

Peter
Mattersdorfer

tramway digital

Vor 75 Jahren



Inbetriebnahme der Amerikaner

Peter Mattersdorfer

**Vor 75 Jahren
Inbetriebnahme
der Amerikaner**

Impressum:

Autor: Peter Mattersdorfer, © Wien
1. Auflage – September 2025
Digitaler Eigenverlag
Lektorat: Carl Mayerich
Layout & Grafik: Peter Mattersdorfer
Copyright Peter Mattersdorfer, MP-VIDEO - 2025

Quellenangaben:

Traminator – Internetseite von Prof. Harald Marincig
Manuskripte von Egbert Leister
Alle Wiener „Amerikaner“ – Bilddokumentation von Peter Bader

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 - Foto: Hans Heinz Heider
Z 4221 biegt als Linie 17 in den Franz-Jonas-Platz ein

VORWORT

Der Zweite Weltkrieg war zu Ende gegangen und in allen Bereichen der Wiener Straßenbahn wurde am Wiederaufbau der zerstörten Einrichtungen gearbeitet. Besonders arg war der Wagenpark in Mitleidenschaft gezogen worden. Von den etwa 4000 Straßenbahn- und Stadtbahnfahrzeugen waren fast alle mehr oder weniger stark beschädigt. Über 400 Wagen mussten ausgeschieden werden, weil ein Wiederaufbau technisch nicht mehr möglich oder wirtschaftlich nicht sinnvoll gewesen wäre.

In dieser Zeit der Entbehrungen war natürlich auch die heimische Waggonbauindustrie nicht in der Lage, neue Straßenbahnwagen herzustellen. Erst 1951 konnten Neubaufahrzeuge geliefert werden. In New York standen gebrauchte Straßenbahnfahrzeuge zum Verkauf an.

Die hier angeführte Kurzversion soll an die Straßenbahnwagen – die Amerikaner – erinnern.

.

Ich wünsche Euch viel Spaß beim Lesen.

Peter Mattersdorfer

Vor 75 Jahren – Inbetriebnahme der Amerikaner

Die sicherlich kuriosesten Straßenbahnfahrzeuge Wiens waren wohl die „Amerikaner“.

In den Notzeiten unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg war es einfach nicht möglich, die immensen Fahrzeugverluste durch Neubauten zu ersetzen. Daher wurden vorerst einmal neue Aufbauten auf alte, zum Teil sogar kriegsbeschädigte Fahrgestelle hergestellt. In dieser Art entstanden die Typen G₄, H₂ und U₃, die mit den im Krieg gelieferten und danach technisch komplettierten „Heidelbergern“ den Grundstock für den „Wiederaufbau“ darstellten. In dieser Situation war die Information der amerikanischen Besatzungsmacht sehr hilfreich, dass man in New York Straßenbahnwagen kaufen könnte, die dort nicht mehr gebraucht würden.

Der Grund dafür war, dass der damalige Bürgermeister Fiorello H. La Guardia den öffentlichen Verkehr in New York auf einen „modernen“ Busbetrieb umstellen ließ und die New Yorker Straßenbahn daher letztendlich am 21.8.1948 in Betrieb gestanden war.

Eine Expertenkommission der Stadtwerke Wiener Verkehrsbetriebe reiste nach New York und besichtigte die Fahrzeuge. Die Wagen 625 bis 645 waren in Manhattan auf der 59th Street ausschließlich im Unterleitungsbetrieb eingesetzt gewesen. Die übrigen Wagen hatten Stromabnehmer für eine Fahrleitung, wobei die Wagen 646 – 655 auf der Southern-Boulevard-Linie in der Bronx und Wagen 667 – 685 auf der Tremont-Avenue-Linie eingesetzt waren.

Nach der Besichtigung durch die Fachleute wurde dann der Kauf von 42 Wagen aus der letzten, im Jahr 1939 gebauten Wagenserie (Nummerngruppe 626 – 685) am 18.12.1948 abgeschlossen. Zusätzlich wurden noch drei ältere Wagen (105, 108, 119) als Ersatzteilsender geordert.

Die Fahrzeuge wurden in New York mittels Tieflader zum Hafen gebracht und auf Schiffe verladen. Von Mai bis Juli 1949



Im New Yorker Hafen warten die Fahrzeuge auf die Verladung.

Foto: Wiener Linien, 1949



Mitte und unten: Verladung der Fahrzeuge.

Foto: Wiener Linien, 1949

wurden die Fahrzeuge dann mit sechs Transporten auf dem Seeweg bis Rotterdam und auf der Schiene (auf Güterwagen verladen) bis Wien-Rodaun geführt.



Abladen der Wagen aus der dritten Lieferung mittels Portalkran in Rodaun.

Fotos: Wiener Linien, 6.7.1949

Abfahrts- und Ankunftsdaten (alle im Jahr 1949):

New York ab	Rotterdam an	Rotterdam ab	Rodaun an	Stück	Wagennummern
26.5.	10.6.	11.6.	30.6.	4	637, 638, 645, 661
2.6.	17.6.	21.6.	4.7.	8	626, 628, 631, 634, 650, 651, 665, 670
9.6.	24.6.	25.6.	6.7.	8	648, 649, 654, 664, 674, 679, 681, 685
15.6.	1.7.	2.7.	13.7.	8	639, 640, 666, 672, 674, 677, 678, 646
23.6.	7.7.	7.7.	18.7.	7	636, 652, 657, 667, 668, 673, 680
30.6.	15.7.	16.7.	27.7.	7	627, 629, 635, 647, 653, 671, 676

Schon am 1.7.1949, also am Tag nach der Entladung wurden die Wagen 637 und 645 in Arbeit genommen. Die umfangreichen Umbauarbeiten in der Hauptwerkstätte Rudolfsheim (Wagen 4201 – 4221) und im Gräf & Stift-Werk (4222 – 4242) in Rodaun gestalteten sich schwierig, da keine technischen Unterlagen mitgeliefert wurden. Erst nach Zerlegung der ersten beiden Wagen konnte Klarheit geschaffen werden. Dadurch wurde festgestellt, dass diese amerikanischen, vierachsigen Großraumwagen im



Umbauaktion in der Hauptwerkstätte Rudolfsheim (Halle Wienzeile). Der Triebwagen 675 (in der Mitte) wurde später zum Z 4237.
Foto: Wiener Linien, 1949



Das Wageninnere vor der Adaptierung mit den Original-Sitzbezügen.

Foto: Wiener Linien, 1949

mechanischen und auch im elektrischen Teil komplett unterschiedlich zu den in Wien verwendeten Fahrzeugen waren.

Neu für Wiener Verhältnisse war die Fahrt mit geschlossenen Türen, welche elektro-pneumatisch geöffnet und geschlossen werden konnten. Die vordere Türe als Ausstieg wurde vom Fahrer mittels Druckknopfs geöffnet und durch kurzes Niederdrücken des Fußbremshebels geschlossen. Die hintere Türe als Einstieg wurde vom Schaffner mittels vier auf jeder Seite im Wageninneren befindlichen Doppeldruckknöpfen



Das Wageninnere nach der Adaptierung mit den Kunststoff-Sitzbezügen.

Foto: Prof. Harald Marincig, 1996

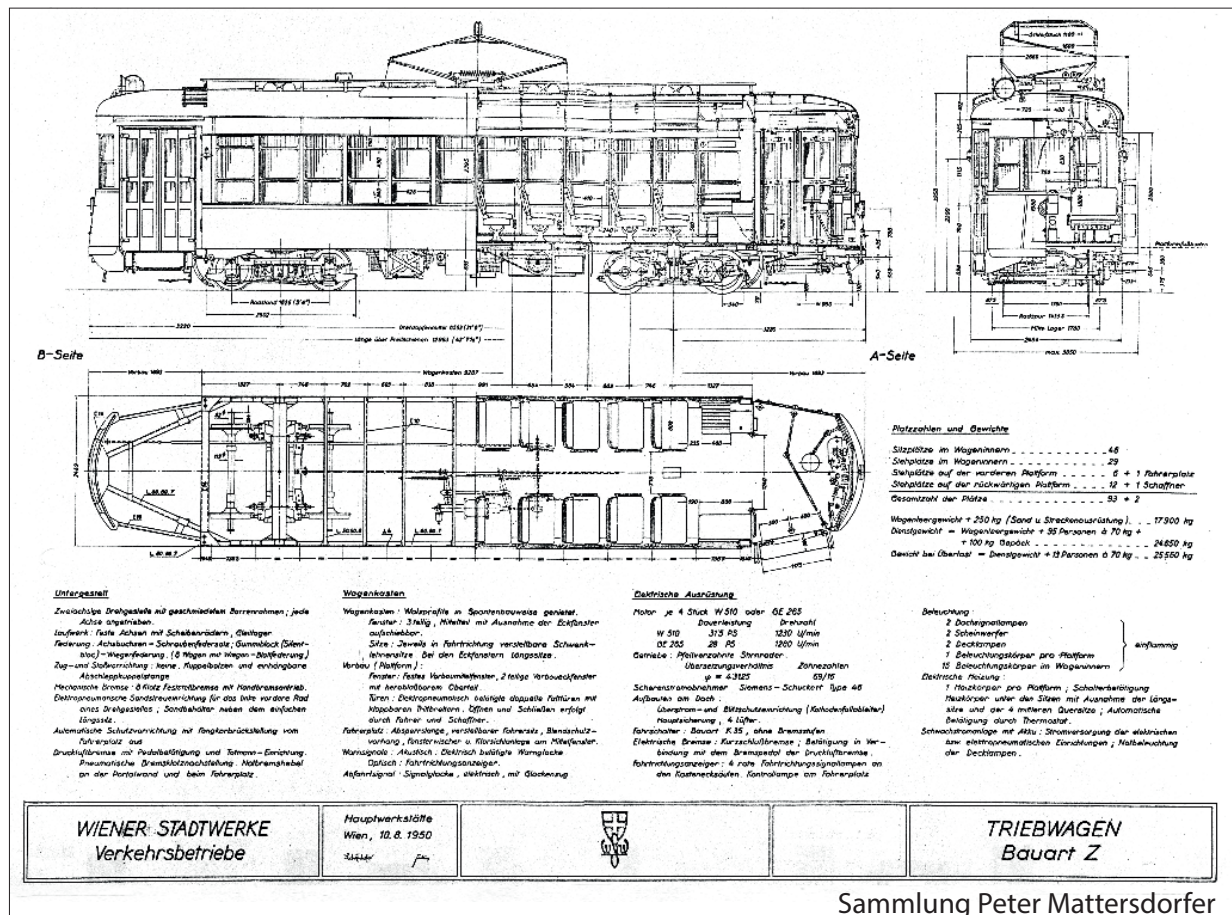
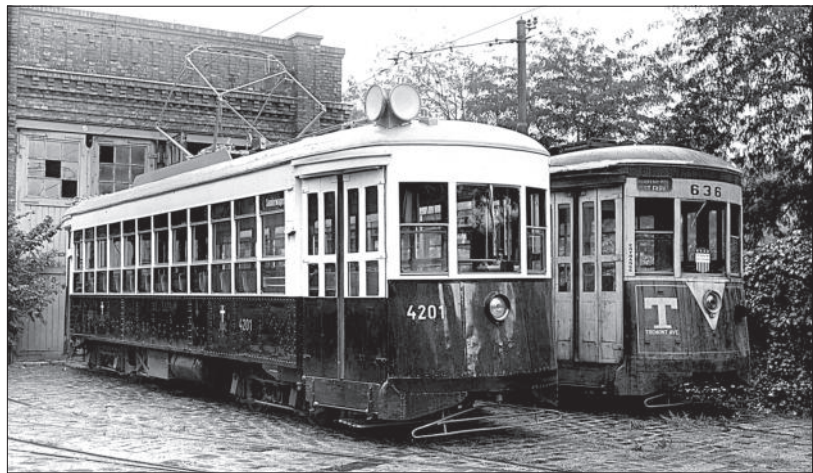


Fahrerplatz im Z 4208.

Foto: Prof. Harald Marincig, 2009

**Der bereits umgebaute Z 4201
neben dem originalen Wagen
636 (später Z 4218).**

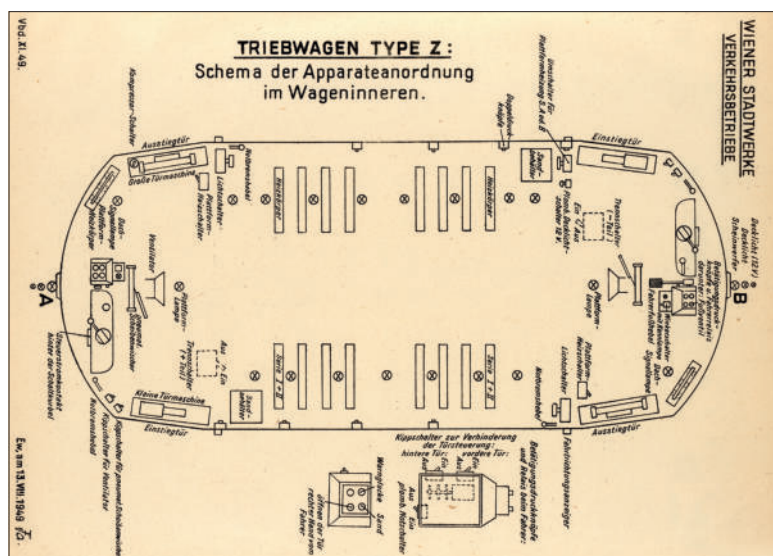
Foto: Wiener Linien, 1949



Sammlung Peter Mattersdorfer

Technische Daten:

- Länge über Prellschiene: 12993 mm
- Kastenbreite: 2494 mm
- Drehzapfenabstand: 6553 mm
- Radstand im Drehgestell: 1626 mm
- Gewicht: 17900 kg
- Leistung: 4 x 28,3 kW (GE 265), 4 x 30,9 kW (W 510)
- Platzangebot: 46 Sitzplätze, 47 Stehplätze
- Fußbodenhöhe über SOK: 755 mm

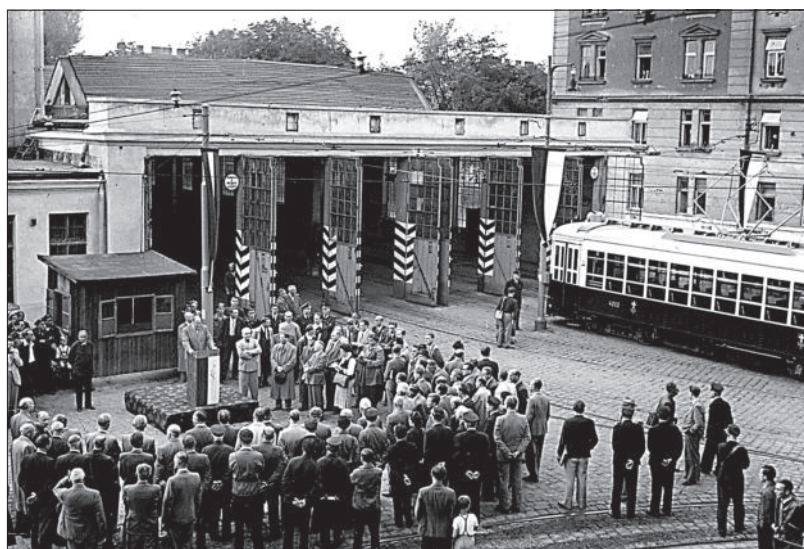


Die Wagen hatten einige Nachteile. Es konnten keine Beiwagen angehängt werden, sie waren für die damaligen Wiener Verhältnisse überbreit (2,49 m) und es konnten keine Schienenbremsen installiert werden. Wegen der Über-Breite der Wagen konnten sie nur auf den ehemaligen Strecken der ebenfalls breiteren Dampftramway oder auf eingleisigen Strecken verkehren. Da aus finanziellen Gründen nur ein mittig angeordneter Stromabnehmer montiert worden war, musste für die befahrenen Strecken auch eine besondere Oberleitungsgeometrie installiert werden.

Am 10.9.1949 fand im Bahnhof Floridsdorf vom Verkehrsministerium die Abnahme statt. Danach wurde das Fahrzeug wieder in die Hauptwerkstätte nach Rudolfsheim überstellt.

In den Wiener Zeitungen wurde viel, auch oft widersprechendes geschrieben, da die Wiener Verkehrsbetriebe keinerlei Information über die Amerikanischen veröffentlichten.

Mit Spannung wurde daher die erste öffentliche Probefahrt



Vorstellung der beiden ersten Z-Triebwagen (4201 und 4202) im Bahnhof Floridsdorf.
Foto: Wiener Linien, 16.9.1949

Betriebsnummer in					
New York	Wien	New York	Wien	New York	Wien
626	4215	647	4222	670	4206
627	4210	648	4229	671	4221
628	4217	649	4204	672	4235
629	4239	650	4212	673	4226
631	4216	651	4207	674	4225
634	4234	652	4224	675	4237
635	4223	653	4228	676	4233
636	4218	654	4241	677	4209
637	4202	657	4230	678	4220
638	4205	661	4213	679	4208
639	4238	664	4211	680	4227
640	4242	665	4203	681	4231
645	4201	667	4236	685	4232
646	4219	668	4240		

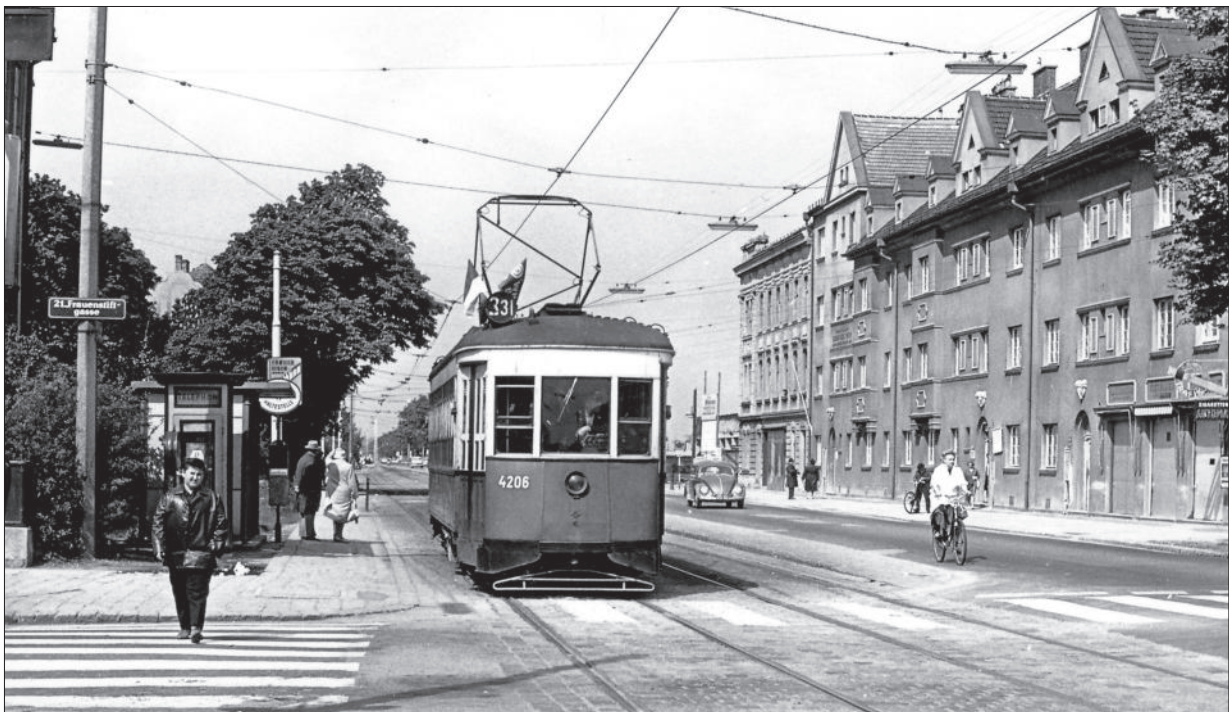


Eine Parade mit drei Z-Triebwagen in der End- und Anfangsstelle in Stammersdorf.

Foto: Egbert Leister, 10.5.1964



Sogar auf Postkarten wurden die amerikanischen Wagen festgehalten. Ein Z, noch mit offener Türe wartet in der Haltestelle Großjedlersdorf
Sammlung Egbert Leister



Und nochmals Großjedlersdorf - Z 4206, in Fahrtrichtung Eßlinggasse wird gleich die Frauenstiftgasse queren.
Foto: Egbert Leister, 10.5.1964

erwartet, welche am 16.9.1949 spät nachmittags mit den Wagen 4201 und 4202 auf der Linie 31 zwischen Floridsdorf und Franz-Josefs-Kai stattfand. Zeitzeugen berichteten von einer grandiosen Triumphfahrt, durch ein Spalier von tausenden jubelnden Wienern führte.

Nach Einschulung des Personals und Fertigstellung weiterer Wagen konnte der Einsatz beginnen. Die fast 13 Meter langen, vierachsigen Wagen gingen dann ab 13.3.1950 auf der Linie 331 (heute Linie 31) in Betrieb.

In Wien erhielten die Wagen die Typenbezeichnung Z. Aufgrund ihrer Herkunft gaben ihnen die Wiener den Spitznamen "Amerikaner".



Z 4209 im Einsatz auf der Linie 231 in Floridsdorf, Am Spitz

Foto: Egbert Leister, 5.9.1959

Etwas später wurden sie auch auf der Linie 17 eingesetzt. Im Tagverkehr waren die Z auf der Linie 331 bis 5.6.1964 eingesetzt. Hier wurden sie dann durch die Type F abgelöst.

Ein Teil der Wagen kam nach Vorgarten für die Linie 11. Vom 13.1. bis 11.4.1964 verkehrten auf der Linie 17 keine Z, da diese in Vorgarten zur Schulung der Fahrer benötigt wurden.

Die Linie 231 wurde, wie auch die Linie ~~231~~ im Silvesternachtverkehr von 1953 bis 1957 betrieben, die Linie 331 von 1951 bis 1964.



Z 4212 bei der Schleifenfahrt um das Amtshaus Am Spitz.

Foto: Egbert Leister, 5.9.1959



Z 4204 auf der Linie 217 am Aspener Siegesplatz.

Foto: Josef Hlavač, 15.7.1967



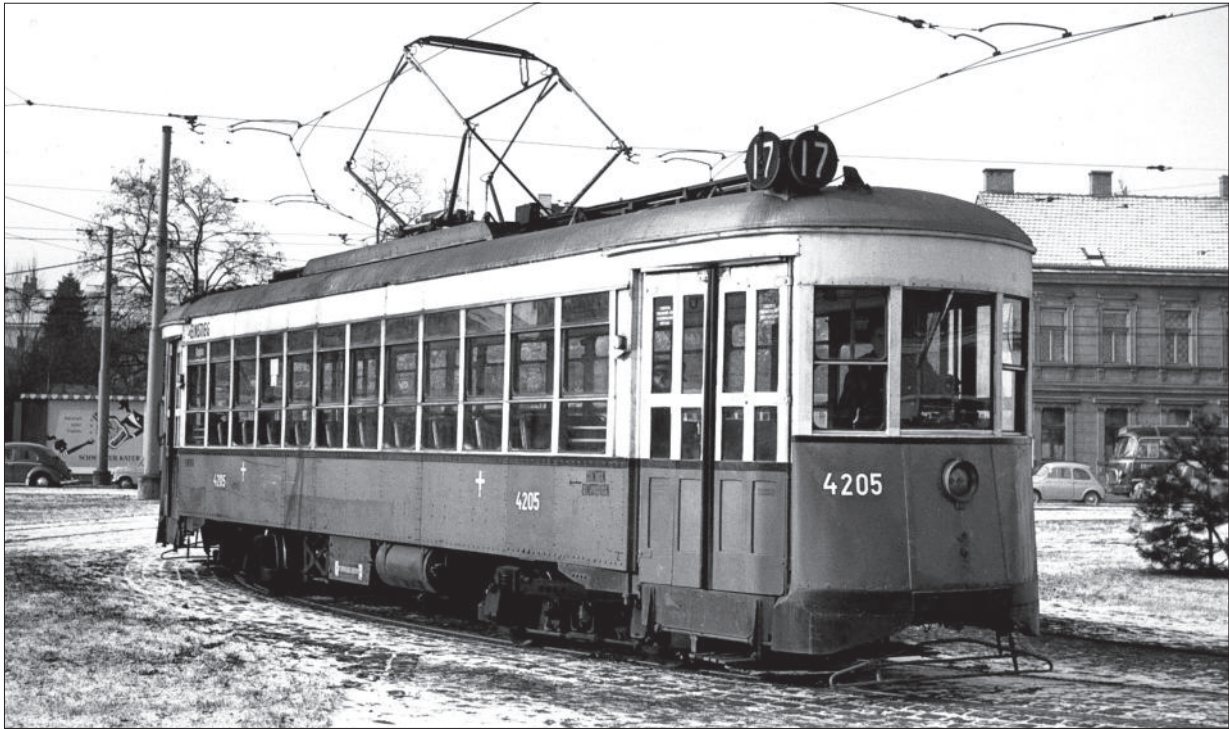
Egbert Leister hat diese schönen und auch interessanten Szenen der 132er-Z auf der eingleisigen Strecke am alten Eisenbahner-Berg eingefangen.

Oben: ein Z am 9.4.1961 in der Mitte auf der Brücke. Noch ist die Bahnstrecke nicht elektrifiziert, wird aber auf der Tafel am rechten Bildrand angekündigt.

Rechts: Ein weiterer Z, ebenfalls am 9.4.1961, hat die Brücke bereits gequert und wird über die Rampe bergab zur Stadt fahren.

Unten: Am 9.4.1961 lässt der Z 4210 die eingleisige Rampe hinter sich und wird gleich in die Betriebsausweiche einfahren und dann weiter nach Strebersdorf. Interessant ist die unterschiedliche Art der beiden Gleise - links Vignol- und rechts Rillenschienen.

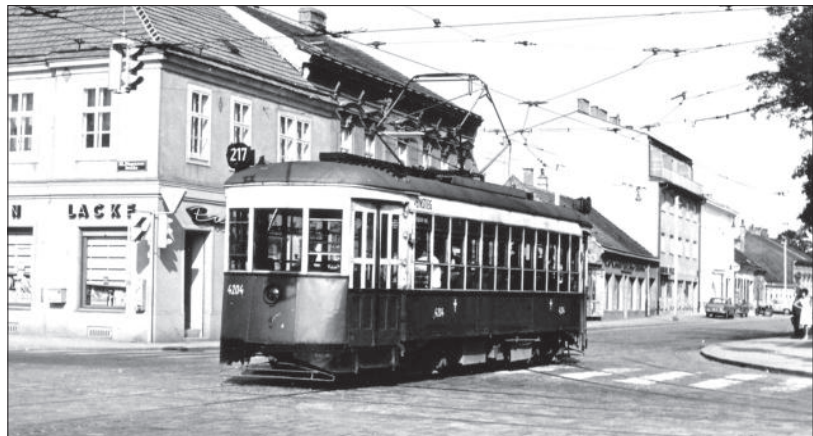




Z 4205 in der Schleife am Franz-Jonas-Platz.

Foto: DI Josef Michlmayr, 14.12.1963

Der Einsatz auf der Linie 17 endete mit 15.7.1966, zufolge der Verlängerung der Linien 217 und 317 von Kagran nach Floridsdorf. Der Betrieb der Linie 17 dauerte an Werktagen von 6 - 20 Uhr, an SF von 7 - 20 Uhr, davor und danach verkehrte auf der Strecke der Linie 17 eine Linie ~~17~~ mit Z, welche ab 24.6.1967 durch K ersetzt wurden. Die Linie 217 wurde ebenfalls mit Z betrieben, was am 9.9.1967 mit dem Ersatz durch K + k5 endete.



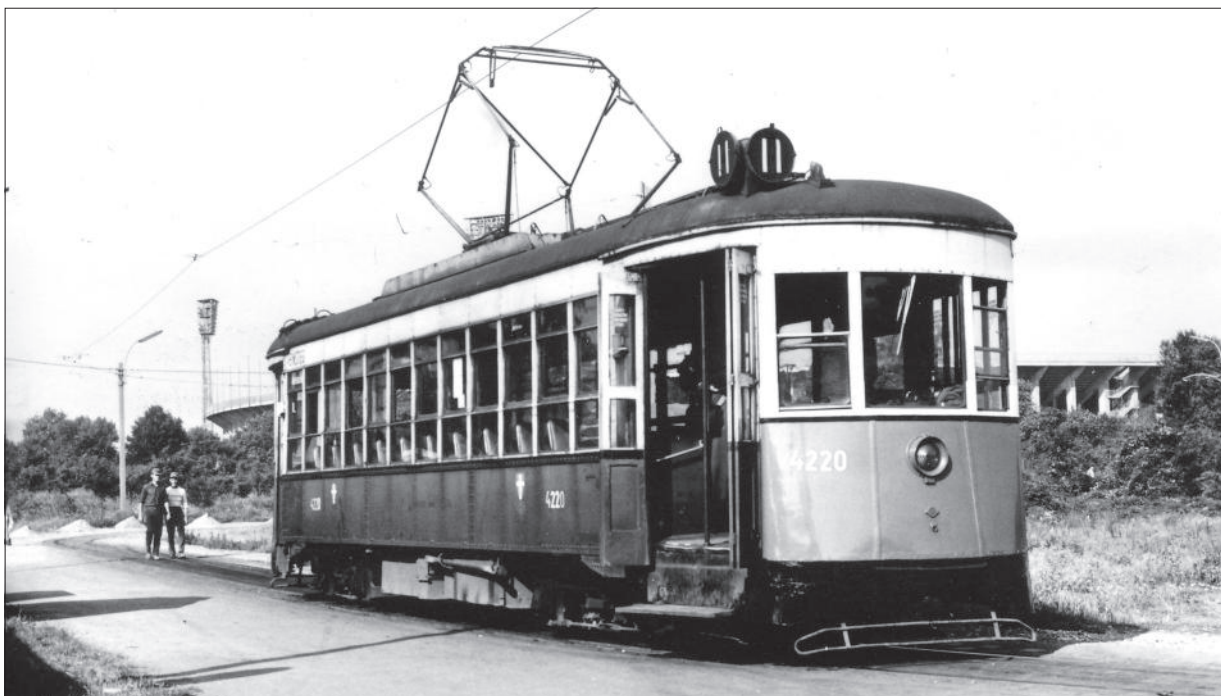
Der Z 4204 fährt am 16.7.1966 auf der Kreuzung mit der Wagramer Straße in Richtung Englisch Feld.

Foto: Egbert Leister



Z 4242 auf dem eingleisigen Streckenabschnitt in der Engerthstraße, nächst Traisengasse.

Foto: Egbert Leister, 24.5.1965



Z 4220 am 3.7.1968 in der Stadion-Schleife bei der Wehlstraße.

Foto: Harald Herrmann/Archiv DI Wolfgang Simetsberger,

Die seit 6.6.1964 auf der Linie 11 verkehrenden Z bewährten sich dort so gut, dass wieder Instandsetzungsarbeiten vorgenommen wurden und da der äußere Eindruck der Fahrzeuge durch ein mehrjähriges Lackierungsverbot schon stark gelitten hatte, wurden noch komplette Neulackierungen vorgenommen (4207, 4230).

Die bei den Fahrgästen überaus beliebten "Amerikaner" (Type Z) mit den Betriebsnummern 4201 – 4242 fuhren fast 20 Jahre in ihrer neuen Heimat Wien, aber am 5. September 1969 wurden auch die letzten Wagen auf der Linie 11 aus dem Verkehr gezogen. Die Z-Wagen waren die letzten Personenwagen Wiens ohne Schienenbremsen.

In der Wahrnehmung der Bevölkerung dieser eher kleinen Serie von 42 Wagen gegenüber anderen Serien (z. B. Type G mit 519 Stück) waren die Wagen dieser exotischen Bauart im Bewusstsein der Bevölkerung viel stärker verankert als manche einheimische Type.

Insgesamt sieben Wagen gingen an diverse Museen, wobei der Z 4208 der Einzige ist, der in der Wiener Lackierung erhalten blieb.



Mit vielen Z kam es immer wieder zu Unfällen, meistens Auffahrunfälle. Diese endeten dann, wie 4217 im Altlager des Bahnhofs Simmering.

Foto: Sammlung Prof. Harald Marincig



Im Altlager Simmering war dann das Ende. 4226 ist bereits umgeworfen und wartet nur mehr, dass er Feuer fängt.

Foto: Sammlung Prof. Harald Marincig

Verbleib der Wiener Amerikaner

Nummer New York	Fertiggestellt	Nummer Wien	Ausge- schieden	Verbleib	Nummer New York	Fertiggestellt	Nummer Wien	Ausge- schieden	Verbleib
645	19.09.1949	Z 4201	18.12.1969	1)	647	18.02.1950	Z 4222	18.12.1969	5)
637	19.09.1949	Z 4202	18.12.1969		635	09.03.1950	Z 4223	26.06.1967	
665	02.01.1950	Z 4203	30.11.1967		652	21.03.1950	Z 4224	18.12.1969	
649	20.01.1950	Z 4204	18.12.1969		674	24.02.1950	Z 4225	10.07.1969	
638	07.02.1950	Z 4205	10.07.1969		673	09.03.1950	Z 4226	10.07.1969	
670	10.02.1950	Z 4206	15.12.1966	2)	680	10.03.1950	Z 4227	10.07.1969	6)
651	18.02.1950	Z 4207	18.12.1969		653	06.04.1950	Z 4228	18.12.1969	
679	10.03.1950	Z 4208	18.12.1969		648	26.03.1950	Z 4229	01.07.1964	
677	07.03.1950	Z 4209	15.06.1966		657	10.05.1950	Z 4230	27.12.1968	
627	11.03.1950	Z 4210	27.12.1968		681	13.04.1950	Z 4231	15.10.1961	
664	13.04.1950	Z 4211	30.12.1964	3)	685	20.04.1950	Z 4232	15.12.1966	7)
650	17.04.1950	Z 4212	27.12.1968		676	27.04.1950	Z 4233	27.12.1968	
661	27.04.1950	Z 4213	01.07.1963		634	05.05.1950	Z 4234	18.12.1969	
666	10.05.1950	Z 4214	01.07.1964		672	12.06.1950	Z 4235	28.06.1968	
626	28.06.1950	Z 4215	10.07.1969		667	02.06.1950	Z 4236	10.07.1969	
631	15.07.1950	Z 4216	18.12.1969	4)	675	17.05.1950	Z 4237	01.07.1963	6)
628	27.07.1950	Z 4217	01.07.1964		639	03.06.1950	Z 4238	18.12.1969	
636	17.08.1950	Z 4218	01.12.1962		629	12.06.1950	Z 4239	15.12.1966	
646	25.08.1950	Z 4219	18.12.1969		668	22.06.1950	Z 4240	28.02.1961	
678	01.09.1950	Z 4220	18.12.1969		654	18.07.1950	Z 4241	01.07.1964	
671	08.09.1950	Z 4221	30.11.1967		640	18.07.1950	Z 4242	18.12.1969	6)

- 1) Tramway Museum Graz
- 2) Wien (Verkehrsmuseum Remise)
- 3) Seashore Trolley Museum (USA)
- 4) National Capital Trolley Museum (USA)

- 5) Tramway Museum Society, Crich (GB)
- 6) Museumstramway Mariazell
- 7) Branford Electric Railway Ass. (USA)



Der Wiener Z 4202 wurde in Graz auf sein ehemaliges amerikanisches Aussehen umlackiert und war für die Installation einer Modellbahnanlage im Fahrgastraum vorgesehen.

Foto: Sammlung Prof. Harald Marincig



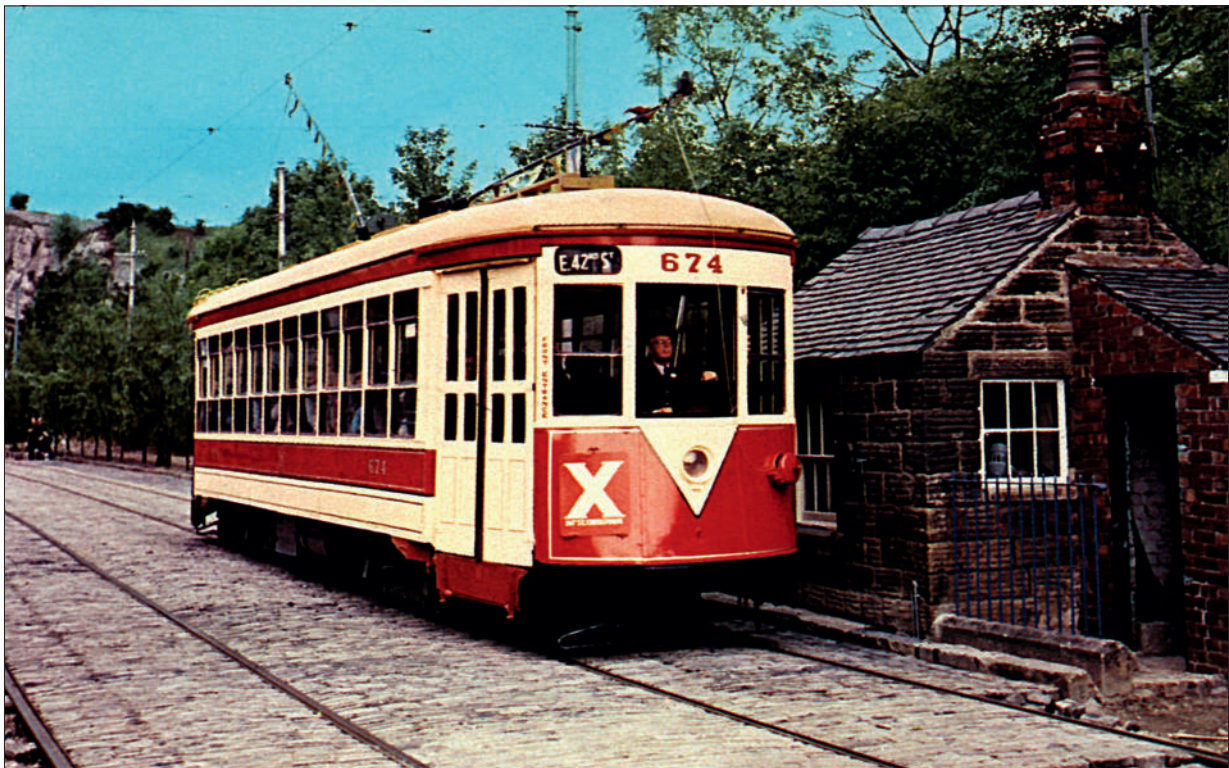
Der Wagen 631 hatte in Wien die Wiener Nummer 4216. Er kam zum „Seashore Trolley Museum“ in Kennebunkport, Main (USA).
Foto: Dann Chamberlin, Juli 1999



Am Vortag der Übergabe des Z 4225 an das Museum Crich erfolgte noch eine Sonderfahrt nach Stammersdorf und retour. Der Wagen ist bereits auf der Rückfahrt, kurz vor der Betriebsausweiche.
Foto: Ernst Lassbacher, 12.10.1969



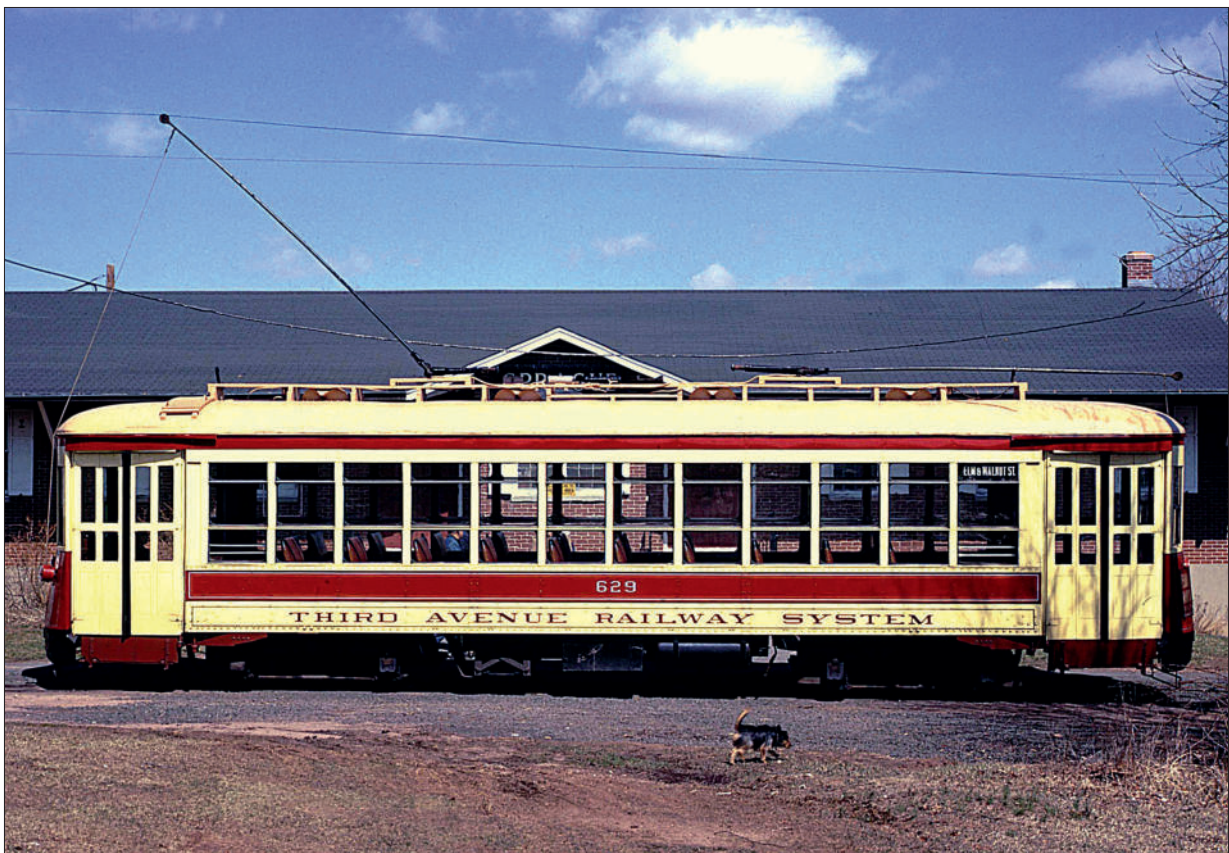
Übergabe des Z 4225 an das Museum Crich durch Stadtrat Franz Nekula (rechts im Bild, die linke Hand an der Schachtel mit der Schaltkurbel) am 13.10.1969 in der Stiftgasse anlässlich der "British Week in Vienna".
Foto: Ernst Lassbacher



Der ehemalige Z 4225 als 674 in seiner neuen Heimat Crich in England.
Foto: Sammlung Prof. Harald Marincig



Der Z 4239 (629) wurde für das Museum "Branford Electric Railway Association" (USA) rückgebaut. Noch mit Wiener Aussehen befindet sich der Wagen am 13.5.1967 hier in einer Werkstatt der NYCTA in New York auf Conny Island. Foto: Russel E. Jackson /Sammlung Lambert Cipek



629 (ex Wien 4239) im Museum "Branford Electric Railway Association" (USA). Foto: Russel E. Jackson /Sammlung Prof. Harald Marincig

Epilog

In Wien blieb der Z 4208 erhalten und kann im Verkehrsmuseum der Wiener Linien, remise, besichtigt werden.

Eigentlich wollten die damaligen Betreuer der "Museumsfahrzeuge" im Bahnhof Ottakring nach einer Besichtigung im Altmateriallager Simmering im Jahr 1969 den Z 4207 als Museumswagen erhalten.

Am Tag der Abholung hatte es aber so stark geschneit, sodass es unmöglich war, in Simmering zu diesem Wagen zu gelangen. Eine kurze Nachvisite ergab, dass sich der freistehende Wagen 4208 in einem etwa gleich guten Zustand wie der Wagen 4207 befand. So kam der 4208 zu Museumsehnen!

Der in Bedienung und Erhaltung sehr komplizierte Wagen war immer eine Herausforderung im (ehemaligen) Wiener Straßenbahnmuseum, wo er von 1986 bis 2010 betriebsfähig erhalten wurde. Bei vielen Anlässen (z.B. 1986, 1990, 1996, 1997, 2009 und 2010) wurde der Z 4208 in Festzügen, Konvois oder bei Einzelveranstaltungen als fahrendes und damit lebendes Museumstück eingesetzt.

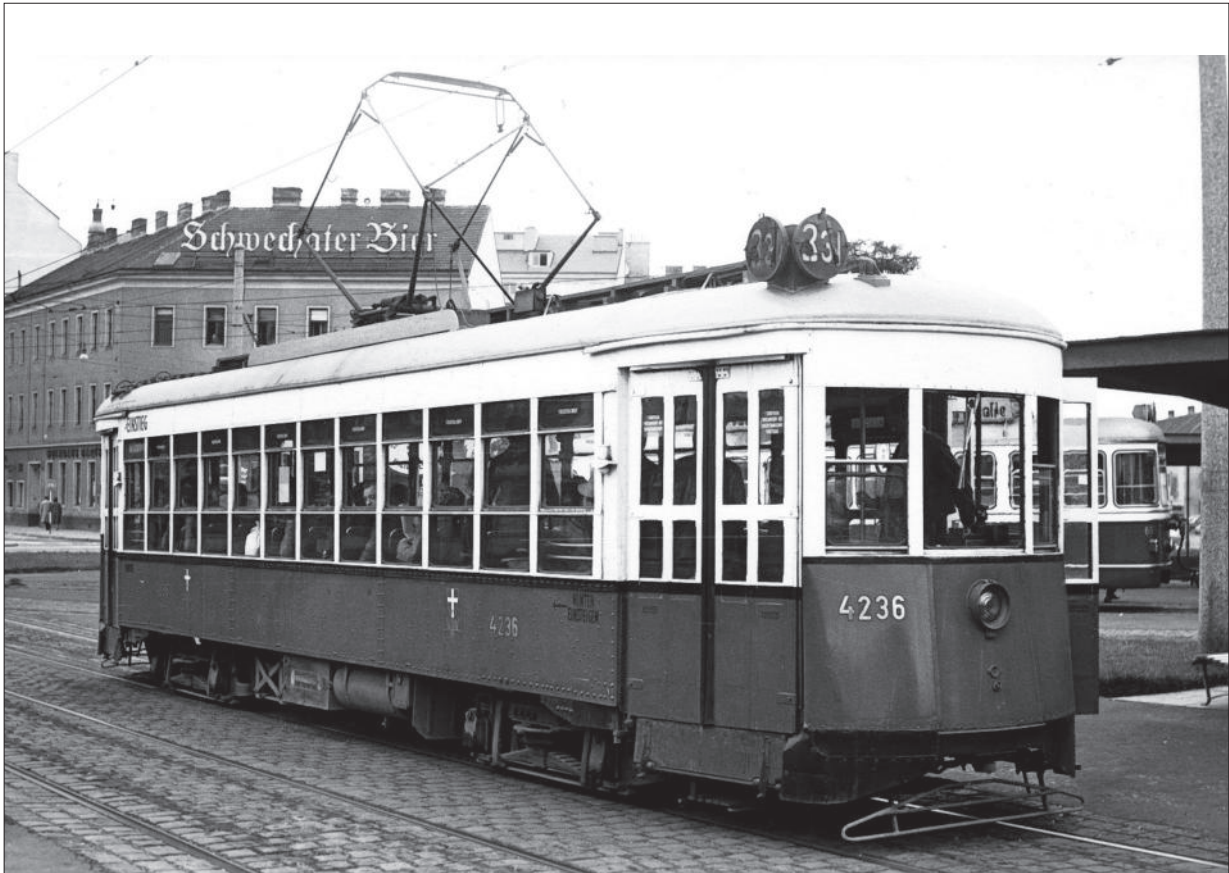
Während dieser Zeit hatte ich es sich Prof. Harald Marincig, der damalige Leiter, vorbehalten, den Z 4208 fahrtechnisch selbst zu betreuen, wodurch er sich die sehr komplizierte Bedienung des Wagens gut aneignen konnte.

Bei den Vorarbeiten zur 100-Jahr-Parade im Jahr 2003 zeigte es sich aber, dass die Zahnradantriebe des Z 4208 absolut abgefahren waren und ein Fahrbetrieb daher nicht möglich war. Mit großem Einsatz der Hauptwerkstätte und der Museumswerkstätte konnten die ungebräuchlichen, pfeilverzahnten Ritzel und Großzahnräder in den folgenden Jahren aber doch beschafft und montiert werden. Der Wagen bekam dabei auch gleich eine Hauptrevision, aber erst in der Museumssaison 2009 konnte der Amerikaner an den Aktivtagen wieder für die Museumsbesucher eingesetzt werden.

Mittlerweile sind die Aktivtage, die Fahrten mit dem Z 4208 und die Amerikaner-Wagen auf Wiens Straßenbahngleisen Geschichte. Dass es auch anders geht zeigen uns einige andere Museen.



Der gutbesuchte Museumswagen Z 4208 am 2.8.2009 bei einer Rundfahrt im Zuge der Aktivtage am Ludwig-Koeßler-Platz.
Foto: Peter Mattersdorfer

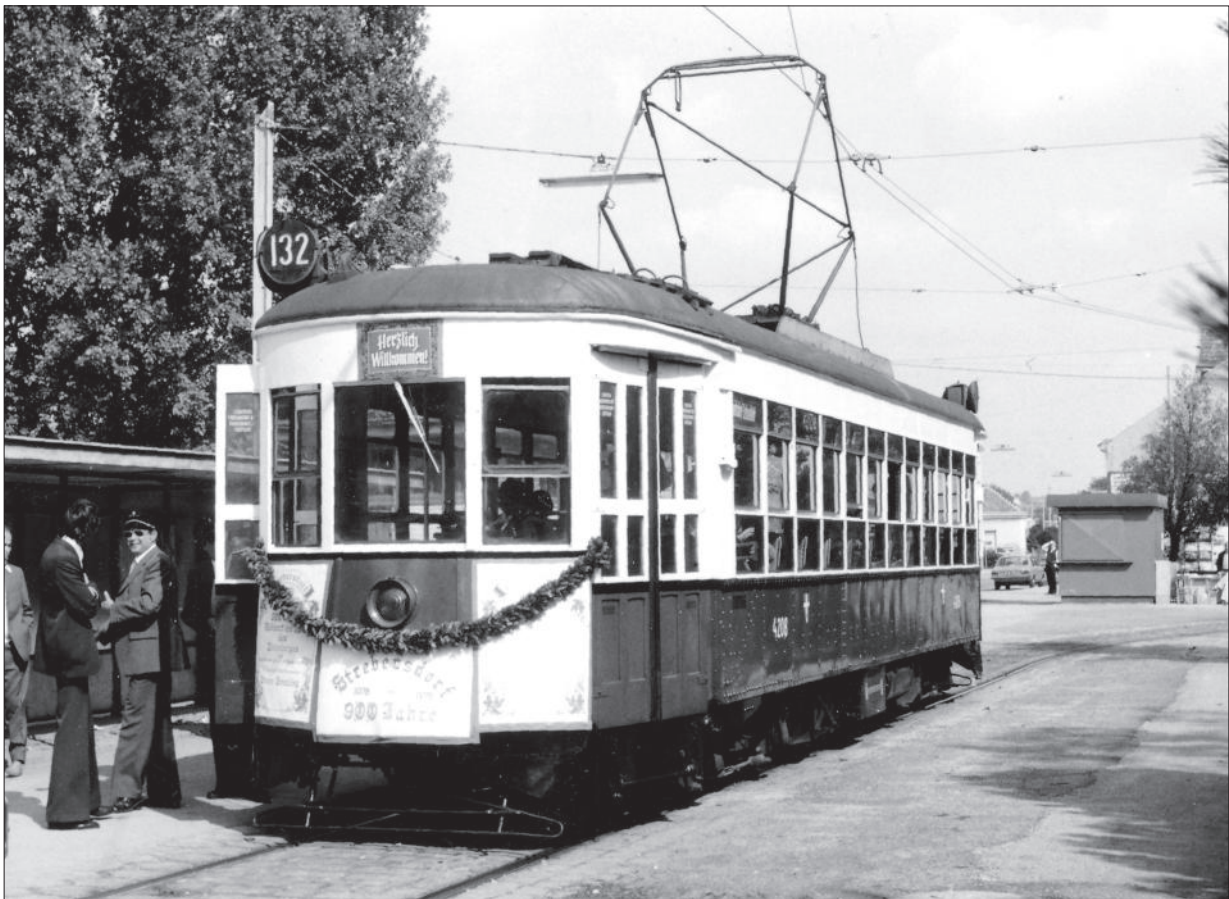


Am 7.9.1963 wartet der Z 4236 am Friedrich-Engels-Platz auf die Weiterfahrt zum Schottenring.
Foto: DI Josef Michlmayr



1. Mai im Bahnhof Floridsdorf: Z 4215 und G₂ 2074.

Foto: Sammlung Prof. Harald Marincig



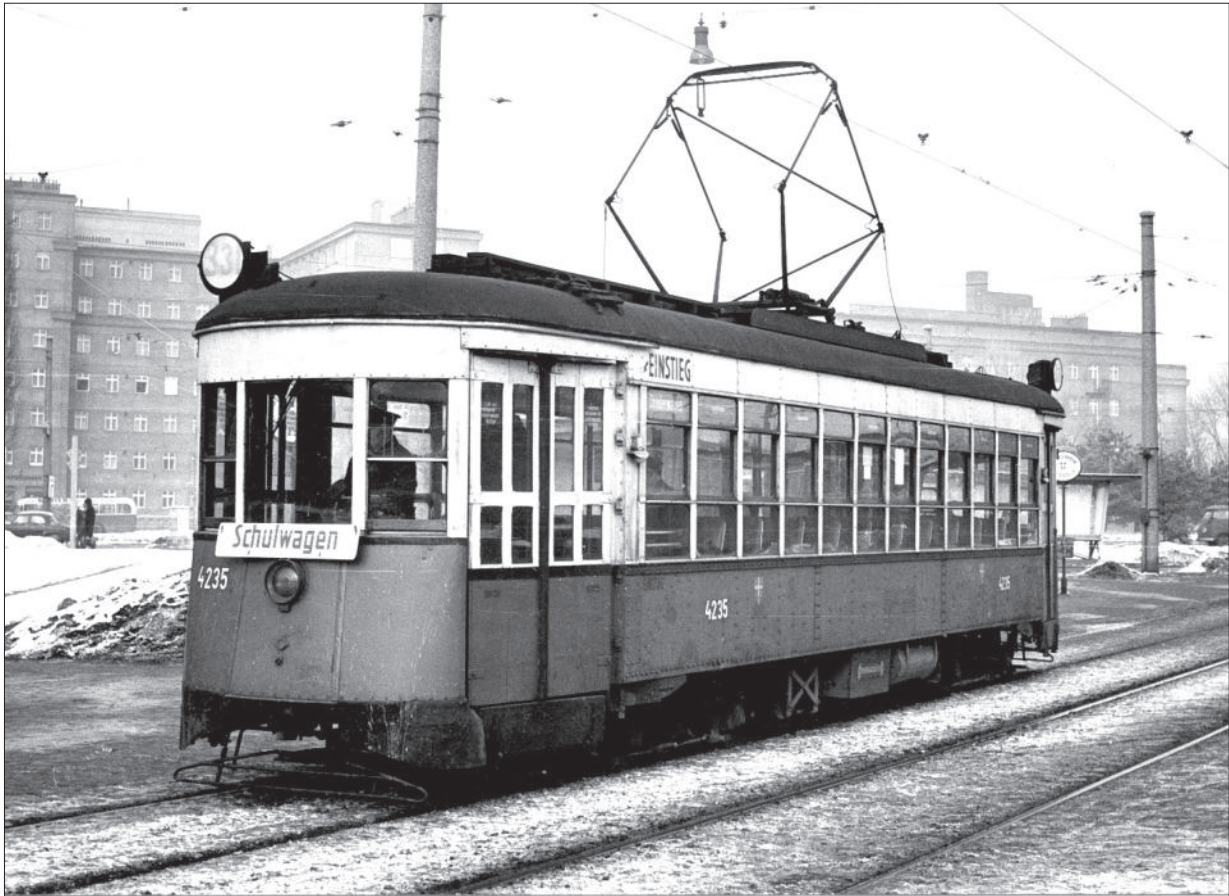
Wagen 4208 mit Werbung 900 Jahre Strebendorf in der Endstelle Rußbergstraße.

Foto: Egbert Leister, 16.9.1978



Z 4213 fährt von der Schloßhoferstraße zur Endstelle beim Amtshaus, Am Spitz.

Foto: Egbert Leister, 5.9.1959



Personalschulungen müssen auch mit der Type Z durchgeführt werden. Z 4235 als Fahrschule am Friedrich-Engels-Platz.
Foto: DI Josef Michlmayr, 18.1.1964



Links Z 4219 (331), rechts Z 4207 (17) vor dem Bahnhof Fioridsdorf in der Schöpfleuthnergasse.
Foto: Egbert Leister, 10.5.1964

