

Kleine Chronologie des schaffnerlosen Betriebes in Wien

1. 12. 1964	Erstmals in der Geschichte der Wiener Straßenbahn Einsatz eines schaffnerlosen Wagens. Als zweiter Beiwagen wird der I3 1900 im Zug mit dem Triebwagen 609 und dem ersten Beiwagen 1847 auf der Linie 43 in Verkehr gesetzt. Bugbeschriftung am Triebwagen „2. BEIWAGEN SCHAFFNERLOS“. Der Beiwagen hat zwei Tafeln „SCHAFFNERLOSER BEIWAGEN“, aber noch kein Leuchttransparent „SCHAFFNERLOS“.
1965	Einbau des Leuchttransparents „SCHAFFNERLOS“ in den 1900. Beginnender Serienumbau der I3-Beiwagen.
29. 3. 1966	Betrieb mit schaffnerlosen I3-Beiwagen in Zugmitte auf Linie 43. Triebwagen-Bugbeschriftung „1. BEIWAGEN SCHAFFNERLOS“
3. 5. 1966	H2 mit L4 + I3 (schaffnerlos) + I3
9. 8. 1966	E2 mit L4 + I3 (schaffnerlos) + I3
13. 2. 1967	G2 mit L4 + I3 (schaffnerlos)
13. 2. 1967	48 mit L4 + I3 (schaffnerlos)
13. 2. 1967	62 mit L4 + I3 (schaffnerlos) + I3
19. 6. 1967	132 mit schaffnerlosen I3, erstmals hinter F-Triebwagen
20. 6. 1967	Erster schaffnerloser c3-Beiwagen auf G2 im Einsatz, 470 + 1201
16. 3. 1968	Inbetriebnahme der Entwerter in allen schaffnerlosen Beiwagen. Markiert wird das tatsächliche Liniensignal
16. 3. 1968	65 mit L3 + c3 (schaffnerlos)
16. 3. 1968	331 mit F + I3 (schaffnerlos)
8. 6. 1968	6 mit L3 + c3 (schaffnerlos)
24. 8. 1968	Hvz-Einlagen von 60 mit L4 + I3 (schaffnerlos) + I3
24. 8. 1968	60/62 mit L4 + I3 (schaffnerlos) + I3
30. 11. 1968	16 mit E1 + c3 (schaffnerlos). Erster Einsatz hinter E1
2. 1. 1969	O mit E1 + c3 (schaffnerlos)
2. 1. 1969	67, 167, 167/ mit c3 (schaffnerlos)
19. 4. 1969	66 mit c3 (schaffnerlos)
23. 6. 1969	38 mit E1 + c3 (schaffnerlos)
4. 10. 1969	49 mit E1 + c3 (schaffnerlos)
18. 7. 1970	8 mit E1 + c3 (schaffnerlos)
8. 8. 1970	60 Grundausschlauf mit E1 + c3 (schaffnerlos)
12. 6. 1971	18 mit E1 + c3 (schaffnerlos)
24. 7. 1971	Erster Einsatz eines für Einmannbetrieb vorbereiteten Geomatic-Triebwagens noch mit Schaffner auf 25
8. 8. 1971	Sonn- und Feiertagsverlängerungen nach Rodaun mit E1 + c3 (schaffnerlos)
27. 11. 1971	D an Samstagen mit T2, L3 + c3 (schaffnerlos) und L4 + I3 (schaffnerlos)
29. 1. 1972	46 mit C1 + c1 (schaffnerlos). Erster Einsatz dieser Wagentypen im schaffnerlosen Betrieb
24. 4. 1972	Als Vorbereitung für die Einführung von Kurzstreckenentwertern erfolgte die Umstellung von Strecken- auf Linienmarkierung. Durchgangslinien markieren auf der gesamten Strecke die Nummer des niedrigeren Radialastes, Kurzstrecken werden fortlaufend nummeriert.
11. 5. 1972	Erstmals Einmannbetrieb in Wien. 26 mit E1 + c3 mit Kurzstreckenentwertern im Triebwagen und Fahrkartenverkauf durch den Fahrer
3. 6. 1972	J mit schaffnerlosen c3
15. 7. 1972	Einmannbetrieb auf O, 5 und 66
19. 8. 1972	T mit schaffnerlosen c3
21. 10. 1972	42 einmännig
14. 4. 1973	A/Ak und B/Bk mit schaffnerlosen c3
30. 6. 1973	Einmannbetrieb auf 6, 60, und 69
18. 8. 1973	Einmannbetrieb auf 62
19. 1. 1974	Auf 42 erster Einsatz von Fahrscheinverkaufsautomaten
30. 3. 1974	Erster Einsatz von zwei schaffnerlosen Beiwagen auf H2 und 43, L + I + I
1. 4. 1974	Entfall der Bugtafeln „1. BEIWAGEN SCHAFFNERLOS“

In dieser Zusammenstellung wurde der jeweils erste Einsatz von schaffnerlosen Wagen angeführt, was nicht gleichbedeutend mit der vollständigen Umstellung der Linie sein muß, da auch Abend- sowie Sonn- und Feiertagsverkehr berücksichtigt wurde.