

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 wirtschaftliche 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 Stolz 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