



aktuell

Weitere Inbetriebnahmen B1 763 - 766 und Gleiserneuerungen im Sommer

Die Veränderungen im Wagenpark mit Zu- und Abgängen im letzten Quartal sowie einen Überblick über die massiven Umleitungen nach der Sperre eines der meistbefahrenen Streckenabschnitte im Wiener Gleisnetz durch die nunmehr erforderlichen Gleis- und Unterbausanierungen in der Währinger Straße auf den Seiten 4 - 5.

Das Bild zeigt B1 766 an seinem ersten Betriebstag im Einsatz auf Linie 41 mit hervorragend lesbarer Anzeige in der Währinger Straße in der Haltestelle Spitalgasse.

Foto: H.H.Heider (26.4.2013)



verlängerungen

Der „26er“ wächst und wächst

Noch verkehrt hier ein Autobus, die Gleisanlagen für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 sind jedoch nur noch wenige hundert Meter von der Wagramer Straße entfernt. Mit 5. Oktober 2013 wird hier die längste Neubaustrecke der Wiener Straßenbahn seit Jahrzehnten in Betrieb genommen. Einen Überblick über den derzeitigen Stand der Bauarbeiten lesen sie auf den Seiten 6 - 7. Das Bild zeigt den Baufortschritt am Kagraner Platz, wo bei den Aushubarbeiten auch Gleisreste der ehemaligen Linie 317 zum Vorschein kamen.

Foto: Sedlacek (5.5.2013)



geschichte

Besonderheit von Seinerzeit

Immer wieder hat es bei der Wiener Straßenbahn Besonderheiten bei den Fahrzeugen, Linien und Gleisanlagen gegeben. Viele davon sind großteils wenig geläufig oder ganz unbekannt. Ab dieser Nummer bringen wir eine ständige Seite mit solchen Spezialitäten.

Diesmal: Der falsche „neue 60er“. Dabei handelte es sich um eine äußerst ungewöhnliche Probefahrt der Hauptwerkstätte mit einer N1+n2 Garnitur auf dem Straßennetz. (Seite 31)

Foto: P. Schmied



autobusse

Die neue Autobusflotte der Wiener Linien

Am 18.4.2013 präsentierten die Wiener Linien in der Raxgarage ihre zukünftige Autobusflotte. Dabei wurden die neuen mit Dieselmotoren ausgerüsteten Autobusse, welche die Abgasnorm Euro 6 erfüllen, die mit den bisherigen Flüssiggasmotoren nicht mehr erreichbar wäre, vorgestellt. Zugleich startete eine Abstimmung über das künftige Aussehen der neuen Autobusse. Wir stellen Ihnen auf den Seiten 34 - 36 die Autobusse bereits im mit 54,72% gewählten Design 2 vor.

Foto: Wiener Linien



titelbild / technik

Vor fünfzig Jahren ging es los mit **SCHAFFNERLOS**

Ein halbes Jahrhundert gibt es schaffnerlose Beiwagen in Wien. Über die Entwicklung einiger vorwiegend technischer Aspekte im ersten Jahrzehnt berichtet auf den Seiten 8 - 17 ein daran Beteiligter.

Das Bild oben zeigt L4 570 mit schaffnerlosem l3-Beiwagen und dem noch mit Schaffner besetzten zweiten l3-Beiwagen in der Währinger Straße auf Linie E2. Foto: H.H.Heider

Das Titelbild zeigt den L-Dreiwagenzug 526+1743+1703 am Karlsplatz auf Linie H2 am 20.4.1978. Foto: Macho



baureihe

Die Beiwagenreihe k2

Nach der Inbetriebnahme der k1 Beiwagen wurden im Herbst 1910 vorerst 98 Beiwagen der Reihe k2 von den Wagonfabriken Nesselsdorf und Stauding geliefert. Diese gegenüber der Reihe k1 leichter ausgeführten Fahrzeuge konnten ab 1.4.1911 erstmals in Dreiwagenzügen eingesetzt werden. Der Artikel auf den Seiten 18 - 30 informiert auch mit umfangreichen Statistiken über die Umbauten und aufwändigen Instandhaltungsarbeiten bis zur Ausscheidung aus dem Personenverkehr. Auf dem Bild ein Dreiwagenzug der Linie 231 mit Triebwagen K + k1 3286 + k2 3394 am Franz-Jonas-Platz. Foto: Mag. A. Luft



16. - Pirano. Piazza Tartini.

rückblick

Elektrisch von Pirano nach Portorose

Pirano, ein stark von den Venezianern geprägtes Städtchen an der Nordwestspitze Istriens im damaligen Österreichischen Küstenland, lag abseits der Schmalspurbahn Triest - Parenzo. Als Verbindung zum 5,5 km entfernten Bahnhof entstand vorerst eine Obus-Linie, damals als „gleislose Bahn“ bezeichnet, die allerdings bereits nach 2 1/2 Jahren durch eine Straßenbahn ersetzt wurde. Die Geschichte dieser liebenswerten Straßenbahn lesen Sie auf den Seiten 38 - 41. Das Bild zeigt den in der Ankunftshaltestelle auf der Piazza Tartini stehenden Motorwagen Nr. 4 sowie einen weiteren „Filobus“. Foto: Sammlung Macho, 1909



seitenblicke

Straßenbahnen gibt's (fast) überall Teil 6: Die schmalspurigen Straßenbahnen in Polen

Nachdem es bis in die 60er und 70er Jahre zu einer massiven Einstellungswelle bei den schmalspurigen Straßenbahnen Polens kam, haben die verbliebenen fünf Betriebe eine mehr oder minder gesicherte Zukunft. Mit konkreten Ausbauprojekten für Elbląg, Łódź und Toruń, der umfangreichen Rekonstruktion in Grudziądz, der im November 2012 in Betrieb genommenen Neubaustrecke in Bydgoszcz und massiven Neuwagenbestellungen sollte es möglich sein, die noch bestehenden Betriebe auf solider Basis weiterzuführen. Bericht auf den Seiten 42 - 45. Das Bild zeigt den Cityrunner 1202 auf Linie 11 am Plac Niepodległości am 16.4.2009. Foto: C. Holzinger