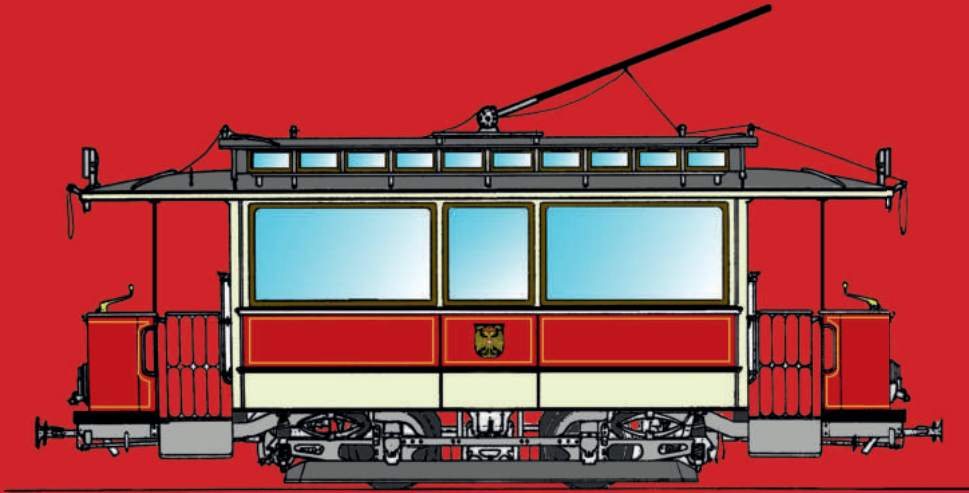


Vor 40 Jahren

tramway digital

Peter
Mattersdorfer



Eröffnung des Wiener Straßenbahnmuseums



Peter Mattersdorfer

**Vor 40 Jahren
Eröffnung des
Wiener Straßenbahnmuseums**

Impressum:

Autor: Peter Mattersdorfer, © Wien

1. Auflage – Mai 2026

Digitaler Eigenverlag

Lektorat: Walter Petrouschek, Sabine Grahsner und Roman Lillich

Layout & Grafik: Peter Mattersdorfer

Copyright Peter Mattersdorfer, MP-VIDEO - 2026

Quellenangaben:

Daten Archiv Peter Mattersdorfer

Sammlung „Wiener Tramwaymuseum“ (Helmut Portele)

Daten Archiv Harald Marincig

Der Traminator (Harald Marincig)

Fahrt in die Vergangenheit (Ernst Lassbacher)

tramway & modell (Kurt Sedlacek)

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 Mai 2026

Titelseite:

Ehemaliges Logo des Wiener Straßenbahnmuseums - Archiv Prof. Harald Marincig,
Eingangstor zum Museum und Halle IV im Jahr 1986 - Foto: Wiener Linien

Letzte Seite

Triebwagen Type D bei Winterwetter am 5.1.2004 im Straßenbahnmuseum - Foto: Prof. Harald Marincig

VORWORT

Vor 40 Jahren, am 31.5.1986 wurde das Wiener Straßenbahnmuseum in Wien Erdberg eröffnet.

Zu diesem Zeitpunkt war bereits eine Sammlung vorhanden, die nun an einer zentralen Stelle gezeigt werden konnte.

Wie es zu dieser Sammlung kam, soll hier dargestellt werden.

Es wird versucht die Aktivitäten von Privatpersonen (bis 1986) und danach des Wiener Straßenbahnmuseums (1986 - 2009) in einem groben Überblick darzustellen. Eine Vollständigkeit ist nicht Ziel des Verfassers.

Ein anderes Thema ist die Weiterentwicklung des Museums und seiner Fahrzeuge unter der Führung der Wiener Verkehrsbetriebe, bzw. danach von den Wiener Linien.

Im Gegensatz zu heute fanden immer wieder Aktivitäten statt, bei denen ein Teil der gesammelten Fahrzeuge im Betrieb der Öffentlichkeit vorgeführt und somit in Erinnerung gerufen wurden. Zuerst erfolgte das von Privatpersonen aus, ab 1986 war das Straßenbahnmuseum der Organisator und Veranstalter.

Heute ist das Museum eine statische, in Zusammenarbeit mit dem Museumsbeirat errichtete „Event-Location“ (um es Neudeutsch auszudrücken), wobei die Events mit den historischen Wagen oft sehr wenig bis gar nichts zu tun haben.

Ich wünsche Euch viel Spaß beim Lesen.

Peter Mattersdorfer

Am 31. Mai 1986 wurde der erste Teil, die Halle IV im Betriebsbahnhof Erdberg eröffnet.

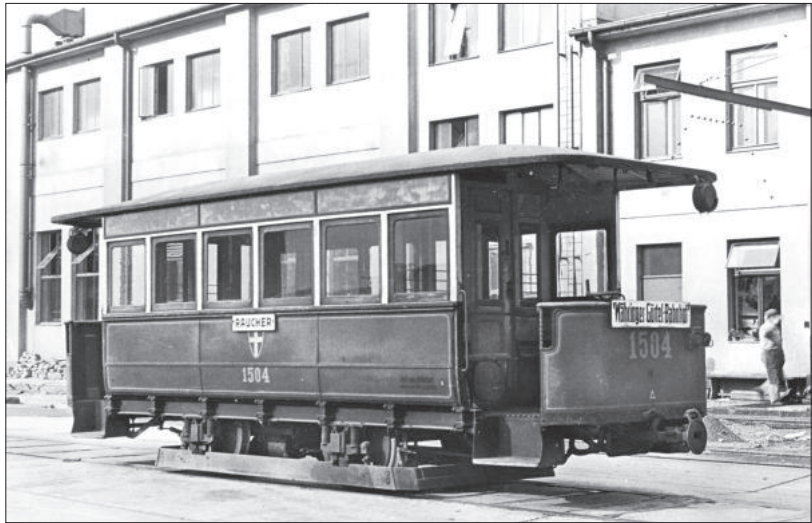
Dieses Datum mag zwar markant und historisch sein, aber man muss die Zeit davor betrachten, so dass man erfährt, wie es zum Straßenbahnmuseum gekommen ist und auch, woher die historischen Fahrzeuge in der Ausstellung stammen.

Einleitend muss vorweg erwähnt werden, dass der Verkehrsbetrieb in Wien nie ernsthaft Interesse hatte, alte auszuscheidende Straßenbahnwagen aufzuheben oder sogar auszustellen. Im Vordergrund stand immer das Neue, das Moderne.

Kommt einem das nicht bekannt vor?

Die meisten vorhandenen historischen Fahrzeuge der Wiener Straßenbahn verdanken ihr heutiges Dasein Privatpersonen bzw. Initiativen auf privater Basis. Es muss hier aber auch erwähnt werden, dass doch vereinzelt Interessierte aus den Reihen des Wiener Verkehrsbetriebs mitgeholfen haben, damit etliche Fahrzeuge überleben konnten. In hintersten Winkeln von Remisen und sogar teilweise auf Firmengeländen wurden die Fahrzeuge gelagert und versteckt. Personenwagen wurden zu Arbeitswagen umbezeichnet, so dass ihre Existenz legitimiert werden konnte. Ohne diese Aktivitäten wäre die heutige Fahrzeugsammlung nicht vorhanden.

Am 1. Juli 1961 wurde die Straßenbahnlinie 13 (Südbahnhof – Alser Straße) nach knapp über 48 Jahren ein- und auf Autobusbetrieb umgestellt. Wegen der vorangegangenen Proteste der Wiener Bevölkerung wollte man wenigstens „a schöne Leich“ präsentieren. Ein Festzug wurde für den Abschied geplant. Hierfür holte man den ehemaligen Pferdebahnwagen s₂ 1504 aus seinem Versteck, lackierte ihn auf Grün um und verpasste ihm die Nummer 340. In dieser Aufmachung war er Beiwagen zu der originalen Krauß'schen Dampftramwaylok Nummer 11.



Beiwagen s₂ 1504 am Werksgelände der SGP in Wien Simmering, gerettet von DI Gerhard Mayr.

Foto: DI Gerhard Mayr/TAÖ, 23.10.1957



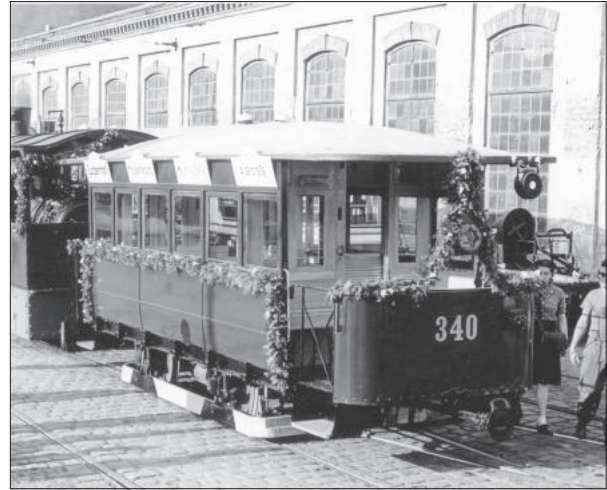
Auch Elfried Schmied muss als Fahrzeugretter erwähnt werden.

Foto: Johann Kössner



Für den abendlichen Festzug werden die teilnehmenden Fahrzeuge im Bhf. Favoriten hergerichtet.

Foto: Lambert Cipek



Vorbereitungen bei der Dampftramway-Lok 11 und am Beiwagen 340 im Bhf Favoriten.

Fotos: Lambert Cipek



Die Dampftramway-Lok bei der Anfahrt zur Abschiedsfahrt am Wiedner Gürtel.

Foto: Egbert Leister, 1.7.1961



Diese konnte schon vorher mit Hilfe des Österreichischen Eisenbahnmuseums gerettet werden.

Bei der Abschiedsfahrt folgten nach der Pferdebahn und Dampftramway die elektrische Traktion mit dem G₂ 2003 (ehemaliger Salontriebwagen) und dem Beiwagen k₃ 3594. Am Schluss fuhren drei der neuen Doppeldeckerbusse.

Das Interesse der Bevölkerung war groß. Trotzdem gingen die privaten Bemühungen zum Aufbau eines Museums mit der dazugehörigen Sammlung vorerst jedoch noch ins Leere.

Links:

Der geschückte G₂ 2003 bei der Abschiedsfahrt am 1.7.1961. So ein Spektakel ist heute aus Sicherheitsgründen nicht mehr durchführbar.

Foto: Wiener Linien

Zur Verbesserung des Verhältnisses der Wiener Stadtwerke zu ihren Kunden wurde von 1966 bis 1986 ein „Tag der offenen Tür“ abgehalten. Beim Ersten am 16. Juli 1966 gab es im zweiten Wiener Gemeindebezirk auf der Ausstellungsstraße ein Wettfahren zwischen einem Pferdebahnwagen und einem damals hochmodernen Gelenktriebwagen (E 4458). Hierfür wurde der 1961 hergerichtete Wagen 340 wieder aktiviert. Da für den Gelenktriebwagen der Strom abgeschaltet wurde, gewann natürlich die Pferdebahn.



Die Pferdetramway am 16.7.1966 auf der Ausstellungsstraße.

Foto: Egbert Leister

Anlässlich des 100-jährigen Gründungsjubiläums der „Wiener Tramwaygesellschaft“ gab es am 11. Mai 1968 eine Parade. Ausgangspunkt war die Stiftgasse, wo die Fahrzeuge für die Parade bereitgestellt waren. Die Fahrt ging dann über die innere und äußere Mariahilfer Straße zum Bahnhof Rudolfsheim und zurück. Die rege Anteilnahme der Bevölkerung zeigte die Liebe der Wiener zu ihrer alten Tramway, doch war die Zeit für ein Museum bei den Wiener Verkehrsbetrieben noch immer nicht reif.



Dampftramway mit Lok 11 auf der inneren Mariahilfer Straße.

Sammlung Prof. Harald Marincig

Nun ein Blick zurück.

Elfried Schmidt, ein junger, ambitionierter Wiener Straßenbahner, beantragte am 7. Mai 1947 die Gründung eines Vereins mit dem Namen „Verband der Eisenbahnfreunde“ (VEF). Die Genehmigung durch die zuständige Behörde erfolgte am 2. Februar 1950. In der konstituierenden Generalversammlung wurde Schmidt zum Verbandssekretär (Schriftführer) gewählt. Er setzte sofort zahlreiche Aktivitäten, um den Verein für Mitglieder attraktiv zu gestalten. Durch einen Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang wurde er 1956 mit nur 37 Jahren aus dem Leben gerissen.

Sein Nachfolger wurde interi-



Auch der G₁ 777, hier bereits im aufgearbeiteten Zustand im Bhf. Ottakring wurde von DI Gerhard Mayr gerettet. Heute ist er der einzig erhaltene Kobel-G der Sammlung „Wiener Tramwaymuseum“. Er kann in der Ausstellung im Verkehrsmuseum „remise“ besichtigt werden.

Foto: Fritz Buckner, 1972



Die Wagensammlung in der Halle IV im Bhf Ottakring.

Fotos: Sammlung Prof. Harald Marincig (oben) und Fritz Buckner (Mitte)

mistisch und später durch die reguläre Wahl der damals sehr junge Helmut Portele. Er hatte sich schon vorher mit Elfried Schmidt sehr gut verstanden und daher auch sein Vertrauen erworben.

Helmut Portele, der neue Verbandssekretär des VEF, wollte schon seit längerer Zeit eine historische Dokumentation der Wiener Straßenbahn an zentraler Stelle aufbauen. Durch gute, mühsam aufgebaute Kontakte zur Wiener Kommunalpolitik gelang es ihm, die Halle IV im Betriebsbahnhof Ottakring als Heimat für die bereits gesammelten historischen Wagen zu bekommen.



H 2215 und G₂ 2051 in Bhf. Ottakring.

Foto: Fritz Buckner

1969 trat beim Resort „Städtische Unternehmungen“ Franz Nekula die Nachfolge von Maria Schau-mayer an. Aus finanziellen und personellen Gründen waren nun die Wiener Stadtwerke bestrebt, die bei den Verkehrsbetrieben verbliebenen historischen Wagen loszuwerden. Helmut Portele schaffte es, sieben Trieb- und elf Beiwagen namens der Arbeitsgruppe VEF-Fahrzeugerhaltung für das „Wiener Tramwaymuseum“ zu erstehen. Jedoch verhielt sich der VEF-Vorstand weiterhin ablehnend und beschloss Ende 1971 die Auflösung der VEF-Fahrzeugerhaltung „Wiener Tramwaymuseum“. Damit verlor die Arbeitsgruppe „Wiener Tramwaymuseum“ auch die finanzielle und organisatorische Unterstützung.

Ein Zitat von Helmut Portele, das heute nach wie vor zutreffend ist, soll hier wiedergegeben werden: *Denn leider haben auch beim VEF, wie bei vielen Vereinen, Widersacher eine gewisse Tradition, meist Personen, welche beruflich und privat nicht ausgelastet sind.*

Ein weiteres Projekt von Helmut Portele war die Errichtung einer Museumsbahn auf der ehemaligen Strecke der Linie 360. Portele konnte auch durch Intervention an den richtigen Stellen für einige Monate die Einstellung der Abbrucharbeiten erreichen. Dass es letztendlich nicht dazu kam, lag großteils an Querschüssen – vor allem aus den Reihen des VEF.

Wiedergabe einer Textstelle aus dem Buch „Fahrt in die Vergangenheit“: *Ich erinnere mich noch gut an dessen (Anm.: VEF) Generalversammlung 1968 im Filmsaal der ÖBB-Generaldirektion, wo nach dem Referat von Helmut Portele über das Projekt einer Museumsbahn auf der eingestellten Linie 360 ein ob seiner zahlreichen Fachpublikationen sehr prominentes Vereinsmitglied aufstand, um mit der mehrmals wiederholten Frage „Hat man sich eigentlich überlegt ...“ gegen das Projekt zu wettern. Und dieses VEF-Mitglied wurde auch an maßgeblichen Stellen, wo man der Idee anfänglich durchaus positiv gegenüberstanden war, vorstellig, um ihnen „die Augen zu öffnen“.*

Zwei junge Mitarbeiter der Arbeitsgruppe „Wiener Tramwaymuseum“ meldeten im Oktober 1970 den Verein „Wiener Tramwaymuseum“ bei der Vereinsbehörde an, wovon Helmut Portele erst im Nachhinein in Kenntnis gesetzt wurde. Sie planten auch die Übersiedlung der Sammlung nach St. Pölten. Es war klar, dass die Zusammenarbeit mit den beiden Mitarbeitern von Helmut Portele beendet wurde.

Am 25. November 1972 erfolgte im Beisein der Vizebürgermeisterin Gertrude Fröhlich-Sandner die Eröffnung der Sammlung „Wiener Tramwaymuseum“. Für die Öffentlichkeit gab es ab nun die Möglichkeit in der Halle IV die Fahrzeuge zu besichtigen, an Führungen teilzunehmen und sich an Schautafeln zu informieren. Als Voraussetzung für die Unterstützung des neu entstandenen Museums durch öffentlich Stellen wurde die rechtliche Grundlage als selbständiger Verein genannt. Daher mutierte die bisherige **Arbeitsgruppe** „Wiener Tramwaymuseum“ zum **Verein** „Wiener Tramwaymuseum“.



Info-Tafel der Arbeitsgruppe „Wiener Tramwaymuseum“.

Foto: Sammlung Fritz Buckner



Die Wagensammlung aus der Vogelperspektive.

Foto: Johannes Ecker

1973 wurde der Betrieb von Stadtrundfahrten durch das „Wiener Tramwaymuseum“ aufgenommen, welche sehr erfolgreich waren und breiten Anklang fanden. Unter anderem wurden der G₃ 2101 und den beiden d₂-Beiwagen 5032 und 5064 eingesetzt. 1985 endeten die Stadtrundfahrten, da die Wiener Verkehrsbetriebe das Rad neu unter dem Titel „Oldtimerfahrten“ erfunden hatten.



Von oben nach unten:
Die Rundfahrtengarnitur mit G₃ 2101 + d₂ 5032 + d₂ 5064 in der Messeschleife im Prater. Der Herr mit schwarzer Hornbrille vor dem Treibwagen ist Helmut Portele.
Foto: Egbert Leister, 20.5.1973



G₁ 777 mit den beiden d₂-Beiwagen in der Aspernbrückengasse am 31.4.1974.

Foto: Fritz Buckner

G₂ 2003 mit d₂ 5019 als Zubringerdienst für die Niederösterreich in der Börseschleife.

Foto: Fritz Buckner, 9.3.1974



unten links:

G₁ 777 mit zwei d₂-Beiwagen durchfährt bei der 54. Sonderfahrt des VEF den Bhf. Wolfganggasse der Wiener Lokalbahn.

Foto: Egbert Leister, 20.4.1974

unten rechts: Der geschmückte G₃ 2101 für Werbefahrten von Arabia-Kaffee.

Foto: Fritz Buckner, 11.9.1973



1978 erinnerten sich die Verkehrsbetriebe, dass vor 75 Jahren (1903) die Kommunalisierung der Wiener Straßenbahn ihren Lauf genommen hatte. Aus diesem Anlass wurden die vorhandenen Oldtimer wieder aus der Versenkung geholt damit am 24.6.1978 ein Festzug veranstaltet werden konnte. Dieser bewegte sich vom Karlsplatz über die Ringstraße und retour. Trotz schlechten Wetters mit starkem Regen fand auch diese Veranstaltung reges Interesse beim Publikum.

Bis zu diesem Zeitpunkt wurden die Veranstaltungen größtenteils durch Helmut Portele in Zusammenarbeit mit den öffentlichen Stellen organisiert und durchgeführt.

Am 22. April 1974 trat Harald Marincig seinen Dienst bei den Wiener Verkehrsbetrieben an. Er musste nun verschiedene betriebsinterne Stationen durchlaufen, angefangen als Schaffner und Fahrer, danach Verkehrsführer und Schulungsabteilung.

Anfang des Jahres 1985 lernte er den für die Verkehrsbetriebe zuständigen Stadtrat Johann Hatzl, der selbst eine große Zuneigung zur Straßenbahn hatte, kennen. Hatzl meinte, dass die vielen vorhandenen, aber brachliegenden historischen Fahrzeuge einen attraktiven Rahmen brauchen würden. Vorerst ordnete er an, dass es in Zukunft jährlich einen „Tramwaytag“ geben sollte, eine Ausstellung über Aktuelles und Historisches der Verkehrsbetriebe in Form eines kleinen Volksfestes.

Am 1. Juni 1985 fand der erste, nun von Harald Marincig organisierte Tramwaytag statt.

Da 1985 das 60-jährige Jubiläum der Wiener Elektrischen Stadtbahn anstand, war es naheliegend, dass der erste Wiener Tramwaytag die Stadtbahn



Dampftramway mit Lok 11 und Wagen 72 als Teilnehmer am Festzug 1978 biegt von der Babenbergerstraße in die Elisabethstraße ein.
Foto: Ernst Lassbacher, 24.6.1978



Harald Marincig als Verkehrsführer, 1977. Man beachte die beachtliche Anzahl der am Schreibtisch aufgereihten Stempeln.
Foto: Sammlung Prof. Harald Marincig



Wichtige Personen bei der VOR-Eröffnung am Praterstern; Bildmitte Harald Marincig, am rechten Bildrand Stadtrat Johann Hatzl.
Foto: Wiener Linien, 3.6.1984

zum Thema hatte. Im Bahnhof Michelbeuern gab es eine Fahrzeugschau und zwischen Michelbeuern und Heiligenstadt war ein Pendelverkehr mit einem alten Stadtbahnzug (N₁ 2916 – n₂ 5993 – N₁ 2942) eingerichtet. In Heiligenstadt war zusätzlich der Stadtbahnzug N 2706 – n 5538 – N 2861 ausgestellt.



1. Tramwaytag, 1.6.1985

von oben nach unten:
Transparent beim Zugang zum
Bhf. Michelbeuern.

Foto: Wolfgang Buckner

Die Stadtbahngarnitur pendelte
zwischen Bhf. Michelbeuern
und Heiligenstadt. Links vom
Zug entsteht gerade die neue
Station Michelbeuern.

Foto: Wiener Linien



Der H₂ 2280 im Zubringer-
dienst zwischen Schottentor
und Bhf. Michelbeuern.

Foto: Wolfgang Buckner

Der Dampftramwayzug wartet
in der Börseschleife auf die Ab-
fahrt zum Bhf. Gürtel. Da die
Lok 11 nicht mehr eingesetzt
werden durfte, kam Lok 8 der
Museumstramway Mariazell
zum Einsatz.

Foto: Wolfgang Buckner





Auszug aus dem Bhf. Ottakring. H 2215 schiebt die Dampftramwaylok 11 und den Wagen 340 in die Maroltingergasse.
Foto: Roman Lillich, 16.5.1986

Das Hauptanliegen von Stadtrat Hatzl war aber die Konzentrierung und Präsentation der in ganz Wien verstreut herumstehenden Museumsfahrzeuge. Dieses neue Museum sollte von den Wiener Stadtwerken – Verkehrsbetriebe geleitet werden. Das bedeutete: Du bringst deine Fahrzeuge in die Ausstellung ein, die Oberhoheit und das Sagen hat aber dann der Verkehrsbetrieb. Mit der Museumsleitung wurde Harald Marincig betraut.

Durch die bevorstehende Eröffnung des Straßenbahnmuseums in Erdberg war das Ende der Ausstellung und der Wagen in der Halle IV im Bahnhof Ottakring absehbar. Am 16. Februar 1986 war dann Schluss im Bahnhof Ottakring. Ein Teil der Sammlung historischer Fahrzeuge übersiedelte in ihre neue Heimat, dem neuen Museum im Bahnhof Erdberg.

Nach vielen kleinen und großen Schwierigkeiten im Bahnhof Erdberg, die alle zeitgerecht gemeistert werden konnten, näherte sich der Eröffnungs-



Der ehemalige Eingang zum Straßenbahnmuseum - das 109er-Türl.
Foto: Wiener Linien, 31.5.1986



Bürgermeister Dr. Helmut Zilk bei der Eröffnungsansprache.
Foto: Wiener Linien, 31.5.1986

tag mit Riesenschritten. Am 31. Mai 1986 wurde die erste Stufe des Wiener Straßenbahnmuseums im Rahmen des 2. Wiener Tramwaytages vom damaligen Bürgermeister Dr. Helmut Zilk eröffnet. Bei der ersten Stufe handelte es sich nur um die Halle IV, da der restliche Teil noch immer Betriebsbahnhof war.

Nach der Eröffnung wird die Halle gestürmt.

Foto: Wiener Linien, 31.5.1986



links: Die Auftraggeber Hatzl und Zilk dürften mit dem Museum zufrieden sein.

oben: Stadtrat Hatzl beim Interview mit Michael Schrenk in der Radiosendung „Autofahrer unterwegs“.

Foto: Wiener Linien, 31.5.1986

Neben zahlreichen Attraktionen wie zum Beispiel einer Liveübertragung der damals sehr bekannten Radiosendung „Autofahrer unterwegs“, gab es mehrere Musikgruppen und Künstler. Die ausgestellten Fahrzeuge konnten ausgiebig betrachtet werden und mit dem Pferdetramwaywagen 340 wurden Rundfahrten geboten. Den etwa 12.000 Museumsbesuchern sollte erstmals ausgiebig Gelegenheit geboten werden, mit einer Pferdetramway im normalen Straßenverkehr mitzufahren.

Eine besondere Überraschung war erstmalig der Verkauf eines preiswerten Straßenbahnmodells, ein Triebwagen der Type M. Bis 1997 wurde in jeder Museumssaison ein neues Modell herausgebracht. Das M-Modell wurde 1986 unmotorisiert um



Bürgermeister Dr. Zilk bei der Eröffnungsfahrt mit der Pferdetramway.

Foto: Wiener Linien, 31.5.1986

ös 75,- (heute rund € 5,50) angeboten! Der ab Sommer 1986 dazu passende Motor kam auf öS 300,- (rund € 22,-)!

Vom Straßenbahnmuseum wurde nun jährlich der Tramwaytag organisiert und durchgeführt. Neben den volkstümlichen Aktionen gab es immer eine Fahrzeugschau und einen Zubringerdienst, sowie Rundfahrten mit Oldtimern. Diese Veranstaltungen stießen bei

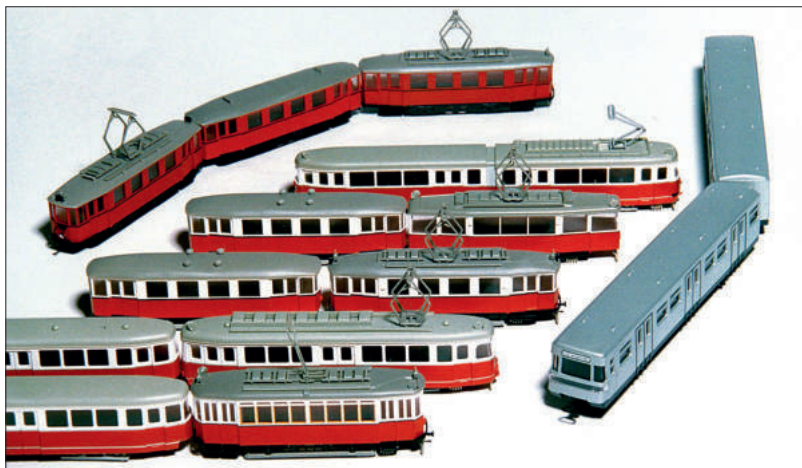
der Bevölkerung auf reges Interesse und waren stets gut besucht. Die Örtlichkeiten waren unterschiedlich, wobei immer die für die Örtlichkeit relevanten Oldtimer als Schauobjekte gezeigt wurden. Der letzte, bereits zur Tradition gewordene Tramwaytag fand 2022 statt. Seither gibt es einen Öffi-Tag, der absolut nicht mit dem Tramwaytag vergleichbar ist und offensichtlich primär nur mehr der Personalrekrutierung (wie es auf Neudeutsch heißt) dient.



Oben: Modellverkauf.

Rechts: Die Straßenbahnmodelle konnten sich von der Ausstattung und vom Preis her sehen lassen.

Fotos: Wiener Linien



Fahrsimulator anno 1986, etwas holprig aus heutiger Sicht - hat aber funktioniert.



Die Münzprägung war immer ein gern gesehener Gast an den Tramwaytagen.



Ausser der Möglichkeit die Straßenbahnwagen ausgiebig zu besichtigen, gab es auch für Kinder Aktionen, wie hier zum Beispiel Kasperltheater (links). Ein beliebter Fixpunkt war immer der Tramway-Flohmarkt (rechts).



Alle Fotos: Wiener Linien, 31.5.1986

Eine neue Aufgabe im Straßenbahnmuseum war die Koordination von Filmdreharbeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Bereits im Vorfeld (1979) gab es für den James Bond Film „Der Hauch des Todes“ Dreharbeiten mit Verwendung von Wiener Straßenbahnen.

Abgesehen von den Tramwaytagen gab es immer wieder Anlässe für Aktionen, Paraden und Sonderausstellungen, die nun vom oder im Straßenbahnmuseum durchgeführt wurden. Einige Aktionen sind in der Anlage ersichtlich.

Im Laufe des Jahres 1989 wurde die Linie D vom Bahnhof Erdberg zum Bahnhof Favoriten umquartiert, sodass nur mehr ein kleiner Teil der Linie 18 übrigblieb. Dieser wurde nun in der kleineren Halle II stationiert und die große Halle III konnte für Museumszwecke übernommen werden. Nach den Adaptierungsarbeiten wurden die restlichen, in Ottakring verbliebenen Museumsfahrzeuge und Ersatzteile am 1. und 2. Oktober 1989 nach Erdberg überstellt.

Am 6. Jänner 1990 wurde der Bahnhof Erdberg aufgelassen. Einfach war die Übernahme des Geländes aber nicht. Da die Gebäude und sonstigen Flächen nun scheinbar ohne Verwendung waren, wollten plötzlich mehrere Interessenten das Gelände nützen. Die Intentionen gingen von einem Bezirkshallenbad über eine Wohnhausanlage bis zu einem Bürokomplex.

Für die Verwendung des Geländes als Museum erstellte Harald Marincig ein Konzept, das sich gegen die anderen Projekte schließlich behauptete. Wie schon bei der ersten Ausbaustufe des Wiener Straßenbahnmuseums waren es Stadtrat Johann Hatzl und der Direktor der Verkehrsbetriebe, DI Günther



Dreharbeiten für den James-Bond-Film „Der Hauch des Todes“.

Foto: Prof. Harald Marincig, 1979



Dreharbeiten in der Porzellangasse für den Film „Die Strudelhofstiege“. Sogar der Linksverkehr wurde hier nachgestellt.

Foto: Michael Luttenberger



Die Pferdetramway in der Börse-Schleife für den Film „Radetzky-marsch“.

Foto: Prof. Harald Marincig



Die leere, nun für den Umbau vorgesehene Halle IV.

Foto: Prof. Harald Marincig, 1990

Grois, die das Konzept für das Museum bei den zuständigen Stellen durchbrachten.

Nun mussten die Bauarbeiten an der gesamten Hallenstruktur beginnen. Alle elektrischen Leitungen, Wasser, Gas und die Druckluftversorgung wurden von Grund auf neu installiert, die Putzgruben in den Hallen II - IV wurden zugeschüttet, alle Tore wurden erneuert. Die gesamte technische und betriebliche Struktur wurde von einer Betriebs-Remise zu einem Museums-Ausstellungsbereich umgebaut.



Mitte: Für den Museumsbetrieb mussten die Gruben zugeschüttet werden.

Unten: Zum Zeitpunkt des Umbaus wurden die GP-Triebwagen aus dem Aktivstand ausgeschieden. Einige davon kamen noch als mobiler Lagerplatz während des Umbaus im Straßenbahnmuseum zum Einsatz.



Fotos:
Prof. Harald Marincig, 1991



Fahrzeugparade im Wiener Straßenbahnmuseum.

Foto: Prof. Harald Marincig, 1992

Am 13. Juni 1992 konnte das Museum nach den fertiggestellten Umbauarbeiten im Rahmen des 8. Wiener Tramwaytages eröffnet werden. Bürgermeister Dr. Helmut Zilk absolvierte eine Eröffnungsfahrt mit dem Gleisfahrrad fd 7291 durch die anwesende Menschenmenge. Nunmehr erstreckte sich das Museum über vier Hallen mit einer Ausstellungsfläche von 7.560 m².

Die Wagen konnten nun bestens besichtigt und auch fotografiert werden. Für Interessierte gab es einen neu erstellten Museumskatalog und die Modellbahner konnten einen K-Triebwagen im H0-Format erstellen.



Ab nun konnten museale Aufgaben wahrgenommen werden. Vorerst wurde eine Klassifizierung des technischen und historischen Zustands der Museumswagen durchgeführt. Das diente zur Erstellung einer Prioritätenliste für zukünftige Sanierungsarbeiten. Ein weiteres Kapitel war die Planung zukünftiger Restaurierungen von Museumswagen.

1994 feierte der Verkehrsverbund Ostregion (VOR) sein 10-jähriges Jubiläum. Das Straßenbahnmuseum nahm das als Anlass, um am 5. Juni 1994 Rundfahrten vom Karlsplatz über den Ring und retour zum Karlsplatz durchzuführen. Trotz des nicht optimalen Wetters waren die Züge stets gut besetzt.

Rechts:

Fahrgastwechsel am Karlsplatz. Bei der Feier „10 Jahre VOR“ kam auch die Stadtbahn-garnitur (N 2714 - n₁ 5814 - n₁ 5786) des Museums zum Einsatz.

Foto: Prof. Harald Marincig, 5.6.1994



Blick auf die für das Museum neu hinzugekommene Halle III.

Alle Fotos: Wiener Linien, 13.6.1992



Die Stadtbahn am Dr.-Karl-Renner-Ring vor dem Parlament. Diese wunderschöne Garnitur war seit 1986 jahrelang im Straßenbahnmuseum ausgestellt. Ab Eröffnung des Verkehrsmuseums „remise“ (2015) waren die Wagen nicht mehr in der Ausstellung. Zehn Jahre später musste die Garnitur das Museum verlassen. In Traiskirchen ist sie nun in der Halle des WTM hinterstellt.

Foto: Prof. Harald Marincig, 5.6.1994



Tramwaytag 1995 im Bhf. Rudolfsheim.

Foto: Wiener Linien, 10.6.1995

Für den Tramwaytag 1995, der im Bahnhof Rudolfsheim stattfand, gab es als Überraschung sogar zwei verschiedene Modelle in H0. Ersteres war ein H-Triebwagen und auf Wunsch von Stadtrat Johann Hatzl wurde noch ein ULF-Modell vom Prototype A 1 aufgelegt.

Für Donald Duck, der im Jahr 1995 seinen 60. Geburtstag feierte, wurde im Straßenbahnmuseum eine eigene Ausstellung eröffnet. Die Idee war, dass durch die Örtlichkeit den Kindern Besuche im Straßenbahnmuseum

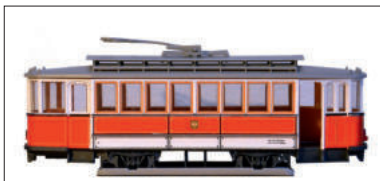
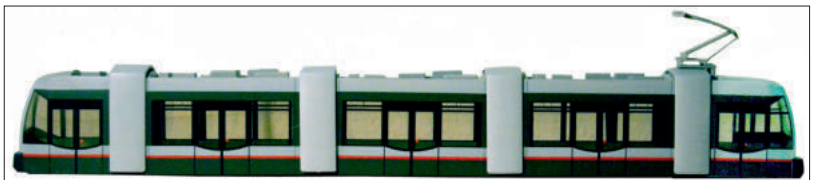


Der Flohmarkt war sehr beliebt und immer ein Anziehungspunkt bei Jung und Alt. Die Einnahmen kamen immer einem karitativen Zweck zu Gute.

Foto: Wiener Linien, 10.6.1995



Der Museumsleiter sagt: „Hallo Donald“. Foto: Wiener Linien



Die Modelle des TWT 1995. ULF ist dem Aussehen des damaligen Prototyps A1 angepasst.

Fotos: Peter Mattersdorfer

nähergebracht werden sollten. Abgesehen, dass die Museumsleitung schon im Vorfeld dagegen war, wurde die Ausstellung laut Berichten ein Flopp. Museen vermitteln Wissen und sind nicht die Spielwiese für Kinder. Zumindest sollten die Kinder schreiben und lesen können. Kindergartengruppen tauchen immer wieder in Museen auf. Das grenzt an Kinder-Quälerei und ist daher ein absolutes No-Go (um es auf Neudeutsch auszudrücken)!



Die geschmückten Züge, G₂ 2003 + d₂ 5032 und E₁ 4746 mit c₂-Beiwagen warten auf die Eröffnungsfahrt.
Foto: Wiener Linien, 23.10.1995

Nach längerer Zeit war eine der ersten Neubaustrecken die Verlängerung der Linie 25 vom SMZ Ost bis zum westlichen Rand des Asperner Heldenplatzes.

Für die Eröffnung der Strecke am 23. Oktober 1995 ließ sich die Museumsleitung etwas Besonderes einfallen. Eröffnung der Strecke mit Museumswagen, sogar mit einer Parallelfahrt vom SMZ Ost bis zur Endstation.



SP 6007 in der Schleife beim Asperner Siegesplatz.

Foto: Wiener Linien, 23.10.1995



Parallelfahrt nach Aspern mit G₂ 2003 + d₂ 5032 und SP 6007. Foto: Wiener Linien, 23.10.1995



Die für die Eröffnungsfahrt geschmückten Züge im Straßenbahnmuseum. K 2380, ULF A 1 (Prototyp), E₂ 4023, SP 6007 und G₁ 777.
Foto: Prof. Harald Marincig, 31.5.1996

Am 5. Mai 1995 begann der Bau der Verlängerungs- bzw. Neubaustrecke der Linie 71 nach Kaiserebersdorf. Rund ein Jahr später, am 31. Mai 1996 konnte die Strecke schon eröffnet werden. Wieder erfolgte die Eröffnung der Strecke mit Museumswagen und mit einer Parallelfahrt von der Simmeringer Hauptstraße bis zur Endstation bei der Etrichstraße.



Mitte und unten: Die Züge bei der Rückfahrt in der Svetelskystraße.

Fotos: Ernst Lassbacher, 31.5.1996



Der Jubiläums-Zug E1 4700 + c4 1370 kurz vor der Ausfahrt zur Parade.

Foto: Professor Harald Marincig, 20.9.1997

Für das Jubiläum „100 Jahre Elektrische in Wien“ wurde 1997 neben zahlreichen Veranstaltungen (siehe Anlage) eine E1/c4-Garnitur (4700/1370) bunt lackiert und ganzjährig auf der Linie 5 eingesetzt.

Für die jüngeren Besucher wurde im Triebwagen F 734 im Vorderteil ein Kasperltheater und im hinteren Teil eine Modellbahnanlage aufgebaut.

Die Parade mit den Museumsfahrzeugen erfolgte am 20.9.1997 über die Ausstellungsstraße zur Messeschleife, wo eine Bühne für die Ehrengäste errichtet war.



Kasperl-Bim F 734.

Foto: Professor Harald Marincig, 1997

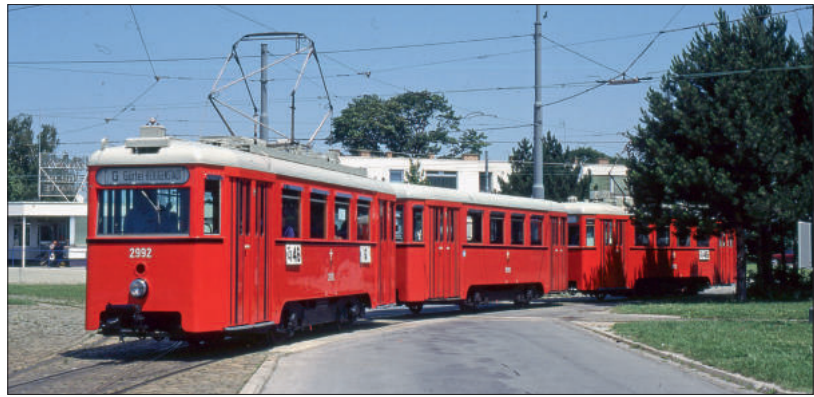


G1 777 mit s2 1504 in der Messeschleife.

Foto: Wiener Linien, 20.9.1997

Abgesehen vom jährlichen Tramwaytag und von der Jubiläumsparade gab es noch einige zusätzliche Veranstaltungen wie:

- 28. Juni: Publikumsschau in der Zentralwerkstätte
- 19. Juli: Publikumsfahrten am Ring
- 9. August: Publikumsschau im Bhf. Favoriten
- 30. August: Publikumsschau im Bhf. Floridsdorf mit DT-Fahrten



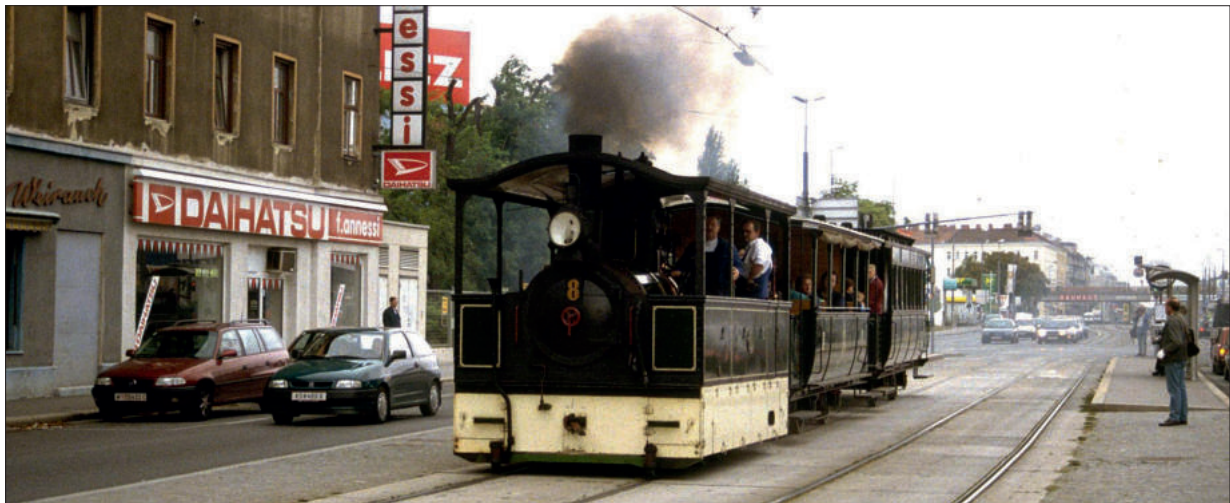
Publikumsfahrten mit dem Stadtbahnzug in der Zentralwerkstätte.
Foto: Roman Lillich, 29.6.1997



Ringrundfahrten mit Museumsfahrzeugen - G₂ 2051 + k₁ 3210 + k₂ 3442 (links) und K 2380 + u₂ 3832 + u₂ 3802 (rechts).
Fotos: Ernst Lassbacher, 19.7.1997



Leistungsschau im Bhf Favoriten - M 4082 auf einem Achsbruchwagerl (links) und Eingleisen des E₂-Triebwagens 4303 (rechts).
Fotos: Ernst Lassbacher, 19.7.1997



Dampftramway mit Lok 8 auf der Brünner Straße.

Foto: Michael Luttenberger, 30.8.1997

Am 12. September 1999 gab es wieder einmal Dreharbeiten, und zwar für den Film Gripsholm. Zwischen Rudolf-von-Alt-Platz und Rasumofskygasse wurde die Löwengasse im Stil Berlin 1933 hergerichtet. Zwei entgegengesetzt fahrende BH-Triebwagen ergänzten als Berliner Straßenbahn das Szenario.



„Berliner Straßenbahn“ in der Löwengasse.

Foto: Professor Harald Marincig, 12.9.1999

Anlässlich des Jubiläums 15 Jahre VOR wurde am 6. November 1999 mit dem Straßenbahntriebwagen M₁ 4151 auf der Strecke der Wiener Lokalbahnen nach Baden und retour gefahren. Hiermit kam seit Langen ein Straßenbahntriebwagen auf die Lokalbahnstrecke.



Triebwagen M₁ 4151 vor der WLB-Remise in Leesdorf.

Foto: Professor Harald Marincig, 6.11.1999

Im Oktober 2001 begannen neuerlich Umbauarbeiten im Museum. Die Halle IV wurde zum Großteil abgerissen und neu gebaut. Darüber wurde ein Teil einer Wohnhausanlage errichtet. Die Arbeiten dauerten bis in das Jahr 2003.

Am 9. Juni 2001 wurde der Triebwagen Type D 244 anlässlich des Tramwaytages der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Wagen stammt aus einer 300 Stück zählenden Serie, die in den Jahren 1899 bis 1903 für die „Bau-

und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien“ beschafft wurde. Der D 244 wurde aus einem Salzstreuwagen rekonstruiert und war der erste Triebwagen mit offenen Plattformen im Museum.



D 244 bei der Pressevorstellung.

Foto: Wiener Linien, 2001

Sowohl 2001 als auch 2002 kamen zur Abwechslung Museumsbusse zum Einsatz.

2001 gab es den Einsatz der Museumsbusse 5GF und U10 beim 1. Österreichischen Omnibustag mit Fahrten zwischen Ober und Unter St. Veit.

2002 wurde im Rahmen des 2. Österreichischen Omnibustages mit dem Museumsbus 5GF auf der Strecke Simmeringer Platz und Kaiser Ebersdorf gefahren.

Das Jahr 2003 brachte wieder eine Großveranstaltung. Geleitet wurde „100 Jahre Wiener Linien“ (richtig wäre „100 Jahre städtische Straßenbahn in Wien“ gewesen) mit einigen Randveranstaltungen und einer Parade am Ring. Vor dem Parlament war für 100 Gäste eine Bühne aufgebaut. Die Karten für die Teilnahme auf der Bühne wurden verlost. Vom Schottentor kommend defilierten die Fahrzeuge vorbei, wendeten in der Bösendorfer-Schleife und fuhren am Innenring wieder Richtung Schottentor.



Der Museumsbus 5GF in Unter St. Veit (oben) und in Simmering (unten).
Fotos: Professor Harald Marincig, 2002



Die Pferdetrampway eröffnete die Parade im Jahr 2003.

Foto: Christian Pühringer, 21.9.2003



Fahrzeuge, die an der Parade 2003 teilnahmen, aber dann auf Grund des neuen Museumskonzeptes und später aus Platzgründen aus dem Museum weg mussten.

Von oben nach unten:
Stadtbahngarnitur N-n1-n1
(2714-5814-5786);
Triebwagen G₄ (345);
L-Dreiwagenzug L-I-I
(502-1702-1776).

Alle Fotos: Christian Pühringer



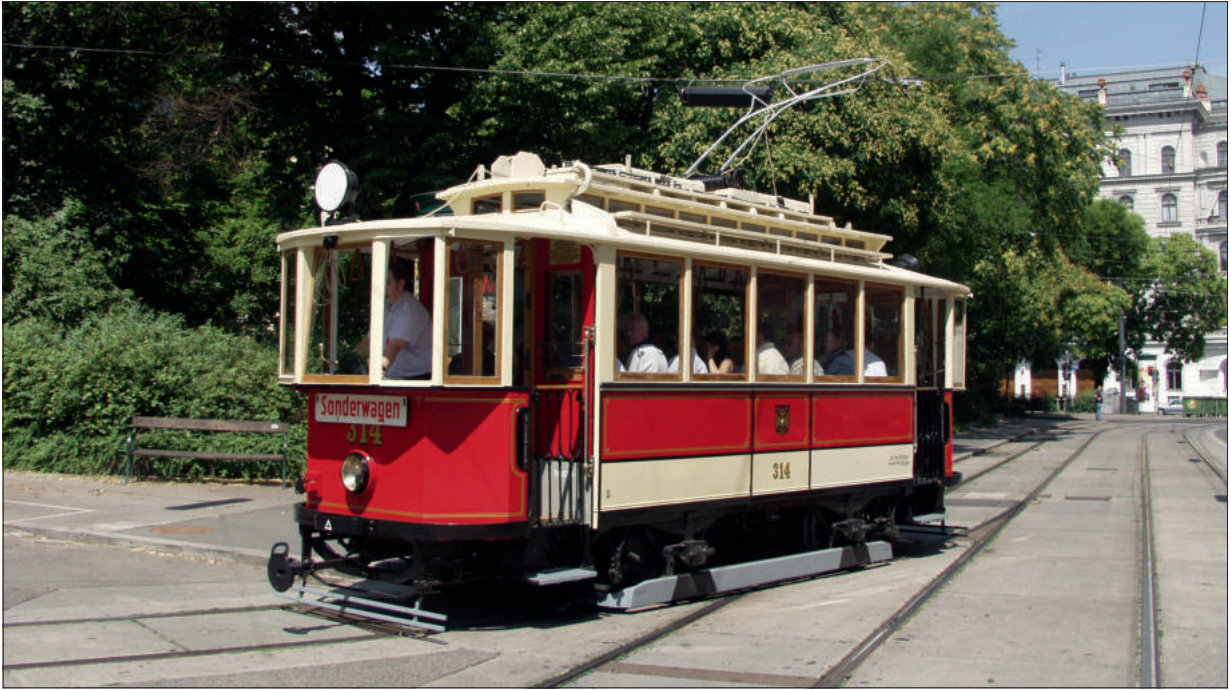
D₁ 314 am Schlickplatz.

Foto: Peter Mattersdorfer, 28.6.2003

Als zusätzliche Attraktion gab es am 28. Juni 2003 einen Nostalgie-Fahrtag. Zum Einsatz kamen die Wagen D 244, D₁ 314, G₂ 2003, K 2380 und der WLB-Hofsalonwagen auf der Strecke Börseschleife – Augasse. Leider wurde der D 244 defekt und musste vom G₂ 2003 ins Museum geschleppt werden.



K 2380 am Schlickplatz.

Foto: Peter Mattersdorfer, 28.6.2003



Vorbereitungen für das Abschleppen des auf Achsbruchwagerln gestellten D 244. Als Schleppfahrzeug wartet rechts der G₂ 2003.

Foto: Christof Welzig, 28.6.2003

In Kooperation mit dem Omnibusmuseum erfolgten am 16. Mai 2004 Sonderfahrten mit den Bussen 5GF und OGW in vielen Teilen Wiens, bis auf den Kahlenberg. Eine Besonderheit war das Befahren der heutigen U2-Brücke über die Donau. Sie diente ursprünglich als Ersatzbrücke für den Autoverkehr und danach exklusiv für einen Bus-Linienverkehr, bevor sie zur U-Bahn-Brücke mutierte.

Der VOR feierte 2004 sein 20-jähriges Jubiläum. Das war der Anlass für Fahrten des D1 314 zwischen Josefstädter Straße und Westbahnhof am 6. Juni 2004. Auch der WLB-Hofsalonwagen 200 kam zum Einsatz.

2004 ereignete sich auch das Jubiläum „60 Jahre Kriegsstraßenbahnwagen“. Die beiden „Heidelberger“ 2 und 25 wurden auf Hochglanz gebracht und am 12. September fand im Museum ein Gedenktag statt, bei dem beide Wagen ganztägig Rundfahrten absolvierten. Als Höhepunkt musste der A 25 auf die WLB-Strecke für eine Fahrt Wien – Baden und retour.

rechts: D1 314 am Lerchenfelder Gürtel.

unten: A 2 in der Erdbergstraße (links) und A 25 in Baden, am Josefsplatz (rechts).

Fotos: Peter Mattersdorfer, 2004



Der Museumsbus 5GF am Kahlenberg (oben) und auf der Donaustadtbrücke (darunter), die heute von der U-Bahnlinie U2 befahren wird. Foto: Prof. Harald Marincig, 16.5.2004



Am 17. Mai 2005 wurden für einen Promi-Shuttledienst von der noch nicht eröffneten U1-Station zum neuen Lutz Möbel-Großmarkt die Busse 5GF und 5G U10-TS eingesetzt.

Ein weiterer Bus-Einsatz war am 18. Juni 2005, dem „Tag der offenen Türe“ in den Entsorgungsbetrieben Simmering (EBS). Neben den beiden Doppeldeckern DD 2 FU und DDH 200/ 43116 aus dem Museum war als dritter Doppeldecker ein schöner alter Routemaster mit von der Partie.

2005 war auch das Jahr, in welchem die Weihnachts-Bim erfunden wurde. Dabei handelte es sich um kommerzielle Werbefahrten für Dritte, welche keinen historischen Hintergrund bildeten und auch dem Straßenbahnmuseum nicht zugutekamen. Für die Fahrten wurden keine historischen Wagen aus der Sammlung verwendet, sondern die seinerzeit für die Oldtimer-Fahrten umgebauten Trieb- und Beiwagen. Im Gegensatz zum Museumschef waren die Fahrten bei der Bevölkerung sehr beliebt und wurden daher mehrere Jahre wiederholt.



Zubringerdienst zum Lutz mit den Museumsbussen 5GF und 5G U10-TS.
Foto: Peter Mattersdorfer, 17.5.2005



Zwei Wiener und ein englischer Doppeldecker in den EBS.
Foto: Prof. Harald Marincig, 18.6.2005



Die „Weihnachts-Bim“ (M 4033) vor dem Wiener Rathaus. Foto: Peter Mattersdorfer, 8.12.2005

Von 2005 bis 2007 gab es im Straßenbahnmuseum Seminare für Straßenbahninteressierte. Das Seminar bot einen Tag Theorie, an den vier anderen Tagen wurden morgens die Fahrzeuge technisch besprochen, danach wurde unter Aufsicht von Instruktoren im Gleisnetz von Wien gefahren. An den Fahrtagen wurde mit folgenden Fahrzeugen gefahren: E1-Solo, E1/C3-Zug, E2/C5-Zug und zuletzt der Niederflrwagen ULF. Am Ende des Seminars wurden den Teilnehmern eine Urkunde überreicht.



Foto: Sabine Grahsner, 2006



Foto: Wolfgang Oberhammer, 2006



Foto: Wolfgang Oberhammer, 2006



Foto: Peter Mattersdorfer, 2006

Im darauffolgenden Jahr, 2006, kam der St. Pöltner Triebwagen 3 als Gast in das Straßenbahnmuseum. Es jährte sich nämlich zum 30. Mal der Einstellungstag (10. Februar 1976) der St. Pöltner Tramway. Ein weiteres Jubiläum war das zwanzigjährige Bestehen des Wiener Straßenbahnmuseums.

Einer der ausgestellten Triebwagen, der P₂ 4160, war zwar technisch in Ordnung, aber bot ein trauriges optische Bild. Der Plan war ihn nicht nur aufzuheben, sondern er wurde auch in das Original-Aussehen aus dem Jahr 1930 gebracht. Neuer Lack, Zierlinien, Mittel-signal waren äußerlich die geänderten Anzeichen. Vom VOR wurde für die Restaurierung ein Geldbetrag gespendet, welcher im Zuge einer Pressekonferenz am 7. Juni 2006 an die Wiener Linien übergeben wurde.

Ein eher wehmütiger Anlass war die Verabschiedung des Betriebsbahnhofs Breitensee. Lange Zeit waren die formschönen C₁/c₁ Garnituren auf diesem Bahnhof stationiert. Daher war es naheliegend den Abschied am 2. April 2006 mit dem Museumszug 141/1241 zu begehen.



Triebwagen 3 der St. Pöltner Straßenbahn im Wiener Straßenbahnmuseum. Foto: Peter Mattersdorfer, 6.5.2006



VOR-Chef Manfred Novy übergibt einen Scheck an den Wiener Linien-Direktor Walter Andrie. Foto: Peter Mattersdorfer, 7.6.2006



Fahrzeugparade im Bhf. Breitensee - ULF B 701, C₁ 141, K 2447, E₁ 4533.

Foto: Peter Mattersdorfer, 2.4.2006

Am 17. Februar 2007 gab es auf der Währinger Straße zwischen Gertrudplatz und Simonygasse den Währinger Faschingsumzug, an welchem der Museums-wagen D 314, besteckt als Linie 41 teilnahm.



Foto: Christian Pühringer, 17.2.2007

Der 1. Mai 2007 gehörte den WLB, die 100 Jahre durchgehenden Betrieb Wien – Baden feierten. Das Wiener Straßenbahnmuseum war eingeladen und absolvierte mit der Garnitur D₁ 314 und s₂ 1504 Publikumsfahrten. Solche Fahrzeuge waren seit 1947 im Stadtverkehr der Straßenbahn Baden bei Wien gefahren sind und wurden unmittelbar nach Kriegsende sogar als Lokalbahnzüge bis Guntramsdorf eingesetzt. Die Garnitur machte Pendelfahrten zwischen Kärntner Ring und dem damaligen Bahnhof Wolfganggasse der WLB.



Foto: Peter Mattersdorfer, 1.5.2007

Für die Museumssaison 2007 wurde als Gastfahrzeug der Grazer Triebwagen 121 nach Wien geholt. Neben dem P₂ 462 und dem G₂ 2003 wurde er für Rundfahrten eingesetzt, welche zeitweise sogar bis zum Südbahnhof erfolgten. Bei speziellen Sonderfahrten konnte „der Grazer“ das Wiener Gleisnetz sogar ausgiebig befahren.



Foto: Prof. Harald Marincig, 14.10.2007

Für die Kinder wurde, zusätzlich zum Triebwagen F 734 der c₃-Beiwagen 1146 adaptiert. Der komplett ausgeräumte Wagen erhielt auf der Fensterseite ein Pult mit verschiedenen Fahrschaltern und vorne wurde ein Fahrerplatz installiert.



Foto: Peter Mattersdorfer, 4.5.2007

Der 25. Oktober 2007 war als letzter Betriebstag für die sechsachsigen Gelenkwagen Type E vorgesehen. Grund genug, um mit den Museums-E 4401 eine Abschiedsfahrt durchzuführen. Am Schicksalstag wurde der geschmückte Museumswagen gegen einen Planzug getauscht, um eine Runde auf der Linie 62 zu drehen.



E 4401 in der End/Anfangsstelle in Lainz.

Foto: Prof. Harald Marincig, 25.10.2007

Gleich zu Beginn des Jahres 2008 gab es das Jubiläum der Inbetriebnahme des ersten Wiener Gelenktriebwagens, D 4301, damals auf der Strecke der Linie 71. Im Museum wurde eine kleine Parade mit den Gelenkwagen D 4301, E 4401, E₂ 4319 und A₁ 71 vor Presse und Fernsehen inszeniert.



Parade der Gelenkwagen. Foto: Peter Mattersdorfer, 15.2.2008

Der Triebwagen 100 der Badner Straßenbahn wurde nach der Aufarbeitung wieder in Betrieb genommen. Die Museumsleitung bemühte sich, den Wagen für eine Museumssaison als Gastfahrzeug zu bekommen, was auch gelang. An den Aktionswochenenden drehte der „Badner Hunderter“ mit Fahrgästen seine Runden.



Der Badner 100er am Ludwig-Koeßler-Platz, wo es früher eine Haltestelle gab. Foto: Peter Mattersdorfer, 15.2.2008

Im Jahr 2008 kiltte die U-Bahn (Linie U2) die Strecke der Linie 21 (Schwedenplatz – Stadlauer Brücke). Für einen würdigen Abschied wurden am 9. Mai die Museumswagen B 51, G₂ 2003 mit u₃ 1948 auf die Strecke geschickt, wo sie mit dem Liniensignal 11 (das Richtige!!!) zwischen Stadlauer Brücke und Elderschplatz pendelten.

Rechts: G₂ 2003 mit u₃ 1948 bei der Stadlauer Brücke.

Foto: Peter Mattersdorfer,
15.2.2008



Für den 8. Juni 2008 wurde der D 244 zur Teilnahme am Fest „130 Jahre Grazer Straßenbahn“ nach Graz eingeladen. Der Triebwagen war als „Gruß der Hauptstadt Wien“ an die Grazer am Schluss der Parade eingeteilt. Danach ging es über die Strecke der Linie 1 zur Remise des Grazer Tramway Museums.

Nachdem finanzielle Mittel aufgetrieben wurden, konnte Harald Marincig seinen lang gehegten Wunsch in die Tat umsetzen. Den Rückbau des Salonwagens 2101 in seinen ursprünglichen Zustand mit offenen Plattformen. Im Sommer 2008 begannen im Museum Vorarbeiten für die darauffolgende Rekonstruktion. Der Wagen wurde nicht nur äußerlich, sondern auch technisch in den Ursprungszustand versetzt. Jahre später, nämlich im September 2015 war der Wagen fast fertiggestellt und wurde am 15. September mit eigener Kraft von der Hauptwerkstätte der Wiener Linien in das Straßenbahnmuseum, das nunmehr „Verkehrsmuseum - remise“ heißt, überstellt. Hier muss erklärt werden, dass der damalige Museumsleiter, Harald Marincig im Jahr 2009 in den Ruhestand getreten war und daher die treibende Kraft fehlte. 2015 nahm der Triebwagen, mit fehlenden Zierlinien aber nunmehr mit der Nummer 82, an der Parade „150 Jahre Wiener Tramway“ auf der Ringstraße teil.

Am 24. Juni 2022 war der „82er“, sogar schon mit Zierlinien, zum vorerst letzten Mal im Wiener Gleisnetz unterwegs. Anlass war eine Sonderfahrt mit allen an der Restaurierung beteiligten Mitarbeitern.

Die letzte Fahrt des 82ers.

**Foto: Prof. Harald Marincig,
24.6.2022**



D 244 in Graz auf der Fahrt zum Jakomini-Platz.

Foto: Peter Mattersdorfer, 8.6.2008



G3 2101 bei den Vorarbeiten im Straßenbahnmuseum.

Foto: Prof. Harald Marincig, 27.2.2008



Bereits mit offenen Plattformen in der Hauptwerkstätte.

Foto: Peter Mattersdorfer, 9.5.2012





Parade der Fahrzeugtypen, welche u.a. auf der Linie 65 zum Einsatz kamen.

Foto: Peter Mattersdorfer, 18.10.2008

Durch das neue Ringlinien-Konzept wurde das Liniensignal 65 aufgelassen. Gemeinsam mit der Linie N entstand die neue Linie 1. Zum Abschied sollte am 18. Oktober 2008 eine Garnitur eingesetzt werden, die einen typischen Zug der Linie 65 darstellte, wobei die Wahl auf den T₂ 432 und dem Beiwagen c₃ 1110 fiel.

Gekuppelt ergaben sich aber Probleme zwischen Trieb- und Beiwagen. Alternativ wurde der K 2283 genommen, der einwandfrei den Beiwagen akzeptierte. Derartige „halbstarke Garnituren“ waren von November 1962 bis September 1967 auf der Linie 65 noch oberirdisch auf der Triester Straße und der Wiedner Hauptstraße unterwegs.

Die Museumstramway Mariazell (MTM) rekonstruierte den Triebwagen 4 der Salzburger Stadtbahn. Zur Endfertigung kam der Wagen 2009 in die Hauptwerkstätte der Wiener Linien.

Für die Museumssaison 2009 vereinbarte man die Verwendung des Wagens mit der MTM. Zur Eröffnung am 2. Mai 2009 kam sogar Gunter Mackinger (damals Direktor bei der Salzburg AG.) nach Wien. Mit Hilfe



K 2283 mit c₃ 1110 in der Endstelle Stefan-Fadinger-Platz.

Foto: Prof. Harald Marincig, 18.10.2008



Gruppenfoto mit dem Salzburger Triebwagen 4.

Foto: Sabine Grahsner, 2009

von Freunden konnte der hoch betagte DI Gerhard Mayr ins Museum kommen und „seinen“ Triebwagen noch einmal sehen und mitfahren. Bei der Rekonstruktion hatte DI Mayr maßgeblich mitgearbeitet.



Zwei Wagen in Gelb - links der Wiener Gleismesswagen EM 6117 und rechts die Salzburger „Eierspeis“, Triebwagen 4.
Foto: Peter Mattersdorfer, 30.4.2009



Aussen- und Innenansicht des Triebwagens 4.

Fotos: Peter Mattersdorfer, 30.4.2009

Nach sechs Jahren aufwendiger Arbeiten am Triebwagen Z 4208 konnte dieser am 1. August 2009 wieder in Betrieb genommen werden. Es gab Rundfahrten zwischen dem Museum und St. Marx.



Der Z 4208 fährt wieder.

Foto: Peter Mattersdorfer, 1.8.2009

Das letzte während der Dienstzeit von Harald Marincig fertiggestellte Exponat war die Anhängemeßachse 7030. Es ist schade, dass dieses nette kleine Fahrzeug, wunderschön restauriert, heute in einem der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Bereich vergammelt.

Harald Marincig wählte den 1. November 2009 als Stichtag für seine Pensionierung. Durch offene Urlaubstage und Gutstunden war jedoch sein letzter Dienst der Tramwaytag am 12. September 2009.

Als dieser zu Ende ging, nahm Harald Marincig den Zug G₂ 2003 + u₃ 1948 für seine letzte dienstliche Fahrt ins Straßenbahnmuseum.

Als Nachfolger bei der Museumsleitung kam Hans Baiertl. Plötzlich musste ein Museumsbeirat gegründet werden, der die Museumsleitung beratend unterstützen soll. In dieser Institution treffen nun Personen Entscheidungen über das Museum und dessen historische Fahrzeuge. Großteils ohne Bezug zum Museum oder zu den Fahrzeugen. Bei einigen Teilnehmern im Museumsbeirat sei auch das historische Wissen in Frage gestellt.

Von 2013 bis September 2014 war das Museum wegen Umbauarbeiten für die Öffentlichkeit gesperrt.

Am 13. September 2014 wurde das Museum unter dem Namen „Verkehrsmuseum-remise“ eröffnet. Dank dem neuen Konzept, erarbeitet vom Museumsbeirat mit externen Museums- und



Die mechanische Messachse 7030.

Foto: Prof. Harald Marincig, 25.5.2009



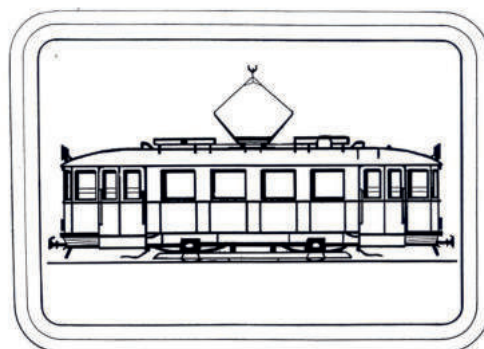
Der letzte Tramwaytag (in der Hauptwerkstätte) unter der Leitung von Harald Marincig. Foto: Peter Mattersdorfer, 12.9.2009

Ausstellungsexperten wurde der Bestand an Ausstellungsfahrzeugen um fast die **HÄLFTE (!)** reduziert.

Ein Kustos des Technischen Museums Wien meinte „Man muss Mut zur Lücke haben.“ Anmerkung der Redaktion: Ob er das jemals beim Zahnarzt bewiesen hat?

Hier hat sich das Sprichwort „Zu viele Köche verderben den Brei“ bewahrheitet.

Aber das ist eine andere Geschichte.



ANLAGE

Gastfahrzeuge im Wiener Straßenbahnmuseum:

- 2006: St. Pöltner Triebwagen 3 (MTM);
- 2007: Grazer Triebwagen 121 (GVB);
- 2008: Triebwagen 100 der Badner Straßenbahn (MTM);
- 2009: Salzburger Triebwagen 4 (MTM)

Vom Straßenbahnmuseum wurden auch Werbewagen betrieben, die aber mit den Museumswagen überhaupt nichts zu tun hatten und daher hier nicht erwähnt werden.

Fotofahrten für Tramwayfreunde mit Museumswagen wurden hier ebenso nicht berücksichtigt

Tramwaytage (während der Museumsleitung Harald Marincig)

- | | | |
|-----|----------------|-----------------------------|
| 1. | 1. Juni 1985 | Bahnhof Michelbeuern |
| 2. | 31. Mai 1986 | Straßenbahnmuseum Erdberg |
| 3. | 30. Mai 1987 | Garage Spetterbrücke |
| 4. | 4. Juni 1988 | Bahnhof Speising |
| 5. | 3. Juni 1989 | Zentralwerkstätte Simmering |
| 6. | 9. Juni 1990 | Bahnhof Hernals |
| 7. | 8. Juni 1991 | Garage Raxstraße |
| 8. | 13. Juni 1992 | Straßenbahnmuseum Erdberg |
| 9. | 5. Juni 1993 | Bahnhof Gürtel |
| 10. | 18. Juni 1994 | Zentralwerkstätte Simmering |
| 11. | 10. Juni 1995 | Bahnhof Rudolfsheim |
| 12. | 1. Juni 1996 | Bahnhof Simmering |
| 13. | 7. Juni 1997 | Bahnhof Brigittenau |
| 14. | 6. Juni 1998 | Bahnhof Michelbeuern |
| 15. | 19. Juni 1999 | Zentralwerkstätte Simmering |
| 16. | 27. Mai 2000 | Bahnhof Erdberg (U-Bahn) |
| 17. | 9. Juni 2001 | Straßenbahnmuseum Erdberg |
| 18. | 8. Juni 2002 | Garage Spetterbrücke |
| 19. | 14. Juni 2003 | Bahnhof Hernals |
| 20. | 19. Juni 2004 | Hauptwerkstätte Simmering |
| 21. | 11. Juni 2005 | Bahnhof Brigittenau |
| 22. | 16. Sept. 2006 | Bahnhof Gürtel |
| 23. | 15. Sept. 2007 | Garage Leopoldau |
| 24. | 13. Sept. 2008 | Bahnhof Simmering |
| 25. | 12. Sept. 2009 | Hauptwerkstätte Simmering |

