



Verband der Eisenbahnfreunde

A-1030 Wien, Fruethstraße 11

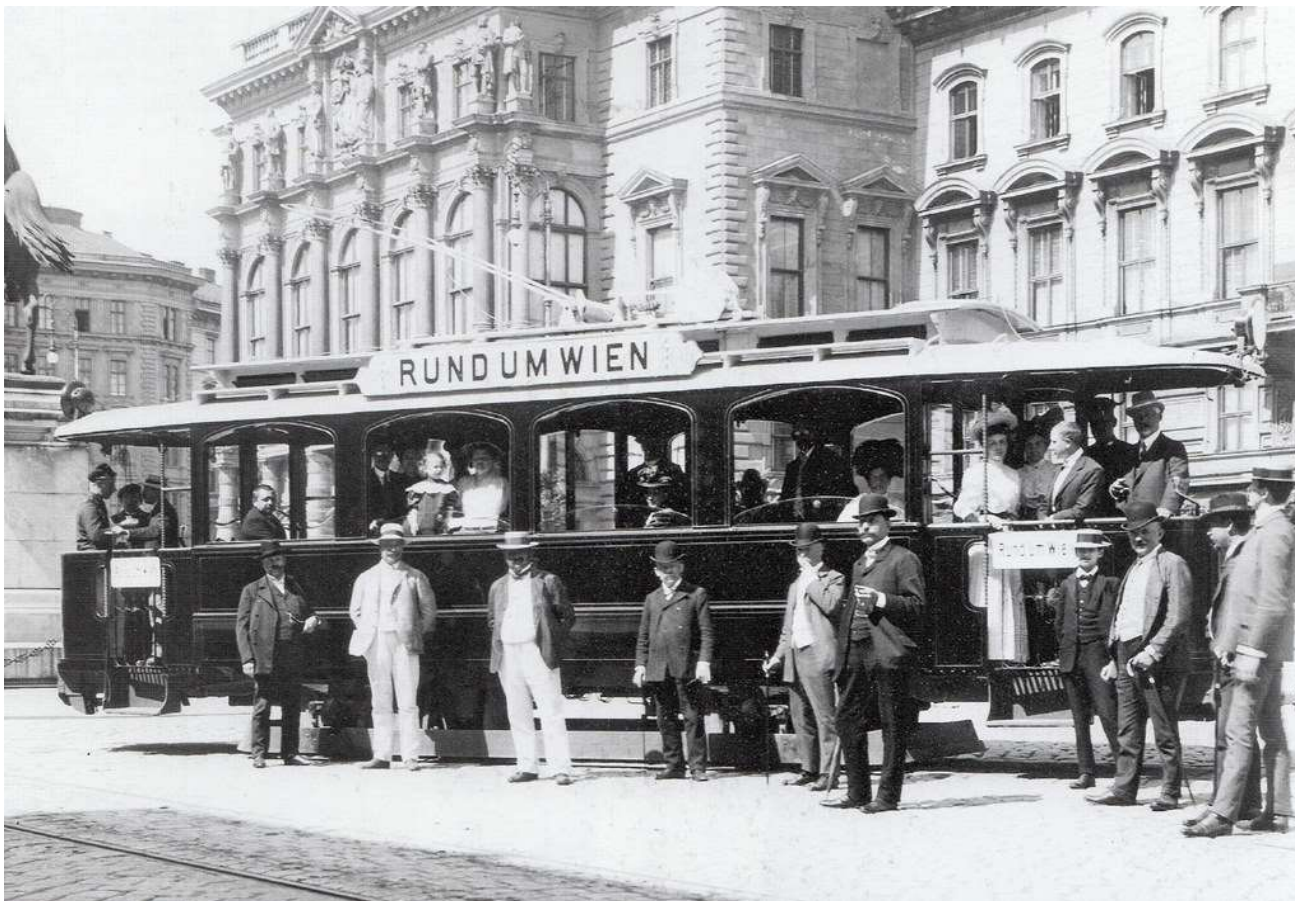
Telefon: +43 (0)1 8921334, Telefax: +43 (0) 8921334-88

www.vef.at, info@vef.at

ZVR-Zahl 193862159

Österreichischer Bahnkultur-Preis 2020 Projektbeschreibung

Der Exkursionswagen 82 der Wiener Straßenbahn



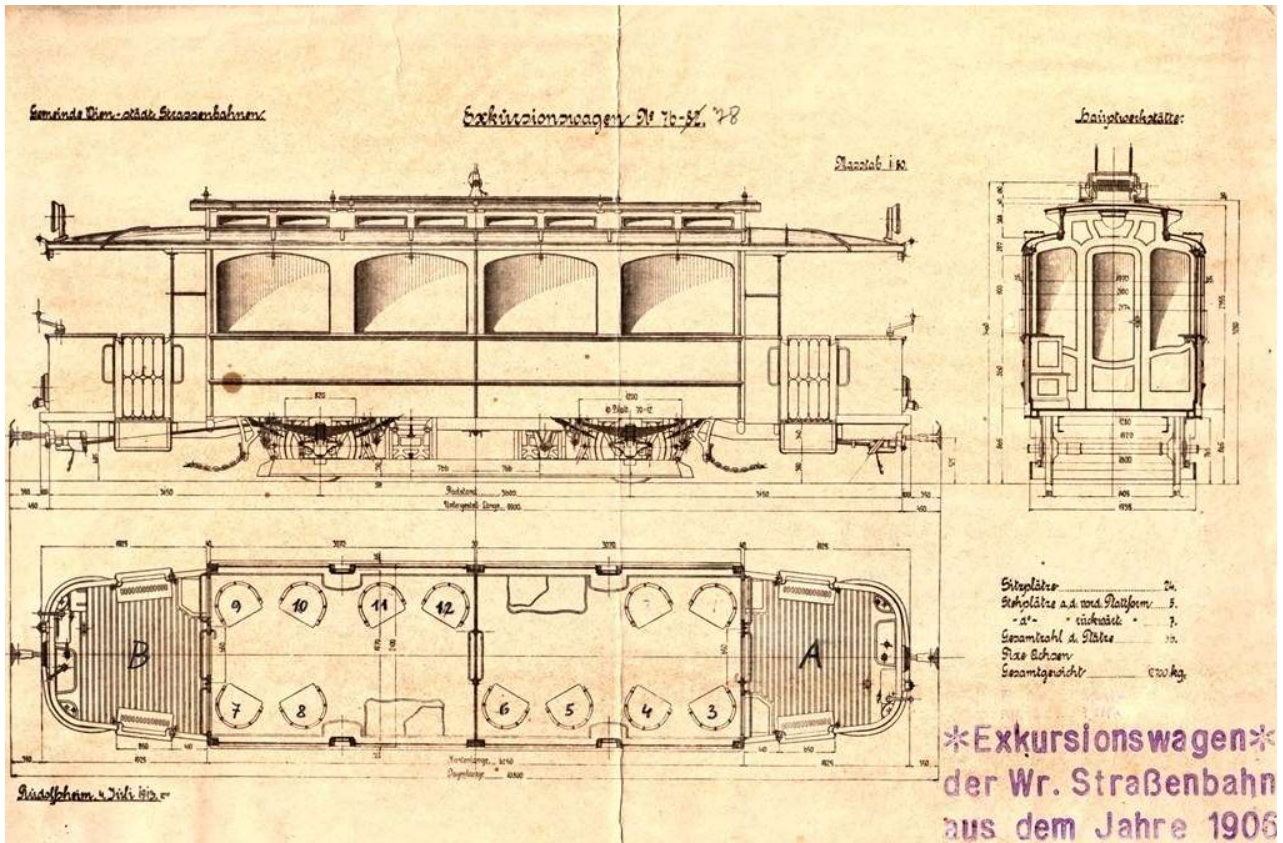
Wien, am 11. Dezember 2020

Einleitung und historische Fakten

Der Tourismus ist keine Erfindung unserer Tage, denn bereits zu Mitte des 19. Jahrhunderts begann sich dieser - vor allem begünstigt durch die Erschließung Europas mit der Eisenbahn - stetig zu entwickeln. Begehrte Reiseziele stellten zu dieser Zeit vor allem die Alpen, die Küstenregionen des Mittelmeers, die mondänen Kurorte und die europäischen Metropolen dar. Dies traf auch auf die k.k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien zu, deren Bedeutung nach dem Wiener Kongress deutlich zunahm und die Stadtentwicklung begünstigte. Die Schleifung der Stadtmauern mit dem damit einhergehenden Bau der Ringstraße, die Weltausstellung im Jahre 1873, sowie die stetige Eingemeindung der Vorstädte und Vororte trugen dazu bei, dass sich Wien bis zur vorigen Jahrhundertwende zur drittgrößten Stadt des Kontinents entwickelte. Doch nicht nur Geschichte und Kultur, sondern auch städtebauliche Innovationen und die geschaffene Infrastruktur zur Versorgung mit Wasser, Energie und öffentlichen Verkehr machte einen Besuch attraktiv. Begünstigt wurde dies vor allem durch die Initiative des damaligen Bürgermeisters Dr. Karl Lueger, der die Kommunalisierung der für die Stadt so wichtigen Infrastruktureinrichtungen forcierte. Wien war stolz auf diese, zu dieser Zeit in anderen Metropolen keineswegs selbstverständlichen, Leistungen und wollte sie den Besuchern auch vermitteln. Für diese „Besichtigungen“ bediente man sich der „Elektrischen“ wie die Straßenbahn zu dieser Zeit titulierte wurde, deren dichtes Netz nahezu das ganze Stadtgebiet erschloss, denn die Pferde- und frühen Kraftomnibusse boten bei weitem nicht den Fahrkomfort wie die Straßenbahn. Bald zeigte sich, dass die zu dieser Zeit im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge für diesen Zweck aber wenig geeignet waren. Die ab 1900 beschafften Triebwagen der Type G boten zwar ein ausreichendes Fassungsvermögen, allerdings war die Sitzplatzanordnung auf gegenüberliegenden Längsbänken nicht angedacht, die Schönheiten der Stadt entsprechend bewundern zu können. Auch wollte man diese Fahrten nicht nur als Fachexkursionen anbieten, sondern der breiten Öffentlichkeit zugänglich machen.

Im Jahre 1906 beschaffte man daher aus der laufenden Serie der Type G₂ bei der Grazer Waggonfabrik 4 Triebwagen die dem geforderten Zweck besser entsprechen konnten. Diese besaßen anstelle der 8 schmalen Seitenwandfester 4 große Bogenfenster, deren rahmenlose Scheiben tief herabgelassen werden konnten. Als Unterscheidung zu den Wagen des Linienverkehrs erfolgte die Außenlackierung in braunrot anstelle der obligaten Farbgebung in weiß-rot-weiß. Der Innenraum war dem Zweck entsprechend mit edleren Hölzern und besserer Innenbeleuchtung als die Wagen der Serienausführung gestaltet und wies auch keine fix eingebauten Sitzbänke auf. An deren Stelle waren Korbsessel vorhanden, die nach Belieben platziert werden konnten. Dies hatte zur Folge, dass die für den Betrieb auf den Unterleitungsstrecken im Bereich der Ringstraße und der inneren Mariahilferstraße erforderlichen Stromabnehmer-Kontaktschiffchen in einem eigens konstruierten Kästchen im Fahrgastraum untergebracht werden mussten. Aus Kostengründen erfolgte die elektrische Ausrüstung der Fahrzeuge allerdings nicht durch die Grazer Waggonfabrik, sondern durch die Gemeinde Wien Städtische Straßenbahnen in Eigenregie in deren Hauptwerkstätte. Die Wagen kamen mit den Nummern 2001 bis 2004 im Jahre 1907 in Betrieb, wobei der Wagen 2001 eine besonders prächtige Inneneinrichtung erhielt und fortan als Galawagen für Gesellschaftsfahrten und spezielle Anlässe Verwendung finden sollte. Die ab 28. Juni 1907 unter dem Titel „Rund um Wien“ angebotenen öffentlichen Fahrten entwickelten sich recht vorteilhaft, sodass bald zusätzlicher Wagenbedarf bestand. So erfolgte im Jahre 1909 die Lieferung von 3 in ähnlicher Form gestalteter Beiwagen und eines weiteren Triebwagens 2101 aus der Nummerngruppe der Type G₃. Im Jahre 1911 kam es zur Lieferung zweier weiterer Beiwagen und im Jahre 1912 erfolgte aus der Nummerngruppe der Type K, die Lieferung der Wagen 2281 und 2282. Obwohl zu diesem Zeitpunkt, mit offenen Fahrerplattformen, bereits technisch überholt erfolgte die Fertigung nach den ursprünglichen Plänen um ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewähren. Um auch eine nummernmäßige

Abgrenzung zum Betriebswagenpark zu schaffen, reichte man in den Jahren 1913/14 die Exkursionstriebwagen unter die Nummerngruppe 76 bis 82 ein.



Mit Ausbruch des 1. Weltkrieges fanden die öffentlichen Rundfahrten jedoch ein jähes Ende und der Fahrzeugeinsatz beschränkte sich auf Gesellschaftsfahrten und besondere Anlässe wie etwa Renntage in der Freudenau. Auch nach Kriegsende konnten die Rund um Wien - Fahrten nicht mehr an den Erfolg der ersten Jahre anknüpfen, wozu wohl auch die Verbesserungen in der Kraftfahrzeugtechnik beitrugen. Man entschloss sich daher im Jahre 1925 die Exkursionswagen 79 bis 82 in einfachster Form für den Linienverkehr zu adaptieren und mit Sitzbänken in Längsanordnung analog der Type G zu versehen. Im Jahre 1931 folgten die Triebwagen 77 und 78 in ähnlicher Weise, wobei dies den Anlass gab die Plattformverglasung in der damals üblichen Form durchzuführen und auch die Wagen 79 bis 82 entsprechend miteinzubeziehen. Gleichzeitig wurde die Seitenwandverblechung in gerader Form, ohne die bislang übliche Rammleiste, erneuert und die rot-weiße Lackierung vorgenommen. In gleicher Weise vollzog sich zu diesem Zeitpunkt auch die Umgestaltung der Triebwagen 79 bis 82. Auch kam bei allen Fahrzeugen eine dem damaligen Stand der Technik entsprechende elektrische Ausrüstung zum Einbau. Bis 1937 verblieb nur mehr der Galawagen 76 mit 2 Beiwagen für besondere Anlässe in der ursprünglichen Form, ehe deren Umbau erfolgte. Letztendlich standen diese umgestalteten Wagen bis in die 1960er-Jahre im Personenverkehr im Einsatz. Zwei Exemplare kamen anschließend in den Arbeitswagenstand, konnten dadurch vor der Verschrottung bewahrt und in die Sammlung der historischen Wiener Straßenbahnwagen integriert werden.

Die Daseinsgeschichte des Triebwagens 82

Als letzter Exkursionstriebwagen wurde im Jahre 1912 der 2282 von der Grazer Waggonfabrik an die Gemeinde Wien - Städtische Straßenbahnen geliefert, wobei die Umzeichnung zur Nummer 82 bereits am 12. Juli 1913 erfolgte. Im Jahre 1925 nahm die Waggonfabrik Enzesfeld die Adaptierung für den Einsatz im Linienverkehr vor, in deren Zuge lediglich fixe Längsbänke zum Einbau gelangten jedoch die offenen Plattformen und die braunrote Lackierung belassen wurde. Geschlossene Plattformen erhielt er erst im Jahre 1931 durch die

Hauptwerkstätte, ebenso wie eine zeitgemäße elektrische Ausrüstung und die Seitenwandverblechung in der zu diesem Zeitpunkt gebräuchlichen geraden Form mit der rot-weißen Lackierung. Mit der neuen Nummer 2101 und der Typenbezeichnung G₃ versah er den Einsatz im Liniendienst bis zum 15. Juni 1966, ehe die Eingliederung in den Arbeitswagenstand als Type GL mit der Nummer 6303 erfolgte. Anlässlich des Jubiläums 100 Jahre Wiener Tramway (-Gesellschaft) besann man sich im Jahre 1968 dieses außergewöhnlichen Wagens und richtete ihn für den geplanten Festzug wieder als „Salonwagen“ mit der Nummer 2101 her. Aus monetären Gründen beließ man es aber beim Ausbau der Längsbänke und einer Neulackierung in braunrot unter Beibehaltung sämtlicher wagenbaulicher Veränderungen der letzten Jahrzehnte. Im Innenraum kamen wieder die originalen Korbessel, die sich über die Jahrzehnte als Sitzgelegenheiten in der Direktion erhalten hatten, zur Aufstellung. Im Zuge der Aktivitäten zum Aufbau eines „Wiener Tramwaymuseums“ gelangte er ins Eigentum des VEF-Verband der Eisenbahnfreunde und seit 1986 bereicherte er in dieser allerdings wenig authentischen Form die Fahrzeugsammlung im Wiener Straßenbahnmuseum.



2101 im Liniendienst am Leopoldauer Platz auf der Linie 17A am 24. Jänner 1964.



2101 im Erscheinungsbild nach der im Jahre 1968 erfolgten Historisierung am 4. Juli 1998 im Wiener Straßenbahnmuseum.

Im Jahre 2009 fasste man den Entschluss, dieser wenig befriedigenden Situation ein Ende zu bereiten und es erfolgte die Unterzeichnung eines Übereinkommens zwischen dem VEF als Fahrzeugeigentümer und den Wiener Linien als Betreiber des Wiener Straßenbahnmuseums, womit das arbeits- und kostenintensive Gemeinschaftsprojekt der Rekonstruktion des 2101 in den Exkursionstriebwagen 82 gestartet werden konnte.

Anforderungen, Planung und Bauausführung

Bevor das Vorhaben in Angriff genommen wurde, galt es jedoch ein Restaurierungs- und Aufarbeitungskonzept zu erstellen, da vorgesehen war das Fahrzeug unter Denkmalschutz zu stellen, was im Zuge der Projektabwicklung auch gemäß Bescheid GZ. BDA-13257/obj/2014/0018-DMUst vom 1. September 2014 erfolgte. Die Wahrung der historischen Substanz, die Verwendung originaler Materialien und deren Verarbeitung nach althergebrachten Handwerksmethoden besaß dabei oberste Priorität. Soweit als möglich sollte die Originalsubstanz erhalten bleiben und nur in dem Maße erneuert werden, wo diese irreparabel geschädigt war. Auch galt es dabei nicht nur das äußerliche Erscheinungsbild herzustellen, sondern auch die ursprünglichen Fahrschalter, Widerstände, Motore und Stromabnehmer einzubauen. Für den Hauptteil der Arbeiten sollten die MT – Eisenbahnbedarf Handels Verkehrs und Betriebs GmbH und die Hauptwerkstätte der Wiener Linien verantwortlich zeichnen, während diverse Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände, wie beispielsweise die rekonstruierten Beleuchtungskörper, Fensterrollos und Messingkleinteile, durch Unterlieferanten anzufertigen waren. Die Überwachung und Dokumentation aller Baumaßnahmen durch eine §40-EisbG-Person war dabei obligat.

Die folgenden Überlegungen führten dazu, das Fahrzeug im Erscheinungsbild der Jahre 1915 bis 1925 und nicht im Ursprungszustand zu gestalten:

- * Die Nummer 2282 trug der Wagen nur wenige Monate.
- * Die Einrichtungen für den Betrieb auf Unterleitungsstrecken wurden, nach deren kriegsbedingter Umstellung auf Oberleitungsbetrieb, bereits im Jahre 1915 entfernt. Deren aufwändige Rekonstruktion erschien nicht zweckmäßig, da die Funktion dieser Einrichtung ohnehin nicht mehr präsentiert werden kann.
- * In dieser Form dokumentiert er nicht nur den Einsatz auf der Wiener Straßenbahn zur Kaiserzeit, sondern auch während der ersten Republik.

Das Projekt im Detail darzustellen würde den Rahmen der Bewerbungsunterlagen sprengen. Daher werden nachfolgend nur die wesentlichsten Arbeiten überblicksmäßig behandelt.

Der Projektablauf 2009 bis 2015

Ehe der Transport nach Mariazell erfolgen konnte, musste das Fahrzeug weitgehend entkernt und entsprechenden Vorbereitungen folgenden Umfangs unterzogen werden:

- * Demontage der Fahrschalter, Achsen und Motoren sowie der Verkabelung
- * Demontage der geschlossenen Plattformen und sämtlicher Dachaufbauten
- * Anpassung des Fahrzeugrahmens im Plattformbereich

In Mariazell wurden die erforderlichen wagenbaulichen Maßnahmen gesetzt wie:

- * Neukonstruktion der Plattformen in der ursprünglichen Form
- * Neukonstruktion des Wagendaches im Plattformbereich
- * Neuanfertigung der Innenraumgestaltung samt Stirn- und Zwischenwänden
- * Anpassung des Wagenkastens in ursprünglicher Form mit seitlicher Rammleiste



Die Arbeiten am Wagenkasten in der Werkstätte der Museumstramway Mariazell im August 2010

Nachdem diese Arbeiten abgeschlossen wurden erfolgte der Transport des Fahrzeuges in die Hauptwerkstätte der Wiener Linien für die restlichen Arbeiten. In der Hauptwerkstätte wurden bereits 2 Fahrschalter der Type T1H, 2 Motoren der Type D58w, ein Satz Unterflurwiderstände und 2 Achsen mit Scheibenrädern aufgearbeitet. Nach dem Eintreffen des Wagenkastens folgten die Arbeiten am Untergestell, die Aufarbeitung des Bremsgestänges, die Anpassungsarbeiten und der Einbau der bereits aufgearbeiteten Teile, die Neuverkabelung, sowie die Montage der neu angefertigten rahmenlosen Fenster und der Seitenwandbleche. Abschließend wurde die Lackierung in braunrot vorgenommen und die Wagennummern angebracht. Da das Jubiläum 150 Jahre Straßenbahn in Wien in greifbare Nähe gerückt war und eine komplette Fertigstellung aller Arbeiten nicht realistisch erschien, wurde der Entschluss gefasst, zumindest die Außenarbeiten weitgehend abzuschließen und die Fahrfähigkeit herzustellen um am Festzug über die Ringstraße teilnehmen zu können.



Nach der Ankunft in der Hauptwerkstätte



Nach erfolgter Montage der Seitenwandbleche.



Bei der Verkabelung der Innenraumbeleuchtung



Die aufgearbeiteten Achsen und Motore



Bei der Komplettierung und Dachtafelmontage



Fahrt zur Jubiläumsparade am Schottenring

In diesem Zustand erfolgte am 27. September 2015 die erste öffentliche Präsentation vor tausenden Zuschauern beim großen Fahrzeugkorso über die Ringstraße.

Projektablauf 2015 bis 2020

Nach diesem erfolgreichen Ersteininsatz folgte aber noch eine Reihe von Arbeiten wie:

- * Anbringung der Zierlinien und restlichen Anschriften am Wagenkasten
- * Einbau der Innenausstattung und farbliche Angleichungen aller Holzteile
- * Aufarbeitung der Korbstühle und Hocker samt deren Neubespannung
- * Neuanfertigung der Klappstühle und eines authentischen Teppichbodens
- * Neuanfertigung und Montage der Sonnenrollos für die Seitenwandfenster
- * Komplettierung der Beschläge und Einrichtungsgegenstände im Innenraum
- * Einbau der elektrischen Signaleinrichtung

Einzig auf den Einbau der ursprünglich vorhandenen elektrischen Wagenheizung, mittels zweier aufwändig gestalteter Frischstromheizkörper, musste verzichtet werden, da deren Anfertigung finanziell nicht vertretbar erschien.



Die aufgearbeiteten Sessel und Hocker.



Blick von der Plattform in den Fahrgastraum.



Die mit Edelhölzern detailgetreu rekonstruierte Innenausstattung des Fahrgastraumes.



In der Remise Erdberg anlässlich der gründlichen Revision und Überprüfung am 5. Juni 2020.

Im Juni 2020 waren die Arbeiten weitgehend abgeschlossen und es vollzog sich die Überprüfung gemäß §61 Straßenbahnverordnung durch die zuständigen Fachabteilungen der Wiener Linien. Der Exkursionswagen 82 wird künftig als voll betriebsfähiges Exponat die Fahrzeugausstellung der Remise - Verkehrsmuseum der Wiener Linien bereichern.

Ausführende Unternehmen, Partner und Unterstützer

Neben der Hauptwerkstätte der Wiener Linien und der MT Eisenbahnbedarf Handels Verkehrs und Betriebs GmbH, waren unter anderem folgende Unternehmen an diesem von den Wiener Linien und dem VEF gemeinschaftlich vorangetriebenen Projekts beteiligt:

Raumausstattung Beisteiner, Wien
 Metallbearbeitung Bubik, Wien
 Gradwohl Displays, Melk
 Kudrna Chromdesign, Wien
 Tischlerei - Wagnerei Lammer, Mariazell
 Federnfabrik Rudolf Tmej, Wien

Bilek und Schüll, Wien
 Korbwaren Dill, Wien
 Bodenlegermeister Gsellmann, Wien
 Kunstspengler & Gürtler Kyrál, Wien
 Rabas Guss, Wien
 Spenglerei Wanzenbeck, Wien

Unser besonderer Dank gilt allen an diesem Projekt beteiligten Personen und dem Mödlinger Stadtverkehrsmuseum für den Zugang zu dessen umfangreichen Plan-Archiv.

Urheber der Fotodokumentation

Ing. Harald Baminger
 Peter Mattersdorfer

Roman Lillich
 Ewald Spiëhs

Mag. Alfred Luft
 Archiv der Wiener Linien

Österreichischer Bahnkultur-Preis 2020

Mit dem im Jahr 2016 erstmals ausgelobten Österreichischen Bahnkultur-Preis wird ein wichtiges und innovatives Werk, ein Projekt oder eine Organisation auf dem Gebiet der österreichischen Museums- und Touristikbahnen ebenso gewürdigt, wie außerordentliche Leistungen auf dem Sektor der österreichischen Eisenbahngeschichte. Die im Zweijahresrhythmus stattfindende Vergabe dieses Preises soll auf die Leistungen der Mitglieder des ÖMT-Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen aufmerksam machen. Im Jahr 2020 lag der Fokus auf dem Themenbereich „Fahrzeuge“. Die Leistungen mussten in den letzten Jahren entstanden und wegweisend oder innovativ für die Erhaltung und die Ausgestaltung des historischen, touristischen oder musealen Schienenverkehrswesens sein.

Die Bewertung der eingereichten Projekte erfolgte durch eine unabhängige Jury in einem mehrstufigen Bewertungsverfahren das folgende Kriterien umfasste:

- * Denkmalkriterien, musealer Aspekt, Authentizität.
- * Öffentliche Wahrnehmung und Wirksamkeit, Tourismus.
- * Nutzung, Betriebskonzept, Sicherheit.
- * Soziale Aspekte, Freiwilligentätigkeit, Immaterielles Erbe.
- * Finanzierung, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit.

Der Sprecher der Jury, Univ.-Prof. Dipl. Arch. ETH Dr. Christian Hanus - Leiter der Fakultät für Bildung, Kunst und Architektur an der Donau-Universität Krems, betonte in seiner Rede anlässlich der virtuellen Preisverleihung am 11. Dezember 2020, dass bei aller Unterschiedlichkeit der Projekte es doch eine Gemeinsamkeit gab; das außerordentlich hohe Niveau der Bewerbungen. Daraus ergab sich ein äußerst knappes Ergebnis bei der Reihung, wobei das Projekt der Steirischen Eisenbahnfreunde den 1. Platz belegte, knapp gefolgt von den ebenbürtigen Projekten der Bregenzeraldbahn Museumsbahn und der Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen auf Platz 2. Auf Grund der Ausgeglichenheit der übrigen Bewerbungen wurde innerhalb dieser keine Reihung vorgenommen, diese gemeinsam an dritter Stelle platziert und mit der Verleihung eines Ehrenpreises ausgezeichnet.

1. Platz:

Einbau einer INDUSI in den Triebwagen VT 10.02 STEF-Steirische Eisenbahnfreunde

2. Platz:

Die Baureihe 2095 mit Vierachser-Garnitur	Bregenzeraldbahn-Museumsbahn
Die Wiederinbetriebnahme der NÖLB U.1	ÖGLB-Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen

3. Platz - Ehrenpreise

Die Aufarbeitung des Steuerwagens 6546.210	Bahn im Film
Das Projekt V 15	NÖVOG-Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H
Die Aufarbeitung des Triebwagens 93 und des Beiwagens 111B der Grazer Straßenbahn	Tramway Museum Graz
Der Exkursionswagen 82 der Wiener Straßenbahn	VEF-Verband der Eisenbahnfreunde
Die Technische Anpassung historischer Fahrzeuge der Gmundner Straßenbahn für die Traunseetram	Verein Pro Gmundner Straßenbahn

In jedem Falle trägt der Österreichische Bahnkultur-Preis 2020 dazu bei, einmal mehr auf die Leistungen der Mitglieder des Verbandes Österreichischer Museums- und Touristikbahnen aufmerksam zu machen, um besonders in diesen schwierigen Zeiten ihren Stellenwert in der öffentlichen Wahrnehmung zu steigern und wieder in Erinnerung zu rufen, dass hier meist ehrenamtliche Kultur- und Touristikleistungen für den Standort Österreich erbracht werden, die nicht als selbstverständlich anzusehen sind.

Wir freuen uns über das mit einem Ehrenpreis ausgezeichnete Projekt des VEF-Verband der Eisenbahnfreunde, das die arbeits- und kostenaufwändige Rekonstruktion des Exkursionswagens 82 der Wiener Straßenbahn beschreibt.



Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen

Urkunde

Der
VEF-Verband der Eisenbahnfreunde

hat mit dem Projekt

Exkursionswagen 82 der Wiener Straßenbahn

am

Österreichischen Bahnkultur-Preis 2020

teilgenommen und wird mit dem

Ehrenpreis
ausgezeichnet!

Besondere Würdigung gebührt dem VEF-Verband der Eisenbahnfreunde, dem es gemeinsam mit den Wiener Linien und Partnern gelungen ist, mit der originalgetreuen Rekonstruktion des Exkursionswagens Nr. 82 der Wiener Straßenbahn, ein Schmuckstück zu gestalten, das ein wichtiges Denkmal für die Verkehrs- und Tourismusgeschichte Wiens ist.

Wien, im November 2020