

## Einleitung

Die Linie E kann in Wien auf eine abenteuerliche Geschichte zurück blicken. Von einer Stamm-, Sonntags- und Abendlinie hin zur U-Bahn-Ersatzverkehrslinie hat sich die Linie E bis heute einen Namen gemacht. Sowohl als allein stehender Buchstabe und mit Zahl oder Buchstaben als Index wurde der E eingesetzt. Bis 2014 wurden folgende Signale mit dem Buchstaben E verwendet: E, E<sub>K</sub>, E<sub>R</sub>, E<sub>2</sub>, E<sub>8</sub>, E/U, E4 und E6.

In diesem Buch werden alle Linien mit einer kurzen Liniengeschichte und, falls vorhanden, mit Fotos und anderen Dokumenten (Linienpläne, Haltestellenaushänge, Fahrpläne, Innenbesteckung,...) dargestellt.

Jene Linie E, die ab 1988 im Einschub-, Verstärker- oder Ersatzverkehr verwendet wurde, wird aus Gründen der Übersichtlichkeit in die Unterkategorien Verstärkereinsätze, Einlagewagen und Ersatzverkehre unterteilt.

### 1. Verstärkereinsätze

Der Ersteinsatz des Liniensignals „E“ nach dem Zweiten Weltkrieg war die „Einkaufslinie“ für ungarische Touristen nach der Öffnung der Ostgrenze 1988. Der bekannteste Verstärkereinsatz der Linie E war der Zubringerverkehr zum alljährlichen Donauinselfest, welcher von 1992 bis 2010 stattfand. Weitere Verstärkereinsätze waren bei Veranstaltungen im Wiener Prater (z.B. Matallica-Konzert,

Volksstimmefest, Taizé-Jugendtreffen) der auf der Donauinsel (Open-Air-Konzerte) notwendig.

### 2. Einlagewagen

Einlagewagen gab es 1993 in der unteren Schleife am Schottentor bzw. 1994 in der Börseschleife, welche auch als solche beschildert waren. Die bisher letzten Einsätze als Einlagewagen hatte die Linie E während der Fußball-Europameisterschaft EURO 2008 zu verzeichnen.

### 3. Ersatzverkehre

Dass man die Züge der Linie E im Ersatzverkehr einsetzt, hat Tradition. Der erste solche Einsatz war ein Schnellbahnersatzverkehr 1984, als man noch ohne Liniensignal zwischen Praterstern und Floridsdorf verkehrte. Weitere Schnellbahnersatzverkehre waren 1992 im Juli und August notwendig.

Als U-Bahn-Ersatz für die Linien U6 und U4 fuhren Züge der Linien E/U, E6 und E4, wobei auch der Nachtbetrieb der U-Bahn mittels Straßenbahnzügen erfolgreich betrieben wurde. Auf diesen Linien erfolgte auch der Ersteinsatz von E<sub>2</sub> und Niederflurwagen auf der Linie E.

Der Straßenbahnersatzverkehr erfolgte ebenfalls mittels Straßenbahnzügen, so halfen 2013 die Züge der Linie E aus, als die Linie 1 wegen eines Gasrohrtausches gekürzt werden musste.



Am 23. Juni 2006 fährt der Zug E<sub>1</sub> 4749 + c<sub>3</sub> 1271 als Zug des Donauinselverstärkers von Floridsdorf kommend in die Haltestelle Hubertusdamm ein. Foto: Martin Ortner.

## Die Einsätze ab 1907

### Linie E<sub>R</sub>

(16. März 1907 – 1. Mai 1913)

Streckenführung:

Gersthof – Währinger Straße – Ring – Kai – Währinger Straße – Gersthof

Die so genannte „Gersthofer Ring-Rund Linie“ wurde an schönen Sonntagen nach Pötzleinsdorf verlängert, um beim damals starken Ausflugsverkehr nach Pötzleinsdorf den 41er entlasten zu können.

Ab 2. Mai 1913 wurde das „R“ weggelassen und sie fuhr als Linie E bis 1917 weiter (siehe Linie E). Man setzte eine neue kombinierte Signalscheibe ein, die die Signale E und E<sub>K</sub> zeigen konnte, indem eine Klappe das „K“ verdeckte.

### Linie E<sub>K</sub>

(16. März 1907 – 6. Februar 1917)

Streckenführung:

Gersthof – Währinger Straße – Schottenring – Kai – Ring – Währinger Straße – Gersthof

Die Linie E<sub>K</sub> verkehrte gegenläufig zum E<sub>R</sub>, statt über Ring – Kai über Kai – Ring, und wurde wie der E<sub>K</sub> an schönen Sonntagen nach Pötzleinsdorf verlängert.

Die Beiwagen wurden an der Endstelle auf die Züge der Linie 41 angekuppelt und umgekehrt. Somit wechselten die Beiwagen ihre Linie. Aus Einsparungsgründen wurde diese Linie am 6. Februar 1917 eingestellt.

### Linie E

(Gersthofer Rundlinie, 2. Mai 1913 – 6. Februar 1917)

Streckenführung:

Gersthof – Währinger Straße – Ring – Kai – Währinger Straße – Gersthof

Diese Linie entstand im Jahr 1913 aus dem E<sub>R</sub>. Sie wurde ebenfalls als Sonntagslinie betrieben und wurde, wie die Linie E<sub>K</sub>, wegen Sparmaßnahmen im Jahr 1917 eingestellt.

Die Linien E<sub>R</sub>, E<sub>K</sub> und E wurden vom Betriebsbahnhof Währing gestellt.



Ein Zug der Linie E<sub>K</sub> fährt am Schottenring in Richtung Kai. Man erkennt den 1902 bei der Waggonfabrik Ringhoffer in Smichov gebauten G 975, der gerade die Börsekreuzung überquert. Rechts kommt ein Zug der Linie 40 aus der Wipplingerstraße, es ist der 1907 von der Grazer Waggonfabrik geliefert G<sub>2</sub> 2071, welcher 1963 ausgemustert wurde. Foto: Sammlung Hlavač, 1909.



Zifferntafel der Linie E<sub>2</sub>. Auf der Außenseite ist nur die Linienbezeichnung ersichtlich, während auf der Innenseite alle Haltestellen und Kurzstreckengrenzen aufscheinen. Diese Tafel ist aus dem Oktober 1976 (78301) und hat, ebenso wie die Routentafel, zwei Blätter. Foto: Martin Ortner.



Die beiden Fotos zeigen uns die Endstelle der Linie E<sub>2</sub> am Praterstern. Es gibt in Wien sicher nur noch wenige Plätze, die so oft und umfassend umgebaut wurden, wie er. Diese Umbauten hatten immer auch Einfluss auf die dort wendenden Linien, weil sich die Lage ihrer Schleifen änderte. Das obere Foto von Mag. Alfred Luft zeigt den K 2329 mit einem k<sub>3</sub>-Beiwagen am 1. Mai 1955, im Hintergrund erkennt man bereits die Bauarbeiten an der Verbindungsbahn, der späteren Schnellbahnstammstrecke. Am unteren Foto von Harald Hermann aus den 1970er Jahren wartet der 1961 gebaute L<sub>4</sub> 561 bereits ohne Zierspitz mit zwei l<sub>3</sub>-Beiwagen seine Stehzeit ab. Die Schleife ist schon wieder eine Baustelle.



Der K 2472 (Bj. 1914, Nesselsdorf) überquert mit den zwei k3-Beiwagen 3677 (Bj. 1919, Stauding) und 3648 (Bj. 1916, Simmering) die Babenberger Straße auf seiner Fahrt zum Praterstern. Der Triebwagen zeigt sich im Zustand nach dem Umbau auf Magnetschienenbremse und ELIN-Dose und gummigefassten Stirnfenstern, bei den Beiwagen hatte der 3677 noch seine gewölbte Seitenwand, jedoch ohne Scheuerleiste.  
Foto: Alfred Luft, 20. September 1959.



Auf einer Fahrt zum Praterstern hält der 1913 bei der Simmeringer Waggonfabrik gebaute K 2351 + k<sub>3</sub> in der Haltestelle Mariahilfer Straße. Der Triebwagen hat bei seiner Kastenreparatur seine gewölbte Seitenwand behalten. Auch ist der Einbau der Magnetschienenbremse und der ELIN-Dosen noch nicht erfolgt. Hinter dem Triebwagen erkennt man das Kunsthistorische Museum. Foto: Archiv Wiener Linien.

# Einsatz des Liniensignals „E“ ab 1988

## 1. Verstärkereinsätze

### Einkaufslinie

(26. November 1988 – 17. Dezember 1988)

Streckenführung:

Rudolfsheim – Westbahnhof – 52 – Ring – Schwedenplatz – Heinestraße – Praterstern – Messestraße

Im Jahre 1988 fiel der Eiserne Vorhang. Die Grenzen zu den Staaten des so genannten Ostblocks wurden geöffnet, wodurch zahlreiche Reisebusse mit Kaufinteressenten nach Wien kamen. Diese wurden beim Messezentrum zusammengezogen. Da die Ungarn das Einkaufsgebiet um die Mariahilfer Straße bevorzugten, wurde eine neue Verstärkerlinie mit dem Liniensignal „E“ eingerichtet.

Die Linie wurde an den vier verkaufsoffenen Adventsamstagen von 06:00 bis 18:30 zwischen dem Betriebsbahnhof Rudolfsheim und dem Messezentrum betrieben, um den Massenansturm der Kaufwilligen in die Innenstadt bewältigen zu können.

Zum Einsatz kamen insgesamt 12 E<sub>1</sub> + c<sub>2/4</sub>-Züge, je sechs kamen aus den Betriebsbahnhöfen Rudolfsheim und Brigittenau.



Oben: Zweisprachige Infotafel bei den Haltestellen, das gab es nichteinmal in der Monarchie. Foto: Ludwig Ekl.

Unten: 1988 neu angefertigte Routentafel für die Einkaufslinie. Foto: Sammlung Ortnner.



Am 17. Dezember 1988 wartet der E<sub>1</sub> 4743 + c<sub>4</sub> am Außengelände der Halle 3 des Bahnhofs Rudolfsheim seine Ausgleichszeit ab. Auf der Litfasssäule am rechten Rand wird für das Musical Les Misérables Werbung gemacht, welches am 15. September 1988 im Raimund Theater Erstaufführung hatte. Foto: Josef Hlavač.



Der E<sub>1</sub> 4846 + C<sub>1</sub> 1357 hat sein Fahrtziel in Kürze erreicht. Nach der Querung des Donaukanals auf der Augartenbrücke, muss er nur noch in den Franz-Josefs-Kai abbiegen, um die Endhaltestelle Schottenring zu erreichen. Im Rahmen der Schlacht um Wien im April 1945 wurde beim Rückzug der deutschen Verbände die Brücke zerstört. Sie wurde aber als erste Donaukanalbrücke nach dem Zweiten Weltkrieg wiederhergestellt und am 12. Jänner 1946 feierlich für den Verkehr freigegeben. Foto: Martin Ortner, 25. Juni 2006.



Der E<sub>1</sub> 4768 + C<sub>1</sub> hält in der Haltestelle Gaußplatz. Hier ist Wiens bekanntester Kreisverkehr, der seine heutige Form 1992 erhielt. Hier verzweigen sich die Strecken durch die Jäger- und Klosterneuburger Straße, die früher von den Linie 31 und 32 befahren wurden. Links erkennt man den Geschützturm im Augarten, der im Jänner 1945 fertiggestellt wurde. Foto: Martin Ortner, 25. Juni 2006.



Die Floridsdorfer Brücke wurde infolge des Einsturzes der Reichsbrücke einer eingehenden Brückenüberprüfung unterzogen. Dabei wurde ein Schaden am rechten Strompfeiler festgestellt, sodass die Brücke am 23. Dezember 1976 für den gesamten Verkehr gesperrt werden musste. Nach Sanierungsmaßnahmen konnte im April 1977 die Brücke für die Straßenbahn freigegeben werden. Die neue Floridsdorfer Brücke wurde am 3. Oktober 1978 eröffnet und besitzt einen eigenen Gleiskörper für die Straßenbahn, den der E<sub>1</sub> 4725 am 23. Juni 2006 in Richtung Schottenring befährt. Foto: Martin Ortner.



Es gab Einsatztage, an denen der E nur zum Abtransport der Besucher eingesetzt wurde. Wollte man dann zu guten Bildern machen, so musste man sich mit einem Stativ auf Fototour machen. Dass dies auch zu guten Bildern führen konnte, beweist das Foto vom E<sub>1</sub> 4661 + c<sub>3</sub> 1232 in der Haltestelle Hubertsdamm. Im Hintergrund erkennt man den 202 m hohen Millennium Tower, der am Brigittenauer Donauufer steht. Foto: Martin Ortner, 25. Juni 2004.



In der Haltestelle Radetzkyplatz hält E<sub>1</sub> 4646 + c<sub>3</sub>. Hier verzweigen sich die Strecken der Linien N zur Hauptallee und O zum Praterstern. Unser Zug blinkt bereits, sodass er nach dem Erhalt der Grünphase in die Löwengasse abbiegen wird. Rechts erkennt man einen Julius Meinl-Supermarkt mit dem markanten Meindl-Mohr-Logo. Foto: Ludwig Ekl.



Am Silvestertag fährt E<sub>1</sub> 4475 + c<sub>3</sub> 1179 in die Prater Hauptallee ein. Foto: Klemens Kudrna, 31. Dezember 1997.



Während der E<sub>1</sub> 4665 + c<sub>3</sub> 1245 der Linie N in der Haltestelle seine planmäßige Abfahrt abwartet, steht der Zug E<sub>1</sub> 4475 + c<sub>3</sub> 1175 am Überholgleis, auf dem mittels Bremsband eine eigne Haltelinie aufgebaut wurde. Foto: Klemens Kudrna, 31. Dezember 1997.



Der E<sub>1</sub> 4653 + c<sub>3</sub> wurde um 21:45 von der Betriebsaufsicht abgerufen, so dass er seine Fahrt zum Dr.-Karl-Renner-Ring beginnen konnte. Die Anreise zum Public Viewing war mit großen gelben Hinweispfeilen gut ausgeschildert. Foto: Martin Ortner.

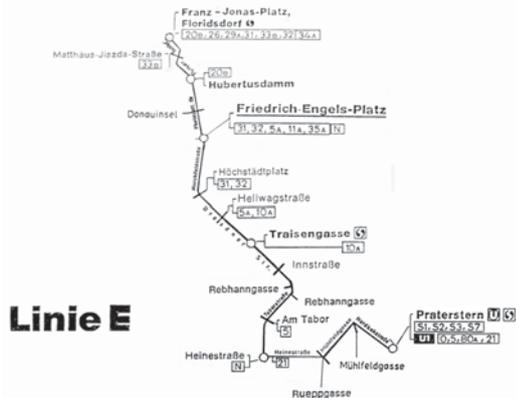


Der zweite Zug der Linie E, der beim Abtransport der Zuschauer in Hütteldorf aushalf, war der E<sub>1</sub> 4554 + c<sub>3</sub> 1203. Auch er pendelte als Verstärker für den 49er zwischen Baumgarten und dem Dr.-Karl-Renner-Ring bis ca. 0:30 Uhr. Foto: Martin Ortner.

Am 15. Juli 1992 musste wegen einer S-Bahn-Störung ein Ersatzverkehr durch die Linie E zwischen Praterstern und Floridsdorf eingerichtet werden.

Wegen der Hebung der Nordbahnbrücke im Zuge des Baus des Donaukraftwerks Freudenuau konnte die Schnellbahn vom 1. August 1992 bis 16. August 1992 nicht zwischen den Bahnhöfen Praterstern und Floridsdorf verkehren.

Eine Ersatzlinie E wurden zwischen den Bahnhöfen Praterstern und Floridsdorf eingerichtet. Das Intervall betrug 5 bis 7,5 Minuten, wobei der erste Zug ab Floridsdorf um 4:54 Uhr fuhr. Die Betriebszeit entsprach jener der Schnellbahn. Der letzte Betriebstag war der 16. August 1992.



## Linie E



Links: Dieser Linienplan wurde auf den Hinweistafeln an den Haltestellen aufgehängt. Ein genauer Fahrplan war nicht ersichtlich, sondern nur der erste und letzte Zug an allen Haltestellen. Quelle: Sammlung Ortner.

Rechts: Ein Zug der Linie E wartet in der Beginn-Haltestelle auf seine planmäßige Abfahrt. Man benützte die ansonsten nur im Messeverkehr bediente Haltestelle am Praterstern. Foto: Martin Ortner.



E<sub>1</sub> 4749 + c<sub>4</sub> 1341 bei der Schleifenfahrt am Praterstern. Am Parkplatz stehen SL 200-Busse des Bundesbusdienstes, dem Nachfolger des KWD, für den Schienenersatzverkehr der Regional- und Eilzüge, welche ab Praterstern gefahren wären. Foto: Ludwig Ekl.



Am Westbahnhof waren am U6-Bahnsteig diese Hinweise aufgeklebt.  
Foto: Martin Ortner.



Zahlreichen Hinweistafeln leiteten die Fahrgäste sicher zu den Haltestellen des Ersatzverkehrs, wobei die Tafeln an den jeweiligen Standorten variierten. Die linke Tafel war in der Halle des U6-Abganges am Westbahnhof aufgestellt, während die Rechte in der Haltestelle Währinger Straße stand.  
Fotos: Martin Ortner.



Erstmals seit der Einstellung der Linie E<sub>2</sub> wurde die Linie E auf den Haltestellentafeln fix ausgeschildert, so dass der Eindruck erweckt wurde, die Linie E wäre eine Stammlinie. Das Besondere an der Beschilderung der Haltestellen waren sicher die Reiter mit dem Haltestellennamen, welche ein großes U-Bahn-Logo "U" trugen. Es wurden jedoch nicht alle Haltestellentafeln so ausgestattet, z.B. jene, die im Zuge der Schleifenfahrt bedient wurden. Fotos: Martin Ortner.

## U6-Ersatzverkehr, Linie E6

(14. Juni – 15. Juni 2014)

Streckenführung:

Bahnhof Brigittenau – Stromstraße – Donauinsel – Floridsdorf, Pleitlgasse

Im Bereich Handelskai mussten Schienen erneuert werden, wodurch die U6 im Abschnitt Handelskai – Floridsdorf eingestellt wurde.

Mit dem neuen Signal E6 wurde eine Ersatzstraßenbahnlinie zwischen den Betriebsbahnhöfen Brigittenau und Floridsdorf eingerichtet.

"Ulf"-Niederflurwagen der Type B und ein E<sub>2</sub> + c<sub>5</sub> wurden vom Bahnhof Floridsdorf gestellt. Am Wochenende wurde der E6 auch als Ersatz für die Nacht-U-Bahn betrieben.



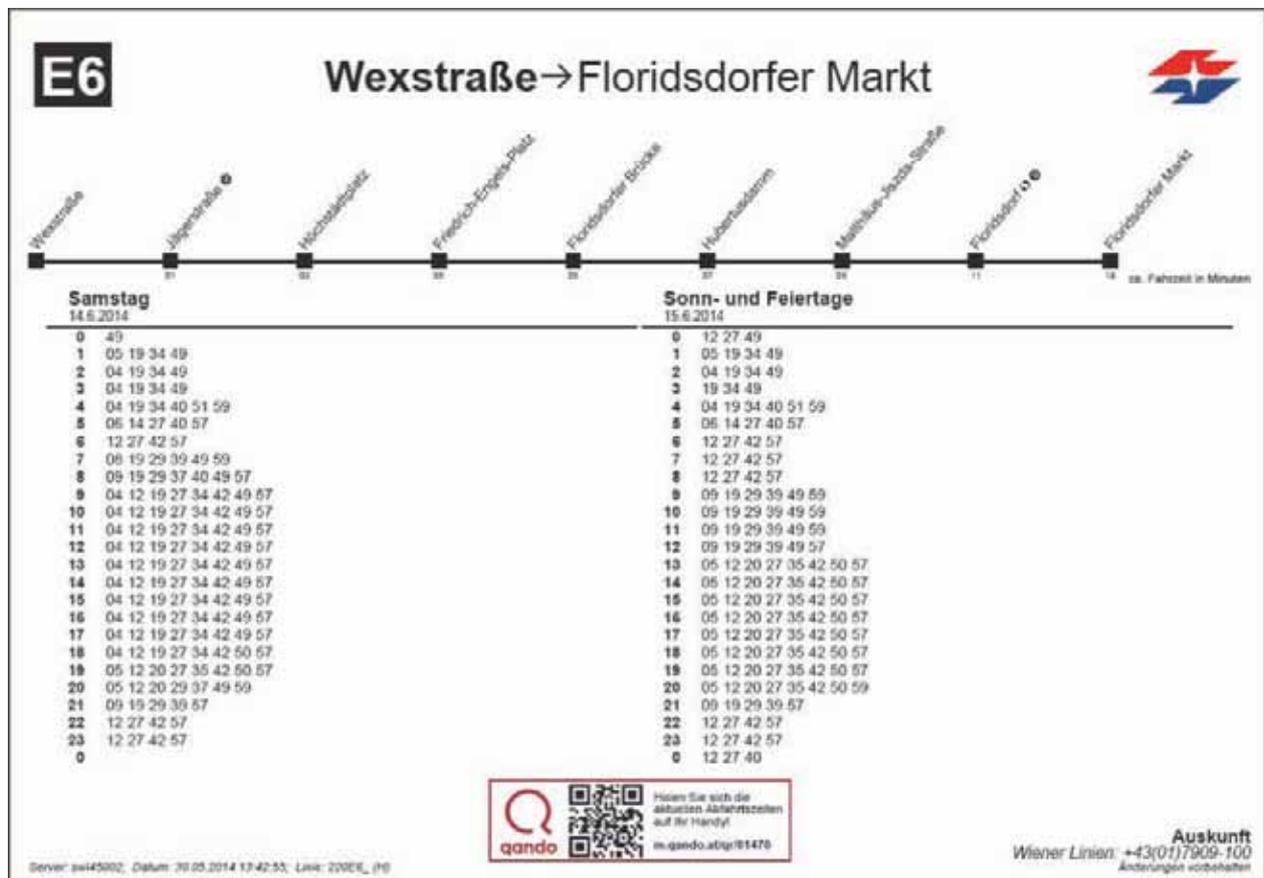
Nach dem Wenden des Zuges im Betriebsbahnhof Brigittenau hält der B 684 in der Anfangshaltestelle des U-Bahn-Ersatzverkehrs an, um die zahlreichen Fahrgäste der U6 einsteigen zu lassen. Foto: Martin Ortner, 14. Juni 2014.



Oben: Entwerteraufdruck vom Samstag dem 14. Juni 2014 mit Linien-Codierung Linie 10. Quelle: Sammlung Ortner.



Rechts: B664 bei der Endstelle Betriebsbahnhof Brigittenau. Die Züge fahren mit dem Ziel Jägerstraße bzw. Wexstraße Betriebsbahnhof Brigittenau. Foto: Michael Sturm, 14. Juni 2014.



Fahrplanaushang der Linie E6. Die Betriebszeiten wurden der Linie U6 angeglichen, somit war auch der Nachtbetrieb im eingestellten Abschnitt sichergestellt. Quelle: Sammlung Ortner.