

**Thema:** Prater Wien

**Autor:** k.A.

## Wiener Liliputbahn gründet Tochterunternehmen für Fahrzeugbau

Die Betreibergesellschaft der Wiener Liliputbahn befindet sich seit drei Generationen in Familienbesitz und betreibt neben den bekannten 381-mm-Bahnen im Prater und Donaupark auch einige Vergnügungs-Fahrtgeschäfte im Wiener Prater. Seit 2016 neu hinzugekommen sind außerdem ein Radverleih und ein Café sowie die Übernahme des „Vienna-Heurigen-Express“.

Das Unternehmen, welches während der Saison immerhin 50 Mitarbeiter beschäftigt, besorgt – für die Besucher weitgehend verborgen – mit einem großen Werkstättenbetrieb selbst die Instandhaltung ihrer technischen Anlagen sowie der gesamten Bahninfrastruktur. Die Werkstätte, ihre Ausstattung und auch ihre Mitarbeiter, deren Anzahl sich inzwischen verdoppelt hat, haben innerhalb der letzten Jahre ein so großes Know-how in der Produktion aufgebaut und Erfahrungen speziell im Bahntechnik-Bereich sammeln können, dass man sich inzwischen in der Lage sieht, komplette Schienenfahrzeuge selbst zu bauen und diese in weiterer Folge auch für „dritte“ zugänglich zu machen, also zu vermarkten.

Verantwortlich für diese positive Entwicklung ist Dipl.-Ing. Ronald Durstmüller, vielen bekannt als einer der technisch Federführenden für die Wiedererrichtung des Triebwagens 1 der Höllentalbahn. Aus seiner „vor-Liliputbahn“-Zeit bei der Firma Bombardier in Wien ist sein Entwurf der Niederflurtriebwagen für die Pöstlingbergbahn in Linz erwähnenswert, über deren Aussehen zwar durchaus



*Doppelt gummigefederte Laufdrehgestelle Typ „Sinus“ – eine der Eigenentwicklungen der Liliputbahn.*

diskutiert werden kann, deren technische Tauglichkeit für die äußerst herausfordernde Bergstrecke aber außer Zweifel steht.

Bei der Liliputbahn wurden unter seiner Leitung die Dieselloks im Zuge von Hauptuntersuchungen modernisiert und wieder in einen ansehnlichen Zustand gebracht, allen

voran die D 4 (Tobisch, 1967), welche mit Achsgetriebebeschäden seit 1990 abgestellt war und heute mit neuen Drehgestellen und hydrodynamischem Antrieb wieder fixer Bestandteil des Fuhrparks ist. Sogar die beiden beliebten Dampflok (Krauss, 1928) wurden schrittweise und mit beachtenswerter



*Neubaufahrzeuge der Liliputbahn-Werkstätte: Diesel-Draisine X 92 und Salonwagen 101.*

**Thema:** Prater Wien

**Autor:** k.A.

Behutsamkeit modernisiert, wobei man vor unkonventionellen Ideen wie selbst gebauten LED-Scheinwerfern oder Kunststofflagern nicht zurückschreckt. Völlig neu gebaut wurden eine Draisine mit Dieselantrieb, ein Salonwagen mit neu entwickelten, extrem ruhig laufenden Drehgestellen sowie – besonders sensationell – eine hydraulische Gleisstopfmachine, wahrscheinlich die erste solche Maschine für 381 mm Spurweite weltweit!

Das nunmehr gegründete Tochterunternehmen TEMO GmbH (eine Abkürzung für „Technik für Energie und Mobilität“), deren Geschäftsführer Dipl.-Ing. Durstmüller ist, bietet solche Spezialfahrzeuge nun auf dem freien Markt an und beschäftigt sich derzeit hauptsächlich mit dem Bau neuer Akku-Lokomotiven, zunächst nur für den Eigenbedarf der Wiener Liliputbahnen. Diese „ecoLOK“ genannten Fahrzeuge sind auch Basis für elektrische Schienenfahrzeuge in kleinsten Stückzahlen, mit denen man einen „Nischenmarkt“ bedienen möchte. Weiters angeboten sollen elektronische Komponenten für die Energietechnik sowie Produkte für die Bahninfrastruktur werden. Für all das gibt es zumindest europaweit einen nicht zu unterschätzenden Bedarf, aber derzeit kaum bis gar keine Lieferanten. Der TEMO GmbH kommt hier zugute, dass sie selbst von einem Bahnbetreiber abstammt und die Menschen, die hinter ihrer technischen Kreativität stehen genau über die Bedürfnisse ihrer zukünftigen Kunden Bescheid wissen. In diesem Sinne kann man hier vielleicht auf einen neu aufgehenden Stern am österreichischen Schienenfahrzeugsektor hoffen?

Text: Josef Sabor



Die neue Dieseldraisine im Zuge der Endmontage. Im Vordergrund die Fahrpulte für die beiden gleichartig aufgebauten Führerstände.  
Fotos: © Liliputbahn