

Streifzug durch den Wiener Wurstelprater

Die bunte Welt der Schausteller und Wirte

Bearbeitet von
Roland Girtler

1. Auflage 2016. Buch. 255 S. Hardcover
ISBN 978 3 205 20280 6
Format (B x L): 13,5 x 21 cm
Gewicht: 421 g

[Weitere Fachgebiete > Geschichte > Europäische Geschichte > Europäische Regional- & Stadtgeschichte](#)

Zu [Inhaltsverzeichnis](#)

schnell und portofrei erhältlich bei


DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

A historical black and white photograph of the Wiener Wurstelprater. In the background, a large Ferris wheel (Riesenrad) is visible. The foreground is filled with people in early 20th-century attire, including men in suits and hats, women in long dresses and hats, and children. A woman in a white dress and hat is pushing a baby carriage. To the right, there is a building with a large, ornate, domed structure, possibly a carousel or a decorative entrance. The overall scene depicts a busy fairground.

böhlau

Streifzug durch den

Wiener Wurstelprater

Die bunte Welt
der Schausteller und Wirte

ROLAND GIRTLER

Roland Girtler

Streifzug durch den

Wiener
Wurstelprater

Die bunte Welt der Schausteller und Wirte



2016

BÖHLAU VERLAG · WIEN · KÖLN · WEIMAR

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind
im Internet über <http://portal.dnb.de> abrufbar.

Umschlagabbildungen:

Vorderseite – Postkarte: Wien, II. K.k. Prater m. Riesenrad,
um 1900, Privatbesitz Milan Brantusa

Rückseite – Postkarte: 1. Wiener Hochschaubahn Prater,
Privatbesitz Milan Brantusa

© 2016 by Böhlau Verlag GesmbH & Co.KG, Wien Köln Weimar
Wiesingerstraße 1, A-1010 Wien, www.boehlau-verlag.com

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes
ist unzulässig.

Korrekturat: Philipp Rissel, Wien
Einbandgestaltung: hawemannundmosch, Berlin
Satz: Bettina Waringer, Wien
Druck und Bindung: Theiss, St. Stefan im Lavanttal
Gedruckt auf chlor- und säurefreiem Papier
Printed in the EU

ISBN 978-3-205-20280-6

Meiner gütigen Frau Birgitt gewidmet,
die mich meine Wege gehen ließ

Inhalt

Ein paar Gedanken vorweg –

mein Zugang zum Prater als Feldforscher. 13

1766 – Der Prater wird für das Volk geöffnet 13; Die Idee des Streifzuges – eine Radtour durch den Würstelprater 15; Als Firmling im Prater, später mit der Freundin bei den Flipperspielen 18; Vorgehen (Methode) – Dank für Hilfe und Unterstützung 19; Die Pratergesellschaft und der „Flug über und durch Wien“ 21

1. Station: Kaffee Urania und die Praterfamilien 25

Die Kindheit der Sittler-Buben im Prater 29; Der Rumpfmensch Kobelkoff – der Urgroßvater von Nikolaj Pasara, die Familien Schaauf und Sittler 30; Alexander Schaauf und Liliom, der Rekommandeur (Hutschenschleuderer) 34; Praterfreundschaften – der Reiz des Boxens 35; Die Traueranzeigen des Herrn Horky 38

2. Station: Praterstern und Praterstraße 41

Das Vorfeld des Würstelpraters – geniale Theaterleute und Musiker 41

3. Station: Am Beginn der Hauptallee 47

Das kaiserliche Jagdrevier und die Kundmachung Josephs II. am 7. April 1766 – der Prater im 19. Jahrhundert 47; Das Verbot Rudolfs II., den Prater zu betreten – Hans Bengel 49; Kaiser Joseph II. öffnet den Prater dem Volk 50; Es gibt nur einen Prater – Wettläufer im Prater 53; Revolution und Weltausstellung 57

Inhalt

4. Station: Planetarium und Pratermuseum 59
Der lange Schwanz des Bären 59; Das Pratermuseum und die Fortuna, die Göttin des Glücks 61

5. Station: Riesenrad und Calafati 65
Der Eingang zum Prater 65; Die Statue des Basilio Calafati 67; Das Riesenrad – die Idee des Gabor Steiner, des Vaters von Max Steiner 68; Der Brand des Praters und des Riesenrades im letzten Krieg 71

6. Station: Am Kratky-Baschik-Weg –
die Familien Sittler und Koidl 75
*Die Wildalpenbahn und der Praterunternehmer Alfred Kern 77; Der Großvater war Zuckerbäcker, der ein Ringenspiel übernahm 78; Pioniere des Kinos 79; Das Autodrom und die „Fliegen“ 80; Alfred Kern und die alten Schau-
steller 82; Die Firmungen – der Stephansdom und der Prater 83*

7. Station: Die Schießbude des Nikolaj Pasara –
Mannbarkeitsrituale 87

8. Station: Lachkabinett und Watschenmann. 89
Josef Hader taucht auf 89

9. Station: Der Prater-Heinzi –
Rekommandeur und Träger der Praterfahne 93
Der Trick mit der Zielrinne 97; Der Prater-Heinzi als Fahmenträger 102

10. Station: Die Liliputbahn 105
*Das Sängerkfest – die Schaubahn als Vorläufer 106; Plan der Liliputbahn
106; Die Fahrt mit der Liliputbahn 109*

Inhalt

11. Station: Die Grottenbahn III
Die Frau Milans stammt aus altem Prateradel 111; Die Rettung der Grottenbahn 114
12. Station: Die Geisterbahn II9
13. Station: Das große Autodrom – das Leben der Schausteller . . 123
14. Station: Der Toboggan und der Kunstmaler 129
Der Rat der Baupolizei 129; Die „Schlumpf City“ der Kinder 132
15. Station: Die Hochschaubahn 135
Der Bremser und die erste Reihe 135; Hubert Pichlers Freude am Prater 136
16. Station: 1. Wiener Pony-Karussell – Frau Maria Reinprecht. . 139
Die große Tierliebe der verstorbenen Frau Maria Reinprecht 139; Anton Reinprecht: Pferdekutscher und Gründer einer Praterdynastie 140; Ing. Franz Reinprecht – Pferdefreund und Mechaniker – der Prater brennt 141; Aufbau des neuen Karussells 142; Die Notenblattorgel 143; Die Autobahn aus Beton 144; Pferde-Reitbahn und Koppel 145; Selbst gezüchtete Pferde – Respekt vor den Pferden 146; Die Liebe zum Pony-Karussell 147; Die Zukunft des Wiener Praters – die Einmaligkeit der Fahrgeschäfte 148; Der Stolz auf die Stammgäste 148
17. Station: Die Wiener Rutsche –
Frau Liselotte Lang, geb. Schaaf 153
Die etwas komplizierte Geschichte der aus Leipzig stammenden Schaafs im Wiener Prater 155; Die Erinnerungen von Frau Lang an die Zeit vor dem Krieg – früher ging man in den Prater tanzen 158; Die Vergnügungsbetriebe für die ganze Familie, die Firmlinge 159; Frau Lang blickt in die Zukunft

Inhalt

160; *Die Betroffenheiten der Frau Lang und der ewige Reiz des Wurstelpraters*
160

18. Station: Der Praterturn –

der Mann aus Osttirol im Prater 163
Hut ab vor dem Mann aus Tirol! 163; *Dachdecker und Bergsteiger* 165;
Die Türme im Stift Kremsmünster 170; *Die harte Arbeit des Dachdecker*
s 172; *Meister im Geometrischen Zeichnen* 174; *Das Erlebnis auf*
einem Festplatz in Kanada 174; *Die erste Maschine – das Problem mit*
der Donauinsel 177; *Der Platz im Prater und das Riesenringelspiel* 179;
Das Geschäft mit den Vergnügungsmaschinen – die Mitarbeiter 181;
Auf Pachtgründen des Praters 183; *„Seien Sie froh, dass Sie von keiner*
Universität verpatzt wurden!“ 183; *Die Faszination des Praters* 185; *Wien,*
die schönste der Stadt der Welt 188

19. Station: Die Schwarze Mamba des Tirolers 191

20. Station: Das Schweizerhaus 195
Lydia Kolariks Erinnerungen an ihre Kindheit im Prater 197; *Walter Ze-*
man, der Panther von Glasgow im Schweizerhaus 200; *Verwegene Fußball-*
fans im Schweizerhaus 202; *Stammgäste und Kriminalbeamte* 203; *Die*
Kolariks und ihre Geschichte 204; 1945: *Die Hauptkampflinie geht durch das*
Schweizerhaus – die Fahrt nach Wien 207; *Die zwei Fremdsprachen: Wie-*
nerisch und Tschechisch 208; *Ventilator, Stelzen und Bäume – das Schwei-*
zerhaus 210; *„Salzstangerl, Brezler!“ – das kommunistische Jugendlager* 212;
Schankbursch, auf der Handelsakademie 213; *Abenteuerliche Matura* 214;
Bundesheer und Studium 214; *Tüchtige Frau und tüchtige Kinder* 217;
Der Getränkehandel – das Budweiser Bier 217; *Das Geheimnis des Bieres*
im Schweizerhaus 219; *Die Gastfreundlichkeit des Wirtes* 220; *Der Zauber*
des Gastgartens 222

Inhalt

Zwischenstation: Seelische Betreuung der Praterleute – die beiden Praterpfarrer	225
21. Station: Maria Grün – Madonna auf dem Praterbankl	229
22. Station: In den Büschen – Erinnerungen an Landstreicher, Fassdibbler und Strizzis	233
<i>Der Armenarzt Dr. Schrank und die Damen des leichten Gewerbes 235; Mit der Polizei unterwegs 237</i>	
23. Station: Wieder in der Hauptallee – in der Meierei: Silvia Lang, die Vizepräsidentin des Praters, und die Familie Holzdorfer	241
<i>Das Fürst-Theater und die alten Kinos 242; Die Republik Kugelmugel 245; Die Feste im Prater 247; Das Wurstel- oder Kasperltheater 248; Praterlieder – das Ende des Streifzuges 250</i>	
Literatur (Auswahl)	253
Bildnachweis	254
Anmerkungen	255

13. Station: Das große Autodrom – das Leben der Schausteller

Ich radle zum Super-Autodrom der Katja Kolnhofer, der Tochter von Alice Kolnhofer. Ich habe Frau Katja Kolnhofer bei der Presseeinladung des Praterverbandes im Frühjahr 2015 kennengelernt. Sie ist eine glänzende Vertreterin der Praterdynastie Kolnhofer. Sie kümmert sich um ihr Super-Autodrom und andere Fahrgeschäfte bzw. Schießbuden. Von Katja Kolnhofer lese ich in einem Aufsatz von Kerstin Kellermann vom 31.8.2014 in der Straßenzeitung „Augustin“, dass sie selbst mit LötKolben und anderen Geräten umzugehen weiß, wenn einer der 28 elektrischen Wagen des Autodroms zu reparieren ist. Der Urgroßvater von Katja Kolnhofer, Philipp Kolnhofer, ist 1921 von Ungarn nach Österreich ausgewandert. In der Prater Hauptallee machte er das allererste Café-Restaurant auf. Nach dem Zweiten Weltkrieg engagierte sich sein Sohn, Philipp Kolnhofer II., als Obmann des Praterverbandes – Thomas Sittler bezeichnet ihn ebenso als seinen Urgroßvater.¹⁵ Philipp Kolnhofer II. ist Vater von zwei Töchtern, die obwohl verheiratet, den Familiennamen des Großvaters tragen, und auch die Geschäfte weiter betreiben, so auch seine beiden Enkelinnen, von denen eine Katja Kolnhofer ist. Diese, auf ihre Arbeit angesprochen, meint treffend: „Unsere Arbeit ist die Kultur des Vergnügens.“ Früher besaß die Familie noch das „Palast-Autodrom“ in der Halle, in der jetzt das „Extasy“ steht. Maturiert hat Katja in der sogenannten „Knödelakademie“, einem Gymnasium für wirtschaftliche Frauenberufe. Mit 19 Jahren verließ sie den Prater – die Familie lebte hinter dem Spielcasino – samt ihrem ersten Kind und erstem Ehemann. 2009 kehrte sie, geschieden, mit drei Kindern, in den Prater zurück,

was „ein Chaos, aber auch wieder eine Befreiung“ war. Sie übernahm das Super-Autodrom am Calafattiplatz. Der frühere Pächter hat aus gesundheitlichen Gründen das Autodrom aufgegeben, und Katja Kolnhof er übernahm es im Stile ihrer Vorfahren.

Zu ihrem Beruf als Eigentümerin eines Autodroms führt Katja weise aus: „Für den Schausteller-Beruf gibt es bis heute keine Ausbildung. Man lernt sich vielmehr durch das Leben mit den Maschinen in den Beruf ein. In den großen Betrieben haben die Gehilfen inzwischen eine Betriebstechniker-Ausbildung. Wichtig, um hier bestehen zu können, ist die Gemeinschaft der Praterunternehmer. Der Prater ist wie ein kleines Dorf, die meisten bleiben auf ewig hier. Es gibt Seilschaften und Fehden, aber zum Glück ist alles parteifrei, und die Probleme ähneln jenen einer Familie. Eifersüchteleien, Neid, und gekränkte Eitelkeiten kommen einmal bei diesem oder jenem Unternehmer durch. Aber im Großen und Ganzen passt es für uns alle“ (siehe dazu Kerstin Kellermann, 2014). Die Mutter Katjas, Alice Kolnhof er, war ihr eine wichtige Stütze, als sie in den Prater zurückkehrte. Katja Kolnhof er meint in aller Achtung vor ihrer Mutter: „Ich hatte keine Angst, denn sie war da. Die Mama schafft das, es gibt nichts, was ich ihr nicht zutraue.“ Zu ihrem Tagesablauf erzählt sie, dass sie jeden Tag um zehn Uhr im Super-Autodrom ist und dieses aufsperrt, die Stofftiere für die Schießbuden herrichtet u. Ä. Von 16 bis 20 Uhr ist sie zu Hause bei ihren vier Kindern, von halb neun bis ein Uhr in der Nacht ist sie wieder im Prater – sieben Tage in der Woche. Eine gewisse Eigenständigkeit und Durchsetzungsvermögen dürfte Katja Kolnhof er von ihrer Mutter geerbt haben. In diesem Sinn meint sie selbstbewusst: „Ich lasse mir das Ruder nicht aus der Hand nehmen!“ Wenn Mutter Alice Kolnhof er demnächst einmal in Pension geht, wird ihre Tochter Katja drei weitere Praterbetriebe übernehmen. Einen wesentlichen Satz für das wirtschaftliche Überleben sagt Katja: „Im Sommer verdient man gut, aber das muss auch für den Winter genügen.“ Im

Winter kümmert sich Katja um ihre Kinder, aber auch um Reparaturen, Investitionen und um Belange des Praterverbandes.

Die Arbeit der Schausteller im Prater erinnert an die Arbeit alter Bauern, für die die Zeit zwischen Anfang März bis Ende September die Zeit der Arbeit mit den Tieren und am Feld war. Ab Ende September bis Anfang März war die Zeit der Ruhe. Die Bauern hatten nun Zeit, sich um das Reparieren der Geräte zu kümmern und auch um alltägliche Dinge, die während des Sommers nicht erledigt werden konnten. Die Arbeit im Autodrom hat ihren eigenen Reiz. Der „kleine Mann“ erlebt in den kleinen Wägen, die an die 50er-Jahre des vorigen Jahrhunderts erinnern, die Freuden der Freiheit. Insofern hat der Benützer des Autodroms etwas Aristokratisches an sich. Er kann frei über sein Auto verfügen, kann seine Fahrkünste, freilich innerhalb gewisser Regeln, demonstrieren und kann sogar einen Frontalzusammenstoß, vielleicht mit einem Wagen, in dem eine Dame alleine sitzt, riskieren, um auf diese Weise ihre Aufmerksamkeit zu erregen. Dies alles um einen geringen Preis. Meistens dürften es jedoch mehr Männer sein als Damen, die Freude am Fahren im Autodrom verspüren. Zusätzlich zum Fahrvergnügen vermitteln an den Wänden Malereien von Wildwestszenen, in der Steppe galoppierende Pferde, Adlerschwingen, Lichter von Las Vegas den Duft der weiten Welt. Unterstrichen wird das Ganze durch laut tönende Musik.

Spannende Beobachtungen über das Handeln von Besuchern in einem Autodrom, und zwar im Turbo Autodrom Testarossa, hat meine Studentin Frau Jara Lauchart gemacht. Sie verfasste darüber ihre Arbeit in meiner Lehrveranstaltung. Zunächst beschreibt sie das Leben im Prater, sie ist fasziniert von der farbenfrohe Menge: „Eine bunt durchgemischte Ansammlung von Menschen – die einen unbeschwert und freudestrahlend, die anderen schweißgebadet und erleichtert, gerade mal so davongekommen zu sein. Jung und alt, arm und reich ... – alles

ist hier versammelt, um sich vom Wurstelprater in seinen Bann ziehen zu lassen.“ Eine Szene im Autodrom wird von ihr so nachgezeichnet: „Drei Jugendliche rammen sich so heftig es geht und stoßen mit dem eigenen Körpergewicht noch zusätzlich nach vorne, so dass die Autos einen kräftigen Ruck nach vorne machen und dadurch beim Aufprall heftig auseinanderhüpfen. Auf der Fahrbahn sind außerdem noch eine junge Frau, ein älterer Herr mit einem kleinen Jungen und ein Mann. Der Mann versucht immer allen auszuweichen ... Die junge Frau kann mit ihrem Auto nicht weiterfahren, da die drei Jugendlichen sie von mehreren Seiten eingekreist und jetzt an den Rand gedrängt haben. Sie lacht und sucht gleichzeitig Blickkontakt zu dem Mann, der auf der anderen Seite der Fahrbahn gerade dem älteren Herrn mit dem kleinen Jungen ausweicht ...“

Auch aus der Seminararbeit von Katinka Dudas möchte ich hier einiges zitieren. Sie beginnt diese mit einem Satz von der Homepage des Turbo Autodrom Testarossa: „Jeder kennt es – jeder liebt es! Beim Autodrom fährt der Spaß immer mit, egal ob alleine oder zu zweit. Für viele ist es das größte Vergnügen, endlich tun zu dürfen, was im täglichen Straßenverkehr verboten ist, nämlich andere Autos zu rammen, von der Spur zu drängen und in die falsche Richtung zu fahren! Und da dieses Fahrvergnügen ganz ohne Führerschein genossen werden kann, dürfen auch die Jüngeren schon ihre ersten Runden drehen – vorausgesetzt, man ist gut angeschnallt.“ Frau Dudas fügt hinzu: „Dieser Slogan verrät uns sofort, was für eine sozialwissenschaftliche Forschung über ein ganz gewöhnliches Autodrom interessant sein könnte.“

Sehr akademisch – und daher originell – äußert sich die Autorin über die Beziehung der Geschlechter im Autodrom: „Wenn junge Männer in Gruppen an der sozialen Situation teilnehmen und gleichaltrige Mädchen sich auch auf der Autodromfläche befinden, interagieren diese zwei Gruppen meistens miteinander. Die Jungen verfolgen die

13. Station: Das große Autodrom – das Leben der Schausteller

Mädchen und versuchen sie anzufahren. Die Mädchen reagieren mit Kreischen und Lachen. In dieser Interaktion ergibt sich eine Art Flirt, zu welchem es fast jedes Mal kommt, wenn diese zwei Gruppen sich gleichzeitig auf der Fläche befinden.“

15. Station: Die Hochschaubahn

Radelnd gelange ich zur Hochschaubahn, sie gehört zu den klassischen Betrieben des Wiener Praters, sie erinnert an den Prater der 50er-Jahre. Gebaut wurde die Hochschaubahn in den Jahren 1948 bis 1950. Ich besitze ein Foto von meiner Firmung im Jahre 1955, das meinen Vater mit meinem Bruder Dieter, der gleichzeitig mit mir gefirmt wurde, ebenso wie mein Cousin Wolfi, vor der Hochschaubahn zeigt. Die Hochschaubahn wird als Familienunternehmen geführt. Sie ist ein reiner Holzbau mit einer konventionellen Schienenanlage. Daraus ergibt sich eine hohe Betriebssicherheit.

Der Bremser und die erste Reihe

Mit großem Aufwand wird, wie ich lese, der Originalzustand der Hochschaubahn erhalten. Ein zusätzlicher Sicherheitsfaktor der Hochschaubahn ist der mitfahrende Bremser, der nicht nur ein traditioneller Begleiter für die Fahrgäste ist, sondern auch ein zusätzlicher Sicherheitsfaktor. Meine Studentin Melanie Eberhart, die eine nette Proseminararbeit über diese Alpenfahrt-Hochschaubahn, auch Zwergerlbahn genannt, geschrieben hat, sprach während der Fahrt mit dem Bremser, der sie offensichtlich zu dieser Fahrt eingeladen hat. Dieser meinte, er würde sich ärgern, dass die meisten der Passagiere der Hochschaubahn in der ersten Reihe der Wagerln sitzen wollen. Manche Familien warten sogar so lange, bis sie in einem Wagerl ganz vorne sitzen können. Dies sei ärgerlich, weil er deshalb länger fahren müsse und weniger Pause habe. Beobachtet hat Frau Eberhart übrigens auch, dass manchmal Großeltern mitunter ohne ihre Enkelkinder fahren, um ihre Kindheits-erinnerungen aufzufrischen.

Hubert Pichlers Freude am Prater

Zur Hochschaubahn gehört ein schmuckes Gasthaus, in dessen Gastgarten ich Herrn Hubert Pichler gemeinsam mit meinem Freund Dr. Franz Josef Mayr treffe. Herr Hubert Pichler, ein liebenswürdiger Herr, war früher, von 2004 bis 2008, Präsident des Praterverbandes. Wir bestellen uns je einen Apfelsaft. Er erzählt uns aus seinem Leben. Geboren wurde Herr Pichler im Jahre 1948. Er besuchte vier Jahre ein humanistisches Gymnasium nicht weit von der Hauptallee entfernt, bevor er in das sogenannte TGM in der Währingerstraße im 9. Bezirk wechselte, wo er auch maturierte. Seine Erinnerungen an die Prater Hauptallee sind nicht sehr erfreulich, denn, wenn er und andere Schüler des Gymnasiums (die Schule lag nahe beim Prater) etwas in der Schule angestellt haben, mussten sie zur Strafe die Hauptallee entlang bis zum Lusthaus und wieder zurück laufen. Herr Pichler erinnert sich lächelnd daran. Zum Prater kam er, weil sein Stiefvater Mitbesitzer der Hochschaubahn war. Die frühere Hochschaubahn, die am selben Platz stand, war während des Krieges niedergebrannt. Nach der Matura machte Herr Pichler seinen Dienst im Bundesheer. Nun begann er mit dem Studium der Wirtschaftswissenschaften, allerdings studierte er nicht fertig. Als sein Stiefvater starb, erbte er einen Anteil an der Hochschaubahn, es waren 25 Prozent. Der Notar, der sich um die Erbschaft zu kümmern hatte, dürfte Sympathien für Hubert Pichler gehabt haben, denn er sprach mit den anderen vier Miteigentümern der Hochschaubahn, sie sollten doch ihm, dem Hubert Pichler, der ein junger Mann sei und gute Ideen habe, ihre Anteile verkaufen. Hubert würde sich sicher um die Hochschaubahn verdient machen. Seine Mutter kaufte allmählich die anderen Anteile an der Hochschaubahn. Seit 1971 ist die Bahn im Besitz der Familie. Der Maschinenraum wurde in den folgenden Jahren komplett modernisiert, ebenso wurden die Elektroinstallationen erneuert. Über-

wacht wird die Anlage durch ein Computersystem. Pro Jahr könnten es rund 100.000 Personen sein, die die Hochschaubahn transportiert. Gratisfahrten gibt es für bedürftige Kinder aus Österreich und der ganzen Welt wie zum Beispiel für Kinder aus Tschernobyl oder Rumänien.

Herr Pichler führt uns nach dem Gespräch in das hölzerne Gehäuse der Hochschaubahn, in dem sich eine Werkstatt befindet. Zwei Mechaniker hat er in dieser angestellt, die sich nicht nur um die Hochschaubahn und um die Wagerln kümmern, sondern auch um Fahrräder und Rikschas, die hier, aber auch am Praterstern entliehen werden können. Ca. 400 Räder besitzt Herr Pichler, 250 sind ausleihbereit. Dazu kommen 45 Rikschas.

Auf die Idee mit den Rädern kam er, weil er neben der Hochschaubahn ein zweites Standbein suchte. Der Rad- und Rikschaverleih dürfte ein gutes Geschäft sein. Hubert Pichler ist zwar gelernter Unternehmensberater, aber seine Berufung ist der Prater, ihm gehört seine Liebe. Wer einmal im Prater gearbeitet hat, meint er, der kann sich nicht mehr von ihm lösen. Für ihn ist die Beschäftigung mit der Hochschaubahn kein Beruf, bei dem man sagt, man ist froh, wenn man aufhören kann. Es ist eher umgekehrt bei ihm. Wenn es knapp vor 6 Uhr am Abend ist, sagt er sich, schade, dass der Tag schon aus und die Arbeit vorüber ist. Für ihn ist sein Hobby sein Beruf. Er liebt die Buntheit des Praters mit seinen Menschen. Dennoch meint er, die Menschen seien heute aggressiver als früher. Am schönsten ist es für ihn, wenn er eine Großmutter mit dem Enkelkind in der Hochschaubahn sieht und diese ihm sagt, wie schön die Hochschaubahn doch ist, genauso wie früher, als auch sie noch jung war. Am schönsten ist es für ihn auch, wenn er merkt, dass die Menschen, die hierher kommen und mit der Hochschaubahn fahren, sich freuen. Seine Frau, sie ist eine Türkin, hat er bei einem Ball der katholischen Mittelschulen kennengelernt. An diesem Ball nahm er mit der Tochter eines reichen Bauern aus dem 22. Bezirk teil, der gerne gehabt hätte, wenn er seine Tochter heiratet. Doch aus dem wurde

nichts, stattdessen verliebte er sich bei diesem Ball in seine jetzige Frau, die er schließlich geheiratet hat. 45 Jahre ist er verheiratet und hat zwei Töchter und ein Enkelkind. Es gibt nichts Schöneres als Enkelkinder, meint er glücklich. Ich stimme ihm zu, auch ich habe eine große Freude mit meinen Enkelkindern. Wir kommen auf den Schaustellerpfarrer Farrugia zu sprechen, den auch er kennt. Dieser sei ein klasser Bursche. Als Herrn Pichlers Mutter starb, verweigerte ihr der zuständige Wiener Pfarrer ein kirchliches Begräbnis, weil sie aus der Kirche ausgetreten war. Pater Farrugia aber meinte, dies wäre ein Unsinn von dem Priester gewesen und führte für die Mutter das christliche Begräbnis durch. Hubert Pichler hat großen Respekt vor Pfarrer Farrugia.

Über den neuen Präsidenten Stefan Sittler-Koidl freut er sich, weil er ein junger Bursche ist, der auch neue Ideen einzubringen imstande ist.

Als seine Frau merkte, dass sein Interesse dem Prater gilt, meinte sie, sie würde sich scheiden lassen, wenn er im Prater seine Lebensaufgabe findet. Dennoch blieb sie bei ihm. Hubert Pichler lächelt, als er meint, dass die Wirtschaftsuniversität, an der er einmal studiert hat – allerdings nicht fertig – und seine Frau als Lektorin gearbeitet hat, nun im Prater angesiedelt ist.

Der Prater lässt ihn nicht los, hier sieht er die Vielfalt der Gesellschaft und erfreut sich an ihr.

Die Wanderung im Inneren der Hochschaubahn, die eigentlich „Alpenfahrt“ heißt, hat etwas Geheimnisvolles. Man hört und sieht die Kette, die die Wagerln in die Höhe zieht. Und man hört einen Wasserfall, den man aber nicht sieht. Sein Wasser, es ist selbstverständlich Hochquellenwasser, kommt aus den Alpen.

Der Prater fasziniert Hubert Pichler. Er ist Teil seines Lebens. Er ist froh, hier an der Hochschaubahn, die die Besucher bei ihrer „Alpenfahrt“ am Großglockner und an Heiligenblut vorbeiführt, seinen Lebensmittelpunkt zu haben.

16. Station: 1. Wiener Pony-Karussell – Frau Maria Reinprecht

Die große Tierliebe der verstorbenen Frau Maria Reinprecht

Ich schiebe mein Fahrrad zum 1. Wiener Pony-Karussell von Frau Maria Reinprecht, die ich vor einiger Zeit noch kennenlernen durfte. Leider ist sie 2015 gestorben. Sie war die „Grande Dame“ des Wiener Praters. Bei meinem Besuch zeigte sie mir den Stall, in dem ihre Pferde vorbildlich gehalten wurden. Frau Reinprecht war eine große Tierliebhaberin. Das zeigt sich in einer von Frau Reinprecht handschriftlich verfassten Beschreibung der Zerstörung des Praters im April 1945, die ich im Kapitel über das Riesenrad – Station 5 – wiedergebe.

Mein Freund Franz Josef Mayr führte mit Frau Reinprecht ein langes Gespräch, über das er mir genau erzählte. Im Folgenden beziehe ich mich darauf.

Frau Maria Reinprecht, sie ist eine verheiratete Lindengrün, wurde am 10.2.1932 geboren. Sie war die Alleininhaberin des 1. Wiener Pony-Karussells mit lebenden Pferden, einer Pferdereitbahn, einer Go-Kart-Bahn, einer Kinderautobahn und Kinderschaukeln. Der Großneffe von Frau Maria Reinprecht ist Alexander Meyer-Hiestand, er ist der Geschäftsführer ihrer Betriebe.

Mit Kommerzialrat Wilhelm Popp hat sie die Firma Popp-Reinprecht gegründet, die einen Reitpavillon, eine Motorbootfahrt, eine Kindereisenbahn, eine Kinderflugbahn, eine Automatenhalle etc. betreibt. Neben den Familien Schaaf/Lang und Kolnhofer/Sittler zählt die Familie Reinprecht/Popp mit zwölf Schaustellergeschäften zu den drei „großen“ Praterfamilien in der heutigen Zeit. Franz Josef Mayr war begeistert von Frau Maria Reinprecht, weil sie als wirkliche Tierliebha-

berin während des Gespräches eine deutsche Dogge („Samy“), einen Golden Retriever („King“) sowie sechs Katzen um sich hatte.

Anton Reinprecht: Pferdekutscher und Gründer einer Praterdynastie

Der erste ihrer Vorfahren, der sich im Prater niederließ, war der Großvater von Frau Reinprecht, Anton Reinprecht (1817–1881). Anton Reinprecht besaß ein Ei-, Käse- und Buttergeschäft am Rochusmarkt im 3. Bezirk. Um große Lieferungen durchführen zu können, schaffte er sich ein Pferd und einen Wagen an. Als dieser Großvater einmal in Deutschland auf Besuch war, sah er ein Karussell, das, wie es damals üblich war, noch mit Pferden und nicht mit einem Motor betrieben wurde. Da der Großvater sein Pferd und Pferde überhaupt liebte, kam er auf die Idee, in der Ausstellungsstraße 167 direkt neben der Feuerwerkswiese ein Karussell mit „Lebenden Pferderln“ zu eröffnen. Zu seinem bereits vorhandenen Pferd kaufte er noch zwei Pferde dazu. Als 1890 die Roth'schen Gründe in der Ausstellungsstraße verkauft und anschließend verbaut wurden, übersiedelte der Großvater das Karussell in die Zufahrtsstraße. Nun erwarb er noch zwei Pferde. Im Laufe der folgenden Jahre kamen einige Pferde dazu, sodass der Großvater seine Tiere nach bestimmten Zeitspannen durch ausgeruhte Tiere ersetzen konnte. Die elf Kinder des Großvaters wurden beim Karussell eingesetzt, um abwechselnd die Drehorgel zu betätigen. Das Pony-Karussell des Großvaters war ein reiner Holzbau, die Kutschen waren aber mit stilvollen Holzschnitzereien verziert. In den Kutschen saßen auf dem erhöhten Vorderteil meistens die Buben, dabei hatten sie das Gefühl, dass sie wirklich kutschieren. In den Kutschen und auf der Hinterseite der Kutsche saßen die Mädchen mit ihren Müttern, oder auch Damen ohne Kinder, sie stellten sich wohl vor, sie würden eine Ausfahrt mit einer Equipage in die Hauptallee unternehmen. Der Großvater der Frau Reinprecht starb jung an einem

Ing. Franz Reinprecht – Pferdefreund und Mechaniker – der Prater brennt

Leberleiden im 51. Lebensjahr. Nach dem Tod des Großvaters führte die Großmutter eine Zeit lang das Geschäft weiter.

Ing. Franz Reinprecht – Pferdefreund und Mechaniker –
der Prater brennt

1920 übernahm der Vater von Maria Reinprecht, Ing. Franz Reinprecht, das Pony-Karussell. Er hatte Maschinenbau studiert und baute den Betrieb aus. Als zweites berufliches Standbein eröffnete er eine Autoreparaturwerkstätte in der Nussdorferstraße. Später kamen noch Werkstätten in der Heiligenstädterstraße und im 20. Bezirk dazu. Im Jahr 1945 hatten die Reinprechts schon acht Pferde: fünf Zugpferde und drei Reitpferde, die im Karussell mitgelaufen sind. Leider ist am 8. April 1945 das Pony-Karussell vollständig abgebrannt. Zerbombt wurde ihr Wohnhaus, ein wunderschönes Holzhaus, und der Stall. Die Hitzeentwicklung war enorm. Zu diesem Zeitpunkt waren aber nur mehr ganz wenige Schausteller im Prater anwesend, fast alle waren in die Luftschutzkeller im 1. Bezirk geflüchtet. Da die Reinprechts ihre Tiere nicht alleine lassen wollten, blieben sie bei diesen, auch als die Bomben fielen. Schließlich zogen die Reinprechts mit ihren Tieren in die Ausstellungsstraße. Traurig hielt Frau Reinprecht fest, dass von ihren acht Pferden, die am Tennisplatz in der Ausstellungsstraße eingestellt werden durften, leider nur ein einziges Pferd gerettet werden konnte. Zwei Pferde wurden gestohlen, fünf Pferde wurden von russischen Tieffliegern erschossen.

Das Pferd Liese wurde nach einem Bombentreffer verschüttet. Frau Reinprecht grub dieses Tier aus und pflegte es, da es vorübergehend gelähmt war. Die russischen Soldaten sahen von einer Requirierung des Pferdes ab, da es sehr schwer verletzt war. Mit Ziegenmilch und gutem Futter, das man retten konnte, wurde das Tier wieder hochgefüttert.

Nach Monaten ist es wieder aufgestanden, nach einem Jahr konnte es wieder den Kopf heben.

Aufbau des neuen Karussells

Die Reinprechts sind dann mit dem Pferd Liese und mit einem Wagen, in dem ihr Hab und Gut (Ziegen, Hasen, Hühner etc.) aufgeladen war, in den 23. Bezirk gefahren, weil der Vater bereits im Jahr 1932 in der Breitenfurterstraße das Haus Nr. 496 gekauft hat. Im Jahr 1946 begann der Vater ein neues Karussell zu planen und aufzubauen. Der alte Platz auf der Zufahrtsstraße wurde aber von der Gemeinde Wien nicht mehr vergeben, er sollte zum neuen Messegelände hinzukommen. Die Reinprechts erhielten im Prater die Parzelle 86a, gleich gegenüber vom Schweizerhaus. Da in der Nachkriegszeit im Wiener Prater keine Holzbauten errichtet werden durften, hat der Betriebsleiter der Wiener Baufirma Sager & Wörner, für die der Vater bereits in der Vor- und Zwischenkriegszeit Kraftfahrzeuge und Traktoren repariert hat, einen für die damalige Zeit sensationellen Betonbau geplant. Dazu muss man wissen, dass der Wiener Prater vor 1945 zu 90 Prozent aus Holzbauten bestand, die dann fast alle abgebrannt sind. Der Betriebsleiter der großen Baufirma hat sich auch bei den Behörden dafür eingesetzt, dass im Prater auf Parzelle 86a ein Betonbau gebaut werden durfte. Da der Vater aber gleichzeitig drei Autoreparaturwerkstätten (9., 19. und 20. Bezirk) mit 120 Mitarbeitern geleitet hat, hat er das Unternehmen Pony-Karussell aus Zeitgründen vorerst eher widerwillig und gegen seine innere Überzeugung durchgeführt. Die Mutter und die ältere Schwester Elfriede wollten aber unbedingt wieder in den Prater zurück. Elfriede Reinprecht heiratete 1954 Wilhelm Popp. Mit den Popp wurde 1958 die Firma Wilhelm Popp und Maria Lindengrün-Reinprecht (der Ehemann heißt Lindengrün, von dem sich Frau Reinprecht später aber getrennt

Die Notenblattorgel

hat) gegründet. Die Schwester war wie der Vater ausgebildete Technikerin, sie legte auch zusätzlich die Meisterprüfung als Automechanikerin ab und entlastete den Vater. Dieser leitete bis zu seinem 83. Lebensjahr sowohl die Praterbetriebe als auch seine Autoreparaturwerkstätten. Im Jahr 1970 hatten die Reinprechts schon circa 25 Ponys.

Nach dem Krieg, im Jahr 1947, war das neue Karussell fertig. Gleichzeitig wurde auch das Stallgebäude fertiggebaut. Da sie ein Zugpferd hatten, benötigten die Reinprechts nur noch vier Pferde, um die fünf Kutschen auf Schienen zu ziehen und den Kreis des Karussells zu schließen. Der Vater hatte sehr gute Beziehungen zur Niederösterreichischen Molkerei (NÖM), da er als Spezialist deren Maschinen reparierte. Damals war die Wiener Zentrale der NÖM in der Molkereistraße. In der Wehlstraße hatten sie einen sehr großen Stall für ihre zahlreichen Zugpferde der Milchkutschen. Die Reinprechts bekamen daher im Jahr 1947 von der NÖM zwei Pferde für Samstag und Sonntag zur Verfügung gestellt. Ein großer Pferdehändler aus der Czerningasse, der auch Pferde auf der Trabrennbahn laufen ließ, borgte ihnen die restlichen zwei Pferde.

Die Notenblattorgel

Im Jahr 1949 wurde in das Ponykarussell auch die Notenblattorgel von Professor Ferdinand Molzer eingebaut. Diese Orgel, es war bereits die dritte Orgel, die Professor Molzer für die Reinprechts gebaut hat, ist heute noch immer das Prunkstück des Karussells. Eigentlich ist diese Prachtorgel für das Pony-Karussell überdimensioniert, den wahren Wert dieses Prunkstücks hätte man niemals bezahlen können. Ferdinand Molzer war Orgelbauer (er baute auch eine Orgel in der Wiener Staatsoper) und Professor im Wiener Musikverein. Ferdinand Molzer besuchte die Reinprechts jeden Sonntag, er hat später auch die Tante von Frau Reinprecht, Karoline, geheiratet. Er stiftete auch für die Orgel

im Pferdekarussell gestanzte Noten, die er selbst für das Instrument auf spezielle Kartons umschrieb. Noten entsprechen Löchern im Karton, durch welche die Luft in Orgelpfeifen einströmt. Dadurch entsteht die Melodie. Wann immer die Orgel spielte, begannen die Pferde automatisch zu laufen, wenn sie zum Spielen aufhörte, blieben auch die Pferde stehen. Das ist heute noch immer so.

Die Autobahn aus Beton

Der Vater Reinprecht war Maschinenbauingenieur, er hat im Jahr 1950 die erste Autobahn auf einer Betonbahn im Prater geplant und eröffnet. Die Benzinautos hat er mit seinen Mitarbeitern selbst gebaut, es waren aber keine Go-Karts, da sie nur ein Gaspedal besaßen, sie waren wesentlich größer als Go-Karts und als Zweisitzer konzipiert. Wenn der Fahrer vom Gaspedal weggegangen ist, hat sich automatisch die Bremse betätigt. Diese Konstruktion war einmalig im Wiener Prater. 1965 wurde die Autobahn mit Benzinautos auf einen reinen Go-Kart-Betrieb umgestellt. Die Go-Kart-Bahn ist heute auf Parzelle 146 in der Zufahrtsstraße noch immer in Betrieb. Im Jahr 1958 eröffnete die Firma Popp/Lindengrün auf Parzelle 75 die Motorbootfahrt, 1959 auf Parzelle 72 die Kleine Kindereisenbahn. Im Jahr 1960 hat der Vater eine Kinderautobahn entworfen und alle Autos selbst gebaut. Die Kinderautobahn, heute „Monzabahn“ genannt, befindet sich direkt neben dem Pony-Karussell vor dem Wohnhaus der Reinprechts. Dieses Fahrgeschäft geht sehr gut und wirft im Gegensatz zu den Pferdegeschäften Gewinn ab. Direkt neben dem Pony-Karussell befinden sich auch noch heute die alten Kinderschaukeln. Auch diese hat der Vater bereits 1922 selbst gebaut. Da sie aus Eisen bestehen, wurden sie durch das Feuer im Jahr 1945 nicht zerstört. Seit 1938 durften die Schaustellergeschäfte an Wochentagen erst ab 14.00 Uhr geöffnet werden, nur am Sonntag durften sie ganztägig öffnen. Frau Reinprecht hat im Jahr 1946 immer

gleich nach Schulschluss die Schaukeln geöffnet, das war an manchen Tagen natürlich auch schon vor 14.00 Uhr. Es wurde aber sehr streng kontrolliert und der Vater bekam manchmal eine Verwarnung oder sogar eine Anzeige.

Pferde-Reitbahn und Koppel

Im Jahr 1960 kaufte der Vater auch die Parzelle 117b und errichtete dort seinen Töchtern zuliebe die Reitbahn. Hinter der Reitbahn befindet sich die Koppel für die Pferde. 1970 wurde auf Parzelle 83b die Kinderautobahn Babycar errichtet, 1970 kam auf Parzelle 84 eine Automatenhalle, 1975 auf Parzelle 82 eine Kinderautobergbahn und auf Parzelle 95 der Wiener Reitpavillon dazu.

Bereits im Jahr 1965 hatten die Reinprechts schon 20 eigene Ponys, vor nicht allzu langer Zeit standen 42 Pferde im Stall. Davon waren 39 Ponys, drei Pferde gehörten zur Rasse der Shyre Horse. Auch einige Island- und Shetlandponys wurden und werden hier gehalten. Da Haflinger besonders gutmütige und folgsame Pferde sind, werden sie gerne eingesetzt. Die Reitpferde müssen auf den geringsten Wink sofort reagieren. Wenn der Reitbursche bemerkt, dass ein Kind auf dem Pferderücken Angst bekommt, müssen die Pferde auf Befehl Übergangslos in Schritt fallen. Ungefähr 50 Prozent aller Ponys sind Schecken und gehören zur Rasse Pinto Tobiano, die aus Nordamerika stammt. Diese Rasse hat braune, glatte Flecken auf weißem Untergrund. Schon die Sioux und Crow-Indianer haben diese Ponys wegen ihrer Farbe und Ausdauer sehr geschätzt und gezüchtet. Fast alle ihre Pferde haben die Reinprechts selbst gezüchtet. Frau Reinprecht hat für die Zucht zwei Hengste gekauft und den Stuten zugeführt. Die Fohlen wurden nicht verkauft, die Stallungen wurden daher vergrößert. Im Jahr 1981 wurde die Spielautomatenhalle auf Parzelle 84a gekauft und ein sehr großer

Stall gebaut, 1992 kam Parzelle 82 von Frau Guerini dazu, das Stallgebäude wurde nochmals wesentlich vergrößert. Das derzeitige Stallgebäude, meint Frau Reinprecht, geht über drei Parzellen, für insgesamt fünfzig Ponys. Jedes der Pferde hat eine eigene Box. Besonders stolz ist man auf drei Shyre Horse Pferde. Sie stammen aus England, die Shyre-Horse-Rasse gehört zu den größten Pferden der Welt. Jedes Pferd wiegt über eine Tonne und hat ein Stockmaß von circa zwei Metern. Es sind sehr gutmütige Pferde, sie werden aber nicht im Karussell eingesetzt. Es sind reine Zugpferde. Manchmal werden die Pferde für eine Kutschenfahrt in der Hauptallee gemietet.

Selbst gezüchtete Pferde – Respekt vor den Pferden

Prinzipiell werden alle 39 Ponys in den drei Betrieben der Reinprechts eingesetzt. Die selbst gezüchteten Pferde beginnen mit vier Jahren im Karussell zu arbeiten. „Wir haben aber sehr viele alte Pferde, da wir nur sehr selten ein Pferd weggeben“, erzählte Frau Reinprecht. Liese, das älteste Pferd, ist bereits 36 Jahre alt und arbeitet an manchen Tagen noch immer auf der Reitbahn, jedoch niemals länger als eine Stunde pro Tag. Es gibt jedoch eine gewisse Spezialisierung. Ponys, die im Karussell oder im Reitpavillon eingesetzt werden, wechseln nicht auf die Reitbahn und umgekehrt. Alle Pferde werden täglich bewegt. Im Winter werden sie circa zwei bis drei Stunden in den Betrieben eingesetzt, im Sommer circa vier bis fünf Stunden. Eine Fahrt dauert circa zwei Minuten, die Pferde drehen meist nur wenige Runden hintereinander, einige im Schritt, einige im Trab. Nach einer Pause von circa zehn Minuten beginnt die nächste Fahrt. Nur an ganz wenigen Sonntagen, wenn das Geschäft besonders gut geht, sind die Intervalle zwischen den Fahrten kürzer. Zusätzlich werden die Pferde an Wochentagen von 9.00–11.00 Uhr in die Hauptallee zum Grasens geführt und wenn sie nicht in einem der drei Betriebe arbeiten, können sie sich in der großen Koppel

Die Liebe zum Pony-Karussell

bewegen. Während dieser Zeit werden die Boxen aller Tiere gereinigt, täglich wird frisches Stroh ausgelegt. Die Kosten dafür sind beträchtlich.

Die Liebe zum Pony-Karussell

Das Geschäft im Wiener Prater ist in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen. Die Gründe dafür sind vielfältig. Es gibt derzeit ganz einfach zu viele alternative Freizeitmöglichkeiten in Wien und Umgebung. Computer und Internet führen auch dazu, dass immer weniger junge Gäste in den Wiener Prater kommen. Früher gab es nur den Wiener Prater als Vergnügungspark, viele Kinder freuten sich schon die ganze Woche, wenn sie am Wochenende mit dem Pony-Karussell fahren konnten. Eine Fahrt mit dem Pony-Karussell gehörte traditionell zu jeder Firmung. Es gab in früheren Zeiten auch kaum ein Kind, das anlässlich eines Praterbesuchs nicht mit dem Pony-Karussell gefahren ist. Heute hat fast jeder Pferdeliebhaber ein eigenes Pferd für seine Kinder, viele Ausflugsgasthäuser haben in ihrem Garten ein Pony für kleine Kinder.

Frau Reinprecht führte das Pony-Karussell nur mehr aus Liebe zu den Pferden und zur Wahrung der Familientradition. Jeder Unternehmer, der aus rein betriebswirtschaftlichen Gründen handelt, hätte das Karussell schon lange geschlossen. Die älteren Schausteller haben alle eine sehr enge Bindung an den Wiener Prater, da nach dem Krieg alle Betriebe neu aufgebaut werden mussten. Seit dieser Zeit blieben fast alle Schaustellergeschäfte im Familienbesitz. Die Reinprechts sind froh, mehrere Geschäfte zu besitzen, um so das Pony-Karussell finanzieren und dadurch am Leben erhalten zu können.

Die Zukunft des Wiener Praters – die Einmaligkeit der Fahrgeschäfte

Die traditionellen Schausteller hoffen, dass der Wiener Prater niemals zu einem eingezäunten Themenpark umgestaltet wird. Die gelungene Mischung aus traditionellen Schaustellerbetrieben (Geisterbahn, Autodrom, Karussell, einfachen Fahrgeschäften etc.) und hochmodernen hydraulisch-pneumatischen Hochgeschäften und Hochfahrbahnen (Volare, Starflyer etc.) ist einmalig auf der ganzen Welt. In gewisser Weise modernisiert sich der Wiener Prater alljährlich selbst. Kein Schausteller kann über einen längeren Zeitraum ein Geschäft führen, das vom Publikum nicht angenommen wird. Fast jeder Schausteller hat auf mehreren Parzellen Geschäfte. Zur Pflege der Tiere und der Stallungen benötigen die Reinprechts acht Angestellte, auch in den Wintermonaten, wenn überhaupt keine Gästefrequenz vorhanden ist. Zusätzlich kommen noch die Kosten für Futter, Stroh, Tierarzt, Reparaturen, Investitionen, Miete etc. Im Jahr 1992 wurde das Pony-Karussell um einen Millionenbetrag renoviert. Die Errichtung einer stilvollen Glasfassade mit winterfesten Wärmeschutzfenstern und -türen war besonders teuer. Das Kupferdach und die Holzkonstruktion des Daches wurden ebenfalls erneuert. Um die Anlage wurden stilvolle Laternen und ein neuer Zaun aufgestellt. Die Verkleidung der Kutschen wurde nach den alten Originalen mit zweifärbigen Holzfurnieren gestaltet. Das 1. Wiener Pony-Karussell ist ein fixer Bestandteil der Wiener Praters.

Der Stolz auf die Stammgäste

Auf ihre vielen Stammgästen ist Frau Reinprecht sehr stolz. Immer wieder kommen auch ältere Gäste mit ihren Enkel- oder sogar Urenkelkindern und erzählen voller Stolz, dass auch sie schon mit dem Karussell in ihrer Jugendzeit gefahren sind. Sie fahren dann mit den Kindern

und ich konnte schon oft erkennen, wie glücklich sie dabei sind. Frau Reinprecht war sich sicher, dass ihre Entscheidung richtig war, nach dem Tod des Vaters 1983 und der Schwester 1985 das Karussell allein weiterzuführen, obwohl ökonomische Gründe für ein Schließen des Betriebes sprachen, da ein Pferdebetrieb heutzutage nur sehr schwer rentabel geführt werden kann.

Soweit die Wiedergabe des Gesprächs mit Frau Reinprecht, die leider nicht mehr unter den Lebenden weilt. Man glaubt ihr, wenn sie von der Liebe zu den Ponys erzählt. Sie wird sich gekränkt haben, als Außenstehende gemeint haben, die Ponys hätten es schlecht bei ihrem Karussell. Ich selbst machte mich daran, die Ponys bei ihrer Arbeit zu beobachten. Ich sah, dass sie von den Angestellten der Reinprechts gemütlich im Kreis geführt und von den auf ihnen sitzenden Kindern gestreichelt wurden.

Frau Constanze Beeck, die an meiner Lehrveranstaltung über die Methode der teilnehmenden Beobachtung teilnahm, hat eine kleine Forschungsarbeit über das 1. Wiener Pony-Karussell verfasst.

Zum Gegenstand ihrer Beobachtung machte sie dieses Karussell, denn dieses hatte ihre Aufmerksamkeit erregt, als sie einmal durch den Prater zur Wirtschaftsuniversität wanderte. Sie blieb beim Karussell stehen und schaute den Ponys zu, da es sie interessierte, wie die Pferde gehalten werden und wie die Besucherinnen und Besucher auf die Pferde reagieren, wobei sie den „Fokus“ auf die sozialen Beziehungen zwischen Menschen, die mit Pferden zu tun haben, und zwischen Mensch und Pferd legte.¹⁷

Nach einer Beschreibung der „Arbeit“ der Pferde beim Karussell hält die Studentin aufgrund ihres Beobachtungsprotokolls fest, dass die beiden Männer, die sich um die Pferde kümmern, aus Kroatien und Rumänien stammen, also aus Gegenden, in denen heute noch Pferde für die tägliche Arbeit der Kleinbauern eingesetzt werden. Es lässt sich

wohl sagen, dass diese beiden Mitarbeiter im Karussell und auf der Reitbahn gute Erfahrungen mit Pferden mitbringen. Schließlich meint Frau Beeck, dass zwischen Pony und Mensch eine mitunter sehr enge Beziehung besteht. Diese zeigt sich unter anderem darin, dass die Pferde als gleichwertig mit den Menschen gesehen werden, die Pferde werden auch mit Menschennamen belegt. So nannte einer der Mitarbeiter seine beiden Pferde Fritz und Flora. Die Ponys werden bisweilen wie Freunde behandelt, die man mit Vorliebe streichelt. Manche der Besucher sprechen sogar mit den Ponys, andere beugen sich zu den Ponys hinunter, um mit ihnen auf Augenhöhe zu sein. Ein solches Handeln ist unabhängig von sozialer Schicht, glaubt die Studentin gesehen zu haben.

Andererseits sind die Ponys im Karussell auch echte Arbeitstiere, da sie die Wägen zu ziehen haben, in denen die Fahrgäste sitzen.

Das Fahren mit der Kutsche erinnert nostalgisch an frühere Zeiten, als nur noble Leute, allen voran der Kaiser, sich Pferd und Kutsche leisten konnten. Insofern hat das Pony-Karussell für Kinder auch eine lehrreiche Funktion. Das Kind sieht aber auch, dass das Tier der Pflege und des Mitgefühls des Menschen bedarf, schließlich ist es der Mensch, der das Pony füttert und pflegt.

Kinder reagieren sehr unterschiedlich auf die Ponys, meint die Autorin. Einige Kinder laufen sofort auf die Ponys zu, um sie zu streicheln, andere Kinder wieder sind zurückhaltend. Grundsätzlich jedoch ist das Kind neugierig gegenüber Ponys. Dies bedeutet eine positive Funktion des Pony-Karussells.

Die Studentin hörte auch die Kritik an dieser Art der Pferdehaltung. Einige Leute meinten, dass die Pferde, weil sie andauernd im Kreis laufen, gesundheitlich geschädigt werden.

Für einen Teil der Prater-Touristen ist das Pony Karussell ein beliebtes Fotomotiv.

Der Stolz auf die Stammgäste

Das Besondere des Pony-Karussell, meint meine Studentin, ist, dass es in diesem nicht um Schnelligkeit, Geschicklichkeit oder Gruseln geht, wie bei anderen Fahrgeschäften, wie den Autodromen und Geisterbahnen, sondern um eine echte Mensch-Tier-Beziehung, die sehr förderlich sein kann, was schlussendlich auf eine uralte kulturelle Tradition hindeutet.



ROLAND GIRTLER
EIGENWILLIGE KARRIEREN
WER SEINE EIGENEN WEGE GEHT,
KANN NICHT ÜBERHOLT WERDEN

Menschen, die keinen gesellschaftlichen Zwängen folgen und ihre Originalität bewahren, sind die Helden dieses Buches. Es sind Zeitgenossen, die selten in Gesellschaftsrubriken auftauchen und ihre eigenen Wege gehen, auf denen sie keiner überholen kann: Ein Unternehmer im Wiener Prater, der die Grottenbahn rettete; ein Kriminalbeamter, der als Kolumnist einer angesehenen Kriminalzeitschrift Aufsehen erregte; eine Wirtin in Osttirol, die offen für Rebellion und Wissenschaft eintritt, und ein Wirt im Prater, der bestes Bier anbietet. Menschen mit „Eigenwilligen Karrieren“.

2011. 459 S. 17 S/W-ABB. GB. 135 X 210 MM.
ISBN 978-3-205-78644-3



Roland Girtler nimmt seine Leserinnen und Leser mit in den Kosmos der Schausteller und Artisten, der Seiltänzer, Messerwerfer und Leierkastenleute. Seine Gespräche und Alltagsbeobachtungen ergänzt Girtler auf bekannt unterhaltsame Art um historische Quellen zum Wiener Wurstelprater und eröffnet so einen einzigartigen Blick auf diese faszinierende Welt zwischen Schießbuden und Grottenbahn.

Roland Girtler ist Dr. phil., emer. Univ. Prof. am Institut für Soziologie der Universität Wien. Er studierte Jurisprudenz, Ethnologie, Urgeschichte, Philosophie und Soziologie an der Universität Wien.



ISBN 978-3-205-20280-6 | WWW.BOEHLAU-VERLAG.COM