



titelbild / aktuell

66 und 68: Eine Rückkehr für 51 Tage und 17 Nächte

Eine Rückkehr auf Zeit der Linien 66 und 68 nach jahrzehntelanger Betriebspause war die Folge der umfassenden Instandsetzung der U1-Strecke zwischen Schwedenplatz und Reumannplatz. Dabei wurden seit Inbetriebnahme der Umfahungsstrecke Reichsratsstraße wieder wichtige Betriebsgleise errichtet. Auf dem Bild oben 4028+1428 am Schwarzenbergplatz. Das Titelbild zeigt E2 4068+cs 1468 auf der Linie 68 auf dem neuen Gleisbogen von der Prinz-Eugen-Straße in den Wiedner Gürtel.

Bericht auf den Seiten 6-11.

Foto: H.H.Heider



gleisbau

Die 26er-Verlängerung und neue Gleise für den 25er

Die umfangreichen Bauarbeiten zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 vom Kagraner Platz bis zur künftigen Endstelle der U2 Hausfeldstrasse gehen zügig voran. Inzwischen wurde auch im Bauabschnitt 3 mit den ersten Arbeiten begonnen. Auch die Gleisbauarbeiten für die neue Linie 25 mit der Herstellung des Gleisdreiecks Donauefelder Straße/Tokiostraße sind inzwischen fast abgeschlossen. Bericht auf den Seiten 12 -13.

Foto: Mattersdorfer



baureihe

Vor 100 Jahren - die ästhetische Baureihe „K“ - Teil II

In dieser Ausgabe wird der Zeitraum von 1944 bis Mitte 1958 beschrieben. In diesen Zeitabschnitt fallen nicht nur die ersten umfangreichen Kastenerneuerungen durch die Wagonfabriken und die Hauptwerkstätte sondern auch die Ausstattung der Wagen mit Zweisichtdachsignalen, Leuchtstoffröhren, Elin-Kupplungsboxen, Schienenbremsen etc. Bericht auf den Seiten 20 - 33. Das Bild zeigt den K 2475 mit Neukasten von Gräf&Stift hier auf Linie 17.

Foto: P. Macho



veranstaltungen

Ein Festtag mit der Straßenbahn Sonderfahrten und Regenbogenparade

Am 16.6.2012 gab es zwei Großereignisse mit der Straßenbahn. Zuerst gab es Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen vom Straßenbahnmuseum in Erdberg bis zur Kennedy-Brücke. Dabei kam erstmals der renovierte Beiwagen d2 5022 des Wiener Tramwaymuseums zum Einsatz. Nachmittags folgte die Regenbogenparade über Ring-Kai, wobei sich diesmal auch die Wiener Linien mit zwei dem Anlass entsprechend sonderbaren Garnituren beteiligten. Berichte auf den Seiten 34 - 37.

Foto: R. Lillich



baustellen

Die neuen Gleisverbindungen von der Marienbrücke zum Kai und auf dem Karlsplatz

Neben den Großbaustellen der Neubaustrecken 25 und 26 gab es auf dem Wiener Netz weitere bemerkenswerte Gleisneulagen. Zuerst wurden auf dem Karlsplatz endlich die Verbindungen von der Schleife Karlsplatz in die Wiedner Hauptstraße sowie von der Haltestelle Karlsplatz der Linien 1, 62 und WLB in die Lothringerstraße hergestellt. Dafür war das Einlegen von vier neuen Weichen erforderlich. Eher überraschend war die Errichtung einer Gleisverbindung von der Marienbrücke in den Franz-Josefs-Kai in Richtung Schottenring (Bild). Bericht auf den Seiten 14-15. Foto: Mattersdorfer



technik

Es fährt ein Zug nach nirgendwo

Mit der Beschaffung der ULFE vor rund 15 Jahren stand fest, dass auch ein neues System für die Linien- und Zielanzeigen zur Anwendung kommen musste. International hatten sich Matrix-Anzeigen längst durchgesetzt und sie hatten sich überall wegen der raschen Umstellmöglichkeit bewährt. Leider ergab sich in Wien durch den Einsatz von minder geeigneten Techniken bei vielen ULFEN ursprünglich eine besonders schlechte Lesbarkeit. Das Bild zeigt A 51 auf (zum Raten) Linie 44. Inzwischen wurde mit der LED-Technik ein absolut zufriedenstellender Weg gefunden. Bericht auf den Seiten 16 - 19. Foto: Sedlacek



kurzberichte

Party-c3 im Baggerpark

Am 31. Mai 2012 wurde der c3 1280 von den Wiener Linien aus dem Wagenstand ausgeschieden.

Nun hat er ein neues Aufgabengebiet im Baggerpark in Wien-Simmering gefunden. Hier soll der Beiwagen nach einer dem zukünftigen Verwendungszweck als Party-Bim entsprechenden Adaptierung in neuem Glanz erstrahlen. Bericht auf Seite 38. Das Bild zeigt den Beiwagen kurz nach seiner Aufstellung im Baggerpark am 8.6.2012.

Foto: S.Grahsner



seitenblicke

Straßenbahnen gibt's (fast) überall - Teil 3 Schweden

Zum Tag H, dem 3.9.1967 mit Einführung der Rechtsfahrordnung schien die Zukunft der Straßenbahn in Schweden mit Ausnahme Göteborgs mehr als ungewiss. Malmö war zur Stilllegung vorgesehen, Stockholm stellte die letzte Innenstadtlinie ein und der kleine Betrieb in Norrköping blickte einer ungewissen Zukunft entgegen. Just die gegen den Willen des Verkehrsbetriebs wieder errichtete Museumslinie 7 in Stockholm sollte den Umschwung bringen. Bericht auf den Seiten 40-43. Foto: Dr. L. Ekl