



1. Dezember 1964: Beginn des schaffner- losen Betriebes bei den Wiener Verkehrsbetrieben

Mit dem Einsatz des ersten schaffnerlosen Beiwagens auf der Linie 43 begann eine lange Adaptierungs- und Umbauphase vom schaffnerlosen Beiwagen bis zum Einmannzug im Jahr 1972. Das Bild zeigt den dafür auffällig mit Hinweistafeln beschilderten I₃ 1900 kurz vor der Inbetriebnahme im Bahnhof Hernals. Der Artikel auf den Seiten 16 bis 23 beschreibt die lange Zeit der Umstellung. Foto: Wiener Linien (29.11.1964)

Linie 61 Vom Neuen Markt nach Meidling

Schon ab Ende 1887 führte eine teils mit Pferden teils mit Dampflokomotiven betriebene Tramwaylinie von der Oper über Wieden und Margareten zum Bahnhof Meidling der Südbahn. 1903 elektrifiziert und 1907 mit dem Signal 61 in das neue Linienschema eingereiht, war sie nach den Linien 158 und 63 die dritte auf Autobusbetrieb umgestellte Straßenbahnlinie. Die ausführliche Geschichte dieser Linie finden sie auf den Seiten 24 bis 35. rechts: Der 61er hat am 5. Juni 1960 die Endstation bei der Oper verlassen und ist in die Kärntner Straße eingebogen. Foto: Mag. A. Luft



Straßenbahn Bukarest

Die ersten Pferdebahnlinien wurden bereits 1872 in der rumänischen Hauptstadt eröffnet, zwanzig Jahre später verkehrten schon die ersten elektrischen Straßenbahnen. Die Kommunalisierung 1909 hatte die rasche Elektrifizierung des Netzes zum Ziel um die bisher privaten Unternehmen in das städtische Unternehmen zu integrieren. Neben den elektrisch betriebenen Strecken gab es bis 1929 einige Pferdebahnlinien. Nach der größten Ausdehnung des Netzes 1980 folgte mit der Umstellung auf Autobus- und U-Bahnlinien anschließend die Reduzierung. Der Wagenpark im vorigen Jahrhundert bestand teils aus Wagen von Thomson-Houston. Nach dem 2. Weltkrieg wurden ältere Wagen von der Hauptwerkstätte modernisiert und auch neue gebaut. Der wirtschaftliche Umbruch beendete 1992 dann die Ära der Bukarester Gelenkwagen. Seit 2022 wird der Astra Imperio eines rumänischen Herstellers als modernstes Fahrzeug geliefert. Bericht auf den Seiten 40 bis 45. links: Gelenkwagen 117 (Typ URAC V3A) auf Linie 27 in der Endstelle Piata Unirii am 22.03.2024. Foto: DI R. Koller