



# Typenblatt

**SLB** SALZBURGER  
Lokalbahnen

## Triebwagen 4 „Gelbe Elektrische“ Straßenbahnwagen der Salzburger Stadtbahn

Für die am 04. Mai 1909 eröffnete Salzburger Straßenbahn wurden fünf Triebwagen der Hersteller Maschinenfabriken Augsburg-Nürnberg AG (MAN) und Österreichischen Siemens-Schuckert-Werken (ÖSSW) beschafft.

Als Ergänzungswagen folgten 1912 noch ein weiterer fast baugleicher Wagen und für die Verlängerung zur Riedenburg 1916 nochmals drei Wagen von der Simmeringer Waggonfabrik. 1925/26 erfolgte für den stetig gestiegenen Bedarf ein Nachbau von zwei Wagen bei der Grazer Waggon- und Maschinenfabrik.

Alle Wagen besaßen hölzerne Aufbauten auf Stahl-Fahrgestellen. Die elektrische Ausrüstung bestand aus einem 14-stufigen Schleifring-Fahrschalter, dem dazugehörigem Widerstandspaket und zwei Reihen-schluß-Tatzlager-Motoren.

In den engen Altstadtgassen war es unmöglich weitere Straßenbahnstrecken zu errichten; die vornehmlich eingleisige Streckenführung war betrieblich unflexibel und die teilweise Seitenlage erwies sich für den zunehmenden Straßenverkehr als ein Hindernis. Daher beschloss man 1938 die Stadtbahn durch einen modernen flexibleren Obusbetrieb zu ersetzen, der auch weitere Teile der Stadt mit geringen Kosten erschließen konnte.

So verkehrte die „Salzburger Stadtbahn“ am 05. November 1940 zum letzten Male. Doch einige Fahrzeuge fanden ein zweites Einsatzgebiet: Zwei Wagen und drei aus abgestellten Wagen entnommene Elektroausrüstungen gelangten nach Klagenfurt (Tw6 + ein weiterer, dort Tw70 und Tw71). Einen Wagen verkaufte man zur Straßenbahn in Woltersdorf bei Berlin (Tw2, dort Tw6).

Die zur Lokalbahn gelangten Triebwagen wurden bis 1945 im Personenverkehr genutzt (Tw10, Tw11, Tw15 -> SETG MC21, MC22 und MC23). Anschließend fuhren die Wagen nur noch im Arbeitszugdienst.

Der ehemalige Salzburger Triebwagen 2 wurde in Woltersdorf bis 1956 als Reservewagen im Personenverkehr und anschließend noch als Arbeitstriebwagen bis 1965 genutzt. Mehrere Versuche den Wagen als historischen Wagen nach Österreich zurückzuholen scheiterten. Mitte der 70-er Jahre wurde der letzte eingesetzte Salzburger Wagen zerlegt.

Der Triebwagen 4 wurde Anfang der 40-er Jahre an die Alpelektrowerke Kaprun als Büro abgegeben. 1944 wechselte er nochmals den Besitzer und diente als Stall im Pinzgau. 1978 wurden die Reste des Wagenkastens wiederentdeckt und durch Mitarbeiter der Museumstramway Mariazell geborgen.

2004 begann man den Wagen zu rekonstruieren. Unter der Federführung von DI Gerhard Mayr und Herrn Alfred Fleissner wurden unter Verwendung originaler Teile (Elektroausrüstungen, die aus Klagenfurt sichergestellt worden waren) und liebevoller Details der Wagen wieder zu einem Straßenbahnwagen zusammengesetzt.

### Allgemeine Daten

Hersteller	MAN (Mechanik), ÖSSW (Elektrik)
Baujahr	1909
Achsfolge	Bo
Fahrdrahtspannung	750 V=
Stromabnehmer	Siemens-Lyra-Schleifbügel
Zug- und Stoßvorrichtung	Trompetenkupplung
Zugbeeinflussung	SLB
Lokalbahn Lichtraum	ja

### Technische Daten

Länge über Puffer bzw. Kupplung	8.340 mm
Fahrzeughöhe mit Dachaufbauten	3.800 mm
Fahrzeugbreite	2.296 mm
Fußbodenhöhe über Schienenoberkante	750 mm
Leermasse	10.110 kg
Drehzapfenabstand	-
Achsstand	2.000 mm
Achslast	5.055 kg
Raddurchmesser	800 mm
Kleinster zulässiger Bogenradius	15,5 m
Höchstgeschwindigkeit	20 km/h
Sitzplätze	18
Stehplätze	14
Leistung Fahrmotor(en)	2 x 29 kW (Vollspannungsmotoren)
Übersetzung	1:5,105
Stundenleistung	28,7 kW
Steuerung	Direktfahrschalter (Schleifring)
Fahrstufen	14
Bremsbauart	Mechanische Handbremse; elektrische Widerstandsbremse;

11/2012

Am 02. Mai 2009 – 100 Jahre nach der ersten Fahrt - wurde der Triebwagen 4 im Wiener Straßenbahnmuseum wieder in Betrieb genommen.

Anlässlich des Jubiläums „120 Jahre elektrischer Nahverkehr in Salzburg“ wurden im Oktober 2009 Publikumsfahrten am Mirabellplatz angeboten.