

## DIE GOLDENE 4

Localbahnmuseum – Tiroler MuseumsBahnen, Innsbruck

von Andreas Rauchegger



Ein farbenprächtig renoviertes und voll funktionstüchtiges Vehikel, das in der Remise des *Innsbrucker Localbahnmuseums* zu besichtigen ist, ruft die Anfänge der örtlichen Straßen- und Lokalbahnhistorie in Erinnerung. In dem langgezogenen Wagenschuppen, dessen Fassade im Originalzustand erhalten ist, steht es inmitten anderer schienengebundener Zeitzeugen - jederzeit startbereit zu einer nostalgischen Rundfahrt, auf der die Fahrgäste im stilvollen Ambiente des historischen Interieurs vergangene Zeiten Revue passieren lassen können. Das Vehikel trägt die goldene Nr. 4. Sinnbildlich steht diese Chiffre für eine sich um 1900 mit zunehmendem Tempo vollziehende soziale und wirtschaftliche Verflechtung unserer Landeshauptstadt mit der nicht weniger berühmten Salzstadt Hall in Tirol. Ebenso ist sie ein Symbol für das Zeitalter der Elektrifizierung, im antiquierten Wortlaut *Elektrisierung* genannt, einer Begleiterscheinung der industriellen Revolution.



Doch noch ehe die Nr. 4 ihre Linie unveränderlich über Jahrzehnte behauptet hat, waren auf der von ihr befahrenen Strecke schon fast zwanzig Jahre Lokalbahngeschichte geschrieben worden. Den Beginn markiert die „Eröffnung der Localbahn Innsbruck-Hall“, welche der *Tiroler Grenzboten* am 10. Mai 1891 für den 16. des Monats ankündigte. Ausführlicher informierten die *Innsbrucker Nachrichten* am 1. Juni 1891 über das Ereignis - und mit einleitender Verwunderung: „Nun ist die Verbindung zwischen Innsbruck und Hall mittels Trambahn doch Thatsache geworden“. Da mehr als ein Jahr an der Umsetzung gearbeitet wurde, hegte man schon Zweifel daran, ob das Bauprojekt jemals einen Abschluss finden würde. Jedenfalls „verließ der erste fahrplanmäßige Zug um 6 Uhr 3 Min. früh die Ausgangsstation Berg-Isel. Der Zug bestand aus der Locomotive und 3 Waggons, die sämtliche mit Fähnchen, Reisig und Blumen zierlich geschmückt waren.“ Erwähnt wird auch die Abbildung des Tiroler Adlers auf der Außenseite der Waggons. Nur eine Handvoll Zuschauer goutierten die Jungfernfahrt von ihren Fenstern aus, und auch einige „[...] krachende Pöller [begrüßten] den Zug“.



Von Mühlau ging es dann über die Haller Au hinunter nach Hall, vorbei an den Dörfern Arzl, Rum und Thaur. Nach vierminütiger Rast am Endziel kehrte das dampfende Gespann gemächlich nach Innsbruck zurück. Erst beginnend von der Innbrücke „[fuhr] der Zug tatsächlich durch ein Spalier von Zuschauern [...]“. Von allen anderen Verkehrsteilnehmern forderte die k. k. Statthalterei in Hinkunft prinzipielle Rücksichtnahme ein. Beispielsweise sollten Fuhrwerke nicht auf den Geleisen der Trambahn fahren, hatte das Überqueren ebendieser möglichst rasch zu erfolgen und wurde die Lagerung von Kisten oder Körben auf der Spur verboten. Interessant auch die Notiz in der Zeitschrift *Neue Tiroler Stimmen* vom 5. April 1902, nach welcher die Betreiber dieser Straßenbahn „entgeltlich von der Saline zum Zwecke der Freihaltung der Geleise von Schnee und Eis sogenanntes ‚Fabriksalz‘“ bezogen haben.



Schon 1893 war laut *Brixener Chronik* (vom 6. Juni) den „Concessionären der Localbahn Innsbruck-Hall [...] vom Ministerium des Innern die Bewilligung zur Erfindung einer Actiengesellschaft unter der Firma ‚Localbahn Innsbruck-Hall i. T.‘ mit dem Sitze in Innsbruck ertheilt worden.“ Ebendiese bestimmte Zeitpläne und Fahrpreise und nahm bald nach 1900 die „Elektrisierung der Dampftramwaylinie Innsbruck-Hall“ in Angriff, wie ein Beitrag im *Allgemeinen Tiroler Anzeiger* vom 1. Mai 1908 verrät. Des Weiteren geht daraus hervor, dass „das Ansuchen der Localbahn Innsbruck-Hall um die Genehmigung zur Anbringung von Rosetten für Zwecke

der elektrischen Stadtbahn an städtischen Gebäuden“ bewilligt wurde. Aus demselben Anzeiger vom 12. November 1909 erfuhren die Fahrgäste, dass „das Fahren auf der Elektrischen und auf der Localbahn Innsbruck-Hall“ empfindlich teurer werde. Begründung: „Die Localbahn Innsbruck-Hall i. T. hatte in den letzten Jahren große Auslagen infolge der Elektrisierung, des Baues der Straßenbahn und der Remise; sie mußte eine große Anzahl von Motorwagen, Anhängewagen usw. usw. anschaffen.“

Im Jahr 1909 kommt auch der sogenannte *Haller Triebwagen* mit der goldenen Nr. 4 ins Spiel, dessen Glanzzeit erst am 8. Juni 1974 mit der Stilllegung dieser Linie beziehungsweise der Demontage des Meterspurnetzes aufgrund von Straßenbauprojekten endete. Korrekterweise ist zu sagen, dass die Linie 4 fallweise noch bis nach 1980 im Hilfseinsatz war. Gerne verrät der Obmann der *Tiroler MuseumsBahnen*, Hans Kieblinger, bei einer Führung interessante Details zur Laufbahn des Oldtimers. Fündig wird man dazu auch im hauseigenen Journal mit dem Titel *Local- und Straßenbahnen im alten Tirol*, das als Führer durch die „Localbahngeschichte und die Fahrzeugsammlung der Tiroler MuseumsBahnen“ dient, oder auf der Website [www.tmb.at](http://www.tmb.at). Der Museumsverein wurde 1983 mit dem Ziel gegründet, die damals schon fast 100-jährige Geschichte bezogen auf das historische Tirol aufzuarbeiten. Zu diesem Zweck wurden repräsentative Fahrzeuge gesichert und zu neuem Leben erweckt, sowie eine Foto- und Archivadokumentation gestaltet. Hervorzuheben ist, dass neben Achensee-, Zillertal- oder Karwendelbahn auch die Ableger in Südtirol und im Trentino vorgestellt werden, so die Rittnerbahn, Grödnerbahn, Tauferererbahn, Malè-Bahn oder Fleimstalbahn.



Doch zurück zur „goldenen 4“: Gefertigt hat diese Zugmaschine 1909 die *Grazer Waggon- und Maschinen-Fabriks-Actiengesellschaft – vormals Joh. Weitzer*. Insgesamt acht Triebwagen (TW Nr. 1-8) dieses Typs wurden angeschafft, und „sie waren ursprünglich (...) – entsprechend der weitgehend ebenen Linie nach Hall – mit nur zwei Motoren zu je 50 PS ausgerüstet. Bereits 1933 erhielt der TW 4 vier Motoren für Versuche zur Elektrifizierung der Mittelgebirgsbahn.“ Sein Leergewicht beträgt 18,5 Tonnen und die Länge 11,95 Meter. Vorgesehen sind je 30 Steh- und Sitzplätze sowie zwei integrierte Führerstände. Und nicht zu vergessen die Beiwagen, ursprünglich in dunkelgrüner Ausführung, von denen ebenfalls eine Tranche im Originalfarbton – zur gemeinsamen Ausfahrt – hergerichtet wurde. „Bereits ab 1909 wurden die Haller Beiwagen für den elektrischen Betrieb adaptiert (elektrische Beleuchtung und Heizung, Druckluftbremse statt Vakuumbremse)“, wobei gleichzeitig das äußere Erscheinungsbild in Rot-Weiß umgestaltet wurde.



Und dies sind auch die dominierenden Außenfarben von Triebwagen 4, der im Rahmen eines Langzeitprojektes - mit einigen Kompromissen zugunsten aktueller Sicherheitsnormen - die alte Wagenkasten-Optik mit Holzlattung zurückerhalten hat. Unter Einbindung mehrerer lokaler Firmen wurde die Instandsetzung von einem Team der *Tiroler MuseumsBahnen* 1986 begonnen, wobei fortlaufend Wartungsarbeiten notwendig sind. Museumsbesucher können das Fahrzeug betreten und den Retro-Look auf sich wirken lassen: Ins Auge fällt die Dominanz von poliertem Eschenholz und Messing. Aus letzterem sind sämtliche Beschläge



gefertigt. Ein weiteres reizendes Gestaltungsmittel sind die dunkelbraunen Zierleisten, die Fenster und Schiebetüren betonen. Sie finden bei den Sitzgarnituren ebenfalls Anwendung und unterstreichen die außergewöhnliche Gesamtwirkung. Beachtenswert auch die gedrehten Beine der Sitzbänke und die stilvolle Beleuchtung. Während auf die Wiederanbringung der Gepäcknetze verzichtet wurde, ist die Glocke mit Schnurzug, die der Schaffner in jedem Abteil zur Abfahrt händisch auslösen kann, ein weiteres kleines Highlight.

Bevor die goldene Nr. 4 die Remise mit Obmann Hans Kieblinger an Bord verlässt, gebührt ihm mein herzlicher Dank für seine Auskunft und Hilfsbereitschaft - wie ebenso dem Pressereferenten Mag. Werner Duschek für die Organisation. Abschließend darf nochmals darauf hingewiesen werden, dass sich diese Schau aus zahlreichen, lokal verorteten Kulturgeschichten in der Europaregion Tirol zusammensetzt. Im Kern geht es um die Mobilitäts- und Technikgeschichte auf Schienen seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert. Die gestalterische Umsetzung mit ihrem Fokus auf das historische Tirol gewährt einen Zugang zur Thematik, welcher ansonsten in der tirolensischen Museumslandschaft, mit Ausnahme der großen Landesmuseen, kaum vertreten ist.

**Öffnungszeiten:** jeweils Samstag 9:00 – 17:00 Uhr

☒ 2020/21 laufend Änderungen wegen Covid-19-Bestimmungen, siehe Website.

**Kontakt:**

LOCALBAHNMUSEUM  
Tiroler MuseumsBahnen  
A-6020 Innsbruck , Pater-Reinisch-Weg 4  
Tel.: +43 (0)664 1116001 (Herr Andreas Lassnig)  
Mail: [office@tmb.at](mailto:office@tmb.at)  
<http://www.tmb.at/>

---

© Land Tirol; Dr. Andreas Rauchegger, Text und Abbildungen

Abbildungen:

- 1 - Detailfoto Triebwagen Nr. 4
- 2 - Remise des Innsbrucker Localbahnmuseums
- 3 - 8 Triebwagen Nr. 4, Außen- und Innenansicht, Detailfotos

**Empfohlene Zitierweise:**

Rauchegger, Andreas: Die goldene 4, Localbahnmuseum – Tiroler MuseumsBahnen, Innsbruck. 2021.  
Online unter: <https://www.tirol.gv.at/kunst-kultur/kulturportal/museumportal/> (Zugriff am: .....