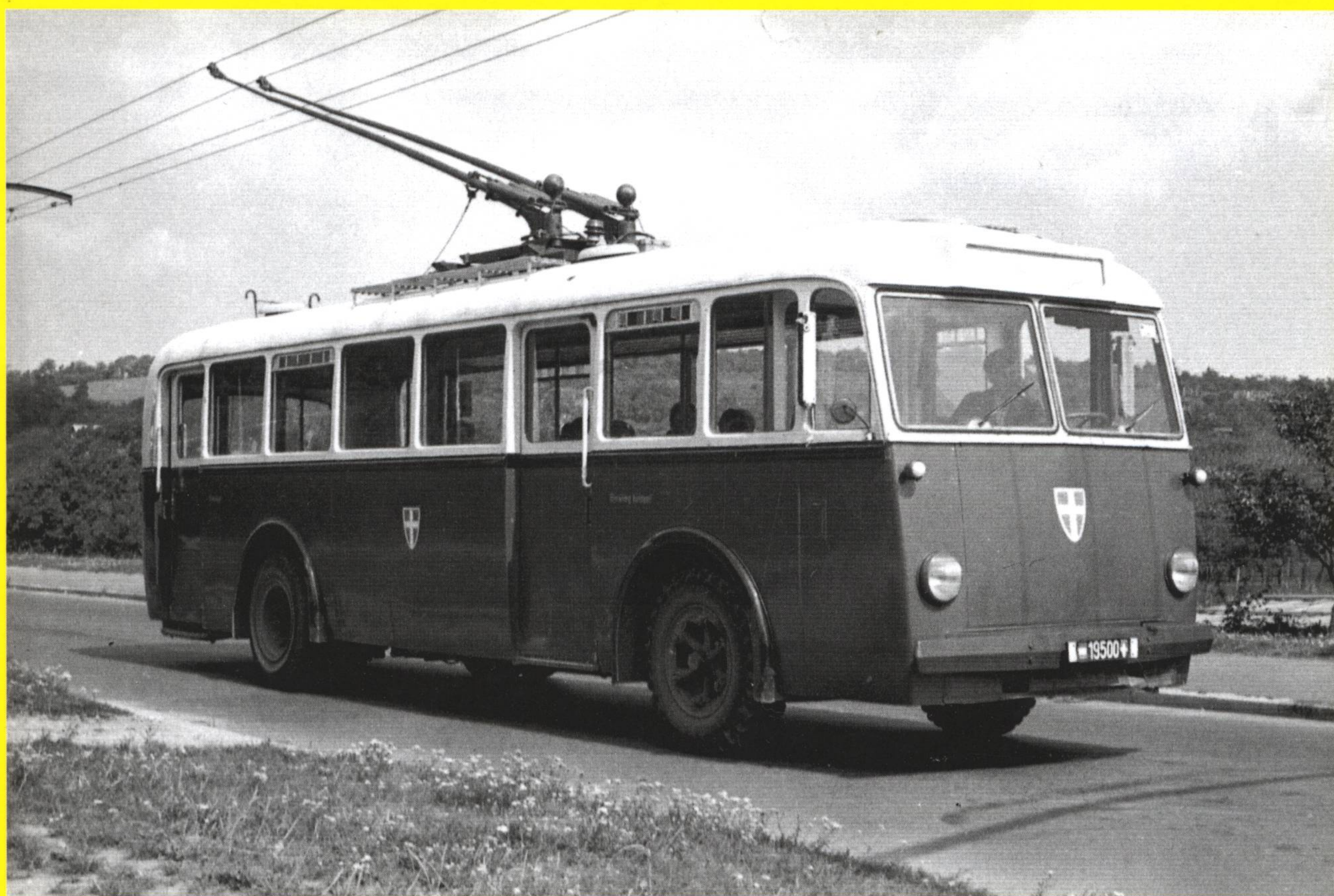


Wiener Oberleitungsbusse



291854
Wiener Oberleitungsbus
H 906 1879
3

EUR 32.00



Edition
BAHN im FILM

**Herbert Wöber
Harald Marincig**

Dkfm. Herbert Wöber
Prof. Harald Marincig

Wiener Oberleitungsbusse

ISBN-13: 978-3-9502250-6-8

Impressum:

Autor: Dkfm. Herbert Wöber

Redaktion: Prof. Harald Marincing

1. Auflage – Dezember 2008

Verlag: Bahn im Film-Videoproduktion, Christian Pühringer, 1120 Wien,
Johann-Hoffmann-Platz 10 / 2 / 2 / 19

Druck: Steinhauser Bildbearbeitung und Druck GesmbH., 1100 Wien,
Favoritner Gewerbering 32

Titellayout: Andrea Eggenberger

Layout: Thomas Riess

ISBN-13: 978-3-9502250-6-8

Copyright bei Bahn im Film

Dank gebührt Herrn Paul Golob für die freundliche Unterstützung.

Titelbild:

Obus-Motorwagen 19500 in der Endstation Salmannsdorf.

Umschlagbild hinten:

Der „Perl“-Wagen Nr. 3 der „Gleislosen Bahn“. Man erkennt die Hochhaltestange und den seit 1938 eingeführten „Winker“ zur Fahrtrichtungsanzeige.

Zu diesem Buch

Im Jahr 2008 ist eine Reihe von großen Jubiläen gefeiert worden. Im Oktober schlossen sich zwei weitere „kleine“ an: Vor 100 Jahren ist die Oberleitungs-Automobillinie Pötzleinsdorf – Salmannsdorf eröffnet worden, die vor 70 Jahren eingestellt wurde. Aber im Dezember kann ein weiteres Jubiläum begangen werden: Vor 50 Jahren endete der Betrieb der Oberleitungs-Automobillinie Währinger Gürtel – Salmannsdorf. Zu beiden Oberleitungs-Automobillinien habe ich – als im Juli 1927 Geborener – persönliche Beziehungen.

Ich kann mich noch gut an das für meine damaligen Begriffe „abenteuerliche Gefährt“ erinnern, das von Pötzleinsdorf nach Salmannsdorf fuhr. Denn die Tramway, die ihre Endstation in Pötzleinsdorf hatte, sah ja viel „moderner“ aus. Ob ich mehr als einmal mit der „Gleislosen Bahn“, wie diese Linie auch bezeichnet worden war, gefahren bin, weiß ich allerdings nicht mehr.

Meine Wohnadresse lautete bis Ende 1956: Wien 9., Währinger Gürtel 126. Das erklärt – wegen damit verbundener Schulbesuche – meine Beziehung zur zweiten Oberleitungs-Automobillinie. Seit dem Schuljahr 1938/39 besuchte ich die „Oberschule“ in der Krottenbachstraße 11. Mein damaliges Klassenzimmer lag im Erdgeschoss an der Straßenseite. So konnte ich – sogar während des Unterrichts – den Bau der Oberleitung bis zum Sommer 1943 verfolgen.

Ab 1946 (begonnenes elektrotechnisches Studium) führten mich Reisen in die Bundesländer, um bei den einzelnen Verkehrsbetrieben Material über die seither entstandenen Oberleitungs-Automobillinien zu sammeln. Selbstverständlich war ich auch oft mit dem „22er“ vom Währinger Gürtel nach Salmannsdorf und zurück unterwegs.

Nach dem 1950 aus familiären Gründen erfolgten Wechsel an die Hochschule für Welthandel (Transportwirtschaft) konnte ich dann 1952 meine Forschungsergebnisse als bescheidene Broschüre veröffentlichen. Die in der deutschen Literatur um 1941 aufgetauchte Bezeichnung „Obus“ wollte ich damals nicht verwenden, wählte eine international weit verbreitete Bezeichnung und nannte sie „*Trolleybusse in Österreich*“.

Nach wie vor wollte ich aber mehr über die *historischen* Oberleitungs-Automobillinien erfahren und begann mit mühevollen Recherchen in der Österreichischen Nationalbibliothek. Wegen der beruflichen Auslastung konnte ich das gesammelte Material aber erst nach meinem „Ruhestand“ publikationsreif gestalten. Das führte 1994 zum Buch über Oberleitungs-Automobile in Österreich-Ungarn, das den „zeitgemäßen“ Titel „*Frühe Obusse 1907-1938*“ trägt.

Jetzt konnte ich mit dem Manuskript für ein Buch beginnen, das die – inzwischen auch bereits historisch gewordene – zweite Generation der Oberleitungs-Automobillinien in Österreich behandelt. Es ist fertig und wartet noch auf die Veröffentlichung.

Für das Jubiläumsjahr 2008 habe ich daher gerne die aktualisierten Texte über die *Wiener Oberleitungs-Automobillinien* zur Verfügung gestellt. Auch mein Archivmaterial über die geplanten, aber nicht verwirklichten, Oberleitungs-Automobillinien in Wien wird bei dieser Gelegenheit veröffentlicht.

Wien, im November 2008.

Dkfm. Herbert Wöber.

Entwicklung der Elektrobusse in Österreich

1897 planten *Ludwig Lohner* und Professor *Ludwig Czischek* in Österreich eine Motorwagenindustrie zu gründen und für den Stadtverkehr Elektromobile zu bauen. Nach den damaligen Konstruktionsprinzipien im Fahrzeugbau hatten Elektromobile einen Elektromotor, der über ein Differential die Hinterräder antrieb. Als Lieferanten für den Prototyp eines Elektromotors wählte *Lohner* die Firma „*Vereinigte Electricitäts-AG Bela Egger*“ (aus ihr ist später die Firma *Brown Boveri* hervorgegangen), bei der seit 1893 ein gewisser *Ferdinand Porsche* als Elektrotechniker tätig war.

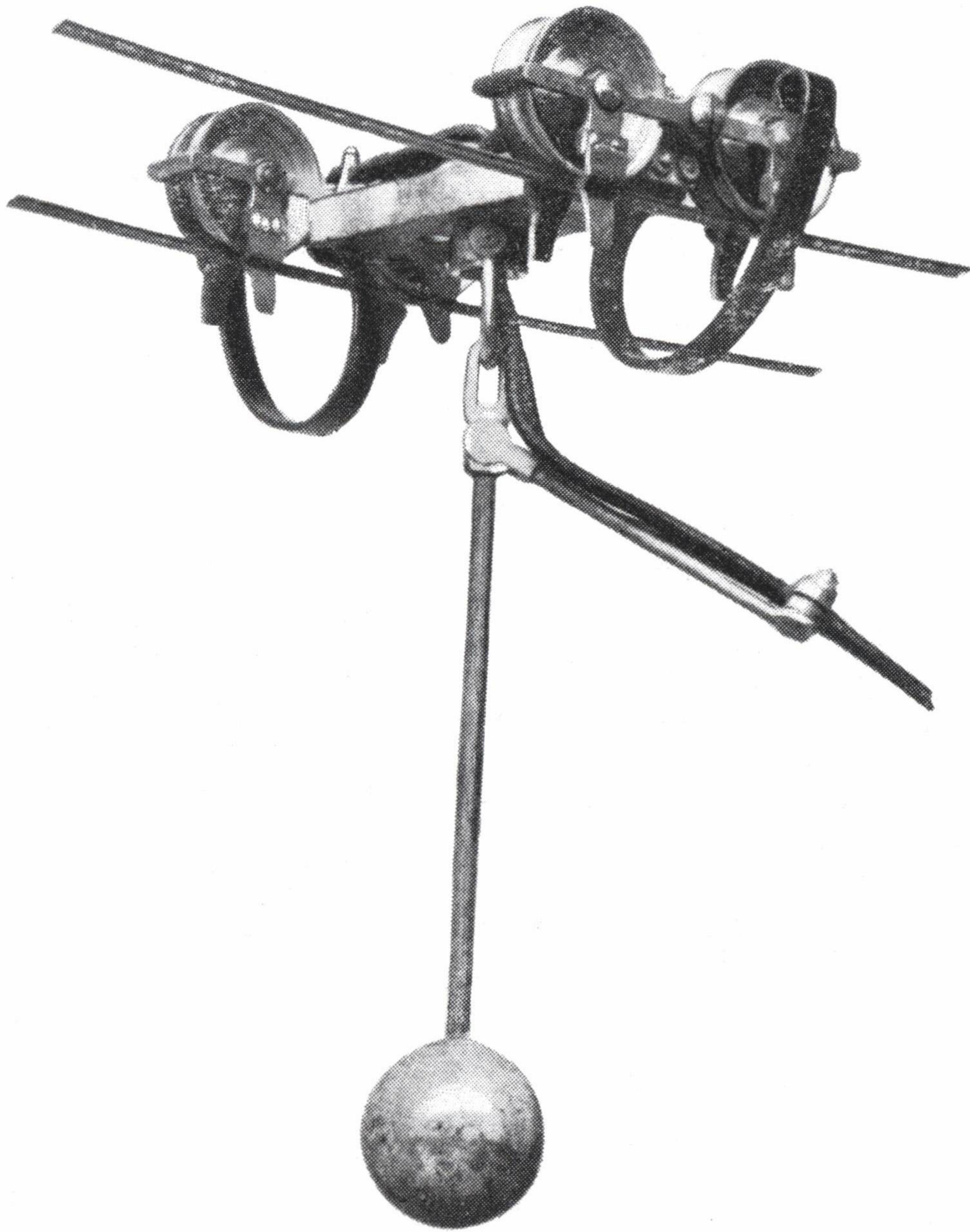
Ferdinand Porsche, geboren in Böhmen am 3. September 1875 in Maffersdorf bei Reichenberg (*Vratislavice nad Nisou, Tschechien*), gestorben in Deutschland am 30. Jänner 1951 in Stuttgart, erlernte bei seinem Vater das Spenglerhandwerk und absolvierte an der Staatsgewerbeschule in Reichenberg einen Kurs über Elektrotechnik. In Wien erwarb er sich als „Schwarzähler“ an der Technischen Hochschule, deren Ehrendoktor er später werden sollte, weiteres elektrotechnisches Wissen. *Porsche* war ein Pionier der Motorisierung. Er wurde erfolgreicher Konstrukteur bei *Daimler-Benz*, befasste sich seit 1931 mit dem Heckantrieb von Personenkraftwagen und schuf 1933 den Grundtyp des „Volkswagens“. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges richtete er in Gmünd (Kärnten) eine Autoproduktion ein. Aus ihr ist der nach ihm benannte rassige Sportwagen hervorgegangen. Die Ungunst der dortigen Verhältnisse ließen Professor Dr. h.c. *Porsche* aber wieder nach Stuttgart zurückkehren, wo er 1951 einem Schlaganfall erlag.

Zur Entwicklung des Elektromotors bei *Egger* wirkte nun *Porsche* als Konstrukteur mit, lernte so *Lohner* kennen und erzählte ihm von seiner Erfindung des RADNABENMOTORS. Da *Porsche* bei *Egger* berufliche Schwierigkeiten hatte, war es für *Lohner* leicht, den Dreiundzwanzigjährigen im Jahr 1898 zum Eintritt in seine „*K.u.k. Hof-Wagen-Fabrik Jacob Lohner & Co.*“ in Wien zu gewinnen.

So wurde noch im gleichen Jahr bei *Lohner* das erste Elektromobil mit Radnabenmotor („Voiturette“) entwickelt und als Fabriknummer 24.000 gebaut. Als Bezeichnung des neuen Systems wählte man den Namen „*Lohner-Porsche*“. Die neue Elektromobilkonstruktion, die 1900 auf der Weltausstellung in Paris mit einem Preis ausgezeichnet worden war, fand in Europa beachtliche Verbreitung. Unter gänzlichem Wegfall aller Zwischengetriebe dienten zum Antrieb der Fahrzeuge nur in die Naben der Vorderräder eingebaute Elektromotoren; die Kraft wurde den mitgeführten Akkumulatoren entnommen. Ab 1902 wurden bei *Lohner* auch „Mixte-Wagen“ gebaut, bei denen der Antriebsstrom von einem Generator mit Benzinmotor-Antrieb erzeugt wurde. *Ferdinand Porsche* begann so seine später erfolgreiche Laufbahn auf dem Gebiet des Automobilismus, die als Spitzenleistung Jahrzehnte später der Welt den „Volkswagen“ bescheren sollte!

Carl Stoll, der ab 1901 in Dresden einen Stromabnehmer für Oberleitungs-Automobile entwickelt hatte, versuchte auch die Fahrzeuge hierzu selbst zu bauen. Bald war er sich jedoch der Mängel dieser Vehikel bewusst geworden, die aus dem Pferdeomnibus entstanden waren und Holzspeichenräder mit Eisenreifen hatten. Er begann nach geeigneteren Fahrzeugen zu suchen und stieß durch einen glücklichen Zufall 1904 auf die „*Lohner-Porsche*“-Elektromobile. Damit hatte die Geburtsstunde des Oberleitungs-Buswesens in Österreich geschlagen. *Carl Stoll* hatte das Problem der Stromabnahme von der doppelpoligen Oberleitung bereits erfolgreich gelöst, *Ludwig Lohner* und *Ferdinand Porsche* hatten das brauchbare Elektromobil!

Unter Mitarbeit dieser drei Männer sowie des in der Folge immer mehr hervortretenden Sohnes von *Stoll*, *Ing. Ludwig Stoll*, und Dank der Initiativen von *Emil Jellinek* entstand ein Verkehrssystem, dessen Wesen die Unabhängigkeit der Fahrzeuge von der Schiene und die Beweglichkeit gegenüber der Oberleitung mit Hilfe eines in der Länge veränderlichen Kabels war.



Stoll'scher Oberleitungswagen mit Kugelgewicht

Der in Leipzig geborene Emil Jellinek kam 1856 im Alter von drei Jahren nach Wien und wuchs hier auf. Nach erfolgreicher kommerzieller Tätigkeit in Tanger und Oran kehrte er nach Wien zurück und übersiedelte später nach Baden bei Wien. Da er sich einbildete, das „rauhe Badener Winterklima“ nicht zu vertragen, lebte er von Herbst bis Frühjahr in Nizza, wo er als k.k. Generalkonsul für das Fürstentum Monaco eine tonangebende Stellung erlangte. Jellinek war auch einer der ersten Besitzer von Motorfahrzeugen in der österreichisch-ungarischen Monarchie und ein ausgesprochener „Autonarr“, der immer stärkere und damit auch schnellere Automobile wollte. Am 2. April 1900 schloss er mit der *Daimler-Motoren-Gesellschaft* in Cannstatt einen Liefervertrag über 36 Stück *Daimler-Phönix-Wagen* mit 23 PS. Mit diesem Auftrag verband Jellinek die Forderung, ihm die Alleinvertretung von *Daimler* für Österreich-Ungarn, Frankreich, Belgien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika einzuräumen. In diesen Ländern sollte der Wagen unter der Bezeichnung „*Mercedes*“, dem Vornamen seiner damals elfjährigen Tochter, verkauft werden. Dieser Wagentyp wurde für die Daimler-Werke ein derartiger Erfolg, so dass sie sich 1902 die Wortmarke „*Mercedes*“ generell für ihre Automobile gesetzlich schützen ließen. Auch Emil Jellinek hatte sich 1903 den Erfolgsnamen „*Mercedes*“ amtlich seinem Familiennamen beifügen lassen!

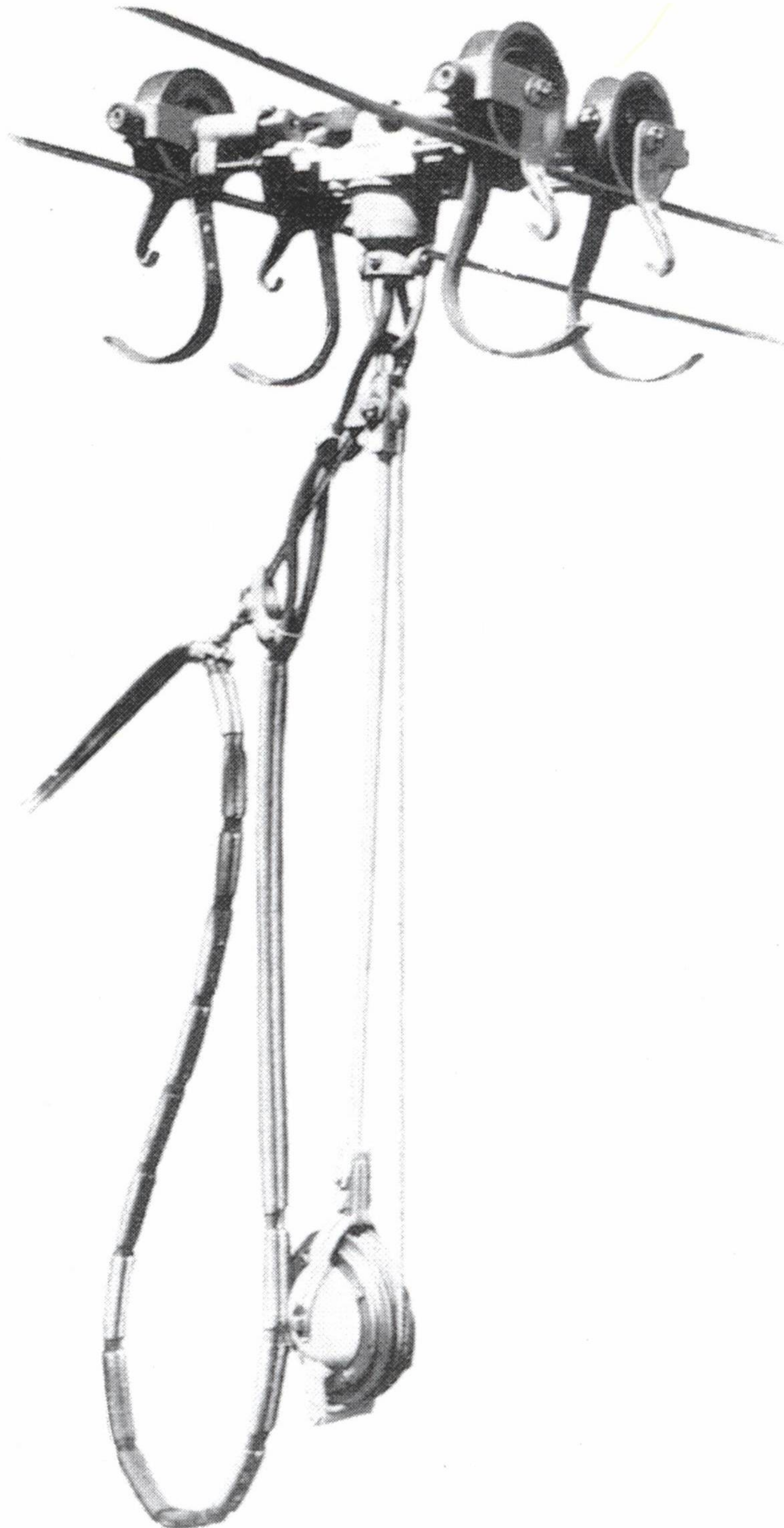
Das Jahr 1906 brachte die entscheidende Wende. *Emil Jellinek-Mercedes*, der u. a. die „*Societe Mercédès-Électrique*“ in Paris gegründet hatte, erwarb unter Beteiligung dieser Firma

Wiener Oberleitungsbusse

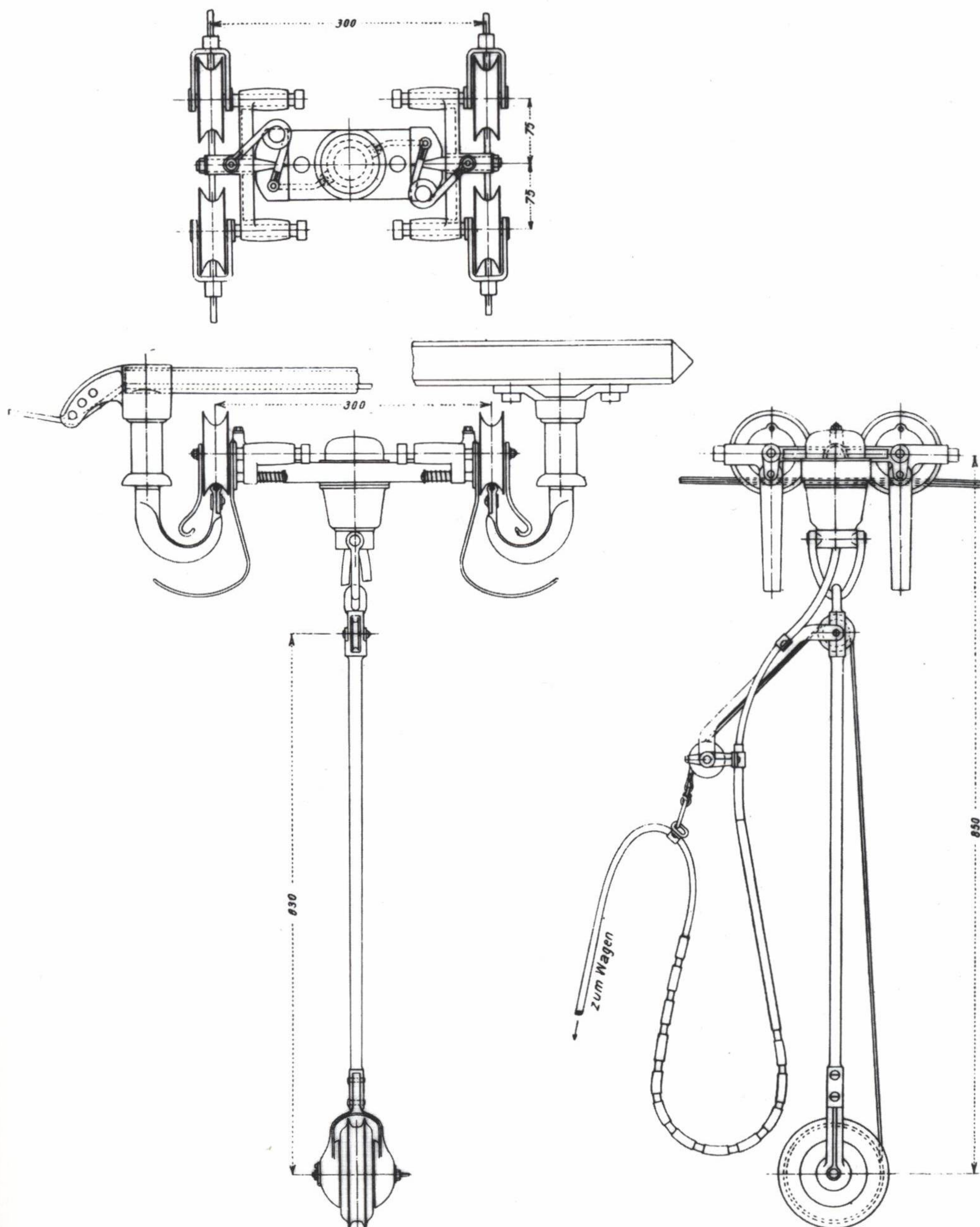
die unmoderne „*Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft*“ in Wiener Neustadt und engagierte den 31jährigen *Ferdinand Porsche* als technischen Direktor und Chefkonstrukteur. *Ludwig Lohner* ließ *Porsche* gerne ziehen, da für ihn dessen ständige Versuche eine finanzielle Belastung darstellten.

Die *Stoll*- und *Porsche*-Patente wurden weit unter ihrem Wert an die „*Mercédès-Électrique*“ verkauft, die ab 1907 in Wiener Neustadt in Gemeinschaftsarbeit mit *Lohner*, der weiterhin die Karosserien anfertigte, Obusse bauen ließ, die in der damaligen Fachliteratur unter mannigfacher Bezeichnung erwähnt werden. Den Ursprung deuten „*Lohner-Porsche-Stoll*“ und „*Lohner-Stoll*“ an; „*Mercédès-Stoll*“, „*Mercédès-Électrique*“, „*Mercédès-Électrique-Stoll*“ und „*Elektro-Daimler-Stoll*“ weisen auf die Baufirma hin. Auch unter „*Stoll-Électrique*“ und „*Stoll-bus*“ sind diese Fahrzeuge zu finden. Meist ist nur der Name *Stoll* und nicht der von *Porsche* enthalten, obwohl beide dem Obus in Österreich den richtigen Weg gewiesen hatten!

1908 hatte der Stromabnehmer noch eine Veränderung erfahren, wobei das Prinzip aber gleich geblieben war. Die früher starren Brücken der Rollenpaare wurden so gestaltet, daß sich jede der vier Rollen unabhängig bewegen konnte und das Kugelgewicht machte einer Pende Platz, in die nunmehr die Spannvorrichtung für das Verbindungskabel zum Wagen eingebaut war.



Stoll'scher Kontaktwagen mit Ausgleichspende



Kontaktwagen auf der Oberleitung

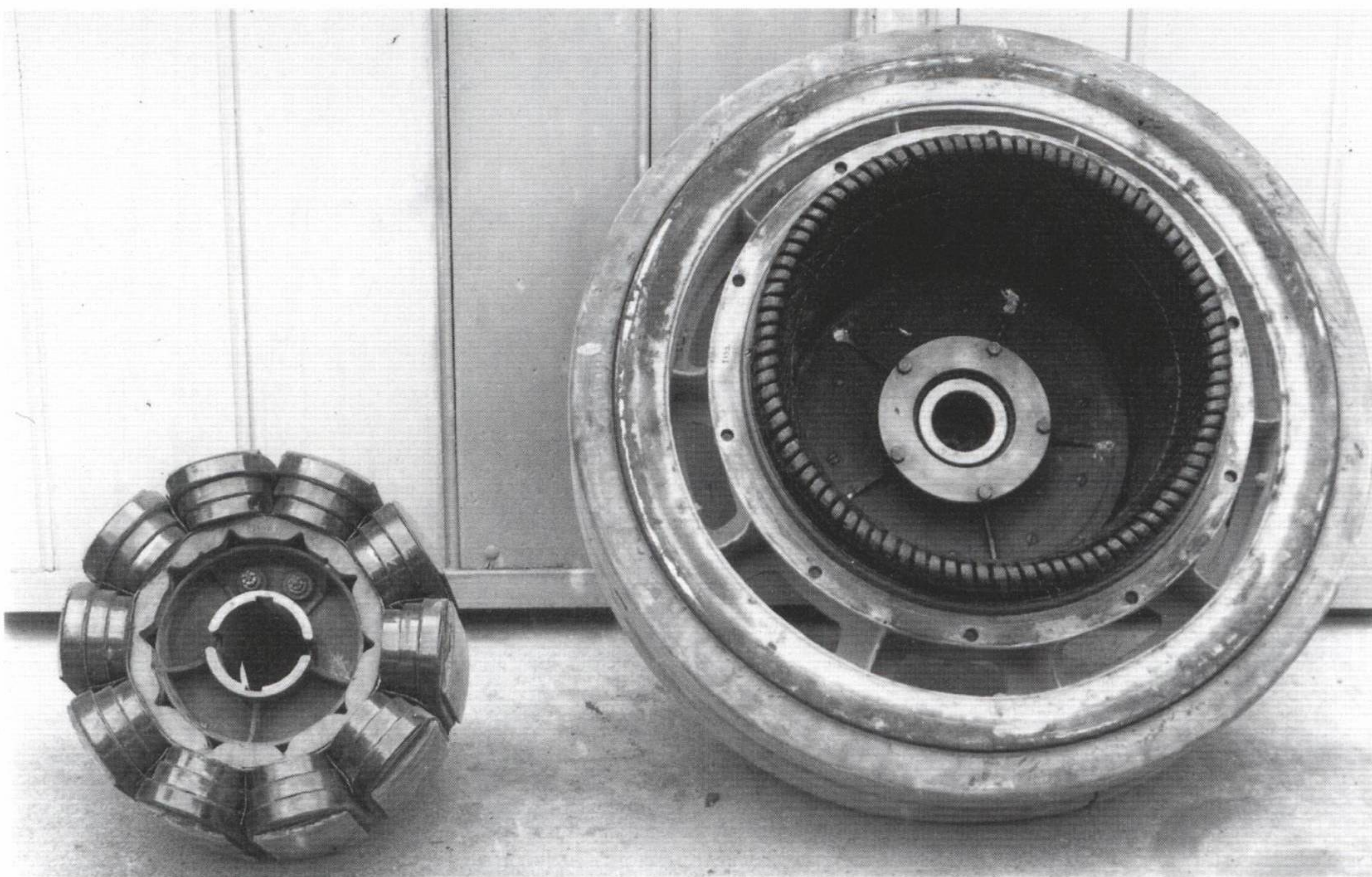
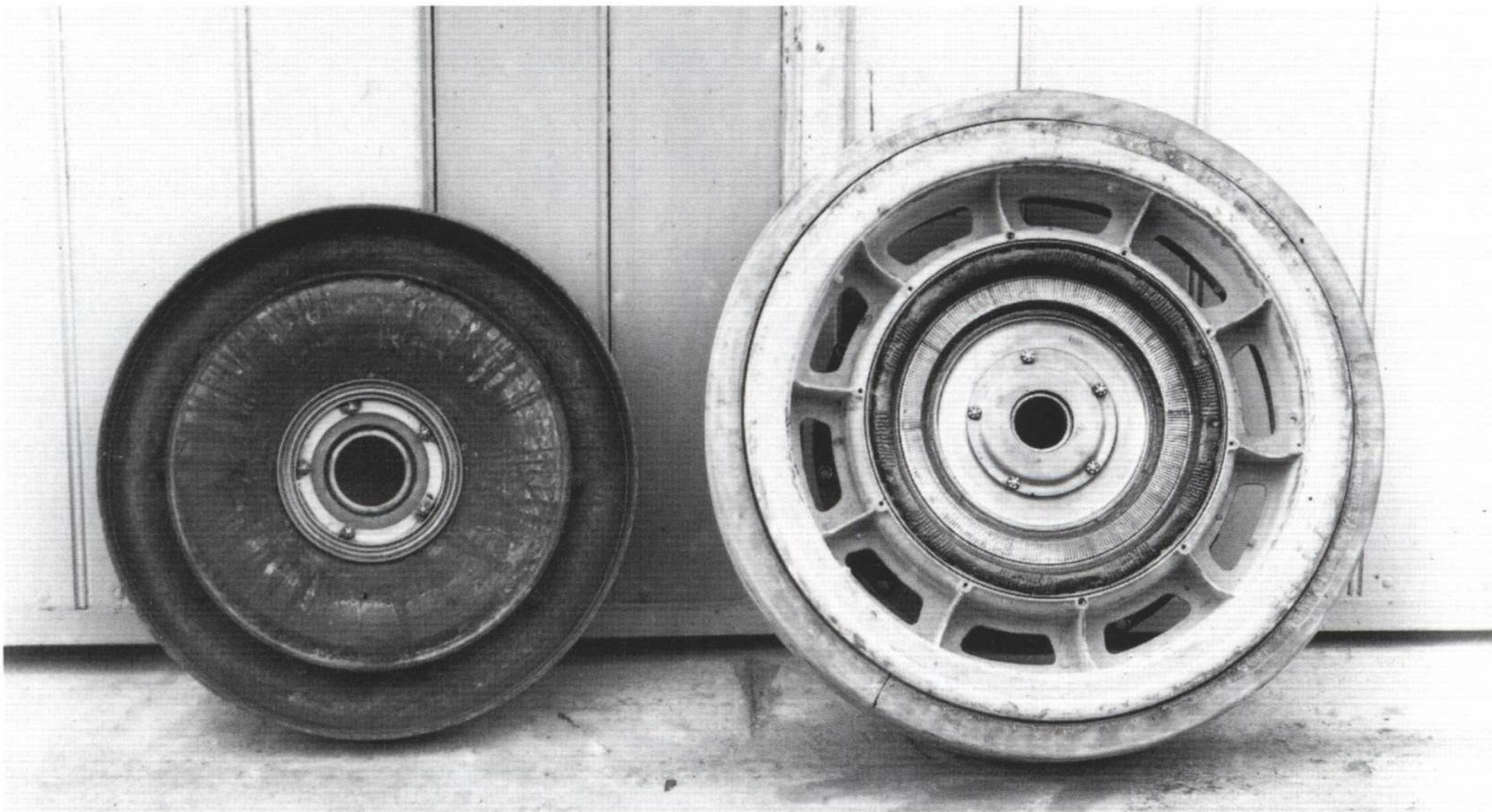
Durch diese Änderungen wurde der Stromabnehmerlauf – insbesondere in den Kurven – noch ruhiger und die Kabelschleife der Pende ermöglichte mit der im Wagen eingebauten automatischen Kabeltrommel bessere Wendigkeit der Fahrzeuge als vorher.

Wesentliche Merkmale des Systems „Lohner-Porsche-Stoll“ waren:

1. geräuschloses Fahren und große Sauberkeit im Betrieb,
2. direkter Antrieb der Räder durch Radnabenmotoren,
3. geringes Gewicht (Chassis 1,7 t, komplettes Fahrzeug rund 2,5 t),
4. gute Stromabnahme von der Oberleitung und große Bewegungsfreiheit der Wagen,
5. Steuerung der Motoren über einen Schleifring-Fahrschalter,
6. drei voneinander unabhängige Fahrzeugbremsen. Das Chassis der Wagen konnte infolge Wegfallens der Kraftübertragungs-Einrichtungen recht einfach und leicht gehalten werden. Die querversteiften Längsträger aus Stahlblech hatten lediglich die Wagenfedern, die beiden Radpaare mit den mechanischen Bremsen, die Lenkvorrichtung und den Fahrschalter mit Widerständen aufzunehmen.

Wiener Oberleitungsbusse

Die Bremseinrichtungen waren in dreifacher, voneinander unabhängiger Art ausgeführt. Die Hinterräder mit Innenbackenbremsen, die Vorderräder mit Außenbackenbremsen versehen, konnten durch je ein getrenntes Pedal (links und rechts neben dem Lenkstock) betätigt werden. Je nach der gewählten Art des Antriebes wurden entweder die Vorder- oder Hinterräder bzw. alle Räder durch die elektrische Kurzschlussbremse über den Fahrschalter in ihrem Lauf verzögert. Zum Feststellen des Fahrzeuges diente eine einfache Handhebelbremse.



Details der Lohner-Porsche - Radnabenmotoren

Wiener Linien

Im Normalfall waren die direkt in die Radnaben eingebauten Motoren für eine Leistung von 20 PS ausgelegt. Beim Hinterradantrieb war auf dem für die Kabelführung hohl ausgeführten Achsstummel der hintere Ankerdeckel mit Kugellager und Bremsscheibe aufgeschoben; der Stern wurde mit Keil und Keilnut auf dem Achsstummel befestigt. Der Anker trug vorn an einer geschlossenen Wand den Plankollektor, das zweite Kugellager und an seinem äußeren Umfang die Radspeichen und Felgen. Nach Verschrauben mit dem hinteren Ankerdeckel verhinderte die Nabe des zuletzt aufgeschobenen Bürstenhalters mit einer Schraubenmutter das seitliche Verschieben des ganzen Ankers. Ein über den Kollektor geschraubter leichter Deckel verhinderte das Eindringen von Staub und Feuchtigkeit in den Motor.

Der Vorderradantrieb war gleichartig aufgebaut, doch erfolgte die Motorenmontage auf einem hohlen Rotationskörper, der mit Hilfe eines in die Radebene verlegten Drehbolzens auf der Vorderachse befestigt war.

Wiener Oberleitungsbusse

Über einen Schleifring-Fahrschalter in Straßenbahnbauart erfolgte die Steuerung der Motoren mit sechs Fahrstufen in Serien-Parallel-Schaltung und drei Bremsstufen. Das Fahren mit diesen Wagen dürfte also nicht ganz einfach gewesen sein, da mit den Händen sowohl die Lenkung als auch der Fahrschalter – unter Umständen zugleich – zu bedienen waren.

Die Wagenkästen waren aus Holz gebaut und besaßen ein geschlossenes Fahrgast-Abteil mit davon getrenntem, offenem Fahrerplatz. Die Grundkonstruktion war in allen Ausführungsfällen gleich. Sonderwünsche der Besteller bezogen sich meist auf die Innenausstattung. Das Gesamtbild der Fahrzeuge unterschied sich im Wesentlichen nur durch die Anordnung der Ein- und Ausstiege.

Der Radnabenmotor war eine technisch ausgereifte Konstruktion von Porsche. Die „*Österreichische Daimler-Tudor Omnibusgesellschaft*“, deren Direktor der Sohn von Carl Stoll, Ing. Ludwig Stoll war, errichtete 1912 in Wien die erste innerstädtische Autobuslinie vom Stephansplatz zur Volksoper. Die 13 von der „*Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft*“ gebauten „Akkumulator-Stellwagen“, waren mit Porsche-Radnabenmotoren als Vorderradantrieb ausgerüstet. Dieser Probebetrieb bewährte sich, konnte aber, bedingt durch die Auswirkungen des Ersten Weltkrieges nur bis 1917 aufrechterhalten werden.



Akkumulatorbus Nr. 6 der „Österreichischen Daimler-Tudor-Omnibusgesellschaft“

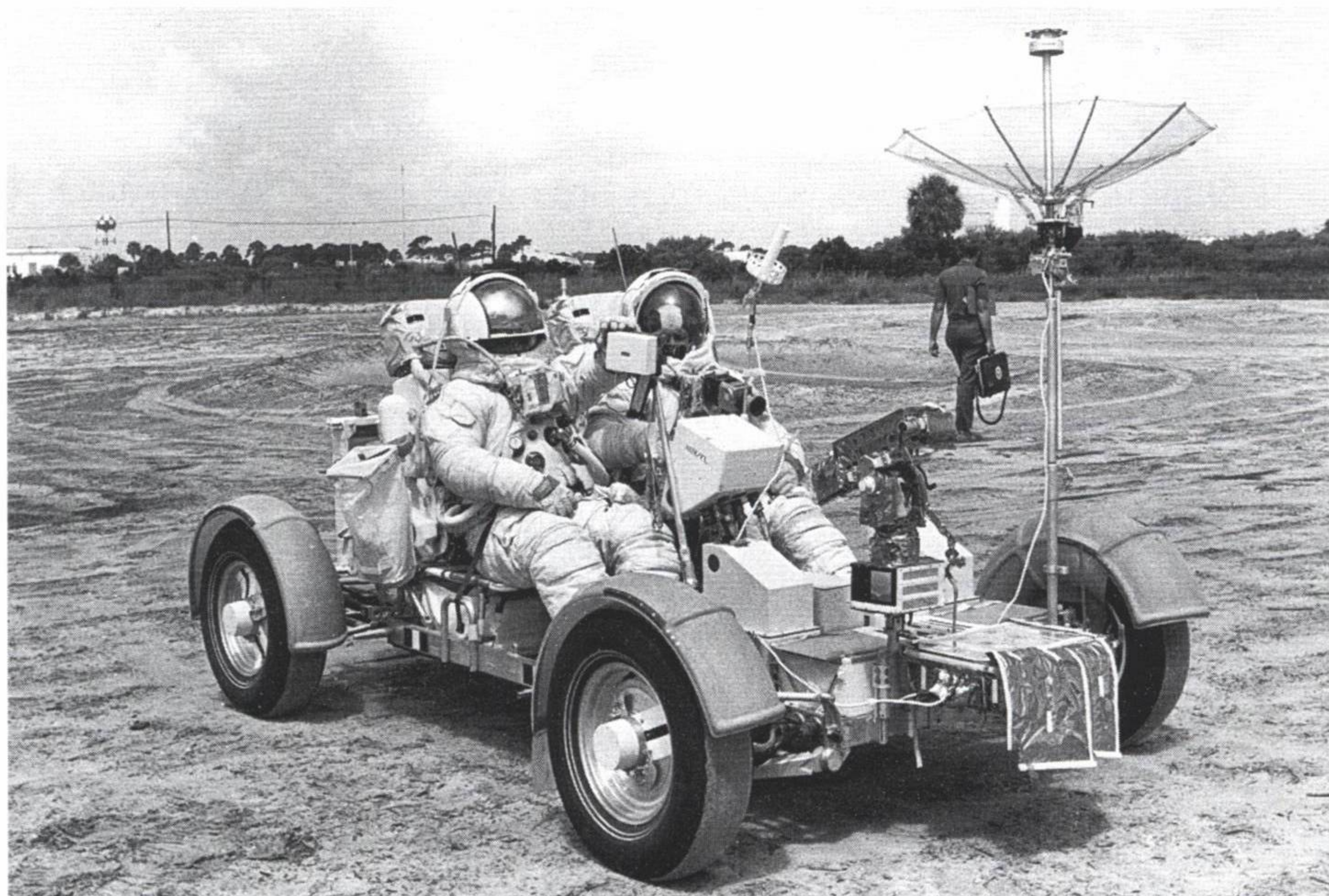
Wiener Linien

Der allgemein schlechte Straßenzustand im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts führte – bis auf Wien – zur Einstellung der übrigen „Oberleitungs-Automobillinien“ wegen der unbrauchbar gewordenen Radnabenmotoren.

Erst Ende des 20. Jahrhunderts wurde der Radnabenmotor wieder „entdeckt“. Um 1955 entwickelte der *Le Tourneau-Konzern* in Texas überschwere Spezialfrachter, Rodungsmaschinen

10 Wiener Oberleitungsbusse

und Straßenbaufahrzeuge mit Radnabenmotoren. Als die Apollo-15-Astronauten am 31. Juli 1971 den Mond betraten, hatten sie als Fahrzeug den „Mondrover“ mit sich, der ebenfalls durch Radnabenmotoren angetrieben worden ist.



NASA-Mondrover mit Radnabenmotoren.

US-Information Agency

Zwanzig Jahre später, Ende 1991, setzte die Stuttgarter Firma „Neoplan“ in den Niederflur-Obussen für die Basler Verkehrsbetriebe ebenfalls Radnabenmotoren ein. Auch die von der Firma „Bombardier“ ab 1999 gebauten Niederflur-Straßenbahnwagen der Type „Cityrunner“ fahren mit Radnabenmotoren.



Niederflur-Gelenkbus der Basler Verkehrsbetriebe mit Radnabenmotoren.

Neoplan



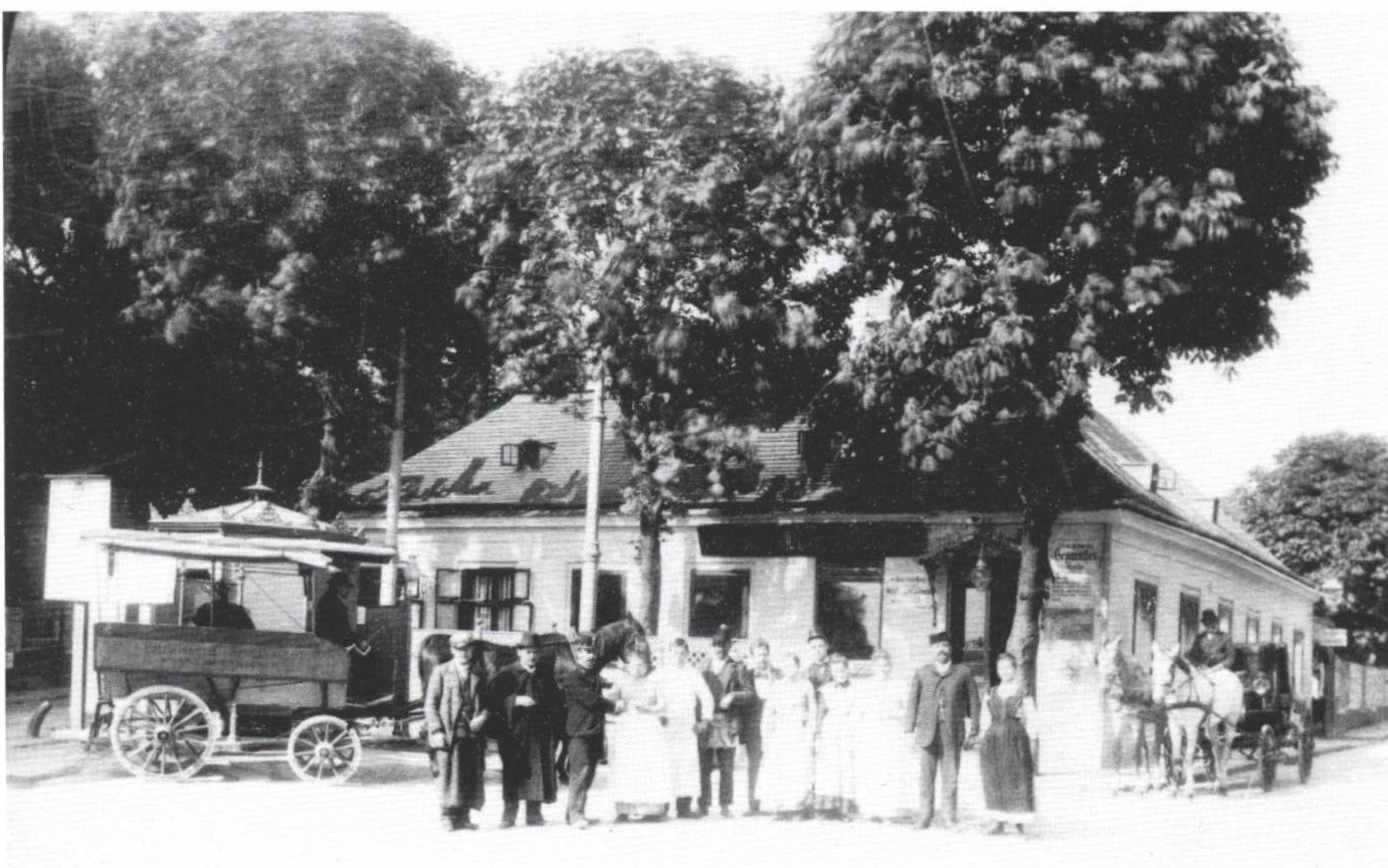
Bombardier-Cityrunner 657 der Grazer Straßenbahn in Mariatrost.
6. Juni 2006.

Foto: Prof. Harald Marincig

Die „Gleislose Bahn“ von Pötzleinsdorf nach Salmannsdorf

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatten die städtischen Straßenbahnen in Wien weit über Österreichs Grenzen hinaus den Ruf eines modernen und gut geleiteten Transportinstituts. Sie galten als mustergültig und vorbildlich für andere Straßenbahnunternehmen, insbesondere in Bezug auf Betriebsführung und Einrichtungen. Das Wiener Verkehrsunternehmen zählte zu den ersten, die als Zubringerlinien und zur Ausgestaltung ihres Betriebes Benzinautomobile in Dienst stellten.

Schon bald nach der Elektrifizierung der Pferdetramwaystrecke nach Pötzleinsdorf (ab 3. Jänner 1902) tauchte das Projekt auf, die Straßenbahn über Neustift am Walde nach Salmannsdorf zu verlängern, um die von Franz Bernwieser betriebene und von der Gemeinde Wien subventionierte Stellwagenlinie nach Salmannsdorf ersetzen zu können.



Der Stellwagen des Franz Bernwieser wartet in Pötzleinsdorf auf Fahrgäste nach Salmannsdorf.

Archiv Dkfm. Herbert Wöber



Stellwagen des Unternehmers Grill vor dem Gasthof Gettinger.

Archiv Dkfm. Herbert Wöber

Die großen technischen Schwierigkeiten – außerordentlich schmale Straßen und eine Steigung von bis zu 84 Promille – ließen den Bau einer Straßenbahnlinie fast unmöglich erscheinen, so dass mit der Verwirklichung immer wieder zugewartet wurde.

12 Wiener Oberleitungsbusse

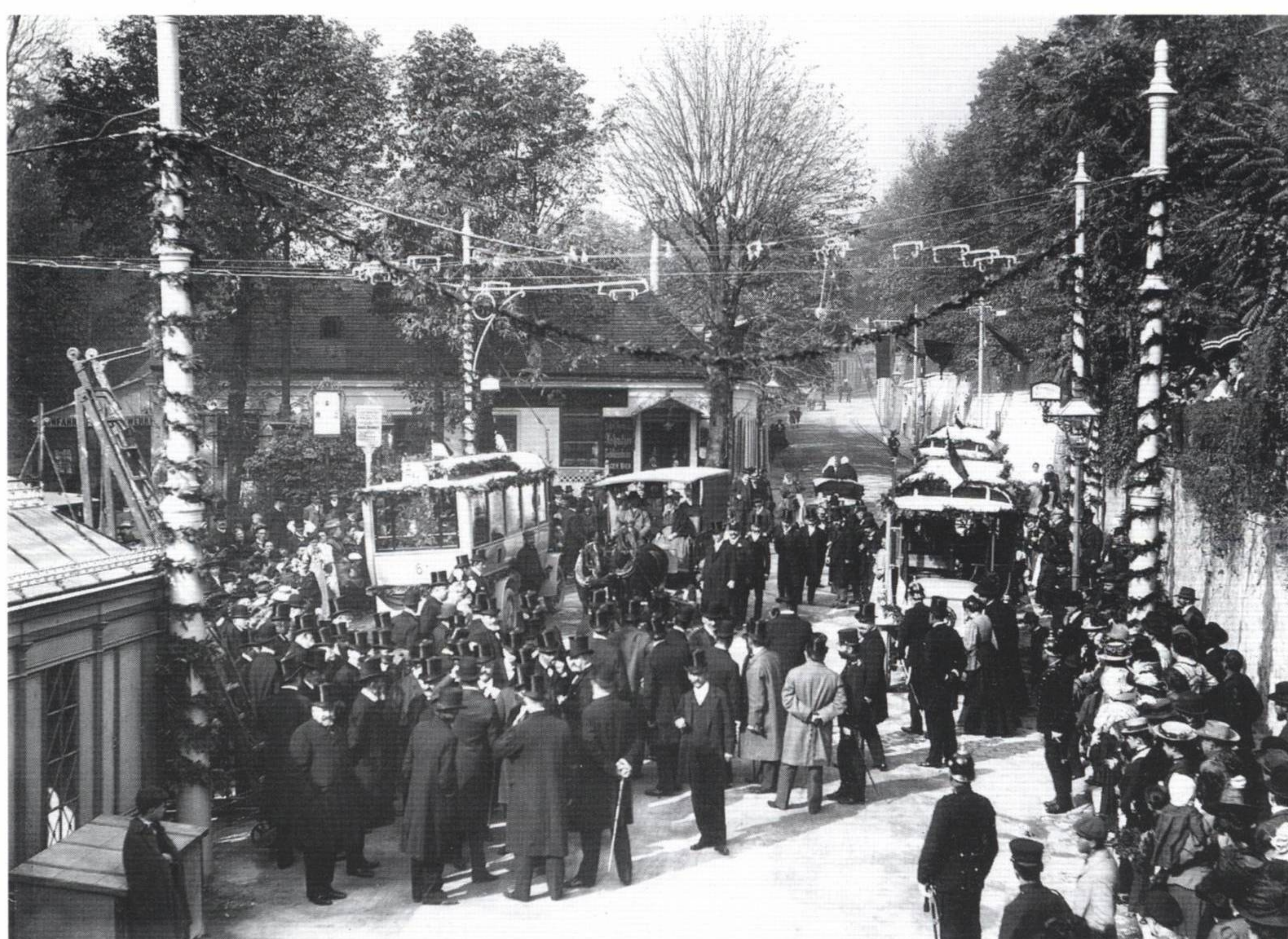
Die guten Betriebsergebnisse der ersten elektrischen Automobillinie im niederösterreichischen Gmünd veranlasste die Wiener Straßenbahn, für die Verbindung Pötzleinsdorf – Salmansdorf ebenfalls eine derartige Anlage statt einer Benzin-Autobuslinie vorzuschlagen. Eine daraufhin von der Bezirksvorstehung des 18. Wiener Gemeindebezirks durchgeführte Besichtigung der Gmünder Anlage überzeugte die Politiker von der Brauchbarkeit dieses Systems, so dass der Wiener Gemeinderat am 28. Februar 1908 unter Pr. Z. 3135 den Beschluss zur „Errichtung einer gleislosen Bahn von Pötzleinsdorf nach Salmansdorf“ fasste. Die Konzession für die 2,2 km lange Linie wurde der Gemeinde Wien mit Dekret vom 18. April 1908, M. Abt. XVII, Z. 1504, erteilt.

Nach halbjähriger Bauzeit fand am 14. Oktober 1908 die Eröffnung durch Bürgermeister *Dr. Karl Lueger* mit zahlreichen Ehrengästen statt.



Einschub der Wagen von der Garage zur Eröffnungsfeier nach Pötzleinsdorf. 14. Oktober 1908.

Archiv Dkfm. Herbert Wöber



Die festliche Eröffnung der „Gleislosen Bahn“ am 14. Oktober 1908 in Pötzleinsdorf. Die versammelten Festgäste und die Eröffnungswagen warten in Pötzleinsdorf auf den Bürgermeister. In der Bildmitte steht der letzte Stellwagen zur Verabschiedung.

Wiener Linien

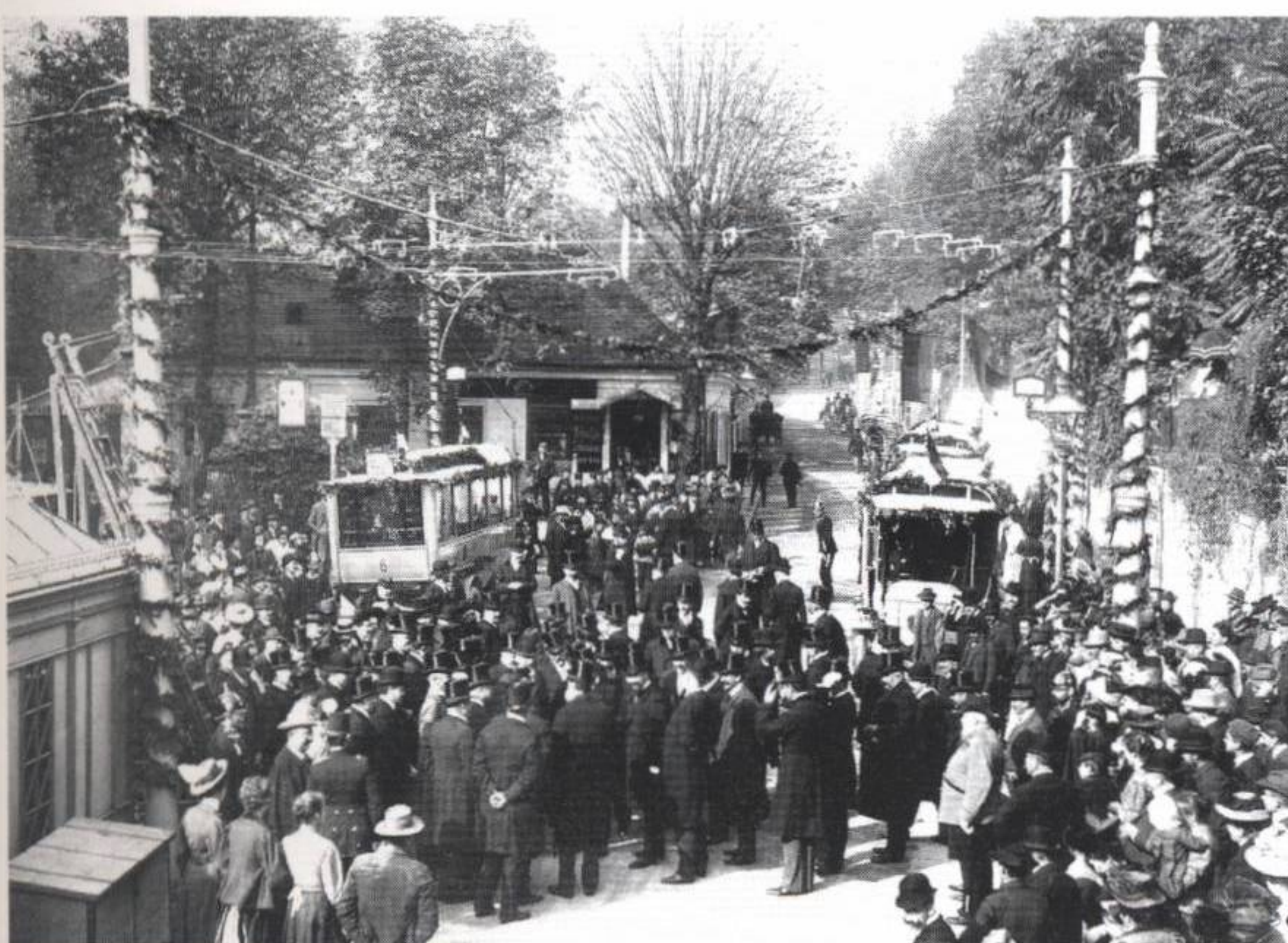


Pünktlich um 11 Uhr kommt Bürgermeister Dr. Karl Lueger zur Eröffnungsfeier in Pötzleinsdorf an.

Wiener Linien

Das „Neue Wiener Tagblatt“ hielt am Folgetag fest: „Vor der Eröffnungsfahrt gab es aber in Pötzleinsdorf noch eine Verabschiedung von dem bisherigen Beförderungsmittel nach Salmannsdorf, dem alten Stellwagen. Wir wissen schon, es wird kaum vier Wochen dauern und es werden Stimmen laut werden, die da sagen: Der neue Omnibus ist ja sehr schön, sehr gut, sehr rasch, aber – gemütlich war halt doch der Stellwagen. Ja, gemütlich wenn es nicht regnete, wenn er nicht überfüllt war und wenn man recht viel Zeit hatte. Auch gestern war es sehr gemütlich. Am Bock hatte ein alter Kutscher Platz genommen mit einem treuherzigen, gebräunten Gesicht und neben ihm saß ein runzliches Mütterchen. Zum Abschied wurden sie noch rasch photographiert und traten dann mit einem einzigen Gast die Fahrt, vielleicht die letzte, nach Salmannsdorf an.“

Weiter hieß es dann: „Der erste Automobilomnibus, der die Strecke befuhr, trug die Nummer AI 758. Als Gäste führte er Bürgermeister Dr. Lueger, Landmarschall Prinz Liechtenstein, Bezirksvorsteher Baumann, Präsidialvorstand Magistratsrat Dr. Bibl, Oberbaurat Sykora, Straßenbahndirektor Spängler, Sektionschef Baron Loebenstein, die Direktoren der Oesterreichischen Daimler-Motorenengesellschaft Fischer und Porsche, Ingenieur Stoll und Hofwagenfabrikanten Lohner.“



Unmittelbar vor der Abfahrt des Eröffnungswagens spricht der Bürgermeister noch mit den anwesenden Festgästen.

Wiener Linien



Der Wagen Nr. 7 bei der „Jungfernfahrt“ nach Salmannsdorf. Die Festgäste werden von einem Polizisten militärisch begrüßt.

Archiv Dkfm. Herbert Wöber

14 Wiener Oberleitungsbusse

In der *Chronik der Salmansdorfer Schule* findet sich folgende Eintragung: „Die festlich geschmückten Wagen fuhren um 11 Uhr in Pötzleinsdorf ab. Der Schulleiter ließ die Schulkinder nach beendetem Unterrichte um 11 Uhr vor dem Schulhause mit der Schulfahne unter Beisein des Lehrkörpers aufstellen. Nachdem die Wagen in Sicht kamen, wurden sie mit lauten Hochrufen der Schuljugend empfangen.

Der Herr Bürgermeister verließ nun mit den Festgästen den Wagen und schritt auf die Schulkinder zu. Die Schülerin *Olga Rausch* überreichte nach einer kurzen Begrüßungsansprache dem Herrn Bürgermeister ein Bukett aus weißen Rosen und Nelken.

Nachdem der Herr Bürgermeister die Reihen der Schulkinder abgeschritten hatte, begaben sich die Festteilnehmer in Wasserburgers Saal, wo mehrere Ansprachen gehalten wurden.



Die Eröffnungs-Festgäste mit Bürgermeister Dr. Karl Lueger (Pfeil) auf dem Fußweg zum Frühstück in Wasserburgers Saal.

Wiener Linien

Darnach fuhr der Bürgermeister mit seinem Wagen zurück in das Rathaus. Der größte Teil der Teilnehmer blieb noch einige Zeit vereint bei einem kleinen Frühstück. Diese Automobillinie ist für die Bewohner der Bezirksteile Neustift und Salmansdorf von großer Bedeutung, da dadurch diese Stadtteile endlich direkt mit dem Zentrum der Stadt verbunden werden, was zur Hebung dieser Bezirksteile wesentlich beitragen dürfte.“

„*Das Interessante Blatt*“ schrieb in seinem Eröffnungsbericht vom 22. Oktober 1908: „Alle Fremden, die Zeit gehabt haben, sich auch in der Umgebung von Wien ein bißchen umzusehen, sind entzückt von dem einzigartigen enganschließenden Smaragdgrübel der Stadt, den Auen und Waldberge des Wienerwaldes bilden. Diese Herrlichkeiten dem Volke zu erschließen, laufen Tramwaylinien bis an die grüne Küste des Häusermeeres. Aber nicht überall können sie durch. Enge, winkelige Straßen, starke Hügel im Terrain machen Schwierigkeiten für große Waggonen, Waggonen auf starren Gleisen.

Darunter hatten namentlich das weinfrohe Neustift am Walde und das hochliegende Salmansdorf zu leiden, die poetischen Sommerfrischen zwischen Pötzleinsdorf und dem Hameau. Jetzt hat man mit einem für die Tramway neuen System, der gleislosen Elektrischen, deren Wagen ausweichen können, den Ausweg gefunden und zur Freude des Bezirkes die neue Verbindung geschaffen, die bisher ein verhältnismäßig teurer Stellwagen mehr schlecht als recht besorgte“.

Die entweder an Stahlrohrmasten mittels Auslegern oder Querdrähten aufgehängte Oberleitung war zweipaarig ausgeführt und hatte an beiden Endpunkten Schleifen. Damit wurde das

bei anderen Anlagen übliche Tauschen der Stromabnehmer zweier sich begegnender Wagen vermieden. Dies wäre wegen der teilweise außerordentlich schmalen Straßen, insbesondere aber wegen der starken Neigung der Khevenhüllerstraße bedenklich gewesen.



Wagen 7 und 6 in der Endschleife Salmansdorf.

Wiener Linien


Die Elektrobusse 6 und 7 begegnen einander auf der Gefälle-
strecke bei Neustift am Walde.

Wiener Linien

Für die 2,2 km lange Linie erfolgte die Stromversorgung einfach dadurch, dass die Straßenbahn Oberleitung in Pötzleinsdorf über eine Schalteinrichtung mit dem einen und die Schienen mit dem anderen Fahrdraht der Automobil-Oberleitung verbunden wurden. Streckenausschalter und Blitzableiter sorgten für die Sicherheit der Fahrleitung.


Zwei Elektrobusse in der Endstation Pötzleinsdorf. In der Bildmitte ein Straßenbahnzug der Linie 41 mit dem Beiwagen w 1925, rechts ein Zug mit dem Beiwagen v₂ 1776.

Wiener Linien

Zum Betrieb wurden drei Elektromobile vom Typ „Mercedes-Électrique-Stoll“ (M-É-S) beschafft. Die Wagen bekamen die amtlichen Kennzeichen Al 758 bis Al 760 und die Lizenznummern 6 bis 8. Im Jahr 1909 kam noch der bauartgleiche Wagen Al 761 als Reserve dazu. Er erhielt keine Konzessionsnummer, sondern wurde bei Ausfall eines Wagens mit dessen Konzessionsnummer, die allerdings aufgesteckt wurde, eingesetzt. Die Fahrgestelle mit den gepressten Stahlträgern stellten eine Neukonstruktion der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft in Wiener Neustadt dar und hatten im Gegen-

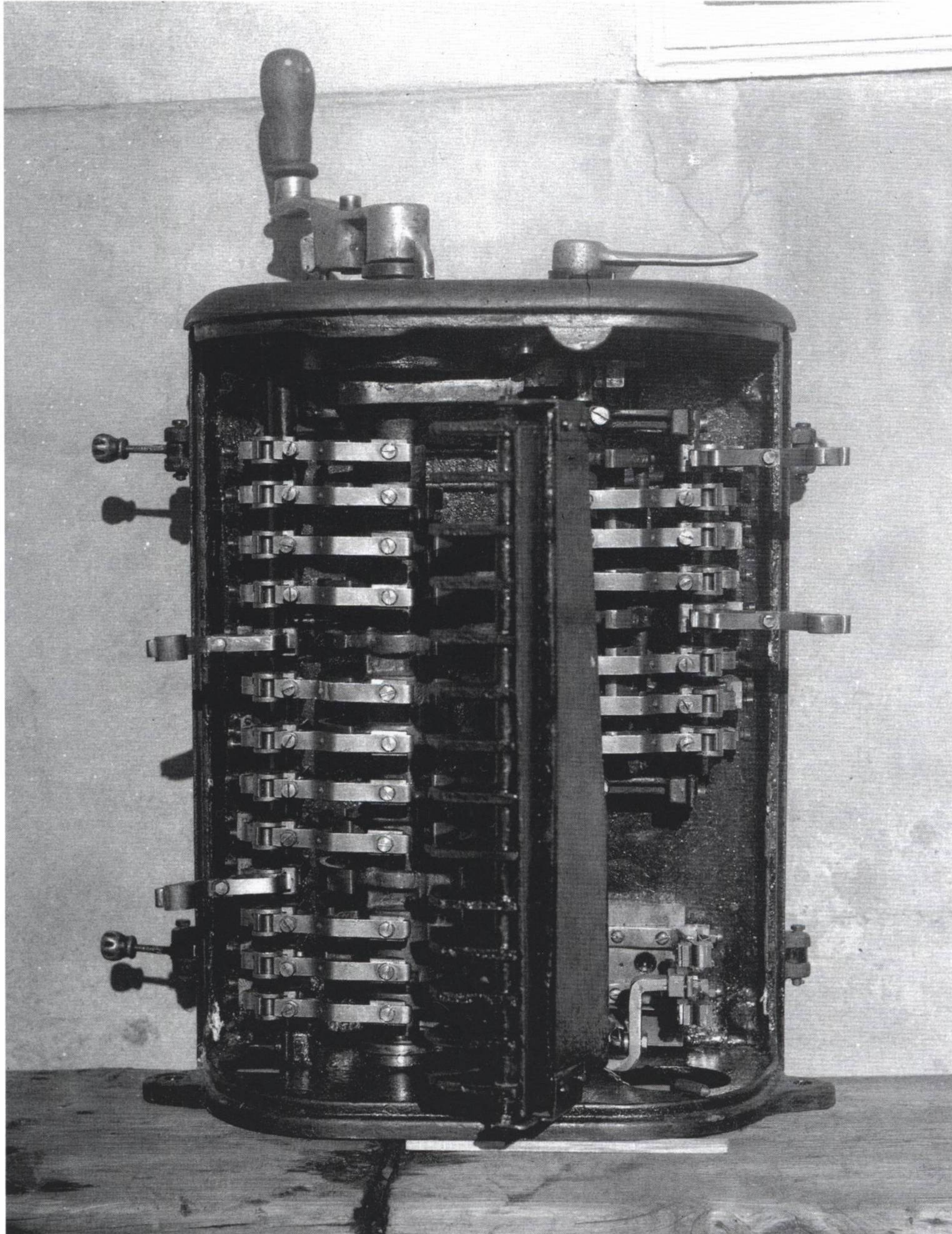


Der fabriksneue Wagen Al 761 (Reservewagen) nach der Abladung in der Straßenbahnremise Vorgartenstraße.

Wiener Linien

16 Wiener Oberleitungsbusse

satz zu den bisher ausgeführten Fahrzeugen zwei 20-PS-Motoren in den Hinterradnaben. Stromabnehmer, Kabeltrommel, Hochhaltestange und Motoren wurden in der Ausführung der bereits bestehenden Anlage in Gmünd übernommen, als Fahrschalter jedoch eine andere Type verwendet.



Ein geöffneter Fahrschalter der „Gleislosen Bahn“.

Wiener Linien

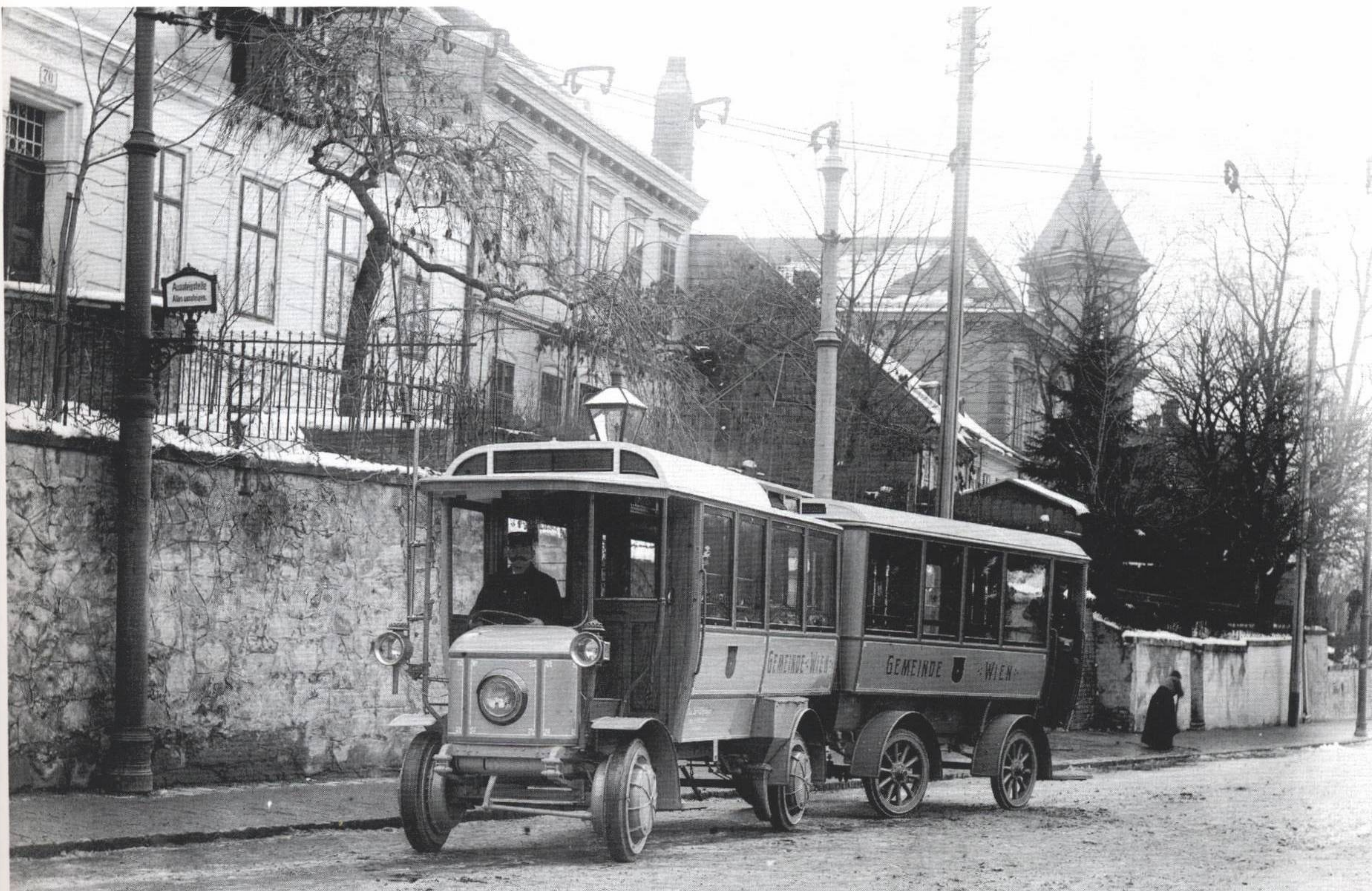
Es waren zwei voneinander unabhängig arbeitende mechanische Bremsen (Außenbackenbremse für die Vorderräder, Innenbackenbremse für die Hinterräder) vorhanden und die auf die Hinterräder wirkende elektrischen Kurzschlussbremse. Zusätzlich waren die Fahrzeuge auch mit Bergstützen versehen. Zur Sicherung des Winterbetriebes brachte die „Automobil-Stellwagen-Unternehmung der Gemeinde Wien“ eine den Straßenbahnwagen gleichende Sandstreueinrichtung an. Damit konnte bei vereister Straße das Schleudern und Gleiten der Wagen verhindert werden. Die Vollgummibereifung erfolgte vorne einfach und hinten doppelt.

Die Karosserien der für Einmannbetrieb eingerichteten Wagen mit 14 Sitz- und 10 Stehplätzen stammten aus der *Hof-Wagen-Fabrik Jakob Lohner & Co.* in Wien. Vorne links war der Fahrgastzugang, so dass die Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen den Fahrer passieren mussten. Der Innenraum war durch eine Trennwand mit Schiebetür in ein Raucher- und Nichtraucher-Abteil geteilt. Die Oberlichtfenster im Dachaufbau und die herablassbaren Seitenfenster

ermöglichten gute Lüftung. Die Wagen hatten Sitze mit roten Lederpolstern und waren durch zehn Glühlampen in Zweikreis-Schaltung für damalige Begriffe „splendid“ beleuchtet. Die graue Außenlackierung war mit weißen Linien abgesetzt, die Beschriftung „GEMEINDE WIEN“ und das Stadtwappen auf schwarzem Grund waren in Goldfarbe ausgeführt.

Nach einem Anbot der *Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft* im Jahr 1909 über vier Vierradmotor-Wagen samt Anhängern überlegte man, diese Fahrzeuge auf der Salmannsdorfer Linie einzusetzen und im Gegenzug die vorhandenen Fahrzeuge auf der zur Umstellung von Motorbus- auf Elektrobetrieb vorgesehenen Strecke von Simmering nach Kaiser-Ebersdorf zu verwenden.

Vorerst wurde ein derartiger viermotoriger Zug mit dem Kennzeichen AI 550 leihweise übernommen, mit dem Probefahrten durchgeführt wurden.



Der erfolglose viermotorige Versuchszug bei einer Probefahrt.

Wiener Linien

In den beiden Schleifenanlagen in Pötzleinsdorf und Salmannsdorf war aber das Umkehren mit dem Beiwagen nur durch Abkuppeln, händisch verschieben und wieder Ankuppeln möglich. Die Betriebsgenehmigung wurde daher nur für den Motorwagen erteilt. Der Allradantriebs-Wagen wurde jedoch nur sehr selten – bei Ausfall anderer Wagen – eingesetzt und im Jahr 1912 samt Anhänger an die Lieferfirma zurückgegeben.

Kanalbauarbeiten unterbrachen mehrmals den Betrieb der Linie. Im zweiten Halbjahr 1911 musste der Verkehr wegen Rohrlegungen für die 2. Wiener Hochquellen-Wasserleitung eingestellt werden. Von der „Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung“ wurde in der Zeit vom 17. Juli bis zum 31. Dezember eine 3,8 km lange Pferde-Stellwagenlinie von der Billrothstraße über die Krottenbachstraße nach Salmannsdorf geführt.

Vom 5. bis 27. Oktober 1913 fand wegen neuerlicher Kanalbauten wieder ein Ersatzverkehr, diesmal mit Benzinautobussen von Salmannsdorf über die Krottenbachstraße bis zur Billrothstraße statt.

Der Erste Weltkrieg brachte für die Anlage Schwierigkeiten und Schäden. Nach Verbrauch der vorhandenen Vollgummireifen konnte ab 1915/16 der zeitweise in der Dichte beschränkte Verkehr nur noch unter Zuhilfenahme von Ersatzbereifungen aus Holz aufrechterhalten werden. Die dadurch bedingte Vergrößerung des Raddurchmessers verursachte jedoch eine starke

18 Wiener Oberleitungsbusse

Erwärmung der Radnabenmotoren. Im Jahr 1917 wurden daher elektrisch angetriebene Ventilatoren in die vier Wagen eingebaut, welche die Motoren auch während des Stillstandes der Wagen kühlen konnten. Um die Situation weiter zu verbessern, wurden die Messinggehäuse der Motoren im Jahr 1919 durch Stahlgußgehäuse und geänderte Motorenwicklungen ersetzt.

Als nach Ende des Weltkrieges wieder die Gummibereifung möglich war, konnten wohl diese Übelstände, nicht aber die an den Motoren entstandenen Schäden beseitigt werden. Im Verlauf der etwa zwölfjährigen Betriebszeit hatte sich gezeigt, dass der großen Einfachheit des Antriebes durch die Radnabenmotoren leider enorme Schwierigkeiten bei der Instandhaltung gegenüber standen. Die große unabgefederte Motorenmasse bedingte beim damaligen Straßenzustand erhebliche Stöße, unter denen die Isolation der Motoren stark litt.

Da die *Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft* inzwischen eine neue Bauart von Elektromobilen entwickelt hatte, sah man von einem Neubau der Radnabenmotoren ab und entschloss sich im Jahr 1919, vier neue Fahrgestelle von dieser Gesellschaft anzuschaffen.

Um aber bis zu ihrer Fertigstellung schon eine Verbesserung des Betriebes mit einfachen Mitteln zu erreichen, wurde 1919 ein ehemaliger Benzinautobus (Fahrgestell All 401 von Nesselsdorf, Karosserie Al 428 von Büssing/Braunschweig) von der Autohauptwerkstätte in ein Elektromobil verwandelt. In das Chassis wurde ein Straßenbahnmotor Type AB 82 eingebaut, der über einen Fahrschalter entsprechend gesteuert, die Antriebsräder über Differential und Ketten antrieb. Dieser „Nesselsdorfer Elektro-Omnibus“ wurde am 2. Juli 1921 in Betrieb genommen, allerdings war die behördliche Zulassung dieses Wagens nur bis zur Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge befristet.



Der Büssing-Bus Nummer 4 im Original-Zustand.

Wiener Linien



Der ehemalige Benzinbus Nr. 4 nach dem Umbau zum Elektrobus für die „Gleislose Bahn“.

Wiener Linien

Wiener Oberleitungsbusse

Auf das 1921 gelieferte neue Austro-Daimler-Fahrgestell Nr. 6904 wurde der Wagenkasten des alten Benzinautomobils AI 429 der „Automobil-Stellwagen-Unternehmung der Gemeinde Wien“ (ex Linie Simmering – Kaiser-Ebersdorf) aufgesetzt. Da dieser Wagenkasten jedoch zu breit und zu schwer war, ersetzte man ihn im Dezember 1923 durch einen anderen „Stellwagen“-Kasten, der im November 1926 schließlich durch einen neuen Wagenkasten von Lohner ersetzt wurde.

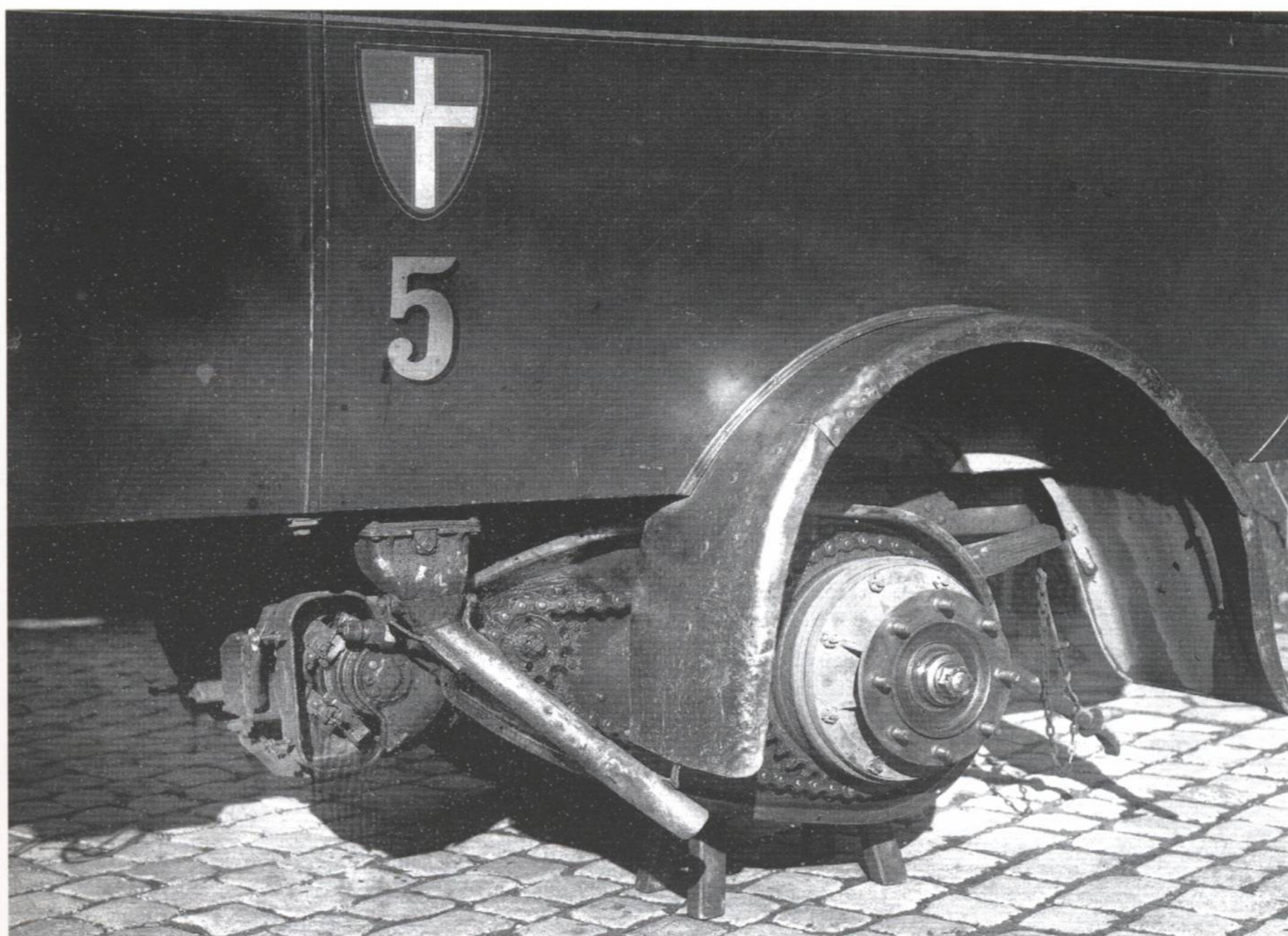
Die weiteren drei, 1922 gelieferten, Austro-Daimler-Fahrgestelle 6905 – 6907 erhielten die Kästen der abgestellten „M-É-S“-Wagen AV 600 bis 602. Im Februar 1927, Jänner 1928 und Juli 1928 wurden sie durch neue Wagenkästen von Lohner ersetzt.



Auf die 1922 von der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft gelieferten neuen Unter-
gestelle montierte man vorerst die alten „M-É-S“-Wagenkästen. 1927 wurden diese durch neue
Lohner-Aufbauten ersetzt.

Wiener Linien

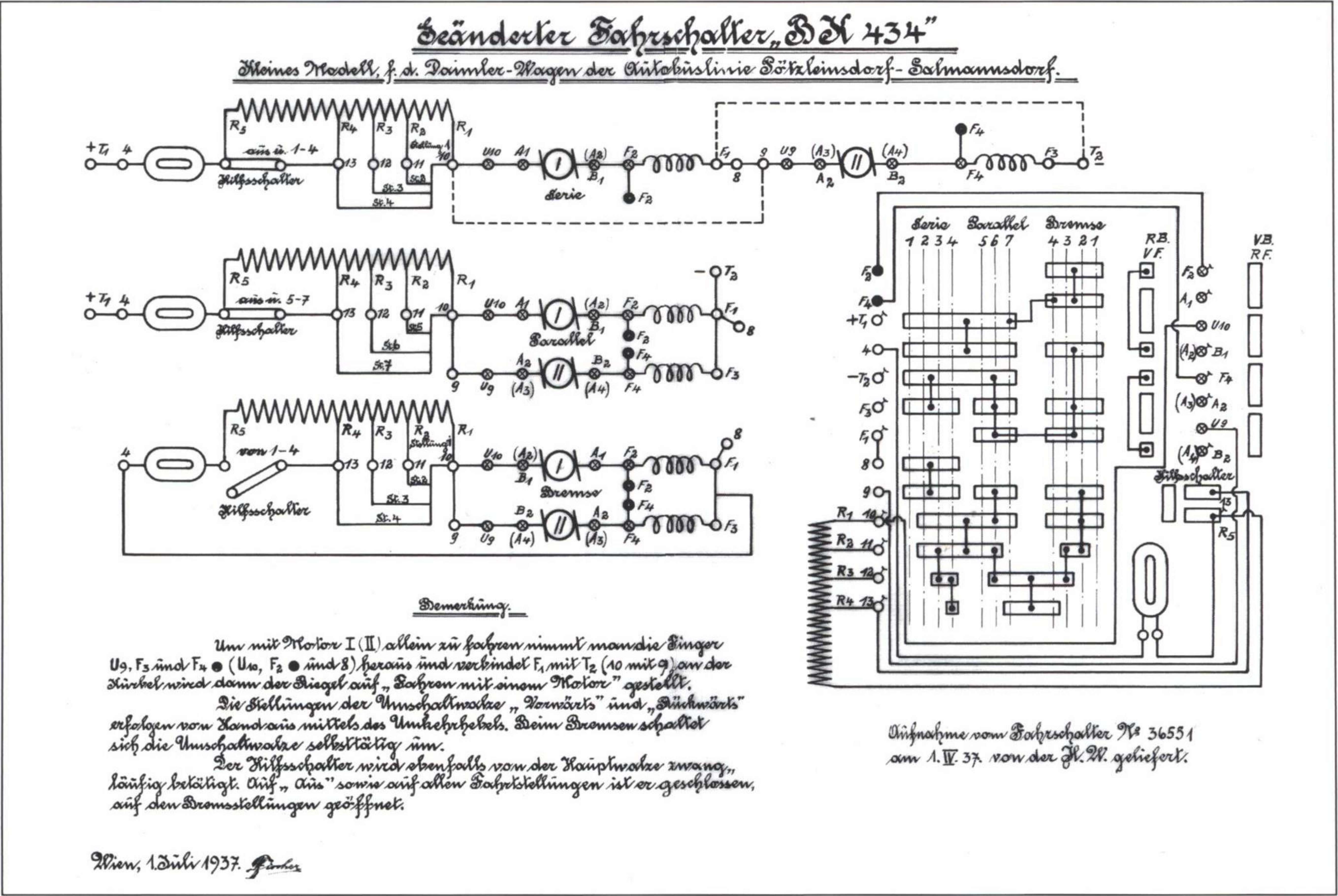
Die Austro-Daimler-Fahrzeuge hatten zwei vierpolige Gleichstrommotoren für 500 Volt Betriebsspannung, von welchen jeder ein Hinterrad antrieb. Sie waren mit der Antriebsseite gegeneinander gerichtet, parallel zur Hinterachse in den Wagenrahmen eingebaut und trugen auf der Ankerwelle ein Antriebsritzel. Die Antriebsritzel standen in direktem Eingriff mit Stirnrädern auf Kettenradwellen. Von diesen wurde die Kraft mittels Rollenketten, welche durch



Der Einzelradantrieb der Umbau-Wagen mit Ketten.

Wiener Linien

einen als Kettenspanner ausgebildeten Kasten vor dem Verschmutzen geschützt waren, auf die Hinterräder übertragen. Die Konstruktion erlaubte, dass sich die Hinterachse beim Fahren frei bewegen konnte, ohne den Antrieb zu hindern. Jedes Hinterrad war so unter Ausschaltung eines Differentials direkt angetrieben, was dem bereits 1906 von der „Societa per la Trazione Elettrica“ in Mailand gebauten „System Frigerio“ entsprach.



Schaltschema der umgebauten Wagen

Wiener Linien

Der Stromabnehmerwagen „System Stoll“, die Hochhaltestange und die Kabeltrommel wurden unverändert übernommen.

Um eine vollständige Anpassung an die Fahrtechnik des Bezinautomobils zu erreichen, wurde der bisher verwendete Straßenbahn-Fahrschalter auf zwei Bedienungselemente verteilt. Die Bedienung des unter dem Führersitz leicht zugänglich angeordneten Messerkontrollers erfolgte durch einen Schalthebel, welcher, ähnlich wie beim Benzinwagen, durch Verschieben in einer Kulisse betätigt wurde. Das Verstellen war erst nach Niedertreten eines Fußhebels möglich, durch den ein elektrischer Schalter unterbrochen wurde. Der Kontroller konnte nur im stromlosen Zustand geschaltet werden, womit ein Verbrennen der Kontakte ausgeschlossen war. Es gab vier Stellungen: NULL / VORWÄRTS 1 (Motoren in Serie mit Widerstand) / VORWÄRTS 2 (Motoren in Serie ohne Widerstand) / VORWÄRTS 3 (Motoren parallel ohne Widerstand) / RÜCKWÄRTS.

Das Ein- und Ausschalten des Stromes erfolgte durch den oben erwähnten mit einem elektrischen Schalter gekuppelten Fußhebel. Durch Niedertreten (ähnlich wie beim Kupplungshebel beim Benzinwagen) wurden vor dem Unterbrechen die Widerstandsstufen in den Stromkreis eingeschaltet, sodaß die Stromstärke stark herabgemindert und der Unterbrechungsfunke verkleinert war. Beim Loslassen des Fußhebels wurde zuerst ein Vorschaltwiderstand eingeschaltet, dann stufenweise wieder abgeschaltet und damit ein sanftes Anfahren des Wagens ermöglicht.

Der Wagen war wie ein gewöhnlicher Benzinwagen zu fahren. Bei der Schaltung wurde zuerst der Fußhebel niedergedrückt, hierauf mit der Hand der Schalthebel in die gewünschte Position gebracht und sodann der Fußhebel langsam losgelassen.

Die Räder aus Stahlguss waren mit Vollgummi bereift, und zwar vorne einfach, hinten doppelte. Die Lenkung erfolgte mittels Lenkspindel und dreigängigem, selbsthemmenden Flachgewinde.

Es waren zwei Hinterradbremsten vorhanden, von denen die eine von Hand aus, die andere mit dem Fuße betätigt wurde. Beide wirkten als Innenbackenbremsen auf die als Bremsstrommel ausgebildeten großen Kettenräder. Jede Bremse war für sich allein imstande, den vollbeladenen Wagen auf mittlerem Gefälle zu halten, beide Bremsen zusammen hielten den Wagen auf jedem vorkommenden Gefälle.

1923 wurde der erst im Jahr 1921 in Betrieb gegangene „Nesselsdorfer-Elektro Omnibus“ wieder ausgeschieden. Der im Stand verbliebene „Mercedes-Électrique-Stoll-Wagen“ AV 603 aus 1909 konnte – mit den noch brauchbaren Teilen der ausgeschiedenen drei typengleichen Fahrzeuge renoviert – 1923 wieder in Betrieb genommen werden.

Mit diesen fünf Fahrzeugen wurden die steigenden Beförderungsleistungen bis 1925 bewältigt.

Erwähnenswert ist noch, daß die bis dahin als eigene Firma agierende „Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung“ ab dem 1. Jänner 1923 von der Firma „Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen“ übernommen wurde.

Da der letzte „Mercedes-Électrique-Stoll-Wagen“ dann doch nicht mehr weiterverwendet werden konnte, stellte die Straßenbahndirektion im Jänner 1928 an den Stadtsenat den Antrag, einen neuen „Oberleitungselektroomnibus“ anzuschaffen. Nach ungewöhnlich rascher Genehmigung erfolgte am 28. März 1928 bei der *Automobilfabrik Perl A.G.* in Atzgersdorf bei Wien die Bestellung eines „Elektro-Oberleitungs-Omnibus“ zum Preis von 38.700 Schilling, zuzüglich Warenumsatzsteuer 39.490 Schilling.

Das Chassis hatte einen gepressten Stahlrahmen, die Kraftübertragung erfolgte vom BBC-Gleichstrom-Reihenschlussmotor (30 PS bei 650 UpM) durch eine Kardanwelle mit *Brown'scher* Schnecke und Schneckenrad auf das Differential und die Hinterräder. Die Fußbremse wirkte auf das Vorgelege, die Handbremse auf die Bremsstrommeln der Hinterräder und die elektrische Widerstandsbremse ebenfalls auf die Hinterräder.



Der Wagen Nr. 3 der Automobilfabrik Perl. A.G.

Die elektrische Steuerung erfolgte durch einen Straßenbahn-Fahrschalter mit sieben Anfahr- und sechs Bremsstellungen samt Umschaltwalze und Kurbel. Zur Stromabnahme wurde wieder der *Stoll'sche Kontaktwagen* verwendet.

Die Vollscheibenräder waren vorne einfach und hinten doppelt luftbereift. Wie bei den anderen Wagen waren auch hier Bergstütze und Sandstreuer vorhanden.

Die Hartholzkarosserie war außen mit Eisenblech bespannt, über den zum Teil herablassbaren Fenstern waren klappbare Oberlichten angeordnet. Die Sitze hatten gepolsterte Kunstlederbespannung, die Decke war mit weißem Kunstleder bespannt, der Fußboden trug einen Lattenrost. Die Außenseite der Karosserie war unten rot und oben lichtcreme lackiert, Fahrgestell und Kotflügel schwarz.

Der Wagenpark der Oberleitungs-Automobil-Linie Pötzleinsdorf-Salmannsdorf

Wagentype	Indienststellung	Lizenznummer	Polizeikennzeichen			Außerdienststellung
		Betriebsnummer ab 1932	bis April 1919	ab Mai 1919	ab September 1930	
Mercedes-Électrique-Stoll	16.10.1908	(LN) 6	AI 758	AV 600		1922
Mercedes-Électrique-Stoll	16.10.1908	(LN) 7	AI 759	AV 601		1922
Mercedes-Électrique-Stoll	16.10.1908	(LN) 8	AI 760	AV 602		1922
Mercedes-Électrique-Stoll	01.1909 24.04.1923		AI 761	AV 603		1928
4-motoriger Versuchszug	18.01.1910		AI 550			1912
Nesselsdorf-Umbau	02.07.1921			AV 609		1923
Austro-Daimler LEO 2.5	01.12.1921	5		AV 605	A 19.205	1938
Austro-Daimler LEO 2.5	19.05.1922	4		AV 604	A 19.204	1938
Austro-Daimler LEO 2.5	19.05.1922	6		AV 606	A 19.206	1938
Austro-Daimler LEO 2.5	24.04.1923	7		AV 607	A 19.207	1938
Perl E.P.O.	16.03.1929	3		AV 603	A 19.203	1938

Hauptabmessungen der Oberleitungs-Automobile (Letztstand)

Wagentype	R mm	L mm	B mm	H mm	Sitzplätze	Stehplätze	G kg leer	PS
Mercedes-Électrique-Stoll	3500	5800	1700	2870	12			
Austro-Daimler LEO 2.5	3700	5800	2200	2870	14	12	3770	19
Perl E.P.O.	3800	5840	2080	2980	14	12	3920	30

R = Radstand / L = Länge / B = Breite / H = Höhe / G = Gewicht

Die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen vom 13. März 1923 (BGBl. Nr. 143) bestimmte, dass „Bahnen, die auf Straßen ohne Schienen mittels elektrischer Oberleitung betrieben werden (und) für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind“ als Kleinbahnen nach dem Gesetz vom 8. August 1910 zu behandeln sind. „Die Anerkennung der im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits auf Grund der Gewerbeordnung konzessionierten Bahnen der ... bezeichneten Art als Kleinbahnen auf Ansuchen der Unternehmung bleibt dem Bundesministerium für Verkehrswesen ... vorbehalten.“

Die Straßenbahndirektion hatte jedoch kein Interesse auf Umwandlung in eine „Kleinbahn“ und unternahm nichts. Zwei Jahre später wurde durch Artikel 54 des Verwaltungsentlastungsgesetzes, BGBl. Nr. 277/1925, das Kleinbahngesetz aus 1910 derart geändert, dass zu den Kleinbahnen nunmehr auch gleislose Bahnen zählten.

Änderungen in der Kompetenz der zuständigen Behörden führten in der Folge zu unterschiedlichen Rechtsmeinungen von Magistrat und Verkehrssektion des Handelsministeriums und zu einem theoretisch konsenslosen Betrieb der Oberleitungs-Automobillinie. Das veranlasste die Bundespolizeidirektion Wien im Jänner 1932 die erst 1930 vergebenen Polizeikennzeichen einzuziehen, da die Fahrzeuge keine Kraftfahrzeuge seien. Die an den zuletzt fünf Wagen (vier von Daimler und eines von Perl) angeschriebenen Betriebsnummern genügten offenbar den Behörden zur Identifizierung der Fahrzeuge der an die Oberleitung gebundenen „Kleinbahn“.

Um endlich eine Klärung herbeizuführen, erstattete die Straßenbahndirektion am 15. April 1932 (!) beim Handelsministerium die „Anzeige vom Bestande dieser gleislosen Bahnlinie“. In der Erledigung der Eingabe entschied das Handelsministerium (Verkehrssektion) am 20. Juli 1932 (Z.37.114-17/1932), dass die Oberleitungs-Automobillinie seit 1925 durch das Verwaltungsentlastungsgesetz eine Kleinbahn sei und keine weitere Anerkennung erforderlich wäre.

Kurz danach erteilte die Verkehrssektion des Handelsministeriums der Straßenbahndirektion jedoch auf Betreiben der Bundes-Polizeidirektion Wien vom 26. Februar 1932 auf Grund des § 15 der Kraftfahrverordnung, BGBl. Nr. 138/1930 (!) am 29. August 1932 den Auftrag, an den Fahrzeugen Fahrtrichtungsanzeiger und Stopplichter anzubringen, da die elektrischen Omnibusse „ganz in der Art der Benzinautobusse gebaut sind, nur daß sie die Kraftzuführung durch eine Oberleitung erhalten.“

Nach ergebnislosem Protest entschloss sich die Straßenbahndirektion im November 1932 zum geringfügigen Umbau der fünf Fahrzeuge. Das gelbrote Stopplicht wurde beim Bremsen zwangsläufig bei Betätigung der Fuß- und Handbremse eingeschaltet. Als Fahrtrichtungsanzeiger wurden links und rechts die üblichen elektromagnetischen „Bosch-Winker“ montiert.

Diese Hilfseinrichtungen wurden von zusätzlich eingebauten Batterien gespeist.



Am Wagen Nr. 3 ist am Dach das neue „Stopplicht“ zu sehen. Man erkennt auf diesem Bild auch sehr gut die unter dem Wagen angebrachten Anfahr- und Bremswiderstände.

Wiener Linien

24 Wiener Oberleitungsbusse

Nach dem „Anschluss“ Österreichs an das Deutsche Reich im März 1938, dem am 19. September 1938 die Umstellung auf die Rechtsfahrordnung folgte, verkehrten die für das Linksfahren gebauten Wagen noch bis zum 30. Oktober 1938 mit dem Einstieg auf der nunmehr „falschen“ Seite. Durch einen eigenen Erlass der Straßenbahndirektion wurde das Fahrpersonal angewiesen, die Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen entsprechend zu sichern.

Am nächsten Tag wurde der Verkehr wegen der Unmöglichkeit der Adaptierung der Fahrzeuge und wegen vollkommener Überalterung der Betriebseinrichtungen eingestellt und durch eine Benzin-Automobillinie mit dem Signal 23 ersetzt, die allerdings kriegsbedingt schon am 6. September 1939 eingestellt werden musste.



Nach der Einstellung des Betriebes werden die Fahrzeuge der „Gleislosen“ zur Verschrottung geführt. Hier wird der „Perl“-Wagen Nr. 3 von einem LKW zum Alteisenlager nach Simmering geschleppt.

Wiener Linien

Nach 30 Jahren Oberleitungsbetrieb weist die Statistik eine Gesamtleistung von 1,972.022 Wagen-Kilometern und insgesamt 9,353.192 beförderte Personen aus.

Lange Jahre sah man entlang der Strecke noch die alten Haltestellentafeln der Obuslinie und einzelne Stahlrohrmasten, bis auch sie verschwanden.

Zwischen Pötzleinsdorf und Salmannsdorf besteht seit 1939 keine direkte Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die seit 31. Oktober 1968 (genau 30 Jahre nach Einstellung des Oberleitungsbetriebes!) verkehrende Autobuslinie 41A benützt ja die alte Strecke nur bis zur Pötzleinsdorfer Höhe, biegt dann zum Neustifter Friedhof ab und fährt bis zur Endstation „Neustifter Friedhof, 3. Tor“.

Fahrpreise der „Gleislosen Bahn“ Pötzleinsdorf – Salmannsdorf
(Schaffnerfahrtscheine des Einheitstarifs)

Einführungstag	Tages-	Kinder-	Schüler-	Tages-	Kinder-	Sonntags- fahrtschein
	Fahrtschein normal			Fahrtschein ermäßigt		Feiertags- fahrtschein
Heller						
1908, 16.10.	20	10	10			
1910, 1.1.	20	12	12			
1913, 16.7.	14	12	12	10	20	
1914, 16.10.	16	12	12	12	24 ¹⁾	
1918, 28.8.	100	24	24	24		
1919, 3.12.	160	40	20	40	20	
1920, 18.2.	250	80	40	80	40	
1920, 3.7.	300	100	50	100	50	
1921, 26.1.	600	200	100	200	100	1000
1921, 4.5.	800	300	150	300	150	1500
Kronen (1 Krone = 100 Heller)						
1921, 17.8.	10	3	2	4	2	20
1921, 24.10	16	5	3	6	3	30
1921, 8.12.	30	10	6	12	6	60
1922, 18.1.	60	10	12	24	6	120
1922, 15.3.	100	20	20	40	10	200
1922, 13.6.	150	30	35	70	20	300
1922,12.7.	260	50	50	120	30	400
1922, 16.8.	450	100	100	240	50	600
1922, 3.9.	1000	200	200	500	100	1500
1922, 24.9.	1700	300	300	900	200	2500
1922, 19.11.	1600	300	300	800	200	2500
1922, 17.12.	1500	300	300	800	200	2500
1923, 2.5.	1700	300	300	900	200	2500
1924, 2.12.	2000	400	400	1100	300	3000
Währungsumstellung Krone/Schilling im Verhältnis 10.000 : 1. 1 S = 100 Groschen (Fahrpreise in Groschen)						
1925, 1.1.	20	4	4	11	3	30
1925, 20.10.	24	4	4	14	3	34
1926, 18.1.	24	4	4	6	3	35
1927, 4.10.	28	5	5	8	4	40
1928, 30.1. ²⁾	20	5	5	8	4	
1929, 2.7.	24	7	7	10	5	
(Währungsumstellung Schilling/Reichsmark im Verhältnis 3 : 2. 1 RM = 100 Reichspfennig (Fahrpreise in Reichspfennig)						
1938, 28.3.	16	5	5	7	4	

1) Ab 7.6.1916.
2) Eröffnung der Autobuslinie Krottenbachstraße – Salmannsdorf.
Ab 24.10.1921 ein Kind bis zum vollendeten vierten (bisher zweiten) Lebensjahr frei; sonst bis 1,30 m Größe: Kinderfahrpreis. Ab 31.7.1938 zwei Kinder (bisher eines) bis zum vollendeten vierten Lebensjahr frei, sonst bis 1,50 m (bisher 1,30 m) Größe: Kinderfahrpreis.



Fahrtschein der „Gleislosen“. Archiv Prof. Harald Marincig

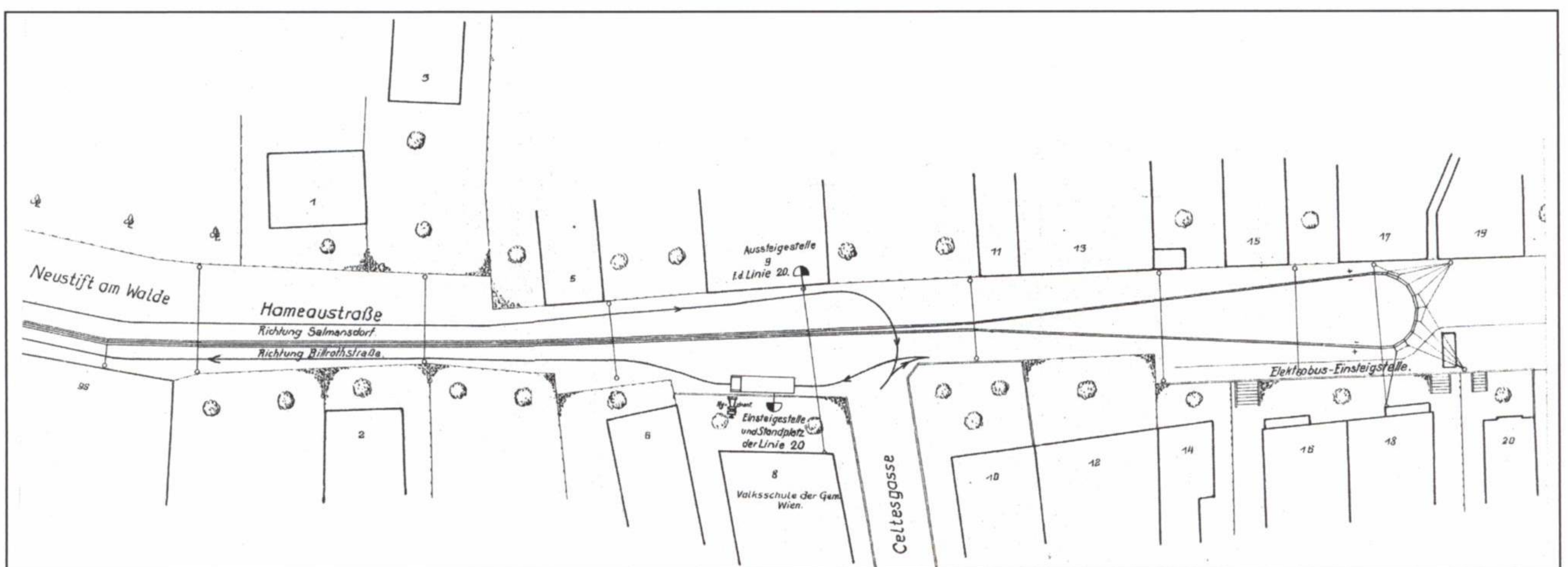
Die Obuslinie vom Währinger Gürtel nach Salmannsdorf

Die Entwicklung

Seit 30. Jänner 1928 betrieb die „Gemeinde Wien-städtische Straßenbahnen“ als Ergänzung ihrer innerstädtischen Autobuslinien die 4,8 km lange „Außenlinie“ (Kraftstellwagenlinie) Billrothstraße – Salmannsdorf im Nordwesten Wiens. Sie war als Ersatz für die bereits 1899 konzessionierte, bisher aber mit Rücksicht auf die hohen Anlagekosten nicht gebaute Straßenbahnlinie durch die Krottenbachstraße eingerichtet worden und fuhr vorerst ohne Signal und ab 17. Oktober 1935 als Linie „20“. Sie hat sehr viel zur Erschließung des beliebten Siedlungsgebietes im ehemaligen Krottenbachtal beigetragen. Von 1930 bis 1935 erfolgte an schönen Sonn- und Feiertagen eine Verlängerung der Autobuslinie von der Billrothstraße bis Nußdorfer Straße-Döblinger Gürtel. Die Fahrbegünstigungen, die den Anrainern gewährt wurden, boten immer wieder Anreiz zur Benützung; die Linie verzeichnete daher stets gute Frequenz.

Diese Begünstigung wurde ab 8. August 1948 auch auf der Obuslinie 22 als „Besonderer Tarif“ gewährt. Personen, die in Neustift am Walde oder in Salmannsdorf, bzw. in dem von Sommerhaidenweg – Peter-Jordan-Straße – Vorortelinie – Weinberggasse und Hackenberggasse umschlossenen Bezirksteil wohnten, sowie Lehrpersonen, die einer öffentlichen Lehranstalt in dem genannten Gebiet angehörten und Organe der städtischen Feuerwache „Neustift am Walde“, erhielten auf Verlangen auf Namen lautende Erkennungskarten (mit Lichtbild) ausgestellt. Damit konnten besonders ermäßigte Vorverkaufsfahrscheine (Obus mit Umsteigen auf Straßenbahn/Stadtbahn) gelöst werden.

Die Autobuslinie 20 hatte ursprünglich ihren Ausgangspunkt bei der Vereinigung der Gymnasium- mit der Billrothstraße (Haltestelle der Straßenbahnlinien 38 und 39). Der Endpunkt in Salmannsdorf, Hameastraße 17, war identisch mit dem der „Oberleitungs-Automobillinie“, die aus Pötzleinsdorf kam. Am 14. Dezember 1936 erfolgte eine geringfügige Verkürzung der Linie 20, da ihre Endstation vor das Haus Hameastraße 8 verlegt wurde, damit die Wagen bei der Celtesgasse besser umkehren konnten.



Die Lage der Endstationen der „Gleislosen Bahn“ und der zur Hameastraße 8 verkürzten Benzinbuslinie „20“.

Archiv Dkfm. Herbert Wöber

Ab 3. Oktober 1938 (Einführung der Rechtsfahrordnung ab 19. September 1938!) kam die Endstation nunmehr vor das Haus Hameastraße 16. Die Verlängerung bis zur 1937 neu geschaffenen Sackgasse „An der Zwerchwiese“ erfolgte am 13. November 1939.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde die Treibstoffversorgung mit einem Schlag fast völlig unterbunden. Es drohte daher – wie schon vorher den anderen Linien des städtischen Autobusbetriebes – auch der Linie 20 die Einstellung. Da sie jedoch wegen Verlagerungen kriegswichtiger Betriebe in diese Gegend ebenfalls kriegswichtig geworden war, mußte der Verkehr für die Personalbeförderung aufrechterhalten werden.

Zur Treibstoffeinsparung wurde der Verkehr ab 3. November 1941 nur noch ab der Einmündung der Krottenbachstraße in die Billrothstraße (bei der Pyrkergrasse) bis zur Rathstraße geführt. Durch die Verwendung von Treibgas konnte dann ab 1. Dezember 1941 wieder bis Salmansdorf, An der Zwerchwiese gefahren werden.

Als wegen der fortschreitenden Verschlechterung der Treibstoffversorgung auch Treibgas nur mehr unter größten Schwierigkeiten zu erhalten war, erfolgte ab 8. März 1943 die Umstellung auf Stadtgasbetrieb. Das Auftanken der Gummiblasen-Anhänger brachte jedoch großen Zeitverlust im Fahrdienst mit sich. Der Ausgangspunkt wurde wieder zur Gymnasiumstraße verlegt, da dort die „Tankstelle“ für das Leuchtgas errichtet werden konnte. Eine zweite Gas-tankstelle war in der Krottenbachstraße installiert worden. Der Betrieb der Autobuslinie wurde bis zum 12. März 1945 aufrechterhalten.



Bus mit Gasanhänger bei der Gas-Tankstelle an der Kreuzung Billrothstraße – Gymnasiumstraße.

Wiener Linien

In der vertraulichen Ratsherrensitzung vom 27. Feber 1941 berichtete Straßenbahn-Direktor Schöber, dass bereits damals „im Rahmen eines Fünfjahresplanes“ vorgesehen war, diese Autobuslinie bei gleichzeitiger Verlängerung bis zur Stadtbahnhaltestelle Nußdorferstraße auf Obusbetrieb umzustellen. Erst am 30. März 1943 erteilte der Reichsstatthalter in Wien die Genehmigung zur „Umstellung des auf Grund früheren Rechtes mit Kraftomnibussen betriebenen Linienverkehrs zur Beförderung von Personen auf Oberleitungs-Omnibusbetrieb auf der Strecke Währinger Gürtel (Straßenbahn-Betriebsbahnhof Gürtel) – Döblinger Hauptstraße – Billrothstraße – Krottenbachstraße – Rathstraße – Neustift am Walde – Hameaustraße – An der Zwerchwiese“. Die Geltungsdauer der Genehmigung endete am 1. April 1968. Für die betriebsfertige Herstellung der Obuslinie und die Eröffnung des Betriebes wurde eine Frist bis 1. April 1945 festgesetzt.

Die Bauarbeiten begannen jedoch bereits 1942. Entlang der künftigen Strecke wurden 180 Maste aufgestellt und die Fundamente für das Gleichrichter-Unterwerk Obkirchergasse hergestellt. 1943 wurden weitere 95 Maste aufgestellt und 112 Ausleger montiert, ferner je 10.200

28 Wiener Oberleitungsbusse

Meter Kupfer- und Eisenfahrdraht aufgehängt und ungefähr 4.500 Meter Querspanndrähte gespannt. Auch die Straßenbahnfahrleitung mußte in der Billrothstraße zwischen Krottenbachstraße und Döblinger Hauptstraße umgebaut werden.



Bau der Obus-Fahrleitung in der Billrothstraße. Ein Austro-Fiat AF-4 D 90 B - Bus mit Gasanhänger fährt am Montagewagen vorbei. Auf der Haltestellentafel steht der Text: Bedarfs-Haltestelle der Stellwagen.

Wiener Linien

Zur Fertigstellung der von Siemens erbauten Fahrleitungen (starre Aufhängung, in der Geraden mit geteilter Klemme) wurden 1944 weitere Masten gesetzt und 2.510 Meter Kupfer- sowie 1.315 Meter Eisenfahrdraht montiert und in der Wagenhalle I des Straßenbahn-Betriebsbahnhofes Währinger Gürtel zwei Gleise zu Standplätzen für die Obusse durch Einbau von Putzgruben eingerichtet. Die zur Stromversorgung nötigen Gleichrichter-Unterwerke Rathstraße 37 und Obkirchgasse 4 konnten wohl baulich fertiggestellt werden, doch fehlten die elektrischen Einrichtungen. Die Stromversorgung mußte daher einseitig in der Billrothstraße vom Straßenbahn-Unterwerk Döbling aus erfolgen.

Nach Anlieferung von vier Obussen wurde am 22. Juni 1944 mit den Probefahrten begonnen. Da aus Rohstoffgründen zum Teil nur Eisenfahrdrähte verlegt worden waren, ergab sich im Streckenverlauf enormer Spannungsabfall. Der Probetrieb konnte nur bis zum 15. Juli 1944 fortgesetzt werden.



Eine der ersten Probefahrten in der Endschleife Salmannsdorf. Der Wagen trägt das Probekennzeichen „W.0352“.

Wiener Linien



Probefahrt mit Anhänger. Die enge Schleife in Salmansdorf bereitete dem Lenker starke Schwierigkeiten. **Wiener Linien**



Obus-Probefahrt mit Anhänger. Soeben wird ein Austro-Fiat „AF-4 D 90 B“-Bus mit Gasanhänger überholt. **Wiener Linien**

Am nächsten Tag wurden die im Bahnhof Währinger Gürtel untergestellten Obusse durch einen Bombenangriff schwer beschädigt. Weitere Bombenangriffe auf Wien führten zu Beschädigungen der Fahrleitungsanlage und des Unterwerkes Obkirchergasse. Bis zum Kriegsende konnte daher der Obus-Fahrbetrieb nicht aufgenommen werden.



Die Halle 1 des Bahnhofes Währinger Gürtel, in der sich auch die Elektrobusse befanden, nach einem Bombentreffer am 16. Juli 1944. **Wiener Linien**

Erst in der zweiten Jahreshälfte 1945 konnten die Wiederherstellung der kriegszerstörten Teile der Fahrleitung und die Wiederaufnahme der Probefahrten erfolgen. Die erneut auftretenden Schwierigkeiten bei der Stromversorgung – sie erfolgte nur durch die Straßenbahn am Währinger Gürtel – sollten vorerst durch Austausch eines Teils des eisernen gegen einen kupfernen Fahrdraht behoben werden. Aber auch diese Maßnahme genügte nicht, so daß unter größten Schwierigkeiten auch der restliche Eisenfahrdraht gegen einen Kupferleiter ausgetauscht werden mußte. Nun erst war eine tragbare Stromversorgung gegeben, so daß in der ersten Jahreshälfte 1946 endlich der Probetrieb aufgenommen werden konnte.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Döbling – nach der Einstellung der Autobuslinie 20 am 12. März 1945 hatte die Bevölkerung von Neustift am Walde und Umgebung keine öffentliche Verkehrsverbindung mehr – wurde am 20. Mai 1946 wieder eine Autobuslinie „22“ in das Krottenbachtal errichtet. Das alte Autobus-Liniensignal „20“ war für die bereits

am 11. März 1946 eröffnete Autobuslinie Nußdorfer Platz – Klosterneuburg-Kierling (damals 26. Wiener Gemeindebezirk) vergeben worden. Das Signal "21" war von der Autobuslinie Grinzing – Kahlenberg (eröffnet 17. Oktober 1935) belegt, die allerdings erst am 8. August 1948 wieder in Betrieb genommen worden war. So wurde die nächste Nummer „22“ gewählt, da die Autobuslinie gleichen Signals (Linnéplatz – Döblinger Friedhof) nur vom 9. März 1936 bis zum 6. September 1939 betrieben und nicht wieder eröffnet worden war.

Die vier Autobusse fuhren bis zum 8. Oktober 1946 jedoch nur ab der Pyrker gasse bis Neustift am Walde/Feuerwehr. Ab 9. Oktober 1946 ersetzte endlich die Obuslinie „22 Währinger Gürtel – Salmannsdorf, An der Zwerchwiese“ diesen Notverkehr. Allerdings konnte vorerst nur Solobetrieb zugelassen werden.



Fahrgastandrang am Eröffnungstag.

Wiener Linien



Obus-Motorwagen bei der Anfangstelle gegenüber der Remise „Währinger Gürtel“

Wiener Linien

Die „Wiener Zeitung“ berichtete am 10. Oktober 1946 u.a.: „Die langersehnte Obuslinie nach Salmannsdorf wurde gestern dem Verkehr übergeben. Der Direktor der Straßenbahn Ing. Benesch konnte in seiner Ansprache den Bürgermeister Dr. Körner, Vizebürgermeister Speiser, Stadtrat Dr. Exel, Generaldirektor der Städtischen Unternehmungen Resch, Vertreter der Gemeinde, des Bezirkes, der Industrie und Presse begrüßen. Er gab einen Überblick über die Überwindung der technischen Schwierigkeiten.

Der Bürgermeister beglückwünschte in seiner bekannten launigen Art alle, die am Werke mitgeholfen hatten und lud die Anwesenden zur ersten Fahrt nach Salmannsdorf ein. Stadtrat Dr. Exel übernahm mit den Worten der Anerkennung die neue Linie in seine Verwaltung.

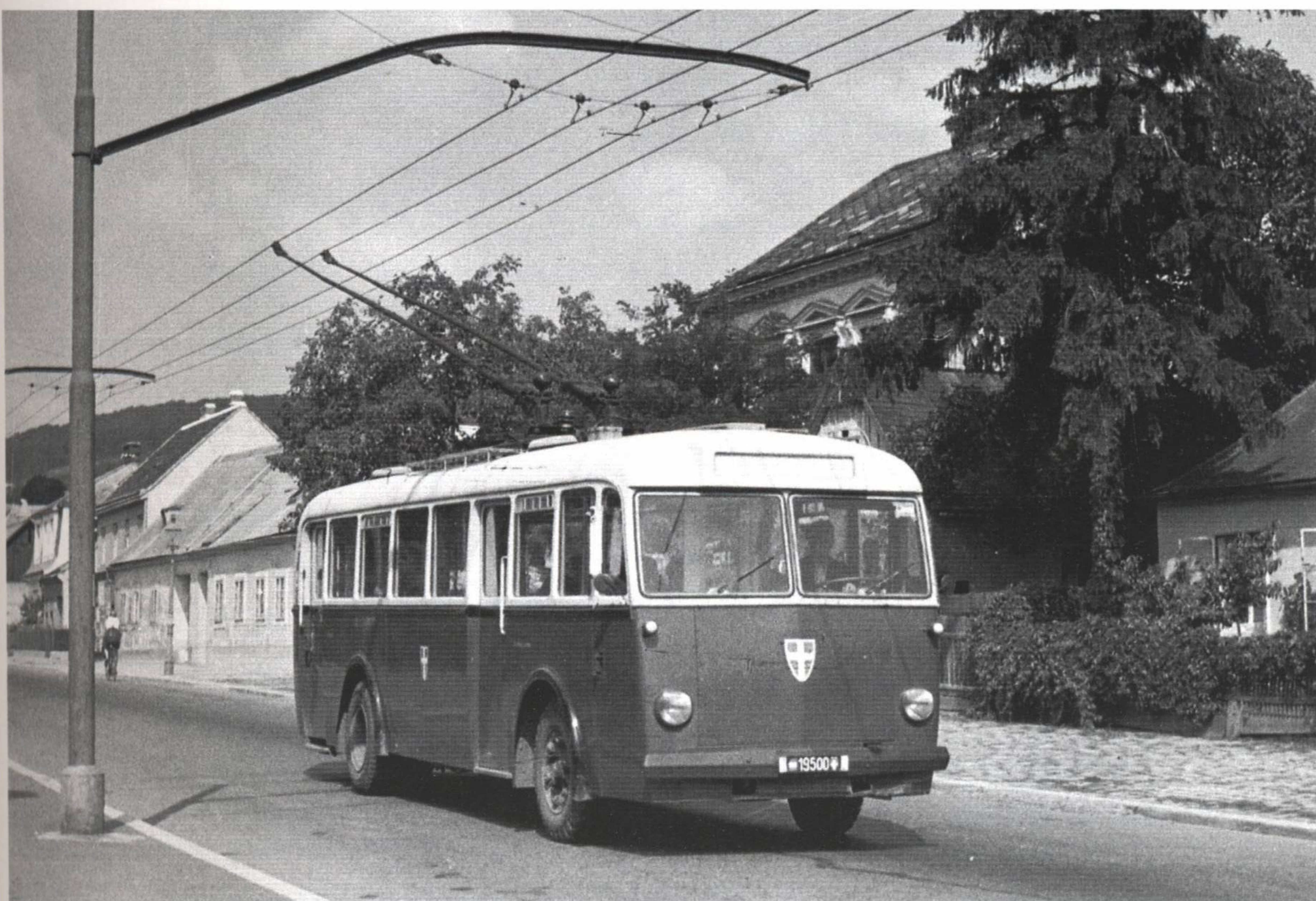
Die erste Fahrt erlitt leider durch eine Stromstörung eine kleine Unterbrechung, was aber die Stimmung nicht beeinträchtigte. An der Endstation begrüßte der Bezirksvorsteher von Döbling, Schwendtner, den Bürgermeister und die erschienenen Festgäste. Er gab seiner Freude Ausdruck, daß der Bürgermeister anlässlich der Obuslinieneröffnung bei den Salmannsdorfern erschienen war und dankte im Namen der Bevölkerung der Gemeinde Wien für die neue Linie, die den direkten Anschluß an die Stadt vermittelt."

Die „Österreichische Volksstimme“ schrieb am selben Tag: „Eine kleine Lokalsensation für Döbling bedeuten die ersten elektrischen Autobusse, die gestern vormittag den Verkehr zwischen dem Währinger Gürtelbahnhof und Salmannsdorf aufnahmen. Die trotz ihrem Umfang elegant aussehenden roten Kolosse sind ein Mittelding zwischen Autobus und Straßenbahn. Von letzterer haben sie die Stromabnahme von einer festen Oberleitung, die beweglichen Greifarme gestatten dabei eine große Manövrierfähigkeit im Verkehr."

Auch der „Wiener Kurier“ meldete am 10. Oktober 1946: „Wiens erster Obus fährt nach Salmannsdorf. ... Direktor Benesch von den städtischen Straßenbahnen begrüßte die Anwesenden und machte einige interessante Mitteilungen über das neue Verkehrsmittel. Die Wagen können ebenso rasch fahren wie die Stadtbahn, sie bringen es zu einer Höchstgeschwindigkeit von 40 Stundenkilometern und einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 24 Stundenkilometer. Dabei liegen sie trotzdem gut auf der Straße, sind wendig und, da mit einer elektrischen, einer Druckluft- und einer Handbremse ausgestattet, vollkommen verkehrssicher. Es können auf 24 Sitzplätzen und etwa 26 Stehplätzen jeweils ungefähr 50 Fahrgäste befördert werden". Der Reporter war in seinem Bericht über die Eröffnungsfahrt von den Obussen sehr beeindruckt: "Sodann begann die Fahrt auf weichen, köstlich gepolsterten und gefederten Sitzen, auf denen man weder die Unebenheiten der Straße noch die Stöße beim Anfahren und Bremsen merkt, sondern friedlich dahindöst."

Der Betrieb

Wie bereits erwähnt, erfolgte die Unterbringung der Obusse im Betriebsbahnhof Währinger Gürtel der Straßenbahn. Es lag daher nahe, den Anfangspunkt der Obuslinie dorthin zu verle-

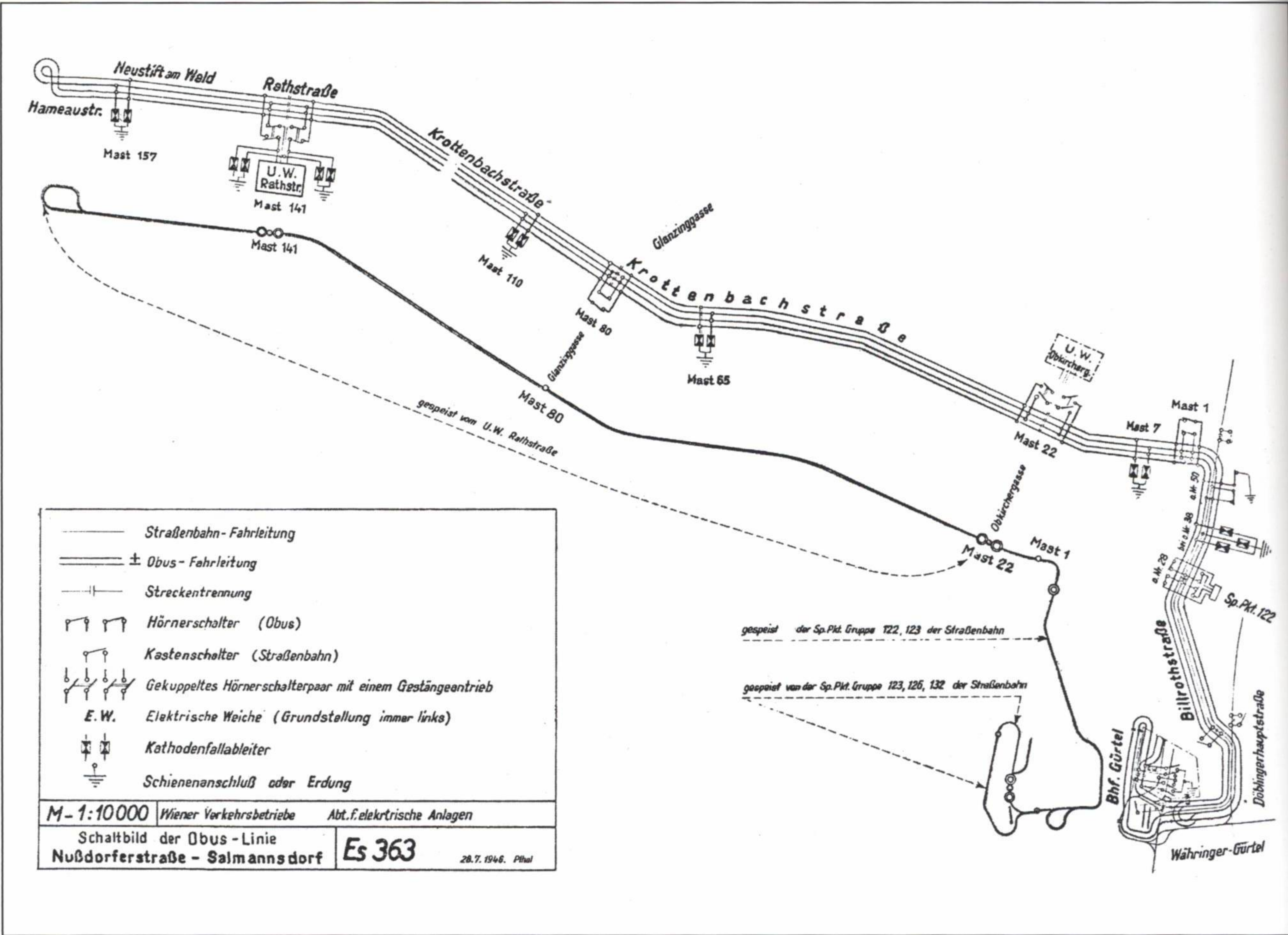


Obus-Motorwagen mit dem Kennzeichen 19500 in der Krottenbachstraße.

Wiener Linien

gen. Da knapp daneben auch die Station Nußdorfer Straße der Stadtbahn (heute U6) liegt und die Straßenbahnlinien 8 und G2 vorbeiführten, wurde damit zusätzlich zu den Straßenbahnlinien 38 und 39 eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz erreicht.

Die 5,9 km lange Strecke führte durch Straßenzüge sowohl des verbauten als auch des weitgehend unverbauten Stadtgebietes (Bahnhof Währinger Gürtel – Äußerer Währinger Gürtel – Döblinger Hauptstraße – Billrothstraße – Krottenbachstraße – Rathstraße – Neustift am Walde – Hameastraße – An der Zwerchwiese). Demzufolge konnten Wandanker zum Tragen der Fahrleitung nur begrenzt eingesetzt werden. Im Freiland wurden Auslegermaste aus Stahlrohr, zum kleinen Teil auch aus Altschienen, verwendet. Nur die Umkehrschleifen erhielten Querdrahtabspannung an Schleuderbetonmasten.



Schema der elektrischen Streckenausrüstung.

Archiv Dkfm. Herbert Wöber

Der bei Betriebseröffnung herrschende Mangel an Unterwerken zur Stromversorgung führte oft zu Verkehrsstauungen im Spitzenverkehr. Besonders unangenehm war dies an Wochenenden im Ausflugsverkehr. Das Mitführen von Anhängern war nicht möglich und der Einschub von Autobussen konnte nur beschränkt erfolgen. An den Endstationen ergaben sich daher oft lange Warteschlangen. Die Überfüllung der Wagen hatte überdies zur Folge, daß auf der Strecke selbst kaum noch Fahrgäste aufgenommen werden konnten.

Die Bestrebungen, die zwei im baulichen Teil fertiggestellten Unterwerke auch elektrisch auszurüsten, wurden durch die ungünstige Wirtschaftslage sehr verzögert. Erst als die „AG der Wiener Lokalbahnen“ (Badnerbahn) Material zur Verfügung stellte, konnte als erstes das Unterwerk „Rathstraße“ in Betrieb genommen werden. Damit fand zunächst die einseitige Stromversorgung über das Straßenbahnnetz ihr Ende. Als dann im Jahr 1950 auch das Unterwerk „Obkirchgasse“ seinen Betrieb aufnehmen konnte, war der Anhängerbetrieb ab Mitte Mai 1950 endlich möglich. So konnten werktags in den Früh- und Abendstunden, sonn- und feiertags je nach Bedarf, Anhänger den Obussen beigegeben werden.



Obus „W 76.391“ mit OA-I – Anhänger

Wiener Linien

Der Fahrplan ab 9. Oktober 1946 lautete: „Täglich fahren die *ersten und letzten* Wagen ab Währinger Gürtel um 5,25 und 23,01 Uhr und ab Salmannsdorf um 5,43 und 23,20 Uhr. Die Wagenfolge beträgt in den Früh- und Abendstunden 10 Minuten, tagsüber 15 bis 20 Minuten, die Fahrzeit 15 Minuten.“

Im Laufe der 12 Betriebsjahre änderte sich daran nur wenig. 1951 fuhr der erste Obus ab Währinger Gürtel um 5,05 Uhr, der letzte um 23,35 Uhr; ab Salmannsdorf der erste Wagen um 5,23 Uhr, der letzte um 23,53 Uhr. Die Fahrzeit Währinger Gürtel – Salmannsdorf betrug 18 Minuten, in der Gegenrichtung 16 Minuten. Ab 1955 verkehrten die ersten Obusse ab Währinger Gürtel und Salmannsdorf bei unveränderten Fahrzeiten um 5 Minuten früher.

Die Obuslinie 22 konnte nur nach dem Teilstreckentarif der peripheren Autobuslinien benützt werden. Es gab aber eigene „Übergangsfahrscheine“ für die Mitbenützung von Straßenbahn/Stadtbahn. Vom 9. Oktober bis zum 3. November 1946 war die Linie tarifmäßig in drei Teilstrecken (Grenzen: Pyrker gasse / Glan zing) und danach in vier Teilstrecken (Grenzen: Pyrker gasse / Langenaugasse / Jugendheim) unterteilt. Seit 1. September 1949 mußte jedoch für Wochenkarten und ab 1. September 1955 auch für Schaffnerfahrscheine der Mindestfahrpreis für drei Teilstrecken entrichtet werden.

Fahrpreise der Obuslinie 22 in Groschen

1. Schaffnerfahrscheine								
Ab	Kinder	1 Teil-strecke	2 Teil-strecken	3 Teil-strek-ken (1)	4 Teil-strek-ken (2)	mit Strb. (3)	mit Strb. (4)	Gepäck
9. Oktober 1946		20	25	30	45	50	60	25
2. Feber 1947		20	25	35	50	65	75	30
17. August 1947		30	40	55	75	100	120	50
7. Juni 1949		30	40	55	75	125	145	50
1. September 1949	30	40	60	80	100	150	170	70
5. Oktober 1950	40	40	60	80	100	170	190	80
1. August 1951	50	60	90	110	140	230	260	100
1. September 1955	50			120	160	300	340	150
19. Mai 1958	50			120	160	320	360	180

(1) Ab 1.9.1955 Mindestfahrpreis (2) Ab 4.11.1946 (3) Bis 3 Teilstrecken. (4) 4 Teilstrecken.

ab	Wochenkarte mit Straßenbahn		Ermäßigt mit Stras-senb.	Wochenkarte				Schüler	
	3 Teil-strecke	4 Teil-strecken (1)		1 Teil-strecke	2 Teil-strecken	3 Teil-strecken (2)	4 Teil-strecken	Wochen-karte	Strecken-karte
9.10.46	300	350			150	200			300
2.2.47		390			180				350
17.8.47		500			270				525
1.4.48		500	75		270				525
7.6.49		650	75		270				525
1.9.49		690	100			360	450	200	
5.10.50		790	120			360	450	200	
1.8.51		1050	160	500	540	650	750	300	
1.9.55		1500	230			720	960	400	
	1250				600	800			
19.5.58		1680	260			720	960	400	
	1400				600	800			

(1) Ab 4.11.1946. (2) Ab 1.9.1949 Mindestfahrpreis.

Wochenkarte Montag bis Freitag (sonst: Montag bis Samstag)

WIENER STADTWERKE – VERKEHRSBETRIEBE

Fahrpreise

gültig auf der Obuslinie 22

Währinger Gürtel—Salmannsdorf

Die Fahrpreise gelten in beiden Fahrtrichtungen

A. Autobusfahrtscheine

Schilling

a) Billrothstraße, Pyrker­gasse—Glanzinggasse
Glanzinggasse—Salmannsdorf
b) Währinger Gürtel—Billrothstraße, Pyrker­gasse
Währinger Gürtel—Glanzinggasse
Billrothstraße, Pyrker­gasse—Salmannsdorf
c) Währinger Gürtel—Salmannsdorf
d) Gepäck-(Hunde-)fahrtschein, einheitlich

—,40
—,40
—,60
—,60
1,—
—,70

B. Kinderfahrtscheine

Für Kinder vom vollendeten 4. Lebensjahr, bis zu einer Körpergröße von 1·50 m, einheitlich
Kinder bis zum vollendeten 4. Lebensjahr für die kein besonderer Platz be­ansprucht wird, werden kostenlos befördert

—,30

C. Übergangsfahrtscheine

Obuslinie 22—Straßenbahn—Stadtbahn oder umgekehrt
Währinger Gürtel—Salmannsdorf

1.70

D. Wochenkarten

gültig an 6 Tagen innerhalb einer Kalenderwoche für je eine Hin- und Rück-fahrt täglich
a) Währinger Gürtel—Glanzinggasse
Billrothstraße, Pyrker­gasse— Salmannsdorf
b) Währinger Gürtel—Salmannsdorf

3.60
3.60
4.50

E. Übergangswochenkarte

gültig an 6 Tagen innerhalb einer Kalenderwoche für je eine Hin- und Rückfahrt täglich
Obuslinie 22—Straßenbahn— Stadtbahn oder umgekehrt
Währinger Gürtel—Salmannsdorf

6.90

F. Schülerwochenkarten

gültig innerhalb einer Kalenderwoche für je eine Hin- und Rückfahrt täglich gegen Vorweisung einer Schüleranweisung mit dem Aufdruck „Obus 22“

2,—

G. Besonderer Tarif

Übergangsfahrtscheine Obuslinie 22—Straßenbahn—Stadtbahn, nur gültig mit Erkennungskarte Währinger Gürtel—Salmannsdorf

1,—

H. Mehrgebühr

12,—

Die Übergangsfahrtscheine Obus—Straßenbahn—Stadtbahn sind sowohl beim Obusschaffner als auch im Vorverkauf, die Wochenkarten und Schülerwochenkarten nur im Vorverkauf bei allen Vorverkaufsstellen erhältlich

Die Übergangsfahrtscheine, die nur gegen Vorweisung einer Erkennungskarte Gültigkeit haben, sind bei nachstehenden Vorverkaufsstellen erhältlich:

IV., Favoritenstraße 11, VI., Rahlgasse 8, IX., Spitalgasse, XIX., Döblinger Gürtel und XIX., Grinzingser Allee

VB. 6161 (Vw) — 100 — IX. 49 (A4) — 2. Auflage.

Obus-Tarifinformation aus dem Jahr 1949. Archiv Prof. Harald Marincig

062259 W Au €

II

Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe

Schüler-(Obus-)WAu S 4—

Gültig an 6 Werktagen lt. Tarif

I

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

11 12 13 14 15 16 17 18 19

20 21 22 23 24 25 26 27 28

17

Brach-Les-Mühle

28

Hohenbg.-straße

29

Hohenbg.-straße

30

Siedlung Favorit

Montg 7 8

9 10 11 12

13 14 15 16

17 18 19 20

21 22 23 24

Dienst 7 8

9 10 11 12

13 14 15 16

17 18 19 20

21 22 23 24

Mittw 7 8

9 10 11 12

13 14 15 16

17 18 19 20

21 22 23 24

Donnst 7 8

9 10 11 12

13 14 15 16

17 18 19 20

21 22 23 24

Freitg 7 8

9 10 11 12

13 14 15 16

17 18 19 20

21 22 23 24

Samst 7 8

9 10 11 12

13 14 15 16

17 18 19 20

21 22 23 24

18

Holteigasse

21

Feidstraße

31

Lehm-gasse

32

Brunnerstraße

19

Marko-mannenstr.

22

Pyrker-gasse

31 A

Knoten-bachg.

20

Stadtrandsiedl.

25

Weidolg.

33

Ruzicka-gasse

21

Breiten-lee

25

Bier-häuslberg

31 A

Ober-Laa Kirche

33

Mauer

22

Gaswerk Leopold.

22

Siedlg. Allisse

25

Neu-Edling

28

Krapfenw. Cobenzl

29

Kahlen-berg

31

Lehm-gasse

32

Enzersd.

33

Nödling

31 A

Waldgasse

33

Mauer

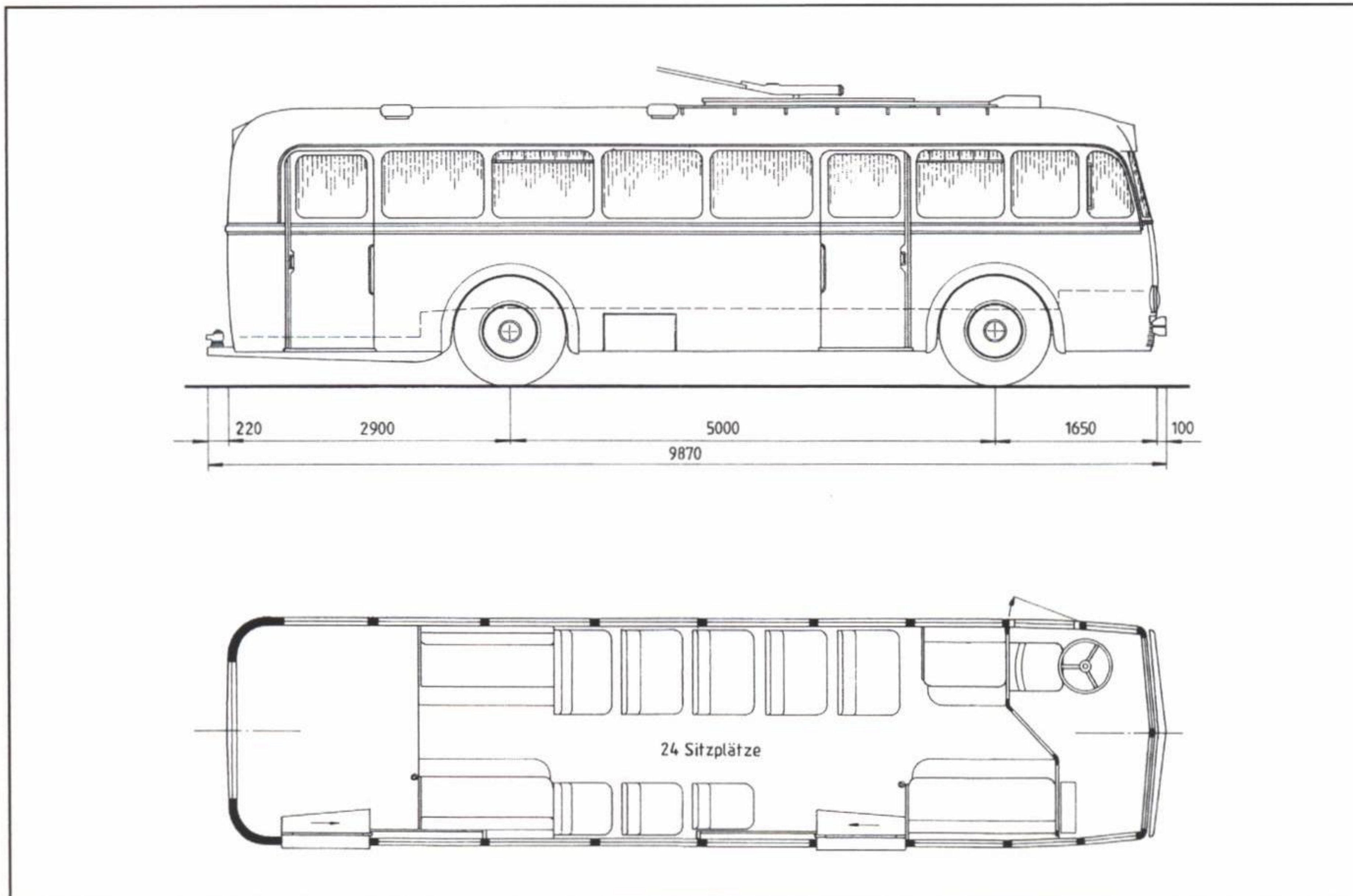
PAUL GERIN, WIEN II.

Schüler-Wochenkarte für Autobus / Obus aus 1958. Archiv Prof. Harald Marincig

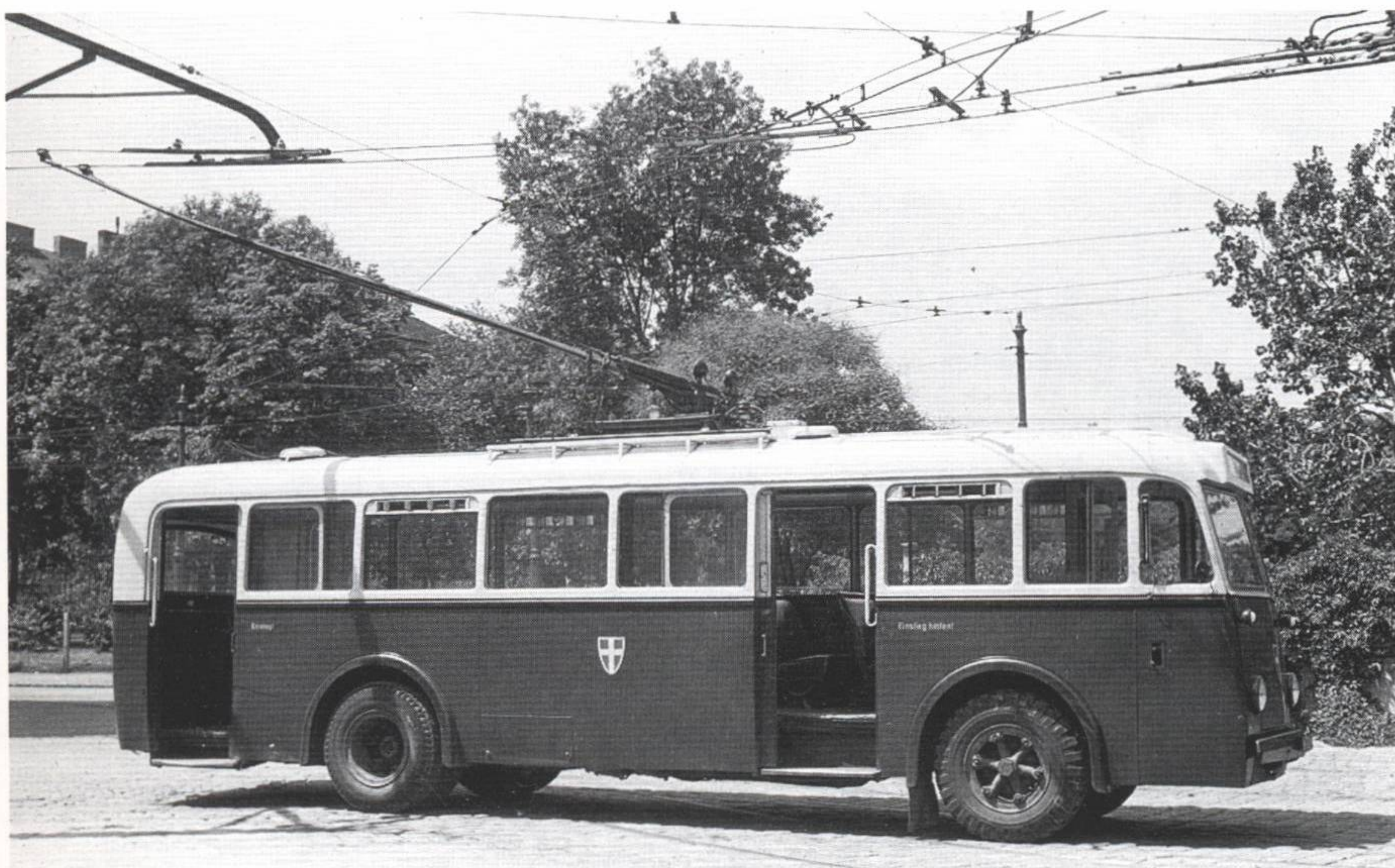
Der Wagenpark

Bei der Beschaffung des Wagenparks machte der Wiener Obusbetrieb gegenüber den anderen „ostmärkischen“ Betrieben eine Ausnahme. Während sonst die fertigen Obusse neu aus dem „Altreich“ oder gebraucht aus Italien kamen, wurden 1943 und 1944 jeweils zehn Henschel-Fahrgestelle (Nr. 22.498 bis 22.507) aus Deutschland geliefert und die Aufbauten für

vorerst vier Obusse in Wien hergestellt. Trotz der Kriegsverhältnisse kam eine nette, ansprechende Karosserie bei den Lohnerwerken zur Ausführung, die später auch beim Wiederaufbau beibehalten wurde.

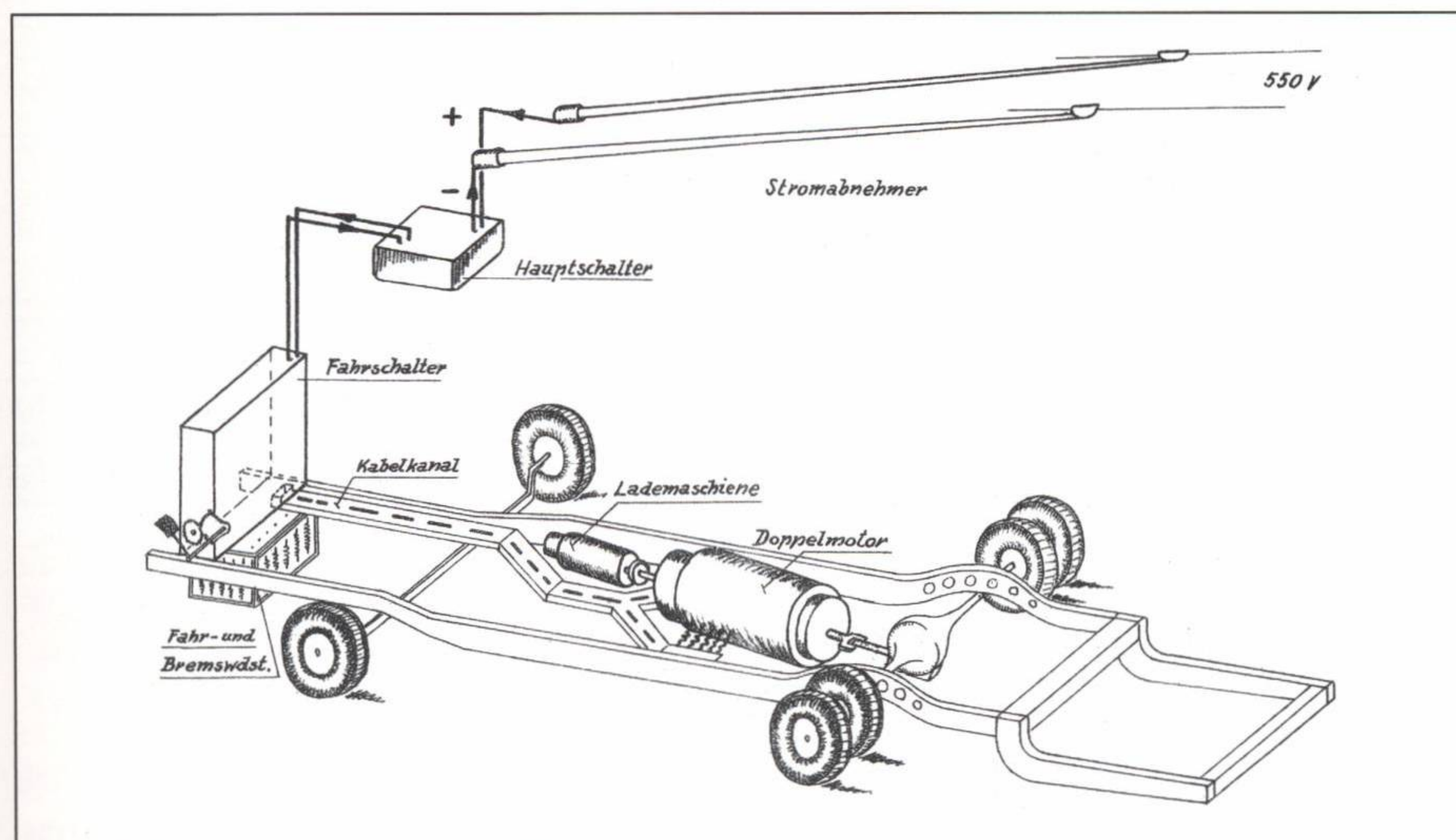


Alfred Laua



Obus-Motorwagen vor der Halle 1 der Straßenbahnremise Währinger Gürtel.

Wiener Linien



Antriebsschema der Obus-Motorwagen.

Archiv Prof. Harald Marincig

Ende 1944 kamen über die Spedition Unterberger aus Innsbruck (als ein in Italien nicht kriegszerstörter Rest einer Bestellung von 22 Obussen für eine geplante Obuslinie Meidling – Liesing) zwei Obusfahrgestelle Fiat 668F/120, Typ Palermo (zwei 61 PS-Motoren) und 668F/122, Typ Bologna (ein 125 PS-Motor) mit Zubehör nach Wien. Die beiden Fahrgestelle wurden nicht verwendet und erst im Februar 1955 an die Innsbrucker Verkehrsbetriebe verkauft, die derartige Obusse in Betrieb hatten.

Durch einen Bombenangriff vom 16. Juli 1944 wurden im Bahnhof Währinger Gürtel drei eingestellte Obusse schwer beschädigt und der vierte zerstört. Weiters erlitten zwei bereits elektrisch ausgestatte Fahrgestelle Beschädigungen, ein drittes wurde zerstört. Zwei Obusse konnten bis 1946 wieder betriebsfähig gemacht werden. Auf vier Original-Fahrgestelle wurden 1946 von Lohner nach den vorhandenen Plänen neue Aufbauten gesetzt und elektrisch ausgerüstet. Um für den Betrieb auch Ersatzwagen und für die Verkehrsspitzen zusätzliches Platzangebot zu haben, wurde 1949 ein im Jahr 1944 schwerbeschädigter Obus wieder aufgebaut und drei vorhandene Original-Fahrgestelle von Lohner – ebenfalls nach den alten Plänen – neu karosiert. Ab 1949 standen also für den Betrieb insgesamt zehn Obusse zur Verfügung.

Da Klosterneuburg am 1. September 1954 wieder niederösterreichisch geworden war, beschlossen die Wiener Verkehrsbetriebe im Jahr 1955, die Obuslinie Heiligenstadt – Klosterneuburg, mit deren Bau 1943 begonnen worden war, nicht zu realisieren. Die für diese Linie vorgesehenen 8 Henschel-Fahrgestelle (vermutlich auch die zwei 1944 Schwerbeschädigten) wurden 1957 verschrottet.

Fahrgestell- Nummer	Baujahr	Polizei-Kennzeichen			Abmeldung	Anmerkungen
		ab 22. 6 1944	ab 9.10. 1946	ab 22.8. 1947		
Henschel 1943/44	Lohner					
22.488	1944/49	161.301		W 76.396	12.12.1958	Bombenschaden / Wiederaufbau
22.489	1944	161.302			16.07.1944	Total-Bomben- schaden
22.490	1944	161.303	W 19.496	W 76.390	27.11.1958	Bombenschaden / Reparatur MVG Nr. 33
22.491	1944	161.304	W 19.497	W 76.391	12.12.1958	Bombenschaden / Reparatur MVG Nr. 34
22.497	1946		W 19.498	W 76.392	12.12.1958	MVG Nr. 35
22.503	1946		W 19.499	W 76.393	12.12.1958	MVG Nr. 31
22.496	1946		W 19.500	W 76.394	12.12.1958	MVG
22.498	1946		W 19.501	W 76.395	27.11.1958	MVG Nr. 30
22.499	1949			W 76.397	27.11.1958	MVG Nr. 32
22.500	1949			W 76.398	12.12.1958	MVG
22.495	1949			W 76.399	27.11.1958	MVG

MVG = Mürztaler Verkehrsgesellschaft, Kapfenberg.

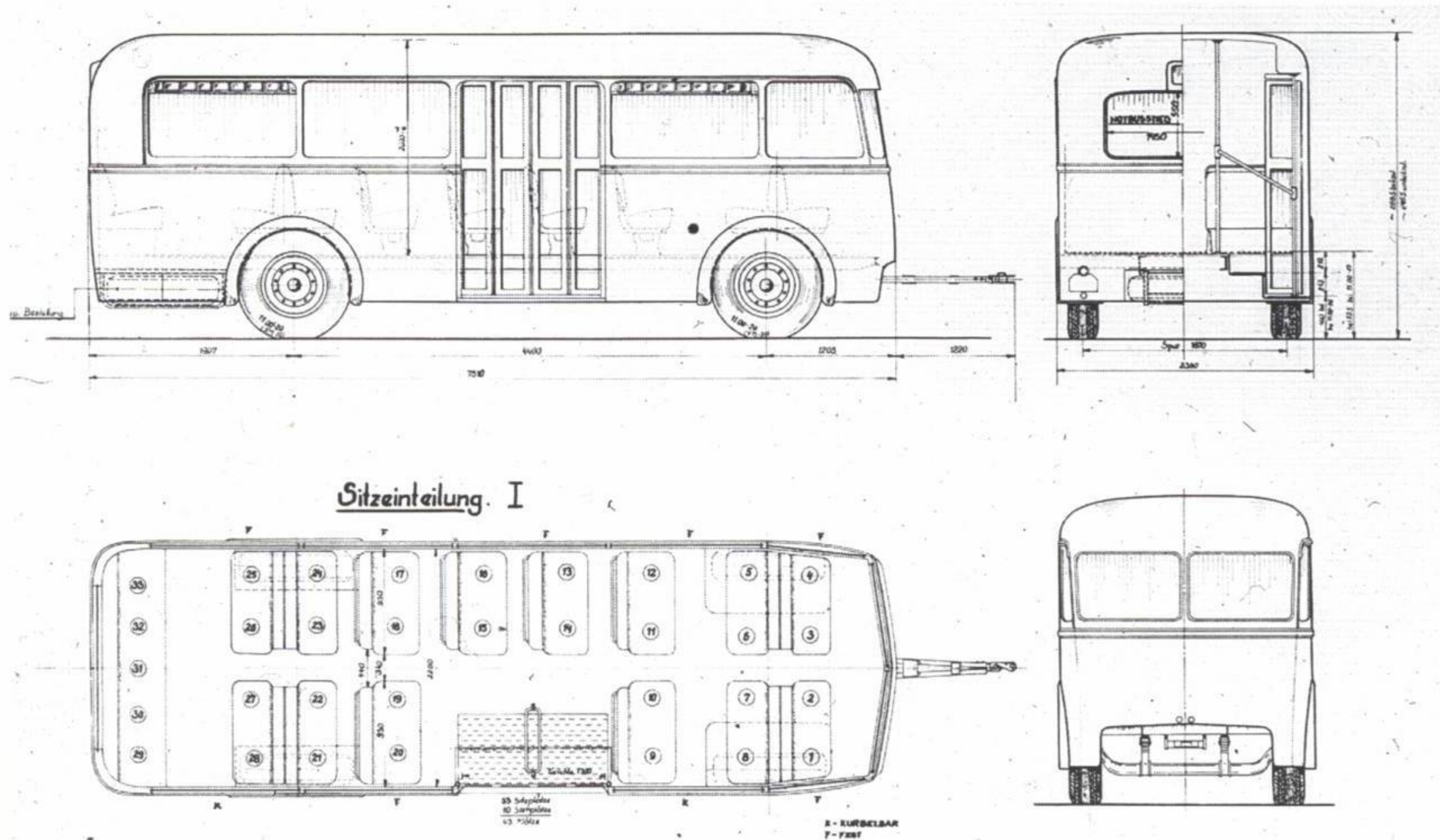
Die für den Obusbetrieb angeschafften und den Kriegshandlungen entronnenen Anhänger wurden auf der bereits am 11. März 1946 eröffneten Autobuslinie „20“ nach Klosterneuburg eingesetzt. Da in Wien bisher beim Autobusbetrieb Anhänger nicht

verwendet worden waren, gab es daher auf dieser Linie eine fühlbare Erhöhung des Platzangebotes.



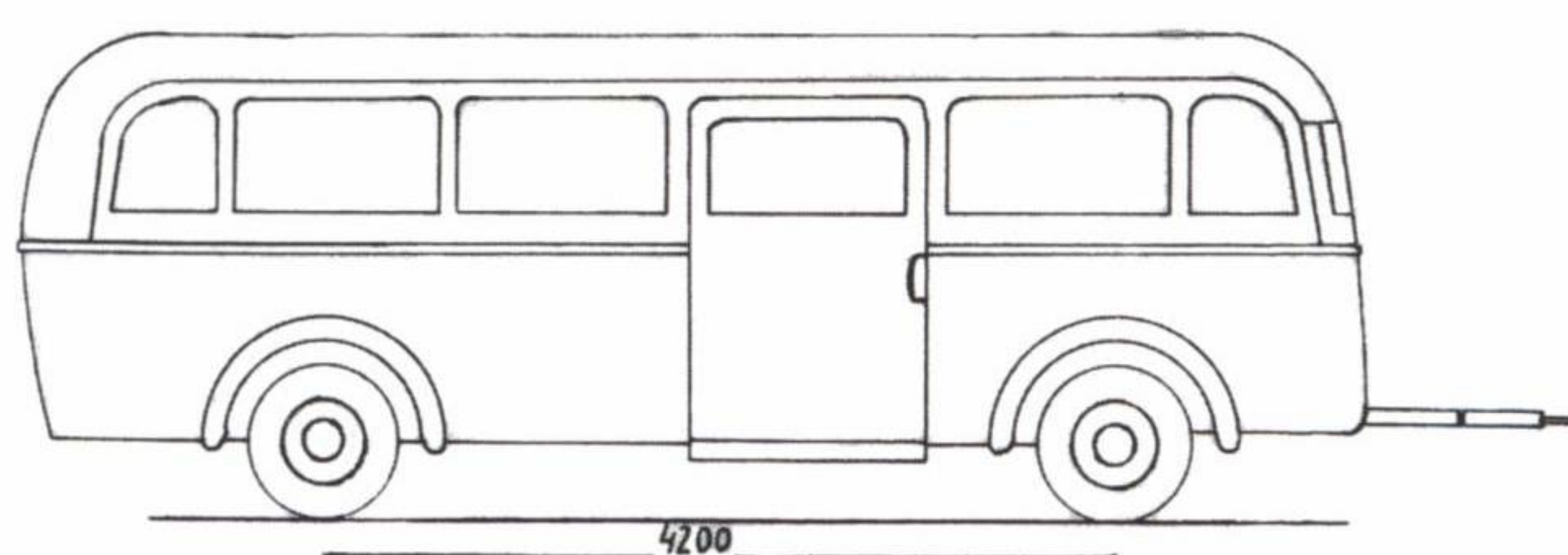
Ein Fross-Büssing-Bus der Type WIVO-D fährt mit einem OA-I - Anhänger auf der Buslinie 20 am Stift Klosterneuburg vorbei.
Wiener Linien

Als nun auf der Obuslinie 22 ab Mitte 1950 Anhängerbetrieb möglich war, kehrten drei Lohner-Anhänger zu ihrem ursprünglich geplanten Einsatz zurück. Da für den Liniendienst jedoch weitere Anhänger benötigt wurden, kamen ab 1949 noch vier Anhänger von Gräf & Stift zum Einsatz.

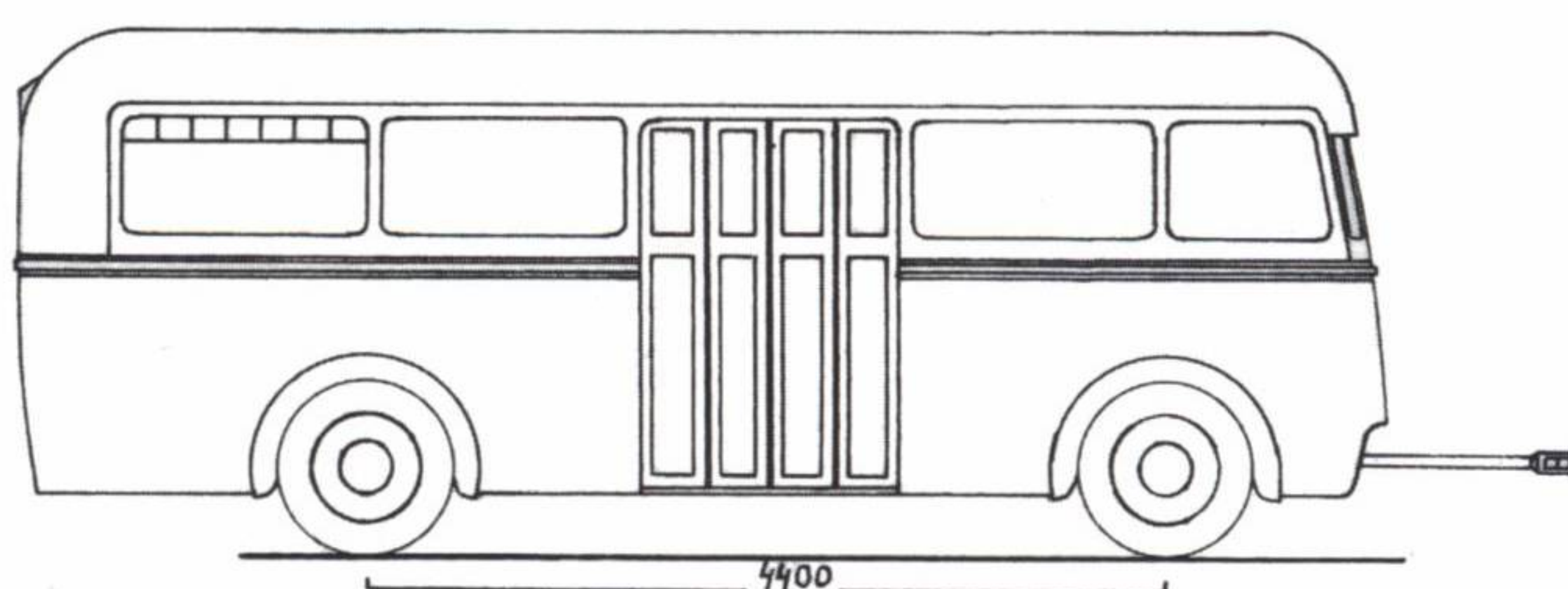


Type	Baujahr/ Firma	Fahrgestell Nummer	Interne Nummer	Kenn- zeichen	Hauptdaten
OM 5-1	1943 Lohner	44252	1	W 95 421	Zweiachsig, 28 Sitzplätze, 17 Stehplätze, Radstand 4200 mm, Länge 7200 mm, Gewicht 3,70 t, Nutzlast 3,5 t, Druckluft- Bremse, Achsdruck max. 3,6 t.
OM 5-1	1943 Lohner	44251	2	W 95 422	
OM 5-1	1943 Lohner		7	W 97 165	
OA-I	1949 Gräf		9	W 97 233	Zweiachsig, 27 Sitzplätze, 20 Stehplätze, Radstand 4400 mm, Länge 7510 mm, Gewicht 4,14 t
OA-I	1949 Gräf		11	W 97 235	
OA-I	1949 Gräf	550	13	W 97 237	
OA-I	1949 Gräf		15	W 97 239	

Trolleybusanhänger Type OM 5-1



Trolleybusanhänger Type OAI



Dkfm. Herbert Wöber



Obus-Anhänger der Lohnerwerke, Type „OM 5-1“

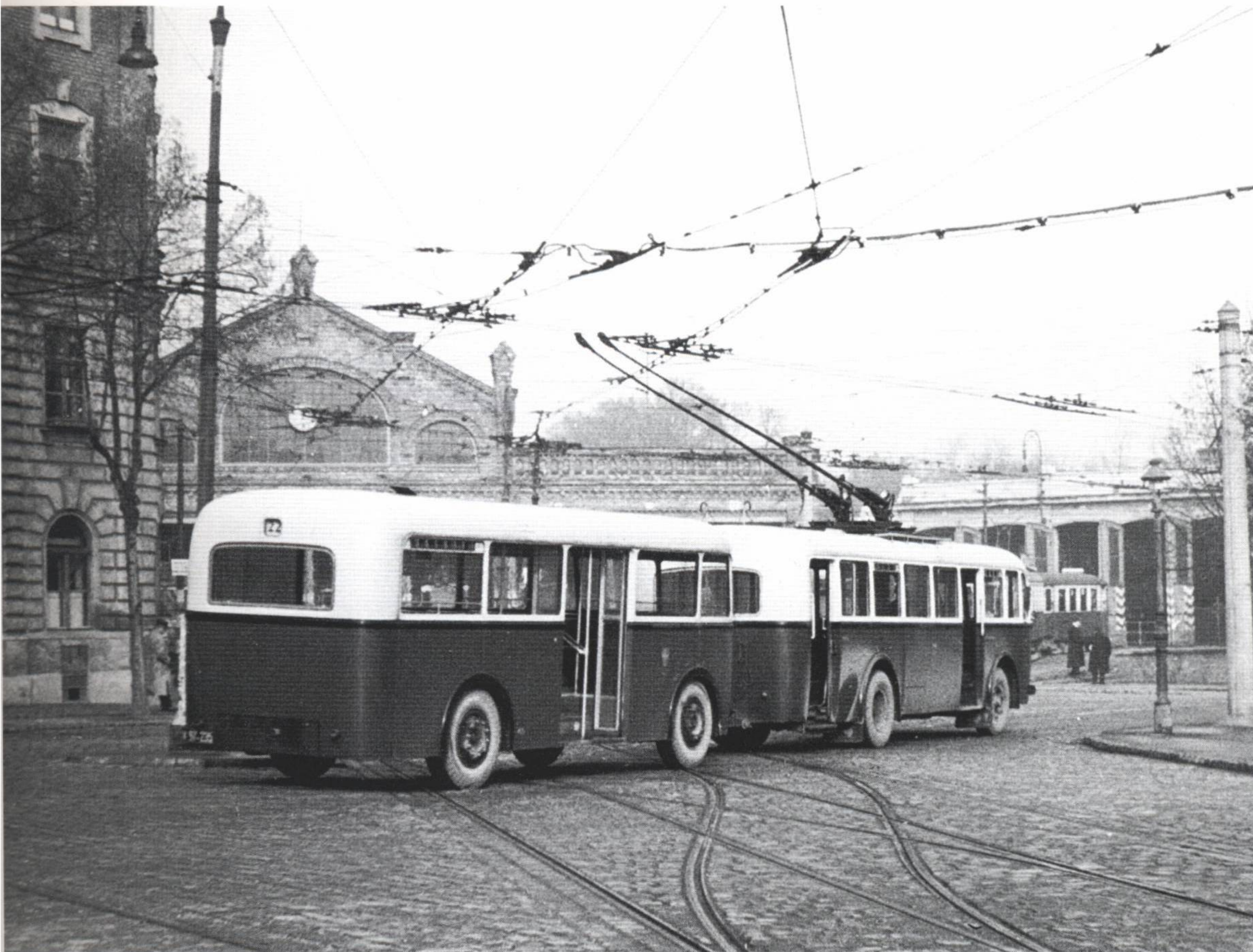
Wiener Linien



Obus-Anhänger OA-I von Gräf & Stift.

Wiener Linien

Nach 1955 wurden nur mehr die OA-I – Anhänger eingesetzt, verstärkt um die Wagen 8, 10, 16 und 17 vom Busbetrieb.



Einschub eines Obus-Zuges bei der Remise Währinger Gürtel.

Wiener Linien

Das Ende

Die Ende des Zweiten Weltkriegs errichtete Fahrleitungsanlage war nach der Betriebseröffnung in kleinen Teilen saniert worden, konnte aber doch nicht als „fortschrittlich“ bezeichnet werden. So war nach etwa zehn Betriebsjahren eine Erneuerung nötig. Der „Inselbetrieb“ weitab der Hauptwerkstätte der Straßenbahn beeinträchtigte überdies die Fahrzeug-erhaltung.

Es überraschte daher nicht, daß im Herbst 1958 die Umstellung auf Autobusbetrieb bekanntgegeben wurde. Kanalbauten veranlassten bereits im Mai und Juni 1957 sowie im Oktober 1958 mehrmals einen Autobus-Ersatzverkehr.

Am 20. November 1958 berichtete das „Neue Österreich“: „Die Obuslinie 22 vom Währinger Gürtel nach Salmannsdorf wird, wie Stadtrat Dkfm. Nathschläger in der Sitzung des Stadtsenats beantragte, durch Autobusse ersetzt werden. Wie er dazu erklärte, würden durch den Umbau des Gürtels in eine Einbahnstraße und durch die in Neustift am Walde und Salmannsdorf vorgesehenen Straßenregulierungen umfangreiche und kostspielige Änderungen der Oberleitungsanlage erforderlich sein“.

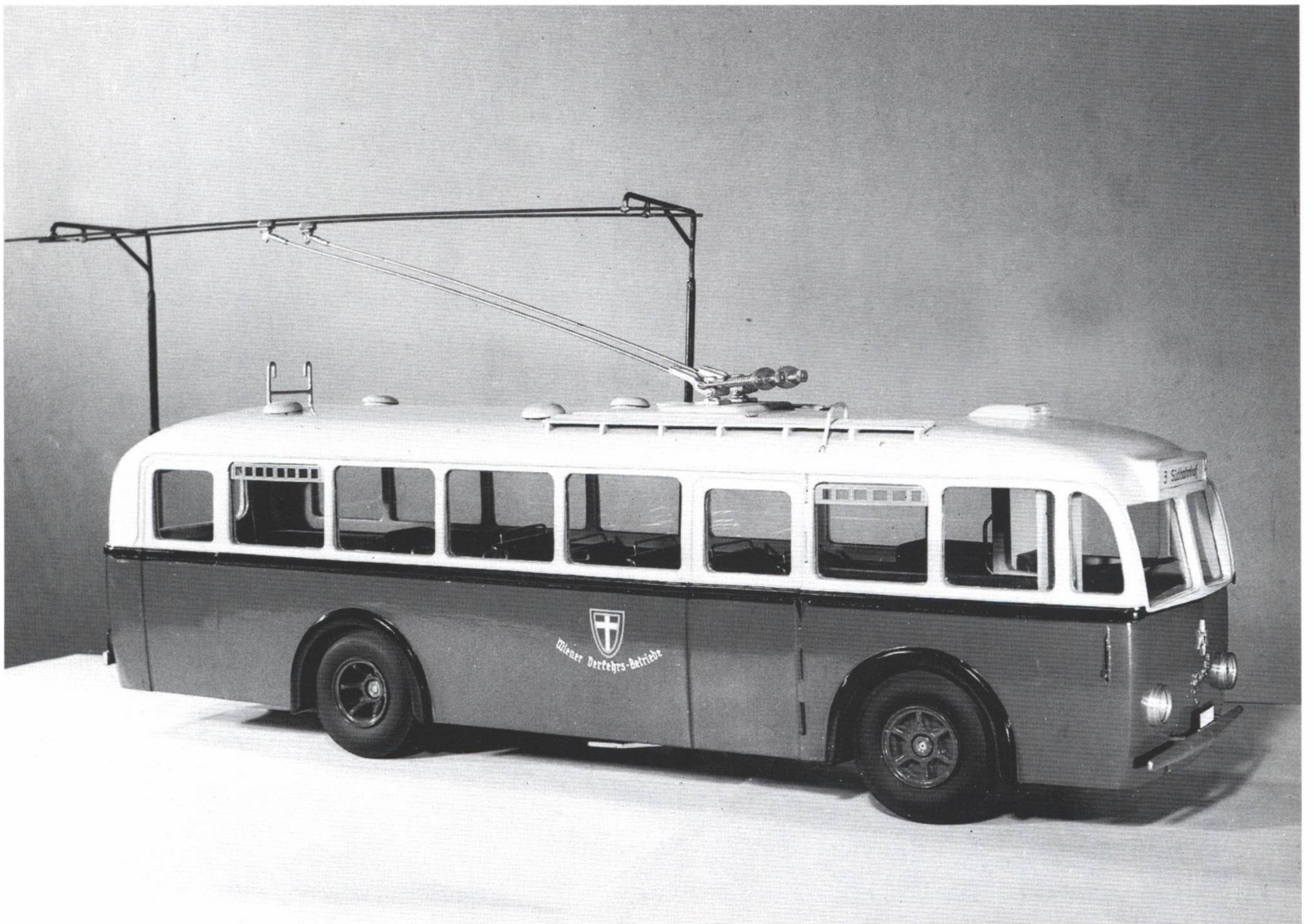
Am 2. Dezember 1958 fuhr dann der Wagen „W 76.393“ den letzten Wiener Obus-Kurs. Die Nachfolger waren Dieselsebusse der Linie 39A, die ab 29. April 1972 mit der Linie 12 zusammengelegt wurde und seither als Linie 35A betrieben wird, auf der bisher Busse aller Bauarten (Normalbusse, Doppeldecker und Gelenkbusse) zum Einsatz kamen.

Die vorhandenen zehn Obusse, sechs Anhänger und die Reserveteile wurden um 784.000 Schilling an die Mürztaler Verkehrsgesellschaft m.b.H. verkauft.

40 Wiener Oberleitungsbusse

Für (spätere) museale Zwecke hat sich noch ein äußerst desolater Motorwagen (ex W 76.391) und ebenso der Anhänger Nr. 10 bis in die heutige Zeit retten können. Ob diese Wagen jemals restauriert werden können und sogar wieder fahren werden, bleibt abzuwarten.

Bis dahin bleibt als einziges Andenken an den Wiener Obus-Betrieb nur das Modell eines Motorwagens im „Technischen Museum Wien“.



Modell eines Wiener Obus-Motorwagens, das seit 1953 an das Technische Museum Wien verliehen ist.

Wiener Linien

Obusprojekte in Wien

1. Ersatz der Straßenbahnlinien 3 und 13

Nach dem „Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich“ waren 97 niederösterreichische Gemeinden nach Wien eingemeindet und „Groß Wien“ zur „flächengrößten deutschen Stadt“ geworden. Deshalb beschloß die Stadtregierung, vor allem die neu eingemeindeten Gebiete verkehrsmäßig durch Schaffung eines raschen, leistungsfähigen und billigen Verkehrsmittels dem Stadtkern näher zu bringen. Dieser Zweck sollte durch ein Netz von Obuslinien erreicht werden, deren Errichtung überall dort ins Auge gefaßt wurde, wo der Bau von Straßenbahnlinien wegen der geringen Verkehrsdichte unwirtschaftlich war oder wegen der örtlichen Verhältnisse (enge Straßen usw.) nicht in Betracht kam.

Obusse statt Autobusse wollte man „in äußeren Bezirken dort einsetzen, wo einige Linien mit mittleren Wagenfolgen in einem Netz mit gemeinsamen Betriebshof vereinigt werden können“. In inneren Bezirken sollte der Obus „dort angewendet werden, wo es darauf ankommt, den allgemeinen Verkehr und damit auch den der öffentlichen Verkehrsmittel dadurch zu verbessern, daß letztere von der Schienengebundenheit losgelöst werden. (Straßenbahndirektor Dipl. Ing. Karl Schöber, in „Verkehrstechnik“ 5 / 5.3.1941.)

Am 31. August 1940 stellte die „Gemeinde Wien-städtische Straßenbahnen“ an das Reichsverkehrsministerium den Antrag, die Umstellung der Straßenbahnlinien 3 und 13 auf Obusbetrieb zu genehmigen. Als Begründung wurde u.a. angeführt: „Es handelt sich um zwei Rundlinien, die durch dicht bewohnte, eng verbaute Innenbezirke führen. Längs dieser meist schmalen Straßen hat sich im Laufe der Jahre eine besonders starke Geschäftstätigkeit entwickelt, die zu einem lebhaften Allgemeinverkehr, besonders aber zu starker Benützung der zwischen Gleis und Gehsteig verbleibenden Fahrbahn zur Wagenaufstellung für die Verladetätigkeit Anlaß gibt. Schon seit Jahren spielte sich daher der immer stärker gewordene Fahrzeugverkehr vorwiegend auf den Straßenbahngleisen ab, was zu immer fühlbareren gegenseitigen Hemmungen und Gefährdungen führte. Hiefür zeugt die Reisegeschwindigkeit z.B. der Linie 13, die mit 11,5 km/St. auf der Gesamtstrecke, für die verkehrsstarke Innenstrecke noch wesentlich unter diesem Wert liegt. ...

Da diesem unhaltbaren Zustand durch verkehrspolizeiliche Maßnahmen infolge der besonderen Lage und Struktur des Verkehrs nicht beizukommen ist, muß getrachtet werden, den Verkehrsfluß zu beschleunigen. Außer der Verbesserung des Verkehrszustandes, der sich auch für unsere Fahrgäste durch beschleunigte Beförderung günstig auswirkt, erzielen wir für unseren Straßenbahnbetrieb für die nächste Zeit eine dringlich gewordene Erleichterung, weil wir die frei gewordenen Straßenbahnwagen auf notleidenden Linien einsetzen können und so über die voraussichtlich noch längere Zeit hinwegkommen können, die vergehen wird, ehe wir unsere schon bestehende Absicht, neuzeitliche Wagen der im Werden begriffenen Einheitstypen anzuschaffen, in die Tat umsetzen können.“

Diesem Antrag war auch eine „Dringlichkeitsbestätigung“ des Reichsstatthalters in Wien/Bevollmächtigter für den Nahverkehr vom 31. Juli 1940 beigelegt, nach der die Umstellung der Straßenbahnlinien 3 und 13 auf Obusbetrieb aus verkehrstechnischen Gründen unbedingt erforderlich und als vordringlich zu betrachten sei.

Auf Grund dieser Argumente genehmigte der Reichsverkehrsminister mit Erlaß K 32 18532 vom 21. Oktober 1940 grundsätzlich diese Umstellung. Am 27. Jänner 1941 stellte dann die Straßenbahndirektion beim Reichsstatthalter in Wien nicht nur den Antrag auf Genehmigung der Obuslinie, sondern auch den Antrag „um Befreiung von der uns gemäß ‚Kundmachung

Danach ergab sich, daß die Linienführung zum überwiegenden Teil der Gleisführung der Straßenbahn [Linie 3 von der Schleife Wallensteinplatz bis Margaretenplatz 6,7 km; Linie 13 von der Schleife Alserstraße bis Schleife Ghegaplatz 5,8 km; Linie 5 nur an Sonn- und Feiertagen zu befahrende Obusstrecke parallel zur Straßenbahn vom Wallensteinplatz zum Praterstern 2,5 km] folgte. Abweichungen wurden an folgenden Stellen beantragt:

1. *Linie 13:* a) Streckenführung ab Sankt-Elisabeth-Platz über Belvederegasse und Mommsengasse weiter geradlinig zum Ghegaplatz mit Schleifenführung. Dabei wäre die Endschleife der Straßenbahnlinie 18 G zweimal gekreuzt und durch die Mommsengasse wieder zurückgefahren worden. [Der vor dem alten Süd- und Ostbahnhof gelegene Ghegaplatz – vor 1906 Bahnplatz, auch Bahnhofplatz, Südbahnplatz genannt – wurde 1957 zur Errichtung des neuen vereinigten Süd- und Ostbahnhofs verbaut.]

b) An Stelle des Straßenzuges Johann-Strauß-Gasse – Lambrechtgasse – Leibenfrostgasse – Leebplatz [Vor 1938 und von 1945 bis 1982 Phorusplatz, heute verbaut.] Streckenführung nur in der Belvederegasse – Rainergasse – Blechturmstraße – Ziegelofengasse.

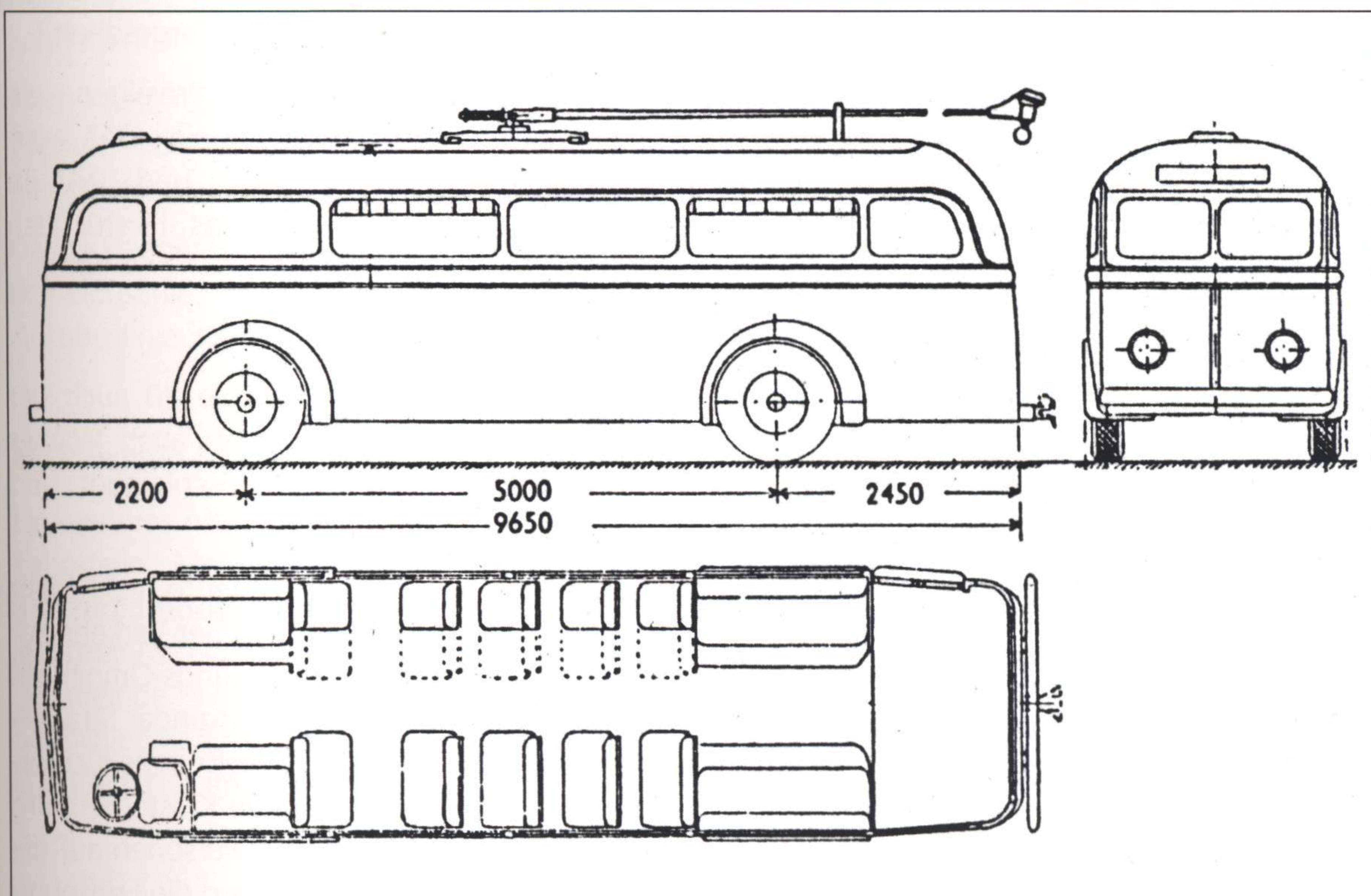
2. *Linie 3:* a) Zur Verkürzung der Zwischenschleife Schönbrunner Straße – Ramperstorfergasse – Margaretenstraße sollte die Privatstraße im „Margarethenhof“ zwischen Pilgramgasse und Margaretenstraße benutzt werden (!!).

b) In der Zwischenschleife beim Wallensteinplatz Benützung der Kaschlgasse in einer Richtung als Verbindungsstück.

3. *Linie 5:* a) An Stelle der Trunnerstraße in unmittelbarer Verlängerung der Nordwestbahnstraße in beiden Richtungen Benützung der Straße „Am Tabor.“

b) Am Praterstern wäre als Endschleife die annähernd dreieckige Gartenanlage zwischen Nordbahnstraße, Reichsbrückenstraße [jetzt Lasallestraße] und sogenannter Verbindungsstraße im Sinne des Uhrzeigers umfahren worden.

Im Normalbetrieb sollten die Linien mit Obussen der Normgröße VDK O II, in Spitzenzeiten auch mit Anhängern, in einer Wagenfolge von 2 bis 5 Minuten betrieben werden. Inklusive einer nötigen Reserve waren 50 Obusse vorgesehen.



Typenskizze des Obus-Motorwagens für den geplanten Ersatz der Straßenbahnlinien 3 und 13

Archiv Dkfm. Herbert Wöber

Wiener Oberleitungsbusse

Für die Unterbringung der Obusse waren die Straßenbahn-Betriebsbahnhöfe Favoriten und Brigittenau vorgesehen. Als Zubringerlinien hierfür wurden folgende Straßen vorgeschlagen:

1. Betriebsbahnhof Favoriten – Pernerstorfferstraße – Laxenburgerstraße – Hubgasse – Favoritenstraße – Südtiroler Platz (Ostseite) – Wiedner Gürtel; zurück Wiedner Gürtel – Südtiroler Platz (Westseite) – Laxenburgerstraße – Erlachgasse,
2. Betriebsbahnhof Brigittenau – Wexstraße – Jägerstraße in beiden Richtungen.

Aktenmäßig ist über dieses Obusprojekt nichts mehr feststellbar. Eine Reihe von Fakten dürften aber die Realisierung verhindert haben. Zunächst hatte schon der „Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften“ im August 1940 einen „Rohstoffbedarf an Eisen und Stahl“ von insgesamt 655 Tonnen (48 Obusse rund 505 t, 14 km Oberleitungsanlage rund 140 t, Wagenhallenumbau rund 10 t) geschätzt. Weiters hätte die Kreuzung von insgesamt 19 Straßenbahnstrecken weitgehende Umbauten erfordert. Zusätzlich wäre der Umbau der bestehenden elektrischen Straßenbeleuchtung erforderlich gewesen. Mit Ausnahme der Strecken der Linie 3 von der Währinger Straße bis zum Wallensteinplatz und der Linie 5 in der Nordbahnstraße, wo Lichtmasten standen, war seinerzeit die Straßenbeleuchtung auf den Querdrähten der Straßenbahn verlegt worden. Neue Straßenbeleuchtungsanlagen hätten über der Obusfahrlleitung in 8 Meter Höhe angeordnet werden müssen.

Die Straßenbahnlinie 3 fuhr bis zum 6. April 1945 weiter und wurde nach Ende des Zweiten Weltkrieges nicht mehr in Betrieb genommen. Der „13er“ konnte nur bis zum 21. Feber 1945 geführt werden. Nach Behebung der Kriegsschäden verkehrte die Straßenbahnlinie 13 wieder vom 1. Dezember 1947 bis zum 1. Juli 1961. Diese Strecke wird seither mit Autobussen der Linie 13 bzw. 13A befahren.

2. Ersatz der Straßenbahnlinien 34 und 40

Straßenbahn-Direktor Schöber erstatte in der Ratsherrensitzung vom 27. Feber 1941 den Bericht „Der derzeitige Stand und die künftige Entwicklung der städtischen Straßenbahnen“. Neben der Errichtung der Obuslinie „22“ Währinger Gürtel – Salmansdorf, war auch die Umstellung der Straßenbahnlinie „40“ Börse – Linnéplatz und der ab 25. Feber 1940 eingestellten Straßenbahnlinie „34“ Wexstraße – Barawitzkagasse auf Obusbetrieb vorgesehen.

Dieses Projekt hätte – im Zusammenhang mit den unter 1. und 3. angeführten Projekten – ein zusammenhängendes Obusnetz ergeben. Die Umstellung der Straßenbahnlinie „34“ wäre wohl die Zufahrtsstrecke für die Garagierung von Obussen der Linien „22“ und „24“ im Betriebsbahnhof Wexstraße gewesen. Spätere Planungen sahen allerdings hierfür den Betriebsbahnhof Grinzing vor.

3. Obuslinie Heiligenstadt – Klosterneuburg

Nach dem *Obusprojekt 1940* sollte neben der Umstellung der Autobuslinie 20 auch der Verkehr zwischen der neu eingemeindeten Stadt Klosterneuburg und dem alten Wiener Stadtgebiet durch Errichtung einer Obuslinie „wesentlich verbessert, beschleunigt und verbilligt“ werden.

Wann die Anträge zur behördlichen Bewilligung gestellt worden sind, ist heute nicht mehr feststellbar. Der Reichsstatthalter in Wien erteilte am 9. März 1944 den „Wiener Verkehrsbetrieben“ die Genehmigung zur „Einrichtung und zum Betrieb einer Oberleitungs-Omnibuslinie von Wien 19. Bez., Boschstraße (Stadtbahnhaltestelle Heiligenstadt) – Grinzinger Straße – Heiligenstädter Straße – Berliner Straße [Anmerkung: von 1938 bis 1945 hießen die Klosterneuburger Straße ab dem Nußdorfer Platz in Wien und die Wiener Straße in Klosterneuburg so] bis Wien, 26. Bez., Klosterneuburg (Niedermarkt) zur Beförderung von Personen auf die Dauer von 30 Jahren“. Für die betriebsfertige Herstellung der Obus-Anlage und die Eröffnung des Betriebes wurde eine Frist bis 1. Juni 1945 festgesetzt. Die Zu- und Rückführung der

Wagen war über eine zusätzliche Oberleitungsstrecke über die Albrechtstraße bis zum Adolf-Hitler-Platz vorgesehen.

Mit den Bauarbeiten wurde offenbar schon 1943 begonnen, denn im „Verwaltungsbericht der Wiener Verkehrsbetriebe“ für 1944 findet man folgende Hinweise: „Der Umbau der Garage Klosterneuburg zu einer Obuseinstellhalle wurde vollendet. Für die Fahrleitungsanlagen der beiden Obuslinien nach Klosterneuburg und Salmansdorf wurden 40 Eisen- und 200 Holzmaste aufgestellt. In den Obusunterwerken wurden die Licht- und Heizungsanlagen installiert.“

Für die geplante Obuslinie „24“ nach Klosterneuburg waren folgende Gleichrichter-Unterwerke bis auf die elektrische Einrichtung fertiggestellt worden: 19., Kahlenberger Straße 2A, 19., Berliner Straße (jetzt wieder Heiligenstädterstraße) 157 und 26., Berchtesgadnerhofgasse 31 (jetzt wieder Klosterneuburg, NÖ).

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges konnte wegen der tristen Material- und Arbeitslage mit einer Fertigstellung dieser Obuslinie nicht gerechnet werden. Die Bevölkerung des 26. Wiener Gemeindebezirkes Klosterneuburg hatte jedoch berechtigte Wünsche für eine bessere Verkehrsanbindung zur Innenstadt. Die Gemeindeverwaltung beschloß daher, zusätzlich zu den bestehenden Linienverkehren der Firmen Zuklin & Co und Kolda eine weitere Autobuslinie nach Klosterneuburg-Kierling einzurichten. Da der Stadtbahnbetrieb nach Heiligenstadt wegen der Kriegsschäden unterbrochen war, wählte man als vorläufigen Ausgangspunkt den Nußdorfer Platz (Anschluß an die Straßenbahnlinie D). Der Betrieb der Autobuslinie mit dem Signal „20“ wurde am 11. März 1946 aufgenommen.

Knapp danach war am 29. Juni 1946 das „Verfassungsgesetz betreffend die Änderung der Grenzen zwischen den Bundesländern Niederösterreich und Wien (Gebietsänderungsgesetz, Landesgesetzblatt für Wien Nr. 14/1954) beschlossen worden, nach dem Klosterneuburg wieder eine niederösterreichische Stadt werden sollte. Wegen Einspruchs der sowjetischen Besatzungsmacht konnte dieses Verfassungsgesetz aber erst am 1. September 1954 in Kraft treten.

In der Zwischenzeit wurden die Baumaßnahmen für die Obuslinie fortgesetzt. Im Unterwerk Kahlenbergerdorf (Heiligenstädter Straße 157) wurde weiter installiert, 1948 weitere 169 Fahrleitungsmaste aufgestellt, aber auch 62 wieder entfernt und 133 Maste gestrichen.

Nach Wiedereröffnung des Stadtbahnbetriebs fuhr ab 20. September 1954 – wie ursprünglich geplant – die Autobuslinie 20 ab der Stadtbahnstation Heiligenstadt, allerdings in die nun niederösterreichische Stadt Klosterneuburg.

Da die Wiener Stadtverwaltung offensichtlich kein Interesse mehr weder an der Fertigstellung der Obuslinie, noch am Weiterbetrieb der Autobuslinie hatte, erfolgte die Einstellung der Autobuslinie 20 am 27. November 1955.

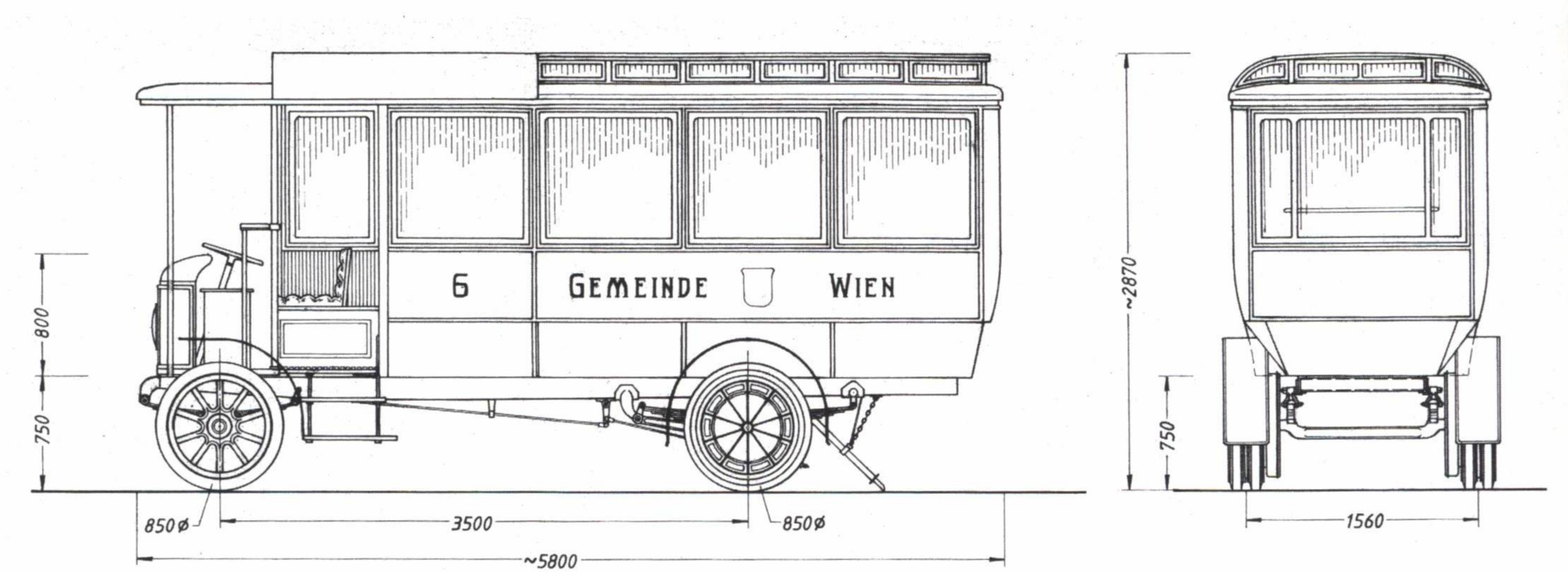
4. Obuslinie Meidling – Liesing

Ein weiteres nicht ausgeführtes Wiener Obusprojekt ist die Linie „Wien 12. Bez., Stadtbahnhaltestelle Meidling-Hauptstraße über Breitenfurter Straße, Atzgersdorf nach Liesing (Perchtoldsdorfer Straße)“, für die der Bauplan in der Zeit vom 11. bis 24. April 1944 „zu jedermanns Einsicht offengelegt“ wurde. Interessant ist, daß bereits Anfang 1941 die „Gemeinde Wien-städtische Straßenbahnen“ den Neubau einer zweigleisigen Straßenbahnlinie „durch die Breitenfurter Straße nach Liesing“ vorgesehen hatten. Wegen des hohen Eisenbedarfes im Krieg hatte dieses Projekt aber keine Aussicht auf Genehmigung.

Wiener Oberleitungsbusse



Der im Jahr 1909 gelieferte Reserverwagen AI 761 unmittelbar nach seiner Abladung im Bahnhof Vorgartenstraße. Dieses Fahrzeug ohne Lizenznummer bekam jene Lizenznummer des Wagens aufgesteckt, für den er ersatzweise fuhr. **Wiener Linien**





Die Wagen 7 und 6 begegnen einander in der Neigungsstrecke bei Neustift am Walde.

Wiener Linien



Stolz läßt sich das Personal der „Gleislosen Bahn“ in den ersten Betriebstagen fotografieren.

Archiv Dkfm. Herbert Wöber



Die Wagen 8 und 7 stehen abfahrbereit in Salmansdorf zur Fahrt über die starken Steigungen nach Pötzleinsdorf. Wiener Linien



Der viermotorige Versuchs-Motorwagen bei einer seiner wenigen Probefahrten mit dem Anhänger. Wiener Linien

Wiener Oberleitungsbusse

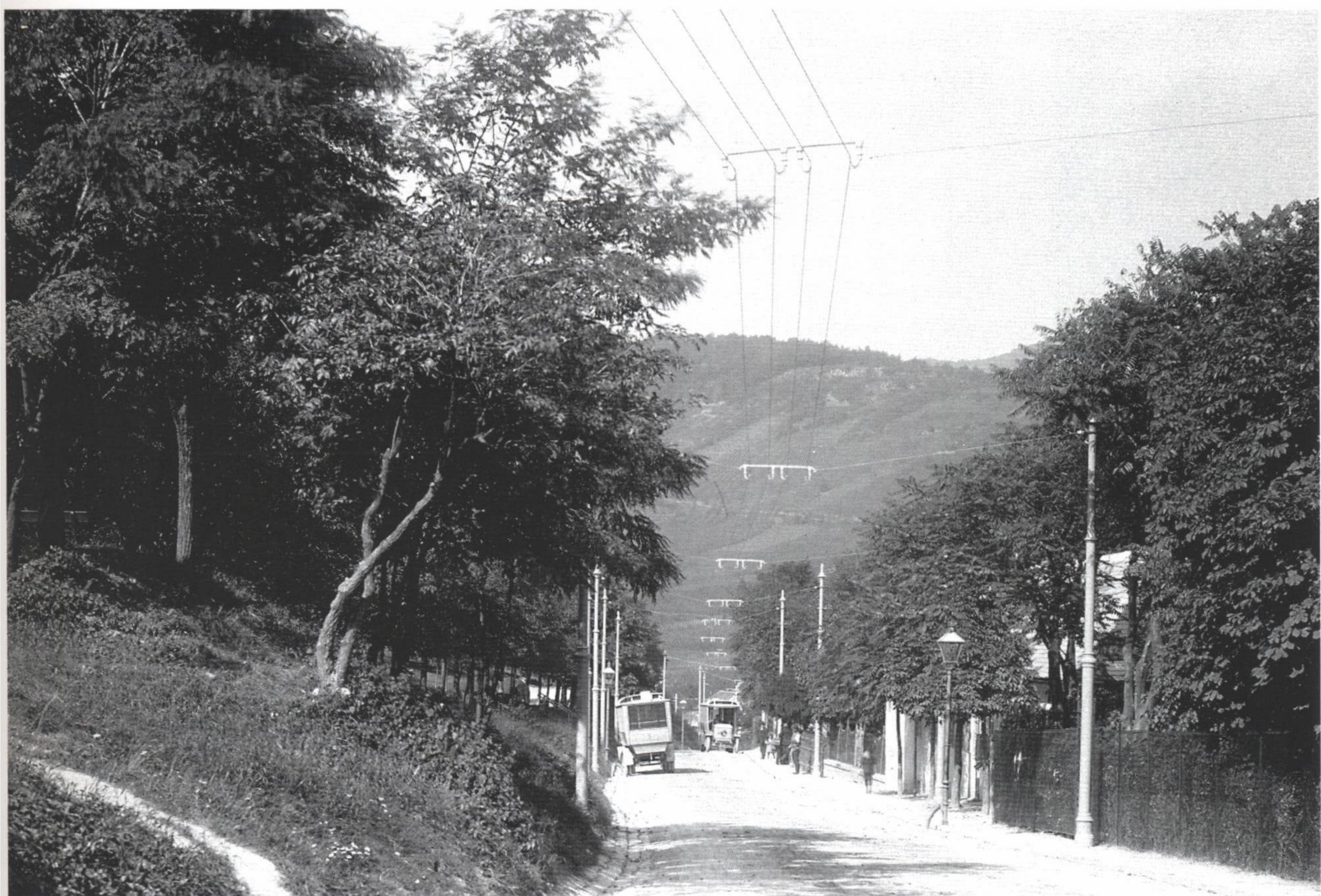
Endstation der städt. Automobil-
Unternehmung.

Salmannsdorf, Wien XVIII/4, Hameastraße.



Ansichtskarte von der Endstation in Salmannsdorf bei der Celtesgasse.

Archiv Dkfm. Herbert Wöber



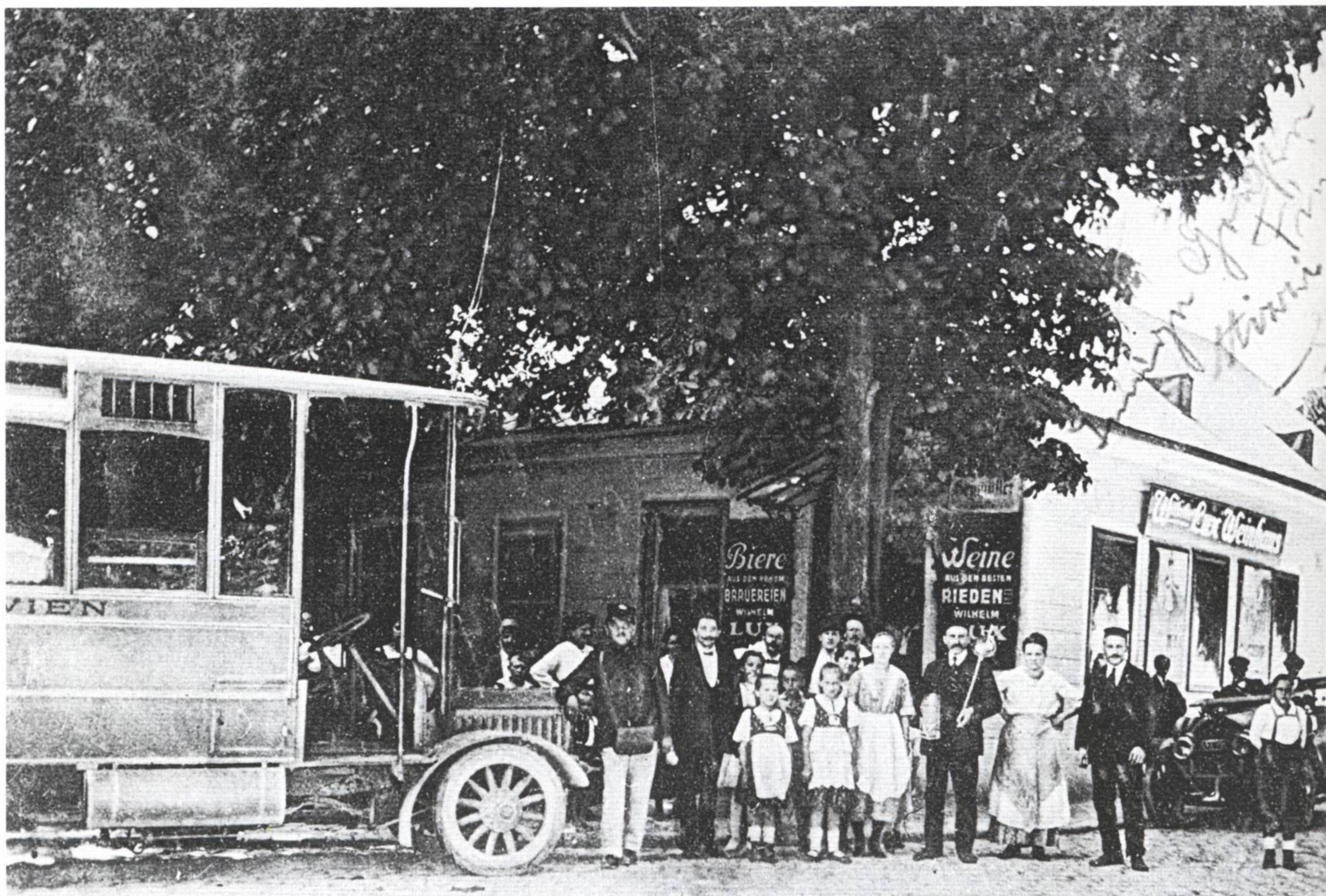
Der bergab fahrende Wagen 6 trifft den „Gegenwagen“ in Neustift am Walde.

Wiener Linien



Die Wagen 8 und 6 in der Garage der „Gleislosen Bahn“ in der Pötzleinsdorfer Straße Nr. 100.

Wiener Linien



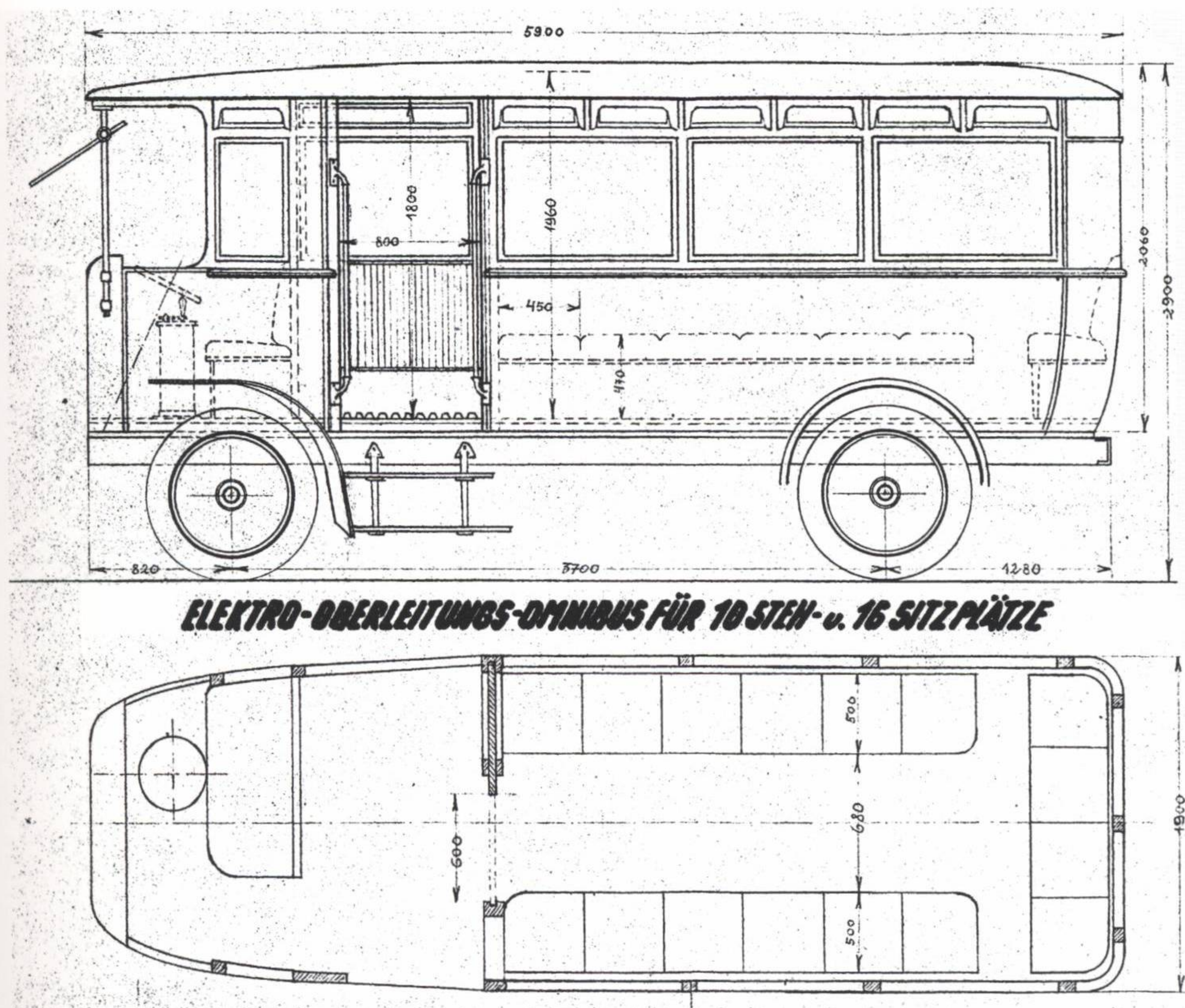
Eine Rarität ist dieses Betriebsbild des ehemaligen Benzinautobusses 4 als Wagen der „Gleislosen“ vor der Abfahrt in Pötzleinsdorf.

Archiv Dkfm. Herbert Wöber



Der Austro-Daimler-Wagen Nr. 4 unmittelbar vor der Abfahrt in Pötzleinsdorf. (Juni 1927)

Archiv Dkfm. Herbert Wöber



Zeichnung der Umbauwagen (Betriebsnummern 4 - 7).

Archiv Paul Golob



Zeichnung des Wagens 8 der „Gleislosen Bahn“.

Otto Binder



Auf diesen Bildern des Wagens Nr. 5 sieht man die Funktion der „Bergstütze“: Links in der Betriebsstellung (angehoben) und rechts abgesenkt, um ein Zurückrollen des Wagens zu vermeiden.

Wiener Linie



Der modernisierte Wagen 4 in der Endstation Salmannsdorf.

Archiv Dkfm. Herbert Wöber



An einem der letzten Betriebstage wartet Wagen 4 - bereits im Rechtsverkehr - in der Endstation Pötzleinsdorf auf die Abfahrt
Wiener Linien

Wiener Oberleitungsbusse



Die letzte Neuanschaffung: Der im Jahr 1929 gelieferte Wagen 3 der Automobilfabrik Perl A.G. in Atzgersdorf steht in der Remise in der Pötzleinsdorfer Straße: 30 PS-Motor, Kraftübertragung über Schneckengetriebe und Differential. Deutlich ist auch die Sandstreu-
vorrichtung zu sehen, die normalerweise nur bei Straßenbahnen üblich ist.

Wiener Linien



Der Kontaktwagen wird am Motorwagen Nr. 3 angebracht

Wiener Linien

Wiener Oberleitungsbusse



Auf diesem Bild des „Perl“-Wagens ist der links neben dem Lenkrad stehende Fahrschalter zu sehen.

Wiener Linien



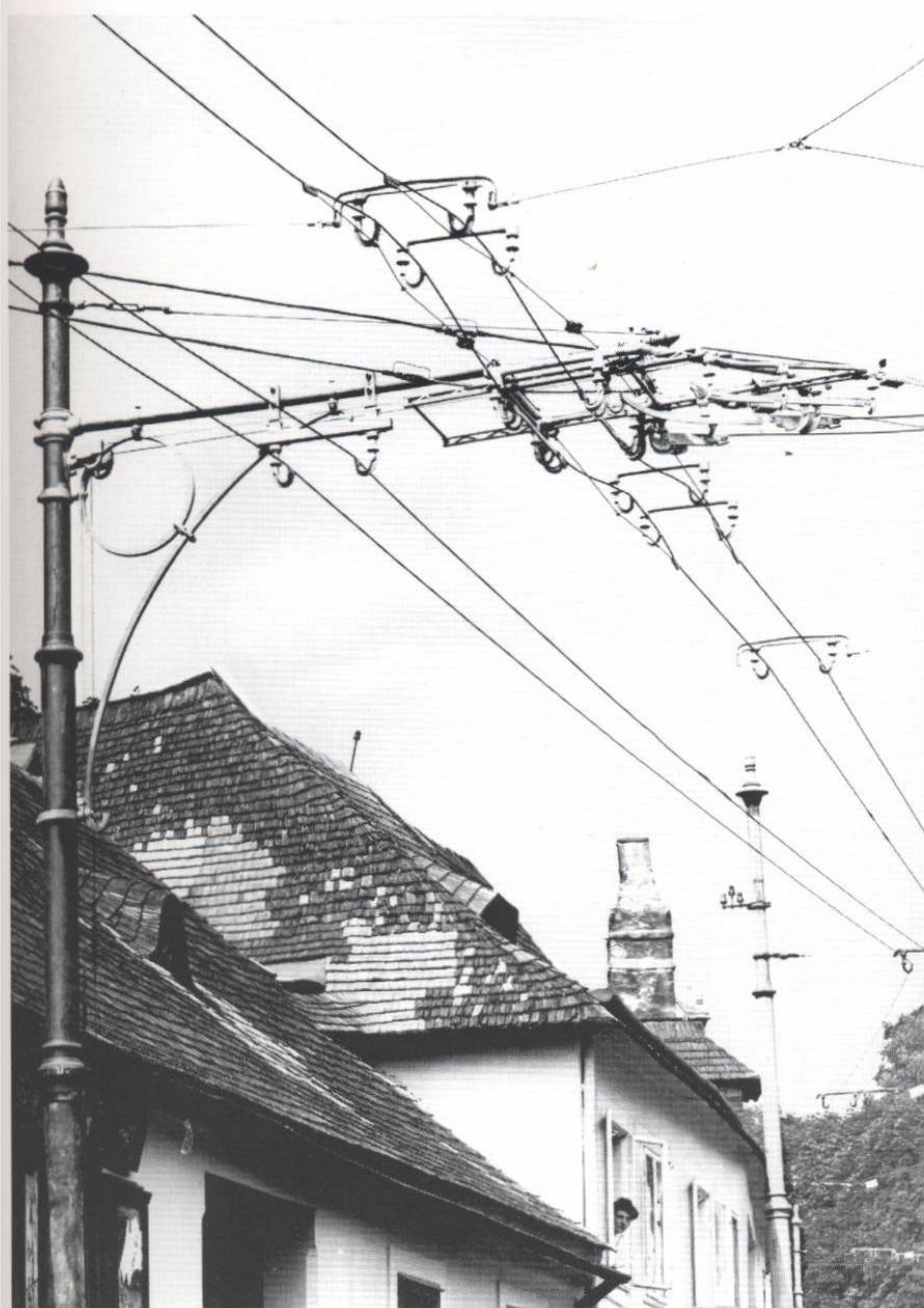
Die Wagen 3, 5 und 4 im Jahr 1938 in der Garage . Es dürfte sich um eine Inspektion durch den Garagenleiter handeln.

Wiener Linien

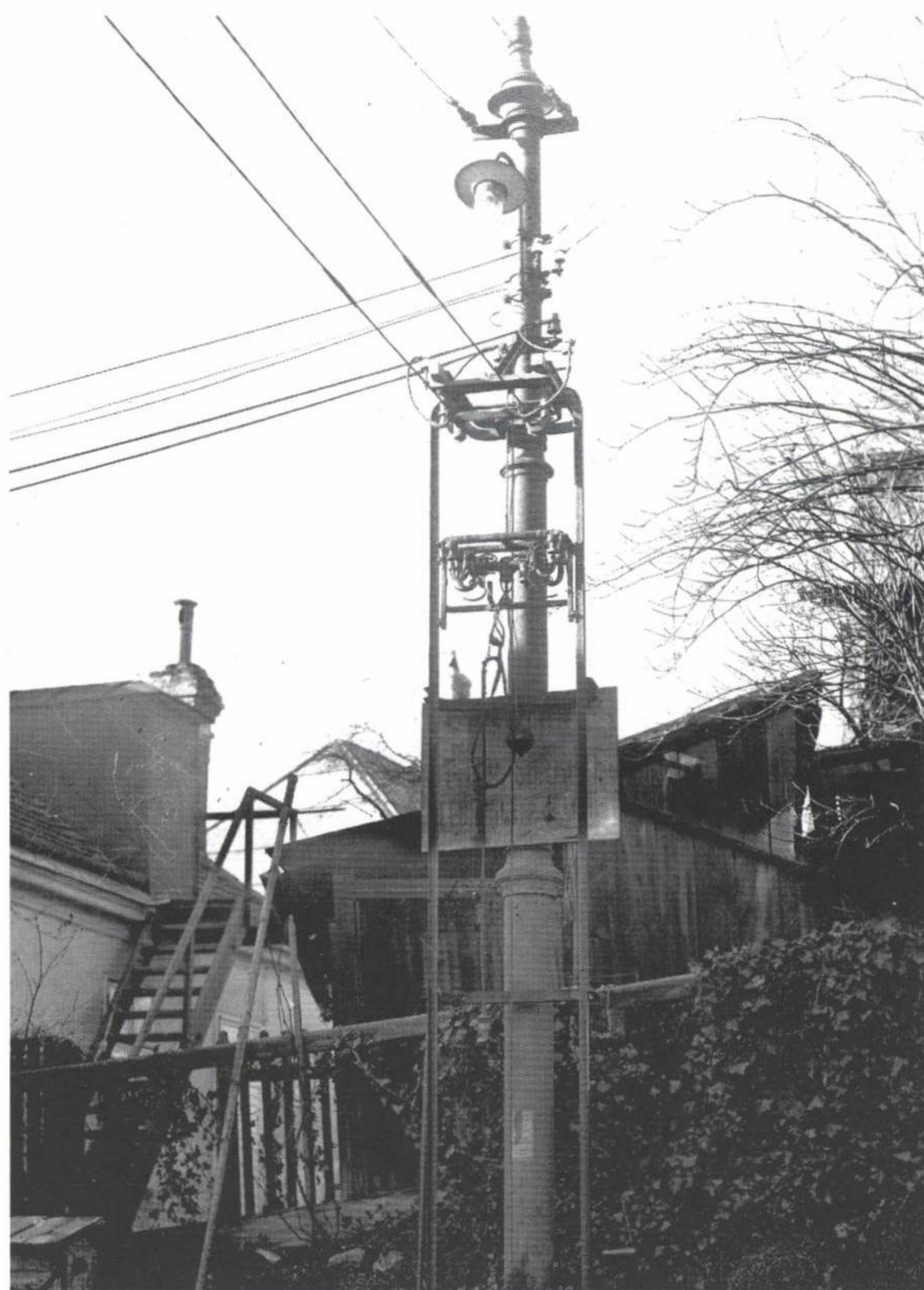


Der Wagen 3 einige Tage vor der Betriebseinstellung auf der Kreuzung Pötzleinsdorfer Straße - Khevenhüllerstraße. Unmittelbar hinter dem Wagen befand sich die Garage der „Gleislosen Bahn“.

Wiener Linien



Oberleitungs-Abzweigweiche von der Strecke in die Garage Pötzleinsdorfer Straße 100. Am Mast ist der Seilzug für das Stellen der Weiche zu erkennen. Wiener Linien



Der Mast in der Garage, auf dem die Kontaktwagen zur Oberleitung aufgezogen wurden.

Wiener Linien

Wiener Oberleitungsbusse



Nach der Einstellung der „Gleislosen“ rollt der Wagen 3 zum letzten Mal zur Pötzleinsdorfer Straße, um abtransportiert zu werden.
Wiener Linien



Wagen 3 beim Abtransport zur Verschrottung.

Wiener Linien



Wagen 3 beim Abtransport zur Verschrottung.

Wiener Linien



Der Perl-Wagen Nr. 3 fährt hier zum letzten Mal an der Endstation Pötzleinsdorf vorbei. Straßenbahnschaffner und Fahrgäste der Linie 41 schauen interessiert zu.

Wiener Linien

Wiener Oberleitungsbusse



Das Ende der Elektrobusse 5 und 4 im Altmateriallager Simmering.

Archiv Prof. Harald Marincig



Abfahrt eines Obus-Motorwagens mit dem Probekennzeichen W.0352 beim Bahnhof Währinger Gürtel zur ersten Probefahrt. Die Scheinwerfer des Wagens sind nach den damaligen Normen verdunkelt. (1944)

Wiener Linien

Wiener Oberleitungsbusse



Fahrversuche in der Endschleife Salmannsdorf.

Wiener Linien



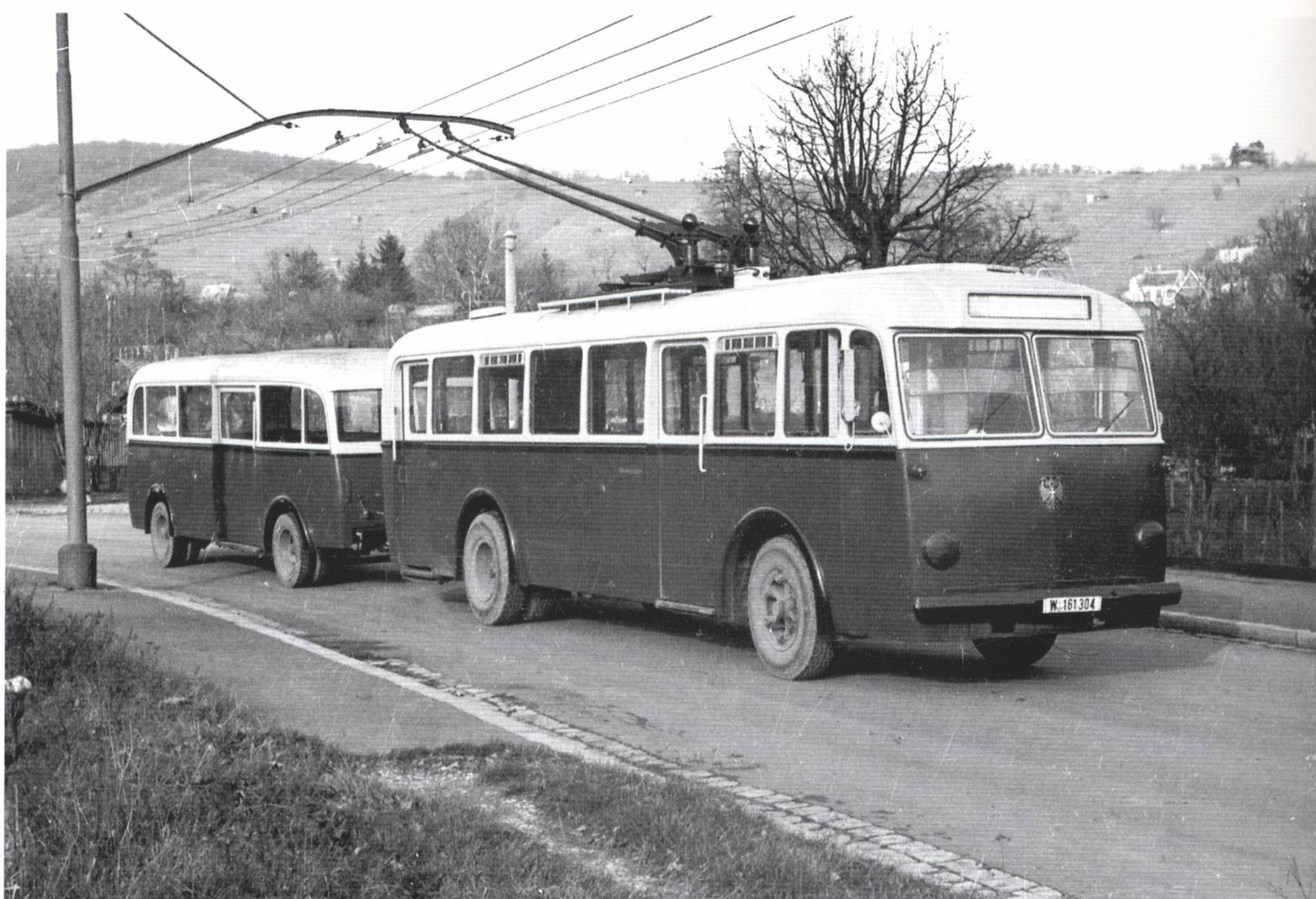
Probefahrt in der Schleife Salmannsdorf.

Wiener Linien



Fahrversuche in der Kurve der Endstation Salmannsdorf.

Wiener Linien



Erste Probefahrt mit Anhänger. Verwendet wird ein Lohner-Anhänger Typ OM 5-1.

Wiener Linien



Wiener Linien



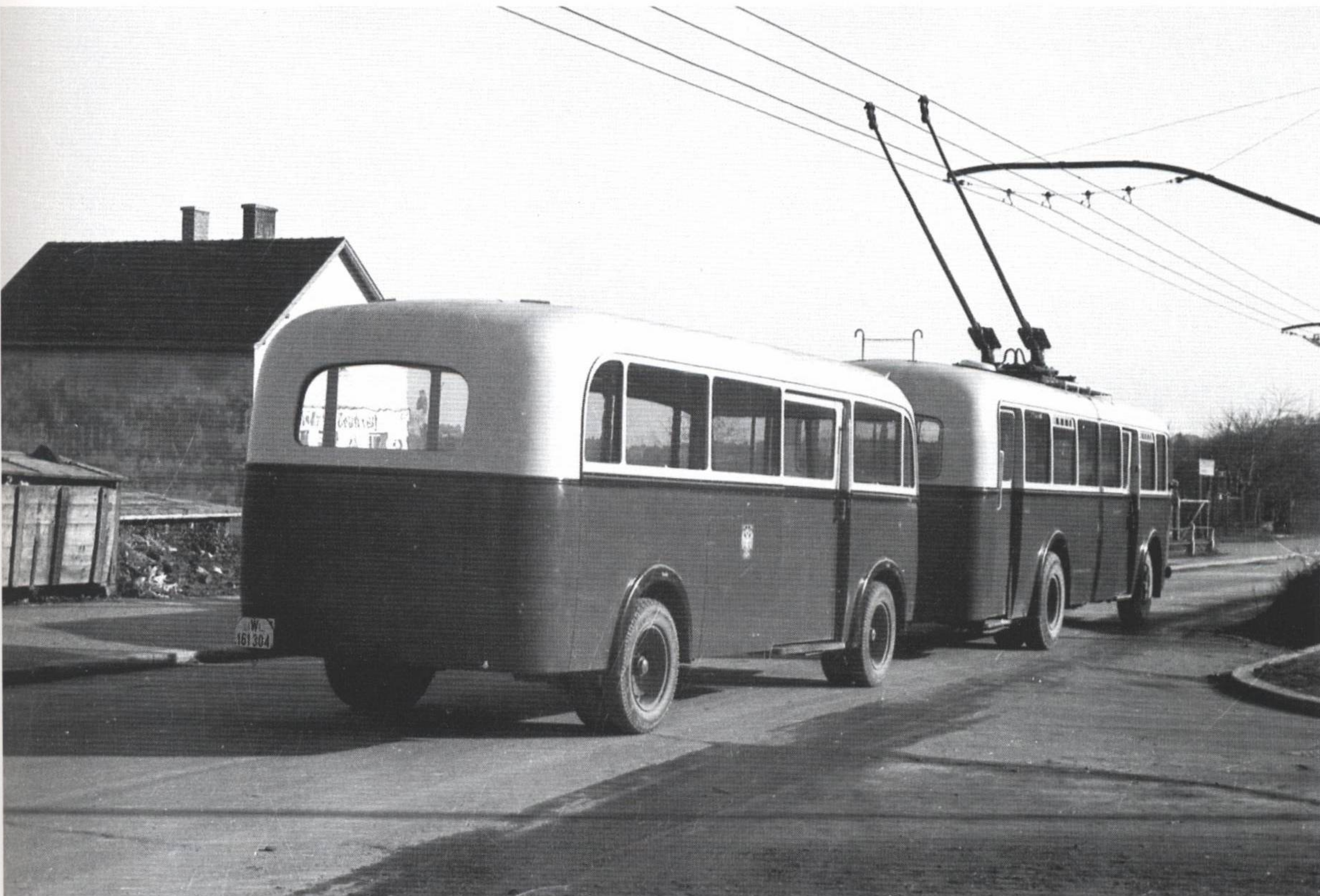
Wiener Linien



Wiener Linien

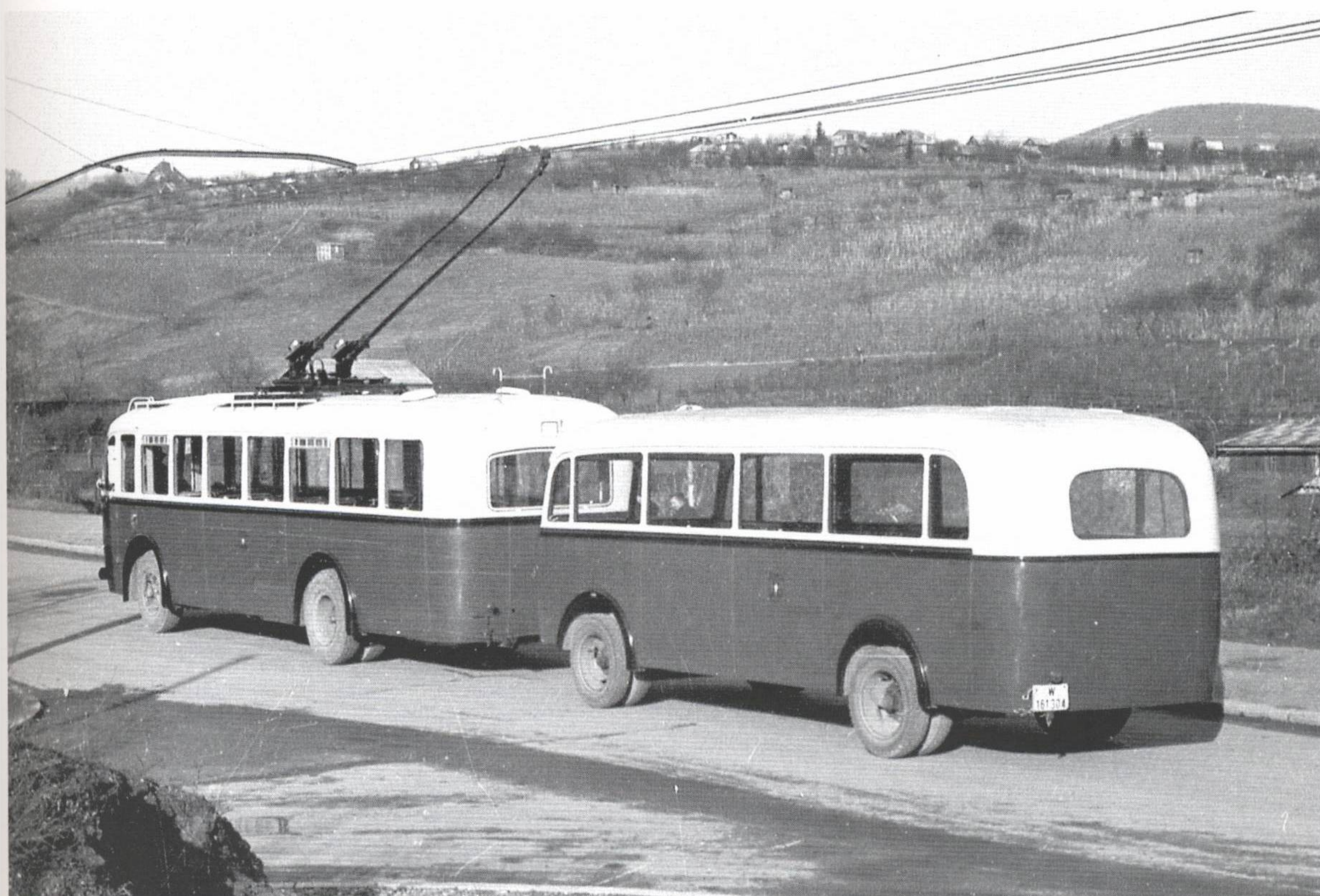


Wiener Linien



Probefahrt in der Krottenbachstraße mit einem OM-5-1-Anhänger...

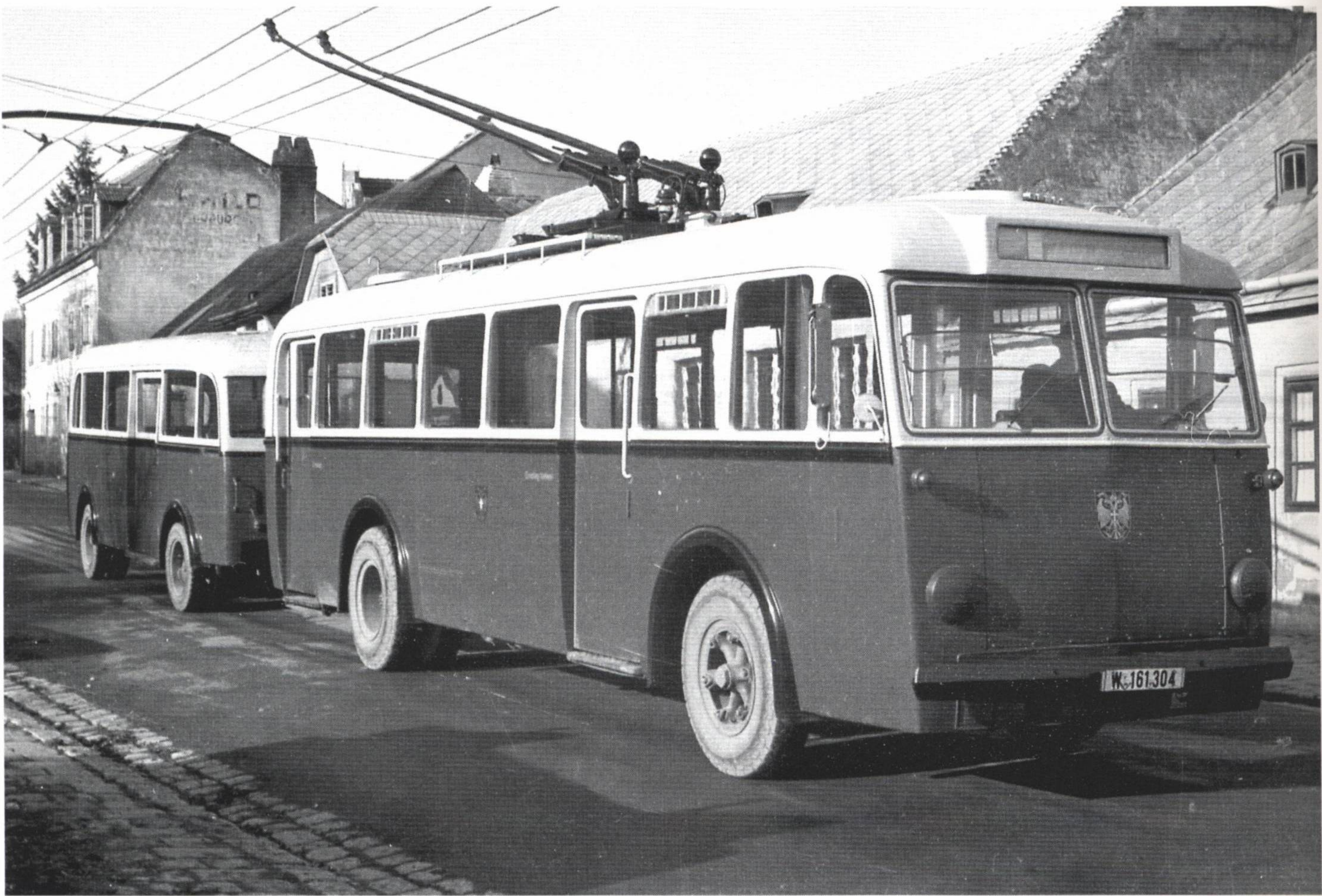
Wiener Linien



...der nach geltendem deutschen Verkehrsrecht das gleiche Kennzeichen wie der Motorwagen trägt.

Wiener Linien

Wiener Oberleitungsbusse



Wiener Linien



Eine der letzten kommissionellen Probefahrten vor Aufnahme des Betriebes.

Wiener Linien



Auf den folgenden Bildern wurde eine knapp vor Aufnahme des Personenverkehrs durchgeführte Einschulungsfahrt für die Obus-Lenker mit dem Wagen 19500 auch gleich als „Fotofahrt“ verwendet.

Wiener Linien



Wiener Linien

Wiener Oberleitungsbusse



Wiener Linien



Wiener Linien

Wiener Oberleitungsbusse



Wiener Linien



Wiener Linien



Die Eröffnungs-Zeremonie in der Halle 1 der Remise Währinger Gürtel mit Bürgermeister Dr. h.c. Theodor Körner (links mit weißem Bart), dem späteren Bundespräsidenten.

Wiener Linien



Die Ausfahrt des Eröffnungs-Wagens 19501 aus der Rückseite der Halle 1 der Straßenbahnremise Währinger Gürtel in die Semperstraße.

Wiener Linien



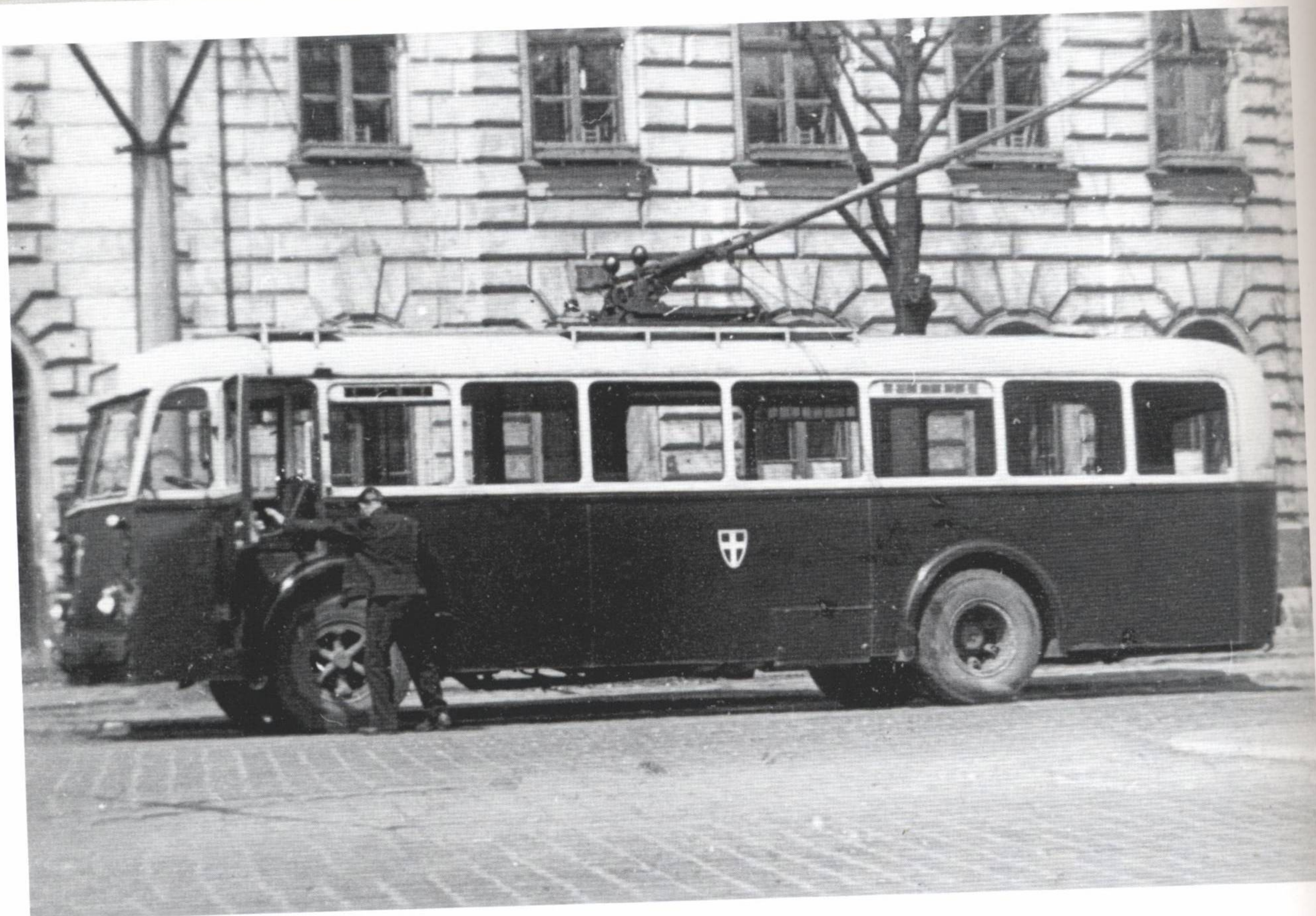
Die Feier zur Eröffnung des Personenverkehrs auf der Obus-Linie 22 in Salmannsdorf am 9. Oktober 1946.

Wiener Linien



Am Eröffnungstag drängen sich die Wiener in Salmannsdorf in das neue Verkehrsmittel.

Wiener Linien



Dkfm. Herbert Wöber

Die Wiener Obusse hatten eine eigene Türe zum Lenkerplatz.



Innenraum eines Wiener Obus-Motorwagens. Da der Lenker eine eigene Türe hatte, war der Lenkerplatz zum Fahrgastraum ursprünglich mit einer fixen Wand und einer „Notschlupfvorrichtung“ im unteren Teil abgetrennt. Später wurde statt dessen eine Türe eingebaut.
Archiv Prof. Harald Marincig



Wagen 19499 den ersten Tagen des Personenverkehrs der Linie 22.

Wiener Linien



19496 in der Anfangsstelle der Linie 22 vor der Remise Währinger Gürtel.

Wiener Linien



Beim Einbiegen von der Döblinger Hauptstraße in die Billrothstraße begegnet der Obus dem Triebwagen K 2374 der Linie 38.
Wiener Linien



W 76.390 unmittelbar vor dem Speisepunkt in der Krottenbachstraße bei der Obkirchergasse. Die von der Straßenbahn übernommenen Signale (Bogenviereck mit Loch) am Oberleitungs-Ausleger bedeuten: 12 km/h Höchstgeschwindigkeit.
Wiener Linien



In Neustift am Walde.....

Wiener Linien



Das „Gesicht“ der Wiener Obusse.

Dkfm. Wolfgang Tatra



Obus W 76.393 biegt von der Billrothstraße in die Krottenbachstraße ein.

Wiener Linien



W 76.393 im Liniendienst.

Wiener Linien



Drei Wiener Verkehrsmittel auf einem Foto: Am Viadukt über die Nußdorfer Straße ein „alter“ Stadtbahnzug (Typen N, n, n₁), darunter ein Triebwagen Type T auf der Linie 37/40 und der Obus-Motorwagen W 76.393 beim Einbiegen von der Döblinger Hauptstraße in den Währinger Gürtel (1950).

Wiener Linien



Ausweichen war für den Obus kein Problem.

Wiener Linien



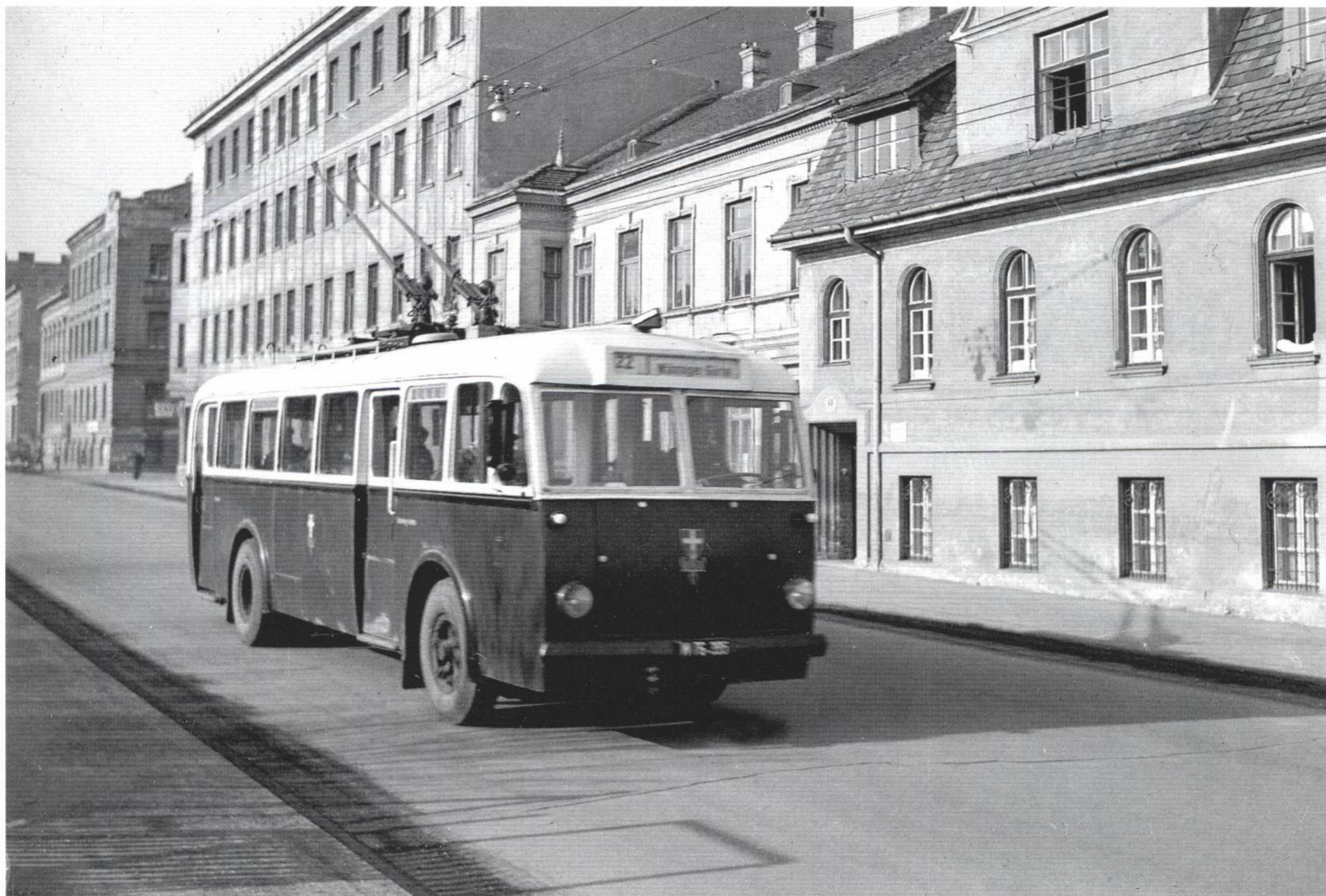
W 76.393 hält Stehzeit in Salmansdorf

Harald Herrmann



„Ausg'steckt is“: Obus W 76.395 fährt an einer für Neustift am Walde typischen „Buschschank“ vorbei.

Wiener Linien



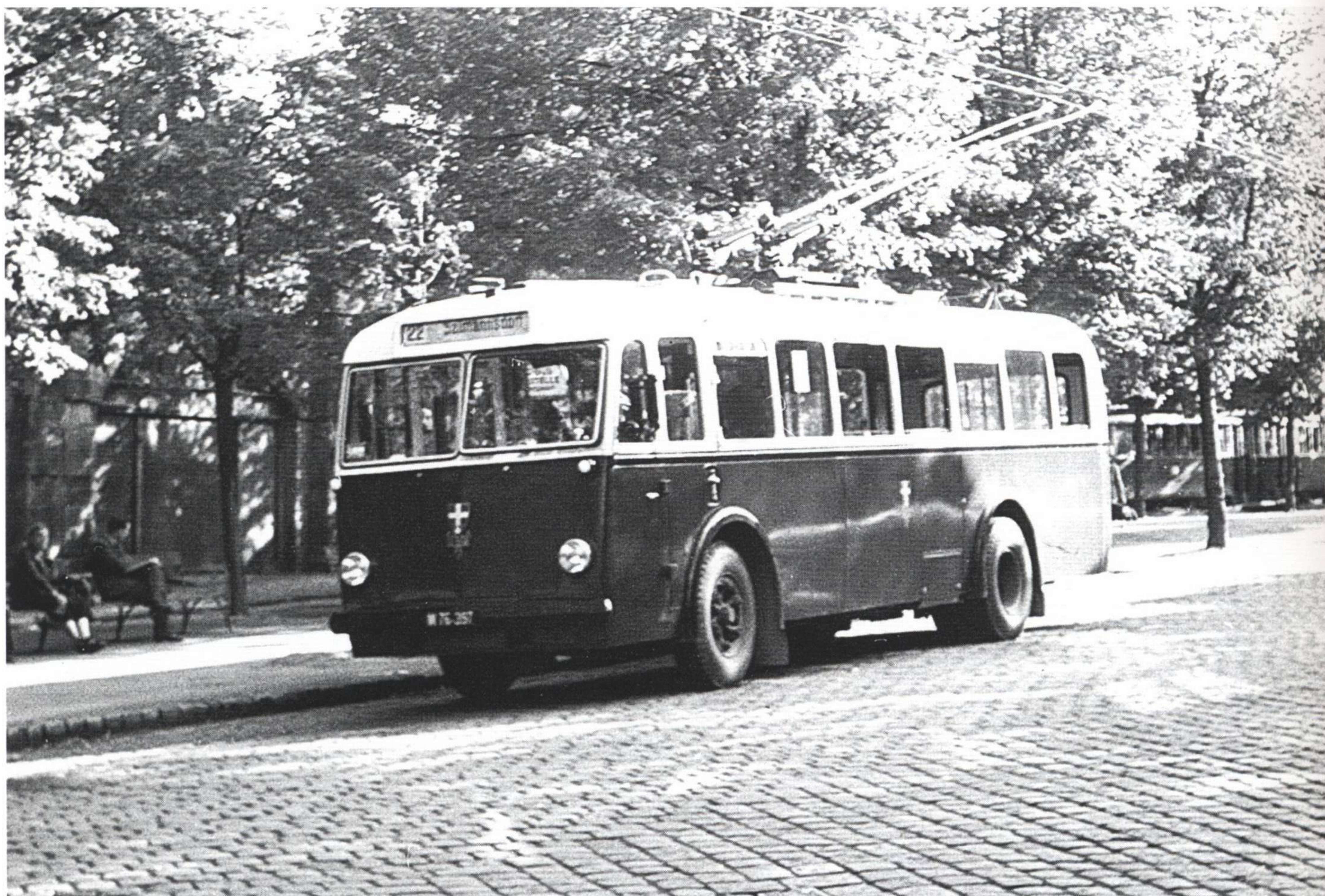
Wiener Linien



Bei den Wiener Obus-Motorwagen wurde die vordere (Ausstiegs-) Tür elektropneumatisch vom Lenker betätigt, die hintere (Einstiegs-) Tür mußte von den Fahrgästen händisch bedient werden.

Wiener Linien

Wiener Oberleitungsbusse



Obus W 76.397 am 4. August 1949 unmittelbar vor der Abfahrt nach Salmannsdorf.

media wien



Obus in der Endstation vor dem Bahnhof Währinger Gürtel.

Dkfm. Herbert Wöber

Wiener Oberleitungsbusse

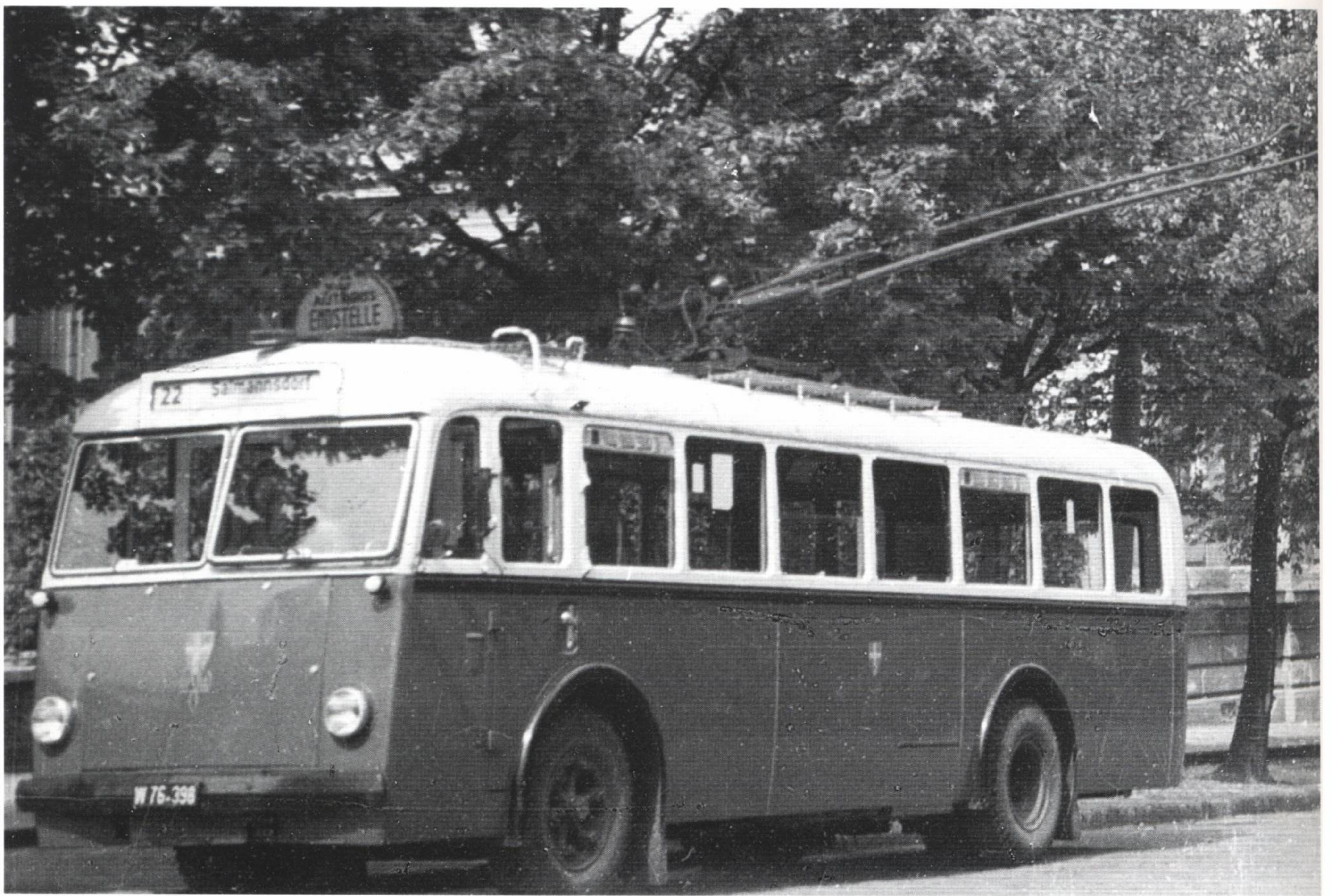


W 76.397 in der Krottenbachstraße am 4. August 1949.

media wien



Der W 76.398 hat schon das Signet der „Wiener Stadtwerke“, die im Jahr 1949 gegründet wurden.



Obus W 76.398 in der Endstelle vor der Remise Währinger Gürtel.



Obus-Motorwagen W 76.398 vor dem Fahrleitungs-Speisepunkt in der Krottenbachstraße.

Harald Herrmann

Wiener Oberleitungsbusse



Kupplungsvorrichtung der Wiener Anhänger. Im Bild wird der OM 1-5 - Anhänger Nr. 3 an einen Fross-Büssing „W IV O“-Bus angekuppelt.

Wiener Linien



Gräf & Stift - Anhänger OA-I im Autobusbetrieb der Linie 20 hinter einem Saurer-Bus Type BT 4500 am Nußdorfer Platz.

Wiener Linien



Motorwagen W 76.395 mit OA-I - Anhänger in der Krottenbachstraße. Am Dach des Motorwagens ist das „Anhängerdreieck“, das bis in die 1960er-Jahre an jedem Bus oder LKW mit Anhänger sichtbar sein mußte.

Prof. Harald Marincig



Obus W 76.391 in der Krottenbachstraße mit falschem Zielschild, da sich der Wagen auf der Fahrt zum Währinger Gürtel befindet.

Mag. Alfred Luft

Wiener Oberleitungsbusse



Noch sind die Spuren des Krieges in der Krottenbachstraße zu sehen.

Mag. Alfred Luft



In den 1950er-Jahren zeigte die Krottenbachstraße noch ländliches Flair.

Mag. Alfred Luft

Wiener Oberleitungsbusse



Obus W 76.397 unmittelbar vor der Abfahrt nach Salmannsdorf.

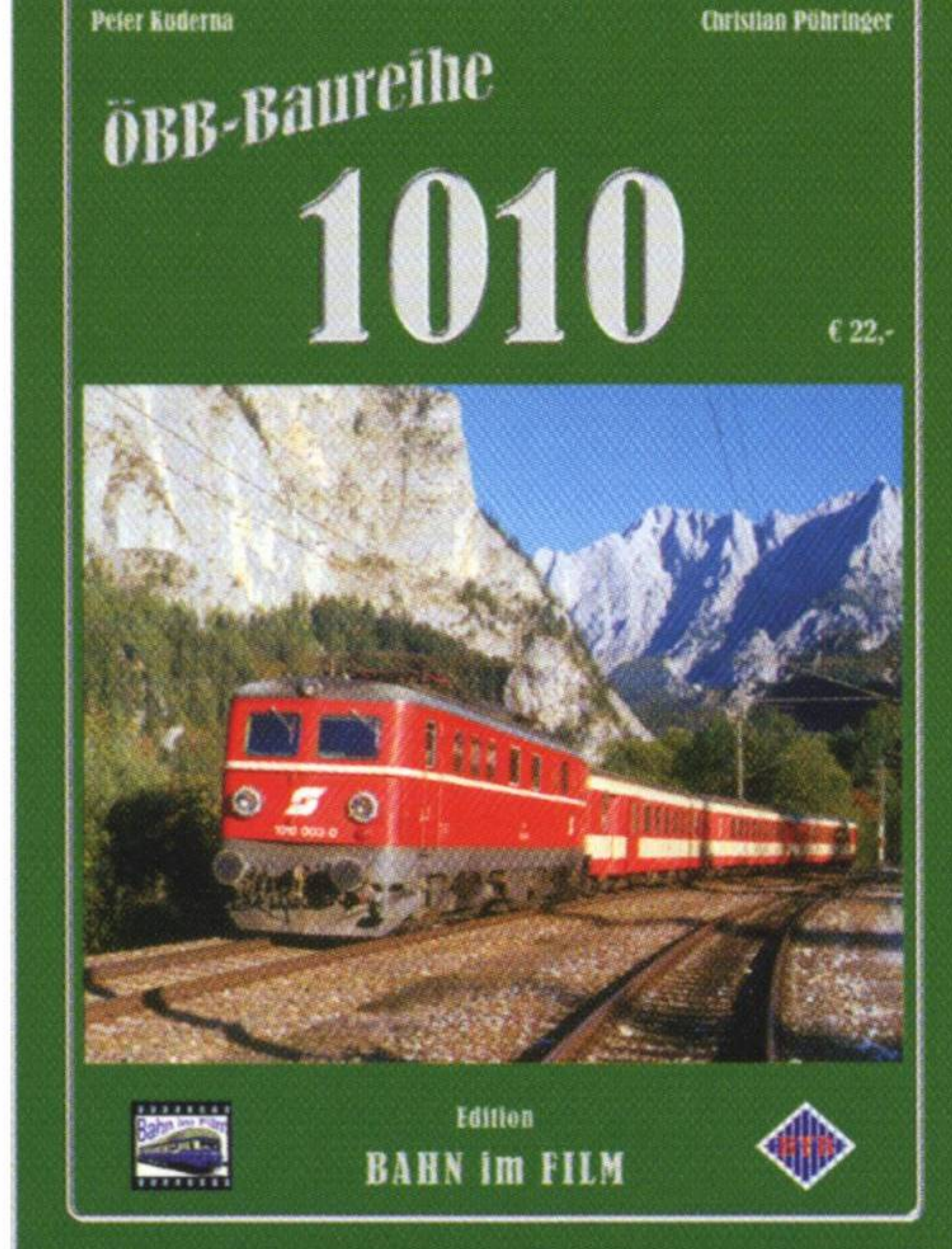
Linie	von — nach	Fahr-zeit	Erster	Letzter
Zug				
317	Kagran—Groß-Enzersdorf	37	450	2340
	Aspern—Kagran	16	516	—
	Englisch-Feld—Kagran	28	528	—
	Eßling, Schule—Kagran	26	518	—
	Groß-Enzersdorf—Kagran	37	—	2247
	mit Anschluß zum Ring	37	527	019
331	Floridsdorf, Peitlgasse—Stammersdorf	13	509	—
	Franz-Josefs-Kai—Stammersdorf	35	531	2055
	Groß-Jedlersdorf—Franz-Josefs-Kai	29	518	—
	Stammersdorf—Franz-Josefs-Kai	36	527	2017
	Stammersdorf—Floridsdorf Am Spitz mit Anschluß zum Ring	15	—	2322
	Stammersdorf—Floridsdorf Am Spitz	15	—	014
	Floridsdorf Am Spitz—Stammersdorf	15	—	030
	Stammersdorf—Floridsdorf, Peitlgasse	13	—	049
	(siehe auch 31 und 231)			
	Perchtoldsdorf, Brunnerg.—Mödling	12	454	—
	Mauer—Mödling	30	548	2327
360	Mödling—Mauer	30	510	2246
	Mödling—Perchtoldsdorf, Brunnergasse	12	—	001
Autobus 7	Karlsplatz—Börse	11	659	1952
	Börse—Karlsplatz	11	712	1951
W = An Werktagen.				

Linie	von — nach	Fahr-zeit	Erster	Letzter
Zug				
Autobus 8	Schottentor — Weiskirchnerstraße	11	700	1949
	Weiskirchnerstraße — Schottentor	11	715	2002
Autobus 9	Bellariastraße — Schwedenplatz	10	652	1953
	Schwedenplatz — Bellariastraße	10	704	2004
Autobus 19	Kagran—Breitenlee	13	502	2220
	Kagran-Neu-Eßling (Siedlung Teufelsfeld)	18	512	2220
	Kagran—Raasdorf	23	530	2220
	Raasdorf—Kagran	23	555	2245
	Neu-Eßling—Kagran	18	530	2250
	Breitenlee—Kagran	13	515	2255
Autobus 20	Nußdorf—Klosterneuburg-Kierling	20	500	2330
	Klosterneuburg-Kierling—Nußdorf	20	520	2350
Autobus 21	Grinzing—Kobenzl—Kahlenb.	19	800	2000
	Kahlenb.—Kobenzl—Grinzing	19	820	2120
Obus 22	Währinger Gürtel—Salmannsdorf	18	505	2305
	Salmannsdorf—Währinger Gürtel	18	523	2323
Autobus 30	Troststraße, Tolbuchinstr.—Inzersdorf	8	527	2237
	Inzersdorf—Troststraße, Tolbuchinstraße	10	535	2245
W = An Werktagen.				



Zwei Generationen von Oberleitungsbussen an derselben Stelle in Neustift am Walde: Oben eine Begegnung von zwei Wagen der „Gleislosen Bahn“, unten eine Probefahrt des Obus-Zuges „W 161.304“.

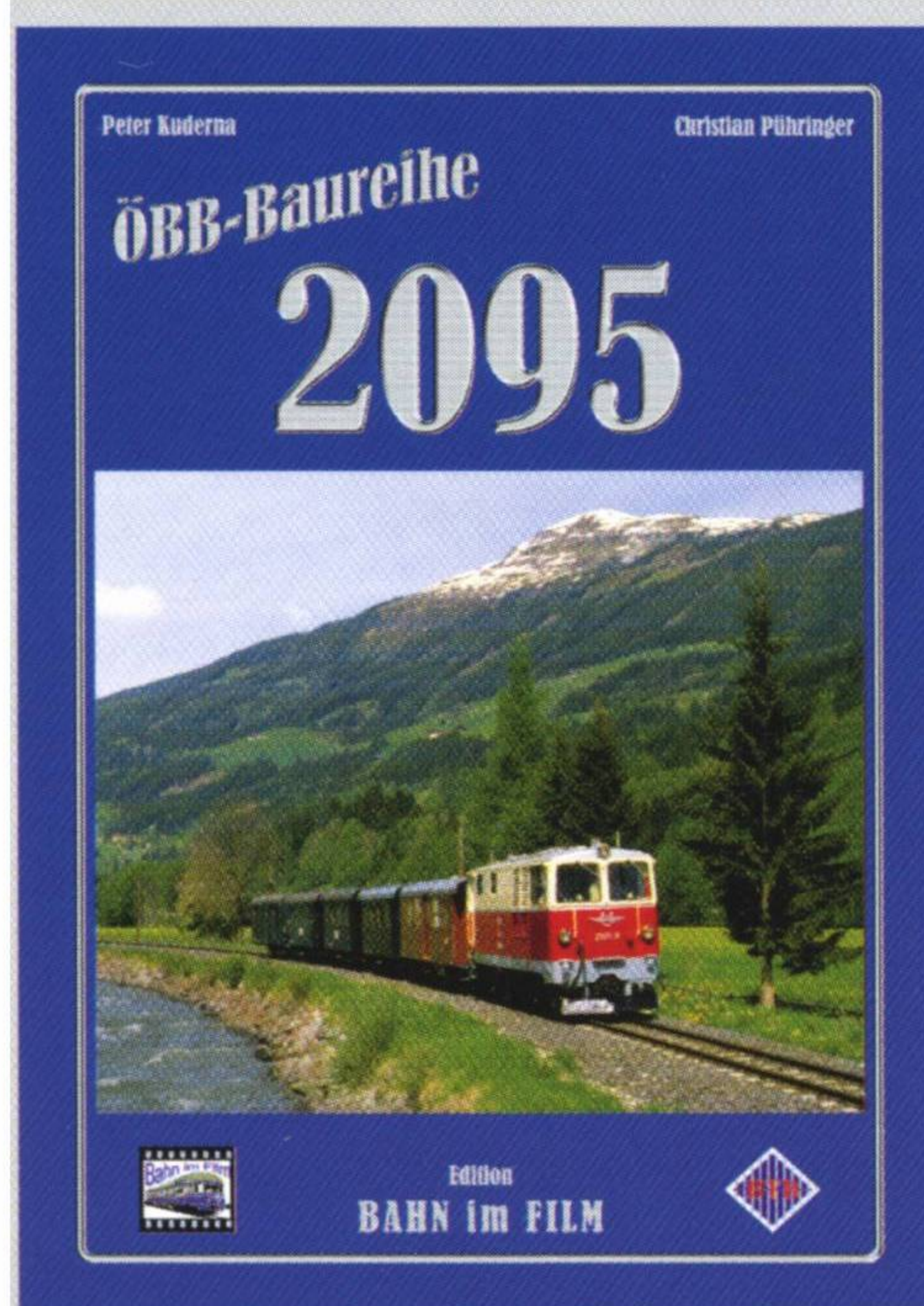
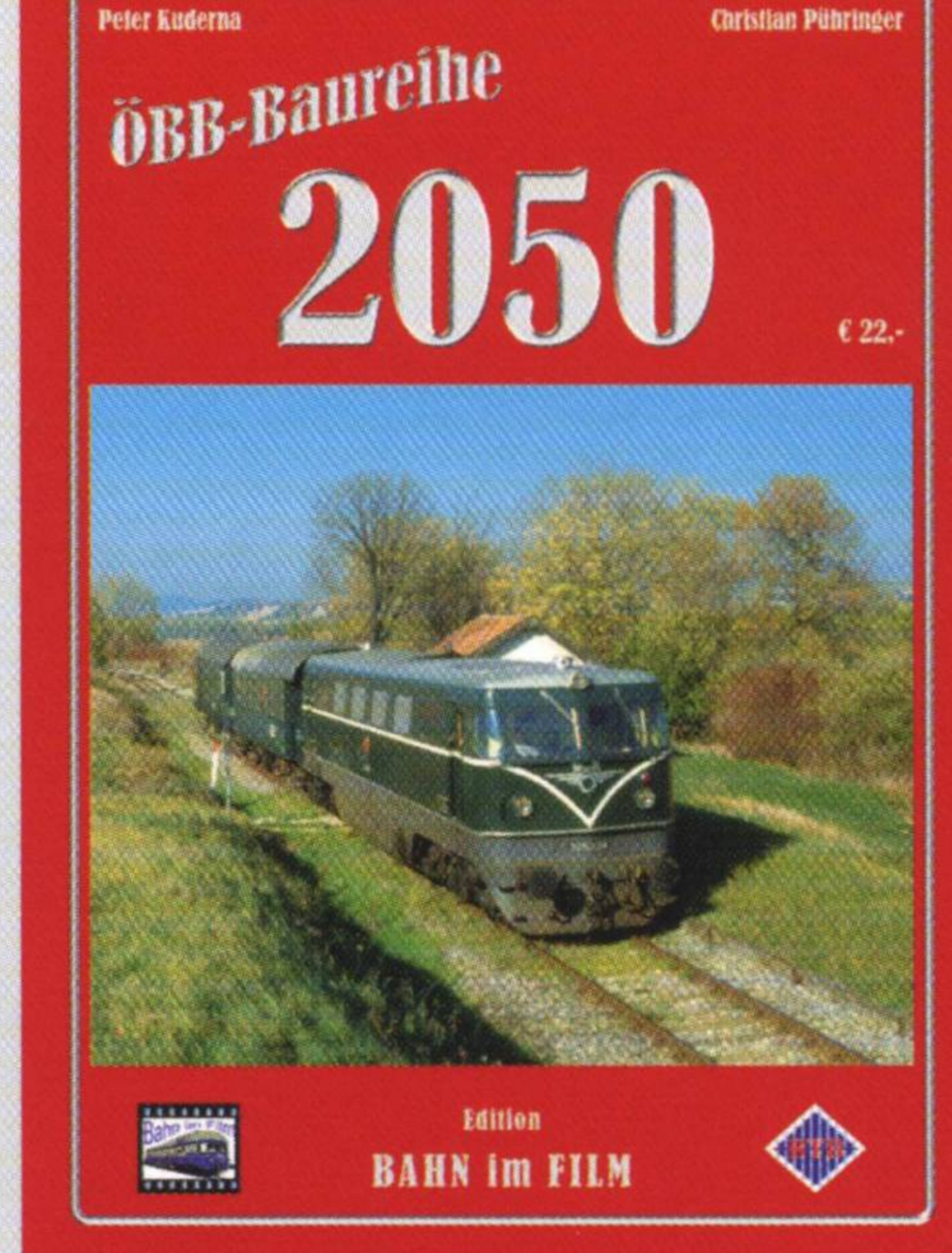
Wiener Linien



72 Seiten, broschiert
Preis: € 22,-

ÖBB-Baureihe 2050

72 Seiten, broschiert
Preis: € 22,-

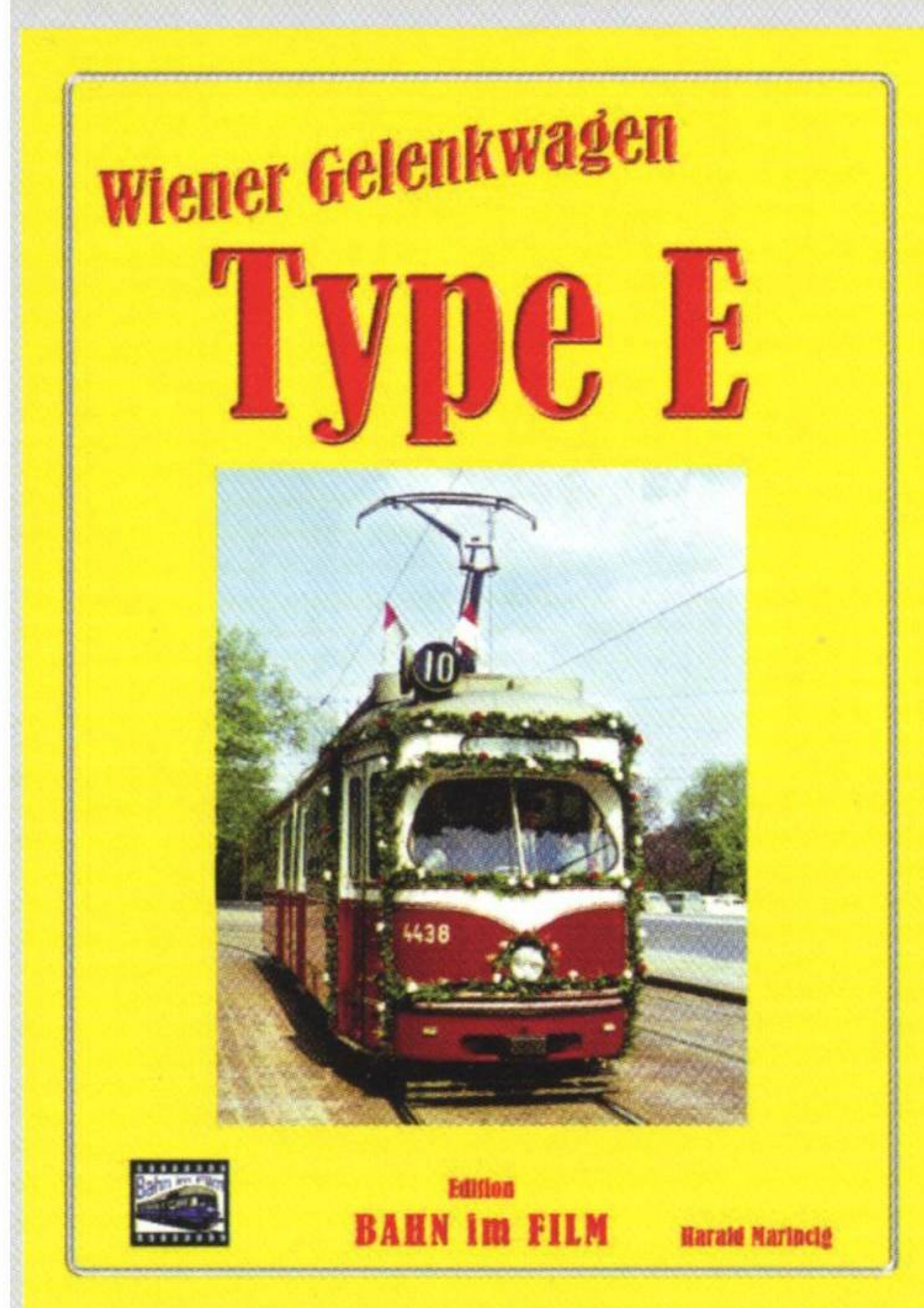
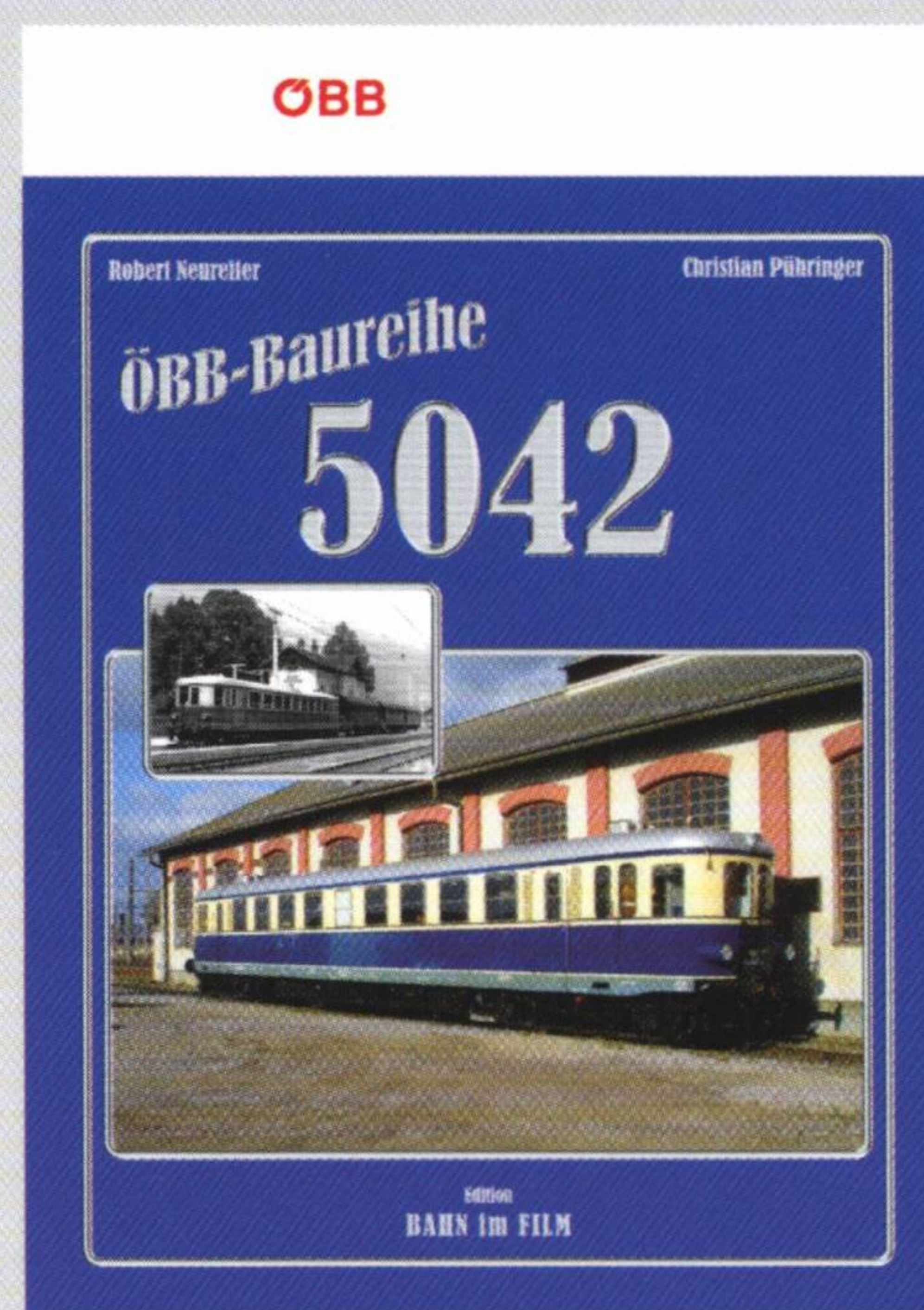


ÖBB-Baureihe 2095

88 Seiten, gebunden
Preis: € 32,-

ÖBB-Baureihe 5042

88 Seiten, gebunden
Preis: € 32,-

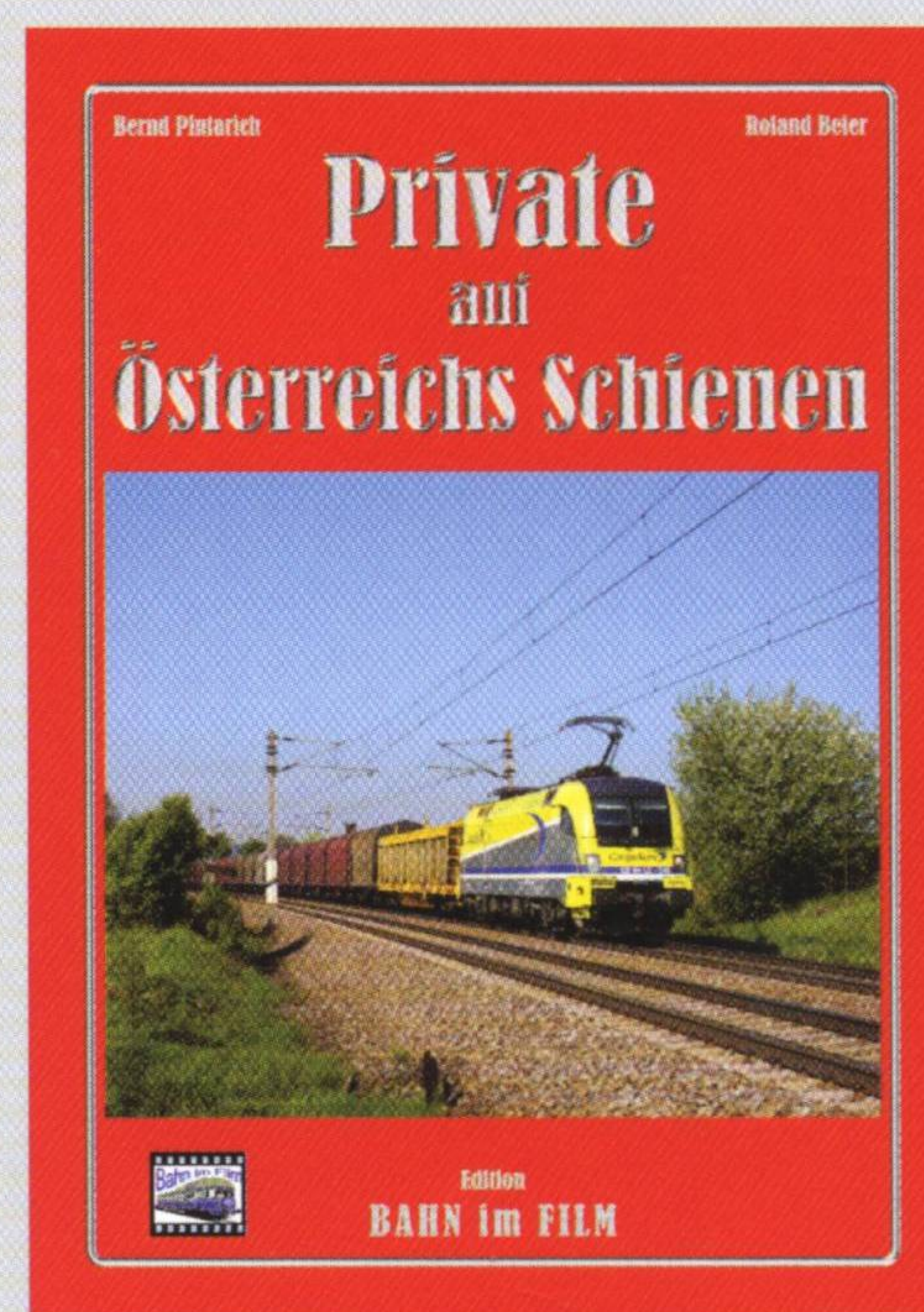


Wiener Gelenk- wagen Type E

88 Seiten, gebunden
Preis: € 32,-

Private auf Österreichs Schienen

120 Seiten, gebunden
Preis: € 39,-



Erhältlich bei

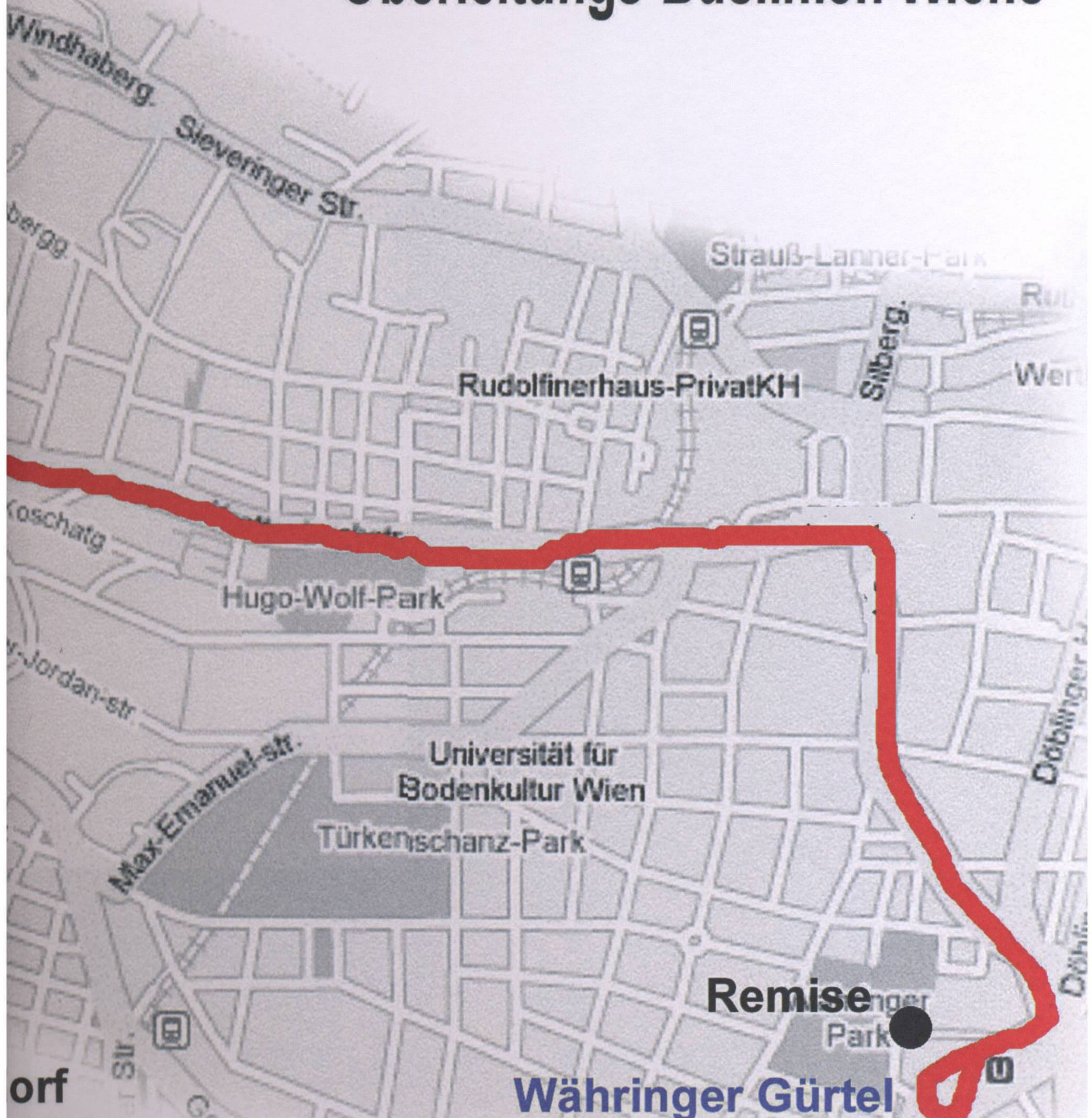
Bahn im Film

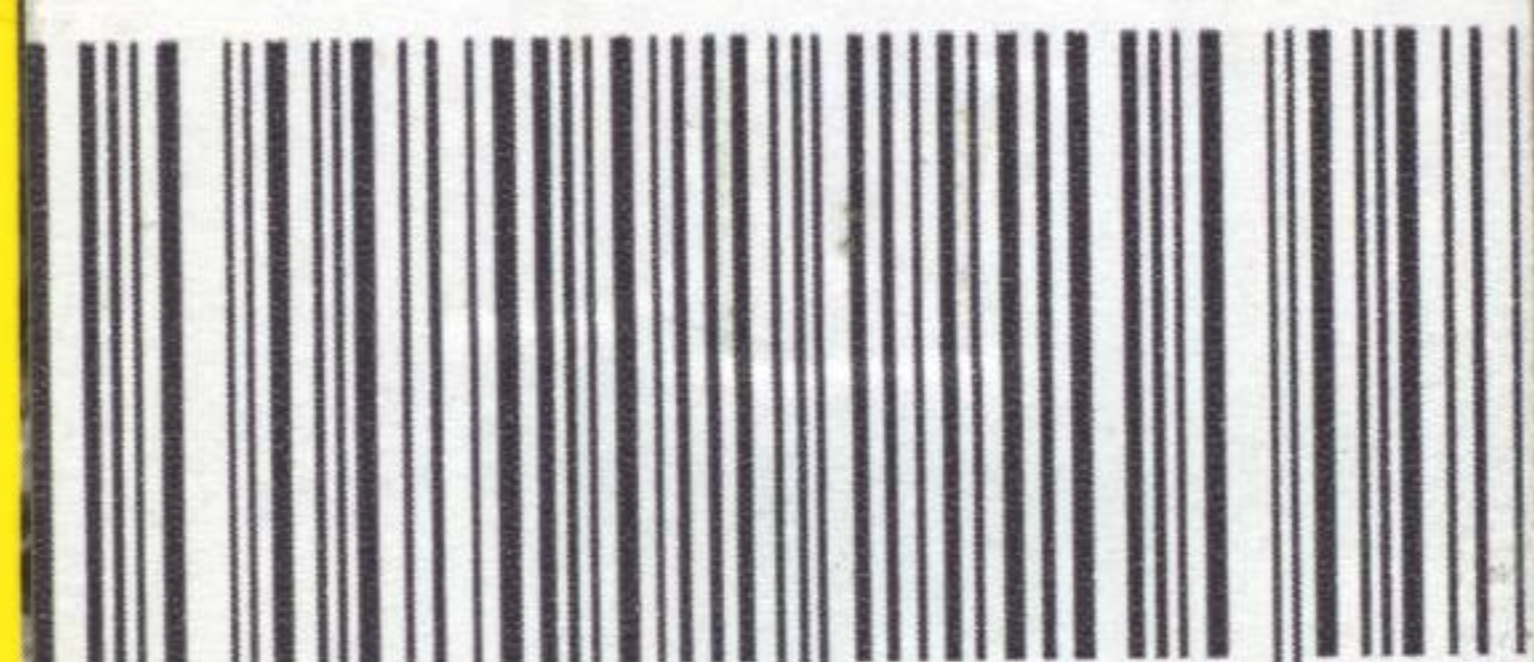
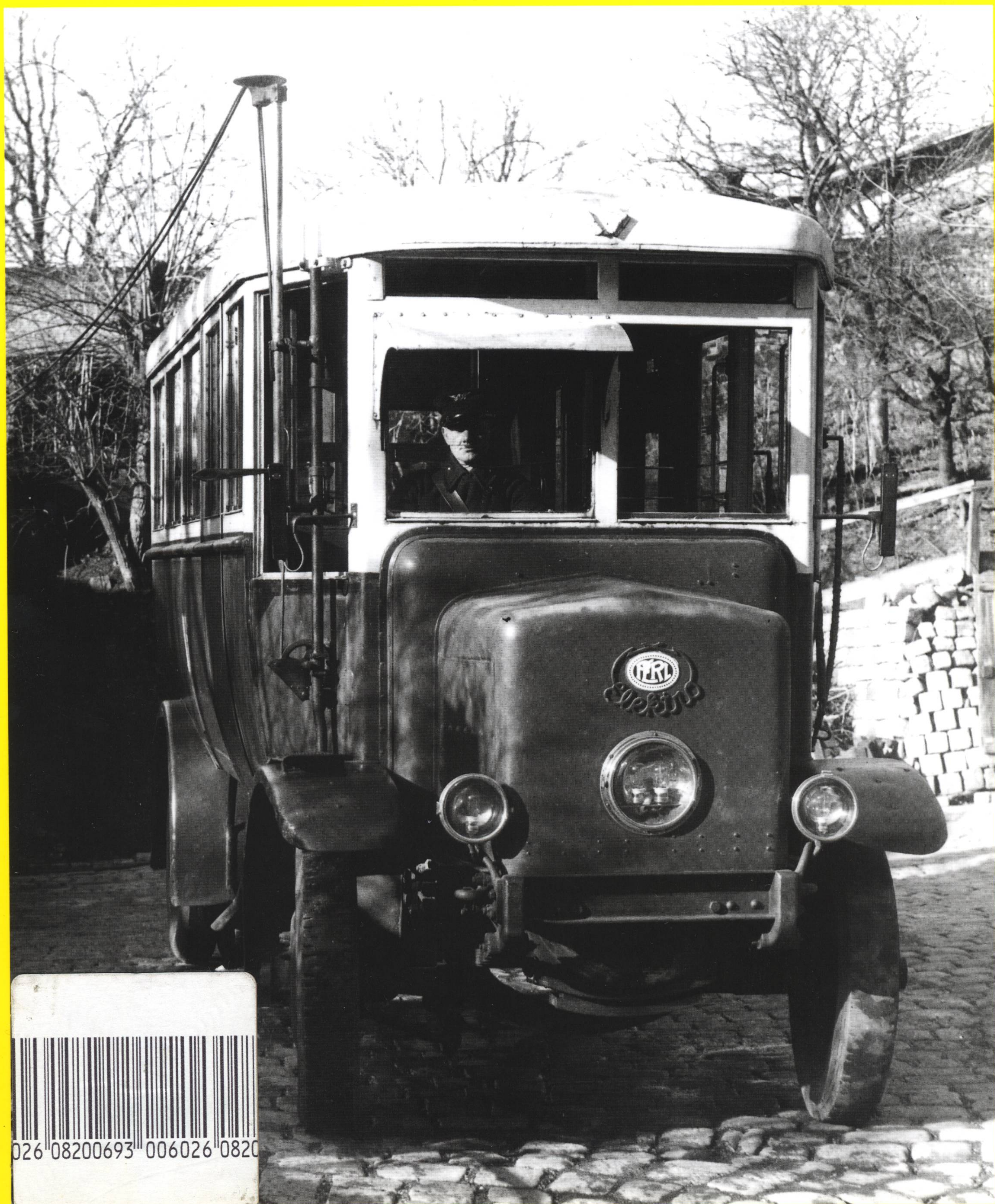
Postfach 23, 2481 Achau
Tel. + Fax: 01 / 817 22 54





Lage der beiden Oberleitungs-Buslinien Wiens





026 08200693 006026 0820