

DAMALS. ERINNERN SIE SICH NOCH? SPURENSUCHE: TEIL 8

Im Juni 1960 verjüngte sich das Durchschnittsalter der Straßenbahnfahrzeuge in Kiel erheblich. Die Kieler Verkehrs AG (KVAG) griff bei den Lübecker Kollegen zu, die die Straßenbahn in ihrer Stadt auf das Abstellgleis schickten, und kauften unter anderem 10 zweiachsige Triebwagen. Dies waren Verbandstypen von der DÜWAG, 1952 gebaut. Aus dieser Serie (Nr. 191 - 200) sind heute noch die Triebwagen 195 und 196 sowie das Fahrgestell von Triebwagen 197 am Schönberger Strand erhalten.

Vorkriegszweiachser ersetzen

Die noch recht jungen Fahrzeuge mit gepolsterten Kunstledersitzen fanden, nach kleineren Anpassungen an die hiesigen Betriebsverhältnisse, sofort auf der Straßenbahnlinie (SL) 3 ihr Einsatzgebiet,



Angekommen am Schönberger Strand erhielt der Triebwagen 196 frische Farbe, die schnell verblasste. Die weitere Aufstellung im Freien als Schaustück mit gelegentlichen Fahrten setzte dem Fahrzeug weiter zu. Heute steht die Bahn, teilweise zerlegt, geschützt in der Wagenhalle abgestellt und wartet auf die Aufarbeitung. (André HELLMUTH, 1998-11-22)

da hier mangels Wendeschleife in Hasse keine Großraumwagen fahren konnten. Sie boten auf der SL 3 mit 22 Sitzplätzen und 48 Stehplätzen ein größeres Fassungsvermögen im Vergleich zu den bisher eingesetzten – bald 50 Jahre alten – (Vorkriegs-)Zweiachsern.

Neue Einsatzgebiete

Schon vor Einstellung der SL 3 im Jahr 1965 begann die KVAG die Verbandstypen in Einrichtungsfahrzeuge umzubauen. Hier fertigte die Werkstatt z. B. Bleche für die zu verschließenden Türbereiche vor, die man nach Entfernen der



Zum Zeitpunkt der Aufnahme, dem 15. April 1965, ist die Straßenbahnhwelt in Kiel bereits aus den Fugen geraten. Die Linie 3 wird bis zur Einstellung am 24. April 1965 mit den noch nicht als Einrichtungswagen umgebauten Ex-Lübeckern bestückt. Dann gab es für die Fahrzeuge – nach dem Umbau in Einrichtungswagen – auf den Linien 1 und 2 eine Gnadenerfrist bis längstens 1969. Nachdem seit 1985 keine Straßenbahnen mehr über den Berliner Platz gefahren sind, besteht für das Jahr 2030 die Hoffnung auf ein Comeback in Form einer modernen Stadtbahn. (Dieter HÖLTGE, 1965-04-15)

Türen am Rahmen festschraubte. Diese Vorgehensweise ermöglichte einen schnellen Umbau während des laufenden Betriebes. So kamen die Fahrzeuge zunächst auf den verbliebenen Linien, bevorzugt auf der Linie 2, zum Einsatz. Aber auch hier war 1969 Schluss, dann gab es nur noch die Linie 4 bis 1985, und hier waren genug Großraum- und Gelenkwagen im Einsatz.

Investition blieb ungenutzt

Während einige Fahrzeuge den Weg des Alteisens gingen (Nr. 191, 192, 199, 200), stellte die KVAG zunächst die restlichen Fahrzeuge (Nr. 193 bis 198) in der großen, zum Teil leerstehenden Abstellhalle im Betriebshof Gaarden zu weiteren, nicht mehr benötigten Fahrzeugen ab. Der einzige Grund für die lange Abstellung bis Ende der 1970er/Anfang der 1980er Jahre: Die Fahrzeuge standen noch in den „Büchern“, d. h. sie waren noch nicht abgeschrieben, aber dies ist ein anderes Thema.

Ins Museum und in den Schrott

Triebwagen 195 kam im September 1980, verladen auf einen Eisenbahnwaggon, in das damalige Deutsche Straßenbahnmuseum nach Wehmingen. Der Triebwagen 197 folgte im Oktober per LKW-Transport. Den Triebwagen 194 erreichte im Mai 1981 sein Schicksal, im November 1983 ebenso der Wagen 193, die beide auf dem Betriebshof zerlegt wurden.

Sondereinsatz

Triebwagen 196 und 198 bekamen im Weiteren ein neues Ein-



Über viele Jahre schützte eine Plane den Wagen vor Wind und Wetter, was einen Verfall nur begrenzt stoppte. Auch ein teilweise aufgetragener Lack kann nicht über den desolaten Zustand hinwegtäuschen. Seit 2017 steht die Bahn geschützt unter dem Trampont und wartet auf die Reaktivierung als Lübecker Wagen – so der Plan. Im Inneren lagern dazu viele Ersatzteile. Es braucht nicht nur viel Vorstellungskraft für diese Vorhaben, aber der Verein mit seinen treuen Mitgliedern hat schon anderes geschafft. (André HELLMUTH, 2018-10-21)

satzgebiet. Der 198er wurde von Kunststudenten als so genannte Asmus-Bremer-Bahn für den Kieler Umschlag bunt angemalt und kam ab Februar 1976 jährlich auf der Innenstadtschleife zum Einsatz. Damit war nach dem Kieler Umschlag am 25. Februar 1984 Schluss. Im November 1984 übernahm die Braunschweiger Verkehrs-AG den Wagen zusammen mit dem Uerdinger Beiwagen Nummer 62. Da das Interesse an der Oker nur dem Beiwagen galt, ging der Triebwagen 1986 auch den Weg des Alteisens.

Tw 196 stand hingegen als Rangier-Triebwagen und Zugfahrzeug für die Salzbeiwagen bis 1985 im Einsatz. Dieser rangierte noch nach Einstellung des Straßenbahnbetriebs die zu verschrottenden Straßenbahnen bis zum 21. Mai 1985 auf dem Betriebshof an die Verladestelle für den Abtransport in die Verwertung und

bleibt damit der letzte Straßenbahnwagen, der in Kiel gefahren ist. Anschließend ging auch dieses Fahrzeug per Tieflader nach Wehmingen.

Von Wehmingen an den Schönberger Strand

Nach über einem Jahrzehnt der „Freiluftabstellung“ in Wehmingen übernahm der Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V. (VVM) 1996/97 die drei Fahrzeuge (Nr. 195, 196, 197). Die Triebwagen 195 und 196 kamen an den Schönberger Strand, von Wagen 197 nur das Fahrgestell, der Wagenkasten wurde in Wehmingen verschrottet. Beide Wagen sind bis heute „erhalten“ und warten auf eine Aufarbeitung.

André Hellmuth

www.cic.cc/oepnv/kiel/kiel.html