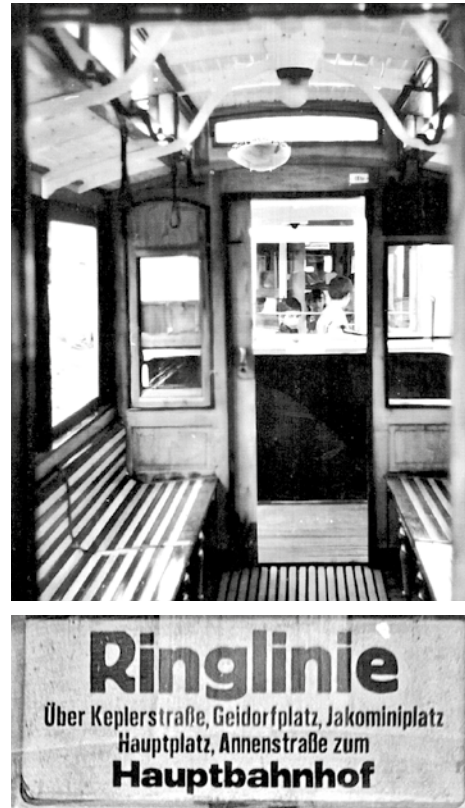




Tapfer widerstand der 2er bis 1971 dem Verkehr auf der Glacisstraße (links oben). Holzklasse als Standard, das Innenleben der alten Ringlinie und ihr Linienschild (rechts oben).



Die Ringlinie 2 im Linksverkehr am Murplatz (Südtirolerplatz).

Ringsrum im „2er“

Jeder meines Jahrgangs wusste, was damit gemeint war. Nun sollen es auch die Jüngeren erfahren. Die Straßenbahnlinie Nr. 2 umrundete Jahrzehnte unter Einschluss des Bahnhofs die Stadtmitte.

Das 19. Jh. war voll der Erneuerungen für den Verkehr. Nun gab es die Eisenbahn, das Dampfschiff, das Fahrrad und die Anfänge des Automobilbaus. An der Wende vom 19. zum 20. Jh. wurde sogar der Traum vom Fliegen schwerer als Luft realisiert.

Technischer Fortschritt und der Wunsch nach besserer und billigerer Beförderung für viele gaben dem öffentlichen Verkehr Fortschritt. Die Postkutsche wurde in der Stadt zum „Omnibus-Kutsche“ (verschiedene einander unbekannte Personen fuhren gemeinsam zu einem Ziel) und zum Fiaker. Ab 1878 gab es in

Graz die gleisabhängige Pferdetramway. Real und verbal folgte der Tram(way) die Elektrische, verdeutscht die Straßenbahn und nun in Kindersprache die Bim. Ab 1879 konnte man mit der Ein-PS-Tram von der Rechbauerstraße kommend bis zum Geidorfplatz fahren.

Die bürgerliche Linie

Öffentlicher Verkehr wurde im neuen Graz des späten 19. Jh. wichtig, veränderte interpersonelle Kommunikation, bestimmte den Arbeitsplatz und den Konsum. So brachte der 2er die Bewohner des innerstädtischen Teils des Bezirks Geidorf bequem und schnell in

die Stadtmitte. Auch der damals so wichtige (Süd-)Bahnhof war so gut erreichbar. Wer wollte oder musste, konnte vielfach zu anderen Linien umsteigen. Feinspitze behaupteten, dass sie allein des Geruchs wegen den 2er und den 3er, die sich am Lendplatz kreuzten, unterscheiden könnten. Bis 1939 gab es bei der Zinzendorfstraße den Wechsel zur „Roten“, der Mariatroster-Bahn, und damit zur Universität und über die Schubertstraße zum Hilnteich und dann weiter über die alte Stadtgrenze in den Nordosten.

Wagenführer und Kondukteur

In der Dienstinstruktion 1899 der GTG wird auf die neun Feuermelder und 16 Telefone entlang der Ringlinie hingewiesen. Die teilweise offenen Waggonen waren, insbesondere im Winter, eine schwere Belastung für Wagenführer und Schaffner (Kondukteur). Dazu passt über Jahrzehnte die Vorschrift, dass der Schaffner in der Regel sich auf dem „hinteren Perron“ aufzuhalten hat. Die viel spätere Wagenaufschrift „Schaffnerlos“ war einst das ernste „Schaffner-Los“. Später hatte der Schaffner einen etwas erhöhten Sitz im Wageninneren. Dieser wurde bei der Endstation übersiedelt und enthielt in seinem Inneren die Fahrordnung. Aber meist war der Schaffner im Wagen unterwegs, klopfte mit der Zwickzange für die Fahrscheine auf die inneren Schiebetüren und versuchte, nicht immer erfolgreich, Schwarzfahrten zu verhindern.

Ein langer Lederriemen führte zur Signalglocke. Groß war für Jugendliche die Versuchung auch einmal läuten zu können. Bei den meist offenen Einstiegen war es auch verlockend auf- und abzuspringen oder zumindest schick am Trittbrett zu stehen. In den 1960 kamen auch auf die 2er-Linie moderne geschlossene Wagen. Was damals als Fortschritt bewundert wurde, ist heute schon



Zuletzt gab es die Endstation „Wormgasse“. Am 16. Jänner 1971 wurde die Linie 2 „Wormgasse–Jakominiplatz–Hauptbahnhof“ eingestellt.

längst verschrottet oder steht in Mariatrost im Tramway-Museum. Stolz wird von Altgrazern im Internet berichtet, dass sie einst Fahrgäste des 2er gewesen seien.

Vom Weiß-Rot-Weiß zum 2er

Blenden wir zurück zum Geburtstag der 2er-Linie am 24. August 1899. Damals war die Elektrifizierung abgeschlossen. Nun gab es die Elektrische vom Bahnhof über die Stadtmitte und um den Schloßberg und über die Keplerstraße bis wieder zum (Süd-)Bahnhof. 31 Wagen wurden damals von der elektrischen Zentrale abgegeben, zehn davon für die neue Ringlinie. Dr. Schuster, der Rechtskonsulent der Grazer-Tramway-Gesellschaft (GTG), sprach einige positiv erbauliche Worte und verteilte an „Wagenführer und Conducteurs“ Blumensträußen in den Erkennungsfarben der Linien, die auch für Analphabeten erkennbar

sein sollten. Die Ringlinie zeigte eine Scheibe in Weiß mit rotem Querstrich.

1911 gab es dann die nummerierten Tramlinien, für den Ringwagen den „2er“. Das konservative Grazer Volksblatt betonte 1899, dass die „Elektrische“ ein wirklicher Fortschritt sei, trotz aller „Krähwinkliaden und Auswüchse politischer und nationaler Einseitigkeit“. Unschwer lässt sich daraus schließen, dass das Projekt der Elektrifizierung politisch umstritten war. Gleichzeitig gab es 1899 eine „Gehordnung“ für Murgasse und anschließende Brücke, die besagte, dass man die rechte Seite benutzen sollte. Die Tramway fuhr bis 1938 ordnungsgemäß im Linksverkehr.

Vom Rekord zur Stilllegung

Die Linie hatte eine Streckenlänge von 6 km und eine Rundfahrt dauerte rund 30 Minuten. 1948 beförderte der 2er stolze 6,2 Mil-

lionen Passagiere. Der Erlös, gemessen in Schilling pro Wagenkilometer, war damals rekordreif. Aber: Der motorisierte Individualverkehr dominierte nun, man wollte die Hauptstraßen ohne Schienenverkehr und es gab auch statische Probleme mit der alten und auch mit der neuen Keplerbrücke. So wurde trotz des Namens Ringlinie der 2er ab 1962 schrittweise stillgelegt. 1971 schloss diese Entwicklung und endete der 2er, zuletzt mit der Anzeige „Wormgasse“.

So ganz richtig war die Bezeichnung „Ringlinie“ nicht immer. Spätestens ab dem Jahr 1953 wendeten die von der Annenstraße und von der Keplerstraße kommenden Wagen trennt. Auch nach 1971 gab es die 2er- und Ringlinien-Nostalgie. Von der Wiedererrichtung bis zu neuen Streckenführungen gehen Wünsche, Pläne und Fantasien.



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