

Die elektrische Wiener Stadtbahn

Der elektrische Probetrieb auf Strecken der Stadtbahn

Die Idee einer elektrisch betriebenen Stadtbahn in Wien entstand nicht erst in den 1920er-Jahren. Vielmehr gab es sie bereits seit den ersten Planungen für eine Stadtbahn in Wien. Das erste derartige Projekt stammte von Siemens & Halske aus 1883. Es sah eine meterspurige Bahn vor, welche teilweise auf Viadukten und in Tunnelabschnitten Wiens wichtigste Bahnhöfe miteinander verbinden sollte. Der Betrieb sollte mit Zügeinheiten zu maximal drei Wagen und im dichten Zwei-Minuten-Intervall erfolgen. Die Umsetzung scheiterte, da der Wiener Magistrat das Projekt im November 1884 ablehnte.

Als in Wien die Entscheidung zugunsten des Dampfbetriebes fiel, verkehrten in anderen europäischen Städten bereits elektrisch betriebene Stadt- oder Untergrundbahnen, so zum Beispiel in Budapest. 1897 beschäftigte sich jedoch das k.k. Eisenbahnministerium mit der elektrischen Traktion auf den Stadtbahnstrecken und ließ eine Ausschreibung über Entwürfe für den elektrischen Betrieb ausarbeiten.

Nach Prüfung der eingereichten Entwürfe wählte man 1898 jenen der Firma Siemens & Halske aus, welcher eine in Gleismitte verlegte und von oben bestrichene Stromschiene nach Londoner Vorbild vorsah. Als



In der Haltestelle Nußdorfer Straße ist die Stromschieneanlage für den elektrischen Probetrieb bereits fertiggestellt. Man erkennt, dass die Stromschiene im Bereich der Weiche unterbrochen war, wobei die Verbindung beider Hälften mit unterirdisch verlegter Kabel erfolgte. Foto: Sammlung Josef Hlavač.

Stromrückleitung wurden, wie bei der Straßenbahn üblich, die Fahrschienen verwendet, deren Schienenstöße durch Kabelverbinder überbrückt wurden. Um die Tauglichkeit des Entwurfes in der Praxis zu erproben, wurde 1900 zwischen Michelbeuern und Heiligenstadt eine Probestrecke von 3,8 km Streckenlänge eingerichtet, die im Frühjahr 1901 fertiggestellt war. Insgesamt wurden 8,5 km Gleis mit Stromschienen ausgerüstet.

Für den Versuchsbetrieb wurden jeweils vier CD^u 12152 – 12155 bzw. C^u 10316 – 10319 bei Siemens & Halske elektrisch ausgerüstet. Im Gepäckraum der CD^u waren das Schaltwerk mit Vorschaltwiderständen und der Führerstand eingebaut. Die erste Achse wurde mit einem Stromabnehmer versehen und die zweite mit einem 60 kW Nebenschlussmotor ausgerüstet. Die C^u erhielten ebenfalls je einen Stromabnehmer und einen Motor. Sie bildeten mit jeweils einem CD^u eine elektrische Einheit. Später rüstete man noch zwei C^u (6145 und 6167) als Zwischenwagen mit durchgehenden Kabeln aus. Alle Triebwagen hatten elektrische Beleuchtung und Heizung. Bei diesen Fahrzeugen wurde zum ersten Mal in Österreich die elektrische Vielfachsteuerung angewendet, nachdem in Budapest bei der U-Bahn bereits seit 1896 eine einfachere Steuerung im Einsatz stand.

Die ersten Probefahrten fanden im Juli 1901 während der nächtlichen Betriebspausen zwischen 1:00 und 4:00 Uhr statt. Vorerst wurde ein Vier-Wagen-Zug erprobt, bestehend aus einem CD^u und drei C^u, wobei im C^u 10316 ein Führerstand eingebaut wurde, um ihn als Steuerwagen verwenden zu können. Nach Fertigstellung der anderen Wagen konnte man im September einen Fünf-Wagen-Zug mit einem zweiten CD^u zusammenstellen. Auch diese Fahrten verliefen bis Dezember 1901 ohne Probleme. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 45 km/h, sodass die Fahrzeit zwischen Heiligenstadt und Michelbeuern neun Minuten betrug. Zum Jahreswechsel 1901/02 wurde die zweite Garnitur fertig, sodass man ab dem Frühjahr 1902 entweder zwei Züge oder einen Zehn-Wagen-Zug bei den Versuchsfahrten zur Verfügung hatte. Da die nächtlichen Fahrten zur vollen Zufriedenheit verliefen, gestattete die k.k. Staatsbahndirektion ab



Im Zuge ihrer Überstellung wurde von der Lokomotive 1 „WIEN“ im Bahnhof Favoriten dieses professionelle Typenfoto angefertigt. Foto: Sammlung Josef Hlavač.

1. Juli 1902 sogar Tagesfahrten ohne Personenbeförderung. Die letzte Fahrt fand am 12. Juli unter Beisein des Eisenbahnministers Ritter von Pichler, Vertretern der Kommission für Verkehrsanlagen und zahlreicher Journalisten statt.

Nach der ersten erfolgreichen Phase hätten die Triebwagen ursprünglich Reihenschlussmotoren erhalten sollen. Tatsächlich wurde aber der Probetrieb nicht wieder aufgenommen. Im Geschäftsbericht der Verkehrskommission des Jahres 1902 hieß es dazu, dass die Kreditmittel mit Ende 1902 erschöpft waren. Es konnte dem Bericht zufolge auch kein ökonomischer Vorteil des elektrischen Betriebes gegenüber dem Dampfbetrieb festgestellt werden. Deshalb wurden die elektrischen Einrichtungen aus den Wagen wieder ausgebaut und die Stromschienen bis 1906 demontiert.

Die nächsten Versuche, sich der elektrischen Traktion auf der Stadtbahnstrecke in Wien anzunähern, unternahm das k.k. Eisenbahnministerium 1903, als man ein Betriebsprogramm für elektrischen Betrieb ausarbeitete. Aus den erhaltenen Vorschlägen wählte man



Der vierteilige Versuchszug, bestehend aus dem CD^u 12152 + C^u 6167 + C^u 6145 + C^u 10316, steht im Bahnhof Heiligenstadt abgestellt. Die beiden Zwischenwagen verfügten nur über eine Leitungsverbindung zum Steuer- und Motorwagen. Foto: Sammlung Harald Herrmann / Archiv Wolfgang Simetsberger.



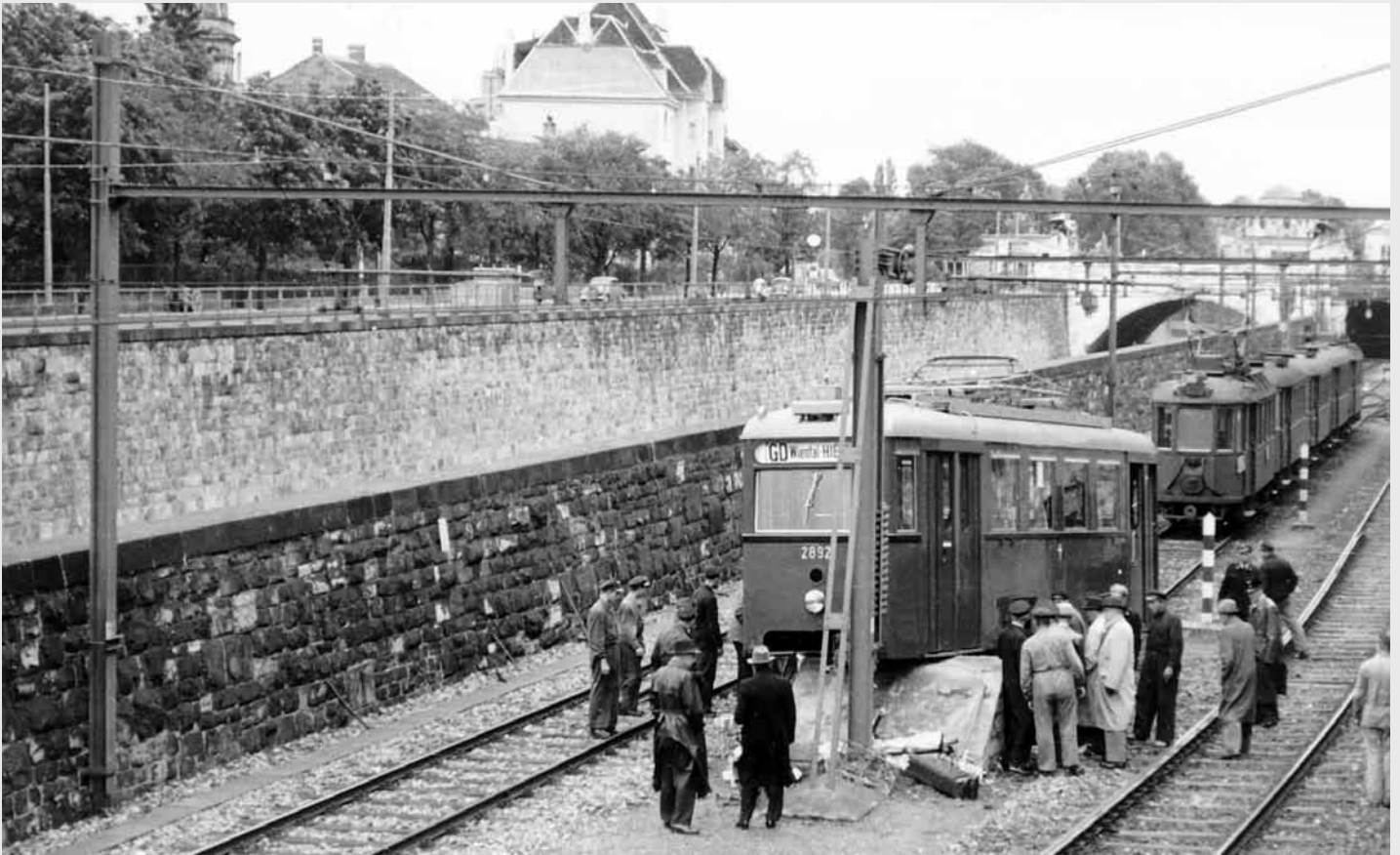
Der Triebwagen N₁ 2954 steht am 29. August 1980 auf der Ankunftsseite in der Station Hütteldorf. Um zur Abfahrtsstelle zu gelangen, musste der Zug die Schleife durchfahren. Foto: Michael Weininger.



Verschubszene im Bahnhof Hütteldorf: Der Fahrer des N 2735 wechselt den Führerstand und der Verschieber stellt die Weiche für die Einfahrt in das richtige Hallengleis. Foto: Harald Herrmann / Archiv Wolfgang Simetsberger, 13. Mai 1955.



In heutiger Zeit würde man diese Aufnahme der Station Hietzing eventuell mit einer Drohne machen (sofern legal überhaupt möglich), damals musste sich der Fotograf in das Hietzinger Amtshaus begeben, um zu dieser gelungenen Aufnahme zu kommen. Foto: Sammlung Josef Hlavač, 20. April 1970.



Hier hat der Fahrer des Triebwagens 2892 am 1. Oktober 1954 anscheinend zu spät gebremst, sodass er auf den Prellbock aufgeklüftet ist. Der Vorfall, bei dem der Triebwagen am Laufwerk sehr in Mitleidenschaft gezogen wurde, war nicht alltäglich, was auch die große Anzahl an Bediensteten der Wiener Verkehrsbetriebe erklärt. Foto: Erich Hoch, Sammlung VEF.



Am 10. Juli 1956 fährt der Triebwagen 2862 der Linie WD in Richtung Meidling-Hauptstraße. Im Hintergrund ist die Otto-Wagner-Brücke über die rechte Wienzeile nach der Station Gumpendorfer Straße zu erkennen. Foto: Alfred Luft.



Ein Fünf-Wagen-Zug der Linie GD mit dem Triebwagen 2898. Im Hintergrund erkennt man die Wientalbrücke der Gürtellinie, deren Rampe im Zuge des Baus der U6 komplett neu errichtet wurde. Ebenso wurde auch die U4 in diesen Abschnitt neu trassiert. Dies war Voraussetzung für ein neues Verkehrsbauwerk, die heutige Umsteigestation Längengasse. Foto: Josef Hlavač.



Dieses Foto aus dem letzten Betriebsjahr des Stadtbahnverkehrs im Abschnitt Schottenring – Karlsplatz zeigt einen vom N₁ 2911 geführten Zug der Linie W in der Station Stadtpark. Deutlich zu erkennen ist der Umbau auf U-Bahn-Betrieb, der es erforderlich machte, das Niveau der Bahnsteige anzuheben. Foto: Franz Meneder, 28. Februar 1978.



Am 26. Juli 1978 konnte in der Haltestelle Stadtpark diese Kreuzung zweier Züge der Linie W im Bild festgehalten werden. Der N₁ 2982 verkehrt als Zug 20 zum Schottenring, während N₁ 2985 nach Hütteldorf fährt. Foto: Franz Meneder.



Der Triebwagen N₁ 2929 hat die Station Gumpendorfer Straße verlassen und fährt in Richtung Westbahnhof, während sein Gegenzug in Richtung Gumpendorfer Straße fährt. Die Station Westbahnhof liegt unter dem Straßenniveau und wurde im Zuge des U-Bahn-Baus näher zum inneren Gürtel verlegt. Foto: Josef Hlavač, 25. April 1976.



Diese historische Aufnahme zeigt einen Zug der Type N in der Station Mariahilfer Straße - Westbahnhof. Man beachte die offene Station und am Zug sind noch Tafeln mit dem Fahrtziel angebracht. Foto: Sammlung Lothar Rihosek.



Der Triebwagen N₁ 2966 fährt als Linie Ø in Richtung Heiligenstadt. Nach der Station Nußdorfer Straße trennte sich die Strecke in zwei Äste auf. Die Züge der Linie G fuhren nach Heiligenstadt und der GD in Richtung Friedensbrücke zum Donaukanal weiter. Eine Nutzung der Trasse nach Heiligenstadt ist durch die Überbauung mit einem Bürogebäude heute nicht mehr möglich. Foto: Alfred Luft, 17. April 1977.



Diese Begegnung zweier Züge mit den Triebwagen N₁ 2925 und 2942 wurde am 17. April 1977 vom Hochhaus aus dokumentiert. In den Bögen der Stadtbahn befinden sich heute Geschäftslokale und diverse Gastronomiebetriebe. Foto: Alfred Luft.



Am 22. Februar 1959 hat Friedrich Haftel den Triebwagen 2857 der Type N im Bild festgehalten. Man erkennt hier die Arbeiten für die Errichtung der Wiener Schnellbahn, die im Jahr 1962 ihren Betrieb aufnahm. Der Stadtbahnzug fährt auf der Linie WD in Richtung Karlsplatz.



Der Neubau des Bahnhofes und der Haltestelle Hauptzollamt, die am 18. Jänner 1962 in Landstraße umbenannt wurde, ist um 1960 bereits weit fortgeschritten. Rechts erkennt man die provisorische Station der Stadtbahn. Foto: Sammlung Michael Weininger.



Diese Aufnahme entstand am 28. Juli 1969 bei der Einfahrt in die Station Friedensbrücke mit einer Garnitur der Linie WD und zeigt den Triebwagen 2904. Die im Hintergrund erkennbare Müllverbrennungsanlage Spittelau ist zu diesem Zeitpunkt noch im Bau. Foto: Josef Hlavač.



Am 7. Mai 1976 hat Josef Hlavač diese Szene festgehalten – eine Begegnung nach der Station Friedensbrücke. Links die Linie WD in Fahrtrichtung Heiligenstadt und von der Rampe kommt eine Garnitur der Linie GD in Richtung Hietzing. Diese Gleisanlage wurde im Zuge des U-Bahn-Baus umgebaut.

Einsatz abseits der Stadtbahnstrecken

Der Einsatz von Stadtbahnfahrzeugen abseits ihrer üblichen Routen im Wiental, am Donaukanal und am Gürtel war nicht ungewöhnlich. Da die Strecken der Stadtbahn nur für eine Dauer von 10 Jahren von den Bundesbahnen gepachtet wurden, war klar, dass die zu beschaffenden Wagen für den Einsatz im Straßenbahnnetz tauglich sein mussten, weshalb zweiachsige Fahrzeuge gekauft wurden, die das gesamte Netz befahren konnten. Der erste Einsatz von Stadtbahnwagen auf dem Streckennetz der Straßenbahn fand am 22. Dezember 1925 mit der Eröffnung der Straßenbahnlinie 18G statt, die vom Straßenbahnbetriebsbahnhof Aßmayergasse betrieben wurde. Bereits am 4. Oktober 1926 setzte man Stadtbahnwagen in der HVZ auf der Linie 18 ein. Durch die Lieferung der leichteren Beiwagen der Type n_1 standen ab 1929 zahlreiche Beiwagen im Straßenbahneinsatz, so zum Beispiel auf den Linien 17, 117, 18, 57, 60 und 62, welche auch die auf der Linie 18G eingesetzten n -Wagen bis 1926 ersetzten.



Der Zug 51 der Linie 18G quert vom Wiedner Gürtel kommend die Favoritenstraße. Der Kreuzungsbereich trug damals den Namen Favoritenplatz, während man ihn heute unter Südtiroler Platz kennt. Die beiden n -Beiwagen wurden bereits 1926 gegen die leichteren n_1 -Beiwagen ersetzt. Foto: Archiv Wiener Linien, Oktober 1925.



Der Drei-Wagen-Zug N 2714, n₁ 5814 und n₁ 5786 wird am 27. September 2015 anlässlich der Parade „150 Jahre Straßenbahn in Wien“ auf der Ringstraße von der Remise Erdberg zugeführt. Er befährt als Linie 60 besteckt hier den Schwedenplatz. Der Triebwagen 2714 wurde aus dem NH 6351 im April 1970 in den Museumswagenstand übernommen. Foto: Michael Weininger.



Am Bahnhof Mariazell der Mariazellerbahn befindet sich das betriebliche Zentrum der Museumstramway Mariazell. Die Strecke führt einerseits zum Erlaufsee und auf der anderen Seite in Richtung Mariazell. Am 25. August 1982 hielt Michael Weininger den restaurierten Stadtbahnzug der Wiener Verkehrsbetriebe N 2703, n₁ 5779 und n₁ 5778 fest.