

ALS DIE STRAßENBAHN KIEL PRÄGTE

LEHRMATERIAL AUS EINER VERGANGENEN ÄRA, TEIL 4

Im letzten Heft blickten wir – aus aktuellem Anlass – auf die Einstellung der Kieler Straßenbahn vor 40 Jahren zurück. Heute knüpfen wir wieder an das historische Schulungsmaterial der Fahrschule an und zeigen ausgewählte Bildsituationen von der 6,32 Kilometer „kurzen“ Straßenbahnlinie 3, die von Hassee bis zum Eichhof führte.

Nachkriegszeit und Wiederaufbau

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs konnte die Linie 3 wegen der Kriegszerstörungen zunächst nur vom Bootshafen bzw. Seehafen bis zum Eichhof verkehren. Ab 1953 übernahm sie den Ast nach Hassee von der Linie 9. Da die Strecke größtenteils durch dicht bebautes Stadtgebiet führte, musste das Fahrpersonal im Rahmen der Ausbildung besonders über den Umgang mit Baustellen und das richtige Verhalten im Straßenverkehr geschult werden.

Abfahrt am Eichhof

Wie auf allen Linien war zunächst an den Endstellen der korrekte Haltepunkt bei An- und Abfahrt zu dokumentieren. Vom Eichhof kommend kam an der Eckernförder Straße/Eichhofstraße die Einfädelung vom Nordmarksportfeld. Kurz darauf folgte bereits die Unterquerung der Eisenbahnstrecke – heute als Veloroute 10 bekannt.

Geplanter eigener Gleiskörper

Am 20. März 1963 berichteten die *Kieler Nachrichten*, dass Planungen liefen, die Gleise der Linie 3 in der Eckernförder Allee auf einen eigenen Bahnkörper zu verlegen. Die Arbeiten zur Verbreiterung der Eckernförder Allee unter Einbeziehung der Straßenbahn auf separatem Gleiskörper wurden in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn intensiv vorangetrieben. Neben detaillierten Bauplänen entstand auch eine Fotomontage, die die Straßenbahn inmitten einer sechsspurigen Verkehrsachse zeigte.

Vom Wilhelmplatz bis in die Rathausstraße

Weiter vom Wilhelmplatz – hier fädelte sich die Linie 7 (ab 1963 die Linie 2) aus Hasseldieksdamm ein – Richtung Exerzierplatz gab es 1960 eine neue Gleislage. Im Zuge des Umbaus und der Verbreiterung der Kreuzung Knooper Weg/Möllingstraße und dem Exerzierplatz verlegte die KVAG neue Gleise in Straßenmitte und erstellte großzügige Haltestelleninseln für die Straßenbahn. Dem voraus erfolgte noch bis Ende der 1950er Jahre die Erneuerung der Gleisanlagen und Oberleitung

in der Rathausstraße. Bis zum Hauptbahnhof erfolgten ebenfalls Erneuerungen an der gesamten Infrastruktur, die aber für alle Linien von Nutzen waren. Hier waren auch die meisten Signalanlagen für die Straßenbahn installiert und entsprechendes Schulungsmaterial erstellt worden.

Hauptbahnhof – Hassee

Vom Hauptbahnhof in die Ringstraße abbiegend, war die Linie 3 ab 1959 – nach der Einstellung der Linie 2 auf dem Abschnitt Hauptbahnhof-Reventloubrücke – wieder allein auf ihrem Linienweg. 1963 wurden in der Ring- und Saarbrückenstraße umfangreiche Gleiserneuerungen durchgeführt, die in der Fahrschul Ausbildung aufgegriffen wurden. Am Ende der Strecke, vor dem Bahnhof Hassee, befand sich eine Umsetzanlage, die von den Fahrern besondere Aufmerksamkeit verlangte, da es dort keine Wendeschleife gab.

Es geht „bergab“

Am 24. April 1965 fuhr die Straßenbahnlinie 3 zum letzten Mal – und markierte damit den Beginn des Straßenbahnrückzugs in Kiel. Fortan übernahmen Busse denselben Linienweg, und die Fahrschule schulte nun das „gummibereifte“ Personal auf dieser Strecke.



©KVAG-Fahrschule, Slg. Peter Holtorff

Ende der 1950er Jahre fährt ein Wagen der Linie 3 vom Exerzierplatz kommend in die Baustelle der Rathausstraße. Für den Individualverkehr war die Straße gesperrt, eine Umleitung ausgeschildert – die wohl auch heute noch etwas verwirrend wirken würde. Unabhängig von der Baustelle galt auf der Gefällestrecke weiterhin die Geschwindigkeitsbeschränkung von 15 km/h. Das Fahrpersonal musste in diesem Bereich auf zahlreiche Gegebenheiten achten: die Lage von Verkehrsschildern, Baustellenfahrzeugen oder – wie hier – einer Leiter zur Oberleitungsmontage. Alles konnte in das Lichtprofil der Straßenbahn hineinragen oder die Rillenschienen konnten durch Bauschutt und anderes Material blockiert sein.



©KVAG-Fahrschule, Slg. Peter Holtorff

Ebenfalls Ende der 1950er oder Anfang der 1960er Jahre steht der Triebwagen Nr. 176 der Linie 3 abfahrtsbereit an der Endstelle Hassee. Im Hintergrund ist der Bahnhof Hassee zu sehen, dessen Gleise die Straßenbahn nicht kreuzen durfte. Da die Saarbrückenstraße ab Stadtrade im Gefälle lag – einschließlich der Abfahrts Haltestelle – war es für die Fahrer bei dichtem Verkehr nicht immer leicht, den exakten Haltepunkt einzuhalten. Bei hoher Verkehrsdichte setzte die KVAG zusätzliche Verstärkerwagen ein und fuhr zeitweise im 4-Minuten-Takt. An der Endstelle war deshalb ein Fahrtrichtungswechsel nötig, der schnell und zügig vonstattengehen musste.



©KVAG-Fahrschule, Slg. Peter Holtorff

An der Kreuzung Eckernförder Straße/Eichhofstraße bog die Linie 3 nach rechts zur namensgebenden Endhaltestelle „Eichhof“ ab. Geradeaus führten die Gleise weiter zum Nordmarksportfeld. Um eine schnellere Kurvenfahrt der Straßenbahn angesichts der zunehmenden Verkehrsdichte zu ermöglichen, wurden die Herzstücke der Weichen in der Hauptfahrrichtung zugeschweißt – gut auf dem Bild zu erkennen. Die Gleise zum Nordmarksportfeld wurden ab den 1960er Jahren nur noch selten befahren. In diesen wenigen Fällen war etwas Schwung nötig, um mit dem Spurkanz über das Herzstück der Weiche zu gelangen – begleitet von einem kräftigen Rumpeln im Wagen.