



Aufgeputzt. Die neue „Elektrische“ als Bühne der Familieninszenierung um 1910. Zu Einheitstarifen gab es keine Benutzerklassen.

Als die Elektrische kam

Die schnelle Umrüstung von der schienengebundenen Pferdetramway zur elektrischen Straßenbahn an der Wende 1899/1900 war ein Beispiel für die Modernisierung unserer Stadt jener Zeit. Elektrischer Strom war damals in Graz erst teilweise eingeführt. Öffentliche Gebäude, Industrieanlagen und vermögende Hauseigentümer „hatten schon Strom“, privat aber dominierte die Gasbeleuchtung.

Für den innerstädtischen Personenverkehr ging bei uns die Phase des sonst so erfolgreichen Dampftriebs der Eisenbahn ungenutzt vorbei. Seit 1844 gab es zwar den an Bedeutung schnell wachsenden Bahnbetrieb, aber noch lange keine innerstädtische Straßenbahn. Wohl aber bestand von 1878 bis 1899 die Grazer Pferdetramway. Abgesehen von den ökonomischen Interessen der Betriebsfirma und der Stadtgemeinde war es im schnell wachsenden Graz notwendig,

Arbeiter vom Wohnplatz zum Betrieb zu transportieren, und die Zug-Passagiere wollten vom und zum Südbahnhof. Die real gewachsenen räumlichen Distanzen sollten nun theoretisch durch das neue Verkehrsmittel „Elektrische“ verkürzt werden. Die räumliche Distanz zu Verwandten, Freunden und auch zu den randstädtischen Erholungsräumen erschien nun verkürzt.

Die Ausweitung des Straßennetzes über die bis 1938 gültige Stadtgrenze (Gösting, Andritz, Mariatrost,

Eggenberg, St. Peter, Puntigam-Feldkirchen) beeinflusste massiv die Stadtentwicklung. Gleichzeitig nahm die Zahl der Radfahrer im frühen 20. Jh. zu. In der Ersten Republik war die Konkurrenz zwischen Tramway und Fahrrad ein Element der Verkehrspolitik.

Die Tramway hatte im Unterschied zur Eisenbahn keine Klassen des Preises und der Qualität. Mit oder meist ohne Freude daran gab es im Waggon der Straßenbahn mehr oder weniger körperliche Nähe.

Aus Begeisterung über die „Elektrische“ gab es viele Projekte. So wollte man über Mariatrost bis zum Semmering die Strecke verlängern. Andere wollten mit der Tram vom Bahnhof Aussee nach Altaussee. Es gab aber auch um 1900 in Graz Stimmung gegen die Elektrifizierung des öffentlichen Ver-

Die Zentrale.

Zwischen Brockmannngasse und Steyrergasse gab es die elektrische Zentrale und zentrale Einrichtungen der neuen Tramway. Rechts unten zu sehen: das städtische Gaswerk und große Kohlenlager.

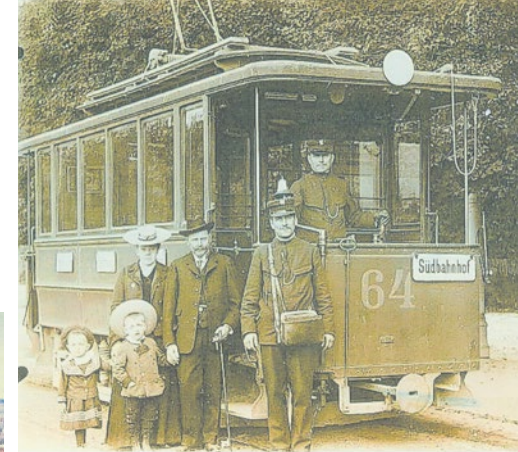


UMFRAGE

► MITMACHEN!

Das Tramway Museum Graz bittet zum 150-Jahr-Jubiläum um Ihre Meinung!

tramway-museum-graz.at/blog/umfrage



◀ **In Verbindung.** Der Triebwagen 64 der Grazer Tramway-Gesellschaft GTG wurde im September 1901 in Betrieb genommen. Die Verbindung vom Südbahnhof zur Stadtmitte und zu den bürgerlichen Wohnvierteln im Osten der Stadt war der GTG wichtig.



◀ **Kein Luxus.** Das nicht sehr luxuriöse Innere der Tramway blieb über 50 Jahre wenig verändert. Hier eine späte Variante.

kehrs. Der elektrische Strom war, verbunden mit seinen Gefahren, vielen nicht geheuer. So wie manche Kutschenpferde reagierten auch einige Grazer negativ auf die „Elektrische“. Bis zur Pferdebahn gab es nur in der innerstädtischen Kommunikation das Zufußgehen, die Kutsche oder auch das Pferd. Der elektrische Strom war damals der Mehrheit seiner Nutzer in Entstehung und Wirkung noch wenig verständlich. Jene Zeit war auch für Graz der erste und sehr bescheidene Beginn des Autos (Kraftwagen).

Die Bezeichnungen Straßenbahn und Tramway wurden bei uns in früher Zeit parallel verwendet. Nobler war es, von der Tramway zu sprechen, populärer der Straßenbahnbegriff. Oft sprach man einfach von der „Tram“. Die Straßenbahn war also die innerstädtische Ergänzung zur Eisenbahn. Die Tramway war abgeleitet aus dem Englischen für „Tram“ = Balken, Holzschwellen, und „Way“ = Weg. Es ist also eher der Gleisunterbau gemeint als das

für uns vordergründig wichtigere Fahrzeug. Das entspricht dem „ferrovia“ (Eisenweg) im Italienischen. Als Unterschied zur Pferdetramway gab es, bezogen auf die Antriebsart, nun die „Elektrische“. Das war einst im frühen 20. Jh. so selbstverständlich, dass vor Jahren meine Mutter mit der Frage nach der „Elektrischen“ bei Jugendlichen auf Unverständnis stieß. Seit etlichen Jahren hat sich bei uns der Begriff „Bim“ aus einer Art Kindersprache eingenistet. Die Mehrzahl ist dann wohl Bims? Die Glocke als Warnsignal der alten Wagen gibt es nicht mehr und so gesehen sind viele Grazer mit dem Töff-töff unterwegs.

Von der Bürokratie und der Konkurrenz

Wer annimmt, dass früher alles einfacher gewesen sei, der irrt. Zumindest was die Bürokratie rund um die Straßenbahn betrifft. Das betreibende Unternehmen war ein privat geführtes. Viel wurde von der Stadtgemeinde geplant, vorgeschrieben und

kontrolliert. So musste ja auch für die Benutzung der Straßen gezahlt werden. Die in Wien eingerichtete Ministerialbürokratie hatte bei allem, was mit dem eisenbahnähnlichen Verkehr (k. k. Eisenbahnministerium, k. k. Handelsministerium) zu tun hatte, eine wichtige Zuständigkeit. Nicht vergessen soll schließlich auf die Fahrgäste und auf das Betriebspersonal werden. Schließlich gab es noch wichtige Investoren, teilweise aus dem Ausland. Einiges war aufgrund von vieljährig laufenden Verträgen schon lange entschieden, bevor es aktuell wurde. Die nach ihrer Färbung als „Rote Tramway“ bezeichnete Kleinbahn von der Zinzendorfsgasse nach Mariatrost (einst Maria Trost) war eine ernstzunehmende Konkurrenz und wollte auch innerstädtische Linien betreiben. Die „Rote Tramway“ gewann ja auch den Wettlauf um die Elektrifizierung. Am 29. Jänner 1898 wurde dort der öffentliche Verkehr aufgenommen. Erst eineinhalb Jahre später,

am 15. Juni 1899, gab es die erste elektrische Publikumsfahrt des innerstädtischen Straßenbahnunternehmens.

Seit 1897 waren die Verhandlungen dafür gelaufen. Der damals abgeschlossene Vertrag zwischen der privaten GTG (Grazer Tramway-Gesellschaft) und der Gemeinde Graz hatte eine Laufzeit bis 1948. Was man sich wohl 1897 für eine Stadtentwicklung für die nächsten fast 50 Jahre vorstellte?

Das Montieren der Oberleitungen und das Adaptieren der Schienen scheinen im Vergleich zur Bürokratie ein geringer Aufwand gewesen zu sein. Es bedurfte auch einer elektrischen Zentrale, die von Dampf betriebenen Generatoren zwischen der Brockmannngasse und der Steyrergasse errichtet wurde. Das benachbarte Gaswerk und die dort gelagerten großen Kohlenvorräte hatten den Standort mitbestimmt. Die „Elektrische“ war damals eine Attraktion, heute ist sie ein unverzichtbarer Standard.



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