



Graz Hauptbahnhof: Alles aussteigen!

Der erste Bahnhof in
Graz (Sepp Tezak, 2002)

Von der Erzherzog-Johann-Bahn und der Südbahn: Fahrschein (Billet), Bahnsteig (Perron), Warten, Waggon, Abfahrt, Zugbegleiter (Schaffner, Kondukteur), Fahrtstrecke, Ankommen.

Am Anfang stand 1804 die erfolgreiche Idee eine Dampfmaschine auf Rädern („Wanderdampfmaschine“) zu entwickeln und diese auf Schienen zu stellen. Daraus entwickelte sich als Eisenbahn ein Weltverkehrssystem. Einst und jetzt beeinflusst die Bahn Graz. Der Einfluss von Erzherzog Johann bewirkte die Trassenführung der Bahnlinie von Wien zur Adria über Graz. Diese Eisenbahn hatte übrigens eine weitere wirtschaftliche und militärische Perspektive. Als 1857 Wien durch die über den Semmering und Graz mit Triest führende Eisenbahn verbunden wurde, waren die Lombardei (bis 1859) und Venetien (bis 1866) noch österreichisch. Am 21. Oktober 1844 begann für „Graz“ das Eisenbahnzeitalter und damit hatte auch das Industriezeitalter

alter für uns begonnen. Nach war es die Stunde der Visionäre und Pioniere. Nach drei Stunden Fahrt traf der erste Zug aus Mürrzuslag im recht bescheidenen Bahnhof fern der Stadtmitte ein. Noch war die Realität hinter den vielen Bahnprojekten meist die traditionelle Pferdekutsche. In Graz verdrängte erst 1899 die Elektrische die Pferdetram. Grazeisende blieben entweder gleich im Hotel Daniel (1887) oder ließen sich von einer Sammelkutsche (Omnibus = jeder kann mitfahren) „in die Stadt“ fahren. Erst die Koordination der Fahrpläne verlangte z. B. nach einer mitteleuropäischen Zeit.

UNSER BAHNHOFVIERTEL

Bis 1890 gab es in Österreich-Ungarn noch keinen nach Fahrplan. Bis dahin musste meist im Sinne der örtlichen Lokalzeit gerechnet werden, so dass beispielsweise Graz vier Minuten vor der Klagenfurter Zeit lag. Für die Bezirke im Westen von Graz gab es mit dem Bahnanschluss bald neue Standortbedingungen. Neue gerade Straßen führten vom Bahnhof in die Stadt (An-



Historisches aus Graz

von Prof. Dr. Karl-Albrecht Kubinzky

nenstraße, Keplerstraße) und eine Kettenbrücke verband nun die beiden Stadtteile. Die Bahn führte Eisen und Kohle zum Wirtschaftsstandort Graz. Für die Befuerung der Lokomotiven der Südbahn setzte sich erst ab 1865 die Kohlenfeuerung an Stelle des Holzes durch. Nahe dem Bahnhof entstanden bedeutende Betriebe (Schienenwalzwerk, Metallbau Waagner-Biro und die Waggonfabrik Weitzer) und westlich davon ein einst großes Kasernenviertel. Großbetriebe, so die Brauereien in Puntigam und Eggenberg (Reininghaus), der Schlachthof und das Gaswerk in Rudersdorf erhielten einen Bahnanschluss. Auch der Konsum der Grazer und der Handel entwickelten sich parallel zum Erfolg der Eisenbahn. Die neue Annenstraße wurde zu einem Zentrum des Einzelhandels. Parallel zu dieser Entwicklung entstanden

in Bahnhofsnähe die Wohnhäuser für Arbeiter. Die Einwohnerzahl der Bezirke Lend und Gries stiegen von 21.000 (1850) auf 70.000 (1910). Wo Bahnhof ist, durften Zoll, Post und Lagerhäuser nicht fehlen. Die riesigen Kavernen unter dem Haus Keplerstraße 114 c waren einst das bahnahe Bierlager Grazer Brauereien. Mit der Eisenbahn wuchsen auch die täglichen Pendlerströme. Der städtische Arbeitsplatz und die Einkaufs- und Behördenstadt Graz brauchen den Nahverkehr per Bahn.

EISENBahnGESCHICHTE

Für viele, nicht nur für Bundesbahner, ist der Zug und der Bahnhof auch heute ein integrierter Teil ihrer täglichen Lebenswelt. Die neuen S-Bahn-Fahrpläne weisen in die Zukunft. Am 27. Juli 1857 verkehrte der erste Personenzug

von Wien über den Semmering und Graz nach Triest. Mit etwas Neid müssen wir seit Jahren zur Kenntnis nehmen, dass wir nun abseits der Südbahn nach Kärntner Definition leben. Der Verlust eines zweiten Gleises in Richtung Süden kontrastiert zur Hoffnung auf eine noch ferne Koralpenbahn. Der Hauptbahnhof ist ein Ort steter Umbauten und vieler Projekte. Auch im Bereich Ostbahnhof soll sich einiges verändern. Das Bahnhofsgebäude von 1878, einst ein Prunkstück der k. k. priv. Südbahngesellschaft in einer Art Renaissancestil errichtet (Architekt: Wilhelm v. Plattich), fand ein gewaltsames Ende. Jahrelang wurde über einen Neubau des Hauptbahnhofs gesprochen. Nach den Bombenangriffen der Jahre 1944 und 1945 blieb nur mehr eine Ruine davon übrig. Die Nähe zur Eisenbahn brachte dem Zentralfriedhof mehr Bomben als dem Bezirk Gellendorf. Erst 1955 gab es einen Neubau (Architekt: Wilhelm Aduatz), der recht schlicht ausfiel. Die älteren Generationen haben noch das Bild der Dienstmänner mit ihren Kofferkären, die Wurstverkäufer und auch die meist unverständlichen Lautsprecheransagen in Erinnerung. Die vielen Tauben fühlten sich als Zugvögel. Der Geruch und Ruß der verbrannten Kohle, das Schnaufen und Pfeifen der Lokomotiven war

Alltag und noch nicht Nostalgie. Das Ankommen und Wegfahren in überfüllten Zügen schuf Erinnerungen. Oft wurde der Bahnhof zum Schicksalsplatz. Damals gab es auch in der Waggonqualität noch eine Dreiklassengesellschaft. Ab 1966 konnte die Bahn von Graz nach Norden und ab 1972 auch nach Süden elektrisch fahren.

ADRESSE EUROPAPLATZ

Zuvor konkurrenzten schon die Dieselloks den Dampftrieb. Zugnamen wurden zum Qualitätsbegriff („Blauer Blitz“, „Roter Blitz“). 30.000 Fahrgäste frequentieren gegenwärtig täglich den Hauptbahnhof. Bis 2020 sollen es im erneuerten Bahnhof 40.000 sein. Die Diskussion, ob der Platz vor dem Hauptbahnhof Bahnhofplatz oder exakter Bahnhofvorplatz heißen sollte, wurde 1972 durch die Verleihung der Bezeichnung Europaplatz beendet. Beim Stichwort Europa fällt einem ein, dass man bis zum Ende des I. Weltkrieges in einem einzigen Staat unterwegs sein konnte, der nun auf 12 Staaten aufgeteilt ist. Dies ist hervorzuheben, wenn auch die Visum- und Grenzprobleme jetzt wieder weitgehend Geschichte sind. Für die Grazer des 19. Jh. war es klar, dass der heutige Hauptbahnhof der Südbahnhof (siehe Süd-

bahngesellschaft) und der heutige Ostbahnhof der Westbahnhof (siehe königliche ungarische Westbahn) war. Es gab aber auch für den Ostbahnhof die Bezeichnungen Raaberbahnhof und Staatsbahnhof. Letztere als Unterscheidung zur privaten Südbahngesellschaft. Denn 1858 musste der Staat die Bahnstrecke verkaufen. Unser Ostbahnhof (1873) ist nun ein denkmalgeschütztes Objekt der Industriearchäologie. Wie ein überdimensionales Modell aus historischer Zeit und ein wenig vergessen trotz der Bau den Abbruchplänen. Auch der Köflacher Bahnhof, 1860 ursprünglich für den Kohlentransport errichtet, zeigt samt seinen hier beheimateten Museumslokomotiven ein eher beschaufliches Leben.

WARTEN AUF DIE ZUKUNFT

Die Bahnstationen Straßgang und Puntigam liegen abseits der Pendler- und Touristenströme. Erst seit kurzer Zeit gibt es die (noch) nicht sehr genutzte Bahnstation Don Bosco. 1965 wurde die 1884 errichtete kleine Station Gösting der Bundesbahn geschlossen. Bei



Repräsentation und Monumentalität: Der Hauptbahnhof von 1877 bis 1944.



Vom bevorzugten Bombenziel Hauptbahnhof blieb 1945 nur eine Ruine

dieser Gelegenheit muss auch darauf hingewiesen werden, dass die Eisenbahn in Graz nicht nur den Verkehr fördert, sondern auch hin und wieder behindert. Außer den bekannten Bahnstrecken gibt es in Graz noch etliche Kilometer Werkbahngleise (Schleppbahnen). Nicht nur jene private und museale Anlage im Schloßberg, sondern auch in Verbindung mit großen Betrieben, so dem Magnawerk in Thondorf. ■



Alte Dampflok am neuen Bahnhof (1957)

Bahnverbindungen

1844 Mürrzuslag
1846 Marburg
1854 Wien
1857 Triest
1858 Linz
1860 Salzburg
1860 Köflach
1860 Venedig
1861 Klagenfurt
1864 Villach
1868 Leoben
1872 Vordernberg
1873 Wies
1873 Ungarn
1891 Eisenerz
1919 Übelbach