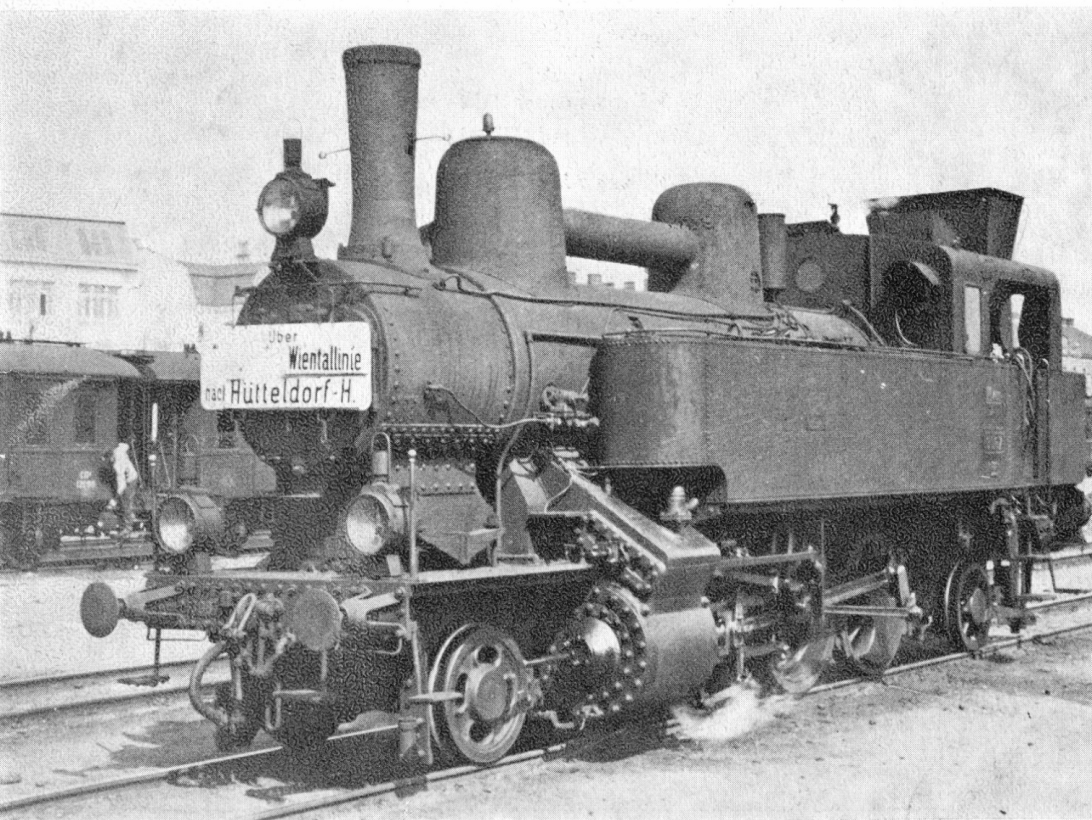


BERÜHMTE ÖSTERREICHISCHE LOKOMOTIVEN

Reihe 30 – und der Dampfbetrieb
auf der Wiener Stadtbahn



EISENBAHN-Steckbrief **5**

DOPPELHEFT

**Berühmte österreichische Lokomotiven
Steckbrief 5**

Doppelheft

**REIHE 30 – UND DER DAMPF-
BETRIEB DER WIENER STADTBAHN**

**Zusammengestellt von
Alfred HORN**

**unter Mitarbeit von
Ing. Wilhelm Urbanczik
Erich Hoch (Statistik)
Johannes Novotny (Typenskizze)**

Alle Rechte vorbehalten

© Copyright 1969 by
Dipl.-Ing. Rudolf Bohmann Industrie- und Fachverlag, 1010 Wien
Druck: Buch- und Kunstdruckerei Weiss & Co., 1030 Wien

Titelbild: Stadtbahnlokomotive Reihe 30

Allgemeines

Bereits 1843 soll angeblich der Bau einer Pferdebahn längs des Wienflusses geplant gewesen sein, um die zu jener Zeit sehr dürtigen Verkehrsverhältnisse in Wien zu verbessern. Die 1857/59 erbaute Verbindungsbahn zwischen Nord- und Südbahnhof war eine reine Güterlinie, desgleichen die 1861 von der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn erbaute Strecke Penzing–Hetzendorf.

Ab 1867 wurden dann konkrete Vorschläge für den Bau einer eigenen Wiener Stadtbahn gemacht. Bis 1873 lagen bereits über 20 derartige Projekte dem Handelsministerium vor, von denen jene des Baurates Schwarz und des Grafen Henckel-Donnersmarck die besten waren. Der Börsenkrach von 1873 zerstörte jedoch alle Hoffnungen.

Im gleichen Jahr baute die Südbahn die bestehende Verbindungsbahn im Bereich zwischen Kärchergasse und Südbahnhof um und verlängerte sie bis zum Matzleinsdorfer Frachtenbahnhof. Ein gleichzeitig aufgenommener Fahrgastverkehr Praterstern–Meidling erlitt kläglichen Schiffbruch und wurde schon nach kurzer Zeit wieder eingestellt. Maßgeblich dafür waren schlechte Quellstudien, denn die beiden heutigen Großbezirke Favoriten (X) und Meidling (XII) waren damals kleine Vororte, ihre Bewohner zählten zu den finanzschwächsten Personengruppen von ganz Wien, die kaum genug zum Leben, geschweige das Geld für eine Bahnfahrkarte hatten.

Bei der ersten Stadterweiterung Wiens (Schleifung der alten Festungswerke und Bau der Ringstraße) wurde für den Bau einer Ringbahn leider nicht vorgesorgt. Den Verkehr innerhalb des Linienwalls (etwa heutiger Gürtel) in den Bezirken I–IX besorgten Omnibusse (Stellwagen), Lohnfuhrwerke und später dann die Pferdestraßenbahn.

1880 hatte Wien bereits 706.000 Einwohner, die umliegenden Vororte (spätere Bezirke X–XIX zusammen 278.000 Einwohner). Im gleichen Jahr wurde in Berlin bereits die Stadtbahn eröffnet, welche im In- und Ausland große Beachtung fand. Sie erlaubte nicht nur die Verbindung der 9 Berliner Endbahnhöfe und die Beistellung von Kurswagen, sondern sie verbesserte vor allem den Nahverkehr sehr wesentlich.

Als die Stadtgrenze Wiens erweitert und die umliegenden Vororte eingemeindet wurden, waren die vorhandenen Verkehrsmittel nicht mehr in der Lage, die großen Entfernungen zu bewältigen. Im Juni 1881 erbat den englischen Ingenieure Bunton und Fogerty die Genehmigung zum Bau eines Stadtbahnnetzes. Vorgesehen war eine doppelgleisige Ringlinie um den Stadtkern, die längs des heutigen Gürtels und des Donaukanals sowie am linken Wienufer führen sollte. Von dieser Ringlinie waren Anschlüsse zu allen Wiener Bahnhöfen geplant. So sollte ein Flügel vom Betriebsbahnhof (heute steht dort die Mollardschule) nach Matzleinsdorf und einer über Penzing nach Baumgarten führen. Donaukanal- und Wientalabschnitt waren als Hochbahnen, der Teil über dem Gürtel teilweise als Hoch- teilweise als Tiefbahn in offenen Einschnitten gedacht. Am Franz-Josefs-Kai sollte beim Kaiserbad (bei der Augartenbrücke) ein Hauptbahnhof mit 6 Gleisen und 2 Bahnsteigen angelegt werden. Auf die Wienflußregulierung nahm das Projekt keine Rücksicht. Die eisernen Viadukte sollten ähnlich jenen der New Yorker Hochbahn gestaltet werden. Dadurch wäre auch die seit den 60er Jahren geplante schnurgerade Prunkstraße von der Hofoper nach Schönbrunn nicht behindert gewesen. Ein Anschluß an die Verbindungsbahn im Bahnhof Hauptzollamt war nicht vorgesehen.

Die Linienstudien von Fogerty–Bunton erwiesen sich als absolut richtig und alle weiteren Projekte bis in die Gegenwart (mit Ausnahme der umstrittenen U-Bahn-Planung) haben in ihren Grundzügen dieses Projekt enthalten.

Wie in Wien nicht anders zu erwarten, erhoben sofort verschiedene Stellen gegen dieses Projekt Einwände (zu großer Lärm auf den Eisenviadukten, Verunstaltung des Blickes auf den Schwarzenbergplatz, keine Rücksicht auf Wienflußregulierung usw.). Trotzdem erteilte das Handelsministerium am 28. I. 1883 die Konzession für das rund 28 km lange Netz mit dem Auftrag, sich mit dem Magistrat der Stadt Wien über die endgültige Trassenführung zu einigen. 1883 hatte das Wiener Stadtbauamt die Pläne für die Wienflußregulierung und eine Stadtbahn ausgearbeitet. Der Entwurf sah eine Gürtellinie mit Verlängerung durch die Brigittenau zur Nordwestbahn (etwa bei der Stromstraße), eine weitere Wientallinie, die jedoch vom Schwarzenbergplatz durch die Prinz-Eugen-Straße zum Süd- und Ostbahnhof führte, eine Kanallinie bis zur Schlachthausbrücke (heute Stadionbrücke) und eine innere Ringlinie vom Karlsplatz über die Lastenstraße–Ringstraße–Nordwestbahnhof, die sodann bei der Innstraße in die Nordbahn einmünden sollte.

Ein Zwischenstück Schwarzenbergplatz–Hauptzollamt war nicht geplant, die gesamte Streckenlänge hätte etwa 25 km ausgemacht.

Flattich, Siemens & Halske sowie einige weitere Firmen machten ähnliche Vorschläge. Gebaut wurde vorerst jedoch nichts.

1890 waren die Arbeiten für eine Eingemeindung der Vororte abgeschlossen. Sie erweiterten das Stadtgebiet von 55 auf 178 km², die Einwohnerzahl von rund 800.000 auf 1,315.000. Große kommunale Bauvorhaben sollten begonnen werden. Für diese Zwecke, Wienflußregulierung, Bau von Sammelkanälen längs des Donaukanals, der zu einem hochwassergeschützten Handels- und Winterhafen ausgebaut werden sollte, und zum Bau der Stadtbahn, wurde die Kommission für Wiener Verkehrsanlagen geschaffen, in welcher Staat, Land Niederösterreich, Stadt Wien, Donauregulierungskommission usw. vertreten waren.

Am 16. X. 1890 tagte diese Kommission erstmalig. Man einigte sich, daß die darin vertretenen Stellen anteilmäßig zum Bau der Stadtbahn beitragen sollten. Der Anteil für die Stadt Wien machte 7,5 %, für den Staat 87,5 %, für das Land Niederösterreich 5 % aus.

Den Betrieb sollte die kkStB führen, als Vorbild diente die Berliner Stadtbahn. Für die Linienführung in Wien waren auch sehr wesentliche strategische Überlegungen maßgeblich, wozu vor allem die Verbindung aller Endbahnhöfe zählte.

Die Kommission arbeitete folgenden Stadtbahnplan aus:

1. **Gürtellinie**, welche Franz-Josef-, West- und Südbahnhof verbinden sollte (Heiligenstadt–Gürtel–Matzleinsdorf mit Anschluß an den Verschubbahnhof Brigittenau).
2. **Donaukanallinie**: Heiligenstadt–Hauptzollamt–Praterstern.
3. **Wientallinie**: Westbahnhof–Gumpendorfer Schlachthaus–L i n k e s Wienufer bis Radetzkybrücke (Einnündung in 2.) mit Flügel Karlsplatz–Rennweg (Einnündung in die Verbindungsbahn) und Flügel Gumpendorfer Schlachthaus–Hundsturm (Abfahrtsstelle der Dampftramway nach Mödling).
4. **Donaustadtlinie**: Praterstern–Vorgartenstraße–Brigittenau.
5. **Innere Ringlinie**: Tegetthoffbrücke (etwa beim heutigen Verkehrsbüro)–Lastenstraße–Maximilianplatz–Schottenring.
6. **Vorortelinie**: Heiligenstadt–Penzing.

Die Linien 1, 2 und 6 waren als Haupt-, 3 bis 5 als Lokalbahnen geplant. Nach Möglichkeit sollten die Gleise wie in Berlin auf gemauerten Viadukten geführt werden. Lediglich die Wiental- und Donaukanallinie vom Hauptzollamt bis zur Roßauer Lände waren als Tiefbahnen vorgesehen. Erstere, im Wienflußbett verlegt, sollte mittels einer 1,4 m über die Hochwassermarkte von 1851 ragenden Mauer abgesichert werden. Zum Unterschied von Berlin einigte man sich, die Fernzüge nicht auf der Stadtbahn weiterzuführen, weil man dadurch eine Störung des Nahverkehrs befürchtete (die Berliner Stadtbahn ist daher auch durchwegs viergleisig).

Als die Baupläne vorlagen, wurden viele Abänderungen gewünscht und zahlreiche Bedenken vorgebracht.

Das Kriegsministerium wünschte einen Flügel von der Donaukanallinie zur Donaukanalbahn. Die Einmündung der Wientallinie in Hauptzollamt (damals noch Hochbahnhof) war schwierig. Schwierig war auch die Führung der Kanallinie zwischen Oberer Viaduktgasse und Wienfluß. Es wären einige Häuserdurchbrüche notwendig gewesen. Wenig Beifall fand auch die Donaustadtlinie. Der damalige Baudirektor Hochenegger der ONWB schlug vor, auf die Donaustadtlinie zu verzichten und vom Praterstern die Bahn durch den Nordbahnhof etwa bis zur Traisengasse, dann entlang der Nordwestbahn und weiter nach Heiligenstadt zu führen. Leider wurde dieser Plan nicht verwirklicht. Viel Widerspruch fand auch die innere Ringlinie. Sie sollte beim Obstmarkt (etwa beim heutigen Girardidenkmal) beginnen und über Getreidemarkt–Hofmuseen zum Ring führen und bei der Augartenbrücke in die Kanallinie einmünden. Das Hofmarschallamt erhob gegen den offenen Einschnitt Einspruch, der Bau einer Verbindungskurve von der Gürtellinie zum Westbahnhof erwies sich aus technischen Gründen als unmöglich und die Wientallinie mußte wegen der Regulierung aufs rechte Ufer verlegt werden. Es gab Einwände, Einwände, Einwände, und daß es dann wirklich zur Bauausführung kam, kann als Wunder bezeichnet werden.

Am 27. X. 1892 entschied der Handelsminister Marquis Bacquehemi, bis 1897 (in 5 Jahren!) sind zu bauen:

1. Gürtellinie: Heiligenstadt–Westbahnhof.
2. Vorortellinie: Heiligenstadt–Ottakring.
3. Wientallinie: Hütteldorf–Hauptzollamt.

1898 bis 1900 sind zu bauen:

Westbahnhof–Matzleinsdorf
Donaustadtlinie–Ottakring–Penzing
Hauptzollamt–Heiligenstadt

Auf den Bau der inneren Ringlinie hatte man stillschweigend verzichtet. Am 7. XII. 1892 erfolgte der erste Spatenstich.

Der Bau der Stadtbahn

Der neue Handelsminister Graf Wurmbrand wünschte, daß die Stadtbahn der Reichshauptstadt auch äußerlich würdig sei. Er berief Architekt Prof. Otto Wagner als künstlerischen Beirat, damit alle Bahnhöfe, Haltestellen, Brücken usw. ein einheitliches modernes Gepräge erhielten. So entstanden im damals aktuellen Sezessionsstil wuchtige Hochbahnhöfe mit großen Hallen, breiten Stiegenhäusern usw.

Sie wirkten imposant, verschuldeten allerdings vermeidbare Mehrkosten, welche anderswo bei betrieblichen Anlagen eingespart werden mußten. Sehr bald zeigte es sich, daß man mit den vorgeschriebenen 72 Millionen Gulden nicht auskommen würde. Die Lage am allgemeinen Kapitalmarkt war angespannt, das Finanzministerium lehnte Zuschüsse ab. Dies zwang, auf den Bau der Donaustadtlinie zu verzichten, ebenso auf den dreigleisigen Ausbau der Verbindungsbahn zwischen Praterstern–Hauptzollamt. Die Vorortelinie sollte vorerst nur eingleisig ausgeführt werden. Desgleichen mußte auf die Fortsetzung Gumpendorf–Matzleinsdorf verzichtet und dafür eine nichtgeplante Schleife zur Lobkowitzbrücke (Meidling Hauptstraße) gebaut werden. So blieb die Stadtbahn ein Torso, obwohl sie schließlich 136 Millionen Kronen kostete. Sie war 38,8 km lang, davon 19,7 km auf Viadukten, Brücken und Dämmen, die bis zu 15,9 m Höhe über der Straße liegen. 19,1 km waren in Tunnel oder Einschnitten, die bis zu 30,4 m unter dem Straßenniveau liegen. 4090 m Einschnitte waren überwölbt. Die 42 Viadukte waren 4549 m lang (der längste 566 m) und bis zu 14,8 m hoch. Die 15 Tunnels hatten 2789 m Länge (der längste 728 m auf der Vorortelinie), 21,76 km lagen in der Geraden, 17,07 km in Bögen. Zwischen höchstem und tiefstem Punkt war ein Unterschied von 70 m. Sie hatte 11 Bahnhöfe und 23 Haltestellen.

Für den Oberbau wurden Schienen der Form X mit 7,5 m / 35,4 kg/m, Form I a mit 12,5 m / 42,04 kg/m verlegt.

Da ein Betrieb in 3 Minuten Intervall geplant war, mußte den Signalanlagen besonderes Augenmerk geschenkt werden. Es wurden Sicherungsanlagen System Siemens & Halske eingebaut, die das Fahren im Raumabstand ermöglichten. In den Bahnhöfen Ottakring, Hernals, Gersthof und Brigittabrücke (heute Friedensbrücke) wurden zentrale Weichen und Signalstellwerke mit mechanischem Antrieb gebaut. Heiligenstadt, Michelbeuern, Meidling, Hütteldorf und Hauptzollamt erhielten fernbediente elektrische Kraftstellwerke System Siemens & Halske. Es waren dies die ersten derartigen Stellwerke in Wien und nach Prerau die zweiten bei der kkStB.

Die feierliche Betriebsaufnahme der Wiener Stadtbahn erfolgte im Beisein von Kaiser Franz Josef I. am 9. Mai 1898.

Reihe 30 – die Wiener Stadtbahnlokomotive

Am 27. Oktober 1892 wurde endgültig beschlossen, welche Stadtbahnlinien gebaut werden, und schon am 17. Dezember 1892 skizzierte Dr. Ing. Karl Gölsdorf eine 1 C 1 t-n2v für die Stadtbahn. Sie sollte 150 t=10 Wagen auf 20 ‰ mit 35 km/h befördern und diese Geschwindigkeit binnen einer Minute erreichen. Gleichzeitig sollte diese Lokomotive auch den Nahverkehr auf West- und Franz-Josefs-Bahn bis Purkersdorf, möglichst bis Rekawinkel bzw. Kritzendorf und Tulln bestreiten. Daneben sollte sie auch für die Beförderung von Güterzügen auf Verbindungsbahn und Vorortelinie Verwendung finden. Bisher waren auf der Verbindungsbahn Nordbahnlokomotiven bis Hauptzollamt und Südbahnlokomotiven weiter bis Matzleinsdorf eingesetzt. Die Personenzüge Hauptzollamt–Matzleinsdorf führten Maschinen der Südbahnreihe 19.

Die neuen Lokomotiven mußten bei einem mittleren Bahnabsatz von 620 m rasch anfahren, damit eine stündliche Zugfolge von 20 bis 22 Zügen bei einer Reisegeschwindigkeit von 20 km/h gesichert war.

Gölsdorf wollte mit dieser Lokomotive 150 t auf 25 ‰ mit 36 km/h, 100 t mit 48 km/h befördern und errechnete dafür eine Leistung von 600 PS. Um auch die kleinsten Bögen mit nur 100 m zwanglos zu befahren, durfte der feste Radstand höchstens 2,9 m betragen. Damit war wie bei Reihe 60 die 3. Kuppelachse anzutreiben. Die Zylinder waren gleichgehalten mit Reihe 59, die Kesselheizfläche war bei gleicher Rohrlänge etwas größer, ebenso die Rostfläche. Der Ur-Entwurf sah 10 m³ Wasser und 4 t Kohle als Vorrat vor. Dies war jedoch bei einem maximal zulässigen Achsdruck von 14,3 t nicht unterzubringen und bei der Durcharbeitung des Entwurfes mußten die Vorräte daher auf 8,5 m³ Wasser und 2,4 t Kohle verringert werden. Im Vorortennahverkehr auf der West- und Franz-Josefs-Bahn war das jedoch zu wenig und ab 1899 erhielten die 30er einen Aufbau – die sogenannte „Hose“ – an der Rückwand des Führerhauses, welcher 1 t Kohle faßte. (1900 waren bereits 47 Maschinen damit ausgestattet.)

Am 21. Oktober 1894 genehmigte das Handelsministerium unter Zl. 44.835/94 die Type. Die Generalinspektion stimmte nur ausnahmsweise zu, weil die Lokomotive mit 14,3 t Achsdruck und dem knappen Wasservorrat für eine freizügige militärische Verwendung nur bedingt tauglich war.

1895 wurde die 3001 (damals noch ohne Punkt hinter der Reihenzahl) abgeliefert. Bei der Polizeiprobefahrt erreichte sie 92 km/h=376 Radumdrehungen je Minute, bei ruhigem Lauf. Ihre zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde mit 60 km/h festgelegt.

Die 3001 hatte die gleiche Steuerung und Radsätze wie die C-n2v-Güterzuglokomotiven der Reihe 59 aus dem Jahre 1893. Die Prototypmaschine wurde sehr eingehenden Probefahrten unterworfen. Dabei zeigte es sich, daß die Dampfverteilung bei der Rückwärtsfahrt infolge der langen Schwingenstange und der hochliegenden Schwinge wesentlich schlechter war als bei der Vorwärtsfahrt. Bei der zweiten, im Jahre 1896 abgelieferten Prototypmaschine, welche übrigens die 1000. Maschine der Lokomotivfabrik in Floridsdorf war und von der kkStB für die Lokalbahn Niederlindewiese–Barzdorf bestellt worden war, hatte man Räder und Steuerung wie bei der 1C-n2v Reihe 60 ausgeführt. Diese Anordnung bewährte sich und wurde bei der Serienfertigung beibehalten. Bis 1901 wurden sodann insgesamt 113 Maschinen gebaut (30.01–99, 130.01–14, später 30.101–114). Davon gehörten 62 der Wiener Stadtbahn, 50 der kkStB und eine der L.B. Niederlindewiese–Barzdorf.

Im Aufbau sind die 30 und 60 gleichgehalten. Langkessel, Rauchkasten, Schlot, Dome, Zylinder, Radstand, Triebwerk und Räder waren tauschbar. Die durch Pendel abgestützte Feuerkiste steht über den Rahmenblechen, ist jedoch schmaler als bei der Reihe 60. Der Langkessel hat 218 (60 nur 202) Feuerrohre. Um Gewicht einzusparen, erhielten die Laufachsen Bauart Adams keine Rückstellfedern. Bei den üblichen Geschwindigkeiten war dies ohne Nachteil. Die umschaltbare Luftsaug-Schnellbremse 1895 von Hardy wirkte einklötzig auf die drei gekuppelten Achsen. Sie hat sich ausgezeichnet bewährt und sicherte hohe Durchschlaggeschwindigkeit bei Schnellbremsungen und feinstufige Regelung, wie sie gerade im Stadtbahnbetrieb wichtig war. Dieses System fand auf der Wiener Stadtbahn erstmals Anwendung im Bereich der kkStB.

Alle Lokomotiven hatten Dampfsandstreuer, der jedoch wegen mangelhafter Bewährung bald wieder ausgebaut wurde. 1917 hatten ihn nur mehr 35 Maschinen. Gleichfalls alle Lokomotiven hatten Rauchverzehrer der Systeme Langer oder Marek. Lediglich die 3002 hatte einen nach Bauart Schleyder.

Er bewährte sich jedoch nicht, da diese Maschine 33 kg Kohle je Zugkilometer gegenüber normal 31 kg benötigte. Am besten erwies sich noch jener nach System Marek, der 1917 in 110 Lokomotiven (ausgenommen 30.02, 04 und 46) eingebaut war. Die 30er erfüllten die in sie gesetzten Erwartungen. Sie fuhren flott an, beschleunigten gut und hatten auch ausgezeichnete Bogenlaufeigenschaften. Ihre Laufleistungen waren sehr hoch. Für 1902 wurden 42.800, für 1908 sogar 51.800 Zugkilometer je Lokomotive angegeben.

Vom 3. bis 5. Mai 1898 fanden die Einschulungsfahrten auf der Vorortelinie, am 26. und 27. Mai auf der oberen Wiental- und Gürtellinie statt. Die Maschinen wurden früher abgeliefert als die einzelnen Teilstrecken eröffnet wurden. Die 30er kamen aber nicht nur auf der Stadtbahnstrecke zum Einsatz. So fuhren 1898 zwei 30er zwischen Bischofshofen und Saalfelden, wohl auch als Vorspann auf den Rampen nach Eben und Hochfilzen. 1909 waren drei Maschinen als Vorspann für die 1C1-t4v Reihe 110.500 im Schnellzugdienst auf der Tauernbahn eingesetzt. Nach Ablieferung der neuen 380 verschwanden sowohl 110 als auch 30er von der Tauernbahn.

Erwähnt sei auch, daß die 30.31 anfänglich auf der steilsten Adhäsionsstrecke der kkStB, der Lokalbahn Schlackenwerth–Joachimstal eingesetzt war und unter anderen den Eröffnungszug führte.

1898 hatte die Stadtbahn im Mittel 44 Lokomotiven in Betrieb. Es standen 29 in Heiligenstadt und 21 in Hütteldorf. Nachdem die Heizhausleitung am 25. Mai 1899 von Heiligenstadt nach Hütteldorf verlegt wurde, änderte sich auch der Lokomotivstand. 1899 hatte Hütteldorf 59, Heiligenstadt 26 Maschinen. Auf der Vorortelinie und Verbindungsbahn waren die Lokomotiven doppelt besetzt, auf Gürtel- und Wientallinie war Personalwechsel. Um die gefürchtete Rauchplage zu mildern, die sich besonders im Tunnel zwischen Kettenbrücke und Stadtpark bemerkbar machte, feuerte man ein Gemisch von $\frac{1}{6}$ Koks, $\frac{1}{3}$ Ostrauer und $\frac{3}{6}$ Förderkohle. Der markante Schalldämpferring für die Saugluftbremse an der Krone des Kamins wurde durch einen Schalldämpfer am Stehkessel ersetzt. Er hatte zu steten Klagen Anlaß gegeben. Im Winter froren die Austrittsöffnungen zu, im Sommer wurden die Reisenden durch das versprühende, rußige Wasser belästigt.

Der Betrieb entwickelte sich über alle Erwartungen. Betrug der benötigte Gesamtlokstand 1898 im Mittel nur 50 Maschinen, so stieg dies 1899 auf 85, 1900 auf 95 und 1902 forderte der Fahrplan einschließlich der Vorortelinie schon 61 Dienstlokomotiven an Wochentagen und 74 an Sonntagen. Seinerzeit meinte man, daß 27 Lokomotiven und 165 Personenwagen (ohne Anschlußstrecken) für den Betrieb genügen würden. 1913 hatte die Stadtbahn 135 Lokomotiven und 861 Personenwagen.

Den Lokomotivpark bestimmte man wie folgt (1900):

55 Planlokomotiven, 8 Wechsellokomotiven (welche ihre Vorräte auffüllten), 5 für Vorortelinie, 2 Reservemaschinen jeweils in Hütteldorf und Heiligenstadt, 5 Reparaturlokomotiven = 75 Stück. Dazu kamen 20 Lokomotiven für den Anschlußverkehr nach Neulengbach und Tulln.

Die Wechsellokomotiven konnten binnen 5 (!) Minuten ihre Vorräte ergänzen. Je 2 waren für Hütteldorf und Heiligenstadt, je eine für Purkersdorf, Praterstern, Klosterneuburg und Kritzendorf vorgesehen.

Leistungsbedarf und Kohlenverbrauch zeigten bei den 30ern ungünstige Werte. Sie waren auf der Stadtbahn ungenügend ausgelastet, besonders auf der Vorortelinie, wo sie nur maximal 5 bis 6 Wagen zu befördern hatten. Dafür

mangelte es in anderen Bereichen an geeigneten Maschinen. Man entschloß sich daher, ab 1903 die 1Ct Reihe 99 für die leichten Züge auf der Vorortelinie einzusetzen. Bis 1905 hatte die Stadtbahn 17 dieser Maschinen in Betrieb. Gleichzeitig kamen 8 Bt Reihe 88 auf die Vorortelinie. Dafür wurden 13 30er abgezogen. 1906 kamen noch 6 Dt Reihe 178 in Dienst, die auch auf den Stadtbahnlinien und Anschlußstrecken liefen. Ihr Treibgewicht war gleich dem der 30er, die kleinere Kesselleistung kam bei den kurzen Stationsabständen nicht zur Geltung.

1906 fanden verschiedene Versuchsfahrten mit Leichtlokomotiven und Triebwagen statt (siehe Kapitel: Versuchsfahrten auf der Vorortelinie), die das Ziel einer Betriebsrationalisierung hatten.

1909 fuhren neben den 30ern noch 178: 15 Stück, 88: 7 Stück und 99: 2 Stück auf der Stadtbahn. Aber alle konnten sich in Hinblick auf die Bewährung nicht mit der Reihe 30 vergleichen. Besonders die 88er litten an Brüchen der Kurbelzapfen durch das oftmalige Anfahren. 1910 mußten sie abgestellt werden. 1913/14 erreichte der Lokomotivstand der Stadtbahn mit 135 Stück einen absoluten Höchststand. In diesem Jahr waren auch zwei 229er auszuheilen. Bei Kriegsausbruch mußte die Stadtbahn zehn 30er, fünf 178er und zwei 99er abgeben. 1915/16 neuerlich 22 30er, drei 178er und eine 99er. Als Ersatz erhielt die Stadtbahn eine alte 1B Reihe 21 der KEB, zwei 2B Reihe 1, zwölf 2B Reihe 102, eine 1B Reihe 26 und sechs 1C1t Reihe 229. Die 102er fuhren auf der Wiental-, Donaukanal- und Gürtellinie. Sie konnten nur acht Wagen befördern und besonders die Fahrt auf der rund 500 m langen Rampe von der Meidlinger Hauptstraße zur Gumpendorfer Straße fiel ihnen sehr schwer. Die Heizhausleitung Wien-West hatte auch versucht, entbehrliche 206er auf der Wientallinie einzusetzen, aber schon bei der ersten Fahrt entgleiste eine 206 im engen Bogen zwischen Kettenbrückengasse und Karlsplatz. Schuld daran war, daß das lange Drehgestell der 206 kein Seitenspiel des Drehzapfens hatte. 1915/16 hatte die Stadtbahn mit 113 Lokomotiven den geringsten Stand. Betriebsbedingt mußte man für die ganz alten Maschinen wieder einige 30er als Ersatz zurückbeordern. 1918 kamen sogar 5 Dt Reihe 578 der Heeresfeldbahn für Güterzugsdienste auf die Vorortelinie.

Kohlenmangel zwang, den Betrieb der Stadtbahn – ausgenommen Vorortelinie und Verbindungsbahn – am 8. Dezember 1918 einzustellen.

Bei der Fahrparkaufteilung nach dem ersten Weltkrieg erhielt Österreich alle 30er. Es gab keine Kriegsverluste und die Nachfolgestaaten waren an dieser Type nicht interessiert.

Die nach Einstellung des Stadtbahnbetriebes freigewordenen Maschinen wurden auf die Direktionen Wien und Linz verteilt. Einige Maschinen bekam auch die Direktion Villach und Innsbruck. 30er fuhren nun in Bregenz, Linz, Linz, Bruck an der Mur usw. Unter anderem St. Pölten–Hainfeld–Leobersdorf, Hieflau–Eisenerz, Lambach–Gmunden, Wels–Simbach, Liesing–Kaltenleutgeben, Mödling–Laxenburg, im Weinviertel, im Linzer Ortsverkehr und natürlich auf allen Strecken rund um Wien. Hier behaupteten sie sich noch am längsten. Während der Wirtschaftskrise in den dreißiger Jahren standen die Mehrzahl der 30er abgestellt. Besonders Heiligenstadt, Hütteldorf und Wien-Ost waren 30er-Friedhöfe. Zur Arbeitsbeschaffung wurden damals mehr als 70 Maschinen in der HW St. Pölten und Floridsdorf zerlegt. 9 Maschinen kaufte die Grazer-Köflacher Bahn, welche ihnen trommelförmige Sandkästen um das Verbinderrohr – wie bei der ÖNWB üblich – gab.

Als 90 1001–1032 kamen die noch vorhandenen 32 Lokomotiven zur Deutschen Reichsbahn. Später wurde dann auch noch die schon seit 1937 zur Kassierung abgestellt gewesene 30.57 als 90 1033 reaktiviert. Hingegen bestand die Nummer 90.1005 nur buchmäßig, da die ihr zugewiesene 30.10 bereits seit 1935 zerlegt abgestellt war und 1942 als Klimapflug 70.2103 in Dienst kam. Die Reichsbahn verwendete die 30er weiterhin im Umgebungsbereich von Wien und in Hieflau. Bei Kriegsende standen 8 Maschinen in Hieflau und kamen in die englische Besatzungszone, der Rest wurde russische Beute. Diese 8 Maschinen wurden 1953 von der ÖBB umgezeichnet und standen bis 1957 in Betrieb. Zu ihnen kamen noch vier weitere, aus Ungarn rückgetauschte 30er, die allerdings nur buchmäßig umgezeichnet wurden. Alle übrigen Maschinen wurden in Breitenlee abgestellt und bald darauf verschrottet.

Zusammenfassend kann zur Reihe 30 folgendes festgestellt werden: Das Verbundtriebwerk war bei den kurzen Bahnabständen der Stadtbahn wenig wirksam, da ein Beharrungszustand nur für Minuten erzielt wurde. Gölsdorfs Verbundbauart hatte zwar eine sehr einfache Anfahrvorrichtung ohne bewegliche Teile (Kerben im Schieberlappen), doch der Niederdruckzylinder konnte höchstens 60 bis 65 % Füllung erhalten. Bei dem üblichen Zylinderraumverhältnis mußte der Niederdruckzylinder daher größer gehalten werden als bei anderen Verbundbauarten. Auch der Niederdruckschieber war größer und schwerer und Raumknappheit zwang, die Dampfausströmkanäle kleiner zu bemessen als es für Eilfahrten vorteilhaft war. Im Betrieb konnten die Reihen 30 und 60 nur schwer über 50 km/h beschleunigt werden. In Meidling war oft zu beobachten, wie die 30er mit dem etwa 130 bis 140 t schweren Verbindungsbahnzug flott anfuhr und bald 40 bis 45 km/h erreichte. Die gleichzeitig auf der Hauptstrecke anführende 2B Reihe 17 c der Südbahn mit ihrem 180 bis 190 t schweren Personenzug fuhr langsam an. Nach etwa 800 bis 900 m Strecke hatte der Südbahnzug die Stadtbahngarnitur mit der 30er eingeholt und lief spielend 60 km/h, während die 30er zurückblieb.

Die 30.83 erhielt 1905 probeweise eine Einrichtung zum Niederschlagen des Abdampfes. Sie bewährte sich nicht, weil es nicht gelang, das Niederschlagswasser zu entölen. Auch gab es Schwierigkeiten mit den Strahlpumpen bei der Kesselspeisung. Die guten Erfolge der Dabeg-Pumpen bei der Reihe 80 veranlaßten den damaligen Maschinendirektor der BBO, auch einige 30er damit auszurüsten. Die erhoffte Verbesserung der Wärmewirtschaft wurde leider nicht erreicht. Im Nahverkehr und Nebenbahndienst ist die Lokomotivleistung sehr schwankend und Abdampfvorwärmer, Überhitzer und Verbundbauarten erreichten nur bei längerem Beharrungszustand Ersparnisse an Brennstoff und Wasser. Dagegen belastete die rund 400 kg schwere Pumpe die Schleppachse sehr einseitig.

Als Dauerleistung der Reihe 30 wurde angegeben:

	10 ‰	15 ‰	25 ‰
20 km/h	460 t	320 t	180 t
30 km/h	310 t	230 t	120 t
40 km/h	250 t	190 t	70 t
55 km/h	150 t	100 t	—

Erwähnt sei noch, daß Gölsdorf auch eine 2Bt-n2v und eine 1B2t-n2v für die Stadtbahn entwarf. Sie wurden nicht berücksichtigt. Die Zugförderung ent-

schied sich für eine Einheitslokomotive mit vielen Tauschteilen zu anderen Reihen, die für jeden Dienst geeignet war. So vermied man die Schwierigkeiten, welche der typenreiche Fahrpark der Berliner Stadtbahn den Zugförderern bereitete.

Die Verwendung leichter Lokomotiven (88, 99 usw.) war eine Notlösung, da man versuchen mußte, die schon damals für den Stadt-Personenbetrieb sehr hohen Kosten zu senken.

Die Versuchsfahrten auf der Vorortelinie im Jahre 1906

In der verkehrsschwachen Zeit waren die Stadtbahnzüge, besonders jene auf der Vorortelinie, sehr schwach besetzt, die Reihe 30 mit den leichten Zügen nicht annähernd ausgelastet. 1904 berichtete der Stadtbuchhalter Wilbheim, daß im Winter zwischen 8.30 h und 11.30 h sowie ab 20.00 h in den Vorortelinienzügen nur 5 bis 6, höchstens 20 bis 30 Fahrgäste je Zug fuhren. Er errechnete die Zugkosten mit 40 Kronen/km, denen auf der Vorortelinie oft nur 5 bis 6 Kronen Einnahmen gegenüberstanden, was einen Jahresabgang von 140.000 Kronen ausmachte. Nach seiner Ansicht würde eine leichte 1At oder Bt mit 2 bis 3 Wagen III. Klasse im Jahr rund 35.000 Kronen einsparen. Er beanstandete auch verschiedene andere Einrichtungen auf der Vorortelinie, die mit zum Defizit beitrugen. Grund für diese Studie war, daß ab 1902 die Stadt Wien und das Land Niederösterreich ihren Beitrag zum Abgang der Stadtbahn leisten mußten. Mit 1. IX. 1904 wurde die II. Klasse auf der Vorortelinie abgeschafft.

Vom 1. Mai bis 31. Oktober 1906 fanden Probefahrten mit leichten Lokomotiven und Triebwagen zwischen Hütteldorf und Heiligenstadt statt. Bei einer kleinsten Bahnhofsentfernung von 925 m mußten die Triebfahrzeuge täglich 150 km zurücklegen. Gefordert wurde die Beförderung von 40 t auf 18 ‰ mit 20 km/h. An den Probefahrten nahmen vier Triebwagen und drei Leichtlokomotiven teil.

Die Triebwagen mußten einen Beiwagen, die 85.02, 86.01 je zwei, die 88.49 vier Wagen befördern.

Von den vier Triebwagen schied der Ringhoffers, Bauart de Dion & Bouton, wegen Kesselschadens aus. Der Turgan-Triebwagen von Brünn-Königsfeld wurde zu spät gestellt, der Stoltz-Triebwagen der Raaber Waggonfabrik entsprach nicht. Nur der Komarek-Triebwagen kam in Betrieb und legte 24.403 Zugkilometer zurück. Aber auch er litt darunter, daß der Wasserinhalt seines Wasserrohrkessels viel zu knapp bemessen war, so daß jede vorübergehende Leistungssteigerung den Dampfvorrat aufzehrte und längere Erholungspausen forderte. Selbst bei mehrmaligem Ziehen der Dampfpeife war der Kessel ausgepumpt.

1 Betriebskilometer kostete:	beim Komarek TW:	39,7 Heller
	Reihe 86.01:	31,8 Heller
	Reihe 88.49:	45,7 Heller

Die 85.02 war eine alte Bt der nö. Südwestbahn. Auf Vorschlag von Ing. Littrow erhielt sie eine Schüttofen-Feuerung, welche den Einmannbetrieb ermöglichte. Die Feuerung war mangelhaft und die Lokomotive außerdem zu schwach, dies umso mehr, als man die Rostecken abgedeckt hatte, wodurch die Rostfläche von 0,63 auf 0,35 m² sank, aber entsprechend auch die Dampfzeugung. Sie schied von den Versuchsfahrten aus.

Die Bt 86.01 war eine verstärkte 185er. Sie hatte Rohölzusatzfeuerung. Die Feuerkiste war vom Bodenring bis zur Höhe des Feuerschirms keilförmig ausgemauert. Interessant an ihr war die Joy-Steuerung mit Lenker statt Schwinge. Sie legte 19.147 Zugkilometer zurück, die Fahrzeit Hütteldorf–Heiligenstadt betrug 30 Minuten, Rückfahrt 34 Minuten. Von allen eingesetzten Versuchsfahrzeugen war diese Lokomotive die sparsamste. Bei den Probefahrten erreichte sie bei nur 930 mm Raddurchmesser 75 km/h.

Die 88.49 war die „Sekundärzugstyp“ der kkStB und der Nachbau einer Westbahnmaschine. Da sich diese Lokomotive relativ gut bewährte und vier Wagen ohne Anstrengung führte, behielt sie Hütteldorf im Stand und führte sodann einige Vorortezüge mit ihr. Aber auch sie war den Erfordernissen des harten Stadtbahnbetriebes mit oftmaligen Anfahrten wenig zugegen. Nachdem ihr Reparaturstand ungewöhnlich hoch wurde, stellte man bis 1910 alle Maschinen ab. Eine diente noch bis 1912 im Heizhausverschub. Laut Steffan sollen auch die beiden 1A1t Reihe 112 auf der Vorortelinie gefahren sein. In den Geschäftsberichten findet sich kein Hinweis. Vermutlich waren sie auch nur bei Probefahrten eingesetzt.

Die Stadtbahnwagen

Die Wiener Stadtbahnwagen oder kurz die Bu oder Cu, wie sie allgemein hießen, wurden ein Qualitätsbegriff. Da sie durch die Kriegsevents in alle Teile Europas zerstreut wurden und teilweise auch heute noch in Betrieb stehen, sei hier kurz auch auf sie verwiesen.

Die Westbahn verwendete im Nahverkehr zuerst ihre älteren Abteilwagen. Diese fanden wenig Beifall bei den Fahrgästen. Kinder, Frauen und ältere Personen taten sich beim Erklimmen der drei engen, hohen Stufen recht hart. Die Südbahn hatte Anfang der 70er Jahre kleine „amerikanische“ Durchgangs-, sogenannte „Interkommunikationswagen“ in Betrieb genommen, die sich gut bewährten. Die Westbahn folgte in den 80er Jahren diesem Beispiel. In Amerika und England hatten die Stadtbahnen 1 m hohe Bahnsteige, bis zum Wagenboden waren nur 250 mm Höhenunterschied. Die Berliner Stadtbahn hatte 0,5 m hohe Bahnsteige, wobei bis zum Wagenboden 750 mm auf 2 Stufen zu besteigen waren.

Die kkStB wünschte, daß die auf der Wiener Stadtbahn eingesetzten Wagen freizügig im gesamten Netz eingesetzt werden konnten. Das war jedoch bei Bahnsteigen mit 1 m Höhe nicht möglich. Der einzige Vorteil der Abteilwagen war der, daß durch die zahlreichen Türen bedingt, ein rascher Fahrgastwechsel erreicht wurde. Die Haltezeit betrug in New York 15, in Berlin 20 Sekunden. Doch bei seiner Studienreise stellte der spätere Generalinspektor v. Gerstel fest, daß an Sonn- und Feiertagen, wo viele verkehrungewohnte Fahrgäste in den Abteilen waren, diese Haltezeiten um ein Vielfaches überschritten wurden.

Weitere Nachteile der Abteilwagen waren, daß bei 700 mm Türbreite der Wagenkasten nur 2,6 m breit gehalten werden konnte. Heizung und Beleuchtung waren schlechter und die Fahrgäste waren in ein Abteil gebannt, während andere halb leer waren.

Bis 1896 wurde in Fachkreisen für und gegen die Abteilwagen gestritten. Endlich entschloß man sich ausnahmslos Durchgangswagen zu bauen. Sie faßten mehr Personen, waren leichter und konnten besser beheizt und beleuchtet werden. Man baute 3 Arten von Stadtbahnwagen: Durchgangs-

wagen 2. Klasse mit 40 Sitzplätzen, 3. Klasse mit 48 Plätzen und Endwagen mit 38 Sitzplätzen, Zugführerabteil und 2 WC.

Die Wagen waren leicht und dauerhaft gebaut und bewährten sich im Betrieb sehr gut. Die 0,7 m Höhenunterschied zwischen Bahnsteig und Wagenboden wurden durch drei je 200 mm breite Stufen leicht besteigbar gemacht.

Der Dampfbetrieb der Wiener Stadtbahn

Eröffnungsdaten:

11. 5. 1898	Heiligenstadt–Penzing	9,95 km
1. 6. 1898	Heiligenstadt–Meidling–Hütteldorf	14,78 km
30. 6. 1899	Meidling–Hauptzollamt	5,88 km
6. 8. 1901	Hauptzollamt–Heiligenstadt	5,88 km
6. 8. 1901	Brigittabrücke–Nußdorfer Straße	1,23 km

Die Wiener Stadtbahn war für eine Stundenleistung von 20, im Notfall 24 Zügen bemessen. Die Berliner Stadtbahn konnte damals 16 Züge stündlich führen, die je 460 Sitzplätze hatten. Ihre Züge hatten insgesamt 46 (!) Türen, doch in der Praxis zeigte es sich, daß dies eher ein Nachteil als ein Vorteil war. Generalinspektor von Gerstel schilderte launig, daß bei einem Pfingstbesuch in Berlin 1894 er in einem Abteil mit 10 Sitzplätzen und 11 Stehern eingezwängt war, im Nachbarabteil befanden sich lediglich 8 Leute. Ein Ausgleich war durch das Abteilsystem unmöglich. Bei der Heimfahrt ab Halensee waren die Mittelwagen überfüllt, die Endwagen nahezu leer, der Zug brauchte durch das entstehende Gedränge statt 23 52 Minuten für die 9 km.

Dies ließ auch für die Wiener Schlimmes befürchten, denn der Feiertagsverkehr war sehr stark. Die Vorortestrecke der Westbahn mußte etwa an schönen Sonntagen zwischen 19 und 20 Uhr 36.000 Heimkehrer befördern, zu denen in Hietzing noch etwa 4000 hinzukamen. Dies führte schließlich zur Beschaffung der schon beschriebenen speziellen Wagentype mit Eindeinstiegen. 1898 hatte die Stadtbahn 116 Bu, 324 Cu und 19 CDu. Der Normalzug hatte an Werktagen 7, an Sonn- und Feiertagen 10 Wagen.

1903 hatte sich der Wagenpark auf 147 Bu, 540 Cu und 174 CDu vermehrt. 1913 erhielten die letzten 165 Wagen (37 Cu und 128 CDu) Gasglühlicht, 50 Wagen II. Klasse wurden durch Glaswände in Raucher- und Nichtraucherabteile geteilt.

Für die Stadtbahn galt ein Zonentarif (Zone 1 bis 3 km, 2 bis 8 km und 3 über 8 km). Fahrpreis 10, 20 bzw. 30 Heller für die III. Klasse und 15, 30 und 45 Heller für die II. Klasse (zum Vergleich: Wiener Straßenbahn 20 Heller, im Frühverkehr 10 Heller). Der Verkehr entwickelte sich unterschiedlich. 1899 fuhren auf der Vorortelinie 1400 bis 21.000, auf Gürtel- und Wientallinie 11.800 bis 21.000 Fahrgäste pro Tag. Es gab jedoch Tagesspitzen bis 207.000 Reisende. An schönen Sonn- und Feiertagen waren die Züge arg überfüllt, die Stationsaufenthalte 2- bis 3mal länger als vorgesehen. Schönbrunn war damals eine der frequentiertesten Stationen. An diesen Tagen wurden die Gürtelzüge bis Purkersdorf verlängert. Entgegen den Erwartungen war die Fahrgastzahl auf der Gürtellinie wesentlich geringer, während die untere Wiental- und Donaukanallinie stärker frequentiert wurde. Ungünstig wirkte sich das Fehlen einer Radiallinie aus den Westbezirken in die Innenstadt aus. Ab 6. VIII. 1901 fuhren die Züge Hütteldorf–Hauptzollamt–Gürtel–

Meidling Hauptstraße (und Gegenrichtung). Ihre Führung bis Hietzing war wegen Fehlens von Umkehrgleisen infolge Platzmangels nicht möglich. Das zwang, viele Züge bis Hütteldorf zu verlängern, und die Obere Wientallinie war die dichtbefahrenste Strecke, obwohl sie an Wochentagen die wenigsten Fahrgäste hatte.

Die Entwicklung der Stadtbahn konnte nicht im erhofften Umfang erfolgen. Die Gemeinde Wien führte Straßenbahnlinien parallel zur Stadtbahn, was ihr viele Fahrgäste kostete. Die Zugsintervalle der Straßenbahn waren geringer, außerdem gab es Radiallinien zur Innenstadt und auch die Fahrpreise waren teilweise günstiger. Besonders wären hier die Linien 8, 57, 58, 59, 63, 41, D und 49 zu nennen.

Vor allem wurde auch der unregelmäßige Fahrplan der Stadtbahn getadelt. So betrug die Wartezeit auf der Stadtbahn zwischen 3 und 11 (Vorortelinie: 11 bis 53, , Verbindungsbahn 14 bis 18) Minuten, auf der Straßenbahn jedoch nur 2 bis 5 Minuten. Da es an geeigneten Betriebsbahnhöfen (Hietzing, Hauptzollamt, Meidling) mangelte, wo man entsprechend viele Wagen abstellen konnte, fuhren die Züge auch tagsüber in voller Stärke, was viele Leerkilometer kostete. Auch die Aufhebung der Zone I brachte keine Verbesserung.

Zugdichte pro Tag	1899	1901	1909
Vorortelinie	48	58	67
Gürtellinie	147	215	273
Obere Wientallinie	222	356	431
Untere Wientallinie	254	243	313
Donaukanal	—	262	378
Fahrgäste Werktag	45.042	76.983	85.634
Sonn- und Feiertage	82.810	140.422	103.303

Trotz steigender Fahrgastzahlen erhöhten sich die Betriebsabgänge

516.000 K	458.000 K	1,907.000 K
-----------	-----------	-------------

Dies nahm allen beteiligten Stellen die Lust zur Investition für Verkehrsverbesserungen. Gegen eine geplante Elektrifizierung wehrte sich damals die Gemeinde Wien, denn jede Verkehrsverbesserung der Stadtbahn hätte der Straßenbahn Fahrgäste entzogen. 1910 holte das Verkehrsministerium verschiedene Gutachten für die Verbesserung des Stadtbahnverkehrs ein. Man empfahl den Bau einer U-Bahn von Gersthof in die Innenstadt und weiter zur Landstraße sowie Praterstern–Favoriten (es war wirklich schon alles da!), eine Verlegung der Haltestelle Karlsplatz und Stadtpark, den Bau einer Verbindungskurve Gumpendorfer Straße–Margareten Gürtel und die Führung von Ringzügen sowie die Einführung von Einheitstarifen und die allgemeine Abschaffung der II. Klasse.

Obwohl keiner dieser Vorschläge realisiert wurde, erreichte die Fahrgastzahl 1913 mit 47,45 Millionen einen absoluten Höchststand, doch das Defizit blieb (1913: 1,52 Mio. Kronen).

Der Kriegsausbruch 1914 traf auch die Wiener Stadtbahn sehr hart.

Es mußten unter anderem sofort 413 Wagen, entsprechend viele Lokomotiven und Personal abgegeben werden. Vom 5. bis 25. August 1914 war der Zivilverkehr vollkommen eingestellt. Ab 26. IV. 1914 wurde ein eingeschränkter Berufsverkehr in den Früh-, Mittag- und Abendstunden aufgenommen. Vom 26. Mai bis 11. Juni 1915 war der Verkehr neuerlich eingestellt, ab 12. Juni 1915 kam es wieder zur Führung eines eingeschränkten Betriebes und ab

8. Dezember 1918 ruhte der Dampfbetrieb der Wiener Stadtbahn endgültig. Es war damals nicht mehr möglich, die täglich notwendigen 240 t Kohle aufzutreiben. Auch hatten die Rauchgase an den flachen und niedrigen Tunneldecken der Wiental- und Donaukanallinie schwere Schäden verursacht, zu deren Behebung weder Geld noch Material vorhanden war.

Die Bundesbahn begnügte sich nach Kriegsende damit, die Strecken fahrbereit zu halten und vor dem vollkommenen Verfall zu schützen. Man scheute sich vor den hohen Betriebskosten des Dampfbetriebes, die niemand zu decken bereit war. 1923 wurden sogar noch einige Züge zur Entlastung des Franz-Josefs- und Westbahnhofes über Obere Wiental- und Gürtellinie geführt.

Die Lokomotiven der Reihe 30 kamen zu Heizhäusern im Bereich Wien, Linz und Villach. Die bekannten Stadtbahnwagen kamen nach und nach aus den Kriegsgebieten zurück, lediglich jene des „Desinfektionszuges 30“ kamen zur polnischen Staatsbahn. Diese Wagen wurden nach der Betriebseinstellung der Stadtbahn auf andere BB-Direktionen aufgeteilt. Sie wurden auf Nebenbahnen und für Sonderzüge eingesetzt. Unter anderem konnte man sie aber auch als Verstärkungszüge auf der Westbahn sehen, wo sie Attnang/Puchheim–Wien als 20-Wagen-Zug mit Reihe 270 fuhren. Einige Stadtbahnwagen wurden auch als Triebwagenversuchsfahrzeuge umgebaut.

In der Folgezeit prägten die Bu und Cu das Bild der Nahverkehrszüge im Wiener Raum. Der zweite Weltkrieg zerstreute diese markanten Wagen über ganz Europa und konnte man sie nach Kriegsende buchstäblich überall zwischen Nordsee und Schwarzem Meer antreffen. Auch in Österreich fahren heute noch einige dieser Wagen bei der Firma Stern & Hafferl in Oberösterreich.

1923 vereinbarte Bund und Gemeinde Wien, die Linien der Stadtbahn pachtweise an die Wiener Straßenbahn zu übertragen, diese gleichzeitig zu elektrifizieren und einen straßenbahnähnlichen Betrieb aufzunehmen.

Am 31. Dezember 1923 fuhr der letzte Dampfzug und am 3. Juni 1925 wurde die erste Teilstrecke (Alserstraße–Hütteldorf) dem elektrischen Betrieb übergeben. Noch im gleichen Jahr folgten in Teilstücken die übrigen Strecken.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die Wiener Stadtbahn, was die Planung betrifft, als geglückt bezeichnet werden muß. Die Grundlagen für die Linienführung haben auch heute noch absolute Gültigkeit und finden teilweise – leider viel zu wenig – bei der nunmehr aktuellen U-Bahn-Planung Berücksichtigung. Keine Berücksichtigung fanden allerdings gewisse Projektionsvorschläge, die, wenn es zur Bauausführung gekommen wäre, viel zum besseren Funktionieren beigetragen hätten. Bedauerlicherweise hat auch der Unfug des volkswirtschaftlich schädlichen Parallelbetriebes ohne Planung (Nebeneinander von Stadtbahn und Straßenbahn), wie wir ihn heute leider oft antreffen (Parallelführung Bahn–Bus), auch damals schon viel zur Bilanzverschlechterung beigetragen. Tatsache ist jedoch, daß, wenn man die heute noch vorhandenen Linien der Stadtbahn, Verbindungsbahn und Vorortelinie mit einem einfachen, die Innenstadt durchfahrenden U-Bahn-Kreuz verbinden und schnellbahnmäßig ausbauen würde, sehr viel Geld für ein fragwürdiges U-Bahn-Netz in Wien ersparen könnte, dessen Ausführung außerdem noch undenklich lange Zeit benötigen wird.

STATISTIK

Baudaten		kkStB-Nr. bis 1905 ab 1905		DRB-Nr.	Verbleib		
Ff	835/95	3001	30.01	90 1001	ÖBB 90.1001	† 20. 6. 1956	
	1000/96	2	2	1002	ÖBB T	† 17. 4. 1953	
	1063/97	3	3		19. 10. 1932 an GKB	† 1957	
	4	4	4		† 1935		
	5	5	5		† 1932		
	6	6	6		19. 10. 1932 an GKB	† 1960	
	7	7	7	1003	ÖBB 90.1003	† 17. 11. 1955	
	8	8	8		† 1936		
	9	9	9	1004	ÖBB T	† 17. 4. 1953	
	1070	3010	30.10	(1005)	1)		
	1	1	1		19. 10. 1932 an GKB	† 1959	
	2	2	2		† 1936		
	3	3	3		† 1932		
	1074	4	4		† 1932		
WrN	3965	5	5		† 1932		
	6	6	6		† 1932		
	7	7	7		† 1937		
	3968	8	8		† 1937		
StEG	2548	9	9		† 1937		
	9	3020	30.20		† 1932		
	2550	1	1	1006	ÖBB 2)	† 25. 11. 1952	
	1	2	2		† 1937		
	2	3	3		† 1932		
	3	4	4		† 1937		
	4	5	5		26. 10. 1934 an GKB	† 1958	
	5	6	6		† 1937		
	6	7	7		† 1937		
	7	8	8		† 1937		
	8	9	9	1007	ÖBB 90.1007	† 15. 9. 1953 ³⁾	
	2559	3030	30.30	1008	ÖBB T	† 17. 4. 1953	
Ff	1060/96	1	1	1009	ÖBB T	† 17. 4. 1953	
	1061	2	2	1010	ÖBB 90.1010	† 28. 6. 1957	
WrN	4027/97	3	3		26. 10. 1934 an GKB	† 1960	
	8	4	4	1011	ÖBB T	† 18. 4. 1953	
	9	5	5		† 1936		
	4030	6	6		21. 10. 1932 an GKB	† 1960	
	1	7	7	1012	ÖBB T	† 17. 4. 1953	
	2	8	8		27. 10. 1934 an GKB	† 1956	
	3	9	9		12. 6. 1931 an GKB ⁴⁾	† 1969	
	4	3040	30.40	1013	ÖBB T	† 17. 4. 1953	
	4035	1	1		12. 6. 1931 an GKB	† 1934	
	4146/99	2	2		† 1932		
	7	3	3		† 1937		
	8	4	4	1014	ÖBB T	† 17. 4. 1953	
	9	5	5		† 1929		
	4150	6	6		† 1937		
	4151	7	7	1015	ÖBB 90.1015	† 20. 1. 1956	
Ff	1137/98	8	8	1016	ÖBB 90.1016	† 15. 3. 1956	
	8	9	9		† 1937		
	9	3050	30.50		† 1935		
	1140	1	1		† 1937		
	1	2	2		† 1937		
	2	3	3		† 1932		
	3	4	4		† 1937		
	1144	3055	30.55		† 1937		

Anmerkungen:

1) Übernahme erfolgte nur buchmäßig, Lokomotive wurde bereits 1935 ausgemustert.

2) Am 15. 4. 1945 von Wien-Süd nach Sopron, am 15. 6. 1950 von der MAV an die ÖBB zurückgegeben.

3) Am 17. 4. 1945 von Wien-Süd nach Sopron, am 15. 6. 1950 von der MAV an die ÖBB.

4) 1959–1967 als 2 Sulm bezeichnet, ab 1967 wieder 30.39.

5) Am 14. 4. 1945 von Wien-Süd nach Sopron, am 25. 5. 1950 von der MAV an die ÖBB zurückgegeben.

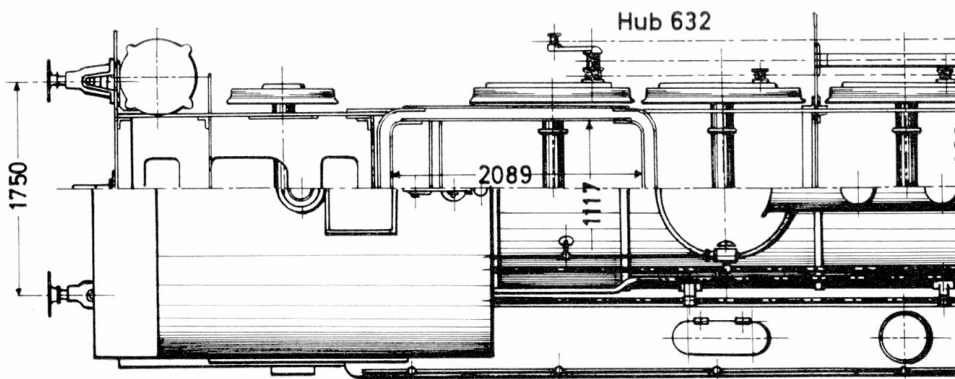
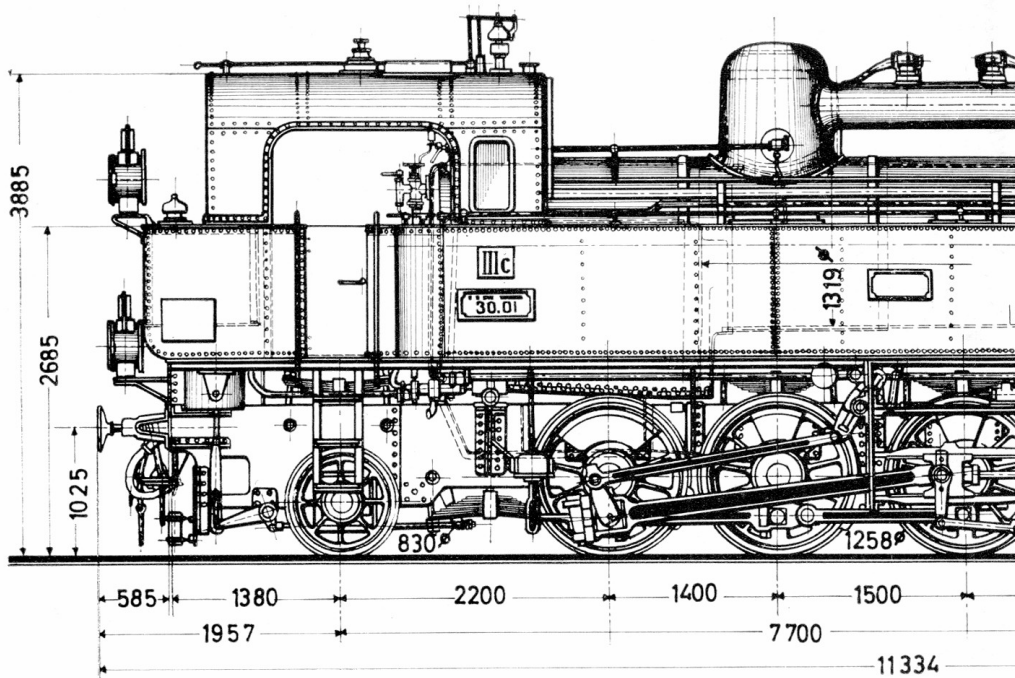
6) War zur Ausmusterung vorgesehen, wurde im März 1940 nach Wiederinstandsetzung abgeliefert.

Baudaten		kkStB-Nr.		DRB-Nr.		Verbleib
		bis 1905	ab 1905			
Ff	1145/98	3056	30.56	90 1017	OBB	† 25. 11. 1952 ²⁾
	6	7	7	1033	OBB T	† 18. 4. 1953 ⁴⁾
	7	8	8		† 1936	
	8	9	9	1018	OBB T	† 17. 4. 1953
	9	3060	30.60		† 1937	
StEG	1150	1	1	1019	OBB 90.1019	† 23. 5. 1955
	2607/97	2	2	1020	OBB T	† 18. 4. 1953
	8	3	3		† 1937	
	9	4	4		† 1937	
	2610	5	5		† 1932	
	1	6	6		† 1935	
	2	7	7		† 1937	
	3	8	8		† 1937	
	4	9	9	1021	OBB T	† 18. 4. 1953
	5	3070	30.70	1022	OBB 90.1022	† 15. 3. 1956
	6	1	1		† 1937	
	7	2	2		† 1930	
	8/98	3	3		† 1932	
	9	4	4		† 1937	
	2620	5	5		† 1936	
	2725/99	6	6		† 1937	
	6	7	7	1023	OBB T	† 17. 4. 1953
WrN	2727	8	8		† 1934	
	4170	9	9		† 1932	
	1	3080	30.80	1024	OBB 90.1024	† 15. 9. 1953 ⁷⁾
	2	1	1		1937 Ub in Klimaschneepflug, DRB 700.641, OBB 985.101	
	3	2	2		† 1937	
StEG	4174	3	3	1025	OBB T	† 18. 4. 1953
	2735	4	4		† 1937	
	6	5	5	1026	OBB T	† 17. 4. 1953
	7	6	6	1027	OBB T	† 18. 4. 1953
	8	7	7		† 1936	
	9	8	8		† 1929	
	2740	9	9		† 1936	
	1	3090	30.90		19. 1. 1934 an GKB	† 1967
	2	1	1		† 1937	
	3	2	2		† 1936	
	4	3	3	1028	OBB T	† 31. 12. 1948
	5	4	4		† 1937	
	6	5	5		† 1932	
	7	6	6		† 1937	
	2748	7	7	1029	OBB T	† 18. 4. 1953
Ff	1237	8	8	1030	OBB T	† 18. 4. 1953
	8	3099	30.99	1031	OBB T	† 17. 4. 1953
	9	13001	30.101		† 1937	
	1240	2	2		† 1932	
StEG	1241	3	3		21. 4. 1932 an GKB ⁸⁾	
	2815/01	4	4	o. Nr.	1939 Ub in Klimaschneepflug 702.102, OBB 985.120	
	2805/00	5	5		† 1937	
	6	6	6	o. Nr.	1941 Ub in Klimaschneepflug 702.105, OBB 985.102	† 1967
	2807	13007	30.107		† 1937	
StEG	2808/00	13008	30.108		† 1937	
	9	9	9		24. 11. 1932 an GKB ⁹⁾	
	2810	13010	30.110		† 1930	
	1	1	1		† 1937	
	2	2	2		† 1937	
	3	3	3	90 1032	OBB 90.1032	† 28. 6. 1957
	2814	13014	30.114		26. 6. 1936 an GKB ⁹⁾	

⁷⁾ Am 15. 4. 1945 von Wien-Süd nach Sopron, am 15. 6. 1950 von der MAV an die OBB zurückgegeben.

⁸⁾ Ab 1957 als 1 Sulm bezeichnet, † 1967.

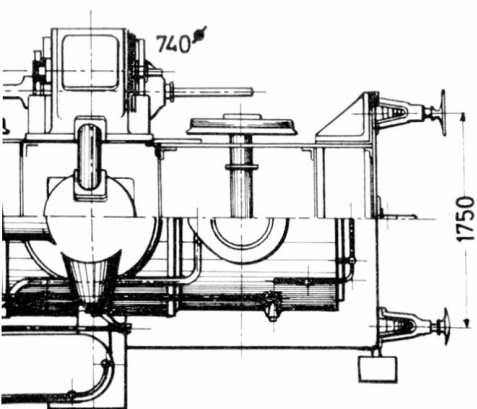
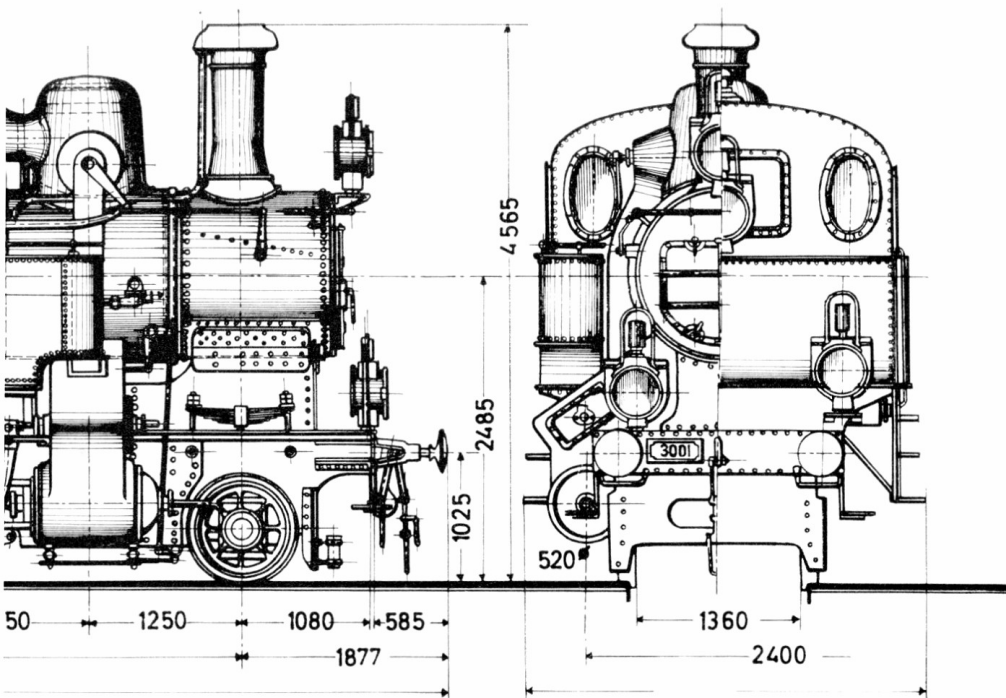
⁹⁾ Bei GKB noch vorhanden; für Eisenbahnmuseum vorgesehen.



Hauptabmessungen Reihe 30

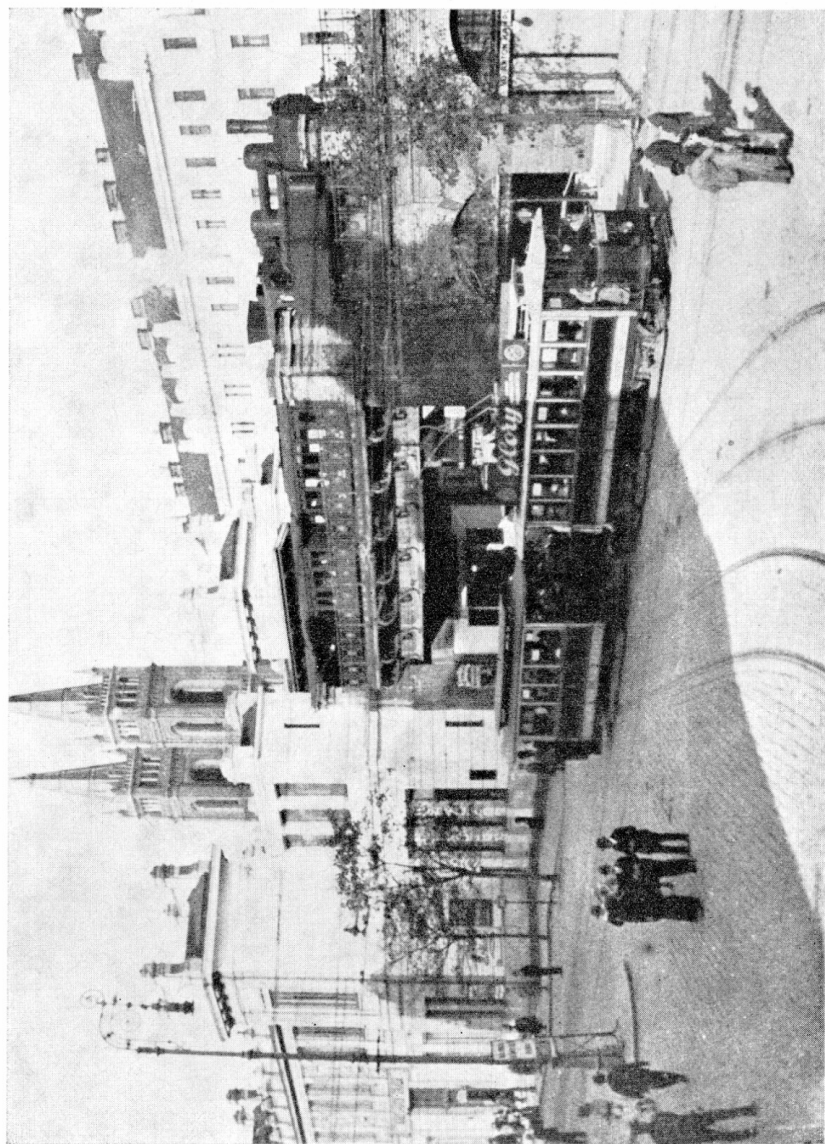
Fester Radstand	mm	2900
Ganzer Radstand	mm	7700
Zylinderdurchmesser	mm	520/740 ¹⁾
Kolbenhub	mm	632
Treibrad-Durchmesser	mm	1258
Lauftrad-Durchmesser	mm	830
Dampfspannung	atü	13
Anzahl der Rohre		200
Heizfläche der Rohre	m ²	133,4

¹⁾ 30.01 527/740 und Triebwerk der Reihe 59, 30.02–99 und 101–104 Triebwerk der Reihe 60.

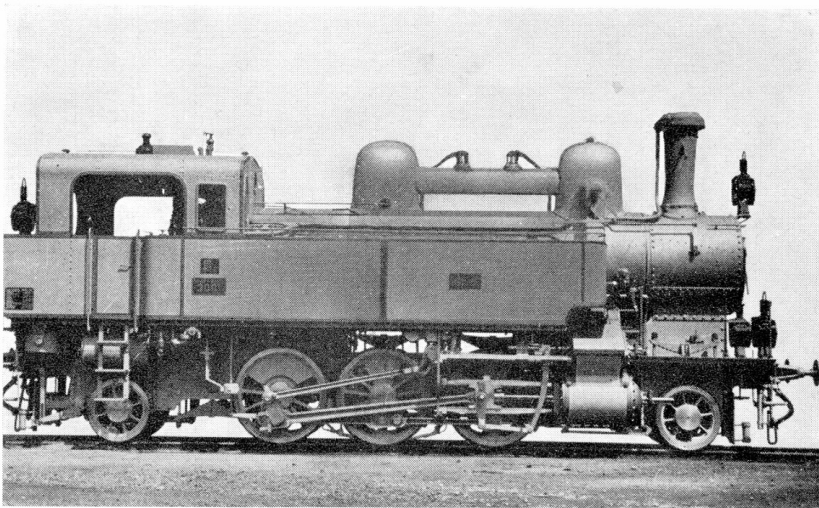


1C1 Naßdampf Zweizylinder Tenderlokomotive
(Wiener Stadtbahnlok.)
der K. k. Österreichischen
Staatsbahnen
Reihe 30(90)

Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	10,5
Gesamtheizfläche	m ²	143,9
Rostfläche	m ²	2,3
Leergewicht	t	52,6
Dienstgewicht	t	69,5
Reibungsgewicht	t	40,0
Kohle	m ³	3
Wasser	m ³	8,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	60

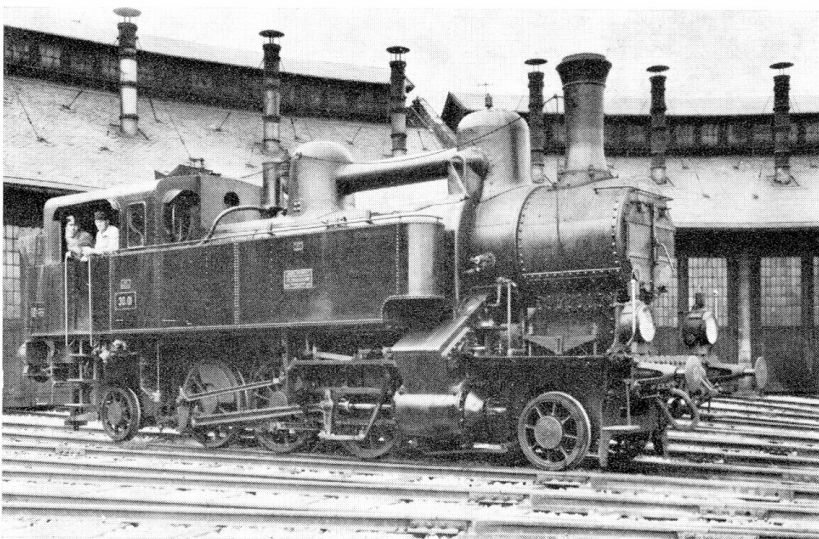


Hochbahnabschnitt der Gürtellinie mit Station Josefstädter Straße und Stadtbahnzug, geführt von einer Lokomotive der Reihe 30.



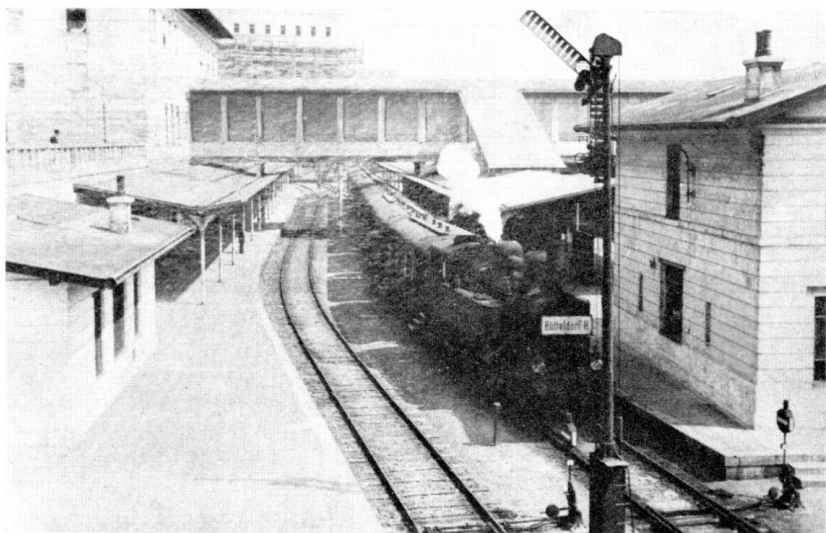
Prototyplokomotive 30.01 in der Ursprungsausführung. Sehr gut erkennbar ist die tatsächlich angeschlossene Schalldämpferkrone am Kamin.

Foto: Archiv Jocham

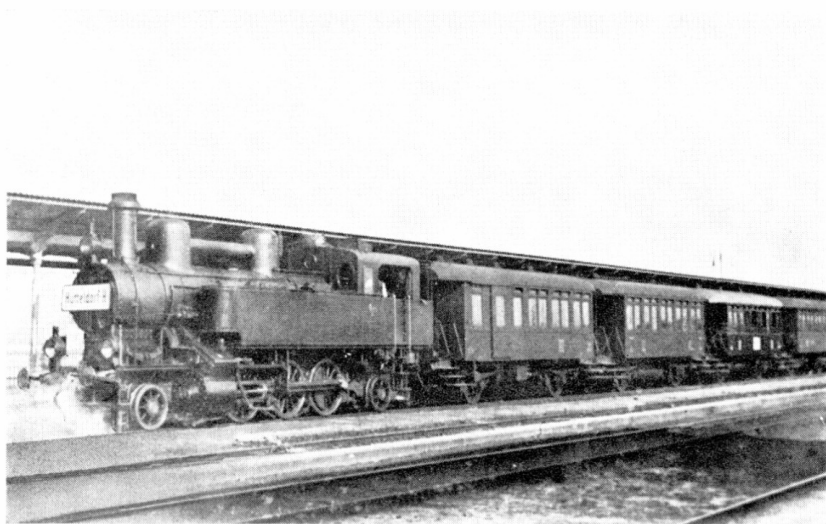


Rund 40 Jahre später entstand dieses Bild der gleichen Lokomotive. Die beiden Springfederventile sind entfernt und durch Popp-Ventile ersetzt. Die Schalldämpferkrone ist wohl noch vorhanden, jedoch nicht mehr angeschlossen. Ihre Aufgabe wurde vom Schalldämpfer vor dem Führerhaus übernommen.

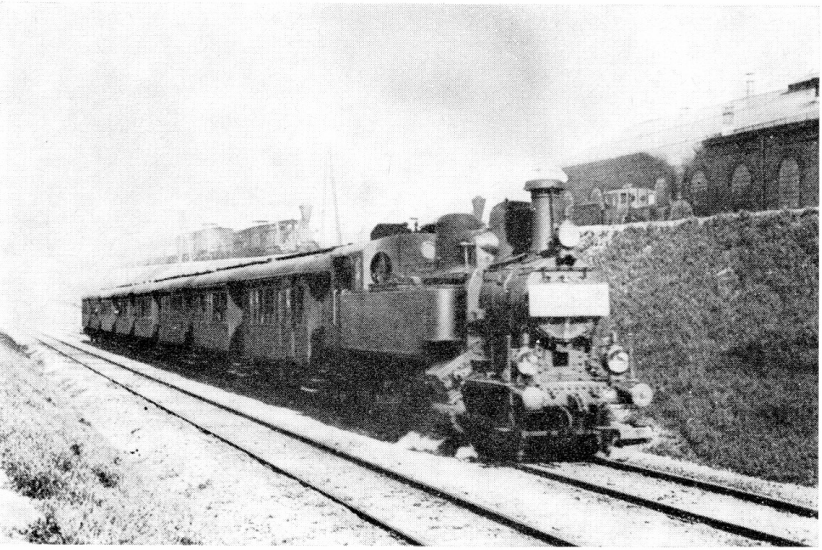
Foto: Zell/Griebel



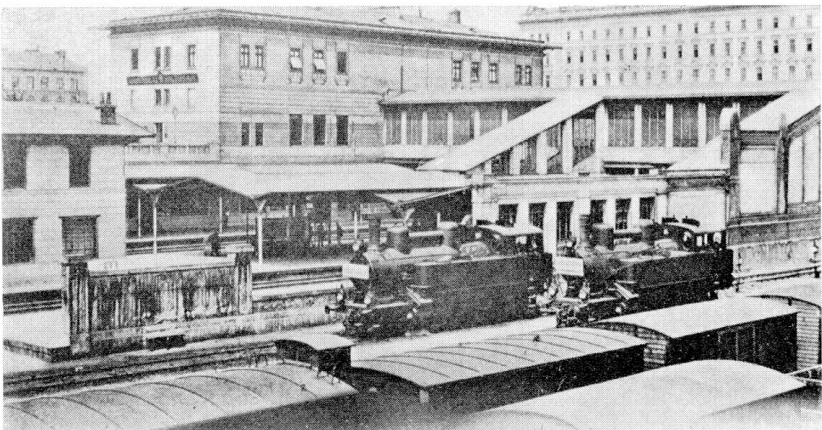
Stadtbahn-Bahnsteig des Bahnhofes Hauptzollamt mit Zug nach Hütteldorf.
Foto: Sammlung Kraus



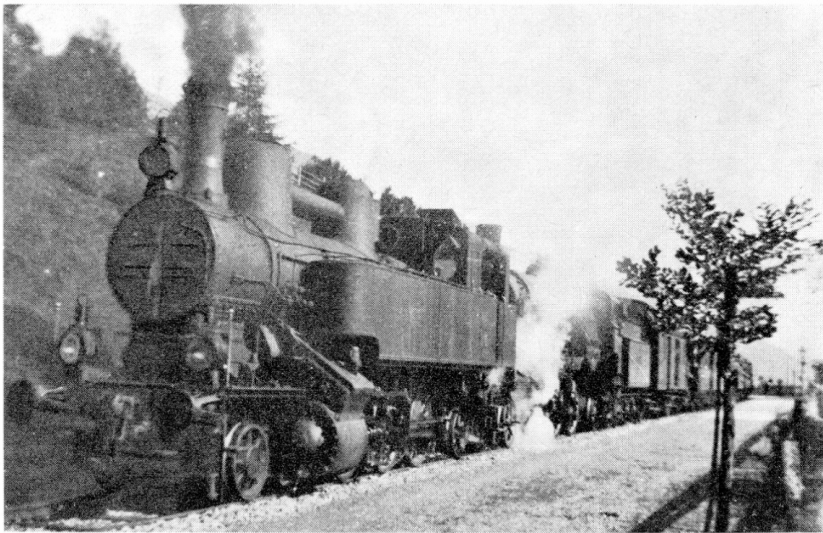
Der „typische“ Wiener Stadtbahnzug. Reihe 30 mit CDu- und Cu-Wagen,
Zielschild auf der Rauchkammertür.



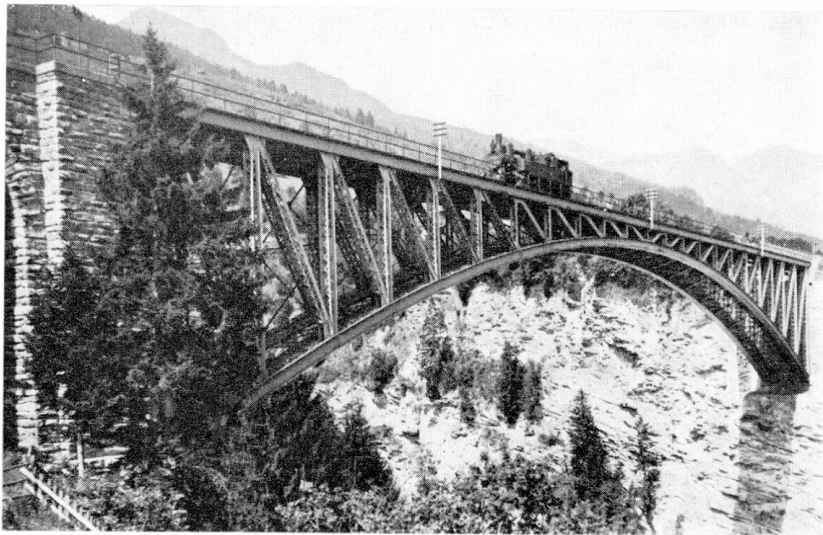
Stadtbahnzug auf der Verbindungsbahnstrecke bei der Ausfahrt aus dem Steidltunnel. Rechts das ehemalige Heizhaus Wien-Süd. Das Zielschild auf der Lokomotive lautete „Meidling-SB“. Foto: Sammlung Kraus



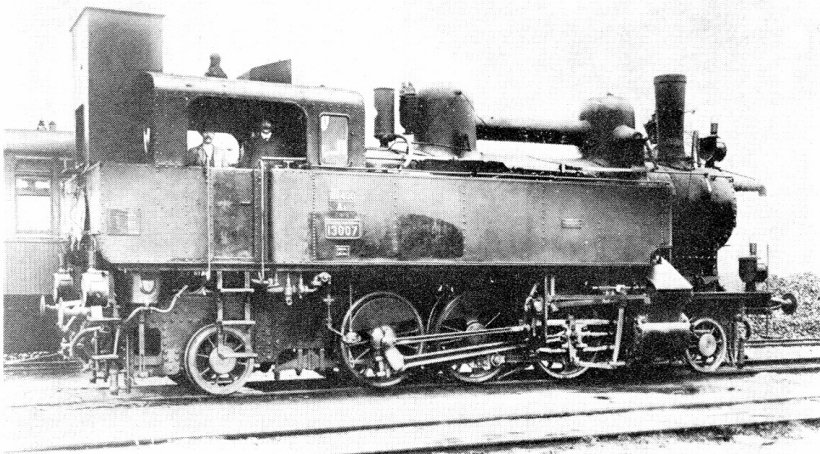
Stadtbahnhof „Hauptzollamt“ mit Wechsellokomotiven.



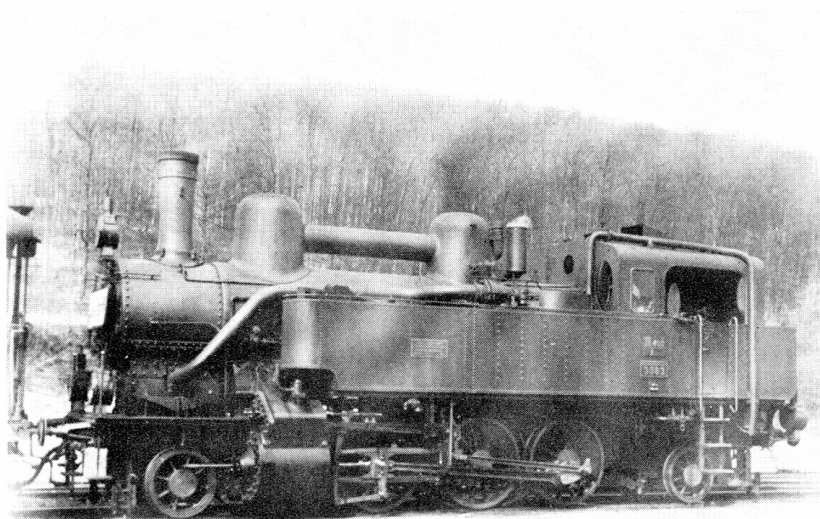
1909 waren 3 Maschinen der Reihe 30 als Vorspannlokomotiven für die von 110.500ern gezogenen Schnellzüge auf der Tauernbahn.



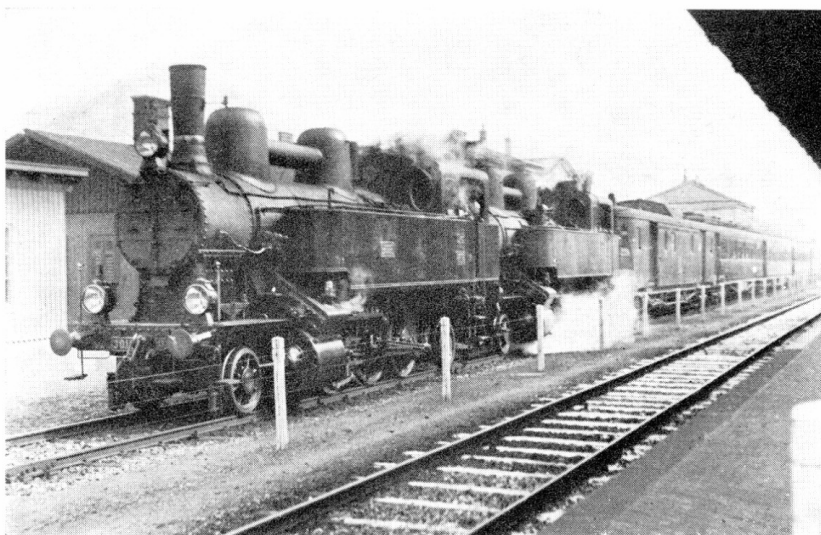
Angertalbrücke auf der Tauernstrecke mit talwärtsfahrender Vorspannlokomotive Reihe 30.



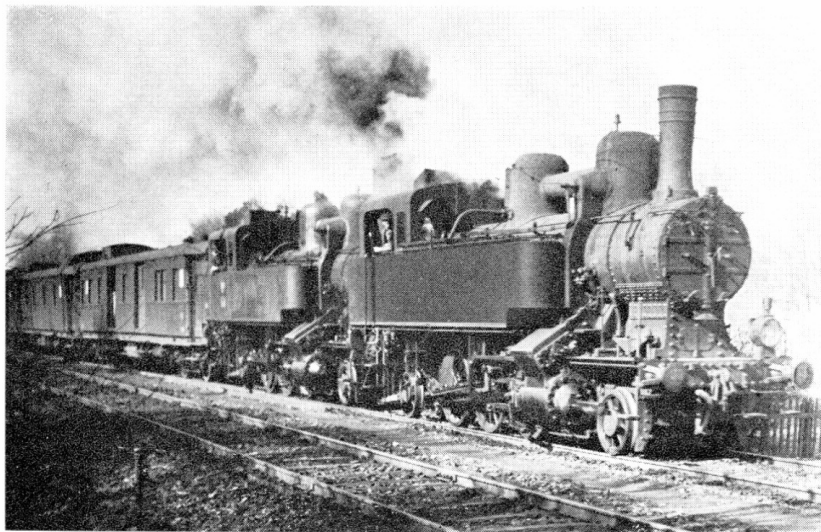
Die 30.07 noch mit der alten Nummer 130.07 und der berühmten „Hose“.
Foto: Zell/Griebel



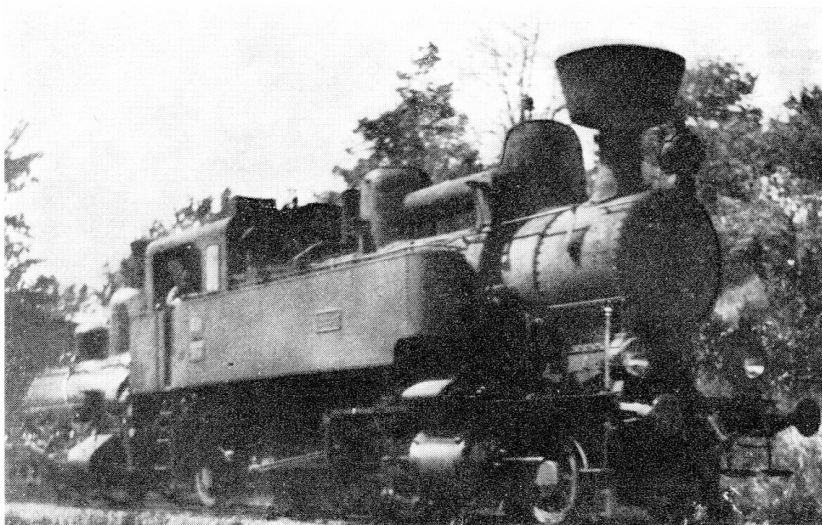
30.83 mit Abdampfvorwärmer. Er wurde wegen Nichtbewährung bald wieder ausgebaut.
Foto: Zell/Griebel



Beförderung des „Arlbergexpress“ mit 3 Lokomotiven der Reihe 30 (Schiebelok verdeckt).

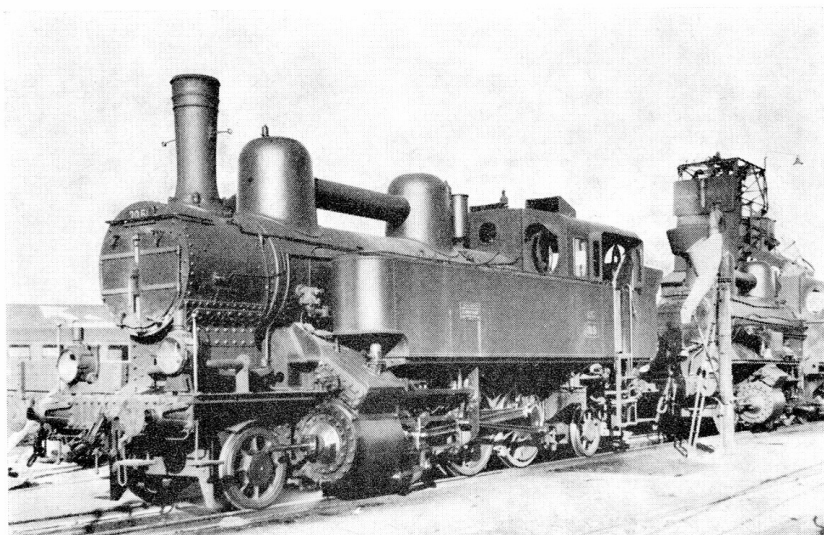


Überstellung des Orientexpress auf der Verbindungsbahn.



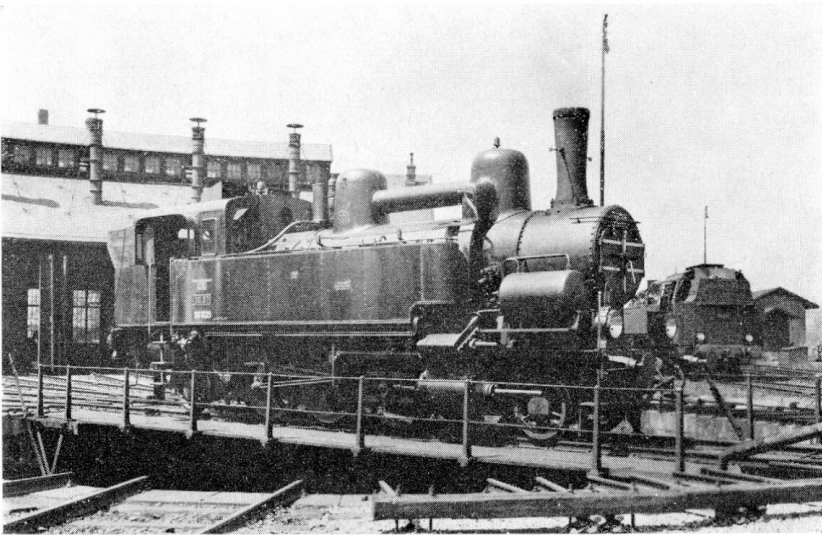
Während des ersten Weltkrieges wurden einige 30er (bekannt sind 30.15 und 86) auch mit Kobelschornsteinen ausgerüstet. Diese Maschinen waren auf der Strecke Leobersdorf–St. Pölten (Heizhaus Hainfeld) eingesetzt.

Foto: Zell/Griebel

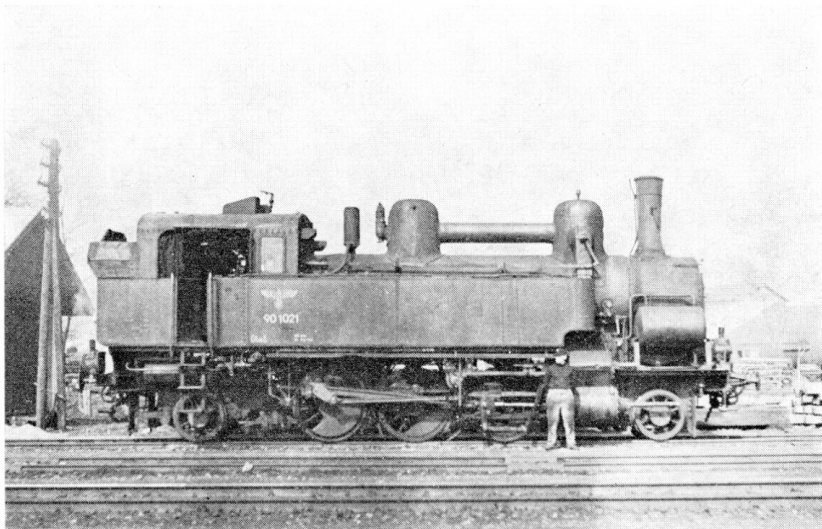


30.51 im Heizhaus Hütteldorf (etwa 1935).

Foto: Zell/Griebel

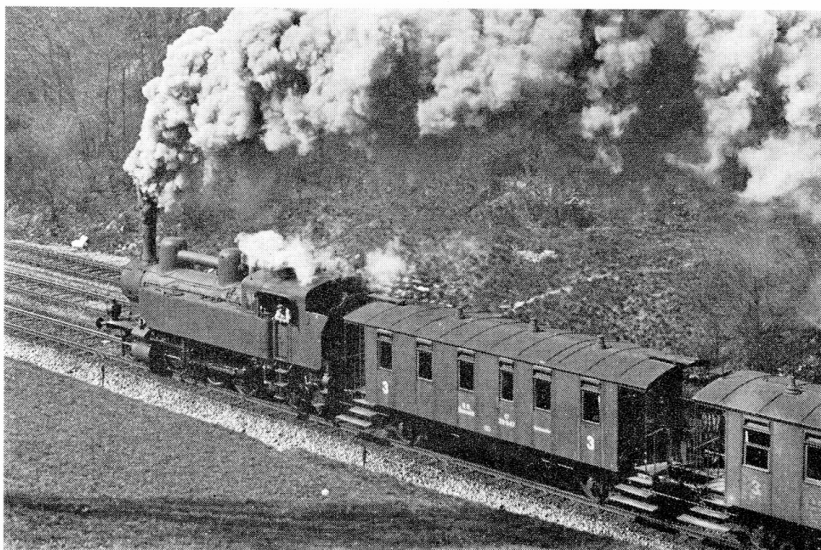


30.97 und DR 90 1029 gemeinsam angeschrieben. Im Hintergrund die 86 302.
Foto: Zell/Griebel

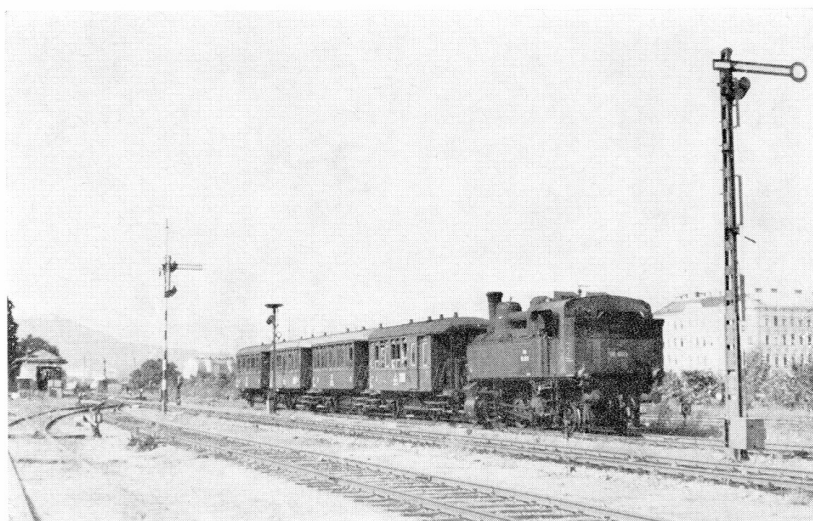


90 1021 ex 30.69 in Wien-Nordwestbahnhof.

Foto: Müller



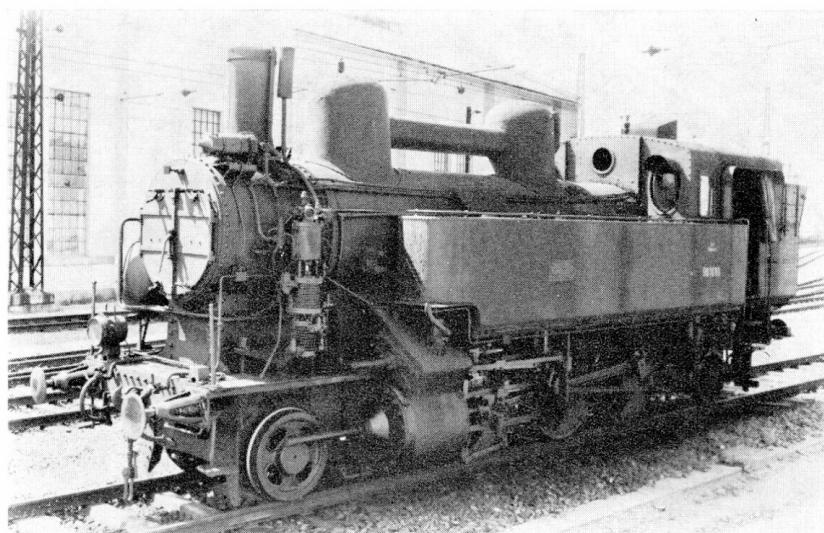
Mit „Volldampf“ durch den Einschnitt zwischen Meidling und Hetzendorf.
Foto: Zell/Griebl



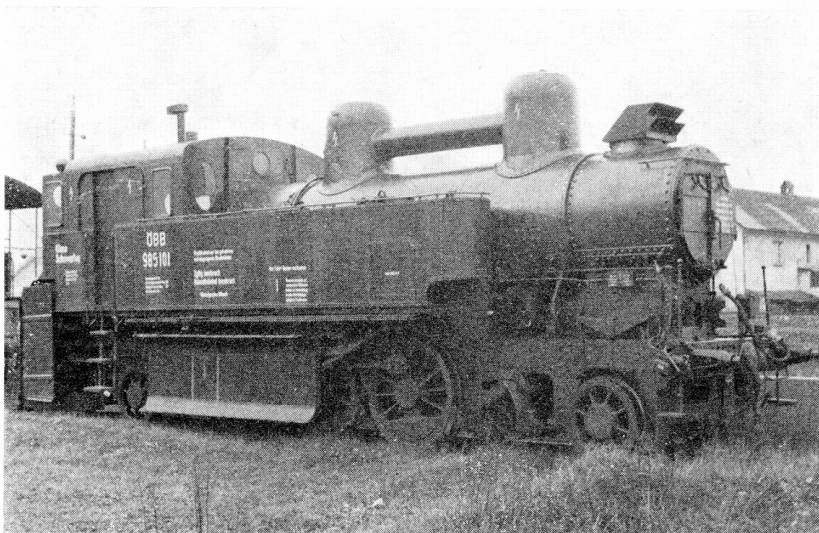
Auch in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg konnte man die 30er „Böcke“ noch in „typischer“ Tätigkeit antreffen. Personenzugseinfahrt in Wien-Nordwest.
Foto: Fröhlich



90.1003 + 52.3817 mit Güterzug 1383 bei der Ausfahrt aus Hütteldorf (18. VII. 1954).
Foto: Hoch

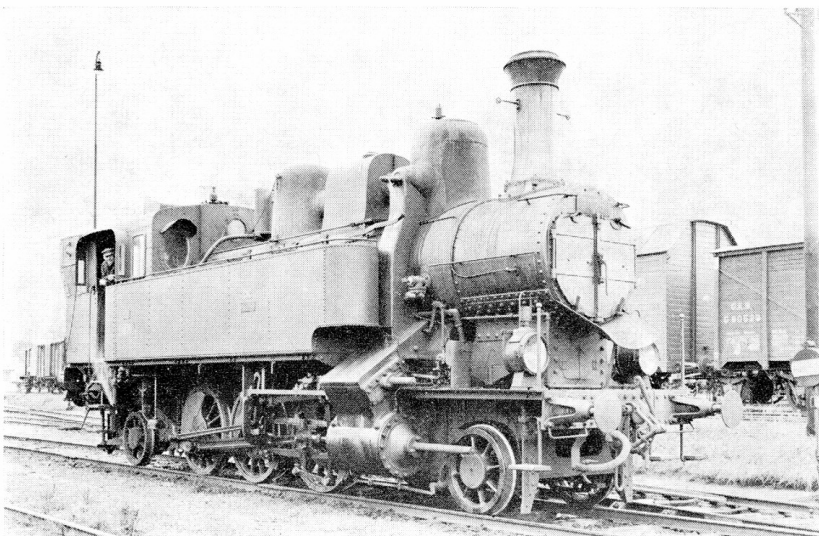


90.1010 in Salzburg. Diese Maschine war wohl die am weitesten von ihrem Originalaussehen entfernte. Bayrischer Schalldämpfer, Lichtmaschine, Prüfmanschlot, Vollscheibenräder an der Laufachse und ausgebaute Saugluftbremse lassen sie sehr fremd erscheinen.
Foto: Zell/Griebel



Und das war das Ende der Reihe 30 bei der ÖBB. Verkauft, verschrottet oder als Schneepflüge umgebaut endete diese berühmte Lokomotivreihe. Klimaschneepflug 985.101 Zfl. Innsbruck.

Foto: Hajek

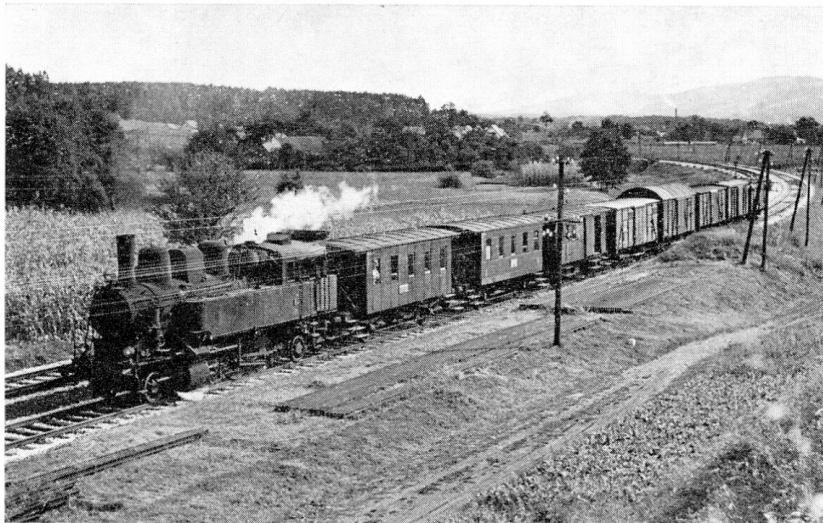


Eine Renaissance erlebte die an die GKB verkaufte 30er. Der über das Verbinderrohr gebaute Sandkasten hat sie allerdings etwas verunstaltet.

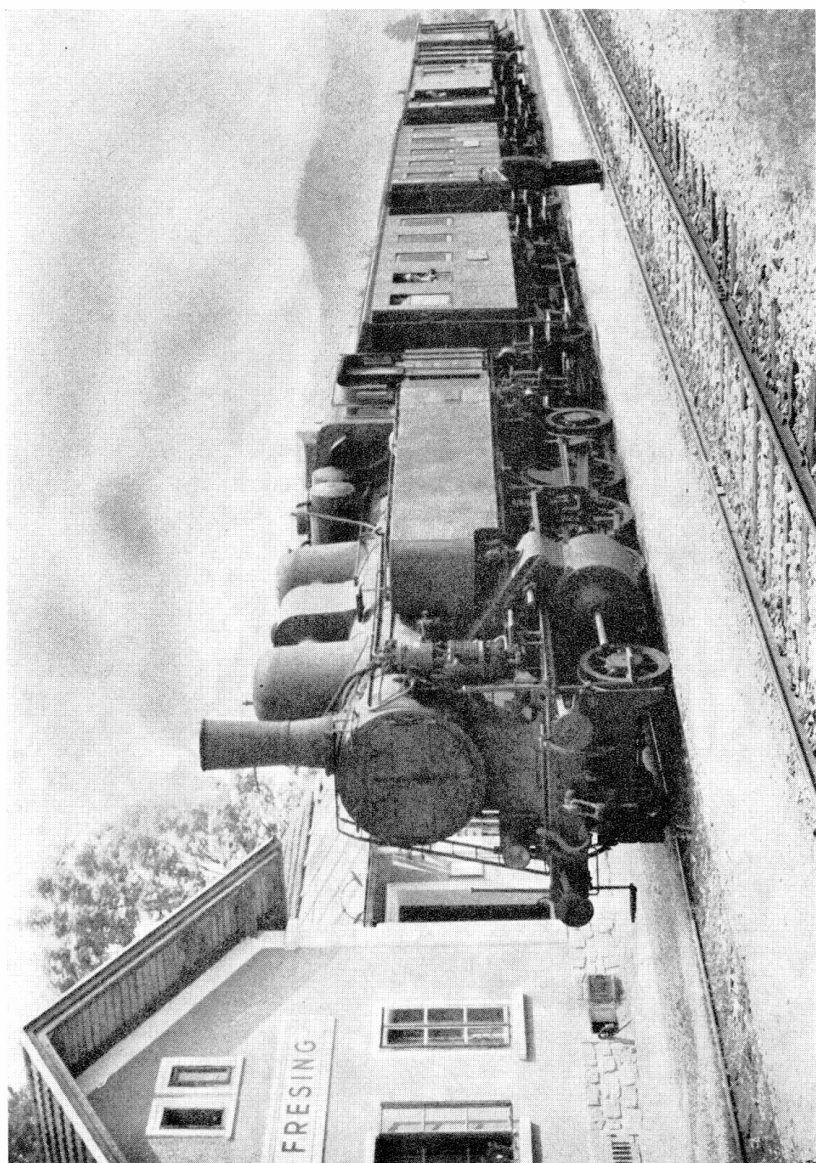
Foto: Zell/Griebel



GKB 30.25 + 56.3200 mit Zug 6727 (29. V. 1954). Foto: Mr. ph. Alfred Luft



„1 Sulm“ mit GmP auf der Sulmtalbahn.



Personenzug der Sulmtalbahn (im Betrieb der GKB) in Fresing.

Foto: Fröhlich

EISENBAHN-FACHLITERATUR

LOKOMOTIV-STECKBRIEFE:

Nr. 1: REIHE 210 und 310

Nr. 2: REIHE 114 und 214

Nr. 3: REIHE 113 und 570

Nr. 4: REIHE 6, 106, 206 und 306

Nr. 5: REIHE 30 und der Dampfbetrieb der Wr. Stadtbahn

Als nächstes erscheint:

Nr. 6: Die 1E-Gebirgsschnellzugslokomotiven (280, 380, 580)

DIE BAHNEN ÖSTERREICH-UNGARNS:

BAND 1: DIE ÖSTERREICHISCHE NORDWESTBAHN

IN KÜRZE ERSCHEINT:

BAND 2: DIE KAISER-FERDINANDS-NORDBAHN

