

Thema: Prater Service GmbH

Autor:



## Besonderer Betrieb auf der Wiener Liliputbahn

Die im Jahre 1928 eröffnete 3,9 km lange schmalspurige Liliputbahn, die zu den traditionsreichsten Praterattraktionen zählt und außerdem echte Verkehrsaufgaben erfüllt, wird von den Eisenbahnfreunden manchmal als „Spielzeugbahn“ betrachtet. Trotzdem hat diese dampf- und dieselbetriebene Bahn mit einer Spurweite von nur

381 mm (15 Zoll) mit ihrer außergewöhnlichen Baugeschichte etwas mehr Interesse verdient: Die Gleisanlagen wurden ab 1927 von einem Leipziger Unternehmen gebaut und 1928 fertiggestellt. Als Triebfahrzeuge dienten vorerst zwei Stück der nach ihrem Chefkonstrukteur genannten „Martens'schen Einheitsliliputloks“. Diese sind den deutschen



Die Dampflokomotiven werden üblicherweise nur an Wochenenden und Feiertagen ab Nachmittag eingesetzt. Ein sehr außergewöhnliches Ereignis war die Bespannung aller Dampfzüge mit den beiden Dampflokomotiven Da1 und Da2 in Doppeltraktion am 29. Juni 2014.

Foto: Lukas Bogner



Am Morgen selben Tages gab es auch eine Paradeaufstellung sämtlicher Lokomotiven im Bereich des Heizhauses – von links nach rechts: Diesellokomotive D3 mit einer Zugsgarnitur, die rote D2, D1, die älteste Diesellokomotive, Baujahr 1957 von GEBUS, die jüngste Diesellokomotive D4, 1967 von TOBISCH gebaut und 2008 bis 2010 in eigener Werkstätte völlig modernisiert, sowie die beiden Dampflokomotiven.

Foto: Lukas Bogner



Thema: Prater Service GmbH

Autor:



Baureihen 01 und 03 nachempfunden und in etwa einem Drittel der Originalgröße gebaut. 15 Stück entstanden zwischen 1925 und 1950 bei Krauss & Co in München. Die beiden Dampflokomotiven Da1 und Da2 sind seit der Betriebsaufnahme bis heute in Betrieb. Die dritte, die erst 1942 beschafft worden war, wurde 1961 bis 1962 unter Verwendung des Rahmens und des Laufwerkes zur Diesellokomotive D2 umgebaut. Ab 1958 wurden weitere Diesellokomotiven verschiedener meist ungewöhnlicher Bauarten in Betrieb genommen. Ungewöhnlich sind auch die Wagen, deren Untergestelle noch aus dem Jahre 1928 von der Waggonfabrik Görlitz stammen, erinnern in ihrer Laufwerkskonfiguration an den TGV: Sechs Fahrzeuge mit Jakobsdrehgestellen und je einem Enddrehgestell. Also eigentlich ein langer Gelenkwaggon.

Text: Helmut Bogner

Foto Mitte: Die D2 ist wegen des wartungsaufwendigen Dampflokuntergestelles, das ein oftmaliges Abschmieren erfordert, meist nur, wie hier, im Verschiebbetrieb eingesetzt. Der noch von der Dampflokomotive (siehe z.B. Foto links Da1) stammende Stangenantrieb ist gut erkennbar.

Fotos (3): Helmut Bogner

