

Wiener Straßenbahnremisen



Die Betriebsbahnhöfe der
Wiener Straßenbahn von
den Anfängen bis heute

Harald A. Jahn



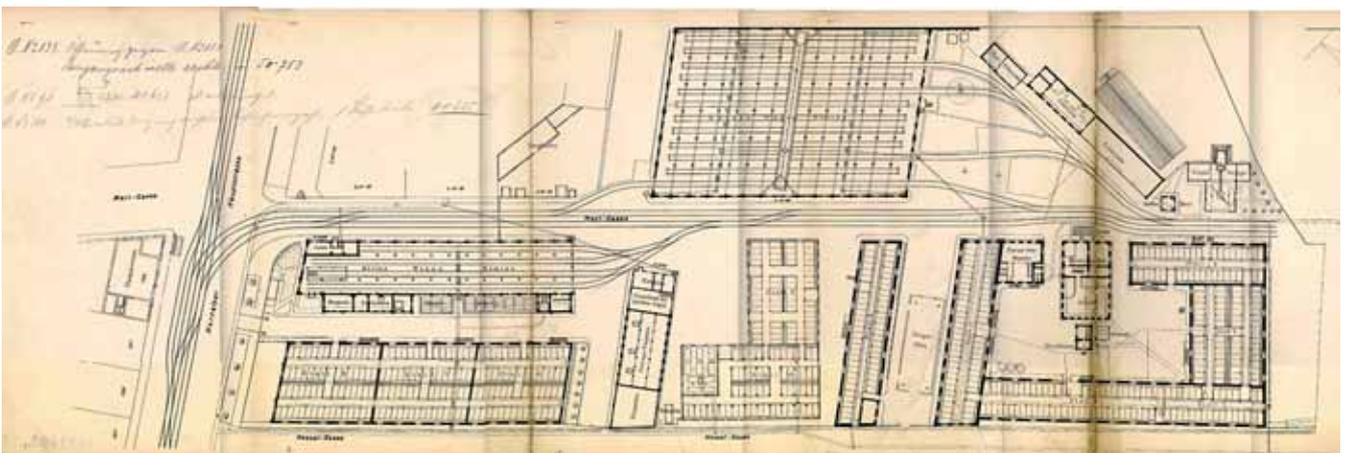
Einleitung

Am 4. Oktober 1865 begann für Wien das Tramwayzeitalter: Die erste Pferdebahn, im Volksmund Glöckerlbahn genannt, setzte sich unter großem Jubel bei der Votivkirche an der Ringstraße in Bewegung. Die Strecke ging Richtung Westen in die Vororte, damals beliebte Wirtshaus- und Heurigen Gegenden. In Hernals entstanden Stallungen und Wagenremisen.



Remise Hernals in der Anfangszeit
(Wien Museum) ↑ ↑
Die erste Pferdebahn ↑

Heute, 155 Jahre später, ist das Hernalser Areal der Standort des „Referates Mitte“, einer von vier Verwaltungseinheiten der Abstellanlagen der Wiener Straßenbahn. Zwischen diesen Eckdaten entwickelt sich die interessante Geschichte der Wiener Straßenbahn, die bis heute zu den größten Betrieben weltweit zählt. In diesem Buch beleuchten wir die unverzichtbare Infrastruktur der Wiener Tramwayremisen, wie die Abstellhallen bis heute genannt werden; ein Gutteil davon belegt traditionelle Standorte, und auch wenn manche Remisen abgerissen oder stark umgebaut wurden, werden viele Züge weiterhin in architektonisch wertvollen Sichtziegelhallen aus der Frühzeit abgestellt.



Plan: Die ausgedehnten Hernalser
Stallungen (Archiv Viteček)

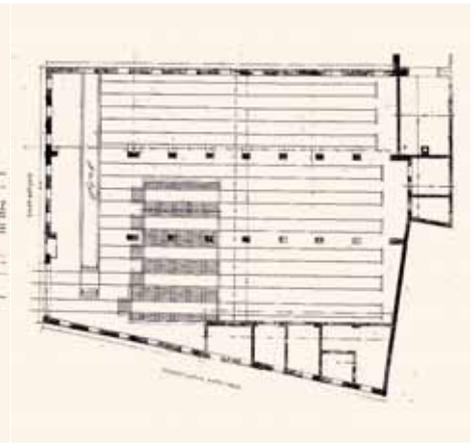
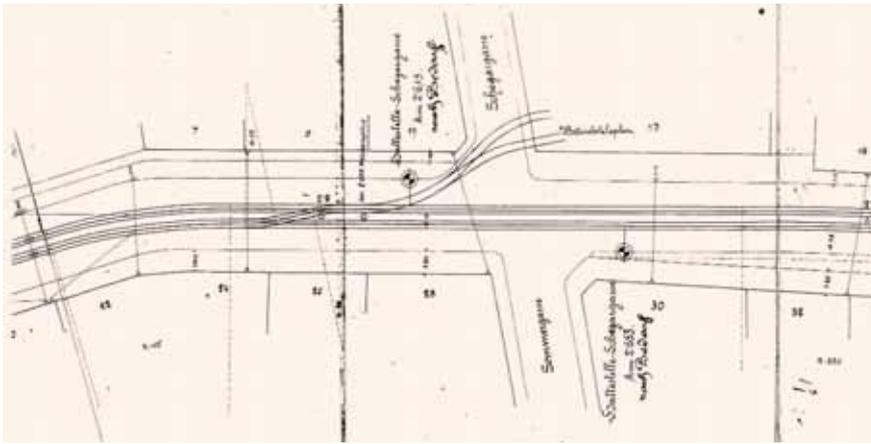
Der Anfang: Pferdebahn und Dampftramway

Die Bauarbeiten der schon erwähnten Strecke von der Ringstraße (Schottentor) nach Hernals begannen am 28. Juni 1865, und nach einer Bauzeit von gerade mal 13 Wochen stürmten die Wiener die ersten 10 Wagen; der Andrang war gigantisch. Der Betrieb entwickelte sich rasch, schon im Jahr darauf wurde die Linie nach Dornbach verlängert, und der Wagenpark wuchs. Nach politischen Streitereien mit der Gemeinde Wien fusionierten die verschiedenen konkurrierenden Konzessionswerber zur „Wiener Tramway-Gesellschaft“; 1868 erhielt die Firma die Konzession für das ganze, schon dringend geforderte Pferdebahnnetz, auch die von Schaeck-Jaquet & Comp. gebaute Probestrecke nach Hernals ging in der neuen Aktiengesellschaft auf.

Standort des ersten „Etablissement Prater“,
heute Gemeindebau ↓



Mit dem Neubau der Strecke Schottentor-Ringstraße-Prater entstand zusätzlich zur vergrößerten Hernalser Remise eine neue Anlage beim Prater (Lassallestraße 38–40, später ersetzt durch den Bahnhof Vorgarten; auf dem Grundstück steht heute der „Lassallehof“, ein Gemeindewohnbau der Zwischenkriegszeit).



Die Strecke vom Gürtel in den Weinort Döbling war 1869 Anlass für den Bau einer weiteren Abstellhalle, an die heute nichts mehr erinnert: Die immerhin neungleisige Remise Döbling an der Ecke Döblinger Hauptstraße / Schegargasse (heute fährt hier die Linie 37) verschwand nach kurzer Betriebszeit bereits 1904 spurlos, sie wurde durch ein prachtvolles Gründerzeithaus ersetzt. Die betrieblichen Aufgaben übernahm der „Bahnhof Gürtel“.



Unweit davon gab es eine kleine Abstellanlage, die in der Literatur gelegentlich als „Remise Zögernitz“ bezeichnet wird; Gleispläne zeigen aber nur eine zweigleisige Wendeanlage im Hof des „Casino Zögernitz“, eines damals beliebten Ausflugslokals.

Pläne: Remise Schegargasse
 Das heutige Gründerzeithaus anstelle der Remise ↑
 Das „Casino Zögernitz“ ↓

Das Gebäude steht noch heute, im Hof deutet aber nichts mehr auf die Gleisanlagen hin.



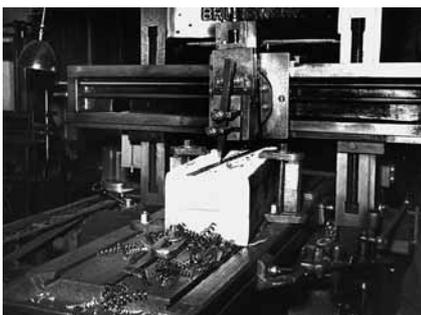
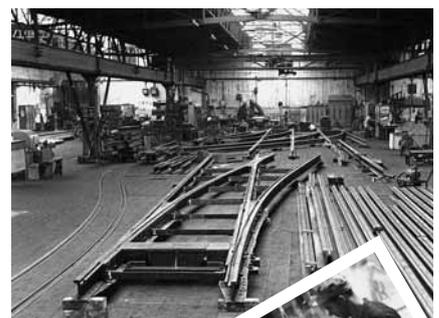
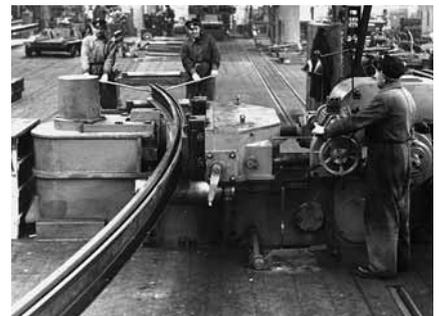
gemeinsamen Wagenparks mit der Straßenbahn. Um die nie gebaute Linie über den Südgürtel zum Süd- und Ostbahnhof zu ersetzen führte man eine Übergangslinie von der Gürtellinie auf der Straße zu den Bahnhöfen – ein frühes „Karlsruher Modell“! Diese Linie 18G verließ die Gürtelstrecke bei der Station Gumpendorfer Straße und fuhr auf Straßenbahngleisen weiter. Anfangs wurden 20 Stadtbahn-Dreiwagenzüge im Bhf. Meidling stationiert, dann nach und nach auf etwa 90 Wagen aufgestockt. Ab 1932 wurden diese Züge auch auf der ehemaligen Strecke der Dampftramway in Hietzing eingesetzt, einige Beiwagen verschlug es bis nach Floridsdorf. Bereits am 19. Oktober 1932 wurde der Bahnhof aufgelassen, ein Opfer des schwächeren Verkehrsbedarfs durch die Wirtschaftskrise; fortan diente er als Depot für Altwagen. 1944 wurde das Areal von Bomben schwer getroffen, viele der hinterstellten Wagen waren verloren; ausgerechnet die vier ihrer elektrischen Ausrüstung harrenden KSW blieben fast unbeschädigt. Die notdürftig instand gesetzten Reste des Gebäudes wurden dann von der Oberbauwerkstätte als Lager genutzt. 1987 war auch damit Schluss, als die Gleisbauer in die Simmeringer Zentralwerkstätte übersiedelten. Heute steht ein Wohnbau auf dem Grundstück, das Außenlager wurde zu einem Park umgewandelt. Nur das „Kabelbüro“ steht noch, auch wenn es inzwischen seinen Gleisanschluss verloren hat.



Ein Zug der Übergangslinie 18G (Wiener Linien) ↑↑
Kriegszerstörungen ↑

- Linien: 8, 18, 18G, 118, 61, 62, 162, 12, 14 (= nachts betriebene Bahnhof-Rundlinien)

Bilderserie: In der Gleisbauerwerkstatt wurden ganze Kreuzungsanlagen vormontiert (Wiener Linien / Archiv Viteček) ↓





Der Oberbaulagerplatz an der Flurschützstraße, heute Wilhelmsdorfer Park (Wiener Linien) ↑↓





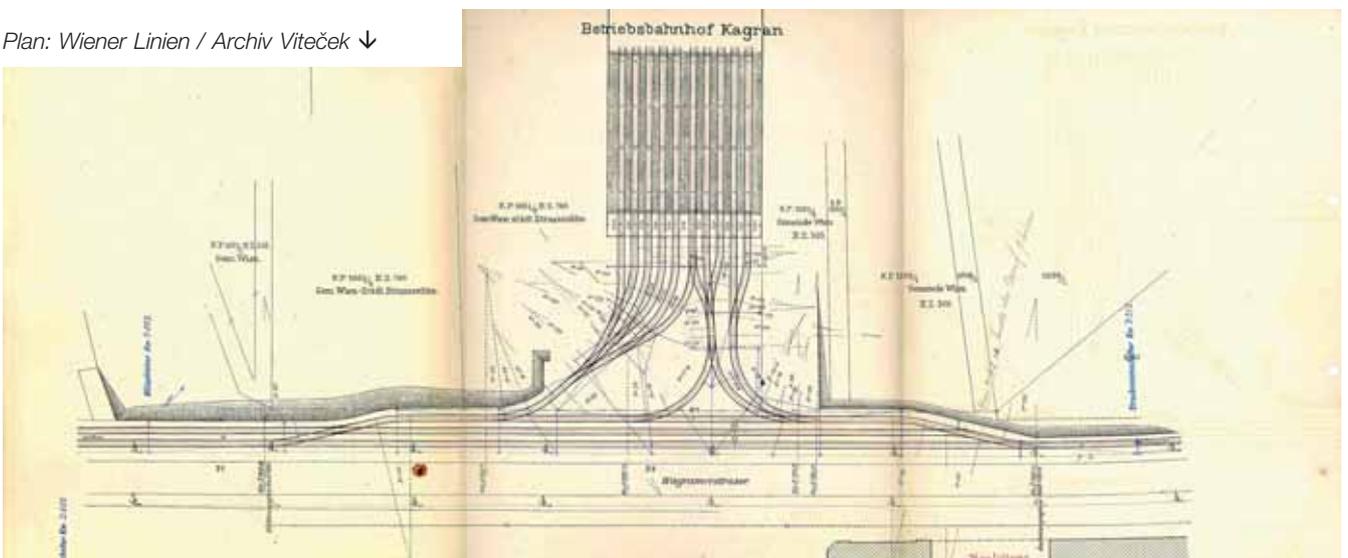
Bahnhof Kagrán (alt), 22., Wagrámer Straße 71



Vor dem Ersten Weltkrieg
(Wiener Linien) ... ↑↑
... und während des Zweiten ↑

Jenseits der Donau – in „Transdanubien“, wie die Wiener gern etwas abschätzig die weite, früher dünn besiedelte Ebene nennen – verkehrte um die Jahrhundertwende die „elektrische Straßenbahn Wien-Kagrán“. Die Strecke begann am stadtseitigen Donauufer, übersetzte den Fluss auf der Reichsbrücke und verzweigte sich danach in zwei Äste zum Kagránner Platz und nach Kaisermühlen. Die ersten Wagen stammten aus Hamburg, weitere wurden nach deren Vorbildern gebaut oder kamen von der Budapester Pferdebahn. Einige Jahre nach der Übernahme durch die Stadt wurde die kleine Remise der Kagrán-

Plan: Wiener Linien / Archiv Viteček ↓



ner Bahn 1910 abgetragen und eine neue Abstellhalle aus Holz gebaut. Die zweischiffige Halle mit zweimal fünf Gleisen unter je einem Tonnendach war architektonisch anspruchslos, stand aber bis 1963.

Im Jahr darauf wurde die „Wiener Internationale Gartenschau“ auf einem Gelände an der Strecke nach Kagran abgehalten, für den erwarteten starken Besucherverkehr mussten Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Die drei Freigleise seitlich der alten Halle wurden auf elf erweitert, dann ersetzte man die alte Holzhalle durch einen Betonbau; schon 1973 wurde der Bahnhof aber wieder aufgelassen und nur noch zum Abstellen nicht benötigter Fahrzeuge wie Schneepflüge verwendet. Am 6. Juli 1976 wurden die Gleise gesperrt, am 30. Juli die Oberleitung entfernt – „gutes“ Timing, denn am 1. August stürzte die Reichsbrücke ein, die städtische Hauptachse zwischen Zentrum und den inzwischen gewachsenen Plattenbau-Stadtteilen in „Transdanubien“ war damit unterbrochen! Sofort wurden die Halle und zwei Freigleise wieder elektrifiziert, bereits am 4. August konnte ein Straßenbahn-Inselbetrieb hochgefahren werden. Am selben Tag waren auch schon die Pläne für die Ersatzbrücken fertig, nach fünf Wochen konnte die Donau wieder eingleisig gequert werden, auch das zweite Gleis folgte rasch. Damit wurde der Bahnhof Kagran wieder obsolet – und am 16. Oktober 1976 endgültig aufgelassen. Durch den Neubau der Reichsbrücke konnte die U-Bahn früher als geplant nach Kagran gebaut werden, damit verschwand auch diese historische Straßenbahnachse. Überraschenderweise haben sich die Gleise des Freigelandes trotz der enormen Bautätigkeit in dieser Stadtentwicklungszone erhalten, man kann sie im Boden des Lagerplatzes neben dem „Donauzentrum“ bis heute erkennen.

– Linien: B, BK, 16, 17, 217, 317, 22, 24, 25, 25K, 25R und 26



Luftbild 1956, WStLA, Presse- und Informationsdienst, FC2: 56170/340 ↑

August 1976: Eilig wird nach dem Reichsbrückeneinsturz die Oberleitung wieder installiert; im Hintergrund die reaktivierte zweite Bahnhofshalle (Karl Holzinger) ↓





Neben dem Neubau von Halle I-III entstand ein Personalwohnhaus; im Trakt an der Leebgasse wurde die Betriebskrankenkassa untergebracht

Details der Halle IV



Die Stahlbetonhalle II

Details an der Fassade der flankierenden Gebäude; der auf einer Schnecke reitende Faun steht in gewissem Kontrast zum dynamischen Flügelrad



Bahnhof Simmering, 11., Simmeringer Hauptstraße 156 (heute Abstellhalle von Favoriten)



Eines der damals beliebten Gruppenbilder; die bereits zahlreichen Schaffnerinnen deuten auf die Zeit des 1. Weltkrieges ↑

Die Geschichte des Bahnhofs begann ein Stück weiter stadteinwärts, mit der Pferdebahnremise Simmering I. Im selben Jahr dürfte auch ein Vorgängerbau im Bereich des heutigen Bahnhofs Simmering eröffnet worden sein. Ab 1898 baute man hier auf dem großzügigen Grundstück, das bis zum heutigen Straßenzug „Am Kanal“ reichte, einige Holzhallen, auch die beiden Blechhallen des Provisoriums Valeriestraße übersiedelten hierher. An der Simmeringer Hauptstraße wurden um die Jahrhundertwende die noch heute bestehenden Ziegelhallen fertig, in etwas schlichterer Ausführung als bei den stadtnäheren, repräsentativen Bahnhöfen; als Besonderheit gab es unmittelbar an die rückwärtigen Fassaden anschließend eine Schiebebühne, über die Wagen von hinten in die Halle II eingebracht werden konnten, sie verschwand erst 1936, als sie durch eine um die Hallen führende Schleife ersetzt wurde – damit hatte der vordere Bereich des Bahnhofs etwa seine heutige Gleislage. 1901 ersetzten auch hier elektrische Wagen die Pferde, auch in Simmering I errichtete man eine Umformerstation; für den laufenden Betrieb war dieses Areal aber zu klein und wurde dann bis 1929 meist nur als Abstellhalle für gerade nicht gebrauchte Wagen verwendet. Auch in Simmering wurde der 1. Weltkrieg zum Thema, als im hinteren Grundstücksbereich eine weitere große Holzhalle aufgestellt wurde. Von den 15 geplanten Gleisen wurden vorerst nur zwei gebaut: Die Halle wurde schlicht als Lager für Kartoffeln benötigt, die die Tramway mit Güterzügen zu den Wiener Märkten bringen sollte. Nach dem Krieg kam zwar noch ein weiteres Zufahrtsgleis dazu, das Objekt wurde aber weiterhin nur als Altmateriallager verwendet; 1923 legte man endlich weitere 7 Gleise, die mit einer Schiebebühne bedient wurden. Die diversen großen Holzwagenhallen am weitläufigen Bahnhofsgelände brannten im 2. Weltkrieg ab, die beiden Blechhallen aus der Valeriestraße haben ihn aber überstanden.

*Vorherige Doppelseite:
Bahnhof Simmering am Abend des
7.5.2011*

*Blick von der Rückseite auf den damals
noch im freien Feld liegenden Bahnhof, kurz
nach der Fertigstellung. Die von der Vale-
riestraße übersiedelten Hallen sind im Vor-
dergrund rechts zu erkennen ↓
Das Verwaltungsgebäude und die Bahn-
hofseinfahrt an der Simmeringer Haupt-
straße um 1906 ↓↓*



Schon in der Zwischenkriegszeit diente das weitläufige Areal als Lagerplatz für Schienen, Holz, aber auch Altwagen. Dazu wurden 1910 drei eigene Krangleise angelegt, auf denen die beiden Straßenbahnkranwagen Material manipulieren sollten; allerdings zeigen schon Fotos aus den 1930er Jahren diese Flächen und Gleise verwachsen und mit Altwagen vollgestellt. In weiterer Folge entwickelte sich das Areal zum Straßenbahn-Krematorium, nicht ganz unpassend, liegt doch der Zentralfriedhof und damit der Urnenhain nur ein paar Haltestellen entfernt. Hier wurden unzählige Altwagen ausgeschlachtet und dann einfach verbrannt, eine „Tradition“, die heute aus Umweltschutzgründen undenkbar wäre. Für die aufkeimende Szene von Straßenbahnfreunden war das Areal eine erste Anlaufstelle für Rettungsaktionen; manch Wagen konnte damals knapp gerettet werden, auch wenn die Beweggründe von den Verantwortlichen noch ebenso wenig verstanden wurden wie von den Verschrottern – so wurden aus heutiger Sicht wertvolle Wagen auch schon mal „irrtümlich“ abgefackelt, um den „Tramwayverrückten“ eins auszuwischen. Mit der Fertigstellung der Zentralwerkstätte – ebenfalls in Simmering, stadtauswärts hinter dem Zentralfriedhof – übersiedelte der Tramwayfriedhof für einige Jahre dorthin, bevor die Feuerbestattung von Altwagen aufgegeben wurde. Letzter Rest dieses eigenartigen Freigeländes sind seit 1976 neun Gleise hinter den beiden immer noch bestehenden Abstellhallen, die

um die Jahrtausendwende mit einem Wohnhaus überbaut wurden. Diese beiden vorderen Remisenhallen blieben über die Jahrzehnte unverändert, außer der üblichen gelegentlichen kleinen Veränderungen am Vorkopf. Betrieblich war der Bahnhof natürlich vor Allem für die hier vorbeiführenden Linien zuständig; erwähnenswert ist dabei der inzwischen verschwundene 72er nach Schwechat in Niederösterreich – seit Jahren spricht man jeweils vor den Wahlen von einem Wiederaufbau, heute gibt es hier starken Pendlerverkehr – sowie der 73er, eine eher unbedeutende Linie nach Kaiserebersdorf. Auch die letzte „klassische“ neu gebaute Linie der Stadt, die 1941 als kriegswichtig eingestufte Zubringerlinie 106 zu den Industriebetrieben auf der Simmeringer Heide, wurde vom Bhf. Simmering gestellt. Es war eine reine HVZ-Linie, zu Schichtwechsel mit Dreiwagenzügen unterwegs und erst ab 1949 ganztägig im Werktagsbetrieb; ab Juli 1951 gab es im Sommer wegen der Verbindung zum Erholungsraum Donaukanal/Pra-ter auch am Wochenende Fahrten. 1971 wurde sie eingestellt.

Mit der Verlängerung der U3 nach Simmering verlor der Bahnhof an Bedeutung; der Allerheiligenverkehr, seinerzeit ein jährlicher Höhepunkt der Verkehrsleistung mit einer Unzahl an Sonderlinien, verschwand vollkommen.

Seit 9.11.1998 gibt es in Simmering keine Wagenrevision mehr, der Bahnhof wurde damit ein Satellit von Favoriten. Um die Wartung der Züge weiterhin sicherzustellen, gibt es täglich Kurse, die morgens in Favoriten ausfahren und in Simmering einziehen, und natürlich auch umgekehrt.

- Linien historisch: 6, 7, 72, 73, 74, 106
- Linien aktuell: 11, 71

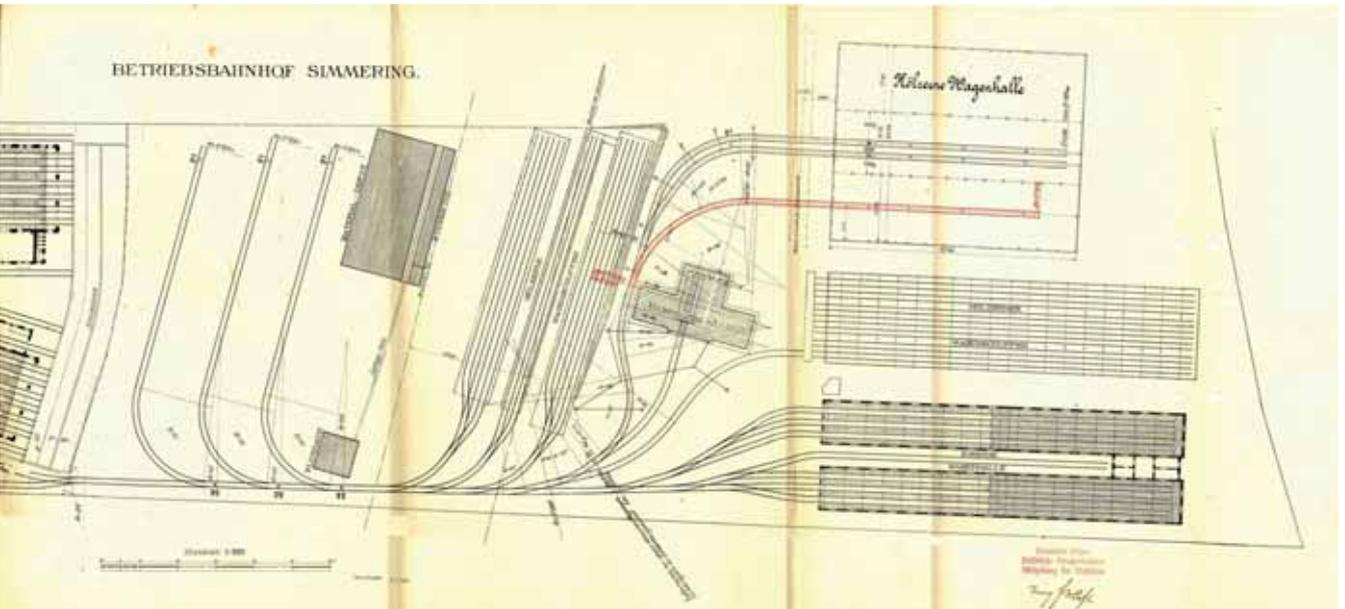


Schon bald nach der Eröffnung war der Bereich hinter dem Bahnhof Abstellplatz für unbenützte oder ausgemusterte Wagen und daher auch beliebtes Revier der frühen Straßenbahnfotografen. So konnte Alfred Rosenkranz nicht nur die beiden am 10.7.1939 ausgemusterten Doppelstockwagen 453 und 454 dokumentieren (ganz oben), sondern auch die Schiebepflüge sp 11275 und 11261; der v 1830 im Vordergrund war ein 1886 gebauter Beiwagen, bei dem im Sommer die Fensterwände durch Vorhänge ersetzt wurden (oben)

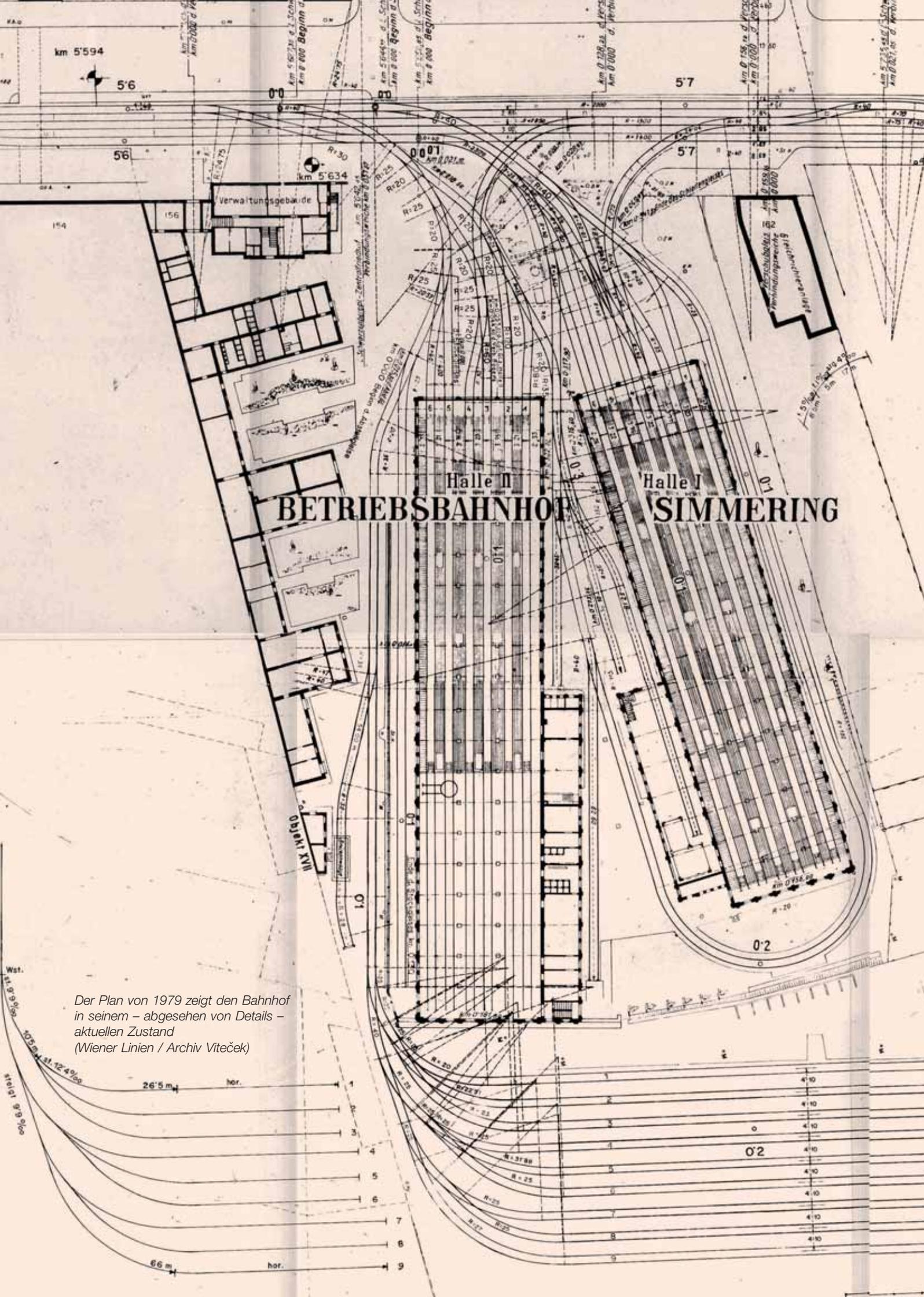
Ein weiteres „Schmankerl“ ist der ebenfalls am 10.7.1939 ausgemusterte unfallbeschädigte Dampftramwaywagen I 85, hier mit den Einsteckfenstern für den Winter (Mitte oben: Rosenkranz / Archiv Standenat)

Von der Vergangenheit in die damalige Zukunft: der nagelneue D₁ 4305 am 18.12.1959 im Altlagerbereich, wohl für letzte Einstellarbeiten; im grauen Nachkriegswien mit seinen heruntergekommenen Altwagen muss dieser lange, strahlend rot-weiße Zug auf die Bevölkerung wie ein scharfer Kontrast gewirkt haben. Bewährt haben sich diese Wagen aber nicht, sie wurden nur 13 bis 16 Jahre alt (Mitte unten: Archiv Standenat)

Überblick über das Gelände; ausrangierte Dampftramwaybeiwagen dienten als Hilfsfahrzeuge für die Oberleitungsmontage (unten, ganz unten: Alfred Luft)



Luftaufnahmen (ÖNB) ↑↑; Plan des Areal (Wiener Linien / Archiv Viteček) ↑



BETRIEBSBAHNFHOF SIMMERING

Der Plan von 1979 zeigt den Bahnhof in seinem – abgesehen von Details – aktuellen Zustand (Wiener Linien / Archiv Viteček)

