

Buchtipp: Als die Tram in Kiel ins Rollen kam

André Hellmuth wuchs in einer Kieler Straßenbahner-Familie auf – Im ersten Band widmet er sich den Anfangsjahren

VON MARTINA DREXLER

KIEL. Wer diesem Verkehrsmittel verfallen ist, kommt offenbar sein Leben lang nicht von ihm los. André Hellmuth wuchs in einer Kieler Straßenbahner-Familie auf und musste 1985 ihr für ihn bis heute unverständliches Ende erleben. Heute lebt der 50-jährige IT-Unternehmer in Waldlaubersheim (Rheinland-Pfalz). Das hinderte ihn nicht daran, nach intensivem Quellenstudium und Auswertung von zum Teil unbekannten Unterlagen ein Buch mit vielen Fotos und Karten über die Anfänge der Kieler Straßenbahn im Eigenverlag herauszugeben – gewidmet allen Straßenbahnern in Kiel, „die sich für das schienengebundene Verkehrsmittel stark gemacht und an eine Zukunft geglaubt haben“.

Über Jahre sammelte Hellmuth Dokumente der ehemaligen Kieler Verkehrs-AG und fand nach eigenen Angaben einen „großen Informationsschatz“ im Kieler Stadtarchiv.



Am Anfang des elektrischen Betriebs: 1896 steht der Triebwagen 52 im Düsternbrooker Weg. Wagenführer und ein Kontrolleur setzen sich für den Fotografen in Szene.

FOTO: W. SCHÄFER

Im ersten Band nimmt er die Leser mit auf eine Zeitreise von 1881 bis 1931. Es seien 50 Jahre gewesen, in denen es die Stadt Kiel privaten Unternehmern überlassen habe, die Straßenbahn als Hauptverkehrsträger in der Stadt zu etablieren, schreibt Hellmuth. Die erste Kieler Straßenbahn rumpelte 1881 durch die Stadt – zunächst als Pferdebahn.

Als die Bahn am 9. Juli 1881 startete, fuhr sie vom Depot Rondeel, Sophienblatt Klinke (heute Stresemannplatz) durch

die Holstenstraße, umrundete das Schloss, bevor es über die Dänische Straße zurückging. Beförderte sie in den ersten Jahren fast 2000 Personen am Tag für jeweils zehn Pfennig, waren es 1894 nach einem Ausbau des Streckennetzes in den Kieler Norden bereits doppelt so viele. Neue Wagen wurden hergestellt von der Wagenbauanstalt Popp in Hassee, bis die Pferdebahn über 17 geschlossene und einen offenen Wagen verfügte. Doch der Verkehr nahm so zu, dass bereits 1896

ein erster elektrischer Zug vom damaligen Hauptbahnhof über die Holtenauer Straße bis Belvedere über die Gleise fuhr. „Wohl mangels Geld, Mut und Visionen vergab die Stadt zu diesem frühen Zeitpunkt die Chance, den öffentlichen Nahverkehr zu kommunalisieren und in der Folge selbst zu entwickeln“, kommentiert Hellmuth die Entscheidung, die Konzession für den elektrischen Betrieb 35 Jahre lang an Aloka (Allgemeine Lokalbahn- und Kraftwerke AG) zu vergeben. Zwei weitere neue Linien wurden eröffnet: vom Hauptbahnhof nach Gaarden und über Gaarden nach Wellingdorf.

Nach und nach wurde das Netz zweigleisig mit bis zu zehn Linien ausgebaut, so dass es noch vor Ende des Ersten Weltkrieges 40 Kilometer Streckenlänge hatte. 1925 wurde die Streckenführung der Linie 1 bis zum Kanal verlängert. Doch der Plan der Stadt, dass Aloka Elmschenhagen anbindet, scheiterte, weil die Stadt

1931 die Konzession nicht um weitere zehn Jahre verlängern wollte. Für Hellmuth ein weiterer Beleg dafür, dass die Verantwortlichen im Rathaus ein über ein Jahrhundert andauerndes gespaltenes Verhältnis zum schienengebundenen Nahverkehr hatte.

Um die Erinnerung an seine geliebte Kieler Straßenbahn wachzuhalten, schrieb Hellmuth nicht nur dieses Buch: 2014 rettete er einen ehemaligen Kieler Straßenbahnwagen (Salzwagen) und ließ ihn im Zustand der 1940er-Jahre rekonstruieren. Dieser Wagen steht heute in seinen Unternehmensräumen – als Grundstock einer immer größer werdenden Ausstellung zur Kieler Straßenbahn.

➔ **Die „Kieler Straßenbahn“,** Band 1, A. Hellmuth C.I.C. GmbH, ist über die ISBN-Nummer 978-3-9820093-0-8 für 49,95 Euro und über die KVG-Geschäftsstelle, Werftstraße, oder online bei der KVG im Fan-Shop (www.kvg-kiel.de) zu erhalten.