

► Eine der beiden historischen Dampflokomotiven der Liliputbahn in voller Fahrt (Photo: © Liliputbahn/Durstmüller)

Im kommenden Jahr feiert sie ihren 90. Geburtstag: die Liliputbahn im Wiener Prater. Im Jahr 1928 wurde sie in Betrieb genommen – und zwar am 1. Mai. Bei den Besuchern ist sie bis heute äußerst beliebt und zählt zum Pflichtprogramm bei einem Praterbesuch. Die Fahrt führt entlang eher weniger frequentierter Teile des Praters – und hauptsächlich durch bewaldete Wege.

Text: Ralf Schmitt

Fotos: Ralf Schmitt, Archiv

▼ Dampflok am Hauptbahnhof kurz nach der Eröffnung im Mai 1928 (Photo: © Archiv Liliputbahn)



Liliputbahn

Masse eines Zuges mit Lokomotive 16 t, 4 Diesel- und 2 Dampfloks, insgesamt 24 Waggons, jährlich beförderte Fahrgäste circa 110.000, davon 65 Prozent Erwachsene und 35 Prozent Kinder.

Zunächst die wichtigsten Daten und Zahlen der Liliputbahn im Wiener Prater in der Übersicht: Schmalspurbahn mit Spurweite 15 Zoll (381 mm), Baujahr 1928, Streckenlänge 3,9 km, 4 Stationen, Fahrtdauer (Rundkurs) circa 20 Minuten, Höchstgeschwindigkeit 20 km/h, Länge eines Zuges mit 6 Waggons 36 m, 90 Sitzplätze in einem Zug, in jedem Zug 3 Spezial-Abteile für Rollstühle und Kinderwagen, gesamte

Die Anfänge der Liliputbahn

Als Gründer der Liliputbahn gilt der Praterunternehmer Ludwig Pretscher, der zusammen mit 6 Mitstreitern und Kapitalgebern im Jahr 1925 den „Arbeitsausschuss für die Errichtung einer Kleinbahn im Wiener Volksprater“ gründete. Das Ziel war, spätestens zum Großereignis „10. Deutsches Sängerbundtreffen“, das anlässlich des 100. Todestages des Komponisten Franz Schubert für den Juli 1928 im Wiener Prater geplant war, die Liliputbahn in Betrieb zu nehmen. Wenige Wochen vor Fertigstellung der Bahn verstarb mit nur 56 Jahren überraschend Ludwig Pretscher, der somit die Eröffnung seines Lebensraumes nicht mehr erleben konnte. Einer der 6 Mitgründer, Joe Lesti, übernahm den Vorsitz und wurde Geschäftsführer des nun als „Liliputbahn im Prater, Lesti & Co.“ firmierenden Unternehmens. Am 1. Mai 1928 war Eröffnung – und pünktlich zum Betriebsstart standen die beiden von der Firma Krauss & Co., München,



Die Liliputbahn – im Hintergrund die Silhouette des Riesenrades. Aufnahme aus „200 Jahre Wiener Prater – Offizielle Festschrift“, 1966



gelieferten Lokomotiven unter Dampf und fuhren vom Liliput-Hauptbahnhof unweit des Riesenrades bis zur Station „Rotunde“ und zurück.

Nach ersten Erfolgen, besonders bei Großveranstaltungen, wurde es dann in den Folgejahren leider stiller um die Bahn, was wohl auch an der zu kurzen Strecke und so-

Die Rundfahrt der Liliputbahn führt (vom Hauptbahnhof ausgehend) über die Stationen „Schweizerhaus/Luftburg“, „Rotunde“ und „Stadion“ wieder zurück zum Ausgangspunkt (Grafik Lageplan: © Liliputbahn)





Die beiden Dampfloks Nr. 1 und Nr. 2 sind bis heute im Einsatz – allerdings nur an Wochenenden und zu Sonderfahrten. Und natürlich auch am jährlichen Haupttag im Wiener Prater, dem 1. Mai



mit zu kurzen Fahrzeit lag. Schließlich wurde eine Streckenverlängerung bis zum Stadion genehmigt und ab 1933 mit dem Bau begonnen. Die dann folgenden Jahre standen im Zeichen von wirtschaftlichen



Krisen – und schließlich dem Zweiten Weltkrieg. Beim sogenannten „Kampf um Wien“ im April 1945 wurde der Würstelprater durch Bomben und Feuer fast vollständig zerstört. Wie durch ein Wunder blieben aber die (zu diesem Zeitpunkt vorhandenen) drei Dampfloks fast unbeschadet. Beim Prater-Wiederaufbau nahm sich der wieder zusammengesetzte „Verband der Praterunternehmer“ auch der Liliputbahn an. Denn von den einst 7 Anteilseignern der ehemaligen Betriebsgesellschaft der Bahn war niemand mehr da beziehungsweise am Unternehmen nicht mehr beteiligt. Ende April 1947 ging die Liliputbahn wieder in Betrieb, jedoch nur provisorisch und auf einer Strecke zwischen Schweizerhaus und Rotunde.

Nachdem die führungslose Liliputbahn-Betriebsgesellschaft zeitweise unter öffentliche Verwaltung gestellt wurde, stieg ab Ende der 1940er-Jahre ein gewisser Jakob Passweg in die „Liliputbahn im Prater OHG“ ein, recherchierte (erfolgreich) nach verschwundenen Anteilseignern, kaufte ihnen die Anteile ab – und wurde 1950 alleiniger Inhaber der Gesellschaft. Er baute die Strukturen der Liliputbahn in der Folgezeit wieder auf und aus und investierte beispielsweise ab 1957 in den Ankauf von Dieselloks, die





Vier Diesel-Lokomotiven sind bei der Lilliputbahn im Wiener Prater stationiert. Hier die „D3“



die mittlerweile 30 Jahre alten Dampfloks entlasteten. Im Jahr 1964 wurde anlässlich der „Wiener Internationalen Gartenschau“ mit der „Donauparkbahn“ im 22. Wiener Bezirk eine zweite Schmalspurbahn in Spurweite 361 mm errichtet und im Donaupark betrieben.

Ein erfolgreicher Prater-Unternehmer

Passweg, eigentlich ein Textilhändler, entwickelte sich zu einem erfolgreichen Prater-Unternehmer, auch durch den Erwerb (und anschließende Weitervermietung) von Grundstücken und Flächen im Nahbereich seiner Lilliputbahn. Später stieg er selbst in den Betrieb von Fahrgeschäften ein – und bis heute ist das Unternehmen des am 6. Januar 1980 verstorbenen Jakob Passweg ein sehr erfolgreiches. Zunächst führte seine Gattin Lola Passweg das Unternehmen fort, wobei Beobachter sagen, dass unter ihrer Führung das Au-



Die rote „D2“ (mittlerweile im Design der 60er-Jahre umlackiert) stellt eine Besonderheit dar: Sie war ursprünglich als „Dampflokomotive Nr. 3“ mit dem Baujahr 1928 im Prater im Einsatz und wurde 1962 zur Diesellokomotive umgebaut



Die heute knallgelbe „D4“ hatte ein wechselvolles Lok-Leben: 1967 gebaut für die Donauparkbahn, 1974 in den Prater überstellt, 1991 bis 2008 außer Betrieb gesetzt, 2008 bis 2010 saniert und seit 2010 wieder in Betrieb genommen, allerdings selten im Pläneinsatz

Die blaue „D1“ wurde 1957 von der Firma „Gebus Lokomotiven Konstruktions- und Vertriebsgesellschaft Wien“ gebaut



Impressionen vom Wagenpark, dessen Substanz aus dem 1928 von der Waggon- und Maschinenfabrik Görlitz gebauten Material besteht

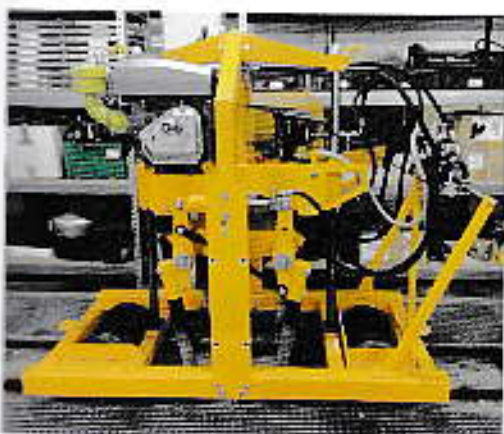


genmerk eher auf Gewinnmaximierung – und weniger auf Erhalt und Investition lag. Dies hat sich mit der Übergabe an die nächste Generation wieder eindeutig und sichtbar zum Positiven geändert. Zum Unternehmen zählen heute unter anderem die Prater-At-

traktionen „Super-8-Bahn“, Spinning Coaster „Dizzy Mouse“, das „Sturmboot“, die „Aquagaudi“ sowie die Wegebahnen „Praterzug“ und „Heurigen Express“ und – noch immer – die Donauparkbahn im 22. Wiener Gemeindebezirk. Diese hat einen Rundkurs in Form einer nicht geschlossenen Acht und ist 3,4 Kilometer lang. Es gibt die Stationen „Rosenschau“, „Donauturm“ und „Donau-City“ und auch hier dauert eine Rundfahrt ca. 20 Minuten. Besonderer Beliebtheit bei den Besuchern erfreut sich dort die „Peace“-Lok – ein rollendes Kunstwerk für den Frieden.

Die heutige Länge der Liliputbahn im Prater beträgt 3,9 Kilometer und umfasst in einem Rundkurs im gegenläufigen Uhrzeigersinn ab Hauptbahnhof die Stationen „Schweizerhaus/Luttburg“ (nur zum Aussteigen), die „Rotunde“ (von dort kann man übrigens in wenigen





Ein Blick hinter die Kulissen der Liliputbahn kann man bei den Führungen anlässlich der „Langen Nacht der Liliputbahn“ werfen



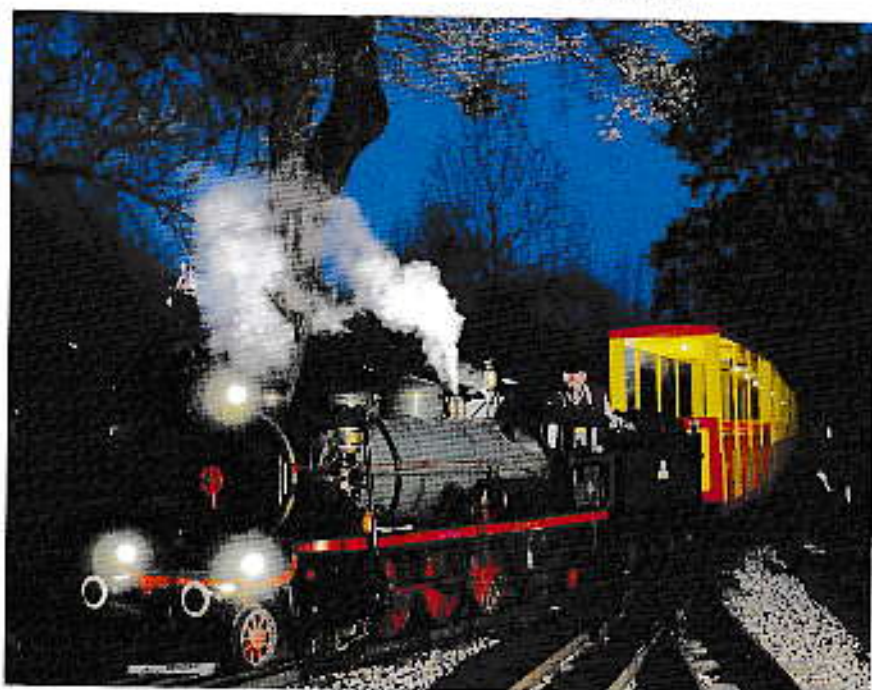
zurück. Ihr alter, genieteter Dampfkessel steht heute als Erinnerungsstück neben der Abfahrstation im Hauptbahnhof der Liliputbahn. Die erste Diesellokomotive für die Liliputbahn ist die 1957 von Hersteller Ge-

Bei der „Langen Nacht der Liliputbahn“ kommen natürlich auch die Dampflokomotiven zum Einsatz (Photo: © Liliputbahn/Petter)

Minuten zu Fuß in die Linie 1 der Wiener Straßenbahn umsteigen, Haltestelle „Prater Hauptallee“) und schließlich das „Stadion“, bevor es nach Passieren einer großen Schleife wieder zurück Richtung Hauptbahnhof geht.

Lokomotiven, Wagen und Hilfsfahrzeuge

Heute verrichten zwei Dampflokomotiven („Da 1“ und „Da 2“) sowie vier Diesellokomotiven („D 1“ bis „D 4“) im Plan- und Sonderverkehr ihren Dienst bei der Liliputbahn. „Da 1“ und „Da 2“ wurden 1928 von Krauss & Co., München, nach Wien geliefert. Sie werden von nur einer Person bedient, das heißt der Lokführer ist gleichzeitig auch der Heizer. Von den zwischen 1925 bis 1950 15 Stück gebauten Lokomotiven dieses Typs sind heute angeblich noch 8 betriebsfähig erhalten. Die Dampflok Nr. 1 der Liliputbahn wurde ab 1989 generalsaniert und kehrte 1993 wieder in den Prater



PORTRAIT

Die Schwesterbahn der Liliputbahn ist die Donauparkbahn im Wiener Donaupark. Die „Peace/moves“-Lok ist ein rollendes Kunstwerk für den Frieden



Die Bahnhöfe der Donauparkbahn versprühen etwas nostalgischen Charme



Die Diesellokomotive „D3“ der Donauparkbahn und Impressionen vom Bahnbetrieb



bus, Wien, gelieferte „D 1“ Die „D 2“ entstand 1961 aus einem Umbau der ursprünglich als „Da 3“ geführten Dampflokomotive (Bj. 1928), die wegen eines schadhaften Kessels von Firma Schreiner & Söhne, Wien, zur Diesellok umgebaut wurde. Aktuell zeigt sich die „D 2“ (nach einer in der Winterpause 2016/17 durchgeführten Generalsanierung und Umgestaltung)

seit dieser Saison wieder in ihrem originalen Design der 1960er-Jahre. Sie wurde am 14. Juni bei einem „Roll Out“ erstmals mit diesem Retro-Design präsentiert. Die „D 3“ wurde von Rudolf Bauer und Schreiner & Söhne, beide Wien, gebaut. Diese wurde zunächst als 4. Diesellok für die „Donauparkbahn“ hergestellt und wechselte 1964 als „D 3“ in den Prater. Die „D 4“





Der alte genietete Dampfkessel der Dampflok Nr. 1 steht heute als Erinnerungstück beim Liliputbahn-Hauptbahnhof. Sie leiten den Betrieb: Inhaberin Anna Kleindienst und Geschäftsführer Alexander Rühner (Photo: © Liliputbahn)



schließlich wurde 1967 von der Tobisch KG, Wien, gebaut. Auch sie kam zunächst im florierenden Donaupark zum Einsatz und wurde erst 1974 in den Prater überstellt. Diese Lok erwies sich als technisch anfällig und wurde intern als „Sorgenkind“ bezeichnet. 1991 wurde die Lok außer Betrieb genommen und die Crengestelle ausgebaut und zerlegt. Von 2008 bis 2010 wurde ein umfangreiches Sanierungs- und Neubauprogramm an der Lok durchgeführt und nach 20-jähriger Pause ist sie seit 2010 wieder im Fahrbetrieb anzutreffen. Zum Betrieb der Liliputbahn zählen auch mehrere



Die Bahn bei Hochbetrieb

Hilfsfahrzeuge, unter anderem eine Gleisstopmaschine und die Draisine „Gigerl 2“. Von den 1928 von der Waggon- und Maschinenbau AG in Görzitz gelieferten Wagen sind heute noch vier Wagen-Garnituren im Einsatz, bestehend aus jeweils 6 Wagen. Diese wurden nach der Zerstörung der Holzaufbauten im Zweiten Weltkrieg wieder aufgebaut und später

nochmals saniert. Mithin verfügen sie auch über Mehrzweckabteile für Kinderwagen und Rollstühle. Einer der Wagen wurde zum „Salonwagen“ mit Eckstühlen und weiteren Annehmlichkeiten umgebaut und kann für Sonderfahrten gemietet werden.

Die Liliputbahn fährt täglich vom 15. März bis Ende Oktober. Ein Saisonhöhepunkt im Wiener Prater ist traditionell der 1. Mai. An diesem Feiertag („Tag der Arbeit“) ist natürlich auch bei der Liliputbahn alles, was Räder hat, im Einsatz – inklusive der beiden Dampfloks. An diesem Tag sinken die Taktzeiten auf bis zu 3 bis 5 Minuten – ein echter Kraftakt und eine besondere Beanspruchung für Personal und Material! Gleichzeitig feiert die Liliputbahn an diesem Datum natürlich auch jedes Jahr ihren Geburtstag, denn die Betriebsöffnung fand am 1. Mai 1928 statt. Einmal im Jahr lockt die „Lange Nacht der Liliputbahn“ sehr viele Freunde, Fans und Interessierte an, die sich am Bahnbetrieb erfreuen und natürlich auch alle mindestens eine Runde mitfahren. Dabei kommen auch die Dampflokomotiven zum Einsatz – in Doppeltrekktion. Dazu gibt es Führungen hinter die Kulissen des Betriebes. ■



Kurz vor Betriebschluss: Warten auf Fahrgäste zur letzten Fahrt des Tages

BUCHTIP

„Ronald Durstmüller: Eine Runde zum Vergnügen – Geschichte, Technik und Betrieb der Wiener Liliputbahn“



Dieses Buch erzählt die Geschichte der Bahn, stellt Strecke und Fahrzeuge vor und zeigt viele Bilder aus dem Betriebsalltag der Bahn. Über 200 teilweise großformatige Fotos sowie zahlreiche historische und aktuelle Skizzen und Pläne ergänzen das Werk. ISBN: 978-3-200-03216-3, Paperback 21 x 21 cm, 230 Seiten, Eigenverlag Liliputbahn im Prater GesmbH, Prater 99, 1020 Wien, Preis: 18 EUR. ■