

Inhalt

Für Sie gelesen	3
Geburtstage	3
Das Ende der Dreiwagenzüge	4
Liniz „an der Tramway“	6
Linie 82 - vor 100 Jahren ade!	8
Linie 158 - vor 60 Jahren ade!	9
Die neue Wiener Tramwaytagsgesellschaft	12
253. Schulfahrt am 24.5.2018	13
Bahninsel Mallorca	14
Die Schafbergbahn fährt in die Jubiläumssaison	20
Mit der Rittnerbahn in den Frühling	22
Unterwegs auf den Strecken der Böhmisches Nordbahn	24
Zwei Fragen - eine Antwort	25
120 Jahre St. Pölten - Kirchberga. d. Pielach	26
Zayataler Schientaxi verlängert	27
Kurzmeldungen	27
Modellbahn-Ausstellungen	30
Veranstaltungskalender	30

Titelbild:

Die 30.33 auf der Anschlussbahn der Wiener Linien bei der Ek Erdbergstraße – der einzige Ort, wo diese Anschlussbahn nicht hinter Gittern verläuft oder Eisenbahngrund hätte betreten werden müssen. Foto: Herbert Harrer, 26.5.2018

Fotos letzte Umschlagseite

Oben:

Recht interessant war die Hinfahrt der Eisenbahngarnitur, die als Erinnerung an die Dampfstadtbahn an den Feierlichkeiten teilnahm. Von Straßhof bis Leopoldau führen die beiden Lokomotiven der Austrovapor Bahn-Nostalgie-Veranstaltungs-GmbH, die 2043.53 und die 30.33, gemeinsam als Lokzug, dann ging es mit den drei dazwischen gekuppelten Spantenwagen als SLP 14906 in den Bahnhof Wien Erdbergerlande und weiter in die Anschlussbahn der Wiener Linien. Dort verblieb der „Wendezug“ in dieser Zusammenstellung und pendelte vom U-Bahn-Betriebsbahnhof Erdberg bis zum Beginn der vom Bahnhof Wien Erdbergerlande abzweigenden ehemaligen „Schlachthausbahn“. Am Foto ist dieser Zug in der Morgensonne auf der Donaukanalbrücke – dem sogenannten Ostbahnsteg – zu sehen. Foto: Lukas Bogner, 26.5.2018

Unten:

Baumblüte und Herbstfarben sind die reizvollsten Jahreszeiten am Ritten. Der Alioth strebt hier wieder dem Bahnhof Klobenstein zu, wo die Veranstaltung endete.

Foto: Arthur Segur-Cabanac, 12.5.2018

Zusammenkünfte des



Wien: 18. Juli und von 22. Aug., 18.00 bis 21.00 Uhr
im Restaurant „Falkensteiner Stüberl“
1030 Wien, Kleistgasse 28,
<http://www.falkensteinerstueberl.at>

Graz: Jeden Mittwoch von 19.00 bis 21.00 Uhr
im Verbandslokal, Glacisstraße 43 (Hof links)

Sie erreichen die Redaktion unter dieschiene@vef.at
oder per Post an:

VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruehthstraße 11, 1030 Wien

WIR SIND TELEFONISCH NICHT ERREICHBAR!



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“
des Österreichischen Umweltzeichens,
agensketterl Druckerei GmbH, UW-Nr. 866

In eigener Sache

Nicht bezahlte Mitgliedsbeiträge!

Es fehlen uns noch 20 Mitgliedsbeiträge für 2017 und 80 Mitgliedsbeiträge für 2018.

Der Mitgliedsbeitrag
beträgt pro Jahr € 48,-

Wir ersuchen jene Mitglieder, die Ihren Mitgliedsbeitrag für 2017 und/oder 2018 noch nicht bezahlt haben, diesen auf das Konto des VEF,

IBAN: AT32 2011 1000 0047 2948,
BIC: GIBAATWW,

unter Angabe von Namen und/oder Mitgliedsnummer zu überweisen.

Informationen und Auskünfte bitte an info@vef.at oder VEF-Verband der Eisenbahnfreunde, Fruehthstraße 11, 1030 Wien.

Danke!

 - Verband der Eisenbahnfreunde

Impressum

Der gemeinnützige VEF - Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruehthstraße 11, ist zur Gänze Herausgeber und Verleger der Zeitschrift „Die Schiene“.

ZVR-Zahl: 193862159
BIC: GIBAATWWXXX
IBAN: AT32 2011 1000 0047 2948
E-Mail: dieschiene@vef.at
Redaktionsadresse: Die Schiene, Fruehthstraße 11, 1030 Wien

„Die Schiene“ ist das Mitteilungsblatt des VEF und seiner Partnervereine.

Redaktionsteam: Herbert Harrer
Monika Harrer
Peter Mattersdorfer

Hersteller: „agensketterl“ Druckerei GmbH., Druckhausstraße 1, 2540 Bad Vöslau.
Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH.
Einzelpreis: € 8,00; Jahresabonnement: € 50,00 inkl. Postzustellung (Inland). Für VEF-Mitglieder und Mitglieder von Partnervereinen ist die Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors dar und sind - wie auch Beiträge der Partnervereine und Leserbriefe - außer Verantwortung der Redaktion.

Nachdruck bei Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Die Vervielfältigung jeglicher Art ist untersagt.

Hinweis:

Auf Grund der Archivierung unserer Zeitschrift im Austria-Forum der TU Graz sind Texte und Bilder der älteren Hefte auch elektronisch verfügbar.

Medienpartner der Zeitschrift „Die Schiene“:

ÖMT - Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen

FH St. Pölten - Fachhochschule St. Pölten

FEDECRAIL - Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen



Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im
ÖMT
Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe: 3. Juli 2018

Für Sie gelesen

Alfred Luft

Franz Gemeinböck/Markus Inderst: „Die Reihe 1018“

Broschüre, 90 Seiten, A4, 160 Abbildungen., Kiruba-Verlag, D 82293 Mittelstetten 2018, € 12,50



In dieser Serie, in der bisher an österreichischen Themen die Reihen 1020, 1042, 1043, 1044 und 4010 sowie die Mariazellerbahn behandelt und auch in der "SCHIENE" besprochen wurden, ist nun die legendäre Reihe 1018 dran. 1935 war in Deutschland die 1'Do1'-Reihe E18 herausgekommen, die mit ihrer hohen Leistung von etwas über 4000 PS, einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h und ihrer windschnittigen Kastenform inter-

national berechtigtes Aufsehen hervorrief. Zur selben Zeit tüftelten österreichische Ingenieure unter dem Arbeitstitel Reihe 1870 an einer ähnlichen Konstruktion für die zur Elektrifizierung vorgesehene Strecke von Salzburg in Richtung Wien. Nach etlichen Entwürfen - von denen einige Skizzen hier gezeigt werden - entschieden sich die BBÖ für den Vorschlag der AEG, der vorsah in den mechanischen Teil der deutschen E18 einen eigenständigen elektrischen Teil nach BBÖ-Normen einzubauen. Im Hinblick auf das vorgesehene Einsatzgebiet mit seinen drei markanten Rampenabschnitten, beginnend mit dem 180-m-Aufstieg von Salzburg bis Ederbauer, dem nach fortschreitender Elektrifizierung noch der Haager und der Rekawinklerberg folgen sollten, waren eine geänderte Übersetzung mit Reduktion der Maximalgeschwindigkeit auf 130 km/h sowie eine um 10 % gesteigerte Motorleistung vorgesehen. Ein technisches Meisterstück war hierbei die Konstruktion der Motoren, die die Außenmaße der schwächeren deutschen nicht überschreiten durften. Nachdem zum Zeitpunkt des Anschlusses im März 1938 die Fertigung des elektrischen Teils schon ziemlich weit fortgeschritten war, blieb das Innenleben der sodann 1940 von der Floridsdorfer Lokomotivfabrik als E18 201 bis

208 an die Reichsbahn gelieferten Loks im Wesentlichen österreichisch. Natürlich wird auch über das Schicksal der beiden in Österreich verbliebenen Original-E18 (E18 046/1018.101 und E18 42/1118.01) eingehend berichtet. Nach der Elektrifizierung bis Wien (1952) wären zur Bespannung sämtlicher Schnell- und Eilzüge der Westbahn freilich mehr solcher Loks nötig gewesen. Eine Nachbeschaffung unterblieb indes, denn nach dem durchschlagenden Erfolg einer neuen Generation vierachsiger Drehgestelllokomotiven, der sich schon in den Kriegsjahren bei der schweizerischen BLS abzeichnete, ging die Entwicklung auch bei uns in eine neue Richtung. Von zahlreichen schön gedruckten und interessanten Fotos begleitet, beschreibt das Heft die Entstehungs- und Betriebsgeschichte dieser formschönen Bauart bis zu ihrer Außerdienststellung 1992. Wie die übrigens weiterhin lieferbaren oben genannten Titel ist auch diese Publikation vorbehaltlos zu empfehlen. ■

Die hier besprochene Buch ist sowohl bei den Verbandsabenden des VEF im Verbandslokal „Falkensteiner Stüberl“, 1030 Wien, Kleistgasse 28, als auch per Postversand (Kontaktdaten unter www.vef.at) zu beziehen.

Der Vorstand des **VEF** gratuliert herzlichst zum Geburtstag!

Juli

Peter Obmann	80	Herbert Halper	60
Francesco Pozzato	80	Martin Mannsbart	55
Helmut Merk	80	Herbert Kröll	55
Herbert Lunardi	75	Roman Rafeiner	55
Ing. Karl Heinz Mayrhofer	75	Arthur Ségur-Cabanac	50
Robert Kienast	70	Andreas Karisch	50
Maximilian Obentraut	70	Dr. Georg Authried	40
Helmut Koch	65		

Im Sinne der ab 25. Mai 2018 in Kraft getretenen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) weisen wir darauf hin, dass wir auf Grund Ihrer Mitgliedschaft im VEF oder eines seiner Partnervereine bzw. Ihres Abonnements Daten von Ihnen gespeichert haben. Wir versichern Ihnen, die Daten im Sinne der DSGVO korrekt zu verwalten.

Wenn Sie damit einverstanden sind, brauchen Sie NICHTS zu tun.

Sollten Sie nicht einverstanden sein, so teilen Sie uns das bitte per eMail an dieschiene@vef.at oder per Post an die Adresse VEF - Verband der Eisenbahnfreunde, Fruehthstraße 11, 1030 Wien mit. In diesem Fall werden wir Ihre Daten löschen, wodurch aber keine weitere Zusendung der Zeitschrift „DIE SCHIENE“ möglich ist.

Das Ende der Wiener Dreiwagenzüge

Egbert Leister

Je nach Verkehrsaufkommen wurden die Straßenbahnlinien mit einem Triebwagen allein („solo“), mit einem oder zwei Beiwagen betrieben. Mit dem Auftauchen der Großraumwagen genügte dann ein Beiwagen. Die Entwicklung ging weiter zum Gelenk- und Niederflurwagen, bei denen dann gar kein Beiwagen mehr nötig ist.

Die Linie 62 hatte die Ehre als letzte Linie im Wiener Straßenbahnnetz noch mit Dreiwagenzügen zu verkehren.

Die Linie zwischen Schedifkaplatz und Kernbrücke erhielt am 28.3.1907 das Signal 62 und wurde mit Solotriebwagen geführt. Durch die Verlängerung über die erneuerte Philadelphiabrücke konnte sie ab 11.10.1910 bis zu den Zufahrtsgleisen für den neuen Bahnhof Koppreiter fahren, wo sie umkehrte; an der Betriebsform änderte sich nichts.

Die große Veränderung kam ab 22.12.1915. Stadtauswärts wurde die Linie 62 von der Kernbrücke über die Hetzendorfer Straße zur Feldkellergasse (Neubaustrecke), über Speisinger Straße und Wolkersbergenstraße bis zum Versorgungsheimplatz verlängert. Am letzten Abschnitt in der Wolkersbergenstraße löste sie die dort verkehrende Linie 160 ab. Stadteinwärts verkehrte die Linie 62 über Eichenstraße, Aßmayergasse, die Neubaustrecke Flurschützstraße, Margaretengürtel, Matzleinsdorfer Platz und Wiedner Hauptstraße zum Kärntner Ring.

Nun fuhr sie nach Bedarf mit einem oder



Linie 62, Haltestelle Karlsplatz mit M + m₃ + m₃.

Foto: Egbert Leister, 15.1.1961



Linie 62, in der Feldkellergasse mit M + k₈ + k₈.

Foto: Egbert Leister, 15.1.1961



Linie 62, Haltestelle Karlsplatz mit T₁ + k₆ + k₆.

Foto: Egbert Leister, 15.1.1961