

Von Tramkutschern und der

Schüler, Berufstätige, Pensionisten ... – seit mehr als 100 Jahren werden sie „öffentlich“ durch Graz befördert.

Die ersten Kilometer hölzernen Tramwayschienen waren 1878 schnell verlegt. Sie wurden einfach auf der Straße montiert. Oberleitungen waren nicht nötig. Ein Pferd sorgte für die recht langsame Fahrt. Der Wagenführer war also damals ein Kutscher. So eigenartig die Pferdetram heute anmutet, war sie doch recht erfolgreich. Im letzten Betriebsjahr vor der Umstellung auf den elektrischen Antrieb beförderte die 1-PS-Tram 2,8 Millionen Personen.

Tramwagen ohne Pferde

Als 1899 die Tramwagen ohne Pferde rollten, erschreckte dies weniger die Pferde als die Kutscher, die nun um ihre Fahrgäste fürchteten. Vielen jungen Grazern ist der Begriff „Elektrische“ heute unbekannt. Dass heute die Straßenbahn elektrisch betrieben wird, erscheint selbstverständlich. Auch das englische Wort „Tramway“, richtiger wäre wohl „tramcar“, ist in der



Prof. Dr. Karl-Albrecht Kubinzky



Gegenwart schon recht selten zu hören, auch in seiner Verkürzung „Tram“. Aber nicht zufällig hat Graz seit 1971 ein Tramway-Museum. Ein rühriger Verein betreut das Museum und die Geschichte des Grazer Nahverkehrs (www.gvb.at). Werbestrategen und der Volksmund haben die „Bim“ und die „Öffis“ erfunden. Es war im April 2007 für Graz eine Auszeichnung, dass die internationale Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr ihre 19. Jahrestagung in Graz abhielt. Wenige Wochen vorher erlebte Graz mit der Streckenverlängerung des 4er nach Süden einen Beweis dafür, dass der urbane Schienenverkehr weiterhin aktuell ist.

GTG – GVG – GVB

Bis 1911 waren die Wagen mit römischen Zahlen und einer

jeweils charakteristischen Farbscheibe gekennzeichnet. Letzteres sollte Analphabeten helfen. So führte die Linie VII mit einer weiß-gelben Scheibe vom Kurhaus Eggenberg zum Eggenberger Gürtel, die Linie VIII (weiß-grün) vom Lendplatz nach Gösting. Die Tramwaylinien über die alte Stadtgrenze hinweg haben die Entwicklung von Graz beschleunigt. Ab 1900 gab es eine Endstation im Ortsteil Puntigam der Gemeinde Feldkirchen. Bald konnte man nach Gösting (1901), Andritz (1903) und nach St. Peter (1906) fahren. Schon ab 1898 gab es eine Linie (offiziell eine elektrische Kleinbahn) nach Mariatrost, damals noch in der Gemeinde Fölling gelegen. Für die Bildungsbürger in den neue Villenvierteln entlang der Strecke zur Wallfahrtskirche fuhr ein Theaterwagen, der späte Heimkehrer nach Hause brachte.

Von 1898 bis 1941 hatte die an der Kreuzung Glacisstraße-Zinzendorfsgasse beginnende Linie nach Mariatrost eine eigene Betriebsorganisation. Damals gab es zum Unterschied von heute eine Straßenbahnstation bei der Universität. Das auch auf Grund seiner Farbe als „Rote Tramway“ berühmte Unternehmen ist nun ein Teil der Verkehrsgeschichte. Otto von Hofmann-Wellenhof schrieb, dass die Wagen wie rote Käfer durch die grüne Vorstadt fuhren.

Erzähl mir von der Tram

Es gab aber auch bis zur Stadterweiterung von 1938 die Mautstationen, an denen kassiert wurde. Typisch für die Bewertung der Maut war, dass es, als einmal die Tram irrtümlich den Schranken durchbrach, Applaus gab. Während des II. Weltkriegs versuchten die Bomben etliche Streckenunterbrechungen, und die Straßenbahnfenster waren, damit kein Licht nach außen drang, mit Farbe verdunkelt. Heute kaum mehr vorstellbar sind die Menschentrauben, die mitunter bei den einst türlosen Waggons am Trittbrett hingen. Die fehlenden Türen eröffneten auch die Chance, in langsamen Phasen der Fahrt vor und nach dem Halten auf- und

Fotos: Sammlung Kubinzky

„Elektrischen“

abzuspringen. Das ging meist ab, aber nicht immer. Schwarzfahren stand jedenfalls so eine riskante Fluchtmöglichkeit offen. Wer auf der zugigen Plattform vorne oder hinten im Waggon stand, war ohnedies relativ vor Kontrollen sicher. Die langen Lederriemen, die dem Schaffner das Läuten einer mechanischen Glocke ermöglichten, gaben Bummelwitzigen die Chance, unerlaubt die Glocke zu bedienen. Der Metallhebel zum händischen Stellen der Schienenwechsel, etwa am Jakominiplatz beim Textilkaufhaus Scheiner, konnte unter Duldung des Wagenführers auch einmal von einem ambitionierten Jugendlichen bedient werden.

„Schaffnerlos“

Wer jemals in den alten Grazer Straßenbahnen unterwegs war, der hat noch die typischen Geräusche beim Anfahren und Stehenbleiben im Ohr. Wenn sich am Triebwagen ein oder gar zwei Anhängerwagen befanden, war auch die mangelnde mechanische Koordination beim Geschwindigkeitswechsel durch Rucken und Stoßen deutlich spürbar. Die zweideutige Wortschöpfung „Abgefahrene Fahrtscheine“ zierte eine Zeit lang die kleinen Papierkörbe beim Ausstieg.

Als die ersten modernen Wagen ohne Kondukteure (welche ein schönes Wort!) unterwegs waren, gab die Aufschrift „Schaffnerlos“ Anlass zu Scherzen. War das nicht für Spötter ein anklagender Hinweis auf das Los von Schaffnern? Zuvor war der Kontakt zwischen Schaffnern und Passagieren ein direkter. Beide waren aber auch einander emotional ausgeliefert. Die umfangreiche Betriebsordnung unter dem je nach Fahrtrichtung verlegbaren leicht erhöhten Schaffnersitz gab meistens dem Personal Recht. Anders als heute waren Wind und Wetter für Fahrgäste und noch mehr für das Per-

sonal ein launischer Reisebegleiter. Ältere Grazer können noch von der Linie 3 erzählen, die einst durch die Wiener Straße bis zum Schloss Gösting fuhr. Dem 2er, der bis 1962 vom Hauptbahnhof über den Jakominiplatz, die Glacisstraße und die Keplerstraße wieder zum Hauptbahnhof fuhr, trauern noch immer viele nach.

Bierselig im 5er

Der Schriftsteller Rudolf Stibil beschrieb die unterschiedliche Art von Fahrgästen, die am Lendplatz mit dem 2er und dem 3er unterwegs waren. Vorstädter und die Bewohner bürgerlicher Wohnviertel hatten ihre charakteristischen Tramlinien. Der 7er duftete unverkennbar nach den früher üblichen Desinfektionsmitteln des Landeskrankenhauses. Mit dem 5er kam oft mit bierseligem Gästen vom Brauhaus Puntigam G asthausduft in die Innenstadt. Bis 1971 führte seine Strecke über den Griesplatz und die Radetzkybrücke zum Jakominiplatz. Gegenwärtig befördern die GVB (Grazer Verkehrsbetriebe) die Hälfte der Fahrgäste in ihren Tramways. In Graz verkehren 66 Straßenbahnen auf 8 Linien. 160 Stationen werden dabei angesteuert.



Nostalgie pur: Ab 1898 gab es eine „Elektrische“ vom Stadtpark bis hinaus nach Mariatrost.



1888 bis 1898 verband eine Pferdetramway den Jakominiplatz mit dem ungarischen Westbahnhof (= Ostbahnhof).



Die Verbindung Südbahnhof (= Hauptbahnhof) zum Hilmteich um 1900 im luftigen Triebwagen 64.

Von der 1-PS-Tram zum langen 6er

- 1878 bis 1899 Pferdetramway
- 1898 Elektrische Kleinbahn nach Mariatrost
- 1899 Elektrifizierung des Grazer Tramnetzes
- 1900 Endstation Puntigam
- 1900 Endstation Eggenberg
- 1901 Endstation Gösting
- 1901 Endstation Wetzelsdorf
- 1903 Endstation Andritz-Ort
- 1906 Endstation St. Peter
- 1925 Endstation Liebenau
- 1955 bis 1957 Teileinstellungen des 3er (Gösting), zuletzt Griesplatz – Lendplatz – Kalvariengürtel
- 1963 bis 1971 Teileinstellungen des 2er (Ringlinie)
- 1969 Streckenkürzung des 6er (Schulzentrum St. Peter)
- 1971 Einstellung der Strecke vom Jakominiplatz über den Griesplatz zum Karlauegürtel
- 1990 Verlängerung des 1er zum UKH
- 1996 Gleisumbau Jakominiplatz, Wendeschleife Radetzky spitz
- 2006 Verlängerung bei der Endstation Puntigam (5er)
- 2007 Verlängerung des 4er nach Süden
- 2007 Verlängerung des 6er in St. Peter



Der 6er verband Puntigam mit St. Peter (aufgenommen 1932).



1900 wurde eine Linie von der Stadt Graz in die Gemeinde Eggenberg eröffnet.