

Sie sind hier: www.gartenbahn.at / [Parkeisenbahnen](#) / [Liliputbahn Wien Prater](#)

Liliputbahn Wien Prater

Vorgeschichte

Die erste Schienenbahn im Prater war die „Schaubahn“, eine 227,5 m lange Pferdebahn, die im Herbst 1824 errichtet wurde. Die kurze Bahnstrecke diente dem Erbauer Franz Anton von Gerstner dazu, Interessenten und Geldgeber für eine Eisenbahnlinie von Linz nach Budweis zu finden. Tatsächlich führte die Schaubahn dazu, dass sich die Handelshäuser Geymüller & Co., J. H. Stametz & Co. sowie Georg Simon von Sina für das Projekt interessierten; 1825 wurde mit dem Bau der Pferdeisenbahn Budweis-Linz begonnen. Die Schaubahn im Prater wurde wieder abgetragen.

Im Jahr 1834 baute der Optiker Peter Wilhelm Friedrich von Voigtländer eine kurze Strecke im Prater, die jedoch nicht mit Schienen versehen war, sondern als Dampfomnibus betrieben werden sollte. Die Strecke fungierte als Probebetrieb für eine projektierte Linie Wien-Pressburg. Das Fahrzeug („Dampfzugkarren“) hatte Voigtländer um 600 Pfund bei Walter Hancock in England erworben. Ab dem 27. August 1834 stellte Voigtländer die Straßenlokomotive im Prater aus, wobei ein Eintrittsgeld von 24 Kreuzern zu entrichten war. Am 26. Oktober 1834 fuhr Voigtländer dann das Fahrzeug in der Hauptallee vor 15.000 Zuschauern. Das Bahnprojekt wurde letztlich nie realisiert, und das Fahrzeug nach Russland verkauft.

Eine weitere Vorläuferin der Liliputbahn im Prater war die so genannte „Schnackerlbahn“, die um 1890 von der Venediger Au, wo sich der Zirkus Busch befand, zum Südportal der Wiener Messe mit der Rotunde verkehrte. Anlass für ihre Errichtung war die *Land- und Forstwirtschafts-Industrie- und Kunst-Ausstellung*. Der Erfolg war so groß, dass der Erbauer, Josef Bierenz, die Betriebserlaubnis dreimal verlängern ließ.

Planung

Um den Teilnehmern am 10. Deutschen Sängerbundtreffen im Juli 1928 im Prater anlässlich des 100. Todestages von Franz Schubert eine neue Attraktion zu bieten, wurde von einem „Arbeitsausschuss für die Errichtung einer Kleinbahn im Wiener Volksprater“ mit Ludwig Pretscher als Wortführer eine Schmalspurbahn geplant. Projektverfasser war der Zivilingenieur Franz Gaudernack. Vorgesehen waren eine Strecke vom Riesenrad bis zum Lusthaus (rund 4,7 Kilometer) sowie eine Zweigstrecke zur Rotunde.

Vom Bundesministerium für Handel und Verkehr als oberste Eisenbahnbehörde wurden die Pläne rasch genehmigt, einer der Kritikpunkte war allerdings der geplante Stationsname „Maria Grün“, nach einer kleinen Wallfahrtskirche im Prater. Grund für diese Beanstandung war, dass dieser Stationsname im österreichischen Kursbuch bereits genannt wurde. Da dieser Streckenabschnitt dann doch nicht errichtet wurde, erledigte sich das Problem. Probleme

bereitete hingegen - unerwarteterweise - das Unterrichtsministerium. Eine biologische Versuchsstation der Akademie der Wissenschaften, das Vivarium, lief gegen das Projekt Sturm, da durch den Lärm, den Rauch und die Bodenerschütterungen Störungen bei Versuchen befürchtet wurden. Daraufhin wurden die Pläne abgeändert und ein großer Bogen um die Versuchsanstalt eingeplant.

Betrieb

Erbaut wurde die Liliputbahn ab 1927 von der Leipziger Firma Brangsch (später: VEB Baumechanik Engelsdorf) - aus Kostengründen letztlich nur die Strecke vom Riesenrad zur Rotunde.. Die Eröffnung erfolgte am 1. Mai 1928. Für den Betrieb wurden zwei Dampflokomotiven des Typs Martens'sche Einheitsliliputlok von Krauss & Co., München, gekauft. Anfangs stürmten die Wiener die neue Attraktion und auch während der Wiener Messe war der Besucherandrang hoch, doch die schlechte Wirtschaftslage drückte aufs Geschäft. Trotzdem wurde 1933 die Strecke um rund 2,5 Kilometer bis zum zwei Jahre zuvor erbauten Wiener Stadion verlängert, um durch den Besuchertransport zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Wirtschaftlich bergauf ging es erst nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich, als eine große Zahl von Wehrmachtssoldaten und NS-Funktionären bei ihren Erkundungen der Stadt auch die Liliputbahn frequentierten. 1942 wurde eine dritte, baugleiche Martens'sche Einheitsliliputlok beschafft, die auf dem Werksgelände der Firma Brangsch in Leipzig ohne Verwendung abgestellt und deshalb günstig zu kaufen war.

Nach der Beseitigung der Schäden, die im Zweiten Weltkrieg während der Schlacht um Wien 1945 entstanden waren, und als wieder Kohle für den Betrieb der Lokomotiven vorhanden war, nahm die Liliputbahn den Verkehr am 1. Mai 1947 wieder auf. 1958 wurde die erste Diesellokomotive in Dienst gestellt. Später wurde auf dem Fahrwerk der 1942 zugekauften Lok 3, deren Dampfkessel schadhaft geworden war, eine Diesellokomotive aufgebaut. Schließlich erweiterten weitere zwei Diesellokomotiven den Fuhrpark.

Am 24. Mai 1954 kam es zu einem aufsehenerregenden Unfall, als die Richtung Praterstern fahrende Liliputbahn ein von vier Schimmeln gezogenes historisches Fiakergespann (Landauer) rammte, das trotz Warnsignalen an dem zur Waldsteingartenstraße führenden Bahnübergang die Gleise überquerte. Die Insassen der Kutsche wurden dabei ebenso verletzt wie mehrere Besucher des nächstgelegenen Gasthauses, die im Gastgarten von den scheuenden Pferden niedergetrampelt wurden. Beim Prozess Anfang Dezember 1955 wurde der Lokführer von jeder Schuld freigesprochen, der 71-jährige Fiakerfahrer allerdings wegen des Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens zu drei Monaten bedingten Arrests verurteilt.

Prominente Fahrgäste

Prominente Fahrgäste der Liliputbahn waren vor allem österreichische Politiker:

- Adolf Schärf (Bundespräsident),
- Leopold Figl (Bundeskanzler) und
- Bruno Kreisky (Bundeskanzler), der sich einmal sogar als Lokführer betätigte.
- Prominentester Passagier war allerdings der ehemalige sowjetische Außenminister Wjatscheslaw Molotow. Während seiner Zeit als sowjetischer Delegierter bei der Internationalen Atomenergieorganisation IAE0 in Wien fuhr er einmal in der Woche mit der kleinen Bahn.

Kurioses

Als „Störenfried“ betätigte sich die Liliputbahn gegenüber den im Varieté Leicht (1945 abgebrannt) auftretenden Künstlern. Da die Gleise unmittelbar am Leicht-Variete vorbeiführten, übertönten die Fahrgeräusche und das Pfeifen der Lokomotiven die Vortragenden. Diese mussten dann die Pointen ihrer Witze so hinauszögern, dass sie nicht im Lärm untergingen.

Wegen einer nicht beachteten Anweisung gerieten im Spätsommer 1965 ein Fußgänger und ein Lokführer der Liliputbahn in Streit, wobei der Passant den Bahnangehörigen bedrohte, diesen im Verfahren als Liliputaner bzw. *Liliputler* bezeichnete und damit eine feindselige Einstellung bekundete. Der Fall ging bis vor den Obersten Gerichtshof, der in seinem Urteil feststellte, dass die Liliputbahn rechtlich eine Eisenbahn ist und ihre Bediensteten daher Schutz als *obrigkeitliche Personen* genießen, unabhängig vom Tragen einer Dienstuniform.

Strecke

Die Streckenlänge beträgt 3,9 Kilometer, die verwendete Spurweite 381mm (15 Zoll). Die Strecke verläuft in einem Rundkurs, der gegen den Uhrzeigersinn befahren wird. Sie verläuft größtenteils in Sichtweite der Hauptallee und die Gleise der beiden Fahrtrichtungen werden über eine erhebliche Entfernung als zweigleisige Strecke geführt. Die Bahn verfügt über vier Stationen:

- Prater Hauptbahnhof (in der Nähe des Planetariums)
- Schweizerhaus-Luftburg (nur in Fahrtrichtung Stadion)
- Rotunde (bei der Kaiserallee)
- Stadion (danach Umkehrschleife)

Zurückgelegt wird diese Strecke in ungefähr 20 Minuten. Der engste Kurvenradius der Strecke beträgt 20 Meter, die größte Steigung – auf einem etwa 100 Meter langen Teilstück – 14 ‰.

Fahrzeuge

Dampflokomotiven

Die beiden Dampflokomotiven Da1 (Firmen-Nummer 8441) und Da2 (Firmen-Nummer 8442) stammen von Krauss & Co in München und sind baugleich. Sie haben eine Länge von 7,42 m über Puffer (inklusive Tender). Ihr Dienstgewicht beträgt 7.200 Kilogramm, das des Tenders 2.000 Kilogramm.[18] Der Tender fasst 250 Kilogramm Kohle und 750 Liter Wasser. Pro Runde werden etwa 120 bis 130 Liter Wasser und 15 bis 20 Kilogramm Kohle verbraucht. Mit einer Leistung von 22 Kilowatt erreichen die Loks eine Geschwindigkeit von ungefähr 30 Kilometern pro Stunde. Am 19. September 1998 erhielten die beiden Dampflokomotiven Namen: Da1: „Brigitte“ (schwarz-grün lackiert) Da2: „Grete“ (schwarz-rot lackiert)

Eingesetzt werden die Dampfloks vorwiegend an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Wegen der erforderlichen Anheizzeiten sind sie erst gegen Mittag einsatzbereit. 1975 wurde ein Angebot aus England, die beiden Dampflokomotiven für zwei Millionen Österreichische Schillinge zu kaufen, abgelehnt.

Diesellokomotiven

Die Diesellokomotiven mit den Baujahren 1957 bis 1967 sind mit je einem 22 Kilowatt starken Steyr-Dieselmotor der Type WD213 ausgerüstet. Ausnahme ist die Lok D4, welche einen luftgekühlten 4-Zylinder-Motor von Deutz besitzt. Diese Lok war viele Jahre wegen schadhafter Achsgetriebe abgestellt und wurde nach umfangreicher Modernisierung im Sommer 2010 wieder in Betrieb genommen. Die Bauartgeschwindigkeit aller Dieselloks beträgt 22 Kilometer pro Stunde. Durch die Umrüstung der Dieselmotoren auf den Betrieb mit Pflanzenöl ist ein CO2-neutraler Betrieb möglich. Die Liliputbahn wurde dafür für den Umweltpreis der Stadt Wien 2007 nominiert.

Wagen

Als Waggonen für den Personentransport stehen vier Garnituren mit je sechs Waggonen zur Verfügung. Sie wurden lt. Kennzeichnung 1928 bei der Waggon- und Maschinenbau Aktiengesellschaft Görlitz (WUMAG) in Görlitz gebaut. Jede dieser Garnituren verfügt über 96 Sitzplätze. Die Wagen sind seitlich offen, aber überdacht. Drei Garnituren haben je drei Mehrzweckabteile zur Mitnahme von Rollstühlen und Kinderwagen, eine Garnitur verfügt über einen „Speisewagen“ mit Ecksitzbänken und kleinen Tischen.

Betreiberin

Das eingetragene Einzelunternehmen mit dem Namen „Jakob Passweg“, heute: „Jakob Passweg Nachfolger Dr. Susanna Kleindienst-Passweg“, das seit dem 8. Februar 1929 besteht und früher unter der Bezeichnung „Liliputbahn im Prater Jakob Passweg“ firmierte, war der ursprüngliche Betreiber der Bahn. Ihr heutiger Betreiber ist die „Liliputbahn im Prater GesmbH“. Deren Alleingesellschafterin ist die Wiener Bezirksrichterin Susanna Kleindienst-Passweg. Alleiniger Geschäftsführer ist seit 1. Juli 2009 Alexander Ruthner. Die Gesellschaft betreibt neben der Liliputbahn auch die Donauparkbahn und weitere Fahrbetriebe, wie die „Super-Achter-Bahn“, „Dizzy-Mouse“, „Aquagaudi“, „Sturmboot“ und den schienenlosen Praterzug.

Nutzung per Muskelkraft

Seit März 2009 veranstalten Pfadfinder hier jährlich "Das verrückteste Draisinenrennen der Welt". Bis zu 16 Zweier-Teams mit 8 Jahre Mindestalter pilotieren faschingsumzugsmässig selbstgebaute Handhebeldraisinen auf der 381-mm-Spur.

Dieser Artikel wurde bereits 12940 mal angesehen.

