



## *„Unvergessene Alte Kahlenbergbahn“*

Auszüge aus dem Buch  
von Alfred Niel

Das Frühjahr 1874 brachte für die Kaiserstadt Wien zwei bemerkenswerte Ereignisse: Am 7. März wurde die Kahlenbergbahn, die erste Zahnradbahn Österreichs, eröffnet und am 5. April fand im Theater an der Wien die Uraufführung der „Fledermaus“ statt. Eigenartigerweise fand anfänglich weder die zweifellos beachtliche technische Leistung noch die geniale Johann-Strauß-Operette in der Öffentlichkeit die gebührende Beachtung. Die Eröffnung der Kahlenbergbahn ging still und ohne jede Feierlichkeit vor sich, auch die Tagespresse nahm keine Notiz davon. Scheinbar betrachteten die Wiener ihre neue Bergbahn als eine der vielen dubiosen Unternehmungen der Gründerzeit, und der „Wiener Spaziergänger“, Daniel Spitzer, bemerkte im Zusammenhang mit anderen Lokalbahnbauten, die das Abgeordnetenhaus eben bewilligt hatte, boshaft: „Sie werden — alle nach dem Prinzip der Bahn, die auf den Kahlenberg führt, gebaut — vollständig überflüssig sein.“

Ebenso wenig wie die „Fledermaus“ ein künstlerischer Misserfolg war, war die Kahlenbergbahn eine Fehlplanung oder gar eine von vornherein unnütze Verkehrseinrichtung.

Im persönlichen Bereich galt damals die „Flucht aus den eigenen vier Wänden“ als fortschrittlich und chic, und man versäumte keine Gelegenheit, hinaus ins Gründe zu fahren, zu wandern und Bergtouren zu unternehmen: kurz, die Natur wieder zu entdecken.

Aus dieser Zeit stammen auch die zahlreichen „Schutzhäuser“ auf den einigermaßen harmlosen Hügeln rings um Wien.

Um den Touristen den Weg zu den „lockenden Berggipfeln“ zu erleichtern, bemühte sich eine Reihe von Erfindern um eine schnellere und bequemere Transportmöglichkeit als die bis dahin übliche mittels Maultieren und Tragsesseln. Neben Schrägaufzügen und Seilbahnen galt das



Hauptinteresse der Konstruktion einer Lokomotive, die imstande wäre, auch große Steigungen zu bezwingen.

Nikolaus Riggenbach entwickelte 1863 nach demselben System eine Modell-Lokomotive, die in Zahnrad als Antrieb zwischen den Laufrädern besaß, das in eine in der Schienenmitte gelagerte Zahnstange eingriff.

Bald danach war das „System Riggenbach“ zu einer Standardbezeichnung für Zahnradbahnen geworden, ähnlich wie später der „Zeppelin“ für das starre Luftschiff. Der Gaisberg zum Beispiel nannte sich „Rigi von Salzburg“ und der Schafberg „Rigi des Salzkammergutes“.

Aus Österreich hatte sich bereits 1871 in Baden bei Wien im Ruhestand lebende Eisenbahndirektor Ingenieur Carl Maader gemeldet. Er sucht die Verbindung mit Riggenbach, um seine Lieblingsidee, eine Zahnradbahn auf den Kahlenberg zu bauen, in die Tat umsetzen zu können. Riggenbach fand den Plan förderungswürdig und bot seine Hilfe an. Damit war der Anfang zu einem der originellsten Unternehmungen im alten Wien vor 1914 gemacht.

1618 wurde der Schweinsberg, der bis dahin zum Besitz des Stiftes Klosterneuburg gehörte, Kaiser Ferdinand II. übergeben, der ihn dem Kamaldulensorden – einem Zweig der Benediktiner – zur Gründung eines Eremitenklosters überließ. Die Kamaldulenser trugen einen weißen Habit, weißes Skapulier, Kapuze und Holzpantoffeln. Brot, Gemüse, Obst und Wasser waren ihre Nahrung. Fleischgange war streng verboten, ebenso Alkohol und – ausgenommen drei Tage im Jahr – auch das Sprechen. Die Eremie umfasste zwanzig kleine Häuschen mit dazugehörigen Gemüsegärtchen, eine Meierei, ein „Hospital“ für Reisende und eine dem heiligen Josef geweihte Kirche, die, während der zweiten Türkenbelagerung völlig zerstört, unter Kaiser Leopold I. aber wiederaufgebaut wurde.

1849 kam die Kahlenberger Herrschaft, die sich jetzt bereits „Josefsdorf“ nannte, an den Wiener Schlossermeister Johann Finsterle, der sich besonders um die Erhaltung der Kirche verdient gemacht hat. Seine Witwe vermählte sich in zweiter Ehe mit dem Advokaten Dr. Benischko, der das Gut 1870 schließlich an die Kahlenberggesellschaft verkaufte, die später die Zahnradbahn erbauen ließ.

Noch bevor die Zahnradbahn und eine Fahrstraße gebaut waren, zählte der Kahlenberg zu den bevorzugten Ausflugszielen der Wiener Bevölkerung.

Den Verkehr zwischen den Vororten und Wien besorgten bis in die vierziger Jahre die Zeiselwagen, die regelmäßig von der Mariahilfer-Linie nach Nußdorf und wieder zurück fuhren. Sie wurden später von Stellwagen abgelöst, die „Am Hof“ bei der Sothenschen Tabakniederlage ihren Standplatz hatten und auf die man scherzhaft die Worte aus Goethes „Erlkönig“ anwendete: „Erreicht den Hof mit Müh' und Not“.

Im Comptoir des Herrn von Sothen „Am Hof“ konnte man auch Esel und kleine Pferde für „Lustritte“ auf den Kahlenberg mieten. Die Tiere standen in Grinzing bereit, weil aber an Sonntag besonders starker Andrang herrschte, war es zweckmäßig, die Reservierung schon einige Tage früher vorzunehmen. Das „Trottieren“ auf den Kahlenberg war ein außerordentlich populäres Vergnügen, das nur durch die Grobheit und die ordinäre Ausdrucksweise der Eselverleiher beeinträchtigt wurde. Als ein Reiter einmal meinte, der ihm zugewiesene Esel sei wohl etwas zu klein für ihn, antwortete der Eselverleiher frech: „Aber gnä' Herr, so an groß'n Esel, der zu Ihnen paßt, hab i ja gar net!“

Zweifellos nobler, wenngleich auch lustig und ausgelassen, ging es bei den Künstler-Maifesten zu, die in den Jahren 1846 bis 1871 vom Albrecht-Dürer-Bund auf den Kahlenberg abgehalten wurden. Noch heute erinnert der unscheinbare „Künstlerstein“ an diese beliebten Feste am Geburtstag



Albrecht Dürers, an denen die bildenden Künstler Wiens fast geschlossen teilnahmen und aus ihrer Mitte jeweils für ein Jahr einen Mai-König erwählten. Als erstem wurde dem Vedutenmaler Rudolf von Alt diese Auszeichnung zuteil. Die „Wiener allgemeine Theater-Zeitung“ berichtete 1854 über das Künstlerfest: „Am 20. Mai, dem Jubeltag des Meisters, hatten sich auf dem Kirchenplatz zu Grinzing um 9 Uhr früh einige hundert Künstler „jeden Faches“ im altdeutschen Kostüm zusammengefunden. Wehrhafte Ritter, Schildknappen, Herolde, Bannerträger, Landsknechte, Patrizier im Prunkwams und mit güldener Kette, lustige Räte und andere Spaßmacher, wonnige Edel- und Bürgerfräuleins mit seidener Haube und Bändern, viele der Kostümierten hoch zu Roß, ziehen im Gefolge schau- und unternehmungslustiger Begleiter auf Kreuz- und Querwegen hinauf zum Kahlenberg. In der Mitte des Zuges, auf mächtigem, von zwei braunen, blumenbekränzten, goldbehörnten Ochsen gezogenen Wagen, der Denkstein Albrecht Dürers. Sackhüpfen, Seiltanzen, Puppenbühnen und viele andere Belustigungen erfreuen auf der Höhe des Berges die ausgelassene Künstlerschar; und zum poetischen Abschluß zieht man im Fackelzuge wieder heim nach Grinzing.“

Die Zeit der empfindsamen Kahlenbergwanderungen, der Eselritte und der harmlos-fröhlichen Künstlerfeste fand gleichsam über Nacht ein Ende, als 1872 im Wienerwald mit dem Bau von Bergbahnen begonnen wurde. Der Unternehmerfreudigkeit und Maßlosigkeit der Gründerzeit entsprechend, begnügte man sich nicht mit einer Bergbahn, man baute gleich deren drei: eine Zahnradbahn auf den Kahlenberg, eine Standseilbahn auf den Leopoldsberg und einen Schrägaufzug auf die Sophienalpe. Die Wiener nannten sie die „Ruckerl-“, die „Zuckerl-“, und die „Knöpferlbahn“. Den unmittelbaren Anlaß zu den Bahnbauten bot die Wiener Weltausstellung von 1873, auf der Österreichs Industrie und Technik zeigen wollten, was sie zu leisten imstande sind. Doch nur die Standseilbahn auf den Leopoldsberg wurde zur Weltausstellung rechtzeitig fertig, die beiden anderen hatten bereits bei ihrer Eröffnung die beträchtliche „Verspätung“ von einem Jahr

...

Im Gegensatz zu ihr war die Standseilbahn auf den Leopoldsberg eine von Haus aus finanziell ungesunde Gründung. Sie gehörte der „Österreichischen Bergbahngesellschaft“, die behauptete, auf mehrere Aussichtsberge Österreichs Bergbahnen errichten zu wollen, und hierbei mit der Seilbahn auf den Leopoldsberg den Anfang machte. Man rechnete vor allem mit einem Massenbesuch, den die Weltausstellung mit sich bringen werde, und hoffte, Hunderttausenden Ausländern die Schönheiten der Wiener Umgebung vor Augen führen zu können. Die Bahn sollte daher auf alle Fälle im Frühjahr 1873 betriebsfertig sein. Mit ihrem Bau wurde 1872 nach den Plänen des Ingenieurs Karl Ritter von Felbinger begonnen. Fachleute bestätigten später, daß sie in ihrer Konzeption und ihren technischen Einzelheiten geradezu perfekt und anderen damals schon bestehenden Bahnen gleicher Art in vieler Hinsicht überlegen war. Die Leitung des Baues hatte der damals erst 22 Jahre alte Ingenieur Gustav Lindenthal inne. Es war die erste Arbeit, gewissermaßen das Gesellenstück, eines genialen Bautechnikers, der später in Amerika zu hohem Ansehen gelangte und in seiner Eigenschaft als Baudirektor der Stadt New York 1917 die Hell Gate Bridge über den East River, die damals längste Bogenbrücke der Welt, erbaute.

Die Seilbahn auf den Leopoldsberg war 760 Meter lang, zweigleisig und überwand einen Höhenunterschied von 288 Metern. Sie nahm ihren Anfang bei dem später als „Weingut Donauwarte“ bekanntem Gebäude, etwa auf halbem Weg zwischen Kahlenbergdorf und Klosterneuburg-Weidling, und führte in leicht gekrümmter Linie zur Elisabethwiese auf dem Sattel zwischen Kahlenberg und Leopoldsberg. Zwei Dampfmaschinen besorgten das Bergan- und Bergabziehen der beiden zweigeschossigen Aussichtswagen, deren jeder hundert Personen Platz bot. Die Tal- und die Bergstation zeichneten sich durch ihre fast verschwenderische Bauweise aus



und riefen deshalb allgemeines Erstaunen hervor. Alles in allem konnte man die Seilbahn als eine solide und technisch einwandfreie Anlage bezeichnen, die jedenfalls besser war als ihr Ruf. Wie jedoch die „Österreichische Bergbahngesellschaft“ die erforderlichen Kapitalien aufbrachte, dies zeigte so recht die Skrupellosigkeit der Gründerzeit. Das Aktienkapital von zwei Millionen Gulden wurde nur zu einem Bruchteil wirklich eingezahlt. Man hatte eine unbegrenzte Zahl von Bergbahnaktien zu je 100 Gulden Nominale ausgegeben, die bei der damaligen Börsenhausse auf 260 Gulden hinaufkletterten und wovon die Hauptaktionäre bei diesem Höchstkurs 13.000 Aktien verkauften. Da das Bargeld äußerst knapp war und der Bahnbau deswegen mehrmals eingestellt werden mußte, gab das Baukonsortium zu den in Umlauf befindlichen 13.000 Aktien noch weitere 20.000 aus.

Als am 27. Juli 1873 der Bau vollendet war und der Betrieb aufgenommen wurde, war der Besuch vorerst durchaus zufriedenstellend. Die Mehrzahl der Fahrgäste waren ausländische Besucher der Weltausstellung, die Wiener Bevölkerung stand der neuen Attraktion hingegen mit größter Reserve gegenüber. Man traute der Bergbahn einfach nicht, deren dickes Zugseil schrecklich zu krachen und knirschen anfang, sobald sich ein Wagen in Bewegung setzte. Den Namen „Zuckerlbahn“ erhielt die Bahn deswegen, weil beim Anhalten die Wagen immer noch einen „Zucker“ machten, der die Fahrgäste ins Wanken brachte, was jedes Mal, je nach Temperament, große Heiterkeit oder Schreckensrufe auslöste.

So blieb der Bahn ein unrühmliches Ende nicht erspart: Es war kurz, wenn auch nicht schmerzlos. 1876 kaufte die Konkurrenz, die „Kahlenberg A.G.“, das schwer verschuldete Unternehmen auf und legte es still.

Heute heißt die ehemalige Bahn oben und unten „Donau-Warte“, ist vorläufig mit Unkraut bewachsen und ihr Anblick allein muß die Verlustträger zum trostreichen Zuwarten einladen. Mit ähnlichen Problemen wie die „Österreichische Bergbahngesellschaft“ hatte auch die „Kahlenberg A.G.“ zu kämpfen, welche die Zahnradbahn auf den Kahlenberg baute. Nur lagen hier die Verhältnisse etwas anders. Der Behördenweg war komplizierter und daher langwieriger und die technischen Bedingungen unterschieden sich wesentlich von denen der Seilbahn, weil es sich ja um eine „richtige“ Eisenbahn mit Lokomotiven und Waggons handelte. In einem war die Kahlenberg-Gesellschaft der Bergbahngesellschaft auf jeden Fall überlegen: Sie war finanzkräftiger und behielt in dem folgenden Konkurrenzkampf die Oberhand.

Der schon früher als Initiator der Kahlenbergbahn genannte Ingenieur Karl Maader hatte sich 1871 mit Nikolaus Rigggenbach, Oberst Olivier Zschokke, dem Baurat Achilles Thommen und dem Wiener Advokaten Dr. von Winiwarter zu einem Konsortium zusammengeschlossen, welchem am 6. Jänner 1872 die beantragte „Vorkonzession“ für die Zahnradbahn verliehen wurde. Der Zufall wollte es, dass an genau demselben Tag ein zweites Konsortium eine gleiche Bewilligung erhielt. Diese Finanzgruppe stand unter der Führung des Generaldirektors der „Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn“, Viktor Ofenheim, Ritter von Pontouxin, der bald hernach wegen ungeheurer Korruption und Bestechungen angeklagt und dessen zynische Bemerkung im Gerichtssaal; „Mit Sittensprüchen baut man keine Eisenbahnen“ durch Jahrzehnte zum Zitat wurde. Die Gegnerschaft der beiden Konsorten dauerte nur kurze Zeit. Ofenheim, Winiwarter und die Unionbank, die die Finanzierung übernahm, schlossen sich alsbald zu einer neuen Gruppe zusammen, aus der schließlich die „Kahlenberg A.G.“ hervorging.



Im April 1873 waren die rechtlichen und administrativen Voraussetzungen soweit erfüllt, daß zum Bahnbau geschritten werden konnte. Die Erdarbeiten, die Verlegung der Gleise und der „Riggenbach’schen Zahnspange“, die Errichtung der Betriebsgebäude und sonstigen „Kunstbauten“, dies alles verlief, soweit aus den alten Bauakten zu entnehmen ist, problemlos nach dem Muster der Rigibahn und unter Aufsicht des sachkundigen Obersten Zschokke. Innerhalb von elf Monaten wurden rund 2 Millionen Gulden verbaut, eingerechnet die Kosten für die Lokomotiven und Waggons. Sechs Zahnradlokomotiven waren in Ermangelung einer inländischen Erzeugungsstätte bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur bestellt worden.

Am 3. März 1874 fand die Kommissionierung der Strecke statt, worüber das „Fremdenblatt“ ausführlicher als alle anderen Zeitungen berichtete: „Der Erbauer der Kahlenbergbahn, Ing. Olivier Zschokke, hatte vorgestern eine Leistungs- und Fahrprobe auf der Zahnradbahn veranlaßt. Der Zug bestand aus vier beladenen Schotterwagen mit einer Bruttolast von 650 Zentnern. Dieser Zug hat die Bergfahrt von 5 Kilometern in 27 Minuten zurückgelegt, was einer Geschwindigkeit von 11,1 km/h entspricht. Die Talfahrt geschah in 21 Minuten, was einer Geschwindigkeit von 14,3 km/h gleichkommt. Nachdem ein vollbesetzter Personenzug von drei Waggons nur 530 Zentner Bruttolast, das heißt um 120 Zentner weniger, enthält, so können in der Folge die Fahrzeiten von 30 Minuten für die Bergfahrt und von 25 Minuten für die Talfahrt mit vollster Sicherheit eingehalten werden.“

Die in der größten Steigung liegende Station ist Grinzing (289m, km 1,96). Unterhalb der Schwabenwiese wurde die Station Krapfenwaldl (330m, km 2,74) erreicht, nach der sich bald schöne Ausblicke auf Wien boten. In großem Bogen an der Sulzwiese und der Wildgrube vorbei, ging es dann zur Bergstation Kahlenberg (484,66 m, km 5,45). Oberhalb Grinzing ist die größte Steigung der Bahn, nämlich 1 : 10, was enorm ist und nur durch das Zahnrad bewältigt werden kann. Da pustet die Maschine stärker, vor dem Triebgrad streicht beständig ein Dampfstrahl auf die Bahnschiene, um sie zu benetzen, und doch bringt die Reibung bei Kurven ein Geräusch hervor, das dem Zwitschern von vielen Tausend Spatzen gleicht. Vier Tage nachdem die Bahnbehörde darüber befunden hatte, daß „alles in Ordnung“ sei, wurde am 7. März 1874 die Kahlenbergbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der große Tag ging sang- und klanglos vorüber. Das Wetter war kalt und regnerisch, die Wiener blieben daher daheim, und die Weltausstellungsgäste waren schon längst wieder abgereist. Einen Monat später aber, als der Frühling auf dem Kahlenberg eingezogen war, drängten sich die Neugierigen vor dem Nußdorfer Bahnhof, der natürlich bis zum letzten Augenblick „abgesperrt“ blieb, damit sich der darauffolgende „Einlaß“ umso dramatischer gestalten konnte. „Kinder, hörts mich an, weil heute Sonntag ist . . .“, so ungefähr werden damals viele Väter der Gattin und den Sprößlingen bedeutet haben, daß der Ausflug ausnahmsweise nicht nach Hütteldorf ins Brauhaus oder in den Alten Ort nach Ottakring führen wird, sondern hinaus zu der teils belächelten, teils bestaunten „Ruckerlbahn“, wie die neue Zahnradbahn alsbald genannt wurde. Hatte man glücklich einen Sitzplatz in dem geräumigen Aussichtswaggon erkämpft, konnte das Abenteuer beginnen: Ein Pfiff der Lokomotive, ein herzhafter Ruck, der einen auf die Holzbank drückte, und der Zug rollte behutsam davon. Die Kinder wurden zur Ruhe ermahnt und die Herren spreizten die Finger gegeneinander und sagten: „Sehn S’, so funktioniert das System Riggenbach!“ Die Wiener bezeichneten die Kahlenbergbahn häufig als „Zahnradbahn à la Ritschi (Rigi)“ und gebrauchten diese Redensart gerne, wenn sie von etwas besonders Hohem, Weitem, nur



schwierig Erreichbarem sprachen. „Wa-a-as? Ja, das is ja nachher schon's Höchste, was gibt!“ läßt der Wiener Sittenschilderer Friedrich Schlögl einen Bürger vom Strozzgrund sagen, der mit seiner Familie ins Theater geht und Karten für die „Amphitheaterloge“ hoch oben im vierten Rang gekauft hatte. „Mir sein ja keine Astronom', die d'Stern oder ,n Kometen beobachten woll'n! Da hat's ja der Turmwächter von St. Stephan viel kommoder! Da muß sich ja gleich ein' zweite Aktiengesellschaft d'ranmachen und eine Zahnradbahn ,a la Ritschi errichten, die wirklich notwendiger wär' als auf'n Kahlenberg!“

Die Gesamtlänge der Bahn betrug 5,5 Kilometer, wovon 5 Kilometer doppelgleisig, die restlichen 500 Meter des 1876 gebauten Ergänzungsstückes zum Kahlenberghotel hingegen nur eingleisig waren. Rund 68 Prozent der Strecke verliefen gerade, 32 Prozent lagen in Bogen von 180 Meter Radius. Zwischen den Bahnhöfen Nußdorf und Kahlenberg mußten die Lokomotiven, zwei Waggons vor sich herschiebend, einen Höhenunterschied von rund 310 Metern bewältigen oder, wie es das „Neuigkeitsweltblatt“ einmal ausdrückte, „sich mit ihren scharfen Eisenzähnen auf die Höhe des Berges hinaufbeißen.“ Die Steigung war nicht gleichmäßig, sondern variierte entsprechend den Gegebenheiten des Geländes. Dabei entfielen Steigungen bis zu

4 % auf eine Streckenlänge von 1787,2 m

5 % auf eine Streckenlänge von 1176,8 m

6 % auf eine Streckenlänge von 412,9 m

7 % auf eine Streckenlänge von 99,0 m

8 % auf eine Streckenlänge von 281,0 m

9 % auf eine Streckenlänge von 807,6 m

10% auf eine Streckenlänge von 935,5 m

Die Gleise waren normalspurig (1,435 m), wobei zwischen den beiden Laufschienen die „Riggenbach'sche Zahnstange“ mit ihren trapezförmigen Zähnen lag, in welche die Zahnräder der Lokomotiven und Waggons eingriffen. Die Zahnstange konnte man als ein Musterbeispiel handwerklich betonter Qualitätsarbeit bezeichnen. Sie war von der Brigittenauer Eisengießerei Schimmelbusch angefertigt worden und hat sich in 35 Betriebsjahren nur um 0,75 Millimeter abgenützt. Laufschienen und Zahnstange ruhten auf 2,40 Meter langen Querschwellen, wobei in Abständen von je 100 Metern Haftsteine in mächtigen Fundamenten eingemauert waren, um das „Bergabwandern“ des Oberbaues zu verhindern. An den beiden Endstationen und am Ende der zweigleisig ausgebauten Strecke ermöglichten Schiebeweichen das Übersetzen der Züge von einem Gleis auf das andere.

Das Gesamtgewicht der 3,5 m hohen und 2,6 m breiten Maschinen betrug im „ausgerüsteten Zustand“ mit 1,2 Kubikmeter Wasser und 250 Kilogramm Kohle genau 21 Tonnen.

Nur die Hunde hatten es schwer. Sie durften die Bahn nicht „benützen“, nicht einmal mit einer Hundekarte. Oftmals liefen sie dem Zug, in dem ihr Herrl saß, mit heraushängender Zunge nach und kamen halbtot auf dem Kahlenberg an. Einmal wurde ein Hund, der auf den fahrenden Zug aufspringen wollte, von der Maschine erfaßt und überfahren, worauf die Fahrgäste den Lokomotivführer auf das gröblichste beschimpften.

Der Bahnbetrieb wurde von insgesamt 40 Bediensteten aufrechterhalten. Es waren dies ihrer Dienststellung nach:

3 Oberbeamte

4 Stationsbeamte



1 Kassierin  
1 Kanzleimanipulant  
6 Lokomotivführer (einer davon gleichzeitig Heizhausaufseher)  
6 Lokomotivheizer  
6 Kondukteure  
1 Wagenmeister  
1 Bahnmeister  
1 Schiebeweichenmeister  
1 Schlosser  
1 Schmied  
1 Dreher  
7 Streckenwärter (gleichzeitig Oberbauarbeiter)  
1 Nachtwächter  
2 Portiere

Man klagte aber nicht nur, man sammelte auch Erfahrungen. So stellte sich beispielsweise die Notwendigkeit heraus, die Fahrgeschwindigkeit zu erhöhen, um die Lokomotiven und Waggons besser ausnützen zu können. Mit 1. Mai 1874 wurde daher mit behördlicher Genehmigung die Fahrzeit Nußdorf-Kahlenberg von 45 auf 30 Minuten heruntersetzt.

Auf etwas konnten die Aktionäre der „Kahlenberg A.G.“ überhaupt keinen Einfluß nehmen: das war das Wetter. Es war meistens „höchst unbefriedigend“. Während bei günstiger Witterung bis zu 1500 und an Sonntagen bis zu 5000 Fahrgäste gezählt wurden, sank die Frequenz bei Regenwetter derart ab, daß es sich fast nicht auszahlte, die Lokomotiven anzuheizen. Am 1. Mai 1875 entschloß sich die „Kahlenberg A.G.“ zu einer neuerlichen, diesmal sehr drastischen Fahrpreissenkung um 25 Prozent. Diese Maßnahme war zwar ein Tiefschlag für die Seilbahn, aber der Sieg war mit einem zu großen Opfer erkauf worden. Vom „Draufzahlen“ konnte die Bahn auf die Dauer nicht existieren. Die Generalversammlung faßte daher am 20. April 1876 den Beschluß, sich der ruinösen Konkurrenz der Bergbahngesellschaft und ihrer Drahtseilbahn endgültig zu entledigen. Sie kaufte um einen Spottpreis die ganze Anlage samt den dazugehörigen Liegenschaften, Gebäuden und dem Hotel auf und legte – wie wir schon früher gehört haben – die Seilbahn kurzerhand still. Die Maschinen und Gleise wurden als Alteisen verkauft, die Aussichtswaggons zertrümmert und verheizt. Das einzige, was von der Bahn erhalten geblieben ist, sind ein Stück des Drahtseils und ein Fahrplan, die im Wiener Technischen Museum ausgestellt sind.

Mit den Ziegeln des ehemaligen Maschinenhauses erbauten 1887 die beiden Theaterarchitekten Helmer und Fellner die 22 Meter hohe Stefaniewarte auf dem Kahlenberg. Die Namensgebung erfolgte zu Ehren der österreichischen Kronprinzessin. Es war sechs Jahre nach der Verheleichung der Belgierin mit dem Kronprinzen Rudolf und zwei Jahre vor dessen tragischem Tod in Mayerling. Die „Kahlenberg A.G.“, nun endlich alleinige Unternehmerin, verlängerte sogleich ihre Zahnradbahnstrecke um einen halben Kilometer bis 200 Meter nahe an das Kahlenberghotel heran. Am 17. September 1876 fuhr der erste Zug auf der nunmehr vollständig ausgebauten Strecke.

Dafür war die „Camera obscura“, die ein Tiroler namens Mathias Grabinger abseits des Gasthausgartens in einer grün gestrichenen sechseckigen fensterlosen Hütte eingerichtet hatte, eine sehenswerte und billige Attraktion. Durch eine Röhre, die wie ein kleiner Schornstein aus dem



Dach ragte, projizierte er Bilder aus der Umgebung auf eine weiße Tischplatte. Die staunenden Beobachter konnten die Zahnradbahnstation Krapfenwaldl sehen, der sich eben ein Zug dampfend näherte, bei anderer Linseneinstellung wurde die Kahlenberger Straße mit ihren Kutschen und Spaziergängern sichtbar.

An der Ostseite des Hotels ließ sich der Wiener Porträtmaler und Schüler Ferdinand Georg Waldmüllers, Eugen Felix, anfangs der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts eine schlossartige Villa erbauen. Durch seine Bekanntschaft mit dem Kronprinzen Rudolf kam er auf den Gedanken, diesem das Schlösschen für die Kronprinzessin zum Kauf anzubieten. Die Schriftstellerin Genia Seidolf berichtete in ihrem Roman „Zu Füßen der Stadt“ und in ihren Aufzeichnungen „Was man vom Kahlenberg nicht weiß“ darüber: „Das Schloß wurde zu diesem Zweck mit großer Pracht und allem Luxus, aber auch mit viel Geschmack ausgestattet. Skulpturen schmückten die reichgegliederte Front, die Terrassen, Balkons und Freitreppen, das Gartenplateau wurde im italienischen Stil angelegt und die Innenräume waren mit leder- und Seidentapeten, Schnitzereien und kostbaren Antiquitäten geschmückt. Es war ein wahres Märchenschloß, der schönsten Prinzessin würdig.“

Immer noch mußte man für die Anreise vom „Auge Gottes“ bei der Nußdorfer Linie eine gute Stunde Fahrzeit mit einem rumpelnden Stellwagen in Kauf nehmen. Auf den Dampferanschluß von und nach Wien war kein Verlaß, weil die Lokalschiffe entweder wegen niedrigen Wasserstandes der Donau oder wegen Hochwassers häufig ausfielen. Die dritte Möglichkeit, mit der Franz-Joseph-Bahn nach Nußdorf zu fahren, war vielen Wienern zu teuer.

Eine kleine Wendung zum Besseren trat 1886 ein, als die „Kahlenberg A.G.“ eine eigene Tramwaylinie vom Schottenring nach Nußdorf bauen und durch die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft betreiben ließ. Von der Innenstadt bis zu Nußdorfer Linie zogen Pferde die kleinen Waggons, dann übernahmen Dampftramway-Lokomotiven die Führung. Ein Maximum an Bequemlichkeit für die Fahrgäste war freilich nicht erreicht worden. Eduard Pötzl schildert die Heimfahrt von einem Ausflug in folgender drastischer Weise: „Noch ein kurzer Spaziergang durch den schon im grauen Abendschatten liegenden Wald, und die Station Krapfenwaldl ist erreicht. Auf der Zahnradbahn erhält man sogar einen Sitzplatz; denn der Dienst ist vortrefflich geregelt. Nun aber hört jede Schwärmerei auf; gleich in Nußdorf beginnt der Kampf um einen Platz auf der Dampftramway. Die Szenen, welche sich hier an jedem Sonntag abspielen, spotten der Beschreibung. Bei dem besten Willen scheint es der Gesellschaft nicht möglich zu sein, alle die Menschen unmittelbar nach ihrer Rückkunft vom Kahlenberge nach Wien zu befördern. Die Waggons werden in einem Maße vollgepfropft, das selbst die schlimmsten Erwartungen der Wiener übersteigt, und man weiß, was dieselben in diesem Punkte vertragen können. Trotzdem begnügen sich die armen Opfer meist mit einem bloßen Gejammer über ihr Schicksal und mit der nutzlosen Erörterung, dass es woanders anders ist“.

Nur anlässlich der sommerlichen Annenfesten auf dem Kahlenberg, von denen wir bereits an anderer Stelle berichtet haben, hatte die Zahnradbahn Rekordziffern aufzuweisen. Sie stand ja gewissermaßen im Mittelpunkt des Geschehens, da sie den An- und Abtransport der Festgäste besorgte. Die Annenfesten zählten mit ihren verschiedenen Attraktionen und Belustigungen zu den beliebtesten und meistbesuchten Sommerveranstaltungen Wiens. 1891 mußte das Annenfest wegen Schlechtwetters viermal abgesagt werden, bis es auf dringenden Wunsch doch noch abgehalten wurde.

Die zweifellos vorhandene Beliebtheit der Zahnradbahn bei Einheimischen und Fremden konnte nicht darüber hinwegtäuschen, daß ihre Finanzlage alles andere als rosig war. Als Bürgermeister Doktor Karl Lueger 1897 anlässlich eines Kahlenbergbesuches mit der Bahn fuhr, benützten einige





anwesende Herren der „Kahlenberg A.G.“ die Gelegenheit, ihn über die „unhaltbaren und beklagenswerten Verkehrsverhältnisse“ zu unterrichten.

„Man ist sehr befriedigt darüber“, heißt es in einer Notiz über das geführte Gespräch, „dass Lueger in voller Erkenntnis, dass hier eine Abhilfe notwendig sei, seine volle Unterstützung zugesagt hat.“ Tatsächlich dauerte es aber noch ganze sechs Jahre, bis die Wünsche realisiert wurden. 1902 ging im Zuge der Kommunalisierung der städtischen Verkehrsmittel die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in das Eigentum der Gemeinde Wien über, und am 13. August 1903 fuhren die Wiener zum ersten mal „elektrisch“ von der Börse zur Nußdorfer Zahnradbahnstation: mit der nachmaligen Straßenbahnlinie 36 beziehungsweise der heutigen Linie D.

Ab 1901 führte die Bahn „dank der Fürsorge der Gemeinde Wien“, welche die Kosten trug, täglich einen Schülerzug vom Beg hinunter nach Nußdorf und am Nachmittag wieder zurück, um den Kindern den langen, besonders im Winter beschwerlichen Schulweg zu ersparen.

Am 28. Jänner 1897 berichtete das „Neuigkeits-Welt-Blatt“ über das aufsehenerregende Ereignis: „Der heutige Tag hat für das Verkehrsleben Wiens eine erhöhte Bedeutung durch die Eröffnung der ersten elektrischen Tramwaystrecke. Die Eröffnungsfahrt erhielt durch die hiezu geladenen Persönlichkeiten einen festlichen Charakter, der auch durch die Menschenansammlungen in den von den Motorwagen befahrenen Straßen zum Ausdruck kam.“ Laut „Neuigkeits-Welt-Blatt“ hörte man nur Worte des Lobes „über die Leitungsanlage, die elegante Ausstattung der Waggons und die tüchtige Ausbildung der bisher als Kutscher in Verwendung gestandenen Waggonführer“. Weiters rühmte das Blatt: „Die äußerst bequemen Wagen haben mit Peluche überzogene Bänke und sind mit elektrischer Heizvorrichtung und Beleuchtung versehen.“

Es lag auf der Hand, dass sich auch die „Kahlenberg A.G.“ mit der Frage der Elektrifizierung ihrer Zahnradbahn beschäftigte. Vordringlicher aber schien es nach allgemeiner Ansicht, endlich einmal den Zubringerdienst besser zu organisieren, da ja davon die Zukunft der Bahn abhing. Zu diesem Zweck beschloß die Gesellschaft 1893 den Bau einer eigenen elektrischen Kleinbahn von Döbling nach Grinzing und nach Heiligenstadt. Dieses Projekt kam über unverbindliche Gespräche nicht hinaus und ging sang- und klanglos unter.

Gleichzeitig mit der Elektrifizierung wollte man auch den Zahnradbetrieb auflassen und zu einem Adhäsionsbetrieb, also zu einer elektrischen Reibungsbahn, übergehen.

Erst 1907 kam es mit den Siemens-Schuckert-Werken zu verbindlichen Gesprächen, in deren Folge dieses aufstrebende Industrieunternehmen ein „Generalobjekt“ für die Elektrifizierung der Kahlenbergbahn ausarbeitete.

Das Jahr 1912 wurde schließlich zum Schicksalsjahr der Kahlenbergbahn. Damals lief die alte Betriebskonzession ab. Das Eisenbahnministerium bewilligte auf Antrag der Gesellschaft mit Kundmachung vom 5. August 1912 eine Verlängerung der Konzession, aber unter der schwerwiegenden Bedingung, dass innerhalb von zwei Jahren das vorliegende Elektrifizierungsprojekt („eine mit elektrischer Kraft zu betreibende, vollspurige Kleinbahn von Nußdorf auf den Kahlenberg mit einem Flügel auf den Cobenzl als Reibungsbahn“) verwirklicht sein müsse.

Das ist für Wien umso bedauerlicher, als die ebenfalls 1874 erbaute Schwabenberg-Zahnradbahn in Budapest heute noch existiert. Sie wurde modernisiert, elektrifiziert und mit modernen Waggons ausgerüstet. Nur die solid gebauten Riggerbachschen Schiebeweichen aus dem Jahre 1874 sind noch immer dieselben und bewähren sich auch bei der Belastung durch die Züge unserer Zeit.



Der 28. Juni 1914, ein Sonntag, war ein glühend-heißer Sommertag. Das verlängerte Wochenende – der darauffolgende Montag war der Peter-und-Pauls-Tag – hatte viele Wiener hinaus ins Grüne gelockt.

... und am 28. Juli unterzeichnete der greise Kaiser die Kriegserklärung gegen Serbien. Nur drei Tage später erfolgte die Gesamtmobilisierung der Heere Russlands und Deutschlands, und damit fiel der oft zitierte Funke in das europäische Pulverfaß.

Die Gefahr, dass die Russen nun sogar bis Wien vorstürmen könnten, war in den Bereich der Möglichkeit gerückt. Also musste Wien in Verteidigungszustand versetzt werden. In fieberhafter Eile legten Tausende von Landsturmarbeitern rings um die „Reichshaupt- und Residenzstadt“ eine „feldpermanente Verteidigungslinie“, und der Kahlenberg wurde gewissermaßen als „Reduit der Wien-Verteidigung“ befestigt. „Tief im Boden des Hausberges der Wiener eingegrabene Batteriestellungen, die wohl nur mit den uralten 1869er Uchatiuskanonen bestückt werden konnte, sollten artilleristische Rückhalte bilden“, berichtet Herbert W. Patera über den „Stützpunkt Kahlenberg-Leopoldsberg“. Die Zahnradbahn hatte jetzt ungewöhnliche Fracht zu befördern: Spaten und Schaufeln, Stacheldraht in unübersehbarer Menge, Maschinengewehre und Munition. Die verliebten Paare, die biedereren Bürger, die einen frohen Tag im Grünen verbringen wollten, die übermütig lachenden Kinder von ehemals, das alles war verschwunden. Der feldgraue Alltag hatte auch von der Kahlenbergbahn Besitz ergriffen.

Entlang der Strecke reihte sich Unterstand an Unterstand, vorgeschobene Schützengräben reichten bis ins Weidlingtal. „Der gesamte Kahlen- und Leopoldsberg“, schreibt Patera weiter, „war als ‚militärisches Sperrgebiet‘ erklärt worden und wurde von uralten Landstürmern in der tiefgrauen Friedensuniform scharf bewacht. Daß diese ehrsam Greise noch umgearbeitete Lorenzgewehre ex 1866 trugen, fiel kaum auf, dafür aber umso mehr die halbmeterlangen Bajonette, die schon 1914 Seltenheitswert hatten! Zur ‚Besetzung‘ dieser ‚feldmäßigen Stellung‘ waren insgesamt 10 Landsturmbaone eingesetzt worden sowie 8 Landsturmbatterien. (Gefechtswert null, Schussweite höchstens 3000 Meter!) Insgesamt etwa 80.000 Mann! – Spaziergänger, die sich friedlich durch die Wildgrubenschlucht ergingen, wurden von martialischen Patrouillen aufgehalten und mussten sich ausweisen.“

Der Sieg des österreichischen Generals Roth bei Limanowa im November 1914 brachte die glückliche Wendung und verhinderte den befürchteten Durchbruch des Zarenheeres. Der „Stützpunkt Kahlenberg“ blieb noch bis 1918 bestehen, nur die uralten Kanonen schaffte man 1917 an die Isonzofront, wo sie dringend benötigt wurden.

Daß unter den obwaltenden Kriegsverhältnissen die Kahlenbergbahn schwer zu leiden hatte, ist verständlich. Von einem normalen Betrieb konnte bald keine Rede mehr sein. Das Bahnpersonal war zum Teil eingerückt, zwei der vorhandenen Lokomotiven wurden wegen ihrer Kupferkessel „mobilisiert“. Die Gleisanlagen verfielen von Monat zu Monat. Wo überhaupt noch an Ausbesserungen gedacht werden konnte, wurden die Schienen anstatt mit Schrauben mit großen Zimmermannsnägeln an den Schwellen befestigt. Die Vernachlässigung der Bahneinrichtungen führte schließlich zu Betriebsstörungen und mehrmaligen Stilllegungen. Oftmals mussten auch Züge wegen totalen Kohlenmangels ausfallen. Regelmäßig verkehrte eigentlich nur noch der tägliche „Schulzug“, der gleichzeitig den Zisternenwagen mit Trinkwasser für das Kahlenberghotel und die umliegenden Villen mitführte.

Und plötzlich fehlten einmal über Nacht ein paar Schienen. Diebe waren dagewesen und hatten sie abmontiert. Nun konnte die Zahnradbahn nur noch eingleisig fahren, was im Hinblick auf den ohnehin bis auf ein Minimum gedrosselten Verkehr weiter nicht ins Gewicht fiel. So bemerkten die



wenigen übriggebliebenen Bahnbediensteten auch nicht (oder wollten es vielleicht auch gar nicht bemerken), wie nach und nach das ganze zweite Gleis spurlos verschwand, die Schwellen herausgerissen und die Bänke in den Stationen, die Tafeln und Zäune abmontiert wurden. Die notleidende Bevölkerung versorgte sich hier, solange noch etwas zu holen war, mit Brennmaterial. Sogar einen richtigen Kasseneinbruch erlebte die Kahlenbergbahn, der allerdings für die Einbrecher mit einer Enttäuschung endete, weil sie im Panzerschrank der Station Nußdorf statt Bargeld nur einige Fahrkarten vorfanden. Erboast darüber, schleppten sie die schwere Kasse zum nahen Schreiberbach und warfen sie ins Wasser. Dort wurde die Kasse am nächsten Morgen entdeckt und unter großen Schwierigkeiten geborgen.

Eine boshafte Anekdote weiß sogar zu erzählen, dass gegen Ende des Krieges, als bei einem Brand die Tore des Lokomotivschuppens aufgebrochen werden mussten, die Feuerwehr vergeblich nach zwei Maschinen suchte. Auch sie sollen gestohlen worden sein. Wenn diese Geschichte auch wahrscheinlich nicht ganz den Tatsachen entspricht, so ist sie doch gut erfunden, denn sie spiegelt treffend die triste Situation wider, in der sich die Bahn befand.

Einigermaßen unverständlich erscheint es, wie es die Kahlenbergbahn trotz alledem fertigbrachte, noch immer erstaunlich hohe Verkehrsleistungen zu vollbringen. Selbst im letzten Kriegsjahr verkehrten noch 3226, oftmals zum Bersten überfüllte Züge und beförderten 151.155 Passagiere. Die fast gleiche Anzahl von Fahrgästen registrierte man in den Friedensjahren 1883 und 1896, allerdings in einer doppelten bis dreifachen Zahl von Zügen.

Dann war der Krieg endlich zu Ende. Für die Zahnradbahn gab es allerdings keinen neuen Anfang mehr. Die Not der ersten Nachkriegsjahre, der Hunger, die Existenzsorgen und die Inflation, dies alles zusammen ließ die Bahn nicht nur bei der Bevölkerung, sondern auch bei den Behörden in Vergessenheit geraten. Eine Reaktivierung wäre auch vom technischen und ökonomischen Standpunkt aus ein hoffnungsloses Beginnen gewesen, denn die Verwahrlosung der Anlage hatte bereits einen nicht mehr zu überbietenden Grad erreicht.

Die Bahn befand sich – medizinisch ausgedrückt – in einem Zustand der Agonie. Wann sie schließlich ihren Betrieb einstellte, ist nicht mehr genau festzustellen. Es gibt darüber verschiedene, einander widersprechende Daten. Nach einem offiziellen Datum wurde die Kahlenbergbahn am 16. September 1919 eingestellt, was aber nicht stimmen kann, denn es verkehrten nachweislich noch 1920 und 1921, wahrscheinlich sogar noch 1922 Züge. Nach einem anderen Bericht fuhr „an einem regnerischen Novembertag des Jahres 1921“ der letzte Zug. Der von uns schon früher genannte Kleinbahnexperte Herbert Wöber wiederum bringt das Ende der Bahn mit der Wasserversorgung des Kahlenberges in Zusammenhang. Er schreibt: „Als dann die Hochquellenwasserleitung fertiggestellt war, schlug der Kahlenbergbahn die Sterbestunde. 1922 wurde der Betrieb eingestellt ...“ Auch aus den schriftlich niedergelegten Erinnerungen des letzten Lokomotivführers, Karl Höfle, ist zu entnehmen, dass die Bahn noch 1922 gefahren sein muß. Zuerst allerdings schildert Höfle voll Wehmut das Nußdorfer Eisenbahnidyll der Vorkriegszeit: „Wenn ich mit meinem eisernen Rössel aus dem Stall herausgefahren bin, hab’ ich immer die Dampfpeife gezogen, und der Pfiff war das Signal für meine Frau, dass sie mir den Kaffee zum Zug bringt.“

Dann heißt es weiter: „Wenn ich an die letzten Tage der Zahnradbahn denke, bekomme ich heute noch einen roten Kopf. Dreißig Jahre war ich Lokomotivführer und dann wurde ich entlassen.“ Nach der Meinung Höfles wurde der Schlussakt der Kahlenbergbahn dadurch gesetzt, dass eines Tages im Frühjahr 1922 ein gewisser Direktor Löblich von der Lokalbahn Wien-Baden in Nußdorf erschien und das Betriebspersonal in der Werkstätte zusammenrief. In einer energischen Ansprache verlangte er die Erhöhung der Arbeitszeit von neun auf zwölf Stunden täglich und



stellte auch weitere für das Personal unannehmbare Forderungen. Als die 25 noch übriggebliebenen Bediensteten diese Forderungen zurückwiesen, wurden sie gekündigt. Die Abfertigungen, die die „Kahlenberg A.G.“ zahlte, waren angesichts der Geldentwertung so gering, dass es zu einer Reihe unerquicklicher Arbeitsprozesse kam, die sich noch jahrelang hinzogen. Ein weiterer Zeuge dafür, dass die Bahn noch 1922 in Betrieb stand, ist der letzte Vorstand der Station Kahlenberg, Wenzel Perlinger. Er versah bis zum Herbst 1922 seinen Dienst. Selbst als kein Zug mehr von Nußdorf auf den Berg dampfte, wollte er sich nicht von dem Ort trennen, der so lange seine Arbeitsstätte gewesen war. Er hat weiterhin ganz allein, auch im Winter, im alten Stationsgebäude gehaust, hat den Zweiten Weltkrieg mit seinen schweren Bombenangriffen, die auch den Kahlenberg nicht verschont haben, überdauert und ist erst 1947 im Alter von 82 Jahren gestorben.

Egal, wann und unter welchen Umständen immer der letzte Zug der Kahlenbergbahn gefahren sein mag, eine Version ist jedenfalls unrichtig, nämlich die, dass die Einstellung wegen häufiger Unfälle verfügt werden musste. Die seinerzeit immer wieder aufgetauchten Gerüchte über Entgleisungen und Abstürze waren böswillige Erfindungen. Die Zahnradbahn zeichnete sich sogar noch bis in ihre letzten Tage durch eine hohe Betriebssicherheit aus und hatte in der Zeit ihres Bestehens nur einen einzigen Unfall zu verzeichnen, als einmal (das Datum ist nicht bekannt) „bei einer Bergfahrt ein Räderpaar auseinanderging und die Gleisanlage zerstörte“. Verletzte hat es dabei nicht gegeben.

Der Tatsache beziehungsweise der Behauptung, dass 1922 die Kahlenbergbahn noch gefahren ist, steht die amtliche Feststellung des Verwaltungsgerichtshofes gegenüber, dass „das ganze Jahr 1922 hindurch der Betrieb der Eisenbahn eingestellt gewesen sei“. Wieso sich dieses Höchstgericht mit der Kahlenbergbahn beschäftigen musste, hat eine längere Vorgeschichte: Schon bald nach Kriegsende trat die „Kahlenberg A.G.“ der Reihe nach an den Staat, das Land Niederösterreich und die Gemeinde Wien mit der Bitte heran, das Betriebsdefizit zu decken. Dieses Ansinnen wurde natürlich von allen Stellen strikt abgelehnt. Aber nicht nur das allein: Das Handelsministerium, das die Agenden des früheren k. k. Eisenbahnministeriums übernommen hatte, stellt an die „Kahlenberg A.G.“ die Forderung, bis längstens 1. Juni 1923 den regelmäßigen Bahnbetrieb wiederaufzunehmen, widrigenfalls die Konzession eingezogen würde. Die Einwendungen der Gesellschaft, dass dies aus vielerlei Gründen, die außerhalb ihrer Einflusssphäre liegen, undurchführbar sei, nahm das Ministerium nicht zur Kenntnis. Die „Kahlenberg A.G.“ begab sich daraufhin auf den beschwerlichen Weg des Instanzenzuges und scheute auch davor nicht zurück, sich bis zum Verwaltungsgerichtshof durchzukämpfen. Das Erkenntnis des Höchstgerichtes aber war für die Gesellschaft bestürzend: Am 23. November 1923 wies es die Beschwerde der „Kahlenberg A.G.“ als unbegründet zurück und bestätigte seinerseits, dass die Bahn ihrer Betriebspflicht nicht nachgekommen sei, obwohl sie von der belangten Behörde, dem Handelsministerium, dazu wiederholt aufgefordert worden sei. Die mit Dekret vom 23. Mai 1923 ausgesprochene Entziehung der Konzession sei deshalb zu Recht erfolgt. Das war nun der offizielle und endgültige Schlußpunkt in der Lebensgeschichte der Zahnradbahn auf den Kahlenberg.

Was dann noch weiter geschah, war nur noch ein großer Ausverkauf – schnell, schnell, so als wollte man die leidige Sache möglichst rasch hinter sich bringen. Die übriggebliebenen Gleise, die Lokomotiven, die schon arg verrosteten Personenwagen, das Heizhaus in Nußdorf und die Werkstätte wurden zu einem Spottpreis verkauft und alles, was davon aus Eisen war, sogleich verschrottet. Das Stationsgebäude in Grinzing brannte vollständig nieder. Ein Obdachloser, der



hier zu nächtigen pflegte, hatte unvorsichtigerweise ein brennendes Zündholz weggeworfen und damit den Brand ausgelöst.

**Kundmachung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 16. Mai 1923, womit die Konzession der Kahlenbergbahn als erloschen erklärt wird.**

Auf Grund des § 13 der Kundmachung des Handelsministeriums vom 5. August 1912, ..... Nr. 158, wird die laut dieser Kundmachung erteilte Konzession für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Nußdorf der Kahlenbergbahn im XIX. Wiener Gemeindebezirk auf das Plateau des Kahlenberges als erloschen erklärt.

Schürff

Auszug aus dem Bundesgesetzblatt 1923

Für alles, was entlang der Bahnstrecke nicht niet- und nagelfest war, fanden sich Liebhaber. Während die meisten Diebe unbehelligt blieben, obwohl sie das Diebsgut mit Streifwagen wegführten, wurden noch 1925 zwei Burschen im Alter von 16 und 17 Jahren vom Jugendgericht unbedingt zu je zehn Tagen strengem Arrest verurteilt, weil sie von einem leeren Wächterhäuschen Blech abmontiert hatten.

Im funktionslos gewordenen Stationsgebäude auf dem Kahlenberg beabsichtigte der Polizeiinspektor Ferdinand Schödl – es war derselbe Beamte, der 1919 den Wiener „Einbrecherkönig“ Johann Breitwieser in seinem Landhaus in St. Andrä-Wördern stellte -, ein Kahlenbergmuseum einzurichten.

Schödl, seit 1925 Wachkommandant in Josefdorf, war ein fanatischer Kämpfer für die Erhaltung und Verschönerung dieses Wiener Erholungsgebietes. Unter seiner Leitung nahmen Arbeitskommandos eine Entrümpelung des Kahlenberges vor, entfernten die von den Schanzarbeiten übriggebliebenen Schutthalden und legten Wanderwege an. Dank seiner Intervention konnte auch eine Reihe von Häusern renoviert und vor dem Verfall gerettet werden. Bei den Aufräumungsarbeiten stieß man auf verschiedene historisch wertvolle Gegenstände, wie alte Römersteine und verstreutes Kriegsgerät von anno 1683. Alles das wollte Schödl in dem Museum ausstellen. Der schöne Plan geriet später leider völlig in Vergessenheit. 1933 wurde ein Wettbewerb zur Neugestaltung des Kahlenberges ausgeschrieben. 148 in- und ausländische Architekten beteiligten sich daran und stellten ihre Entwürfe im Wiener Messepalast aus. Damals erinnerte man sich wieder der unbenützten Trasse der alten Zahnradbahn und auch des noch aus der Luegerzeit stammenden Projektes einer Wiener Höhenstraße auf den Kahlenberg und den Leopoldsberg. Die Bundesregierung, die sich um die Linderung der damals herrschenden Massenarbeitslosigkeit bemühte, griff das Höhenstraßenprojekt sofort auf und gab die Ausführung in Auftrag. Bundeskanzler Dr. Engelbert Dollfuß selbst nahm im Mai 1934, zwei Monate vor seiner Ermordung, den ersten Spatenstich vor. Knapp anderthalb Jahre später, im Oktober 1935, wurde die Wiener Höhenstraße unter großen Feierlichkeiten von Bundespräsident Wilhelm Miklas dem Verkehr übergeben. Über eine weite Strecke, ungefähr von der Wildgrube bis zur Kahlenberghöhe, rollt seitdem der Autoverkehr auf der ehemaligen Zahnradbahnstrasse. Dieses Straßenstück, ferner das noch erhaltene Gebäude des ehemaligen „Zentralbahnhofes Nußdorf“, um den der D-Wagen seine Schleife zieht, die Straßenschilder der „Zahnradbahnstraße“, das Café „Zahnradbahnhof“ am Nußdorfer Platz und das Wienerlied von der „alten Zahnradbahn, die längst



schon zum alten Eisen g' hört“, das sind die die letzten Erinnerungen an diese originelle, leider viel zu früh dahingegangene Wiener Institution.

Das Technische Museum in der Mariahilfer Straße bewahrt noch zwei große Zahnräder einer Lokomotive, ein Stückchen Schiene samt dazugehöriger Zahnstange, einige Fahrkarten, einen Fahrplan von anno 1899, die Original-Konzessionsurkunde und ein Ölgemälde der Bahn von dem Wiener Maler Rudolf Stangelberger auf.

Zweimal in der Woche gehen die Aufseher durchs Museum und stauben die Gegenstände ab. Anlässlich des 80. Jahrestages der Bahneröffnung schrieb das „Neue Österreich“: „Sie können den Staub von gestern und den von vorgestern abwischen. Den, der das Gestern vom Heute trennt, nicht: denn der sitzt auch nicht außen. Er sitzt dort, wo zwei müde gewordene Kolben das Tempo von heute nicht mehr halten können.“

2014 wäre sie hundertvierzig alt geworden, unsere liebe, alte Zahnradbahn ...

