

Übersicht über den Triebwagenpark der Österreichischen Straßenbahnen

Stand April 1951

Bemerkungen zur Tabelle I und II

In Tabelle I sind die Triebfahrzeuge, in Tabelle II die Anhänger aller österreichischen Straßenbahnen enthalten.

Punkte in einzelnen Spalten bedeuten, daß die Angaben nicht bekannt sind.

Kursiv gedruckte Werte beziehen sich auf Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt der Erfassung (Anfang April 1951) nicht mehr im Stande der Verwaltungen geführt wurden, bzw. gelten für bereits aufgelassene Straßenbahnen.

Es bedeuten die Angaben in den einzelnen Spalten:

1 = Reihenbezeichnung, 2 = Wagennummern, 3 = Stückzahl im Stand, 4 = Radstand in m, 5 = Länge über Puffer in m, 6 = Gewicht in t, 7 = Anzahl der Sitzplätze/Anzahl der Stehplätze, 8 = Baujahr, 9 = Baufirma, 10 = Anmerkungsnummer.

Die Abkürzungen in Spalte 9 bedeuten:

Br . . Waggonfabrik Breda, Mailand	Rö . . Waggonfabrik Rößmann, Prag
En . . Waggonfabrik Enzesfeld	Sa . . Waggonfabrik Sanok
ESG . Elektr. u. Strb. Ges., Linz	Si . . Waggonfabrik Simmering, bzw. SGP — Werk Simmering
Gr . . Waggonfabrik Weitzer, Graz, bzw. SGP — Werk Graz	SIG . Schweizerische Industrie-Genossenschaft, Neuhausen
GTG . Grazer Tramway Gesellschaft	Sl . . Waggonfabrik Schlick, Budapest
Ha . . Waggonfabrik Hamburg-Falkenried	St . . Waggonfabrik Stauding
HW . Hauptwerkstätte der Wiener Straßenbahn	TATS Third Avenue Transit System, New York, USA
KVB . Klagenfurter Verkehrsbetriebe	Ue . . Waggonfabrik Uerdingen
MAN . Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg	WFH . Waggonfabrik Fuchs, Heidelberg
Mö . Maschinenfabrik Mödling	Wi . . Straßenbahn Winterthur, Schweiz
Ne . . Waggonfabrik Nesselsdorf	WLB . A.G. d. Wr. Lokalbahnen
Rb . . Waggonfabrik Rohrbacher	
Ri . . Waggonfabrik Ringhoffer	

Die zitierten Anmerkungen von Spalte 10 befinden sich auf Seite 121

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

WIEN

A	1—30	30	3,0	11,30	10,6	12/59	1944	WFH	1)
G	480—999	367	3,6	10,38	11,2	24/30	1900	Gr, Ne, Sa, Ri	2)
G	480—999	367	3,6	10,52	11,5	24/30	1900	Gr, Ne, Sa, Ri	3)
G ₁	463	1	3,6	10,95	12,1	24/36	1941	HW	4)
G ₂	1000	100	3,6	10,80	12,1	24/33	1906	Gr, Si	
G ₃	2000—2103								
G ₃	2101—2150	50	3,6	10,80	12,4	24/36	1909	Gr	
G ₄	301—350	50	3,6	10,95	12,1	24/32	1945	Si	5)
H	2151—2280	115	3,6	10,65	13,2	22/39	1910	Gr, Si	
H ₁	2151—2280	115	3,6	10,65	13,2	22/39	1910	Gr, Si	
H ₂	a)	11	3,6	10,65	13,3	22/36	1949	Si	6)
K	2281—2543	258	3,6	10,65	12,6	22/39	1912	Si, Gr, Ne, St	
L ₁	2544—2633	48	3,6	10,90	12,5	24/38	1929	Gr, Si	7)
L ₂	2544—2633	37	3,1	10,90	12,7	24/38	1943	Gr, Si	7)
M	4001—4150	142	3,6	11,60	13,4	24/46	1927	Gr, Si	
M ₁	4151—4152	2	3,6	11,60	14,2	24/46	1927	Si	
N	2701—2880	175	3,6	11,60	17,5	24/46	1925	Gr, Si, En	8)
P	455—456	2	3,6	11,60	14,2	24/46	1949	HW	9)
P ₂	461—462	2	3,6	11,60	14,1	24/46	1929	Si	
P ₃	457—460	4	3,6	11,60	14,6	24/46	1929	Si	10)
T	401—450	47	3,6	11,70	12,9	30/31	1900	Ri	3)
T	401—450	47	3,6	12,08	12,8	30/31	1900	Ri	2)
Z	4201—4242	42	b)	13,10	17,5	48/42	1939	TATS	

A	1—30	2,6	8,30	9,4	20,14	1896	Gr	
A ₁	31—35	2,6	8,48	9,6	20/14	1897	Gr	
A ₂	37—40							
A ₁	36	2,8	8,48	9,2	20/14	1905	HW	11)
B	41—50	1,8	8,48	10,0	20/12	1898	Sl	
C	51—75	1,8	8,60	10,6	20/12	1898	Ha	
C ₁	76—85	1,7	8,41	8,4	20/9	1898	Ha, Gr	
C ₂	451	3,6	8,46	6,5	22/13	1907	Gr	
D	101—400	1,8	8,30	9,0	18/15	1899	Gr, Si, Ri	
D ₁	301—400	2,4	8,58	8,8	18/33	1925	Si	12)
E	452	3,6	10,65	14,0	52/20	1912	HW	13)
F	453	c)	14,40	21,7	56/30	1914	Si	
F	454	c)	14,40	22,1	56/28	1914	Si	

Die Anmerkungen in den Spalten 2 und 4 bedeuten:

a) = Nr. 2153—56, 87, 90, 95, 2205, 35, 46, 57

b) = Drehzapfenabstand 6,5 m, Radstand der Drehgestelle 1,63 m

c) = Drehzapfenabstand 7,7 m, Radstand der Drehgestelle 1,60 m

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
GRAZ									
1	d)	17	1,8	7,70	8,8	14/30	1899	Gr	
2	e)	20	1,8	7,90	8,7	14/32	1900	Gr	
3	67-69	3	1,8	8,20	9,8	16/31	1902	Gr	
4	f)	25	2,2	8,56	9,2	14/36	1899	Gr	
5	71-76	6	2,6	9,27	9,8	18/36	1906	Gr	
7	80-83	6	2,4	8,90	10,3	18/32	1909	Gr	
7	87-88	6	2,4	8,90	10,3	18/32	1909	Gr	
9	91-98	5	2,2	9,16	9,3	18/34	1925	Gr	14)
10	101-115	15	2,4	9,75	9,9	18/36	1912	Gr	
11	121	1	2,2	8,70	9,4	16/33	1935	GTG	15)
14	131-137	7	2,5	10,30	12,5	20/45	.	Ue	16)
15	141-144	4	2,8	10,80	14,4	26/43	.	Ue	16)
16	151-162	3	2,8	9,56	10,9	18/39	1906	MAN	17)
17	201-250	43	3,2	11,60	13,6	16/39	1949	Gr	
6	73		2,2	8,84	9,5	18/34	1906	Gr	18)
8	84-86		2,2	8,70	10,0	18/32	1909	Gr	
12	122		2,2	8,80	9,5	18/30	1900	Gr	19)
13	123-127		2,4	8,58	9,0	18/30	1925	Si	20)
LINZ									
1-15		15	3,2	10,96	12,0	22/45	1948	Si	
16-17		2	3,6	10,80	10,3	24/48	1948	ESG	
18-19		2	3,6	9,60	13,4	22/23	1920	Gr	21)
20		1	3,6	10,50	12,0	24/48	1947	ESG	
21-26		6	3,6	10,15	12,0	26/26	1902	Gr	22)
27		1	3,6	10,30	15,0	22/27	1943	ESG	
28-32		5	3,0	9,35	11,2	20/26	1928	Gr	23)
33-43		11	2,5	8,20	10,0	16/24	1914	Gr	24)
44-45		2	2,5	8,20	10,0	16/24	1920	Gr	25)
46-51		6	2,5	7,85	7,9	16/24	1904	Gr	26)
1-11			1,6	6,80	4,5	14/9	1897	Gr	27)
4-5			2,5	7,85	7,9	16/24	1904	Gr	
10-11			2,5	7,90	6,0	16/24	1904	Rö	
53			2,5	8,20	10,0	16/24	1914	Gr	
78-79			3,6	9,60	13,4	22/23	1920	Gr	
INNSBRUCK									
1-8	g)	8	11,95	15,5	30/30	1909	Gr		
1-8	g)	8	11,95	18,5	30/30	1909	Gr		
17		1	2,2	8,57	10,5	16/28	1915	Wi	28)
25-31		7	2,6	8,71	11,7	16/27	1898	SIG	29)
32-54		19	2,2	7,80	9,1	16/16	1905	Gr	
60	h)	1	13,70	16,5	26/90	1942	Br		
13-15			2,9	9,40	10,6	22/25	1903	Ha	30)

Die Anmerkungen in den Spalten 2 und 4 bedeuten:

d) = Nr. 6, 7, 11, 12, 14, 16, 17, 18, 21, 23, 24, 27, 29-32, 35-37, 39, 40

e) = Nr. 41-46, 48-55, 58, 59, 62-65

f) = Nr. 1-5, 8-10, 13, 15, 19, 20, 22, 25, 28, 33, 34, 38, 47, 56, 57, 60, 61, 66, 70

g) = Drehzapfenabstand 4,75 m, Radstand der Drehgestelle 2,00 m

h) = Drehzapfenabstand 6,50 m, Radstand der Drehgestelle 1,80 m

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
KLAGENFURT									
1-18		11	3,0	8,58	9,2	16/.	1911	Gr	
j)		5	3,0	8,58	9,4	18/27	1946	Gr	31)
19-20		2	3,0	9,08	8,4	18/20	1901	Gr	32)
21		1	3,0	8,52	8,7	18/38	1943	KVB	33)
22-24		3	3,2	11,30	11,4	24/40	1942	Si	
ST. PÖLTEN									
1-3		3	2,7	7,90	8,8	16/15	1910	Gr	
5		1	3,2	10,70	12,0	24/28	1928	Gr	
GMUNDEN									
GM	1-4	3	2,0	8,40	6,6	24/16	1894	Rb	
GM	5	1	3,6	9,08	9,7	32/18	1912	Gr	
GM	6-7	1	3,6	8,70	10,3	24/16	1906	Gr	34)
EBELSBERG									
1-3		3	4,0	8,90	11,0	32/25	1912	Gr	
YBBS									
1-2		2	2,0	6,55	7,5	16/14	1906	Gr	
BADEN BEI WIEN									
101-110			1,6	6,22	6,0	18/14	1893	Gr	
111-112				4,8	20/5	1894	MAN		
92-94			1,8	7,90	8,1	24/11	1908	WLB	36)
95-99			1,8	7,90	8,1	24/11	1899	Gr	37)
100			2,4	7,60	7,1	18/14	1900	Gr	38)
76-81			1,7	8,41	8,1	20/12	1897	Ha	39)
82-85			1,7	8,41	8,5	20/12	1898	Gr	39)
76-79			3,6	8,58	8,8	18/23	1925	Si	40) 41)
95-98									
SALZBURG									
1-5			2,0	8,34	9,5	18/20	1908	MAN	
6-9			2,0	8,34	10,1	18/20	1916	Si	
10-11			2,0	8,34	10,2	18/20	1926	Gr	
L. W. P.									
CMg	1600-1609		3,6	10,75	13,8	28/20	1912	St	
MÖDLING									
1-8			1,5	5,53	4,8	18/12	1883	.	
20-29			3,0	8,85	8,6	21/24	1903	Gr	
MARIA TROST									
1-8			1,8	6,85	6,8	14/.	1898	Gr	

Die Anmerkungen in den Spalten 2 und 4 bedeuten:

j) = Nr. 5, 6, 8, 10, 18

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

DORNBIRN

1-5 3,0 8,30 7,0 18/12 1901 Gr

UNTERACH

S.M 1-2 1 3,6 8,70 10,3 24/16 1906 Gr 35)

WIEN — BADEN (WLB)

200		k)	10,77	17,0	30/*	1900	Gr	42)
200	1	k)	12,44	21,4	16/*	1908	WLB	43)
201—210	1	l)	13,87	27,8	44/*	1906	Ri	
220—227	8	m)	15,45	30,5	42/*	1927	Gr	
230—233	4	m)	15,45	31,0	42/*	1928	Gr	
10,01	1	1,7	7,35	9,7	—	1926	WLB	44)

Die Anmerkungen in Spalte 4 bedeuten:

k) = Drehzapfenabstand 4,87 m, Radstand der Drehgestelle 1,60 m

l) = Drehzapfenabstand 6,00 m, Radstand der Drehgestelle 1,85 m

m) = Drehzapfenabstand 8,25 m, Radstand der Drehgestelle 2,00 m

* Stehplatzanzahl nicht vorgeschrieben

- | | |
|---|---|
| 1) Kriegsstraßenbahnwagen | 24) früher Tw. 49—52, 54—60 |
| 2) Kobelverglasung | 25) früher Tw. 76, 77 |
| 3) Holzverglasung | 26) früher Tw. 2, 3, 6—9 |
| 4) Umbau aus G 485 | 27) 1905 ausgemustert |
| 5) Umbau aus Type G | 28) 1947 aus Winterthur (Schweiz) |
| 6) Umbau aus Type H, H ₁ | 29) 1950 von Strb. Basel gekauft |
| 7) Umbau aus Type L (Bauj. 1919) | 30) 1939 von Strb. Remscheid gekauft |
| 8) Stadtbahntriebwagen | 31) Aufbau aus Tw. 1—18 |
| 9) Umbau aus Type P (Dreischser, Baujahr 1929, Simmering) | 32) von Strb. Dornbirn—Lustenau |
| 10) Umbau aus Type P ₁ | 33) Umbau aus Tw. ex Dornbirn |
| 11) Umbau aus A ₁ 36 | 34) ex Unterach SM 1—2 |
| 12) Umbau aus Type D | 35) an Gmunden (GM 6—7) |
| 13) Umbau 1930 in K 2543 | 36) Umbau 1908 aus Bw. 15—17 |
| 14) Umbau aus Bw. 70B—77B bei GTG | 37) Nr. 95—98 1926 bei WLB umgebaut |
| 15) Umbau aus Type D ex Wien | 38) Seit 1928 Arbeitswagen |
| 16) 1939 von Strb. Düsseldorf gekauft | 39) ex Wien, Type C ₁ |
| 17) 1941 von Strb. Nürnberg gekauft | 40) ex Wien, Type D ₁ |
| 18) Umgebaut in Reihe 5 (73) | 41) Zweitbesetzung |
| 19) ex Wien, Type D | 42) vor Umbau |
| 20) ex Wien, Type D ₁ | 43) nach Umbau 1908 in Werkstätte Inzersdorf |
| 21) früher Tw. 80, 81 | |
| 22) früher Tw. 14—19 | |
| 23) früher Tw. 82—86 | 44) Verschublokomotive, ex Tw. 84, Umbau in Werkstätte Inzersdorf |

Übersicht über den Beiwagenpark der Österreichischen Straßenbahnen

Stand April 1951

Bemerkungen zur Tabelle II

Es bedeuten die Angaben in den einzelnen Spalten:

1 = Reihenbezeichnung, 2 = Wagennummern, 3 = Stückzahl im Stand, 4 = Radstand in m, 5 = Länge über Puffer in m, 6 = Gewicht in t, 7 = Anzahl der Sitzplätze/Anzahl der Stehplätze, 8 = Baujahr, 9 = Baufirma, 10 = Anmerkungsziffer.

Die Abkürzungen in Spalte 9 bedeuten:

Bu . . . Budapest	Lo . . . Karosseriewerk Lohner
BVB . . . Basler Verkehrsbetriebe	Mö . . . Maschinenfabrik Mödling
EBDL . . . El. Bahn Dornbirn—Lustenau	Ne . . . Waggonfabrik Nesselsdorf
En . . . Waggonfabrik Enzesfeld	Rb . . . Waggonfabrik Rohrbacher
ESG . . . Elektr. u. Strb. Ges., Linz	Ri . . . Waggonfabrik Ringhoffer
Gr . . . Waggonfabrik Weitzer, Graz, bzw. SGP — Werk Graz	Si . . . Waggonfabrik Simmering bzw. SGP — Werk Simmering
GTG . . . Grazer Tramway Gesellschaft	St . . . Waggonfabrik Stauding
He . . . Waggonfabrik Hernals	StP . . . Straßenbahn St. Pölten
HW . . . Hauptwerkstätte der Wiener Straßenbahn	Ue . . . Waggonfabrik Uerdingen
	WLB . . . A.G. d. Wr. Lokalbahnen

Die zitierten Anmerkungen von Spalte 10 befinden sich auf Seite 124

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
W I E N									
a	1001—1050	21	2,2	7,97	4,5	20/27	1900	Si	
a ₁	1051—1096	8	2,2	7,97	4,4	20/27	1903	Si	
d ₁	5003	1	2,4	8,40	5,2	18/33	1923	HW	45)
d ₂	5004—5128	89	2,4	8,40	5,2	18/33	1924	Si, Gr, En	45)
g	3011—3100	89	3,6	10,00	6,8	24/38	1905	Gr, St	
g ₂	3198—3200	3	3,2	9,80	6,8	24/39	1909	Gr	
g ₂	3796—3797	2	3,2	10,20	7,2	24/39	1910	Gr	
h	3001—3010	10	3,6	10,00	7,3	24/24	1906	St	
k	3101—3197	86	3,2	9,80	6,8	22/42	1908	St	
k	3201	86	3,2	9,80	6,8	22/42	1908	St	
k ₁	3202—3306	104	3,4	10,20	5,8	22/42	1910	St, Ne	
k ₂	3307—3564	240	3,4	10,20	5,3	22/42	1910	St, Ne, Si	
k ₃	3565—3745	175	3,4	10,30	6,2	22/45	1915	St, Ne, Si	
k ₁	3746—3795	48	3,4	10,30	6,3	24/42	1923	Gr, Si	
k ₃	3901—3995	77	3,4	10,50	6,8	24/44	1936	HW, Si, Rb	46)
l	201—295	18	2,4	8,02	5,2	26/18	1885	Gr, Si	
l	201—295	18	2,4	8,31	5,2	26/18	1885	Gr, Si	
m ₂	5181—5230	49	3,4	11,40	8,3	24/50	1928	Si, Lo	
m ₃	5231—5430	189	3,4	11,40	8,1	24/50	1928	Gr, Si	
n	5501—5650	142	3,6	11,60	9,5	24/50	1924	Gr, Si, En	47)
n ₁	5701—5820	118	3,6	11,60	9,0	24/50	1926	Gr, Si, Lo	47)
o	1351—1400	15	2,2	8,30	4,1	22/30	1895	Gr, Si, Ne, Ri	
o ₁	1295—1350	12	2,2	8,10	4,4	20/32	1894	Gr, Ne	
p	1101—1200	42	2,2	8,00	4,7	20/27	1898	Gr	
r	1401—1431	1	1,9	7,54	3,8	18/16	1883	Gr	48)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
W I E N									
s ₂	1477—1564	1	1,9	7,35	4,0	18/20	1872	Si, He	49)
u	1941—1950	4	3,7	8,90	4,6	24/31	1903	Rb	
u ₁	1951—1965	6	3,6	8,70	5,5	18/31	1909	Rb	
u ₂	1966—1980	31	3,6	8,70	4,8	18/31	1910	Gr, Si	
u ₂	3801—3840	31	3,6	8,70	4,8	18/31	1910	Gr, Si	
u ₃	a)	15	3,6	9,43	6,4	22/36	1949	Lo	50)
b ₁	1691—1699		1,8	6,88	3,6	18/22	1873	He	
b ₂	1700—1708		1,8	6,94	3,6	18/22	1873	He	
b ₃	1709—1711		1,9	7,33	3,5	20/22	1873	He	
c ₁	1718—1720		1,8	7,55	3,4	20/18	1884	Ri	
c ₂	1721—1732		1,8	7,66	3,5	24/18	1887	Rb	
c ₃	1733—1742		1,9	7,28	3,2	24/14	1887	Gr	
d	1712—1717		2,2	8,20	4,3	18/15	1885	Gr	
d	5001		2,4	8,40	5,6	18/33	1922	HW	45)
d	5002		1,8	8,30	5,7	18/33	1923	HW	45)
e ₁	1261		1,5	5,01	1,9	13/17	1898	Rb	
e ₂	1262—1269		1,5	5,13	2,3	18/13	1899	Bu	
f ₁	1743—1750		1,8	7,37	3,4	20/14	1886	Ri	
f ₂	1751		2,2	7,34	3,8	24/16	1886	Ri	
f ₃	1752—1760		2,2	7,23	3,6	20/14	1873	He	
f ₄	1761—1766		1,8	7,34	3,5	24/14	1886	Ri	
f ₅	1767—1768		1,8	7,47	3,6	20/16	1884	Ri	
p ₁	1100		2,2	8,12	4,3	20/18	1884	Si	51)
p ₂	1201—1226		1,9	7,58	4,3	18/16	1872	Si	52)
q	1441—1464		1,6	6,08	3,0	12/16	1880	Gr, Si	
q ₁	1465—1470		1,6	5,86	2,6	12/16	1884	Si	
q ₂	1231—1245		1,6	6,07	2,6	16/14	1881	Gr	
r ₁	1432—1435		1,9	7,54	3,7	18/16	1870	He	
r ₂	1436—1440		1,9	7,48	4,0	18/14	1873	He	
r ₃	1227—1228		1,9	7,35	3,7	18/13	1872	He	53)
s	1604—1653		1,9	7,42	4,0	18/20	1872	Si, He	
s							1883	Gr	
s ₁	1565—1603		1,9	7,33	4,0	18/20	1882	Gr	
s ₃	1475—1476		1,8	7,21	2,5	18/20	1873	Gr	
t	1681—1690		2,2	7,10	3,1	18/14	1886	Gr	
t ₁	1666—1680		2,2	7,10	3,3	18/14	1885	Gr	
t ₂	1654—1665		2,2	7,87	3,5	20/20	1885	Gr	
v	1801—1910		1,9	7,70	4,1	18/19	1885	Gr	
v ₁	1781—1800		1,9	7,40	3,5	21/20	1886	Gr	
v ₂	1769—1780		2,2	7,35	3,6	20/14	1884	Ri	
v ₃	1911—1914		1,9	7,80	3,7	18/18	1884	Gr, Si	
w	1921—1938		1,6	6,08	2,5	12/16	1880	Si	
x	1991—1993		1,6	6,08	2,5	—	1880	Si	54)
z	1471—1474		b)	11,10	8,3	36/30	1885		

Die Anmerkungen in den Spalten 2 und 4 bedeuten:

a) = Nr. 1941, 43, 45, 48, 50, 54, 57—60, 62, 63, 65

b) = Drehzapfenabstand 5,20 m, Radstand der Drehgestelle 1,00 m

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

GRAZ

PB	42B	1	2,0	6,94	3,2	16/28	1917	GTG	
GT	45B—59B	9	2,2	7,10	3,3	16/28	1916	GTG	
GWF	60B—67B	8	3,0	8,20	5,0	18/32	1907	Gr	
GWF	80B—112B	32	3,0	8,72	4,6	18/37	1910	Gr	55)
Alr	151B—154B	3	2,8	8,04	3,7	16/32	1885	Gr	57)
Alr	156B—158B	3	2,8	8,04	3,7	16/32	1885	Gr	57)
Akr	155B	1	2,2	7,98	4,1	18/32	1885	Gr	58)
A	161B—166B	2	2,85	7,86	4,3	20/30	1887	Gr	58)
GT	170B—172B	3	2,80	8,00	4,2	16/36	1925	GTG	
GWF	181B—188B	8	3,0	8,65	4,6	18/37	1927	Gr	
GT	191B—198B	8	2,9	8,62	3,9	18/36	1930	GTG	56) 59)
B	199B—212B	14	2,9	7,60	3,9	18/35	1873	Si	60)
C	301B—310B	7	3,0	8,00	4,5	20/30	1898	Si	61)
KB	125B—128B	4	3,0	11,40	6,3	12/68	1944	Uc	1)
SGP	401B—450B	50	3,2	11,60	8,6	16/56	1949	Gr	
<hr/>									
.	1 B—40 B		1,5	5,70	2,5	12/16	78/95	Gr	
GWF	70 B—77 B		2,2	8,70	5,5	18/34	1908	Gr	62)
q	c)		1,6	6,08	3,0	12/16	1884	Si	63)
q1	1465—1470		1,6	6,56	2,6	12/16	1884	Si	63)
q2	1243—1244		1,6	6,07	2,5	16/14	1881	Gr	63)
.	311 B—330 B		1,9	7,30	4,0	18/20	1881	Si	64)

LINZ

101—126	26	3,2	10,96	8,2	22/50	1948	Si		
127	1	3,3	10,80	7,2	28/33	1949	ESG		
128—135	8	3,6	10,00	7,2	20/30	1941	Si		
136	1	3,3	9,86	6,4	18/43	1941	ESG		
137	1	3,6	9,30	6,0	22/31	1940	ESG		
138	4	3,0	9,90	6,6	18/39	1942	ESG	65)	
145—147	4	3,0	9,90	6,6	18/39	1942	ESG		
139—141	4	3,6	9,20	5,3	22/29	1920	Gr		
143	4	3,6	9,20	5,3	22/29	1920	Gr	66)	
142—144	2	3,6	10,40	6,0	22/35	1950	ESG	67)	
148—153	6	3,0	8,48	6,0	18/25	1946	ESG		
154	1	2,5	7,76	5,6	16/20	1905	Gr	68)	
155—157	3	2,5	7,64	5,6	16/24	1898	Gr	69)	
158—159	2	3,6	8,27	4,5	18/29	1913	Gr	70)	
160—162	3	2,5	7,80	4,8	16/24	1914	Gr	71)	
163—164	2	2,5	7,70	5,2	16/24	1938	ESG	72) 73)	
165—166	2	2,5	7,54	5,0	16/20	1902	Gr	73)	
167—168	2	2,5	6,86	4,4	12/18	1908	Gr	74)	
169	1	2,5	7,70	5,2	16/24	1938	ESG	72) 75)	
170	1	2,5	7,76	5,6	16/20	1906	Gr	75)	
<hr/>									
20—27		1,5	5,29	2,5	16/11	1880	Gr	76)	
28—37		1,5	5,70	2,0	20/6	1880	Gr	77)	
38—41		* Hilfsfahrzeuge (Turm-, Salz-, Materialwagen)							
64—66					24/			78)	

Die Anmerkung in Spalte 2 bedeutet:
c) = Nr. 1442, 43, 46, 51, 60

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

INNSBRUCK

101—141	31	1,8	5,85	3,2	16/32	1891	Gr	80)
142—145	4	2,2	7,53	4,8	16/28	1907	Gr	
146—147	2	2,8	7,68	6,0	16/32	1907	Gr	81)
151—157	7	1,8	8,08	5,5	20/35	1908	BVB	29)

KLAGENFURT

51—64	11	3,0	8,58	5,5	16/	1911	Gr		
d)	4	3,0	8,76	5,5	18/32	1946	Gr		
65—66	2	3,0	8,52		18/22	1901	Gr	33)	
67—69	1	3,0	9,00	5,8	20/25	1902	Gr	32)	
101—113	10	2,9	7,40	3,4	28/22	91/27	Gr		
<hr/>									
70—71		2,0	8,34	5,1	18/20	1908	Gr	82)	

ST. PÖLTEN

4	1	2,7	7,70	8,9	16/7	1913	Gr	83)	
11	1	3,0	8,70	5,5	18/21	1910	Gr		
15	1	2,2	7,80	3,9	18/16	1928	StP	84)	
<hr/>									
12		1,6	6,08	2,5	12/16	1880	Si	85)	

EBELSBERG

1—3	3	4,0	7,70	5,2	32/	1912	Gr
-----	---	-----	------	-----	-----	------	----

BADEN BEI WIEN

1—6		1,6	5,86	2,0	12/	1885	Gr	86)
7—13		2,9	18/			1873	Gr	87)
14—18		1,7	6,4	3,5	18/	1873	Mö	88)
15—17		1,8	7,90	4,5	24/12	1898	Gr	41)
18—23		1,6	6,07	3,0	14/14	1832	Gr	89)
14—15				3,5	18/	1908	WLB	41) 90)
1		2,2		4,6		1926	Lo	41) 91)
101—102		1,6	6,22	3,5	18/15	1926	WLB	92)
105—110		1,9	7,30	4,0	18/22	1873	Si, Gr	41) 93)
5—7		1,9	7,42	4,0	18/22	1874	Si	41) 91)
8		1,9	7,42	4,0	18/22	1874	Si	41) 91)

SALZBURG

101—105		2,15	7,44	3,9	14/16	1920	Si
---------	--	------	------	-----	-------	------	----

L. W. P.

Ch	1525—1533		3,6	10,75	7,8	28/12	1913	St
----	-----------	--	-----	-------	-----	-------	------	----

MÖDLING

9—15		1,5	5,53	2,9	18/12	1883		
1—8		1,5	5,53	3,0	18/12	1883		95)

Die Anmerkung in Spalte 2 bedeutet:
d) = Nr. 50 (ex Tw. 14), 53, 57, 60

MARIA TROST

1-4	1,8	6,85	2,8	14/	1898	Gr
5-6	1,6			16/30	99/01	Gr
7-8	3,2	7,31	3,3	20/32	1899	Gr

DORNBIRN

8-9	3,0	8,87	5,5	20/25	1902	Gr
10	3,0	9,00	5,8	20/25	1922	EBDL

UNTERACH

SP	3-4	2,2	7,97	4,5	20,27	1906	Gr
----	-----	-----	------	-----	-------	------	----

WIEN - BADEN (WLB)

117-124	7	e)	11,47	11,9	48/*	1894	Si	
151-157			2,2	8,0	4,4	28/*	1886	Gr
211-214	4	f)	13,87	15,9	44/*	1906	Ri	96)
251-262	7	f)	13,87	16,2	44/*	1906	Ri	
301-315		g)	12,14	10,5	36/*	1908	Ri	97)
301-315	14	h)	12,14	13,5	40/*	1928	WLB	98)
270-273	4	f)	13,26	16,0	48/*	1950	Gr	

Die Anmerkungen in Spalte 4 bedeuten:

- e) = Drehzapfenabstand 6,00 m, Radstand der Drehgestelle 1,50 m
- f) = Drehzapfenabstand 6,00 m, Radstand der Drehgestelle 1,85 m
- g) = Drehzapfenabstand 5,00 m, Radstand der Drehgestelle 1,40 m
- h) = Drehzapfenabstand 6,44 m, Radstand der Drehgestelle 1,80 m

* Stehplatzanzahl nicht vorgeschrieben

- 45) Umbau aus Tw. Type D
- 46) Umbau aus Arbeitswagen Type gm₁
- 47) Stadtbahnbeiwagen im Stand Nr. 1431
- 48) im Stand Nr. 1489
- 49) Umbau aus Type u, u₁
- 50) Umbau HW 1897
- 51) Umbau HW 1900
- 52) Umbau HW 1904
- 53) Expeditionswagen aus Type q umgebaut
- 54) 101B-112B, Baujahr 1921, GTG
- 55) Umbau aus Type p₂ ex Wien
- 56) 1924/29 aus Wien gekauft
- 57) 1924 aus Wien gekauft
- 58) 1929 aus Wien gekauft
- 59) 1929/31 aus Wien gekauft
- 60) 1931 aus Wien gekauft
- 61) 1925 in Tw. 90-98 umgebaut
- 62) 1917 von Wien gekauft
- 63) 1943/44 von Wien gekauft
- 64) Nr. 145, Baujahr 1947
- 65) früher Bw. 70-72, 74
- 66) Umbau aus Bw. 73, 75
- 67) Umbau aus Tw. 4
- 68) Umbau aus Tw. 11, 12, 13
- 69) früher Bw. 47, 48
- 70) früher Bw. 61-63
- 71) Umbau aus Bw. 67-69
- 72) früher Bw. 42, 44
- 73) früher Bw. 45, 46
- 74) Umbau aus Tw. 1
- 75) geschlossene Pferdebahnwagen
- 76) offene Pferdebahnwagen
- 77) 1915 von Herbrand & Cie., Köln, gekauft (ex Hörde Bw. 117 bis 119)
- 78) 1915 von Strb. Herford gekauft
- 79) ex Dampftramway
- 80) 1917 von Strb. Meran gekauft
- 81) Umbau aus Tw. der Salzburger Stadtbahn
- 82) Umbau aus Tw. 4
- 83) 1928 von Strb. Bremen gekauft (Bw. Nr. 369) und umgebaut
- 84) 1917 von Wien (w Nr. 1938) gekauft
- 85) ex Pferdebahnwagen 13-18
- 86) ex Pferdebahnwagen 6-12
- 87) ex Pferdebahnwagen 1-5
- 88) ex NWTG Type Ia (q₂)
- 89) Umbau aus Tw. 111, 112
- 90) Umbau aus Nr. 154 der WLB
- 91) Umbau aus Tw. 101, 102, 105 bis 110
- 92) ex Wien, Type s₁
- 93) ex Wien, Type s
- 94) Umbau 1903 aus Tw. 1-8
- 95) ex Dampftramway Wien - Wr. Neudorf, Nummernbezeichnung: 1886-1902/05: 100-105, 112 bis 114 und 116, 1902/05-1912/13: 131-140, ab 1912/13: 151-157
- 96) vor Umbau
- 97) nach Umbau
- 98)

Übersicht über die Motoren der Österreichischen Straßenbahnen

Stand April 1951

1	2	3	4	5	6
Type	V=	A	kW	UpM	Betrieb/Wagen
A E G					
EM 60/600	600	115	60	830	W: P
GDTM 13	550	84	39,5	515	W: K
GDTM 42	750	106	72	700	W: N
GDTM 42	550	108	52	490	W: N
GDTM 242	750	97,6	66,5	727	W: N
GDTM 242	550	86,5	59	770	W: N
GDTM 1305	550	119	59	1080	W: A
GE 53/5	500	61	24	260	L: 46—51
GE 58	500	56	21,7	335	J: 32—43, 46, 47
GE 249a	550	85	39	560	J: 53, 54
GE 800	500	33	14,7	500	GM 1, 3; SM 2
GTM 3a	550	81	39	580	J: 25—31
GTM 4	550	76	35,8	525	W: G ₂ , K
U 101	550	87	41,3	454	W: H
U 103a	500	61,5	25	580	L: 28—32, 36, 45
U 103b	500	50	19,7	425	L: 33—35, 37—44
U 104b	500	23,6	24,6	455	G: 7, 8
U 105	1000	44	36,8	570	J: 4, 6—8
U 140	500	50,7	25,4	560	G: 5, 6, 9
U 158c	550	85	39	560	J: 44
U 158v	550	87,3	41,6	627	W: T
DU 158v	550	87,3	41,6	627	W: G ²
UK 521b	550	76,4	42	420	G: 15
UK 531b	550	76	42	620	G: 14
UKB 353a	600	72	25,5	715	L: 16—27
US 351	550	75	35,4	577	W: K
US 521	550	104	50,4	587	W: K
US 701	750	105	70	715	W: N
US 701	550	112	53	500	W: N
USL 325	550	94	46,5	745	W: L, L ₁ , M
USLW 325	1000/2	116	50	725	J: 2, 3
ANSALDO MARELLI					
LC 233	550/2	140	33,2	1600	J: 60
MCT 30	550	76	33	550	J: 52
ELIN					
BBF 41	550	86	41,3	720	G: 10
BBF 42	600	82,5	43	740	J: 48—51
BBF 60	750	97,8	68	685	W: K
BBF 75	550	99,5	49	485	W: K
EMa 60/600	600	115	60	860	W: A; G: 17
GENERAL ELECTRIC					
Ge 265A	600	44,6	23,2	1228	W: Z

1	2	3	4	5	6
Type	V=	A	kW	UpM	Betrieb/Wagen
OERLIKON					
	500	66,5	25,7	450	J: 17
SSW					
BM 30r	500	60	25,5	510	SM 1; GM 6
D 17/17	750	28	18,5	550	K: 19—20
gD 17/18	500	40	17,7	550	Y: 1—2
D 17/22	550	44	21	490	W: G
D 17/22	500	27	14,7	500	G: 1—4
D 17/30	550	51	23,5	465	W: G
D 53w	850	70	31,6	575	K: 1—16, 18, 21, S: 1—3
D 53w	750	43	28,7	540	
D 53w	500	60	25,8	560	GM 5
gD 53w	650	58	33,2	640	E: 1—5
D 54s	550	42,5	18,4	530	G: 16
D 58w	550	70	33	570	W: G
D 58wg	750	69,5	46	680	K: 17; S: 5
D 78wa	550	82,5	40,5	530	W: G, G ₄
D 78ws	550	82,5	40,5	530	W: G, G ₁
D 80w	550	72	34	560	W: G
D 88w	550	73,5	38	452	W: H
D 612	550	84	40,5	590	W: K
D 871	750	104	70	667	W: N
D 871	550	102,5	49,5	475	W: N
Dv 503d	550	124	60,5	890	W: G ₃
Dv 512b	750	77	50	1050	K: 22—24
Dy 721d	1200	57	60	680	J: 1, 5
GBM 430	600	113	60	845	W: A
WD 492	550	102	50	1290	W: P ₂
WD 494	550	84	41,3	855	W: P ₃
WD 571	550	94	45,6	760	W: G ₂ , G ₃ , L, L ₁ , M
WD 711	600	112	60	720	L: 1—15
WESTINGHOUSE					
W 510A	600	45	23	1230	W: Z

ACHTUNG!

Bei Wien und Graz sind die Reihenbezeichnungen, bei allen anderen Betrieben die Betriebswagennummern angegeben.

Alle Werte sind Stundenwerte.

Die Abkürzungen in Spalte 6 bedeuten:

E	..... Ebelsberg	L	..... Linz
G	..... Graz	S	..... St. Pölten
GM	..... Gmunden	SM	..... Unterach
J	..... Innsbruck	W	..... Wien
K	..... Klagenfurt	Y	..... Ybbs