

Straßenbahner Karl Raible ist 100

Gebrochene Achsen, überfahrener Hase



Ausschlag. Aber der junge SSB-Mitarbeiter merkte bald den Pferdefuß: Am späten Abend sei die Schicht losgegangen, und dann durch bis zum frühen Morgen – und das jeden Tag.

Fahrer unter Kontrolle

Karl Raible aber hatte bei den SSB bald Glück: Zunächst als Schaffner, dann als Fahrer ging es auf Strecke, und zwar vom eben, 1929, nagelneu eröffneten Betriebsbahnhof Cannstatt. Verkehrsmeister, Oberverkehrsaufseher hießen später die weiteren Stationen. Stadionverkehr, Turnfeste, Volksfest: Raible musste die Dienste einteilen, den Betrieb mitorganisieren und vor Ort im Gewühl seinen Mann stehen. Nein, einfach war es gewiss nicht immer: Ein Turnfestorganisator auf dem Killesberg rüffelte ihn für den angeblich schleppenden Abtransport der Massen, doch „dort haben wir nur zwei Gleise in der Schleife gehabt, mehr als eine Abfahrt in anderthalb Minuten ist nicht gegangen.“ Auch mit einem gewissen SSB-Betriebschef, „ein bekannt eigenartiger Mensch“, habe es immer wieder Anstände gegeben. Im übrigen sei die heutige Kombikarte ein Segen: „Was denken Sie, wie viel wir im Sonderverkehr früher Schwarzfahrer herausgezogen haben!“

All das liegt heute hinter ihm, auch die Einsätze im Stoßverkehr „auf dem Dreizehner“ zur Industrie in der Pragstraße, wo einst dicht an dicht 3000 Leute arbeiteten, die Achsbrüche bei den neuen Wagen anno 1929, auf denen er anfing, den Leihersatz bei der Nürnberger Straßenbahn zum letzten Reichsparteitag, die wohlgefüllten Mostflaschen, welche manche „alten“ Fahrer schon morgens zur Schicht an den Mund setzen und sie hernach im Sandbehälter des Wagens versteckten. Oder die Veteranen von Betriebsaufsehern, die noch den militärischen Drill der Königszeit in sich hatten und die nicht etwa die Fahrgäste, sondern die Schaffner und Fahrer wie den jungen Raible kontrollierten: „Uniform wie geschleckt, Messingknöpfe und Schuhe spiegelblank – das war denen wichtig“. Aber damit stellte der Straßenbahner eben auch eine Respektperson dar.

Froh um das Waldheim

Gerne erinnert sich Raible an die zu seiner Zeit so ganz andere Freizeitgestaltung, bei der das Sozialwerk der SSB noch die entscheidende Rolle spielte: Sportgruppe, Orchester, Straßenbahnerchor – das bildete

die enge Heimat. Eifrig wirkte der Neuling deshalb auch am ersten Straßenbahnerwaldheim auf dem Killesberg mit: Mindestens zwei Tage ehrenamtliche Fronarbeit waren sogar Bedingung für jeden Benutzer, damit die damals herausragende Einrichtung rechtzeitig fertig wurde. „Ihr fahrt heute werweißwohin“, sagt der alte Mann: „Wir sind froh gewesen um den Killesberg, das war am Ort und bezahlbar“. Doch das Gelände auf dem Killesberg bestand nicht lange und musste der Reichsgartenschau weichen. In Degerloch auf dem heutigen Gelände fing alles nochmals an, und bald mussten dort die jungen Frauen übernachten, die während des Krieges als Schaffnerinnen dienten. Raible war als Fahrer auf dem Spezialgleis zum Waldheim auf Posten: „Morgens um viere haben wir die Mädle zum Dienst in die Stadt abgeholt, mit Sonderwagen.“ Was sonst so gelaufen sei bei so vielen jungen Damen auf einmal? Der Raibleskarle schmunzelt vielsagend: „Da könnt' jede Degerlocher Tanne was erzählen.“

Erzählen kann auch der Hundertjährige noch: von den Filderweiblein, die – „damals als wir noch nach Echterdingen gefahren sind“ – mit ihren großen Hühnerkäfigen die Wagen belegten, mit denen sie auf den Markt nach Stuttgart fuhren; von dem unglückseligen Hasen, den Raible auf dem Sechser nach Gerlingen frühmorgens anfuhr und der – kurzerhand mit einem Messer um einen Kopf kürzer gemacht – vom Schaffner bei der Weiterfahrt diskret hinausgehängt wurde, zum Ausbluten. Neben dem Fahrshalter in einer Zeitung versteckt, erreichte die wertvolle Beute – denn es war wieder einmal Hungerszeit in Deutschland – abends den Betriebsbahnhof und verhalf den Familien von Fahrer und Schaffner zu einem leckeren Mahl. Böse Dinge kamen vor, wie der Mann, der abends im Einser im Streit mit einem Fahrgast eine Pistole zog. Schaffner Raible schlug sie ihm aus der Hand und verschob sein Dienstende in Cannstatt, um mit dem verhinderten Pistolero bis Fellbach zu gondeln, wo an der Endschleife sogleich die Polizei herbeieilte: „Wenn ich einfach Feierabend gemacht hätte und nicht meinen Kollegen geholfen, was wäre dann passiert?“ Eine hübsche Geschichte: Ein Schulleiter in Feuerbach beklagte beim Betriebsaufseher Raible die drangvolle Enge, der seine reiferen auswärtigen Schüler in den Wagen der SSB ausgesetzt seien.

Ja, mit dem Hören ist es schwierig, und auch die Augen machen es Karl Raible schwer: „Ich seh' Sie nur als grauen Schatzen“, sagt er zum Besucher. Das ist kein Wunder, denn Raible, geboren am 17. Januar 1910, ist jetzt somit 100 Jahre alt. 45 davon, fast sein ganzes Berufsleben, hat er bei den SSB geschafft. Hört man ihm eine Weile zu, dann kommt er nach und nach in Fahrt, und das ist verständlich, wenn man bedenkt, was er alles erlebt hat: den bescheidenen Aufschwung der 1920er Jahre, das Dritte Reich mit Krieg und Zerstörung, Wiederaufbau und Wirtschaftswunder. Selbst auf den ersten Stadtbahnwagen hat er 1983 noch seine Fahrkünste getestet, aber da war er schon bald zehn Jahre im Ruhestand.

Es war „eine liedrige Zeit“, Mitte der 1920er Jahre, als der Bauernsohn aus Erzingen im hinteren Gäu in die „Stadt“ gekommen ist, denn die kleine Landwirtschaft ernährte kaum die elterliche Familie. Für eine Berufsausbildung hatte es in den schlechten Jahren, nach dem Ende des Ersten Weltkrieges mit Hunderttausenden Arbeitslosen, nicht gereicht. Raible schlug sich als Arbeiter bei der damals renommierten Bekleidungsfirma Bleyle im Stuttgarter Westen durch, aber das Geld langte hinten und vorne nicht. Dann erfuhr er, dass die SSB Wagenwäscher für das Depot Vogelsang suchten – und sie zahlten 40 Pfennig mehr als Bleyle, das gab den