

8.7.1918

101

Unser Schmerzenskind: Die Kahlenbergbahn.] Wir haben ja der Schmerzenskinder mehr, so viele, daß wir eine stattliche Kinderbewahranstalt bevölkern könnten. Die Kahlenbergbahn jedoch zählt zu unseren ältesten Schmerzenskindern, zu jenen, die uns bereits sehr viel Sorgen und Kopfschmerzen gemacht haben. Heute hat die Kahlenbergbahn ihr erstes Lebenszeichen während der Kriegszeit gegeben. Man hört von ihr, daß sie zeitweilig den Betrieb einstellt. Ursache: Kohlenmangel. Die netten grünen Wagen, die einigermaßen an Spielwarenschachteln gemahnten und sich bedächtig auf und ab bewegten, waren jetzt gewiß die einzigen Waggons, die auch in der Kriegszeit nicht über Ueberfüllung zu klagen hatten. Mit der Kahlenbergbahn hat sich der echte Wiener niemals in intimere Beziehungen eingelassen. Es blieb ein kühles, rein äußerliches Verhältnis, trotzdem die Bekanntschaft wahrlich nicht von gestern datiert. Die Kahlenbergbahn ist ja kein grüner Junge mehr. Sie steht schon in jenen Jahren, die süßäuerliche Höflichkeit die besten nennt, wahrscheinlich weil sie nicht mehr gut sind. Im heurigen Sommer wird die Bahn das fünfundvierzigste Lebensjahr zurückgelegt haben. Deswegen hat ihre Popularität, ihre Beliebtheit nicht zugenommen. Einmal im Leben hat man ihr einen Achtungsbesuch abgestattet und am Ende gibt es Wiener, die sich sogar dieser pflichtgemäßen Höflichkeit ent schlagen haben. Sonst gehörte sie zu den Dingen, die mit Vorliebe vor den Fremden produziert wurden. Gleichviel ob dieser in Kongreßrubeln auftrat oder sich als einzelner mit den Eigenheiten und Vorzügen Wiens vertraut machen wollte. War dieser Fremde aber zufällig ein Berliner, so kam ihm sein Wiener Gastfreund mit heuchlerischer Beflissenheit zuvor und schwatzte: „Ja, wenn der Kahlenberg in Berlin wäre!“ Der arme Kahlenberg ist aber ein Wiener und darum mußte er sich damit begnügen, daß er, so ziemlich alljährlich, zum Gegenstand weitausgreifender Projekte gemacht wurde. Bei solcher Gelegenheit wurde gemeinhin auch die Kahlenbergbahn elektrifiziert. Die Kahlenbergprojekte blieben aber unausgeführt und der Bohnhof der Zahnradbahn verharrte in seiner ländlichen Abgeschlossenheit. Die Hühner, die der Stationswächter hielt, kannten genau den Fahrplan samt seinen fahrplanmäßigen Verspätungen und liefen nur dann über die Geleise, wenn die Waggons nicht in Sicht waren. Der Kahlenberg hat sich ja im Laufe der letzten Dezennien manche Schmälerung seiner Beliebtheit gefallen lassen müssen. Jeder Sport, jede Mode, jede Verkehrsneuerung schien gegen ihn gerichtet zu sein. Als ganz Wien auf dem Zweirad fuhr, kam das natürlich den Kahlenbergsausflügen nicht zugute. Das Automobil wußte sich bequemere Straßen und entferntere Ziele. Der Zonentarif erschloß den Wienern die weitere Umgebung der Stadt. Endlich hat der Kobenzl mit seinen Serpentinien und seiner kommunalen Wirtshausfülle ein übriges getan, um den jählicheren Vetter in der Gunst der neuerungssüchtigen Menge zu erschüttern. Das ist freilich nicht überall und bei jedem gelungen. Eine treue Gemeinde ist ja dem Kahlenberg geblieben, Habitues aller Stände und Altersklassen. Die Mehrzahl von ihnen begnügt sich, die Zahnradbahn vorüberfahren zu sehen, stehen zu bleiben und sie mit den Blicken zu verfolgen, bis der Zug auf dem Grinzingener Rücken zwischen den Weinbergen verschwindet. Die Nachricht von der augenblicklichen Betriebseinstellung der Zahnrad-

bahn vernimmt man ein wenig mit jener nicht allzu feinfühlgigen Verwunderung, mit der man das Hinscheiden irgendeines uralten, den zeitgenössischen Erinnerungen ganz entrückten Herrn erfährt: Was, der hat auch noch gelebt? Aber nur Geduld. Die Friedenstage werden wieder kommen und mit ihr neue Projekte zu Nutz und Frommen des Kahlenbergs und der Zahnradbahn. Und schließlich haben wir so viel Unwahrscheinliches, ja Unbegreifliches erlebt, daß am Ende auch eines dieser Projekte durchgeführt wird.