

Aus dem Archiv des Vereins **DENK*MAL**

Ing. Hannes Trinkl

Kulturblätter

Neustift am Walde und Salmannsdorf

Vom Leiterwagerl zum Autobus



Liebe Freunde des Vereins DENK*MAL

Seit der Gründung des Vereins DENK*MAL im Jahr 2005 wurde viel Interessantes und Vergessenes aus der Vergangenheit unserer ehemaligen Dörfer und ihrer Bewohner zusammengetragen, durch eigene Forschungen ergänzt und in Archiven dokumentiert.

Das vorliegende vierte Kulturblatt „Vom Leiterwagerl zum Autobus“ erhebt nicht den Anspruch, die technischen Daten und alle Jahreszahlen zu beinhalten, dazu gibt es für einzelne Themen genügend Publikationen von Fachleuten. Wir haben versucht, dieses Thema mit Geschichten, Geschichtchen und Unbekanntem zu gestalten.

Bisher sind drei Kulturblätter erschienen:

„Kleindenkmäler“ - im Herbst 2019

„Dreimarksteingasse“ - im Frühjahr 2020

„8. April 1945“ - zum 75-Jahr Gedenken an das Ende des Zweiten Weltkriegs - im Herbst 2020

Es werden noch weitere Kulturblätter in unregelmäßigen Abständen folgen. In gesammelter Form werden sie eine umfassende Geschichte von Neustift am Walde und Salmannsdorf ergeben, die Metallösen sollen die Ablage erleichtern. Die Verteilung der Kulturblätter erfolgt an alle jene, die den Wunsch nach einer Zusendung während der DENK*MAL-Stammtische oder auf unserer Homepage bekannt gegeben haben.

Sollten Sie jemanden kennen, der ebenfalls Interesse an unseren Kulturblättern hat, ersuchen wir Sie, uns dies mitzuteilen.

Dies kann erfolgen:

per Post an: DENK*MAL, Neustift am Walde 32, 1190 Wien oder auf der Homepage: www.neustift-am-walde.org unter Kontakte.

Fußweg

Bevor Kutschen und Stellwagen nach Neustift am Walde und Salmannsdorf führten, waren in unserer ärmlichen Gegend für Bauern und Leibeigene wohl die Beine das einzige Fortbewegungsmittel. Wohin gingen die Bewohner, die ja kaum Freizeit hatten, in dieser Zeit? Meist in die Kirche, zum damaligen Grundbesitzer oder zum Gerichtssitz - zuerst zum Stift St. Dorothea und nach dessen Aufhebung durch Josef II. zum Stift Klosterneuburg. Zu mehr hatten sie weder Zeit noch Muße und Geld.

So waren die Fußwege zur Kirche nach Sievering, zu der die Bewohner des Krottenbachtals seit Beginn der Ansiedlung im 14. Jahrhundert gehörten, wohl am häufigsten benutzt. Die Salmannsdorfer gingen vermutlich über die Mitterwurzgasse oder die Zierleiten, die Neustifter über die Agnesgasse nach Sievering. Es waren natürlich noch



Der Weg in die Wienerstadt von Neustift am Walde entlang des Krottenbaches

schmale Gehwege oder maximal unbefestigte Fuhrwege, die vor allem im Winter sicherlich sehr beschwerlich zu bewältigen waren. Am Weg nach Sievering, in der Nähe des heutigen Ährengrubenweges, befand sich eine vier Meter tiefe Grube, um Wölfe zu fangen. Im 15. Jahrhundert machten sich in dieser Gegend Wölfe unangenehm bemerkbar, als sie die Kirchgänger bedrohten.

Zum Stift St. Dorothea, im heutigen 1. Bezirk, gingen die Neustifter und Salmannsdorfer auf dem Fußweg neben dem offenen Krottenbach zum Schottentor. Diesen Weg nahmen später auch die Bäuerinnen, um die Früchte ihrer Felder und Weingärten mit Leiterwägen zu den Abnehmern in die Stadt zu bringen. Am Nussdorfer Linienamt (etwa im Bereich der heutigen Althanstraße) mussten sie Halt machen und ihre Waren deklarieren und versteuern.



St. Dorothea war Grundherr bis 1786, nach einer anderen Verwendung wurde es dem Stift Klosterneuburg einverleibt

Den weiten Weg zum Stift Klosterneuburg nahmen die Bewohner vermutlich nicht über die unwegsamen Berge, sondern über die bewohnten Gegenden, Sievering, Heiligenstadt und das Kahlenbergerdorf.



STIFT
KLOSTER
NEUBURG

Stift Klosterneuburg war Grundherr ab 1802

Fiaker/Kutschen

Bereits in den 1690er Jahren wurden in Wien die ersten Lizenzen für Fiaker erteilt und schon bald danach gab es an die 700 Fiaker. Dieses Verkehrsmittel kam trotzdem nur für begüterte und höhergestellte Persönlichkeiten in Frage. Eine Fahrt nach Neustift am Walde oder Salmansdorf war zu dieser Zeit auf Grund des Zustandes der Wege nicht möglich, schließlich waren die Straßen noch nicht befestigt.

Erst später, zu Beginn des 19. Jahrhunderts, wurden unsere Dörfer für die „Städter“ interessant. Die gute Landluft und die vielen Heurigen



Fiaker des Franz Seidl aus 1882



Hochzeitsfiaker von Mizzi Bachmann und Leopold Ernst Kölbel, 1912

und Gastwirtschaften lockten auch die „besseren Leute“ aus Wien zu uns, Fiaker waren für dieses Klientel das richtige Verkehrsmittel. Von einigen bekannten Persönlichkeiten ist belegt, dass sie sich in Neustift am Walde und Salmannsdorf aufhielten und sie reisten bestimmt mit Fiakern aus Wien an.

In den Jahren 1829 bis 1832 wohnte im Sommer Johann Strauss Vater mit seiner Familie im Hause eines Verwandten seiner Gattin in der Dreimarksteingasse 13. Da Strauss fast jeden Tag in Wien Konzerte leitete, ist er sicherlich häufig mit Fiakern nach Salmannsdorf und retour gefahren. Strauss spendete den Salmannsdorfern übrigens auch eine Glocke für die Sebastianikapelle, die noch heute zweimal täglich geläutet wird. Johann Strauss Sohn komponierte hier der Überlieferung nach seinen ersten Walzer. Eine Tafel am Haus in der Dreimarksteingasse erinnert daran.



Strauss Häuschen in der Dreimarksteingasse

„Hier hat ein großer Musikant,
Der Meister Strauß ist er genannt,
Den ersten Walzer komponiert
Und dadurch dieses Haus geziert.“

Auch Mitglieder des Kaiserhauses besuchten Neustift am Walde. So erzählten Nachfahren des Wirtes von einem Dankschreiben Kronprinz Rudolfs an Familie Stelzer für den Aufenthalt in ihrem Gasthaus in Neustift am Walde. Der Kronprinz wurde um 1880 wie üblich von seinem Leibkutscher, dem berühmten Josef Bratfisch, mit dem Fiaker nach Neustift am Walde gebracht. Bratfisch war es auch, der im Jänner 1889 Kronprinz Rudolf und Mary Vetsera nach Mayerling brachte, wo es in der Nacht vom 29. auf den 30. zur Tragödie kam.

Da zahlreiche betuchte Villenbesitzer vermutlich Fiaker benutzt haben, wird der Verkehr von und nach Wien in der schönen Jahreszeit ziemlich beträchtlich gewesen sein.



Hier soll Kronprinz Rudolf manche Abende verbracht haben.



Der legendäre Kutscher brachte Kronprinz Rudolf nach Neustift am Walde.
Quelle: Wien Geschichte WIKI

Zeise(r)lwagen, Stellwagen

Zeiselwagen waren im alten Wien sehr beliebte Gesellschaftsfuhrwerke, die die Wiener in die Vororte brachten. Die einfachen Pferdefuhrwerke waren ungefederte Leiterwagen mit Sitzbrettern, in manchen Fällen sogar schon mit Regenschutzplanen. Der Namen leitet sich nach Sprachwissenschaftlern vom bayrischem „zeise’ln“ ab, das „eilen“ bedeutet. Manche Quellen sind jedoch der Überzeugung, dass die Zeiselwagen nach dem Penzinger Wirt Zeisel benannt wurden, weil dieser eine Transportberechtigung für seinen mit Sitzbrettern umgebauten Leiterwagen erhielt. Im Laufe der Zeit wurde der Zeiselwagen im Wienerischen etwas verniedlicht und so zum Zeiserlwagen.

Der eher einfache Zeiselwagen wurde sehr bald mit Seitenwänden, besseren Sitzgelegenheiten und Regenschutz etwas komfortabler ausgestaltet. Mit diesen zum Stellwagen mutierten Gefährten genossen auch Bürger der gehobeneren Gesellschaftsschichten ihre Ausflüge in die Vororte und in die Umgebung von Wien.

Für den Betrieb eines Stellwagens musste eine Lizenz für eine bestimmte Strecke mit einem genauen Abfahrtsplan erworben werden.

Im Gasthaus des Josef Kainz in der Dreimarksteingasse 6 fand sich um 1817 auch Franz Schubert mit seinen Freunden Joseph von Spaun, Moritz Ludwig von Schwind, Franz Schober und Leopold Kuppelwieser im Rahmen ihrer Vereinigung, der Unsinnsgesellschaft, ein. Die Freundesgruppe ist sicherlich mit einem Zeiselwagen nach Salmannsdorf gekommen. Schubert soll hier das berühmte Männerquartett „Das Dörfchen“ komponiert haben, eine Gedenktafel am Hause erinnert daran.

Ab den 1830er Jahren verkehrte ein Stellwagen von der „Linie“, heutiger Gürtel, nach Pötzleinsdorf, sodass für die Neustifter und Salmannsdorfer nur mehr der Fußweg von Pötzleinsdorf zu ihrem Zuhause zu überwinden war.

1837 wurde eine Stellwagenlinie vom Platz am Hof nach Obersievering eröffnet, wodurch der Fußweg nach Salmannsdorf ebenfalls kürzer wurde.



Mit so einem eleganten Wagen sind Schubert und seine Freunde nach Sievering und Salmansdorf gefahren. Quelle: Bezirksmuseum Döbling

Der Fuhrwerkbesitzer Anton Weich erhielt 1845 eine Lizenz für eine direkte Stellwagenverbindung von der Wallnerstraße bis nach Neustift am Walde, der Fahrpreis betrug 16 Kreuzer an Wochentagen und 20 Kreuzer an Sonntagen.

1865 wurden in Wien und Umgebung etwa 800 Stellwagenlizenzen vergeben und wegen der Vielzahl der Betreiber und der unterschiedlichen Beschaffenheiten ihrer Fahrzeuge Mindestvorschriften erlassen.

Diese besagten:

- 1) Verbot des Tabakrauchens, es sei denn in abgetrennten Raucher-Coupés
- 2) Im Inneren muss eine Beleuchtung installiert sein
- 3) In jedem Stellwagen muss ein Konduktor mitfahren
- 4) Die Sitzplätze sind auf zehn limitiert
- 5) Aus dem äußeren Anstrich muss erkennbar sein, welche Strecke die Stellwagen befahren



Stellwagen von Neuwaldegg zur Dorfschenke in der Dreimarksteingasse

Das Städtische Jahrbuch 1888 berichtet, dass ein Stellwagen nach Neustift am Walde vom 1. Mai bis Ende September in der Früh um 7 und 8 Uhr, abends um 6 und 7 Uhr von Wien und retour unterwegs ist, zu einem Fahrpreis von 30 Kreuzer.

Die erste vom Wiener Magistrat genehmigte Linie nach Salmannsdorf war die Stellwagenlinie von Wien nach Neuwaldegg, die bis zur Dreimarksteingasse verlängert wurde.

Vom 1. Mai bis Ende September, von $\frac{1}{2}$ 7 Uhr bis $\frac{1}{2}$ 8 Uhr abends fuhr jede Stunde ein Wagen, mit Ausnahme der für $\frac{1}{2}$ 11 bis $\frac{1}{2}$ 3 entfallenden Touren, der Fahrpreis betrug 12 Kreuzer.

Dies war die einzige Verbindung von Wien, die bis zur Dreimarksteingasse führte.

Diese Linie wurde etwa zur gleichen Zeit eingestellt, als die Obus Verbindung von Pötzleinsdorf nach Salmannsdorf in Betrieb genommen wurde.

Gleichzeitig mit der Eröffnung der elektrischen Straßenbahn Linie 41 nach Pötzleinsdorf, am 16. März 1907, wurde eine Stellwagenlizenz von der Endstation bis nach Neustift am Walde und weiter nach Salmannsdorf vergeben.

Die Stadt Wien subventionierte diese Stellwagen-Linie mit der Auflage, dass von jeder Endstation im Sommer 38 Wagen in der Zeit von ½7 Uhr früh bis 9 Uhr abends sowie im Winter zwischen ½8 Uhr früh und 8 Uhr abends je 23 Wagen in Verkehr gesetzt werden müssen. Die Stellwagenlinie wurde mit der Eröffnung der Obuslinie Pötzleinsdorf nach Salmannsdorf am 16. Oktober 1908 eingestellt. Die Zeit des Stellwagenverkehrs nach Neustift am Walde und Salmannsdorf war somit endgültig vorbei.



Ein Wiener Zeiselwagen.



Une voiture à 30 porteurs appelée Zeiselwagen.

„Ein Wiener Zeiselwagen“. Quelle: Wikipedia, Sigmund Ferdinand von Perger

Projekt einer Straßenbahn durch das Krottenbachtal

Im Plan zum Ausbau der Krottenbachstraße und der gleichzeitigen Einwölbung des Krottenbaches im Jahr 1901 wurde auch eine Straßenbahnlinie von der Billrothstraße nach Neustift am Walde vorgesehen. Die Grundabtretungen für den Ausbau der Straße und damit auch die baldige Realisierung einer Straßenbahnlinie scheiterten jahrelang an den Verhandlungen mit dem Grundstücksbesitzern.



Nach Neustift am Walde geplante Straßenbahn

Es sollte bis 1912 dauern, bis den Bewohnern der Krottenbachstraße und den Neustiftern der Kragen platzte. Das Neue Wiener Tagblatt berichtete ausführlich von einer Bürgerversammlung (gekürzt): „Die Krim und das Krottenbachtal bis inklusive Neustift am Walde waren von jeher Stiefkinder von Groß-Wien. Erst hat der Krottenbach seine gesundheitsschädlichen Ausdünstungen über die Bezirksteile Döb- lings ausgebreitet, so daß dessen Einwölbung, die gar lange auf sich



Straßenbahn Typ D, gebaut von 1899 bis 1938. Quelle: Wiener Linien

warten ließ, gewiß nur eine sanitäre Maßnahme der allerdringenden Art war. Nunmehr ist es die Frage der Herstellung der elektrischen Straßenbahn durch die Krottenbachstraße, die eine Lebensfrage für Neustift am Walde bedeutet.

Diese Frage wird um so wichtiger gestellt, als man ja Neustift am Walde als einen beliebten Wiener Ausflugsort kennt und als man allgemein weiß, wie teuer und unbequem sich heute noch die Verbindung mit diesem freundlichen Oertchen gestaltet. Wie notwendig eine gute, rasche und von der Mittel- und Arbeiterklasse auch leicht bezahlbare Fahrgelegenheit zu den Hängen des Dreimarksteines ist, kann man an schönen Sonntagen sehen, an denen trotz des Mangels an jeglichem volkstümlichen Beförderungsmittel die Krottenbachstraße vom Anfang bis zum Ende mit Ausflüglern besät ist. Die Stellwagen von

Pötzleinsdorf nach Neustift am Walde an Sonntagen als ein geeignetes Verkehrsmittel anzuerkennen, kommt wohl nicht ernstlich in Frage. Die Stellwagen werden belagert. Hunderte warten oft stundenlang, bis sie endlich einsehen, daß sie sich keinen Platz im sogenannten Verkehrsmittel der Großstadt erkämpfen können. Sie stapfen dann murrend und scheltend in die Finsternis und eilen bis zur Billrothstraße, um dort natürlich ebenfalls gefüllte Wagen, von Grinzing und Sievering kommend, an sich vorüberfahren lassen zu müssen. Selbstredend verlässt der größte Teil der Ausflügler, in der Kenntnis dieser Verkehrsmisere, schon viel zeitlicher, als es anderswo der Fall ist, die gastfreundlichen Gefilde Neustifts. An den Bürgermeister, die Gemeinde- und Bezirksvertreter, wenden sich viele hunderte Anrainer der Krottenbachstraße mit der Forderung der ehesten Erbauung der elektrischen Straßenbahn durch die Krottenbachstraße.“

Es sollte weitere drei Jahre dauern, bis der Wiener Stadtrat den Bau einer Straßenbahnlinie durch die Krottenbachstraße nach dem von der Straßenbahndirektion vorgelegten Projekt grundsätzlich genehmigte. Noch 1919 wird ein Antrag an die Stadtverwaltung gestellt, dass das Projekt der Straßenbahnlinie 39 über die Krottenbachstraße nach Neustift am Walde weiterzuführen und diese Arbeiten als Notstandsarbeiten (Arbeitsprogramm für arbeitslose Kriegsheimkehrer) in Angriff genommen wird.

Die nachfolgende Wirtschaftskrise und die damit einhergehende Geldentwertung verhinderte schlussendlich für immer die Verwirklichung einer Straßenbahnlinie in der Krottenbachstraße.

Als die Wiener-Wald-Bahn Währing mit dem Tullnerfeld verbinden und durch Neustift am Walde und Salmansdorf führen sollte

„Die rapide Zunahme der Bevölkerung Wiens hat bekanntlich Übelstände hervorgerufen, deren Beseitigung von außerordentlicher Wichtigkeit für die jetzigen Zustände der Residenz, noch mehr aber für deren zukünftige Entwicklung ist“, schrieb schon in den 1870er Jahren ein Zeitungs-Chronist über die Zustände in Wien.

Dies in einer Zeit, in der die Gründerzeit zu Ende zu gehen schien und eine Weltwirtschaftskrise drohte, die schließlich 1873 durch den Börsenkrach ausgelöst wurde.

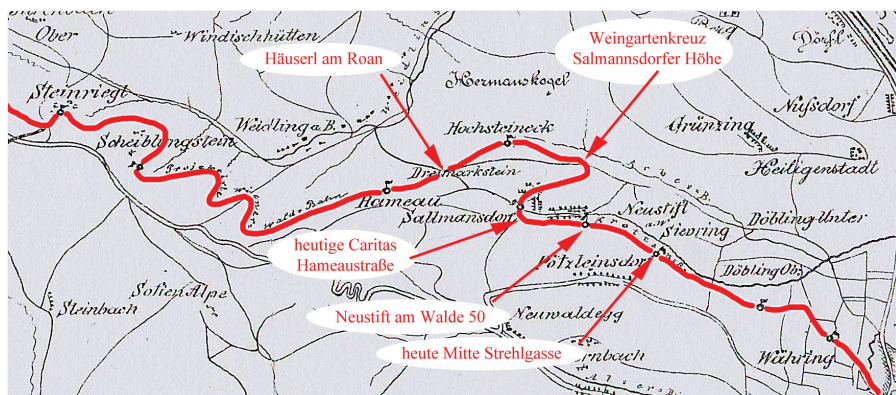
Andererseits aber auch ein prosperierendes Wien, das aus allen Nähten platzte und die eingangs erwähnten Zustände zu verarbeiten hatte. Gerade in dieser Zeit öffnete die Weltausstellung im Prater ihre Pforten und Wien zeigte sich von seiner besten Seite. Immer mehr Menschen wollten am bescheidenen Wohlstand teilhaben und mobiler werden. Die Ausflugsziele in der Umgebung der Stadt wurden immer beliebter, Fiaker, Kutschen und Zeiselwagen konnten den Transport der Massen nicht mehr bewältigen. Es war die Zeit der Dampftramways und Kleinbahnen. Die Drahtseilbahn auf den Leopoldsberg und die



So hätte die Wienerwaldbahn aussehen können

Zahnradbahn auf den Kahlenberg wurden gebaut und in Betrieb genommen.

Es fehlte jedoch ein leistungsstarkes Verkehrsmittel, um der Bevölkerung einen Anreiz zu geben, sich weiter draußen, in damals noch unbewohnten Gebieten, anzusiedeln. Ein weiterer Grund neue Überlegungen anzustellen war der immer größer werdende „Hunger“ der Großstadt Wien an Lebensmitteln, Baumaterialien und Brennstoffen. Dafür brauchte man ein billiges Transportmittel, das auch dem immer stärker zu spürenden Preisauftrieb entgegen wirken sollte.



Geplante Stationen der Eisenbahn im Bereich Neustift am Walde und Salmansdorf

So entstand 1873 die Idee, eine neue Linie zu erstellen: die Wiener-Wald-Bahn. Diese sollte innerhalb der Währinger Linie (heute Währinger Gürtel) beginnen und über Pötzleinsdorf und Neustift am Walde hinauf zum Hameau und weiter über den Steinriegel hinunter ins Tullnerfeld bis nach Sieghartskirchen führen. Sie sollte eine Streckenlänge von sechs Postmeilen, heute ca. 45 Kilometer, haben.

Folgende Stationen waren in unserer Umgebung geplant: Pötzleinsdorf (etwa in der Mitte der heutigen Strehlgasse) - Neustift am Walde (etwa bei Nr. 40) - Salmansdorf (etwa auf Höhe der Hameaustraße Nr. 45) - Hochsteineck (nördlich dem Neuberg) - Dreimarkstein - Hameau und weiter bis Sieghartskirchen.

Die Projektanten bewarben diese Linienführung mit einer Menge von Vorteilen: Erschließung von sehr großen Gebieten, neue Ansiedlungen

in der Nähe der Stadt Wien, Begünstigung von „*gesunden Ortschaften, Inslebenrufung von Colonien*“. Weiters sollte das Projekt dem Tourismus neue Impulse geben und eine „*Vergnügungsbahn par excellentes*“ werden. Die wesentlichste Begründung bildeten die Lebensmitteltransporte von und nach Wien, die Versorgung der Stadt mit Brennholz aus dem Wienerwald sowie die Zufuhr von Kohlen aus dem neu entdeckten Kohlenlager bei Sieghartskirchen zu günstigsten Konditionen.

Die geplanten 1,4 Millionen Fahrgäste und der Transport von rund 10.000 Tonnen tierischer Produkte, 36.000 Tonnen pflanzlicher Rohstoffe und ca. 120.000 Tonnen mineralischer Materialien sollten die Wiener-Wald-Bahn lukrativ werden lassen.

In der Anfangsphase des Projekts im Verlauf der Jahre 1873/74 wurde die Planung der Trassenführung innerhalb der Stadt und der Vororte immer komplizierter, da gleichzeitig auch das Straßennetz sowie das Kanal- und Wasserleitungsnetz berücksichtigt werden mussten. Dies verzögerte natürlich das ambitionierte Projekt.

Anfang 1875 wirkte sich die Wirtschaftskrise auf den Immobilien- und Finanzmarkt so stark aus, dass immer mehr Unternehmen in Schwierigkeiten kamen und das erforderliche Kapital für den Bau der Wiener-Wald-Bahn nicht mehr aufreiben konnten. Das Projekt hatte deswegen im Gemeinderat keine Mehrheit und setzte sich dadurch nicht mehr für die Erbauung der Wiener-Wald-Bahn ein. Damit war den Projektanten der Wiener-Wald-Bahn jeder Elan genommen und sie wurde nie mehr zum Leben erweckt.

Heute muss man sagen, es war gut so, denn was wäre aus dem Wienerwald geworden, wenn der Bahnlinie entlang überall Siedlungen entstanden wären. Josef Schöffel, der schon 1870 gegen eine Abholzung des Wienerwaldes kämpfte, hätte sich vermutlich besonders über das nicht Zustandekommen der Wiener-Wald-Bahn und deren mögliche Auswirkungen auf den Waldbestand gefreut.

Geleislose Straßenbahn von Pötzleinsdorf nach Salmannsdorf

Bevor 1903 die elektrische Straßenbahn bis nach Pötzleinsdorf ausgebaut werden sollte, beauftragte der Wiener Gemeinderat schon 1902 ein Ingenieurbüro, ein Projekt für eine Verkehrsverbindung von Pötzleinsdorf nach Salmannsdorf mit dampf- oder elektrisch angetriebenen Stellwagen auszuarbeiten.

Jahrelang kam von Seiten der Gemeinde Wien keinerlei Bewegung in Sachen Ausbau einer Verbindung nach Salmannsdorf. Deshalb beantragte der Gemeinderat Josef Obrist, der zuvor bis 1892 Bürgermeister von Salmannsdorf gewesen war, im Jahr 1907 eine Verbindung mit Automobil-Omnibussen mit elektrischer Oberleitung von der Endstation der Straßenbahnlinie 41 aus.

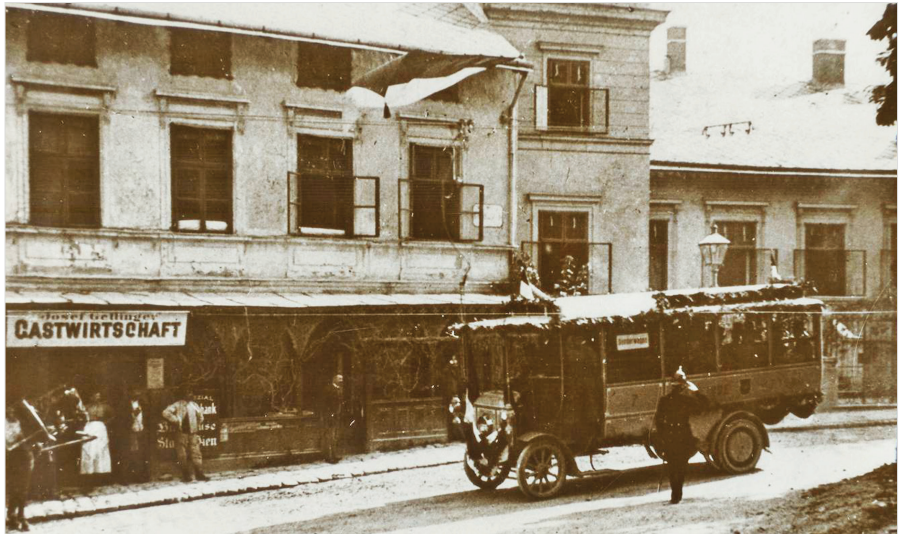
Gemeinderatsmitglieder und Projektanten besichtigten darauf die erste derartige Anlage, die vom Staatsbahnhof Gmünd nach der Stadt Gmünd führte und 1907 eröffnet wurde.

Der Betrieb muss so überzeugend gewesen sein, dass schon zu Beginn 1908 mit dem Ausbau der „Linie Währing“ begonnen wurde.



Die geleislose Straßenbahn nach Salmannsdorf steht zur Abfahrt in Pötzleinsdorf bereit

Die geleislose Straßenbahn mit elektrischer Oberleitung System Mercedes-Electrique-Stoll wurde mit vier Arbeitsdrähten ausgerüstet, sodass das lästige Auswechseln der Kontaktvorrichtungen beim Begegnen zweier Automobilwagen wegfiel. An den Endpunkten wurden Oberleitungsschleifen hergestellt. Die Anlage entsprach einer zweigeleisigen Bahn.



Eröffnungswagen 14.10.1908 vor dem „Römischen Kaiser“.

Quelle: Bezirksmuseum Döbling

Die Zeitungen berichten: „An der Eröffnung der geforderten Automobillinie am 16. Oktober 1908 nahm Bürgermeister Dr. Lueger mit einer großen Delegation an der Eröffnungsfahrt persönlich teil. Die Fahrt ging von der Endstation Pötzleinsdorf weg, wo die schmucken, eleganten, mit Blumen geschmückten drei Automobile bereitstanden. Die zwölf Minuten lange Fahrt von Pötzleinsdorf nach Salmannsdorf ging ohne jede Unterbrechung den steilen, engen Weg empor. Die Straßen waren beflaggt und die Wagen wurden von der Bevölkerung auf's sympathischste begrüßt.“

In der steilen Khevenhüllerstraße kam es leider immer wieder zu Unfällen, die nicht immer glimpflich ausgingen, wie z.B. die Illustrierte Kronen Zeitung am 21. August 1921 berichtete.

Ein Unfall des Autobus Pötzleinsdorf-Salmannsdorf.

„Am 19. d. nachmittags hatten die Fahrgäste des städtischen Autobus der Linie Pötzleinsdorf- Salmannsdorf eine aufregende Fahrt. An dem Autobus riß während der Fahrt durch die ansteigende Khevenhüllerstraße die Diversialkette (Anm: Antriebskette der Räder). Der Lenker des Autobus Johann Wittmann versuchte vergeblich die Fußbremse und die Bergstütze in Tätigkeit zu setzen. Damit der Autobus nicht die



Alles umsteigen bei der Endstation Straßenbahn 41. Quelle: Wiener Linien

abschüssige Straße zurückrollt, lenkte Wittmann sein Fahrzeug gegen den rechtsseitigen Bürgersteig, so daß das Automobil gegen eine Gartenmauer anfuhr und wirklich stehen blieb. Die Fahrgäste des Autos sahen den Zusammenstoß voraus, fürchteten die argen Folgen und drängte gegen die Ausgänge. Dabei wurde die Köchin Anna Pospischil auf die Straße gestoßen und leicht verletzt. Durch das Anfahren des Autobusses an die Gartenmauer wurde der Wagen beschädigt und einige Seitenfensterscheiben zertrümmert. Dabei erlitten die Beamtin Marie Hirschenhiber Schnittwunden, der Beamte Max Wagenbauer eine leichte Nervenerschütterung und eine Blutbeule am Kopfe und

die Private Aloisia Neuf Schnittwunden und Blutbeulen am Kopf und eine Quetschung des Rückens. Die Verletzten begaben sich in häusliche Pflege.“

Der Betrieb überstand den Ersten Weltkrieg und die Wirtschaftskrise und blieb bis 1928 die einzige öffentliche Verbindung zur Stadt.

Zu dieser Zeit werden unsere Weinhauerdörfer in einem Führer noch sehr idyllisch beschrieben: *„Neustift am Walde hat seinen Charakter als bescheidenes, weltverlorenes Winzerdörfchen auch heute, da es einen Teil der zwei Millionen-Großstadt Wien bildet, unverändert bewahrt. Auch Salmannsdorf, das, an den Fuß des östlichen Steilhanges des Dreimarksteins geschmiegt, ist mit seinen bescheidenen Landhäusern eine vorwiegend kleinbürgerliche Ansiedlung.“*

Die „Österreichische Straßenbahner Zeitung“ brachte schon zu Beginn der 1930er Jahre einen Leserbrief, der aufzeigte, wie unzufrieden man mit diesem Obusbetrieb war.

„Meine sehr Verehrten!

Mit dem Autobusbetrieb haben wir uns wiederholt befasst. Es wird noch immer herumexperimentiert, einmal wird eine Linie verkürzt, dann wieder verlängert usw. Ich will daher nur den Autobus Pötzleinsdorf-Salmannsdorf, die sogenannte gleislose elektrische Bahn herausgreifen. Ich habe wiederholt an diesem Stellwagen Kritik geübt, weil



Umkehrschleife bei Hameaustraße 18. Quelle: Wiener Linien

er nicht mehr in die moderne Zeit passt, er entspricht nicht den Anforderungen unserer Zeit. Wenn man an verkehrsstarken Tagen sieht, was sich dort abspielt, so muss man wirklich die Geduld der Wiener bewundern, die sich in diese Box hineinstellen und warten bis sie in diesen Käfig von Autobus, der schon bald der Arche Noah gleichsteht, können (nur hat es dort nicht so gestunken?). Das ist ein Verkehr, der wirklich nicht mehr in die moderne Zeit hineinpasst. “

Diese nicht zufrieden stellenden Zustände und die technischen Probleme mit dem „Nabelschnurobus“, wie man das Stromabnehmersystem von der Oberleitung auch nannte, führte dazu, dass man schon 1928 eine Alternative mit einer Autobuslinie von der Gymnasiumstraße/ Billrothstraße nach Salmannsdorf fand.

Mit dem Beginn des Dritten Reiches sollte auch das Ende der Obuslinie von Pötzleinsdorf nach Salmannsdorf sehr bald nahen. Auf Grund der Umstellung von Links- auf Rechtsverkehr am 1. Juli 1938 zeigte sich, dass die Obusse dafür ungeeignet waren - die Einstiegstür war plötzlich straßenseitig.

Kurzzeitig bot man den Fahrgästen durch die Verwendung neuer eleganter Autobusse (Linie 23) größere Bequemlichkeit. Am 6. September 1939 wurde die Linie von Pötzleinsdorf jedoch für immer eingestellt.



Nach Umstellung auf Rechtsverkehr 1938 war die Einstiegstür auf der falschen Seite.
Quelle: Wiener Linien

Autobus, Obus Krottenbachstraße

Nach dem Ausbau der Krottenbachstraße im Zuge der Kanalisierung des Krottenbaches in den 1910er Jahren, dauerte es noch eineinhalb Jahrzehnte, bis die Neustifter und Salmannsdorfer nicht mehr über Pötzleinsdorf fahren mussten, wollten sie ein öffentliches Verkehrsmittel benützen.

1928 war es dann soweit, eine Autobuslinie von der Billrothstraße nach Salmannsdorf wurde eingerichtet. Der vorerst noch ohne Liniennummer betriebene Autobus wurde Jahre später zur Linie 20.

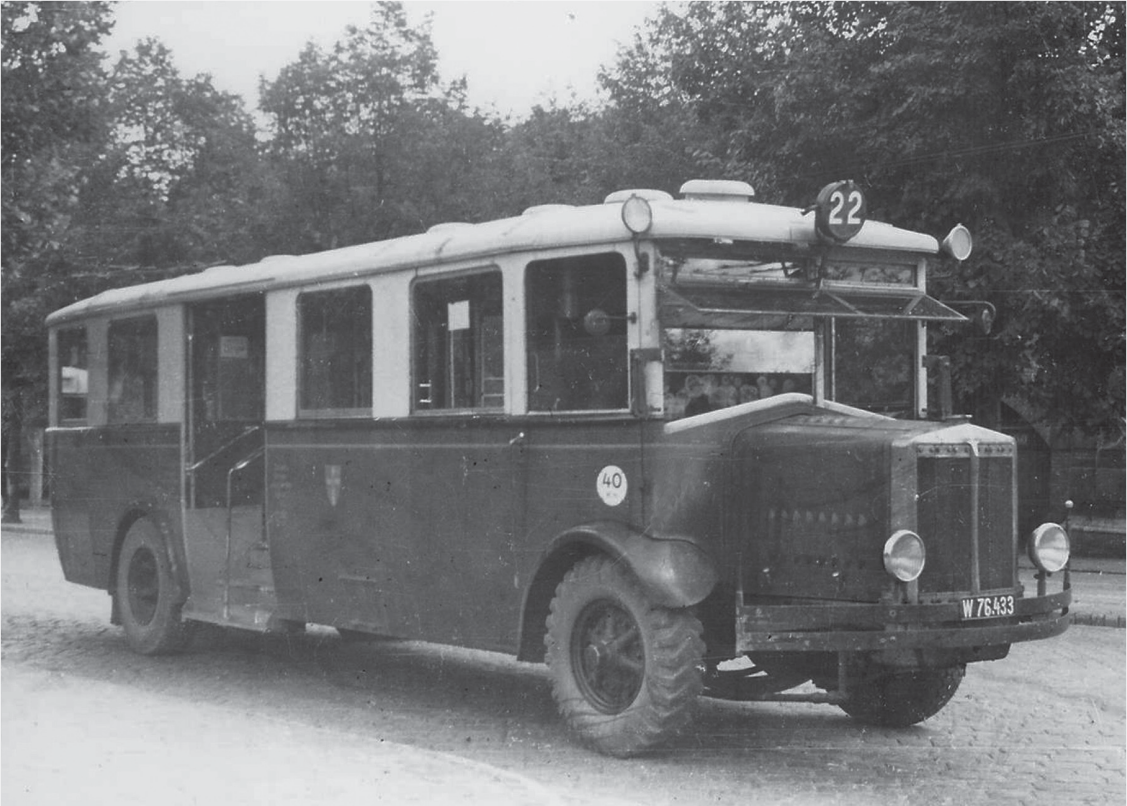
Auf Grund des kriegsbedingten Mangels an Treibstoffen drohte die



Buslinie 20 mit Leuchtgasanhänger während des Zweiten Weltkriegs in der Umkehrschleife in der Hameaustraße. Die Oberleitung für den Probetrieb des Obusses ist schon vorhanden. Quelle: Wiener Linien

Einstellung der Linie, wurde aber wegen der kriegswichtigen Betriebe in der Krottenbachstraße nicht durchgeführt. Mit einer Verkürzung der Strecke von der Krottenbachstraße bis zur Rathstraße mussten die Bewohner unserer Orte leben.

Wegen des zunehmenden Treibstoffmangels hielt man den Betrieb zunächst kurzzeitig mit Treibgas, danach mit Stadtgas aufrecht. 1942 wurde mit den Arbeiten für den Betrieb eines Oberleitungs-Omnibuses begonnen und die erforderlichen Masten, Oberleitungen und Gleichrichterstationen errichtet. Im Juni



Autobus nach dem Weltkrieg. Quelle: Wiener Linien

1944 nahm man den Probetrieb auf der Strecke Währinger Gürtel bis Salmannsdorf auf, der allerdings jäh durch einen Bombentreffer in der Remise Währinger Gürtel beendet wurde.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges setzte man für kurze Zeit Autobusse nach Salmannsdorf ein. Als die Oberleitung wieder hergestellt war, nahm man den Obusbetrieb im Oktober 1946 wieder auf.

Als einziger Obus in Wien passten die Wagen der Linie nach Salmannsdorf nicht in den Fuhrpark, deshalb stellte man den Obusbetrieb Ende 1958 ein. Ab diesem Zeitpunkt setzte man Autobusse ein und der Betrieb, wie wir ihn heute kennen, war damit geboren.

1961 wurde die Linienbezeichnung 22 zu 39A und 1972 zu 35A geändert.

Als Ergänzung zur Autobuslinie durch die Krottenbachstraße führten die Wiener Linien die Autobuslinien 39A von Sievering und 43B von Hütteldorf zum Kreisverkehr in Neustift am Walde.



Obus bei Neustift am Walde 70. Quelle: Wiener Linien

Kurzchronologie der vorgesehenen und realisierten Verkehrsverbindungen nach Neustift am Walde und Salmannsdorf:

Anfang 19. Jhdt. Stellwagen und Zeiselwagen nach Neustift am Walde nach Bedarf

1874 Projekt einer Wienerwaldbahn

1887 Stellwagenlinie von Neuwaldegg nach Salmannsdorf

1888 Stellwagenlinie von Wien nach Neustift am Walde

1908 Geleislose Straßenbahn (Obus), Linie Pötzleinsdorf-Salmannsdorf

1902 Projekt einer Straßenbahn durch das Krottenbachtal

1928 Autobuslinie von der Gymnasiumstraße/Billrothstraße nach Salmannsdorf

1935 Autobuslinie Gymnasiumstraße/Billrothstraße nach Salmannsdorf, Linie 20



In den 1960ern war der Fahrgastansturm so groß, dass Doppeldecker eingesetzt werden mussten. Quelle: Bezirksmuseum Döbling

- 1938 Einstellung der geleislosen Straßenbahn (Obus) Pötzleinsdorf-Salmannsdorf
- 1939 Nachfolgelinie 23 der Verbindung Pötzleinsdorf-Salmannsdorf wird eingestellt
- 1944 Probebetrieb Obus 22 durch Krottenbachstraße
- 1945 Betrieb der Autobuslinie 22 durch Krottenbachstraße wird aufgenommen
- 1946 Obusbetrieb 22 durch Krottenbachstraße wird aufgenommen
- 1958 Obuslinie 22 wird eingestellt und der Autobusbetrieb aufgenommen
- 1961 Autobuslinie 22 wird zum 39A
- 1972 Autobuslinie 39A wird zum 35A

Text: Ing. Hannes und Dr. Brigitte Trinkl

Layout: Walter Tröschner

Quellen:

Heimatbuch Währing, 1923

Heimatkunde Döbling, 1922

Archiv Ing. Hannes Trinkl

DENK*MAL-Stammtische

Wien Geschichte WIKI

Fotos ohne Quellenangabe sind aus Privatbesitz

Nationalbibliothek, ANNO

Wien Bibliothek

Der Zeiselwagen, Gustav Gugiz

Wiener Linien

Privatsammlungen

Nicht alle Quellen sind klar ersichtlich. Wir erklären daher, dass eine eventuelle Urheberrechtsverletzung unbeabsichtigt ist.

Die Inhalte der Sammelhefte dürfen nur für private Zwecke verwendet werden.

Jede weitere Verwendung, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Genehmigung weder auf elektronische, schriftliche noch andere Art gestattet.

Medieninhaber: Verein DENK*MAL, 1190 Wien

Hersteller: flyeralarm, 2351 Wr. Neudorf, 2020

© Ing. Hannes Trinkl

Unterstützt aus Kulturförderungsmitteln
des Bezirks Döbling

