

Die Wiener Straßenbahnliniensignale

Wolfgang Auer
Tramwaycafe@gmx.net

8. Mai 2002

© Wolfgang Auer 1996–2002

Dieses Werk ist derzeit in Überarbeitung begriffen. Es darf für private Zwecke beliebig vervielfältigt und weitergegeben werden, solange diese Weitergabe komplett und unverändert erfolgt. Anregungen, Kritik, Korrekturen und Wünsche für eine endgültige Version werden unter der erwähnten E-Mail-Adresse gerne entgegengenommen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Vorbemerkungen	5
1.1.1	Motivation	5
1.1.2	Satztechnische Konventionen	5
1.2	Spezielle Ausdrücke und Sprechweisen	6
1.2.1	Linien	6
1.2.2	Ring rund	6
1.2.3	Die Schnellbahn	6
1.3	Die Hieroglyphen	7
2	Der Systementwurf	9
2.1	Die Radialstrecken und -linien	9
2.2	Die Tangentialstrecken und -linien	13
2.3	Die Durchgangslinien	14
3	Die Ausschilderung	17
3.1	Die Blechsignale	17
3.1.1	Die weiße Scheibe	18
3.1.2	Durchgestrichene Signale	19
3.1.3	Veränderbare Signale	21
3.1.4	Umsteckungen	21
3.2	Sonstige Besteckungen	22
3.2.1	Die „Blaue“	22
3.2.2	Das Zebrasignal	22
4	Frühe Änderungen und Ergänzungen	23
4.1	Die Hunderterlinien	23
4.2	Die Tangentiallinienaufstockung	23
4.3	Die Änderungen bei den Durchgangslinienindices	24
4.4	Die „A“-Linien	24
5	Frühe außergewöhnliche Signale	27
5.1	Die Linien Z und Z8	27

Inhaltsverzeichnis

5.2	Die Linien mit dem Buchstaben C	27
5.3	Die Linie 1	28
5.4	Die Freudenaauer Linien 11 und 12	28
5.5	Die Freudenaauer Linien 81 und 82	29
5.6	Die Linie G	29
5.7	Die Bahnhofsrundlinien 12 und 14	29
5.8	Die Linie und die Strecke 79	30
5.9	Die Linie 18G	31
6	Spätere Ergänzungen	33
6.1	Die Bruchstrichlinien	33
6.2	Die Verstärkungslinien mit Index K und R	34
7	Entwicklungen seit 1980	35
7.1	Die Umstellung der Zweierlinien	35
7.2	Die neue Linie N	35
7.3	Die Einstellung der klassischen Ring-rund-Linien	36
7.4	Die Linien 25K und 25R	37
7.5	Die neuen Linien 1 und 2	37
7.6	Die Aufgabe der Hunderterlinien	39
7.7	Die geplanten Linien 3 und 4	39
7.8	Die Linie 25/26	40
7.9	Der durchgestrichene D-Wagen	40
7.10	Die Linie 10/58	41
7.11	Die neuen Linien mit dem Signal E	41
7.12	Der durchgestrichene J-Wagen	42
7.13	Die Aufgabe der Bruchstrichlinien	43
7.14	Die Linien 26 und 67	44

1 Einleitung

1.1 Vorbemerkungen

1.1.1 Motivation

Dieser Text entstand aufgrund zahlreicher Rückmeldungen zu meinem Artikel „U6-Eröffnung und d’rumherum“ in den Diskussionsforen `de.alt.eisenbahn` und `de.soc.verkehr`. Ich wurde dadurch endlich *nachdrücklich* angeregt, meine bis jetzt nur *verteilt* vorhandenen Skizzen über das Wiener Liniensignalsystem in eine ansprechende Form zu bringen. Ich hoffe, mir ist nicht nur gelungen, den Leser bzw. die Leserin dieses Artikels einen Einblick in das Thema dieser Arbeit zu geben, sondern auch, ihn oder sie wenigstens für die Zeit der Lektüre zu fesseln. Sollte ich sogar weitergehendes Interesse *provoziert* haben, ist der Sinn dieses Artikels mehr als erfüllt. Trotz sorgfältiger Recherche ist bei einem Thema wie diesem Fehlerfreiheit nicht zu garantieren, wofür ich schon jetzt um Nachsicht bitte. Für Fehlerkorrekturen bin ich dankbar, für jede (sachliche) Kritik aufgeschlossen (hiefür bin ich am besten über meine E-Mail-Adresse `Tramwaycafe@gmx.net` erreichbar).

1.1.2 Satztechnische Konventionen

Strecken- und Linienbezeichnungen sind in diesem Artikel stets **Sans Serif** gesetzt, in Tabellen sind Linien, die an allen Tagen ganztags verkehren, in **fetter Sans Serif** gesetzt, andere in *normal starker Sans Serif*. Präzise Ortsangaben sind im Fließtext *schräggestellt*, in Tabellen jedoch *normal*; dafür sind Besonderheiten von Linien in Tabellen *kursiv* gesetzt. Um den Lesefluß durch Querverweise im Text nicht weiter zu stören, sind sie von »kleinen Pfeilen« umrahmt. Der Verweis selbst ist wie in diesem Beispiel in der Marginalspalte zu finden.

Verweis hier

Um reine Kommentare von Sonstigem eindeutiger hervorzuheben, wurde für sie eine etwas kleinere Schrift verwendet.

1.2 Spezielle Ausdrücke und Sprechweisen

1.2.1 Linien

Zumindest in Ostösterreich unterscheidet sich die Linienbezeichnung vom deutschen Gebrauch in einem Punkt grundlegend: Straßenbahn- und Buslinien sind hier *männlich*. Dies gilt nicht nur für den jeweiligen Dialekt, sondern auch für das lokal verwendete Hochdeutsch. So heißt es in Wien etwa „der Achtzehner“, „der Achtundvierzig A“ oder „der Je-Wagen“. Wie man sieht, wird an Buchstabensignale meist noch „Wagen“ als Suffix angehängt (was auch die Herkunft des männlichen Geschlechts der Linienbezeichnung erklärt). Die in Deutschland gebräuchliche Bezeichnung „die Achtzehn“ für einen Zug einer Linie wird hier bestenfalls als äußerst fremd, meistens aber als unsympathisch empfunden. Noch stärker gilt die ostösterreichische Regelung für alle Kombinationen mit dem Buchstaben „J“, der hier ausnahmslos als „Je“, *niemals* aber als „Jot“ ausgesprochen wird (während man etwa die Innsbrucker Linie J meist mit „Jot“ benennt). Genausowenig ist die Umschreibung „Zwo“ für alles, was mit dem Zweier zu tun hat, gebräuchlich. Auch für die am Ring verkehrenden Linien gilt eine Sonderbenennung, die im Kapitel 1.2.2 gesondert besprochen wird.

Im Gegensatz dazu stehen die Bezeichnungen für U- und Schnellbahnlinien, die in Wien wie in Deutschland weiblichen Geschlechts sind („die U3“ oder „die S45“).

1.2.2 Ring rund

In Wien versteht man unter „Ringlinien“ nicht solche Linien, die eine im weiteren Sinne kreisförmige Linienführung besitzen, sondern solche, die auf ihrer Strecke irgendwann die Wiener Ringstraße¹ befahren. Für Züge, die auf Ringlinien verkehren, hat sich die Bezeichnung „Ringwagen“ durchgesetzt. So sagt man nach wie vor, wenn man zum Beispiel von der *Bellaria* zum *Schottentor* fährt, man „benütze den *Ringwagen*“, während es etwa bei der Haltestelle *Kärntner Ring, Oper* der Linien 62 und 65 heißt: „Umsteigen zur Linie U1, zu den *Ringlinien* und zur Linie 3A“.

Von Linien, die die gesamte *Ringstraße* inklusive *Kai* umrunden, sagt man, sie fahren „Ring rund“; diese Bezeichnung ist in der Umgangssprache ebenfalls tief verankert, auch wenn die heutigen ²Linien 1 und 2² als Zielschild „Ring – Kai – Ring“ führen.

s. 7.5 (S. 37)

1.2.3 Die Schnellbahn

Nur indirekt mit der Geschichte der Liniensignale hat ein kleiner, aber im täglichen Sprachgebrauch immer wieder auffälliger Unterschied zwischen der deutschen und der

¹Siehe Fußnote auf Seite 13

österreichischen Verkehrsmittel-Nomenklatur zu tun: Das, was man in Deutschland unter „S-Bahn“ versteht, nennt man in Österreich „Schnellbahn“; der Begriff „S-Bahn“ wird im allgemeinen als gekünstelt abgelehnt und auch in der offiziellen Sprache nur sehr selten verwendet (meistens dann, wenn ein Journalist Umbruchprobleme mit der nicht trennbaren Silbe „Schnell-“ bekommt...)

1.3 Die Vorgänger der Liniensignale: die Hieroglyphen

Wie in so vielen anderen Städten auch war die Geschichte der Straßenbahn in Wien in ihren Anfängen sehr uneinheitlich. In den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts änderte sich das Bild jedoch schlagartig. Die Verstadtlichungswelle unter dem Wiener Bürgermeister Lueger betraf unter vielem anderen auch die Straßenbahn; für die nun städtische Straßenbahn, die im übrigen gerade in der Elektrifizierungsphase war, war es naheliegend, die alten sogenannten „Hieroglyphen“ durch sinnvollere Signale zu ersetzen. Unter Hieroglyphen versteht man Signale, deren Form und Farbe² das jeweilige Fahrtziel (bei mehreren möglichen Routen auch die befahrene Strecke) andeuten. So beschloß der Wiener Gemeinderat im Jahre 1906, ebendiese Hieroglyphen ab 1907 durch ein ausgeklügeltes Liniensignalsystem zu ersetzen. Dies bot sich auch insofern gerade damals an, als die Expansion des Wiener Straßenbahnnetzes bereits ihren Höhepunkt überschritten hatte und alle noch zum Bau anstehenden Strecken nichts mehr an der Grundstruktur des Netzes änderten bzw. bereits absehbar waren³. Aus dem Jahre 1906 stammt im übrigen auch der bis heute übliche Gebrauch von roten Haltestellentafeln für Zwangshaltestellen und von blauen Tafeln für Bedarfshaltestellen.

²Die farbliche Unterscheidung von Linien, die vor allem im nordeuropäischen Raum verbreitet war und teilweise noch ist, wurde in Wien übrigens im Straßenbahnwesen nie wieder verwendet. Nur das ansonsten nichtssagende System der U-Bahn-Liniensignale erhielt durch die Vergebung von Linienfarben ein wenig an Charisma

³Wien hatte vor dem ersten Weltkrieg mehr als 2 Mio. Einwohner, heute sind es „nur“ mehr gut 1 1/2 Mio. So gesehen wäre das Straßenbahnnetz, das 1907 schon absehbar war, mit Ausnahme einiger weniger Stadterweiterungsgebiete auch heute noch fast optimal

1 Einleitung

2 Der Systementwurf

Trotz oder gerade wegen der organisch gewachsenen Struktur der damaligen Zwei-Millionen-Einwohner-Stadt Wien konnten alle Straßenbahnlinien passend in drei Kategorien eingeteilt werden:

Radiallinien, die direkt ins Stadtzentrum hinein bzw. von ihm weg führen

Tangentiallinien, die in angenäherter Kreisbogenform um das Stadtzentrum herum führen

Durchgangslinien, die als eine Kombination von Radial- und Tangentiallinie auf einem Radius in Richtung Stadtzentrum fahren, es auf einem (meist zentrumsnahen) Abschnitt teilweise oder ganz umrunden und auf einem anderen (oder auch demselben) Radius wieder in Richtung Peripherie streben.

Dem aufmerksamen Beobachter werden solche Linien abgehen, die direkt durch das Zentrum fahren, also einen Durchmesser bilden — solche Linien gab es in Wien aber ganz einfach deswegen nie, weil es nie eine Strecke quer durch die innere Stadt gab; eine Tatsache, die die systematische Kategorisierung der Linien stets ungemein unterstützte.

Bei der Betrachtung des Liniennummerschemas ist es übrigens unverzichtbar, auf den Unterschied zwischen *Streckenbezeichnungen* und *Linienbezeichnungen* hinzuweisen. Die Radial- und Tangentiallinien befahren meist die gleichnamige Strecke, während die Durchgangslinien eine Kombination von Strecken befahren. So ist die Zuordnung von Straßenzügen zu Streckenbezeichnungen im Gegensatz zur Zuordnung zu Liniensignalen meist eindeutig, und so erklärt sich auch die Sprechweise „Die Linie J befährt die Strecken 45, 1 und 75“.

2.1 Die Radialstrecken und -linien

Die Radialstrecken erhielten Nummern von 21 bis 83¹, wobei die Numerierung von der nach Nordosten führenden Magistrale, der *Praterstraße*, gegen den Uhrzeigersinn auf-

¹eine Linie 83 gab es nie, die Strecke 83 wurde im Jahre 1918 in 79 umbenannt, womit die höchste Streckennummer bald 81 war. Siehe dazu auch Kapitel 5.8 auf Seite 30

2 Der Systementwurf

steigend erfolgte. Die Strecke 21 führt also nach Nordosten, weiters zum Beispiel die Strecken 40 nach Nordwesten und 60 nach Südwesten, usw., bis zur Strecke 83, die vom Zentrum ostnordostwärts führt.

s. 4.1 (S. 23) In der Regel erhielt eine Linie überall dort, wo sie die gleichnamige Strecke befährt, die Nummer dieser Strecke als Liniensignal. Wo mehrere Linien Teile derselben Strecke oder Abstecher befahren, wurde später mit »Hundertersignalen« unterschieden. Sowohl die Strecken-, als auch die Liniennummern 23, 30 und 76 wurden übrigens nie vergeben (sie wurden wohl für geplante, aber nie realisierte Strecken vorgesehen) — ein Grund mehr, der seit 4. Mai 1996 verkehrenden Linie 33 die Nummer 30 zu verpassen.

Tabelle 2.1: Die Radiallinien im Winter 1907/08

21	Praterstern, Nordbahnhof – Elderschplatz (<i>bei Bedarf</i>)
22	Urania – Praterstraße – Praterstern, Nordbahnhof – Reichsbrücke (<i>in der HVZ</i>)
24	Praterstern, Nordbahnhof – Reichsbrücke – Wagramer Straße – Schütttaustraße – Kaisermühlen
25	Praterstern, Nordbahnhof – Reichsbrücke – Wagramer Straße – Kagran
27	Schottenring – Augartenstraße – Taborstraße – Heinestraße – Praterstern, Nordbahnhof (<i>einziehende und ausrückende Wagen</i>)
28	Dresdner Straße – Innstraße – Handelskai
29	Schwedenplatz – Taborstraße – Am Tabor – Dresdner Straße – Höchstädtplatz (<i>einziehende und ausrückende Wagen</i>)
33	Schottenring – Augartenstraße – Klosterneuburger Straße – Remise Brigittenau (<i>einziehende und ausrückende Wagen</i>)
34	Remise Brigittenau – Klosterneuburger Straße – Gunoldstraße – Barawitzkagasse
35	Börseplatz – Porzellangasse – Franz Josefs-Bahnhof – Althanstraße (<i>bei Betriebsbeginn und -schluß</i>)
36	Börseplatz – Liechtensteinstraße – Franz Josefs-Bahnhof – Althanstraße – Liechtenwerder Platz – Heiligenstädter Straße – Nußdorf
37	Schottentor – Währinger Straße – Nußdorfer Straße – Döblinger Hauptstraße – Hohe Warte
38	Schottentor – Währinger Straße – Nußdorfer Straße – Billrothstraße – Grinzinger Allee – Grinzing
39	Schottentor – Währinger Straße – Nußdorfer Straße – Billrothstraße – Sieveringer Straße – Sievering
40	Börseplatz – Liechtensteinstraße – Sechsschimmelgasse – Gürtel – Sternwartestraße – Gymnasiumstraße – Gregor Mendel-Straße – Linnéplatz
41	Schottentor – Währinger Straße – Gersthof – Pötzleinsdorf
42	Schottentor – Währinger Straße – Gürtel – Michelbeuern – Währing, Kreuzgasse (<i>bei Betriebsbeginn und -schluß</i>)

2.1 Die Radialstrecken und -linien

Tabelle 2.1: Die Radiallinien im Winter 1907/08 (Fortsetzung)

43	Schottentor – Alser Straße – Jörgerstraße – Hernalser Hauptstraße – Dornbach – Neuwaldegg
44	Schottentor – Alser Straße – Ottakringer Straße – Johann Nepomuk Berger-Platz – Hernals, Wattgasse <i>(bei Betriebsbeginn und -schluß)</i>
45	Ring, Stadiongasse – Josefstädter Straße – Neulerchenfelder Straße – Ottakringer Straße – Ottakring, Erdbrustgasse <i>(bei Bedarf)</i>
46	<i>(an SF bei Bedarf: Lagerhausstraße – Praterstern, Nordbahnhof – Praterstraße – Ring –)</i> Bellaria – Lerchenfelder Straße – Thaliastraße – Remise Ottakring
47	Remise Ottakring – Flötzersteig nächst Ameisbachzeile
48	Bellaria – Burggasse – Herbststraße – Panikengasse – Johann Nepomuk Berger-Platz – Teichgasse <i>(bei Betriebsbeginn und -schluß)</i>
49	Bellaria – Siebensterngasse – Westbahnstraße – Märzstraße – Hütteldorfer Straße – Baumgarten – Linzer Straße – Hütteldorf
50	Burgring – Mariahilfer Straße – Gürtel – Märzstraße – Hütteldorfer Straße – Remise Breitensee <i>(an SF bei Bedarf: – Baumgarten – Hütteldorf)</i>
51	Burgring – Mariahilfer Straße – Westbahnhof – Gürtel – Felberstraße – Johnstraße <i>(bei Betriebsbeginn und -schluß)</i>
52	Burgring – Mariahilfer Straße – Johnstraße – Linzer Straße – Baumgarten – Hütteldorf
53	Bellaria – Breite Gasse – Stiftgasse – Mariahilfer Straße – Schloßallee – Hietzing <i>(an SF bei Bedarf)</i>
54	Bellaria – Breite Gasse – Stiftgasse – Mariahilfer Straße – Winkelmannstraße – Schönbrunn, Grünbergstraße <i>(bei Bedarf)</i>
55	Burgring – Mariahilfer Straße – Schloßallee – Hietzing – Lainzer Straße – Remise Speising <i>(bei Bedarf)</i>
56	Burgring – Mariahilfer Straße – Winkelmannstraße – Schönbrunn, Grünbergstraße <i>(an SF bei Bedarf)</i>
57	Burgring – Gumpendorfer Straße – Sechshauser Straße – Hadikgasse – Hietzing
Z	Neuer Markt – „Zweierlinie“ – Mariahilfer Straße – Winkelmannstraße – Hietzing – Neue Welt <i>(Das Signal Z für diese klassische Radiallinie war falsch und wurde 1911 vom Signal 59 abgelöst. Siehe dazu auch Kapitel 5.1 auf Seite 27)</i>
61	Neuer Markt – Friedrichstraße – Linke und Rechte Wienzeile – Pilgramgasse – Schönbrunner Straße bzw. Margaretenstraße – Arbeitergasse – Steinbauergasse – Meidling, ÖBB-Bahnhof
62	Meidling, ÖBB-Bahnhof – Breitenfurter Straße – Hetzendorfer Straße/Kernstraße
63	Ring, Oper – Friedrichstraße – Linke und Rechte Wienzeile – Heumühlgasse – Schönbrunner Straße bzw. teilweise Margaretenstraße – Grünbergstraße – Remise Wienzeile

2 Der Systementwurf

Tabelle 2.1: Die Radiallinien im Winter 1907/08 (Fortsetzung)

64	Ring, Oper – Wiedner Hauptstraße – Matzleinsdorfer Platz – Gudrunstraße – Remise Favoriten
65	Gudrunstraße – Triester Straße – Troststraße
66	Ring, Oper – Wiedner Hauptstraße – Favoritenstraße – Laxenburger Straße – Troststraße (<i>bei Betriebsbeginn und -schluß</i>)
67	Ring, Oper – Wiedner Hauptstraße – Favoritenstraße – Lehmgasse
68	Ring, Oper – Wiedner Hauptstraße – Favoritenstraße – Gürtel – Südbahnhof
69	Walfischgasse – Schwarzenbergplatz – Prinz Eugen-Straße – Südbahnhof (<i>bei Betriebsbeginn und -schluß</i>)
70	Weiskirchnerstraße – Ungargasse – Fasangasse – Gürtel – Südbahnhof – Laxenburger Straße – Remise Favoriten (<i>bei Betriebsbeginn und -schluß</i>)
71	Walfischgasse – Rennweg – Simmeringer Hauptstraße – Zentralfriedhof
72	Zentralfriedhof – Simmeringer Hauptstraße – Wiener Straße – Schwechat
74	Ring, Weiskirchnerstraße – Landstraßer Hauptstraße – St. Marx
75	Ring, Weiskirchnerstraße – Landstraßer Hauptstraße – Erdbergstraße – Stadionbrücke (<i>bei Betriebsbeginn und -schluß</i>)
77	Stubenring – Marxergasse – Rotundenbrücke – Friedensgasse (<i>bei Betriebsbeginn und -schluß</i>)
78	Urania – Uraniastraße – Radetzkyplatz – Löwengasse – Rotundenbrücke – Prater, Hauptallee (<i>bei Betriebsbeginn und -schluß</i>)
79	Rotundenbrücke – Friedensgasse (<i>wenn Linie K nach Prater, Hauptallee fährt</i>)

2.2 Die Tangentialstrecken und -linien

Für die Tangentialstrecken wurden Nummern von 1 bis 20 reserviert, wovon die Nummern 11 bis 20 in den allerersten Jahren für schon absehbare Ergänzungen freigelassen wurden.

Die Numerierung erfolgte zunächst von 1 bis 10 aufsteigend von innen nach außen; die Strecke 1 ist der Ring rund um die Innere Stadt². Die anfangs »freigelassenen Nummern«³ s. 4.2 (S. 23) wurden alsbald vergeben.

Auch die Tangentiallinien erhielten prinzipiell die Nummer der von ihnen befahrenen Strecke.

Tabelle 2.2: Die Tangentiallinien³ im Winter 1907/08

2	Praterstern, Nordbahnhof – Radetzkyplatz – „Zweierlinie“ – Schwarzspanierstraße
3	Südbahnhof – Rainergasse – Margaretenplatz – Pilgramgasse – Neubaugasse – Spitalgasse – Franz Josefs-Bahnhof – Friedensbrücke – Wallensteinplatz – Nordwestbahnhof
4	(an SF bei Bedarf: Remise Favoriten –) Südbahnhof – Fasangasse – Ungargasse – Kundmannngasse bzw. Rasumofskygasse – Rotundenbrücke – Prater, Hauptallee
5	Mariahilfer Straße, Westbahnhof – Kaiserstraße – Laudongasse – Spitalgasse – Franz Josefs-Bahnhof – Friedensbrücke – Wallensteinplatz – Nordwestbahnhof – Am Tabor – Praterstern, Nordbahnhof
6	Mariahilfer Straße, Westbahnhof – Wallgasse – Gumpendorfer Straße – Brückengasse – Reinprechtsdorfer Straße – Matzleinsdorfer Platz – Gudrunstraße – Favoritenstraße – Quellenstraße – Gellertplatz
7	Gellertplatz – Absberggasse – Geiselbergstraße – Simmering, Grillgasse
8	Liechtenwerder Platz – Gürtel – Sechshauser Straße – Ullmannstraße – Meidlinger Hauptstraße – Meidling, Südbahnhof
10	Hietzing – Schloßallee – Reingasse – Breitenseer Straße – Remise Ottakring

²Für nicht ortskundige Leser und Leserinnen: Das Wiener Stadtzentrum — das den Bezirksnamen *Innere Stadt* trägt — wird von einem Straßenring umschlossen, der einerseits aus dem Franz Josefs-Kai besteht, der meist nur als „Kai“ bezeichnet wird, andererseits aus den verschieden benannten Teilen der Ringstraße, die als Ganzes vereinfachend nur „Ring“ heißen

³Daß es keine Linie 1 gab, lag nicht an einer Schlaperei, sondern eben an der Konsistenz des Systems: Bis 1985 wurde die *Strecke 1*, also der *Ring*, im Normalbetrieb ausschließlich von Durchgangslinien befahren, die natürlich andere Signale als 1 trugen. Siehe dazu auch Kapitel 5.3 auf Seite 28

2.3 Die Durchgangslinien

Da — wie schon erwähnt — Durchgangslinien eine Kombination zweier (nicht unbedingt verschiedener) Radien mit einer Tangente darstellen, ist es sinnlos, von Durchgangs*strecken* zu sprechen. Für die Durchgangs*linien* wurde eine Kombination aus Buchstabe und Index vergeben, wobei der Buchstabe den wichtigeren bzw. längeren der beiden Radien andeutet. Die Bedeutung des Index wird weiter unten erklärt. Die **Buchstaben** wurden wieder (analog zu den Radiallinien) von der *Praterstraße* gegen den Uhrzeigersinn aufsteigend sortiert vergeben, wobei die Buchstaben A bis O für Linien verwendet wurden, die zumindest werktags — wenn nicht jeden Tag — fahren, die Buchstaben P bis W für Linien, die nur sonn- und feiertags verkehren; Ausnahmen bilden die Signale der erst etwas später eingeführten Linien M und V, die (zumindest anfangs) zur jeweils anderen Gruppe gehörten. Dabei machte man interessanterweise schon in der ersten Stunde der neuen Signale den Fehler, den Buchstaben G für den Radius 44 zu verwenden, den Buchstaben H aber für den Radius 43.

s. 5.1 (S. 27) Um Verwechslungen zu vermeiden, wurden die Buchstaben I und Q nie vergeben, für die Buchstaben X und Y bestand nie Bedarf⁴. Das nicht sinnvoll zu erklärende »Signal Z« wird in gesondert behandelt.

s. 4.3 (S. 24) Die zu den Buchstaben gehörenden **Indices** erfüllen zwei Zwecke: Die Durchgangslinien, die nach einer großen Rundfahrt über die kanonische Tangente 1 auf demselben Radius stadtauswärts streben, auf dem sie gekommen waren, erhielten zur Unterscheidung der Richtung der Rundfahrt um den *Ring* den Index K, wenn sie *Kai – Ring* fahren, und den Index R für die Gegenrichtung (z. B. ER und EK). Durchgangslinien ohne Index befahren als Tangente die Strecke 1 auf einem Teilabschnitt in beide Richtungen, wodurch eine weitere Kennzeichnung natürlich entfallen kann. Die zweite Bedeutung des Index ergab sich aus der Führung von Durchgangslinien über »andere Tangenten als 1« ab etwa 1910.

Tabelle 2.3: Die Durchgangslinien im Winter 1907/08

A_K	Reichsbrücke – Praterstern, Nordbahnhof – Praterstraße – <i>Kai – Ring</i> – Praterstraße – Praterstern, Nordbahnhof – Elderschplatz (<i>nur in dieser Richtung</i>)
A_R	Reichsbrücke – Praterstern, Nordbahnhof – Praterstraße – <i>Ring – Kai</i> – Praterstraße – Praterstern, Nordbahnhof – Elderschplatz (<i>nur in dieser Richtung</i>)
B_K	Elderschplatz – Praterstern, Nordbahnhof – Praterstraße – <i>Kai – Ring</i> – Praterstraße – Praterstern, Nordbahnhof – Reichsbrücke (<i>nur in dieser Richtung</i>)

⁴Während das Signal X in einigen Städten (z. B. Mannheim oder Göteborg) für Verstärkungsfahrten verwendet wird, ist mir das Straßenbahn-Liniensignal Y nur aus München bekannt, wo anlässlich der Olympiade 1972 die Sonderlinien X, Y und Z fahren

2.3 Die Durchgangslinien

Tabelle 2.3: Die Durchgangslinien im Winter 1907/08 (Fortsetzung)

BR	Elderschplatz – Praterstern, Nordbahnhof – Praterstraße – Ring – Kai – Praterstraße – Praterstern, Nordbahnhof – Reichsbrücke (<i>nur in dieser Richtung</i>)
CA	Praterstern, Nordbahnhof – Heinestraße – Taborstraße – Augartenstraße – Ring – Schottentor – Alser Straße, Skodagasse (<i>an SF bei Bedarf: – Jörgerstraße – Hernalser Hauptstraße – Dornbach – Neuwaldegg</i>)
CT	Praterstern, Nordbahnhof – Heinestraße – Taborstraße – Marienbrücke – Kai – Ring – Schottentor – Alser Straße, Skodagasse (<i>an SF bei Bedarf: – Jörgerstraße – Hernalser Hauptstraße – Dornbach – Neuwaldegg</i>)
D	Südbahnhof – Prinz Eugen-Straße – Ring – Porzellangasse – Franz Josefs-Bahnhof – Althanstraße
EK	(<i>an SF bei Bedarf: Pötzleinsdorf –</i>) Gersthof – Währinger Straße – Schottentor – Kai – Ring – Währinger Straße – Gersthof (<i>an SF bei Bedarf: – Pötzleinsdorf</i>) (<i>nur in dieser Richtung</i>)
ER	(<i>an SF bei Bedarf: Pötzleinsdorf –</i>) Gersthof – Währinger Straße – Schottentor – Ring – Kai – Währinger Straße – Gersthof (<i>an SF bei Bedarf: – Pötzleinsdorf</i>) (<i>nur in dieser Richtung</i>)
F	Währing, Kreuzgasse – Michelbeuern – Gürtel – Währinger Straße – Ring – Landstraßer Hauptstraße – St. Marx
G	Hernals, Wattgasse – Johann Nepomuk Berger-Platz – Ottakringer Straße – Alser Straße – Ring – Bellaria – Burggasse – Herbststraße – Panikengasse – Johann Nepomuk Berger-Platz – Teichgasse (<i>Diese Linie wurde nur aus betrieblichen Gründen so geführt; Siehe dazu Kapitel 5.6 auf Seite 29</i>)
H	(<i>an SF bei Bedarf: Neuwaldegg – Dornbach –</i>) Hernals, Wattgasse – Hernalser Hauptstraße – Jörgerstraße – Alser Straße – Ring – Uraniastraße – Radetzkyplatz – Löwengasse – Rotundenbrücke – Prater, Hauptallee
J	Ottakring, Erdbrustgasse – Ottakringer Straße – Neulerchenfelder Straße – Josefstädter Straße – Ring – Landstraßer Hauptstrasse – Erdbergstraße – Stadionbrücke
K	Felberstraße nächst Johnstraße – Gürtel – Westbahnhof – Mariahilfer Straße – Ring – Marxergasse – Rotundenbrücke – Friedensgasse (<i>an SF bei Bedarf: – Rotundenbrücke – Prater Hauptallee; in diesem Fall als Ersatz Linie 79 Rotundenbrücke – Friedensgasse, siehe dazu auch Kapitel 5.8 on page 30</i>)
L	(<i>an SF: Hietzing –</i>) Schönbrunn – Winckelmannstraße – Mariahilfer Straße – Ring – Kai – Uraniastraße – Radetzkyplatz – Löwengasse – Rotundenbrücke (<i>bei Bedarf: – Prater, Hauptallee</i>)
M	(<i>bei Bedarf: Lainz – Lainzer Straße –</i>) Hietzing – Schönbrunn – Winckelmannstraße – Mariahilfer Straße – Stiftgasse – Breite Gasse – Bellaria – Ring – Uraniastraße – Radetzkyplatz – Löwengasse – Rotundenbrücke (<i>bei Bedarf: – Prater, Hauptallee</i>) (<i>nur werktags</i>)
N	Troststraße – Laxenburger Straße – Favoritenstraße – Wiedner Hauptstraße – Ring – Augartenstraße – Klosterneuburger Straße – Remise Brigittenau

2 Der Systementwurf

Tabelle 2.3: Die Durchgangslinien im Winter 1907/08 (Fortsetzung)

O	Remise Favoriten – Laxenburger Straße – Südbahnhof – Gürtel – Fasangasse – Ungargasse – Weiskirchnerstraße – Ring – Kai – Taborstraße – Am Tabor – Dresdner Straße – Friedrich Engels-Platz
P	Ottakring, Erdbrustgasse – Ottakringer Straße – Neulerchenfelder Straße – Josefstädter Straße – Ring – Praterstraße – Praterstern, Nordbahnhof – Lagerhausstraße – Rotunde (<i>an SF bei Bedarf</i>)
R	Schönbrunn, Grünbergstraße – Winkelmannstraße – Mariahilfer Straße – Ring – Praterstraße – Praterstern, Nordbahnhof – Volksprater <i>oder</i> – Lagerhausstraße – Rotunde (<i>an SF bei Bedarf</i>)
S	Troststraße – Laxenburger Straße – Favoritenstraße – Wiedner Hauptstraße – Ring – Währinger Straße – Nußdorfer Straße – Billrothstraße – Grinzinger Allee – Grinzing (<i>an SF bei Bedarf</i>)
T_K	Prater, Hauptallee – Rotundenbrücke – Löwengasse – Radetzkyplatz – Uraniastraße – Kai – Ring – Uraniastraße – Radetzkyplatz – Löwengasse – Rotundenbrücke – Prater, Hauptallee (<i>an SF bei Bedarf und nur in dieser Richtung</i>)
T_R	Prater, Hauptallee – Rotundenbrücke – Löwengasse – Radetzkyplatz – Uraniastraße – Ring – Kai – Uraniastraße – Radetzkyplatz – Löwengasse – Rotundenbrücke – Prater, Hauptallee (<i>an SF bei Bedarf und nur in dieser Richtung</i>)

3 Die Ausschilderung

Im Zusammenhang mit dem erläuterten Schema ist es wohl notwendig, etwas ausführlicher die die Art und Weise der Ausschilderung — oder „Besteckung“ — der Wiener Straßenbahnen zu beschreiben. Das ganze Signalschema wäre wohl bei weitem nicht so effektiv gewesen, wäre die praktische Ausführung der Liniensignale mißlungen. Das Gegenteil war der Fall — die Art der Liniensignalausführung verdient eine tiefere Betrachtung.

3.1 Die Blechsignale

Nach umfangreichen Versuchen, die geeigneteste Art der Liniensignalausführung zu finden, wurde eine Lösung gefunden, die an Les- und Erkennbarkeit bis heute ihresgleichen sucht. Das Liniensignalschild wurde als schwarze Blechtafel¹ ausgeführt, aus dem das entsprechende Signal ausgestanzt wurde; die Blechtafel wurde dabei vor eine weiße, beleuchtbare „Milchglasscheibe“ gesteckt, die zunächst am Triebwagen vorne und hinten angebracht war. Später — nach Einführung des Rechtsfahrens in Wien — wurden an jedem Triebwagen vier Linientafeln angebracht: Bei allen Triebwagen an der Front nach vorne und rechts; bei den Zweirichtungswagen auf der anderen Seite natürlich symmetrisch, bei den Einrichtungswagen am Heck nach hinten und ebenfalls nach rechts. Interessanterweise hatten die Beiwagen nur in den Jahren vor dem 2. Weltkrieg vergleichbare, etwas kleinere Linientäfelchen — diese wurden jedoch im Zuge der Kriegs-Verdunkelungen zunächst vorübergehend abgeschafft und kehrten dann nie wieder zurück.

s. 3.1.1 (S. 18)

Die — mir sonst von nirgendwo her bekannte — Schriftart der Ziffern und Buchstaben auf den Blechtafeln ist von einer Erkennbarkeit und Zweckmäßigkeit, wie sie sonst eher für „maschinenlesbare“ Schriften typisch ist, dabei aber von einer typographischen Ästhetik und Eleganz, wie sie sonst nur die klassischen Schilderschriften wie die *Helvetica* oder die *Futura* aufweisen. Bis in die Achtzigerjahre wurden auch sonstige Bestecke der Züge in dieser wunderbaren Schrift ausgeführt, um dann von Schriften der *Helvetica*-Familie abgelöst zu werden.

¹Von diesen bis heute in Gebrauch befindlichen Blechtafeln rührt auch die Bezeichnung „Blechnlinie“ bzw. „Blechwagen“ oder „Blechzug“ her

3 Die Ausschilderung

Die „negativ“ ausgeführten Blechtafeln garantieren bei allen Lichtbedingungen beste Lesbarkeit, ganz egal, ob bei starkem Sonneneinfall oder in der Nacht, wenn die Scheibe hinter dem Signal beleuchtet ist — die bei „Positiv“-Signalen übliche Überstrahlung entfällt hier völlig. Von der heute fast überall gebräuchlichen Praxis, das Liniensignal irgendwo *hinter* der Frontscheibe zu verstecken, möchte ich gar nicht erst sprechen — sie disqualifiziert sich von selbst, schon allein deshalb, weil es meines Wissens laut österreichischer Straßenbahnbetriebsordnung immer noch die Vorschrift gibt, *das Liniensignal an der höchsten Stelle der Wagenfront anzubringen*. Dieser äußerst sinnvollen Vorschrift wurde in Wien bis in die jüngste Vergangenheit Rechnung getragen. Die letzten Wagen der Serie E1 waren schon ohne Blechsignal ausgeliefert, als nachdrückliche und ausdauernde Proteste von allen Seiten die Verantwortlichen veranlaßten, diesem Makel abzuweichen². Einem dieser Wagen wurde kurzfristig zur Erprobung auch schon einer jener Halbwürfel verpaßt, die das Gesicht der Wagen der Type E2 prägen. Bei dieser Wagentype wurde erstmals kein Blechsignal verwendet; nach einiger Zeit des Experimentierens entschied man sich dafür, an denselben Positionen, wo früher die Blechtafelhalter waren, von der jeweiligen Front und der rechten Seite einsehbare Halbwürfel zu montieren, in denen sich Bänder mit den Liniensignalen befinden.

s. 3.1.4 (S. 21)

Die Tatsache, daß sich diese Bänder im Gegensatz zu den Ziel- und Routenbändern *nicht* automatisch umstellen lassen, obwohl dies technisch kein Problem darstellen dürfte, ist ein Indiz dafür, daß diese Ausrüstung nicht aus voller Überzeugung geschah, und dürfte dazu beigetragen haben, daß die »Umschilderungspraxis« immer schleißiger wurde.

Wirklich schlimm um die Lesbarkeit des Liniensignals sieht es erst jetzt aus, wo die Prototypen der Typen A und B (ULF³) gebaut wurden — die der Mode der Zeit entsprechende Matrixanzeige hinter der Frontscheibe⁴ ist wahrscheinlich die derzeit größte Schwäche dieser ansonsten großartigen Wagen.

3.1.1 Die weiße Scheibe

Als *weiße Scheibe* bezeichnet man die „nackte“ Milchglasscheibe, vor die im Normalfall — aber eben nicht immer — die Signal-Blechtafel gesteckt wird. Die Gründe dafür, eine Garnitur mit weißer Scheibe zu führen, sind mannigfaltig; sei es auch nur eine so banale Ursache wie Blechtafelmangel (insbesondere nach dem 2. Weltkrieg),

Regulär wurden Wagen mit weißer Scheibe im Personenverkehr vor allem für Linien verwendet, auf denen es nur Einzelfahrten gab, wie etwa die ebenso umstrittene wie le-

²Ähnliches spielte sich in den letzten Jahren in Graz ab, wo die aus Duisburg übernommenen Wagen nachträglich einen Blechtafelhalter am höchsten Punkt der Wagenfront montiert bekamen — im Gegensatz zu den fast baugleichen Original-Grazer Wagen

³Ultra Low Floor (neudeutsch für *Niederst-* oder auch *Tiefstflur*)

⁴Jeder, der viel fotografiert, weiß, wie gut man Gegenstände hinter nichtpolarisiertem Glas geradezu verbergen kann

3.1 Die Blechsignale

gendäre »Linie C5«, oder auch für Sondereinsätze wie bei der »Linie Z8«. Solche Garnituren führten die Linienbezeichnung nur als Innenbesteck. Eine weitere, wichtige Bedeutung der weißen Scheibe war die Kennzeichnung von sogenannten Vorläufern. Darunter versteht man Garnituren, die als Verstärkerwagen oder -züge vor Regelkursen fahren. Das ist auf zweigleisigen Strecken natürlich kein Problem, dafür ein umso gravierenderes auf eingleisigen Strecken mit sogenannten *Plan-* oder *Fixkreuzungen*. Im Gegensatz zu sonst eher fahrgastfreundlichen, aber betrieblich nicht immer einfachen Problembehebungen wurde dafür eine einprägsame, aber für den Fahrgast ziemlich unübersichtliche Lösung gefunden: Alle Vorläufer vor einem Regelkurs hatten die weiße Scheibe zu führen; das heißt, der Fahrer eines Kurses durfte die Plankreuzungs-Haltestelle erst dann verlassen, wenn ein entgegenkommender Zug *mit* Liniensignaltafel eingetroffen war. Die gerade erwähnte Sprechweise „*alle* Vorläufer“ ist nicht vermessen, waren doch (als Beispiel) an schönen Sonn- und Feiertagen auf der Strecke nach *Mödling* bis zu sechs Verstärkerzüge vor dem Regelkurs unterwegs, und das alle 10 Minuten. Die Linie 17/16, die bis 1970 mit nur je einem Frühkurs täglich verkehrte, erlitt so übrigens das Schicksal, *nie* eine Liniensignaltafel zu erhalten, weil sie stets als Vorläufer vor einem Regelkurs der Linie 17 verkehrte.

s. 5.2 (S. 27)

s. 5.1 (S. 27)

Seit den Sechzigerjahren geht der Einsatz von Garnituren mit weißer Scheibe jedoch kontinuierlich zurück, bis 1969 der durchaus sinnvolle Beschluß gefaßt wurde, keine Züge im Personenverkehr mehr planmäßig mit weißer Scheibe zu führen. So entstanden eigens die »Signale 45/46, 62/8 und 75/78« für Einzelkurse(!), die frühmorgens betrieblich notwendige Direktverbindungen herstellten. Eine adäquate Umschilderung auf offener Strecke war zu dieser Zeit übrigens schon verpönt. Heute wird ein Wagen nur mehr genau dann mit weißer Scheibe geführt, wenn er als Sonderfahrt nicht im regulären Linienverkehr fährt, also etwa für Überstellungen.

s. 6.1 (S. 33)

Erwähnenswert ist auch die Geschichte des weißen Signals in St. Pölten: Die St. Pöltner Straßenbahn, die so wie in Wien üblich Blechtafeln vor Milchglasscheiben verwendete⁵, führte bis 1968 als Liniensignale P für Kurse nach *St. Pölten* und H für Kurse nach *Harland*. Ab 1968 mußten jedoch auf Geheiß der Polizei *alle* Wagen mit weißer Scheibe fahren, da das gleichmäßig schimmernde Licht der großen, beleuchteten Milchglasscheibe nächtens angeblich zu besserer Erkennbarkeit beitrüge. Vor 20 Jahren, genauer im Februar 1976, war jedoch wegen einer offenen Stromrechnung über 30 000 öS (!) das unrühmliche Ende der St. Pöltner Straßenbahn gekommen, doch das ist eine andere Geschichte. . .

3.1.2 Durchgestrichene Signale

Bis in die jüngste Vergangenheit waren alle Blechsignaltafeln mit einem beweglichen Balken ausgestattet, der es gestattete, das Liniensignal gegebenenfalls durchzustreichen. Das

⁵Das ist natürlich nichts Außergewöhnliches, wurden doch aus naheliegenden Gründen immer Wagen angeschafft, die den Wiener Wagen ähnlich waren; die Triebwagen 006, und 7 – 9 wurden gar aus Wien gebraucht übernommen, davon die letzten beiden Wagen 8 und 9 übrigens erst *nach* der Einstellung der St. Pöltner Straßenbahn

3 Die Ausschilderung

durchgestrichene Signal deutete dem Fahrgast auf ebenso einfache wie einprägsame Weise an, daß der entsprechende Zug *nicht* die herkömmliche Endstation der entsprechenden Linie ansteuerte. Einerseits wurden so die einst zahlreichen regelmäßigen HVZ-Verstärkungsfahrten adäquat gekennzeichnet, die entweder nur einen Teil der Gesamtlinie befuhren, oder auch über die reguläre Endstation hinaus verkehrten; andererseits konnte man mit dem Durchstreichen des Signals eine nicht vorhergesehene Kurzführung — unter entsprechenden Umständen auch Umleitung — einer Garnitur informativ anzeigen.

Im Gegensatz zu vielen anderen Städten, die in den letzten Jahren ihre durchgestrichenen (oder in gleicher Bedeutung mit dem Zusatz-Index E versehenen) Signale systematisch weiter einsetzten oder gar erst einführten, werden in Wien die Blechsignaltafeln aus unerfindlichen Gründen schon seit längerem ohne den beweglichen Balken produziert. Auch dann, wenn ein Wagen noch eine Blechsignaltafel mit Balken besitzt, wird dieser nicht mehr verwendet, ja teilweise sogar aus purer Schlamperei so belassen, daß das Liniensignal stets durchgestrichen erscheint.

Zwar gibt es in Wien seit vielen Jahren keine planmäßigen HVZ-Kurzführungen mehr, aber durch den immer weiter zunehmenden automobilen Wahn auf manchen Linien fast regelmäßige Behinderungen, die ein vorzeitiges Wenden einiger Kurse nötig machen. Das wohl beste Beispiel, wie das in der Praxis abläuft, liefert die Linie 49. Die Linie 49 ist eine der am stärksten frequentierten Straßenbahnlinien Wiens, und das, obwohl sie mit der U3-Verlängerung zur *Johnstraße* (im Jahre 1994) innerhalb des Gürtels schon zur Einstellung vorgesehen war. Das Intervall von etwa drei Minuten läßt sich auf dieser Linie innerhalb eines Umlaufes fast nie konstant halten, weil die stets reichlich gefüllten Züge der Linie 49 je nach Streckenteil fast alle Arten von Behinderung über sich ergehen lassen müssen. Wenn sich nun (wie bei Dreiminutenintervallen üblich) einige Züge zusammengeschoben haben, führen ab der stadtseitigen Endstation *Bellaria*⁶ nach wie vor alle Züge das *nicht* durchgestrichene Liniensignal 49 und die reguläre Zielanzeige *Hütteldorf*, obwohl für einen geübten Fahrgast schon absehbar ist, welche Züge *nicht* die gesamte Strecke abfahren und entweder in der Schleife *Breitensee* oder *Baumgarten* wenden werden. Erst bei der Remise *Breitensee* jedoch — also eine Haltestelle vor der Wendeschleife *Breitensee* — klappen die Fahrer des zum vorzeitigen Umkehren vorgesehenen Zuges die Front-Zieltafel um (so zeigen die Fahrer von Zügen ohne Brosebändern verschämt und inoffiziell an, daß vorzeitig gewendet wird). Bei Zügen mit Brosebändern wird bisweilen überhaupt keine Aktion ergriffen. Wenn die Fahrgäste eine Station später dann darauf hingewiesen werden, daß hier Endstation sei, ist die Entrüstung natürlich groß, und es gehen mit der Zeit wieder ein paar Kunden verloren. Nur hin und wieder tauchen ein paar Züge auf (fast nur solche *mit* Brosebändern), die über die ganze Strecke als Ziel *Baumgarten* führen, wo sich eine weitere Zwischenschleife befindet. Würde man hier auf die bewährten Balken zurückgreifen, und die Kurzführungen mit dem Signal ~~49~~ versehen, könnte man fast vollständig ohne Aufwand viel Ärger vermeiden. Aber vielleicht kann man bloß den Fahrern in Zeiten wie diesen das Umlegen des Balken nicht mehr zumuten. . .

s. 7.9 (S. 40) Umso seltsamer mutet da die Geschichte der »Linie ~~D~~«, für diese Linie erhielten nämlich sogar die Bänder in den Signalhalbwürfeln der E2-Wagen unter anderem das Signal ~~D~~ aufgedruckt.

⁶i. e. amtlich, lang und umständlich *Dr. Karl Renner-Ring*

3.1.3 Veränderbare Signale

Um einerseits den Aufwand bei Umsteckungen, andererseits die Anzahl der zu lagernden Blechtafeln verringern zu können, gab es in Form von Klappen und Schiebern eine Art Zusatzfunktionalität an einigen Blechtafeln: Der Index R konnte durch das Umlegen einer kleinen Klappe zum Index K abgeändert oder bei Bedarf sogar ganz verdeckt werden; mit einer größeren Klappe konnte man analog dazu zwischen den Zwei- und Dreihundertersignalen wechseln (also bei den Linien 217 und 317, 231 und 331 sowie 260 und 360), was zur charakteristischen und eigenwilligen Form des Hunderterstellen-Dreiers bei diesen Linien führte⁷. Dort, wo es korrespondierende Linien mit und ohne *Ein*hundertersignal gab, erlaubten die Blechtafeln schließlich, durch Verschieben des gesamten Ziffernblocks einen Einser vor der eigentlichen Liniennummer ein- oder auszublenden.

3.1.4 Umsteckungen

In Wien wurde trotz der angeblich unflexiblen Blechsignale bis in die jüngere Vergangenheit reichlich umsignalisiert, wo dies nötig war. Schaffner besorgten nicht nur den Austausch der Innenbeschilderung, sondern auch das Wechseln der Blechtafeln. Als klassisches Beispiel mögen die ebenso klassischen Linien AK und AR (später A) bzw. BK und BR (später B) dienen, die auf die jeweilige „Gegenlinie“ übergangen.

Eine bemerkenswerte Ausnahme von dieser Praxis bildete die »Linie G«, wo eine Umsteckung am Ring sehr sinnvoll gewesen wäre, besaß diese Linie doch eine Eigenkreuzung⁸. s. 5.6 (S. 29)

Wie schon im Kapitel über die »weiße Scheibe« erwähnt, macht der aufkommende Trend weg von den Umschilderungen auf freier Strecke sogar für Einzelfahrten eigene Bruchstrichsignale nötig. s. 3.1.1 (S. 18)

Seltsamerweise wurde die fahrgastfreundliche Umschilderungspraxis umso weniger gepflegt, je besser die technischen Möglichkeiten dafür wurden. Es gäbe heutzutage nicht nur bei der Straßenbahn genügend Beispiele, wo eine Zielbezeichnungs- oder Liniensignaländerung während der Fahrt für mehr Fahrgastinformation beitrüge. So wäre etwa auf der U-Bahn-Zubringerlinie 67, die eigentlich nur die Radien 66 und 67 in Form eines etwas zerknautschten „V“ verbindet, am *Reumannplatz* ein „fliegender“ Liniensignalwechsel zwischen diesen beiden Nummern möglich, gerade mit den hier fahrenden, brandneuen Niederstflurwagen. Wirklich irreführend und absolut unnötig ist aber die Beschilderung *Kurzentrum Oberlaa über Reumannplatz*, wenn man den *Reumannplatz* schon längst passiert hat — Beispiele dieser Art gibt es zuhauf. Hier wäre es mit der Revolution der neuen Wagengeneration an der Zeit, sich an die Tradition der informativen Ausschilderung zu erinnern, und neue, ohnehin vorhandene Technik auch auszunützen.

⁷Diese Praxis war bis in die letzten Jahre der jeweils in Frage kommenden Linien üblich, also für die bis 1981 verkehrenden HVZ-Linien 25K und 25R — in Korrespondenz mit der „Normallinie“ 25 — sowie für die 1982 auf 31 umgetaufte Linie 331

⁸Ähnlich zum Beispiel der Liniengruppe 4 und 6 in *Karlsruhe*, wo knapp vor dem Hauptbahnhof die Flexibilität von Brosebändern ausgenützt wird, und der jeweilige Wagen während der Fahrt nicht nur Zielbezeichnung, sondern auch Liniennummer wechselt

3 Die Ausschilderung

Bestes Beispiel für das, was möglich wäre, liefert etwa *Mannheim*, wo während einer Fahrt Zwischenstation um Zwischenstation aus der Zielanzeige verschwindet, bevor knapp vor der Endstation nur mehr das eigentliche Fahrtziel übrig bleibt.

3.2 Sonstige Besteckungen

3.2.1 Die „Blaue“

Eines der wenigen signifikanten Signale der Hieroglyphenzeit war die *blaue Scheibe* für „Letzter Zug dieser Linie an diesem Tag“. Obwohl 1907 fast alle Regeln der Hieroglyphen (verständlicherweise) über den Haufen geworfen wurden, blieb die allabendliche blaue Kennzeichnung des letzten Kurses einer Linie bis März 1995 in Gebrauch.

Zunächst erhielten die Wagen eine teilweise blaue Scheinwerferabdeckung und an der hinteren Zielschild-Brustwandtafel einen blauen Halbmond als Zusatztafel; nach der Einführung der Zielschildkästen wurde eine transparente blaue Tafel vor das vordere — und meistens auch hintere — Zielschild gesteckt. Sogar die jeweils letzten städtischen Autobusse hatten die Liniennummer am Heck blau beleuchtet. Die Verwendung von Garnituren mit Brosebändern machte die liebevolle Kennzeichnung des „blauen Zuges“ schon aufwendig; die angeblich so flexiblen Matrixanzeigen machten der blauen Kennzeichnung nun endgültig den Garaus, sodaß seit März 1995 in Wien keine „blaue Tramway“ mehr zu sehen ist. Was jedoch wie bei der „Zweierlinie“ bleiben wird, ist die umgangssprachliche Verwendung des Begriffes „Die Blaue“.

3.2.2 Das Zebrasignal

Eine Tradition, die sich im Gegensatz zur eben erwähnten „Blauen“ nach wie vor hält, ist das sogenannte „Zebrasignal“. Darunter versteht man eine rechteckige, schräg schwarz-weiß gestreifte Tafel, die bei Sonderführungen von Garnituren hinter die Frontscheibe gesteckt wird, um dem Fahrgast anzuzeigen, daß der entsprechende Zug seine normale Linienführung für (nicht alltägliche) Sonderkurse verläßt, was heute noch vor allem bei Einsätzen zum Stadion (z. B. Linie 71) oder zum Zentralfriedhof (z. B. Linie 6) vorkommt.

4 Frühe Änderungen und Ergänzungen

4.1 Die Hunderterlinien

Dort, wo Strecken einander sehr ähnlich sind, oder wo Strecken Abstecher oder Anschlußstrecken besitzen, wurden bereits in den ersten Jahren nach der Einführung des damals neuen Systems entsprechende Nummern mit Hunderterstellen vergeben (z. B. Strecke 121 oder 231). Analoges gilt für Linien, die ein- und dieselbe Strecke nur jeweils teilweise befahren und so Anschlüsse an oder zugehörige Linien oder Abstecher dazu darstellen, z. B. die Linien 60, 260 und 360¹. Das Prinzip der Abstecherlinien läßt sich allerdings natürlich auch als Ablösung der Vergabe von „A“-Nummern^a beschrieben) s. 4.4 (S. 24) auffassen.

4.2 Die Tangentiallinienaufstockung

In den ersten Jahren des zweiten Jahrzehntes dieses Jahrhunderts wurden die anfangs freigehaltenen Tangentialnummern 11 bis 18 vergeben, die Nummern 19 und 20 sind bis heute frei, und fänden gerade heute für die „transdanubischen“ Tangenten Verwendung, insbesondere für das reichlich mißlungene Signal 26, für das ohnehin bis zuletzt 20 vorgesehen war. Dort, wo Tangentialstrecken sehr lang sind, wurden sie zunächst in zwei — nicht notwendigerweise komplett verschiedene — Teile zerlegt und einem der beiden Stücke eine entsprechende Zehnernummer gegeben. Dies betrifft die Strecken 3 und 13, 5 und 15 sowie 8 und 18. Die beiden äußersten („transdanubischen“) Tangenten, die noch nicht durch obige Nummern abgedeckt waren, erhielten die beiden höchsten übriggebliebenen und passenden Nummern, nämlich 16 und 17; für die 1907 noch nicht gebaute Tangente durch die *Engerthstraße* wurde die passende Nummer 11 vergeben. Für die »Hunderterstelle« gilt sinngemäß dasselbe wie für die schon vergebenen Signale. s. 4.1 (S. 23)

¹Die Linie 360 soll übrigens lange Jahre die Linie mit der zumindest europaweit höchsten Nummer gewesen sein. Heute dürfte diese Ehre der Duisburger Stadtbahnlinie 903 zuteil sein

4.3 Die Änderungen bei den Durchgangslinienindices

Um eine Vereinfachung der Ausschilderung der Ring-rund-Linien zu erreichen, wurde bereits 1913 eine Änderung der Durchgangslinienindices insofern durchgeführt, als der Index R bei Ring-rund-Linien wegfiel. Die Unterscheidungsmöglichkeit, ob die fragliche Linie zunächst über *Ring* oder über *Kai* fährt, war weiterhin durch den Index K gegeben. Erst später, als die Radiallinien 24 bzw. 25 *zu gewissen Zeiten* über *Ring* und *Kai* verlängert geführt wurden, lebte der Index R wieder auf, um auch hier eine Eindeutigkeit der Fahrtstreckenbezeichnung zu erzielen.

Die zweite wichtige Änderung der Durchgangslinienindices betraf die Ergänzung der Indexbedeutung ab 1910: Alle Linien, die nicht den die Innere Stadt umschließenden Ring als Durchgangstangente besitzen, erhielten die Nummer der befahrenen Tangente als Index, so z. B. die Linie H2 als Kombination der Strecken 43, 2 und 78².

4.4 Die „A“-Linien

Trotz der bemerkenswerten Voraussicht der für das Signalsystem Verantwortlichen gab es in Wien drei Strecken, deren Bau offensichtlich ursprünglich nicht berücksichtigt war und die sich auch nicht sinnvoll in das bestehende System eingliedern ließen. Diese Strecken erhielten die Nummer der Strecke, die der Neubaustrecke am nächsten lag, ergänzt um den Index A. Diese Regelung betraf (in chronologischer Reihenfolge) die Strecken 42A (*Elterleinplatz – Hormayrgasse – Vinzenzgasse bis Kreuzgasse*; 1908 gebaut), 41A (*Gersthof – Herbeckstraße bis Eckpergasse*; 1911 gebaut) und 45A (*Maysseingasse – Wilhelminenstraße – Sandleitengasse – Güpferlingstraße – Dornbach*; 1928 gebaut).

Die Strecken 42A und 41A wurden von gleichnamigen Linien befahren; dabei nahm aber die Linie 42A immer ein Schattendasein ein, weil sie bloß als Vorlaufbetrieb für die 1924 eingerichtete Linie 9 gedacht war. Es existieren Vermutungen, daß die Strecke 42A von Anfang an die Nummer 9 erhalten sollte, genauso wie die zugehörige Linie, doch ist mir keine Quelle bekannt, die das belegen könnte.

Die Linie 41A hingegen war bis 1965 in Betrieb und spielte lange Zeit eine wesentliche Rolle. Durch die tägliche Führung der Linie E2 über die Strecke 41A war das Liniensignal 41A ab 1965 überflüssig geworden; bei der Einstellung der „Zweierlinie“ im Jahre 1980 mußte jedoch auf die nicht ganz passende, aber freie Liniennummer 40 zurückgegriffen werden, da zu diesem Zeitpunkt die „A“-Signale bereits ausschließlich für Autobuslinien

²Die zahlreichen Durchgangslinien, die einst über die Strecke 2 fuhren, und dementsprechend als Index 2 führten, gaben der Strecke 2 den legendären Spitznamen „Zweierlinie“, der in Wien heute noch eher verwendet wird als die offiziellen Straßennamen — selbst in halboffiziellen Aussendungen! Ja sogar die U-Bahn-Linie, die nun unter der „Zweierlinie“ fährt, trägt das Signal U2. Nichts anderes kann die Kraft der Wiener Liniensignale besser dokumentieren als diese Straßenzugbenennung. . .

4.4 Die „A“-Linien

reserviert waren. Eine damals sinnvollerweise durchzuführende Vertauschung der Nummern 40 und 41 fand leider nicht statt.

Die Strecke 45A wurde niemals von einer gleichnamigen Linie befahren, sie ging bald *organisch* in die Strecke — und Linie — 48 auf.

Die Tatsache, daß sich die Aufzählung derjenigen Strecken, die sich nicht in das Signalschema einordnen ließen, damit erschöpft, ist ein weiteres Indiz für die Sinnhaftigkeit und Flexibilität dieses Systems. Die Linie 17A war übrigens nichts anderes als die 1961 wegen der damals neuen Schaffnerzangen umbenannte Linie 117 auf der gleichnamigen Strecke; sie wurde 1970 eingestellt, obwohl sich die Großfeldsiedlung mit tausenden Wohnungen gerade im Bau befand und sich eine Erschließung mit einer zweigleisig ausgebauten Linie 17A als billige und schnelle Lösung geradezu als Okkasion anbot.

4 Frühe Änderungen und Ergänzungen

5 Frühe außergewöhnliche Signale

5.1 Die Linien Z und Z₈

Mit der Vergabe des Buchstaben Z verfuhr man in Wien eher unglücklich. Schon das Buchstabensignal für eine Linie, die nichts mit einer Durchgangslinie zu tun hat, ja außer dem kurzen Stück auf der „Zweierlinie“ zwischen *Secession* und *Mariahilfer Straße* nicht einmal eine Tangente befährt, ist seltsam, darüberhinaus ist die Wahl des Buchstaben Z sehr bemerkenswert — waren doch die „hohen“ Buchstaben für Sonn- und Feiertagslinien reserviert und wurden weiters die Signale X und Y nie verwendet, auch nicht mit irgendwelchen Indices. Die Gründe dafür, für diese Linie das Signal Z zu verwenden, sind im nachhinein nicht mehr zu eruieren — im Jahre 1911 ging die Linie Z in der Linie 59 auf, und das indexlose Signal Z wurde von da an nie wieder verwendet.

In den Jahren 1924 und 1925 fuhr mit »weißer Scheibe« eine Linie Z₈ zwischen *Mariahilfer Straße*, *Westbahnhof* und *Nußdorfer Platz*, die dem damals starken Zustrom zum Stadion des *First Vienna Football Clubs* (kurz „*Vienna*“) auf der *Hohen Warte* Rechnung trug. Diese Linie war auch insofern bemerkenswert, als sie wegen Platzmangels in der Schleife *Nußdorf* bereits am *Nußdorfer Platz* wendete. Die Gründe für die Vergabe dieses Signals sind ebenso wie bei der Linie Z undurchsichtig; in den frühen Fünfzigerjahren gab es noch einmal eine Linie mit derselben Führung, diesmal aber mit dem passenden Bruchstrichsignal 8/36. s. 3.1.1 (S. 18)

5.2 Die Linien mit dem Buchstaben C

Auch der Buchstabe C schien in seiner Geschichte den Verantwortlichen einiges Kopfzerbrechen zu bereiten. Waren schon die »Signale CA und CT« seltsam, so verlangt das Verständnis des Signals der Linie VC eine ganze Menge Hintergrundwissen. Im Spätherbst 1918 wurde nämlich aus Einsparungsgründen die Linie C eingestellt, und als Ersatz fuhr jeder zweite Kurs der Linie V als **Linie VC** von der *Taborstraße* kommend ab *Augartenstraße* auf derselben Strecke wie die 1910 in C umbenannte Linie CA. Schon bald, nämlich im April 1919, war wieder Schluß mit diesem Spuk — die Linie C konnte wieder normal verkehren. s. 2.3 (S. 15)

5 Frühe außergewöhnliche Signale

- s. 3.1.1 (S. 18) 1935 kam wieder eine rätselhafte Linie mit dem Buchstaben C zum Einsatz — die **Linie C5**, deren Signal (im Gegensatz zu zahlreichen Linien, die nur als Frühkurse verkehrten) ausschließlich abends zum Einziehen von in der Remise *Hernals* stationierten Zügen der Linie C über die Strecke 5 verwendet wurde. Das Signal C5 soll nur als Innenbesteck existiert haben, außen führte diese Linie die »weiße Scheibe«. Als 1937 die damals neue Reichsbrücke eröffnet wurde, wurden diese Einzugsfahrten überflüssig, und somit auch das Signal C5. Diese Brücke stürzte übrigens am frühen Morgen des 1. August 1976 ganz plötzlich ein; der Neubau der Reichsbrücke war einer der Gründe, wieso die Linie U1 schon bald danach nach *Kagran* verlängert und damit entlang dieser U-Bahn eines der schlimmsten Löcher in das Wiener Straßenbahnnetz gerissen wurde

5.3 Die Linie 1

- s. 1.2.2 (S. 6) Bei den ansonsten eher klar zuzuordnenden *Liniennummern* agierten die Verantwortlichen gerade beim Signal 1 unglücklich. Bis 1985 gab es in Wien keine Linie, die planmäßig *ausschließlich* »Ring rund« fuhr; der *Ring* als Strecke 1 war bis dahin immer Durchgangslinien vorbehalten, weswegen das so kanonische Signal 1 lange Zeit ein Schatten-dasein führte. In den Jahren 1914 bis 1923 verkehrte eine Linie 1 vom *Schottentor* über den *Ring* und die Strecke 71 als Wochenendlinie zum *Zentralfriedhof*. Natürlich befuhr diese Linie *auch* die Strecke 1, aber eben nur auch (analog zu vielen anderen Linien). Wahrscheinlich stammt das Signal 1 aus der Tradition dieser Linie als Friedhofslinie — schon ab 1910 fuhr diese Linie im Zentralfriedhofsverkehr, und für die Friedhofslinien gilt die Regel, daß sie im allgemeinen das Signal der Strecke *ohne* die eigentliche Friedhofstrecke tragen. Nach dieser Regel bleibt für die Linie 1 eben nur die Ringstrecke zwischen *Schottentor* und *Schwarzenbergplatz* über.

- s. 7.5 (S. 37) Immens konzeptlos — aber mit erstaunlich glücklichem Ausgang — war die »Vergabe des Signals 1« im Jahre 1981 für eine neue Ring-rund-Linie.

5.4 Die Freudenaue Linien 11 und 12

- s. 4.2 (S. 23) Noch bevor die »Aufstockung der Tangentialliniennummern« von 1 bis 10 auf 1 bis 20 abgeschlossen war, gab es zwischen 1910 und 1916 bzw. 1910 und 1913 zwei Sonderlinien mit den ausgesprochen unpassenden Signalen 11 und 12 für den damals unglaublich starken Verkehr zu den Pferderennen in der *Freudenau* — die Gleisanlagen in der *Freudenau* waren dermaßen umfangreich, daß sie eher an eine Remise denn an eine Wendeschleife erinnerten. Während das Liniensignal 11 für die ab 1923 gebaute äußerste »cisdanubische« Tangente passend weiterverwendet wurde, ging das Signal 12 gemeinsam mit 14 in der sogenannten »*Bahnhofs-Rundlinie*« auf.
- s. 5.7 (S. 29)

5.5 Die Freudenaauer Linien 81 und 82

Analog zu den »Linien 11 und 12« gab es zwei weitere Linien zu den Pferderennen in der *Freudenaau*, deren Signale genauso unsystematisch waren — nämlich eben die Linien 81 und 82. Diese beiden Linien erhielten ihre Nummern einfach aus der niedrigsten freien Zehnergruppe (also 80 – 90) zusammen mit dem Einser für die Linie 81, die über den *Ring* (also Strecke 1) fuhr, bzw. mit dem Zweier für die Linie 82, die im wesentlichen dieselbe Route, aber über die „*Zweierlinie*“ fuhr. Ein Schema dieser Art wurde in Wien nachher nie wieder verwendet; die Linie 81 stand aber immerhin bis 1951 in Betrieb, danach ging sie in der Linie 181 auf. Daß im übrigen gerade die Liniennummer 81 für diese Linie paßte, ist wie bei der „neuen“ »Linie 1« eher auf einen glücklichen Zufall als auf Systematik zurückzuführen. s. 5.4 (S. 28)

s. 7.5 (S. 37)

5.6 Die Linie G

Da an den inneren Endpunkten der Radien 44 und 48 (also *Schottentor* bzw. *Bellaria*) Mangel an Wendepplatz herrschte, wurden diese beiden Strecken über den Ring zur Durchgangslinie G verbunden. So ergab sich die kuriose Situation einer Linie, die sich am *Johann Nepomuk Berger-Platz* selbst kreuzte. Obwohl in Wien ansonsten reichlich »umsignalisiert« wurde, beließ man es beim Signal G für die gesamte Linie. Erst im Jahre 1922 wurde diese außergewöhnliche Linienführung mit dem Umbau der Wendeschleife *Bellaria* hinfällig, und von da an verkehrten auf den Strecken 44 und 48 gleichnamige Linien. s. 3.1.4 (S. 21)

5.7 Die Bahnhofsrundlinien 12 und 14

Wien ist eine Stadt ohne Haupt- oder Zentralbahnhof — und so gab es seit jeher den Wunsch, auch nachts zumindest zwischen den Wiener Fernbahnhöfen (i. e. Süd- und Ostbahnhof (die zusammengehören) sowie West-, Franz Josefs- und Nordbahnhof) einen Straßenbahnverkehr einzurichten. Wohl nicht zuletzt aus militärischen Gründen wurde dies 1917 auch verwirklicht. Als — zunächst inoffizielle — Liniennummern boten sich die beiden noch zur Disposition stehenden Tangentialliniennummern 12 und 14 an. So verkehrten bis zum Ende des 2. Weltkrieges (zumindest solange es 1945 noch ging) zwei gegenläufige Rundlinien vom *Nordbahnhof* am *Praterstern* über *Nordwestbahnhof* – *Wallensteinplatz* – *Friedensbrücke* – *Franz Josefs-Bahnhof* – *Nußdorfer Straße* – *Gürtel* (über *Westbahnhof*) – *Südbahnhof* – *Fasangasse* – *Hintere Zollamtsstraße* (*Bahnhof Hauptzollamt*¹) – *Radetzkyplatz* – *Franzensbrücke* zurück zum *Nordbahnhof* bzw. um-

¹heute: *Landstraße* / *Wien Mitte*

5 Frühe außergewöhnliche Signale

s. 7.11 (S. 41) gekehrt. Erst am 17. März 1944 erhielten diese beiden Linien, die bis dahin mit weißer Scheibe fuhren, auch die Signaltafeln 12 (für die erwähnte Linienführung) bzw. 14 (für die gegenläufige Route). Von August 1941 bis Februar 1942 gab es in Wien einen Straßenbahnnachtverkehr, der diese beiden Linien entbehrlich machte; an ihrer Stelle wurden einige »mit E signalisierte Züge« in Bereitschaft gehalten. Die Linien 12 bzw. 14 rückten gegen Mitternacht von den zahlreichen Remisen entlang ihrer Route aus und nach 2 Uhr wieder ein; teilweise gab es zwischen zwei Kursen ein Intervall von nur 5 Minuten!

s. 7.5 (S. 37) Da seit 1945 in Wien nachts keine Züge mehr an den Fernbahnhöfen ankommen oder abfahren, war eine Wiederinbetriebnahme dieser beiden Linien nach Ende des zweiten Weltkrieges nicht mehr nötig. Auch beim seit 1995 betriebenen, intensiven und täglichen Autobusnachtverkehr (auf neudeutsch „NightLine“) hat der Verkehr von und zu den Fernbahnhöfen keine Bedeutung, schon alleine deshalb, weil sie in der Nacht geschlossen sind. . . Die Verwendung zweier Signale für gegenläufige Rundlinien ist in Wien aber mit den neuen »Linien 1 und 2« 1986 wieder eingeführt worden.

5.8 Die Linie und die Strecke 79

Bevor die Strecke 80 im Jahre 1909 gebaut wurde, befuhr ausschließlich die Linie K die kurze Strecke von der *Rotundenbrücke* zur *Friedensgasse*. Da aber im Sonn- und Feiertagsbetrieb der Verkehr zum naheliegenden *Prater*² absolute Priorität hatte, wurde die Linie K an schönen Sonn- und Feiertagen in den *Prater* umgeleitet. Den Betrieb von der *Rotundenbrücke* zur *Friedensgasse* stellte dann die Linie 79 sicher, die so ausschließlich an den erwähnten Sonn- und Feiertagen verkehrte. Auch als die Strecke 80 fertig gebaut war, war die Linie 79 in derselben Weise als Ersatz für die Linie K in Betrieb, bevor sie im Herbst 1914 zum letzten Mal verkehrte — im Kriegsjahr 1915 war für eine solche Linie offenbar kein Bedarf mehr, und nach 1918 wurde der Verkehr in der Gegend *Rotundenbrücke* neu geordnet.

Nichts zu tun mit der *Linie* 79 hat die *Strecke* 79. Beim ursprünglichen Streckennummerierungssystem von 1907 wurden nämlich interessanterweise die Nummern 79 – 82 ausgelassen; die Nummer 83 wurde für die Strecke vom *Radetzkyplatz* über *Radetzkystraße* und *Franzensbrückenstraße* zum *Praterstern* vergeben. 1909 wurde dann mit der Strecke 80 zum *Lusthaus* eine der schönsten Straßenbahnstrecken Wiens gebaut³, dazu kam die Abzweigung zur Pferderennbahn in der *Freudenau* als Strecke 81; die restlichen Lücken in der Numerierung blieben aber. Da es 1918 keine Linie 79 mehr gab und die Strecke 79 komplett in der Strecke 80 aufging, wurde die Strecke 83 von diesem Zeitpunkt an mit 79 bezeichnet. Eine *Linie* 83 gab es nie, aber auch die Liniennummer 79 ist

²Zur Schleife *Hauptallee*, die trotz Verfalls immer noch ein wenig des Umfanges erahnen läßt, den der Ausflugsverkehr hierher einmal gehabt haben muß

³Die Linie 80 wurde 1969 als eines der ersten Opfer der berühmt-berüchtigten *Südosttangente* eingestellt

seit 1914 verwaist, da auf der „neuen“ Strecke 79 immer nur Durchgangslinien verkehrten und verkehren (seit 1980 die Linie O).

5.9 Die Linie 18G

Weniger des Signals als vielmehr der Linienführung wegen gehört die Linie 18G zu den interessantesten Wiens. Die Genialität dieser Linie rührt von der typisch wienerischen Tradition her, daß ursprüngliche Provisorien sich hier oft als die besseren endgültigen Problemlösungen bewähren. In Otto Wagners Wien-Projekten war auch eine Stadtbahnlinie geplant, die den südlichen Gürtel auf der Strecke 18 zum Südbahnhof erschließen sollte. Diese Projekte wurden zwar niemals ausgeführt, dafür erhielt Wien als Ersatz eine Linie, die genau das war, was man heute mit dem *modernen* Stadtbahn-Begriff⁴ versteht, nämlich die kombinierte Straßen- und Stadtbahnlinie 18G. Diese Linie verkehrte vom *Südbahnhof* kommend als Straßenbahn über die Strecke 18 bis zur *Gumpendorfer Straße* und wechselte dort auf heute noch erkennbaren Rampen auf die Stadtbahnstrecke G, auf der sie bis *Heiligenstadt* als Stadtbahn weiterfuhr.

Die Linie 18G wurde schon 1925, also dem ersten Jahr des elektrischen Stadtbahnbetriebes in Betrieb gesetzt; die übermäßig starken Zerstörungen der Stadtbahnstrecke am nördlichen Teil des Gürtels im Zuge der Bombardements von 1945 machten ihr zunächst vorläufig den Garaus. Als die Stadtbahnstrecke 1954 als letzte wiederaufgebaute Schienenstrecke Wiens wieder bis *Heiligenstadt* benutzbar war, wurde die Linie 18G nicht mehr in Betrieb genommen. Die Führung einer Straßenbahnlinie über verschiedene Schienenverkehrssysteme, die heute so *en vogue* ist, war in Wien damit schon wieder zu Ende, bevor sie anderswo zum Lösen von echten Verkehrsproblemen beizutragen begann; das Karlsruher Zweisystem-Modell eilt derzeit ja von Erfolg zu Erfolg. Bis zur Einführung der Niederflur-Stadtbahnwagen der Type T im Jahre 1993 waren Stadt- und Straßenbahn übrigens untereinander kompatibel, und selbst heute spricht nur die unterschiedliche Wagenbreite gegen eine Mischung des Systems.

Sogar das heute in Mode kommende Flügeln von Zügen wurde auf der Linie 18G für einige Sonntage im Jahre 1934 praktiziert, als man jeweils zwei Züge der Linie 18G aneinanderkoppelte, um die überlastete Stadtbahnstrecke besser auszunützen; damals waren die technischen Probleme aber noch zu groß, um damit echte Erfolge zu erzielen.

⁴Man verwechsle die Wiener Stadtbahn, die bis in die Achtzigerjahre mit 2-achsigen Straßenbahnwagen auf ehemaligen Vollbahngleisen verkehrte, weder mit dem aus dem Ruhrgebiet kommenden modernen Stadtbahnbegriff, der im Prinzip eine ggf. unterirdische Schnellstraßenbahn umschreibt, die mit einer Mischung aus U- und Straßenbahnwagen betrieben wird, noch mit der Berliner Stadtbahn, die eine lupenreine Vollbahnstrecke ist. Böse Zungen (wie ich) behaupten, daß der sündteure und völlig unnötige Quasi-Neubau des jetzigen U6-Südastes nach *Siebenhirten* aus dieser Verwechslung resultiert, obwohl die Strecke 64, die dadurch abgelöst wurde, erst 1979 bzw. 1980 nach modernsten Stadtbahnrichtlinien gebaut wurde...

5 Frühe außergewöhnliche Signale

Weitere kombinierte Straßen- und Stadtbahnlinien, die vor allem für den Bereich *Hietzing* vorgesehen waren, wurden leider nie in Betrieb genommen⁵.

⁵Man denke an die lange Zeit mit Stadtbahnwagen betriebene Linie 60, die hervorragend über die Stadtbahn-Wientalstrecke von *Hietzing* aus in Richtung *Karlsplatz* hätte weiterfahren können

6 Spätere Ergänzungen

6.1 Die Bruchstrichlinien

Einige Jahre nach Einführung des Liniensystems entstanden spezifische, zeitabhängige Verkehrsströme, die durch die Kombination zweier Linienteile am besten abgedeckt werden konnten — so war im Jahre 1928 mit der Linie 31/5 die Zeit der sogenannten *Bruchstrichlinien* (auch *Bruchlinien* genannt) gekommen. Das sind solche Linien, die beide Streckenteile, die sie befahren, als Nummern, durch einen Bruchstrich getrennt, im Signal führen. Ihrem Prinzip als Verstärkerlinien gemäß verkehrten alle Bruchstrichlinien immer nur *zu gewissen Zeiten*, im allgemeinen in der Hauptverkehrszeit. Als Durchgangslinien, die ja teilweise auch nur zu bestimmten Zeiten verkehrten, ließen sich Bruchstrichlinien deswegen nicht einordnen, weil sie nicht zwei Radien über eine Tangente miteinander verbanden, sondern in ihrer ursprünglichen Bedeutung eine Kombination jeweils eines Radius' und einer Tangente darstellten.

Vor dem Ende des 2. Weltkrieges wurden die Bruchstrichlinien 31/5 (ab 1928, nur in der HVZ), 38/5 (ab 1933, nur sonntags) und 8/49 (ab 1942, nur in der HVZ) in Betrieb genommen, dazu kam noch die Linie 17/16 (ab 1919, nur je ein Kurs täglich morgens), die aber als „Vorläufer“ nie ein Liniensignal erhielt.

s. 3.1.1 (S. 18)

Nach dem 2. Weltkrieg bekamen die Bruchstrichlinien eine weitere Bedeutung, nämlich die betrieblich notwendige Verknüpfung von Linienteilen. Das bekannteste Beispiel dafür ist die Linie 37/40, die die beiden Außenäste der Strecken 37 und 40 via *Gürtel* von 1948 bis 1952 miteinander verband. Die Innenstrecken dieser beiden Strecken waren durch Kriegszerstörungen noch nicht befahrbar, sodaß die Kombination der Außenteile auf der Hand lag. Auf dieser Linie wurde das Signal 37/40 nur als Innenbesteck geführt, als Blechtafel führte diese Linie, die an keiner der beiden Endstellen über eine Wendeschleife verfügte, vorne 37 und hinten 40 — oder umgekehrt, natürlich je nach Fahrtziel und -richtung. Die Linie 37/40 war die einzige *aller* Bruchstrichlinien, die während ihrer Existenz täglich ganztags verkehrte, doch als Provisorium hatte auch sie eine gewisse „Bruchstrichlinienaura“.

Mit der Abschaffung der weißen Scheibe für regulär im Personenverkehr fahrende Garnituren erhielt das Prinzip der Bruchstrichlinien in den Sechzigerjahren eine dritte, aus

6 Spätere Ergänzungen

den ersten beiden Punkten abgeleitete Bedeutung, nämlich die Signalisierung von Einzelkursen, die betrieblich notwendige, sonst nicht befahrene Relationen herstellten. Alle diese Einzelkurs-Linien bildeten die jeweils ersten Kurse auf den beiden von ihnen befahrenen Strecken. Die so eingerichteten Linien 45/46 (in Betrieb von 1964 bis 1971), 62/8 (in Betrieb von 1977 bis 1979) und 75/78 (in Betrieb an nur 75 Tagen im Jahre 1969) gab es so nur jeweils einmal täglich am frühen Morgen zu sehen; an Sonn- und Feiertagen davon überhaupt nur die Linie 45/46. Anstatt hier eine einfach durchzuführende Umschilderung am Verbindungspunkt vorzunehmen, nahm man lieber den Aufwand in Kauf, für Einzelkurse komplettes Besteck bereitzuhalten. Jedoch war das Bruchstrichsignal allemal besser als die Wahl des Signals nur einer der beiden befahrenen Strecken, und noch weitaus besser als die weitverbreitete Unsitte, alle x -beliebigen Kurse mit E, X oder einem sonstigen »Pauschalsignal« versehen. Jedenfalls gehen diese drei Frühlinien als Kuriosa in die Geschichte der Wiener Straßenbahn ein.

s. 7.11 (S. 41)

Als Kuriosa sind auch zwei Bruchstrichlinien der Achtzigerjahre erwähnenswert: Die »Linie 10/58«, die an einigen Wochenenden im Frühling 1984 verkehrte, und die »Linie 25/26«, die es überhaupt nur am 11. September 1983 gab.

s. 7.10 (S. 41)

s. 7.8 (S. 40)

6.2 Die Verstärkungslinien mit Index K und R

Die Indices K und R wurden von Anfang an zur Unterscheidung gegenläufiger »Ring-rund-Linien« eingeführt. Später wurden diese beiden Indices in organischer Weise für die *zeitweise* Verstärkung zweier Linien aus der *Praterstraße* weiterverwendet: Im einst immensen Verkehr zu den Bädern an der Alten Donau wurde die Linie 24 bei Bedarf *Ring-rund* verlängert und erhielt für diese Verlängerung je nach Richtung der Ring-Umrandung den Index K oder R. Die so entstandenen Linien 24K und 24R gab es von 1938 bis immerhin 1959. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden noch die »Linien 25K und 25R« instradiert. Da diese insgesamt vier Linien immer nur zeitweise Verlängerungen darstellten, war die Verwendung der beiden Indices K und R viel angemessener als die Einführung eines eigenen Durchgangsliniensignals (analog zur Verwendung der »Bruchstrichsignale«). So zeigt sich, daß das Wiener Linienschema so konzipiert ist, daß es auch für alle Eventualitäten passende Signale bietet, und das bis in die Gegenwart. Erst in den letzten Jahren wird diese Tradition insbesondere durch die »„Signal-E-für-alles-was-nicht-Alltag-ist-Unsitte“« mutwillig zunichte gemacht.

s. 2.3 (S. 14)

s. 7.4 (S. 37)

s. 6.1 (S. 33)

s. 7.11 (S. 41)

7 Entwicklungen seit 1980

7.1 Die Umstellung der Zweierlinien

Im Jahre 1980 fand die große Umstellung der „Zweierlinie“ auf U-Bahn-Betrieb statt, und damit wurde die wohl unverständlichste Verstümmelung des Wiener Straßenbahnnetzes exekutiert. Aus einer schnellen Straßenbahndirektverbindung wurde eine nur in der unmittelbar gemessenen Fahrzeit ebenso schnelle U-Bahn-Verbindung, die von allen Richtungen aber nur durch Umsteigen zu erreichen ist. Doch für diesen Artikel ist nicht die verkehrspolitische Sinnlosigkeit — mit der sich übrigens eine bemerkenswerte Diplomarbeit beschäftigt — dieser Umstellung interessant, sondern vielmehr die Tatsache, daß mit der Einstellung der „Zweierlinie“ auch die »Durchgangslinienindices« aufgegeben wurden. Seitdem 1941 die Linie S18 eingestellt wurde und nach dem 2. Weltkrieg nicht mehr wiederkehrte, gab es in Wien „nur“ mehr die Durchgangslinien E2, G2 und H2, die einen Zusatzindex führten — aber gerade diese drei Linien hatten eine immense Bedeutung, auch und gerade wegen der Tatsache, daß mit der „Zweieinigkei“ zwischen den Strecken 1 (*Ring* und *Kai*) und 2 (eben die sogenannte „Zweierlinie“) eine perfekte Ausweichmöglichkeit für die zahlreichen Streckenunterbrechungen der beiden Innenstadtringe gegeben war (die allerdings seit 1966, als der Zweierlinientunnel eröffnet wurde, nicht mehr benutzt wurde). Als 1980 die drei Zweierlinien E2, G2 und H2 eingestellt wurden, waren auch die Durchgangslinienindices verschwunden. s. 2.2 (S. 13)

Gerade zu diesem Zeitpunkt hätte aber ein neuer Durchgangslinienindex eingeführt werden müssen, da die Linie O seither nicht mehr die Strecke 1 (also den *Ring* bzw. den *Kai*) berührt, weil sie die Bedienung des Radius' 79 (*Radetzkyplatz* – *Franzensbrücke* – *Praterstern*) von der Linie E2 übernahm. Daher müßte die Linie O seit 1980 das **Signal O2** tragen; ja es gab 1918 sogar eine Linie mit dem Signal O2, die zwischen *Südbahnhof* und *Praterstern* auf derselben Route fuhr, die heute die Linie O benützt. So gehört die Linie O zu den Linien, die heute ein Signal führen, das ein wenig unkorrekt ist.

7.2 Die neue Linie N

Mit der »Einstellung der „Zweierlinie“« und der Umlegung der Linie O auf die Strecke 79 s. 7.1 (S. 35)

7 Entwicklungen seit 1980

(*Radetzkystraße – Radetzkyplatz – Franzensbrücke – Praterstern*) waren die Äste 29 (*Schwedenplatz – Taborstraße – Am Tabor – Dresdner Straße – Höchstädtplatz*) und 78 (*Radetzkystraße – Radetzkyplatz – Löwengasse – Rotundenbrücke – Prater, Hauptallee*) verwaist. Den Verkehr auf diesen Strecken stellte die neue Durchgangslinie N her, die aus mehreren Gründen eine Art Trendwende beim Niedergang der Wiener Straßenbahn bildete:

- Ganz im Gegensatz zur Tendenz der Sechziger- und Siebzigerjahre wurde wieder eine *Durchgangslinie* eingerichtet. Zwar gäbe es bedeutendere Verbindungen zwischen Radien als gerade zwischen den Strecken 29 und 78, aber immerhin stellt die Linie N die *einzig*e Ganztages-Durchgangslinie dar, die nach dem 2. Weltkrieg neu eingerichtet wurde.
- Für die neue Linie N wurde extra eine kurze Neubaustrecke durch die *Uraniastraße* und einen Teil der *Radetzkystraße* neu angelegt, nachdem ebendiese Strecke erst 1972 eingestellt wurde. So kurz diese Neubaustrecke auch ist, so bedeutend ist ihr Bau für das gesamte Wiener Straßennetz.
- Die Vergabe des passenden Buchstaben-Liniensignals N für die damals neue Linie ist geradezu als sensationell zu werten, fällt sie doch mitten in eine Zeit, in der fast systematisch die Vorzüge des Liniensystems aufgegeben wurden (siehe dazu die restlichen Punkte in diesem Kapitel).

7.3 Die Einstellung der klassischen Ring-rund-Linien

- s. 7.1 (S. 35) Neben der »Umstellung der „Zweierlinie“« auf U-Bahn-Betrieb gab es in Wien nur noch einmal ein vergleichbares Auseinanderreißen des Straßennetzes, und wieder war nicht etwa die Mentalität der Sechzigerjahre schuld, sondern die Eröffnung einer U-Bahn-Strecke. Im Jahre 1981 nämlich wurde die U-Bahn-Linie U1 von der Inneren Stadt kommend zum *Praterstern* verlängert und gleichzeitig wegen der Parallelführung auf nur ca. $\frac{3}{4}$ km Streckenlänge der Straßenbahnverkehr auf der *Praterstraße* mit den Linien A, AK, B, BK, 25K und 25R eingestellt. Obwohl die eingestellte Strecke nur etwa eineinhalb Kilometer lang ist, ist ihr Verlust besonders schmerzhaft, weil alle Linien, die aus der *Praterstraße* kamen, »Ring-rund« fuhren, andererseits waren die Linien A, AK, B, BK, 25K und 25R die letzten Wiener Linien, die einen Verkehr rund um *Ring* und *Kai* sicherstellten. Wie schwierig es war und ist, einen adäquaten Ersatzverkehr auf *Ring* und *Kai* herzustellen, zeigen die damals neuen, zunächst vollkommen verkorksten
- s. 7.5 (S. 37) »Linien 1 und 2«. Darüberhinaus haben das *Ernst Happel-Stadion* und das *Messegelände* seither keinen direkten Anschluß vom Stadtzentrum her und können nur über tangentielle Umwege erreicht werden, was abenteuerliche Führungen (z. B. der Linie 45) notwendig macht.

Seit dem 28. Februar 1981, als die Linien A, AK, B und BK (neben den Linien 25K und 25R) eingestellt wurden, gibt es in Wien jedenfalls keinen angemessenen Verkehr „Ring-rund“ mehr. Dies war aber zunächst auch beabsichtigt, hätte doch die Linie U2/U4 komplett die Straßenbahn am *Ring* und *Kai* ersetzen sollen; diese seltsame U-Bahn-Linie war jedoch ein gewaltiger Fehlschlag, und so gibt es heute zumindest noch die Linien 1 und 2 sowie teilweise D und J, die die die Wiener Innenstadt umschließenden Straßenzüge befahren.

7.4 Die Linien 25K und 25R

Um den steigenden Verkehr nach *Kagran* besser in den Griff zu bekommen, wurde ab 1956 die Linie 25 in der HVZ als Linie 25K bzw. 25R nach der „Regel für Verstärkungslinien“ vom *Praterstern – Praterstraße* über *Kai – Ring* bzw. *Ring – Kai* und zurück über die *Praterstraße* zum *Praterstern* verlängert geführt. Dabei gab es zunächst für jede der drei Linien eine eigene Signaltafel, bevor Mitte der Sechzigerjahre die „veränderbaren Signaltafeln“ für die Linien 25, 25K und 25R eingeführt wurden, bei denen sich durch Umlegen einer Klappe alle drei Liniensignale bilden ließen. s. 6.2 (S. 34)

Die Linien 25K und 25R sind unter anderem insofern bemerkenswert, als mit ihrer Eröffnung die höchste Linienanzahl in Wien nach dem 2. Weltkrieg erreicht wurde, nämlich 89. Seit 1958, als die Linie 158 eingestellt wurde, schrumpft die Anzahl der Wiener Straßenbahnlinien fast ununterbrochen; Mitte 1996 gibt es nur mehr 38 Linien, davon fahren allerdings nur 34 öfter als ein paar Mal jährlich. s. 3.1.3 (S. 21)

Im Jahre 1981 machte die Einstellung der Straßenbahn durch die „*Praterstraße*“ die Linien 25K und 25R obsolet. So endeten in Wien die allerletzten Linien, die einen Index im Signal führten. s. 7.3 (S. 36)

7.5 Die neuen Linien 1 und 2

Daß in Wien die beiden Linien, die als Signal die Nummern 1 und 2 führen, also für den Außenstehenden die beiden naheliegendsten Liniennummern, auf passenden Strecken verkehren, liegt nicht an einer sinnvollen Vergabe dieser beiden Signale, sondern vielmehr an einem Zusammentreffen mehrerer Zufälle. Als im Jahre 1981 der Straßenbahnverkehr in der „*Praterstraße*“ eingestellt wurde, verlor die *Ringstraße* die wichtigsten Durchgangslinien. Als Ersatz für die Linien AK und BK war geplant, die Linie 43 (von *Neuwaldegg* über *Hernals – Jörgerstraße – Alser Straße* kommend) mit dem passenden Signal H den *Ring* gegen den Uhrzeigersinn umrunden zu lassen; für die Umrundung der *Ringstraße* im Uhrzeigersinn war eine Verlängerung der ehemaligen Linien 26 und A bzw. AK von der *Stadlauer Brücke* über *Elderschplatz – Praterstern – Heinestraße – Taborstraße* her mit dem ebenso passenden Signal A vorgesehen. Sogar im Wiener Stadtplan der Firma s. 7.3 (S. 36)

7 Entwicklungen seit 1980

Freytag und Berndt in der Ausgabe 1981/82 sind diese „neuen“ Signale enthalten. Im allerletzten Augenblick aber wollte man mit neuen Buchstabensignalen nichts mehr zu tun haben. Die Eröffnung des *Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR)* war bereits abzusehen (sie erfolgte 1984), und da wollten die Verantwortlichen einen Bruch mit allem, was einem „vereinfachten“ Liniensystem entgegensteht, auch für den Preis einer Aufgabe sinnvoller Signale. Dies erstaunt auch insofern, als gerade erst das »Signal N« neu vergeben wurde! So erhielt die als Linie A vorgesehene, neue Durchgangslinie das unpassende Signal 1, statt dem Signal H wurde das geradezu abstruse Signal 2 vergeben, obwohl beide Linien alles andere als Tangentiallinien waren, und obwohl die damals neue Linie 2 die Strecke 2 bloß querte.

s. 7.2 (S. 35)

Die Vergabe der Signale 1 und 2 war der bisher ärgste Bruch mit dem Wiener Linienschema — so enorm danebengegriffene Signale hat es in Wien bis jetzt nicht mehr gegeben (mit Ausnahme des »Allerweltsignales E«). Die bloß geplante Vergabe der »Signale 3 und 4« für die zur Verlängerung über *Ring* und *Kai* anstehenden Linien 52 und 58 wäre allerdings noch schlimmer gewesen. So sind heute die »Linien 26 und (mit Einschränkung) 67« die einzigen Linien, deren Signale wirklich danebengegriffen sind.

s. 7.11 (S. 41)

s. 7.7 (S. 39)

s. 7.14 (S. 44)

Im Gegensatz zu diesen beiden letzteren Linien bekamen die Signale 1 und 2 — wie durch einen glücklichen Zufall — ihren Sinn schon ein paar Jahre später zurück. Unter dem damaligen Verkehrsstadtrat *Hatzl*, der nach einer Unterbrechung auch heute, 1996, wieder Stadtrat für Verkehrsangelegenheiten ist, waren Durchgangslinien nicht *en vogue*, und so kam es, daß am 2. Jänner 1985 die Linie 2 aufgespalten wurde: Auf dem Radius 43 verkehrt seither wieder eine gleichnamige Straßenbahnlinie; das Signal 2 verblieb für den Abschnitt auf *Ring* und *Kai*. Eineinhalb Jahre später, am 30. Juni 1986, ereilte die Linie 1 dasselbe Schicksal: Die Radialstrecke erhielt das neue, passende Signal 21, womit auch für die Linie 1 nur mehr die Fahrt *Ring rund* überblieb.

Dadurch ergab sich, daß die nun verkehrende Linie 1 wieder die innerste Tangentiallinie ist, da sie ja im Uhrzeigersinn *Ring rund* fährt, das Stadtzentrum also umrundet. Die nunmehrige Linie 1 befährt nun sogar ausschließlich die Strecke 1 — und das erstmalig 79 Jahre nach Einführung des Liniensystems! Die Linie 2 fährt nun zwar nicht mehr auf der Zweierlinie, dennoch ist sie — als Gegenlinie zum 1er — die zweite Tangente von der Innenstadt nach außen und trägt so ihr Signal zurecht. Eine Umbenennung der Linie 1 in 1R und der Linie 2 in 1L (mit Indices für *rechts-* bzw. *linksherum*, analog zu den Linien 3B und 3T in Helsinki) wäre zwar schön, ist aber schon als spitzfindig zu bezeichnen. Sinnvoller wäre es schon, *beide* Richtungen als Linie 1 zu führen, denn mit den heutigen Linien 1 und 2 existieren in Wien zwei Linien, die beide nur in je eine Richtung verkehren. Bei den zahlreichen Unterbrechungen des Straßenbahnverkehrs im südwestlichen Teil des Ringes (bei diversen Veranstaltungen oder Demonstrationen im Bereich Rathaus bzw. Parlament) entsteht so die kuriose Situation, daß die Linien 1 *und* 2 am *Schottentor* und am *Karlsplatz* wenden und so *beide* exakt dieselbe Route fahren! Dennoch ist mit dem

7.6 Die Aufgabe der Hunderterlinien

Aufspalten der Linien 1 und 2 die wohl schlimmste Liniensignalvergabe ausgemerzt¹.

7.6 Die Aufgabe der Hunderterlinien

Da die Hundertersignale in den frühen Achtzigerjahren bereits für die Regionalbuslinien im 1984 eröffneten Verkehrsverbund Ost-Region vorgesehen waren, wurde die große Linienumstellung anlässlich der Verlängerung der U-Bahn-Linie U1 nach *Kagran* im September 1982 auch dazu genützt, die nunmehr überflüssig gewordenen Hundertersignale passend umzutaufen. Die letzten beiden verbliebenen Linien mit Nummern über hundert waren die beiden Floridsdorfer Linien 331 und 132, die problemlos in 31 und 32 umbenannt werden konnten, da 1978 mit der Linie 231 die vorletzte Linie auf dem Radius 31 eingestellt wurde; die alte Linie 32 fuhr schon seit 1946 nicht mehr.

Das für 14 Jahre wiederauferstandene Signal 32 gibt es nun überhaupt nicht mehr, es ging am 4. Mai 1996 unverständlicherweise in der »Linie 26«.

s. 7.14 (S. 44)

7.7 Die geplanten Linien 3 und 4

Die Vergabe von »Liniennummern für Durchgangslinien« hätte fast auch die Linien 52 und 58 erwischt. So steht im Wiener Stadtwerke-Magazin „24 Stunden für Wien“, Ausgabe 4/1983, wörtlich:

s. 7.5 (S. 37)

[...] Gleichzeitig werden ab Jänner nächsten Jahres (1984, *Anm. des Verfassers*) die Straßenbahnlinien 52 und 58 über den *Ring* und *Kai* verlängert, also „ring-rund“ (*sic!*, *Anm. des Verfassers*) geführt. [...]

Für diese beiden neuen Durchgangslinien waren die Nummern 3 und 4 vorgesehen. Aus eifersüchtiger Sorge um die Touristen-Busparkplätze(!) in der *Babenbergerstraße* bei der Abzweigung vom *Burgring* wurde die „Ring-rund“-Führung der Linien 52 und 58 aber dann doch nicht realisiert. So erfreulich das für die Konsistenz des Linienschemas war, so nachteilig wirkte sich das auf die heutige Gestalt des Straßenbahnnetzes aus, denn meines Erachtens wäre die Einstellung der Straßenbahn auf der inneren *Mariahilfer Straße* im Zuge der U3-Verlängerung zum *Westbahnhof* im Jahre 1993 bei weitem nicht so leicht möglich gewesen, wären die beiden *Mariahilfer Straße*-Linien damals „Ring-rund“ gefahren.

¹womit ich beileibe nicht ausdrücken will, daß die Auftrennung von Durchgangslinien auch *verkehrspolitisch* Sinn gibt, ganz im Gegenteil — die Einführung einiger neuer Durchgangslinien gäbe dem Wiener Straßenbahnnetz neue Impulse und würde es an manchen Stellen ziemlich aufwerten

7.8 Die Linie 25/26

Eine ganz besondere Kuriosität ist die Linie 25/26 — sie fuhr nämlich an *einem einzigen Tag*, dem 11. September 1983, anlässlich des Papst-Besuches am Katholikentag 1983. Um den starken Zustrom von der Eisenbahn zur U1 abzufangen und zugleich eine Verstärkungslinie in die Nähe des Donauparks, wo die entsprechenden Feierlichkeiten stattfanden, zu bieten, wurde die Linie 25/26 auf der Strecke *Leopoldau – Wagramer Straße – Kagran – Donauzentrum – Stadlau, Ostbahn – Zschokkegasse, Sozialmedizinisches Zentrum Ost* eingerichtet. Diese Streckenführung entspricht der heutigen Linie 25, doch im Jahre 1983 befuhr noch die »Linie 26« den Stadlauer Ast. Zwar war die Linie 25/26 außen nur mit dem Signal 25 und mit »Zebrasignal« ausgestattet, doch innen gab es ein volles 25/26er-Besteck. Jedenfalls war die Linie 25/26 mit nur einem Betriebstag sicherlich die Linie mit der kürzesten „Lebensdauer“ in Wien.

s. 7.14 (S. 44)

s. 3.2.2 (S. 22)

7.9 Der durchgestrichene D-Wagen

Eine besondere Wiener Eigenheit stellt die Sonntagslinie \mathcal{D} dar, die eigentlich aus zwei Linien bestand. Die »Ringstrecke« in Wien war und ist an Sonn- und Feiertagen traditionell ziemlich schwach ausgelastet, und so wurde die Linie D als eine von einst zahlreichen Ringlinien am Wochenende durch die Linien 36 und 69 ersetzt, die die beiden Radian der Linie D abdeckten. In einer überstürzten Aktion legten die Wiener Verkehrsbetriebe im Jahre 1973 jedoch fest, daß alle solche Ersatzlinien das »durchgestrichene Signal« der Wochentags-Stammlinie zu tragen hatten. Dies betraf einige Linien, am schlimmsten aber die Linien 36 und 69, denn *beide* erhielten nun das Signal \mathcal{D} . Zwar hat es Wien Tradition, in Notfällen voneinander getrennte Äste mit ein- und demselben Signal zu führen (vor allem bei der Sperrung oder gar dem Einsturz ;-) diverser Donaubrücken...), aber die reguläre und regelmäßige Führung zweier getrennter Linien mit einem Signal wird wohl einmalig bleiben.

s. 1.2.2 (S. 6)

s. 3.1.2 (S. 19)

Ebenso einmalig ist wahrscheinlich auch das Bedrucken von Linienbändern mit einem durchgestrichenen Signal, denn in den letzten Jahren fuhren auch Züge der Type E2, die den »Halbwürfel« tragen, auf den beiden Linien mit dem Signal \mathcal{D} .

s. 3.1 (S. 17)

Als am Anfang des Jahres 1984 die Linie J zur *Oper* zurückgezogen und die Linie T ganz eingestellt wurde, um auf der *Landstraßer Hauptstraße* freie Bahn für den U-Bahn-Bau zu haben, war die Wochenend-Zweiteilung der Linie D hinfällig und damit auch die Geschichte der Linie \mathcal{D} vorüber.

7.10 Die Linie 10/58

Im Frühjahr 1984 war eine Sanierung der Gleise in der *Hadikgasse* nötig. Da die *Hadikgasse* Teil der Bundesstraße 1 ist, mußten die Arbeiten an den Gleisen möglichst intensiv in verkehrsschwächeren Zeiten durchgeführt werden, sodaß der Straßenbahnverkehr in der *Hadikgasse* an den Wochenenden zwischen 23. März und 27. Mai 1984 (3 Wochen früher als geplant) eingestellt wurde. Von dieser Einstellung war je ein Teil der Linien 10 und 58 betroffen; so kombinierte man die verbliebenen Teilstrecken der beiden Linien zu einer Linie 10/58 mit der Linienführung *Dornbach – Ottakring – Breitensee – Rudolfsheim – Mariahilfer Straße – Burgring*. Dabei erhielten die Züge dieser Kombinationslinie als Blechsignal nur die Nummer 10. Dies ist insofern bemerkenswert, als so als Linie 10 ausgeschilderte Züge bis zum *Ring* kamen, obwohl die Strecke 10 seit 1974 (Einstellung Linie 11) die äußerste cisdanubische Tangente beherbergt. Allerdings wurde mir auch von einer Besteckung mit der Liniennummer 10 vorne und 58 seitlich berichtet.

7.11 Die neuen Linien mit dem Signal E

Die Unsitte, alle möglichen außerplanmäßigen Kurse einfach mit dem Signal E auszuschildern, war aufgrund des ausgeklügelten Linienschemas in Wien nie nötig, denn für jede Eventualität gab und gibt es ein entsprechendes Liniensignal. Darüberhinaus hat das Signal E in Wien die systematische Bedeutung *Durchgangslinie mit dem wichtigeren Radius nach Westen*. Bis 1980 fuhr denn auch die Linie E2 auf dem Radius 41A nach *Gersthof, Herbeckstraße*; ursprünglich war die Linie E gemeinsam mit der Linie Ek eine typische *Ring-rund-Linie*, die aber schon 1917 in den Wirren des 1. Weltkrieges wieder eingestellt wurde.

Dennoch lebte die Fahrgastverwirrung durch das informationslose Allerweltssignal E auch in Wien ein paar Mal kurz auf. Das erste Mal im Verlaufe des 2. Weltkrieges, als es eine »Nachtverbindung« zwischen West- und Südbahnhof mit dem Signal E gegeben haben soll; danach konnte man bis 1988 dem nichtssagenden Signal E widerstehen. Seit 1988 nehmen die E-Linien aber immer mehr überhand.

s. 5.7 (S. 29)

Mit der sich ankündigenden Wende im politischen System unserer östlichen Nachbarn ergab sich bereits im Dezember 1988 die Notwendigkeit, an den vier Einkaufssamstagen vor Weihnachten eine Sonderlinie zwischen *Prater, Messe* und *Remise Rudolfsheim* über die Route *Praterstern – Heinestraße – Taborstraße – Marienbrücke – Kai – Parkring – Oper – Mariahilfer Straße* zu führen. Am Parkplatz beim Messegelände wurden die Busse mit den ungarischen Gästen „zwangsgeparkt“; der Bereich *Mariahilfer Straße* war das bevorzugte Einkaufsgebiet der Ungarn. Die besagte Linie, für die sich das Signal P geradezu anbot, wurde aus unerfindlichen Gründen E getauft — dieses Signal läßt sich

7 Entwicklungen seit 1980

höchstens aus der verbreiteten E-Unsittlichkeit erklären. Immerhin waren die Haltestellen-Sonderschilder für diese Linie zweisprachig — ein mustergültiges Service, das es nicht einmal in Zeiten der Doppelmonarchie gab!

Seit 1990 ist nun auch für die Verstärkungszüge der Linie N bei Großanlässen im Prater (etwa Volksstimm-Fest oder Taizé-Kongreß), die zwischen *Börse* und *Prater*, *Hauptallee* verkehren, das Signal E vorgesehen. Hier wäre nach dem Linienschema das einzige richtige Signal 78!

Als im August 1992 die Schnellbahnbrücke über die Donau im Zuge mehrerer Bauvorhaben² gesperrt werden mußte, war wieder einmal die Zeit für eine mit dem Signal E verkehrende Linie gekommen — diesmal mit einer wieder vollkommen anderen Linienführung, nämlich *Praterstern* – *Floridsdorf* über *Heinestraße* – *Taborstraße* – *Dresdner Straße* – *Höchstädtplatz* – *Floridsdorfer Brücke* — um die auf dieser Strecke unterbrochene Schnellbahn gemeinsam mit anderen Straßenbahnlinien zu ersetzen. Für diese Ersatzlinie wäre das (ohnehin vorhandene) Signal 29 angemessen gewesen, vielleicht auch 30, aber wieder keinesfalls E. Das Vorhaben, die besagte Linie ersatzweise mit dem Schnellbahnsignal zu versehen, wurde übrigens nicht realisiert.

Um das neugebaute Überholgleis in der unterirdischen Schleife *Schottentor* zu nützen, wurde schließlich Ende 1993 ein sogenannter „Feuerwehrowagen“³ in der Hauptverkehrszeit abgestellt, der das Signal E trug und auf der Strecke durch die *Währinger Straße* (mit fünf Linien die meistbefahrene Wiens) im Notfall zum Einsatz kommen konnte. Ironie des Schicksals: Das Signal E kehrte so nach fast 80 Jahren auf die *Währinger Straße* zurück, wenngleich auch nicht aus Systematik sondern aus purem Zufall. Allerdings wurde die „Feuerwehr“-Garnitur alsbald in die Schleife *Börse* umstationiert, bis nach ein paar Monaten das Bereitstellen eines Notfallzuges in Wien endgültig der Geschichte angehörte.

7.12 Der durchgestrichene J-Wagen

Im Sommer 1993 waren dringende Bauarbeiten in der *Josefstädter Straße* notwendig, die eine Führung der Linie J auf ihrem Stammsradius 45 nur stadteinwärts zuließen. Stadtauswärts fuhr die Linie J auf dem Nachbarradius 46 durch die *Lerchenfelder Straße* und die *Thaliastraße*. Um zumindest den Bewohnern der *Neulerchenfelder Straße*, die die Verlängerung der *Josefstädter Straße* darstellt, auch einen Straßenbahnverkehr

²wie etwa die Verschwenkung der Gleise wegen der Errichtung der Strecke der hier parallel verkehrenden Linie U6 und der Hebung der Brücke wegen des Baus des Kraftwerkes *Freudenau*

³Eine Garnitur, die nur im Notfall, etwa bei liegengebliebenen Zügen oder nach einem Unfall zum Einsatz kommt. Der Begriff *Feuerwehrowagen* ist mir aus Zürich und auch aus Graz bekannt; da in Wien solche Notfall-Garnituren erst in neuester Zeit gebräuchlich sind bzw. waren, kenne ich keine typisch wienerische Bezeichnung dafür

7.13 Die Aufgabe der Bruchstrichlinien

stadtauswärts bieten zu können, wurde für die Dauer der Bauarbeiten eine zusätzliche Straßenbahnlinie eingerichtet, die das Signal \mathcal{J} erhielt. So kehrte sensationellerweise für einige Zeit ein Bruchstrichsignal auf die Wiener Straßenbahngleise zurück.

Noch sensationeller war die Tatsache, daß die Linie \mathcal{J} auch außen das entsprechende Signal erhielt. 1993 gab es aber keine der Signalscheiben mit »beweglichem Balken« mehr. mußte man zu einer ziemlich beschämenden Lösung zurückgreifen: Die Blechsignale der Linie \mathcal{J} wurden mit *Isolierband* schräg überklebt, was den Eindruck eines durchbalkten Signals erweckte. Mit der Beendigung der Bauarbeiten in der *Josefstädter Straße* endete die Existenz nicht nur der Linie \mathcal{J} , sondern auch der durchgestrichenen Straßenbahnsignale überhaupt. s. 3.1.2 (S. 19)

7.13 Die Aufgabe der Bruchstrichlinien

Als die Umstellungen im Oberflächenverkehr anlässlich der U6-Verlängerung nach *Floridsdorf* am 4. Mai 1996 feststanden, wurde der Hauptverkehrszeit-Linie 31/5 die alleinige Bedienung der *Jägerstraße* übertragen, da die Verantwortlichen die Linie 32 (die nicht einmal *parallel* zur U-Bahn fuhr, sondern eher als Zubringer fungieren hätte können) als überflüssig ansahen. Somit wurde es notwendig, die Linie 31/5 *ganztags* fahren zu lassen, womit das »Bruchstrichsignal« 31/5 nicht mehr angemessen war. Der Linie 31/5 wurde somit das nur halbwegs passende Signal 33 zgedacht, obwohl das (viel passendere) Signal 30 bereits vorgesehen war und auch veröffentlicht wurde. Somit wäre als einzige Bruchstrich-Straßenbahnlinie die nur am Wochenende als Spitalszubringer verkehrende Linie 60/62 übergeblieben. Diese Linie konnte problemlos in 61 umbenannt werden, da sie die Kombination zweier Radiallinien darstellt, und damit eine Radialliniennummer auch für diese nur zeitweise verkehrende Linie angemessen ist. Da am 4. Mai 1996 auch die Autobuslinie 7A/15A (Kombination zweier *Tangentiallinien*!) in der Linie 15A aufging, gibt es in Wien seit diesem Tag zumindest offiziell keine Bruchstrichlinien mehr, was den bisher letzten tiefen Einschnitt in das Wiener Liniensignalschema bedeutet. Da nunmehr auch in Wien teilweise die Unsitte einreißt, alle irgendwo verkehrenden Zusatzlinien mit dem »Pseudosignal E« zu versehen, ist zu befürchten, daß auch für Sonderlinien kein Bruchstrichsignal mehr verwendet wird, und wenn es noch so sinnvoll und aussagekräftig wäre. s. 6.1 (S. 33)

Der ersten, 1928 eingeführten Bruchstrichlinie 31/5 wurde so übrigens nun die Ehre zuteil, auch zu den letzten Bruchstrichlinien zu gehören, die ein- bzw. umgestellt wurden — zumindest offiziell, denn solange keine neuen Brosebänder für die nunmehr neue Linie 61 fertiggestellt sind, fährt diese Linie noch mit dem Signal 60/62.

Die wohl kurioseste (und in ihrer Erfolglosigkeit folgenschwerste) Wiener Bruchstrichlinie war aber eine U-Bahn-Linie — die Linie U2/U4. s. 7.11 (S. 41)

7.14 Die Linien 26 und 67

Trotz des offensichtlich abnehmenden Verständnisses der Verantwortlichen gegenüber dem genialen Liniensystem gibt es in Wien unter den regelmäßig verkehrenden Straßenbahnlinien bis jetzt nur zwei, deren Bezeichnung wirklich danebengegriffen ist. Eine davon, die **Linie 67** verkörpert eigentlich die Wiederauferstehung des Prinzips, das schon an der alten »Linie G« auszusetzen war: Die Zusammenfassung zweier Radien aus rein betrieblichen Gründen, und das unter einem Signal ohne »Umschilderung«. Im Zuge der Eröffnung der ersten Wiener Neubau-U-Bahn-Linie U1 (*Reumannplatz – Südtiroler Platz – Karlsplatz*) im Februar 1978 wurde der Straßenbahnverkehr vom *Reumannplatz* stadteinwärts eingestellt, der schon seit 1971 wegen der U-Bahn-Bauarbeiten nicht mehr über die Stammstrecke *Favoritenstraße*, sondern über die *Graf Starhemberg-Gasse* geführt wurde. Damit verloren die beiden Radien 66 und 67 ihre Anbindung an das Stadtzentrum, was in der damaligen Zeit der Verdrängung aller noch so sinnvollen Verkehrsmittel durch das Allheilmittel U-Bahn absolut *en vogue* war. Von den beiden Radien verblieben nur die peripheren Teile als Torsi, die mit der neuen Linie 67 als U-Bahn-Zubringer verknüpft wurden. Obwohl diese Linie eine der ersten war, die komplett mit Garnituren der Type E2 bestückt wurde — für die man ohnehin neue Brosebänder benötigte —, gab man ihr kein sinnvolles Signal, sondern übernahm einfach die Liniennummer 67 für beide Äste. Doch was wäre ein „sinnvolles“ Signal? An solche verkehrsplanerischen Missetaten wie das zerknautschte „N“ der Linie 67 dachte 1907 natürlich niemand. Dennoch könnte die Linie in das ursprüngliche Signalschema richtig eingeordnet werden, denn die heutige Linie 67 ist eine typische »Durchgangslinie mit der Verbindungstangente« 6. Das passende Signal wäre also ein hoher Buchstabe (etwa P) mit dem Index 6 angemessen — *voilà*: Mit dem **Signal P6** für die heutige Linie 67 haben wir sogar für diesen Problemfall ein passendes Signal gefunden. Diese fast als übertrieben spitzfindig zu bezeichnende Lösung wird meines Erachtens sogar noch von einer anderen übertroffen, die andernorts alltäglich ist: Am *Reumannplatz* sollte die **Linie 67** auf die wiedereinzurichtende **Linie 66** übergehen — und umgekehrt.

Weniger schwer ist ein adäquates Signal für die heutige **Linie 26** zu finden, dafür ist die Geschichte ihrer mißglückten Nummer umso abwechslungsreicher. Von der Strecke durch die *Erzherzog Karl-Straße* wußte man anfangs nicht so recht, ob man sie nun eher als Tangente oder Radius bezeichnen soll, ist ihre schiefe Lage doch ein Mittel Ding aus beidem. Die ursprüngliche Zubringerfunktion der *Erzherzog Karl-Straße* zum weitaus wichtigeren Radius 25 durch die *Wagramer Straße* ließ das Pendel zugunsten der Variante „Tangente“ ausschlagen, weswegen die Strecke durch die *Erzherzog Karl-Straße* die »Tangenten-Streckennummer« 16 erhielt. Als nach zahlreichen Verlängerungen in Richtung Stadtzentrum die entsprechende Linie 16 schon bis zum *Schottenring* fuhr, war die Auslegung als Tangente überholt, und mit der Verlängerung dieser Linie zum damals neugebauten *Sozialmedizinischen Zentrum Ost* bei der *Zschokkegasse* in *Stadlau*

am 4. September 1971 benannte man Strecke und Linie gleich sinnvollerweise in 26 um.

Da mit der Verlängerung der U-Bahn-Linie U1 nach *Kagran* im Jahre 1982 auch der Straßenbahnverkehr über die *Reichsbrücke*⁴ eingestellt wurde, wäre das Straßenbahnnetz im 22. Wiener Gemeindebezirk (*Donaustadt*) ein Inselbetrieb geworden, denn es gab seit der Einstellung der Linie 17 durch die *Donaufelder Straße* im Jahre 1971 keine regelmäßig befahrene Gleisverbindung zwischen den beiden „transdanubischen“ Bezirken, *Floridsdorf* und *Donaustadt* mehr. Um diesem Übel abzuhelpfen, baute man die Strecke 17 durch die *Donaufelder Straße* kurzerhand wieder auf und ließ die Linie 26 von nun über diese Wiederaufbaustrecke nach *Floridsdorf* an Stelle der alten Route via *Reichsbrücke* ins Stadtzentrum verkehren. Damit wurde die Linie, für die man 11 Jahre vorher nach langen Verhandlungen ein passendes *Radial*signal fand, wieder zur klassischen *Tangenti*allinie. Noch befuhr die Linie 26 allerdings die gleichnamige Strecke durch die *Erzherzog Karl-Straße*, doch auch das nicht mehr lange: Wegen der Divergenz der Auslastung der beiden Linienäste übernahm zum Jahresbeginn 1986 die Linie 25, die dadurch analog zur Linie 67 (siehe oben) eine „Zwei-Radien-als-U-Bahn-Zubringer“-Linie wurde, den Ast 26 nach *Stadlau* von der Linie 26, womit das Malheur komplett war: Die Linie 26 befuhr von nun an ausschließlich die Strecke 17 auf derselben Route, auf der die Linie 17 bis zuletzt verkehrte, und das mit einer *Radial*nummer auf einer *Tangente*, wie sie typischer nicht sein könnte!

Als schließlich am 4. Mai 1996 die U-Bahn-Linie U6 nach *Floridsdorf* verlängert wurde, mußte das Straßenbahnnetz eine „Anpassung“ über sich ergehen lassen, die vor allem eine Zerstörung alter Fahrbeziehungen zugunsten neuer Umsteigezwänge bedeutete. Die Linie 32 wurde eingestellt; auf ihrem inneren Ast wird sie nun teils von der Linie 31 ersetzt. Den äußeren Teil übernahm die Linie 26, womit eine direkte Fahrt von *Strebersdorf* ins Stadtzentrum nicht mehr möglich ist. Soweit zum verkehrstechnischen Aspekt — aus Sicht der Liniensignalgeschichte ist es unverständlich, daß die Linie 26 auch bei dieser Umstellung ihre Nummer behielt, blieb sie doch eine klassische *Tangente*. Eine wenn schon nicht hübsche, aber doch pragmatische Lösung wäre das Weiterverwenden des Signals 32 für diese Verbindung gewesen⁵, so ist für die beschriebene Linie ein viel sinnvollerer Liniensignal, nämlich das **Signal 20** schon vorgesehen, ja sogar schon publiziert worden — bei der restriktiven Informationspolitik der Wiener Linien ist im nachhinein aber nicht mehr nachvollziehbar, wieso die so unglücklich gewählte Nummer 26 weiter bestehen bleibt. Am schönsten wäre es meines Erachtens jedoch, wenn für die heutige Linie 26 das **Signal 17** verwendet würde — dies wäre nicht nur die Wiederauferstehung einer Linie, sondern auch eine wunderbare Andeutung einer Trendwende bei der Stagnation der Wiener Straßenbahn. Und wie es die Ironie des Schicksals will: Auch in

⁴beziehungsweise über die Behelfsbrücke, die die am 1. August 1976 eingestürzte Reichsbrücke provisorisch ersetzte

⁵Der am häufigsten verwendete Vorwand gegen eine Liniensignaländerung sind deren Kosten, und die wären bei der Weiterverwendung des existenten Signals 32 verschwindend gering!

7 *Entwicklungen seit 1980*

München⁶ gab es am 2. Juni 1996 die Wiederauferstehung der Linie 17, 13 Jahre nach der Stilllegung.

⁶von dem sich Wien immer schon die Verkehrspolitik abgeschaut hat, leider auch die U-Bahn-Hysterie