

## wagenpark

**Die neuen T1  
im Einsatz**

Nach der Präsentation der neuen T1-Garnituren im Betriebsbahnhof Michelbeuern am 17. April 2014, sollen die Garnituren ab Herbst 2014 eine Verdichtung des Intervalls auf der U6 ermöglichen.

Auf dem Bild die am 8.4.2014 zugelassenen T1 2727+2725+2726+2728 vor der Einfahrt zur U6-Station Längenfeldgasse.

Foto: H.H.Heider  
(30.4.2014)

Über die sonstigen Veränderungen beim Wagenpark mit den Zu- und Abgängen bis 20. Mai 2014 berichten wir auf den Seiten 4 und 5.



## aktuell

**Umleitungsverkehr  
nach teilweisem  
Hauseinsturz**

Die Sperre der äußeren Mariahilfer Straße infolge eines Hauseinsturzes erforderte außergewöhnliche Einführungs- und Schlussfahrten einiger der im Bahnhof Rudolfsheim stationierten Linien. Seite 6.

## technik

**Die Zähmung  
der Wackelzüge**

Die neue Generation der Wiener U-Bahn-Züge, Type V-v, ist mit einer Drehgestellbauart ausgestattet, die jahrelang abschnittsweise unzumutbare Querbewegungen der Wagenkästen ausgelöst hat. Auf den Seiten 16 bis 19 wird über die Vorgeschichte dieser Drehgestellkonstruktion und die schließlich wirksamen, hoffentlich auch nachhaltigen, Verbesserungsmaßnahmen berichtet.

## rückblick

**Umformer- und Gleichrichterwagen**

Eine Besonderheit im Wiener Straßenbahnwagenpark stellten seit jeher die Umformer- und Gleichrichterwagen dar. Die von den Wiener Elektrizitätswerken beschafften Wagen waren die höchsten und bis 1957 auch die schwersten überhaupt im Wiener Netz. Die Geschichte dieser bemerkenswerten Wagen wird auf den Seiten 8 bis 15 behandelt.

Bild unten: Der Umformerwagen I ist anschlussbereit in Michelbeuern aufgestellt.

Foto: H.Herrmann (12.7.1954)





## baureihe

## M1, P, P1, P2 und P3 - die Versuchstriebwagen 2. Teil

Der zweite Teil dieses Artikels beschreibt die verschiedenen Antriebstechniken der Versuchstriebwagen P1 und P2. Die mangelnde Alltagstauglichkeit der Reihe P1 erforderte in weiterer Folge den Umbau des Antriebes und auch der Motoren. Danach wurde diese Reihe als P3 bezeichnet. Der Bericht auf den Seiten 20 bis 31 beschreibt neben den technischen Besonderheiten auch die oft wechselnde Örtlichkeit des Einsatzgebietes. Das Bild zeigt den seit Ende 1969 im Bahnhof Vorgarten beheimateten P2 4159 hier am Gartengleis neben der Halle I des Bahnhofs, besteckt für die Linie 11.

Foto: H.Christian (25.1.1971)



## autobusse

## Die Vorgänger der WIVO-Autobusse

Zur Schaffung eines modernen Autobuswagenparks stellte Fross-Büssing zwei Autobustypen, einen dreiachsigen Autobus der Braunschweiger Type VI GLN sowie sechs zweiachsige der Type III GNO, zur Verfügung. Bericht auf den Seiten 32 bis 36.

## Neue Hybrid-Autobusse in Betrieb

Nach der Vorstellung am 24. April (siehe Seite 4) erfolgte am 12. Mai 2014 die Inbetriebnahme auf der Autobuslinie 4A. Bericht auf Seite 37. Die Aufnahme am Karlsplatz zeigt 8352 am ersten Betriebstag.

Foto: Th.Stejskal



## geschichte

## Besonderheit von Seinerzeit

### Fahrstrom aus dem Stecker

In der alten Oberbauwerkstätte Abmayergasse waren einige Gleise wegen des Betriebs von drei Portalkränen nicht mit Fahrleitung überspannt. Um dennoch den Verschub mit Triebwagen durchführen zu können, gab es spezielle Anlagen. Bericht auf den Seiten 38 und 39.

## seitenblicke

## Stadtportrait: Die Straßenbahn in Poznań

Poznań, die Hauptstadt der Woiwodschaft wielkopolskie (Großpolen) hat heute ca. 570.000 Einwohner und mit rund 69 km Streckenlänge das fünftgrößte Straßenbahnnetz Polens. Sein vielfältiger, gut gepflegter Wagenpark mit aus den Niederlanden und Deutschland übernommenen Gelenkwagen, seinen zahlreichen Rekonstruktionen und der bis heute geübten Praxis, Museumswagen nach wie vor auch fallweise im Regelbetrieb einzusetzen, macht die Stadt im Westen Polens zu einem lohnenden Reiseziel. Bericht auf den Seiten 42 bis 45. Das Bild zeigt 98+97 als Baustellenlinie 27 bei der Kórnicka am 6.10.2011.

Foto: H.H.Heider

