

Südbahn und Westbahn, deren Gesammtnetz 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, Wspangbahn) sich täglich vollziehenden Treibens von Reisenden und des Verkehrs von Frachtgütern. Das Bedürfniß, 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 mehrten 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 Donaufлотten 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.