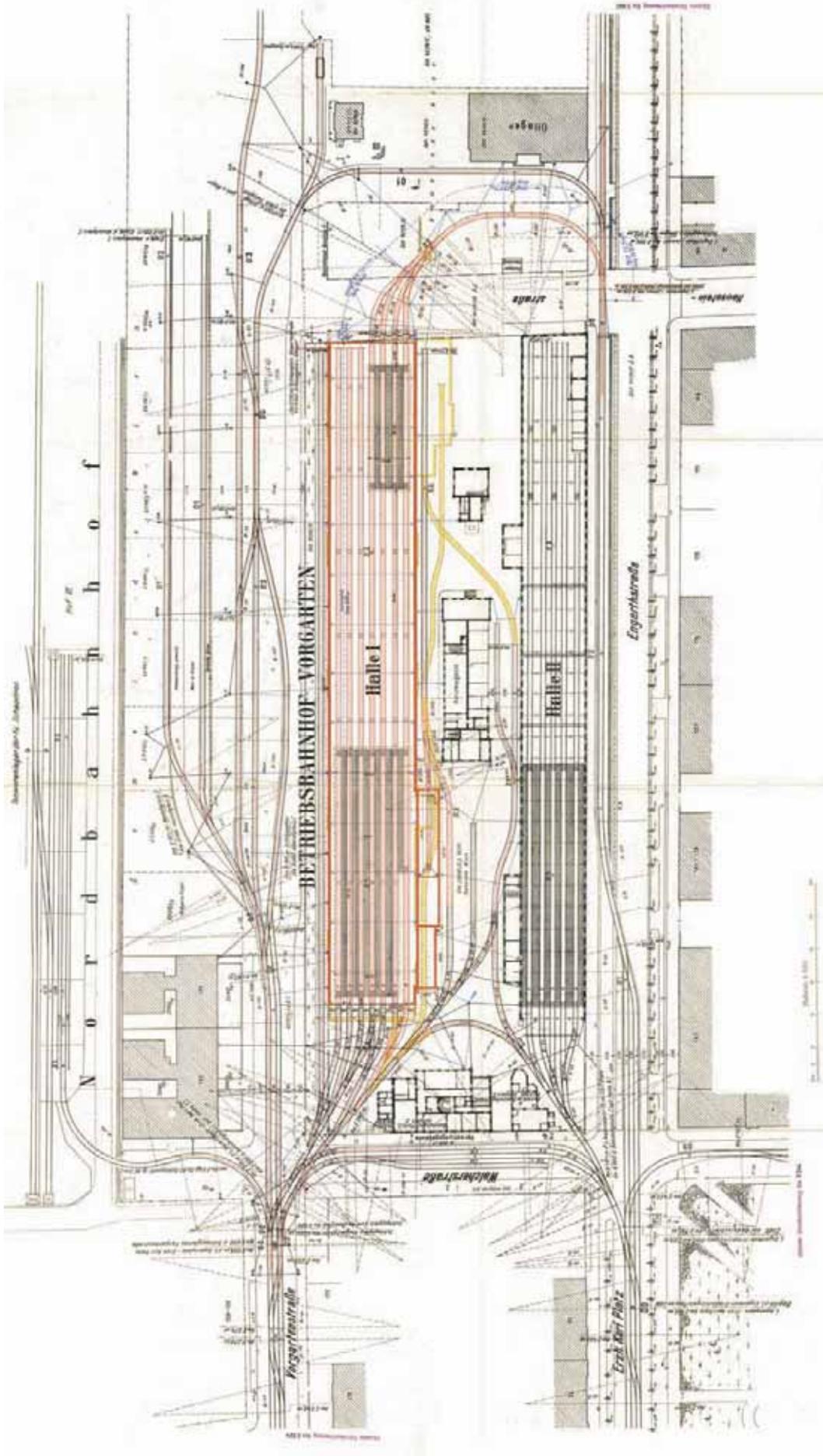




Blick von der Vorgartenstraße in die Walcherstraße. Vor dem Verwaltungsgebäude wartet ein großer Dreiwagenzug M+k, +k₁, während im Hof des Bahnhofs ein Zug der Linie 5 wendet. Auch die Gaslaternen der Straßenbeleuchtung verdienen die Aufmerksamkeit des Beobachters. Foto: Archiv Wiener Linien.



Bäderverkehr in den 1930er Jahren. Da über die alte Reichsbrücke nur leichte Züge verkehren durften, mussten alle Fahrgäste in die bereitgestellten Garnituren umsteigen. Dies führte an heißen Sommertagen zu großen Menschenmengen in der Vorgartenstraße. Foto: Archiv Wiener Linien.



Die Neubauten der Halle I und der Gleisanlagen sind hier rot eingezeichnet. Die im Jahr 1946 gebauten Abstellgleise im Bereich des Steinlagerplatzes sind bereits als Bestand eingezeichnet. Man erkennt gut, dass die Halle als Durchfahrralle ausgebildet ist, wobei

nur die Gleise 4 bis 7 angebunden sind. Als Hallenanbau erkennt man den neuen Werkstätentrakt. Alle gelb eingezeichneten Gleise und Objekte werden hingegen abgebaut. Die ehemalige Garage zwischen den Hallen wurde nicht mehr errichtet, da in unmittelbarer

Nachbarschaft die neue Großgarage Vorgartenstraße gebaut wurde. Die im Plan blau eingezeichneten Linien dienen als Abspannung der Fahrleitung.

Gleisplan Bahnhof Vorgarten. Quelle: Archiv Wiener Linien.



Der Schulzug E₁ 4472 mit c₂ 1033 stand am 9. Februar 1981 am Ausfahrtsgleis der Abstellgruppe in der Vorgartenstraße bereit. Während der Triebwagen noch für den Schaffnerbetrieb ausgerüstet war, zeigte sich der Beiwagen bereits „schaffnerlos“. Foto: Michael Weininger.



1973 erhielt die Halle II eine hintere Ausfahrtmöglichkeit, so dass der Durchfahrbetrieb aufgenommen werden konnte. Die Züge fuhren vom Mexikoplatz in die Halle ein und rückten von hinten wieder aus, so dass der Verschubaufwand reduziert werden konnte. Am 6. Oktober 1980 stehen zwei Züge der Linie 25 vor der Halle II abgestellt (E₁ 4473 und 4480). Foto: Michael Weininger.

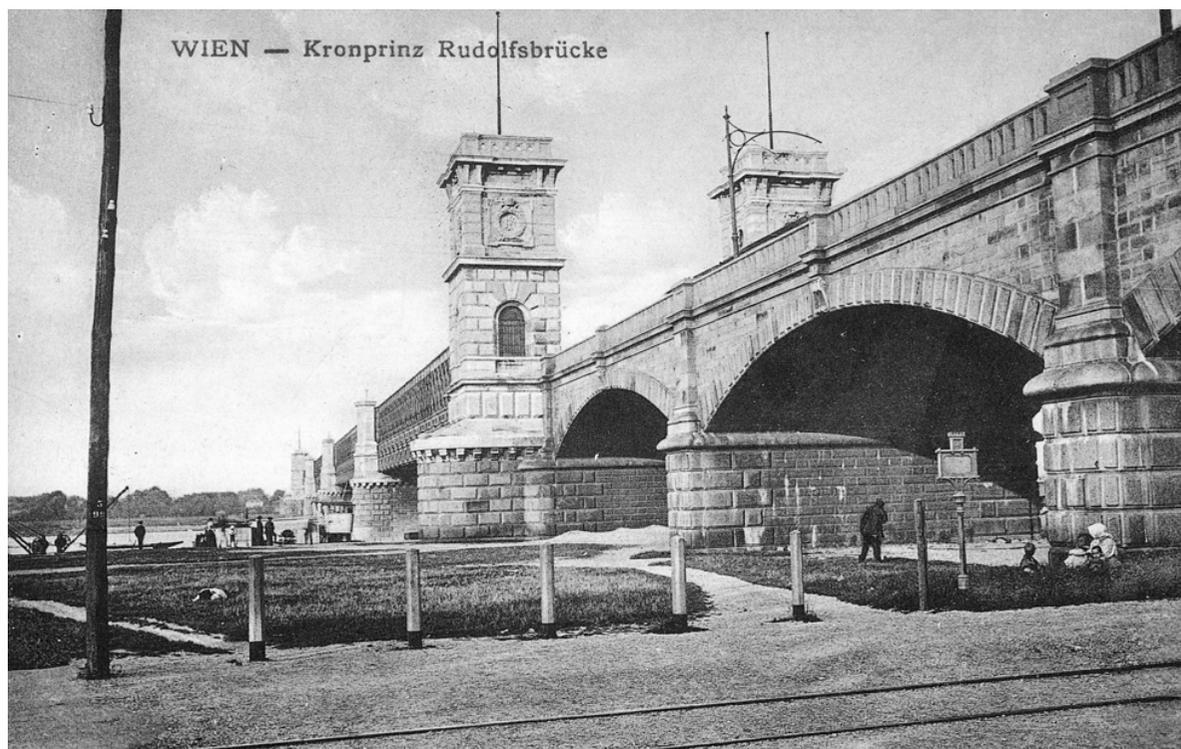


Die Geschichte der „Alten Reichsbrücke“

Die alte Reichsbrücke wurde in den Jahren 1872 bis 1876 als Gitterfachwerkbrücke erbaut und am 21. August 1876 dem Verkehr übergeben. Sie hatte eine Länge von 1.019,70 m, wobei der das Flussbett überspannende Teil aus vier Einzelbrücken bestand, welche auf drei Flusspfeilern ruhten. Die Fahrbahnbreite betrug 7,58 m, wobei ab 25. Juni 1898 der elektrische Betrieb über die Brücke durch die Kagraner Bahn aufgenommen wurde. Die Brücke trug bei der Eröffnung den Namen „Kronprinz- Rudolf-Brücke“ und wurde nach dem Ersten Weltkrieg in „Reichsbrücke“ umbenannt.

Ab 1932 wurde der Betrieb der Straßenbahn über die eingleisige Reichsbrücke aus Belastungsgründen eingeschränkt. Die Linien 16, 24 und 25 fuhren nur noch bis zum Bahnhof Vorgarten. Aus Gewichtsründen waren über die Brücke nur leichte Wagen zugelassen, ab 1932 kamen daher nur noch D₁-Triebwagen mit kleinen Beiwagen (ex. Pferdebahn) zum Einsatz. Der Triebwagen bot 32 Personen Platz – bei Beiwagenbetrieb konnte das Fassungsvermögen auf 50 Personen erhöht werden. Diese Einschränkungen wurden durch eigene Kontrollorgane überprüft – insbesondere an Tagen mit starkem Badeverkehr. Daher erfolgte der Zustieg der Fahrgäste nur über die hintere Plattform, um eine genaue Zählung zu ermöglichen. Man fasste daher 1933 den Entschluss zum Neubau der

Reichsbrücke. Um Platz für die neue Brücke zu schaffen, musste das alte Tragwerk 20 m stromabwärts verschoben werden. Ab 1934 kam es deshalb zu einigen Brückensperren und die Fahrgäste mussten zu Fuß die Brücke überqueren. Ab der Schüttaustraße bzw. Vorgartenstraße gab es Anschlusszüge. Diese Einschränkungen waren erst mit der Eröffnung der neuen Reichsbrücke am 10. Oktober 1937 beendet. Die als „falsche Hängebrücke“ ausgeführte Brücke war einschließlich der Brücke über das Überschwemmungsgebiet 1.019 m lang, wobei der freitragende Teil der Hauptbrücke 243,5 m lang war. Beidseits schlossen noch einmal je 61,5 m lange Seitenfelder an. Getragen wurde der Mittelteil von kettenförmig aneinander gefügten Stahllamellen, die an vier ca. 40 m hohen Pylonen befestigt waren. Diese ruhten stadtseitig auf einem am Ufer stehenden Hauptpfeiler und auf der kagraner Seite auf einem im Strom gegründeten Hauptpfeiler. Die Brücke wurde im Krieg nur leicht beschädigt und als einzige Donaubrücke Wiens beim Abzug der deutschen Truppen nicht gesprengt. So konnte sie in der Nacht vom 12. auf 13. April 1945 von den Soldaten der 80. Gardeschützendivision der Sowjetarmee erobert werden. Aus diesem Grund trug sie vom 12. April 1946 bis zum 18. Juli 1956 den Namen „Brücke der Roten Armee“. Zum Zeitpunkt ihres Baus war sie die drittgrößte Hängebrücke Europas und zählte zu den Wahrzeichen Wiens.



Ansicht der Kronprinz- Rudolf-Brücke vom Leopoldstädter Ufer. Die Umbenennung in Reichsbrücke erfolgte nach dem Ersten Weltkrieg. Da der Bau der Brücke in der Regentschaft Kaiser Franz Josef I erfolgte, zierten seine Initialen FJI die auf beiden Brückenköpfen erbauten Türme. Das Tragwerk der Flussbrücke bestand aus vier Fachwerkbrücken, welche auf drei Strompfeilern ruhten. Das Gleis im Vordergrund gehört der Donauuferbahn. Im Hintergrund erkennt man das Strombad. Foto: Sammlung Bezirksmuseum Leopoldstadt.



Heute würde man diesen Aufnahmeort nicht mehr finden können. Dort wo der E₁ 4475 mit dem c₂ 1024 als Zug der Linie 22 die Brücke über eine Zufahrtstraße quert, befindet sich heute ein neuer Stadtteil, die Donaacity. Foto: Michael Weiningner, 23. Juli 1982.



Die bei Fotografen bekannte Kurve zur Wagramer Straße befuhr E₁ 4827 mit c₂ 1047 am 23. Juli 1982. Der Beiwagen hatte noch seine doppelte Zierleiste, die alten Stadtwerkewappen mit Schriftzug und an der Seitenwand die Wagennummer doppelt angeschrieben. An dieser Stelle entgleiste am 30. Dezember 1979 ein Straßenbahnzug und kippte um. Im Hintergrund sieht man den Rohbau der U1-Station Kaisermühlen-VIC. Foto: Michael Weiningner.



Dieses Typenfoto des C 68 mit dem 1909 in Graz gebauten Beiwagen der Type k 3196 entstand in der Bäderschleife. Der Triebwagen trug die großen Dachsignale, wie sie von 1907 an bis heute in Verwendung standen. Foto: Archiv Wiener Linien.

Die Wagen der Typen A, B und C wurden bis zur Lieferung der Wagen der Type M im Betrieb eingesetzt. Ab 1927 begann die Abstellung, welche bis 1937 abgeschlossen war. Die Rekonstruktion eines Triebwagens der Type A sowie eines Beiwagens der Type q kann man bei der Museumstramway Mariazell besichtigen.

Type „C₁“ (No. 76 – 85)

Diese Wagentype wurde für die 1898 eröffnete Straßenbahn von Wien nach Kagran von der Bahn-, Bau- und Betriebsgesellschaft Ritschl beschafft. Die ersten sechs Wagen bezog man von der Hamburger Straßenbahn, während die letzten vier Wagen von Weitzer in Graz nach Zeichnungen der vorhandenen Wagen gebaut wurden. Die Wagen unterschieden sich jedoch in der Fensterteilung, da sie fünf gleich große Fenster erhielten. 1905 kamen die Wagen zur Städtischen Straßenbahn Wien, welche sie als Type C₁ einreichte und die Wagennummern 76 bis 85 vergab. Der Rollenstromabnehmer wurde dabei gegen einen Lyrabügel getauscht. Bereits 1910 bis 1912 gab man die Wagen an die Straßenbahn in Baden bei Wien ab, wo sie noch bis in die 1940er Jahre im

Einsatz standen. Ein Wagen soll bei der Museumstramway Mariazell aus einer Elektrolokomotive der Wiener Lokalbahn rekonstruiert werden.

Type „D“ (No.101 – 400) und „D₁“ (No. 301 – 400)

Durch den raschen Ausbau des elektrischen Straßennetzes beschaffte die „Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien“ in den Jahren 1899 bis 1901 insgesamt 300 Exemplare eines zweiachsigen Triebwagens, welcher als Type D bezeichnet wurde. Damals entwickelte man kein neues Fahrzeug, sondern griff auf bewährte Baugruppen bereits in Betrieb stehender Typen zurück und modernisierte diese. Die Triebwagen der Type D hatten einen um einen halben Meter verkürzten Wagenkasten der Type C und ein Untergestell der Type B erhalten. In den Jahren 1924 und 1925 baute man 100 gut erhaltene Fahrzeuge zu Triebwagen der Type D₁ und 128 zu Beiwagen der Typen d, d₁ und d₂ um. Von den 72 nicht umgebauten Wagen konnten zwei nach Graz verkauft werden. Die restlichen Wagen verblieben bis 1931 im Einsatz, wobei die Verschrottung der Fahrzeuge bis 1938 andauerte.



Linie 16

Die Linie 16 wurde ab dem 16. April 1911 von Stadlau zur Alten Donau betrieben. Sie entstand durch Umbenennung der Linie 26. Im Berufsverkehr und an Sonntagen fuhr man zum Bahnhof Vorgarten oder bis zum Praterstern. Erst ab 1919 konnte man gantztägig zum Praterstern fahren. Der Betrieb bis 1937 war stark von der alten Reichsbrücke mitbestimmt. Erst nach Eröffnung der neuen Brücke konnten große Dreiwagenzüge eingesetzt werden. Die Linie konnte im Zweiten Weltkrieg bis zum letzten Betriebstag der Straßenbahn in Wien, dem 6. April 1945, fahren. Ab November 1945 pendelte man vorerst zwischen Stadlau und Alte Donau, erst ab dem 18. Februar 1946 fuhr man in der Hauptverkehrszeit zum Bahnhof Vorgarten. Die Betriebsaufnahme zum Praterstern erfolgte im Sonntagsverkehr per 3. Juni 1956, als HVZ-Verstärker mit 17. November 1958. Ab dem 21. März 1960 fuhr die Linie 16 gantztägig vom Praterstern nach Stadlau. Als die Linie 24 im Jahr 1965 eingestellt wurde, übernahm die Linie 16 den Verkehr zur Eßlinggasse. Der letzte Betriebstag der Linie 16 war der 3. September 1971. Ab dem Folgetag trat die erneute Umbenennung in Linie 26 sowie die Streckenverlängerung zur Zschokkegasse in Kraft.

Linie 21

Die Linie 21 verkehrte immer dann, wenn die Linien A, A_K, B und B_K nicht auf ihrer Strecke vom Praterstern zum Elderschplatz betrieben wurden. Anfangs, bis 1914, setzte man sie auch am Betriebsbeginn und -schluss ein. Diesen Pendelverkehr in der Ausstellungsstraße hielt man bis 1921 bei. Bei Sportveranstaltungen im Prater setzte man ab 1924 auch die Linie 21 zur Stadionschleife ein. Ab Oktober 1927 verlängerte man die Linie bis zum Schwedenplatz. Bis zum 19. März 1954 fuhr die Linie 21 werktags als Stammlinie zwischen Praterstern und Elderschplatz als Ersatz für die Ringlinien. Zur Herbstmesse 1946 setzte man sie als Messezubringer zur Rotunde, ab 1947 nur noch zur Lagerhausschleife (= Messeschleife) ein. Vom 4. Juli 1956 bis zum 6. Jänner 1974 betrieb man die Linie 21 auch im späten Abendverkehr bis Mitternacht, da die Linien A und A_K nur bis ca. 23 Uhr zum Elderschplatz fuhren. Ab März 1981 wurde die Linie 21 als Messezubringer betrieben, die Züge stellte jedoch der Bahnhof Brigittenau. Ab 1986 wurde die Linie 21 wieder zur Stammlinie und verkehrte bis zu ihrem Ersatz durch die U2 zum Stadion am 9. Mai 2008 zwischen Schwedenplatz und der Stadlauer Brücke. Im Messeverkehr setzte man die neue Linie 81 ein, die zwischen Praterstern und der Messeschleife pendelte.



Dreiwagenzüge waren auf der Linie 16 in der Regel nur an heißen Tagen im Bäderverkehr anzutreffen. Am 19. April 1964 kam es zu einem solchen Einsatz, wobei G₃ 2138 mit den beiden k₃ 3791 und 3773 in der Wagramer Straße bei der Alten Donau aufgenommen wurde. Foto: Alfred Luft.