

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 Einspänner 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 Ringstraßenetz 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

im Jahre 1885 bedeckten die Linien der Wiener Tramway-Gesellschaft allein 55 Kilometer Strecken mit 108 Kilometer Geleise, beförderten jährlich ungefähr 30 Millionen Personen und bedurften dazu gegen 600 Waggon mit mehr als 2.000 Pferden. Dazu ist eine zweite, die „Neue Wiener Tramway-Gesellschaft“ gekommen, deren Netz sich in den Vororten rasch ausbreitet und ebenfalls über 3 Millionen Menschen befördert. Endlich dienen dem weiter reichenden Externverkehr schon mehrere Dampftramway-Linien, die allerdings erst im Beginne der Entwicklung stehen, eine Zahnradbahn auf den Rahlenberg und eine Anzahl kleinerer Secundärbahnen, welche als Abzweigungen der Hauptbahnen in die ferner gelegenen Sommerfrischen (Kaltenleutgeben, Brühl u. s. w.) führen. Und trotz alledem ist die Anzahl der Fiaker fast unverändert auf der früheren Höhe geblieben, jene der Einspänner hat sich mehr als verdoppelt (1.220) und nur ein Theil der Stellwagen mußte den Anforderungen des Zeitgeistes allmählig weichen.

Wie im Personenverkehr manifestirt sich das Wachsen der großstädtischen Thätigkeit im zunehmenden Bedürfnisse nach rascher örtlicher Beförderung von Briefen, Packeten, Nachrichten jeder Art. Der „Eckensteher Kante“ war bis zum Jahre 1862 für Wien eine nur vom Hörensagen bekannte Erscheinung und wurde hier durch den Sänfenträger, „Sesselträger“ und Lohndiener spärlich ersetzt. Da entstanden die Dienstmanns-Institute und mit diesen begann ein völliger Umschwung des localen Träger- und Platzdienerwesens. Wir könnten uns das Wien von heute, so wenig man auch seine Geschäftigkeit anerkennen mag, doch gar nicht mehr denken ohne die beiläufig 1.600 concessionirten „Stadtträger“, „Commissionäre“, „Expresse“ und „Stadtcouriere“, die an allen Straßenecken stets zur Dienstleistung verfügbar harren. Die Thätigkeit derselben wird, was die Frachten- und Packetzustellung betrifft, durch zwei andere, vor kurzem in Wien noch unbekannte Einrichtungen ergänzt: einerseits durch die dem englischen Muster nachgebildete Transportgesellschaft, andererseits durch jene vorzügliche Neuerung der Wiener Stadtpost, welche den ganzen localen Packetdienst zu einer ihrer eigenen Aufgaben gemacht hat.

Ähnlich geht es mit Correspondenzen und Telegrammen. Die großartigen Verbesserungen auf dem Gebiete des städtischen Briefpostwesens haben nicht wenig dazu beigetragen, daß der Gedankenaustausch der Bevölkerung innerhalb der letzten zwanzig Jahre ungefähr auf die dreifache Intensität des früheren Verkehrs gehoben wurde; wer daran zweifelt, vergleiche die authentischen Berichte der Postdirection und er wird finden, daß unsere Angabe sowohl durch die Zahlen der gewöhnlichen und recommandirten Briefe, als der Waarenproben, Correspondenzkarten, Packete, Geld- und Werthsendungen bestätigt ist. Noch augenfälliger ist die Steigerung der geistigen und geschäftlichen Thätigkeit unserer Bevölkerung in dem telegraphischen Verkehre zu verfolgen. Bis vor fünfzehn Jahren gab es überhaupt keinerlei Einrichtung für den internen Nachrichtendienst dieser Art, sondern

nur die durch den Staats Telegraphen vermittelte Verbindung der Reichshauptstadt mit der Außenwelt. Erst im August 1869 wurde die Privattelegraphen-Gesellschaft für Wien und die Umgebung im Umkreise von fünf Meilen gegründet; die sehr kleinen Anfänge dieses Unternehmens erregten manches Bedenken über die Nothwendigkeit und das Bedürfniß localer Depeschenbeförderung; aber schon in den ersten Jahren wurden mehr als 500.000 Localtelegramme befördert und heute steht man bei ungefähr 800.000 Depeschen, obwohl zwei andere mächtige Rivalen eingetreten sind; denn die Staatsverwaltung selbst hat im Jahre 1875 ein pneumatisches Röhrennetz zur directen Verbindung der Depeschen-Aufnahmeämter in Stadt und Vorstädten mit der Centralstation errichtet, welches jetzt in einer Länge von 16 Kilometer functionirt und der raschesten Beförderung von Briefen und Correspondenzkarten in Stadt und Vorstädten in solchem Maße dient, daß es weit über eine Million Depeschen und nahezu eine halbe Million „pneumatische Briefe“ und „Karten“ an ihren Bestimmungsort schafft; anderseits hat die Privattelegraphen-Gesellschaft im Jahre 1881 den Telephonverkehr einzurichten begonnen und mit demselben den Erfolg erzielt, daß jetzt (1885) vermittelst ungefähr 3.400 Kilometer Drähten, die einem Spinnengewebe im Häusermeer der Großstadt gleichen, nahezu 700 Abonnenten unter einander in directes Gespräch treten können.

Das Alles ist das Werk der jüngsten Zeit und es beweist, daß trotz der vielen Klagen über den Stillstand dennoch in Wahrheit ein sehr ansehnlicher Fortschritt, eine gewaltige unaufhaltsame Hebung des internen Verkehrslebens der Großstadt vor sich ging. Könnte sich das Wien von heute selbst nur in das Wien der Sechziger-Jahre ohne Pferdebahn, ohne Commissionäre, ohne Packetzustellung, ohne Localtelegraph, ohne pneumatische Correspondenz, ohne Telephon zurückversetzen? Und so gut die zwanzig Jahre einer keineswegs durch äußere Umstände besonders begünstigten Entwicklung der österreichischen Reichshauptstadt alle diese Errungenschaften gebracht haben, ebenso zuverlässig darf Wien in die Zukunft seines Verkehrslebens blicken. Die weiteren Glieder der Ausgestaltung, die Stadtbahn und die volle Verschmelzung des breiten Gürtels der Vororte mit dem Stadtgebiete, sie sind eine so natürliche und nothwendige Folge desjenigen, was in der unmittelbaren Vergangenheit geschaffen wurde, daß man getrost ihrer Verwirklichung entgegensehen mag. Dies umsomehr, als auch die Entfaltung des äußeren Verkehrs regelmäßig vorwärts gehen und trotz mancher vorübergehenden Hemmnisse doch immer auf ein höheres Niveau gebracht werden muß.

Die Hilfsmittel dieses äußeren Verkehrs, welchen wir nur kurz andeuten, weil er uns schon über die Grenzen der Hauptstadt ins Land hinausführen würde, sind ja ebenfalls in den letzten zwanzig Jahren riesenhaft gewachsen. Erinnern wir uns daran, daß vor zwanzig Jahren in Wien nur vier Eisenbahnen einmündeten, die Nordbahn, Staatsbahn,

Südbahn und Westbahn, deren Gesamtnetz eine Betriebslänge von ungefähr 6.000 Kilometer betrug; heute sind es nicht weniger als zwölf Eisenbahnen, welche ihren Knotenpunkt in der Reichshauptstadt besitzen, und diese beherrschen den Betrieb auf nahezu 9.000 Kilometer Länge. Oder fassen wir nur die nächste Zone ins Auge, das Kronland Niederösterreich, so war es damals von 450 Kilometer und ist heute von mehr als 1.400 Kilometer Schienensträngen durchzogen. Wie sehr dieser Zuwachs gerade auf Wien zurückzuführen ist, das sieht man an der kolossal wachsenden Intensität des heute nicht mehr auf vier, sondern auf sieben großen Bahnhöfen (Nordbahn, Staatsbahn, Südbahn, Westbahn, Kaiser Franz Joseph-Bahn, Nordwestbahn, Aspangbahn) sich täglich vollziehenden Treibens von Reisenden und des Verkehrs von Frachtgütern. Das Bedürfnis, diese Bahnen, deren Mehrzahl dem Antheile Wiens am Welthandel dienen, nicht isolirt zu lassen, ist in der Wiener Verbindungsbahn und der Donau-Uferbahn vorläufig befriedigt worden; aber schon mehren sich die Anzeichen, welche schließen lassen, daß für die wachsende Thätigkeit diese beiden Zwischenglieder nicht ausreichen, sondern daß in einer wohlorganisirten Gürtelbahn, welche eine nothwendige Ergänzung einer Stadtbahn bilden wird, für die Zukunft gesorgt werden muß. Der Blick auf den Weltverkehr lenkt uns unmittelbar zu jener natürlichen Hauptader, die das Weichbild der Residenzstadt durchzieht und ganz besonders berufen erscheint, auf den Außenhandel Wiens einen fördernden Einfluß zu nehmen, zur Donau!

Die Donaustraße.

Schon im XII. Jahrhundert ist von mächtigen Donauflotten mit breiten schweren Schiffen die Rede, welche von Regensburg nach Wien und weiter stromabwärts in die Türkei gesendet wurden, und in jüngeren Tagen, kaum daß die Schifffahrt sich der Dampfkraft bemächtigt hat, sehen wir in Wien ein Schifffahrtsunternehmen entstehen, dessen Dampfer schon um das Jahr 1840 eine beinahe ununterbrochene Schifffahrtslinie befahren, von Linz bis Trapezunt und Constantinopel. Und als im Jahre 1856 auf dem Pariser Congresse die Freiheit der Schifffahrt auf der Donau verkündet wurde, mußte die „goldene Feder“ des Congresses nicht die Hoffnung erwecken, daß auf der Donau eine goldene Aera anbrechen und der Welthandel unsere Stadt mit goldenen Schwingen berühren werde?

Wenn bis in die neueste Zeit der Donauhandel doch noch nicht jenen Aufschwung genommen hat, den andere Wasserstraßen Europas aufweisen, so ist dies darin begründet, daß neben günstigen Verhältnissen auch schwere Hemmnisse bestehen, welche zu allen Zeiten der Donauschifffahrt fast unüberwindliche Hindernisse entgegengestellt haben.