



aktuell

26er bis Hausfeldstraße eröffnet

Die dritte Neubaustrecke der Straßenbahn innerhalb eines Jahres konnte in den Vormittagsstunden des 5.10.2013 mit der rund 4,25 km langen Erweiterung der Linie 26 bis zur U-Bahn-Station Hausfeldstraße in Betrieb genommen werden. Mit selbem Datum wurde auch die Erweiterung der U2 bis Aspern Seestadt dem Verkehr übergeben. Über weitere Neuerungen sowie die Veränderungen im Wagenstand im letzten Quartal berichten wir auf den Seiten 4-5 und 8-9. Auf dem Bild der für die U2-Verlängerung werbende B 669 bei der Haltestelle Prinzgasse. Foto: H.H.Heider

Auf dem Titelbild B 698 und K 2447 + m3 5376 am Eröffnungstag in der Endstation U2-Hausfeldstraße.

Foto: Bader



verlängerungen

Der „26er“-Countdown

Am 5. Oktober 2013 wurde die seit Jahrzehnten längste Neubaustrecke der Wiener Straßenbahn in Betrieb genommen. Über die letzten Vorbereitungsarbeiten vor der Inbetriebnahme berichten wir auf den Seiten 6-7. Das Bild zeigt den M 4082 des Wiener Straßenbahnmuseums während einer Schulfahrt auf der Gleiskreuzung vor der Süßenbrunner Straße. Foto: Lillich (4.10.2013)



baureihe

Die Schnellläufer-G3

Anfang der 1940er-Jahre wurden mehrere Versuchsprogramme mit selbsttätigen Kupplungen, vielstufigen Nockenfahrshaltern sowie schnelllaufenden Motoren und Schienenbremsen durchgeführt. Im Jahr 1941 konnten leistungsfähige, schnelllaufende Motoren der Firma Siemens-Berlin für acht Wagen beschafft werden. Der Einbau dieser Motoren fiel auf die Reihe G3 von der noch acht Triebwagen mit alten D78w-Motoren ausgerüstet waren. Der Bericht auf den Seiten 22-27 beschreibt diese nun besonders „schnellen“ Triebwagen. Auf dem Bild G3 2147 + k3 3665 am Kagraner Platz. Foto: J. Michlmayr (8.12.1961)



geschichte

Besonderheit von Seinerzeit Die Zusatzscheinwerfer der Linie 317

Auf der ehemaligen Dampftramwaylinie 317 zwischen Kagran und Groß-Enzersdorf gab es eine für Wien einmalige Einrichtung. In der Nacht wurden auf die Brustwandtafeln mobile Scheinwerfer gehängt. Sie dienen auf der überwiegend eingleisigen Strecke in Straßenseitenlage als Warnung für den Gegenverkehr. Das Bild zeigt den G3 2145 mit einem solchen Scheinwerfer im Bahnhof Kagran. Der Wagen ist bereits für den Abendverkehr vorbereitet. Bericht auf Seite 28. Foto: Bader (8.8.1961)



rückblick

Der Straßenbahnverkehr über die Donau – die Floridsdorfer Brücke

Die mehr als 103-jährige Geschichte des elektrischen Betriebs auf der Floridsdorfer Brücke, davor fuhr seit 1886 die Dampftramway über die eingleisige Kaiser-Franz-Josefs-Brücke, beschreibt der Artikel auf den Seiten 10-17. Erst durch den Neubau, offiziell als Umbau der alten Brücke bezeichnet, war der Betrieb von Beginn an zweigleisig, insgesamt acht Linien ohne Sonderlinien befuhren die Brücke, maximal fünf davon zeitgleich.

Auf dem Bild E1 4747+c3 am 12.9.2007 auf Linie 31 kurz vor dem Friedrich-Engels-Platz. Foto: H.H.Heider



autobusse

Das Ende der Kutsenits-Autobusse

Vor fast neun Jahren, dem 13.12.2004 wurde der erste Autobus einer für den innerstädtischen Verkehr konzipierten Reihe der Firma Kutsenits unter der Bezeichnung City IV offiziell vorgestellt und sollte damit in weiterer Folge die eingesetzten Midibusse ablösen. Das Bild zeigt den Bus 8352 auf Linie 38A in der Cobenzlgasse während eines durch einen Wasserrohrbruch notwendig gewordenen Ersatzverkehrs am 2.3.2012. Der Artikel auf den Seiten 30-36 berichtet über diese Autobustype. Foto: Th. Stejskal



technik

Auch c1-Beiwagen werden den **SCHAFFNER LOS**

Die C1-c1-Züge waren hinsichtlich ihrer technischen Ausrüstung Außenseiter im Wiener Straßenbahn-Wagenpark. Auf den Seiten 18-21 wird über die von den anderen Typen abweichenden Maßnahmen beim Umbau auf schaffnerlosen Beiwagenbetrieb berichtet.

Das Bild zeigt den c1 1510 in der Zentralwerkstätte im Jahr 1975 in der Ursprungsausführung mit den „Schaffnerlos“-Leuchttransparenten. Foto: Sedlacek



seitenblicke

Straßenbahnen gibt's (fast) überall Teil 8: Die normalspurigen Straßenbahnen in Polen II

Die Aufrüstung der Straßenbahnbetriebe mit neuen Fahrzeugen war nirgends so rasant wie in den im letzten Teil unserer Berichterstattung beschriebenen Straßenbahnbetrieben. Seien es die Umgestaltungsarbeiten an den E6 auf teilniederflurige Einrichtungs-Achtachser oder die Lieferung von mehr als 180 Niederflurwagen von 2010 – 2013 für Warszawa. Lediglich Szczecin setzte neben neuen PESA-Niederflurwagen auf Gebrauchtfahrzeuge aus Berlin. Bericht auf den Seiten 40-43. Auf dem Bild 2134+2135 auf Linie 20 am 12.4.2012, nach dem Passieren des Altstadtunnels bei der Haltestelle Stare Miasto, in Warszawa. Foto: H.H.Heider