

ALS DIE STRASSENBAHN KIEL PRÄGTE

LEHRMATERIAL AUS EINER VERGANGENEN ÄRA, TEIL 2

In Fortsetzung der Berichte über die KVAG-Straßenbahn-Fahrschule und das Lehrmaterial in den letzten beiden Fahrplanheften möchten wir Ihnen weitere Szenen aus dem Straßenbahnalltag der 1950er und 1960er Jahre zeigen.

Die Linie 1

Nachdem wir in den letzten Berichten Szenen der Linie 4 gezeigt haben, richten wir heute das Augenmerk auf die ehemalige Straßenbahnlinie 1, die bis Anfang 1967 durch Kiel fuhr.

Die 1950er und 60er Jahre brachten viele Neuerungen für die Kieler Straßenbahn. Dazu gehörten straßenbahngerechte Gleiserneuerungen mit vergrößerten Gleismittenabständen und großzügigen Haltestelleninseln. Zusätzlich wurden im Innenstadtbereich Kreuzungen und Haltestellen mit eigenen Signalanlagen für die Straßenbahn ausgestattet, um den Verkehrsfluss zu verbessern.

Auf der Linie 1 erstreckte sich dieser modern signalisierte Abschnitt von Schulensee kommend ab dem ehemaligen Depot Rondeel, das Sophien-

blatt vor der Einmündung der Gablenzstraße, vorbei am Hauptbahnhof und der Andreas-Gayk-Straße, bis zum Berliner Platz und weiter auf der Brunswiker Straße Richtung Feldstraße. Um angehenden Straßenbahnfahrern das richtige Verhalten, insbesondere an Kreuzungen mit eigener Lichtsignalanlage, zu vermitteln, entstanden zahlreiche Fotos. Diese dokumentierten jede denkbare Verkehrssituation und das (hoffentlich) korrekte Verhalten der Verkehrsteilnehmer.

Genießen Sie die historischen Stadtansichten! In den nächsten Beiträgen folgen Eindrücke der Linien 2, 3 und 7.

Anfang der 1960er Jahre radelte ein junger Mann ins Bild, während der Fotograf den Straßenbahnverkehr der Linie 1 dokumentierte. Zu sehen ist die spezielle Lichtsignalanlage für die Straßenbahn. Der Fahrer des Großraumwagens der Linie 1 musste zunächst dem Zweiachserzug der Linie 4 Vorrang gewähren, der ins Sophienblatt Richtung Bahnhof einbog. Währenddessen überquerten noch Fußgänger die Straße vor dem wartenden Großraumwagen.



Bis Mitte der 1960er Jahre entstand diese Aufnahme am Markt. Ein Großraumwagen der Linie 1 fuhr Richtung Schulensee, während ein anderer Wagen nach der Abfahrt aus der Haltestelle rechts in enge die Dänische Straße Richtung Brunswik einbog. Der belebte Platz erforderte von den Straßenbahnfahrern höchste Aufmerksamkeit.



Ein verkehrstechnisch vorausschauendes Beispiel bekamen die Kieler mit der „Neuen Straße“, heute Andreas-Gayk-Straße (Oberbürgermeister von 1946 bis 1954), dem Berliner Platz/Wall und der Pfaffenstraße. Durch diese Baumaßnahmen nahm die Stadt Kiel die Straßenbahn aus der engen Holstenstraße heraus, und Kiel erhielt 1953 die erste Fußgängerzone Deutschlands.



Für den oberen Bereich der Holstenstraße gab es Überlegungen, den Alten Markt für die Straßenbahn zu untertunneln. Laut Kieler Nachrichten vom 11. September 1953 sollte die Straßenbahn vom Wall kommend in der Pfaffenstraße in einen Tunnel einfahren, weiter unterirdisch zum Alten Markt fahren und erst am Schlossgarten wieder an die Oberfläche gelangen. Mit veranschlagten Kosten von 6 Millionen DM entschied sich die Stadt jedoch für eine Straßenniveau-Lösung zu 300.000 DM.

Das Bild zeigt die Umfahrung der nördlichen Holstenstraße aus Richtung Wall mit Blick in die Pfaffenstraße. Auf eigener Gleistrasse kam dem Fotografen ein Großraumwagen der Linie 1 Richtung Schulensee entgegen.