



## Mit der Roten Tram nach Mariatrost

*Neben der Ringlinie, dem klassischen 2er, ist die elektrische Mariatrost-Kleinbahn, die „Rote Tramway“, am besten in der nostalgischen Erinnerung der Straßenbahnfreunde geblieben. Warum dies? Hier der Versuch einer Antwort.*



© SISSI FURGLER FOTOGRAFIE

**Prof. Dr. Karl Albrecht Kubinzky**  
Der Grazer Stadthistoriker bereichert seit vielen Jahren mit seinem umfangreichen historischen Wissen die BIG.

**F**ast 43 Jahre führte die auf Grund ihrer Farbe „Rote Tramway“ genannte elektrisch betriebene Kleinbahn von der Zinzendorfstraße, Ecke Glacisstraße, über die damals neue Universität, die Schubertstraße und den Hilmteich nach Maria Trost (neue Schreibweise: Mariatrost). Während die Grazer Tramway Gesellschaft GTG erst ab Mitte 1899 den Pferdebetrieb auf Elektrizität umstellte, war die Tramlinie des Bauunternehmers Franz seit ihrer Eröffnung am 29. Jänner 1898 eine „Elektrische“.

Beim Bau gab es, wie zu erwarten war, Probleme bei der Grundstücksabläse und etliche Anrainer protestierten gegen die randstädtische Linienführung in der Nähe ihrer Häuser und Villen. Bauherr und Finanzier war der Stadtbaumeister Andrea Franz (1832 Mogio/Udine – 1910 Graz), damals erste Adresse für Bauprojekte und Finanzierungen. Nach einem Jahr verkaufte Franz die Bahn an das Wiener Bankhaus Dutschka. Ab 1905 erfolgte die Betriebsführung durch die GTG. 1939 waren endlich alle Geschäftsanteile im Be-

sitz der GTG und es erfolgte 1940-1941 die Umstellung auf die Spurbreite der Grazer Tramway (Normalspur 143,5 cm statt Schmalspur 100 cm) und damit das Ende der „Roten Tram“. Schon 1939 gab es keine Straßenbahnlinie mehr zur Universität und in der Schubertstraße, da auf der Strecke zum Hilmteich nur mehr Autobusse verkehrten. Nun erfolgte beim Hilmteich der Anschluss an die GTG- Streckenführung von der Maifredygasse zur Elisabethschule (1878) und weiter in der Verlängerung von dort ab



Elektrischen Bahn Graz – Maria Trost auf einer Postkarte des Jahres 1899

1887 zum Hilmteich, also im uns bekannten Ostteil der gegenwärtigen Linie 1. Im November 1941 verkehrte erstmals die Linie 1 vom Hauptbahnhof nach Mariatrost. Seit 1990 führt der „1er“-Streckenverlauf 11,2 km lang vom UKH Eggenberg nach Mariatrost. Die Wagen der Roten Tramway wurden 1941 in das damals deutsch besetzte polnische Lodz (Lodsch/Litzmannstadt) verkauft.

### Demnächst nach St. Radegund?

Die privat geführte Straßenbahn zum Fuß der barocken Wallfahrtskirche Mariatrost in der Gemeinde Fölling (erst 1930: Gemeinde Mariatrost), hatte 1898 folgende Stationen: Zinzendorfstraße, Halbärthgasse, Hartenaugasse, Hilmteich, Hilmteich-Linienamt (Mautamt Ecke Schönbrunnstraße), Mariagrün, Kroisbach, St. Johann, Rettenbach, Teichhof und Maria Trost. Zeitweise gab es auch eine Bedarfshaltestelle Krafft-Ebing-Straße. Die 5,2 km lange Strecke wurde 1898 in 28 Minuten bewältigt. Seit der Eröffnung gab es Weiterführungspläne. Man wollte die Strecke nach Nordosten bis nach St. Radegund und mit einer Zahnradbahn auf den Schöckl verlängern. Andere phantasierten sogar mit der Verlängerung nach Weiz oder gar über den Fröschnitzsattel nach Steinhaus am Semmering und damit zur Südbahn. Für Graz wäre ein anderer Entwicklungsplan spannend, aber auch

skurril gewesen. Die Mariatroster Tramlinie hätte laut Planung durch das Burgtor in den I. Bezirk fahren und zur GTG dort ein Konkurrenznetz betreiben sollen.

### Straßenbahnen machen städtisch

Wichtig für die Stadtentwicklung waren die Verlängerungen der Straßenbahnlinien über die Grenze von Alt-Graz (Bezirke I-VI), so 1898 nach Mariatrost, 1900 Puntigam und Eggenberg, 1901 Gösting und Wetzelsdorf, 1903 Andritz, 1906 St. Peter und 1925 bis zur Grenze nach Liebenau. Die frühe Entwicklung der Villen und Landhäuser im Ostteil des heutigen Bezirks Mariatrost hängt mit der „Roten Tramway“ zusammen. Charakteristisch war, dass es eine Zeit lang eine Theatertram nach Ende der Aufführungen in der Stadtmitte gab. Typisch war aber auch, dass es der ländlichen Tradition folgend für einzelne Villen bzw. ihre durchaus urbane Besitzer Vulgonamen gab, so wurde das Haus von Dr. Hubert Kielhauser Jägerhorn genannt. Das Adressbuch der Ortsgemeinde Fölling (1901) des Gemeindedieners F. Strobl gibt zur Besitzstruktur interessante Einblicke.

### Einst „Sommerfrische auf Schienen“

Wer benutzte nun die Mariatroster-Tram? Bauern und Städter aus der Gemeinde, aber auch besonders die Ausflügler und etwas auch Wallfahrer. Ziele waren, ne-

ben der barocken Wallfahrtskirche, die Platte und die Rettenbachklamm, die von der Haltestelle Rettenbach erwandert wurde. Am Mariatroster Waldweg (Roseggerstraße) gab es neben dem „Häuserl im Wald“ die „Waldesruhe“, den besungenen „Waldhof“ und das „Café im Wald“ als Gaststätten. In Mariagrün bestand lange das Restaurant „Zur elektrischen Bahn“, kürzer existierte bei der Endstation das Restaurant „Zur elektrischen Zentrale“. Studenten und Schüler an Wandertagen waren oft Passagiere der Elektrischen. Diese hatte während des I. Weltkriegs Schaffnerinnen, vor- und nachher gab es Kondukteure, also Schaffner. Bis 1938 wurde unter verschiedenen Titeln an der Stadtgrenze für Waren von städtischen Mautnern Maut kassiert. Bis 1904 wurde der Betriebsstrom in einem Kraftwerk bei der End-

station erzeugt. Offene Güterwagen beförderten auf den Gleisen hierfür die Kohle nach Mariatrost. Während es aus Platzgründen in der Zinzendorfstraße nur ein Wendegleis gab, entstand in Mariatrost 1929 eine Wendeschleife.

1971 wurde das Grazer Tramway-Museum durch DI Erwin Franz gegründet, seit 1983 hat es den Standort Mariatrost. In der Remise der Roten Tramway, die in den 70er Jahren auch eine Reithalle gewesen war, stehen nun die Oldtimer des urbanen Schienenverkehrs.

Die Fahrtstrecke durch das Mariatroster-Tal gilt als die schönste im Grazer Liniennetz. Irgendwer prägte das Schlagwort von der „Sommerfrische auf Rädern“. Allerdings ist die Attraktivität der Reise mit ihrem Naturbezug nun durch die vielen Neubauten deutlich reduziert.



Die Mariatroster-Bahn 1915, aufgenommen mit der Wallfahrtskirche und dem Neubauer'schen Jubiläumswaisenhaus.



Vor Remise und Betriebsgebäude wurden hier Schaffnerinnen aufgenommen, die im I. Weltkrieg die Schaffner ersetzten.