



Änderungen im Wagenpark

Auf Seite 3 berichten wir über die Zu- und Abgänge im letzten Quartal und über die Vorstellung des neuen Flexity-Designs am 12. Oktober im Bombardier-Werk, sowie auf den Seiten 6 und 7 über die Auslieferung des ersten E1 vor fünfzig Jahren. Das Foto oben zeigt den im September 1976 vorerst ohne Dachsignale gelieferten E1 4554 + c 1603 im Bahnhof Gürtel.

Foto: K. Holzinger

Auf dem Titelbild 4861, der 1977 wieder mit den üblichen Dachsignalen ausgerüstet wurde, bei der Endstation der Linie 58 in Unter St. Veit, Hummelgasse. Foto: H.H.Heider



Die Hilfstriebwagentypen MR und MH

Auf den Seiten 14 bis 21 beschreiben wir in dieser Ausgabe die aus dem Personenverkehr ausgeschiedenen M-Triebwagen, welche in den Arbeitswagenstand als Type MH übernommen wurden. Drei Triebwagen wurden zu Revisionswagen der Type MR. Das Bild zeigt den MH 6303 (ex M 4014) am Vorkopf der Zentralwerkstätte im September 1978.

Foto: Sedlacek



Das Aus für die NG243 M18

Nach dreizehn Jahren endete am 6. 9. 2016 der Einsatz der NG243 M18-Gelenkautobusse im Linienverkehr. Auf den Seiten 32 bis 39 wird diese Autobustype von ihrer Instandnahme bis zu deren Ausscheidung beschrieben. Das Foto zeigt NG243 8262 am letzten Einsatz tag auf der Autobuslinie 66A in der Draschestr. Foto: Th. Stejskal



LANGE NACHT DER MUSEEN

Zwei Jahre Verkehrsmuseum „remise“ der Wiener Linien

Im September 2014 wurde das neue Verkehrsmuseum „remise“ der Wiener Linien eröffnet. Nach etwas mehr als zwei Jahren kann nun ein erstes Resümee über diese Neugestaltung gezogen werden. Ein besonderes Plus ist dabei die ganzjährige Öffnung, welche den Besuchern nicht nur während der heißen Sommermonate den Besuch ermöglicht, sondern durch diese Neuerung auch den zeitlichen Rahmen für festtagsbezogene Veranstaltungen schafft. Wir berichten auf den Seiten 8 bis 11 über diese Veränderungen.

Foto: Sedlacek



Nach über zehn Jahren Rom wieder komplett in Betrieb

Nach über zehn Jahren wird das römische Straßenbahnnetz seit August erstmals wieder auf voller Länge befahren. Grund genug, einen genaueren Blick auf den Betrieb der Hauptstadt Italiens zu werfen. Bericht auf den Seiten 27 bis 31.

Foto: DI Piskernig



Ungarn niederflurig

Erst mit der Inbetriebnahme der ersten Combino Supra 2001-2040, die in den Jahren 2006-2007 nach Budapest geliefert wurden, begann das Zeitalter der Niederflurwagen in Ungarn. Es sollten aber weitere sechs Jahre vergehen, ehe derartige Wagen auch in Debrecen, Miskolc und Szeged zumeist im Zusammenhang mit Netzerweiterungen in Betrieb genommen wurden. Bericht Seiten 40 bis 43.

Bild: Combino 2009 als Linie 6 vor dem Nyugati pályaudvar (Westbahnhof) am 25.4.2014. Foto: H.H.Heider