

Peter
Mattersdorfer

Vor 50 Jahren



Einsturz der Wiener REICHSTRÜCKE

Peter Mattersdorfer

**Vor 50 Jahren
Einsturz der Wiener**

REICHSTRÜCKE

Impressum:

Autor: Peter Mattersdorfer, © Wien

1. Auflage – August 2026

Digitaler Eigenverlag

Lektorat: Christian Pühringer, Roman Lillich

Layout & Grafik: Peter Mattersdorfer

Copyright Peter Mattersdorfer, MP-VIDEO - 2026

Quellenangaben:

Daten Archiv Peter Mattersdorfer

Daten Archiv Harald Marincig

tramway & modell (Kurt Sedlacek)

WIKIPEDIA

Dieses Werk wird Ihnen in digitaler Form kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Was Sie mit diesem digitalen Werk dürfen:

- in digitaler Form lesen
- in digitaler Form weitergeben
- das digitale Werk aus dem Internet herunterladen
- für den Eigenbedarf ausdrucken

Was Sie mit diesem digitalen Werk **NICHT dürfen:**

- Massenkopien in Papierform herstellen und/oder weitergeben
- durch eine Druckerei drucken lassen
- schriftliche oder bildliche Änderungen durchführen
- das digitale Werk darf in keinerlei Art und Weise verkauft werden

Sollte ein Bildautor oder eine Quellenangabe vergessen oder nicht richtig angegeben worden sein, so ersuche ich im Voraus um Entschuldigung.

Bitte informieren Sie mich über die Mailadresse mp-video@chello.at.

Danke an alle Beteiligten, die bei der Erstellung dieses Werkes wirklich hervorragend mitgewirkt haben!

Wien, im Juli 2026

Titelseite:

Linie Bk mit elnem Dreiwagenzug (4067+5310+5295) auf der Reichsbrücke (18.9.1971).

Letzte Seite:

Auch die eleganten Wagen (59+1460+1473) der Typen B/b kamen auf der Linie Bk zum Einsatz (17.3.1973).

Fotos: Ernst Lassbacher

VORWORT

Vor 50 Jahren, am 1. August 1976 brach in der frühen Morgenstunde die Wiener Reichsbrücke und stürzte in die Donau. Gott sei Dank, war nur ein Menschenleben zu beklagen. Ein Gelenkbus der Wiener Verkehrsbetriebe, welcher auf der Brücke fuhr, fiel mit in die Donau. Der Lenker kam mit dem Schrecken davon, der Bus wurde repariert und war weiter in Betrieb. Er steht heute im Verkehrsmuseum der Wiener Linien.

Die 1937 eröffnete Reichsbrücke war eine der schönsten Brücken Wiens, speziell wenn man sie mit der heutigen vergleicht.

Dieses Werk beleuchtet den Anfang, die Kronprinz-Rudolf-Brücke, den Bau der zweiten Brücke, den Einsturz und die daraus folgenden Maßnahmen beim öffentlichen Verkehr. Als Abschluss wird die Ersatzbrücke beschrieben, der Neubau der heutigen Brücke wird nur kurz angerissen.

Ich wünsche Euch viel Spaß beim Lesen.

Peter Mattersdorfer

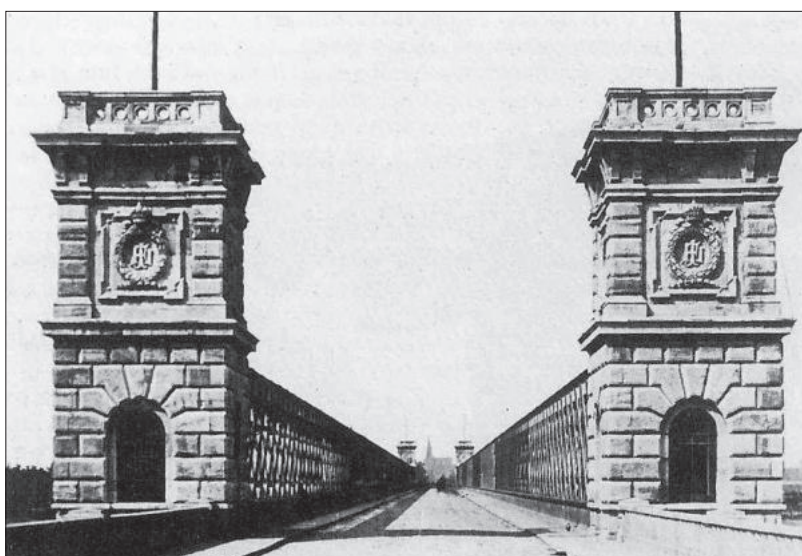


Die Kronprinz-Rudolf-Brücke

Nach der ersten Donauregulierung (1870 – 1875) auf Grund des kaiserlichen Erlasses vom 12. September 1868 sollten mehrere Brücken über die Donau errichtet werden, wovon eine die Kronprinz-Rudolf-Brücke war. Diese Steinbrücke war eine Verbindung von der Lasselstraße (damals Schwimmschulstraße) über den Hauptarm der regulierten Donau bis zur Schüttaustraße (heute 22. Bezirk, damals Teil des 2. Bezirks). Die Brücke war knapp über einen Kilometer lang und bestand aus drei Teilen. Die Kaibrücke überspannte den Handelskai, die Hauptbrücke erstreckte sich über die Donau, die Inundationsbrücke querte das durch Donauregulierung geschaffene Überschwemmungsgebiet. Die vier Tragwerke der Hauptbrücke stützen sich auf fünf Steinpfeiler. Der Bau begann im August 1872 und konnte in Trockenbauweise errichtet werden, da das Flussbett der Donau noch nicht geflutet

Unten: Am Eröffnungstag der Kagranner Bahn, dem 26. Juni 1898: Triebwagen 151 (Hamburger Nummer, später Nummer 1) auf dem Brückenkopf der „Kronprinz-Rudolf-Brücke.

Foto: Wiener Linien



Oben: Blick vom rechten Donauufer (in Richtung Kagranner) auf die Kronprinz-Rudolf-Brücke, 1876.

Mitte: Blick vom linken Donauufer (in Richtung Praterstern) auf die Hauptbrücke der Kronprinz-Rudolf-Brücke, vor Sommer 1898. Auf beiden Fotos erkennt man, dass noch keine Straßenbahngleise verlegt sind.

Fotos: Wikipedia

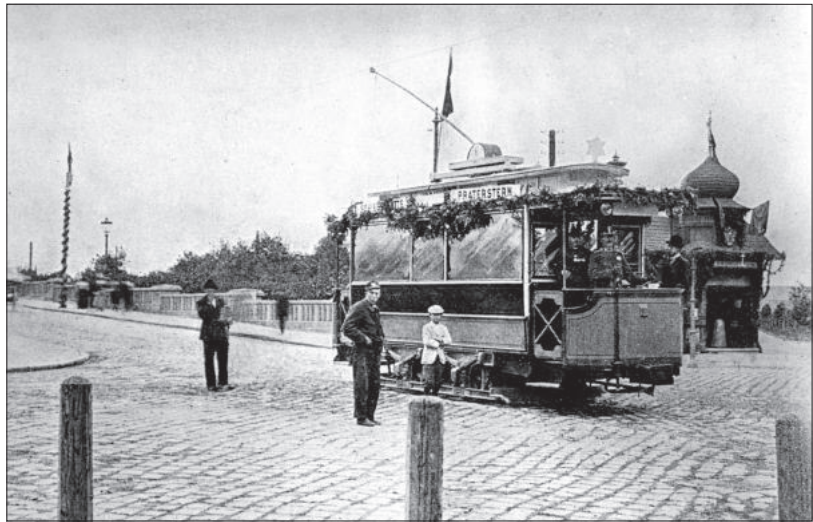


war. Am 21. August 1876 wurde die Brücke feierlich eröffnet und zu Ehren des Kronprinzen Kronprinz-Rudolf-Brücke benannt. Aus Anlass des 50jährigen Regierungsjubiläums von Kaiser Franz Josef fand ein Schützenfest in der Nähe der heutigen Arbeiterstrandbadstraße statt. Für den Transport sorgte die Wien-Kagranner Bahn Ritschl & Co (WKB) mit sechs aus Hamburg stammenden Triebwagen. Der erste Tag des Bundesschießens, der 26. Juni 1898, war zugleich der Eröffnungstag der Bahn. Mit der Spurweite war die WKB bereits ein Außenseiter. Auf der Kaibrücke und der Inundationsbrücke war die Strecke zweigleisig, auf der Hauptbrücke nur eingleisig. Der Streckenverlauf war von der Vorgartenstraße bis zur Arbeiterstrandbadstraße. Im Dezember 1898 wurde die Endstelle beim Kagranner Platz in Betrieb genommen und ab Februar 1899 gab es eine Abzweigung nach Kaisermühlen.

Mitte: Zwei Triebwagen der WKB in der Endstation Kaisermühlen.

Unten: Triebwagen 3 mit Beiwagen 1 der WKB.

Fotos: Wiener Linien



Der erste Betriebstag der WKB: Ein nummernloser Triebwagen auf dem Erzherzog-Karl-Platz (heute Mexikoplatz). Ausser dem Wagen 151 waren bei der Eröffnung alle anderen nummernlos. Durch behördliche Anordnung mussten die Wagen dann mit Nummern (1 - 6) versehen werden. Foto: Wiener Linien





Die Kagrner Bahn, schon im städtischen Betrieb auf der Wagrner Straße. Der Triebwagen links hat noch die Lackierung und Numerierung (5) der WKB, dahinter ein ehemaliger WKB-Nachbau-triebwagen schon in neuer Lackierung und mit der Nummer 85. Foto: Wiener Linien

Am 1. Juli 1904 wurde die WKB von der Gemeinde Wien-städtische Straßenbahnen übernommen. Die Kronprinz-Rudolf-Brücke wurde von den Linien 16, 24 und 25 der städtischen Straßenbahnen befahren. Aus Sicherheitsgründen (Gewicht) durfte die Steinbrücke nur mit leichten, daher kleinen Wagen befahren werden. Die bei der Donauregulierung abgeschnittenen Donauarme (Alte Donau, Gänsehäufel) und die auf der linken Donauseite situierten Bäder waren am Wochenende in den Sommermonaten beliebte Ausflugsziele der Wiener. Viele benutzten die Straßenbahn, deren große und folglich schwere Wagen nicht über die Brücke



Mitte: Die Züge mit den großen Wagen biegen in die Vorgartenstraße ein, wo sich die Einsteigstelle zu den kleinen Wagen befindet.

Unten: Umsteigeszene in der Vorgartenstraße, im Vordergrund die Linie 24 mit D 210.

Fotos: Wiener Linien, 1927



fahren durften. Daher musste bei der Vorgartenstraße von den großen auf kleine Züge umgestiegen werden oder man querte die Donau über die Brücke zu Fuß. Jedenfalls bewegten sich in der Früh Menschenmassen Richtung Kaisermühlen, Stadlau und Kagan. Am Abend wiederholte sich das dann in Richtung Praterstern. Diese Gegebenheit wurde als Bäderverkehr bekannt.



Oben und Mitte: Umsteigen in der Vorgartenstraße von den Zügen aus der Stadt in die kleinen „Brückenzüge“. Wie man sieht geht das anstandslos sogar ohne Fahrgastinformation.

Unten: Abends erfolgt der Rücktransport in Richtung Stadt. Züge und Menschenmassen auf der Reichsbrücke und am Volkswehrplatz (heute Mexikoplatz).

Fotos: Wiener Linien, 1927





Zur Landung des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ am 12. Juli 1931 auf dem Flugfeld Wien-Aspern führte die Wiener Straßenbahn Sonderlinien und Sonderzüge, um die vielen Schaulustigen befördern zu können. Trotzdem musste bei der Vorgartenstraße auf die „Brückenzüge“ umgestiegen werden.
Foto: Wiener Linien

Die Reichsbrücke I

Bereits während der Monarchie wurde die Kronprinz-Rudolf-Brücke oft als Reichsbrücke bezeichnet. Während der Bauzeit hatte sie den Namen Reichsstraßenbrücke, da die Reichsstraße (heute Wagramer Straße) an die Brücke anschloss. Nach dem Zer-

fall der Monarchie (1919) wurde sie offiziell in Reichsbrücke umbenannt. Die Reichsbrücke wurde von den Linien 16, 24 und 25 der städtischen Straßenbahnen befahren. Die Problematik mit dem Bäderverkehr bestand weiterhin.

Die Reichsbrücke II

Nachdem am linken Donauufer die Siedlungen und Betriebe zunahmen gelangte die Brücke an ihre Grenzen. Bei einer Fahrbahnbreite von nur fast acht Metern war die Gesamtlast auf der Brücke nicht mehr ausreichend. Die Wiener Stadtregie-



Vershub der alten Brücke stromabwärts, 1934.

Foto: Österr. Nationalbibliothek, 140745

ung plante einen Umbau der Brücke, nachdem 1930 Schäden am Bauwerk festgestellt wurden, welche eine Generalsanierung erforderten. Doch es kam anders, denn 1933 ordnete die Bundesregierung einen Brückenneubau an.

Ein ausgeschriebener Wettbewerb sollte die beste Lösung finden. Das Siegerprojekt, das den Vorstellungen der Stadt Wien entsprach, war eine Kettenbrücke der beiden Architekten Siegfried Theiss und Hans Jaksch. Mit nur zwei im Wasser stehenden Pfeilern sollten drei Viertel der Flussbreite überspannt werden. Die Kaibrücke ersetzte man durch den Neubau, die Inundationsbrücke wurde verbreitert und schloss direkt an den Neubau an.

Mitte: Verlegung der Gleise; Blick von der Inundationsbrücke auf die Hauptbrücke, ca. 1936.

Unten: Die Straßenbahn fährt noch über die alte Brücke, rechts im Bild liegen schon die Gleisroste für die Verbindung zur neuen Brücke.

Fotos: Wiener Linien



Belastungsprobe der alten Reichsbrücke im September 1934, vor Inbetriebnahme nach dem Verschieben. Foto: Wagner-Biro





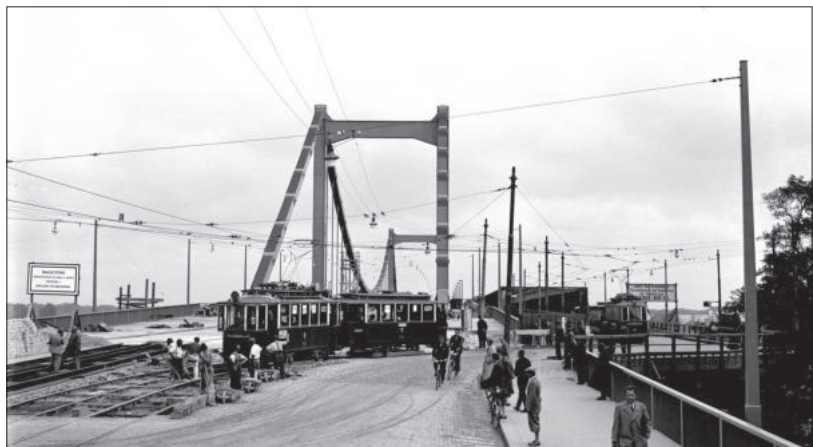
Neben der alten Reichsbrücke entstand die neue als (unechte) Kettenbrücke.

Foto: Wiener Linien, ca. 1937

Am 26. Februar 1934 war der Baubeginn der zweiten Brücke. Die alte Brücke wurde verschoben und blieb bis zur Fertigstellung der neuen Brücke in Betrieb. Der Bau der neuen Brückenpfeiler erfolgte in Senkkastenbauweise. Im Zuge der Bauarbeiten erkannte man, dass die Planer den weichen Donauboden verkannt hatten.

Der Bodenmechaniker Karl von Terzaghi war der Ansicht, dass der Boden geeignet sei, machte jedoch Vorschläge zur Änderung der Konstruktion. So wurden die Ketten direkt an den beiden Hauptträgern des stählernen Tragwerks befestigt und nicht wie ursprünglich vorgesehen in den Ankerblöcken am Donauboden befestigt. So gesehen war sie nun eine unechte Hängebrücke.

Im November 1936 begann das Absenken des Trägergerüsts, wodurch die beiden Ketten in Spannung versetzt wurden. Im Frühjahr 1937 wurden der Oberbau und die Gehsteige hergestellt. Die Eisenteile der Brücke bekamen eine dunkelgrüne Farbe.



Auch auf der stadtseitigen Rampe liegen ebenfalls schon die Gleisroste für die Verbindung zur neuen Brücke. Ein Zug der Linie 25 mit D₁-Triebwagen fährt auf die Kaibrücke. Dahinter folgt ein Zug der Linie 24.

Foto: Wiener Linien, ca. 1937

Die Brücke hatte nun eine Weite von fast 27 m und eine Gesamtlänge von 1225 m. Für den Verkehr standen ursprünglich zwei Gleise in Mittellage für die Straßenbahn, zwei Fahrstreifen neben den Gleisen, zwei auf den Gleisen, sowie auf den Außenseiten der Brücke jeweils ein Gehsteig. Die Fahrstreifen auf den Gleisen wurden später zwecks Beschleunigung der Straßenbahn entfernt.

Die Belastungsprobe fand er-

folgreich vom 1. bis 3. Oktober 1937 statt. 28 mit Ballastgewicht versehene Straßenbahnen und 84 Lastkraftwagen standen dafür auf der Brücke. Alle Messungen waren in Ordnung, sodass am 4. Oktober ein Zug der Linie 16 die Brücke passieren durfte. Die Betriebsaufnahme der Straßenbahn über die Brücke erfolgte erst am nächsten Tag, der Autoverkehr musste bis zur Eröffnung warten.

Die offizielle Brückeneröffnung



Züge mit großen Wagen bei der Haltestelle in der Lassallestraße vor dem Mexikoplatz.

Foto: Wiener Linien

fand dann am 10. Oktober 1937 unter Anwesenheit lokaler und bundesweiter politischer Prominenz statt. Die Eröffnung als auch der Bau der Brücke wird in einigen Medien als austrofaschistische Propaganda beschrieben. Das war eben die damalige Zeit mit der autoritären Diktatur des Ständestaates. Bis heute hat sich nur die Parteifarbe geändert. Die dazugehörenden, agierenden

Personen müssen wir ja sogar täglich in den Mainstream-Medien ertragen.

Bereits im Sommer 1938 profitierten die Wiener von der neuen Brücke, da nicht mehr bei der Vorgartenstraße umgestiegen werden musste. Ab Eröffnung der Brücke konnten alle großen Straßenbahnwagen die Brücke benutzen. Die Fahrgäste konn-

ten nun von der Inneren Stadt direkt bis Kaisermühlen, Stadlau oder Kagran befördert werden.

Viele Linien mit unterschiedlichsten Fahrzeugtypen rollten seit der Eröffnung über die Brücke. Beim Bäderverkehr an den Wochenenden kamen noch teilweise Sonderlinien dazu, um den Fahrgastandrang zu bewältigen.



Ein Dreiwagenzug der Linie C fährt auf der Reichsbrücke nach Kaisermühlen. Links im Bild ist die Franz-von-Assisi-Kirche.

Foto: Sammlung Peter Bader

Bäderverkehr über die neue Reichsbrücke - Fotos: Wiener Linien.





Dreiwagenzüge auf der Reichsbrücke in Richtung Zentrum. Man beachte die Anzahl der Garnituren und die Dichte der Zugfolge.
Foto: Peter Schmied

Die Reichsbrücke war eine der wenigen Brücken, die beim Abzug der deutschen Truppen nicht gesprengt wurde. Das Warum war noch jahrelang ein Rätsel. Nach Hinweis eines Widerstandskämpfers konnten noch etliche Sprengladungen und Zündvorrichtungen in der Brücke gefunden und geborgen werden.

Am ersten Jahrestag der Befreiung Wiens, dem 11. April 1946 wurde die Reichsbrücke im Auftrag der Stadtverwaltung in Brücke der Roten Armee umbenannt. Zusätzlich errichtete man am Mexikoplatz bei der Brückenauffahrt einen Obelisken mit der zweisprachigen Inschrift in Deutsch und Russisch „DEM HELDENHAFTEN GARDE-LANDUNGSTRUPP UND DEN MATROSEN IN DANKBARKEIT DAS BEFREITE WIEN“. Nach dem Abzug der Besatzungstruppen kam es 1955 zum Abbau des Obelisken. Im Juli 1956 erfolgte die Rückbenennung in Reichsbrücke.

In der Nachkriegszeit fielen zwischen 1946 und 1952 notwendige Sanierungs- und Instandhaltungsarbeiten an der Haupt- und Inundationsbrücke an. Zwischen 1958 und 1960



Mitte: Ein Zweiwagenzug der Linie 16 mit der Brustwandtafel „Brücke der Roten Armee“.

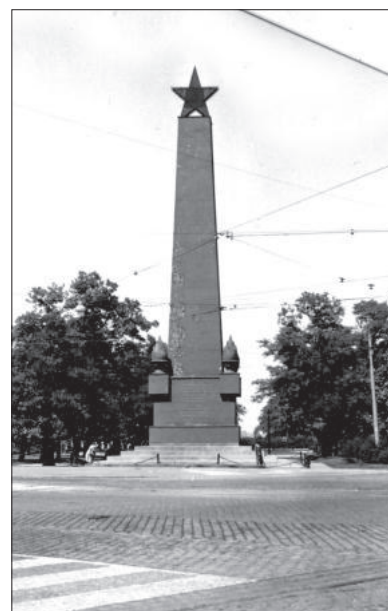
Unten: Der Obelisk am Mexikoplatz

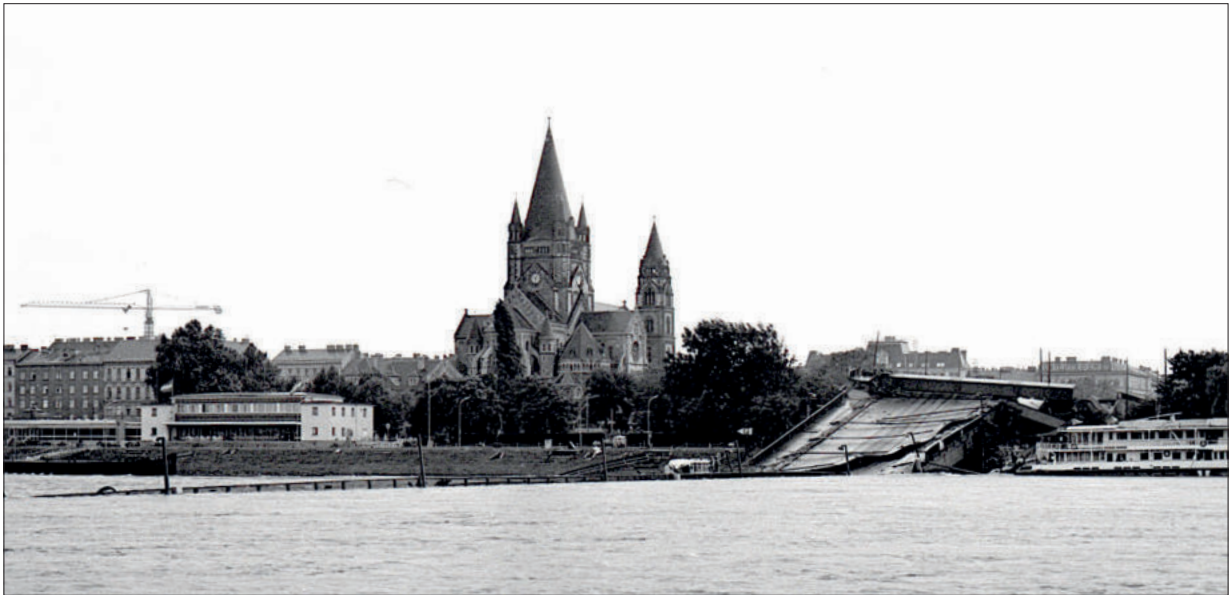
Fotos: Egbert Leister, 27.7.1956

wurde das ursprünglich verlegte Holzstöckelpflaster durch Granitpflaster getauscht, wodurch sich eine zusätzliche Last für die Brücke ergab.

Auf Grund der noch schwachen privaten Motorisierung nach dem Krieg erlebte der Bäderverkehr nochmals eine Blütezeit.

Im Herbst 1975 wurde das Projekt der Brückensanierung begonnen. Grund dafür waren die festgestellten Mängel bei der Überprüfung der Reichsbrücke. Eine Ausschreibung der Gemeinde Wien war in Arbeit, aber zu spät.





Die eingestürzte Reichsbrücke mit dem Gelenkbus der Wiener Verkehrsbetriebe.

Foto: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 1.8.1976

Am 1. August 1976, ca. 4:53 Uhr stürzte die Hauptbrücke der Reichsbrücke in die Donau. Die Kai- und die Inundationsbrücke hielten Stand und blieben erhalten. Die Hauptbrücke brach in drei Teile. Die äußeren Teile hingen schräg ins Wasser, der Mittelteil fiel in die Donau. Durch das zeitlich frühe Ereignis waren nur wenige Menschen auf der Brücke unterwegs. Ein Gelenkbus (8084 – Linie 26A) der Wiener Verkehrsbetriebe befand sich zum Zeitpunkt des Einsturzes auf der Hauptbrücke und stürzte mit dieser ins Wasser. Der Bus und der Fahrer, welcher mit dem Schrecken da-



Die Bruchstelle bei der Kai- und Inundationsbrücke (Mitte) und bei der Inundationsbrücke (unten).

Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 1.8.1976





Der Gelenkbus der Wiener Verkehrsbetriebe in der Donau. Der Bus wurde geborgen und war nach den Reparaturen wieder im Einsatz. Er steht heute im Verkehrsmuseum der Wiener Linien.

Foto: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 1.8.1976

vonkam, wurden später geborgen. Trotzdem gab es mit dem Lenker eines Klein-LKWs ein Todesopfer.

Vor dem Einsturz hatten noch zwei Straßenbahnzüge (4750 + 1016 – Linie 25 und 4753 + 1037 – Linie 26) aus dem Bahnhof Vorgarten die Brücke passiert.

Der Schiffsverkehr kam im Bereich Wien auf der Donau wochenlang zum Stillstand. Der Bahnverkehr war durch die Unterbrechung der Donauuferbahn beeinträchtigt. Beim Oberflächenverkehr konnte man sich durch Umleitungen und Ersatzrouten behelfen.

Über die Einsturzursache und die politischen Folgen wird in diesem Artikel nicht eingegangen.

Die Bergung der Brücke dauerte bis in den Jänner 1977.

Brückenschau-Tourismus am damaligen Überschwemmungsgebiet.

Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 1.8.1976



Begutachtung und Sicherung der Fahrleitung der Donauuferbahn.

Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 1.8.1976



Die ersten Stunden nach dem Einsturz waren chaotisch, dann aber wurde rasch improvisiert. Zwischen Kaisermühlen und Stadlau bzw. Kagrau wurde mit M-Garnituren ein Notverkehr eingerichtet, an dem auch die beiden E₁/c₂-Garnituren am 1. August mitspielten. Sie wurden jedoch nachts in den Bahnhof Vorgarten rückgeführt. Die M-Garnituren fuhren anfangs ohne Brustwandtafeln, da diese erst angefertigt werden mussten.

Man reaktivierte den seit 6. Juli 1976 gesperrten Bahnhof Kagrau, wo die erst am 30. Juli komplett abgetragene Fahrleitung wieder montiert werden musste. Die nur eingleisig von Floridsdorf nach Kagrau befahrbare Donauefelder Straße wurde durch Einlegen zweier Weichen ab 10. August wieder in Richtung Floridsdorf befahrbar gemacht.

Ein Zug der Linie 26 biegt von der Schüttaustraße in die Wagrame Straße ein. Im Hintergrund die Sperre der Reichsbrücke.

Foto: Peter Bader, 1.8.1976



Spontaner SEV mit Bussen in der Schüttaustraße.

Foto: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 1.8.1976



Linie 26 mit einem der zwei E₁/c₂-Züge aus dem Bhf. Vorgarten am Schüttauplatz.

Foto: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 1.8.1976



Links: Die bereits teilweise abgebaute Fahrleitung im Bhf. Kärnten.



Rechts: Ein Zug der Linie 25 biegt von der Wagramer Straße in die Schüttaustraße ein.

Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 1.8.1976



Mitte: Linie 25 mit einem Zwei-wagenzug in der Haltestelle bei der Kreuzung Schüttaustraße/Wagramer Straße. Die Garnitur wird nach rechts abbiegen, der Bogen nach links führt zur Reichsbrücke.

Unten: Gemeinsame Endstelle der Linien 25 und 26 am Schüttauplatz, links das Expedit.

Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 1.8.1976



Der Bau der Verlängerungsstrecke der Linie 25 von Kagran nach Leopoldau wurde beschleunigt, dass sie bereits am 18. September 1976 in Betrieb genommen werden konnte.

In Leopoldau bestand dann die Möglichkeit von der Straßenbahn auf die S-Bahn umzusteigen.

Auf der Strecke waren die Schienen und die Fahrleitung fertiggestellt. Die angrenzende Infrastruktur musste noch baulich vollendet werden.

Damals war das aus der Not heraus, heute sind Eröffnungen auf Baustellen Standard.



Die Trasse der Strecke nach Leopoldau, rechts die Wagramer Straße. Foto: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 17.9.1975

Mitte: Am 5.9.1976 ist die Schleife in Leopoldau noch eine Baustelle.

Unten: Der geschmückte Eröffnungszug M 4071 mit m₃ 5328 in der Haltestelle Kagraner Friedhof. Rechts ist noch ein Gleis der bisherigen Schleife erkennbar.

Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film





Der Eröffnungszug in der Endstelle Leopoldau.

Foto: Peter Macho, 18.9.1976

Stadtseitig gab es ebenfalls Maßnahmen. Die Linie B und Bk wurden zur Reichsbrücke/Mexikoplatz gekürzt und teilweise mit schaffnerbesetzten Triebwagen betrieben.

Die Linie T erhielt an Stelle der L3-C3/4 Garnituren E₁ mit c₃ für die Verstärkung am Ring.

Die Linie 25, betrieben aus dem Bahnhof Vorgarten, verkehrte am 1. August mit einigen Zügen vom Praterstern zur Stadlauer Brücke und wurde ab mittags eingestellt.

Die Linien 25K und 25R waren bis Inbetriebnahme der Notbrücke eingestellt.

Die vom Bahnhof Vorgarten betriebene Linie 26 verkehrte von der Oberen Donaustraße (provisorische Endstelle statt Schwedenplatz) mit abwechselnder Destination wie Elderschplatz, Stadlauer Brücke und Vorgartenstraße.

Ein Zug der Linie 26 mit E₁ 4489 und c₂-Beiwagen am Mexikoplatz, 8.9.1976.

Foto: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film



Ein Zug der Linie 26 mit E₁ 4496 und c₂ 1032 verlässt am 6.9.1976 die Schleife Elderschplatz.

Foto: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film





Ein Zug der Linie B mit Triebwagen E₁ 4736 fährt von der Lassallestraße in die Bäderschleife bei der Reichsbrücke.
Foto: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 8.8.1976

Der Bau zweier Notbrücken wurde von der Gemeinde Wien beschlossen. Eine diene nur der Straßenbahn, die andere dem Individualverkehr. Noch im August begann das Bundesheer mit Hilfe von Privatfirmen den Bau. Die Notbrücken wurden stromaufwärts von der eingestürzten Hauptbrücke errichtet und nördlich der Donau mit der unbeschädigten Inundationsbrücke verbunden. Die Montage erfolgte rasch und schon am 4. Oktober begannen umfangreiche Belastungsproben. 23 Triebwagen der Type B



Mitte und unten: Die stadtseitige Rampe der Ersatzbrücke.
Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 7.9.1976





Die B-Triebwagen warten auf der Inundationsbrücke auf die Beladung mit den Sandsäcken, die als Balast dienen sollen.
Foto: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 6.8.1976

und der BH 6371 fanden hierfür Verwendung. Mit Betriebsbeginn am 16. Oktober konnte der Straßenbahnverkehr über die Notbrücke aufgenommen werden. Aus Sicherheitsgründen durften nur Züge mit automatischen (geschlossenen) Türen eingesetzt werden.

Es verkehrten wieder folgende Linien über die Brücke: B, BK, 25, 25K, 25R und 26. Ab 1. März 1981 nur mehr die Linie 22 (Praterstern – Kaisermühlen). Eingestellt: B/BK, 25K und 25R.

Der Bahnhof Kagran wurde mit Inbetriebnahme der Ersatzbrücke wieder geschlossen.



Mitte und unten: Die Belastungsprobe mit 24 Triebwagen.
Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 6. und 8.10.1976





Ein Zug der Linie 25 hat die Kreuzung mit der Engerthstraße passiert und fährt auf die stadtseitige Rampe der Ersatzbrücke.
Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 5.12.1976



Mitte und unten: Züge der Linie 25 auf der stadtseitigen Rampe auf der Fahrt zum Praterstern.



Links: Zwei Züge begegnen einander auf den Ersatzbrücken.

Linie BK mit E₁ 4735 auf der Ersatzbrücke in Fahrtrichtung Stadt.

Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 5.12.1976



Mitte: Für die Straßenbahn gab es pro Fahrtrichtung eine separate Brücke. Linie BK mit E₁ 4849 fährt am 5.12.1976 nach Kaisermühlen.

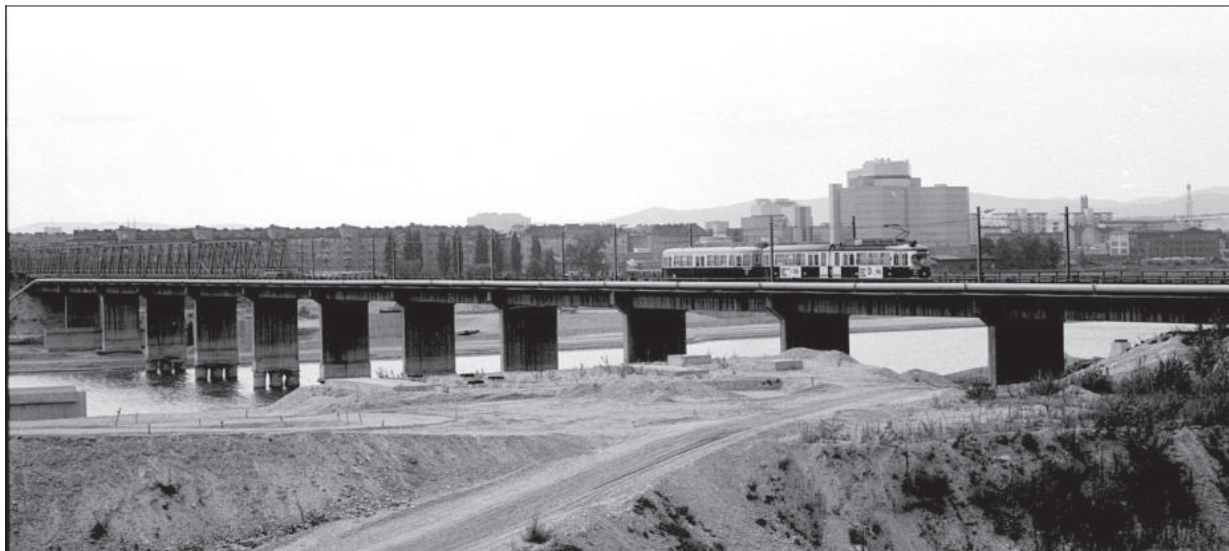
Triebwagen E₁ 4684 auf der Linie 25R wird über den Praterstern hinaus die Praterstraße, die Aspernbrücke, dann letztendlich den Ring und Kai befahren. Im Hintergrund die UNO-City.

Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film





Ein Zug der Linie 26 biegt von der Ersatzbrücke auf die intakte Inundationsbrücke ein (Erstes Provisorium).
Foto: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 5.12.1976



Mitte: Eine E₁/C₂-Garnitur fährt über die Neue Donau auf der Betonbrücke, dem zweiten Provisorium ab 21.6.1978.

Unten: Ein Zug der Linie 22 in der Haltestelle gegenüber der Schüttaustraße. Im Hintergrund treibt sich bereits der „Straßenbahnkiller“ U-Bahn herum. Mit der U-Bahneröffnung nach Kagran am 3.9.1982 wird die Straßenbahn über die Ersatzbrücke Geschichte sein.

Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 24.8.1982



Bis auf zwei Ausnahmen gestaltete sich der Straßenbahnverkehr über die Notbrücke problemlos. Am 9. November 1979 beschädigte ein Schwertransporter die Ersatzbrücke, worauf das Gleis I gesperrt wurde. Vom Bahnhof Vorgarten wurde spontan am anderen Gleis mit den MH 6312 (ex M 4041), MH 6317 (ex M 4080), gekuppelt mit MH 6319 (ex M 4083) ein Notverkehr eingerichtet. Nach Überprüfung der Brücke konnte wieder der Verkehr auf beiden Gleisen aufgenommen werden. Wegen eines medizinischen Notfalls des Fahrers stürzte am



Was alles möglich war! So wurde mehrere Stunden gefahren, alles mit Hilfstriebwagen. Foto: Hans Heinz Heider, 9.11.1979

30. Dezember 1979 der auf Linie 26 fahrende E₁ 4557 auf der Kagraner Seite in einer Rechtskurve um. Der Beiwagen c₂ 1018 kam in Schräglage zum Stillstand. 4557 wurde auf Grund der massiven Schäden als erster E₁-Triebwagen ausgemustert.



Mitte: Der bei der Abfahrt von der Ersatzbrücke umgestürzte E₁ 4557. Foto: Peter Bader

Unten: Beide verunfallte Wagen in der Zentralwerkstätte der Wiener Linien. Die massiven Beschädigungen am Triebwagen rechtfertigten die Verschrottung. Der Beiwagen wurde repariert.

Fotos: Alfred Koranda/Archiv Bahn im Film, 27.9.1980



Bei der Planung der neuen Reichsbrücke wurde der Straßenbahnverkehr verworfen. Stattdessen wurde bereits die Führung der U-Bahnlinie U1 in Hohlkästen unter den Autofahrbahnen konzipiert.

Der Bau der Reichsbrücke III wurde am 9. Jänner 1978 begonnen und am 8. November 1980 eröffnet.

Der Straßenbahnverkehr erfolgte noch über die Ersatzbrücke bis zum 3. September 1982. An diesem Tag wurde die U-Bahnlinie U1 bis Kagran eröffnet. Damit war der Straßenbahnbetrieb in der Lassallestraße, über die Reichsbrücke nach Kagran, bzw. in der Schüttaustraße zum Schüttauplatz Geschichte. Am selben Tag wurde auch der Betriebsbahnhof Vorgarten aufgelassen.

Der einzige Wermutstropfen war der zweigleisige Ausbau der Donaufelder Straße wegen der Neuordnung des öffentlichen Verkehrs jenseits der Donau.

Die Ersatzbrücken konnten mehrfach weiter verwendet werden.

Als Folge des Einsturzes der Reichsbrücke mussten nach genauen Überprüfungen bald auch die Floridsdorfer Brücke und Philadelphiabrücke gesperrt und neu gebaut werden.



Beide Fotos: Bau des U1-Rampentunnels von der Lassallestraße zur neuen Reichsbrücke.

Fotos: Alfred Koranda/
Archiv Bahn im Film, 14.5.1981





Oben: Die neue Reichsbrücke - eine eintönige, aber hochmoderne Spannbetonbrücke.

Foto: Peter Mattersdorfer, 9.6.2004

Unten: Nach 30 Jahren, am 1.8.2006 veranstaltete der damalige Museumsleiter, Prof. Harald Marincig mit dem „Reichsbrücken-Autobus“ eine Erinnerungsfahrt. Foto: Christian Pühringer



