

# DAMALS. ERINNERN SIE SICH NOCH?

*Einsteigen beim Fahrer, ein freundliches Lächeln und ein kurzes Gespräch, schon kurbelte der Fahrer am „TIM-Drucker“ den Fahrschein heraus und wechselte das Geld in der „stationären Geldwechselkasse“ im Holzgehäuse. So ab 1952 bei der Kieler Straßenbahn. Und das war ein Novum in der jungen Bundesrepublik. Der Dienst des Schaffners sollte bald Geschichte sein.*

## **Rationalisierung, Einmannbetrieb**

Die „ewige“ Geldnot der Stadt Kiel auf der einen Seite und der hohe Investitionsbedarf der Kieler Verkehrs AG (KVAG) für Anlagen Erneuerung und Fahrzeugbeschaffung auf der anderen Seite zwangen die Betriebsleitung zu

höchster Effizienz bei der Ausgestaltung der Betriebsführung. Herrmann Köster, seit 1952 im Vorstand, zeichnete u. a. für den Bereich Rationalisierung und Modernisierung verantwortlich.

In dieser Zeit führte die KVAG als erstes Verkehrsunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland (BRD) den schaffnerlosen Einmannbetrieb erfolgreich ein und rüstete in dem Zusammenhang die Fahrzeuge mit Sprechfunk aus.



# 18

Ein seltenes Bild aus Hasseldieksdamm. Das in Kiel in eigener Werkstatt der KVAG entwickelte und gebaute Fahrzeug steht auf dem Abstellgleis zur Abfahrt Richtung Innenstadt bereit. Gut zu erkennen ist der damalige „Fahrgastfluss“. Einstieg nur an der vorderen Tür, Ausstieg an der zweiten bzw. hinteren Tür. Der Fahrer übernahm zusätzlich die Tätigkeit des Schaffners und verkaufte an seinem Zahlstisch die Fahrkarten. (Foto: Magnussen, Stadtarchiv Kiel, 23249)

Was bei der Straßenbahn funktionierte setzten die Planer und Konstrukteure ebenso bei den neuen Bussen für Kiel um. Da die Platzverhältnisse im Bus beengt waren, im Vergleich zur Straßenbahn, stiegen die Fahrgäste vorne ein und hinten aus. (Foto: Archiv KVG)

debahn bereits einen erfolgreichen Betrieb ohne Conducteur in den Jahren 1889 bis 1890. Und mit Einführung der „Elektrischen“ im Jahr 1896 fuhren alle Bahnen in Kiel ohne Schaffner. Den Fahrpreis warf der Fahrgast beim Einsteigen abgezählt in den sogenannten Zahlkasten beim Fahrer ein.

Mit der weiteren Einführung des Einmannbetriebes ab den 1950er Jahren rüstete die KVAG sukzessive ihre Fahrzeuge zusätzlich mit Sprechfunk aus. Dieser Umstellungsprozess bei Bahnen und Bussen lief bis Ende 1967, der Schaffner mit seinem umgehängten „Galoppwechsler“ – sieht man von Ausnahmen ab – blieb seitdem Geschichte.

Text: André Hellmuth



Auf der Straßenbahnlinie 7 startete das Pilotprojekt im Jahr 1952, dabei übernahm der Fahrer gleichzeitig die Tätigkeit des Schaffners am eigens geschaffenen „Zahltsch“.

### Schaffnerlos – ein alter Hut

Allerdings war der Betrieb ohne Schaffner keine neue Erfindung in Kiel. Im vorausgegangenen Jahrhundert gab es bei der Pfer-

Reif für das Museum. Als Kind erhielt der Autor diesen Geldwechsler grasgrün lackiert. Nach nunmehr 35 Jahren erstrahlt das gute Stück wieder in seinem Ursprungszustand und zeigt zusammen mit dem Fahrtscheindrucker den Zahltsch der 1950er Jahre. (Foto: André Hellmuth)

