



Am Hof.

Altes Zeughaus, jetzt Feuerwehrzentrale.

### III. DIE WELTLAGE WIENS.

Die Weltlage Wiens läßt sich kurz als eminente Zentrallage bezeichnen. »Keine Stadt Europas,« sagt Suess, »besitzt eine so eigentümliche, ihre Rolle in der Geschichte menschlicher Kultur so scharf vorzeichnende Lage als Wien. Ein mächtiger Gebirgszug, die Alpen mit den Karpathen, durchzieht unseren Weltteil und scheidet ihn in zwei Hälften, in eine nordwestliche und eine südöstliche. An einer einzigen Stelle ist diese große Scheidewand der Völker unterbrochen, an einer einzigen Stelle verkehrt der Westen frei mit dem Osten und führt ein großer Strom die an den Nordgehängen der Alpen gesammelten Wasser in die Niederungen des Ostens hinab — an dieser einen Stelle liegt Wien. Hier mußte zur Zeit der Osmanenkriege die Barbarei des Ostens ihr Ende finden, von hier mußte die Gesittung des Westens gegen Osten gehen.«

Das Wienerbecken liegt aber nicht nur zwischen den Alpen und Karpathen, sondern auch zwischen dem böhmisch-mährischen Massiv und der pannonischen Ebene. Schon ehe der Donaustaat entstand, war daher Wien Donaustadt und das natürliche Zentrum der österreichisch-böhmisch-ungarischen Lande und namentlich die Lage an der Donau erwies sich in Zeiten, da die Landkommunikationen noch wenig entwickelt waren, als ungemein förderlich.

Von Nußdorf (XIX. Bezirk) flußauf hat man 450 km bis zur Reichsgrenze (Passau), 604 km bis Regensburg, wo die Dampfschiffahrt auf der Donau beginnt, 657 km bis Ulm, wo der Fluß überhaupt schiffbar wird, und 918 km bis zu seinem, nur 42 km unfern des Rheins gelegenen Ursprung. (Bregachquelle bei Furtwangen im Großherzogtum Baden.) Stromab zählt man 56 km bis zur ungarischen Grenze (von der unteren Grenze des Stadtgebiets nur 41 km), 300 km bis Budapest, 796 km bis zur Reichsgrenze am südlichen Ufer bei Semlin, 1016 km bis zur Reichsgrenze am nördlichen Ufer bei Alt-Orsova, 1980 km bis zur Mündung. Die ganze Strecke von Wien abwärts wird mit Dampfschiffen befahren.

An dem, Mittel- und Südosteuropa verbindenden Strome liegt also Wien noch im ersten Drittel der Stromstrecke und die Stadt gehört geographisch noch zum vorwiegend germanischen Mitteleuropa, während sie hinsichtlich des großen Verkehrs nach dem Südosten gravitiert.

Diese Verhältnisse kamen im Mittelalter, als der Verkehr im Vergleich zu dem modernen noch ein Lokalverkehr war (abgesehen etwa von den Donaustransporten zur Zeit der Kreuzzüge), weniger zur Geltung.

Damals war der Verkehr auf dem Strome sozusagen ein regionaler, und gingen gleich die Regensburger schon früh bis Ungarn, so war seit dem Stadtrecht Leopolds VI. doch der Verkehr so eingerichtet, daß die aus Deutschland kommenden Kaufleute ihre Waren in Wien absetzen mußten und erst die Wiener Kaufleute den Verkehr mit Ungarn pflogen. Andererseits fühlte man sich in einer Zeit, in welcher mangels Straßen die meisten Landtransporte mittels Saumtieren erfolgten, von Stromhindernissen nicht in dem Maße gehemmt, wie heute. Erst als gute Straßen entstanden und besonders, als die den Verkehr so immens beschleunigende Eisenbahnära begann, machte es sich fühlbar, daß man auf der Donau viel später als auf dem Rhein dazu kam, die Stromschnellen bei Grein, beim Eisernen Tor u. s. w. wegzuräumen. Nun sind diese Schifffahrtshindernisse beseitigt und die Inangriffnahme des Donau-Oder-Kanals, der im XXI. Wiener Gemeindebezirke einen Haupthafen haben wird, sowie die Zunahme des Fremdenverkehrs in den landschaftlich schönen Donaustrecken, z. B. in der Wachau, lassen erwarten, daß die Donau bald einen neuen Aufschwung als Schifffahrtsstraße nehmen werde. An Verkehrsverhältnisse wie auf dem Rhein ist freilich in absehbarer Zeit nicht zu denken, da die Donaugelände nicht entfernt so dicht bevölkert sind; immerhin wird die zu gewärtigende Steigerung des Donauverkehrs Wien sehr zu statten kommen und der Stadt Ersatz dafür bieten, daß sie unter den vier Weltstädten Europas die dem Meer fernstgelegene ist.

Während London, praktisch genommen, am Meere selbst gelegen ist und Paris in der Luftlinie nur 100 *km* vom Kanal La Manche, Berlin nur 130 *km* von der Ostsee entfernt ist, hat man von Wien 300 *km* bis zur Adria, 600 *km* bis zur Ostsee. Die Ozeanferne wird aber noch fühlbarer dadurch, daß Wien namentlich in südlicher Richtung vom Meere durch zahlreiche Gebirge getrennt ist, welche die Eisenbahn zu Umwegen nötigen. Von Paris nach Havre hat man 228, von Berlin nach Stettin 135 *km*, von Wien nach Triest dagegen 589 *km* Bahnfahrt.

Andererseits teilt Wien mit Berlin den Vorzug, daß es in der Mitte zwischen den großen hauptstädtischen Zentren Europas liegt.

Die durchschnittliche Entfernung nach einer der acht anderen Hauptstädte des Erdteiles\* ist nämlich (in der Luftlinie): von Wien 1284 *km*, von London 1539 *km* und von Paris 1420 *km*. Nur Berlin ist mit einer mittleren Entfernung von 1258 *km* etwas günstiger daran, liegt aber dafür in Zentraleuropa exzentrischer.

Die zentrale Lage Wiens in Mitteleuropa hat sich nicht nur insofern wirksam erwiesen, als die Stadt zum Verkehrszentrum zwischen den österreichisch-böhmisch-mährischen und ungarischen Ländern wurde, sondern auch dadurch, daß sie einen Teil des Verkehrs der uralten Bernsteinstraße an sich zog, die schon in römischer Zeit aus dem Wienerbecken in die schlesisch-polnischen Lande führte. Den Hauptverkehr dieser Route bewältigt in unseren Tagen die Nordbahn, doch ist auch ein nicht unbeträchtlicher Teil auf Budapest übergegangen.

Die Konkurrenz von Budapest sowohl als der großen Bevölkerungszentren am Meere, denen in der Gegenwart der Massenverkehr zustrebt, fällt schwer ins Gewicht und läßt die Tatsache erst recht würdigen, daß Wien auch als südliches der beiden Hauptverkehrszentren Mitteleuropas seinen Rang voll behauptet.

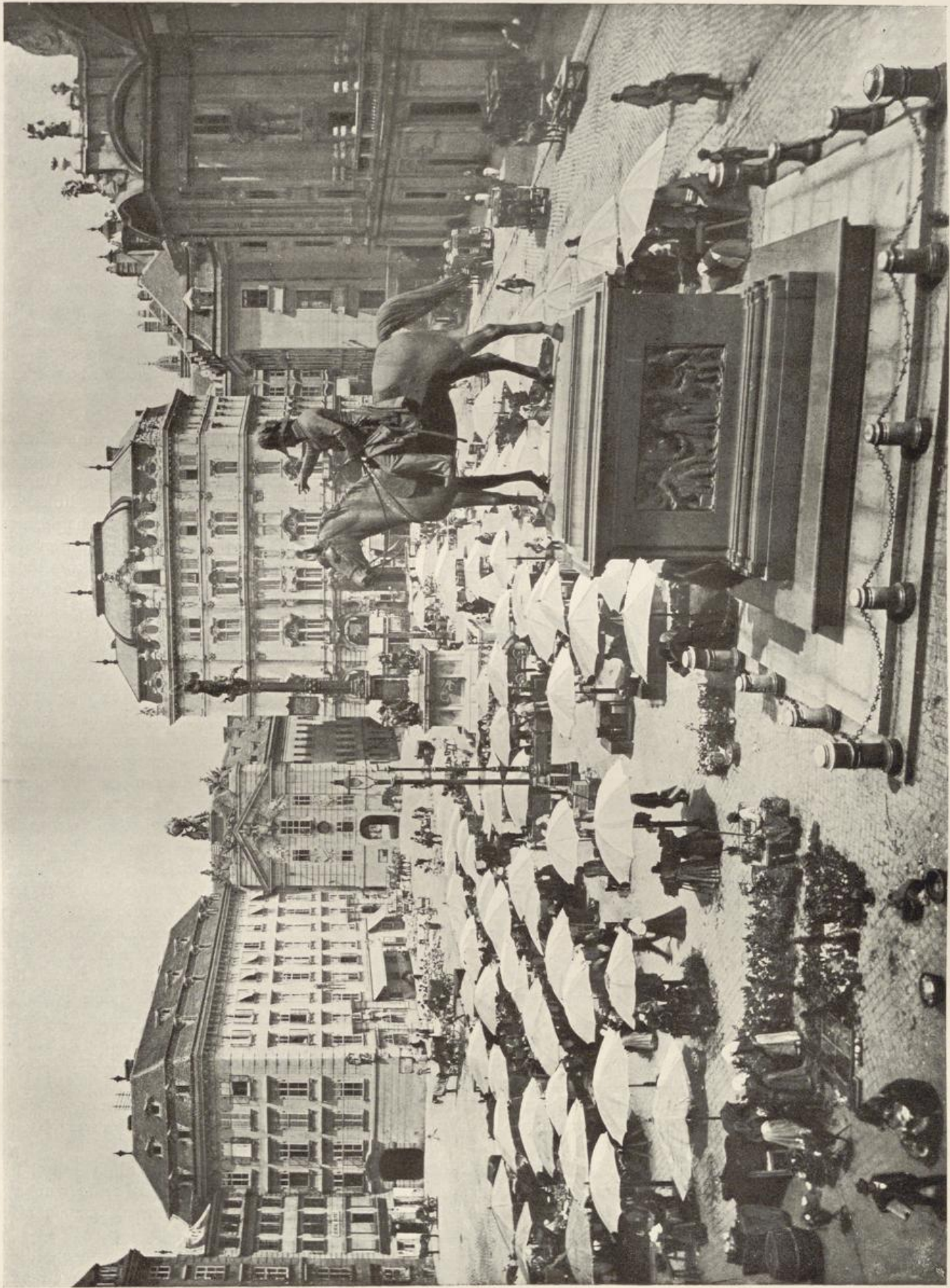
Eine nicht uninteressante Parallele ergibt sich, wenn man betrachtet, wie vielfach das Verhältnis zwischen Wien und Berlin demjenigen analog ist, welches zwischen Paris und London, Moskau und Petersburg obwaltet.

Die drei nördlichen Metropolen London, Berlin und Petersburg haben, was geschäftliche Bedeutung im Weltverkehr betrifft, unleugbar ihren respektiven südlichen Rivalen den Rang abgelaufen. Der Schwerpunkt des Erwerbslebens hat sich im westlichen wie im mittleren und östlichen Europa im Laufe der letzten Jahrhunderte nordwärts verlegt. Was aber den drei südlichen Metropolen als unverlierbarer Vorzug bleibt und bleiben mußte, weil es ihnen eben Natur und geschichtliche Entwicklung gegeben haben, ist die überragende Schönheit und der historische Zauber.

Der Londoner geht, wenn er sein Dasein so recht genießen will, nach Paris, während das Vergnügungsreisen in umgekehrter Richtung ein spärliches ist, und daß ein ähnliches Verhältnis zwischen Berlin und Wien besteht und immer mehr sich ausbildet, kann kaum verkannt werden. Denn wie herrlich und gewaltig sich die Metropole an der Spree entwickeln mag: keine Bautenpracht kann Perspektiven ersetzen, wie sich solche in Wien am Votivkirchenplatz, am Kai und an zahllosen anderen Punkten dank dem Hereinspielen des Wienerwaldes in die Architekturbilder ergeben, kein noch so schönes modernes Ensemble vermag den Eindruck hervorzubringen, den man z. B. am Stephansplatz oder vor der kaiserlichen Burg angesichts des Nebeneinanders von Altehrwürdigem, Historischem und Neuem empfindet und vollends unmöglich wäre es für den Londoner oder Berliner, den auf schwer definierbaren Imponderabilien beruhenden Zauber zu ersetzen, der sich in den Worten »Pariser Leben«, »Wiener Leben« ausdrückt. Diese Worte hat auch der Sprachgebrauch als Bezeichnungen besonders anziehender Milieus sanktioniert, während die Begriffe »Londoner Leben«, »Berliner Leben« mehr im kulturhistorischen Sinne gebraucht werden.

Es sind dies Tatsachen, welche eine gewisse Vorsicht empfehlen, wenn dem Wiener geraten wird, allem dem nachzustreben, was Berlin groß gemacht hat. Im Konzert der Weltstädte hat Wien seine eigene Weltbedeutung und muß daher, wenigstens in vielen Dingen, seinen eigenen Weg gehen.

\* Nämlich London, Paris und Madrid, Berlin und Rom, Petersburg, Moskau und Konstantinopel.



AM HOF.

RADEZKY-DENKMAL.