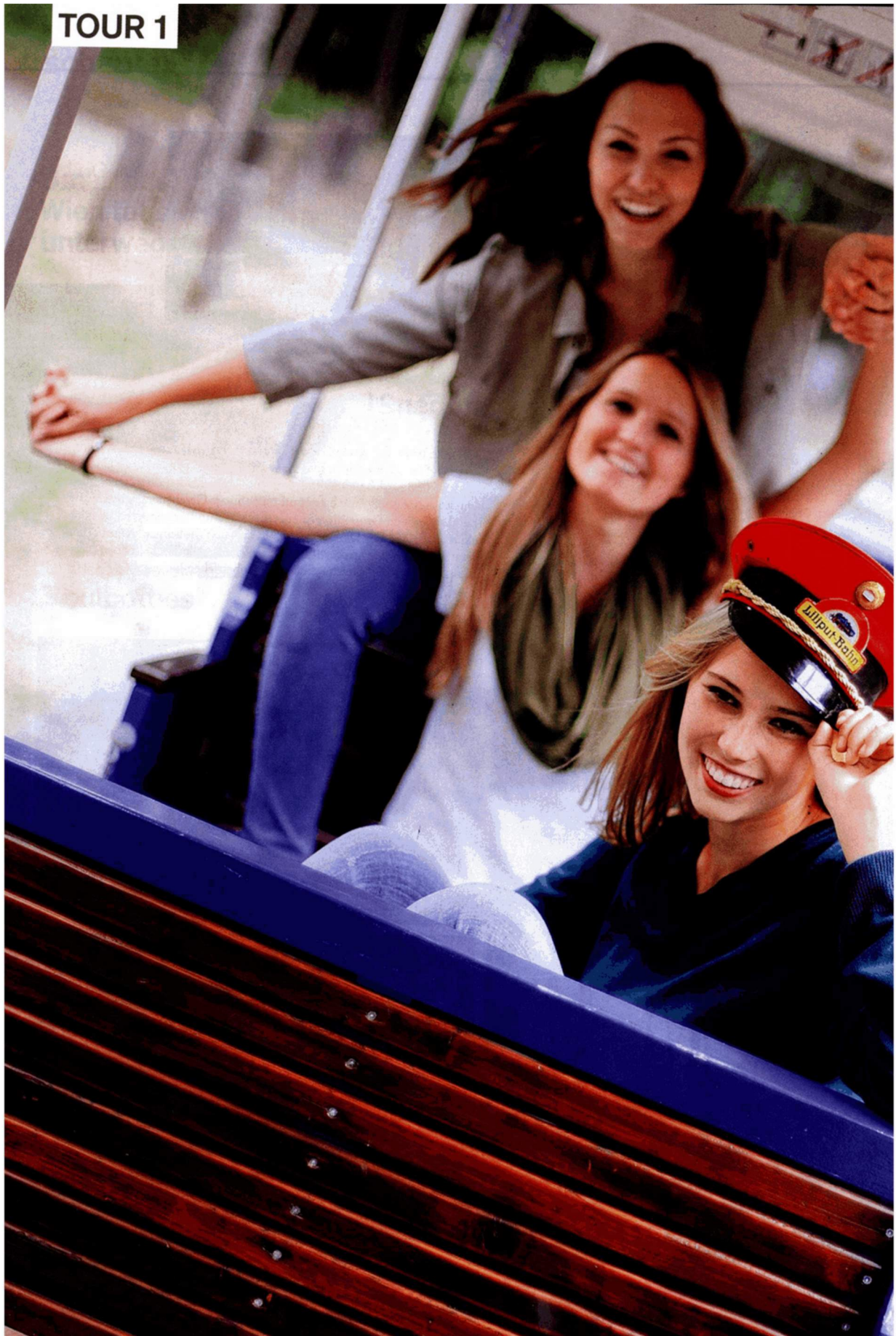


Thema: Prater Wien

Autor: MARTINA POWELL

CLIP
media
service

TOUR 1



Thema: Prater Wien

Autor: MARTINA POWELL

Schönheit auf Schienen: Ob im Waldviertel, im Wiener Prater, im Pielachtal oder am Neusiedler See. **schau** präsentiert die urigsten Bahnstrecken der Ostregion. Plus: Wanderrouten, die zum genussvollen Entdecken einladen.

Der pure Bahnsinn

TEXT VON MARTINA POWELL, FOTOS: BUBU DUJMIC

ES' DAMPFT, ZISCHT und qualmt. Die Nase dem Fahrtwind entgegengestreckt, im Ohr das wohlthuende Geräusch von Eisenrädern, die über Schienen rattern. Wer mit der Bahn fährt, der erlebt was, heißt es. Wer könnte dem widersprechen? Über 175 Jahre schon fahren Eisenbahnen durch Österreich, egal ob mit Kohle, Diesel oder Strom betrieben. Viele von ihnen auf historischen Strecken, auf denen bereits in Zeiten der Monarchie Kaiser und Hofstaat reisten.

schau hat sich die schönsten Bahnfahrten in Ostösterreich angesehen und abseits der Gleise Strecken gefunden, auf denen Bahnbegeisterte gut unterwegs sind.

Klein, aber oho!

Klein mag die Liliputbahn ja sein, unscheinbar ist sie jedoch nicht. Allein der Geruch aus heißem Stahl, Schmieröl und Kohlenfeuer, den die bunten Loks hin-

terlassen, ist unverkennbar. Seit über 80 Jahren drehen sie nun schon mitten im Wiener Prater ihre Runden. Jede von ihnen ist ein Unikat, Teile der Loks haben sogar den Zweiten Weltkrieg überlebt. Die Idee für „Mini“-Eisenbahnen mit einer Spurweite von nur 381 Millimetern stammt ursprünglich aus England. 1928 wurde dann im Wiener Prater die Schmalspurbahn eröffnet. Alexander Ruthner kennt die Liliputbahn schon seit seiner Kindheit und ist nach wie vor von ihr begeistert. Schon als Bub ist er in den bunten Waggons gesessen und hat von dort aus den Prater erkundet. Vielleicht sind die schönen Kindheitserlebnisse auch ein Grund dafür gewesen, warum Ruthner als Erwachsener die Geschäftsführung der Liliputbahn übernommen hat. Jedenfalls sitzt er noch heute manchmal im kleinen Zug und genießt den frischen Wind, der ihm an heißen Sonnentagen entgegenweht. Für ihn ist eine Liliputbahnfahrt wie ein Kurzurlaub: „20 Minuten, in denen ich den Kopf frei bekomme.“ Besonders an heißen Tagen sorgt die Strecke durch den Auwald für Entspannung, sagt Ruthner. Sein Tipp für jene, die den Prater weiter erkunden wollen: Die Liliputbahn wie eine Straßenbahn verwenden, bei der Station „Stadion“ aussteigen und in Richtung Lusthaus spazieren (siehe TOUR 1) und wieder gemütlich mit der Bahn zurück. „Wer die Route am Heustadlwasser wählt, entkommt auch dem Trubel am Prater und kann auf idyllischen Wiesen entspannen.“

Der gelbe „Exot“ am Ring

Ein paar Kilometer vom Prater entfernt dreht eine weitere, in ihren Ausmaßen etwas größer geratene Bahn ihre Runden: die Vienna Ring Tram. Seit vier Jahren ist sie auf der Ringstraße unterwegs. Das Konzept für die „Touristenbahn“, wie die VRT auch oft genannt wird, ist in nur einem halben Jahr entstanden, als der Verlauf der Einser- und Zweier-Linien geändert wurde, erklärt Wil-



Thema: Prater Wien

Autor: MARTINA POWELL

helm Lampeter von den Wiener Linien. Das Ergebnis: „Ein Sightseeing auf Schienen, das es so sonst nirgendwo auf der Welt gibt.“ Vor allem Touristen und Besucher aus den Bundesländern steigen in die gelb-schwarz lackierte Straßenbahn ein, mit der es in etwa einer halben Stunde rund um den Ring geht. Und bald wird die historische Garnitur zum echten Nostalgiezug. Denn in ein paar Jahren, wenn auf allen regulären Strecken nur noch Niederflurfahrzeuge unterwegs sind, ist dann nur noch auf der Ringstraße der traditionelle E-Typ-Wagen auf den Schienen, sagt Lampeter. Vielleicht werden dann nicht nur Touristen die auffällige „Bim“ nutzen, sondern auch ein paar eingefleischte Wiener.

Schmalspurbahn mit Geschichte

Abseits vom Wiener Großstadtlärm fährt derweil die Waldviertelbahn auf schmalen Spuren über den „Kleinen Semmering“. Seit über 100 Jahren sind die Lokomotiven auf der Strecke zwischen Gmünd und Groß Gerungs („Südast“) und Gmünd und Litschau („Nordast“) unter-

wegs. Dabei stand in der Geschichte der Waldviertelbahn ihr Betrieb mehrfach vor dem Aus: Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden Teile der Strecke stillgelegt und 2001 wäre der Betrieb fast komplett eingestellt worden. Heute fahren auf der historischen Schmalspurbahn aber wieder regelmäßig Diesel- und Dampflokotiven. Nicht nur von einem der gemütlichen Waggons aus lässt sich das Waldviertler Hochland erleben und genießen, sagt Herbert Frantes, Dienststellenleiter der Waldviertelbahn. Er empfiehlt die idyllische Wanderung von der Haltestelle Bruderndorf im Gemeindegebiet Langschlag (siehe TOUR 2) entlang der Bahnstrecke. „Da stehst du oben am Berg. Unter dir der Tunnel, von irgendwo hörst du die Bahn und rundherum die unberührte Landschaft. Ein einmaliges Erlebnis!“ Wer sich für Geologie interessiert, kommt hier auf seine Kosten, weiß der gebürtige Waldviertler. Auf der Wanderung kann man beeindruckende Granitaufwerfungen sehen. Das Beste kommt jedoch zum Schluss der Tour: Nach einer kleinen Stärkung im Fassldorf wartet dann wieder eine gemütliche Zugfahrt zurück zum Ausgangspunkt.



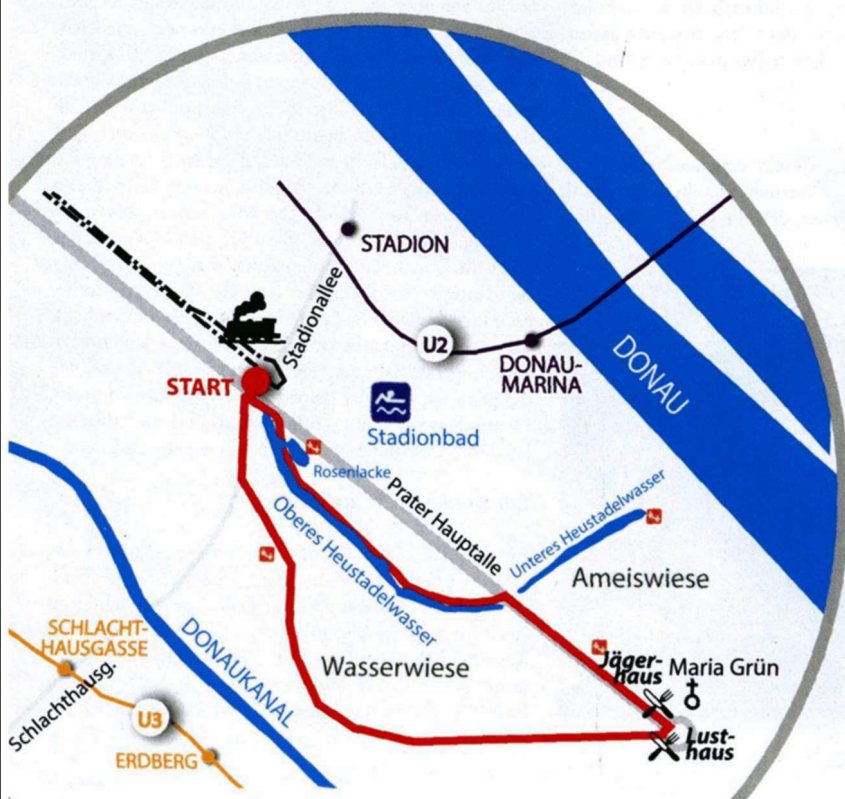
Waldviertelbahn

Am 22. September findet die „kulinarische Wanderung“ über den Waldviertler Semmering statt: Da geht es mit dem goldenen Triebwagen und dann zu Fuß von Bruderndorf über den „kleinen Semmering“ bis zum Fassldorf. Auf der geführten Wanderung kann man in der Gruppe regionale „Schmankerl“ und die Landschaft genießen. Infos auf www.noevog.at

Durch Berg und Tal

Wenn die Dampfloks in Obergrafendorf auf ihre Reise vorbereitet werden, dann heißt es früh aufstehen: Denn die Kessel müssen die Lokführer schon kurz nach Mitternacht anheizen, auch wenn die Fahrt im historischen Triebwagen erst Stunden später nach Mariazell losgehen wird, weiß Anton Hackner. Er ist fasziniert von Dampfloks, auch wenn er erst seit ein paar Monaten als Dienststellenleiter für die Mariazellerbahn zuständig ist. Schon in seiner Kindheit ist er gerne mit der Bahn gefahren, auch mit der Mariazellerbahn. Deshalb fährt er heute noch im Urlaub mit seiner Familie auf der über 100 Jahre alten Strecke durch das Mostviertel: „Zunächst von St. Pölten auf der Talstrecke bis zur Laubenbachmühle, dann durch 21 Tunnel und über 19 Viadukte ins Gebirge. Für mich ist die gesamte Strecke einfach ein Erlebnis. Vor allem dann, wenn das Wetter den Blick auf den Ötztal freigibt“, sagt Hackner. Auch für Walter Burger ist diese Aussicht vom Zug aus das Highlight der Strecke. Er ist Pächter der „Lassingfallstube“, einer gemütlichen

Seit über 80 Jahren dreht die Lilliputbahn nun schon mitten im Wiener Prater ihre Runden.



TOUR 1

Ein Spaziergang im Prater

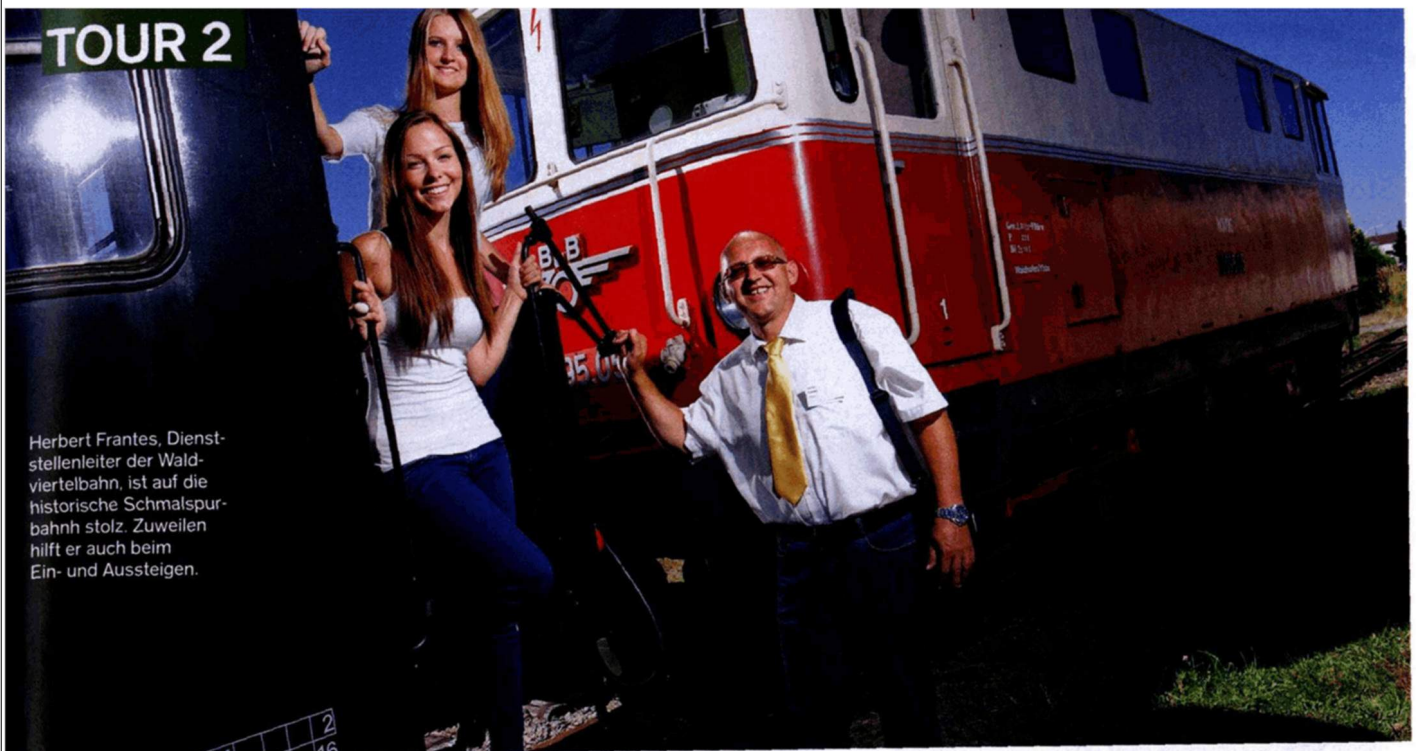


Anfahrt Straßenbahnlinie 1 (Einstiegstelle Lilliputbahn Station „Rotunde“) oder mit der S- bzw. UBahn zur Station „Praterstern“. Von dort zu Fuß zum „Prater Hauptbahnhof“ und in die Lilliputbahn bis zur Station „Stadion“ fahren. Für Autofahrer gibt es Parkmöglichkeiten beim Stadion. Ausgangspunkt Lilliputbahn-Station „Stadion“
Route An der Hauptallee an der Ecke Hauptallee/Stadionallee zur „Rosenlacke“ einbiegen. Am „Oberen Heustadelwasser“ entlang, dann zurück auf der Hauptallee zum Lusthaus. Von dort kann man entweder auf der Hauptallee zurück zum Ausgangspunkt oder man geht auf der „Wasserwiese“ zurück bis zur Lilliputstation „Stadion“.
Einkehrmöglichkeit Lusthaus, Jägerhaus
Besonderheiten Die Tour lässt sich auch ausdehnen, dazu einfach den Wegbeschreibungen für den „Stadtwanderweg 9“ folgen bis zum Praterstern. Wählt man die Route abseits von der Hauptallee entkommt man schnell dem Trubel im Prater.
Länge/Dauer ca 1 Stunde, 5 Kilometer
Info Tipp von Alexander Ruthner, GF der Lilliputbahn, www.lilliputbahn.com

Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag

Thema: Prater Wien

Autor: MARTINA POWELL

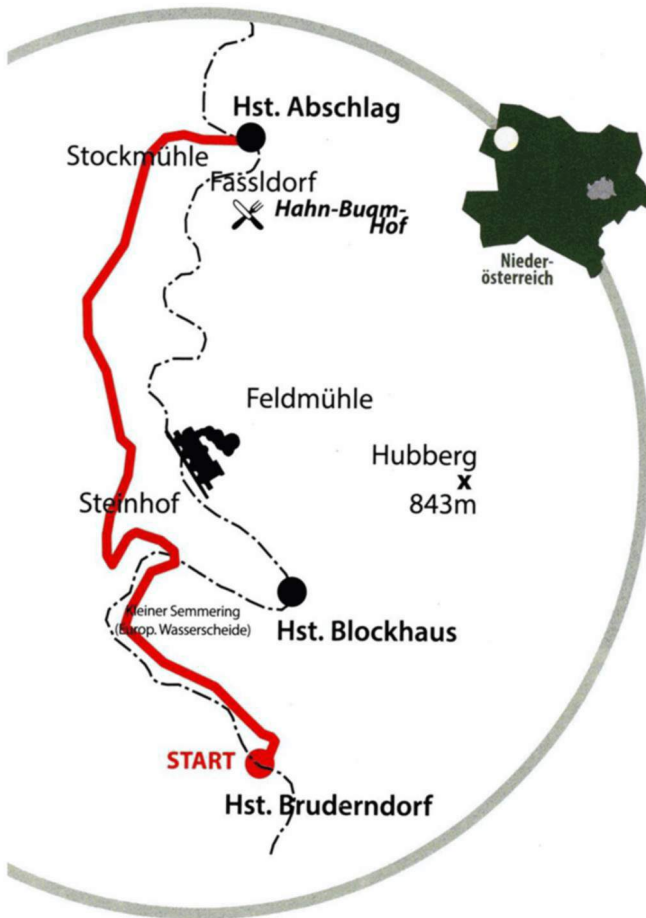


Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag



Thema: Prater Wien

Autor: MARTINA POWELL



TOUR 2

Bahn-Erlebnis Weg

Anfahrt Waldviertelbahn, z.B. ab Gmünd oder Groß Gerungs

Ausgangspunkt Haltestelle Bruderndorf

Route Nach kurzer Wanderung gelangt man in das Bad Großpertholzer Gemeindegebiet. Das Bahngleis überqueren und schon sieht man ein einsam gelegenes Wohnhaus, „Steinhof“ genannt. Der Weg führt weiter im Wald entlang des „Steinbachgrabens“. Nach ca. 4,5 km Gehweg rechts abbiegen und zur „Stockmühle“ gehen, einem ehemaligem Sägewerk. Dann geht es kurz bergauf. Der Weg mündet in die Landesstraße L8299. Die führt direkt am Fässldorf vorbei, ein aus großen Fässern entstandenes „kleines Dorf“. Hier befindet sich auch eine Haltestelle der Waldviertelbahn.

Einkehrmöglichkeit Hahn-Baum-Hof in Fässldorf

Besonderheiten Der gesamte Weg ist zum Großteil eine Forststraße, ideal für Familien. Wer Glück hat, findet im Wald Schwammerl, Heidelbeeren, Walderdbeeren, Him- und Brombeeren. Vom Wohnhaus „Steinhof“ hier hat man einen wunderschönen Ausblick auf das Naturparkgebiet in Scheiben.

Länge/Dauer 5 km, ca. 1,5 Stunden

Info Tipp von Herbert Frantes, Dienststellenleiter der Waldviertelbahn, www.waldviertelbahn.at

Jausenstation nahe am Bahnhof in Wienerbruck. Wie fast 90 Prozent der Leute, die die Ötschergraben erkunden wollen (siehe TOUR 3), nutzt auch Bürger die Mariazellerbahn, um einen Teil der landschaftlich beeindruckenden Wanderung von der Bahn aus zu genießen. „Ein großes Plus ist freilich, dass man sich einen Weg erspart und im Zug entspannen kann.“ Viele Wanderer wählen den Ausgangspunkt in Wienerbruck, nahe an seiner Gastwirtschaft. Der ideale Start für die Tour, sagt Bürger. „Die Route ist sowohl etwas für Familien als auch für jene, die sportlich motiviert sind.“ Denn die Strecke lässt sich je nach Lust und Kondition von drei bis auf sechs Stunden verlängern.

Neusiedler Seebahn als „Grenzgängerin“

Nicht nur in der „Lassingfallstube“ in Wienerbruck ist die Eisenbahn ein wichtiges Thema, sondern auch bei Michael Andert in Pamhagen im Nordburgenland: Dort, nahe an der Strecke der Neusiedlersee Bahn, bewirtschaftet er seit zwei Jahren einen „Demeter“ Weinbaubetrieb mit dem Zusatzangebot „Schule am Bauern-



Vienna Ring Tram

Ihre Garnituren sind fast 40 Jahre alt, dank der gelb-schwarzen Lackierung und der modernen Innenausstattung sieht sie aber aus wie neu: Seit 1976 im Einsatz, fährt die Straßenbahn des traditionellen E1 Typs nun als eine der letzten ihrer Art auf den Gleisen Wiens. Heute dreht sie als Vienna Ring Tram auf der ehemaligen Einser-Linie ihre Runden. Ideal für jene, die die wichtigsten Sehenswürdigkeiten Wiens in kurzer Zeit kennenlernen möchten: Denn je nach Lust und Laune können kann man für 7 Euro pro Rundfahrt bei einer der 13 Stationen am Ring ein- und aussteigen. Von der „Bim“ aus lässt sich so die Prachtstraße Wiens erleben. Informationen zu den Sehenswürdigkeiten werden an Bord nicht nur über Kopfhörer in acht Sprachen und im Wiener Dialekt vermittelt, sondern auch über moderne LCD-Bildschirme. Die VRT fährt im 30-Minuten-Intervall täglich von 10 Uhr bis 18 Uhr (letzte Fahrt ab Schwedenplatz um 17:21 Uhr).

Infos unter www.wienerlinien.at

hof“. Das wohl wichtigste Schlagwort in seinem Betrieb: Nachhaltigkeit. Deshalb reist er häufig mit der Bahn, oft erwartet er Schulgruppen am Bahnhof in Pamhagen, um dann mit ihnen zu Fuß zum „Lerchenfeld“ zu wandern (siehe TOUR 4). Aber nicht nur deshalb hat er einen besonderen Bezug zum Schienenverkehr. „Die Eisenbahn war in meiner Kindheit die einzige Verbindung hinter dem ‚Eisernen Vorhang‘. Die ungarischen Bahnarbeiter haben damals Waren mit meinem Vater getauscht. Ich kann mich nicht mehr erinnern, welche Waren aus Ungarn mitgebracht wurden, aber die Seife aus Österreich mit dem Duft nach grünem Apfel war der Renner. Dieser ‚Tausch‘ war natürlich damals nicht legal und für mich ein großes Abenteuer.“ Tatsächlich hat die 115 Jahre alte Bahn zwischen Neusiedl

am See und dem ungarischen Fertőszentmiklós eine bewegte Geschichte hinter sich: Wirtschaftskrise, Weltkriege, sowjetische Besatzung und seit 2003 ein umfassendes Modernisierungsprogramm. Übrigens war die ursprüngliche Strecke mit 110 Kilometern mehr als doppelt so lang wie die gegenwärtige. Für Bahnliebhaber hat Andert einen speziellen Geheimtipp: Der Bahnhof von Mészáros Puszta in Ungarn. „Dort befindet sich ein wunderschönes Gebäude, das leider nicht genutzt wird und langsam dahinrotet. Es lässt aber noch erahnen, mit welchem Stolz der Bahnhofsvorstand dieses Anwesen in früheren Zeiten gepflegt hat. Ein Gemüsegarten, ein Kellerabteil und der freie Platz davor verströmen einfach Geborgenheit.“ ///

„Die Eisenbahn war in meiner Kindheit die einzige Verbindung hinter dem Eisernen Vorhang.“

Michael Andert, Weinbauer in Pamhagen



Thema: Prater Wien

Autor: MARTINA POWELL



Die Mariazellerbahn startet mit modernem Look durch. Die Strecke aber ist einzigartig, wie eh und je. Links: Anton Hackner, Dienststellenleiter der Mariazellerbahn.



TOUR 3



TOUR 3

Ötschergräben-Wanderung



Anfahrt Mariazellerbahn, z.B. ab St. Pölten
Ausgangspunkt Bahnhof in Wienerbrück
Route Von Wienerbrück den Stausee entlang, dann links in die Schlucht abzweigen, über Stege und Steige. Am Lassingfall vorbei, hinab zum Kraftwerk in Stierwaschboden. Links abzweigen: Erlauf und dann dem Ötscherbach folgend bis zur Jausenstation Ötscherhias. Von dort gibt es verschiedene Rückkehrmöglichkeiten. Der kürzeste Weg führt durch den Wald hinauf und weiter auf einer Forststraße, vorbei am Hagengut, zur Bahnstation Erlaufklause. Für Abendheuerlustige geht es vom Ötscherhias aus weiter auf Weg 622 durch die hinteren Ötschergräben am Mirafall vorbei zum Schleierfall.
Einkehrmöglichkeit Lassingfallstube, Ötscherhias
Besonderheiten Das Kernstück des größten Naturparks von NÖ, die Ötschergräben, beeindruckt mit seiner Landschaft. Der Aufstieg auf ca. 800 Höhenmeter ist dabei wenig anstrengend!
Tipp von Walter Burger: Bei Anreise mit der Mariazellerbahn kann man auch von Gösing auf steilem Waldweg in ca. 1 1/4h bergab nach Erlaufboden wandern, Rückfahrt ab Erlaufklause.
Länge/Dauer eine Strecke: 6 km / 1,5 bis 2 Stunden
Info Tipp vom Pächter der „Lassingfallstube“ Walter Burger, Jausenstation nah am Bahnhof in Wienerbrück.

schau 21

Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag



Thema: Prater Wien

Autor: MARTINA POWELL



TOUR 4



Weinbauer Michael Andert aus Pamhagen setzt auf Nachhaltigkeit. Deshalb reist er auch gerne mit der Bahn.

TOUR 4

Natur-Genuss-Erlebnisweg Pamhagen

Anfahrt Neusiedler See Bahn, z.B. bis Pamhagen mit dem Zug: von Wien Meidling ca. eine Stunde mit Umstieg in Wr. Neustadt Ausgangspunkt Tourismusverband Pamhagen (Bahnstraße 2c), vom Bahnhof Pamhagen ca. 10 Gehminuten

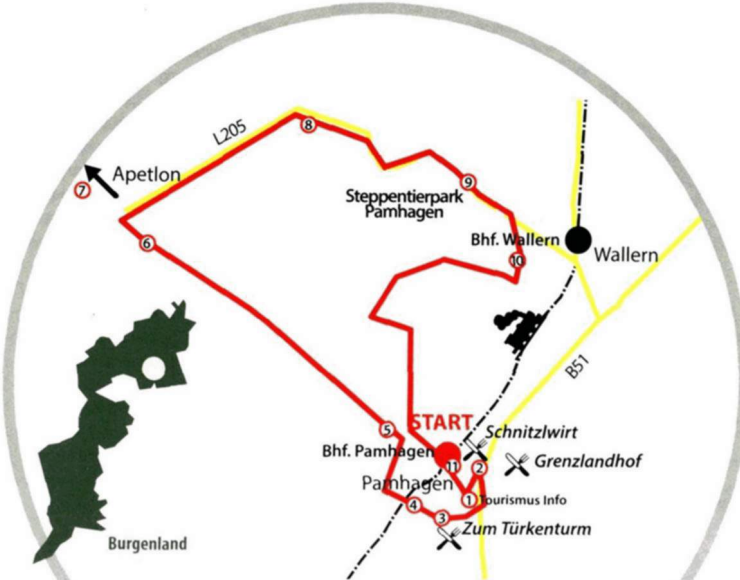
Route Der Weg ist ab dem Tourismusbüro Pamhagen gut beschildert und gliedert sich in 11 Stationen. Vom Tourismusbüro aus geht es zunächst durchs Ortsgebiet und teilweise entlang der Bundesstraße. Ab der dritten Station verlässt man den Ort Pamhagen, der Weg verläuft vorbei an Obstgärten und zwei Mal über die Bahngleise der Neusiedler See Bahn. Dem Radweg B10 folgend kommt man dann zur 6. Station, bei der 7. Station gibt es eine Übersichtstafel „Nordost“. Nach der Station „Burg Landschaftsbilder“ verläuft der Weg wieder zurück in das Ortsgebiet Pamhagen und dort zu den letzten Stationen der Tour.

Einkehrmöglichkeit Pamhagen: „Zum Türkenturm“, „Grenzlandhof“, „Schnitzlwirt“ Besonderheiten Der „Natur-Genuss-Erlebnisweg“ Pamhagen verläuft auch durch das „Lerchenfeld“. Auf dem Weg können 11 Puzzelteile „entdeckt“ werden. Diese informieren über traditionelle und neuartige Wirtschaftsweisen.

Weitere Infos auf www.tourismus-pamhagen.at

Länge/Dauer rund 15 km, bei flottem Tempo und einer kurzen Verweildauer bei den Stationen in 2-3 Stunden. Wer eine kürzere Wanderung von Pamhagen aus nach Ungarn machen möchte: Der „Bahnhof“ von Mexikopuszta ist ca. 3 km von Pamhagen entfernt und in 30 Minuten zu Fuß erreichbar.

Info Tipp von Michael Andert, Weinbauer in Pamhagen



Reisen wie ein Kaiser

STRENG GENOMMEN hat alles mit einer Frage begonnen: Wie lässt sich kostbares Salz kostengünstig von A nach B transportieren? Anfang des 19. Jahrhunderts war ein Kanalprojekt, mit dem der Gütertransport von Budweis nach Linz sichergestellt werden sollte, aus finanziellen Gründen gescheitert.

Deshalb suchte der Prager Mathematiker Franz Anton Ritter von Gerstner im Auftrag der „Böhmischen Hydrotechnischen Gesellschaft“ nach anderen Lösungen. Sein Vorschlag: Transport auf Schienen. So kam es, dass der erste Spatenstich für den Bau einer Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent im heutigen Tschechien erfolgte, am 25. Juli 1825 nördlich von Budweis. Auf der 1832 eröffneten Strecke Budweis – Linz – Gmunden zogen jedoch zunächst keine Maschinen die Waggons, sondern Pferde.

Hoheit auf Schienen

Erst 1837, mit der Eröffnung des Nordbahn-Abschnitts Floridsdorf – Deutsch Wagram, setzte die Zeit der dampfbetriebenen Eisenbahn in Österreich ein. Bei einer der

Probefahrten mit an Bord: die kaiserliche Hoheit, „der durchlauchtigste Erzherzog Karl“. Schnell wird der Personenverkehr auf Schienen zum Massenphänomen – und zum Freizeitspaß. Noch während der Monarchie wurden zahlreiche private und staatliche Bahnprojekte realisiert. Wie beispielsweise die Neusiedler Seebahn, die Mariazellerbahn oder die Waldviertelbahn. Dass es in Österreich eine lange Tradition der sogenannten Schmalspurbahnen gibt, hat übrigens mit der österreich-ungarischen Besetzung Bosnien-Herzegowinas zu tun: Dort wurden Bahnen mit einer Spurweite von 760 Millimetern errichtet. Bei Bedarf sollten die Fahrzeuge aus dem Südosten Europas in der ganzen Donaumonarchie fahren können.

Machtinstrument: Eisenbahn

Der Erste Weltkrieg brachte schließlich massive Einschnitte, auch für die Bahnlinien: Weil Kohle zur Befuerung der Lokomotiven teuer war, begannen die Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) Anfang der 1920er Jahre mit der Elektrifizierung ihrer Strecken. Ab 1938 wurden die Bahnen für politische Zwecke instrumentalisiert: Bei den BBÖ galten reichsdeutsche Normen und auch aus Österreich fuhren Transportzüge mit Juden in die Vernichtungslager im besetzten Polen. Seit den 1970er Jahren kann man nur noch selten Dampf- und Dieselloks auf Österreichs Schienen sehen. Stattdessen dominieren die rund 400 „Taurus“-E-Loks den Bahnbetrieb, vor allem im Fernverkehr. In Gestalt der „Railjets“ erreichen die neuen Hochleistungszüge streckenweise bis zu 230 Stundenkilometer – eine Geschwindigkeit, von der die Erbauer der Pferdeisenbahn im 19. Jahrhundert wohl nicht einmal zu träumen wagten. ///

september 2013

Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag