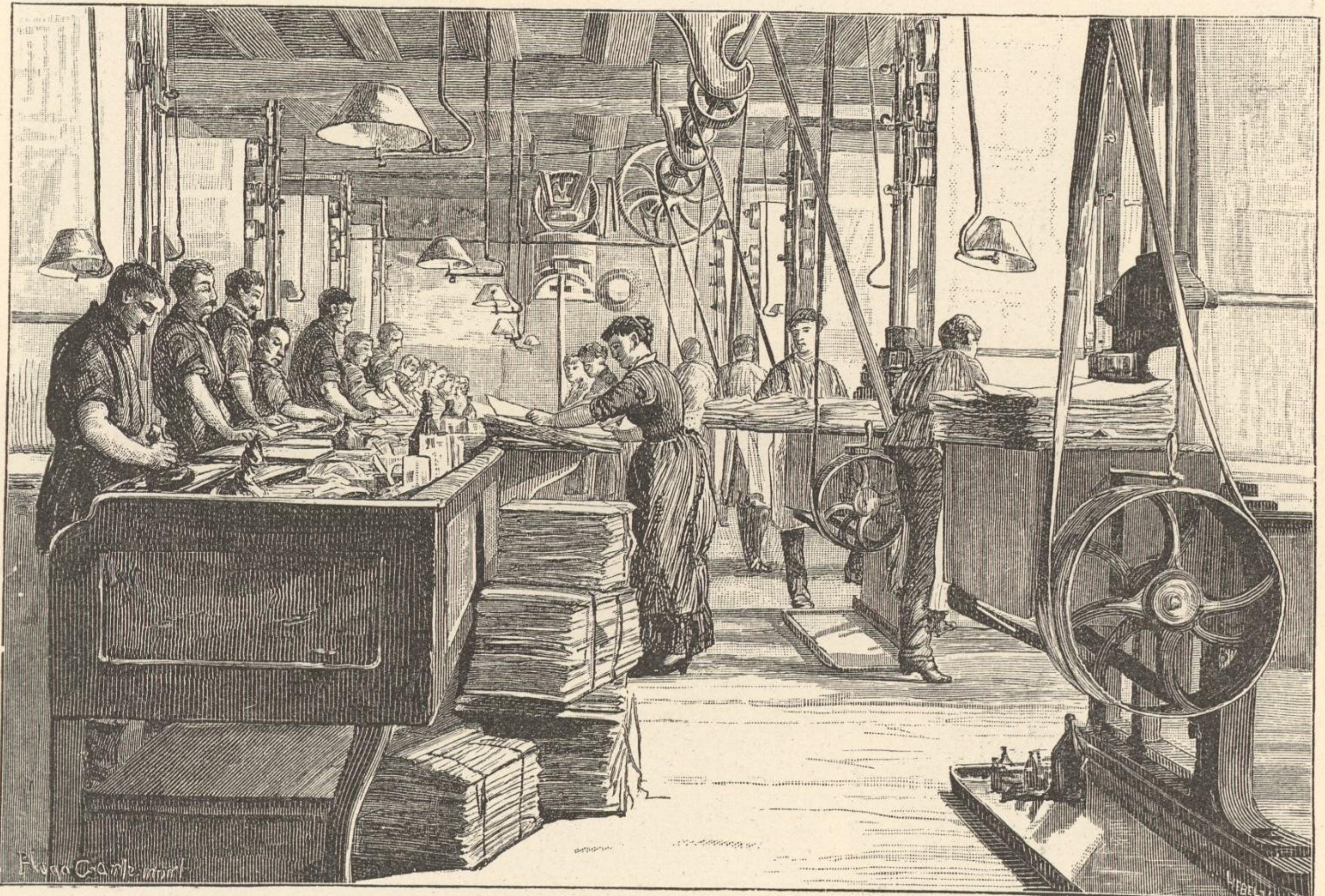


Der Backofen.

Seidenwaaren. Unter den Erzeugnissen der Schafwollindustrie sind Shawls und Tücher besonders ausgezeichnet, unter den Seidenwaaren Halb- und Ganzseidenzeuge und Bänder. Die Baumwollweberei hat in Wien abgenommen und beschäftigt kaum noch 1.200 Stühle, auf welchen Modewaaren hergestellt werden; man muß aber beachten, daß die erhebliche Hausweberei im Viertel ober dem Manhartsberge vorwiegend für Wien arbeitet.

Während die niederösterreichische Textilindustrie ihren Hauptsitz auf dem Lande hat, wird die Bekleidungs- und Putzwaarenindustrie in größerem Maßstabe fast nur

in Wien betrieben; denn nicht nur im städtischen Gewerbe, wo dieser Zweig bereits Erwähnung gefunden, sondern auch in mehr als 240 großen Etablissements mit etwa 12.000 Arbeitern wird in Wien und den Vororten die Fabrication von Männerkleidern, Wäschewaaren, Schuhwaaren, Filz- und Seidenhüten und Handschuhen so ausgedehnt betrieben, daß man den Productionswerth auf nahezu 19 Millionen Gulden veranschlagt und viel davon, besonders Männerkleider und Schuhwaaren, nach den Ländern der Balkanhalbinsel, Egypten, Rußland u. s. w. ausgeführt wird.



Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien: die Kupferdruckerei.

Am entscheidendsten ist das Übergewicht der Stadt bei den polygraphischen und Kunstgewerben, die in nennenswerthem Umfang auf dem Lande und in den Vororten von Wien nicht vorkommen. Von den 100 Etablissements entfällt der größte Theil mit 4.000 bis 5.000 Arbeitern und 9 Millionen Gulden Productionswerth auf den Buchdruck, Stein- und Holzdruck: Industriezweige, welche durch die Ausdehnung des Zeitungswesens und den gesteigerten Bedarf an Prospecten, Statuten, Rechenschaftsberichten, Handels- und sonstigen Drucksorten von Jahr zu Jahr zunehmen. Unter den Druckereien nimmt die weltberühmte k. k. Hof- und Staatsdruckerei, die auch den Druck der Staatsnoten und Staatspapiere, Postwerthzeichen, Stempel u. s. w. besorgt, einen hervorragenden Platz ein; von ihrer Leistungsfähigkeit ist dieses Buch selbst ein sprechendes Zeugniß.



So haben wir mit wenigen Strichen die Großindustrie in Wien zu zeichnen versucht. Ein Bild rastlosen Schaffens, ebenso gewaltig in den Mitteln, die sie in Bewegung setzt, als in den Erfolgen, die sie erzielt! Die Zaubermacht, die das Leben dieser Stadt ermöglicht, heißt wirthschaftliche Arbeit; Industrie und Gewerbe sind der Fels, auf welchem die Größe des heutigen Wien beruht.

## Verkehrsleben der Großstadt.

Die Großstädte als Sammelpunkte geistiger und materieller Kräfte übertragen durch unzählige Fäden und Verbindungsglieder die von ihnen ausgehenden Impulse auf die Außenwelt. Das Verkehrsnetz, welches sich sowohl im Innern ausbreitet, als auch die Verbindung mit Land und Leuten nach außen herzustellen berufen ist, gehört zu den wesentlichsten Attributen der Städte. Zwar steht Wien hinter den anderen europäischen und amerikanischen Millionenstädten in dieser Beziehung zurück, trotzdem darf man mit gerechtem Stolze auf die raschen Fortschritte blicken, welche sich im Laufe der letzten zwanzig Jahre auch auf diesem Gebiete vollzogen haben.

Zunächst bieten uns die localen Verkehrsmittel das Bild einer gesunden, den Bedürfnissen folgenden Entwicklung. Wie groß ist der Unterschied des jetzigen Zustandes gegenüber demjenigen der Sechziger-Jahre! Damals vermittelten nur beiläufig 1.000 Fiaker und 500 Einspanner nebst ein paar Hundert „Landkutschen“ und den primitiven, niemals in überstürzender Eile sich fortbewegenden „Stellwagen“ und „Omnibussen“, deren Zahl etwa 1.400 betrug, den ganzen nach Millionen Menschen zählenden Verkehr in Stadt und Vorstädten und in den nahen und ferner gelegenen ländlichen Umgebungen. Fremde Gäste, welche aus London oder Paris nach Wien kamen, waren des Erstaunens voll über die Genügsamkeit, mit welcher sich unsere Bevölkerung die unbequemen und langsamen Fahrten in jenen altmodischen Behikeln, den „Stellwagen“, gefallen ließ. Da wurden anfangs October 1865 die ersten Tramway-Linien bis Dornbach und zu den Badeanstalten in den Prater concessionirt und, nicht ohne Mißtrauen der Wiener, die ersten Fahrten mit einem Fahrpark von 22 Wagen und 44 Pferden eröffnet; man schätzte damals die Anzahl der täglich beförderten Passagiere auf ungefähr 3.000, was eine Million jährlich geben würde. In den ersten Jahren ging es nur langsam vorwärts und erst im Jahre 1870 wurde durch die Anlage neuer Linien in die dicht bevölkerten Vororte und den Anschluß derselben an das Ringstraßennetz ein mächtiger Impuls ausgeübt, der sich in der Zahl von 12½ Millionen Passagieren äußerte. Nun aber wurde die Steigerung des gesammten localen Verkehrs eine mächtige; nicht eine Beeinträchtigung, sondern eine gegenseitige Hebung der Personenbeförderung durch Fuhrwerke aller Art war das Endergebniß. Denn