



Die Straßenbahnlinie G

Die Straßenbahnlinie G entstand als Verbindung der beiden Radialäste Burggasse und Ottakringer Straße über den Ring zur Entlastung der stark frequentierten Endpunkte Bellaria und Schottentor. Auf den Seiten 8 bis 11 ist die Geschichte dieser etwas außergewöhnlichen Durchgangslinie zu lesen. Im Foto oben ist ein Zweiwagenzug der Linie G mit dem G3 2150, der soeben vom Ring in die Bellariastraße einbiegt, zu sehen. Links ein Zug der Linie EK mit Beiwagen s2 1501. Foto: Wiener Linien



Die Beiwagentype c4 1301 bis 1373

Die Wiener Linien beauftragten 1972 bei Bombardier-Rotax den Bau einer Nachfolgeserie der bisherigen Großraumbeiwagen c2/3. Die neue Beiwagenserie wurde bereits für den Schaffnerlosbetrieb konzipiert, wobei hier eine geänderte Türanordnung 2-2-2 anstelle der bisherigen 3-2-1 zur Ausführung gelangte. Damit waren diese Beiwagen die ersten ohne Schaffnerplatz und wurden ab 1974 überwiegend mit den Typen E1 aber auch hinter E, L, L3 und T2 eingesetzt. Im Jahr 2014 begann die Ausscheidung der ersten Beiwagen. Mit 31. Dezember 2018 befanden sich nur mehr 29 c4-Beiwagen im Fahrzeugstand der Wiener Linien. Das Foto zeigt den fabriksneuen 1333 im Herbst 1975 in der Zentralwerkstätte der Wiener Linien. Bericht auf den Seiten 12 bis 22. Foto: Sedlacek

Veränderungen im Wagenpark:

Erstmals konnte Ende des Jahres mit der Zulassung der Flexity D 301 und 302 wieder ein Neuzugang bei den Schienenfahrzeugen festgestellt werden. Damit konnte der Probetrieb der neuen Type im Fahrgasteinsatz auf der Linie 67 beginnen. Für einige Tage wurde Mitte Jänner ein zweitüriger Mercedes „eCitaro“-Stadtbus auf Linie 57A getestet. Bericht Seite 4. Die Stationierung und den Wagenstand zum 31. Dezember 2018 finden sie auf den Seiten 6 und 7. Das Titelbild zeigt mit dem 302 den derzeit neuesten D an einem der ersten Einsatzstage im Planbetrieb auf der Linie 67 in der Otto-Probst-Straße. Foto: Sedlacek (5.2.2019)



Feste Kreuzungen:

In Wien gab es zur Sicherung des Verkehrs auf eingleisigen Streckenabschnitten drei Methoden: durch Signalposten mit Signalstab, durch optische Signale und mit „festen Kreuzungen“, deren Geschichte auf den Seiten 28 bis 37 erläutert wird. Das Bild zeigt die Kreuzung zweier „Holzverglaser-G“ auf der Linie 117 in der Endstation am Leopoldauer Platz. Nach Abfahrt des nach Floridsdorf, am Spitz fahrenden Wagens, fährt der angekommene Triebwagen in das Stutzgleis zur Abfahrthaltestelle vor. Foto: Mag. A. Luft (25.3.1961)



Die Straßenbahn von Tucson

Seit knapp 5 Jahren besitzt Tucson, die zweitgrößte Stadt Arizonas, nun einen modernen Straßenbahnbetrieb. Auf den Seiten 41 bis 44 werfen wir einen Blick in den Südwesten der USA. Foto: DI Piskernig