Vor 30 Jahren - Abschied von der Type F der Wiener Verkehrsbetriebe

Peter Mattersdorfer

Ende der 50iger Jahre hatten die Wiener Verkehrsbetriebe (WVB) einen völlig überalterten Straßenbahn-Wagenpark. Unzureichende Budgetmittel waren der Grund für die sehr langsame Erneuerung der Fahrzeuge. Wie sehr auch technische Überlegungen der sehr konservativen WVB-Führung dahintersteckten, lässt sich nur vermuten. Nur im Auto und Autobus sah man die Zukunft des Verkehrs.

Nur zögernd wagte man sich an eine neue Fahrzeuggeneration heran. Man hielt noch immer an Zweiachsern fest. Laut Jahresbericht 1959 wurde bei SGP folgende Wagen bestellt:160 L_4 (501-650), 30 E (4441-4470) und 100 l_3 (1801-1900). Lohner erhielt einen Auftrag über: 38 E (4403-4440) und 190 c_3 (1101-1131). Bei Gräf & Stift orderten die WVB 94 l_3 (1707-1800). Zu diesem Zeitpunkt traten sechsachsige Gelenktriebwagen in Deutschland ihren Siegeszug an. Daher war die Bestellung von 160 Stück zweiachsigen Triebwagen und 200 Stück zweiachsigen Beiwagen keine glückliche Entscheidung.

Massive Kritik der Medien und offensichtlich auch das schlechte Gewissen der WVB wirkten für ein Umdenken bei den WVB. Der Bau der L_4 bei SGP endete mit dem 110. Wagen. Bei den verbliebenen 50 Stück wurde das Heck abgetrennt und ein vierachsiger Nachläufer angefügt, wodurch ein Gelenkwagen entstand. Vorbilder hierfür hat es bereits in der Vergangenheit einige gegeben. Zwei von den übrig gebliebenen Heckteilen wurden

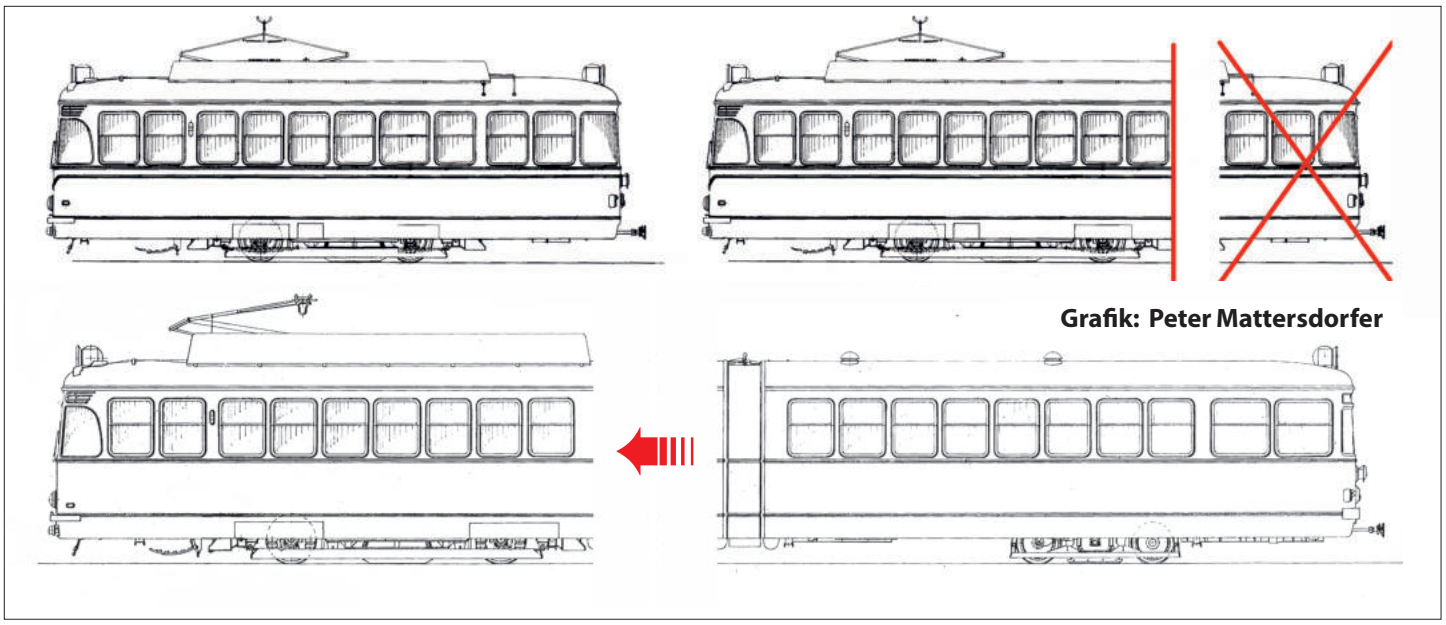
Oben: der nagelneue F 711, sogar noch mit Scherrenbügel biegt für Messfahrten in die Schüttelstraße ein. Foto: DI Josef Michlmayr, 5.4.1963

Mitte: mit der Messachse auf Probe fahrt in der Schüttelstraße Foto: Peter Schmied, 5.4.1963

Technische Daten:
- Gesamtlänge: 19,1 m
- Radstand: 3,3 m / 1,8 m
- Gewicht: 21,5 t
- Antrieb: Zwei Tatzlagermotoren, ä 60 kW (Type „WD 641‘)
- Bremseinrichtungen: Handbremse auf Bremstrommeln wirkend, Kurzschlussbremse, Magnetschienenbremse
- 34 Sitzplätze + 2 Klappsitze, 73 Stehplätze
- Fester Schaffnerplatz

Vor 30 Jahren - Abschied von der Type F der Wiener Verkehrsbetriebe

Peter Mattersdorfer

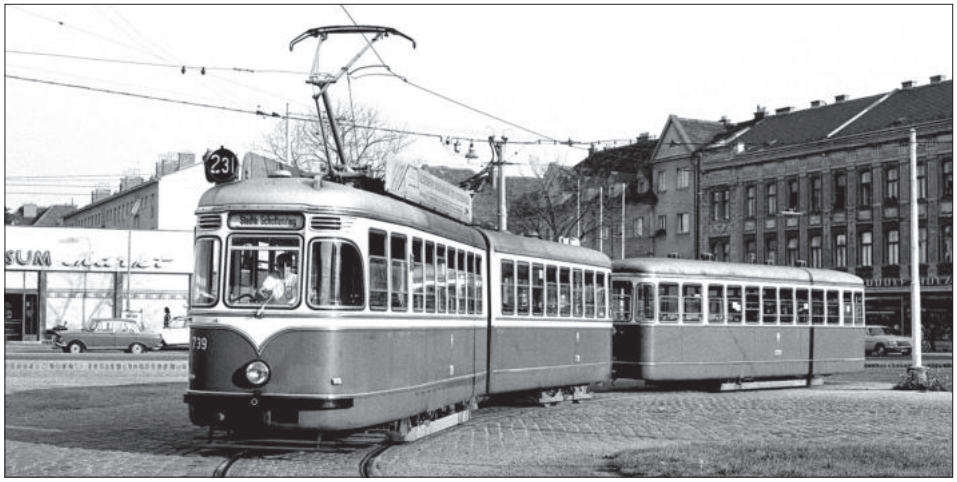


Grafik: Peter Mattersdorfer

von der damaligen Hauptwerkstätte Rudolfsheim beim Bau des Schulwagens GS_1 6859 verwendet, als Front- und Heckteil.

Um den Triebwagen der Type ein modernes Aussehen zu geben, wurde entschieden die Wagen mit den neuen Halbscherenstromabnehmern HS62 auszustatten. Gemäß dem Bau von L_4-Wagen waren auf den F-Triebwagen 707, 708, 711, 712, 713, 715, 716, 717 und 720 bereits Vollscherenstromabnehmer Type SS53/58 montiert. Wagen 715 absolvierte noch mit Scherenbügel die Versuchsfahrten. Letztendlich gingen aber alle Wagen mit Halbschere in den Fahrgastbetrieb.

Elektrisch wurde die komplette Ausrüstung von den L_4 übernommen. Neu war allerdings die Gebläseheizung der Scheiben im Frontbereich. Analog zu den sechsachsigen Triebwagen der Type E wurde die Führung der Bügelleine mit angehängtem Gewicht in einer Stange gebaut. Die Wagen



Einsatz auf den Floridsdorfer Linien.
Oben: Linie 132 fährt zum Franz-Jonas-Platz **Foto: Egbert Leister. 25.4.1968**

Unten: Linie 231 in der Schleife Groß Jedlersdorf.
Foto: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film

Vor 30 Jahren - Abschied von der Type F der Wiener Verkehrsbetriebe

Peter Mattersdorfer

701 – 740 hatten die damals üblich braunen Durofol-Sitze (Kunstharzpressholz bzw. Pressschichtholz-Sitze), die letzten (741 – 750) waren mit grünen Sitzen ausgestattet.

Zum Mitführen eines schaffnerlosen l_3-Beiwagens wurden die Wagen 721 – 750 im Jahr 1967 umgerüstet, 701 – 720 erst 1970.

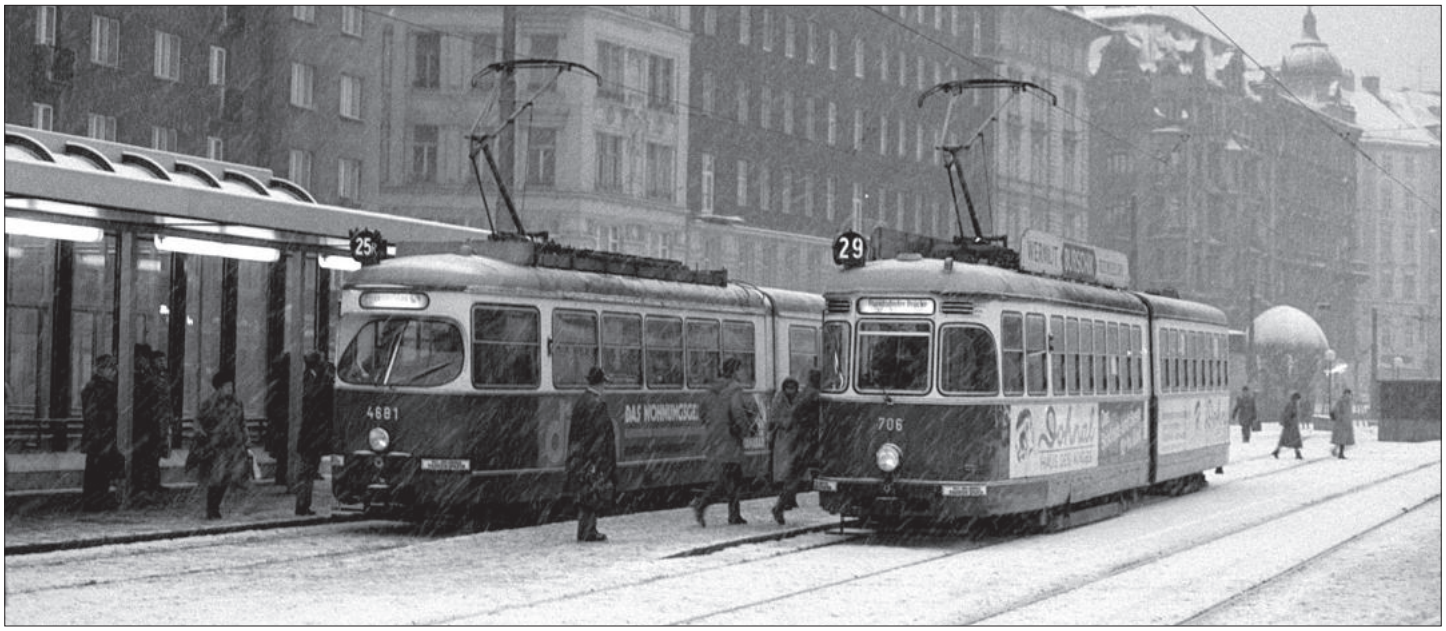
Das Leben der F-Triebwagen erfolgte relativ ruhig. Ab 1971 verloren die Wagen ihren DÜWAG-Spitz und die doppelte Zierleist. Auf Grund von Rostschäden unter der Verblechung kam es in den Siebzigerjahren zu erheblichen Erhaltungsarbeiten.

1980 erhielten alle Wagen einteilige Stirnwandfenster ohne Lüftungsklappe.

Die F verkehrten mit und ohne Beiwagen und waren lange Zeit in Floridsdorf beheimatet.

F 739 als Linie 331 fährt in der Oberen Donaustraße zum Schottenring.
Foto: Peter Bader

Ab der Ausmusterung der l_3-Beiwagen im März 1986 verkehrten die F als Solowagen.
Schon mit dem Jahr 1985 begann die Ausmusterung der Wagen und damit ihr Abstieg. Die F 749 und 750 wurden in Arbeitsfahrzeuge umgezeichnet. Als Revisionswagen, FR 6161 und FR 6162 der Messpartie überlebten sie sogar bis zum 12.12.2011.



Als Winter noch richtige Winter waren und es auch noch kunfenfreundliche Verstärkerlinien in der HVZ gab. F 706 als Verstärker zur Linie O zwischen Friedrich-Engels-Platz und Schwedenplatz. Der Zug links als Linie 25R (Kagran-Ring-Kai-Kagran) mit Triebwagen E_1 4681 wird über die Aspernbrücke nach Kagran fahren.
Foto: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 16.1.1980

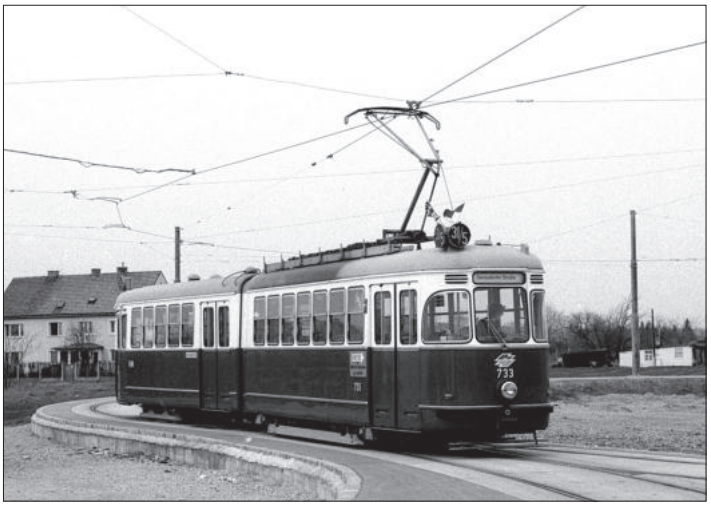
Vor 30 Jahren - Abschied von der Type F der Wiener Verkehrsbetriebe

Peter Mattersdorfer

Wie man sieht, müssen es nicht immer luftikale Schönwetterfotos sein. Links F 702 als Linie 33 am 5.2.1972 in der Oberen Augartenstraße. Rechts wurde im Jänner 1971 der F 701 als 5er am Praterstern abgelichtet.

Alle Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film

Links: In der Endstelle Prater Hauptallee haben schon viele verschieden Fahrzeugtype und auch Linien ihren Auftritt gehabt. so auch die Linie N, hier, am 31.8.1980 mit F-Triebwagen. Auch die Linie N ist mittlerweile Geschichte. Sie wurde durch die Linie 1 ersetzt. Rechts: Im Jänner 1971 fährt der Triebwagen F 701 als Linie 37 in der Währinger Straße zum Schottentor.



Links: F-Triebwagen 725 mit einem schaffnerlosen l3-Beiwagen in Strebersdorf. Die Linie 132 mutierte am 4.9.1982 zur Linie 32, die am 4.5.1996 durch die Linie 26 ersetzt wurde. Rechts: Der F 733 als Linie 31/5 in der Schleife hat bereits die umgebaute Frontscheibe ohne Lüftungsklappe.

Vor 30 Jahren - Abschied von der Type F der Wiener Verkehrsbetriebe

Peter Mattersdorfer

Oben:
Nach dem Einsturz der Reichsbrücke am 1.8.1976 wurden die zuständigen Amtsschimmel im Wiener Rathaus munter und veranlassten großangelegte Untersuchungen sämtlicher Wiener Brücken. Große Mängel an einem Brückenpfeiler führten zur sofortigen Sperre der Floridsdorfer Brücke am 23.12.1976. Da die neue Reichsbrücke noch in Bau war musste ein Notlösung getroffen werden. Nach verlegen der Gleise auf die stromabwärts gelegene Seite, konnte die Floridsdorfer Brücke von Fußgängern, Einsatzfahrzeugen und Straßenbahnen ab 2.4.1977 wieder benutzt werden.
Foto: Peter Bader, 3.4.1977

Unten: Während der Sperre der Floridsdorfer Brücke wurden die Linien 132 und 331 geteilt geführt. Die südliche Strecke war vom Schottenring zum Friedrich-Engels-Platz, die nördlich vom Franz-Jonas-Platz nach Strebers-zw. Stammersdorf. F 715 und F 702 in der Endstelle Friedrich-Engels-Platz. Hier hatten damals 4 (!) Linien (29, 132, 231 und O) ohne Probleme ihre Endstelle. Heute ensteht Panik un Erdberg, wenn mehr als zwei Linien eine Schleife benützen müssten (Beispiel Gersthof - Linie 9).
Foto: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 26.12.1976

Vor 30 Jahren - Abschied von der Type F der Wiener Verkehrsbetriebe

Peter Mattersdorfer

Links: F 706 als HVZ-Linie 29 fährt über die Schwedenbrücke zum Friedrich-Engels-Platz. **Foto: Peter Bader, März 1979**

Rechts: F 747 mit schaffnerlosen l_3 1870 auf der Prager Straße, Fahrtrichtung Schottenring.

Foto: Ernst Lassbacher, 1.11.1982

Links: F 704 als Linie 5 biegt am letzten Einsatztag, dem 28.6.1996 von der Winckelmannstraße in die Avedikstraße ein um in den Bhf. Rudolfsheim einzuziehen. **Fotos: Ernst Lassbacher**

Rechts: F 734, die spätere Kasperl-Bim im Straßenbahnmuseum, ebenfalls am letzten Einsatztag in der Wolkersbergenstraße.

Abschied von der Type F mit dem Museumswagen F 746, links in der Endstelle Wolkersbergenstraße, rechts beim Einziehen in den Bahnhof Speising. **Fotos: Ernst Lassbacher, 28.6.1996**

Vor 30 Jahren - Abschied von der Type F der Wiener Verkehrsbetriebe

Peter Mattersdorfer

Mit 9. Oktober 1989 wurden die F nach Speising umstationiert, wo sie auf der Linie 62 ihr Ausgedinge fanden. Der letztmalige Einsatz erfolgte am 28.6.1996 auf der Linie 62 mit F 746, der anschließend in den Museumsstand übernommen wurde. Nach dieser letzten Fahrt waren Triebwagen mit Zweiachsfahrgestell und Kurbelfahrschalter bei der Wiener Straßenbahn Geschichte.

Erhalten geblieben sind die Wagen 711 und 746. 711 ist zum Spielen für einen privaten Verein, 746 ist im Wiener Verkehrsmuseum „remise“ ausgestellt.

Bis 2013 hat es noch den F 734 als „Kasperl-Bim“ im Wiener Straßenbahnmuseum gegeben. Dieser wurde am 24.6.2013 in die Zentralwerkstätte geschleppt und anschließend verschrottet.

Der bereits im Museum ausgeschlachtete F 734 (Kasperl-Bim) mit dem Schleppfahrzeug TH 6503 in der Zentralwerkstätte. Foto: Peter Mattersdorfer, 24.6.2013

Mitte:
FR 6161 mit dem Garderobewagen cg 7161 (ex c_2 1034) in der Zentralwerkstätte.
Foto: Peter Mattersdorfer, 12.1.2012

Die beiden Revisionswagen FR 6161 und 6162 in der Zentralwerkstätte. **Foto: Peter Mattersdorfer, 12.1.2012**