

DAMALS. ERINNERN SIE SICH NOCH?

„STRAMPELMAX“ MADE BY KVAG

Ein Höhepunkt in den 1950er Jahren war eine Kieler Eigenentwicklung im Fahrzeugbau, unter dem damaligen Direktor Rauschenberger, die ab 1953 in Kiel auf die Gleise kam. Das Konzept sah ein Fahrzeug vor, das ganz ohne Schaffner auskam. Die Fahrscheine gab es bei Bedarf vorne beim Einstieg vom Fahrer (Einmannbetrieb).

Voll des Lobes

Die „Kieler Nachrichten“ titelte am 15. Juni 1954: „Nun auch Ein-Mann-Straßenbahnwagen in Kiel“. Und weiter hieß es: „[...] die Fahrt mit dem „Neuen“ ist ein Gedicht mit mehreren Strophen.

Auf seiner Gummifederung wiegt sich der Wagen selbstgefällig und ignoriert jede Unebenheit. Die Fahrt ist für den Fahrgast eine wahre Erholung.“ Die KVAG lud tags darauf alle Kieler ein, kostenlos auf der Linie 7 die Fahrzeuge

auf der Strecke HBF – Hasseldieksdamm kennenzulernen.

Ein außergewöhnlicher Name

Unter der Leitung von Oberingenieur Gilbert entstanden diese sieben Einrichtungszweiachser



Ein vorbildlicher Umsteigepunkt zwischen Straßenbahn und Bus samt Wartehalle stand dem Personal und Fahrgästen seit den 1950er Jahren nicht nur, wie hier in Hasseldieksdamm, zur Verfügung. Doch 1969 kam das „Aus“ für die Idylle. Die ersten „Ein-Mann-Wagen“ der Bundesrepublik gingen nach 13 bis 16 Betriebsjahren in den Schrott. (Foto: Slg. Peter Holtorff)



Foto: Slg. Peter Holtorff



Foto: Slg. Peter Holtorff



Foto: Slg. Rheinhard Müller

Der erste „Ein-Mann-Wagen“ der Bundesrepublik ging 1953 mit der Wagennummer 230 in Kiel auf Probefahrt und entstand in den KVAG-eigenen Werkstätten auf dem Betriebshof Gaarden. Innen bot der Wagen Sitzkomfort auf 30 Durofol-Sitzen, hatte 44 Stehplätze, und Leuchtstofflampen sorgten für eine helle Ausleuchtung. Zwei 60 kW-Motoren, die der Fahrer über eine Fußpedalsteuerung und einem liegenden Nockenfahrshalter ansteuerte, sorgten für eine starke Beschleunigung der Wagen.



(Nummer: 231 bis 237) nach vor-
ausgegangener Entwicklung und
Erprobung bis 1956 in den eigenen
Werkstätten der KVAG. Ausgerüs-
tet waren sie mit Gummifederung,
zwei schrägen Frontscheiben
(Sicherheitsglas, beheizte Fens-
ter und elektr. Scheibenwischer),
Fahrerplatz mit Drehsitz für den
Einmannbetrieb, elektrischen
Falлтüren und 30 Sitzplätzen. An
Stelle der Fahrkurbel bedienten
die Fahrer den Fahrshalter wie
ein Auto per Fußschaltung, wo-
durch die Fahrzeuge den Spitzna-
men „Strampelmax“ erhielten.

Eine ungenutzte Investition

Keine 13 Jahre später, mit Einstel-
lung der Linie 2, kamen die Fahr-
zeuge auf das Abstellgleis und
gingen schnell den Weg des alten
Eisens. Eine zu kurze Nutzungsdauer für Straßenbahnen!

André Hellmuth

Vor fast sechzig Jahren hielt der Fotograf die Szene mit der Straßenbahn in der Rathausstraße/Ecke Fleethörn im Bild fest. Die Sieben kam vom Exerzierplatz bergab gefahren und folgte der Rathausstraße weiter, fuhr am Theater und Kleinen Kiel entlang bis zur Holstenbrücke. Auf dem letzten Stück, vor dem Rathausplatz, blieben die Gleise bis in das Jahr 2018 unter einer Asphaltdecke verbuddelt, fast 50 Jahre nachdem hier zuletzt eine Straßenbahn gefahren war. Heute erinnern nur noch Fahrleitungsrosetten in der Rathausstraße, am Theater und am Rathaus an die Zeit der Straßenbahn. (Foto: Slg. Peter Holtorff)