



aktuell

Der letzte B1 in Betrieb genommen und die Sommerbaustellen bereits vorzeitig abgeschlossen

Über die Veränderungen im Wagenpark und die Lieferung des vorerst letzten B1, die mit der Inbetriebnahme des 771 am 1. August 2013 abgeschlossen wurde, sowie über die Wagenverteilung ab 22.8.2013 berichten wir auf Seite 4. Weiters informieren wir auf den Seiten 5 - 8 über die umfangreichen Sommerbaustellen und die dadurch bedingten Umleitungen, Kürzungen und Ersatzverkehre durch die Sperre der inneren Währinger Straße. Seit 21. Juli ist der A1 57 wieder als EcoTram, aber nun als Test-Prototyp auf der Straßenbahnlinie 62 im Einsatz, wir berichten auf Seite 9. Das Bild oben zeigt 771 am 14. 8., einem der ersten Einsatztage, auf Linie 43 in der Universitätsstraße.

Foto: H.H.Heider



rückblick/titelbild

Geschichtsträchtig: Die drei Endstellen Kagran

Die Entwicklung der Endstellen rund um den Kagraner Platz vom einstigen Verkehrsknoten in den 50er und 60er Jahren mit drei Kuppelendstellen, zur einfachen Haltestelle seit der Verlängerung der Linien 217/317 nach Floridsdorf 1966 sowie der Einstellung der Linie 17 1971 und zuletzt der Linie 25 im Jahr 2006. Nun wird der Kagraner Platz durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 zur Hausfeldstraße ab Oktober 2013 wieder von einer Straßenbahnlinie befahren. Bericht auf den Seiten 10 - 15. Das Bild zeigt B 667 am 18.7.2006 auf Linie 26 in der damals für den Umbau nach Einstellung der Linie 25 vorbereiteten Wagramer Straße.

Auf dem Titelbild E1 4750+c4 am 15.5.2013 auf dem nun stillgelegten Teil der Wagramer Straße. Fotos: H.H.Heider

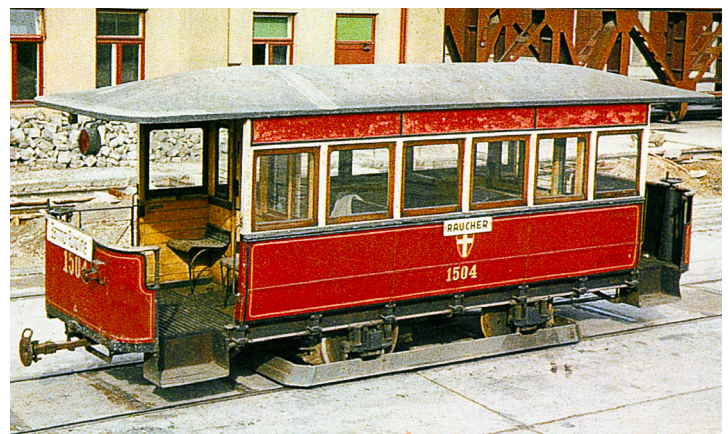


autobusse

Die 18-m-Gelenkautobusse GU 230/54/69/A1

Die letzte Gelenkautobusanschaffung mit 2/3-Diesel- und 1/3-Flüssiggas-Gemisch-Motoren mit den Nummern 8201 - 8281 lief 1988 aus. Der Bericht auf den Seiten 30 - 35 beschreibt deren Geschichte bis zur Ausscheidung im März 2001. Ein 1983 beschaffter ausschließlich mit Flüssiggas betriebener Prototyp führte dazu, ab Ende 1988 nur mehr solche Autobusse zu beschaffen, deren Ära allerdings auch langsam zu Ende geht. Das Bild zeigt den Bus 8281 W 740.281 am 13.7.1990 in der Dornbacher Straße als Schienenersatzverkehr für die Linie 43.

Foto: Th. Stejskal



geschichte

Museumsprobleme

Straßenbahnmuseen sind international Problemfässer ohne Boden. In Wien ist es nicht anders. Die Kernpunkte sind stets die gleichen: Geldsorgen, Platzmangel und kontinuierlich sinkendes Publikumsinteresse. Daher wird momentan das Wiener Museum umgestaltet und erhält einen neuen Namen. Wie schwierig die Verhältnisse schon in der Vergangenheit waren, zeigt das einzige gerettete „Pferdebahnwägen“ s2 1504, das über Auftrag vom Wiener Netz entfernt werden musste und jahrelang bei SGP-Simmering Asyl fand (Bericht auf Seite 37).

Foto: Gerhard Mayr (23.10.1957)



verlängerungen

Der neue 26er ist fast fertiggestellt

Mit der Fertigstellung des Anschlusses an das Wiener Straßenbahnnetz auf dem Kreuzungsplateau Wagramer Straße - Donauefelderstraße geht mit 4,2 km Länge eine der längsten Neubaustrecken der Wiener Straßenbahn der letzten Jahrzehnte am 5. Oktober 2013 in Betrieb. Der Bildbericht auf den Seiten 16 - 17 zeigt den Fertigstellungsgrad bis Mitte August.

Das Bild oben zeigt die letzten Vorbereitungsarbeiten für die Anbindung an das Gleisnetz ab 18. August 2013.

Foto: Mattersdorfer (9.8.2013)



remisen

Der Betriebsbahnhof Meidling

Der 1903 eröffnete Bahnhof Meidling in der Aßmayergasse wurde bereits nach 29 Betriebsjahren am 20. Oktober 1932 wieder aufgelassen. Die wechselvolle Betriebsgeschichte, auch über die Jahre nach der Auffassung, schildert der Beitrag auf den Seiten 38 - 40.

Im Bild die Aßmayergasse mit der Einfahrt zum ehemaligen Bhf. Meidling. Links ein Zug der Linie 61 mit G4 317, die bis 1926 hier beheimatet war.

Foto: Dr. W. Frank (1952)



baureihe

Die Wiener Stocktriebswagen

Auch vor mehr als einhundert Jahren wurden schon Überlegungen zur Kapazitätssteigerung angestellt. Die Hauptwerkstätte fertigte dazu 1912 als Versuchswagen nach englischem Vorbild einen Stockwagen der Type E 2545 der auf Grund seiner Wagenhöhe von 4,90 m jedoch nur beschränkt einsatzfähig war. 1914 begann der Bau zwei weiterer Versuchswagen, diesmal nach amerikanischem Vorbild als Vierachser mit Maximum-Drehgestellen, welche jedoch auf Grund ihres hohen Gewichtes ebenfalls nur beschränkt einsetzbar waren. Der Bericht auf den Seiten 18 - 29 beschreibt die bewegte Geschichte dieser für Wien einmaligen Fahrzeuge.

Foto: Wiener Linien (1915)



seitenblicke

Straßenbahnen gibt's (fast) überall Teil 7: Die normalspurigen Straßenbahnen in Polen I.

In neun Städten Polens gibt es heute normalspurige Straßenbahnen. Die im ersten Teil vorgestellten Częstochowa, Gdańsk, Gorzów Wielkopolski und Katowice fanden unterschiedliche Zugänge zum Thema Modernisierung des Wagenparks und gleichzeitiger Instandsetzung baulicher Anlagen. Mit Ausnahme von Częstochowa gibt es in den anderen Betrieben einen hohen Anteil gebrauchter Wagen aus dem Ausland. Die Tendenz scheint aber weitgehend gestoppt, und auch die Errichtung von neuen Strecken kommt in Schwung. Das Bild zeigt 901 auf Linie 23 ex Frankfurt am Main 682 (Bj.1972) und ein heimischer 685 auf Linie 20 (Bj. 1985) in der Schleife Zawodzie Pętla am 4.10.2011. Seiten 42-45.

Foto: H.H.Heider