

DAMALS. ERINNERN SIE SICH NOCH?

# NEUE STRASSENBAHNEN FÜR KIEL

Über ein Vierteljahrhundert prägten die modernen Straßenbahnwagen, ab 1958 geliefert, das Kieler Stadtbild. Und: „[...] für Kiel wird die Straßenbahn immer das Hauptverkehrsmittel bleiben, denn sie könne in den Hauptverkehrszeiten wesentlich mehr Personen befördern als Busse“<sup>(1)</sup>, so der Vorstandsvorsitzende der Kieler Verkehrs-AG (KVAG) Dr. Jentsch in einer Pressekonferenz am 14. Oktober 1958. Diese Aussage in Kombination mit einer starken Nachfrage nach Beförderungsleistungen bestätigte die Notwendigkeit für neue moderne Straßenbahnen.



Großraumwagen 246 auf dem Werksgelände der DÜWAG, bereit zur Überführung mit der Deutschen Bundesbahn an seinen zukünftigen Einsatzort in den Norden Deutschlands an die Kieler Förde. (Peter BOEHM, Archiv Axel Reuther)

## Großraumwagen

Ab 1957 bis 1958 kamen die modernen vierachsigen Großraumwagen (Nr. 241 bis 252) für die Linie 1 ins Rollen: Hergestellt von der Düsseldorfer Waggonfabrik (DÜWAG) zum Preis von 150.000 DM/Stück, mit einer Kapazität von über 100 Personen. Herstellungspreise, die sich bis heute in

Euro mehr als verzehnfacht haben. Anfang Januar 1958 bildete die KVAG das Fahrpersonal aus, und am 14. Januar begann der Einsatz der neuen Bahnen auf der SL 1.

Es war dem Zeitgeist geschuldet, dass die DÜWAG die Fahrzeuge ab Werk mit nur einer Tür vorne ausstattete. Der damalige Fahrgastfluss sah das Einsteigen aus-

schließlich an der hinteren Doppeltür beim Schaffner vor, mit raschem Weitergehen in den vorderen Wagenteil zum Aussteigen. Da sich der Einmannbetrieb bereits etablierte, rüstete die KVAG ab 1966 vorne eine zweite Tür nach und machte die Fahrzeuge zusätzlich für eine Kapazitätssteigerung traktionsfähig. Ein solcher Doppelzug konnte offiziell bis zu 223 Fahrgäste mitnehmen.

Der neue Fahrzeugtyp bewährte sich schnell auf der Linie 1, und Direktor Jentsch informierte die Presse u. a. im Oktober 1958, dass beabsichtigt sei, weitere Großraumwagen für die Linien 3 und 4 zu beschaffen<sup>(1)</sup>

## Sechssachser

Es kam besser: Ab Dezember 1959 bis 1961 folgten die geräumigen Sechssachser (Nr. 261 bis 275) zu 225.000 DM aus gleichem Hause mit je 45 Sitz-, 115 Stehplätzen und ebenfalls einem Schaffnerplatz, den ab 1967 endgültig kein Schaffner mehr besetzte.

Der erste Gelenktriebwagen mit Nummer 261 erreichte noch im Dezember 1959 Kiel. Ein erstes Bild von den runden, langen und modernen Wagen sahen die Kieler Anfang Januar in ihrer Tageszeitung<sup>(2)</sup>.



Der moderne Gelenktriebwagen 266 in den ersten Einsatzjahren Anfang der 1960er Jahre bei der Ausfahrt aus der Wendschleife in der Wik am Kanal (Schleusenstraße/ Uferstraße) mit einem zweiachsigen Beiwagen aus dem Jahr 1939. An Stelle einer Erweiterung des Sechssachser zum Achtsachser wählte die KVAG Mitte der 1960er Jahre die Modernisierung der veralteten Zweiachser. So war das Gespann bis 1985 in Kiel im Einsatz. (Dieter Walking, Archiv Axel Reuther)

Zwei Monate später - das Fahrpersonal war inzwischen ausgebildet - kam der Fahrzeugtyp ab dem 07. März 1960 auf der Linie 4 in den Fahrgasteinsatz. Von Anfang an nicht ohne (zweiachsigen) Beiwagen, was in der großen Nachfrage in der Hauptverkehrszeit begründet war.

### Sichere Straßenbahnen

Die Sicherheit bei den neuen Fahrzeugen war ein zentrales Anliegen. Die Kiepe-Fahrschalter der neuen Großraumwagen und Sechssachser rüstete der Hersteller mit einer „Totmannanlage“ aus. Eine vom Fahrer losgelassene Fahrkurbel führte dazu, dass sich zeitverzögert der Wagenautomat ausschaltete und die Schienenbremse einschaltete, was zu einer automatischen Notbremsung führte<sup>(3)</sup>. Generell arbeiteten in den Wagen verschiedene voneinander unabhängige Bremsen:

- Kurzschlussbremse
- Schienenbremse
- Solenoidbremse (Frisch- und Schwachstromsolenoid)
- Abreißbremse (elektrisch bei Großraumwagen in Traktion, mechanisch bei Gelenktriebwagen mit Beiwagen)
- Handbremse (Seilzug)
- Notbremse (Sand, elektrisch, Handbetrieb)

Zum Rangieren besaßen alle Fahrzeuge am Heck einen kleinen Fahrschalter, der im Normalbetrieb unter einer Abdeckung verborgen blieb. Weiter gab es an allen Türen Trittstufenkontakte und Druckwellenschalter in den Gummikanten. Eine Technik, die neben Haltewunschtasten und Außendruckknöpfen zur Türöffnung ebenfalls bei dem Umbau der Uerdinger Zweiachser 1964 Verwendung fand. Hier ging es vordergründig um Rationalisie-

rung mit dem Nebeneffekt der Modernisierung und dem Ziel des schaffnerlosen Betriebes.

In einem solchen Zug, bestehend aus einem Sechssachser und einem zweiachsigen Beiwagen, fanden 238 Personen Platz. Was die Gesamtkapazität der Fahrzeuge angeht, wird sich mancher Kieler daran erinnern, dass im Berufsverkehr diese Zahlen sicherlich übertroffen wurden. Ein Nachzählen der wie die Ölsardinen zusammenstehenden Fahrgäste - unmöglich.

**André Hellmuth**

Quellen:

- (1) L., H. Straßenbahn bleibt Kiels Hauptverkehrsmitel. Kieler Nachrichten. 1958-10-15
- (2) KIELER NACHRICHTEN. KVAG bekennet Farbe: Neuer Tarif bringt Verteuerung! Kieler Nachrichten. 1960-01-09/10. Nr. 7, S. K 3
- (3) KIELER VERKEHRSAKTIENGESELLSCHAFT. Dienstanweisung für den schaffnerlosen Betrieb (Einmannbetrieb) von zwei gekuppelten vierachsigen Straßenbahntriebwagen Nr. 241 - 252. Kiel: Kieler Verkehrsaktiengesellschaft. 1966.