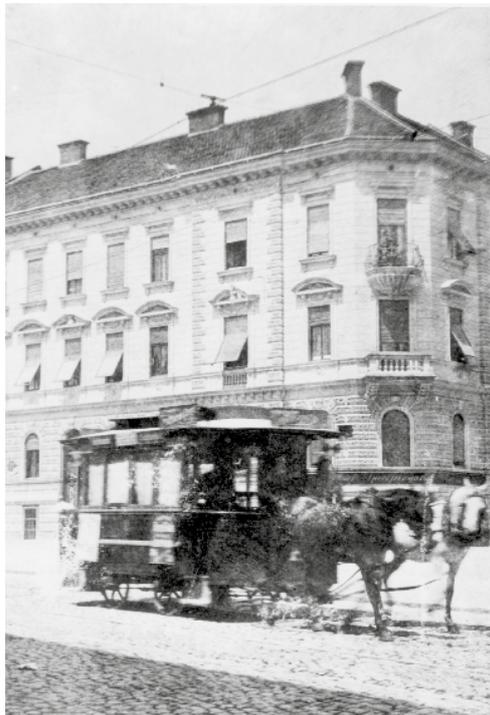




Pferdetram am Auerspergplatz (= Am Eisernen Tor), Ölbild, Otto Wintersteiner, 1887.



Pferdetramway. Doppelbespannung, 1899.

Vier Hufe für den öffentlichen Verkehr

140 Jahre öffentlicher Verkehr in Graz. Es gab zwar auch schon vor 1878 etwas Ähnliches wie einen öffentlichen Verkehr in Graz. Aber 1878 war der bescheidene Beginn einer neuen Epoche im innerstädtischen Bereich.

Postkutschen verbanden einst die Station in der Stadtmitte mit Zielen jenseits der alten Stadtgrenze und deren Mautstationen. Der Eisenbahnverkehr eröffnete für Graz ab 1844 eine neue Form der Fortbewegung. Der Massenverkehr mit Dampfantrieb auf Gleisen forderte auch eine Ergänzung innerhalb der Stadt.

In Verbindung mit dem Südbahnhof (= Hauptbahnhof) konnte man mit einem „Omnibus“ verschiedene Ziele, insbesondere Hotels, erreichen. Der „Omnibus“ des 19. Jh. war eine Art Sammel-

kutsche, mit der Personen, die nicht zusammengehörten, gemeinsame Ziele anfahren konnten. In der Türkei der Gegenwart sind Taxis als „Dolmusch“ vergleichbare Einrichtungen.

Viele Projekte und viel Bürokratie
Schon 1827 gab es die Pferdeisenbahn von Budweis nach Gmunden. 1832 entstand in New York eine schienengebundene und pferdebetriebene Tramway mit einem geregelten öffentlichen Verkehr (Fahrplan). In Europa folgten ab der Mitte des 19. Jh. ähnliche Anla-



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

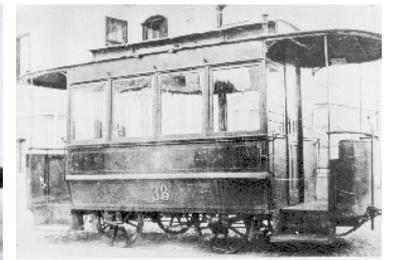
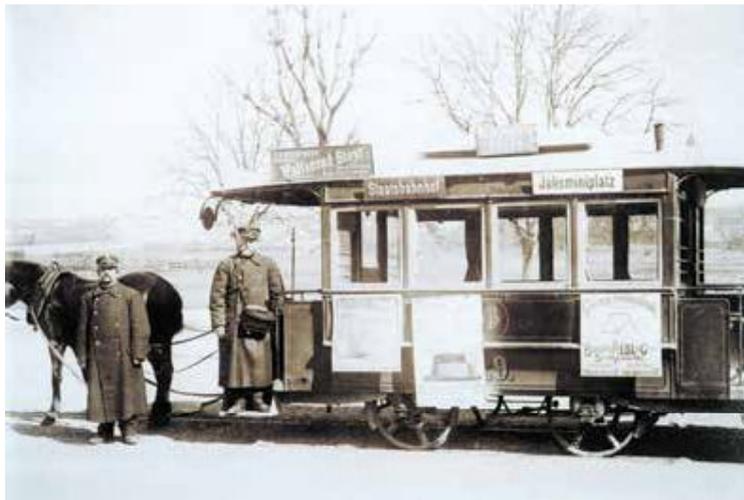


Gelochte Kinderfahrkarte, 1890.
Der Fahrschein zeigt die Stationen.

gen (Paris 1855, London 1861, Berlin 1865, Wien 1865). Nun war auch Graz gefordert, zwischen 1865 und 1868 stellten fünf Unternehmer an die k. k. Statthalterei der Steiermark den Antrag auf Errichtung einer Pferdebahn. Zwischen den Jahren 1865 und 1878 gab es eine Fülle von Projekten, Anträgen, Konzessionserteilungen (dafür war das Handelsministerium zuständig), Vertragsabschlüssen und das Erlöschen einer Konzession. 1878 lichteten sich die bürokratisch-technisch-finanziellen Wirrnisse. Am 25. 2. 1878, also genau vor 140 Jahren, kam es zum Vertragsabschluss zwischen der Stadt Graz und einer Firmenkonstruktion unter Leitung von Bernhard Kollmann. Es folgte die Konzessionserteilung und am 8. 6. 1878 die Eröffnung der ersten Teilstrecke Bahnhof-Jakominiplatz (2,2 km). Es war dies die 15. Pferdetram Österreich-Ungarns.

Wer war Bernhard Kollmann?

Bernhard Kollmann (Annenstra-



Pferdebahnwagen 38 (oben).
1887 von der Firma J. Weitzer geliefert, Foto 1899.

Die Linie Jakominiplatz–Staatsbahnhof (= Ostbahnhof) wurde 1888 als Verlängerung der „Ausstellungslinie“ errichtet (ab 1880 fuhr diese zur Industriehalle).

ße 3) war der Inhaber der Grazer Pferdetram. Kollmann (1834 Temesvar–1885 Wien) hatte laut Urkunde Deutsch als Umgangssprache und war jüdischen Glaubens. Letzteres war zwar für die mehrheitlich großdeutsch orientierten Grazer Bürger, und nur diese trafen damals die urbanen Entscheidungen, keine Empfehlung, wohl aber sichtlich auch kein Hindernis zum Vertragsabschluss. Kollmann konnte auf seine Konzession für die Tramway in Prag und Brünn hinweisen. Bis zu seinem Tod war Kollmann Direktor der Grazer Pferdetramway. Seine Gruft befindet sich am Wiener Zentralfriedhof (1. Tor). Für seine Erbin und Halbschwester (Katharina Kollmann-Markbreiter) wurde das villenartige Gebäude Elisabethstraße 61 errichtet. Ihr Ehemann Jakob Markbreiter war Direktor der Grazer Tramway Gesellschaft (GTG).

Zwei Konkurrenzfirmen in Graz?

Während der Überlegungen zur Elektrifizierung der Pferdetram kam es zur Planung und zum Bau der „Elektrischen Kleinbahn“ von der Zinzendorfstraße nach Mariatrost in der Gemeinde Fölling. Das Projekt des Stadtbaumeisters Andrea Franz war aber ein umfangreicheres. Nicht nur im Osten wollte man die neue und technisch fortschrittliche Elektrische

in die Oststeiermark fortsetzen, sondern auch im Westen das Streckennetz in die Stadt durch das Burgtor hineinführen. Dazu kam es aber nicht. Die Chance – oder war es eine Gefahr? –, dass zwei konkurrierende elektrische Tramway-Unternehmungen in einer Stadt mittlerer Größe jeweils ein eigenes Liniennetz einrichten, war aber zumindest theoretisch gegeben und wäre eine höchst originelle Lösung gewesen.

Schienenkutschen nach Fahrplan

Bewundernswert schnell wurden die Gleise montiert. In nur 24 Arbeitstagen war die zweigleisige Strecke Bahnhof–Jakominiplatz fertiggestellt. Zum 50-köpfigen Personal gehörten u. a. zwölf Kutscher und zwölf Kondukteure (Schaffner) sowie acht Stallbur-schen. Es gab auch einen Kontrol-ler und einen Oberkontrollor. Die Uniformen fanden Anerkennung. Zu Feiern gab es dunkelgraue Hosen mit rotem Passepoil und „blaue Waffenröcke nach französischem Schnitt“. Der Fuhrpark bestand anfangs aus vier offenen Sommerwagen und acht geschlossenen (Winter-)Wagen. 1899 gab es neun offene Sommerwagen und 40 geschlossene Kutschenwaggons (Linksverkehr!).

Wie etliche Zwischenfälle bewiesen, war der Umgang mit den Pferden kein sehr pfleglicher.

Meist war nur ein Pferd als Antrieb eingesetzt. Das reichte zwar nach einer Berechnungsformel für pferdebetriebene Schienenfahrzeuge, war aber in der Praxis deutlich zu wenig. Drei bis sieben Pferde für jeden benutzten Wagen waren zur Schonung der Tiere die übliche Richtzahl. Die Stallungen befanden sich am Ort der späteren Remise II Eggenberger Straße (Einfahrt zwischen dem Eggenberger Gürtel und der Finkengasse).

Die „Elektrische“ kommt

1895 erreichte das Netz der Pferdetram mit 10,8 km die größte Länge. Während in diesem Jahr noch ein Stück eröffnet wurde (Jakominiplatz–Schillerplatz), liefen schon die Verhandlungen für die Elektrifizierung zwischen der Stadt Graz und der GT (Grazer Tramway). 1899 erfolgte recht schnell die Umstellung auf die „Elektrische“. Am 23. 7. 1899 war, sieht man von späteren Schaufahrten ab, der Pferdebetrieb beendet. Im letzten vollen Betriebsjahr (1898) wurden fast 2,8 Millionen Passagiere gezählt.

In der Gegenwart hat eine Straßenbahngarnitur rund 500 PS und wiegt voll beladen um die 50 Tonnen. Die Straßenbahn mit ein und zwei PS (Pferdestärken) ist nun seit 119 Jahren Geschichte. (Herbert Wöber: Die Grazer Pferdetram 1878–1899, Wien 1978)