



Das Hotel Wiesler und das Haus Grieskai 4 mit zerstörten Fassaden.



Der Führerstand der Straßenbahnlinie 3 nach der Kollision.



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

Haushohe Flammen



... am 26. August 1964 in Graz. Vor 55 Jahren kam es nahe dem Südtirolerplatz zu einer Brandkatastrophe. Trotz einiger Verletzter und eines enormen Sachschadens kann man von einem „Glück noch ...“ sprechen.

Um 6.05 Uhr früh fuhr eine Straßenbahn der Linie 3 von der Murgasse kommend über die Hauptbrücke und überquerte vor dem Südtirolerplatz die Verbindung von Lendkai und Grieskai. Zur gleichen Zeit fuhr ein Tankwagen vom Norden (Lendkai) kommend mit 13.400 Litern Benzin im Anhänger auf jene Kreuzung zu. Was zu befürchten war, trat ein. Der Lkw missachtete den Vorrang der Straßenbahn und diese rammte den Tankwagen. Der Anhänger voll

Benzin stürzte um und das auslaufende Benzin fing Feuer. Die Flammen schlugen laut Medien vier Stockwerke hoch und die schwarze Rauchwolke, höher als der Schloßberg, war bis weit ins Umland zu sehen. Der Tramwayfahrer und zwei seiner Fahrgäste wurden schwer verletzt, zumindest 13 andere leicht. Der Lkw-Fahrer lief in Panik davon. Er stellte sich dann aber der Polizei und wurde in Haft genommen. Fast wäre auch noch eine vom Westen kommende Straßenbahn

der Linie 2 in den Zusammenstoß hineingefahren.

Der Schaden war enorm. Die Fronten der Häuser Grieskai 2 und 4 brannten. In Geschäften, Büros und Wohnungen kam es zu schweren Schäden. In der Drogerie „Zum schwarzen Hund“ und im benachbarten Teppichgeschäft gab es schwere Sachschäden. Besonders zwei Wohnungen waren



„Unfälle gesetzlich nicht auszuschließen!“

zerstört. Dort verbrannten Möbel, Teppiche und Bücher und auch ein wertvolles Bild des Barockmalers Flurer.

Lobenswert war der Einsatz der Taxifahrer, welche die Rettungskette aktivierten und Erste Hilfe leisteten. Rettung, Feuerwehr und Polizei erhielten von den Betroffenen und den Medien viel Anerkennung. Fachleute stellten fest, dass sie eine Katastrophe solchen Ausmaßes noch nie erlebt hätten. Es gab die hilflos klingende Feststellung, dass man „Unfälle gesetzlich nicht ausschließen“ könne. Wohl aber wurde schon damals die Überlastung von Fernfahrern diskutiert.

Auch am benachbarten Haus Grieskai 4–8 (Hotel Wiesler) entstand Sachschaden. Der Portier Franz schrie „Feuer“ und weckte die Gäste. Diese wurden auf Balkonen und an Fenstern Zeugen des Brandes. Die Polizei bestätigte, dass es zu keiner Panik kam und die Hotelgäste kurz später hinter einer geschwärzten Fassade beim Frühstück saßen. Vier vor dem Hotel geparkte Autos brannten aus, darunter ein Wagen der Marke Jaguar und ein Lancia.

54 Stunden nach dem folgenschweren Zusammenstoß kam es neuerlich zu einem Brandalarm. Ein Glutnest im Trambaum des Plafonds im 2. Stock des Hauses Grieskai 2 hat durch Rauch den

Alarm ausgelöst. Erst danach gab es ein endgültiges „Feuer aus“.

Wer und was hat Mitschuld?

Anteil an der Schuld hatten auch die beamteten und politischen Funktionäre der Stadt Graz. Warum gab es bei dieser höchst gefährlichen Kreuzung keine Ampel? Warum zögerte man so lange, den Verkehr von der dafür ungeeigneten Lendkai-Grieskai-Lendplatz-Strecke auf eine Gürtelstraßenlösung zu verlegen?

Um die Verkehrsführung in Graz der 60er-Jahre zu verstehen, eine Erklärung: Es gab damals keine direkte Nord-Süd-Straßenverbindung durch Graz und schon gar nicht den Plabutschunnel. Der lokale, aber auch der regionale und internationale Verkehr führte über die Wiener Straße zum Kalvariengürtel und bog dann in Richtung Lendkai ab. Weiter fuhr die Mehrheit der Fahrzeuge vom Grieskai rechts in die Brückenkopfgasse. Am Griesplatz konnte man nach Bedarf wählen. Wer in Richtung Süden wollte, konnte in Richtung Triester Straße abbiegen. Wer in Richtung Klagenfurt wollte, der setzte die Fahrt über die Rösselmühlgasse zur Kärtner Straße fort. Der Eggenberger Gürtel, eine Ausbaustrecke der Zeit um 1900 endete bei der Josef-Huber-Gasse. Die 60er-Jahre waren, den Verkehr zeitweise extrem verstärkend, die Zeit der Gastarbeitsroute.

Die Folgen

Die juristischen und finanziellen Folgen beschäftigten Sachverständige, Gerichte und Versicherungen. Sowohl der Lkw-Fahrer als auch der Straßenbahnfahrer wurden damals angeklagt. Der eine, weil er den Vorrang missachtet hatte, der andere, weil er auf seinen Vorrang bestanden hatte und nicht versucht hatte, die Kollision durch eine Notbremsung zu vermeiden. Beide waren schneller unterwegs, als es der Rechtslage angepasst gewesen wäre. Deshalb



◀ Flammen und Rauch am Grieskai
▼ Brandschaden vor dem Haus Grieskai 4.



wurden beide schuldig gesprochen. Rudolf Watzinger vom Tramway-Museum in Mariatrost meinte jetzt dazu, dass es beim Urteil auch um den Zugriff auf Versicherungsbeträge gegangen sei. Der Lkw war nur mit 180.000 Schilling versichert, die Verkehrsbetriebe mit 600.000. Der Schaden betrug aber 12 bis 15 Millionen Schilling. In langwierigen Verhandlungen zwischen den Gerichtsinstanzen, den Versicherungen und den Geschädigten wurde schließlich eine Lösung gefunden.

1965 wurde die kritische Kreuzung entschärft und die neue schmucklose Hauptbrücke (2009: Erzherzog-Johann-Brücke) fertiggestellt. Die längst fällige Verbindung der Gürtelstraße vom Eggenberger Gürtel nach Süden verlagerte den Hauptverkehr, auch als eine Folge jenes Unfalls, vom rechtseitigen Kai und dem Griesplatz auf einen leistungsfähigen Verkehrsträger. So gesehen war trotz der Verletzungen und des Sachschadens das Schlagwort „Ein Glück noch ...“ berechtigt.



Ob „Käfer“ oder „Jaguar“: Brandruinen vor dem Restauranteingang des Hotels Wiesler.