

Die Steinbruch-Bahn in Ober-Sievering

von Dr. Peter Krausneker

Die Döblinger Heimatkunde kennt eine alte Landkarte, die am Rande des westlichen Sieveringer Steinbruchs, wo dessen Zufahrtsweg vom Gspöttgraben abzweigt, eine große Brücke über den Gspöttgraben zeigt. Ihr fünf Meter hohes südwestliches Widerlager war aus Stein und machte den Eindruck, als ob es ein Überrest der romantischen Baulichkeiten wäre, die seit 200 Jahren „Am Himmel“ und in dessen Umgebung (in wechselndem Bau-, Benützungs- und Verfallsstadium) zu sehen waren. Das lotrechte Bauwerk wurde vom Magistrat im Jahre 2004

abgebrochen, zur Sicherheit der damals häufigen jungen, oft ziemlich betrunkenen (und nicht nur das), nächtlichen „Festgäste“ des Steinbruchgeländes. Auch Reste des acht Meter nördlich stehenden Brücken-Widerlagers waren noch bis in die 1980er Jahre zu sehen gewesen. Sie wurden beim Abbruch des weiter östlich vom Bach bestehenden Hauses (vormals Gspöttgraben Nr. 4) ebenso entfernt. Eine konkrete Sinnhaftigkeit der Brücke war aber noch nicht geklärt und dies führte zur Annahme einer Feldbahn für den Steinbruchbetrieb.

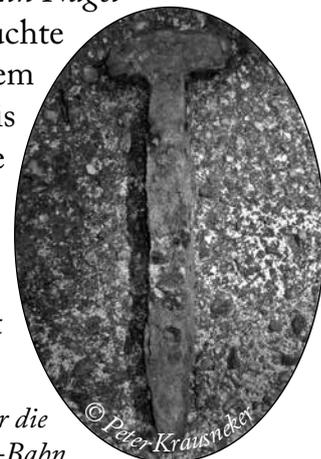


© Peter Krausneker

Die untere weiße Linie zeigt den Verlauf der Bahntrasse.

Einen ersten deutlichen Hinweis für diese Bahn lieferte eine gezielte Geländeerkundung mit der Erkenntnis einer über 2,5 Meter breiten waagrecht verlaufenden Trasse. Diese verläuft gut sichtbar horizontal entlang der scharfen Geländekante der flachen Steinbruch-Ebene (mit Spazierweg) zum geschütteten Steilhang einige Meter unterhalb derselben zuerst nach Süden. Nach Umrundung der markant über dem Spielplatz (vormals Gspöttgraben Nr. 1) sichtbaren „Nase“ dann etwa einen halben Kilometer weit nach Westen; also entlang des ganzen Steinbruchgeländes, nahe dessen westlichem Ende jedoch mit einer Verbreiterung, dem „Westbahnhof“. Das wechselvolle Ende des heurigen Winters gab Gelegenheit, aus der Entfernung Fotos der teilweise schneefreien Landschaft zu machen, in der die Ebene im Steinbruch jedoch noch schneebedeckt als weiße Linie sichtbar ist. Und einige Meter unterhalb derselben erscheint in der schrägen, bewaldeten Schutt-Böschung eine zweite feine waagrechte Linie mit Schnee – die Bahntrasse.

Dabei hatte der vorige Sommer schon die große Überraschung gebracht: Ein zur Suche ausgesandter Heimatforscher begann mit dieser auf dem nahe der Brücke liegenden Abschnitt, wo die Sammlung und Zerlegung der aufgelassenen Geleise (und Schwellen) für den Abtransport anzunehmen war. (Sei es schon beim Ende des Steinbruchbetriebes im Jahre 1903 oder in der Zeit um den Ersten Weltkrieg.) Stolz zeigte er einen dort gefundenen alten handgeschmiedeten, etwa 10 cm langen rostigen Schienennagel. Aber er sah das gebremste Lob „Ein Nagel ist zu wenig!“ ein und suchte weiter. Bald konnte er dem Döblinger Heimat-Kreis zwei weitere ähnliche Schienennägel und seinen schriftlichen Fundbericht übergeben. Die Sieveringer Steinbruchbahn gilt nun als bewiesen!



Ein Schienennagel, Beweis für die Sieveringer Steinbruch-Bahn

© Peter Krausneker