

**Thema:** Prater Wien

**Autor:** k.A.

## Limbergstollen-Triebwagen zurück in Österreich

Ernst Kabelka

Für den wintersicheren Zugang zum Krafthaus Limbergsperre der Kraftwerksgruppe Glockner-Kaprun wurde schon in den 1950er-Jahren ein Stollen errichtet, der aus drei Sektionen besteht. Am Beginn und Ende dieses sogenannten „Limbergstollens“ befindet sich eine jeweils einen Kilometer lange, horizontale Strecke, dazwischen ein Schrägschacht. Neben seiner Funktion als Kabelstollen war er für den Personaltransport während Zeiten mit Lawinen- oder Steinschlaggefahr vorgesehen. Zu diesem Zweck wurden in den Horizontalstrecken Grubenbahnen mit 600 mm Spurweite errichtet, im Schrägschacht eine Standseilbahn mit Abtscher Ausweiche. Je Sektion stand neben einer Gebus-Lokomotive und Güterloren für diverse Transporte auch jeweils ein Akku-Triebwagen mit 24 Sitzplätzen zur Verfügung. Zunächst waren das sehr einfache Fahrzeuge in seitlich offener Bauweise; sie wurden Ende der 1970er-Jahre von der Firma Knotz in Wien mit einem wesentlich leistungsfähigeren Antriebs-Mittelteil und automatischen Türen ausgestattet.

Nach dem Bau des neuen Kavernenkraftwerks Limberg II und dem zu diesem Zweck errichteten Straßentunnel wurde der Limbergstollen ab 2007 in seiner Funktion als Personaltransportweg obsolet und die beiden Elektrotriebwagen an die zweite Bahn im Verbund-Konzern, die Höhenbahn Reißeck, abgegeben. Aus den zu diesem Zeitpunkt schon etwas in die Jahre gekommenen Fahrzeugen wurde mit den jeweils besseren Teilen ein einzelner, gründlich überholter und an die gänzlich anderen Anforderungen der Höhenbahn angepasster Triebwagen gebaut. Bis zum unrühmlichen Ende dieser bemerkenswerten Bahn im Jahr 2015 wurde das Fahrzeug für Personaltransporte und Streckenkontrollen eingesetzt.

Gemeinsam mit einem Großteil der anderen Fahrzeuge der Höhenbahn wurde der Triebwagen anschließend an einen deutschen Sammler verkauft, der das Fahrzeug allerdings mangels Bedarf nicht betrieblich einsetzen konnte. In seiner neuen Heimat, weit weg auf der Insel Rügen, wurde er allerdings gut geschützt in einer trockenen Halle gelagert.

Nunmehr ist es der Liliputbahn im Prater gelungen das Fahrzeug anzukaufen und nach Österreich zurückzuholen. Auf Grund seiner schmalen und niedrigen Bauweise passt der Triebwagen nämlich gut in das Lichtraumprofil der Bahn, die Spurweite von 600 mm erfordert jedoch eine Umspurung. Nach diversen Umbau- und Anpassungsarbeiten wird der Triebwagen in Wien wie-

der einen neuen Lebensabschnitt in seinem bewegten Dasein beginnen dürfen und es wird dann, im Gegensatz zu seiner bisherigen Funktion als intern eingesetzter Personaltransporter, für die Allgemeinheit die Möglichkeit bestehen eine Fahrt in diesem kuriosen Einzelstück zu erleben. ■



Fotos: Liliputbahn