

aktuell

Die letzten E₆-c₆ ausgemustert

Am 23. Dezember 2008 haben die E₆-c₆ der Wiener U-Bahnlinie U6 ihre letzte offizielle Fahrt absolviert. Nun wurden am 4. Mai 2010 die letzten Exemplare aus dem Wagenstand ausgeschieden. Einen Bericht über den Verbleib der Fahrzeuge finden Sie auf Seite 7. Auf dem Bild einer der so lange typischen Mischzüge mit T-Triebwagen in der Mitte auf der Linie U6. Foto: Bader (11.8.2006)



liniengeschichte

Mit dem J-Wagen von Ottakring nach Erdberg**Teil II**

In diesem Teil der Ausgabe wird der Zeitraum ab 1972, der durch die Modernisierung des Wagenparks anderer Linien auch Veränderungen beim J-Wagen ermöglichte, bis zu der, durch den Bau der U3 durchgeführten Verkürzung der Linienführung auf den Abschnitt Ottakring - Oper beschrieben. Auf dem Bild eine der damals typischen Garnituren T₂ 432+c₂ 1032 am 9.3.1974 bei der Bellaria. Bericht auf den Seiten 12-17. Foto: H.H.Heider



rückblick

Die Zentralwerkstätte als Waggonfabrik Teil II

Nach der Beschreibung der Hilfstriebwagenreihe LH in der letzten Ausgabe von t&m widmet sich DI Michlmayr diesmal der Konstruktion und dem Bau der in der ZW entstandenen Hilfsbeiwagen. Auf dem Bild der LH 6421 mit den beiden Schienenlastbeiwagen sl, 7431 und 7432 bei einer Probefahrt in der Zentralwerkstätte. Im Normalbetrieb ist eine solche Zugszusammenstellung allerdings nicht erlaubt. Bericht auf den Seiten 18-24. Foto: DI List (Juli 1982)



baureihe

Die ersten großen Beiwagen der Reihe „u“ mit dem längsten Radstand Wiens

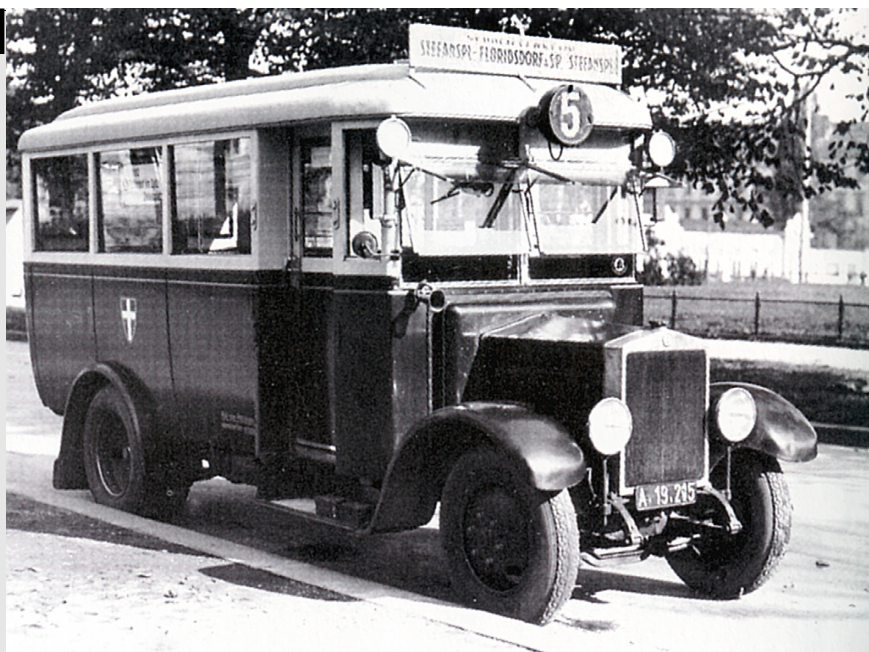
Die zehn großen Sommerwagen hatte vertragsgemäß die Österr. Länderbank, Beauftragter der liquidierten Neuen Wiener Tramwaygesellschaft zu bestellen. Die Auslieferung erfolgte erst nach der Übernahme durch die Gemeinde Wien - Städtische Straßenbahnen vom 1.7.1903. Bericht auf den Seiten 25-29. Das Bild links zeigt u 1949 auf Linie 73 im Jahr 1934 in der Endstelle Simmeringer Hauptstraße. Foto: A. Rosenkranz

autobusse

Die Autobuslinie 5 und die FIAT-AFN-Autobusse

Erst mit Einsatz der neuen Fiat-AFN Autobusse konnte die Linie 5 ab 19.5.1930 im Schnellverkehr erfolgreich betrieben werden. Ab 21.11.1935 wurden die ausschließlich für die Linie 5 und F verwendeten AFN-Autobusse durch größere Fahrzeuge GW, GWD, 3BH, FBO1, V6D ersetzt, sowie ab April 1939 auch 4D90B. Im September 1939 endete der Tagbetrieb im Jahr 1941 der Nachtbetrieb. Erst 1949 erfolgte die Wiederinbetriebnahme. Die endgültige Einstellung der Linie erfolgte im August 1970. Bericht auf den Seiten 30-34. Auf dem Bild AFNlgn A19.215 auf der Schnellverkehrslinie 5.

Foto: Wiener Linien (1930).



seitenblicke

Museumswagen in Österreichs Nachbarstaaten Teil II - Ungarn

Abwechslungsreich, wenn auch zum Großteil mit Ursprung aus Budapest ist der Museumswagenpark der ungarischen Straßenbahnbetriebe. Sie wurden teilweise aus dem Ausland wieder zurückgeholt und werden zu diversen offiziellen Veranstaltungen eingesetzt oder können gemietet werden. Ein Nostalgiebetrieb in Budapest ist im Entstehen. Das Bild zeigt Wagen 436 auf der Strecke der Linie 41. Bericht auf den Seiten 40-43.

Foto: Ákos Varga



titelbild

Bis Pfingsten 1974 verkehrten Triebwagen der Reihe T₁ auf Linie J. Das Bild zeigt Wagen 409 bei der Station Josefstädter Straße.

Foto: H.H.Heider (29.05.1973)