

Spårvägar och järnvägar i Wien med omnejd

Häst- och ångspårvägsepoken

Eftermiddagen den 4:e oktober 1865 inleddes spårbunden kollektivtrafik i Wien. Då invigdes den första hästspårvägen från Schottentor till Hernals. Denna linje följdes snabbt av flera. Redan från början bedrevs trafiken av två olika företag: "Wiener Tramwaygesellschaft" (WT) och "Neue Wiener Tramwaygesellschaft" (NWT). Företagen lockade till sig passagerare och försökte nå lönsamhet genom att tillhandahålla bästa möjliga åkkomfort, bl.a. med vagnar anpassade efter väderleken. Alternativet till hästspårvägarna var "apostlahästarna", hästdroska eller egen häst och vagn.

Den 27:e oktober 1883 tillkom ett tredje företag "Dampftramway Krauss & Co" (DKC), och därmed även en ny drivkälla, ångloket. Även NWT såg möjligheter med den nya tekniken och införde ångloksdragna tåg på sina förortslinjer.

DKC bedrev trafik på två av varandra oberoende linjer, den första, den sk. sydliga linjen, öppnades för trafik 1883. Då gick den från Hietzing till Perschtoldsdorf. Senare byggdes linjen ut till Mödling och en bibana byggdes dessutom till Ober-St.-Veit. Den andra linjen, den nordliga, öppnades för trafik 1886 och utgick från Saltztorbrücke till Stammersdorf med en bibana via Floridsdorf till Gross Enzersdorf. Banan till Stammersdorf hade ungefär samma sträckning som spårvagn 31 har idag. I början bedrevs trafiken med små tvåaxliga ånglok. Dessa visade sig dock vara för svaga för att klara stigningarna på den nordliga linjen. I januari 1884 införskaffades därför fem treaxliga lok (nummer 6 till 10). 1885 tillkom ytterligare ett lok, nummer 11.

1922, när ånglokstrafiken helt hade upphört, överfördes de robusta och nära nog outslitliga 3-axliga Krauss-lokomotiven till spårvägens olika verkstäder där de kom att göra tjänst under ytterligare många år. Ett lok, nr 11, är bevarat, dock inte i körbart skick. Museispårvägen i Mariazell har dock ett körbart lok i samma utförande.

Ångspårvägarna hade mer karaktär av lokaljärnvägar eftersom de förband byar runt Wien med stadens centrum men även genom att vagnarna var indelade i första och andra klass. Som på de hästdragna spårvägslinjerna använde man öppna sommarvagnar och täckta vintervagnar. Det fanns dessutom särskilda vagnar för resgoods och styckegods.

För DKC:s sydliga linje anskaffades 1886 åtta släpvagnar, nr 68 till 75, från Simmering Waggonfabrik. 1921, när ångspårvägen lades ner, skrotades eller byggdes vagnarna om till släpvagnar för spårvägen. En av dessa vagnar har, efter att under en tid ha varit lekstuga, restaurerats till originalutförande och kan ses på Wiens spårvägsmuseum tillsammans med det från den nordliga linjen bevarade loket nr 11.

Den första elektriska spårvägen

Den första elektriska spårvägslinjen i Wien, den "Nordliga transversallinjen", öppnades den 28:e januari 1897. Den officiella öppningen skedde vid middagstid då en konvoj med 10 vagnar förde honoratiores från Stats- och Stadsförvaltningarna samt journalister och andra inbjudna från Vorgartenstrasse till ändhållplatsen vid Raimundtheater.

Vid invigningen deltog bl.a. järnvägsministern Graf Kielmannsegg, stadskommendant Ritter von Engel, sektionschef Ritter von Wittek, chefen för generalstabens järnvägsbyrå Baron Naswetter, vicepresidenten i stadsförvaltningen hovrådet von Friebeis, hovrådet Hauffe, presidenten i handelskammaren Mauthner, vice borgmästare Neumayer, magistratsdirektör Pachan, vicedirektören Preyer, stadsbyggnadsdirektören Berger, förvaltningschefen i stadsdelen Leopoldstadt, polisöverkommisarie Kenda samt inbjudna stabsofficerare, högre tjänstemän inom järnvägsministeriet, stadsförvaltningen, generalinspektoratet för privata järnvägar, elektricitetsverket, såväl som flertalet valda represtanter för stad och kommun. Dessutom var självklart ledningen för Wiener Tramwaygesellschaft representerat genom vicepresident Popper samt direktören och förvaltningsrådet Canitain.

Den permanenta trafiken hade föregåtts av några års försök med ackumulatorbestyckade elektriska motorvagnar, tillverkade i USA. Redan i samband med handelsutställningen 1880 hade dock Wiens innevånare storögt kunnat bese och även pröva att resa efter lok drivna av den nya märkvärdiga energiformen "elektricitet".

Elektrisk spårväg infördes relativt sent i Wien jämfört med andra städer i Europa. Budapest, som då var "andra stad" i det Habsburgska kejsardömet och konkurrent till Wien, hade fått sin första elektriska spårvägslinje redan 10 år tidigare. Även en föregångare till dagens tunnelbana, en underjordisk spårvägslinje, hade öppnats där så tidigt som 1896. Som jämförelse kan nämnas att den första elektriska spårvägen i Stockholm öppnades 1895 när Stockholm-Roslagens Järnvägar, två år försenade, inledde "spårvägstrafik" på gatusträckan mellan Östra station och Engelbrektsgränd.

Skälet till den sena introduktionen var dels ekonomiska, dels politiska. Förhållandet mellan de två privata spårvägsbolagen och Wiens konservativa stadsförvaltning var inte alltid det bästa. Trycket från allmänhet och press blev till slut för stort; wienarna hade svårt att acceptera att Budapest låg så pass långt före. Det var också svårt att acceptera att två mindre grannstäder infört elektriska spårvägar innan kejsardömet huvudstad fått denna modernitet!

En viktig förutsättning för byggandet och driften av en spårväg uppfylldes dessutom 1889 i och med att kraftverket i Leopoldstadt togs i drift. Detta kraftverk svarade för kraftförsörjningen fram till 1902 då det nybyggda kommunala kraftverket i Simmering övertog uppgiften.

Med avsikten att ersätta flera hästdragna linjer drogs den nya elektrifierade linjen tvärs igenom staden. Linjen utgick från Vorgartenstrasse, där bolagets vagnhall låg, via Lasallestrasse - Praterstern – Nordbahnstrasse – Am Tabor – Trunnerstrasse -

Nordwestbahnstrasse – Rauscherstrasse – Wallensteinstrasse – Friedensbrücke – Alserbachstrasse – Nussdorfer Strasse – Spitalgasse – Alser Strasse – Skodagasse – Florianigasse – Josefstädter Strasse – Blindengasse – Kaiserstrasse – Mariahilfer Strasse och slutligen till vändslungan på Wallgasse och Liniengasse där Raimundtheater låg. Vagnhallen vid Vorgartenstrasse hade plats för 96 vagnar och här fanns också WT:s reparationsverkstäder.

Den totala linjelängden var hela 9,7 kilometer och överensstämmer relativt väl med nuvarande linje 5. Restiden för hela sträckan var 47 minuter vilket var ca 14 minuter kortare än vad de hästdragna spårvagnarna klarade och ca 10 minuter långsammare än vad nuvarande linje 5 klarar sträckan på.

Berlinfirman "Union Elektrizitäts-Gesellschaft" fick förtroendet att bygga Wiens första elektriska spårväg och arbetena påbörjades den 17:e juni 1896. Installationen utfördes enligt det amerikanska "Thomson-Houston-systemet" vilket innebar 550 Volts likströmsdrift. 366 väggfästen och 310 stolpar bar upp luftledningen. Arbetena blev färdiga i december 1896 och tiden från jul fram tills den reguljära trafiken inleddes i slutet av januari, utnyttjades för omfattande provdrift och utbildning av förare. Högsta tillåtna hastighet sattes till 15 km/h men i skarpa kurvor, växlar och på hårt trafikerade gator var hastigheten begränsad till 6 eller 12 km/h.

Inför driftstarten 1897 beställde WT 30 tvåaxliga motorvagnar från "Grazer Waggonfabrik". Förebild för konstruktionen var de motorvagnar som Hamburgs spårvägar använde. I Hamburg fanns vid den här tiden mer än 300 motorvagnar i drift på ett linjenät som omfattade mer än 80 kilometer!

Vagnarna fick numren 1m till 30m där "m" efter vagnnumret stod för "elektrisk motorvagn". Vid sekelskiftet, när ett nytt littereringssystem infördes, fick de första vagnarna littera A.

A-vagnarna och även de före 1900 beställda littera B, C och D, var tekniskt avancerade, bl.a. hade de tasslager, elektrisk broms samt fartreglage med serie- och parallellkopplade motstånd. Den långa tid som dessa vagnar kom att användas, de sista togs ur drift så sent som 1930, visar att det var en lyckad konstruktion.

Under den långa tid som de första modellerna av motorvagnar var i trafik genomgick de flera modifieringar. Den ursprungliga "rull-strömavtagaren" visade sig vara otillförlitlig varför den redan 1899 ersattes med en lyrförmad typ av släpbygel. Samma typ av släpbygel användes på vissa motorvagnar ända fram till 1968. Vagnkorgarna av trä hade tak med lanternin och fem stora fönster på var sida. Det fanns plats för 20 sittande passagerare på två längsgående bänkar. Innerbelysningen bestod av 10 elektriska glödlampor. Plattformarna var helt öppna.

På grund av låg vikt i kombination med relativt liten motorstyrka kunde motorvagnarna bara dra en släpvagn och då det var förbjudet att stå inne i motorvagnen och på dess främre plattform var kapaciteten inte särskilt stor. Den elektriska spårvägen och de förta motorvagnarna blev ändå snabbt mycket populära.

Sedan littera A, B, C och D i slutet av 20-talet ersatts av de modernare och större K-, H-, M- och P-vagnarna blev tyvärr alla av den första generationen motorvagnar skro-

tade. Den sista A-vagnen skattade åt förgängelsen 1937. Inget exemplar finns bevarat till eftervärlden. 1997, inför 100-års jubileet för elektrisk spårvägsdrift, lät spårvägsbolaget tillverka en modell i skala H0 av littera A i originalutförande. Modellen gavs ut i begränsad upplaga och är nu ett eftertraktat samlarobjekt.

Myndigheternas rigorösa bestämmelser för maximalt antal passagerare gjorde att spårvägsbolaget redan från början införde drift med motorvagn och en släpvagn. Till de 30 motorvagnarna byggdes därför 30 före detta enspänniga hästspårvagnar om till släpvagnar (littera q och q₁). Senare tillkom några öppna sommarvagnar, littera w. Vid ombyggnaden fick vagnarna buffertar samt elektrisk belysning. På grund av vagnarnas ringa vikt försågs de inte med någon från föraren styrd bromsanordning. Vid behov fick konduktören bromsa med den manuella vevbromsen. Först senare när tyngre släpvagnar infördes försågs dessa med elektriskt styrd broms, så kallad "solenoidbroms". De första vagnarna, som redan från leverans var avsedda för den elektriska spårvägen, levererades 1898. Dessa vagnar hade ursprungligen beställts för "hästdrift" men ändrades redan vid tillverkningen till släpvagnar för den nya elektriska spårvägen. Vagnarna fick littera "p".

Då spårvägen blev en succé och kapacitetstaket snabbt nåddes såg sig bolaget tvunget att redan samma år som den första linjen öppnades köpa in ytterligare 10 motorvagnar. Dessa blev något förändrade jämfört med de första 30, bl.a. hade de större fönster. Vagnarna gjordes också något längre, 8 260 mm mot den första versionens 8 080 mm. För att skilja de nya vagnarna från de första 30 benämndes dessa littera "A" och de nya 10 fick littera B. Redan 1898 tillkom ytterligare förstärkning genom leverans av motorvagnarna 41 till 50. Dessa vagnar, som var tillverkade av firma Schlick i Budapest fick littera B varvid littereringen för vagnarna 31 – 40 ändrades till A₁.

Elektrifieringsperioden

När väl den första elektriska linjen kommit igång och blivit en succé inleddes elektrifieringen av hästspårvägslinjer tillhörande "Wiener Tramwaygesellschaft" på allvar. Med anledning av en utställning ombyggdes redan 1898 två kortare hästspårvägslinjer till elektrisk drift. Den 7:e maj öppnades en linje som anslöt till transversallinjen och sedan gick via Ausstellungsstrasse och Lagerhausstrasse till utställningsområdets södra ingång. Den andra linjen, som öppnades den 6:e augusti, utgick från Hauptallé i Pratern och gick först till Aspernplatz men förlängdes sedan till en hållplats på Ringstrasse.

Vid elektrifieringen av linjen Hauptalle - Ringstrasse tvingades man lösa en del minst sagt udda problem, bl.a. hade ett Kejsarligt beslut utfärdats som innebar förbud mot luftledning på Ringstrasse och Mariahilferstrasse av estetiska skäl. Detta skapade naturligtvis stora problem och för att kunna trafikera linjen tvingades man sätta in ackumulatorbestyckade motorvagnar. Ackumulatorerna gav nödvändig energi när tåget passerade Ringstrasse. När väl den "strömlösa" sträckan passerats kunde strömvagnen åter inkopplas mot luftledningen.

För att klara trafiken på sträckor som krävde ackumulatordrift inköpte bolaget ytterligare 25 motorvagnar som levererades från Hamburgs spårvägars verkstäder i slutet av 1898. Vagnarna numrerades 51 till 75 och erhöll littera C. Vid matning från luftledningen laddades ackumulatorerna. Förutom möjligheten till ackumulatordrift skiljde sig littera C från sina föregångare bl.a. genom ett annat fönsterarrangemang. Vagnen hade tre fönster på var sida, två stora fönster åtskilda av ett mindre.

Från början hade man tänkt lösa Ringstrasse-problemet genom att installera en "underjordisk" strömskena mellan spåren. De styrande i Wien misstrodde den lösningen. Men då ackumulatordriften innebar tidsödande stopp för byte av driftsätt lät sig de styrande bevekas av passagerarnas klagomål. Redan 1901 kunde man därför genomföra installationen så som ursprungligen var tänkt. Den underjordiska ledaren låg under den vänstra rälsen och strömavtagaren stack ner i en slits i rälsen. Det visade sig dock att kommunaltjänstemännen hade haft rätt, systemet med underjordisk strömavtagare blev både underhållskrävande och störningskänsligt. Trots detta användes systemet ända fram till 1915, då de styrande i staden slutligen kapitulerade för den nya tekniken och även Wiens paradgator blev försedda med luftledningar.

De ständigt pågående stridigheterna med Wiens styrande föranledde ledningen för WT att avgå och upplösa bolaget. Den 1:a januari 1899 fördes alla WT:s tillgångar över till ett större och starkare bolag; "Bau und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien" (BBG) som tidigare hade grundats av Siemens & Halske med syftet att svara för elektrifieringen av alla fd. WT:s hästspårvagnar.

När så Wiens stadsförvaltning erhållit koncession för "Elektrisk, normalspårig spårväg" förband sig BBG, genom ett avtal tecknat den 24:e oktober 1899 med Wiens stadsförvaltning, att utföra elektrifieringen av de hästspårvägslinjer vilka tidigare tillhört WT. Utbyggnaden fortsatte nu i rask takt och redan den 28:e januari 1902 var alla fd. WT:s hästspårvägslinjer ombyggda till elektrisk drift. Elektrifieringsepoken avslutades den 26 juni 1903 när den sista hästspårvagnen försvann från Wiens gator.

Den höga utbyggnadstakten krävde omfattande investeringar i en ny vagnpark. Under de tre åren närmast efter sekelskiftet tillkom följande vagnar:

- 300 motorvagnar littera D, tillverkningsår 1899 till 1901, nummer 101 till 400.
- 400 motorvagnar littera G, tillverkningsår 1900 till 1902, nummer 601 till 1000.
- 50 motorvagnar littera T, tillverkningsår 1900 till 1902, nummer 401 till 450.

På grund av det stora behovet av motorvagnar gavs för de första beställningarna inget utrymme för innovativa nykonstruktioner. Littera D fick därför ett utförande som var mycket likt de först inköpta motorvagnarna (littera A, A₁, B och C).

Vid upphandlingen av de 400 motorvagnarna littera G ställdes krav på högre kapacitet vilket underlättade introduktionen av ny teknik. G-modellen var 2 meter längre än tidigare modeller och hade ett axelavstånd på hela 3,6 meter. För att klara kurvor med liten radie var axlarna medelst länkar förskjutbara i längs- och tvärriktningen, sk. länkaxlar.

T-modellen var en fyraxlig boggimotorvagn. Boggierna var asymmetriskt lagrad och hade vardera en axel med stora och en axel med mindre hjul. Drivningen skedde på axlarna med de större hjulen. Trots att littera T endast tillverkades i 50 exemplar kom deras underreden att leva vidare med nya vagnskorgar långt in på 70-talet!

När väl de omfattande investeringarna som elektrifieringen innebar var avslutade försvann ett av affärsmotiven för BBG. Wiens styrande såg fördelar med att själva svara för drift och förvaltning av anläggningarna. Dessa förhållanden föranledde Wiens stadsförvaltning att, på inrådan av borgmästare Dr. Karl Lueger, den 1:a januari 1902 förvärva alla de anläggningar som BBG byggt. BBG:s roll blev nu att avsluta av den egna byggverksamheten. Tillsvidare svarade BBG också för trafiken på sitt f.d. egna linjenät.

Det andra privata företaget som bedrev spårvägstrafik, "Neue Wiener Tramwaygesellschaft" (NWT), hade fram till nu inte alls berörts av de stora strukturförändringar som elektrifieringen innebar. Wiens stadsförvaltning, som insett alla fördelar med stordrift och även med elektrifieringen, ville därför gå vidare med att inlemma även NWT:s linjer i det elektrifierade linjenätet. Av den anledningen träffades ett avtal den 5:e augusti 1902 mellan Wiens kommun och NWT som innebar att bolaget skulle elektrifiera alla sina häst- och ångspårvägar. En viktig komponent i avtalet var att NWT anskaffade motorvagnar av samma modell som BBG hade. De första 120 motorvagnarna som NWT anskaffade byggdes därför efter samma ritningar som BBG:s Littera "G".

De stora strukturuomvandlingarna som startat 1897 avslutades den 1:a juli 1903 i och med att NWT och BBG sammanfördes i ett gemensamt, av Wiens stad ägt bolag, "Gemeinde Wien – Städtische Strassenbahnen" (GWSS). Det nya bolaget disponerade vid samgåendet 945 motorvagnar och 888 släpvagnar som trafikerade ett linjenät som omfattade 130 kilometer elektrifierad spårväg!

"Elektrifieringsepoken" avslutades den 26 juni 1903 när den sista hästspårvagnen försvann från Wiens gator. Linjen gick utefter Lichtensteinstrasse.

Expansionen fram till första världskriget

Sedan de privata spårvägsbolagen BBG och NWT gått samman och övertagits av Wiens stadsförvaltning fortsatte GWSS att inkorporera förortslinjer och ångspårvägar som trafikerade Wiens förorter. 1904 tillfördes den redan elektrifierade "Kagraner Bahn" som sedan 1898 trafikerat sträckan mellan Leopoldstadt och Kagran (via Kaisermühlen). Under de två första årtiondena av nittonhundratalet elektrifierades alla de med ånglok trafikerade förortslinjerna och den 23 januari 1922 var hela linjenätet elektrifierat.

Den ständigt ökande trafiken krävde tåg med fler och tyngre vagnar vilket innebar att motorvagnar med större motorstyrka behövde anskaffas. Detta blev möjligt när man

började tillverka vagnar med boggier eller länkaxlar så att även de större motorvagnarna kunde klara kurvor med liten radie.

När BBG uppgick i det kommunala spårvägsaktiebolaget medföljde även deras littereringssystem, vilket används än i dag. Systemet innebär att motorvagnar betecknas med stor bokstav (t.ex.: "G"), släpvagnar betecknas med liten bokstav (t.ex. "k"). Vidareutvecklade varianter har ett sifferindex (t.ex. "G₂" eller "k₃"). Littera anges på vagnens vänstra sida.

I samband med sammanslagningen infördes även flera nyordningar avseende driften. Flera av dessa har levt kvar till våra dagar. Bland annat infördes ett system med olika färger på hållplatsskyltarna; rödlackerad skylt innebar att alla tåg måste stanna, en blålackerad skylt innebar att tåget bara behöver stanna om det finns av- eller påstiggande.

1907 ändrades det linjebeteckningssystem som infördes redan 1874. Det gamla systemet var komplicerat och innebar att destinationen angavs med olika färgade symboler. Som exempel visade en fylld svart cirkel på vit botten att vagnen gick till Dornbach via Jörgenstrasse. I det nya systemet, som fortfarande används, betecknas linjerna med antingen siffror eller bokstäver. Nummerserien 1 till 20 är reserverad för ringlinjer, dvs. linjer som går runt centrum på olika avstånd. Nummerserien 21 till 80 är reserverad för "radiella" linjer, dvs. linjer som går från centrum och ut mot förorterna. Kombinerade linjer (varken ringlinjer eller radiallinjer) har fått bokstavs-beteckningar.

1907 infördes också stadsrundturer för turister med för ändamålet särskilt inrättade spårvagnar. Dessa sightseeingturer var mycket omtyckta men det fick ställas in när första världskriget bröt ut. Nu på nittio-talet har rundturer med veteranspårvagnar åter blivit mycket populära och rundturstrafik förekommer på lördagar och söndagar under sommarhalvåret.

Fram till början av 1900-talet levererades alla motorvagnar med öppna plattformar vilket, särskilt vintertid, innebar en mycket dålig arbetsmiljö för föraren. Först från 1910 började motorvagnar med slutna plattformar levereras. På den gamla vagnparken inglasades plattformarna successivt, ett arbete som inte var avslutat förrän 1930. Några arbetsvagnar hade öppna plattformar ända in på sjuttio-talet!

Andra moderniseringar och nyordningar som infördes på motorvagnar och släpvagnar under den här perioden var; elektrisk uppvärmning (1910) och från förarplatsen elektriskt manövrerade växlar. Den första elektriska växeln lades in 1913 vid Südbahnhof. Omläggning av växlar sker idag på samma sätt som då, dvs. med hjälp av pådragsströmmen för fartregleringen. Sedan 1982 provas dock växlar som är induktivt styrda.

Signaleringen vid hållplatserna skedde från början genom att konduktören i den sista släpvagnen gav klarsignal med en visselpipa, konduktören i nästa släpvagn använde ett horn och konduktören i motorvagnen använde en ringklocka som fanns på taket i motorvagnen. Av detta framgår att signaleringen på den tiden inte var helt enkel. För att rationalisera signaleringen försågs alla släpvagnar byggda 1908 och senare med

takmonterade ringklockor så att klarsignal kunde avges på ett enhetligt sätt, bakifrån och framåt.

I takt med att linjenätet expanderade behövdes fler och större fordon. Efter den första motorvagnstypen med inbyggda plattformar, littera H, som tillverkades i 130 exemplar följde en serie vagnar, littera K, som skulle bilda stilskola för de kommande åren. Totalt tillverkades 263 motorvagnar av denna typ. I och med tillkomsten av de relativt motorstarka motorvagnarna öppnade sig möjligheten att kunna bilda trevagnståg. Av den anledningen utvecklades släpvagnarna k_1 och k_2 . Som förebild tjänade den 1908 framtagna släpvagnen littera k men de nya modellen byggdes väsentligt lättare.

Precis som motorvagnarna hade släpvagnarna åtta fönster på varje sida och lanternintak. Tillsammans med de formsköna motorvagnarna var trevagnstågen ett anslående "vackert" tågsätt.

De mycket ändamålsenliga modellerna H, K och k_x användes under en nära 60 årig period (1912 - 1972). Vagnarna var mycket robusta och de var omtyckta både av personal och resenärer.

I strävandet att öka vagnarnas kapacitet gjordes prov med dubbeldäckade vagnar efter engelsk förebild. 1913 byggdes en tvåaxlig dubbeldäckare och 1915 tillkom två fyraxliga vagnar. Försöken med dubbeldäckare blev dock kortvariga då de var illa omtyckta av passagerarna.

Mellankrigsåren

Första världskriget innebar ingen direkt påverkan på spårvägsnätet eller fordon genom krigshandlingar. Knappheten på resurser och reservdelar innebar dock att man tvingades till begränsningar. Kriget innebar också att kvinnor fick möjlighet att tjänstgöra som konduktörer och förare. 1916 anställdes den första kvinnliga konduktören.

På grund av de dåliga konjunkturerna i början av 20-talet prövades olika metoder till besparingar. Exempelvis byggdes 12 motorvagnar om för enmansbetjäning i samband med att plattformarna byggdes in. Prov genomfördes på linjer med svagt resandeunderlag men av olika skäl fick projektet läggas ner och det skulle dröja ytterligare 50 år innan enmansbetjäning blev slutligt införd.

Ett för framtiden principiellt viktigt beslut innebar övertagandet och elektrifieringen av den ångloksdrivna "Stadtbahn" (motsvarande pendeltåg) som passerar genom Wien (idag med ett flertal linjer). Den 3:e juni 1925 kunde wienarna för första gången utnyttja det effektiva kommunikationsmedel som "Wiener Elektrische Stadtbahn" utgjorde. De nya pendeltågen var försedda med ett stort antal nymodigheter och var på många sätt före sin tid. Motorvagnarna hade strömvtagare av saxtyp (pantograf) och var också inrättade för multipeldrift. Föraren kunde köra tåget sittande och det var möjligt att manövrera vagnsbelysningen i hela tåget från förarplatsen. Motorvagnar och släpvagnar hade dessutom ett för sin tid "modernt" utförande och de kom att bli

förebild för en 1927 framtagen ny spårvagnsmodell. Den nya grundmodellen skulle visa sig vara mycket tillförlitlig och den kom att användas till efter andra världskriget. Den sista vagnen av den aktuella typen togs ur drift så sent som 1961. Förortstågen hade littera N, N₁ och n, n₁. Spårvägsversionerna hade beteckningarna M och m vilka förekom i flera olika varianter.

Mellankrigsperioden var överhuvudtaget präglad av teknisk utveckling och krav på ökade prestanda vilket självklart påverkade utformningen av de nya vagnar som inköptes för att förnya vagnparken fram till tiden efter andra världskriget. 1924 påbörjade införande av strömavtagare av pantograftyp och 1929 kom de första vagnarna med vagnskorg helt i stål, 1929 påbörjades också en modernisering av manöverutrustningen.

1929 hade Wiens spårvägar sitt största antal fordon: 1574 motorvagnar, 1931 släpvagnar, 180 förortsmotorvagnar och 270 släpvagnar till dessa. Ett år senare uppnådde spårvägsnätet sin största utsträckning: 292 kilometer spårväg och 26 kilometer förortståg.

Som en följd av de dåliga konjunkturerna på 30-talet infördes ett nytt tariffsystem, det så kallade "kleinzonentarif". Systemet innebar ett enhetspris på 10 Groschen per "kleinzon". Myntet lades i en bössa som fanns hos föraren. Devalvering och omläggning av myntsystemet 1938 medförde att man tvingades prägla särskilda tokens, så kallade "Strassenbahnmunze", vilka kunde köpas för sju Reichspfening.

Andra världskriget.

Österrikes anslutning till det nazistiska Tyska Riket den 19 September 1938 innebar en stor omställning även rent trafiktekniskt. Fram till dess hade östra Österrike haft vänstertrafik. I och med anslutningen till Tyskland infördes högertrafik i hela landet. Tyska regler för spårvägstrafik infördes också vilket bl.a. innebar att bussar och spårvagnar måste förses med körriktningssvisare.

Till en början innebar kriget bara att mörklägningsanordningar infördes. Senare innebar kriget driftsinskränkningar och i slutskedet av kriget medförde bombningar att stora delar av vagnparken och spåranläggningarna blev förstörda.

1942, mitt under kriget, ändrades namnet på spårvägsbolaget från "Gemeinde Wien - städtische Strassenbahnen" (Wiens kommunala stadsspårväg) till det enklare "Wiener Verkehrsbetriebe" (Wiens trafikverksamhet).

På grund av krigshandlingar upphörde kollektivtrafiken i Wien att fungera den 7 april 1945. Då var 75% av vagnparken skadad eller förstörd. Så fort krigshandlingarna upphörde startades emellertid återuppbyggnaden som dock hade att kämpa med stora svårigheter när det gällde att få tag på reservdelar och material. Trots bristen på i stort sätt allt konstruerades 1951 en ny spårvagn som var uppbyggd av delar från krigsskadade vagnar.

Efterkrigsperioden, 50 – 80-talen

Efterkrigstiden innebar också organisatoriska förändringar. Den första januari 1949 slogs de olika kommunala serviceföretagen samman till ett nytt, stort driftsföretag, "Wiener Stadtwerke – Verkehrsbetriebe" (WSV) där kollektivtrafiken utgjorde en "division".

Under åren närmast efter kriget bestod vagnparken av ett stort antal vagn typer och undermodeller. Det var inte ovanligt att gamla motorvagnar av förkrigsmodell drog moderna fyraxliga boggisläpvagnar.

Vid sidan av att bygga nya spårvagnar av resterna av de under kriget skadade vagnarna köpte trafikbolaget begagnade amerikanska vagnar. Då New Yorks spårvägstrafik lades ner 1948 kunde man därifrån komma över ett antal vagnar till ett bra pris. Dessa så kallade "Amerikanare" var i trafik från 1950 till 1969.

Samtliga av de hittills använda motorvagnarna hade förarplats i bägge ändar. Då nya ändstationer byggdes med vändslinga kunde motorvagnar med enbart förarplats i ena änden användas. 1954 inköptes den första högkapacitetsvagnen i detta utförande, littera C. Nästa innovation blev ledvagnen, littera E, vilken togs i trafik 1957.

Även förortstågen behövde förnyas och den första generationens tåg byttes ut mot nykonstruerade vagnar. Erfarenheter från flera års drift gjorde att de nya tågen försågs med ett antal nya säkerhetsanordningar, Bl.a. dubbla bromssystem, elektropneumatiskt manövrerade dörrar och automatkoppel. Senare infördes även så kallat "död-mansgrepp" och tågblockering.

1981 ändrades biljettsystemet radikalt. Det gamla systemet där konduktör eller förare klippte biljetten med sin tång gick ur tiden och ett nytt system med stämpelmarkerade biljetter infördes. Till en början skedde stämplingen av konduktör eller förare med en särskild stämpeltång. Senare infördes stämpelautomater i alla vagnar och vid tunnelbanans stationer. Samtidigt infördes periodkort och förköpsbiljetter av olika slag. En märkesdag i detta sammanhang är 1 december 1964 då den första konduktörslösa släpvagnen togs i drift. Rationaliseringarna fortsatte med inriktning på genomgående enmansbetjäning och 1972 var alla motorvagnar konduktörslösa.

Under perioden 1958 till 1970 skedde en minskning av antalet spårvägslinjer. Under den här perioden ersattes flera spårvägslinjer med bussar och två spårvägslinjer flyttades ner under mark. Den första underjordssträckan invigdes 1966 och den andra invigdes 1969.

1969 inleddes också byggnadsarbetena för Wiens tunnelbana. Bygget innebar att man dels förlade tunnelbana i helt nya sträckningar, dels byggde om några förortslinjer och slutligen tog i anspråk vissa delar av de underjordförlagda spårvägslinjerna. Den första tunnelbanelinjen öppnades för trafik den 8 maj 1976. I dag består tunnelbanenätet av 5 linjer.

Under tiden som tunnelbanenätet byggts ut har man förstått att Wiens kollektivtrafiksystem inte kan fungera bra utan spårvagnar. Till skillnad mot många andra städer, som lagt ner sina spårvägar med motiveringen att det är ett föråldrat transportmedel, har spårvagnarna i Wien en given plats i kollektivtrafiksystemet, tillsammans med bussar, tunnelbana och S-Bahn.

Dagens spårvägar

För att förnya vagnparken beställdes i mitten av 50-talet sexaxliga länkmotorvagnar från "Simmering - Graz - Paukner und Lohner – Werke" som byggde vagnarna på licens från "Düsseldorf - Uerdinger Waggonfabrik" (Düwag). Innan serieproduktionen påbörjades tillverkades två prototypvagnar. Dessa fick en delvis annorlunda teknisk utformning då de i motsats till de serieproducerade vagnarna hade saxbygelströmavtagare. Efter avslutade prov beställdes i en första omgång 87 vagnar.

Den nya modellen, som fick littera E, togs i drift den 7 oktober 1959 på linje 71. För att öka kapaciteten på vissa hårt trafikerade linjer kopplades fyraxliga släpvagnar littera c till de nya motorvagnarna. Det visade sig dock att E-vagnarnas motorstyrka var för dålig (2 x 100 kW) varför en ny motorvagn, littera E₁ med motorstyrkan 2 x 150 kW men i övrigt lika littera E beställdes. Med den högre motorstyrkan blev körning med släpvagn helt problemfri. Littera E₁ hade fram till 1976 byggts i 338 exemplar vilket innebär att Wiens spårvägar totalt förfogar över 427 länkmotorvagnar littera E och E₁ och den ännu något modernare varianten E₂.

Motorvagnar littera E, E₁ och E₂ utgör idag (1998) stommen i Wiens spårvägar. Motorvagnarna används i olika kombinationer med släpvagnar littera c₁, c₂, c₃, c₄ och c₅. Släpvagn c₅ är något mindre än c₃ och c₄. Normalt körs tåg i följande kombinationer:

E och E₁ främst i stadstrafik, med eller utan släpvagnar (c₁, c₂, c₃ och c₄). Vanligaste kombination är E₁ + c₃

E₂ främst i förortstrafik och normalt med släpvagn c₅.

Exteriört är motorvagnarna E, E₁ och E₂ mycket lika. Vad avser inredningen skiljer sig modellerna dock rätt mycket åt. E har inredning och stolar i trä, E₁ har inredning och stolar i aluminium och plast. E₂ har inredning och stolar i plastlaminat. E₂ har också en bättre inklädd vridplatta mellan vagnens bågdelar.

Efter det att en vagn redan 1963 på försök försetts med elektroniskt körreglage fick alla vagnar som tillverkades efter 1971 detta utförande. Enmansdrift infördes från och med 11 maj 1972. Vagnar tillverkade före 1971 byggdes om i etapper fram till 1984 då samtliga motorvagnar var ombyggda för enmansdrift och försedda med nya moderna körreglage.

De många om- och tillbyggnaderna, förenklingarna och anpassningar till ändrade driftsförhållanden som förekommit genom åren har bara inneburit mindre förändringar av utseendet. I huvudsak innebär förändringarna att en prydnadslist slopats vilket

innebär att vagnarna fått så kallad "Düwag - Spitz" och att den bakre dörren ändrats från tre sektioner till två sektioner.

Även om motorvagnarna littera E_X och släpvagnar littera c_X moderniserats och byggts om under de närmare 40 år som de varit i drift motsvarar tågsätten inte moderna krav; dels är vagnarna minst sagt handikappovänliga med högt insteg, dels är motorer och körreglage underhållskrävande. För att möta kravet på modernisering pågår sedan mitten av 90-talet provdrift (på linjerna 65 och 67) med en modern låggolvsvagn. Beslut om köp och införande av den nya vagnen har nu tagits och de äldre vagnarna förväntas bli ersatta i snabb takt. Den nya låggolvsvagnen består av tre sammanbyggda delar, förarsektion, mellansektion och släpvagnssektion. Vagnen är tillverkad av SGP Verkehrstechnik med underleverantörerna Elin, Siemens, AEG och BBC. Vagnen har plats för 42 sittande och 102 stående passagerare.

Tariffsystem

Varken spårvagnar, bussar eller tunnelbana har spärrvakter eller konduktörer. Biljetter eller olika typer av kort kan köpas i automater, i tobaksaffärer eller i särskilda biljettkassor som finns vid de större knutpunkterna. Flygande kontroller sker sedan på fordonen eller vid utgångsspärrarna. Priset för en enkel biljett inom zon 100 (kärnzonen) är ca 10 kronor. Ett veckokort för zon 100 kostade vid mitt senaste besök i April 1998 ca 70 kronor (142 Schilling). Zon 100 omfattar i princip staden Wien. Ytterområden, förstäder och angränsande orter till vilka man kan åka buss, S-Bahn eller regionaltåg är indelade i zoner i koncentriska cirklar utanför kärnzonen.

Verkehrsverbund Ost-Region (Wiens Spårvägar inklusive tunnelbana och bussar, lokalbanan till Baden, samt S-Bahn och regionaltågen) betjänar Wien och omland med förstäder. Total omfattar trafiken:

- 24 Regionaltågslinjer
- 11 S-Bahn linjer
- 5 Tunnelbanelinjer
- 34 Spårvägslinjerplus lokalbanan till Baden (Spårväg som går på egen banvall utanför Wien)
- 94 Busslinjer

Busstrafikens utveckling

Ett fram till 1900-talets första årtionden rätt blygsamt samfärdsmedel tillfördes Wiens spårvägar den 3:e november 1922 när bussbolaget "Gemeinde Wien - Städtische (Kraft-) Stellwagenunternehmung" införlivades med det kommunala spårvägsbolaget.

Bussbolaget startade 1907 med två korta försökslinjer. De då använda "Kraftstellwagen" hade bensinmotorer. Ett liknande fordon, men försett med elektriska motorer, sattes in på den backiga sträckan Pötzleinsdorf - Salmansdorf under perioden 1908 till 1938. På denna "spårlösa bana" fick bussarna sin kraft från en dubbel luftledning via en kort strömavtagare. Eldrivna bussar men med ackumulatordrift användes i innerstadstrafik från 1912.

Trådbusslinjen till Salmansdorf fick inga efterföljare. Under kriget sattes en ny typ av elbuss in, kallad "Obus". Trådbusslinjen till Salmansdorf var i drift till 1958 och utgick sedan 1946 från Währinger Gürtel.

Många bussar rekvirerades av militären under första världskriget. Detta innebar att nästan all kollektivtrafik med bussar fick ställas in. Först 1919 kom busstrafiken igång igen i blygsam omfattning.

På samma sätt som för spårvägen skedde en utveckling under åren närmast före andra världskriget. En ny busstyp introducerades som skulle komma att vara kvar i hela 32 år. Bussen hade insteg på mitten och var ursprungligen utrustad med bensinmotor som dock ersattes med diesel under andra världskriget.

Även beträffande busstrafiken innebar tiden efter andra världskriget stora förändringar. 1963 inleddes försök med inblandning av flytande gas i dieselbränslet. Syftet var att reducera mängden skadliga ämnen i avgaserna. Baserat på goda erfarenheter från försöken inleddes 1976 en övergång till bussar som enbart drivs med flytande gas. Den reducering i emissionen av skadliga ämnen i avgaserna som åstadkoms genom denna åtgärd förstärktes ytterligare 1988 när katalytisk avgasrening infördes.

S-Bahn

De S-Bahntåg som används idag är tillverkade av SGP (Simmeringer-Graz-Pauker Werke) i slutet av 70-talet och början av 80-talet. Två olika modeller förekommer vilka är relativt lika varandra. Linje S7 trafikeras normalt av den äldre modellen medan de nyare trafikerar övriga linjer.

<u>Littera</u>	<u>N/Ä</u>	<u>Vagnstyp</u>
B4hET	Ä	Motorvagn
BD4hES	Ä	Manövervagn med godsavdelning i manöverände
B4hES	Ä	Mellanvagn med godsavdelning och konduktörskupé
B4hTL	Ä	Mellanvagn
B4hET	N	Motor- och manövervagn
B4hES	N	Manövervagn
B4hTI	N	Mellanvagn

Ä=Äldre typ, N=Nyare typ

Godsavdelningen är främst avsedd för cyklar.

Två olika tågsammansättningar är vanliga:

Motorvagn – mellanvagn – motorvagn

Motorvagn – mellanvagn - manövervagn

Sevärt och utflyktstips

Staden Wien

Wien är Österrikes huvudstad och ligger i landets nordostligaste del, nära gränserna mot Ungern och Slovakien. Staden är vackert belägen på Wienerwalds östra utlöpare och slättlandet ner mot Donau. Platsen är strategiskt väl vald; här möttes och möts fortfarande handelsvägar mellan nord-syd och öst-väst. Här möts också Västeuropas, Östeuropas och Balkans kulturer. Staden är med andra ord en riktig smältdegel!

Ursprunget till staden var ett romersk legionärläger, grundat på 100-talet e.Kr. Redan under 1100-talet blev Wien residensstad för hertigen av Babenberg och därmed Österrikes huvudstad. Stadens centrala delar domineras av stora, officiella byggnadskomplex som kejsarpalatset Hofburg, Stephansdomen, stadshuset m.fl. byggnader. Byggnaderna och de stora paradgatorna minner om den tid då Wien var huvudstad i ett kejsardöme! Med förorter är dagens invånarantal över 2 miljoner.

För musik-, arkitektur- och allmänt kulturintresserade har staden mycket se- och hörvärt att erbjuda! Allt det sevärda som normalt förknippas med Wien överlåter jag dock med varm hand till besökaren själv att utforska. För den som är intresserad av den del av kulturen som förknippas med spårbunden kollektivtrafik vill jag däremot ge några tips som kanske inte hittas i normala guideböcker!

Spårvägstips

För den spårvägs- och järnvägsintresserade finns mycket att se och åka! Spårvägsnätet är finmaskigt och omfattar, trots utbyggd tunnelbana, hela 34 spårvägslinjer! Staden med omland kan nog göra skäl för epitetet "Ett Mekka för spårbunden kollektivtrafik".

Förutom apostlahästarna är spårvagnarna ett synnerligen lämpligt transportmedel för att få en bra överblick. Det är relativt lätt att hitta i staden och alla spårvägs-, tunnelbane- och busslinjer är utsatta på den vanliga turistkartan som brukar delas ut gratis av alla hotell. Det är bara själva centrum, innanför den så kallade Ringen, som inte trafikerats av spårvagnar.

Vad kan vara lämpligare för en svensk att ha som utgångspunkt än Schwedenplatz? Härifrån kan man ta flera spårvagnar och kliva på två av tunnelbanelinjerna. Schwedenplatz ligger centralt vid Donaukanal, vid slutet av Rotenturmstrasse, stråket som tillsammans med Kärtnerstrasse skär rakt genom staden absoluta centrum.

I den efterföljande texten utgår alla förslag till resor från Schwedenplatz som hädanefter betecknas "SP".

För att få en bra överblick över staden kan man som nykomling börja med att ta någon av ringlinjerna 1 eller 2. Linjerna har samma sträckning, dvs. utefter den så kallade Ringen, breda avenyer, som går runt den gamla stadskärnan. Linje 1 går medsols och linje 2 i motvarv.

Efter att ha bekantat oss med Ringen och kanske en promenad genom stadskärnan är vi väl förberedda för längre utflykter.

Schwedenplatz - Pratern – Westbahnhof – Opern - Schwedenplatz

Vår första tur går först till nöjesfältet Pratern. Tag spårvagn 21, som har vändhållplats vid SP, i riktning mot Stadlauer Brücke och stig av vid hållplatsen Venediger Au. Huvudentrén till Pratern ligger på höger sida och det jättestora pariserhjulet, som är ett av Wiens landmärken, befinner sig nästan tvärs över gatan.

Om det fortfarande är ljus när vi lämnar Pratern kan vi välja ett annat alternativ för att ta oss tillbaka till centrum. Från Pratern är det en kort promenad till trafikknutpunkten Praterstern. Här vänder spårvägslinjerna O och 5. En trappa upp från gatuplanet finns Nordbahnhof, en S-Bahnstation trafikerad bl.a. av linjerna S7, S1, S2 och S3.

Vi väljer spårvägen och stiger på linje 5 som har sin vändslinga utanför entrén till järnvägsstationen. Linje 5 har i stort samma linjestreckning som Wiens första elektrifierade spårväg varför en resa med just den linjen är särskilt intressant. Linje 5 är lång, från Praterstern till vändslingan utanför Westbahnhof på andra sidan centrum är restiden nästan 40 minuter.

För att ta oss tillbaka till Schwedenplatz får vi åter stiga på linje 5 och åka tillbaka några hållplatser, till Blindengasse. Vi skall byta till linje J mot Karlsplatz men innan J-vagnen kommer kan vi studera "långväxeln" i Josefstadtstrasse varför vi tar en promenad till nästa hållplats vid Albertgasse.

Linje J vänder vid en av de mer komplexa kollektivtrafikplatserna i Wien, Karlsplatz. Här passerar 6 spårvägslinjer, tre tunnelbanelinjer samt flera busslinjer. Nästan på samma vändslinga som linje J använder, vänder också Badner-Bahn (WLB), lokaltåget/spårvägen, som förbinder Wien och kurorten Baden, belägen ca 20 km söder om huvudstaden. Baden är väl värt ett besök, även ur järnvägs/spårvägssynpunkt.

Bakom vändslingorna för linje J och WLB, vid kaféet i Otto Wagners paviljong, ligger en spårvagnshållplats som är utgångspunkt för sightseeingturerna med veteran-spårvagnar, se nedan.

För att ta oss tillbaka till SP får vi ta en kort promenad tillbaka till Ringen och vid hållplats Opern kan vi välja på linje 1 eller 2; bägge passerar SP.

Rundtur med veteran-spårvagn

Utgångspunkten för rundtursspårvagnarna är redan känd för oss, så med den vane resenärens uttryckslösa min hoppar vi på linje 1 eller 2 vid SP och kliver av vid Opern. Därifrån är det en kort promenad i riktning Karlsplatz innan vi når Otto Wagners paviljong och utgångspunkten för rundturerna.

Trafik med veteran-spårvagnar pågår normalt lördagar (2 turer), söndagar och andra helgdagar (3 turer) från början av maj till och med september. Priset är ca 100 kronor för en vuxen.

Trafiken sker normalt med en motorvagn littera M och en släpvagn littera m₃, bägge från mellankrigsperioden.

Rundturen utgår från en hållplats som ligger alldeles intill en paviljong som fått sitt namn efter en av Wiens mest betydande arkitekter. I jugendstil har Otto Wagner ritat många stationer, broar och andraför spårvägen och järnvägen viktiga byggnader. Bl.a. paviljongen vid Karlsplatz. Otto Wagners paviljong innehåller dels en nedgång till station Karlsplatz på tunnelbanelinje U4, dels ett kafé. Långa sträckor av tunnelbanelinje U4 följer för övrigt samma sträckning som en av Wiens första lokaljärnvägar.

I väntan på spårvagnen kan vi på håll beundra Karlskirche, en barockkyrka uppförd under första halvan av 1700-talet av Karl IV. När vi klivit på spårvagnen och lämnat hållplatsen bakom oss passerar vi först ett funkishus som inrymmer Wiens stadsmuseum. Mittemot, på vänster hand, ligger Musikvereinsaal, konserthuset från vilket de kända nyårskonserterna traditionsenligt sänds varje nyårsdag. Vår veteranspårvagn fortsätter så utefter Ringen ner till Donaukanal och en byggnad som har fått namnet Urania, ett folkbildningshus uppfört 1910, innehållande bl.a. en bio och ett observatorium. Donaukanal är en reglerad arm av floden Donau. Huvudfåran utgörs av en rak, grävd och reglerad flodarm öster om den egentliga stadskärnan. Strax kommer vi till Schwedenplatz som fått sitt för oss hedrande namn som tack för den omfattande hjälp Sverige gav Österrike efter första världskriget.

Vår rundtur viker nu av från Ringen och vi följer linje 21. Sedan vi passerat Donaukanal på Marienbrücke går färden mot Praterstern och Nordbahnhof. Vi fortsätter förbi nöjesfältet Prater och vänder vid entrén till utställningsområdet, anlagt för världsutställningen 1873. När vi återkommer till Praterstern lägger föraren om växlarna så att vi kan följa linje O till Franzensbrücke över Donaukanal. Vi passerar regeringsbyggnader till vänster och återigen Urania till höger och än en gång kommer vi till Schwedenplatz men nu fortsätter vi på Franz-Josefs-Kai, utefter Donaukanal. Efter Schwedenplatz finns en öppenplats där Gestapos högkvarter låg under kriget. Fastigheten är inte återuppbyggd. Vi lämnar Donaukanal vid Ringturm, ett kontorshus där spårvägens högsta ledningen sitter. Så följervi Ringen förbi de fashionabla kvarteren runt Börsen, som är väl vaktad för mittemot ligger Wiens polishögkvarter. Strax kommer vi till en av de riktigt stora kollektivtrafikknutpunkterna, Schottentor, som fått sitt namn av en port i den forna stadsmuren. Varken port eller stadsmur finns längre, men namnet lever kvar. Här finns förresten spårvagnar i två skilda plan och det är bra att veta för senare skall vi återkomma hit för att ta linje 38 till Grinzing. Nu får vi nöja oss med att från veteranvagnen beundra Votivkirche som syns till höger, på andra sidan torget. Vi har nu kommit till den del av Ringen som är "belastad" med många officiella byggnader. I rask takt(?) passerar vi Universitetet, Rådhuset, Burgteater, Parlamentet, Naturhistoriska museet, Konsthistoriska museet, Hofburg samt slutligen Operan innan spårvagnen stannar vid utgångspunkten. Efter den nästan två timmar långa utflykten är en öl eller en kopp gott kaffe efterlängtat så det är bra att kaféet i Otto Wagners paviljong ligger bara ett stenkast från hållplatsen.

Grinzing

Wien är känt för en speciell typ av vinstugor kallade Heurigen. I dessa vinstugor serveras årets vin producerat vid den egna vingården. Ofta kan man i ett angränsande rum köpa mat som man sedan tar med sig in i vinstugan. Man bör vara beredd på att det normalt inte går att få något annat att dricka än vin och självklart även vatten, dock

inte öl eller kaffe! Det för turister mest kända området med Heurigen och andra restauranger ligger en bit upp på sluttningen mot Wienerwald, i Grinzing.

Enklast tar man sig dit med spårvagn 38. Med utgångspunkt från SP tar vi spårvagn 2 (motsols runt Ringen) och stiger av vid hållplatsen Schottentor - Universität. För att hitta spårvagn 38 får vi gå ner en trappa, där linjerna 37, 38, 40, 41 och 42 vänder i enunderjordisk "ljusgård".

Vi följer linje 38 ända till vandhallplatsen i Grinzing. Härifrån lämnar jag till läsaren att själv sätta kurs mot vinstuga, kafé eller restaurang, allt efter tycke och smak!

Nussdorf

Heurigen i Grinzing ar tillrättalagt för turisterna. Om man vill uppleva Heurigen mer som wienarna själva, kan jag rekommendera Nussdorf som också är jarnvagshistoriskt intressant. Nussdorf ligger också på sluttningen av Wienerwald. Om man har god kondition och vädret är bra rekommenderas en promenad ner mellan vingårdarna som ligger på bergets sluttningar.

Nussdorf när vi med spårvagn D. Från SP tar man enklast 1:an och vid Opern kan det vara lämpligt att byta till linje D. 1:an och D går parallellt en ganska lång sträcka på Ringen varför det finns flera tillfällen till byten. På vägen mot Nussdorf passerar vi järnvägsstationen Franz-Josef Bahnhof. Även om det står Nussdorf på destinationsskylten så är vandhallplatsens officiella namn Beethovengang. För att komplicera det hela ytterligare ar namnet på gatan där spårvagnen vänder Zahnradstrasse! Observera att vissa turer vänder några hållplatser tidigare. Fråga för säkerhets skull föraren om tåget går ända fram till Beethovengang. Andhallplatsen ar utgångspunkt för flera vandringsleder.

Förutom de två Heurigen-gårdarna ligger en jarnvagshistorisk byggnad mitt i vänd-slingan. Den var tidigare stationshus för den kuggstangsjarnvag till Kahlenberg som mellan 1874 och 1922 hade sin utgångspunkt just här.

Om man vill promenera ner till Nussdorf kan det vara lämpligt att ta bussen upp till Kahlenberg eller till Leopoldsberg. Enklast är att byta från linje D till bussen (linje 38A) vid hållplatsen Grinzinger strasse. Ett annat alternativ är att ta spårvagn 38 till Grinzing och där byta till buss 38A.

Stammersdorf

En annan by, med Heurigen, men med helt andra omgivningar ar Stammersdorf. Byn ligger långt ute på slättlandet öster om Donau. Även hit går det spårvagn, linje 31. Linjen har i stort samma sträckning som en av de första angspårvagarna hade.

Med utgångspunkt SP tar vi 2:an till hållplats Schottenring, just där 2:an svänger av från Franz-Josef Kai. Vid Schottenring vänder både linje 31 och 32, bägge förortslinjer. Vi väljer linje 31 mot Stammersdorf. Byn är utgångspunkt för vandringsleder till bl.a. Bisamberg och Herrnholz. Utefter byns huvudgata ligger flera Heurigen.

Stammersdorf kan vara den plats där den Svenska hären under befäl av Torstensson låg förlagd när man 1645 skrämde katolske kejsaren på flykten från hans residensstad. Tack vare att Torstensson för en gång skull visade obeslutsamhet klarade sig Wien från erövring den gången, staden låg vidöppen, i stort utan försvar. Tanken svindlar, Wien hade kunnat vara Sveriges sydligaste utpost!

Wiens spårvägmuseum

Wien har ett stort och när det gäller bevarade spårvagnar, omfattande spårvägmuseum. Museet förfogar över 7560 m³ utställningsyta och på de 1810 meter utställningsspåren har man ställt upp inte mindre än 85 fordon (spårvagnar, arbetsfordon och bus-sar). En intressant avdelning visar spårvägen under andra världskriget. I övrigt är dock utställningen tråkigt arrangerad med stereotypiskt uppställda vagnar i de f.d. stallarna. Museet är öppet lördagar, söndagar och helgdagar från maj till oktober. Inte bara museet är tråkigt, personalen verkar ointresserad av besökare och vandrar, ofta rökande och samtalande omkring två och två. Man drar sig för att störa med några frågor!

Museet nås lättast med tunnelbana U3. Roligare är dock att ta sig dit med spårvagn. Från SP blir resan dessutom lite komplicerad med flera byten och flera likvärdiga alternativ. Från SP tar man lättast 1:an till Schwartzenbergplatz där man byter till linje 71 mot Zentralfriedhof. Vid knutpunkten Landstrasse/Hauptstrasse Rennweg måste man byta igen till linje 72 eller 18. Bägge dessa linjer vänder vid Schlachthausgasse. Från Schlachthausgasse är det ett par kvarters promenad till museet som ligger vid Erdbergstrasse 109.

Wiens tekniska museum

Wiens tekniska museum har varit stängt för renovering under en längre period. Enligt uppgift skall det nu åter vara öppnat. Utanför museet finns en fin samling ånglok uppställda på en plan som påminner om vändskivan framför ett lokstall. När jagvåren 1998 besökte en del av museet som då var öppnat för en specialutställning kunde jag se att ett av de första föremålen som var uppställda i de nyrenoverade lokalerna var ett kuggstångslok, vilket ju verkar lovande.

För att ta sig till museet, som ligger några kvarter bortom Westbahnhof, tar man enklast tunnelbana U3 och spårvagn linje 52 eller 58, byte vid Westbahnhof. Roligare är att ta spårvagn hela vägen. Från SP innebär det 1:an till Rosendorferstrasse och där byta till linje 62 eller 65 varefter man får byta till linje 18 i riktning Burggasse vid Kliebergasse. Slutligen får man byta till linje 52 eller 58 vid Westbahnhof.

När man är vid Tekniska museet är man för övrigt på promenadavstånd från Slottet Schönbrunn. En av de verkligt förnäma sevärdheterna i denna kulturstad.

Järnvägstips

Wien saknar ett riktigt järnvägsmuseum. Olika föreningar bedriver dock "museiverksamhet" och kör veteranståg under sommarhalvåret. För den som vill titta på tåg finns ändå mycket att se, Wien har ju flera stora stationer; Südbahnhof, Westbahnhof, Nordbahnhof och Frans-Josef Bahnhof för att nämna de stora persontågsstationerna. Nedan lämnas tips på några sevärdheter som det kan vara svårt att hitta utan hjälp.

Gross Schwechat

Stationen Gross Schwechat ligger utefter linje S7 som trafikerar sträckan Nordbahnhof – Wohlfstahl och bl.a. passerar flygplatsen som också heter Schwechat. Linjen erbjuder mycket sevärt för den järnvägsintresserade. S7 passerar bl.a. de stora raffinaderierna söder om Wien och den stora rangerbangården Kledering (se nedan) samt Simmeringer Werke och Aspangbahns godsbangård och dessutom den järnvägsförening som huserar alldeles intill bangården i Gross Schwechat. Föreningen disponerar ett antal uppställningsspår och några enkla lokaler söder om bangården och har adressen Sendnergasse 17. Här finns en imponerande samling rullande material i olika stadi-er av förfall. Mest imponerande är ångloket 503670-2_G med axelföljden 2-10-0 och fyraxlig boggitender. Loket är tillverkat 1938. Vid mitt besök där, 1997, uppgavs det vara i fullt kördugligt skick vilket styrks av att det enligt märkningen senast var reno- verat i juli 1996.

Museet är öppet på söndagar men man kan själv ta sig en titt på den imponerande samlingen rullande materiel. Jag vill dock varna känsliga personer, det här är en järn- vägskyrkogård, museiföremålen bokstavligen rostar och ruttnar bort framför besöka-rens ögon!

Observera att Gross Schwechat ligger utanför kärnzonen, zon 100, vilket innebär att man antingen måste köpa en separat biljett eller betala tillägg till sitt vecko- eller må- nadskort.

Wiens centrala rangerbangård

Zentralverschiebe bahnhof Kledering är huvudrangerbangård för Wien. Här sätts mer- parten av alla fjärrgodståg samman. Ankommande godsvagnar kan avlämnas vid något av de 15 ankomstspåren. Godsvagnarna skjuts sedan över vallen och rangeras automatiskt till något av de 40 tågbildningsspåren. Uppbromsning sker automatiskt med rullbromsar i rälsen. Praktiskt för oss "train-spoters" är att en allmän väg passerar på en viadukt nästan rakt över vallen. Från bron har man utmärkt utsikt över vallen, ankomst- och tågbildningsspår.

Enklast tar man sig till Kledering med S7. Man får stiga av tåget vid stationen Zen- tralfriedhof Kledering och sedan går man över järnvägen och om man sedan följer vägen några 10-tals meter kan man lista ut hur man enklast skall ta sig upp på viaduk- ten. Stationen vid Zentralfriedhof Kledering är i sig intressant. Här finns fortfarande manuell tågklarering och många godståg passerar till eller från närliggande industrier, bl.a. det stora raffinaderiet i Schwechat.

Järnvägs museet i Deutsch Wagram

Ett annat föreningsmuseum ligger en bit öster om Wien, i Deutsch Wagram. Lättast tar man sig dit med linje S1 från Nordbahnhof. Observera att man måste lösa särskild

biljett eller betala tillägg till sitt zon 100-kort. Lättast kommer man till museet genom att stiga av vid Silberwald. Museet ligger på höger sida om huvudlinjen och är synligt från lokaltåget om man håller ordentlig utkik. När man stigit av tåget får man gå över järnvägen och sedan vandra tillbaka någon kilometer mot Wien. Museet är öppet på helgerna under sommarhalvåret. Jag var dock där en söndag på våren 1998 och hade inga problem med att få komma in och titta, trots att det egentligen var stängt. Precis som i Schwechat är det här en kyrkogård för rullande och fast järnvägsmaterial men i mycket större skala. I den stora verkstadslokalen pågick dock omfattande renoveringsarbeten vid mitt besök. Ute på det stora spårområdet stod flera f.d. jugoslaviska ånglok i olika stadier av rostigt förfall uppställda. På området finns en intressant kolningsanläggning med bevarade decauville-vagnar och spår.

Notervärt är att här på slätten vid Wagram utkämpade Napoleon ett två dagar långt slag mot Österrikarna i juli 1809. 300 000 soldater deltog, 74 000 dog på slagfältet. Wienarna kunde se hela bataljen från Kahlenberg på andra sidan Donau.

Fakta om olika spårvagnstyper

Epok 1 1897 – 1900

Littera	Tillverkningsår	Antal	Nummer	Anmärkning
A	1897	30	1 - 30	
A ₁	1897	10	31 - 40	
B	1898	10	41 - 50	
C	1898	25	51 - 75	
D	1899 – 1902	300	101 - 400	

Epok 2 1900 – 1919

T	1900 – 1902	50	401 - 450	
G	1900 – 1902	400	601 - 1000	BBG
		120	?	NWT
G ₁				
G ₂	1906 – 1907	96	2005 - 2100	
G ₃	1909	49	2102 - 2150	
H	1910 – 1911	130	2151 - 2280	
K	1912 – 1915	263	2281 - 2542	
k	?	?	?	
k ₁	1910 – 1912	104	3202 - 3306	
k ₂	1910 – 1912	257	3307 - 3564	
k ₃	?	?	?	
m				
m ₁				

Epok 3 1920 – 1939

D ₁	1924	90	310 - 400	
M	1927 – 1930	150	4001 - 4150	
M ₁	1929	2	4151 - 4152	
d ₂	1924	125	5001 - 5125	
k ₄	1923	50	3746 - 3795	
k ₅	1936 – 1939	95	3901 - 3995	
k ₆	?	?	?	

Epok 4 1940 – 1949

Littera	Tillverkningsår	Antal	Nummer	Anmärkning
A	1944 – 1949	257	?	Kriegswagen
H ₂	1949	11	2280 - 2290	Numreringen osäker

Epok 5 1950 – 1980

C ₁	1955 – 1959	58	102 - 159	
c ₁	1955 – 1959	58	1202 - 1259	
E	1956 – 1976	89	4401 - 4459	
			4601 - 4630	
E ₁	1956 – 1976	338	4461 - 4560	
			4631 - 4868	
k _{3(neu)}	1957	30	1601 - 1630	Tänkt att littereras k ₉
k ₈	1953	40	1901 - 1940	