



## Von Matzleinsdorf nach Gersthof

Schon in der Konzession von 1899 war eine Tangentiallinie durch die Außenbezirke von Matzleinsdorf bis nach Gersthof eingeplant. Von der ursprünglichen Verbindung wurde allerdings nur ein Teil tatsächlich umgesetzt. Die Entstehungsgeschichte wird auf den Seiten 8 bis 23 eingehend beschrieben. links: D1 4310 im März 1976 auf der Kreuzung Neubaugürtel Mariahilfer Straße bei der Fahrt zur Palmschleife. Auf dem Titelbild E1 4824 am Neubaugürtel vor der Einfahrt in die neue Schleife beim Westbahnhof im Jahr 2000.

Fotos: H.H.Heider

## Von der USTRAB zum U-Linienkreuz U2/U5

Auf dem Bild verlässt ein Personalschulungswagen die neue USTRAB Zweierlinie über die Rampe Landesgerichtsstraße. Wenige Tage später, am 8. Oktober 1966, erfolgte an dieser Stelle die Eröffnung dieser ersten Wiener Straßenbahn-Tunnelstrecke. Seit der Umstellung auf U2 erlebt dieser Bereich einen Umbaumarathon in Sachen U-Bahn, der momentan seinen Höhepunkt mit den Arbeiten für die neuen U2 und U5 und dem Linienkreuz erfährt. Bericht Seiten 24 bis 29. Foto: Bader



## Leichter Motorwagen für die städtischen Straßenbahnen in Wien

Die geringe Tragfähigkeit speziell der Wiener Reichsbrücke (damals Kronprinz-Rudolf-Brücke) erlaubte nur den Betrieb mit leichten Triebwagen. Hier sollte ein von der Grazer Waggonfabrik J. Weitzer entwickelter Wagen in besonders leichter Ausführung Abhilfe schaffen. 1907 geliefert erfolgte am 8. Jänner 1908 die behördliche Prüfung und am 1. Juli 1908 die Inbetriebnahme auf der Strecke vom Praterstern nach Kagran. Trotz einiger Anpassungen bewährte sich der Wagen nicht und sein Einsatz im Linienverkehr endete im November 1927. Nach fast 10-jähriger Abstellzeit in verschiedenen Bahnhöfen kam er zuletzt ins Altlager Simmering und wurde 1937 skartiert. Bericht auf den Seiten 30 bis 34. Foto: Wiener Linien (1908)

