

Thema: Prater Wien

Autor: Karin Schuh



Die Liliputbahn im Wiener Prater feiert ihren 85. Geburtstag. Was Franz Schubert, Bruno Kreisky und Wjatscheslaw Molotow mit der letzten Dampflok des Landes zu tun haben.

→ VON KARIN SCHUH

Auf schmalen Spuren seit 1928

Herr Carl schwitzt. Es scheint ihn aber nicht zu stören, geduldig bleibt er in seiner Lokomotive sitzen und wartet, bis die alte Dampflok auskühlt. Soeben hat er eine 20-minütige Rundfahrt durch den Wiener Prater mit einer der beiden aus 1928 stammenden Dampflok der Liliputbahn absolviert. Zehn Schaufeln Kohle muss er pro Runde Fahrt nachlegen. Erwischt er einmal zu viel, raucht es ordentlich. „Der Fahrtwind kühlt schon, aber nur bis da her“, sagt Herr Carl und zeigt auf die Stelle, wo sein Bauch beginnt.

Nach der Ausfahrt wird die historische Dampflok im Maschinenraum geparkt, um abzukühlen. Wie heiß so eine Lok während der Fahrt wird? Herr Carl betrachtet die Messgeräte und sagt mit aller Ruhe: „Wir sind jetzt bei 193, nein 194 Grad.“ Er überlegt kurz und zieht sich die Arbeitshandschuhe aus.

Herr Carl ist einer von rund 55 Mitarbeitern der Wiener Liliputbahn, die dieser Tage ihren 85. Geburtstag feiert. Er ist aber einer der wenigen, die eine Dampf- und Kesselwärterprüfung haben und deshalb die beiden Dampflokomotiven fahren dürfen. Das dürfen seine Kollegen, die die vier aus den 1950er- und 1960er-Jahren bestehenden Dieselloks in Betrieb nehmen, nicht. „Ich bin einer jener glücklichen Eisenbahner, die mit 50 in Pension gehen konnten. Im Winter bin ich viel in der Karibik, aber im Sommer hab ich Zeit“, sagt Franz Carl, der sich bei der einstigen Touristenattraktion seine Pension aufbessert. Den Umgang mit der Dampflok hat er aber erst bei der Liliputbahn gelernt, bei den ÖBB hatte er damit zuletzt nichts mehr zu tun.

Liliput- statt Maria-Grün-Bahn. Die Liliputbahn hat mit ihren 85 Jahren so einiges erlebt. Ihre Entstehung geht einerseits auf eine damals unter englischen Großgrundbesitzern bestehende Mode zurück: Im 19. Jahrhundert war es en vogue, sein Anwesen mit einer Miniatur-Eisenbahn auszustatten. Daher kommt auch die Schienenbreite von 15 Zoll beziehungsweise 381 Millimetern. Andererseits wurde schon 1824 im Wiener Prater eine Schienenbahn gebaut, die als eine Art Schaubahn für ein größeres Eisenbahnprojekt von Linz nach Budweis diente. Die heute

bestehende Liliputbahn wurde 1928 gebaut. Der Grund: Man wollte dem Deutschen Sängerbund, der sich im Prater anlässlich des 100. Todestages von Franz Schubert traf, eine Attraktion bieten. Anfangs war für die Bahn eine sieben Kilometer lange Strecke bis zur Kirche Maria Grün an der Aspernallee

geplant. Fast hätte sie deshalb auch Maria-Grün-Bahn geheißen, aber eben nur fast. Am 1. Mai 1928 fuhr die Liliputbahn erstmals durch den Prater, anfangs nur bis zur Rotunde. 1933 wurde die Bahn bis zum Praterstadion verlängert. Auch heute noch werden die vier Stationen angefahren: vom Prater Hauptbahnhof zum Schweizerhaus/Luftburg über die Station Rotunde durch den grünen Prater bis zum Stadion und wieder zurück. Vier Euro zahlt

Zwei Dampflok sind noch in Betrieb, die Dieselloks fahren mit Speiseöl aus der Luftburg.

man für die 3,9 Kilometer lange Strecke, Teilstrecken sind günstiger. „In den Fünfziger- und Sechzigerjahren war das noch wirklich eine Attraktion, da gab es bis zu 30 Meter lange Schlangen an der Kassa“, sagt Geschäftsführer Alexander Ruthner. Damals wurden noch fünf Waggons ausgefahren, heute reichen zwei – und die sind meist halb besetzt.

Dabei ist die Liliputbahn so etwas wie ein Wiener Kulturgut, immerhin ist sie mit der Geschichte der Stadt verbunden – sie wurde etwa nach dem Zweiten Weltkrieg wieder aufgebaut, um für die „geschundene Bevölkerung etwas zu bieten“, so Ruthner. Heimische Politiker wie Adolf Schärff, Leopold

Figl und Bruno Kreisky waren ebenso Fahrgäste – Kreisky betätigte sich gar als Lokführer – wie der einstige sowjetische Außenminister Wjatscheslaw Molotow. Auch heute bietet die Liliputbahn ungeahnte Einblicke in den grünen Prater. Bei schönem Wetter hat man fast das Gefühl, man „düst“ – mit maximal 20 km/h – durch einen kleinen Urwald.

Seit 1929 ist die Liliputbahn in der Hand der Familie Passweg/Kleindienst. „Mein Großvater war Textilhändler, er hat die Bahn von einem Schuldner bekommen“, sagt die

23-jährige Anna Kleindienst, die gerade dabei ist, die Geschäfte von ihrer Mutter zu übernehmen. Es dauerte nicht lange, bis die Liliputbahn zum „Lebenstraum“ des Großvaters, Jakob Passweg, wurde. „Er hat sie über alles geliebt“, so die Enkelin. Das Familienunternehmen betreibt mittlerweile noch andere Attraktionen im Prater – auch um die historische Bahn zu erhalten. Mit der Zeit geht die Liliputbahn dennoch. So werden die Dieselmotoren etwa mit altem Speiseöl vom Restaurant Luftburg betrieben. „Derzeit arbeiten wir daran, eine Lok nur mit Wasserdampf zu betreiben“, sagt Werkstättenleiter Ronald Durstmüller. Auch eine Verlängerung der Strecke zum neuen WU-Campus wird überlegt. Ob sie kommt, ist noch offen. Herrn Carl wird das nicht weiter kümmern. Er fährt sowieso nur sonntags.

LILIPUTBAHN

3,9

Kilometer fährt die Liliputbahn. Die Stationen: Prater Hauptbahnhof, Schweizerhaus/Luftburg, Rotunde, Stadion und zurück.

20

Minuten dauert eine Rundfahrt, vier Euro kostet sie.

110000

Fahrgäste transportiert die Liliputbahn pro Jahr.

Veranstaltungen zum Jubiläum: Lange Nacht der Liliputbahn (20. bis 21. Juli, 19 bis 9 Uhr), Buchpräsentation am 4. 9. („Eine Runde zum Vergnügen“) und Dampftag am 15. 9.

Thema: Prater Wien

Autor: Karin Schuh

CLIP
media
service



Anna Kleindienst übernimmt den Familienbetrieb, Alexander Ruthner leitet die Geschäfte der Lilliputbahn. //// Katharina Roßboth