

Das europäische Eisenbahnwesen entbehrt bis jetzt noch eines gemeinsamen Mittelpunktes, die verschiedenen Centren desselben, wenn auch mit andern vielfach verbunden, bilden mehr oder weniger selbstständige nach ihren Localbedürfnissen eingerichtete Ganze. Dieses Verhältniss muss sich ändern, sobald die Hauptcentren in Wien einen gemeinsamen Mittelpunkt erhalten haben; denn wir betrachten es als eine nothwendige Wirkung einer solchen gemeinsamen Verbindung, dass das hiedurch geschaffene Ganze auch einen gemeinsamen Pulsschlag erhalte; es liegt zu klar in dem wohlverstandenen Interesse des Verkehres, dass Ordnung in die verschiedenen Ausströmungen seines Mittelpunktes komme, als dass ein Zweifel hiergegen möglich wäre, und von diesem Zeitpunkte an werden sich auch die Kirchthurminteressen den allgemeinen Bedürfnissen weit unbedingter unterordnen, als dies bis jetzt der Fall ist.

Es wäre daher eine aller Erfahrung widersprechende Auffassung, wenn man sich Wien als den todten Kreuzungspunkt der europäischen Haupt- und Weltlinien denken wollte. Die Erfahrung lehrt, dass jede Bahn längs ihrer Strömung neue Kräfte ansetzt und dass sich an jedem Bahnknoten entweder neues Leben bildet oder das vorhandene neuen Aufschwung erhält; — und der gemeinsame Mittelpunkt aller europäischen Hauptlinien sollte allein eine Ausnahme von dieser erfahrungsmässigen Regel bilden?

Bei der im Vergleiche zu dem Westen so sehr zurückgebliebenen volkwirtschaftlichen Entwicklung des europäischen Ostens möchten wir andererseits auch nicht unmittelbar hinter der Legung der letzten Ost- oder Südschiene den Anbruch des goldenen Zeitalters für Wien und den Kaiserstaat prophezeien, weil keine natürliche Entwicklung sprungweise möglich ist und jeder Fortschritt um so langsamer erfolgt, je näher er dem Anfange liegt. Dennoch müssen wir darauf aufmerksam machen, dass die östlichen Verkehrsströmungen weit weniger von Zwischencentren aufgefangen werden, als im Westen, wo sich bei den kleinlicheren Wirtschaftszuständen der Vergangenheit deren vielleicht mehr gebildet haben, als den grossartigen Verhältnissen der Gegenwart zuträglich ist. Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem gemeinsamen Centrum und den osteuropäischen Seeplätzen dürften sich daher weit unmittelbarer gestalten als im Westen, die Bildung von Zwischencentren aber nur da erfolgen, wo sie die Bedürfnisse des heutigen Verkehrswesens verlangen, und aus diesen Gründen dürfte auch die Entwicklung rascher erfolgen, als die gegenwärtigen Wirtschaftsverhältnisse des Ostens erwarten lassen.