

Inhalt

Vor 50 Jahren: Der zweite Unterpflasterstraßenbahntunnel in Wien – Teil 1	4
Lastentransporte aller Art auf der Wiener Straßenbahn	10
Vision – Engagement – Realität: Der Transformationsprozess des kleinsten Straßenbahnbetriebes der Welt – Teil 3	14
Auf den Spuren von Viktor Adler	18
Linie 7 - vor 50 Jahren ade!	20
Südamerika: Nostalgie pur (4 Wochen – 4 Länder) – Teil 3	24
1938 im Spiegel der GD-Nachrichtenblätter	28
Sendemast	30
Für Sie gelesen	31
Einst & Heute	33
Kurzmeldungen	33
259. Schulfahrt	37
In memoriam	37
VEF-Veranstaltungen	38
Veranstaltungskalender	39
Modellbahn-Ausstellungen	39

Titelbild:

Der USTRAB-Eröffnungszug am 1.11.1969 mit dem Triebwagen B 56. Das Blechsignal 1 soll den ersten Zug anzeigen. Wir berichten in mehreren Teilen über die zweite Wiener Unterpflasterstraßenbahn (1. Teil siehe Seite 4). Foto: Wiener Linien

Fotos letzte Umschlagseite:

Oben:

Wiens neue Straßenbahn, der Flexity D 301, vor der ersten Ausfahrt mit Fahrgästen im Bhf. Favoriten. Foto: Peter Mattersdorfer, 6.12.2018

Unten:

Eine Schlechtwetterfront zu Beginn der Kalenderwoche 48 bescherte der Region zaghafte Schneefälle und sorgte zumindestens oberhalb von km 0,7 für winterliches Flair. Die Dampflok Z12 ist am 29.11.2018 bei km 1,2 oberhalb der Ausweiche Aschinger auf Talfahrt. Foto: Ing. Harald Baminger

Offenlegung im Sinne des Mediengesetzes

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

Verbandsvorstand:

Präsident	Mag.pharm. Alfred Luft
1. Vizepräsident	Josef Hlavač
2. Vizepräsident	Josef Hofer
Verbandssekretär	Christian Peschl
Finanzreferent	Dipl. Ing. Georg Barta
Straßenbahnreferent	Martin Mannsbart
Eisenbahnreferent	Franz Kamper
Redaktion & Öffentlichkeitsarbeit	Herbert Harrer, Monika Harrer, Peter Mattersdorfer

Mitarbeiter: Klaus Außerhofer, Thomas Adolph, Ing. Harald Baminger, Dipl.-Ing. Helmut Bogner, Lukas Bogner, Dkfm Peter Brantner, Wolfgang Buckner, Adrian Geringer, Sabine Grahsner, Franz Haas, Josef Hlavač, Winfried Höpfl, Ernst Kabelka, Peter Kadan, Franz Kamper, FH-Prof. Dipl.-Ing. Otfried Knoll, Dipl.-Ing. Rudolf Koller, Egbert Leister, Roman Lillich, Mag.pharm. Alfred Luft, KR Gunter Mackinger, Martin Mannsbart, Walter Petrouschek, Wilhelm Saliger, Manfred Schneider, Arthur Segur-Cabanac, Stefan Thier, Rudolf Windisch.

Ziel der „Schiene“ ist die Information der VEF-Mitglieder und der Mitglieder der Partnervereine über Veranstaltungen sowie über allgemeine Schienenverkehrsbelange. Die „Schiene“ ist auch über Abonnements und im freien Verkauf der Öffentlichkeit zugänglich. Die vom VEF gebrachten Beiträge sind jeweils durch das VEF-Signet gekennzeichnet. Alle übrigen Beiträge sind allein Verantwortung der Partnervereine und jeweils als solche gekennzeichnet.

Verlags- und Herstellungsort Wien.

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.

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

Rent a Bim
Oldtimer-Straßenbahnfahrten

Die 1. Wiener Walzer-Bim

fährt auch heuer weiter um interessierten Gästen das Wirken der Strauß-Dynastie während der Fahrt zu Originalschauplätzen mit kurzen Musikbeispielen näher zu bringen. Die anschließende Führung durch das Strauß-Dynastie-Museum ergänzt das Wissen um diese Dynastie. Und keine Angst, es muss nicht getanzt werden!

**Wir fahren
an den u.a. Samstagen
um 15:00 Uhr,
ab Karlsplatz,
Otto Wagner-Pavillon.**



Termine 2019:

5.1., 16.2., 23.3., 13.4., 11.5., 22.6.

Preise und Buchungen bitte nur über



Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im

ÖMT

Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen



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

DIE SCHIENE

REDAKTION & ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

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

VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruethstraße 11, 1030 Wien



Wir sind auf facebook vertreten.

Beiträge und/oder Veranstaltungstermine sind rechtzeitig (das ist der Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe!) bekannt zu geben, sonst können wir sie nicht veröffentlichen.

**Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe:
4.1.2019**

URBANER WEITBLICK am Hauptbahnhof

PARKAPARTMENTS
AM BELVEDERE



BEZUG
AB MÄRZ
2019

HWB Ø 26,81 kWh/m²·a

WOHNEIGENTUM IN ZENTRUMSNÄHE

Zeitlos modernes Wohnen mit smarter Ausstattung, in einem der attraktivsten zentrumsnahen Quartiere Wiens. Ein zukunftsweisendes Konzept von Stararchitekt Renzo Piano, mit imposanten Ausblicken von der ersten Etage an, in unmittelbarer Nachbarschaft des prunkvollen Schloss Belvedere sowie angrenzender großer Parkanlagen.



ARCHITEKTUR

- + Weltbekannter Architekt
- + Faszinierender Ausblick
- + Repräsentative Lobby
- + Intelligentes Gesamtkonzept



AUSSTATTUNG

- + Balkon, Loggia oder Terrasse
- + Intelligentes Beschattungssystem
- + Fußbodenheizung & Deckenkühlung
- + Stilvolle, hochwertige Bad-Oasen



MOBILITÄT

- + Stadtzentrum in Gehweite
- + Attraktive Verkehrsanbindung
- + Exklusives Carsharing
- + E-Tankstellen & Citybikes



SERVICE

- + Digital Concierge
- + Hauseigener Fitnessraum
- + Paketboxen im Foyer
- + Sicherheit durch Zugangsschranken

Viele weitere Details unter www.parkapartments.at

JETZT INFORMIEREN!

LIVINGRoom

Freyung 3, Stiege 1/EG, 1010 Wien
Mo - Fr: 9 - 17 Uhr bzw. nach Vereinbarung

Telefon: +43 1 908 19 19
E-Mail: parkapartments@sigma.at
360° Tour: www.parkapartments.at/D07

EIN PROJEKT VON

SIGMA

Vor 50 Jahren:

Der zweite Unterpflasterstraßenbahntunnel in Wien 1. Teil

Egbert Leister

Vorerst noch ein Exkurs zur Planungsphase der Wiener Stadtbahn, welche auch diese Strecke betraf: In einem Stadtplan von Freytag & Berndt der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien von 1898/99 waren auch die Pläne der ersten Bauperioden der Haupt- und Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn eingezeichnet.

Die Wientallinie von Hütteldorf bis Hauptzollamt entspricht dem heutigen Stand. Vor der Station Elisabethbrücke (Karlsplatz) war eine Abzweigung aus beiden Richtungen in Richtung Oper, Volksgarten, Schottenring mit Einmündung (in beide Richtungen) bei der Station Kaiserbad (Schottenring) in die Wientallinie geplant. Zwischen Elisabethbrücke und Tegetthoffbrücke (Stadtpark) war eine Einmündung der Gürtellinie (nach beiden Seiten) etwa beim Schwarzenbergplatz geplant.

Die Donaukanallinie von Hauptzollamt nach Heiligenstadt schwenkte kurz vor der Brigittabrücke (Friedensbrücke) nach links und kreuzte unterirdisch den Franz-Josef-Bahnhof, führte in einem Rechtsbogen weiter um dann nach dem Ende der Verbauung neben den Anlagen der Franz-Josef-Bahn Heiligenstadt zu erreichen. Unmittelbar vor dem Hauptzollamt hätte es einen doppelten Gleisbogen aus Richtung Heiligenstadt zur Verbindungsbahn gegeben.

Die Gürtellinie ab Heiligenstadt bis zur Burggasse entspricht dem heutigen Stand. Kurz vor der gleichnamigen Haltestelle wäre aus Richtung Heiligenstadt eine Verbindung zum Westbahnhof gebaut worden. Nach der Station Gumpendorfer Linie böge die Linie nach links statt nach rechts (die Ansätze dieser Abzweigung sind heute noch zu sehen), hätte die Wientallinie (Haltestelle Hundstürmer Linie) gekreuzt und wäre dem Margareteingürtel mit der Haltestelle Arbeitergasse gefolgt. In Höhe des Hundstürmer Friedhofes (etwa bei der Flurschützstraße) hätte sich die Strecke geteilt: nach rechts zum Meidlinger Bahnhof und nach links über den Gürtel (entlang der Südbahn) zur Haltestelle Matzleinsdorf und zum Südbahnhof, von wo es (offenbar unterirdisch), erst nach rechts und dann nach links schwenkend, neben der Verbindungsbahn über Fasangasse (die Verbindungsbahn hatte ihre eigene Station) entlang des Rennwegs zum Schwarzenbergplatz mit der schon erwähnten Einmündung in die Wientallinie gegangen wäre.

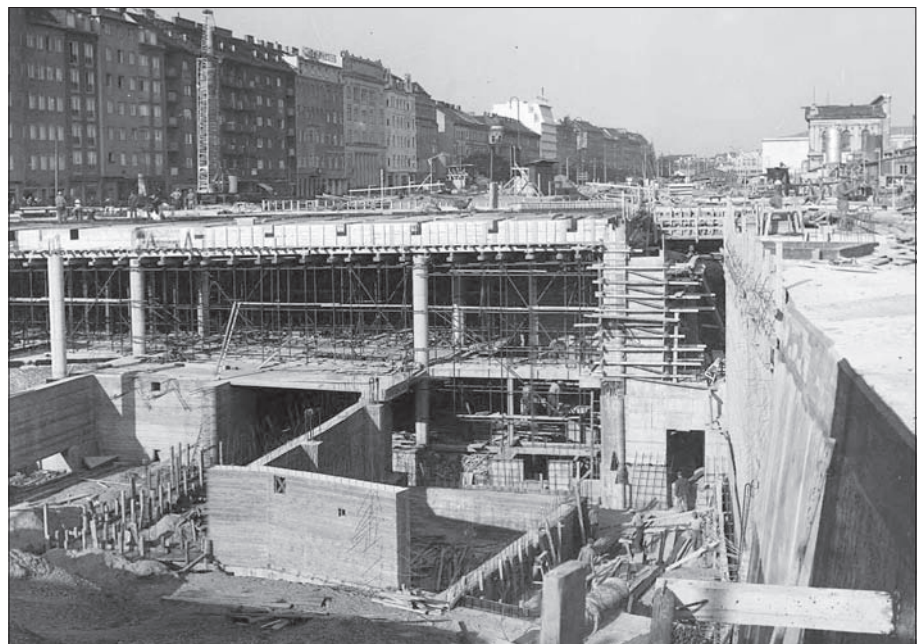
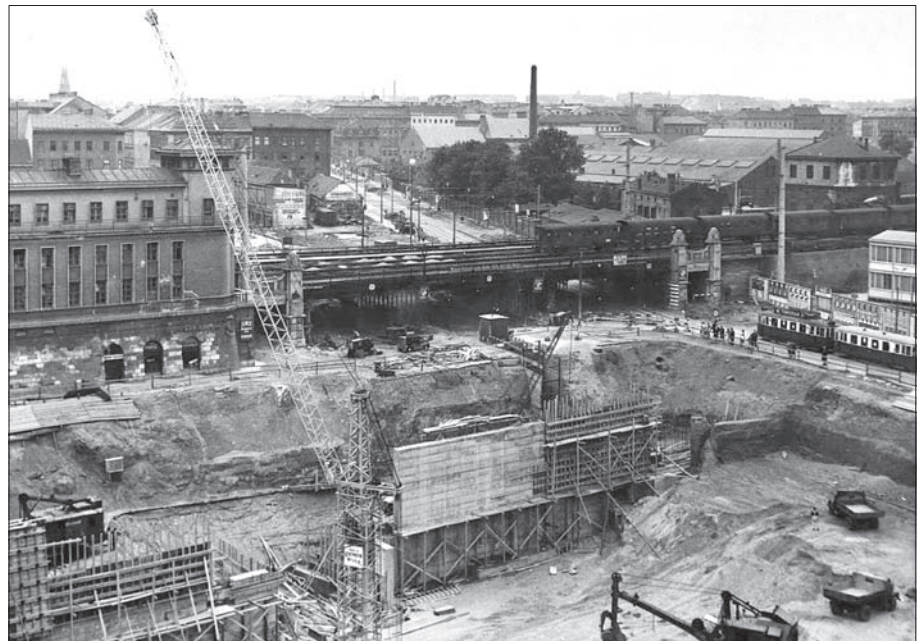
Die Vorortelinie war bereits so eingezeichnet, wie wir sie heute kennen.

Nun noch die Situation vor dem Baugeschehen:

Am Südtiroler Platz begannen bereits am 3.2.1958 Arbeiten für die Tieflegung der Gürtelstraße und der Straßenbahnlinie 118. Das Bauwerk wurde am 7.5.1959 eröffnet. Die Straßenbahn gelangte über die heute noch existierende östlich Rampe zur unterirdischen Haltestelle Südtiroler Platz, eine Gemeinschaftsstation mit der (erst später fertig gewordenen) Schnellbahn. Danach fuhr sie über die westliche Rampe wieder an die Oberfläche, wo auch die nächste Haltestelle, Blechturmstraße, lag. Am restlichen Gürtel änderte sich vorerst nichts;

die (damals nur zweispurige) Straßenunterführung Matzleinsdorfer Platz gab es bereits seit 1951.

Der Gürtel im Bereich zwischen Südtiroler Platz und Flurschützstraße wurde von der Linie 118, ab 27.3.1961 Linie 18, befahren. Die Linie 65 kam vom zehnten Bezirk über die Triester Straße, querte den Gürtel am Matzleinsdorfer Platz, bog dann in die Wiedner Hauptstraße ein, welcher sie bis zur Kärntner Straße folgte. Die Linie 6 fuhr, von der Favoritenstraße her kommend, entlang der Gudrunstraße, querte den Gürtel beim Matzleinsdorfer



Bau der unterirdischen Station Südtiroler Platz (heute Hauptbahnhof).

Fotos: Wiener Linien