Die Kahlenbergbahn

Die normalspurige Zahnradbahn auf den Wiener Hausberg

1874 - 1922

Daten - Geschichte - Strecke - Fahrzeuge

Eine Zusammenfassung von Michael Heussler

inkl. ausführlichem Streckenplan

Die Kahlenbergbahn (1874 – 1922)

Die normalspurige Zahnradbahn auf den Wiener Hausberg

Eine Zusammenfassung von Michael Heussler

Daten:

Km 0,00	Bahnhof Nußdorf	169 m Seehöhe
km 1,96	Station Grinzing	289 m Seehöhe
km 2,74	Station Krapfenwaldl	332 m Seehöhe
km 4,85	Station Kahlenberg 1874 – 1876	457 m Seehöhe
km 5,45	Station Kahlenberg 1876 – 1922	483 m Seehöhe

Eröffnung: 7. März 1874
Verlängerung: 17. September 1876
Einstellung Planbetrieb: 16. September 1919
Letzter Personenzug: 26. November 1921
Letzter Güterzug (Wassertransport): April 1922
Erlöschen der Konzession: 16. Mai 1923
Spurweite: 1435 mm
Streckenlänge bis 16. September 1876: 4,85 km
Streckenlänge ab 17. September 1876: 5,45 km
Größte Steigung: 100 ‰
Kleinster Kurvenradius: 180 m
Höhenunterschied: 314 m

Geschichte:

Für die 1873 in Wien stattfindende Weltausstellung waren zahlreiche zusätzliche Attraktionen in Wien geplant. Bereits im März 1872 wurde dem k. k. Handelsministerium ein Projekt einer Zahnradbahn auf den Kahlenberg vorgelegt.

Mit der Concession vom 10. August 1872, zum Bau und Betrieb einer Locomotiv-Eisenbahn mit Zahnradbetrieb von Nußdorf auf das Plateau des Kahlenberges (bei *Josephsdorf*), wurden die Konzessionäre (darunter erstgenannt die *Union-Bank*) u. a. *nur zur Herstellung eines Geleises* verpflichtet. Weiters wurde festgelegt, dass Briefpost und Postbedienstete unentgeltlich zu befördern seien.

Am 23. August 1872 fand die kommissionelle Begehung der Strecke statt. Zahlreiche Einsprüche von Anrainern und Forderungen von extrem hohen Grundstückablösen verzögerten allerdings den Baubeginn bis Mai 1873, sodass die Zahnradbahn erst im Jahr nach der Weltausstellung fertiggestellt und am 7. März 1874 mit einer Länge von zunächst 4, 85 km bei einer Fahrzeit von 32 Minuten eröffnet werden konnte. Die Bahn wurde im Volksmund liebevoll „Ruckerlbahn“ genannt.

Seit Juli 1873 führte bereits vom Donauufer aus eine *„Drahtseilbahn“* auf den Leopoldsberg. Diese Standseilbahn sowie das Hotel am Kahlenberg waren damals im Besitz der *Oesterreichischen Bergbahngesellschaft*. Aus Konkurrenzgründen musste daher die Endstation der Zahnradbahn rund 600 m vom Hotel entfernt angelegt werden. Diese für die Fahrgäste unvorteilhafte Situation sowie die Tatsache, dass der Bahnhof Nußdorf von Wien aus nur mit der Donau-Schifffahrt bzw. der Franz-Josef-Bahn mit dazugehörigem längerem Fußmarsch oder mittels Pferdestellwagen zu erreichen war, führte zu geringer Fahrgastfrequenz.

Im Eröffnungsjahr 1874 beförderte die Kahlenbergbahn vom 7. bis 31. März insgesamt 3.525 Fahrgäste (1.968 bergwärts, 1.557 talwärts), vom 1. bis 30. April fuhren 13.323 Fahrgäste (7.693 bergwärts, 5630 talwärts). Die größte Tagesfrequenz gab es am Ostermontag, 6. April mit insgesamt 2785 Fahrgästen (1619 bergwärts, 1166 talwärts). Am 11. März sowie am 9. und 14. April war jeweils kein einziger Fahrgast zu befördern. Am 29. April gab es schließlich nur einen einzigen Fahrgast bergwärts. Das entspricht in den ersten beiden Betriebsmonaten einem Durchschnitt von knapp über 150 Berg- und Talfahrten pro Tag.

Erst im Jahr 1876 erwarb die Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft KEG sowohl die Drahtseilbahn als auch das Hotel am Kahlenberg, welche beide in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten waren. Die Drahtseilbahn wurde nach insgesamt nur 493 Betriebstagen wieder eingestellt und dafür die Zahnradbahn vom bisherigen Endpunkt eingleisig am 17. September 1876 um ca. 600 m bis knapp zum Gipfel des Kahlenbergs verlängert. Somit erreichte die Strecke ihre maximale Länge von 5,45 km. Ab diesem Zeitpunkt diente die Bahn nicht nur der Personenbeförderung, sondern war auch für die Wasserversorgung des Hotels am Kahlenberg zuständig. Die Fahrzeit konnte durch Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 8 auf 12 km/h trotz der nun längeren Strecke von 32 auf 30 Minuten gekürzt werden.

Nachdem beim Bau der Bahn nicht imprägnierte Holzschwellen verwendet wurden und diese daher rasch vermorschten, mussten bereits zwischen 1882 und 1885 alle alten Schwellen durch imprägnierte ersetzt werden.

Erst rund 11 Jahre nach der Eröffnung der Zahnradbahn konnte die KEG am 16. Juli 1885 durch den Bau einer Dampftramwaystrecke vom damaligen Linienwall auf Höhe der heutigen Sternwartestraße bis nach Nußdorf den bahnmäßigen Anschluss an die Wiener Pferdetramway herstellen. Die Dampftramway wurde durch die „Neue Wiener Tramwaygesellschaft“ betrieben. Erst durch diese leistungsfähige Verbindung entwickelte sich der Kahlenberg zu einem der beliebtesten Ausflugsziele der Wiener Bevölkerung.

Im Jahr 1887 wurde unter Verwendung des Abbruchmaterials der ehemaligen Bergstation der Drahtseilbahn die Stephaniewarte nahe der neuen Endstation der Zahnradbahn als zusätzliche Attraktion am Kahlenberg errichtet.

Am 12. August 1903 hatte die Dampftramway nach Nußdorf ausgedient. Seither fährt man mit der Straßenbahn auf der für den elektrischen Betrieb umgebauten Strecke.

In den Sommermonaten von 1907 bis 1914 stand zwei Mal pro Woche (Mittwoch und Samstag) eine Fahrt mit der Kahlenbergbahn auf dem Programm der Tour II der beliebten Stadtrundfahrten „Rund um Wien“. Die Teilnehmer wurden mit eigens für diese Fahrten gebauten, eleganten Ausflugswagen der Wiener Straßenbahn kreuz und quer durch die Stadt bis direkt zum Bahnhof Nußdorf der Zahnradbahn gefahren. Bei der Talfahrt stiegen die Rundfahrt-Teilnehmer dann bereits in der Station Grinzing aus und wurden nach einem kurzen Fußmarsch zur Endstelle der Straßenbahn in Grinzing mit den Ausflugswagen wieder abgeholt.

1911 legte die KEG ein Sanierungskonzept für die Kahlenbergbahn vor, welches die Elektrifizierung der Strecke sowie die Errichtung eines Villenviertels am Kahlenberg beinhaltete. 1912 sah ein Projekt der Siemens-Schuckert-Werke nebst der Elektrifizierung der Bahn und dem Bau von 12 Motorwagen auch eine Flügelbahn von der Station Krapfenwaldl Richtung Cobenzl vor. Alle diese Projekte und die damit verbundenen geplanten umfangreichen Neutrassierungen konnten wegen des Ausbruchs des ersten Weltkriegs nicht mehr umgesetzt werden.

Nach Kriegsende zwang Kohlenmangel zu Einschränkungen des Betriebs. Die aus wirtschaftlichen und personellen Gründen stark vernachlässigte Wartung der Fahrzeuge wirkte sich ebenfalls negativ auf den Bahnbetrieb aus. Um wenigstens ein Streckengleis betriebsfähig erhalten zu können, musste zur Gewinnung von dringend notwendigem Schienen- und Oberbaumaterial das zweite Streckengleis abgebaut werden. Am 16. September 1919 wurde schließlich der regelmäßige Bahnbetrieb eingestellt. Es verkehrten aber weiterhin gelegentlich Sonderzüge. Am 26. November 1921 fuhr dann der letzte Personenzug auf den Kahlenberg. Die Wassertransporte wurden noch bis April 1922 aufrechterhalten. Danach war die Strecke wegen Schienen- und Schwellendiebstählen unbefahrbar. Am 16. Mai 1923 wurde die Konzession für erloschen erklärt und anschließend die Restbestände der Bahn abgetragen und alle Fahrzeuge verschrottet.

Strecke:

Der ***Bahnhof Nußdorf*** war mit einem großzügigen Aufnahmegebäude inklusive Restaurant und einer langen Bahnsteigveranda ausgestattet. Das Bahnhofsgebäude ist bis heute denkmalgeschützt erhalten. Außerdem stand eine 6-gleisige Lokomotiv- und Wagenremise samt Werkstätte zur Verfügung. Im Jahr 1876 errichtete man ein Pumpenhaus mit Wasserkran. Außerdem wurde die hölzerne Wagenhalle der alten Station Kahlenberg in den Bahnhof Nußdorf übersiedelt und über zwei Abstellgleisen wieder errichtet Nachdem zur Zeit des Bahnbaus noch keine Weichenkonstruktionen für Zahnstangengleise existierten, waren die beiden Streckengleise mit allen Abstell- und Remisengleisen über eine Schiebebühne verbunden. Nach der endgültigen Einstellung der Zahnradbahn im April 1924 wurde das Remisengebäude im Jahr 1926 abgetragen.

Die durchwegs zweigleisige Strecke überquerte gleich nach dem *Bahnhof Nußdorf* auf einer kleinen Brücke den *Schreiberbach* und folgte der heutigen *Zahnradbahnstraße* westwärts bis zur Brücke über die *Kahlenberger Straße*. Die beiden Widerlager der dieser Brücke sind noch heute vorhanden. Danach verlief die Trasse weiterhin Richtung Westen dem heutigen *Unteren Schreiberweg* entlang. Ab dem *Grinzinger Steig* nahm die Bahn einen nordwestlichen Verlauf und erreichte mit maximaler Steigung nahe der heutigen Kreuzung mit dem *Mukenthaler Weg* die ***Station Grinzing***. Die Trasse folgte anschließend dem heutigen *Unteren Schreiberweg* bis zur ***Station Krapfenwaldl***. In unmittelbarer Nähe befand sich die bekannte Restauration und Jausenstation. Das legendäre Krapfenwaldl-Bad wurde erst ein Jahr nach Einstellung der Zahnradbahn eröffnet. Das ehemalige Stationsgebäude existierte noch bis 1960 auf dem Gelände des heutigen Parkplatzes des Bades.

Nun verlief die Strecke dem heutigen *„Forstweg Zahnradbahn“* folgend weiter nordwestlich. Nach einem weiten Linksbogen erreichte die Bahn jene Stelle, ab der die am 16. Oktober 1935 eröffnete *Wiener Höhenstraße* der ehemaligen Bahntrasse mit einer langgestreckten 180°-Rechtskurve folgt. Nahe der *Sulzwiese* überquerte die Bahn zum zweiten Mal den *Schreiberbach* mittels eines noch heute bestehenden Durchlasses. Nächst der Abzweigung des *Villenwegs* von der *Wiener Höhenstraße* lag bis zum 16. September 1876 der ***alte Station Kahlenberg*** der Zahnradbahn. Wie im Bahnhof Nußdorf waren die beiden Streckengleise sowie die beiden Gleise der hölzernen Wagenremise über eine Schiebebühne miteinander verbunden.

Anlässlich der Verlängerung der Zahnradbahn am 17. September 1876 zur ***neuen Station Kahlenberg*** übersiedelte man die Wagenremise in den Bahnhof Nußdorf. Das Stationsgebäude und die Abortanlagen wurden zur neuen Bergstation verlegt. Nur die Schiebebühne und das kleine Wärterhaus blieben an Ort und Stelle bestehen. Die Schiebebühne fungierte seither als Übergang vom zweigleisigen Streckenabschnitt zur 600 m langen, eingleisigen Verlängerungsstrecke. Das Streckengleis endete in der ***neuen Station Kahlenberg*** als einfaches Stumpfgleis an einem Prellbock. Nach der Einstellung der Bahn blieb das Stationsgebäude noch über 30 Jahre erhalten, ehe es 1955 dem Betriebsgebäude des damals neuen Fernsehsenders Kahlenberg weichen musste. Die heutige

Zufahrtsstraße zum Sender Kahlenberg verläuft exakt auf dem Planum des eingleisigen Streckenabschnitts.

Fahrzeuge:

Lokomotiven:

Die Bahn besaß 6 Dampflokomotiven, welche 1874 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM in Winterthur gebaut wurden. Die kleinen 2-achsigen Lokomotiven besaßen zwei Laufachsen, wobei die vordere über ein zusätzliches Bremszahnrad verfügte. Der Antrieb erfolgte über eine Vorgelegewelle auf ein Antriebszahnrad. Als Besonderheit standen die Lokomotiven auf der Kahlenbergbahn mit dem Schlot Richtung Tal und schoben somit bis zu 3 Wagen im Rückwärtsgang den Berg hinauf. Die Leistung war mit rund 70 Psi recht bescheiden und reichte für eine Höchstgeschwindigkeit bei der Bergfahrt von 8 km/h.

Personenwagen:

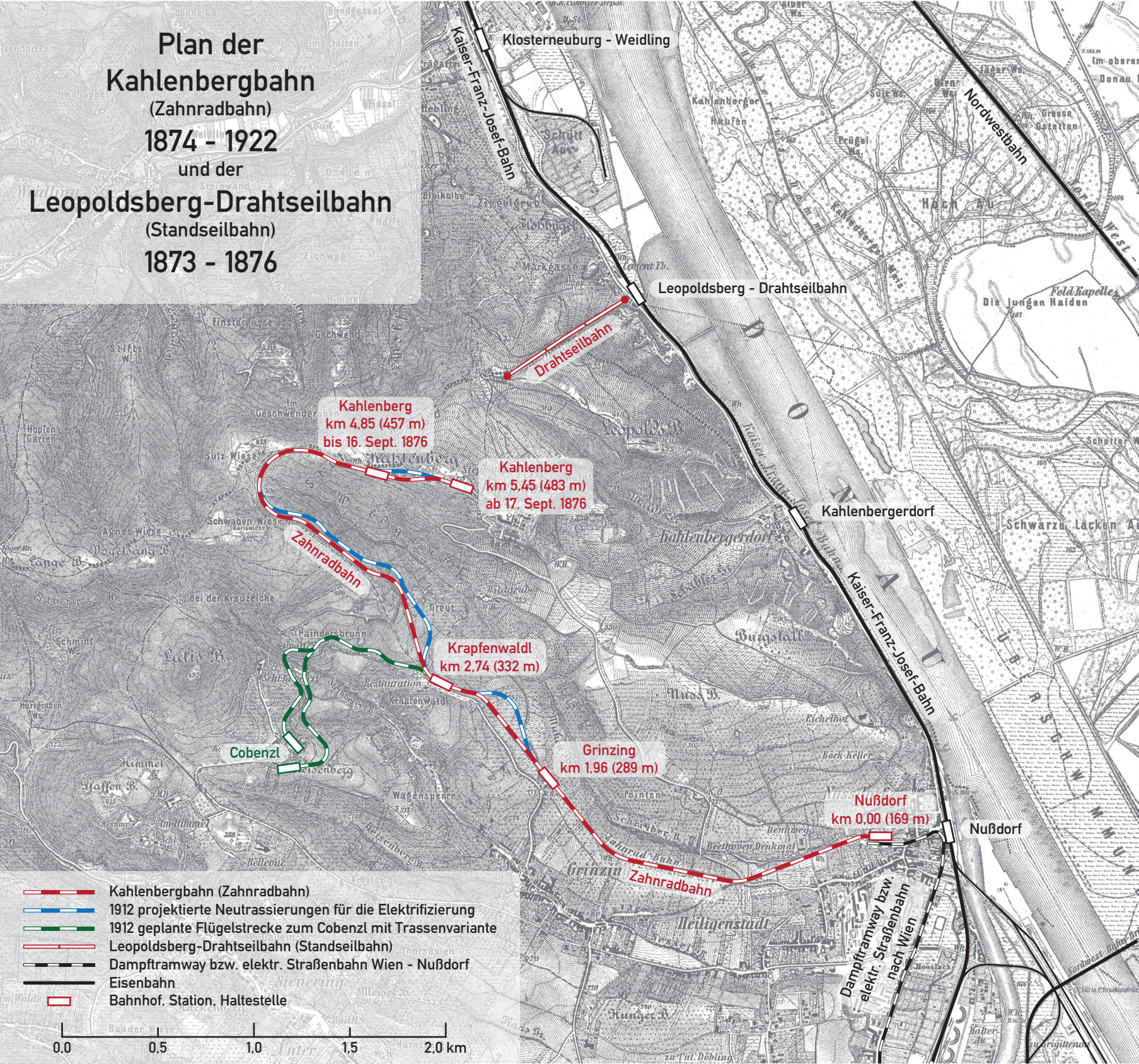
Für den Personentransport wurden insgesamt 18 zweiachsige Personenwagen von der Firma Milde in Wien-Hernals erbaut (Nr. 1-4, 6-9, 11-14, 15-19, 21, 22), welche teilweise mit 1.-Klasse-Abteilen mit Ledersitzen ausgestattet waren. Oberhalb der Seitenwände waren die Wagen seitlich offen und die Fahrgäste nur durch herablassbare Planen vor der Witterung geschützt. In der kalten Jahreszeit wurden Fenster eingesetzt. Die Wagen wurden erst um die Jahrhundertwende mit einer Dampfheizung ausgerüstet. Bis dahin mussten die Fahrgäste bei Kälte mit Wärmeflaschen Vorlieb nehmen. Da sich alle Bahnhöfe und Stationen auf der gleichen Seite befanden, erhielten alle Abteile nur auf der bergwärts gesehen linken Fahrzeugseite Einstiegstüren. Jeder Wagen besaß am bergseitigen Ende einen Puffer, welcher sich direkt auf der Stirnbohle des Nachbarfahrzeuges abstützte. Die bergseitige Achse war mit einem Bremszahnrad ausgestattet. Der Bremser fand seinen vor der Witterung völlig ungeschützten Platz auf einer kleinen Holzbank am Dach des Wagens. Anfangs musste jeder Wagen mit einem eigenen Bremser besetzt sein, später genügte dann ein Bremser am ersten Wagen.

Baujahr: 1874; Länge: 9,280 m; Breite: 3,000 m; Gewicht: 5,0 t; Radstand: 4,200 m

Güterwagen:

Neben drei einfachen Bahnmeisterwagen standen für Material- und Gütertransporte 4 zweiachsige **offene Güterwagen** (Nr. 5, 10, 15 und 20) zur Verfügung.
Baujahr: 1874; Gewicht: 3, 0 t; Tragfähigkeit: 4,5 t; Radstand: 3,000 m

Für den Trinkwassertransport zum Hotel Kahlenberg wurden anlässlich der Streckenverlängerung von der Firma Schimmelbusch in Wien-Brigittenau 2 zweiachsige **Zisternenwagen** (Nr. 23 und 24) angeschafft.
Baujahr: 1876; Radstand: 2,000 m; Inhalt: 3 m^3

Im Jahr 1898 beschaffte die KEG einen eigenen **Zahnstangenschmierwagen**. Diesem Fahrzeug ist die außerordentlich geringe Abnützung der Zahnstange von weniger als 1 mm innerhalb der ersten 40 Betriebsjahre der Bahn zu verdanken.

Plan der Kahlenbergbahn
(Zahnradbahn)
1874 - 1922
und der
Leopoldsberg-Drahtseilbahn
(Standseilbahn)
1873 - 1876