tramway digital

# **Hundert Jahre**



# Wiener Elektrische

Peter Mattersdorfer



# Stadtbahn



# 100 Jahre Wiener Elektrische Stadtbahn

#### Impressum:

Autor: Peter Mattersdorfer, © Wien

2. Auflage – Oktober 2025 Digitaler Eigenverlag

Lektorat: Sabine Grahsner und Roman Lillich

Layout & Grafik: Peter Mattersdorfer

Copyright Peter Mattersdorfer, MP-VIDEO - 2025

#### Quellenangaben:

Manuskripte von Egbert Leister tramway & modell 60 Jahre Wiener Elektrische Stadtbahn – Professor Harald Marincig

#### Dieses Werk wird Ihnen in digitaler Form kostenfrei zur Verfügung gestellt.

#### Was Sie mit diesem digitalen Werk dürfen:

- in digitaler Form lesen
- in digitaler Form weitergeben
- das digitale Werk aus dem Internet herunterladen
- für den Eigenbedarf ausdrucken

### Was Sie mit diesem digitalen Werk NICHT dürfen:

- Massenkopien in Papierform herstellen und/oder weitergeben
- durch eine Druckerei drucken lassen
- schriftliche oder bildliche Änderungen durchführen
- das digitale Werk darf in keinerlei Art und Weise verkauft werden

Sollte ein Bildautor oder eine Quellenangabe vergessen oder nicht richtig angegeben worden sein, so ersuche ich im Voraus um Entschuldigung.

Bitte informieren Sie mich über die Mailadresse mp-video@chello.at.

Danke an alle Beteiligten, die bei der Erstellung dieses Werkes wirklich hervorragend mitgewirkt haben!

Wien, im September 2025

Titelseite - Fotos, von oben nach unten:

Stadtbahnzug in der Station Nußdorfer Straße – TAÖ/Dr. Gerhard Gilnreiner, 17.6.1956 Linie DG mit Schlußtriebwagen N<sub>1</sub> 2910 in der Station Schönbrunn – Prof. Harald Marincig, 1.5.1965 Zug der Linie G auf der Otto-Wagner-Brücke über die Wienzeile – Prof. Harald Marincig, Juni 1980

#### Letzte Seite

Triebwagen 4916 (Type  $E_6$ ), Triebwagen 2942 (Type  $N_1$ ), Triebwagen 2746 (Type N) am 4.4.1985 im Bhf Speising – Foto: Wiener Linien, 1985

# **VORWORT**

Im Jahr 2025 ist das hundertjährige Jubiläum der Wiener Elektrischen Stadtbahn, ein Verkehrsmittel, das ursprünglich als staatliche Eisenbahn gebaut wurde, sich aber erst im elektrischen Betrieb durchsetzte und auch bewährte.

Am 3.6.1925 wurde das erste fertiggestellte Teilstück (Michelbeuern – Hütteldorf) der Wiener Elektrischen Stadtbahn eröffnet.

Die "rote Elektrische", wie die Stadtbahn auch von den Wiener genannt wurde, war ein beliebtes und gern frequentiertes Verkehrsmittel. An Wochenenden mussten im Stadtbahnbetrieb oft Höchst-leistungen absolviert werden.

Bereits bei der Planung war die Stadtbahn als übergeordnetes Verkehrsmittel im damaligen Verkehrsnetz vorgesehen. Dieses, von klugen Köpfen ausgeführte Konzept wurde später auch von den U-Bahn-Planern übernommen. Die Stadtbahnstrecken Wiental, Donaukanal und Gürtel integrierte man in das U-Bahn-Konzept und die U-Bahn-Linie U4 und U6 waren geboren.

Aber zurück zur Elektrischen Stadtbahn. Also vor hundert Jahren wurde der Betrieb eröffnet.

Wäre das nicht ein Grund zu feiern, bzw. diesem ehemaligen Verkehrsmittel mit einer Ausstellung zu gedenken?

Der heutige Verkehrsbetrieb als Nachfolger des damaligen und auch das zum Verkehrsbetrieb gehörende Museum zeigen keinerlei Aktivitäten in Richtung Stadtbahn-Hundertjahr-Gedenken.

Daher kam ich auf die Idee zumindest mit dieser kleinen, digitalen Broschüre dem ehemaligen Verkehrsmittel Stadtbahn zu gedenken.

Ich wünsche Euch viel Spaß beim Lesen.

Peter Mattersdorfer

# **PROLOG**

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war die Stadterweiterung – Eingemeindung der Vorstädte ab 1850 und die Eingliederung der Vororte ab 1890 Anstoß für die Einführung bzw. Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Wien.

Die erste Pferdetramway ging 1865 in Betrieb und weitere Linien folgten laufend. Bereits damals begann man über ein übergeordnetes Eisenbahnnetz innerhalb der Stadt nachzudenken. Ziel sollte auch die Verbindung der örtlich getrennten Wiener Kopfbahnhöfe sein.

Mehrere Projekte wurden vorgelegt, welche jedoch dem Stadtbauamt nicht entsprachen. Schließlich wurde der Bau der Stadtbahn der neu gebildeten "Kommission für Verkehrsanlagen für Wien" übertragen.

Am 16.2.1893 wurde auf dem Gelände des heutigen Betriebsbahnhofs Michelbeuern begonnen.

Die Stadtbahn wurde als zweigleisige Vollbahn gebaut, als Traktionsart wählte man Dampf.

# Die vorgesehenen Linien waren:

#### Vorortelinie:

Heiligenstadt (mit Übergang zur Franz Josefs Bahn) – Währing – Hernals – Ottakring – Breitensee – Penzing – Hütteldorf (Übergang auf die Kaiserin Elisabeth Westbahn).

#### Gürtellinie:

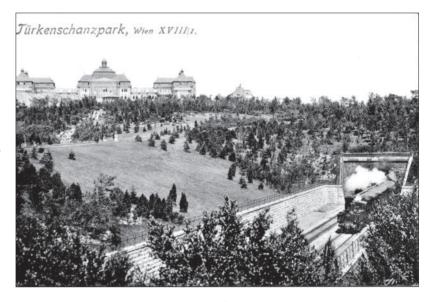
Heiligenstadt – Nußdorfer Straße – entlang der Gürtelstraße bis Gumpendorf mit anschließender Verbindung zur Wientallinie in Meidling. Nach der Station Gumpendorfer Straße wurde eine Abzweigung für den Weiterbau zur Südbahnstrecke, der jedoch nie ausgeführt wurde, vorgesehen.

#### Wientallinie:

Obere Wientallinie: Hütteldorf – Wiental bis Meidling. Untere Wientallinie: Meidling – Hauptzollamt (heute Wien-Mitte) mit Verbindung zur Nordbahn-Verbindungsbahn.

#### Donaukanallinie:

Hauptzollamt – entlang dem Donaukanal bis Heiligenstadt.



Ein Zug der Dampfstadtbahn auf der Vorortelinie beim Türkenschanzpark. Sammlung Josef Hlavač



Bei der Station Alserstraße wartet ein Zug auf die Weiterfahrt in Richtung Heiligenstadt. Sammlung Josef Hlavač

#### Verbindungsbogen:

Nußdorfer Straße – Brigittabrücke (heute Friedensbrücke); direkte Verbindung zwischen der Gürtel- und Donaukanallinie, um nicht nach Heiligenstadt fahren zu müssen.

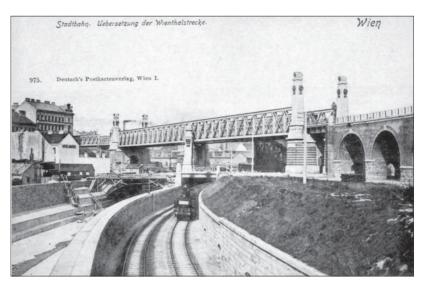
Die komplette Ausgestaltung der Stadtbahn oblag ab 1894 dem k. k. Oberbaurat Professor Otto Wagner.

Kaiser Franz Joseph eröffnete am 9.5.1898 die ersten fertiggestellten Teilstücke (Michelbeuern – Heiligenstadt – Vorortelinie – Hütteldorf – Meidling – Michelbeuern).

Ruß- und Rauchbelästigung in den Tunneln, längere Zugsintervalle und ein eigener Tarif der Stadtbahn waren ausschlaggebend für die marginale Benützung durch die Wiener.

Wegen der nicht kostendeckenden Betriebsführung mit Dampf wurden mehrmals Versuche mit elektrischer Traktion unternommen. Ein befriedigendes Gesamtergebnis konnte jedoch nicht erzielt werden.

Für die dampfbetriebene Wiener Stadtbahn der k.k. Staatsbahnen begann mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs ihr Niedergang, der mit der Betriebseinstellung im Dezember 1918 endete. Ab 1922 gab es einen eingeschränkten Verkehr. Die Ära der Dampfstadtbahn endete mit 30.9.1924.



Blick auf einen Zug der Wientallinie und auf die Otto-Wagner-Brücke der Gürtellinie. Sammlung Josef Hlavač



Zwei Dampfstadtbahnzüge in der Station Hauptzollamt (heute Landstraße/Wien Mitte). Links die Gleise der Stadtbahn und rechts jene der Staatsbahn. Sammlung Josef Hlavač



Eines der vielen von Otto Wagner entworfenen Stationsgebäuden. Im Bild die ehemalige Stadtbahnstation Westbahnhof.

Sammlung Josef Hlavač

# DIE WIENER ELEKTRISCHE STADTBAHN

Die Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ), als Nachfolger der kkStB, hatten aus finanziellen Gründen wenig Interesse den Betrieb auf der Stadtbahn weiterzuführen.

Der Wiener Gemeinderat beauftragte Ing. Ludwig Spängler, Direktor der städtischen Straßenbahnen, eine kostengünstige Projektierung für die Elektrifizierung der Stadtbahn auszuarbeiten.

Am 13.3.1924 kam ein Pacht- und Betriebsvertrag zwischen den BBÖ und der Stadt Wien zustande, der die Elektrifizierung und den Betrieb folgender Strecken vorsah:

Gürtel Meidling-Hauptstraße – Alser Straße – Heiligenstadt Unteres Wiental Meidling-Hauptstraße – Hauptzollamt (heute Wien Mitte)

Oberes Wiental Hütteldorf-Hacking – Meidling-Hauptstraße

Donaukanal Hauptzollamt – Heiligenstadt

Verbindungsbogen Abzweigung Nußdorfer Straße – Brigittabrücke (heute Friedensbrücke)

Der Vertrag wurde auf dreißig Jahre mit einer Kündigungsfrist von zehn Jahren abgeschlossen. Da es auf Grund der damaligen wirtschaftlichen und politischen Lage eine kurzfristige Kündigung seitens der BBÖ denkbar war, musste der, von der Gemeinde Wien gestellte Wagenpark so ausgeführt werden, dass er gegebenen Falls auch auf der Straßenbahn eingesetzt werden konnte.

Bei den Elektrifizierungs- und Umbauarbeiten auf den Strecken kamen adaptierte Loks und Wagen der ehemaligen Dampftramway zum Einsatz.

Im Zuge der Bauarbeiten wurden die Verbindungsgleise zum BBÖ-Netz in Hütteldorf, Heiligenstadt und Hauptzollamt entfernt. In Hietzing wurde eine neue Wendeanlage errichtet und jene in Meidling für den elektrischen Betrieb adaptiert. In Hietzing und bei der Gumpendorfer Straße sollten über Rampen eine Verbindung zum Straßenbahnnetz entstehen. Nur die, dann von der Linie 18G, benützte Verbindung bei der Gumpendorfer Straße kam zustande.

Umbau für den elektrischen Betrieb bei der Brücke über den Wienfluß in Hütteldorf und bei der zukünftigen Wendeanlage Hietzing. Fotos: Wiener Linien

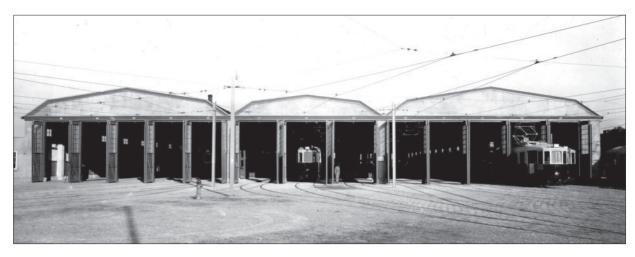


Stationsname Hauptzollamt (heute Landstraße/Wien Mitte) mit der Ergänzung W<sup>r.</sup> e. S<sup>t.</sup> – Wiener elektrische Stadtbahn.

Foto: Egbert Leister, 22.7.1961







#### Wagenhalle im Bahnhof Hütteldorf.

Foto: Sammlung Dr. Peter Standenat

In Heiligenstadt und Hütteldorf wurden Umkehrschleifen und Betriebsbahnhöfe errichtet. Ein weiterer Betriebsbahnhof entstand in Michelbeuern, wo auch eine weitere Verbindung zum Straßenbahnnetz entstand.

Auf Grund des kleineren Lichtraumprofils der Straßenbahnfahrzeuge mussten die Gleise in den Stationen angehoben und näher an die Bahnsteige gebracht werden. Auch die Spurweite passte man auf das damals übliche Maß für Straßenbahnen (1440 mm) an. Die



 $Wagenhalle\ im\ Bahnhof\ Heiligenstadt.$ 

Foto: Sammlung Dr. Peter Standenat

Weichen wurden teilweise ausgetauscht oder die Herzstücke und Radlenker wurden dem Spurkranzprofil der Straßenbahn angepasst. Die Stationsgebäude adaptierte man im Laufe der Zeit immer wieder. Die letztmalige Anpassung erfolgte letztendlich bei der Umstellung der Stadtbahn auf U-Bahn-Betrieb, teilweise auch mit ReNEUvierung durch Abriss.



Blick in die Wagenhalle im Bahnhof Heiligenstadt.

Foto: Sammlung Dr. Peter Standenat

Die Fahrleitung wurde als Kettenfahrleitung wie bei Vollbahnen ausgeführt, mit Vielfachaufhängung und selbsttätiger Gewichtsnachspannung. Der Grund war, dass auf der elektrischen Stadtbahn höhere Geschwindigkeiten als bei der Straßenbahn vorgesehen waren.

Im Bereich der Remise Hütteldorf, Heiligenstadt und später auch Michelbeuern wurde eine einfache Fahrleitung errichtet.



Elektrifizierungsarbeiten auf der Gürtelstrecke, wo nochmals Fahrzeuge der Dampftramway zum Einsatz kamen. Vorne die 1883 gelieferte Lok 5, welche ursprünglich auf der südlichen Dampftramwaylinie eingesetzt war. Der Turmwagen ist ein ehemaliger Personenwagen der Dampftramway.

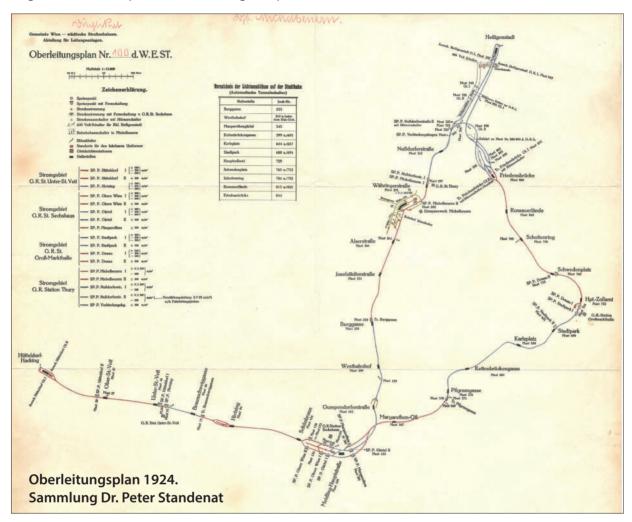
Foto: Wiener Linien, ca. 1924/25

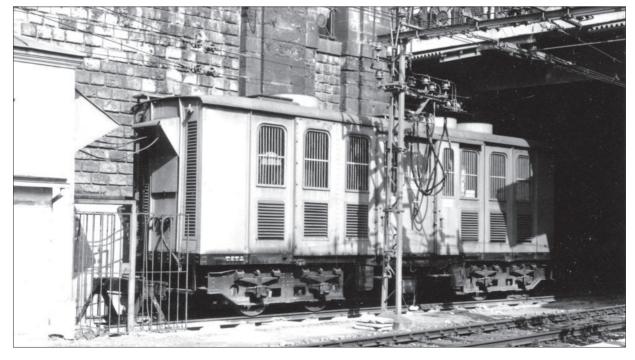


Elektrifizierungsarbeiten bei der Station Friedensbrücke. Die vordere Lok 18 stammt aus einer Serie, die zwischen 1885 und 1887 geliefert wurde und ursprünglich auf der nördlichen Dampftramwaylinie im Einsatz war.

Foto: Sammlung Josef Hlavač, ca. 1924/25

Die Stromlieferung kam von den Wiener Elektrizitätswerken in Form von 5000 Volt/50 Hz Drehstrom. Die Einspeisung des Bahnstroms mit 750 Volt Gleichstrom erfolgte über vier Unterwerke (Unter St. Veit, Sechshaus, bei der Währinger Straße und Hauptzollamt). Bei Verbrauchsspitzen kamen zusätzlich Umformerwagen zum Einsatz. Mögliche Standorte, jeweils auf einem Stutzgleis, waren Heiligenstadt, Brigittabrücke, Hauptzollamt, Meidling-Hauptstraße und Hütteldorf.

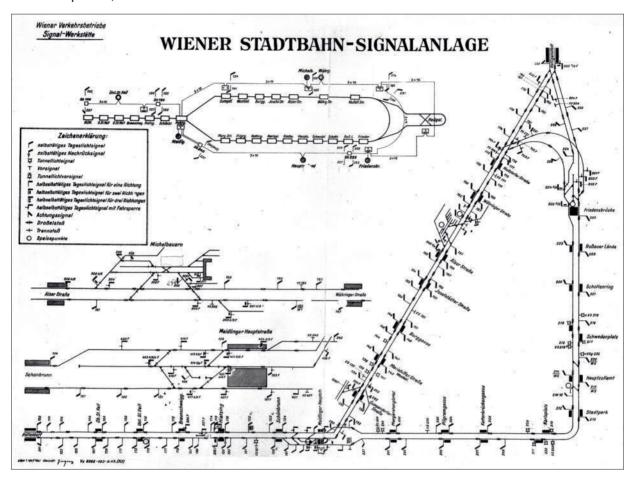




Umformerwagen beim Anschluss Hauptzollamt, ca. 1954.

Foto: Harald Herrmann/Archiv DI Wolfgang Simetsberger

Die bei der Dampfstadtbahn eingesetzte mechanische Signalanlage ersetzte man durch eine damals zeitgemäße Lichtsignalanlage von Siemens & Halske. Mit Rücksicht auf eine rasche Zugsfolge kam auf der Strecke eine selbsttätige Blocksignalanlage, unter Anwendung von Gleisströmen, Lichtsignalen und Fahrsperren, zum Einsatz.



Signalplan der Stadtbahn aus dem Jahr 1947.







Fahrsperre offener Zustand, der Zug kann unbehindert passieren.

#### Mitte rechts:

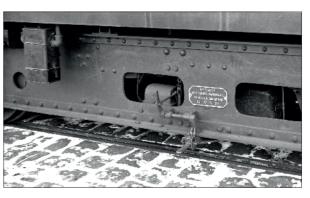
Fahrsperre aktivierter Zustand, Zug wird eingebremst.

#### **Unten:**

Amboshebel für Fahrsperre am Triebwagen.

Fotos: Wiener Linien, 1926





Die Gleisanlage war mittels isolierenden Schienenstoßverbindungen in Blockabschnitte eingeteilt. Sobald sich ein Zug einem Grünlicht (Fahrt frei) zeigenden Blocksignal auf 150 m nähert, konnte er mit unverminderter Geschwindigkeit weiterfahren. Wenn die erste Achse des Zuges dem zum Signal gehörenden Block befuhr, wurden beide Schienen des Gleises durch die Räderachsen kurzgeschlossen. Der Stromkreis des Grünlichtes wurde unterbrochen und erlosch. Das Rotlicht (Halt) leuchtete auf und deckte den Zug gegen den Folgenden. Die selbsttätigen Blocksignale zeigten in der Grundstellung Grünlicht (Fahrt frei).

Im Bereich von Weichen wurden halbselbsttätige Signale verwendet, deren Grundstellung ein Rotlicht (Halt) zeigten. Sie wurden von einem Stellwerk aus durch den Wärter auf Grünlicht (Fahrt frei) gestellt. Auf Rotlicht (Halt) wurden sie automatisch durch den Zug geblockt.

Diese halbselbsttätigen Signale standen in Verbindung mit einer elektromotorischen Fahrsperre, die bei auf Halt zeigenden Lichtsignalen einen Hebel am Triebwagenfahrgestell auslösten, wodurch eine Zwangsbremsung bewirkt wurde.

Außer den hier beschriebenen Signalen gab es weitere, auf die aber nicht eingegangen wird.

Bei neuralgischen Stellen, wie Kreuzungs- und Abzweigebereichen errichtete man Stellwerke. Die Wiener Elektrische Stadtbahn besaß sieben Stellwerksbezirke, und zwar: Hietzing, Meidling, Gumpendorfer Straße, Michelbeuern, Nußdorfer Straße, Heiligenstadt und Brigittabrücke (heute Friedensbrücke).



Das Stellwerk Meidling-Hauptstraße, ca. 1935. In den 60iger Jahren wurde es durch ein Drucktasten-Stellwerk (Foto rechts unten) ersetzt. Fotos: Wiener Linien

Als Kraftstellwerke (elektromechanische Stellwerke) wurden halbselbsttätige Schalterwerke der Bauart Siemens & Halske eingeführt. Sie konnten unter gewissen Voraussetzungen mittels eines Umleithebels auf selbsttätigen Betrieb umgestellt werden. Hierfür musste man die Weichenschalterhebel in die Pluslage (Fahrt in die Gerade) legen, dann stellte man die Signalschalterhebel auf Grünlicht (Fahrt frei), danach wurde der Umleithebel auf automatischen Betrieb gestellt.



Erste Probefahrten erfolgten ab 9.4.1925 zwischen Michelbeuern und Meidling-Hauptstraße. Am 3.6.1925 gab es die feierliche Eröffnung des ersten fertiggestellten Teilstücks von Michelbeuern nach Hütteldorf.



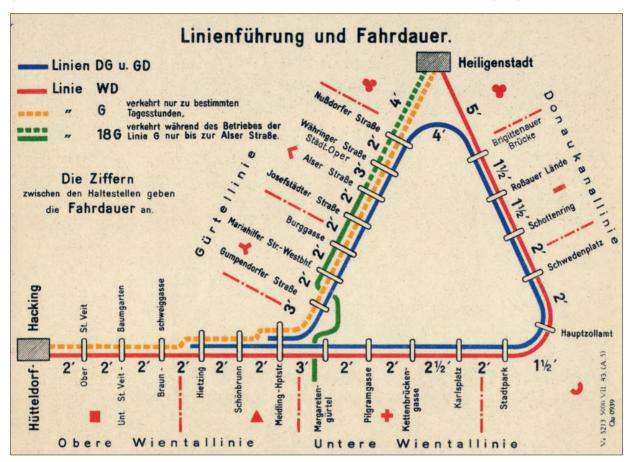
Ein Sechswagen-Probezug beim noch im Bau befindlichen Bahnhof Michelbeuern, welcher erst 1927 fertiggestellt und eröffnet wurde. Trotzdem befand sich bereits damals eine Verbindung zur Straßenbahn und eine Einspeisestelle mit einem Umformerwagen. Foto: Wiener Linien, ca. 1925



Eine Sechswagengarnitur als Probezug mit dem Schlußtriebwagen N 2753 vor der Station Meidling-Hauptstraße. Auf dem Bild ist die Beschriftung an den Trittbrettkästen für den gewünschten Fahrgastfluß gut erkennbar.

Foto: Wiener Linien

Die Eröffnungsfahrt fand mit drei Siebenwagenzügen nach Hütteldorf und zurück nach Michelbeuern statt. Der Planbetrieb folgte tags darauf. Ab 22.6.1925 wurde bis nach Heiligenstadt gefahren. Das gesamte Netz der Wiener Elektrischen Stadtbahn stand ab 20.10.1925 zur Verfügung.



Übersichtsplan der Wiener Elektrischen Stadtbahn. Die roten Symbole sind die Zeichen der Zangendorne, die bei Entwertung der Fahrscheine gezwickt wurden. Sammlung Peter Mattersdorfer

Allgemein wurden von den Wienern vierachsige Wagen erwartet – zum Einsatz kamen Zweiachser. Die Fahrzeuge mussten gegebenen Falls auf der Straßenbahn einsetzbar sein.

Vergleichbar mit den damaligen "zierlichen" Wagen der Wiener Straßenbahn waren die Stadtbahnwagen wuchtig und imposant. Als Vorbild für die Stadtbahnwagen dienten die 1910, von Otto Wagner entworfenen Wagen der Lokalbahn Wien – Preßburg.

Die neuen Garnituren waren in Bezug auf ihr Erscheinungsbild und ihre technische Einrichtung für die damalige Zeit zwar modern, aber nicht innovativ. Die Trieb- und Beiwagen waren sowohl im Aussehen als auch in der Herstellung des mechanischen Teils nahezu gleich. Die vierfenstrigen Wagenkästen aus Holz lagerten auf schweren Rahmenfahrgestellen. Die geräumigen Plattformen hatten beidseitig Teleskopschiebetüren und Doppelschiebetüren als Abgrenzung zum Wageninnenraum.

<b>Haltestelle</b>	Mbfür: zung	Strede	<b>Haltestelle</b>	216fü zung
Ulfer Straße A S Braunfdweiggaffe B R Burggaffe B U Friedensbrücke F B Gumpendorfer Straße G S hauptzollannt H Z	Ob. Wientallinie	Hitteldorf-Hacking Ober St. Deit Unter St. Deit Braunschweiggasse Hiehing Schöndrunn	H I	
heiligenstadt hietzing hütteldorf-hading Josefstädter Straße Karlsplat Kettenbrüdengasse Unargaretengürtel	H I HH HH J S K P K G M G M S M H N S O V P G R L S B	Unt. Wientallinie	Meidling Hauptstraße  2 Margaretengürtel Digramgaße Kettenbrüdengaße Karlsplaß Stadtparf Hauptsollamt	M G P G K G K I S T
Mariahilfer Str. Westbh. Meibling hauptstraße Mußdorfer Straße Ober St. Veit Pilgramgasse Roßauerlände Schönbrunn Schöttenring		Gürtellinie	Gumpendorfer Straße Mariabilfer Str. Westbh. Burggasse Josefstädter Straße Allser Straße Währinger Straße Mußborfer Straße Hußborfer Straße Holligenstadt	G S M S B U J S A S W S
Schwedenplat	S P S T U V	Denanfanali.	friedensbrücke Roßauerlände	FIRI

Stationsverzeichnis mit Abkürzungen. Sammlung Peter Mattersdorfer

Lieferfirmen waren Simmeringer Waggonfabrik, Grazer Waggonfabrik und Waggonfabrik Enzesfeld. 1925 und 1926 wurden 150 Triebwagen (Type N), 1925 noch 150 Beiwagen (Type n) geliefert, 1927 nochmals 30 Triebwagen. 1926 und 1927 folgten noch 120 Stück einer Beiwagenserie mit leichterem Fahrgestell (Type n<sub>1</sub>). Der Stadtbahn standen somit 180 Triebwagen und 270 Beiwagen zur Verfügung.



Oben und nachstehend: Baustadien der Stadtbahn-Beiwagen bei der Maschinen- und Waggonbaufabrik Wien-Simmering. Werkfotos, Sammlung Dr. Peter Standenat

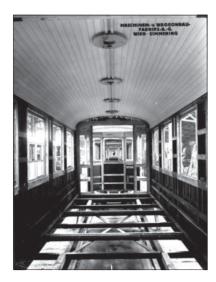
Die kleinste Zugeinheit war der Dreiwagenzug.

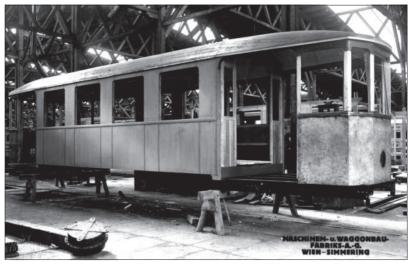
Unter Verwendung von drei Triebwagen konnte die längste Garnitur mit neun Fahrzeugen zusammengestellt werden. Bei Linien, die an beiden Endstationen Umkehrschleifen hatten, wurden manchmal Züge eingesetzt, die am Zugschluss keinen Triebwagen hatten. Sonst befanden sich die Triebwagen immer an der Zugspitze, am Zugschluss und bei Bedarf auch in der Zugsmitte. Zu besonderen Anlässen gab es ausnahmsweise auch Züge mit vier Triebwagen. Sonderfälle mit Solo-Triebwagen gab es ebenfalls.

Für diese Form des Betriebes war eine Vielfachsteuerung sinnvoll und notwendig. Über Steuerleitungen vom ersten Triebwagen zu den restlichen Wagen konnten alle Triebwagen vom führenden aus ferngesteuert werden. Fahrgeschwindigkeit, Fahrtrichtung, Zuglicht und Kompressoren













konnten daher zentral gesteuert werden.

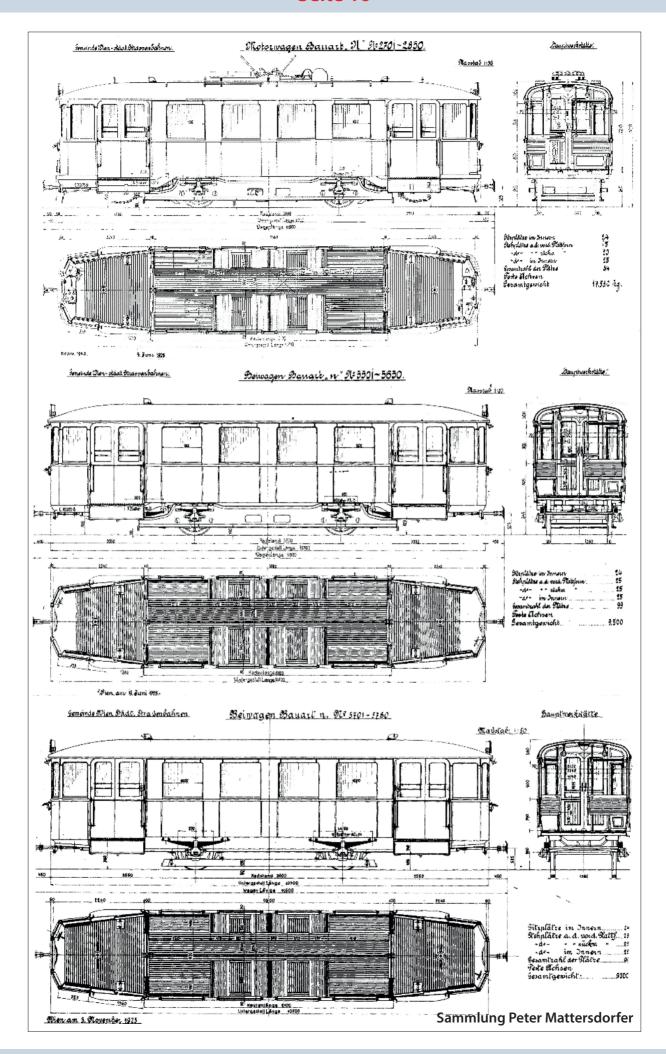
In den Tunnelstrecken war die Fahrleitung niedriger verlegt als auf der offenen Strecke. Durch Senken und Heben des Stromabnehmers betätigte dieser einen Schalter, wodurch das Ein- und Ausschalten der Zugsbeleuchtung automatisch und nicht durch das Zugpersonal erfolgte.

Betriebsbremse war eine indirekte, mehrlösige Kunze-Knorr-Druckluftbremse.

Die anfangs weiß/rot lackierten Stadtbahnwagen wurden schon nach kurzer Zeit durch Eisen-Bremsabrieb mit einem braunen Belag verunreinigt. Ab 1929 bekamen alle Stadtbahnwagen den kompletten roten Anstrich, welcher auch bei Verwendung der Wagen im Straßenbahnbetrieb beibehalten wurde.









Treffen bei der Heiligenstädter Straße: K 2513 mit m- oder m<sub>1</sub>-Beiwagen, auf der Brücke des Verbindungsbogens ein Stadtbahn-Fünfwagenzug der Linie DG und auf der Brücke im Hintergrund ein 18G-Zug auf der Fahrt nach Heiligenstadt.

Zu Beginn des elektrischen Betriebes auf den fertiggestellten Teilstrecken verzichtete man auf Liniensignale. Erst ab 7.9.1925 erfolgte die Signalisierung der Züge mit Buchstaben, die als Symbole für die gefahrene Strecke dienten: W – Wiental, D – Donaukanal, G – Gürtel.

Mit der Kombination dieser drei Buchstaben konnten die verschiedensten Linienführungen signalisiert werden.

Ab 7.9.1925 verkehrten die Linien:

W: Hietzing – Wiental – Hauptzollamt

WG: Hütteldorf – Gürtel – Heiligenstadt

Ab 20.10.1925, mit der Inbetriebnahme des gesamten Netzes verkehrten die Linien:

GD Meidling-Hauptstraße
– Gürtel – Verbindungsbogen – Donaukanal –
Wiental – Hietzing

DG entgegengesetzte Richtung Linie GD

WD Hütteldorf – Wiental – Donaukanal – Heiligenstadt



Zwei Stadtbahnzüge in der Station Hauptzollamt.
Foto: Wiener Linien, ca. 1926



Ein bereits voll rot lackierter Stadtbahnzug in der Station Josefstädter Straße. Tastgitter und Bahnräumer sind bereits entfernt. Foto: Egbert Leister, 25.8.1957

18G Heiligenstadt – Gürtel mit Übergang auf die Strecke der Linie 118 bis zur Schleife Ghegaplatz beim Ostbahnhof.

Die Züge der Linie 18G fuhren immer mit einem Triebwagen und zwei Beiwagen. Die für die Straßenbahnstrecken notwendigen Schaffner stiegen in der Station Burggasse ein bzw. aus. Ein Blockpostenhäuschen vom ehemaligen Dampfbetrieb diente als Expedit.

Ab 1927, während der Betriebszeit der Stadtbahn-Linie G, fuhren die Züge der Linie 18G bis zur Station Alser Straße. Ab



Ein Zug der Linie 18G bei den im Bau befindlichen Bahnhof Michelbeuern. Foto: Sammlung Friedrich Haftel



Oben und unten rechts: Bei der Station Gumpendorfer Straße wechselte die Linie 18G von der Stadtbahn auf die Straßenbahn.

Foto: Wiener Linien

dort wechselten sie im Bahnhof Michelbeuern über das Verbindungsgleis auf die Straßenbahn. Am äußeren Gürtel entlang bis zur Severingasse unterfuhren sie den Stadtbahnviadukt und gelangten nach kurzer Fahrt auf dem inneren Gürtel wieder auf die Stadtbahnstrecke in Fahrtrichtung Gumpendorfer Straße. Alle Stadtbahnwagen waren bei Lieferung (wie die Straßenbahnwagen) mit Riemenzug und Abfertigungsglocken, die Triebwagen zusätzlich mit der





Ein 18G-Dreiwagenzug fährt am Margaretengürtel Richtung Ostbahnhof. Im Hintergrund der imposante Reumann-Hof des roten Wien. Foto: Wiener Linien

Korbschutzvorrichtung versehen. Diese musste vor Einfahrt in die Stadtbahnstrecke überhoben werden. Ab 31.3.1926 gab es eine neue Fixierung des Fangkorbs, vorerst bedienbar mittels Handgriff vor dem linken Auftritt, später mittels Umkehrhebel vom Fahrerstand aus. Die Verriegelung wurde durch eine weiße Scheibe bei der linken Trittstufe angezeigt.

Auf Grund der höheren Spurkränze und breiteren Radreifen (Stadtbahnbetrieb) mussten die Rillenschienen der Straßenbahnstrecken zwecks Minderung des Verschleiß zwischen Ostbahnhof und Bahnhof Gürtel adaptiert werden. Ebenso die Strecke durch die Steinbauergasse zum Bahnhof Meidling, wo einige Zeit die Linie 18G stationiert war. Nur auf diesen Strecken waren die Wagen der Linie 18G zugelassen. Die Stationierung der Linie 18G-Wagen im Bahnhof Meidling minderte den Platzmangel in den Remisen Hütteldorf und Heiligenstadt. Der Platzmangel konnte erst durch die Fertigstellung des Bahnhofs Michelbeuern entschärft werden.



In der Haltestelle vor der Flurschützstraße wartet der Dreiwagenzug den Fahrgastwechsel ab. Foto: Wiener Linien



Ein Zug der Linie 18G in der Haltestelle bei der Eichenstraße, jetzt aber im Rechtsverkehr. Foto: Dr. Hans Pötschner, 1942

Wegen der zerstörten Strecke nach Heiligenstadt und dem Wagenmangel erfolgte die Einstellung der Linie 18G knapp vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges, im Februar 1945.



Ein Dreiwagenzug der Linie 60 in der Speisinger Straße bei der Wolkersbergenstraße fährt nach Rodaun.

Foto: Peter Bader, 9.10.1966

Abgesehen von der Linie 18G wurden überzählige Stadtbahnwagen bei der Straßenbahn eingesetzt. Beispiele waren die Linie 17 und 117 in Floridsdorf, sowie kurzzeitig die Linie 57. Den längsten und bekanntesten Einsatz von Stadtbahnwagen im Netz der Straßenbahn war auf den Linien 60 und 60/62 des Bahnhofs Speising. Die Linie 60 war mit Stadtbahnwagen bis 14. Juni 1968 unterwegs.

Da auf den Straßenbahnstrecken nur maximal mit Dreiwagenzügen gefahren wurde, kam nie eine Vielfachsteuerung zum Einsatz. Die im Bahnhof Speising beheimateten Wagen erhielten nach Züricher Muster eine Lichtkupplung am Wagendach.

Triebwagen und Beiwagen sind mit der Züricher Lichtkupplung verbunden.

**Foto: Wiener Linien** 



G-Triebwagen 575 mit n<sub>1</sub>-Beiwagen in der Anfangstelle Leopoldau. Foto: TAÖ, ca. 1953



Der Stadtbahn-Verkehr wurde von Beginn an mit einem Fahrer und einem Zugbegleiter pro Zug abgewickelt. Dem Zugsbegleiter oblag außer der Zugsabfertigung in den Stationen auch noch die Signalbeobachtung und die dienstliche Überwachung des Fahrers. In den Stationen wurde der Zugbegleiter beim Abfertigen durch stationäre Bahnsteigabfertiger, die auch durch den Lautsprecher Ansagen durchführten, unterstützt. In den Stationen, auf den Säulen der Bahnsteigdächer, waren Mikrofone montiert, in welche die Zugbegleiter und Bahnsteigabfertiger (oft unverständlich) hineinsprachen. Die Wiener verpassten ihnen deshalb den Spitznamen "Säulenflüsterer".

Von der Eröffnung an fand das neue Verkehrsmittel, die Wiener Elektrische Stadtbahn, nur wenig Zuspruch bei den Fahrgästen. Eine Fahrt auf der Stadtbahn war mit 30 Groschen um 10 Groschen teurer als auf der Straßenbahn. Zwar wurde der Stadtbahnfahrschein mit Übergang auf die Straßenbahn angeboten, trotzdem war das den Wienern zu teuer.

Mit dem Betrieb ab 20.10.1925 im kompletten Netz erfolgte die Einführung eines einheitlichen 24-Groschentarifs. Damit stieg die Fahrgastfrequenz enorm an. An Sonntagen gab es ermäßigte, kombinierte Karten zur West- und Franz-Josefs-Bahn, welche bei den Ausflüglern sehr beliebt waren und die Stadtbahn zu Höchstleistungen zwang. Eine weitere Attraktivität auf der Stadtbahn war ab September 1926 die Mitnahme eines Hundes (auf der Straßenbahn erst ab 1931).



Abfertigung eines Stadtbahnzuges in der Station Schönbrunn - allerdings passierte das hier noch während des Probebetriebes. Foto: Wiener Linien, 1925

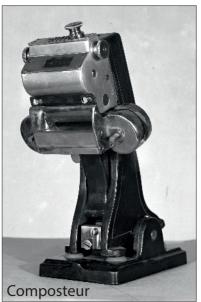


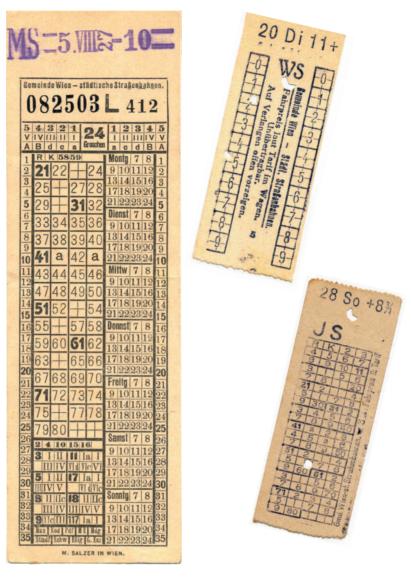
Fahrscheine aus der Anfangszeit der Wiener Elektrischen Stadtbahn. Sammlung Egbert Leister

In den Stationen sorgten sogenannte Sperrschaffner für den Verkauf oder Entwertung der Fahrscheine. Die Markierzangen der Sperrschaffner hatten unterschiedliche Dorne, wodurch auf Grund der Fahrscheinlochung die Einstiegstelle erkannt werden konnte.

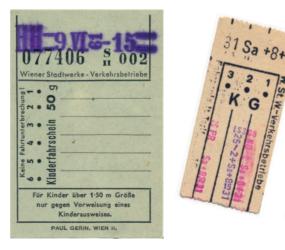
Zusätzlich konnten die Fahrgäste in den Stationen vorgedruckte Fahrscheine oder Selbstdruckerkarten erwerben, welche vom Verkäufer mit einer Stempelmaschine hergestellt wurden. Vorgedruckte Fahrscheine entwertete man mit einem Stempelapparat (Composteur).







Fahrschein links wurde mit einem Composteur in der Station Mariahilfer Straße/Westbahnhof entwertet. Rechts zwei Fahrscheine von Fahrscheindruckern: WS - Währinger Straße, JS - Josefstädter Straße. Sammlung Egbert Leister



Mit Einführung der MAKO-Zange am 27.3.1961 änderte sich das Fahrscheinbild.

Ein Kinderfahrschein (links), in der Station Hütteldorf-Hacking entwertet. Rechts zwei Fahrscheine von Fahrscheindruckern: KG - Kettenbrückengasse. Sammlung Egbert Leister



Hinter der Säule, bei der Treppe zum Bahnsteig sitzt ein Sperrschaffner. Rechts im Bild befindet sich ein weiterer Schaffner für die Fahrkartenausgabe.

Mit der Auflösung der Kommission für Verkehrsanlagen und Änderung der Gesetzeslage im Jahr 1934 wurde die Stadtbahn konzessionsmäßig zur Kleinbahn für Personenbeförderung erklärt. Hierdurch war die Vereinbarung einer Rückgabe der Stadtbahnstrecken an die Bundesbahn hinfällig.

Für die Bahnhöfe Hütteldorf, Heiligenstadt und Hauptzollamt musste ein separater Vertrag mit der Bundesbahn ausgehandelt und abgeschlossen werden.

Nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich im Jahr 1938 versuchte man, wie schon in der Anfangszeit der Stadtbahn, eine automatische Kupplung einzuführen. Es wurden mehrere Versuchszüge mit den verschiedenen Kupplungs-



In einigen Stationen der Stadtbahn gab es zusätzlich Automaten für den Kauf von Wochenkarten. Fotos: Wiener Linien

arten (Scharfenbergkupplung, Compactkupplung, Fischerkupplung usw) ausgerüstet. Die Kriegsauswirkungen unterbrachen jedoch alle Versuche.

Am 19.9.1938 erfolgte in Wien die Umstellung des Verkehrs auf Rechtsfahrordnung. Auf die Stadtbahn hatte das nur marginale Auswirkungen. Betroffen waren die Ein- und Ausfahrten bei der Gumpendorfer Straße und beim Bahnhof Michelbeuern. Die im Straßenbahnverkehr eingesetzten Stadtbahntriebwagen mussten, wie auch alle Straßenbahntriebwagen ab 1.3.1939 mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgestattet werden.

Wichtige strategische Kriegsziele sind unter anderem Bahnanlagen und Strecken. So wurden die Anlagen der Stadtbahn im Zweiten Weltkrieg sehr stark beschädigt oder zur Gänze zerstört. Ein Großteil der Brücken, Viadukte, Strecken und auch Stationsgebäude erlitten massive Schäden. Der Bahnhof Heiligenstadt wurde beim Bombenangriff vom 12. März 1945 komplett zerstört und auch die beiden nach Heiligenstadt führenden Strecken fielen der Vernichtung anheim.

In dieser Zeit konnte die Stadtbahn oft nur in Teilabschnitten betrieben werden. Nach einem Großangriff am 12.3.1945 wurde die Stadtbahn vorerst gänzlich eingestellt. Die Linie WD verkehrte dann nochmals ab 31.3.1945 zwischen Meidling und Hauptzollamt. Am 6.4.1945 beendete der bereits vorher schon eingesetzte Artilleriebeschuss von Wien diesen restlichen Betrieb.

Nach Kriegsende setzte bei der Stadtbahn der Wiederaufbau raschein.ImBereichHeiligenstadt, welcher vom Netz getrennt war, wurden beschädigte Wagen mit Hilfe der amerikanischen Besatzungsmacht und deren Tiefladern in die Hauptwerkstätte zur Instandsetzung überstellt.

Die beiden Strecken von der Nußdorfer Straße bzw. von der Friedensbrücke nach Heiligenstadt konnten allerdings erst im Jahr 1954 für den Verkehr wieder freigegeben werden.

Eine offene Wagenabstellanlage ersetzte in Heiligenstadt die durch Bomben zerstörte Wagenhalle.



Wiederherstellung der von Bomben zerstörten Strecke Friedensbrücke - Heiligenstadt. Foto: TAÖ/Dr. Gerhard Gilnreiner

Bei der Wiederherstellung der Strecken nach Heiligenstadt wurde die betrieblich sehr hinderliche Kreuzung vor der Endstation durch eine Unterführung ersetzt.



Die offene Wagenabstellanlage in Heiligenstadt.

**Foto: Wiener Linien** 



Ein Gürtel- und ein Wiental-Donaukanal-Zug begegnen einander bei der Fahrt nach Heiligenstadt. Im Hintergrund ist die Unterführung erkennbar. Foto: Wiener Linien

Am 27.5.1945 nahm die Stadtbahn zwischen Hietzing und Hauptzollamt mit auf der Strecke verbliebenen Fahrzeugen den Betrieb (mit weißer Scheibe) wieder auf. Ein Betriebsbahnhof, und zwar jener in Hütteldorf wurde erst im Zuge der Streckenverlängerung dorthin am 27.6.1945 erreicht. Ab diesem Zeitpunkt verkehrte zusätzlich die Linie WD zwischen Hütteldorf und Hauptzollamt.

Nach Instandsetzung des Verbindungsbogens durch Einbau von Behelfsbrücken und Sanierung der Donaukanallinie erfolgte ab 18.7.1945 die Verlängerung des Betriebes bis zum Bahnhof Michelbeuern. Mit 30.7.1945 konnten die Linien DG und GD zwischen Währinger Straße und Meidling-Hauptstraße wieder geführt werden.

Mit aller Kraft wurden die beschädigten Strecken, Bauwerke und der Stadtbahnfuhrpark wiederhergestellt. Durch den Ersatzteilmangel konnten die Wagen jedoch nur schleppend aufgearbeitet und für den Betrieb bereitgestellt werden. Nach Ende der Linie 18G standen diese Wagen für den Stadtbahnbetrieb zur Verfügung. Nicht benötigte Teile wie Tastgitter, Fangkorb, Fahrtrichtungsanzeiger, Klingelzüge, sowie die Bahnräumer bei den Beiwagen wurden abgebaut.

Die Wiederherstellung (ab 1947) der Strecken nach Heiligenstadt gestaltete sich durch den Mangel an Schienenmaterial schwierig. Nicht benötigte Gleise wurden abgebaut und für den Betrieb nach Heiligenstadt eingesetzt. Teilweise kam es auch zu einem eingleisigen Betrieb auf diesen Strecken.

Streckenbesichtigung der Brücke über die Franz-Josefs-Bahn mit Bürgermeister Franz Jonas (ganz rechts) am 21.7.1954.

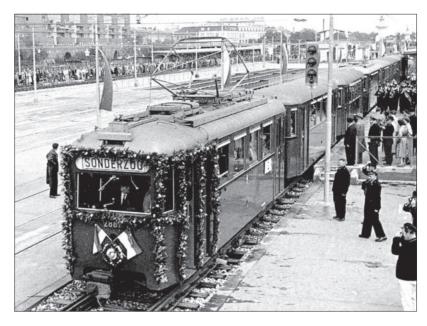
Foto: Pressestelle Stadt Wien



Neun Jahre nach Kriegsende, nach Beseitigung aller Mängel und Schwierigkeiten konnte der Wiederaufbau der Wiener Elektrischen Stadtbahn abgeschlossen werden. Am 18.9.1954 erfolgte im Rahmen einer Feier die Eröffnung der nun wieder befahrbaren Strecken nach Heiligenstadt.

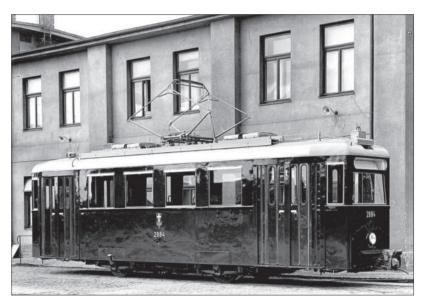
Der langjährige Betrieb, die eingeschränkte Wartung während der Kriegsjahre und auch die Beschädigungen durch Kampfhandlungen hatten dem Wagenpark der Stadtbahn stark zugesetzt. Daher begannen Überlegungen zur Beschaffung einer neuen Fahrzeuggeneration. Aus finanziellen Gründen wurden wieder zweiachsige Fahrzeuge in Auftrag gegeben, für die gezwungenermaßen viele Teile der alten Fahrzeuge Verwendung finden sollten.

Die neuen Wagen wurden von der Simmering-Graz-Pauker AG (SGP) in Stahlbauweise hergestellt. Die Fahrzeuge bekamen elektropneumatische Falttüren, wodurch die vielen Unfälle, die sich beim Aufund Abspringen bei den alten Wagengarnituren ereigneten, verhindert werden konnten. Weitere Verbesserungen waren zum Beispiel eine zu-

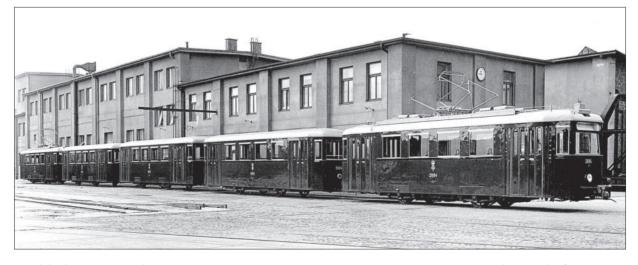


Der geschmückte Eröffnungszug in Heiligenstadt.

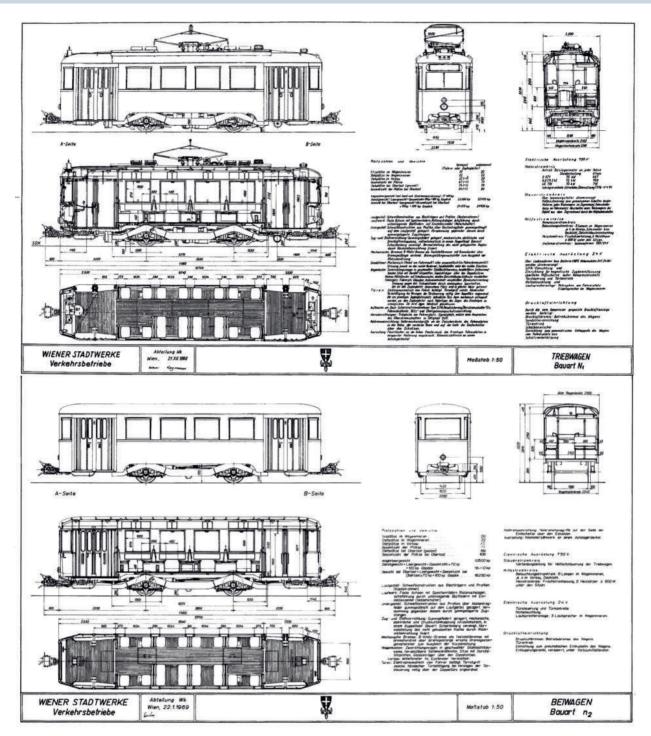
**Foto: Wiener Linien** 



N<sub>1</sub>-Triebwagen 2884 am Werksgelände der SGP in Simmering. Foto: SGP-Werksfoto



Stadtbahnzug mit den Wagen  $N_1$  2884 -  $n_2$  5824 -  $n_2$  5825 -  $n_2$  -  $N_1$  vor der Auslieferung im SGP-Werk Simmering. Durch ihr Aussehen mit den tiefgezogenen Seitenwänden erhielten sie den Spitznamen Schuhschachteln. Foto: SGP-Werksfoto



#### Sammlung Peter Mattersdorfer

sätzliche, elektropneumatische Betriebsbremse und automatische Scharfenbergkupplungen. SGP baute bis 1961 130 Triebwagen und 200 Beiwagen. Die Typenbezeichnungen waren  $N_1$  für die Triebund  $n_2$  für die Beiwagen. Der erste Zug wurde am 12.7.1954 übergeben.

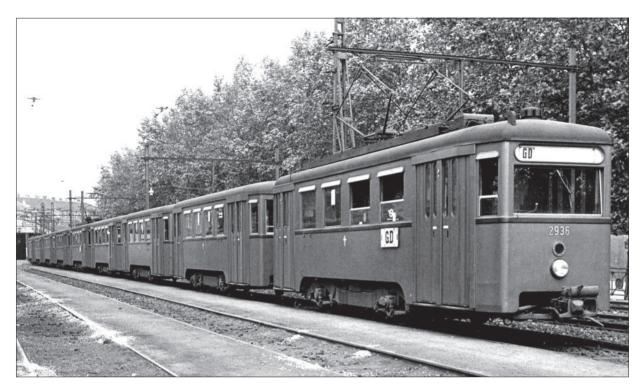
Im Laufe der Jahre wurden nun die alten Stadtbahnfahrzeuge abgewrackt und brauchbare Teile wurden für die neuen Wagen verwendet.

Am 3.4.1961 (Ostermontag) war die letzte alte Garnitur unterwegs.

Der Einsatz der neuen Wagen änderte aus betrieblicher Sicht nichts. Der Betrieb wurde nach wie vor mit einem Fahrer und einem Zugbegleiter pro Zug, sowie stationären Abfertigern am Bahnsteig durchgeführt.

Auch die Zugzusammenstellung mit drei bis neun Wagen und bis zu drei Triebwagen pro Zug wurde beibehalten.

Durch die Weiterverwendung der Motoren aus den alten Triebwagen konnte die bisherige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h nicht erhöht werden.



Ein Neun-Wagenzug aus N<sub>1</sub>- und n<sub>2</sub>-Wagen im Bahnhof Michelbeuern.

**Foto: Wiener Linien** 

Einschneidend war die Einführung eines neuen Zugüberwachungssystems ab 16.8.1965. Die bisherigen mechanischen Fahrsperren, die nur bei stellwerksbedienten Signalen montiert waren, wurden ausgebaut und stattdessen bei jedem Signal Gleismagnete eingebaut. Diese bringen einen Zug bei Überfahren des auf "Halt" zeigenden Signals oder bei Überschreiten der jeweils zulässigen Geschwindigkeit zum Stillstand. In Verbindung damit erhielten die Triebwagen eine "Totmanneinrichtung" zur Überwachung der Dienstfähigkeit des Fahrers. Somit konnte man den zur Signalbeobachtung neben dem Fahrer mitfahrenden Zugbegleiter von seiner Aufgabe entbinden. Er versah nunmehr den Dienst am zweiten Triebwagen als Zugsabfertiger, wodurch die bisher notwendigen Bahnsteigabfertiger eingespart werden konnten.



Plattform des N<sub>1</sub> 2884.

**Foto: Wiener Linien** 





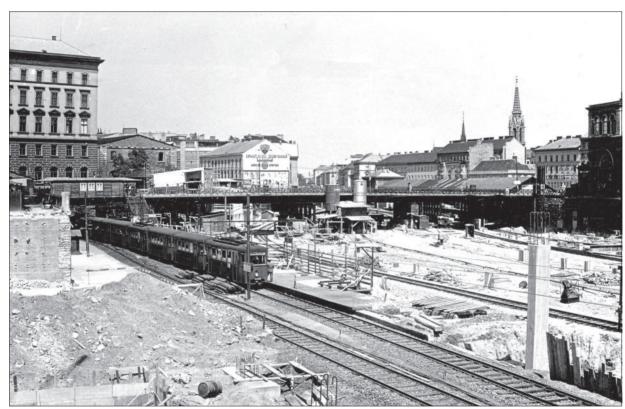
Links: Blick in den Innenraum eines  $N_1$ -Stadtbahntriebwagens. Rechts: Der Fahrerplatz eines  $N_1$ -Stadtbahntriebwagens.

Fotos: Prof. Harald Marincig, 1980



Ein N<sub>1</sub>- und n<sub>2</sub>-Zug in der Station Margaretengürtel.

Foto: Josef Hlavač, 1.5.1965



Ein  $N_1$ - und  $n_2$ -Zug in der provisorischen Station Hauptzollamt. Durch Überdeckung der Stadtbahnstation entstand hier eines der ersten Einkaufszentren Wiens, bekannt unter dem Namen AEZ (Ausstellungs- und Einkaufszentrum). Foto: Egbert Leister, 11.7.1959

Mit Präsentation der ersten Ausbaustufe einer Wiener U-Bahn durch den damaligen Bürgermeister Bruno Marek am 15.9.1966 und dem Gemeinderatsbeschluss vom 26.1.1968 wurde das Ende der Wiener Elektrischen Stadtbahn eingeläutet.

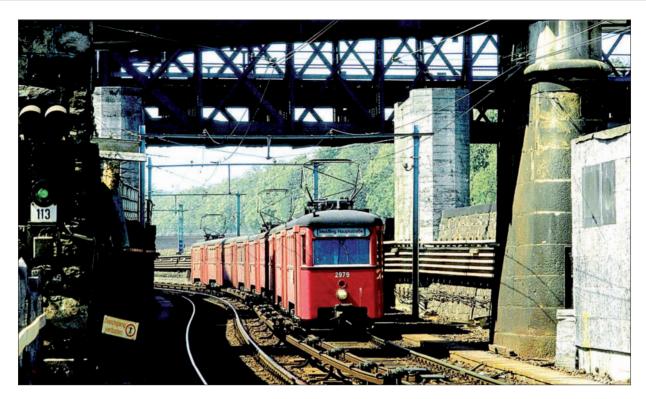
1971 begannen die Vorbereitungen für einen U-Bahn-Probebetrieb auf der Strecke Heiligenstadt – Friedensbrücke. Die noch immer im Linksverkehr betriebene Stadtbahn wurde ab 2.12.1972 in diesem Streckenabschnitt auf Rechtsverkehr umgestellt. Die U-Bahn-Probefahrten führte man ursprünglich nur während der nächtlichen Stadtbahn-Betriebspause, später aber auch zwischen den Stadtbahnzügen durch.



Ein Zug der Linie DG beim Schwedenplatz während der Umbauarbeiten für die U-Bahn. Foto: Fritz Buckner, 28.9.1973



Egbert Leister betrachtete die selbe Stelle mit seiner Kamera am 10.2.1976 von der anderen Seite. Ein Zug der Linie WD, welche zu diesem Zeitpunkt noch von Hütteldorf nach Heiligenstadt geführt wurde. Doch die Tage der Linie WD waren bereits gezählt, der Betrieb endete am 6.5.1976.



Ein Stadtbahn-Neunwagenzug kommt im Jahr 1981 zur Station Unter-St.-Veit, führender Triebwagen ist der N<sub>1</sub> 2979. Die fertig montierten Stromschienen lassen den baldigen U-Bahn-Betrieb erkennen.

Foto: Prof. Harald Marincig

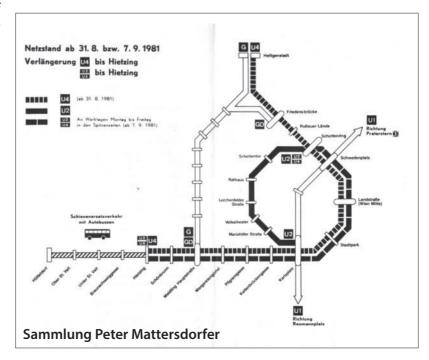
Am 8. Mai 1976 wurde auf dem Streckenabschnitt Heiligenstadt-Friedensbrücke der reguläre U-Bahn-Verkehr aufgenommen und gleichzeitig der Stadtbahnbetrieb auf dieser Strecke eingestellt. Stadtbahnzüge konnten Heiligenstadt nur mehr über die Gürtelstrecke erreichen. Von der Wiental- und Donaukanallinie kommende Züge mussten über den Verbindungsbogen fahren.

Mit Verlängerung der U-Bahn bis Schottenring gab es ab 3.4.1978 keine Verbindung zwischen der Donaukanal- und Gürtellinie. Sukzessive wurde Donaukanal- und Wientallinie auf U-Bahn-Strecken umgebaut und die Stadtbahn so weit zurückgedrängt, dass nur mehr die Gürtelstrecke für die Stadtbahn übrigblieb. Hier verkehrten die Linie G nach Heiligenstadt und die Linie GD über den Verbindungsbogen zur Friedensbrücke.

Die Umbauarbeiten vom Stadtbahn- zum U-Bahn-Betrieb gestalteten sich langwierig und schwierig, da sie im laufenden Fahrgastbetrieb erfolgen mussten. **Heute unvorstellbar!!!** 

Umstellung von Links- auf Rechtsverkehr, Ausgleich der unterschiedlichen Bahnsteighöhen, Umbau von Lichtsignalen auf Linienzugsbeeinflussung, Ausgleich der unterschiedlichen Wagenbreiten und Änderung der Stromzufuhr von Oberleitung auf Stromschiene waren nur einige der Umbauarbeiten.

Für den Umbau des letzten Teilstücks, zwischen Hietzing und Hütteldorf wurde letztendlich doch der Stadtbahnbetrieb eingestellt. Als Ersatz gab es einen Schienenersatzverkehr mit Bussen. Am 20.12.1981 wurde die Stadtbahnlinie W durch die U-Bahn-Linie U4 ersetzt.





Die U-Bahn-Umbauarbeiten sind bereits bis in die Station Hietzing vorgedrungen. Das Ende des Stadtbahnbetriebs rückte rasch näher. Foto: Wiener Linien, 1.3.1981

Während der Umbauphase ereigneten sich auch einige, zum Teil schwere Unfälle. Als Reaktion auf diese Vorfälle wurde an den Stadtbahntriebwagen noch eine letzte Einbauaktion durchgeführt: Die Triebwagen bekamen Sprechfunkanlagen und Geräte, die den Zug nach Überfahren eines auf Halt zeigenden Signals auf einer Strecke von 1200 Metern nur mehr mit einer Geschwindigkeit von maximal 15 km/h fahren ließen.

Für den weiteren Stadtbahnbetrieb auf der Gürtelstrecke von Meidling nach Heiligenstadt bzw. Friedensbrücke war es an der Zeit die Typen  $N_1$  und  $n_2$  durch eine neue Fahrzeuggeneration zu ersetzen. In Anlehnung an die Straßenbahnwagentypen  $E_2$  und  $c_5$ , die bereits auf den Linien 6, 64 und 67 verkehrten, wurde eine für Stadtbahnverhältnisse konzipierte Fahrzeuggeneration entwickelt, die ab 1978 von der Firma Bombardier-Rotax gebaut wurde.

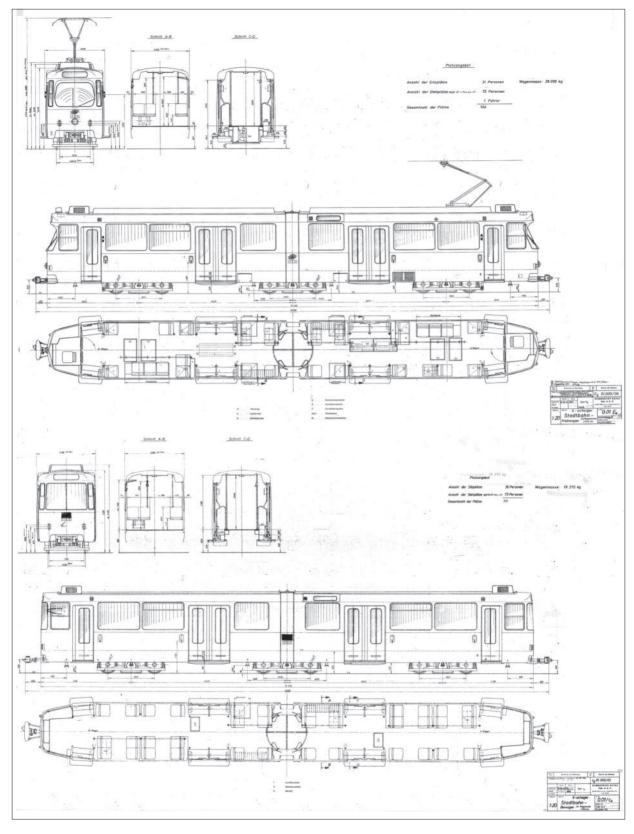
Die sechsachsigen Gelenkwagen (sowohl Trieb- als auch Beiwagen) wurden in Stahlbauweise hergestellt und waren in ihrem technischen Konzept Neuland für die Wiener Stadtbahn. Die Sicherheit und der Komfort wurden durch den Einsatz dieser Fahrzeuge wesentlich gehoben.

Erstmals verkehrten diese neuen Züge am 29.11.1980.

E<sub>6</sub> 4901 während der Fertigung bei Bombardier.

Foto: Prof. Harald Marincig





Die gravierendste Umstellung für die Stadtbahnfahrer war die neue elektronische Fahrschaltersteuerung und die Bedienung der nunmehr verwendeten Kurzschlussbremse. Durch Einsatz der Kurzschlussbremse und dem Wegfall der Bremsstaubbelastung konnten die neuen Wagen wieder im traditionellen weiß/rot lackiert werden.

Die Triebwagen hatten eine Vielfachsteuerung, welche bereits mit Informationen über Glasfaserkabel instruiert wurde.

Durch den Mischbetrieb mit den alten Stadtbahngarnituren konnte die Höchstgeschwindigkeit der neuen Garnituren noch nicht ausgenutzt werden. Am 1.7.1983 verkehrte der letzte  $N_1 - n_2$  Zug. Nach Erneuerung des Oberbaus und der Stromversorgung wurde ab 1984 die Höchstgeschwindigkeit auf der letzten Stadtbahnstrecke auf 60 km/h angehoben.



Die neuen E<sub>6</sub>-c<sub>6</sub>-Garnituren wurden aus eigener Kraft über das Straßenbahnnetz angeliefert. 4901 mit 1901 am Währinger Gürtel auf der Fahrt nach Michelbeuern. Foto: Peter Bader, 21.2.1980



Erste Probefahrten fanden auch im Netz der Straßenbahn statt, wodurch E<sub>6</sub> 4901 sogar auf der Strecke der ehemaligen Linie 67 bis nach Oberlaa gelangte. Foto: Prof. Harald Marincig, 1980



Vor den Probefahrten auf der Gürtel-Stadtbahn unternahm man Kuppelversuche der E<sub>6</sub>-c<sub>6</sub>-Wagen mit N<sub>1</sub>-Triebwagen um im Bedarfsfall abschleppen zu können. Die Wagen waren nur mechanisch und nicht elektrisch verbunden.

Foto: Peter Bader, 21.2.1980



Ein E<sub>6</sub>-c<sub>6</sub>-Fünfwagenzug bei einer der ersten Probefahrten auf der Otto-Wagner-Brücke über das Wiental. Foto: Peter Bader, 16.10.1980

Im Rathaus bemerkte man, dass es neben der hochmodernen U-Bahn noch eine Stadtbahn gab. Allein der Name Stadtbahn, welcher an alte Zeiten erinnert, sollte ausgemerzt werden. Unter dem Titel Modernisierung wurde die Stadtbahn-Gürtelstrecke in das U-Bahn-Konzept der Stadt Wien einbezogen. Das Konzept sah vor aus der ehemaligen Strecke eine wichtige Nord-Süd-Verbindung (Floridsdorf – Siebenhirten) zu machen, auf welcher dann die "neue" U-Bahn-Linie U6 fahren sollte.

Die ersten Bauarbeiten in Richtung Philadelphiabrücke begannen am 13.4.1985, wodurch die Strecke Gumpendorfer Straße – Meidling-Hauptstraße eingestellt wurde.

Die Linienführung war dann:

Linie G (Ende 6.10.1989) fuhr Gumpendorfer Straße – Heiligenstadt Linie GD (Ende 6.10.1989) fuhr Gumpendorfer Straße – Friedensbrücke



Linie GD mit einem E<sub>6</sub>-c<sub>6</sub>-Zug in der Station Thaliastraße, welche im "modernen" Baustil gebaut und erst am 27.9.1980 eröffnet wurde. Foto: Wiener Linien, 1980



Noch erreichte die Linie GD die Station Friedensbrücke.

Foto: Wiener Linien, 9.10.1981



Eine E<sub>6</sub>-c<sub>6</sub>-Garnitur als Linie G verlässt die Station Thaliastraße um nach Heiligenstadt zu fahren. Foto: Wiener Linien, 1980



Ein Zug der Linie G mit Fahrziel Gumpendorfer Straße in der Station Heiligenstadt. Wegen Umbauarbeiten für die U-Bahn-Linie U6 war die Strecke ab der Station Gumpendorfer Straße in Fahrtrichtung Meidling gesperrt.

Foto: Wiener Linien, 1985

Auf der verbliebenen Stammstrecke erfolgten auch laufend Ein- und Umbauten für den zukünftigen Betrieb. Schließlich wurde eine neue Signalanlage mit neuen Stellwerken errichtet. Dadurch kam es mit 25.6.1988 zu einer Betriebseinstellung über den Verbindungsbogen und ab 2.7.1988 der gesamten Stadtbahn. Ab 5.9.1988 nahm die Stadtbahn ihren Betrieb wieder auf. Die Umbauarbeiten berücksichtigten, dass nun auch die Stadtbahn von Links- auf Rechtsverkehr umgestellt wurde.



Ein Zug der Linie G bei der ehemaligen Abzweigung zur Friedensbrücke. Alles auf diesem Bild existiert heute nicht mehr - die Typen E<sub>6</sub>-c<sub>6</sub>, die Abzweigung, die Strecke nach Heiligenstadt, die Stadtbahn. Foto: Wiener Linien, 22.6.1988

Am 6.10.1989 fuhr letztmalig die Stadtbahn, am 7.10.1989 wurde die Linie U6 zwischen Philadelphiabrücke und Friedensbrücke bzw. Heiligenstadt eröffnet.

Die Stadtbahnwagen, Typen E<sub>6</sub>, c<sub>6</sub> fuhren noch bis 23.12.2008 auf der Linie U6.



Am 6.10.1989 war E<sub>6</sub> 4903 noch auf der Stadtbahn unterwegs, am 7.10. bereits auf der U-Bahn, Linie U6. E<sub>6</sub> 4903 als U6-Eröffnungszug brachte die Ehrengäste in die Station Philadelphiabrücke. In der vorderen Türe steht der damalige Bürgermeister, Dr. Helmut Zilk, rechts daneben der damalige Verkehrsstadtrat Johann Hatzl. Foto: Wiener Linien, 7.10.1989



Beliebt in Wien - neues Mascherl mit altem Hut. Ein ehemaliger Stadtbahnzug, nun U-Bahn in dem "heimelig warm" wirkenden Betonbauwerk der noch unfertigen Station Westbahnhof.

Foto: Ernst Lassbacher, 4.2.1990

#### Nachtrag:

Vor der Eröffnung der Linie U6 nach Floridsdorf gab es am 17.4.1996 mit dem damaligen Verkehrsstadtrat Johann Hatzl auf der Neubaustrecke eine Pressefahrt. Als Mitinitiator des Wiener Straßenbahnmuseums hatte Johann Hatzl u.a. viel für dessen historischer Fahrzeuge über und so wurde neben einer modernen Garnitur (Type T) ein historischer Stadtbahnzug (N<sub>1</sub>-n<sub>2</sub>-N<sub>1</sub>) eingesetzt. Das war der letztmalige Einsatz eines Stadtbahnzuges auf einem Teil seiner ehemaligen Strecke. Ein Video über diese Stadtbahnfahrten gibt es bei Bahn im Film.



Pressefahrt am 17.4.1996 auf der Donaubrücke. Links 2992 + 5993 + 2872, rechts 2655 + 2668.

Foto: Ernst Lassbacher



In Wien sind drei Stadtbahngarnituren erhalten geblieben. Ein N<sub>1</sub>-n<sub>2</sub>-N<sub>1</sub>-Zug und ein N-n-N-Zug (Foto oben) befinden sich in Privatbesitz und sind im Verkehrsmuseum "remise" der Wiener Linien ausgestellt. Zum Zeitpunkt der Aufnahme standen die beiden Stadtbahngarnituren noch nebeneinander.

Foto: Peter Mattersdorfer, 8.5.2011

Die dritte Garnitur, ein E<sub>6</sub>-c<sub>6</sub>-Zug (Foto unten), im Besitz der Wiener Linien war im Verkehrsmuseum ausgestellt. Heute befinden sich beide Fahrzeuge im Bahnhof Koppreiter, einer ehemaligen, nun gleislosen Straßenbahnremise. Eine Besichtigung ist nicht möglich.

Foto: Peter Mattersdorfer, 2.7.2011





Ursprünglich war auch eine auf der Straßenbahn eingesetzte Stadtbahngarnitur im ehemaligen Straßenbahnmuseum ausgestellt. Aus Platzgründen musste der Eigentümer (das WTM) die Garnitur am 19.1.2025 abtransportieren und nach Traiskirchen auslagern.

Foto: Peter Mattersdorfer, 15.6.2008

GS 6857 und der Stadtbahntriebwagen N 2714 auf der Simmeringer Hauptstraße beim Bahnhof Simmering. Der Stadtbahnwagen fährt geschleppt das letzte Mal auf Wiener Gleisen. Tags darauf erfolgte die Verladung in der Hauptwerkstätte der Wiener Linien.

Foto: Peter Mattersdorfer, 19.1.2025





Ein Probezug vor der Einfahrt in die Station Meidling-Hauptstraße, ca. 1925 Foto: Sammlung Egbert Leister



Zwei Probezüge bei der Station Gumpendorfer Straße. Am rechten Bildrand ist die Ausfahrt für die Linie 18G zu erkennen. Die Ausfahrt ist noch im Bau, das Tor geschlossen.

Foto: Wiener Linien, ca. 1925



Ein Zug der Linie 18G biegt am Mariahilfer Gürtel von den gemeinsamen Gleisen mit der Linie 118 zur Stadtbahnstrecke ab. Foto: Wiener Linien, ca. 1925



Gut sichtbar sind hier die Aus- und Einfahrtsgleise zum/vom Straßenbahnbereich. Das Ausfahrtssignal links im Bild zeigte immer nur Blau (Fahren auf Sicht). Foto: Wiener Linien, ca. 1926



Überzählige Stadtbahnwagen kamen auf der Straßenbahn zum Einsatz, wie hier auf der Linie 60. In der ehemaligen End- und Anfangsstelle Eduard-Klein-Gasse wird der Fahrgastwechsel abgewartet, im Hintergrund die alte Hietzinger Brücke mit einem Zug der Linie 58.

Foto: Pressestelle der Stadt Wien, 1961



Und noch einmal ein Stadtbahnzug auf der Liesingbachbrücke auf Linie 60.

Foto: Josef Hlavač, 3.8.1966



Eln Stadtbahnzug in der alten, damals modernisierten Station Westbahnhof. Von dieser Station gelangte man über einen Aufgang direkt in die Kassenhalle des damaligen Westbahnhofs. Im Zuge der Umstellung auf U-Bahn wurde eine komplett neue U6-Station gebaut. Heute geht man eine beachtliche Wegstrecke von den U-Bahnstationen in den Westbahnhof.

**Foto: Wiener Linien** 



Der Bahnhof Heiligenstadt nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Wagenabstellhallen wurden nicht mehr aufgebaut. Foto: TAÖ/Dr. Gerhard Gilnreiner, 17.6.1956



Die Abzweigung Heiligenstadt/Friedensbrücke. Ein Zug der Linie DG kommt vom Verbindungsbogen und fährt zur Station Nußdorfer Straße. Foto: Wiener Linien, 17.5.1956



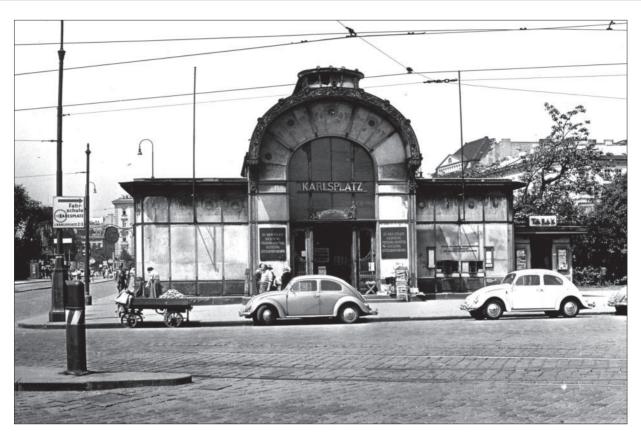
Ein Zug der Linie G passiert das Stellwerk Meidling-Hauptstraße. Foto: Wiener Linien, 21.3.1966



Das von Otto Wagner entworfene Stationsgebäude Meidling-Hauptstraße. Das Bauwerk musste einer bis heute nicht verwirklichten Stadtautobahn weichen. Trotz vehementer Proteste von Bürgern und Architekten erfolgte der Abriss im August 1968. Foto: Josef Hlavač, 3.8.1968

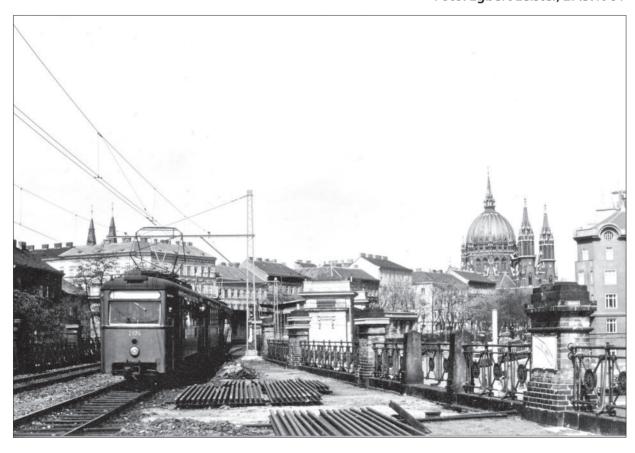


Blick auf die bereits im Umbau befindliche Station Meidling-Hauptstraße mit provisorischen Ab- und Aufgängen. Foto: Josef Hlavač, 3.8.1968



Die alte Station Karlsplatz. Dieses Aufnahmegebäude und auch das gegenüberliegende wurden im Rahmen des U-Bahn-Baus abgerissen, aber nach den Originalplänen wieder neu aufgebaut. Ein Gebäude ist heute der Zugang zur U-Bahn-Linie U4, das andere beherbergt ein Kaffeehaus.

Foto: Egbert Leister, 27.5.1961



Ein Dreiwagen-Sonderzug fährt von der Station Gumpendorfer Straße nach Meidling-Hauptstraße. Rechts im Bild wurde ein Ansatz der Abzweigung für den Bau einer Strecke entlang des Gürtels in Richtung Margareten bereits vorgesehen aber nie gebaut. Die billigere Variante war die Stadtbahn- Straßenbahnlinie 18G.

Foto: Egbert Leister, 6.4.1968





Gegen Ende der Ära N<sub>1</sub>-n<sub>2</sub> gab es immer wieder Unfälle. Hier ein Auffahrunfall in der Station Braunschweiggasse am Sonntag früh, 1.11.1977. Die Mitarbeiter der Rüstwagenmannschaften waren bemüht das Problem zu beheben, um schleunigst wieder den Fahrbetrieb herzustellen. Keiner kümmerte sich um den Fotografen. Heute unvorstellbar! Fotos: Ernst Lassbacher, 13.11.1977



Ein Zug der Linie GD wird in der Station Schwedenplatz abgefertigt.

Foto: Wiener Linien, 23.5.1953



E<sub>6</sub> 4901 auf Probefahrt nach Oberlaa, hier auf der Favoritenstraße bei Rothneusiedl. Foto: Wiener Linien, 1980



 $E_6$  4913 in der Quellenstraße auf Überstellfahrt nach Simmering in die Zentralwerkstätte. Foto: Robert Hergett, 4.11.1980



Der erste Einsatztag der Typen E<sub>6</sub> und c<sub>6</sub> bei heftigem Schneetreiben. E<sub>6</sub> 4911 bei der Remise Michelbeuern am 29. 11 1980. Foto: Prof. Harald Marincig



Eine E<sub>6</sub>-c<sub>6</sub>-Garnitur vor der Station Gumpendorfer Straße, Hintergrund die Kirche Maria vom Siege. Foto: Wiener Linien, 9.10.1981



Noch wird zur Friedensbrücke gefahren. Ein Zug der Linie GD auf dem Verbindungsbogen in der Komposition E<sub>6</sub>-c<sub>6</sub>-c<sub>6</sub>-E<sub>6</sub>. Foto: Roman Lillich, November 1990



Überstellfahrt der beiden letzten  $E_6$  4902 und 4907 in die Zentralwerkstätte. Foto: Peter Mattersdorfer, 2.12.2009



Der E<sub>6</sub> 4920 überlebte als U-Bahnverschubwagen EH 6820 in der Zentralwerkstätte. Foto: Peter Mattersdorfer, 15.1.2013

