

Thema: Prater Wien

Autor: Christa Hager

Das „senkrechte Karussell“

119 Jahre und kein bisschen rostig: Bedächtig dreht sich das Riesenrad fast ohne Unterbrechung jahrein jahraus um seine eigene Achse.

Text: Christa Hager

Wir drehen das Rad der Geschichte zurück, ins Jahr 1897. An der philosophischen Fakultät der Universität Wien werden Frauen erstmals zum Studium zugelassen. Margarete Schütte-Lihotzky wird in Wien geboren. Die Secession wird gegründet und Wien bekommt seinen ersten Radfahr-Stadtplan. Überdies dreht ein Rad der anderen Art seine ersten Runden.

21. Juni. Die britische Königin Victoria begeht ihr 60. Thronjubiläum und Wien feiert mit. Im Prater versammeln sich an diesem heißen Sommertag viele Gäste aus dem In- und Ausland, die Ehefrau des britischen Botschafters weiht das „Great Giant Wheel“ ein und bringt eine Schraube an. Doch das Eröffnungszere-

moniell hat einen Schönheitsfehler: Das Rad steht still, die obere Hälfte ist noch gar nicht fertig. Am 3. Juli ist es dann so weit, die Behörden geben das Rad für den allgemeinen Verkehr frei. Dieser ist aber mehr theoretischer denn praktischer Natur, denn eine Fahrt mit dem Rad ist ein teurer Spaß, nur die Betuchten können sich das leisten. Trotzdem war es in den ersten beiden Jahren gut besucht, rund 240.000 Menschen drehten im Jahr ihre Runden.

Acht Monate zuvor haben die beiden englischen Ingenieure Walter Basset und Cecil Booth mit sechs Monteuren aus England begonnen, auch in Wien ein Riesenrad zu errichten. Ein österreichischer Ingenieur ist als Native Speaker mit dabei, um deren Anweisungen

den Arbeitern zu übersetzen. Die große Achse des Riesenrads kommt aus einem Stahlwerk aus Glasgow nach Wien, 16 Pferden ziehen die mehr als 16 Tonnen in den Prater. Das restliche Material wird aus England importiert. Bis auf die Waggon, Drahtseile und den Motor – die kommen aus den Habsburgerländern. Um Platz für die erste Sensation aus Stahl in Österreich zu schaffen, muss der „Turm von Murano“ daran glauben, eine Attraktion in Gabor Steiners „Venedig in Wien“, dem Vergnügungsviertel, das dem Prater fünf Jahre lang mit seinen Kanälen und nachgebauten Palazzi eine Brise Italien einhauchte. Das Grundstück für dieses Spektakel hat Steiner von der englischen Firma „The Assets Realisation Company“ gepachtet.



Thema: Prater Wien

Autor: Christa Hager



Seit 1947 wandern nur mehr 15 statt der ursprünglichen 30 Waggons im Kreis.

Fotos: J. Kerviel

Dass das Riesenrad zu einer dauerhaften Institution werden könnte, damit hatte niemand gerechnet. Schon damals war die Unterhaltungsindustrie kurzlebig und auch das „senkrechte Karussell“ war nur als vorübergehende Attraktion gedacht. Aber es hat alle anderen Riesenräder aus dieser Zeit überlebt: Das erste Riesenrad, erbaut in Chicago im Jahr 1893, wurde 1913 wieder demoliert, kurz darauf folgten die von Basset und Booth konstruierten Räder in London, Blackpool und Paris (1926). Doch auch über dem Wiener Rad hing bis in die 1950er Jahre das Schwert des Damokles. Bereits der Pachtvertrag, den Steiner mit „The Assets Realisation Company“ geschlossen hatte, sah vor, dass das Riesenrad wieder abmontiert werden sollte. Während des Ersten Weltkriegs wurde das Areal dem englischen Inhaber aufgekündigt, der neue Eigentümer klagte zwar auf Demolierung, aber Ende des Krieges stand es immer noch da und wurde von Eduard Steiner, einem Eisenhändler aus Prag, erworben – unter der Bedingung, es binnen drei Monaten abzutragen. Steiner wollte die 430 Tonnen Eisen eigentlich abtransportieren. Doch den Erlös aus den Eisenteilen hätten die Kosten einer Demolierung des Rades mehr als aufgesaugt. Also drehte es sich weiter, und immer wieder kursierten Abriss-Gerüchte. „Im Prinzip stellt das Riesenrad eine Brücke dar, die der Form nach aus 2 gleichen, übereinandergestellten Halbkreisen besteht“, heißt es in einer technischen Beschreibung aus den 1930er Jahren. Aber

der Versuch, das Riesenrad als bedeutendes technisches Werk und als Impuls für den Fremdenverkehr unter Denkmalschutz zu stellen, um es vor dem Abriss zu schützen, wurde 1934 abgelehnt. Anfang 1940 bekam das Riesenrad dann doch das Etikett „Denkmal“ verpasst – die Zentralstelle für Denkmalschutz der Nationalsozialisten befand es für schutzwürdig.

Während der NS-Diktatur sprachen die Nazis das Riesenrad vier ausgewählten Protégés zu und ermordeten Eduard Steiner im Juni 1944 im Vernichtungslager Birkenau. Nach dem Krieg folgte ein langer Rechtsstreit der Republik Österreich mit seinen Nachkommen, der Abbau des Riesenrads wurde mit Verweis auf den Denkmalschutz und die hohe Kosten abgeschmettert.

Am 1. Mai 1947 ging es wieder in Betrieb, die 1944 durch einen Brand zerstörten Waggons wurden ersetzt – wegen Sicherheitsbedenken allerdings nur mehr 15 Stück, statt der ursprünglichen 30. Erst 1953 wurde an die Verwandten Steiners restituiert, acht Jahre später kaufte der Rechtsanwalt und Miteigentümer Karl Lamac, der die Erben bereits im Rückstellungsprozess vertreten hatte, die restlichen Anteile. Seither befindet sich das Riesenrad in Familienbesitz.

Im Prater-Jubiläumsjahr werden nun die Waggons ausgetauscht, sie haben sechs statt vier Fenster, Klimaanlage und Heizung. Die Gondeln wurden in Abstimmung mit dem Denkmalamt nach Originalplänen von 1897 angefertigt. ┘

INFO

Höchster Punkt

64,75 Meter über dem Boden

Durchmesser des Rades

60,96 Meter

Achse des Riesenrades

10,87 Meter lang, 0,5 Meter stark, 16,3 Tonnen schwer

Gewicht des Riesenrades

244,85 Tonnen

Gesamtgewicht

430,05 Tonnen

Geschwindigkeit

2,7 km/h

BUCH-TIPP

Robert Kaldy-Karo und Michael Swatosch-Doré vom Wiener Circus- und Clownmuseum laden zu einer kurzweiligen Bilderreise durch die Geschichte des sogenannten Wurstelpraters ein. Mit rund 200 bisher zumeist unveröffentlichten historischen Fotografien, Plakaten und Ansichtskarten aus den Jahren 1860 bis 1960 illustrieren sie die Geschichte der Etablissements, Attraktionen und Persönlichkeiten rund um das Wiener Wahrzeichen. Der Bildband führt zu erstaunlichen Kuriositäten und traditionsreichen Vergnügungsstätten vergangener Tage und setzt dem Wiener Wurstelprater ein liebevolles Denkmal.

Robert Kaldy-Karo, Michael Swatosch-Doré: 250 Jahre Wiener Prater. 128 Seiten, Sutton Verlag 2016.

