Die Geschichte der Innsbrucker Verkehrsbetriebe

unter besonderer Berücksichtigung der Straßenbahn

Von Fr. Hettinger

Es soll kein Zufall sein daß im STRASSENBAHN-MAGAZIN nach der Geschichte der Freiburger nun ein Beitrag über die Insbrucker Straßenbahn erscheint. Die Stadt Freiburg gehörte von 1368 — 1805 zum Hause Habsburg. Beide Städte haben vor Jahren Partnerschaft geschlossen und es hat sich daraus, wie nicht anders zu erwarten war, eine enge Freundschaft entwickelt. Wichtige Einnahmequelle ist bei beiden Städten der Fremdenverkehr. Während Freiburg als Tor zum Schwarzwald gilt, ist Innsbruck als Einzugsgebiet für die Tiroler Alpen bekannt.

Innsbruck, wohl eine der schönsten Städte der Welt, ist die Hauptstadt Tirols, Sitz der Landesregierung und einer Universität. Am Nordrand durchfließt der Inn die Stadtviertel, während die Sill vom Brenner herunter die östlich gelegenen Stadtteile Amras und Pradl vom Stadtkern trennt und schließlich in den Inn mündet. Im Norden wird die Stadt beherrscht durch das wilde Kalkgebirge des Karwendel. Die Altstadt mit ihren mittelalterlichen Bürgerhäusern ist noch weitgehend erhalten. Durch ihre dominierende Lage im Inntal und als Ausgangspunkt der Brennerstraße nach dem Süden erhielt die Stadt schon im Mittelalter eine große Bedeutung, die durch das Aufleben des Alpinismus und später des Skisports sowie des anschwellenden Fremdenverkehrsstromes aus allen Kontinenten zu ihrer heutigen Größe geführt hat.

Im Jahre 1858 wurde die Eisenbahnlinie von Innsbruck nach Kufstein eröffnet, 1867 erfolgte die Fertigstellung der Brennerbahn, 1884 die Arlbergstrecke und schließlich 1912 die Mittenwaldbahn. Diese Verbindungen brachten der Stadt naturgemäß einen starken Fremdenverkehr sowohl im Sommer als auch im Winter durch die aus aller Welt herbeiströmenden Skifahrer, die in der Umgebung ein einmaliges Sportgebiet vorfinden.

Die Entwicklung der Innsbrucker Verkehrsbetriebe ist sehr interessant. Der Betrieb hat heute ein Straßenbahnnetz mit zwei innerstädtischen Straßenbahnlinien und zwei Überlandlinien, drei Obuslinien, elf Omnibuslinien, die Hungerburg-Standseilbahn, die Nordketten- und Patscherkofel-Großkabinenseilschwebebahnen, die Stubaitalbahn, die Muttereralmkleinkabinenbahn und einen Skilift. Der Bogen dieses Verkehrsbetriebes ist durch die verschiedenen Betriebszweige außergewöhnlich weit gespannt. Hier soll jedoch im wesentlichen nur die Straßenbahn beschrieben werden.

Die Eisenbahnverbindung von Innsbruck nach der 10 km innabwärts gelegenen Stadt Solbad Hall durch die Westbahn war durch die langen Zugintervalle für den Fremdenverkehr unzureichend. So kam recht bald der Plan zur Erbauung einer Lokalbahn auf. Nach Gründung der A.G. Lokalbahn Innsbruck Hall in Tirol (L. B. I. H. i. T.) und dem Bau der Strecke konnte der Betrieb der 12,1 km langen meterspurigen Lokalbahn am 1. Juni 1891 von Berg Isel — Innsbruck — Solbad Hall eröffnet werden. Zur Betriebseröffnung standen 6 Dampflokomotiven, erbaut bei Krauss in Linz, sowie

Scan: www.strassenbahn.tk

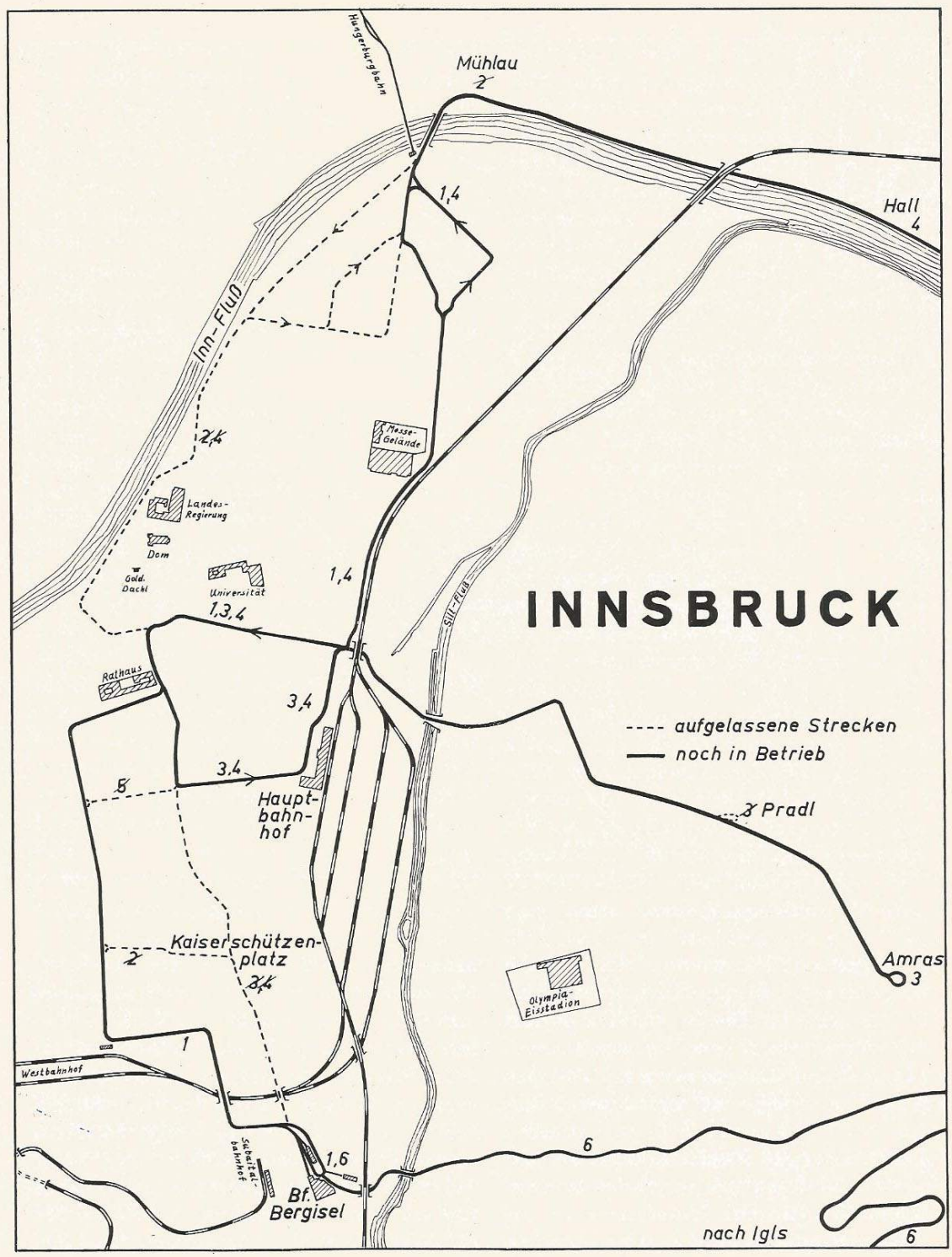
18 kleine Personenwagen nebst einigen Arbeitswagen zur Verfügung. Zur Unterstellung der Lokomotiven und Wagen erbaute die Gesellschaft an der Endstelle Berg Isel einen Lokomotivschuppen und eine Halle mit Werkstätten zur Wartung der Fahrzeuge. Da der Betrieb in den folgenden Jahren verstärkt werden mußte, kamen 1895 nochmals 5 Personenwagen und 1900 die Lokomotiven 7 — 9 zum Einsatz.

Schon bald darauf regte sich auch nach dem Kurort Igls am Fuße des Patscherkofels ein echtes Verkehrsbedürfnis, so daß am 26. Juni 1900 die Lokalbahn Berg Isel — Igls mit 8,4 km Streckenlänge eröffnet wurde. Die Betriebsabwicklung erfolgte durch die L. B. I. H. i. T., Eigentümerin war die „Innsbrucker Mittelgebirgsbahn" (IMB). Die bei Betriebseröffnung vorhandenen Lokomotiven 1 — 2 reichten jedoch nicht aus, so daß im folgenden Jahr eine weitere Lokomotive nachbeschafft werden mußte. Zur Personenbeförderung dienten die Personenwagen 101 — 112, die im übrigen in ihren Abmessungen genau den Wagen der Haller Lokalbahn entsprachen. Die Streckenführung der Mittelgebirgsbahn, einer typischen Bergbahn, ist landschaftlich reizvoll. In zahlreichen Serpentinen schraubt sich die Bahn durch den tiefen Wald auf den Innsbruck südlich vorgelagerten Mittelgebirgskamm hoch und überwindet bis Igls einen Höhenunterschied von 300 m.

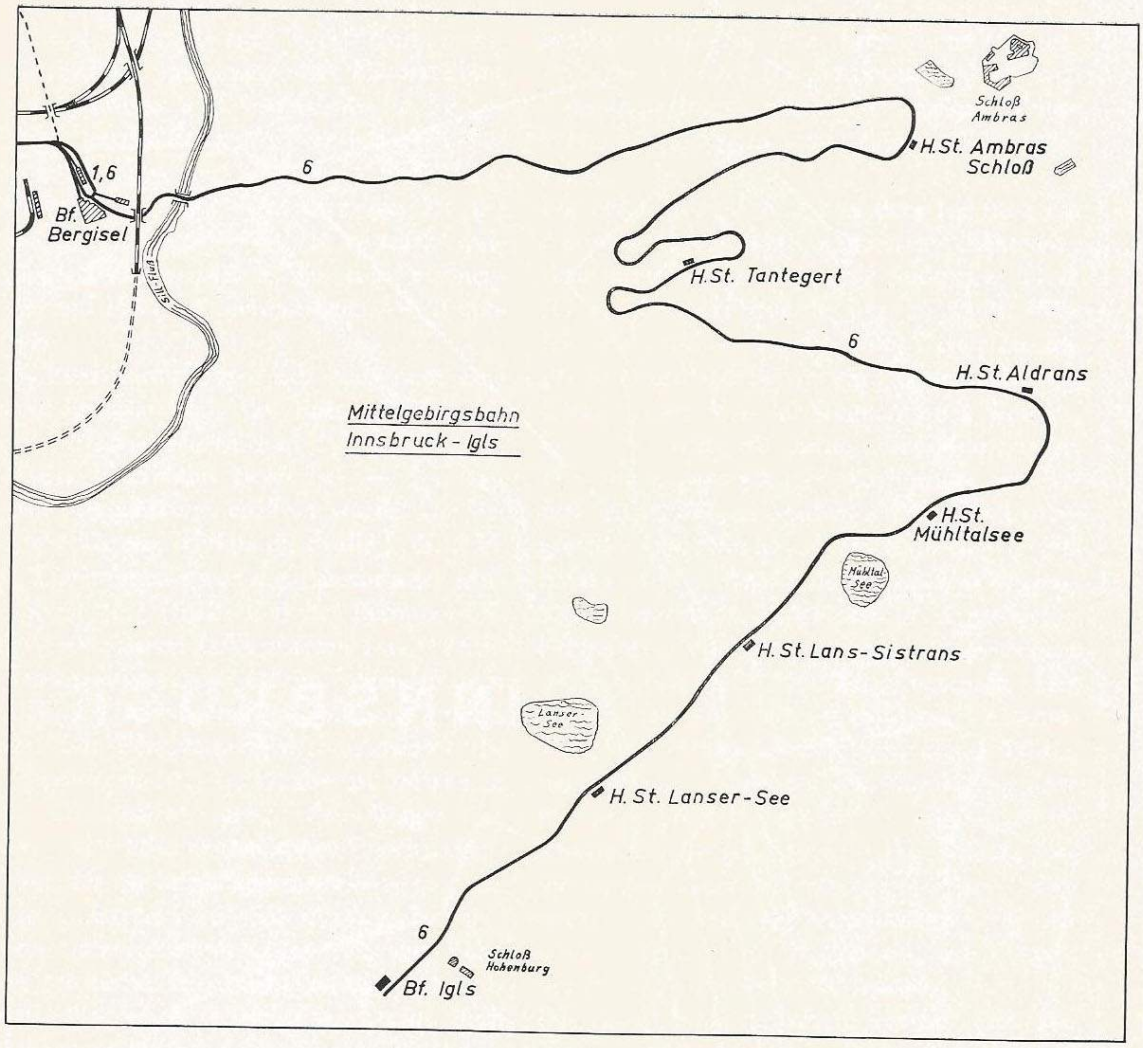
Obwohl die Lokalbahn nach Solbad Hall mitten durch die Stadt führte, konnte durch die langen Zugabstände auf die Dauer keine befriedigende Lösung erreicht werden, so daß die Stadtgemeinde den Bau von Straßenbahnlinien erwog. Durch die Eingemeindung von Wilten und Pradl im Jahre 1904 wurde das Stadtgebiet erheblich erweitert. Im selben Jahr konnte mit dem Bau der Straßenbahnlinien begonnen werden, nachdem 1903 mit der Lokalbahn die Vertragsabschlüsse zustande kamen. Ebenfalls im Jahre 1904 konnte das landschaftlich einmalige Stubaital mit der meterspurigen, elektrischen Stubaitalbahn für den Fremdenverkehr erschlossen werden. Die Betriebsaufnahme nach Fulpmes erfolgte mit 3 vierachsigen Triebwagen, 6 Beiwagen sowie einigen Güterfahrzeugen.

Die Straßenbahnlinie 1 von Berg Isel über die Andreas-Hofer-, Maria-Theresien-, Museum-, Brunecker Straße nach dem Südtiroler Platz (Hauptbahnhof) konnte am 15. Juli 1905 feierlich eröffnet werden, die Weiterführung der Linie erfolgte bereits am 18. November bis Claudiaplatz. Von der Waggonfabrik Weitzer, Graz, wurden rechtzeitig die Motorwagen 36 — 45 in zweiachsiger Ausführung angeliefert. Diese Wagen besaßen ein eigenes Untergestell mit Laufwerk, das sich durch 4 Fischbauch- und 4 Kegelfedern auf den Wagenkasten abstützte. Die Plattformen waren — bis auf die Seiten — verglast, das Wageninnere durch eine einfache Schiebetür abgetrennt. Der Betrieb wurde, dem damaligen Verkehrsbedürfnis entsprechend, in den ersten Jahren ohne Beiwagen durchgeführt. Erst 1908 wurde mit den ebenfalls von Weitzer aus Graz beschafften Beiwagen 61 — 64, die in ihren Abmessungen, abgesehen von dem leichteren Gewicht, und den vollständig offenen Plattformen genau den Triebwagen entsprachen, der Beiwagenbetrieb aufgenommen.

Die Lokalbahngesellschaft machte sich die guten Erfahrungen, die mit der Straßenbahnlinie 1 gesammelt wurden, zunutze, und so kam 1906 der Plan zur Elektrifizierung der Strecke Berg Isel — Solbad Hall zustande. Nach den notwendigen Vorarbeiten konnte mit der Umgestaltung der Strecke 1908 begonnen werden. Bei dieser Gelegenheit erhielt die Lokalbahn in Saggen eine veränderte Streckenführung. Die Gleisstrecke durch die Falkstraße wurde aufgegeben und dafür die Lokalbahn in die Kaiserjägerstraße und in den Rennweg verlegt. Die Umstellungsarbeiten waren im Sommer 1909 soweit gediehen, daß ab 28. August 1909 bis Landeshauptschießstand der elektrische Betrieb aufgenommen werden konnte.



Linien- und Streckennetz Innsbruck (Zeichnung: S. Haßelmann)



Streckennetz der Mittelgebirgsbahn Innsbruck – Igls (Zeichnung: S. Haßelmann)

Ab 8. Januar 1910 wurde die Lokalbahn durchgehend vom Berg Isel bis Solbad Hall elektrisch betrieben. Die im Stadtlinienbetrieb verwendeten zweiachsigen Triebwagen hatten ein zu geringes Fassungsvermögen, so daß man sich zur Beschaffung von 8 vierachsigen Triebwagen Nr. 1 — 8 entschloß. In zwei Abteilen konnten 12 bzw. 18 Sitzplätze (Quersitze) und insgesamt 30 Stehplätze angeboten werden. Grundsätzlich waren die Motorwagen für eine viermotorige Ausstattung vorgesehen, erhielten aber vorerst nur 2 Motoren. Die Stromentnahme erfolgte durch zwei Lyrastromabnehmer. Der Streckenteil außerhalb des Stadtgebietes nach Solbad Hall wird mit 1200 V Gleichstrom betrieben, während auf den Stadtstrecken mit 600 V Wechselstrom gefahren wird. Die Spannungsumschaltung in den Triebwagen für die Beleuchtung und Heizung erfolgt halbautomatisch durch Serien-Parallelschaltung von je 2 Kreisen. Die Umschaltung geht halbautomatisch durch einen Umschalter vor sich. Auf der 600-V-Strecke wird der Umschalter durch eine Nullspannungsspule in der 600-V-Stellung ge-

halten. Beim Trennstück der beiden verschiedenen Spannungsbereiche fällt der Umschalter jedoch ab und schaltet dabei automatisch auf 1200 V um. Im umgekehrten Fall wird der Schalter durch einen Hebel angehoben und hält sich durch die Nullspannungsspule selbst in dieser Stellung. Der Nullspannungsumschalter ist auf einer Plattform im Fahrschalterschrank untergebracht und wird vom Fahrer bzw. Schaffner betätigt.

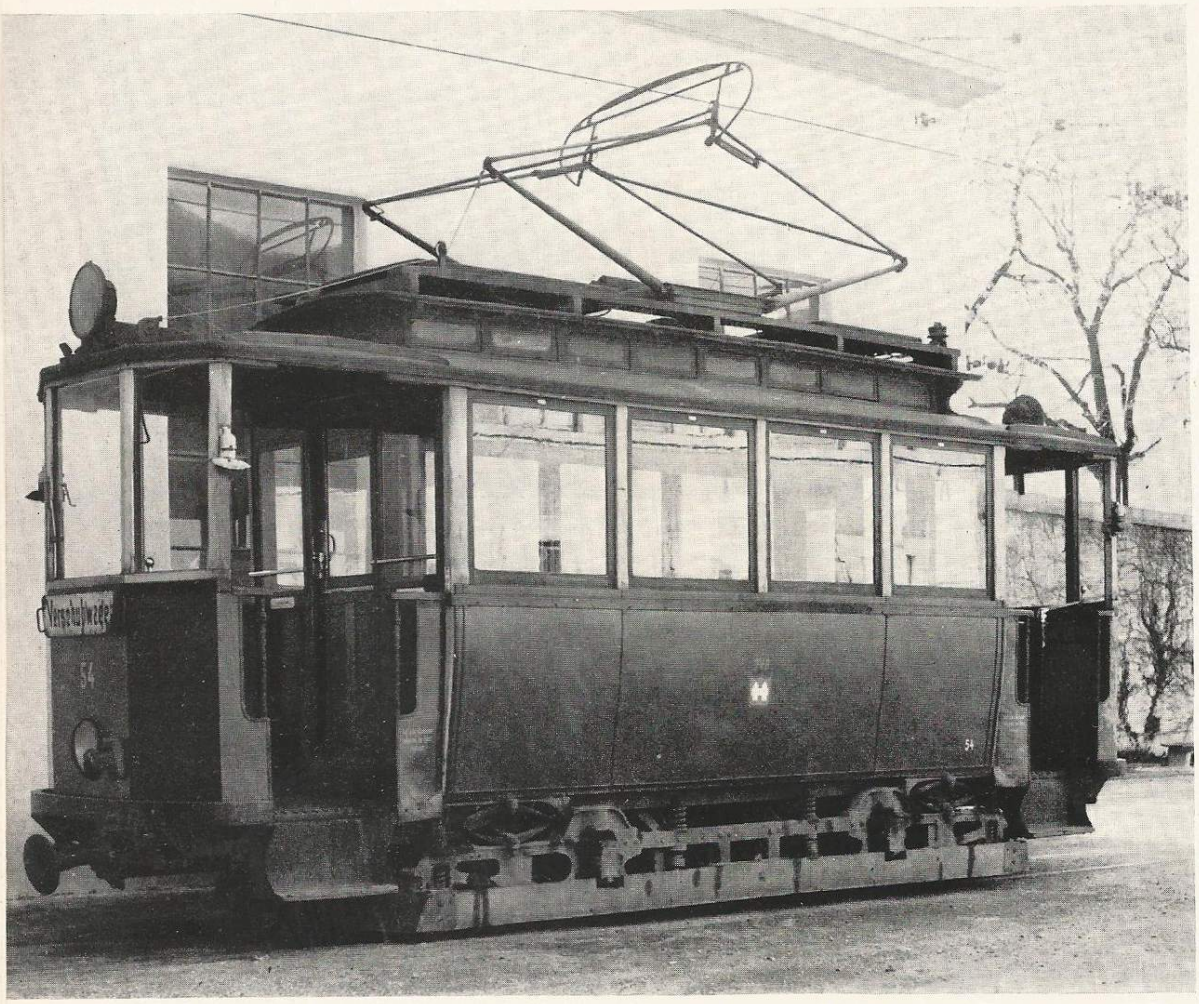
Die bei der Dampfbahn verwendeten kleinen Beiwagen wurden für den elektrischen Betrieb umgebaut.

Auch bei dem Stadtliniennetz ging die erforderliche Anpassung an die Verkehrsbedürfnisse weiter. Zunächst wurde am 13. 6. 1908 die Linie Bürgerstraße — Maximilianstraße — Südtiroler Platz eröffnet. Im selben Jahr gelangten die Triebwagen 46 — 47 zur Ablieferung, 1909 folgten die Triebwagen 48 — 54, um die gesteigerte Verkehrsfrequenz durch die Eröffnung der Linie 2 aufzufangen, und 1911 kamen die letzten 4 Triebwagen 32 — 35 für die Stadtlinien zur Auslieferung. Im übrigen entsprachen die Motorwagen sowohl im wagenbaulichen wie im elektrischen Teil genau den im Jahre 1905 beschafften Fahrzeugen. Am 5. November 1909 wurde die Linie 2 eröffnet. Diese Linie führte von der Andreas-Hofer-Straße — Fischergasse — Wiltener Platz — Leopoldstraße — Maria-Theresien-Straße — Marktgraben — Herzog-Otto-Straße — Rennweg — Karl-Kapferer-Straße — Kaiserjägerstraße — Rennweg — Innbrücke bis Mühlau (Gasthaus Dollinger). Auf dem Rückweg benutzte die Linie 2 die Route: Maria-Theresien-, Anich-, Andreas-Hofer-Straße. Wegen Frequenzmangel war dieser Linie, die außerdem noch ab Wiltener Platz bis Mühlau (Dollinger) die gleiche Strecke befuhr wie die Linie 4, kein Erfolg beschieden. Bereits nach einigen Monaten wurde die Linie wieder eingestellt. Erst ab 18. 11. 1918 kam die Linie 2 mit derselben Streckenführung nochmals zum Einsatz. Die Ungunst der Nachkriegszeit und der damit verbundene Frequenzausfall ließ die Linie 2 dann endgültig verschwinden. Der erste Teil des Netzausbaues endete mit der Eröffnung der Linie 3 von der Museumstraße — Amraser Straße — Pradl (Lindengasse) am 30. 12. 1911. Die Linie wurde vorerst als reine Pendellinie betrieben. Zur Beförderung der Verwundeten wurde bei der Lindengasse in Pradl ein Zufahrtsgleis zur Kranken-Verteil-Anstalt am 21. 8. 1916 eröffnet. Das Gleis wurde 1920 wieder abgebrochen.

Weitere Pläne, namentlich die Elektrifizierung der Mittelgebirgsbahn nach Igls, kamen durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges nicht mehr zur Ausführung. Die Einwohnerzahl betrug zu dieser Zeit bereits 70 000. Eine willkommene Fahrzeugbereicherung bot sich durch den Ankauf der Beiwagen 146 — 147 von der Meraner Straßenbahn im Jahre 1917. Diese Beiwagen sind heute noch — je nach Bedarf — zusammen mit den Zürcher Triebwagen auf der Linie 1 im Einsatz. Etwa 1950 erhielten diese Lenkachser statt des Laternendaches ein Tonnendach.

Das unglückselige Ende des Krieges mit seinen katastrophalen Folgen brachte auch für Innsbruck einen empfindlichen Rückschlag, namentlich die Lostrennung der Gebiete südlich des Brenners von Österreich. Naturgemäß schlug sich diese Entwicklung auch auf die Innsbrucker Verkehrsbetriebe durch stetigen Frequenzrückgang nieder. Lediglich im Jahre 1924 konnte die Linie 1 vom Claudiaplatz über die Kaiser-Franz-Joseph-, Erzherzog-Eugen-Straße, zur Hungerburgbahn verlängert werden, wobei auf der Rückfahrt über die Conradstraße wieder der Claudiaplatz erreicht wurde. Durch die dadurch entstandene birnenförmige Endschleife entfiel das lästige Umkuppeln an der Endstelle.

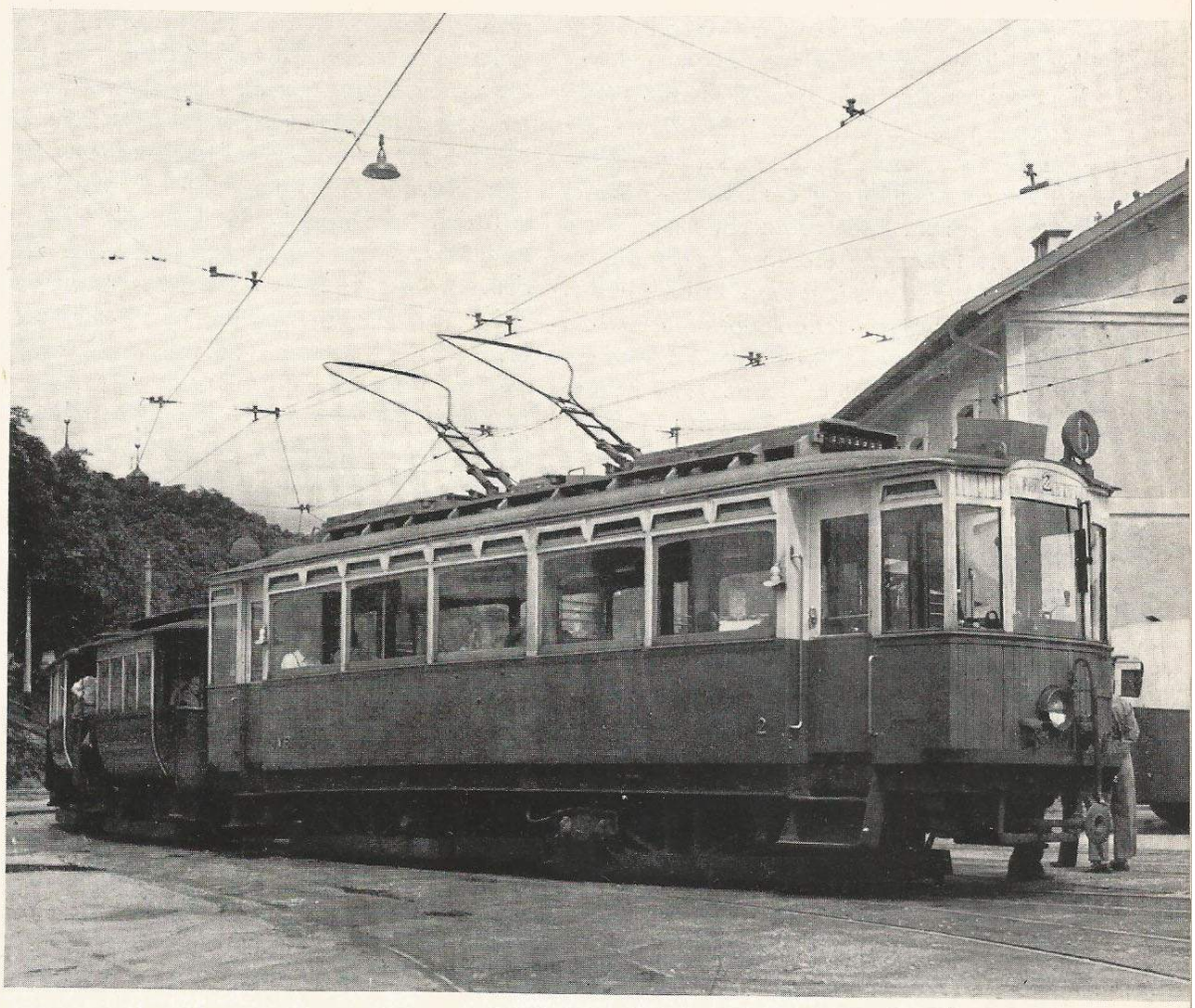
Die bisher eingerichteten Straßenbahnlinien hatten den Nachteil, daß sie den Hauptbahnhof nicht berührten. Zwar fuhr die Linie 3 einige Monate vom Landesgericht, Maximilianstraße über Hauptbahnhof nach Pradl, jedoch



TW 54 als Verschubwagen beim Betriebshof Berg Isel im Jahre 1960

ab 2. 2. 1922 wurde diese Linie nur noch ab Maria-Theresien-Straße — Museumstraße geführt. Die Rundlinie 0 wurde ab 27. 6. 1923 mit folgender Linienführung eingeführt: Landesgericht — Andreas-Hofer-Straße — Anichstraße — Maria-Theresien-, Museumstraße — Hauptbahnhof — Maximilianstraße — Landesgericht. Nach drei Monaten mußte die Linie auf die Strecke Brunecker Straße — Hauptbahnhof — Maximilianstraße (Landesgericht) zurückgezogen werden, auf der lediglich ein Triebwagen pendelte. Die Linie 3 wurde ab 11. 3. 1926 von der Maria-Theresien-Straße über die Leopoldstraße zum Wiltener Platz geführt.

Die Linie 4 wurde ab 1. 10. 1929 nur noch bis Wiltener Platz betrieben. Der Streckenabschnitt Wiltener Platz — Leopoldstraße — Berg Isel war durch die schienengleiche Kreuzung mit der Bundesbahn sehr behindert, so



TW 2 der Mittelgebirgsbahn (Linie 6 Berg Isel – Igls) in der Endstation Berg Isel im Jahre 1955

daß ein fahrplanmäßiger Linienbetrieb auf diesem Abschnitt kaum noch aufrechterhalten werden konnte.

Am 1. 8. 1929 kam die Rundlinie 5 mit folgender Linienführung zur Eröffnung: Westbahnhof — Andreas-Hofer-, Maximilian-, Salurner Straße — Hauptbahnhof — Brunecker-, Museum-, Maria-Theresien-, Anich-, Andreas-Hofer-Straße — Westbahnhof. Bereits am 11. 9. 1929 wurde die Linie auf den Bereich Hauptbahnhof — Brunecker Straße verkürzt, insgesamt 200 m Streckenlänge! Ab 14. 9. 1931 erfolgte die Weiterführung bis Triumphpforte, und ab 7. 10. 1931 pendelte schließlich wieder ein Triebwagen zwischen Museumstraße und Hauptbahnhof. Die endgültige Einstellung der Linie 5 erfolgte nach Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie 6 am 28. 6. 1936. Die Triebwagen der Linie 6 wurden an Werktagen über Berg Isel

— Andreas-Hofer-Straße zum Hauptbahnhof durchgeführt, so daß es mit dem pendelnden Motorwagen der Linie 5 zu Betriebsstörungen gekommen wäre. Mit der Einstellung der Linie 5 hatten die unglücklichen Linienexperimente zur Anknüpfung des Hauptbahnhofes an das Netz ein Ende gefunden.

Am 1. 1. 1927 ging die Innsbrucker Mittelgebirgsbahn in den Besitz der Lokalbahn über. Die Bestrebungen der Lokalbahn AG., die Strecke nunmehr zu elektrifizieren, scheiterten an Geldmangel. Erst im Jahre 1936 konnte nach dreieinhalbmonatiger Bauzeit am 28. 6. der elektrische Betrieb auf der Linie 6, Berg Isel — Igls aufgenommen werden. Die vierachsigen Motorwagen 3 — 4 wurden wegen der steigungsreichen Strecke mit 4 Motoren ausgestattet und kamen mit den Beiwagen 101 — 112 zum Einsatz, deren verglaste Plattformen, die die Fahrgäste vor Rauch und Ruß schützten, nach der Elektrifizierung wieder entfernt wurden. Die offenen Plattformen eignen sich besonders für den Transport der Skifahrer im Winter, während die Feriengäste im Sommer sich an der würzigen Waldluft erfreuen. Da bei der Linie 4 nur mittels Druckluft gebremst wurde, kamen auf dieser Linie die Beiwagen 115 — 126, 138 — 141 zum Einsatz. Die auf der Linie 6 verwendeten Beiwagen 101 — 112 hatten Druckluft- und Solenoidbremsen und die für den Stadtbetrieb eingesetzten Beiwagen 127 — 137 Solenoidbremsen.

Im Jahre 1938 wurden die am linken Innufer liegenden Gemeinden Hötting, Mühlau und Arzl, südlich der Stadt Amras, Vill und der Kurort Igls eingemeindet. Dadurch erfuhr das Stadtgebiet eine beträchtliche Erweiterung.

Die Angliederung an Deutschland im Jahre 1938 löste Vollbeschäftigung aus und gab auch der österreichischen Industrie und dem Verkehrswesen einen ungeahnten Aufschwung. Der vorhandene Wagenpark reichte für die Stadtlinien kaum noch aus, da in vermehrtem Umfange Sonderwagen eingesetzt werden mußten. Besonders die 23 Triebwagen 32 — 54 waren dem Verkehrszuwachs infolge ihres geringen Fassungsvermögens nicht mehr gewachsen. Um die Steigerung bewältigen zu können, wurden 1939 von den Remscheider Verkehrsbetrieben die Triebwagen 13 — 15 gebraucht angekauft und ausschließlich auf der Linie 3 eingesetzt. Diese Wagen waren mit zwei einachsigen Drehgestellen ausgerüstet und hatten außer der Handbremse nur eine Druckluftbremse, so daß sie nur als Solowagen eingesetzt werden konnten. 1940 erhielt der Triebwagen 2 vier neue Motoren und wurde zur Linie 6 überstellt, dafür kam der Wagen 4 zurück zur Haller Linie.

Im Jahre 1940 wurde die Streckenführung der Linie 4 über Marktgraben — Herzog-Otto-Straße — Rennweg — Karl-Kapferer-, Kaiserjägerstraße — Rennweg — Mühlau infolge Straßenverbreiterungen im Bereich des Rennwegs und auch wegen Frequenzmangel aufgegeben. Die Züge verkehrten vom Wiltener Platz über die Leopold-, Maria-Theresien-, Museum-, Ing.-Etzl-, Claudiastraße zur Hungerburgbahn. Im selben Jahr wurde die alte Kettenbrücke, die noch aus der Dampfbahnzeit stammte, abgebrochen und das Gleis für die Linie 4 auf der neuen Mühlauer Brücke verlegt. Eine kleine Verlängerung kam 1939/40 in Pradl zur Ausführung, nämlich die Verlegung der Endstation der Linie 3 von der Lindengasse zur Rudolf-Greinz-Straße mit Endschleife. Schließlich wurde am 8. 3. 1943 der Firmennamen der „Lokalbahn Innsbruck — Hall in Tirol AG." in „Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG." umgeändert.

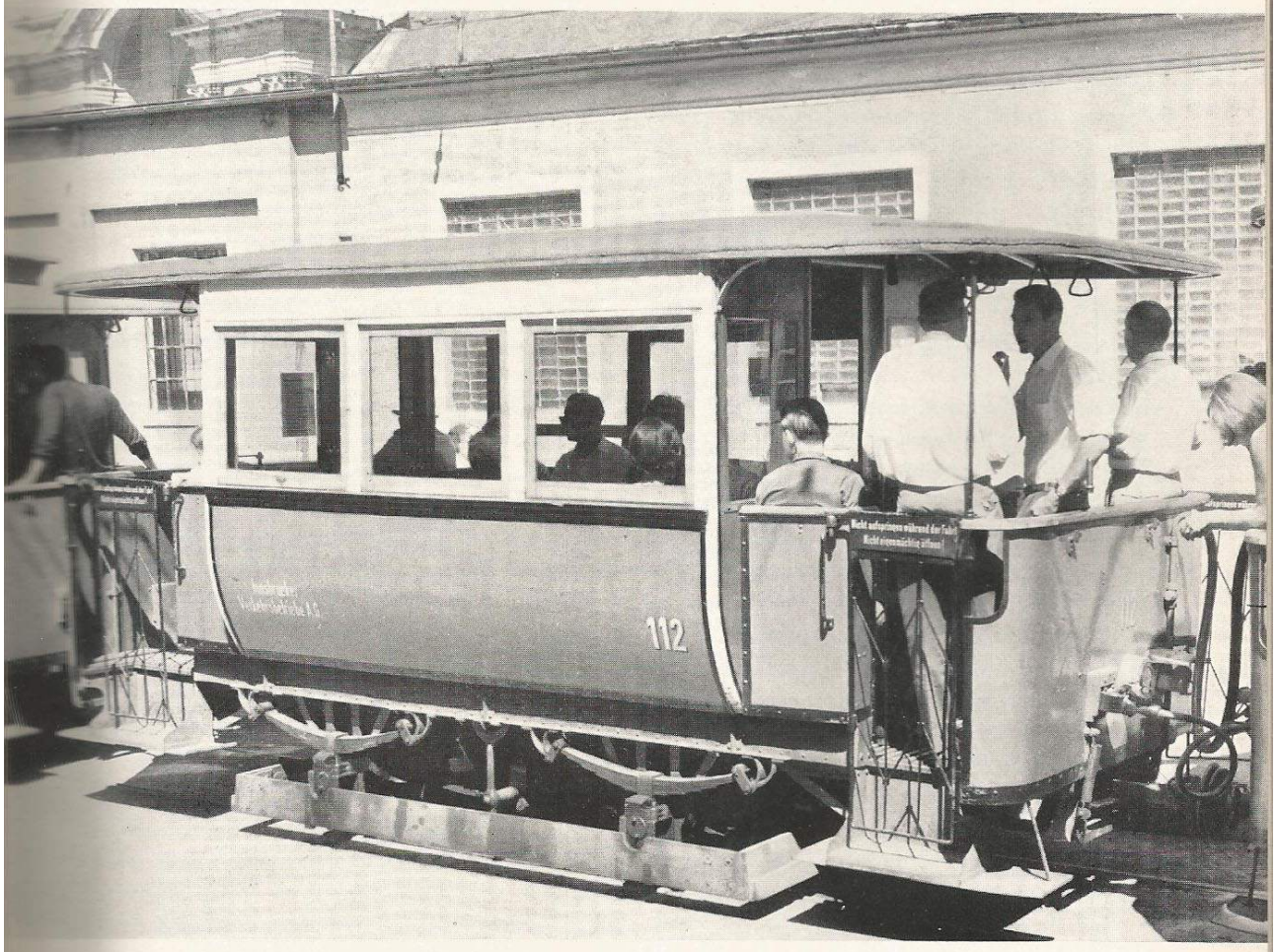
Während des Krieges wurde der Wagenpark auf das äußerste beansprucht. Bedingt durch die Verhältnisse kam ein ursprünglich für Belgrad bestimmter italienischer Großraumwagen nach Innsbruck. Der vierachsige Wagen hat Stromlinienform und bietet auf 26 Einzeldrehsesseln und dem geräumigen Innenraum Fassungsvermögen für 116 Personen. Das für Zweirichtungsbetrieb eingerichtete Fahrzeug

hatte zunächst zwei Stangenstromabnehmer, die in Innsbruck vor Inbetriebnahme durch eine Schere ersetzt wurden. Sämtliche Steuerungsvorgänge werden durch einen Steuerfahrschalter und das Selbstregulierventil getätigt. Der Steuerfahrschalter hat nur 7 Stufen: Kurzschlußbremse, Null, Rangierstellung, 1 Serien- und 3 Parallelstellungen. Dieser für die damalige Zeit zweifellos moderne Großraumwagen kam mit der Nr. 60 auf den Linien 1 und 3 zum Einsatz.

Im Jahre 1942 wurden bei den Triebwagen 1 und 4 — 8 die Lyrastromabnehmer durch je einen Scherenbügel ersetzt.

Da insbesondere zu den 1938 angegliederten Gemeinden Hötting und Arzl ein größerer Verkehrsbedarf zur Stadt entstand, durch die Ungunst der Zeit aber an eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes nicht zu denken war, mußten sich auch die Innsbrucker Verkehrsbetriebe dazu entschließen, ein Obusnetz einzurichten. Die einzelnen Obuslinien konnten 1944 als

BW 112 – auch heute noch täglich im Einsatz



Ergänzung zu den bestehenden Straßenbahnlinien eröffnet werden.

Die Kriegsfolgen ließen auch das Innsbrucker Verkehrsnetz nicht unberührt. Die Motorwagen 34, 39 und 45 sowie die Beiwagen 107, 113 — 114, 127, 132, 134 und 145 konnten infolge beträchtlicher Bombenschäden nicht mehr eingesetzt werden, und viele Gleise waren vorerst nicht betriebsfähig. Mit verhältnismäßig geringen Schäden kam die Linie 6 sowie die Hungerburg-Standseilbahn davon. Die Linie 4 wurde nach und nach wieder eröffnet, bis dann Ende 1945 sämtliche Strecken wieder instandgesetzt waren. Ab 22. 8. 1945 wurde die Linie 4 vom Wiltener Platz zurückgezogen. Die neue Linienführung verlief über Museum-, Maria-Theresien-, Salurner Straße — Hauptbahnhof. Abgesehen vom Umbau des Motorwagens 39 zum Beiwagen 148 im Jahre 1947 konnten infolge Materialmangels weder neues Rollmaterial angeschafft noch das bestehende modernisiert werden. Die Stadt Solbad Hall erhielt 1947 als Geschenk von der Stadt Winterthur den Triebwagen 17. Da Solbad Hall jedoch kein eigenes Straßenbahnnetz besaß, erwarb ihn die Innsbrucker Straßenbahn und setzte den Wagen auf der Linie 3 nach Pradl ein.

Von der Basler Straßenbahn wurden 1950 7 zweiachsige Triebwagen sowie 7 Beiwagen mit Mitteleinstieg angekauft, die mit den Nummern 25 — 31 und 151 — 157 ausschließlich auf der Linie 3 nach Pradl Verwendung fanden. Lediglich bei den Triebwagen mußte das bestehende Laternendach wegen der größeren Wagenhöhe durch ein Tonnendach ersetzt werden. Der Einsatz dieser Wagengarnituren bewährte sich, so daß 1952 nochmals 2 Triebwagen und 3 Beiwagen derselben Type in den Fahrzeugbestand eingereiht wurden. Durch diesen Zuwachs konnten die Remscheider Triebwagen 13—15 sowie der Winterthurer Wagen 17 abgestellt werden. Erstere kamen 1951 zur Verschrottung, Triebwagen 17 lief gelegentlich, war jedoch meist abgestellt und wurde 1957 ebenfalls zerlegt. Der 1951 schadhaft gewordene Triebwagen 46 konnte in eigener Werkstätte in den Beiwagen 145 umgebaut werden, wobei er vollständig offene Plattformen erhielt und im übrigen genau den vorhandenen Beiwagen 142 — 144 und 148 angeglichen wurde. Im Jahre 1952 übernahmen die Innsbrucker Verkehrsbetriebe von der aufgelassenen rechtsufrigen Thunersee-Straßenbahn die Triebwagen 3 — 4 und 6 sowie die Beiwagen 32 und 52. Die Triebwagen 4 und 6 sollten unter der Innsbrucker Numerierung 61 — 62 mit den beiden Beiwagen 161 — 162 auf der Linie 4 eingesetzt werden, jedoch versagte die Aufsichtsbehörde die Genehmigung. Kurzzeitig konnte lediglich erreicht werden, daß die Triebwagen für Werkstattzwecke verwendet werden konnten. Die meiste Zeit über standen diese Fahrzeuge jedoch auf dem Abstellgleis. 1961 wurden mit Ausnahme der Beiwagen 161 — 162, die leihweise zur Stubaitalbahn kamen, die restlichen Fahrzeuge zerlegt. Inzwischen hat die Stubaitalbahn AG. die Beiwagen fest übernommen. Am 11. 12. 1952 konnte endlich durch die Eröffnung der Loretto-Überführung zwischen Innsbruck und Solbad Hall die den Fahrplan immer stärker behindernde niveaugleiche Kreuzung mit der Westbahn beseitigt werden.

Wenn man von dem 1947 erfolgten Einbau neuer Motoren bei den Triebwagen 48 — 51 absieht, so verkehrten die Stadtbahn-Triebwagen 32 — 54 immer noch im Ursprungszustand. Diese Wagen erhielten lediglich 1949 — 1960 an Stelle der Lyrabügel Scherenstromabnehmer.

Die Stadt Zürich schenkte den Innsbrucker Verkehrsbetrieben die Triebwagen 1144 — 1147. Diese Triebwagen konnten nach einigen erforderlichen Umbauten unter den Betriebsnummern 18 — 21 im Jahre 1956 auf der Linie 1 eingesetzt werden. Es dürfte erwähnenswert sein, daß die Triebwagen 1144 und 1147 (ex Albisgütlibahn) Ende 1912 leihweise an die Straßenbahn Meiringen — Reichen-

bach — Aareschlucht abgegeben wurden, wo sie einige Jahre verkehrten. Die Zürcher Triebwagen sind heute noch auf der Linie 1 nach Bedarf im Verkehr.

Bisher war der Straßenbahnbetrieb auf der Linie 1 in Wilten durch den eingleisigen Stahlviadukt, auf dem sie die Bundesbahnstrecke zwischen Westbahnhof und Stubaitalbahnhof überquerte, stark behindert. Ebenfalls konnte seit Jahren zwischen Kaiserschützenplatz und Berg Isel kein fahrplanmäßiger Linienbetrieb mehr stattfinden, da die Straßenbahn in der Leopoldstraße die Bundesbahn niveaugleich kreuzte. Durch den Bau der kreuzungsfreien „Konzertkurve" der Bundesbahn zwischen Hauptbahnhof und Westbahnhof (genannt nach dem Stadtbaudirektor Dipl.-Ing. Konzert, der diese Anlage bereits 1906 plante), entfiel in der Leopoldstraße die Kreuzung mit der Straßenbahn, und der alte Straßenbahnviadukt beim Westbahnhof konnte ebenfalls abgerissen werden. An seine Stelle trat eine neue Straßenbrücke zwischen Egger-, Lienz-Straße und Pastorstraße, auf der die Gleise der Linie 1 verlegt wurden. Bei dieser Gelegenheit erhielt die Straßenbahn in der Egger-Lienz-Straße eine neue Gleisanlage inmitten der Straße auf eigenem Bahnkörper. Während der Bauarbeiten war die Linie 1 für 9 Monate unterbrochen. Dafür wurde die Linie 3 vom Kaiserschützenplatz bis Berg Isel durchgezogen.

Im Jahre 1957 wurde im Zuge der Neugestaltung des Südtiroler Platzes die Gleisanlage Hauptbahnhof — Brunecker Straße zweigleisig ausgebaut. Die Triebwagen 2 — 3 erhielten im selben Jahr an Stelle der Holzverkleidung unterhalb der Fensterbrüstung eine Blechwand, die zwei Lyrastromabnehmer wurden durch je einen Scherenstromabnehmer ersetzt. Ab 1958 wurde das Oberleitungsnetz durch eine neue vollelastische Siemens-Fahrleitung Zug um Zug ersetzt.

Die im Jahre 1959 geplante Umstellung der Stubaitalbahn auf Omnibusbetrieb scheiterte von vornherein an den völlig unzulänglichen Zubringerstraßen ins Stubaital. Die Erwägung der Innsbrucker Verkehrsbetriebe, die Strecke ab Stubaitalbahnhof bis Nockhof dem Straßenbahnnetz gegebenenfalls einzuverleiben, um namentlich den Ausflugs- und Wintersportverkehr zur Muttereralmbahn reibungslos abwickeln zu können, wäre sicherlich bei Ausführung für alle Beteiligten ein voller Erfolg geworden.

Mit der Inbetriebnahme der 6 vierachsigen Großraumwagen 61 — 66 im Laufe des Jahres 1960 wurden die Innsbrucker Verkehrsbetriebe sprungartig in die neue Zeit versetzt, waren es doch die ersten neuen Fahrzeuge, die nach 49 Jahren beschafft wurden. Den Bau der Wagen besorgten die Lohnerwerke, Wien, in Lizenz, und die Drehgestelle lieferte die Düsseldorfer Waggonfabrik. Der Einrichtungsbetrieb, verbunden mit Fahrgastfluß war für die Innsbrucker bisher ein fremder Begriff. Um die Triebwagen auf der Linie 1 einsetzen zu können, mußte die bereits 1943 geplante Endschleife an der Endstelle Berg Isel verwirklicht werden. Die Inbetriebnahme erfolgte im Oktober 1960, zuvor wendeten die Wagen kurze Zeit auf dem Gleisdreieck. Im Zusammenhang mit dem Bau der Schleife wurde die Strecke Leopoldstraße — Kaiserschützenplatz nicht mehr angeschlossen und bald darauf auch im Zuge der Straßenerweiterung abgebrochen. Lediglich die schweren vierachsigen Triebwagen der Linie 4 hatten diese Strecke noch bis 1956 als Zufahrt zum Betriebshof Berg Isel befahren, da der bis dahin bestehende Straßenbahnviadukt zwischen Pastor- und Egger-Lienz-Straße an sich nur von den zweiachsigen Triebwagen befahren werden sollte.

Infolge der merklichen Auffrischung des Wagenparks durch die neuen Großraumwagen konnten die alten Triebwagen 32 — 54, soweit noch vorhanden, restlos aus dem Personenver-

Seite 40/41: TW 63 auf der Linie 1 an der Endstation Berg Isel im Jahre 1966

kehr gezogen werden. Die Triebwagen 52 — 54 wurden für den Werkstattdienst als Verschub- und Schienenschleifwagen noch behalten. Ab 1960 erhielten die noch im Betrieb befindlichen älteren Trieb- und Beiwagen Kompaktkupplungen, wobei die bei den Basler Garnituren vorhandenen Dachrutenkontakt-Lichtverbindungen überflüssig wurden. Mit Ausnahme von Triebwagen 8 waren inzwischen alle Vierachser mit Außenverblechung an Stelle der Holzverkleidung versehen worden.

Im März 1963 beabsichtigten die Innsbrucker Verkehrsbetriebe 5 vierachsige Triebwagen aus den Baujahren 1935/36 in Meterspur von der Rheinischen Bahngesellschaft, Düsseldorf, anzukaufen. Aus Finanzgründen wurde die Beschaffung jedoch abgelehnt, so daß die Firma Stern & Hafferl diese noch sehr gut erhaltenen Triebwagen in ihren Fahrzeugbestand übernahm und nach einigen erforderlichen Änderungen seit 1963 auf den Lokalbahnstrecken Gmunden — Vorchdorf und Vöcklamarkt — Attersee einsetzt.

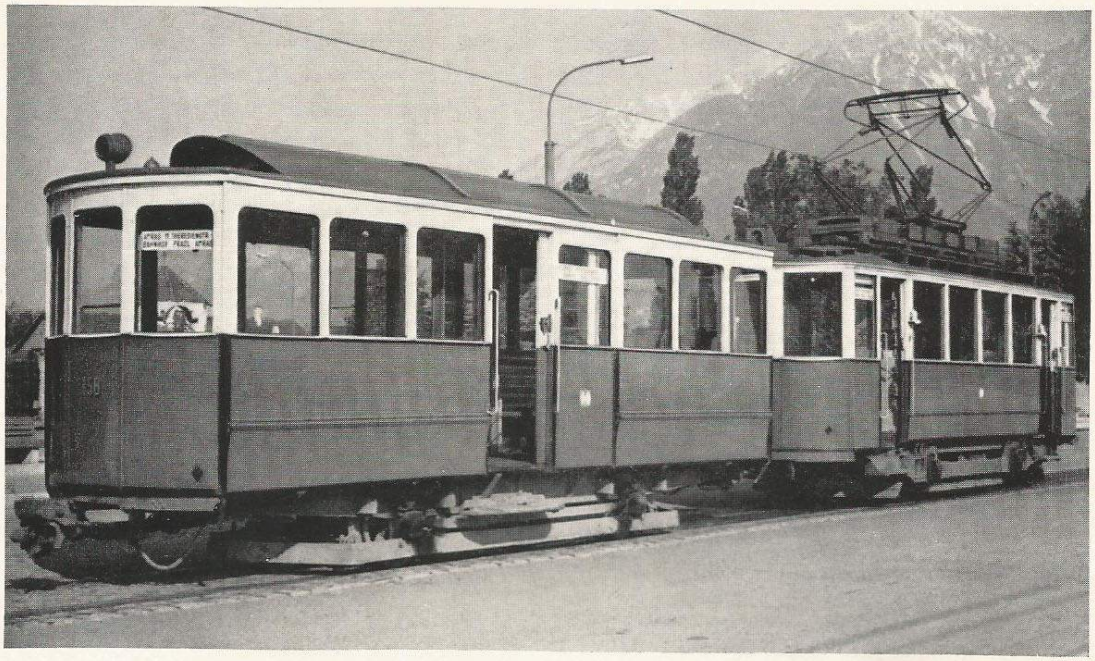
Da der Straßenbahnbetrieb in der Leopoldstraße zwischen Triumphpforte und Kaiserschützenplatz durch eingleisige Seitenlage, durch den gesteigerten Durchgangsverkehr zum Brennerpaß sowie auch in betrieblicher Hinsicht durch das Umkuppeln der Beiwagen an der Endstelle Kaiserschützenplatz immer hinderlicher und gefährlicher wurde, erhielt die Linie ab 1. 1. 1965 eine geänderte Linienführung. Der genannte Streckenabschnitt der Linie 3 wurde aufgehoben und von der Omnibuslinie K übernommen. Die Linie 3 befährt ab diesem Zeitpunkt die Museum-, Maria-Theresien-, Salurner Straße, wo sie mittels einer eigens eingebauten E-Weiche das Überholgleis am Hauptbahnhof befährt und über einen Gleiswechsel auf das rechte Gleis überschwenkt. Diese veränderte Linienführung hat sich inzwischen sehr bewährt, und eine betriebliche Behinderung der beiden Linien 3 — 4, welche nun im Stadtinnern dieselbe Schleife befahren, hat sich bislang nicht ergeben.

Die stürmische Verkehrsentwicklung zwischen den Stadtteilen Pradl und Amras konnte durch die bestehende Omnibuslinie K auf die Dauer nicht mehr aufgefangen werden, so daß der seit langer Zeit vorhandene Plan, die Linie 3 bis Amras zu verlängern, immer dringlicher wurde. Die neue Strecke von der Rudolf-Greinz-Straße bis zum Kriegerfriedhof mit einer Streckenlänge von etwa 1 km einschließlich der Endschleife wurde am 8. 9. 1965 in Betrieb genommen.

Die wachsende Bedeutung der Linie 3 — bedingt durch den Anschluß neuer Wohnviertel sowie eine günstige Finanzierungsmöglichkeit — ließ bei den Innsbrucker Verkehrsbetrieben den Entschluß reifen, durch eine nochmalige umfangreichere Bestellung neuer großräumiger Einheiten das im Jahre 1960 eingeleitete Modernisierungsprogramm fortzuführen. Am 8. 11. 1966 kamen 4 sechsachsige Gelenkwagen, Nr. 71 — 74, in Betrieb, die, wie die Vierachser, in Düwag-Lizenz von den Lohnerwerken, Wien, erbaut wurden. Weitere 3 Gelenkwagen, Nr. 75 — 77 konnten bald darauf ebenfalls den Linienbetrieb aufnehmen. Damit war es dann möglich, die bisher ausschließlich auf der Linie 3 verwendeten Basler Garnituren auszuscheiden. Bis auf die Triebwagen 28, 30 und 31, die im Werkstättendienst noch teilweise Verwendung finden, wurden alle anderen Trieb- und Beiwagen abgewrackt und verbrannt. In der Regel verkehren an Werktagen die Großraumwagen 61 — 66 auf der Linie 1 und die Sechsachser auf der Linie 3, an Sonn- und Feiertagen wird umgekehrt verfahren, da besonders an schönen Tagen der Verkehr nach Berg Isel erheblich zunimmt, besonders durch den Ausflugsverkehr nach Igls.

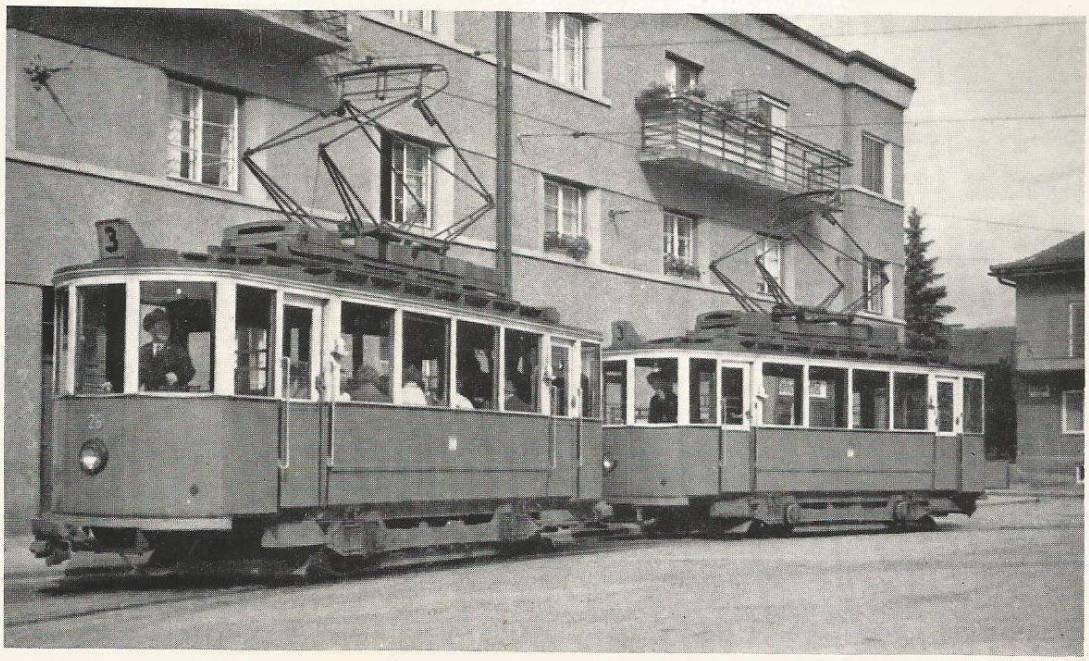
Ausblick: Unter Berücksichtigung der 1960 und 1966 getätigten, für Innsbruck immerhin respektablen Bestellungen auf dem Wagenparksektor dürfte eine Umstellung der Stadtstraßenbahnlinien 1 und 3 auf absehbare Zeit nicht in Frage kommen. Das Rollmaterial ist auf den neuesten Stand gebracht, und die Gleis-

Treffpunkt europäischer Straßenbahnen: Innsbruck



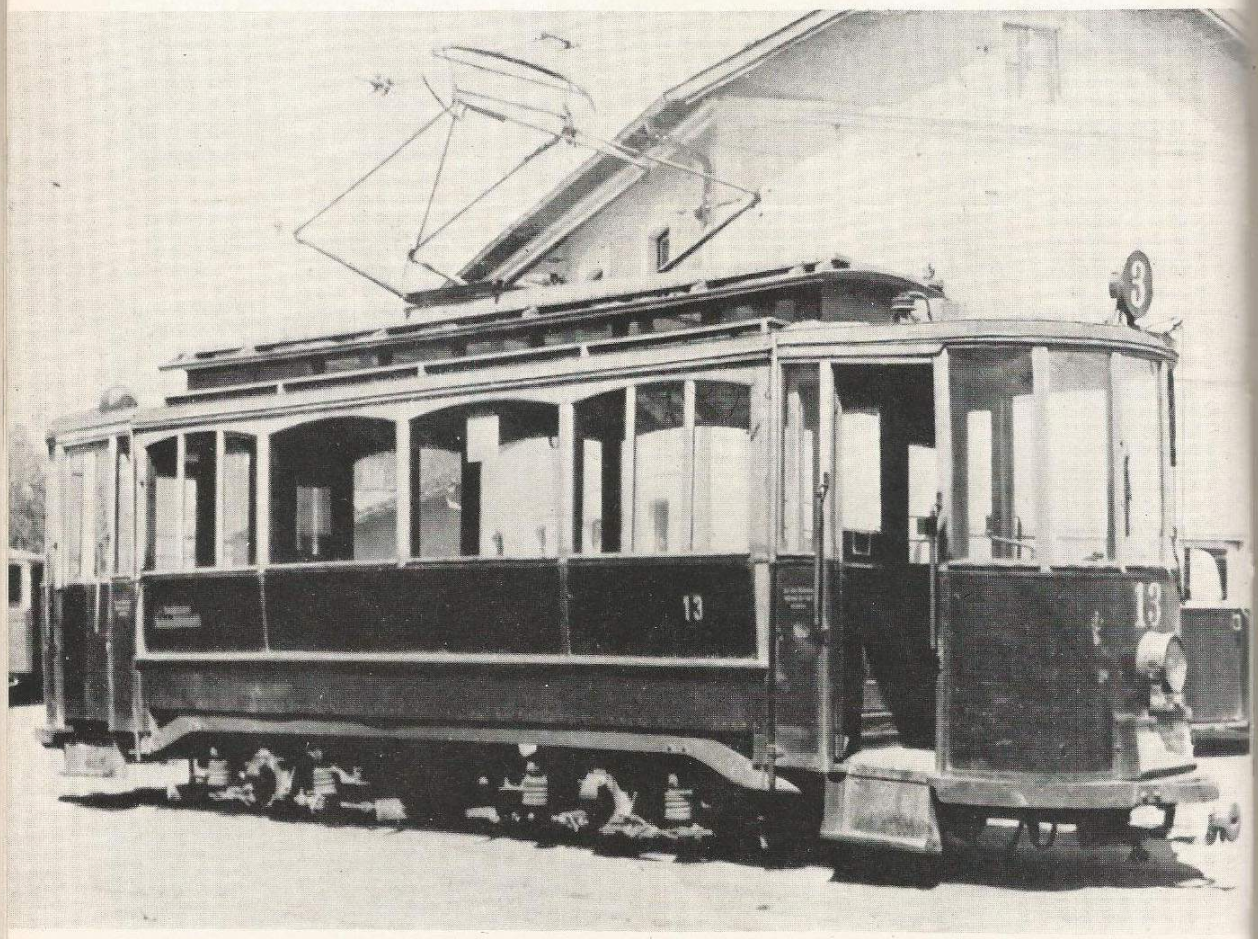
BW 158 (ex Basel 290) und TW (ex Basel)

TW 26 (ex Basel 26) und TW 32 (ex Basel 41)



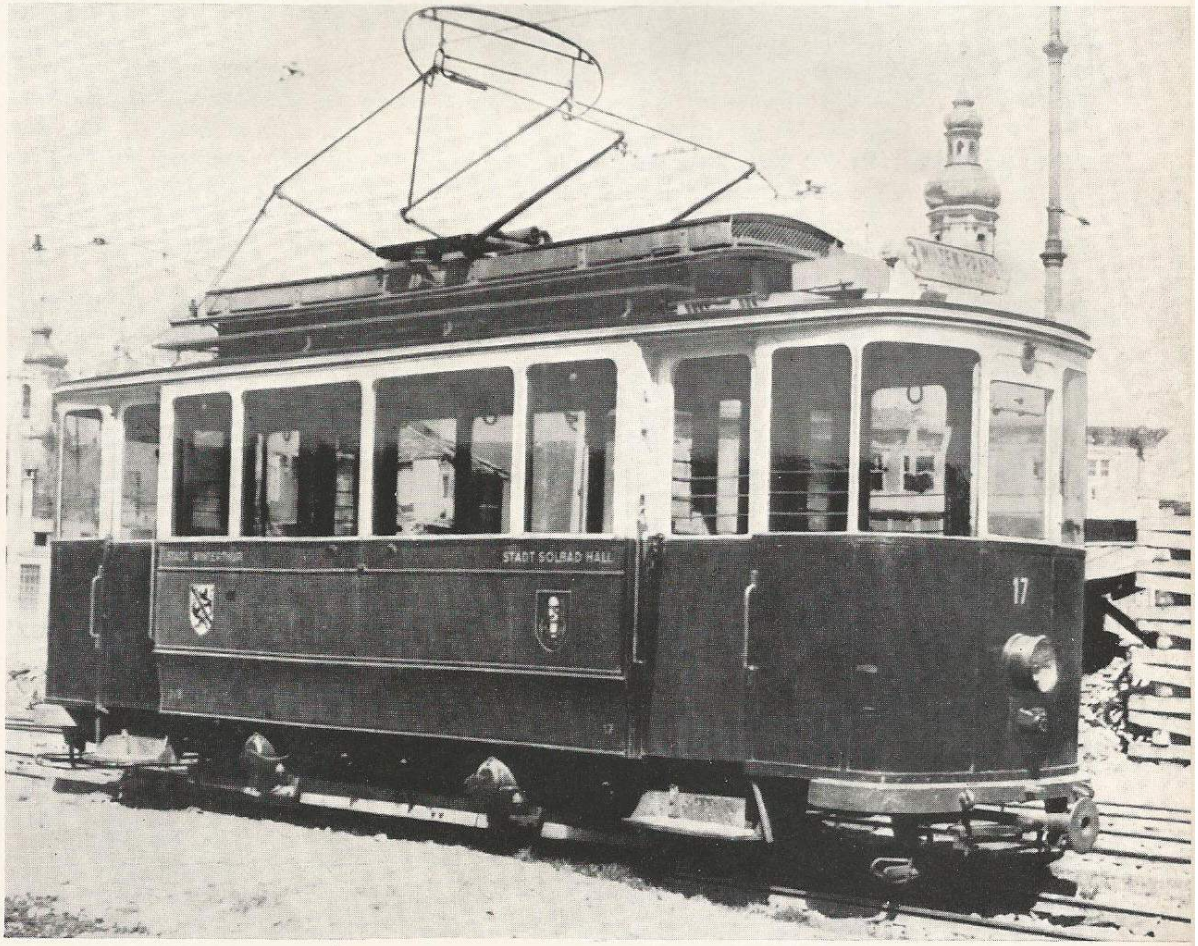
strecken sind durchweg gut. Dagegen sind die Überlandstraßenbahnlinien 4 und 6 hoffnungslos überaltert. Bei beiden Linien stammen die Triebwagen noch aus der Zeit der „K. u. K.-Monarchie", sind also fast 60 Jahre in Betrieb, während die Beiwagen noch restlos aus der Dampfbahnzeit — mehr oder minder im Ursprungszustand — zwar den ungeteilten Beifall bei Verkehrsamateuren finden, jedoch den heutigen verkehrlichen Verhältnissen kaum noch genügen. Die Konzession für die Linie 4 nach Solbad Hall läuft 1970 ab. Es ist noch völlig ungewiß, ob die Genehmigung zum Durchführen der Züge durch die Innenstadt zum Hauptbahnhof nochmals gegeben wird, da als Betriebsbremse nur Druckluft verwendet werden kann. Eine andere Möglichkeit besteht darin, daß die Linie 4 nur noch ab Hungerburgbahn nach Solbad Hall verkehrt. Dieser außerhalb der Stadt gelegene Streckenabschnitt

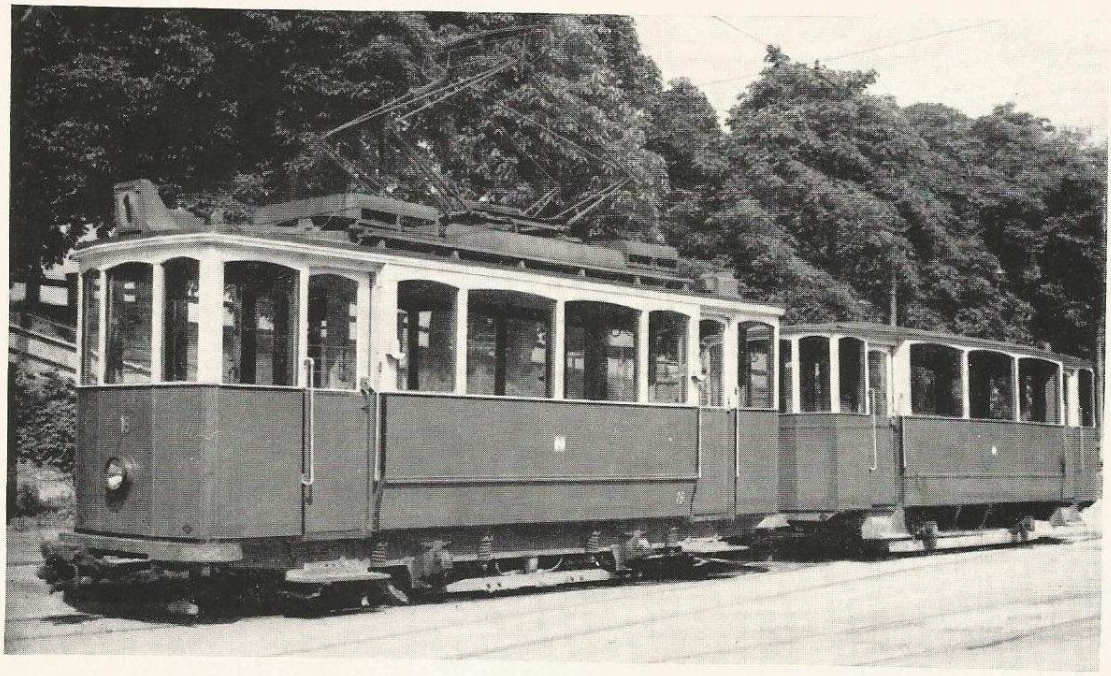
TW 13 (ex Remscheid 13)



ist ausschließlich auf eigenem Bahnkörper verlegt. Es wird auch davon gesprochen, die Linie auf Omnibusbetrieb umzustellen. Da sowohl der Gleiszustand der Strecke gut, als auch ein eigener Bahnkörper vorhanden ist, wäre eine weitere Bestellung von 4 sechsachsigen Gelenkwagen im Anschluß in die 1966 erfolgte Modernisierung der einzig richtige Weg, die Linie 4 wieder attraktiv zu gestalten. Durch den Einsatz moderner Fahrzeuge könnte die Umlaufgeschwindigkeit so gesteigert werden, daß statt bisher 3 nur noch 2 Kurse verkehren. Anders sehen die Verhältnisse bei der Linie 6 aus. Die Frequenz hat durch die Steigerung des Individualverkehrs seit einigen Jahren merklich nachgelassen. Allerdings geben die Innsbrucker Verkehrsbetriebe diesem Trend bereitwilligst nach, indem entsprechend weniger gefahren wird. Man begründet dies teilweise mit Personalmangel. Die geplante obere Inntal-

TW 17 (ex Winterthur 17)

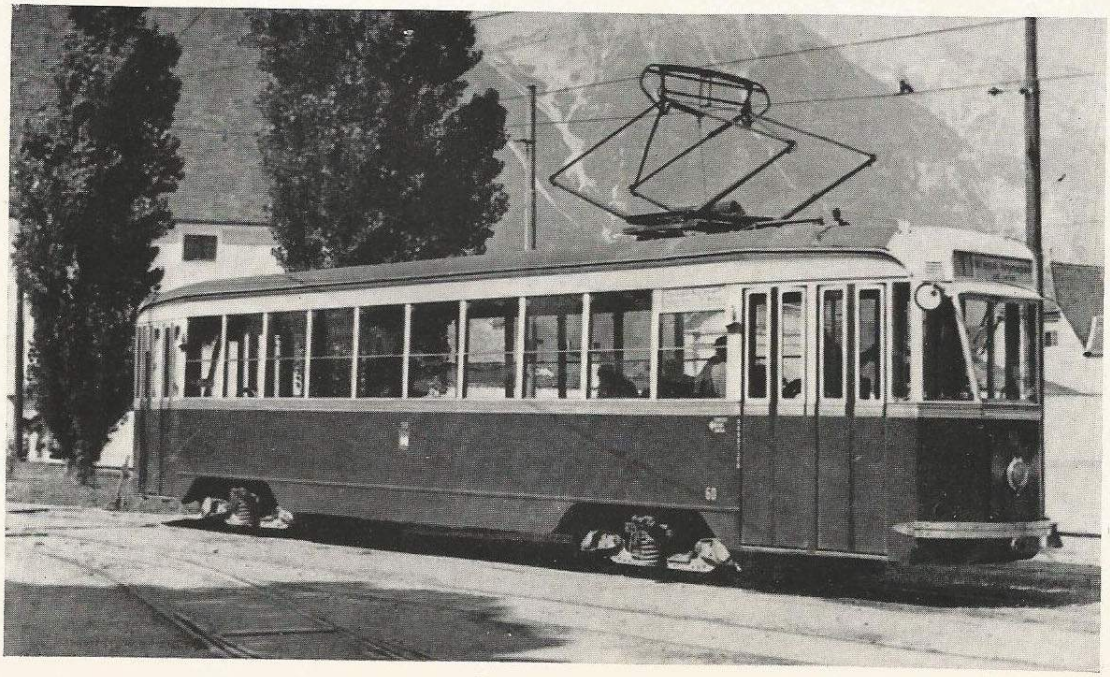




TW 19 (ex Zürich 1147) und BW 147 (ex Meran 54)

TW 60 (gebaut von Breda, Mailand, für Belgrad)

(Fotos: Fr. Hettinger)



Der Wagenpark

Straßenbahn-Triebwagen

Baujahr	Anzahl	Betr.-Nr.	Sitz-Plätze	Steh-Plätze	Achsen	Hersteller	im Einsatz
1909	8	1— 8	30	30	4	Weitzer, Graz	1909—
1903	3	13—15a)	22	25	2	Hamburg-Falkenried	1939—1951
1915	1	17b)	16	28	2	Winterthur	1947—1956
1907	4	18—21c)	16	22	2	Örlikon	1956—
1898	9	24—32d)	16	27	2	Schweiz. Industriegenossenschaft, Neuhausen	1950—1966
1905—1911	23	32—54	16	16	2	Weitzer, Graz	1905—1961
1942	1	60	26	90	4	Breda, Mailand	1943—
1913	2	61—62e)	24	12	2	Credé, Kassel	—
1960	6	61—66	25	47	4	Lohner, Wien	1960—
1966	7	71—77	40	72	6	Lohner, Wien	1966—

Besondere Bemerkungen

a) Tw 13—15 angekauft 1939 von Remscheid, ex 13—15
b) Tw 17 Geschenk an Solbad Hall von Winterthur, 1947 von Innsbruck übernommen, ex Tw 17
c) Tw 18—21 Geschenk von Zürich, ex 1144—1147
d) Tw 24—32 angekauft 1950—1952 von Basel, ex 24, 26—27, 29, 31, 32, 34, 37, 41
e) Tw 61—62 angekauft 1952 von Thun, ex 4, 6.

Straßenbahn-Beiwagen

Baujahr	Anzahl	Betr.-Nr.	Sitz-Plätze	Steh-Plätze	Achsen	Hersteller	im Einsatz
1891—1900	41a)	101—141	16	32	2	Weitzer, Graz	1891—
1907	4	142—148	16	28	2	Weitzer, Graz	1907—
1952	1b)	148	16	28	2	IVB	1952—
1907	2c)	146—147	16	32	2	Weitzer, Graz	1917—
1908	10d)	151—160	20	35	2	Basler Verkehrsbetriebe	1950—1966
1913	2e)	161—162	24	12	2	Credé, Kassel	—

Besondere Bemerkungen

a) Bw 101—141 ex Dampfbahn, noch 23 Stück im Stand: Nr. 101—106, 111—112 (für Mittelgebirgsbahn, Linie 6)
Bw 108, 116—117, 119—124, 126, 129, 135, 139—140 (für Linie 4)
b) Bw 148 ex Tw 39
c) Bw 146—147 ex Meran 53—54, 1917 angekauft.
d) Bw 151—160 ex Basel 282, 284, 286—293, 1950—1952 angekauft.
e) Bw 161—162 ex Thun 32 und 52, 1963 zur Stubaitalbahn überstellt, dort noch in Verwendung.

Werkwagen

Betr.-Nr.	Art	Verwendung	Baujahr	Hersteller
Tw 28 und 30	ex Basel 32 und 34	Werkstattwagen	1898	Schweiz. Industriegenossensch. Neuhausen
Tw 31	ex Basel 31	Verschubwagen	1898	
Tw 53		Schienenschleifwagen	1909	Weitzer, Graz
Tw 54		Verschubwagen	1909	Weitzer, Graz
AB 201—202	hochbordige Güterloren		1891	Weitzer, Graz
AB 203—204	hochbordige Güterloren, 4-achsig		1891	Weitzer, Graz
AB 211	niederbortige Güterlore mit aufmontiertem Kessel (Kesselwagen)		1900	Weitzer, Graz
AB 212	niederbordige Güterloren		1900	Weitzer, Graz
AB 253	Güterwagen geschlossen (Schweißwagen)		1891	Weitzer, Graz
AB 262	Turmwagen		1900	Weitzer, Graz
AB 263	Güterwagen geschlossen (Gerätewagen)		1904	Weitzer, Graz
Große Schneekehrmaschine (nur Besenmotor, muß geschoben werden)			1909	Weitzer, Graz
Kleine Schneekehrmaschine, ex Wien Nr. 6106 (mit Motor)			1925	
Die Güterloren AB 251—252, 261 und 264 wurden 1959—1961 verschrottet.				

autobahn macht auch die Verlegung des Betriebshofes Berg Isel nebst Gleislagerplatz notwendig. Der neue Betriebshof mit Werkstätte für Straßenbahn und Omnibus soll auf dem freien Gelände westlich des Stubaitalbahnhofes entstehen. Es ist kaum anzunehmen, daß zu gegebener Zeit für die Linie 6 eine neue Gleisverbindung zum neuen Betriebshof angelegt wird, so daß der Zeitpunkt der Einstellung dieser landschaftlich äußerst reizvollen Überlandlinie wohl mit der Inbetriebnahme des Betriebshofes zusammenfallen wird. Nebenbei dürfte noch bemerkenswert sein, daß auch die Stubaitalbahn in einigen Jahren eingestellt werden soll, da die Bahntrasse zwischen dem Stubaitalbahnhof und dem ersten Kehrtunnel der geplanten Autobahn Innsbruck-Ost — Oberinntal weichen muß. Auch der Bahnhof in Fulpmes soll dem schon lange geplanten Straßenausbau im Stubaital zum Opfer fallen. Demzufolge wird die schon lange dringendst erforderliche Modernisierung des Rollmaterials kaum noch erfolgen. Die nächsten Jahre werden also für die Innsbrucker Verkehrsbetriebe grundlegende Veränderungen für die Überlandlinien bringen, wogegen das Stadtliniennetz von Umstellung verschont bleibt. Nach Abnutzung der Fahrzeuge und Oberleitung wird auch das Obusnetz stillgelegt. Es bleiben Straßenbahn und Omnibus.